

**T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
COĞRAFYA ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ**

DERİNCE ŞEHİR COĞRAFYASI

MERVE ZAYIM

2501140090

TEZ DANIŞMANI

DOÇ. DR. MEHMET BAYARTAN

İSTANBUL, 2017

**T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
COĞRAFYA ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ**

DERİNCE ŞEHİR COĞRAFYASI

MERVE ZAYIM

2501140090

TEZ DANIŞMANI

DOÇ. DR. MEHMET BAYARTAN

**Bu çalışma İstanbul Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Birimi
tarafından 55981 numaralı proje ile desteklenmiştir.**

İSTANBUL, 2017



T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



YÜKSEK LİSANS

TEZ ONAYI

ÖĞRENCİNİN;

Adı ve Soyadı : MERVE ZAYIM

Numarası : 2501140090

Anabilim Dalı /
Anasanat Dalı / Programı : COĞRAFYA

Danışmanı : DOÇ.DR.MEHMET BAYARTAN

Tez Savunma Tarihi : 26.12.2017

Saati : 11:00

Tez Başlığı : "DERİNCE ŞEHİR COĞRAFYASI"

TEZ SAVUNMA SINAVI, İÜ Lisansüstü Eğitim-Öğretim Yönetmeliği'nin 36. Maddesi uyarınca yapılmış,
sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin **KABULÜNE** OYBİRLİĞİ / ~~ÇOKLULUĞU~~ karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATI (KABUL / RED / DÜZELTME)
1-PROF.DR.İSMET AKOVA		Kabul
2-DOÇ.DR.MEHMET ÜNLÜ		Kabul
3-DOÇ.DR.MEHMET BAYARTAN		Kabul

YEDEK JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATI (KABUL / RED / DÜZELTME)
1-YRD.DOÇ.DR.AYLİN YAMAN KOCADAĞLI		
2-YRD.DOÇ.DR.MUHAMMET KAÇMAZ		

ÖZ

“Derince Şehir Coğrafyası” adlı bu çalışma, şehir coğrafyası kapsamında beşeri ve iktisadi coğrafya metodolojisiyle bir yüksek lisans tezi olarak hazırlanmıştır.

Derince şehrinin konumu, şehrin nerede kurulduğu, gelişimi tarihi süreç içerisinde değerlendirilmiş ve şehrin fonksiyonları incelenmiştir, şehrin öne çıkan fonksiyonlarının mekân ile etkileşimi, şehrin sosyo-ekonomik yapısı, nüfus özellikleri, yerleşim durumu gibi konuları ortaya konmaya çalışılmıştır. Bu çalışmanın, Derince şehrinin daha önce beşeri coğrafya açısından kapsamlı olarak incelendiği bir çalışmaya rastlanılmamış olması sebebiyle, şehrin bu yönden incelenmesi temel amaçlarından olmuştur.

Çalışmada sayısal veriden, haritalardan yararlanılmış ve Coğrafi Bilgi Sistemleri ve Uzaktan Algılama Yöntemleri kullanılmıştır. Şehirdeki incelemeler birçok arazi çalışmasıyla desteklenmiştir. Ayrıca çeşitli kurum, kuruluşlardan sayısal ve sözel veri temin edilmiş bunlar çeşitli bilgisayar programlarıyla işlenmiş ve temin edilen verilerin mekân ile bağı araştırılarak yorumlanmasına yönelik bir yöntem izlenmiştir. Derince, esas olarak şehir coğrafyası prensiplerine uygun olarak ele alınmıştır. Bunun yanı sıra Derince'nin diğer coğrafi özellikleri de araştırılarak ortaya konmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Derince Şehri, Nüfus ve Yerleşme Özellikleri, Şehrsel Fonksiyonlar

ABSTRACT

This study titled "Derince Urban Geography" was prepared as a master's thesis. Derince, which is studied under the scope of city geography, has been studied in this study with the methodology of human and economic geography.

The location of the city of Derince, the place where the city was founded and its development were evaluated in the process of history and the functions of the city were investigated and the interaction with the space of the prominent functions of the city was tried to be revealed. In the same way, socio-economic structure of the city, population characteristics, settlement situation were tried to be discussed. Since there has not been a comprehensive study of the city of Derince in terms of human geography, one of the main objectives of this study is to introduce the city from this direction.

The study has benefited from the digital data and maps and Geographic Information Systems and Remote Sensing Methods were used. The studies in the city were supported by many fieldwork. In addition, numerical and verbal data were obtained from various institutions and organizations and these were processed by various computer programs and a method has been followed for exploring the interpretation of the provided data by linkage with space. Derince mainly taken up in accordance with the principles of urban geography. Besides, other geographpic characteristics have been investigated and tried to be revealed.

Key Words: Derince City, Population and Settlement Features, Urban Functions

ÖNSÖZ

Şehir, tanımını ortak noktada buluşulamayan, zamana, mekâna ve konuyu ele alış bakımına göre farklılık ve çeşitlilik gösteren bir yerleşmedir. Farklı bilim alanları şehirle ilgilenmekte ve onu kendi disiplinine göre yorumlamaktadır. Şehir birçok bilimin ortak konusu olsa da, ele alınış ve işleniş yönüyle farklılık göstermekte ve yapılan tanımları da buna göre değişkenlik göstermektedir. Bu değişkenlik şehrin; çok yönlü olması, dinamik olması ve ayrıca bulunduğu konuma, bölgeye göre gösterdiği farklılık sebebiyledir. Şehrin tanımını yapmak için ele alınan kriterler, zamana göre değişiklik göstermekle birlikte; bu kriterlerin ölçütü de değişmektedir.

Şehrin fonksiyonları da bulunduğu konum, çevre şartları, bölge ile şekillenmekte ve şehrin yer aldığı sahadaki morfolojik özelliklere göre de değişmektedir. Bir şehrin varlığını devam ettirebilmesi fonksiyonlarına bağlıdır. Fonksiyonlar her şehrin kendine özel olarak varlığını sürdürmektedir.

Yerleşme Coğrafyası'nın bir alt dalı olarak Şehir Coğrafyası kapsamında incelemeye aldığımız konumuz, bu perspektif çerçevesinde incelenmiştir.

Lisans, yüksek lisans eğitimim boyunca engin bilgisinden yararlandığım, çalışmamda ilgi ve desteğini esirgemeyen, bizzat çalışma sahama gelip büyük bir emek sarfeden, yol gösterici olan saygıdeğer hocam Prof. Dr. Süha Göney'e minnet ve şükran borçluyum.

Yetişmemde büyük emeği olan ve akademik hayatın her alanında yardımını ve desteğini esirgemeyen, çalışmamda beni yönlendiren ve tez danışmanım olmayı kabul eden değerli hocam Doç. Dr. Mehmet Bayartan'a gönülden teşekkür ederim. İlgi ve yardımlarını aldığım Beşerî ve İktisadî Coğrafya Anabilim Dalı Başkanı öğretim üyelerinden değerli hocalarım Prof. Dr. Süheyla Balcı Akova ve Prof. Dr. İsmet Akova, Prof. Dr. Özlem Sertkaya Doğan, Prof. Dr. Mesut Doğan, Doç. Dr. Orhan Gürbüz, Doç. Dr. Muzaffer Bakırcı, Doç. Dr. Selma Akay Ertürk, Yrd. Doç. Dr. Aylin Yaman Kocadağlı'ya çok teşekkür ediyorum. Ayrıca çalışmamda yardım ve destekleri için Arş. Gör. Mustafa Kahraman'a ve Dr. Belgin Sol'a teşekkür ederim.

Arazi çalışmalarım esnasında yardımlarını esirgemeyen Derince Belediyesi Başkan Yardımcısı Ayşe Mamat, Nurettin Işık, Osman Ergin'e çok teşekkür ediyorum. Ayrıca Özel Kalem Müdürlüğü çalışanlarından Hasan Ünvan'a, İmar ve Şehircilik Müdürlüğü çalışanlarından Gül Gülsoy'a ve Fen İşleri Müdürlüğü çalışanlarına yardımlarından dolayı çok teşekkür ediyorum.

Arazi çalışmalarım esnasında yardımlarını esirgemeyen Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Tarihî Mekânlar ve Kent Estetiği Şube Müdürü Volkan Şenel'e yardımları ve desteği için çok teşekkür ediyorum. Ayrıca Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Coğrafi Bilgi Sistemleri Müdürü M. Yunus Tekel'e ve bölüm çalışanlarına yardımları için çok teşekkür ederim. Arazi çalışmalarım sırasında yardımlarını gördüğüm burada adını sayamadığım kişi ve kuruluşlara teşekkür ediyorum.

Yetişmemde emeği ve desteği olan, her zaman yanımda olan, bana inanan ve her türlü zorlukla başa çıkmamda yardımlarını esirgemeyen değerli aileme, teyzem Aytül Erdoğan'a ve dostlarıma sonsuz saygı ve teşekkürlerimi sunuyorum.

İstanbul, 2017

Merve Zayım

İÇİNDEKİLER

ÖZ.....	iii
ABSTRACT.....	iv
ÖNSÖZ	v
Şekiller Listesi	x
Tablo Listesi	xii
Fotoğraf Listesi.....	xiii
Amaç	xiv
Yöntem	xiv
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM	6
1.FİZİKİ COĞRAFYA ÖZELLİKLERİ	6
1.1.Morfolojik ve Sismolojik Özellikler	7
1.2. Hidrografya Özellikleri	25
1.2.1. Akarsular	26
1.2.2. Yeraltı Suları	28
3.İklim Özellikleri	28
3.1. Sıcaklık.....	28
3.2. Rüzgâr	29
3.3. Yağış	30
4. Toprak Özellikleri.....	31
5. Bitki Örtüsü.....	32
İKİNCİ BÖLÜM.....	34
2.BEŞERİ COĞRAFYA ÖZELLİKLERİ.....	34
2.1. Derince Adı.....	35
2.2. Derince Şehri'nin Tarihi	35
2.2.1. Osmanlı Dönemi	40
2.2.2. Cumhuriyet Dönemi	43
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM.....	46
3.NÜFUS ÖZELLİKLERİ	46
3.1. Derince Şehri Nüfusunun Gelişimi.....	47
3.2. Derince'nin Aktif ve Bağımlı Nüfus Oranları	53
3.3. Derince'de Kır-Şehir Nüfus Yapısı	54
3.4. Göçler	55

3.5. Nüfusun Yaş ve Cinsine Göre Dağılışı.....	57
3.6. Nüfusun Eğitim Durumu.....	58
3.7. Derince Nüfus Yoğunluğu	60
3.8. Mahalle Bazında Nüfus Dağılışı.....	64
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	68
4.YERLEŞME ÖZELLİKLERİ.....	68
4.1. Yerleşme Yeri Özellikleri ve Yerleşme Saha İlişkisi.....	69
4.2. Derince’de Konut Tipleri	71
4.3. Plan Özellikleri.....	74
4.4. Derince Şehri’nin Mahalleleri.....	76
4.4.1. Çınarlı Mahallesi	78
4.4.2. Çenedağ Mahallesi	82
4.4.3. Deniz Mahallesi.....	85
4.4.4. Sırrıpaşa Mahallesi	87
4.4.5. Dumlupınar Mahallesi.....	90
4.4.6. Yenikent Mahallesi	91
4.4.7. Mersincik Mahallesi	94
4.4.8. Yavuz Sultan Mahallesi.....	95
4.4.9. İbni Sina Mahallesi.....	97
4.4.10. Fatih Sultan Mahallesi.....	100
4.4.11. Karagöllü Mahallesi	101
4.4.12. Terziler Mahallesi	102
4.4.13. Çavuşlu Mahallesi	103
4.4.14. Tahtalı Mahallesi.....	104
4.4.15. Toylar Mahallesi	105
4.4.16. Geredeli Mahallesi	105
4.4.17. Kaşıkçı Mahallesi.....	106
BEŞİNCİ BÖLÜM.....	107
5.DERİNCE ŞEHRİNİN FONKSİYONEL ÖZELLİKLERİ.....	107
5.1. Şehirsal Fonksiyonlar	108
5.1.1. İdarî Fonksiyon	109
5.2.1. Güvenlik Fonksiyonu.....	113
5.3. Ekonomik Fonksiyonlar	116
5.3.1. Sanayi Fonksiyonu	116
5.3.2. Ulaşım Fonksiyonu	122
5.3.2.1. Karayolu Ulaşımı.....	122

5.3.2.2. Demiryolu Ulaşımı	133
5.3.2.3. Denizyolu Ulaşımı	136
5.3.2.3.1. Derince Limanı (Safiport Derince Limanı).....	137
5.3.3. Ticaret Fonksiyonu.....	144
5.4. Sosyo-Kültürel Fonksiyonlar	148
5.4.1. Eğlence ve Rekreasyon Hizmetleri	148
5.4.2. Sağlık Fonksiyonu	159
5.4.3. İnanç Fonksiyonu	161
5.4.4. Eğitim Fonksiyonu	165
SONUÇ ve ÖNERİLER	169
KAYNAKÇA	174

Şekiller Listesi

Şekil 1: İnceleme Sahasının Konumu	4
Şekil 2: Derince'nin Uydu Görüntüsü	5
Şekil 3: Derince Eğim Haritası.....	10
Şekil 4: Derince'nin Yükselti Haritası.	11
Şekil 5: Derince ve Çevresi Jeoloji Haritası	16
Şekil 6: İzmit Körfezi Kıyıları ve Yakın Çevresinde Aletsel Dönemde (1900-2012) Meydana Gelen Depremler.....	19
Şekil 7: İzmit Körfezi Diri Fay Haritası.....	22
Şekil 8: Kocaeli Diri Fay Haritası	23
Şekil 9:Kocaeli Fayı Sismik Tehlike Bölgeleri Haritası	24
Şekil 10: Derince (Kocaeli) Aylık ve Yıllık Ortalama Sıcaklık Değerleri	29
Şekil 11 Hâkim Rüzgâr Yönleri.....	30
Şekil 12: Derince (Kocaeli) Yıllık Ortalama Yağış Değerleri.....	31
Şekil 13: Derince Bitki Örtüsü.....	33
Şekil 14: Antik Dönemde Anadolu	39
Şekil 15:“Matrakçı Nasuh'un, Sefer Yollarını Gösteren Haritasında” Çınarlı (Çınarlı)	41
Şekil 16: Derince'nin Yıllara Göre Nüfus Değişimi	50
Şekil 17: Kocaeli ve Derince'nin Birbirine Nüfus Oranları	51
Şekil 18: Yıllara Göre Nüfus Artış Oranı (binde)	52
Şekil 19: Yaş Gruplarına Göre Kadın-Erkek Nüfus Dağılımı.....	53
Şekil 20: Aktif ve Bağımlı Nüfus Oranları, 2016.....	54
Şekil 21: Derince Nüfus Piramid, 2016.....	58
Şekil 22: Derince Nüfusu'nun Eğitim Durumu (2016).....	59
Şekil 23: Derince'nin Mahallerinde Nüfus Yoğunluğu(2016).....	61
Şekil 24: Seçili Yıllarda Merkez Mahallelerin Nüfus Yoğunlukları	62
Şekil 25: Derince İlçesi Mahalle Bazında Nüfus Yoğunlukları	63
Şekil 26: Derince'de Mahalle Bazında Nüfus Dağılımı Grafiği (2016).....	65
Şekil 27: Derince'nin Mahallelerinin Nüfus Değişim Grafiği	66
Şekil 28: Derince Nüfusunun Mahallelere Göre Dağılımı (2016).....	67
Şekil 29: Derince Şehri'nin Cadde-sokak Sistemleri	76
Şekil 30: Çınarlı Mahallesi Planı	80
Şekil 31: Çınarlı Mahallesi Planı (Tümü)	81
Şekil 32: Çenedağ Mahallesi Planı.....	84
Şekil 33: Deniz Mahallesi Planı	86
Şekil 34: Sırrıpaşa Mahallesi Planı	89
Şekil 35: Dumlupınar Mahallesi Planı	91

Şekil 36: Yenikent Mahallesi Planı.....	93
Şekil 37: Mersincik Mahallesi Planı	95
Şekil 38: Yavuz Sultan Mahallesi Planı.....	97
Şekil 39: İbn-i Sina Mahallesi Planı.....	99
Şekil 40: Fatih Sultan Mahallesi Planı	101
Şekil 41: Derince’de İdarî Binaların/Resmî Kurumların Dağılışı	112
Şekil 42: Derince’de Bulunan Askerî Fonksiyon Noktalarının Dağılışı	115
Şekil 43: Derince’de Sanayi Tesislerinin Dağılışı.....	121
Şekil 44: Otoyol Trafik Haritası, 2014.....	126
Şekil 45: Türkiye Karayolları 1. Bölge Haritası.....	127
Şekil 46: Gebze-İzmir Otoyolu Projesi	129
Şekil 47: Türkiye Demiryolu Hatları.....	135
Şekil 48: Derince Limanı Yerleşim Planı.....	139
Şekil 49: Derince Limanı Rıhtım ve Hat Planı.....	140
Şekil 50: Derince’de Ticaret Alanlarının Dağılışı.....	147
Şekil 51: Derince’de Eğlence ve Rekreasyon Alanlarının Dağılışı.....	157
Şekil 52: Derince’de Sağlık Kurumlarının Dağılışı	160
Şekil 53: Derince’de Dini Mekânların Dağılışı	164
Şekil 54: Derince’de Eğitim Kurumlarının Dağılışı.....	167
Şekil 55: Eğitim Durumunun Cinsine Göre Dağılışı.....	168

Tablo Listesi

Tablo 1: Derince'nin Nüfus Değişimi (1935-2016).....	49
Tablo 2: 5747 Sayılı Kanun Sonrası Nüfus Miktarları.....	49
Tablo 3: 2012 Yılından Sonra İdari Olarak Mahalle Kabul Edilen Kırsal Alanlar ve Nüfus Miktarları	52
Tablo 4: Şehir-Kır Nüfusu 2000-2016	55
Tablo 5: Derince'nin Eğitim Durumunun Cinsine Göre Durumu (2016).....	60
Tablo 6: 2007-2010-2016 Yıllarına Ait Mahalle Bazında Nüfus Yoğunlukları (10 Mahalle)	62
Tablo 7: Derince ve Çevresindeki Ulaşım Hatlarını Güzergâhları.....	130
Tablo 8: Derince'de Bulunan Taksi Durakları, 2016	133
Tablo 9: Limanın Teknik Özellikleri.....	138
Tablo 10: Harikalar Sahili'nde Bulunan Alanların Dağılışı	156
Tablo 11: Derince'de İnanç Fonksiyonu Alanları (Camiler)	161
Tablo 12: Derince'de İnanç Fonksiyonu Alanları (Kur'an Kursları).....	163
Tablo 13: Derince'deki Eğitim Kurumlarının Mahallelere Göre Dağılışı (2016).....	166

Fotoğraf Listesi

Fotoğraf 1: Derince'nin Kuzeyden Görünümü.....	9
Fotoğraf 2: 1999 Marmara Depremi Sonrası Derince	20
Fotoğraf 3: 1999 Marmara Depremi Hasarı (Derince).....	21
Fotoğraf 4: 1999 Marmara Depremi Sonrası Derince'de Bir Bina	21
Fotoğraf 5: Çenedağ'da Bulunan I. Ve II. Derece Arkeolojik Sit Alanı.	36
Fotoğraf 6: Osmanlı Arşivleri'nde Çenesuyu Krokisi.....	36
Fotoğraf 7: Yenikent Mahallesi Toplu Konutlar.	72
Fotoğraf 8: Derince'nin Çavuşlu Mahallesi'nde Mesken Tiplerine Bir Örnek	73
Fotoğraf 9: Derince'nin Çavuşlu Mahallesi'nde Mesken Tiplerine Bir Örnek	73
Fotoğraf 10: Çenedağ Mahallesi'nden Tek Katlı ve Bahçeli Evlere Bir Örnek	74
Fotoğraf 11: Çenedağ Mahallesi, Denizciler Caddesi'nden Bir Görünüm.....	83
Fotoğraf 12: Derince Gar Binası.	87
Fotoğraf 13: Derince Gar Oteli Restorasyon Öncesi (a)(2011) ve Restorasyon Sonrası (b)	87
Fotoğraf 14: Sırrıpaşa Mahallesi, Fevzi Çakmak Caddesi'nden Bir Görünüm.	88
Fotoğraf 15: Travers Fabrikası, 1935.	120
Fotoğraf 16: Yeraltı Geçiti (1980'ler).....	124
Fotoğraf 17: Derince Tüneli.	124
Fotoğraf 18: 44 Evler Tüneli.....	125
Fotoğraf 19: Derince Limanı.....	142
Fotoğraf 20: Derince Limanı'nın Güneybatı Yönünden Görünümü.	143
Fotoğraf 21: Derince İskelesi'nin Güneyden Görünümü.	143
Fotoğraf 22: Fatih Sultan Mahallesi'nde Bulunan Çenesuyu Dolum Tesislerinden Bir Görünüm. ...	146
Fotoğraf 23: Çınarlıdere Mesire Alanı.	149
Fotoğraf 24: Çınarlıdere Mesire Alanı'ndan kareler.	149
Fotoğraf 25: Çenedere Mesire Alanı.	150
Fotoğraf 26: Çenedere Mesire Alanı	150
Fotoğraf 27: Kaşgaldere Mesire Alanı.	151
Fotoğraf 28: Kaşgaldere Mesire Alanı.	151
Fotoğraf 29: Öğretmenler Mesire Alanı.....	152
Fotoğraf 30: Öğretmenler Mesire Alanı (Vadisi).....	152
Fotoğraf 31: Cımbızdere Mesire Alanı.	153
Fotoğraf 32: Cımbızdere Mesire Alanı.	153
Fotoğraf 33: Harikalar Sahili ve İskele'nin Önceki (1996-98) ve Günümüzdeki Hali (2016).	154
Fotoğraf 34: Harikalar Sahili'nden kuşbakışı bir görünüm.....	154
Fotoğraf 35: Harikalar Sahili.....	155
Fotoğraf 36: Harikalar Sahili'nin Güneyden Görünümü.....	155

Amaç

Türkiye'nin Marmara Bölgesi'nde Kocaeli Yarımadası'nda yer alan Derince'nin sahip olduğu konumu dolayısıyla; fiziki coğrafya özellikleri, şehrsel özellikleri, ekonomik potansiyeli, nüfus özellikleri incelenmesi tez çalışmasının amacını oluşturmaktadır.

Bu bağlamda şehrin potansiyeli göz önüne alınarak, şehri etkileyen ve şehirden etkilenen coğrafi özellikler ortaya konmaya çalışılarak, şehrin çevresiyle olan etkileşimi ve beşeri faaliyetler üzerinde durularak incelenmesi amaçlanmıştır.

Yöntem

“Derince Şehir Coğrafyası” ile ilgili kaynaklar incelenmiş, konu ile ilgili kaynaklardan elde edilen verilerden yararlanılmaya çalışılmıştır.

Literatürün gözden geçirilmesi, tez çalışmasının ana hatlarıyla hazırlanması, verilerin toplanması, toplanan verilerin analiz edilmesi, coğrafi yöntem ve tekniklerin (gezi, gözlem, mülakat ve karşılaştırmayla elde edilen verilerden oluşan haritaların çeşitli grafikler ve fotoğraflarla sunulması) tümünün kullanılması tez çalışmasının esas yöntemini oluşturmaktadır.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) başta olmak üzere çeşitli kurum ve kuruluşlardan konu ile ilgili kaynaklar (kitaplar, istatistiksel raporlar, incelemeler vb.) temin edilmiştir. Elde edilen bu kaynaklar coğrafi bir bakış açısı ile incelenerek tezin çeşitli bölümlerinde kullanılmıştır.

Tezin hazırlanması sürecinde Derince'ye birçok arazi çalışması yapılmış ve arazilerde edinilen veriler, gözlemler ve notlar kullanılmıştır.

GİRİŞ

İnsanlık tarihinde gelişmenin önemli izlerini taşıyan ve yeryüzünün yapay ekosistemleri olarak nitelendirilen şehirler, her dönemde çeşitliliğini ve farklılığını önemli derecede hissettirmiştir. Bu nedenle tarih boyunca şehirler, gelişmelerin hem ifadesi hem de odak noktaları olmuştur. Başta coğrafyacıların içinde yer aldığı şehir çalışmalarının bu çeşitliliği ve zenginliği bundan kaynaklanmaktadır. Nitekim şehirler birçok bilimin konusu olmuş ve olmaya devam etmektedir.

Şehirlerin kurulup gelişmesinde birçok faktör yer alır. Şehirler geliştikçe sahip olduğu fonksiyonlar da çeşitlenme göstermektedir. Şehirlerde her anlamda çeşitlilik vardır. Zira buna bağlı olarak şehir tanımları da bu süreç içerisinde değişme göstermektedir (BAYARTAN; 2015). Ziraat hayatının başlamasıyla birlikte yerleşmelerin ilk nüveleri su kaynaklarına yakın yerlerde kurulmuş olup, bu durum suya olan ihtiyacın göstergesi olarak dikkat çekicidir. Bununla birlikte zaman zaman yer seçimlerinin değişiklikler gösterdiği bilinmektedir.

Şehirlerin sahip olduğu genel fonksiyonların içinde, o şehrin bir veya birkaç fonksiyonu ön plana çıkararak hâkim fonksiyonunu oluşturur. Bu çalışmada bu konulara değinilerek Derince'nin şehrsel fonksiyonları incelenmeye çalışılmıştır.

Çalışma 5 ana bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, şehri ve çevresini meydana getiren doğal özellikler üzerinde durularak, şehrin burada kuruluş ve gelişme nedenleri fiziki şartlarla açıklanmaya çalışılmıştır.

İkinci bölümde, şehrin tarihi ele alınmış olup şehrin kurulup geliştiği ve günümüze kadar olan süreci zaman-mekân bağlamında işlenmiştir.

Şehrin bulunduğu konum ve gelişen fonksiyonları itibariyle nüfus miktarı da bundan etkilenmiştir. Üçüncü bölümde şehrin nüfus özellikleri, çeşitli istatistiki verilerle desteklenerek izah edilmeye çalışılmıştır.

Dördüncü bölümde ise yerleşme özelliklerine değinilmiş olup şehrin yerleşme saha ilişkisi ortaya konmuştur. Yerleşmenin gelişmesinde etkili olan etmenler ve mekâna yansımaları ele alınarak açıklanmaya çalışılmıştır.

Tezin beşinci bölümünde mekânın şehir özelliği kazanmasına sebep olan fonksiyonları ayrıntılarıyla incelenmiştir. Şehirselle fonksiyonlar, şehirlerin beslenerek gelişmesini sağlayan en önemli faktörlerdir. Şehirler fonksiyonlarına bağlı olarak gelişir ya da ortadan kalkabilirler.

Son olarak sonuç ve öneriler kısmı yer almakta olup; bu kısımda ise, şehrin mevcut durumu ve gelecekteki durumu itibarıyla varılan sonuçlardan ve bu yöndeki bir takım önerilerden bahsedilmiştir.

1.1.Çalışma Sahasının Konumu

Derince, Marmara Bölgesi Çatalca-Kocaeli Bölümü içinde yer alan Kocaeli ilinin ilçelerinden biri olup, Kocaeli ilinin toplam yüzölçümünün %5,73'lük bölümünü kapsar. Derince ilçesi önemli yol güzergâhları üzerinde bulunan Kocaeli ilinin batısında yer alır. Batısında Körfez ilçesi, kuzeyinde Şile ilçesi ve Kandıra ilçesi, güneyinde İzmit Körfezi ve doğusunda İzmit ilçesi yer almaktadır.

İlçe sınırları mevzuunda büyükşehir ve ilçe belediye arasında bazı farklılıklar yer almaktadır. Derince Belediyesi'nde kullanılan ilçe sınırı ile Kocaeli Büyükşehir Belediyesi'nin kullandığı sınır arasında farklılık bulunmaktadır. Derince'de Çınarlı Mahallesi doğusunda yer alan boş ve tanımsız arazi, Derince Belediyesi tarafından ilçe sınırı dışında bırakılmış, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi ise, Derince ilçesi Çınarlı Mahallesi'ne dâhil etmiş ve sınırın bu hali de, 2012 yılında İçişleri Bakanlığı Nüfus ve Vatandaşlık İşleri Genel Müdürlüğü (NVI)'nün yürüttüğü ve halen devam eden Ulusal Veri Tabanı (UAVT)'nin ilçe-mahalle-köy-kapı-yapı usulü ile eşlenik olarak sunulmasına dayanan proje kapsamında kullanılmaktadır. Büyükşehir belediyesince uygulanan bu sınırlar Çınarlı Mahallesinin doğu kesiminde bulunan, hudutnamede tanımsız ve mülkiyeti belli olmayan arazi, Çınarlı Mahallesi sınırlarına dâhil edilmiştir. Dolayısıyla çalışmamızda da, büyükşehir ve ulusal proje kapsamında kullanılan bu sınır kullanılacaktır.

Derince'nin yükseltisi kıyıda kuzeye gidildikçe artma eğilimindedir. En yüksek yerini Çenedağ Tepesi (645 m) oluşturur. Derince genel itibarıyla ova ve vadi düzlükleri üzerine kurulmuştur.

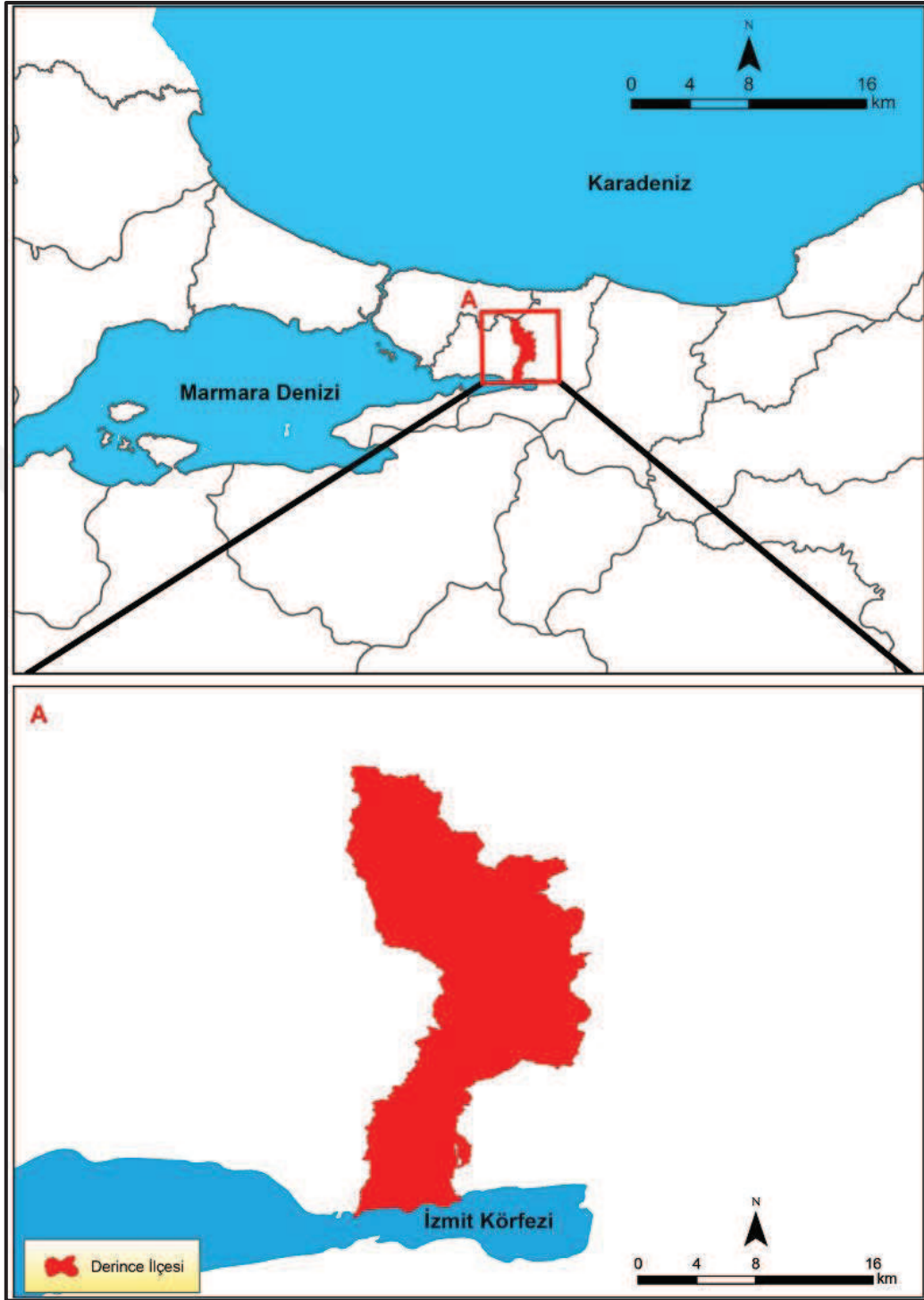
Derince’de kuzey-güney akışa sahip birçok dere bulunur. Tahtalı Göleti de şehir sınırları içerisinde yer alır.

Çalışma sahasının, Türkiye’nin önemli yol güzergâhlarını barındıran Marmara Bölgesi’nde yer alması aynı zamanda stratejik bir öneme sahip olmasında etkili olmuştur. Ayrıca çalışma sahasının İstanbul’a yakın olması, bu etkinin derecesini daha da artıran bir katkı sağlamıştır. Şüphesiz ulaşım açısından demiryolu ve denizyolu Derince ve çevresi için önemli ulaşım ağını oluşturmaktadır. Buna ek olarak Derince’nin kuzeyindeki D-100 Karayolu, E-80 Otoyolunun varlığıyla da karayolu ulaşımının gelişmesinde etkili olmuştur.

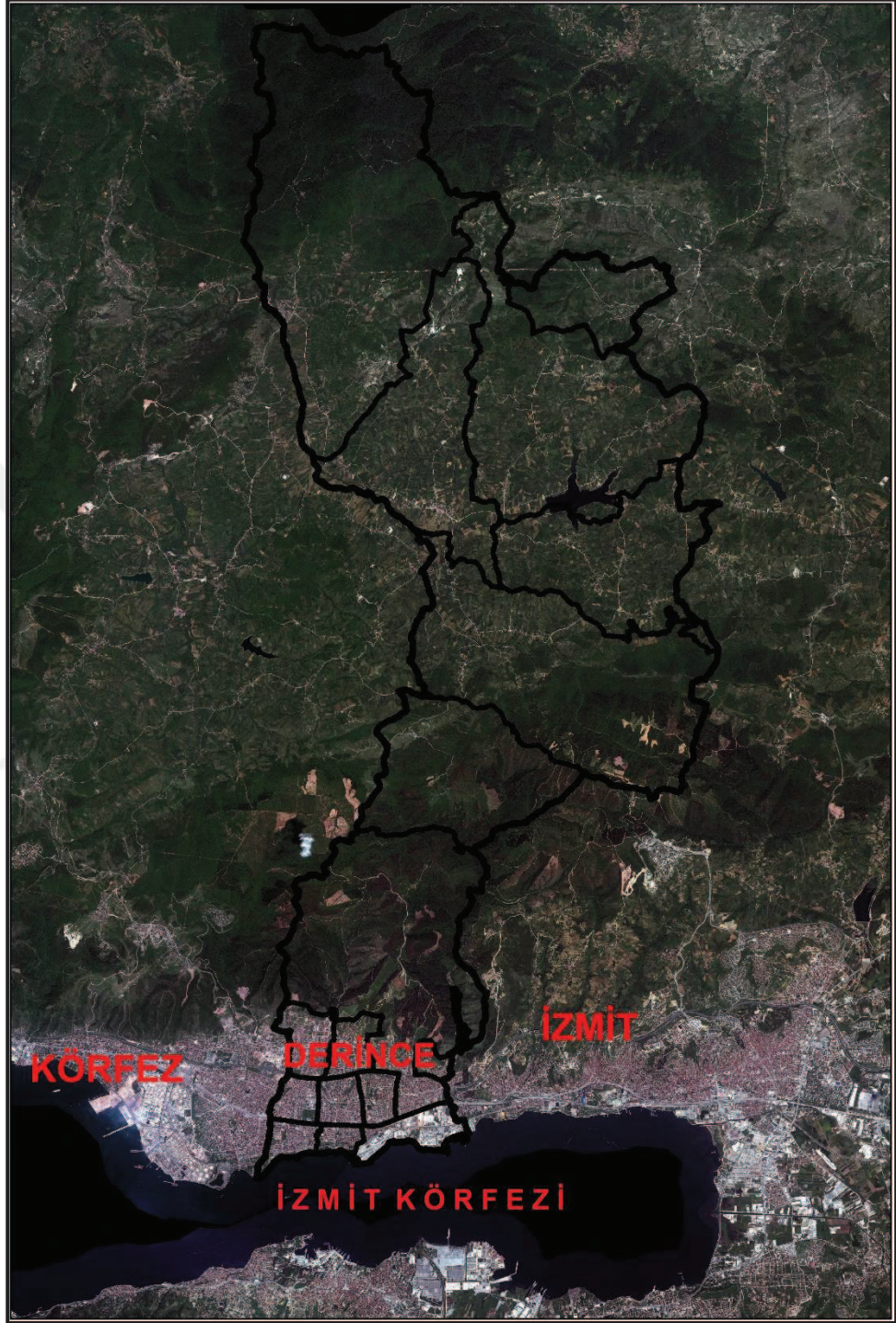
Derince’de bulunan önemli sanayi kolları şehir ve ülke ekonomisine oldukça katkı sağlamış ve istihdam alanı oluşturmuştur. Şehrin kuzeyinde bulunan mahallelerinde daha çok tarım faaliyeti yapılmakta olup, bu durum yerel ihtiyacı karşılar niteliktedir.

Çalışma sahası, Van Gölü’nün kuzeyinden ve Muş Varto’dan başlayarak Erzincan, Tosya, Adapazarı, Sapanca Gölü, İzmit Körfezi, Marmara Bölgesi üzerinden Saros Körfezi’ne ulaşan Kuzey Anadolu Fay Hattı sebebiyle de 1. Derece deprem bölgesi içerisinde yer alır.

İlçe nüfusu 2016 verilerine göre 138.050’dir (TÜİK, 2016). Toplam Kocaeli il nüfusunun %7’sini oluşturur.



Şekil 1: İnceleme Sahasının Konumu.



Şekil 2: Derince'nin Uydu Görüntüsü
Kaynak: Derince Belediyesi Verilerinden Yararlanılarak Hazırlanmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM
1.FİZİKİ COĞRAFYA
ÖZELLİKLERİ

1.1.Morfolojik ve Sismolojik Özellikler

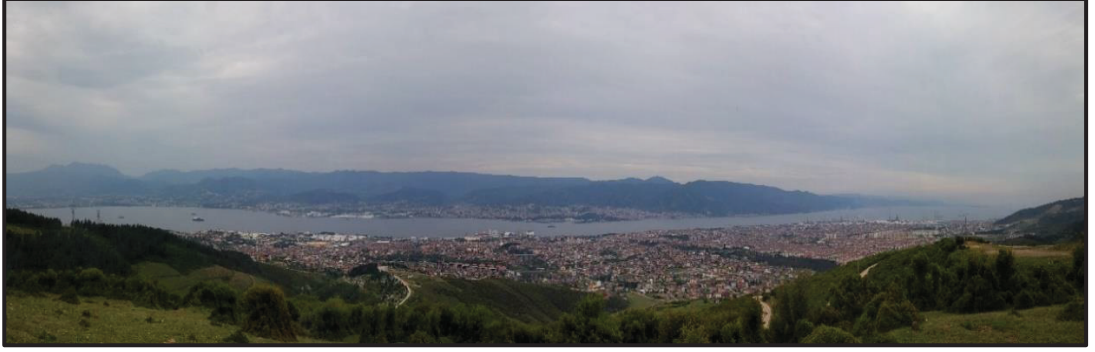
Çatalca-Kocaeli yarımadaı hemem hemem aynı morfolojik özelliklere sahiptir ve Çatalca'dan başlayarak Sakarya Nehri'nin aşağı havzasına kadar uzanmaktadır. Bu bölüm Üçüncü jeolojik zaman sonlarında akarsular tarafından tesviye edilerek peneplen haline getirilmiş bulunmaktadır. Bu düz satıh üzerinde Pliyosene atfedilen ve genellikle kuvarsit çakılları, kumlar ve kırmızı renkli killerden oluşan korrelat depoları mevcuttur ki, bunlara yabancı jeologlar “Belgrat Formasyonu” ismini vermişlerdir. Kocaeli yarımadasında da yer yer bu formasyonlara tesadüf edilmektedir. Çatalca-Kocaeli yarımadaının üzerindeki Pliyosen'e ait aşınım sathında, Birinci Jeolojik Zamana ait genellikle kuvarsit ve arkozun aflöre olduğu alanlar sert kayaçları oluşturmakta ve şahit tepeler (monadnok) halinde yüksek alanlara tekabül etmektedir. Kocaeli yarımadasında İstanbul Boğazı ile aşağı Sakarya arasında Çamlıca, Aydos, Alemdağ, Güzi Dağı-Beylik Dağı, Kayalıdağ ve Çene Dağı Pliyosen aşınım sathının üzerindeki yüksek ve arızalı alanlara tekabül eder ve Çene Dağı, 645 metre yükseltisiyle Çatalca-Kocaeli yarımadasının en yüksek kısmını oluşturmaktadır.

Pliyosen'i takiben tüm Türkiye'de olduğu gibi kuzey Marmara'da da epirojenik hareketler etkili olmuş ve doğu-batı istikâmetli kırıklar dolayısıyla Adapazarı Ovası, İzmit Körfezi gibi graben denilen çöküntü sahalarını; kuzeyden Kocaeli yarımadası ile güneyden Samanlı Dağları'nın teşkil ettiği eşik sahaları, yani horst sahaları çevrelemiştir. Bu doğu-batı istikametli horst ve graben sistemi, tüm batı Anadolu'nun tektonik ve morfolojik özelliğinde hâkimdir.

Kocaeli yarımadasında, Çene Dağı'nın güneyinde ve İzmit Körfezi kuzey kıyısında Derince şehri bulunmaktadır. Derince, İzmit Körfezi'nin kuzey kıyılarında küçük bir iskele olarak kurulmuştu. Demiryolu'nun (Bağdat-Hicaz yolu) 1890'lı yıllarda inşasını takiben, Derince aynı zamanda bir tren istasyonuna tekabül ediyordu. Bu özelliği 1950'li yıllarına kadar devam etmiştir. İzmit Körfezi'nin kuzey kıyılarında Hereke'nin biraz doğusunda Mağara Burnu'ndan İzmit'e kadar alçak kıyılar hâkimdir. Esasen bu kısım, yani Dil İskelesi ile güneyde Hersek İskelesi arasında ve günümüzde Osman Gazi Köprüsü'nün doğusunda kalan kısım İzmit Körfezi'nin orta çukuru ve bunun doğusunda kalan, yani Aliğa ile Değirmendere

(güneyde)'nin doğusunda kalan kısım ise, doğu çukuru olarak tanımlanmaktadır. Derince Körfezin doğu çukuru içindedir, denizin derinliği de bu kesimde çok azalmakta ve -90 metrenin biraz altına kadar takip edilen ve Sakarya Nehri'nin deniz altında kalmış bir vadisi bulunmaktadır. Körfez'in doğu çukurunun kuzey kıyılarında alüvyonlaşma yaygındır. Bu sebeple Hereke körfezinin teşkil ettiği tabii barınaktan İzmit'e kadar eski dönemlerde teknelerin ve gemilerin barınmasına uygun hizmet görebilecek bir liman mevkiî değildir. Deniz sığ olduğundan teknelerin iskeleye bağlanmasına elverişli değildir. Bunun tek istisnası Derince Limanı'dır. Zira Çene Dağı kütesinden körfeze inen Çınarlı Deresine ait vadinin son transgresyonla (Flandr) deniz istilâsına maruz kalan ve bir küçük koy teşkil eden ağız kısmı, nispeten derin idi ve bu küçük koy içinde Roma-Bizans ve Osmanlı İmparatorluğu döneminde bu morfolojik özelliklerinden dolayı küçük bir iskele inşa edilmiştir. Esasen şehrin ismi de, kıyının bu morfolojik özelliğinden gelmektedir. İskele kurulmasına en elverişli yer, derince bir koy olan Çınarlı Deresi'nin deniz istilâsına maruz kalmış ağız kısmıdır. Zira burası da derin değil; "Derince"dir.

Derince kıyıları Kocaeli Yarımadası'ndan özellikle Çene Dağı kütesinden güneye birbirine paralel inen ve İzmit Körfezi'ne dökülen derelere ait yan yana sıralanan birikinti koni ve yelpazelerinin oluşturduğu bir dağ eteği ovası (piedmond) görünümündedir (Fotoğraf 1). Eskiden tabii otlak ve meralara tekabül eden ve yakın zamana kadar (1970'li yıllar) entansif hayvancılık yapılan ve günümüzde kışlak sahasında Yürükler mahallesinin olduğu bu alüviyal sahada; Akdeniz'in Pleistosen'deki deniz seviyesi değişikliklerini ifade eden eski kıyı izlerine rastlanmıştır. Bu kesimde birbirinden farklı yükseltilerde ve alüviyal dolgu üzerinde gelişmiş üç taraça basamağı gözlemlenmektedir (GÖNEY; 1964:195). Bunlar 12-18 metre, 42-48 metre ve 62-68 metre yükseltilerdeki taraçalara tekabül etmekte ve Dördüncü Jeolojik Zamanda deniz seviyesinde vuku bulan değişikliklerle ifade edilmektedir.

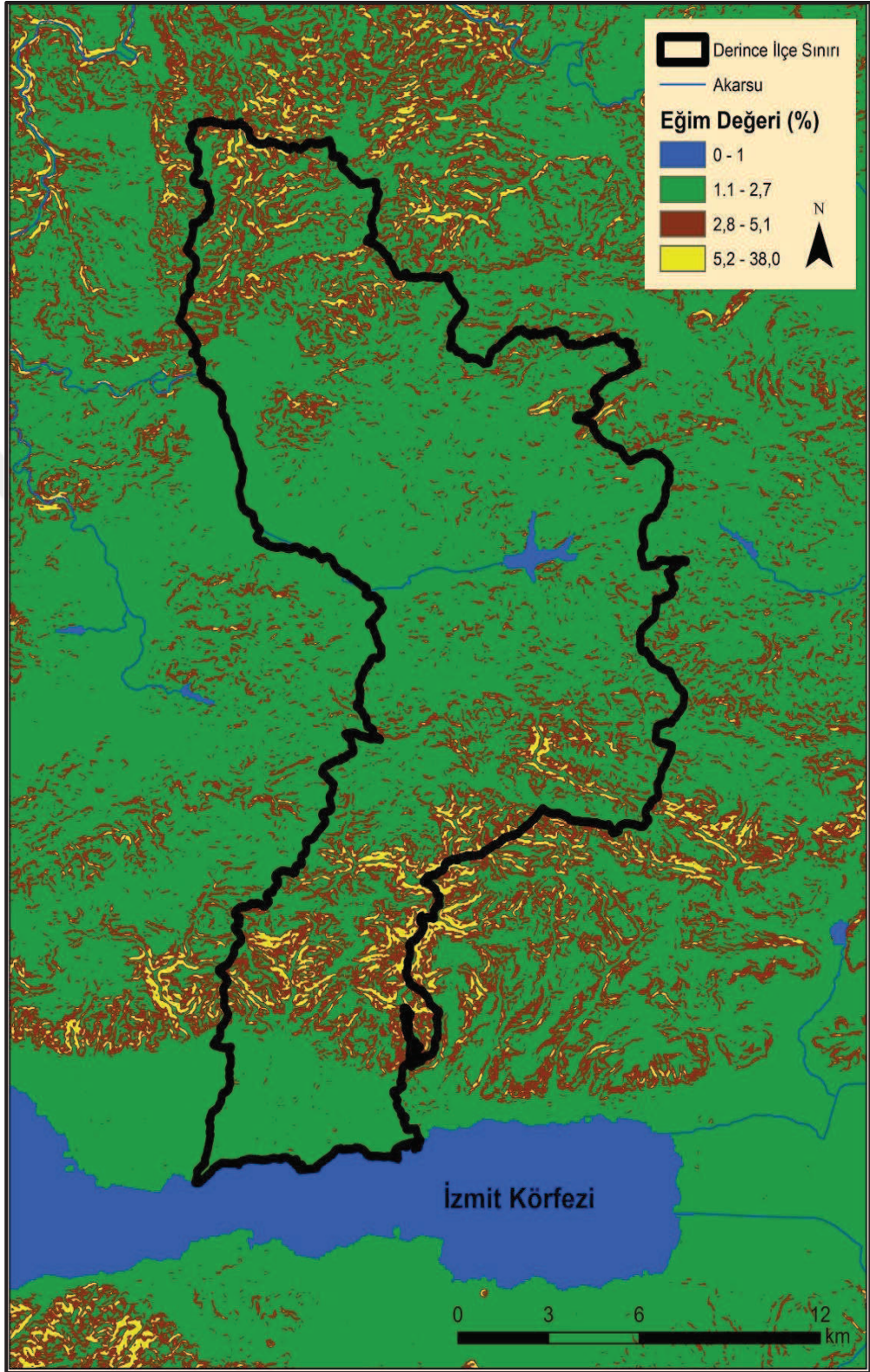


Fotoğraf 1: Derince'nin Kuzeyden Görünümü

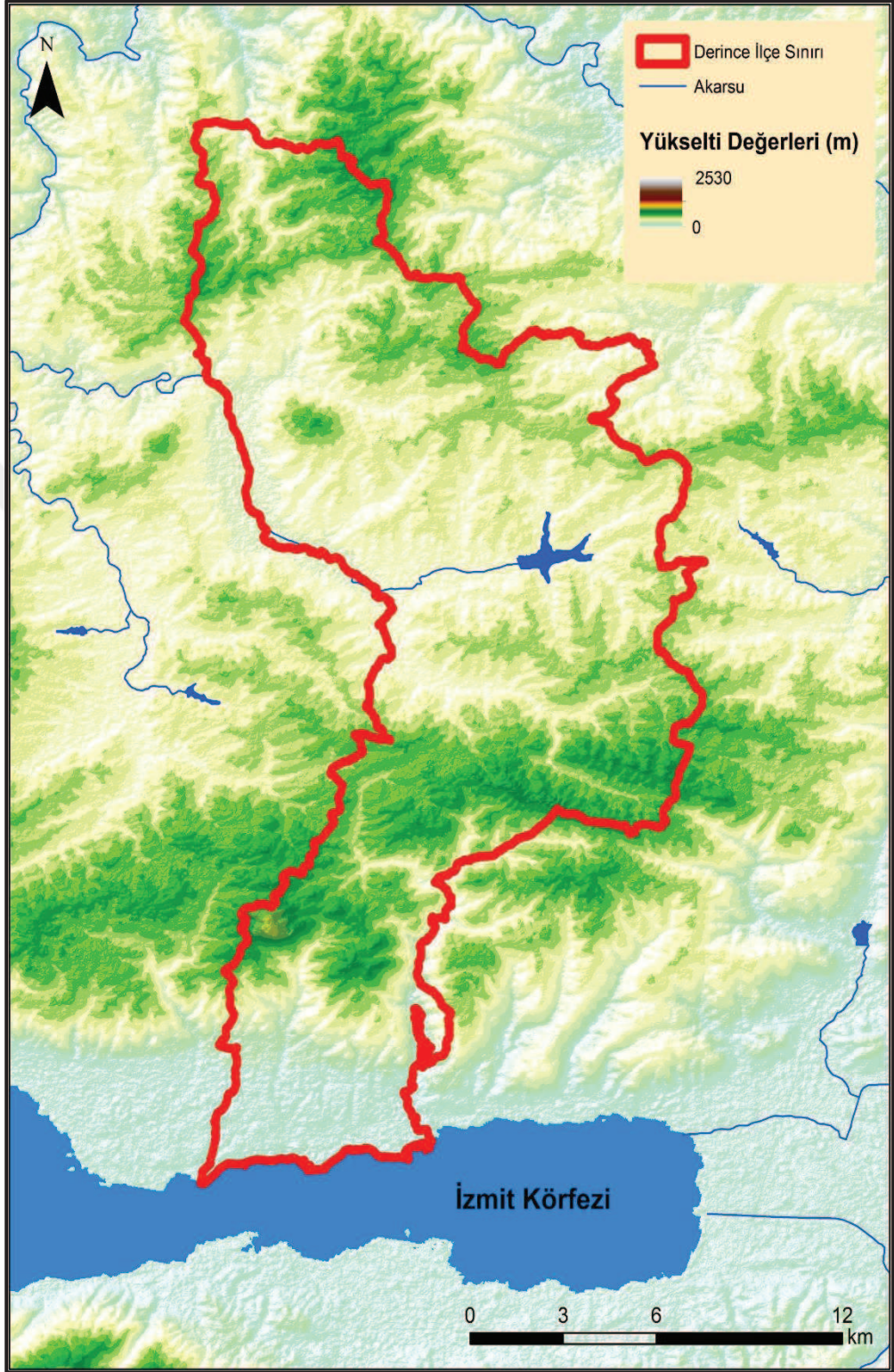
Bugün Derince şehrinin yerleşim sahası; basamakları teşkil eden bu üç taraça alanı ile bunları birbirinden ayıran ve hayli dik üç taraça alını üzerinde kurulmuştur ve bu morfolojik ünite, İzmit Körfezi'ne kuzeyden inen derelerin açmış olduğu vadiler tarafından parçalanmıştır. Böylece üç taraça seviyesi ve bunları yaran vadiler, günümüzdeki Derince şehrinin yerleşim planını hayli etkilemiş ve mahalle sınırları da bu morfolojik özelliklere uygun geçirilmiş bulunmaktadır (GÖNEY: Arazi Çalışması Notları; 2016). Esasen Derince Şehri, doğusunda Çınarlı Dere; batısında ise, Kaşgalderesi'nin alüviyal sahada açmış oldukları vadiler tarafından sınırlanmıştır.

Şehirde göze çarpan özellikten biri de topografya koşullarının şehri birbirine benzemeyen iki farklı kısma ayırmasıdır. Birinci kısım, körfeze eğimli yamaçlar üzerinde dar ve yokuşlu sokakların bulunduğu ve genellikle eski yerleşim sahalarının yer aldığı nispeten kırsal kesimdir. İkinci kısım ise, nispeten yeni zamanda kurulmuş ve düzlük alüvyâl sahaya yayılmış olan büyük binaların bulunduğu, kara ve demiryolunun içinden geçtiği, aktif iş merkezlerinin yer aldığı, kıyıda sanayi tesislerini ve limanı da barındıran alanlardır. Daha önce de bahsedildiği üzere, bu vadi tabanının deniz suları tarafından boğulmasıyla derinlik kazanmıştır (GÖNEY; Arazi Çalışması Notları, 2016).

Doğusunda Çınarlıdere, batısında Kaşkaldere arasına nispeten sınırlanmış olan Derince'nin kuzeyinde Çenedağ (645 m), güneyinde İzmit Körfezi bulunmaktadır (Şekil 4).



Şekil 3: Derince Eğim Haritası



Şekil 4: Derince'nin Yükselti Haritası.

Kıyı, kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasında kalan alandır. Jeomorfolojide kıyı tanımı ise, deniz veya göl sularının en alçak oldukları zaman çekildikleri sınır ile falezlerin tabanı arasında kalan şeride karşılık gelir. Kıyı çizgisi ise, taşkın durumları dışında, meteorolojik olaylara göre değişebilen herhangi bir anda, kara ile denizi ayıran sınırdır. Bu çizgi sabit olamamakla birlikte, gel-git hareketlerine, devamlı rüzgârların etkisine bağlı olarak kıyı şeridi üzerinde ileri geri yer değiştirir (ERİNÇ; 2001: 313).

Kıyı, su ve toprak unsurunun ortak kullanımından faydası olan ve bu nedenle de her ikisine yakın olmayı gerektiren faaliyetler ile su ve toprağın birlikteliğiyle çekici hale gelen ve bu özelliğinden dolayı çeşitli faaliyetlerin yer aldığı alanlardır. Kıyı, kara ile deniz, göl ve akarsuyun birleştiği kıyı çizgisinden itibaren mekânın özelliklerine göre deniz, göl ve akarsuyun doğal, iklimsel, sosyal, kültürel şekillendirici etkilerinin ulaştığı noktaya kadar karaların iç kesimlerine kadar ulaşmaktadır. Kıyı; deniz, göl ve akarsularla yan yana bulunan birbirlerini etkileyen ve birbirinden etkilenen, doğal, ekonomik, sosyal ve kültürel açıdan bir bütünlük oluşturan alandır (BALCI AKOVA; 2013: 2-3).

Kıyı alanında meydana gelen veya gelebilecek değişimleri fiziki ve beşeri kaynaklı olarak sınıflandırabilmek mümkündür. Bu değişimlerde fiziki etkenler dalga aşındırması, biriktirmesi, akarsuların materyal biriktirmesi, sedimentasyon gibi unsurlarla kıyı alanında değişimlere neden olmaktadır. Beşeri kaynaklı değişimler ise kıyı alanlarında yer kazanmak amacıyla kıyıların doldurulması, liman, iskele tesislerinin yapılması, ulaşım yolları için kıyı alanına müdahale edilmesi gibi etkenler kıyı alanındaki değişimin kaynaklarıdır (UZUN, GARİPAĞAOĞLU; 2014: 471-472).

Kıyı alanları sahip oldukları potansiyellerle pek çok arazi kullanım türüne uygun ortamlar yaratmaktadır. Bu nedenle kıyı alanları beşeri ve ekonomik kullanımların öncelikli tercih alanları durumundadır. Başta yerleşme olmak üzere, tarım, turizm, ulaşım, ticaret ve sanayi gibi ekonomik faaliyetler kıyı alanlarında yoğunlaşmış bulunmaktadır (YAMAN KOCADAĞLI; 2012: 228). Çalışma sahamızın kıyı alanı, birçok sanayi tesisinin kurulmasına izin vermiştir ve liman şehri özelliği taşımaktadır.

Kıyılar, ekonomik ve sosyal fonksiyonları sahip ve bunları şekillendiren alanlardır. Kıyılar antik dönemden günümüze yerleşilen ve alanlardır. Sahip oldukları özellikleri buna imkân sağlamıştır (DOĞAN; 2013: 22).

İzmit Körfezi ve çevresi, morfolojik gelişimi gençlik evresinde olan, çevresindeki az sayıda delta ve kıyı ovaları ile platolar ve orta yükseklikteki dağların bulunduğu ve Akyazı'dan itibaren batıya doğru üçe ayrılan Kuzey Anadolu Fay Zonu'nun kuzey kolunu oluşturan fayın etkin olduğu bir bölgedir (BARGU; 1996-97: 1).

Toplam kıyı uzunluğu 129,76 km olan İzmit Körfezi de kıyı kenar çizgisinin değişmesine zaman içinde maruz kalmış ve gelecekte de bu durumun oluşması muhtemeldir (UZUN; GARİPAĞAOĞLU, 2014: 472). Körfez kıyıları birçok sebeple şekil değiştirmiştir. Bunların başında da depremler gelmektedir. 1. Derece deprem bölgesinde yer alması bunun başlıca nedenidir. Diğer sebeplerden biri ise, seviye yükselmeleri ve kıyılarında kara içine deniz ilerlemesidir. Ayrıca kıyılarda yer kazanmak için yapılan dolgu çalışmaları, mevcut bataklıkların kurutulması gibi beşeri müdahaleler yanında rüzgârların, dalgaların ve akarsuların biriktirme ve aşındırma faaliyetleri sayılabilir.

Derince alçak kıyı şeridi özelliği dolayısıyla, kıyı çizgisinin doğal ve beşeri yöndeki değişimlerinden büyük oranda etkilenmiştir. Derince-Körfez ilçeleri kıyı alanında kıyı dolgu çalışmaları yapılmış ve bununla birlikte kıyı kenar çizgisinde değişimler yaşanmıştır. Özellikle 1970'li yıllarda Tüpraş tesisinin yapımı çalışmalarında Yarımca'da kıyı dolgu çalışmaları ve Derince limanı ve yakın çevresindeki sanayi kuruluşları için de sahada kıyı dolgu çalışmaları yapılmıştır. Bu sahaların dışında, 2000 yılından itibaren Derince, Tütünçiftlik ve Körfez yerleşim birimleri kıyı alanı içerisinde rekreasyon sahaları oluşturmak amacıyla kıyı dolgu çalışmaları yapılmıştır (UZUN; GARİPAĞAOĞLU, 2014: 476).

Körfezi kuzeyden sınırlandıran Kocaeli Yarımadası'nı Paleozoyik arazisi teşkil etmektedir. Bu arazinin üzerinde diskordant halde Mesozoyik ve Tersiyer arazisi bulunan yarımada zamanla kırılma gibi faaliyetlere sahne olmuş ve bundan dolayı karışık bir özellik arz etmektedir. Çalışma sahamız olan Derince genelinde

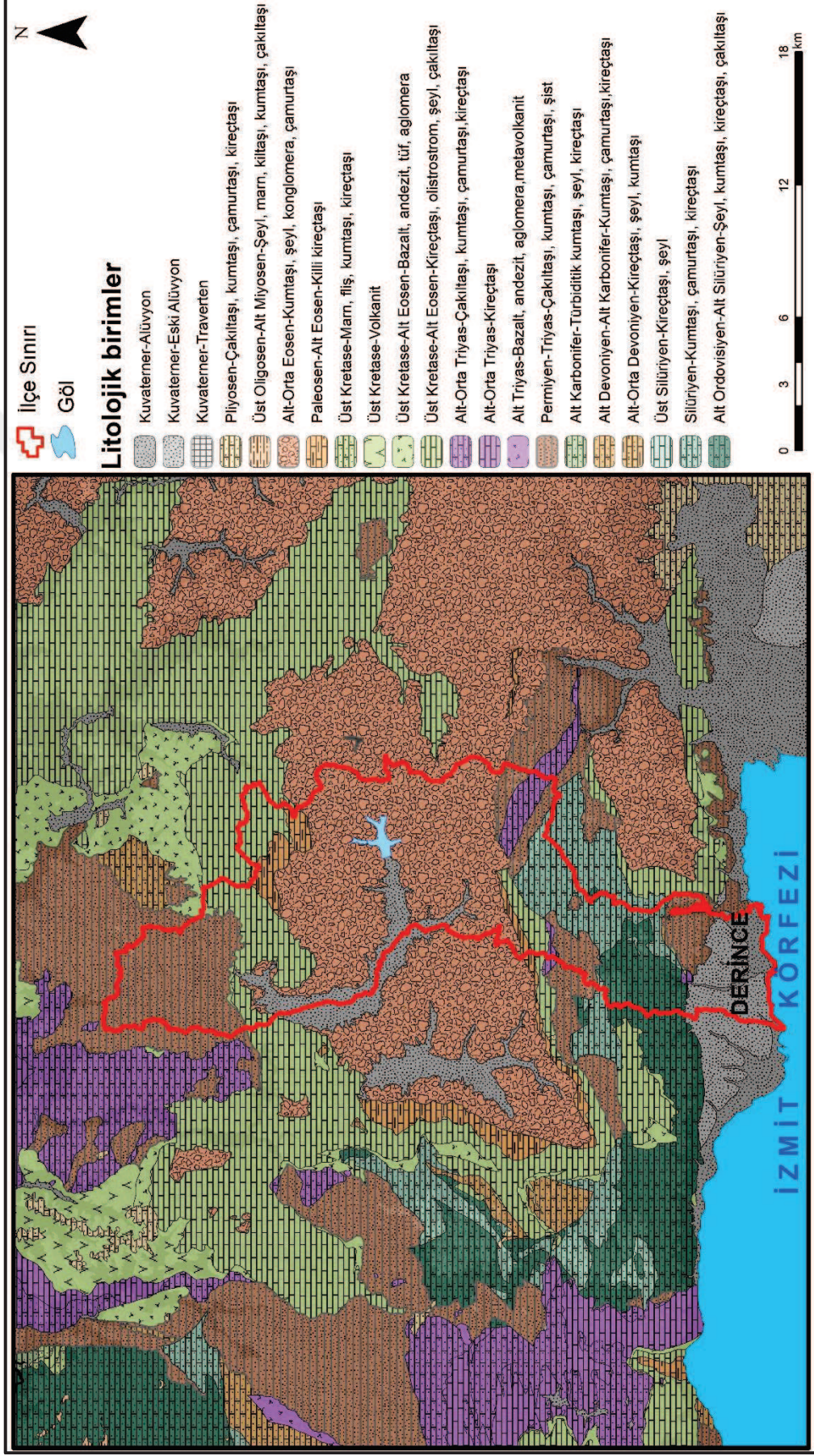
Silüriyen (Arkoz), Devon (killi şist), Üst Kretase (marnlı şist) ve Eosen (kalker fliş) yaşlı araziler bulunmaktadır (GÖNEY; Arazi Çalışması Notları, 2016).

Saha olgunluk safhasının sonlarına gelmiştir ancak, sonradan tekrar gençleşmeye başlaması nedeniyle aşınım döngüsünün yeniden canlandığı diskordant örtülü bir topoğrafyaya sahiptir. Hereke ile Çerkeşli kıyı arasından Triyas'a ait dolomitik kalkerler üzerinde Lapya, erime ve çökme dolinleri, su batan ve çıkanlara rastlanmaktadır (GÖNEY; 1962: 10-11). Lokal olarak sığ bir karst topoğrafyası hâkimdir (ERTEK; 1995: 45, 46). Kocaeli Yarımadası'nda Paleozoyik yaşlı birimler, İstanbul yöresindeki Paleozoyik yaşlı birimlerin devamıdır (AKBAŞ; 1997: 11). İnceleme alanını temel birimini Alt Ordovisiyen yaşlı Sopalı Formasyonu oluşturur. Sert, sağlam, tektonik hareketler nedeniyle çatlak ve kırıklı olan formasyonunun eklem yerlerinde kuvars ve kalsit dolguludur. Birim ilk defa Altınlı tarafından (1968) Derince'nin Sopalı Mahallesi'ne ithâfen isimlendirilmiştir. Bunun üzerinde Alt Triyas yaşlı İzmit Formasyonu uyumsuz halde bulunur ve yer yer ayrılmıştır. Kumtaşı, konglomera ve kiltaşından oluşur. Onun üzerinde de daha genç Üst Kretase yaşlı Şirintepe Formasyonu yine uyumsuz olarak bulunur. Bu formasyon kum ve gevşek bağlanmış çakıllardan meydana gelir. En genç birim olarak ise Holosen yaşlı alüvyal malzeme bulunmaktadır (YAZICIOĞLU; 2006: 10-17). Marmara Denizi kıyı çizgisinden kuzeye doğru yer alan birimler yaşlıdan gence doğru sırasıyla yamaç molozları, alüvyâl çökeller ve Triyas'a ait çökellerden oluşur (Derince Limanı Raporu, 2011). Şirintepe Formasyonu, Pleyistosen döneminde deniz seviyesinin östatik olarak alçalıp yükselmesi ile, aşındırma ve biriktirme olaylarına bağlı olarak İzmit Körfezi kuzey kıyıları Derince – Körfez ilçeleri boyunca çökelmiştir (COŞKUN; 2008: 12). Deniz Pliyoseni sadece Anadolu'da Datça'da biliniyor; bunun Ege Denizi adalarında en aşağı Nikari (Ikaria-On İki adalardan Kızılada) paraleline yayıldığı malumdur. Arabu, İzmit Körfezi'nin kuzey sahilinde, Derince yakınında görülebilen yarı tuzlu su kavkılı (kabuklu) kumları Pliyosene bağlamaktadır (CHAPUT (Çeviren: TANOĞLU); 1976: 241).

Kuzey iç kesimlerinde daha yaşlı birimler, kıyı kesimlerinde ise genç birimler yüzeylenmiştir. Alanın jeoloji temelini Pleyistosen yaşlı Şirintepe Formasyonu oluşturmaktadır. Pleyistosen yaşlı Şirintepe Formasyonu çakıl, kum, kil ve silt

ardalanmalı seviyelerle temsil edilmektedir. Şirintepe Formasyonu üzerinde Holosen yaşlı alüvyon çökelleri yer almaktadır. Ayrıca bu formasyonlar üzerinde, genellikle rıhtım ve terminal tesisleri amacıyla yapılmış kil boyutundan blok boyutuna kadar değişen ebatlarda malzemedен oluşan dolgu zemin bulunmaktadır. Kirazlıyalı, Körfez, Derince kıyı kesimlerine paralel, deniz tabanında ince band halinde çakıllı kum / kum birimleri yayılım göstermektedirler (COŞKUN; 2008: 59). Kocaeli Havzası'nın kuzeyinde, Yenikent Formasyonu fay denetimli olarak çökelen bir birimdir. Derince ilçesi kuzeyinde en kalın halini alarak batıya doğru devam eder (DOĞAN, GÜRER; 2005: 109).





Şekil 5: Derince ve Çevresi Jeoloji Haritası

Kuzey Anadolu Fay Hattı'nın (yatay atımlı fay) İzmit Körfezi'nin güney kıyılarına yakın geçmesinden dolayı olması muhtemel bir depremde güney kıyıları kuzey kıyılarından daha riskli durumdadır (GÖNEY; Arazi Çalışması Notları, 2016).

İzmit Körfezi'ne Başiskele Limanı'ndan giren Kuzey Anadolu Fay Zonu (KAFZ) kuzey kolunun, körfez içerisinde yer alan jeolojik yapıları keserek Marmara Denizi'ne doğru ilerler. Jeolojik yapıların KAFZ tarafından doğu – batı doğrultusunda kesilmesi, İzmit Körfezi'nin oluşumunu KAFZ'nun bölgeye girmesinden daha önce tamamlamış olduğuna işaret etmektedir. Diğer bir ifade ile İzmit Körfezi'nin açılışında Marmara Denizi içerisindeki fay sistemi daha büyük rol oynamıştır (AKKARGAN; 2005: 9-72).

İzmit, tarih boyunca depremlerle yıkılıp yeniden kurulan bir şehir özelliği taşımaktadır. Tarihi kaynaklardan edinilen bilgilere göre İzmit ve civarında olup şehri etkileyen birçok deprem konunun en kapsamlı yayınlardan Guidoboni'nin çalışmasında ele alınmıştır ve bu depremlerin en iyi bilinenlerinden ilki M.S. 24 Kasım 29 yılına dayanmaktadır.

- Arkeolojik kanıt olan Paris-Louvre Müzesi'nde bulunan mezar steli, M.S. 120/128 depreminin, yani Hadrian döneminin İzmit'teki en travmatik olayının bir belgesidir.

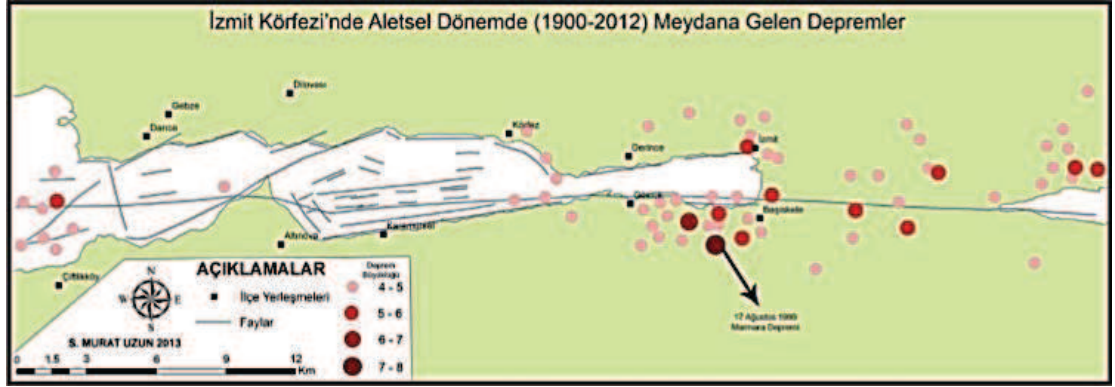
- M.S. 269'daki İzmit ve Gebze'ye zarar veren depremin etkileri, M.S. 272'de ordusuyla şehirden geçen İmparator Aurelian tarafından da gözlemlenmiştir.

- 24 Ağustos 358'deki depremin ardından, 2 Aralık 362'deki deprem şehri yerle bir etmiştir. Körfez merkezli deprem 26 Ocak 446'da meydana gelmiş, 25 Eylül 478'teki deprem Helenopolis (Karamürsel) ve Nikomedia (İzmit)'de büyük can kaybı ve yıkımlara yol açmıştır.

- Altıncı yüzyılda İmparator Justinyan zamanında bölgede sivil ve askerî mimarîde iyileştirmeler görülse de, 16 Ağustos 554'te İzmit'i yıkan bir deprem daha olmuştur ve bununla beraber daha sonra Konstantinople-İstanbul Gebze (Dacibyza) hattında sürdürülen haberleşme rotası Marmara denizi üstünden Karamürsel-İznik şeklinde gerçekleştirilmeye başlanmıştır.

•26 Ekim 740'da Nikomedia (İzmit), Praenetos (Karamürsel) ve Nikea (İzmit)'i kapsayan büyük bir deprem; 25 Ekim 989'de Marmara denizinin doğusundaki deprem Nikomedia (İzmit)'te büyük zarara yol açmıştır. 23 Eylül 1064'te İstanbul ve İzmit'teki deprem de büyük yıkım ve zarar vermiştir. 1 Ekim 1567'de Sapanca merkezli bir deprem İstanbul ve İzmit arasındaki bir alanı etkilerken, 25 Mayıs 1672'deki deprem İzmit'te zarara neden olmuştur. 25 Mayıs 1719'da Marmara denizinin doğusunu kapsayan büyük bir deprem meydana gelir ve Yalova, Pazarköy, Karamürsel, Kazıklı, İzmit ve Sapanca'nın yıkılmasına sebebiyet vermiştir. 2 Eylül 1754 tarihli deprem İzmit Körfezi merkezlidir ve tüm köyler yok olmuştur. 19 Nisan 1878'deki deprem İzmit'e zarar vermiş, 10 Temmuz 1894'teki İzmit Körfezi merkezli depremde, İstanbul-Adapazarı arasında büyük yıkım olmuştur. En çok etkilenen yerler Heybeliada, Yalova ve Sapanca'dır ve bu bölgelerinde kayıp çok büyük olmuştur (ÇALIK ROSS, vd.; 2005: 764).

M.Ö. 2100 – M.S. 1900 yıllarını kapsayan tarihsel dönemde yerleri tam olarak bilinmese de Marmara bölgesinde oluşmuş ve çalışma sahasını etkilemiş 212 büyük ve orta ölçekli deprem meydana gelmiştir. İzmit Körfezi ve çevresini etkileyen 1901-1912 yılları arası genellikle 4-5 büyüklüğünde depremler şeklinde olmuştur. İzmit Körfezi kıyılarını etkilemiş ve hasar vermiş olan aletsel dönem depremleri; 1912 Mürefte Depremi, 1935 Erdek depremi, 1944 Bolu-Gerede depremi, 1957 Bolu-Abant depremi, 1963 Yalova-Çınarcık depremi, 1967 Adapazarı depremi, 1991 Marmara-İstanbul depremi, 17 Ağustos 1999 Marmara Depremi ve 12 Kasım 1999 Düzce depremidir (UZUN; 2013: 44-47) (Şekil 6).



Şekil 6: İzmit Körfezi Kıyıları ve Yakın Çevresinde Aletsel Dönemde (1900-2012) Meydana Gelen Depremler

Kaynak: (UZUN; 2013: 47)

Buradan da anlaşılacağı üzere çalışma sahamızın bulunduğu saha tarih boyunca birçok depremden etkilenmiştir. Kayıtlarda şehrin eski adıyla bu bilgilere direkt olarak ulaşılamasa da İzmit ve çevresini etkileyen büyük depremlerden etkilenmiş olduğunu söylemek yerinde olacaktır. Derince’de yerleşim yeri olarak ilk nüvelerinin kurulduğu kıyının kuzeyinde bu depremlerden etkilenmiş ve bulunduğu konumun stratejik önemi nedeniyle de tekrar tekrar inşa edilerek günümüze ulaşmıştır. Bununla ilgili olarak sadece stratejik önemden bahsetmek yeterli olmayacaktır. Sahip olduğu doğal su kaynakları da bu durumun oluşmasında etkili olmuştur.

Günümüze daha yakın tarihlerde yaşanan önemli ve kayıpların yaşandığı bir diğer önemli olay ise, 17 Ağustos 1999 tarihinde yaşanan depremdir. (Fotoğraf 2-3-4) Marmara depreminden sonra ise İzmit Körfezi’ni yine derinden etkileyen ve ağır hasarlara neden olan 12 Kasım 1999’da merkez üssü Bolu-Düzce olan ve 7,2 şiddetindeki depremdir (UZUN; 2013: 47). Yaşanan Kocaeli depremiyle bölgede birçok can ve mal kaybı meydana gelmiştir. Derince yerleşim merkezinin kuzeyinde dağlık alanın sınırını oluşturan dik yamacın alüvyon yelpazesi düzlüğü ile bulunduğu bölgede, 1999 Kocaeli depremi sırasında, yaklaşık 800 m. Uzunluğunda bir yüzey kırığı oluşmuştur. Bu dik yamaç, günümüzde etkinliğini yitirmiş, normal eğim atımlı bir büyüme fayına aittir. Söz konusu kırık ise, bu yamacın eteğinden 200 m. kadar açıkta, kalın alüvyon yelpazesi üzerinde yer almakta, yamaca koşut olarak uzanmaktadır. Kırık süreklilik göstermemekte, ancak yer yer belirginleşmekte, o

kesimlerde birkaç santimetrelik yanal atımlar görülmektedir. Bu kırığın, yukarıda sözü edilen fayın 1999 Marmara Depremi sırasında etkileşim ile canlanması sonucunda gelişmiş olma olasılığı çok zayıftır. Çünkü fayın yakın çevresinde, faydan uzak alanlara göre, şiddet artışı gözlenmemektedir. Çevresini hiç etkilememiş olan bir fay hareketinin yüzey kırığı oluşturma şansı ise yoktur. Söz konusu kırığın, birbirlerinden dik eğimli bir sınır ile ayrılmakta olan, reolojik (akış bilimi) özellikleri, bu arada, sismik hızları birbirinden çok farklı iki kayaç kütesinin, 1999 Kocaeli depreminin güçlü dinamik etkisi altında, çok farklı davranmış olmaları sonucunda gelişmiş olması güçlü bir olasılıktır (ARPAT; 2005: 12).



Fotoğraf 2: 1999 Marmara Depremi Sonrası Derince
Kaynak: Derince Belediyesi Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü, 2016.



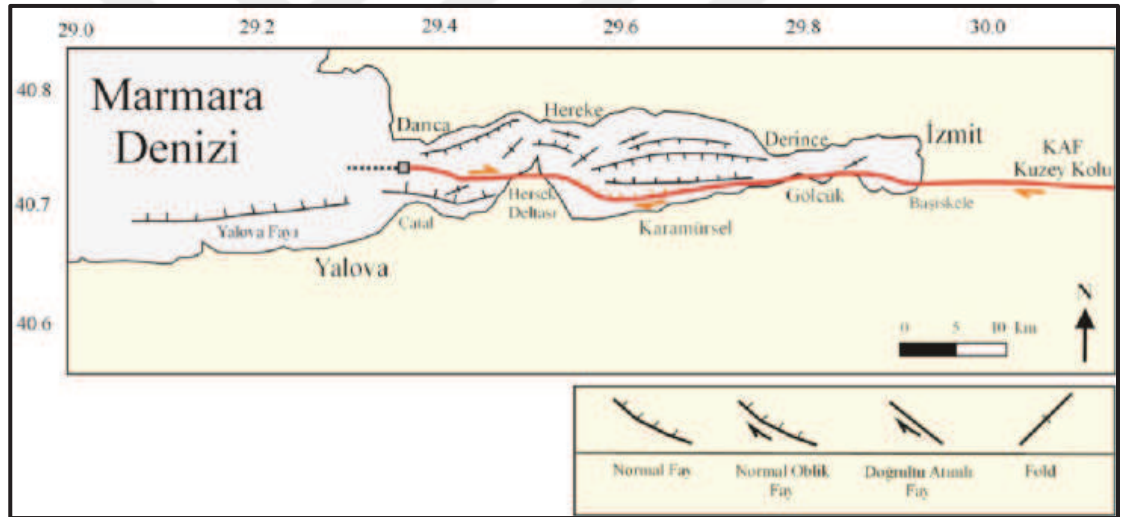
Fotoğraf 3: 1999 Marmara Depremi Hasarı (Derince)
Kaynak: Derince Belediyesi Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü, 2016.



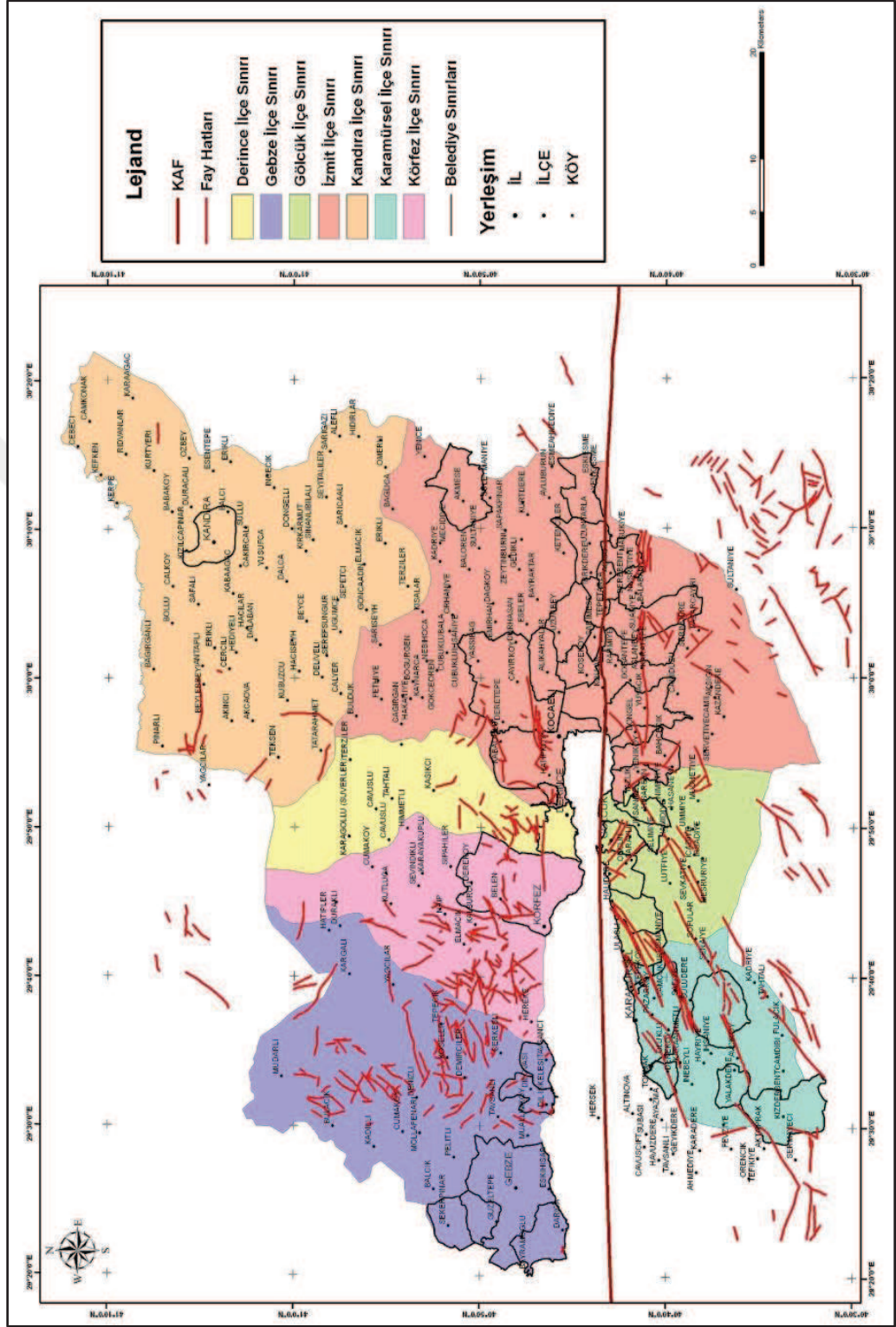
Fotoğraf 4: 1999 Marmara Depremi Sonrası Derince’de Bir Bina
Kaynak: Derince Belediyesi Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü, 2016.

KAFZ, doğudan batıya doğru ilerleyen kırık sistemi Derince yerleşiminin güneyinde, kıydan yaklaşık 10 km açıktadır.

Sığ ve derin sismik kesitlerin incelenmesi sonucu doğuda Başiskele Limanı'ndan İzmit Körfezi'ne giren ve günümüz morfolojisini kontrol eden ana fayın, KAFZ'nin kuzey kolu olduğu görülmektedir. Bu kol 17 Ağustos 1999 Kocaeli depremi ile çalışmış hem karada hem de İzmit Körfezi tabanında kırıklar oluşmasına neden olmuştur. Körfez içerisinde gözlenen düşey fayların aktif oluşu, basen morfolojisinin düşey faylarla kontrol edildiğine ve körfezin açılmaya devam ettiğine bir göstergedir. Bununla birlikte basenleri D – B yönlü kesen doğrultu atımlı faylanma mekanizması, İzmit Körfezi kinematığını Marmara Denizi ile ilişkilendirmektedir (AKKARGAN; 2005:7).

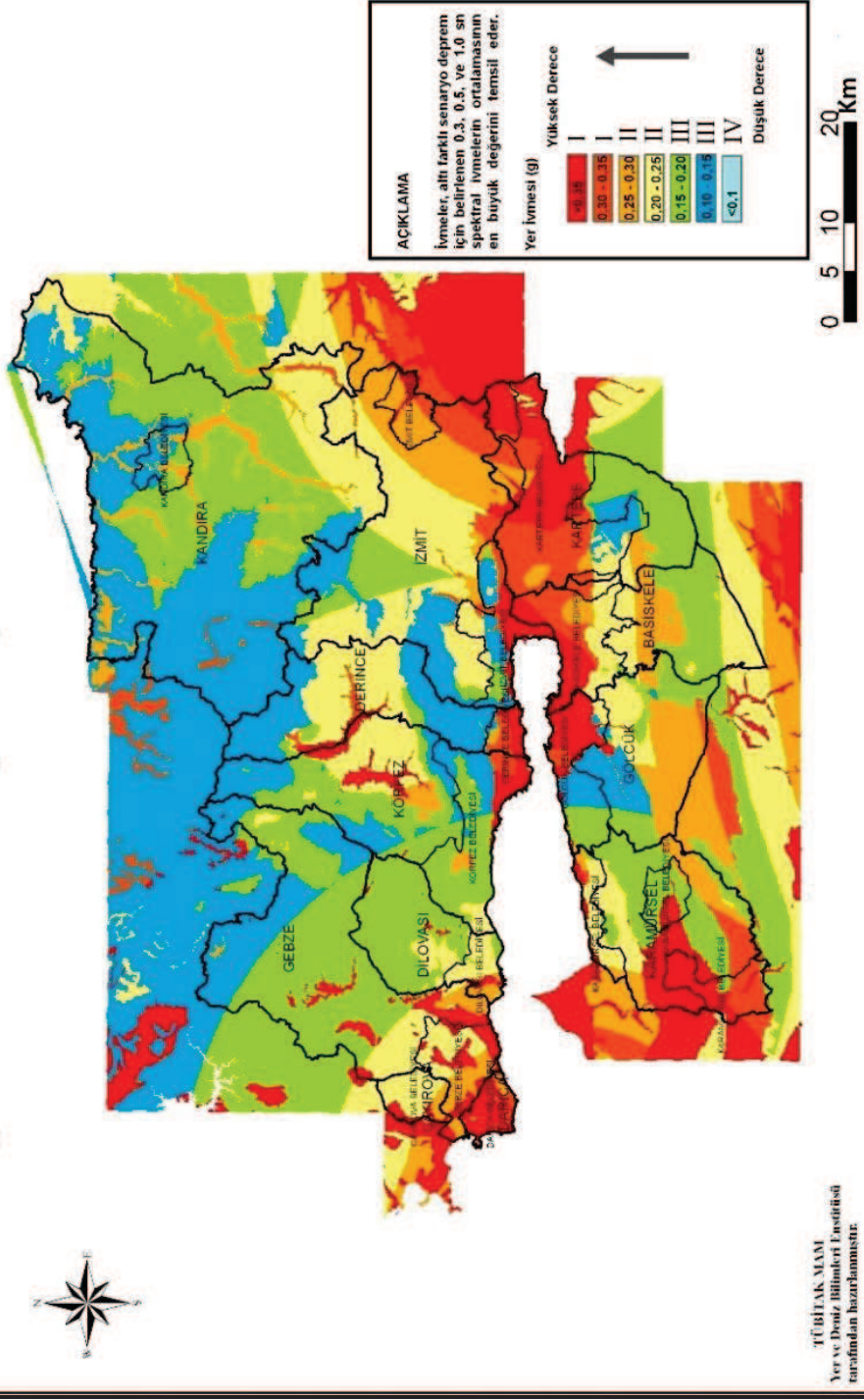


Şekil 7: İzmit Körfezi Diri Fay Haritası
Kaynak: (AKKARGAN; 2005: 74)



Şekil 8: Kocaeli Diri Fay Haritası
Kaynak: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi

KOCAELİ İLÇE BELEDİYELERİ BİRLEŞTİRİLMİŞ SİSMİK TEHLİKE BÖLGELERİ HARİTASI



Şekil 9: Kocaeli Fayı Sismik Tehlike Bölgeleri Haritası
Kaynak: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi

Şekil 9'dan da anlaşılacağı üzere deprem tehlikesi ve dolayısıyla da yerleşme açısından; çalışma sahamızın kıyı kesimi I. ve II. derece riskli alanda yer almaktadır. Şehirden kuzeye doğru gidildikçe de bu tehlike nispeten azalma eğilimi göstermektedir. Şehrin yüksek kesimlerinde bu risk kabaca II. Ve III. derece arasında değişmektedir. Bunun temel sebebi ise yüksek kesimlerde eski zaman arazisinin yaygın olarak kendini göstermesidir ve sağlam arazi özelliği teşkil eder. Çene Dağı'nın ana kayası olan arkoz (Silüriyen) buna örnek gösterilebilir (GÖNEY; Arazi Çalışması Notları, 2016). Derince'de bugün şehirleşme eğilimi, mümkün olduğunca alüviyal kıyı ovalarından ve muhtelif kademelerdeki taraça alanlarından daha yüksek sahalarda ve arkoz formasyonunun aflöre olduğu alanlarda yerleşmektir. Bu suretle depremlerin tahripkâr etkilerinin bertaraf edilmesine dikkat edilmektedir. İzmit Körfezi'nin kuzey kıyılarında sadece Tavşancıl'da 1997 depreminde hiç tahribat olmaması, bu alanın Triyas kalkerleri ile Üst Kretase marnlı kalkerleri üzerinde kurulmuş ve genellikle 2-3 katlı binalardan oluşmuş olmasıdır (GÖNEY: 2017; 279-281). Bu örnek Derince şehrinin yerel ve merkezî yönetim yetkilileri tarafından iyice değerlendirilmeli ve emsal alınmalıdır.

1.2. Hidrografya Özellikleri

Saha, birçok akarsu tarafından parçalanmış Kocaeli penepleni üzerinde yer almaktadır. Derince, genel itibariyle akarsuların taşıdığı malzeme üzerine kurulmuştur. Alüviyal saha üzerinde yer alan çalışma alanımızda, mevsimlik ve yıl boyu akışa sahip akarsular bulunmaktadır. Peneplenin kuzeyine bakan kısmında akarsular Karadeniz'e, güneyine bakan kısmında yine eğime bağlı olarak, İzmit Körfezi'ne dökülmektedir.

Çalışma sahamızda bulunan tarih boyunca da önemini korumuş olan kaynak suyu Çenesuyu'ndan bahsetmek gerekmektedir. Kaynağını Derince'nin en yüksek noktasından (Çene Dağı'ndan (645 m)) alan ve içinde kireç bulunmaması ve kendine has tadıyla Çenesuyu Derince, Kocaeli, İstanbul için çok önemli bir kaynak suyudur. İçindeki alüminyum oranının yüksek olması ve iletkenliğinin düşük olması nedeniyle

tatlı bir su olarak bilinmektedir. Çenedere vasıtasıyla da 8 km sonra denize ulaşmaktadır (KAYNAR; 2014: 1).

1.2.1. Akarsular

Kaldırım Tepe, Köşk Tepe'ye uzanan su bölümü hattının güneyinde Çenesuyu'nun topladığı akarsularla birlikte güneye yani Marmara Denizi'ne dökülür. Bu hattın kuzeyindeki akarsular ise Karadeniz'e ulaşırlar. Bahsedilen bu su bölümü hattının kuzeyinde Çınarlıdere topladığı sularını doğuya ulaştırarak saha sınırından Marmara Denizi'ne dökülüyor. Bir başka su bölümü hattı da daha kuzeyde doğuda Asmaca Tepe, batıya doğru Şehitler Tepe, Arpalık Çukuru kuzeyi, Ayrıyol Tepe, Topyeri Tepe'ye doğru giderek saha sınırında çıkmaktadır. Ayrıca bu su bölümü hattından karayolu da geçmektedir. Bu hattın kuzeyinde kalan akarsuları Kocadere toplamaktadır ve Yayladere ile Karagöllü'nün güneybatısında birleşerek saha dışına çıkmaktadır ve sularını batıya taşımaktadır. Burada Büyükdere ile birleşerek doğuya doğru, Dümbüldek Tepe, Karaçökek Tepe, Arı Tepe'den geçerek Olucak Tepe'ye kadar uzanır. Bu hattın kuzeyindeki akarsular sularının Karadeniz'e ulaştırmaktadır. Buradan hareketle saha içerisindeki akarsuların büyük kısmı Karadeniz'e dökülmektedir.

Kuzeyden kaynağını alan akarsular batıdan doğuya doğru Koz Dere, Ağa Dere, Kaşgal Dere, Çenesuyu Deresi, Kışla Dere, Söğütlü Dere, Çınarlı Deresi'dir. Körfeze dökülen akarsuların nispeten büyük olanlarının ağız kısımlarında kıyı ovaları ve deltalar meydana gelmiştir. Bu derelerin bir kısmı mevsimlik olup, rejimleri düzensizdir. Bunların içinde, Çınarlı Dere nispeten düzenli bir rejime sahiptir.

Şehir genel itibariyle batısında Kaşgaldere, doğusunda ise Çınarlıdere tarafından sınırlandırılmış olmakla birlikte, kuzeye doğru gelişme göstermiştir. Bunda mevcut olan fiziki şartların etkisi son derece önem arz etmiştir.

Akarsuların mevsimlik akarsu olması ve zaman zaman kurummasına bağlı olarak verilebilecek örnek olarak, Başbakanlık Osmanlı Arşivleri'ne göre, 19. yüzyılda yapılması düşünülen dumansız barut fabrikası için İzmit'in batısında Tütüncüflük mevkiindeki Çiflik-i Hümayun arazisi düşünülmüştür. Ancak araziyi

incelemeye giden ekip tarafından hazırlanan raporda Armud, Çenbiz, Çene, Kaşgal ve Ağa derelerinin olduğu, fakat bu derelerin hasat mevsimi dışında kuruduklarının söylendiği, buna rağmen söz konusu derelerin kaynaklarına gidilerek bunun doğruluğunun görüldüğü beyan edilmiştir. Sonuçta Çiflik-i Hümayun arazisinde fabrika inşası için elverişli su olmadığına karar verilmiştir (KAYA; 2008: 222).

Körfez Atık Su Arıtma Tesisi, İzmit Körfezi'nin Atıklardan Arındırılması Projesi dâhilinde inşaatı yaptırılan atık su arıtma tesisinden biridir. Tesise Evsel atık su deşarjı olan yerleşim yerleri Körfez ve Derince yerleşim alanlarından atık su gelmektedir. Tesiste arıtılan sular, Ağa Dere vasıtasıyla İzmit Körfezi'ne deşarj edilmektedir (KORALAY; 2010: 32-33). Plajyolu Atık su Arıtma Tesisine ise evsel atık su deşarjı olan yerleşim yerleri Derince bölgesinin ve İzmit merkezinin atık suları gelmektedir (KORALAY; 2010: 37). Derince'nin Çavuşlu Mahallesi'nde atık su arıtma tesisinin mevcut kapasitesi 1.440 m³/gün'dür. Arıtılan su miktarı 600 m³/gün'dür. İSU Genel Müdürlüğü tarafından işletilen İçmesuyu Arıtma Tesisleri'nde biri Derince'de Kaşıkçı Mahallesi'ndedir. Kapasitesi 1.200 m³/gün'dür (Kocaeli İÇDR; 2013).

Derince'de dere ıslah çalışmaları yapılmıştır. Bunlar;

Derince Çene Deresi; Derince merkezinden geçen Çenedere'nin otoyol ile deniz arasındaki bölümü ıslah edilmiştir. 2400 m. dere tabanı betonla kaplanırken, 1100 m. taş duvar örülmüştür (KORALAY; 2010: 63).

Derince-Körfez Kaşkal Deresi; Proje kapsamında 3052 m. dere ıslahı yapılmış, muhtelif çaplarda 1291 m. kanalizasyon borusu döşenerek bölgeden dereye akan atık sular kanalizasyon sistemine bağlanmıştır. Çevre ve insan sağlığı için oluşabilecek tehditlerin önüne geçilmiştir. Derince Cımbız Deresi; 501 m. dere ıslah edilmiştir (KORALAY; 2010: 64).

1.2.2. Yeraltı Suları

Yeraltı su düzeyi kıyı şeridi dolayında alüvyon birimler üzerinde yüzeyde ve yüzeye oldukça yakındır. Ancak devamlı akışı olan yüzey suyu bulunmamakla birlikte yakın bölgede mevsimsel olarak akış debisi değişen dereler arasında Koca Dere, Ağa Dere, Çenesuyu Deresi ve Çınarlı Deresi kuzeyden güney yönüne doğru akışı bulunan dereler arasında yer almaktadır (COŞKUN; 2008: 22).

Derince İlçesi'nin de içinde bulunduğu Tütünçiftlik-Yarımca ve Derince Ovası'nda yeraltısuyu rezervi $4,5 \cdot 10^6 \text{ m}^3/\text{yıl}$ 'dır. Yarımca, Tütünçiftlik, Derince Ovası $26,1 \text{ km}^2$ olup drenaj alanı 55 km^2 'dir (Kocaeli İÇDR; 2013).

3. İklim Özellikleri

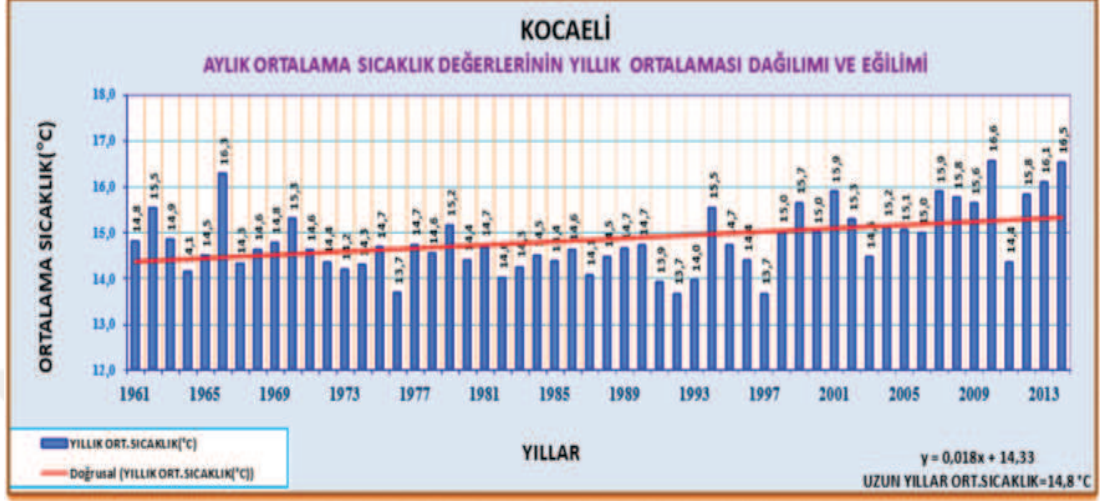
Derince, bulunduğu konum itibariyle Akdeniz ve Karadeniz ikliminin geçiş bölgesinde yer almakta ve geçiş tipi iklim görülmektedir. Bu nedenle kuzeyine gidildikçe Karadeniz ikliminin etkisi, güneyinde ve alçak kesimlerinde Akdeniz ikliminin etkisi görülmektedir. Yazları sıcak, kışları ılık ve bol yağışlıdır.

Kıyı şeridi kuzeyindeki dağlık, tepelik kesim sayesinde kuzey rüzgârlarına karşı korunduğu için burada iklim yumuşaktır. Bu nedenle burası bazı seyyahlar tarafından "Kocaeli Rivierası" adıyla anılmıştır (TUNCEL; 1977: 96).

3.1. Sıcaklık

Kocaeli Meteoroloji İstasyonu'nun verilerine göre 1961-2014 yılları arasındaki ortalama sıcaklıklar şekildeki gibidir (Şekil 10). Çalışma sahamıza en yakın konumda bulunan Körfez meteoroloji istasyonu yakın zamanda faaliyete geçtiği için henüz 2 aylık veri mevcuttur. Bu kısa süreli veriler sağlıklı sonuçlara ulaşmaya imkân vermediğinden şehrin kuzeydoğusunda bulunan ve Derince için de bu verilerin geçerli olduğunu söyleyebileceğimiz istasyondan alınan sıcaklık, yağış ve rüzgâr verileri kullanılmıştır. Çalışma sahamızı da içine alan bu veriler

Derince'nin de aylık ve yıllık ortalama sıcaklıklarını işaret etmektedir (Kocaeli Meteoroloji Müdürlüğü, 2016) (Şekil 10).

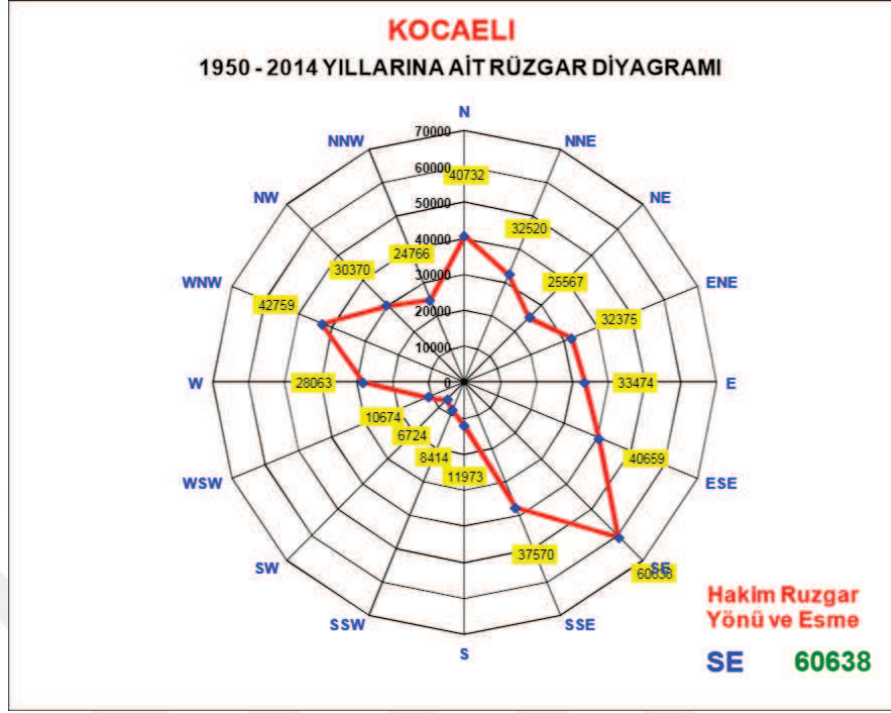


Şekil 10: Derince (Kocaeli) Aylık ve Yıllık Ortalama Sıcaklık Değerleri
Kaynak: Kocaeli Meteoroloji Müdürlüğü 1961-2014 yılı ölçümleri

Derince'de en yüksek sıcaklıklar Ağustos, en düşük sıcaklıklar Ocak ayında görülmektedir. Ortalama değerlere bakıldığında ise sıcaklık 14,8 °C'dir. Yıllar boyunca sıcaklıklarda aşırı bir değişme yaşanmamıştır.

3.2. Rüzgâr

Kocaeli Meteoroloji Müdürlüğü'nden alınan veriler doğrultusunda uzun süreli ölçümlerden alınan sonuçlarla hâkim rüzgâr yönlerini belirlemek mümkün olmuştur. 64 yıllık veriler doğrultusunda oluşturulan rüzgâr diyagramında hâkim rüzgâr yönü güneydoğu olarak belirlenmiştir. Buna ek olarak kuzeybatıdan esen rüzgârlar da 2. Derece hâkim durumdadır.



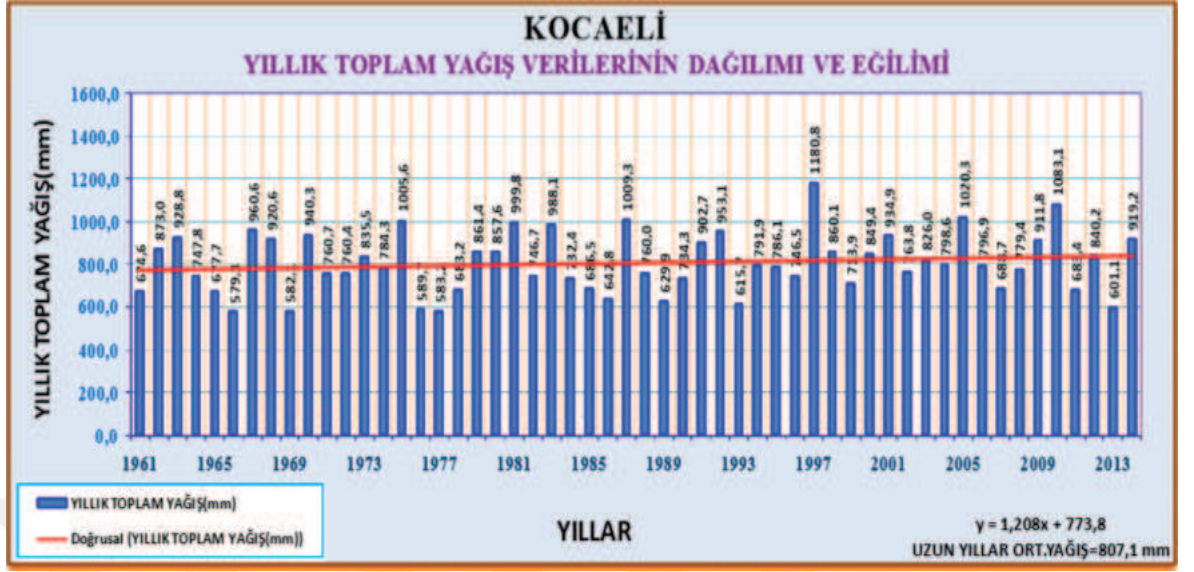
Şekil 11 Hâkim Rüzgâr Yönleri.

Kaynak: Kocaeli Meteoroloji Müdürlüğü 1950-2014 yılı verileri.

Bu diyagrama bakılarak güneyden esen rüzgârlara karşı korumalı durumdadır. Bunun temel sebebi körfezin güneyinde yükselen dağlık kütle Samanlı Dağları'dır.

3.3. Yağış

Kocaeli Meteoroloji İstasyonu'ndan alınan 1961-2014 yılı veriler neticesinde aylık ve yıllık yağış grafiği şekildeki gibidir (Şekil 13).



Şekil 12: Derince (Kocaeli) Yıllık Ortalama Yağış Değerleri

Kaynak: Kocaeli Meteoroloji Müdürlüğü 1961-2014 yılı verileri

Yağışlar genellikle yağmur şeklinde olmaktadır. Yıllık ortalama değerlere göre, en fazla yağış Ekim ayında, en az yağış ise Ağustos ayında düşmektedir. Uzun yıllar ortalama yağış değeri 807,1 mm'dir. Sonbahar ve kış aylarında yaşanan yağışlar neticesinde mevsimlik dereler bundan beslenir ancak yazın yaşanan kuraklık zamanlarında ise bu dereler kurur. Yağış çalışma sahasında bulunan birçok dereyi beslemektedir.

4. Toprak Özellikleri

Kireçsiz kahverengi toprakları, genel olarak körfezin kuzey kıyılarında hâkimdir.

Zonal topraklar haricinde, azonal toprak ordosuna giren alüvyâl ve kollüvyal topraklarda geniş bir yayılım gösterir. Bu topraklar, özellikle dere ve akarsu yataklarında, kıyı kesimlerdeki alçak sahalarda, Derince-İzmit arasındaki sahada ve İzmit Körfezi'nin doğu yakasındaki alüvyâl düzlük alanlardaki hâkim toprak tiplerini oluşturur. Alüvyâl ve kollüvyâl topraklar yüksek kesimlerde ana kayadan ayrılan, akarsular ve dereler tarafından yüzeysel akış ve sellenme sonucu bu alanlara getirilmiş ve tane boyutunda olan unsurlardan oluşmaktadır. İki toprak tipinde belli bir horizona sahip değildir. Bu topraklar, şehrin alçak kesimlerindeki alüvyâl ve

kollüvyâl topraklardan sonra kısmen biraz yüksek kesimde yayılış gösterirler (UZUN; 2013: 83).

Kıyı bölgelerindeki alçak sahalarda hâkim toprak tipi alüvyâl malzemelerdir. Bu malzemeler bünyelerinde barındırdıkları fazla mineral sayesinde tarıma elverişli toprak tipini oluşturur. Ancak kıyıda toplanan sanayi tesisleri ve limanın bulunması nedeniyle tarım faaliyetleri kuzey kesimlerde kısıtlı alanlarda yapılmaktadır. Kıyıda yapılan dolgu faaliyetleri kıyı çizgisi değişiminin olumsuz yanlarını beraberinde getirmiştir. Kıyı dolgu çalışmalarıyla kıyı alanı genişler ancak bu durum deniz flora ve faunasına zarar vererek ve doğal peyzajı bozmaktadır.

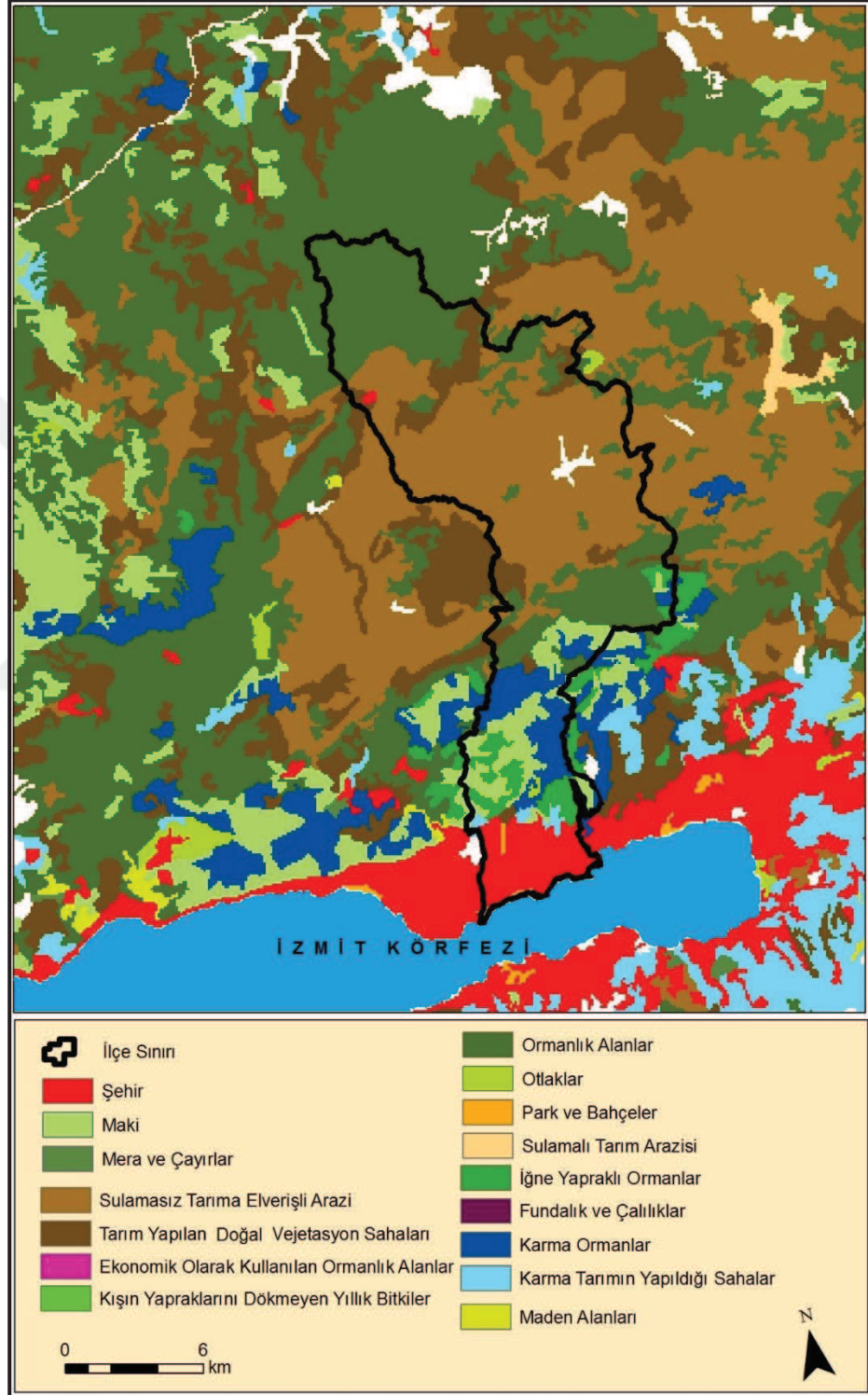
5. Bitki Örtüsü

Kocaeli Yarımadası'nda genel itibariyle maki, psödomaki ve orman ve kıyı bitkileri hâkimdir (DÖNMEZ; 1977: 87). Bölgede görülen geçiş tipi iklimi hiç kuşkusuz bitki örtüsüne de yansımıştır. Derince'de, Karadeniz ve Akdeniz iklimine ait bitki elemanları yan yana görülür. Kuzey kesiminde Karadeniz'e dökülen birçok akarsu sayesinde derince yarılan vadiler yoluyla Karadeniz'in nemli havasının iç kesimlere sokulmasına olanak vermiştir. Kıyıdan kuzeyine gidildikçe kendini gösteren Karadeniz iklimi nedeniyle ormanlık alanlarla kaplıdır. Alçak kesimlerine doğru ise maki ve psödomaki elemanları görülür (Şekil 13).

Şehirde bulunan çınar ağaçları koruma altına alınmış ve doğal miras arasında sayılmaktadır. Ancak çınar ağaçlarının polenlerinin diğer ağaçlara göre nispeten fazla olması şehirde yaşayanlar tarafından rahatsız edici bir durum oluşturmaktadır. Bunun yanı sıra şehirde sulak alan olması sebebiyle ıhlamur ve dişbudak ağaçları oldukça fazla olarak görülmektedir. Ayrıca 55 metrelerde seyrek olarak zeytin ağaçları göze çarpar ve 200-220 metrelere kadar bu ağaç türü görülebilmektedir (GÖNEY; Arazi Notları, 2016).

İzmit Körfezi kuzeyinde Karadeniz ikliminin etkili olduğu doğal orman varlığının yanı sıra, beşeri faaliyetler sonucu oluşturulan ve ekonomik değeri olan ormanlık sahalar da yer almaktadır. Bu sahalar, Derince'nin kuzeyinde Çenedağı-Taş

Tepe gibi yüksekliklerden daha kuzeyde yer alan Karadeniz kıyısındaki Kandıra'ya kadar görülmektedir (UZUN; 2013: 84) (Şekil 13).



Şekil 13: Derince Bitki Örtüsü.

İKİNCİ BÖLÜM
2.BEŞERİ COĞRAFYA
ÖZELLİKLERİ

2.1. Derince Adı

Derince; ilk nüvelerinin kurulduğu zamanlarda bu isimle anılmıyordu. İlk kurulduğu yer olan Çınarlı Köyü bugünkü (Çınarlı Mahallesi) adını sahada yer alan çınar ağaçlarından almıştır. Daha sonraları Çınarlı Çayırı olarak da anılmış ve birçok padişahın av yeri olmuştur. Yerleşme merkezinin kıyıya doğru kaymasıyla gelişmeye başlamıştır. İzmit Limanı'nın 19. yüzyılda yetersiz gelmeye başlamasıyla birlikte körfezde yeni bir limanın yapımına ihtiyaç duyulmuştur. Bu sebeple yine aynı yüzyılda liman için uygun yer tespit çalışmalarına başlanmış ve liman yapımına elverişli yer olarak bugünkü limanın mevkiinde karar kılınmıştır. Bunun başlıca nedeni ise, seçilen yerin gemilerin yanaşmasına olanak sağlayacak bir derinliğe sahip olmasıdır. Bu dikkat çekici derinlik liman ve çevresindeki halk tarafından "Derince" kullanılmaya ve yayılmaya başlamıştır. Bu sayede, benimsenen bu isimle birlikte anılmaya başlamış ve birçok kaynakta da bu şekilde anılmıştır.

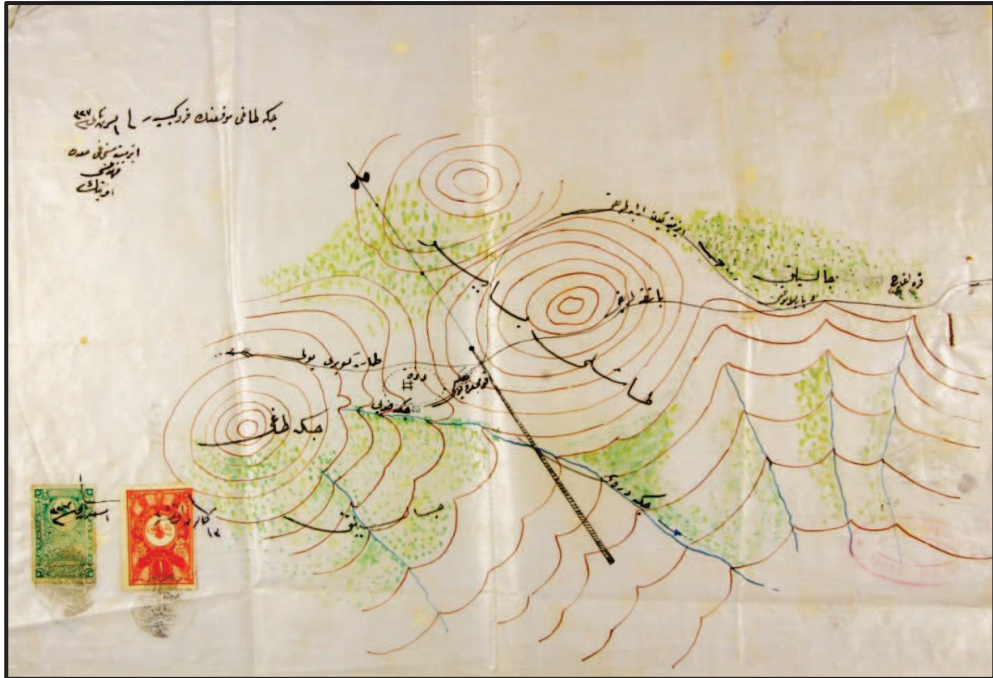
2.2. Derince Şehri'nin Tarihi

Bölge geçmişten beri birçok medeniyete ev sahipliği yapan Kocaeli Yarımadası üzerinde bulunmaktadır. Doğrudan Derince'yle ilgili geriye dönük çok fazla bilgi mevcut değildir. Ancak Kocaeli Yarımadası'nın bulunan çalışma sahamız, bu bölgenin tarihinden ayrı olarak düşünülemez. Bu sebeple Kocaeli'yi içine alan, tarih şehrimizi de yakından ilgilendirmektedir.

Bölgede yapılan araştırmalar sonucu Kocaeli Yarımadası'nda, Kalkolitik Çağa (MÖ.5500-3000) ait bulgularına rastlanan yerleşim yerlerinden ilki Karamürsel ilçesinin Yalakdere beldesine bağlı Valideköprü Höyüğü'dür (<http://www.kvdb.gov.tr> erişim tarihi:17.05.2016). Diğer bir yerleşim yerine ait olabilecek yer Çene Dağı'nda tespit edilmiştir. Çalışma sahasında bulunan Çenesuyu'nun da çıktığı Çenedağ mevkiindeki bu alan, "Çenedağ Sit Alanı" olarak ilan edilmiştir (ŞENEL; 2012: 55) (Fotoğraf 5-6).



Fotoğraf 5: Çenedağ'da Bulunan I. Ve II. Derece Arkeolojik Sit Alanı.
Kaynak: Şenel Arşivi, 2016.



Fotoğraf 6: Osmanlı Arşivleri'nde Çenesuyu Krokisi.
Kaynak: Şenel; 2016.

Derince, Antik Çağ'da Bithynia adı verilen bölgede yer almaktadır. Kuzeyinde Karadeniz, güneyinde Phrygia, Galatia, batısında Propontis (Marmara Denizi), doğusunda Paphlagonia, ve Galatia'yla sınırlı olan bu alanda; Trakhia üzerinden Kuzeybatı Anadolu'ya geçerek yerleşen Bithynler yer alıyordu. Megaralılar tarafından bir Helen kolonisi olarak, körfezin güney köşesinde bulunan Başiskele yöresine yerleşerek Astakos kenti kurulmuştur. Ayrıca Astakenos (İzmit) Körfezi de adını buradan almıştır (Strabon; 2012: 55). *“Astakos şehrinin Bithynialılar'ın saldırısı sırasında harap olması üzerine Bithynia Kralı I. Nikomed tarafından bugünkü şehrin doğu kesiminde M.Ö. 262'de Nikomedia adıyla kuruldu ve Bithynia Krallığı'nın başşehri oldu. Bu sebeple İzmit'in ilk sakinleri olan Astakoslular'la Bitinyalılar zamanında şehir battıya doğru gelişme gösterdi ve etrafı surlarla çevrildi. Nihayet III. Nikomed zamanında (M.Ö. 75) Bithynia Krallığı imtiyazlı bir eyalet olarak Roma İmparatorluğu'na bağlanınca İzmit bu eyaletin merkezi haline geldi”* (BOSTAN; 2001: 536).

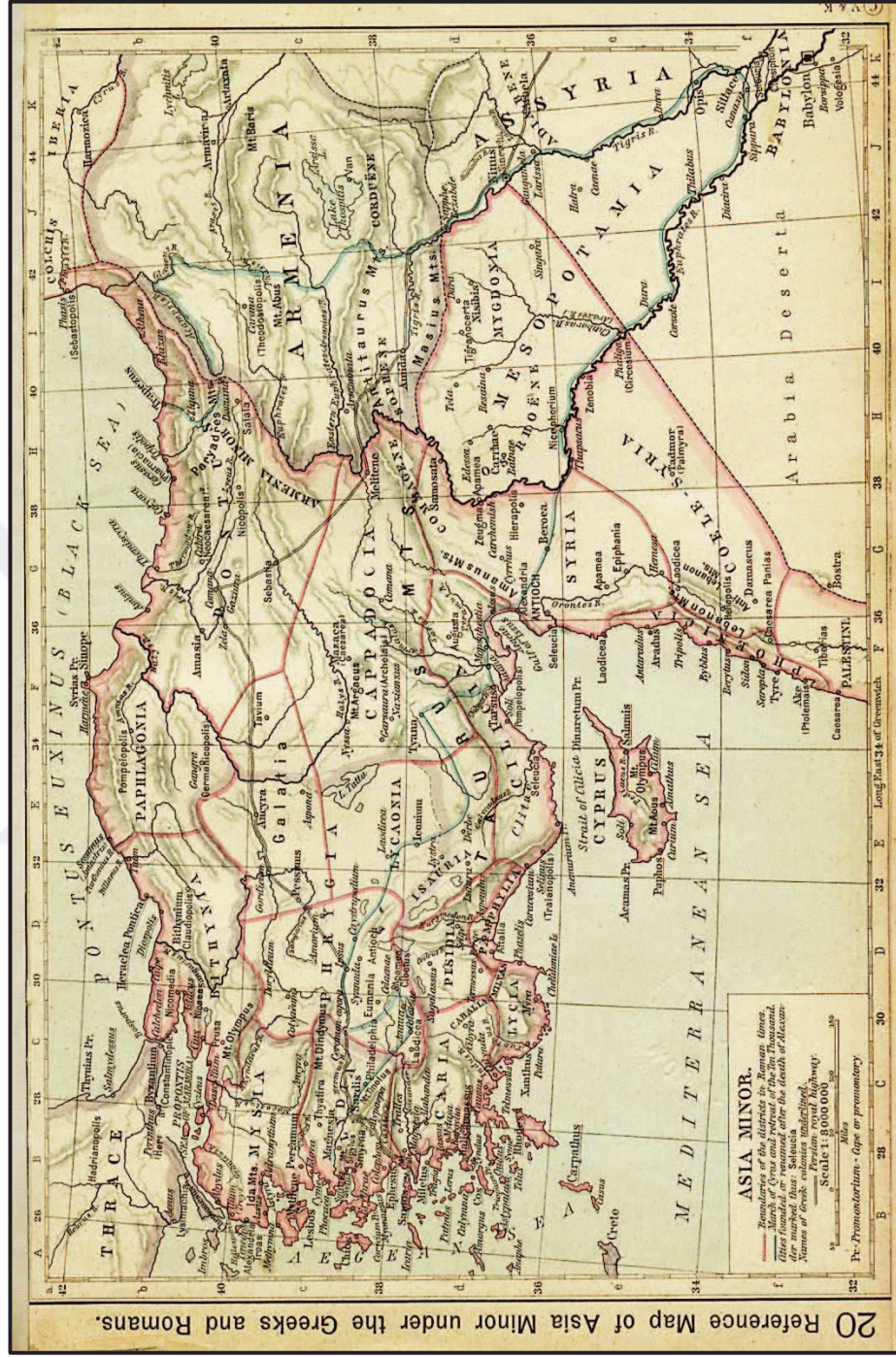
Roma İmparatorluğu doğu ve batı olarak ikiye ayrıldığında, İmparator Diokletianus (M.S. 284-305) imparatorluğun doğu kısmını Nicomedia'dan yönetmeye başlamıştır. İmparator Diokletianus, Nicomedia'yı (İzmit'i) Roma İmparatorluğu'nun doğu topraklarının başşehri yapmıştır. Şehrin geçirdiği yangın ve depremler sonucu harap olması nedeniyle Diokletianus burada hipodrom, saray, tapınak, hamam ve resmi binalar inşa ettirerek büyütmüş ve alt yapısını düzenlettirmiştir. Bu dönemde Roma İmparatorluğu'nun Roma Antakya ve İskenderiye'den sonra dördüncü büyük şehri haline gelmiş ve önemli yolların bağlandığı bir merkez olmuştur. I. Konstantin tarafından Nicomedia'ya göre daha batıda yer alan Konstantinopolis'in kurulup başkent olarak ilan edilmesine kadar (11 Mayıs 330) Nikomedia; imparatorluğa başkent olarak hizmet vermeye devam etmiştir. Daha sonraki dönemlerde ise, önemli bir eyalet merkezi olma özelliğini sürekli koruyarak devam ettirmiştir (DAŞ; 2016, 101-102).

Muhacir Mahallesi, Çenedağ Mahallesi ve Çenedere gibi yerlerinde yapılan temel kazılarında çıkan lahit ve diğer malzemeler ile Yörük Mezarlığı yakınında Roma Hamamı kalıntıları ve Çenedağ'ındaki Kilisecik Suyu kolunun çevresindeki

kalıntılar da bölgenin yerleşim tarihi hakkında kanıtlar sunmaktadır (Derince Belediyesi Strateji Planı, 2010).

Ayrıca Bizans döneminde ve onu izleyen Selçuklu döneminde İzmit'in eldeki tarihî kayıtlara göre bu dönemin içinde yer alan kısa süreli Lâtin işgali sırasında (M. S. 1204-1207) İzmit limanına önem verildiği, gerektiğinde İstanbul'a yardım edebilecek gemilerin yapımı için tersanenin yeni eklerle genişletildiği ve onarıldığı anlaşılmaktadır (TUNCEL; 2014: 37).





Şekil 14: Antik Dönemde Anadolu
 Kaynak: <http://www.lib.utexas.edu/> erişim tarihi 02.03.2016

Derince ise tarihi kaynaklarda antik dönemde önemli bir yerleşim yeri olarak karşımıza çıkmaktadır. Seyyahların notlarındaki bilgilere dayanarak burada daha çok Çenesuyu'nun varlığıyla öne çıktığını, ayrıca bu alanın sazlık ve otlarla kaplı bir arazi olduğunu söyleyebiliriz.

2.2.1. Osmanlı Dönemi

Osmanlı Dönemi'nde Derince şehrinin de içinde bulunduğu bölgenin büyük bölümü Orhan Gazi (1326-1362) zamanında fethedilmiştir. Bizans ve Osmanlı arasında birçok kez el değişirse de, kesin olarak Osmanlı toprağı olduktan sonra İzmit ve çevresine, Osmanlı Beyliği'nin diğer bölgelerinden Türk oymak, aşiret ve cemaatlerinin getirilerek iskân edildiğı bilinmektedir.

Derince'nin de yer aldığı bölge, Osmanlı fetihlerinden sonra, İzmit, bölgenin fethinden sonra kurulan Kocaeli Sancağı'nın merkezi olmuştur. Önceleri müstakil bir sancak olan Kocaeli, 1393 yılında Anadolu Eyaleti'nin kurulmasıyla buraya bağlanmıştır (GALİTEKİN; 2011: 105). İdarî taksimat açısından 16. Yüzyılın ilk çeyreğindeki (1522) kanunnamede; İzmit Sancağı Gebze (Gekbuze), Yalova (Yalakabad), Görele, İznik, İznikmid, Şile, Kandıra, Yoros kazalarından oluşmaktaydı. Bu tarihten sekiz sene sonraya ait muhasebe defterinde Kocaeli Sancağı içerisinde İznikmid (İzmit), Kandıra, Şile, Gegivize (Gebze), Yoros, İznik, Yalakabad, Ada kazaları yer alıyordu. 16. yüzyıl ortalarına ait Kanuni dönemine ait başı eksik mufassal bir tahrir defterinde ise, Kocaeli sancağı içerisinde İzmit, Kandıra, Şile, Gebze, Yoros, İznik, Ada, Yalakabad kazaları kayıtlıydı (KAYA; 2007: 62). 16. yüzyılın sonlarında İzmit Sancağı, Derya Kaptanlığı'na (Cezayir'i Bahr-i Sefid) bağlanmış, 1698-1702 yılları arasında Süveyş Kaptanlığı'na bağlanmış, daha sonra tekrar Derya Kaptanlığı'na nakledilmiştir. 1832'de Kocaeli Sancağı, Hüdavendigâr Sancağı ve Karadeniz Boğazı muhafızlığı, yeniçeri ağalığından azledilen Ağa Hüseyin Paşaya verilmiştir. 1836 yılında yapılan mülkî idarî değişiklikle de Kocaeli Sancağı Bursa, Bolu, Karasi, Eskişehir sancaklarıyla birleştirilerek Hüdavendigâr Müşirliği'ne bağlanmıştır. 1842'de yapılan düzenlemeyle Kocaeli ve Bolu sancakları Hüdavendigâr eyaletinden ayrılarak Bolu eyaleti oluşturuldu. 1856'da Kocaeli, Kastamonu eyaletine, bir süre sonra da Hüdavendigâr vilâyetine bağlanarak kaymakamlık ile yönetilmesine karar verilmiştir. 1871 yılında tekrar Hüdavendigâr vilâyetine bağlanan ancak bir yıl sonra buradan ayrılarak Zaptiye Nezareti'ne bağlanmıştır. 1876'da ise, tekrar

Hüdavendigâr vilâyetine bağlanmış, 1887’de tekrar buradan ayrılmış ve müstakil mutasarrıflık haline dönüştürülmüştür (GALİTEKİN; 2011: 105-109).

Haydar Çelebi’nin Ruzname’sinde Yavuz Sultan Selim’in, doğuya sefere giderken Çınarlıdere menziline geçtiği bilgisi verilmektedir. Bazı kaynaklarda “Çınarlı”, bazı kaynaklarda ise “Çınarlı” olarak geçen mekânın günümüzdeki yeri Derince’ye bağlı “Çınarlı Mahallesi” olarak anılmaktadır (SENEMOĞLU; 1992: 95).

Matrakçı Nasuh’un notlarında, Sultan Süleyman’ın Irak seferine çıkarken yol güzergâhlarının buradan geçtiğinden ve konakladıklarından bahsediliyor. Kâtip Çelebi (17. yy) ise seyahat notlarında burayı Çınar Çayırı olarak anmaktadır (ULUGÜN; 2008: 24) (Şekil 15). Bu alan Osmanlı Dönemi’nde padişahların av bölgesi olarak kullanılmaktaydı (ŞENEL; Arazi Çalışması Notları, 2016).



Şekil 15: “Matrakçı Nasuh’un, Sefer Yollarını Gösteren Haritasında” Çınarlı (Çınarlı)
Kaynak: (ŞENEL; 2012: 74)

Osmanlı döneminde yollar Anadolu ve Rumeli’de sağ, sol ve orta kol olmak üzere üç ana güzergâha ayrılıyordu. Derince bölgesinde yer alan Çınarlı/Çınarlı Çayırı gibi isimlerle anılan saha, Anadolu’ya giden sağ ana güzergâh üzerinde yer almaktaydı ve burası Osmanlı Padişahlarının sefere çıkarken kullandığı bir menzil

noktasıydı (ŞENEL; 2012: 72). “*Ordunun sefer amacıyla konakladığı, hacıların ve seyahat amacıyla yola çıkanların geceyi geçirdikleri, ticarî amaçla yapılan kervan ticareti sırasında mola verilen mevkiler ile ulak adıyla tanınan posta tatarlarının at değiştirdikleri ya da zorunlu hallerde kaldıkları noktalarda menzil kurulmuştur*” (GÜNEŞ YAĞCI; 2015: 337-338). Ayrıca ormanlarıyla da ön plana çıkan bölge tersanenin gerekli kereste ihtiyacını da karşılamıştır.

18. yüzyılda da birçok seyyah, asker, yolcu gibi kişilerin de kullandığı bu güzergâh, Osmanlı Dönemi’nde önemli geçiş noktası olma özelliğini korumuştur.

Çınarlı köyü ve çevresinin en eski yerleşim tarihini oluşturduğu Derince şehri, 19. yüzyılın ikinci yarısında Haydarpaşa-Bağdat Demiryolunun ilk aşaması olan Haydarpaşa-İzmit Demiryolunun açılmasıyla ve yine aynı yüzyılın sonlarına doğru yapımına başlanan limanın faaliyete geçmesiyle değişme ve gelişme sürecine girmiştir.

Nitekim Haydarpaşa-İzmit Demiryolu güzergâhında önemli bir durak olan Derince’de gar binaları ve otel, lojman vs. yaptırılmıştır. Bu demiryolunun yapımıyla birlikte şehrin merkezi kıyıya doğru kaymıştır.

Kocaeli 1845 yılından itibaren büyük göçler almaya başlamıştır. 1853- 1855-1864 yılları arasında Çerkezler, kara ve deniz yoluyla getirilerek İzmit ve çevresine yerleştirilmişlerdir. 1877-1878 Osmanlı – Rus Savaşı sırasında Rumeli ve Kafkasya’dan göç eden nüfusun bir bölümü Kocaeli’nin çeşitli yerlerine yerleşmişlerdir. Derince de bu zamanda göç alan yerlerin başında gelmektedir (SİKLON; 2010: 125).

Derince 1887 yılından itibaren Balkanlar’dan, Kafkaslar’dan ve Kırım’dan aldığı göçlerle genişlemeye ve gelişmeye başlamıştır. Limanda çalışacak işçi ve ameleler burada istihdam edilmiştir. Kırım Tatarları, Rus Çarlığı döneminde göçe zorlanarak Balkanlara Romanya topraklarına geldiler. Daha sonra 1877-1878 Osmanlı-Rus savaşı sonrasında Rus egemenliğine giren Romanya ve daha sonrasında yaşanan gelişmelerle Kırım Tatarları’nın büyük bir kısmı tekrar göç etmek zorunda kalmıştır. Bu göçle birlikte Anadolu’ya gelen Kırım Tatarları’ndan 60 aile de Derince’ye yerleştirilmiştir (TOPLU; 2010: 5-20). Şehirde 1895 yılında yapımına

başlanan limanın, sahanın göç almasındaki ve gelişmesindeki payı oldukça büyük olmuştur.

1919'da İzmit'e gelen İngiliz askerler, Derince limanı ve depolarındaki cephane ile askerî malzemeye el koyup, İzmit'in önemli yerlerini işgal etmişlerdir (ULUGÜN; 2009: 169). Bu durum; limanın ve bölgenin önemini ve stratejik konumunun şehre kazandırdığı kimliğin bir göstergesi olarak görülebilir.

2.2.2. Cumhuriyet Dönemi

Derince Cumhuriyet Dönemi'yle birlikte adından daha etkin bir şekilde söz ettirmeye başlamış bir yerleşmedir. Nitekim bu dönemden günümüze kadar olan gelişmeleriyle bugünkü halini almış ve bu gelişimini de hızla sürdürmektedir.

I. Dünya Savaşı'nın Osmanlı Devleti için yenilgiyle sonuçlanmasıyla işgale başlayan itilaf devletlerinin İzmit'i işgal eden donanmasının büyük bir kısmı Derince önlerine demirlemişti. Derince'de bulunan ve Osmanlı ordusuna ait olan silahlar işgal devletleri tarafından el konulmuştu. Bunun nedenlerinden biri İstanbul'un emniyetini sağlamak ve buraya hâkim olmak için Kocaeli yarımadasının kontrol altına alınması gerektiğinin öngörülmesiydi. Bir diğer neden, Osmanlı ordusuna ait silahların, cephanelerin belli merkezlerde toplanmasıydı ve bu merkezlerden biri de Derince'ydı. Bir başka neden ise, İzmit Körfezi'ndeki önemli limanlardan biri olan Derince Limanı'nın varlığıydı. Karayolu ve demiryolu bağlantıları nedeniyle liman kontrol sağlama açısından son derece önem arz ediyordu. Başka bir neden ise, Derince işgal altında bulunan İstanbul, Gebze, Kandıra gibi merkezlerden Anadolu'ya geçiş güzergâhı üzerinde, Anadolu'nun kapısı durumunda olmasıydı (ŞENEL; 2012: 95-104).

Millî mücadele döneminde, Derince Limanı sayesinde birçok çıkarma buradan yapılmış, İngiliz gemileri buraya demirlemiştir. Ulaşım yollarına olan yakınlığı bölgenin kontrolünü sağlamada oldukça önemliydi. Nitekim demiryolu ve haberleşme ağının kontrolü daha kolay bir şekilde yapılabilirdi.

Atatürk'ün yaverinin Derince'de olması ve Anadolu'ya geçiş güzergâhı üzerinde bulunması sebebiyle birçok kez buraya gelmiş veyahut da buradan Bursa ve Yalova'ya geçmiştir.

Kafkaslar'dan önce Balkanlara sonra tekrar Anadolu'ya göçe zorlanan Kırım Tatarları'nın büyük çoğunluğu, yaşanan I. Dünya Savaşı sonrasında Romanya Krallığı ve Türkiye Cumhuriyeti arasında imzalanan göç antlaşmasıyla Anadolu'ya gelmiştir. 1934 yılında Romanya'nın Dobruca kentindeki Köstence Limanı'ndan vapurlarla başlayan göç hareketiyle Derince Limanı'na gelen 60 Kırım Tatarı ailesi Derince'ye yerleştirilmiştir. Bununla birlikte de şehir gelişmesini sürdürmüştür (TOPLU; 2010: 5-30).

1930'lara kadar Derince-Tütünçiftlik-Yarımca çevresi çalılık, koruluk ile kaplıydı. Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte değişmeye ve gelişmeye başlayan çevresi, gündün güne bu değişimini ve sosyal hareketlenmesini sürdürmüştür (Kocaeli İl Yıllığı 1973; 192).

1931 yılında demiryollarının yapımında ihtiyaç duyulan traversler için ilk fabrika Derince'de kurulmuş ve şehir, fabrikada çalışmak için gelen işçilerle gelişmeye devam etmiştir. İlerleyen yıllarda da İzmit'in Türkiye Cumhuriyeti'nin önemli sanayi merkezlerinden biri olması nedeniyle de bazı sanayi tesisleri İzmit'in batısına doğru yayılış göstermiştir. Sanayi kollarının artması ve gelişmesi de şehrin kaderini belirlemiş, kıyı alanlarına yapılan sanayi tesisleri nedeniyle de "göç alan şehir" statüsü konumuna gelmiştir. Derince'de bu dönemde inşa edilen bir başka yapı da; Devlet Demiryolları tarafından daha önce yapılmış olan ambarların dönüştürülmesi ve liman için silolar (tarımsal ürünlerin depolandığı ambar) haline getirilmesidir. Bunun yanında liman ve çevresinin ihtiyaç duyduğu elektrik enerjisini karşılamak için kurulan Derince Elektrik Santrali'dir. Bu yapıların inşa edilmesi için bölgeye birçok işçinin getirilip yerleştirilmesi söz konusu olmuştur. Derince Limanı, aynı yıllar İzmit Körfezi'nin aktif limanlarından birisi olma özelliğini göstermiştir ve bu dönemde özel güvenlik bölgesi ilan edilmiştir. Sanayinin gelişmesiyle birlikte yurtdışından hammadde, tarımsal alanda etkin olabilmek için de çeşitli araç ve gereç ithal ediliyordu. Bu hareketliliğin yaşandığı bir yer olan Derince Limanı bu sayede önemini gittikçe arttırıyor ve gelişimini uluslararası boyuta çıkarıyordu (ŞENEL;

150-156). 1950’li yıllarda Bulgaristan’dan gelen göçmenler İzmit’e özellikle de Derince’ye yerleştirilmiştir. 1950’li yıllarda dikkat çeken bir başka göç, Petrol Ofisi ve Un fabrikasında çalışmak üzere Çankırı yöresinden olmuştur ve bu gelen nüfusla birlikte gelişmeye ve değişmeye devam etmiştir. Yaşanan bu nüfus hareketini 1960 ve 1980 yıllarda yaşanan iç göçler takip etmiş ve yeni açılan fabrikalarda çalışmak üzere Karadeniz, Doğu Anadolu ve İç Anadolu Bölgeleri’nden birçok insan Derince’ye gelmiştir. Bu gelişmeleri takip ederek büyüyen Derince, iç ve dış göçlerle nüfusu artmış ve yeni bir kimliğe bürünmüştür.



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3.NÜFUS ÖZELLİKLERİ

3.1. Derince Şehri Nüfusunun Gelişimi

Nüfusun tanımı kısaca, sınırları belirlenmiş bir sahada belirli bir anda yaşayan insanların meydana getirdiği bir topluluk olarak tarif edilmektedir (TANDOĞAN; 1998: 6). Nüfus TDK'ya göre; Bir ülkede, bir bölgede, bir evde belirli bir anda yaşayanların oluşturduğu toplam sayı, popülasyon anlamına gelmektedir (<http://www.tdk.gov.tr/erisimtarihi27.07.2017>).

“Nüfus hareket halinde, her an ve durmadan değişen bir olaydır. Doğum, ölüm, göç gibi olaylar neticesinde dünyada yaşayan insanların sayısı her an değiştiği, azalıp çoğaldığı gibi, bu insanların yeryüzünde dağılışı da durmadan değişmektedir. Nüfus hareketleri o kadar büyük bir hız ve o kadar karışık bir şekilde cereyan etmektedir ki, ne derece düzenli ve itinalı yapılırsa yapılsın, hiç bir sayım, hiç bir kayıt bu hareketleri günü gününe ortaya koyamaz” (TANOĞLU; 1966: 29).

Nüfusla ilgili çalışmalarda fiziksel ve beşeri çevrelerin karşılıklı etkileşimleri incelenmektedir. Nüfusun artması ve azalmasını etkileyen birçok faktör bulunmakta ve bunlar ışığında nüfus çalışmaları yapılmaktadır (CLARKE; 1968; 2-7).

Malthus'un 1798'de kaleme aldığı denemesinde (Essay on the Principle of Population as it Affects the Future Improvement of Society) nüfusun kısıtlanmadıkça sürekli çoğalacağı ve mevcut kaynakların insan geçimini sağlama gücünün altında kalacağından bahsetmektedir ve bu iki gücün dengede tutulması gerektiğinin altını çizer (MARKS&ENGELS (Çeviren YAYLALI; 1976: 9-12)).

“Bir yerin nüfuslanması o sahaya insan topluluklarının geçici veya daimi olarak yerleşmesi neticesinde başlar. Dış etkiler ve tehlikelerden korunmak amacıyla yapılan meskenler ve meskenlerin bir araya toplanmasından meydana gelen muhtelif yerleşme şekilleri, coğrafi peyzaja insan toplulukları tarafından hak edilen başlıca unsurlar arasındadır. Her hangi bir bölgenin nüfuslanması ve bu bölge dâhilindeki yer altı ve yer üstü zenginliklerden faydalanabilmesi insanlar tarafından iskân edilebilmesi ile çok yakından ilgilidir. Bir başka deyişle insanların yeryüzüne yayılmaları büyük mesafeler dâhilinde bir taraftan diğer bir yere hareket etmeleri, yeni kıtaları keşfetmeleri artan ihtiyaçlarını ve bu ihtiyaçtan doğan istekleri karşılamak maksadıyla yapılmaktadır” (GÖNEY; 1975: 273).

Son derece dinamik bir özellik taşıyan nüfus, şehirlerin gelişmesinde belirleyici unsurlardan biridir. Nüfusun belli dönemlerde artış ve azalış göstermesi yaşanan sosyal, siyasal ve ekonomik olaylarla çok yakından ilgilidir (SERTKAYA DOĞAN; 2009: 1).

Yerleşme alanlarının belirlenmesinde doğal ve beşeri koşullar önemli bir rol oynamaktadır. Seçilen alanın savunmaya elverişli olması, kaynaklara ve ulaşım güzergâhlarına olan yakınlığı buraların seçilmesini yerleşme tarihinin en eski zamanlarından beri etkilemektedir. Bu durum yerleşmelerin nüfuslanma sürecini hızlandırmaktadır. Çalışma sahasının yerleşmeye ve buna bağlı olarak nüfuslanmaya başlaması eski dönemlere kadar uzanmaktadır. Bunda en önemli etken önemli ulaşım güzergâhı üzerinde bulunması ve su kaynaklarının varlığı olarak tanımlanabilir.

Şehrin ilk yerleşim sahasının oluşturan Çınarlı'nın (bugünkü Çınarlı Mahallesi) günümüzdeki nüfusu önceki dönemlere göre azalmış durumdadır. Şehir kıyıda ziyade burada kurulmuştur. Kıyının o zamanlarda bataklık halinde olması ve çeşitli hastalıklara yol açması bunun önemli bir sebebini oluşturur. Daha sonraları kıyının doldurularak bugünkü şeklini almasında en büyük etken ise, şehrin zamanla fonksiyonlarının değişerek kıyı bölgesine kaymasıdır. Liman ve demiryollarının yapımıyla birlikte kıyıda alanlar doldurulmuş ve burada Çınarlı'ya bağlı küçük bir yerleşme oluşmaya başlamıştır. Bu fonksiyonlarla birlikte şehir nüfus için bir cazibe merkezi haline gelmiş ve dışarıdan aldığı göçlerle de bugünkü şeklini almaya başlamıştır.

Osmanlı Devleti'nin son döneminde aldığı göçlerle gelişmeye ve büyümeye başlayan yerleşme, liman ve demiryolları için getirilen işçilerin iskân edilmesiyle de nüfusunu artırmıştır.

Şehirde nüfusun artmasının kırılma noktalarını, hiç kuşkusuz Osmanlı Devleti'nin son zamanlarında ve daha sonra Türkiye Cumhuriyeti döneminde aldığı göçler oluşturmuş ve şehrin nüfuslanmasında, gelişmesinde belirleyici rol oynamıştır.

Derince, 1992 yılında bağımsız belediye teşkilâtının kurulmasına ilişkin kararı resmi gazetede çıkmış ve 1994 yılında belde belediye olmuştur. 1999 yılında

ilçe statüsüne kavuşan Derince, 2008 yılında kabul edilen 5747 sayılı kanun kapsamında idari sınırlarını genişletmiştir.

Tablo 1: Derince'nin Nüfus Değişimi (1935-2016)

Yıllar	Erkek	Kadın	Toplam
1935	796	292	1.088
1965	625	651	1.276
1970	1.012	959	1.971
1975	1.780	1.731	3.511
1980	1.204	1.097	2.301
1985*	-	-	-
1990*	-	-	-
2000	47.133	46.864	93.997
2007	57.227	56.764	113.991
2008	59.560	58.570	118.130
2009	60.277	59.427	119.704
2010	60.786	60.254	121.040
2011	61.902	61.421	123.323
2012	63.199	62.286	125.485
2013	65.713	64.944	130.739
2014	67.322	66.417	133.739
2015	69.062	67.680	136.742
2016	69.363	68.687	138.050

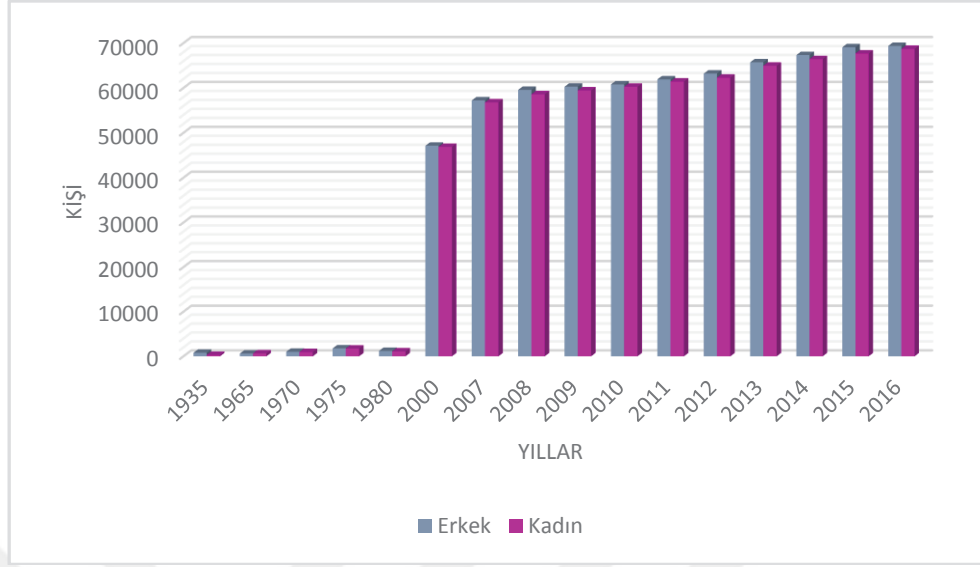
*Bu yıllara ait sağlıklı veriye ulaşılamamıştır.

Kaynak: TÜİK.

Tablo 2: 5747 Sayılı Kanun Sonrası Nüfus Miktarları

Yıllar	Erkek	Kadın	Toplam
2013	65.713	64.944	130.657
2014	67.322	66.417	133.739
2015	69.062	67.680	136.742
2016	69.363	68.687	138.050

Kaynak: TÜİK.



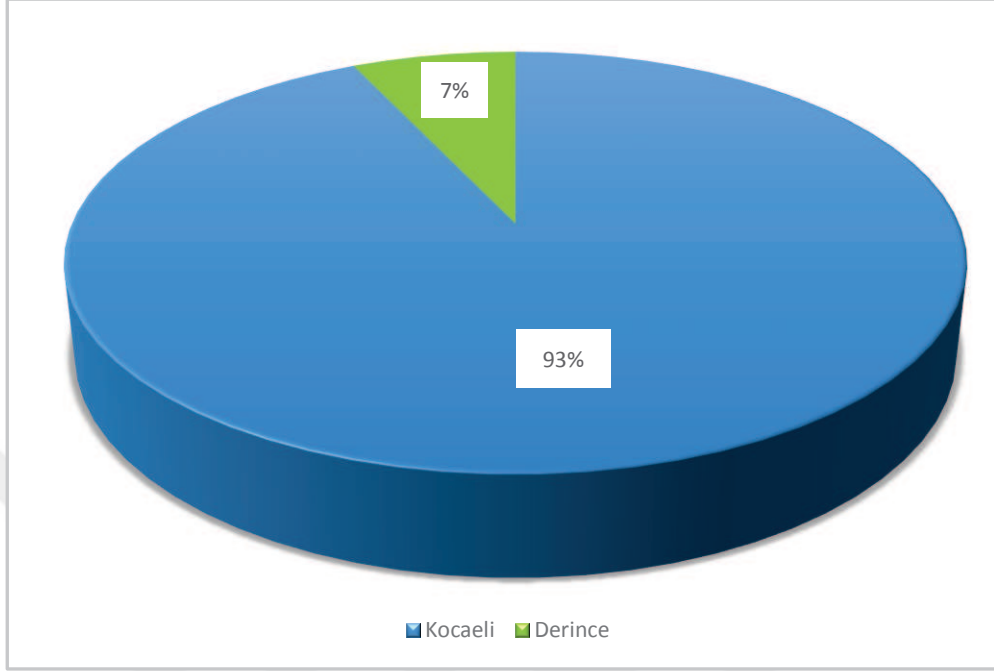
Şekil 16: Derince'nin Yıllara Göre Nüfus Değişimi

Kaynak: TÜİK.

Öncesinde Çınarlı'ya bağlı olan Derince, 1952'de Çınarlı'dan ayrılıp İzmit'e bağlı bir mahalle muhtarlığına dönüştürülmüştür. Daha sonrasında Çınarlı'yı da içine alarak genişleyen adeta onu yutan Derince giderek genişlemiş, yayılmış ve bugünkü halini almıştır. Şüphesiz ki bu büyüme ve gelişme nüfus miktarına, yoğunluğuna da yansımıştır. Tablo ve grafikten de anlaşılacağı üzere nüfus artış eğilimi göstermiştir. 1980'den sonraki bu farkın sebebi Derince'nin sınırlarının ve idari statüsünün değişmesi neticesindedir. Eklenen mahalleleri ve aldığı göç itibariyle bu fark ortaya çıkmıştır (Tablo 1, Şekil 16).

Cumhuriyetle birlikte kalkınma çabaları hız kazanan ülkemizde, şehirler özellikle nüfus hareketlerinden etkilenmiştir. Şehirlerin göç alması ve kırların da göç vermesiyle nüfus hareketleri söz konusu olmuştur. Şehirlerin sanayileşmesiyle ve şehirlerinin gelişmesiyle Avrupa şehirlerinde görüldüğü gibi bir iki yüz yıllık döneme yayılarak ortaya çıkmamış, daha çok ani ve sıçramalı bir büyüme göstermiştir (AKGÜN; 2000: 41).

1960- 65 yıllarındaki nüfus hareketlerine bakıldığında Körfez, Ömerağa ve Derince bölgelerindeki nüfusun %50 den fazlasının İzmit dışından geldiği görülmüştür (ÖZGEN, 2005; 349). Gelişen sanayi kollarıyla birlikte birçok sektörden kaynaklanan çalışacak işçi ihtiyacı bu nüfusu buraya çekmiştir.



Şekil 17: Kocaeli ve Derince'nin Birbirine Nüfus Oranları

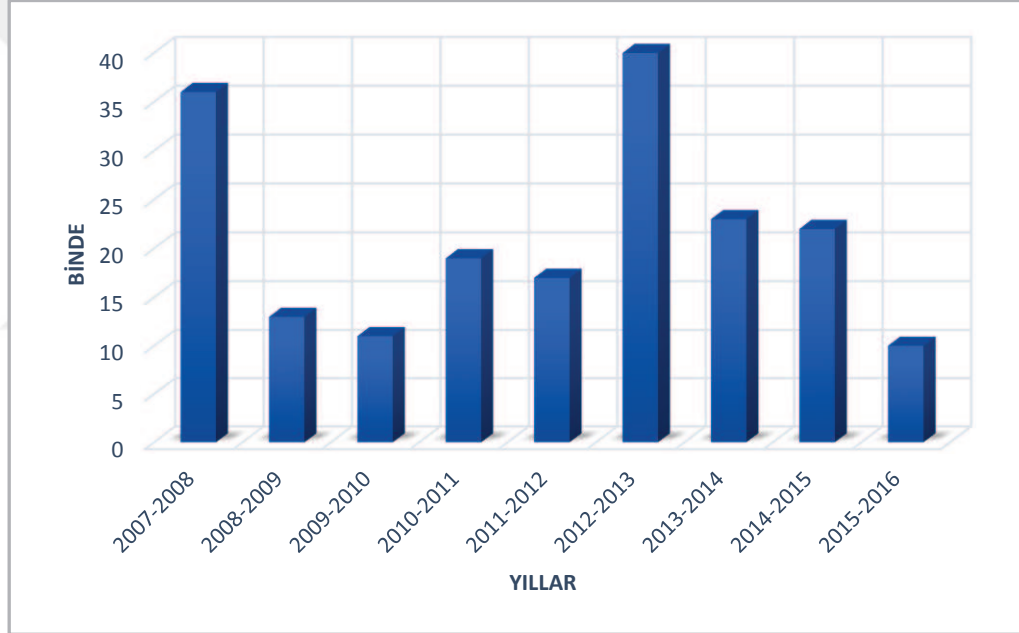
Kaynak: TÜİK, 2016.

Derince ilçe olarak idari bir birim olduktan sonraki sayımlarda nüfus değişimi, tablodaki gibidir (Şekil 16). Grafikten de anlaşılacağı üzere her yıl düzenli olarak (1980-2000 yılları arası hariç) artma eğilimi göstermiştir. Bunun yanı sıra Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun da etkisiyle nüfusunu büyük ölçüde artırmış olan çalışma sahamız, 2012 yılında kendisine bağlı köylerin, mahallesi haline gelmesiyle nüfusu artmıştır ve bu durum da nüfus verilerine yansımıştır (Tablo 3). Ancak burada şunu da belirtmek gerekir ki, bu kanun sonrası köylerinin idari bir birim olarak mahalle statüsüne alınmasıyla toplam nüfustaki pay çok büyük bir değişme göstermemiştir. Çünkü bu 7 mahallenin toplam nüfus miktarı oldukça düşüktür (Tablo 3).

Tablo 3: 2012 Yılından Sonra İdari Olarak Mahalle Kabul Edilen Kırsal Alanlar ve Nüfus Miktarları

Mahalleler	2013	2014	2015	2016
Çavuşlu	521	778	765	733
Geredeli	462	460	458	452
Karagöllü	642	597	576	556
Kaşıkcı	408	401	396	381
Tahtalı	631	611	592	585
Terziler	102	99	87	88
Toylar	239	210	207	201
Toplam	3305	3156	3081	2996

Kaynak: TÜİK.



Şekil 18: Yıllara Göre Nüfus Artış Oranı (binde)

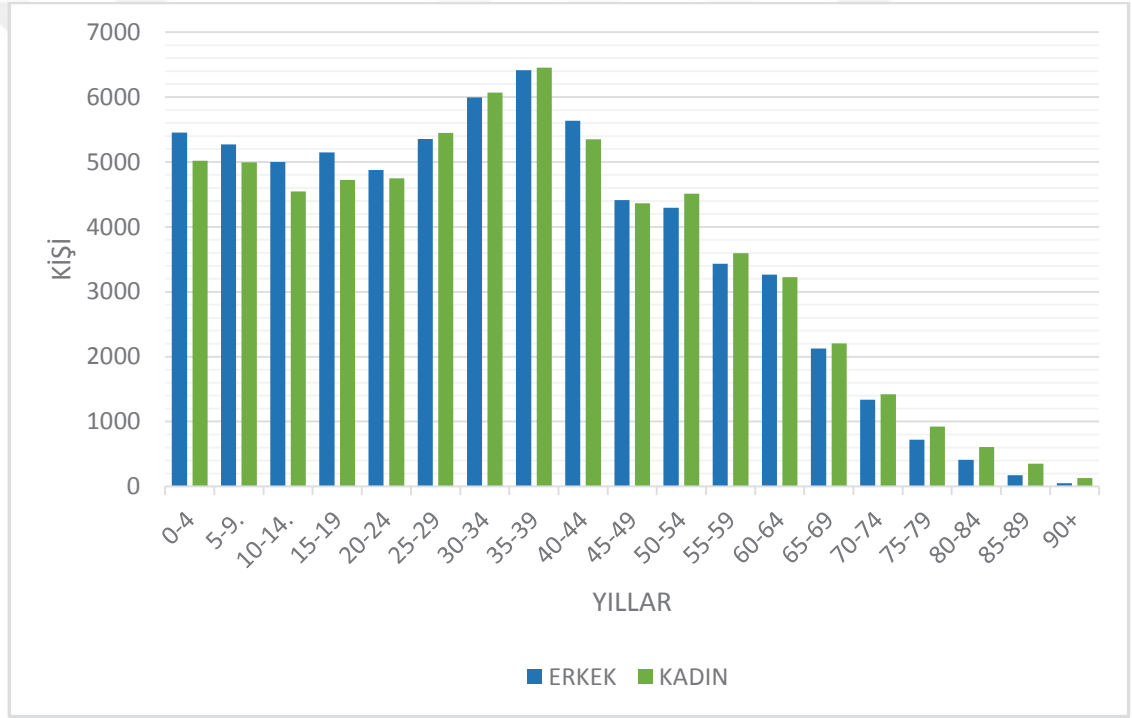
Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Grafikte (Şekil 18) binde olarak verilen nüfus artış grafiğinde bazı yıllarda artma eğilimi göstermektedir. Ortalama nüfus artış hızı % 13'tür. Artan şehirleşmeyle birlikte gelişen yaşam koşulları ve aldığı göçlerle gelişen Derince, bu gelişimini sürdürmektedir ve bu gelişim nüfusuna da yansımaktadır. Ancak 2015-2016 yılları arasında yaşanan düşüş grafiğe yansımıştır. Bunun temel sebepleri arasında; eğitim, iş bulma nedeni gibi sebeplerle göç vermiş olması sayılabilir.

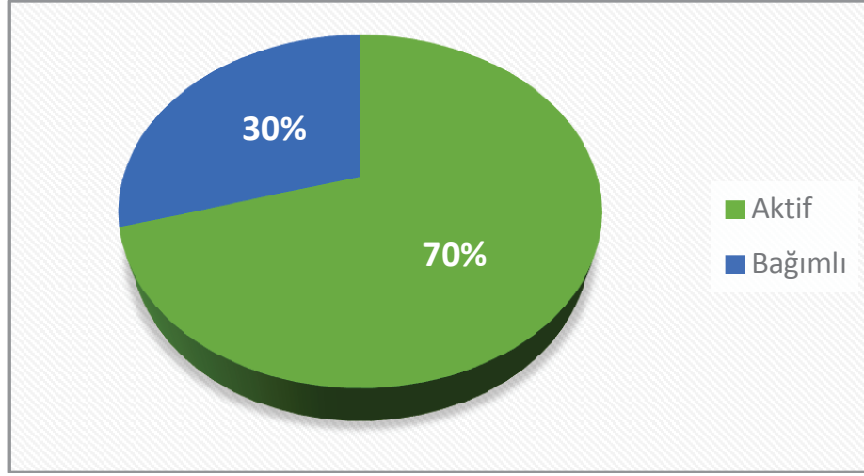
Tablo ve şekillerden (Tablo 1 ve Şekil 16, 18) da anlaşılacağı üzere Derince'nin yıllık nüfus artış hızı yüksektir. 2012-2013 yılında büyükşehir kanununun

etkileri öne çıkmaktadır. Yaşanan kırılma noktasının nedeni; Derince'nin ve köylerinin nüfusunun beraber hesaplanmış olması ve nüfusun kır ve şehir nüfusu olarak ayırmaksızın hepsini şehir nüfusunda sayılması olarak ifade edilebilir. Daha sonraki yıllarda yaşanan artış hemen hemen aynı ölçülerde seyretmiştir. Derince'nin hızla büyümesi ve gelişmesi, artan ekonomik fonksiyonları ve yenilenen çehresi, aldığı göçler bunda etkili rol oynamıştır ve oynamaya devam etmektedir.

3.2. Derince'nin Aktif ve Bağımlı Nüfus Oranları



Şekil 19: Yaş Gruplarına Göre Kadın-Erkek Nüfus Dağılımı
Kaynak: TÜİK, 2016.



Şekil 20: Aktif ve Bağımlı Nüfus Oranları, 2016.
Kaynak: TÜİK.

Derince’de aktif nüfus miktarı fazladır. Toplam nüfusun %70’i aktif nüfus olup, aktif nüfusun cinsiyete göre dağılımı hemen eşittir. Aktif nüfusun 48821’i erkek, 48489’u kadınd nüfusu oluşturmaktadır. Bu durum, Derince’nin çok fazla göç vermemesi ve almamasıyla alakalıdır. Toplam nüfusun %30’unu oluşturan bağımlı nüfus ise, 40740’tır. Bunun %25’ini yaşlı nüfus (65+), %75’ini genç nüfus (0-14) oluşturmaktadır. Bunun yanı sıra Derince’nin yıllık nüfus artış hızı ise binde 9.5’dir (TÜİK).

Bu istatistiklerden de anlaşılacağı üzere Derince’de aktif nüfusu fazladır ancak aktif nüfusun fazla olması istihdam açısından da bazı olumsuzlukları beraberinde getirebilmektedir. Ancak doğru plan ve politikalarla bu konuda dezavantaj değil avantaj oluşturulabilmesi mümkün olacaktır.

3.3. Derince’de Kır-Şehir Nüfus Yapısı

Kırsal alanlar ile şehirleri ayırt ederken nüfus miktarı, peyzajı, fonksiyonu gibi çeşitli kriterler göz önünde bulundurulmaktadır (GÖNEY; 1975: 263). Çalışma sahamızda, yerleşme özellikleri bakımından kırsal özellik göstermekte olan kuzeyindeki sahalar Büyükşehir Belediyesi Kanunu kapsamında mahalle statüsünde sayılmıştır. 2012 yılı öncesinde köy olan yerleşmeler günümüz koşullarında hala kırsal yaşamını sürdürse de, idari bakımdan mahalle olarak kayıtlara geçmektedir.

Mahalle statüsünde sayılan bu yerleşmeler, ilgili kanun öncesinde istatistiklere kırsal nüfus olarak yansımıştır. Ancak bu nüfusun çok az bir kısmını teşkil etmektedir. Bu sebeple tablodan da anlaşılacağı üzere kırsal nüfus 2012 sonrasında istatistiklere yansımamıştır (Tablo 4). Mevcut durumda şehrin köyleri de mahalle sayılmış ve şehir sınırları idari olarak büyümüştür. Şehir kuzeye doğru büyüme göstermiştir.

Tablo 4: Şehir-Kır Nüfusu 2000-2016

Yıllar	Kır	Şehir	Toplam
2000	3286	90711	93997
2007	3312	110679	113991
2008	3374	114756	118130
2009	3432	116272	119704
2010	3412	117628	121040
2011	3352	119971	123323
2012	3325	122160	125485
2013	-	-	130657
2014	-	-	133739
2015	-	-	136742
2016	-	-	138050

Kaynak: TÜİK.

3.4. Göçler

Şehrin nüfus değişimini etkileyen faktörler arasında göçler, oldukça fazla yer kaplamaktadır. Geçen zaman süresince meydana gelen nüfus hareketleri, göçlerin etkilerini yansıtmıştır. Şehirdeki göçlerde belli başlı yaşanan kırılma noktaları aşağıdaki gibidir.

1873 yılında Haydarpaşa-Bağdat Demiryolunun ilk aşaması olan Haydarpaşa-İzmit Demiryolunun yapılması aşamasında birçok işçi buraya çalışma amacıyla gelmiş ve daha sonra yerleşmiştir. Bunu izleyen yıllarda 1894’de yapımına başlanan

liman için yine birçok işçi, uzman buraya gelmiş ve zamanla da yerleşmiştir. Limanın yapımı sırasında işçilerin konaklaması için lojmanlar inşa edilmiştir.

1864 yılında Kafkas halklarının büyük kısmı yurdundan göçe zorlanmıştır. Bu göçe zorlanan halkın birçoğu Osmanlı ve İngiliz gemilerine bindirilerek Trabzon, Ordu, Samsun, Sinop, Varna, Köstence ve İstanbul'a gönderilmiştir. Daha sonra başlayan 1877-1878 Osmanlı-Rus savaşı sonrasında ise, Rus egemenliğine geçen Dobruca, burada yaşayan Kırım Tatarları için, I. Dünya Savaşı'yla devam eden süreç sonunda Anadolu'ya göçler yaşanmıştır.

Tarih boyunca yaşanan büyük göç faaliyetlerinden biri, 1877-1878 Rusya-Osmanlı savaşından sonra, 20. yüzyılda yaşanan Balkan Savaşları'ndan sonra olmuştur. Bu savaştan sonra büyük göç dalgası yaşanmıştır (BALCI AKOVA; 2011: 415).

1931 yılında Travers Fabrikası'nın inşasıyla birlikte bölgeye birçok işçi getirilmiş ve fabrika inşaatının yanındaki lojmanlarda kalmıştır. Zamanla yanlarına ailelerini getiren işçiler, buralara yerleşmişlerdir.

1933 yılında Türkiye Cumhuriyeti ve Rus himayesindeki Romanya Krallığı ile göç antlaşması imzalanmıştır. Hazırlıkları tamamlanan göç hareketi 1935 yılında Dobruca kentinin Köstence Limanı'ndan Nazım ve Cumhuriyet vapurlarıyla başlamıştır. 23 Şubat 1935 tarihinde Derince'ye gelen vapurlar Kırım Tatarları için yeni bir başlangıç olmuştur. Diğer vapurlar ise Kırım Tatarlarını başka limanlara bırakmıştır (Gemlik, Çanakkale, Bandırma, Tekirdağ, İstanbul vs.). Bu sırada devlet Kırım Tatarlarını yerleştirmek için Kocaeli'nin Derince, Tütünçiftlik, Gebze, Karamürsel gibi yerleşim yerlerinin her birinde 60 adet olmak üzere ev yapımına karar vermiştir ve Derince'ye gelen 60 aile de bu göçün bir parçasını oluşturmuştur. Derince'de bu evlerin yapımına 1935 yılının Nisan ayında başlanmış olup evler kura ile dağıtılmıştır. Ayrıca Derince'de gelen ailelere tarım yapabilmeleri için arazi de verilmiştir. Kurayla dağıtılan bu evler Denizciler Caddesi, Dut Sokak, Kırım Sokak, Yılmaz Sokak, Kalem Sokak ve Nergis Sokakta yer almaktaydı (TOPLU; 2010: 5-30).

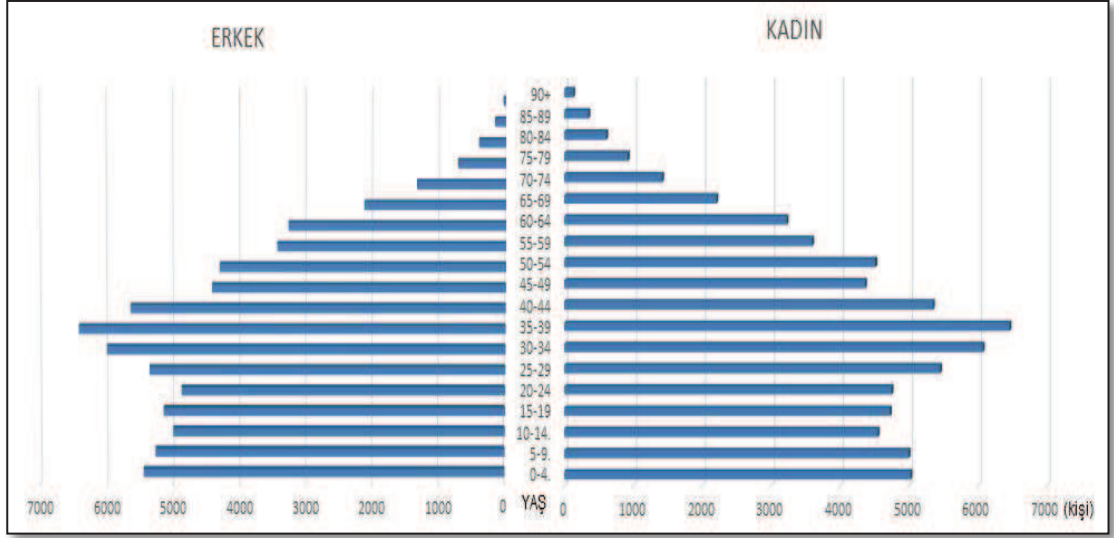
1950'li yıllara gelindiğinde Bulgaristan'dan başlayan göç hareketleri 1951 yılına kadar sürmüştür. Bu göç sırasında gelen göçmenlerin yerleştiği illerden bir tanesi de Kocaeli'dir. Kocaeli'ye 733 kişi göç etmiş, bu göçmenlerin büyük bir kısmı Derince'ye yerleşmiştir. O dönemde köy statüsünde olan Derince, Kırım Tatarları'nın bölgeye gelmesinden sonra ikinci büyük göç hareketini yaşamıştır. Aynı yıllarda dikkat çeken bir başka göç iç göç olmuştur. Yeni kurulan fabrikalarda çalışmak üzere Çankırı'dan birçok kişi Derince'ye göç etmiştir (ŞENEL; 2012: 188).

1950'li ve 1960'lı yıllarda artmaya başlayan ve 1980'li yıllara gelindiğinde yaşanan sanayileşme süreciyle birlikte Derince nüfus bakımından çekici hale gelmiştir. Burada açılan fabrikaların ihtiyaç duyduğu iş gücü özellikle Karadeniz, Doğu Anadolu ve İç Anadolu Bölgeleri'nden (Trabzon, Rize, Gümüşhane, Erzurum, Kars, Ağrı, Çankırı vb.) göç hareketleri yaşanmasına neden olmuştur (ŞENEL; 2012: 206).

Bütün bu göç hareketlerinin de yoğun etkisiyle Derince'nin nüfusu günden güne gelişmiş ve değişmiştir. Çalışma sahamız yıllar boyu dikkat çeken bölge olmuş ve tarihin her döneminde bu önemini korumuş ve korumaya da devam etmektedir.

3.5. Nüfusun Yaş ve Cinsine Göre Dağılışı

İlçe nüfusunun cinsine göre dağılımına baktığımızda erkek ve kadın nüfusun birbirine çok yakın olduğunu görmekteyiz (Şekil 21).



Şekil 21: Derince Nüfus Piramid, 2016.

Kaynak: TÜİK.

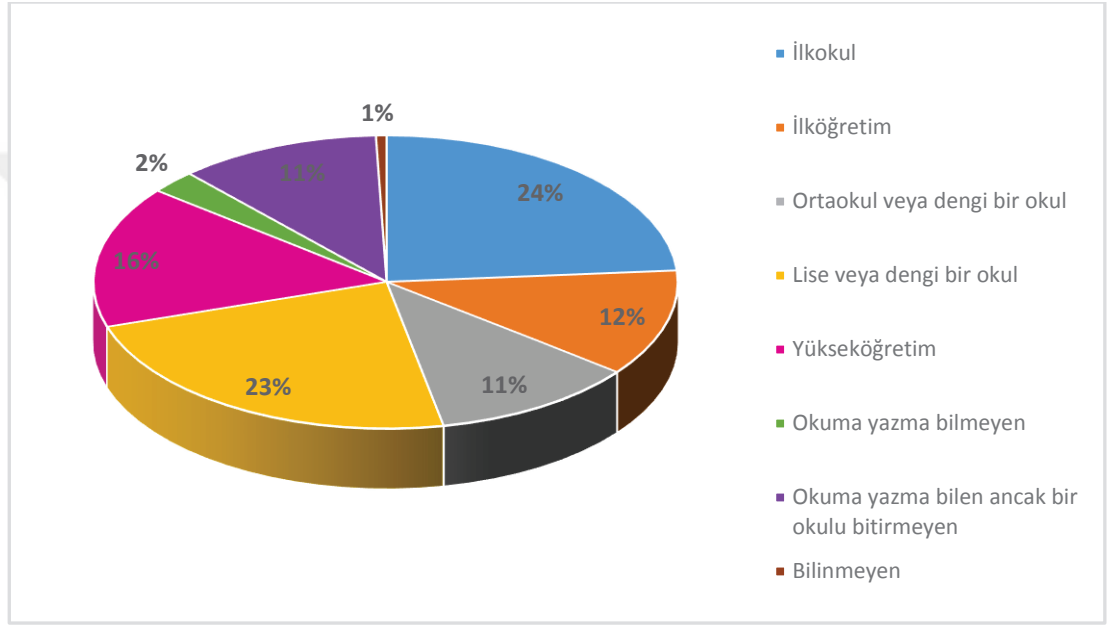
2016 yılı mevcut nüfusun piramidine baktığımızda aktif nüfusun (15-64 yaş arası) fazla olduğunu, geri kalan bağımlı nüfusun ise, nispeten daha az olduğunu söyleyebilmekteyiz. Bağımlı nüfus toplam nüfusun %30'unu oluştururken, aktif nüfus ise toplam nüfusun %70'ini oluşturmaktadır. Yıllık nüfus artış hızı binde 9.5 olan Derince'de erkek nüfusu toplam nüfusun yarısını yani, %50'sini oluştururken, kadın nüfus da toplam nüfusun %50'sini oluşturmaktadır. Aktif nüfus içerisinde erkek nüfusu nispeten daha fazladır (aktif erkek nüfus; 48821, aktif kadın nüfus; 48.489) fazla olmasının sebebi iş için göçün öncelikle ve genellikle erkekler tarafından yapılıyor olması olarak açıklanabilmektedir.

Doğum oranlarının da oldukça fazla olması grafikte göze çarpan bir diğer özelliktir. Aldığı göçlerle de büyüyen Derince, doğum oranlarının armasıyla çoğalan işgücünde de önde olmaktadır.

3.6. Nüfusun Eğitim Durumu

Derince'nin toplam ilçe nüfusu TÜİK 2016 ADNK verilerine göre 138.050'dir. Bu nüfusun okul çağı ve 64 yaş üzeri olan nüfusu toplam 124.199'dur. Okuma yazma bilmeyenler ve okuma-yazma durumu bilinmeyenler de bu gruba dâhildir. Nüfusun eğitim durumları karşılaştırıldığında aşağıdaki grafik ortaya

çıkılmaktadır (Şekil 10). Okuma yazma bilmeyen kişi sayısı 3.219'dur. Bunun kişi sayısı olarak ilkokul seviyesinde 30.106 kişi, ilköğretim seviyesinde 14.924 kişi, ortaokul veya dengi bir okul seviyesinde 14.382 kişi, lise veya dengi bir okul seviyesinde 29.329 kişi, üniversite seviyesi ise 18.669 kişidir. Lisansüstü seviyesinde (yüksek lisans, doktora) 1.179 kişi vardır. Derince eğitim-öğretim seviyesi bakımından yüksek durumdadır (Şekil 23) (Tablo 5).



Şekil 22: Derince Nüfusu'nun Eğitim Durumu (2016).

Kaynak: TÜİK, 2016.

Tablo 5: Derince'nin Eğitim Durumunun Cinsine Göre Durumu (2016)

Eğitim Durumu	2009			2016		
	Erkek	Kadın	Toplam	Erkek	Kadın	Toplam
Okuma Yazma Bilen Fakat Bir Okul Bitirmeyen	9138	10020	19158	4822	6259	11081
İlkokul	12565	17287	29852	11947	17916	29863
İlköğretim	6202	5737	11939	7564	6411	13975
Ortaokul Veya Dengi Meslek Ortaokul	4118	2536	6654	8691	7670	16361
Lise Ve Dengi Meslek Okulu	14823	9989	24812	17406	12065	29471
Yüksekokul Veya Fakülte	5923	3952	9875	10858	8661	19519
Yüksek Lisans (5 Veya 6 Yıllık Fakülteler Dâhil)	206	161	367	584	485	1069
Doktora	40	18	58	84	58	142
Okuma Yazma Bilmeyen	682	3689	4371	444	2572	3016
Bilinmeyen	2453	2292	4745	307	363	670

Kaynak: TÜİK.

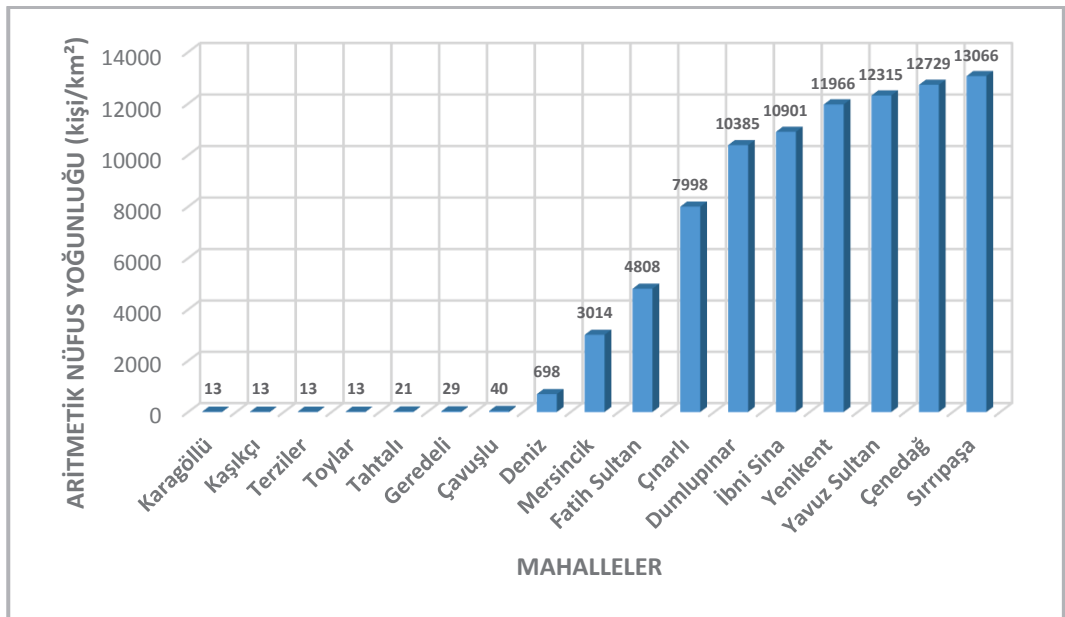
Derince'de nüfusun %70'i ilk ve orta dereceli bir okul mezunudur. Nüfusun %16'ü yükseköğretim mezunudur. (Okuma yazma bilmeyen, okuma yazma durumu bilinmeyen ve okuma yazma bilen ancak bir okul mezunu olmayan nüfus dışarıda bırakılmıştır). Nüfusun %11'ini okuma yazma bilen ama bir okuldan mezun olmayanlar oluştururken, %2'si okuma yazma bilmemekte ve %1'i de bilinmemektedir.

3.7. Derince Nüfus Yoğunluğu

Derince'de nüfusun yoğunluğuna baktığımızda mahalleler arasında büyük farkın olduğu göze çarpmaktadır. Bu fark merkez mahalleler ve 2012 yılında köy statüsünden mahalle statüsüne geçen mahallelerde belirgin olarak görülmektedir. Yüzölçümünün büyük olduğu yerlerde yaşayanların sayısı az olduğundan bu durum, doğal olarak yoğunluğa da yansımış ve bunu etkilemiştir (Şekil 25). Köy statüsünden mahalle statüsüne geçen yerleşmelerin hâlâ kırsal özellik göstermektedirler. Zira alanlardaki nüfusun az olması bu açıdan dikkat çekicidir. Nitekim buralarda mevcut

durum bu iken idari olarak mahalle olarak değerlendirilmelerine rağmen, bahsi geçerken kırsal alan olarak anılacaktır. Şehirsal fonksiyonların yoğun olarak yaşandığı alanlardaki mahallelerde toplanan nüfusun yaşam tarzı, kuzeyindeki yerleşmelerden farklıdır. Bu alanlarda toplanan nüfus, yüzölçümlerinin yine kuzeyindeki yerleşmelerden nispeten az olması sebebiyle yoğunlukları fazladır. Bahsi geçen bu mahallelerde hâkim fonksiyonların başında, sanayi ve ticaret fonksiyonu gelir. Sanayileşmeyle artan nüfus, nüfus yoğunluğuna da yansımıştır. Doğu ve batısından gelişmiş iki ilçeye (doğudan İzmit ilçesi, batıdan Körfez ilçesi), güneyden İzmit Körfezi'yle sınırlanan Derince kuzeye doğru gelişme göstermeye başlamıştır. Bu konuda dikkat çeken mahalle Yenikent Mahallesi'dir.

Yoğunluk bakımından nüfusu az ancak yüzölçümü fazla olan mahallelerinde yoğunluk düşük rakamlar olarak grafiğe yansımıştır. Ancak şehir merkezi olarak adlandırabileceğimiz alanlarda ise, bu yoğunluk artmaktadır. Şekiller 24-25-26 ve tablo 6'dan da görüleceği üzere Derince'de 10 adet nüfusun toplandığı şehirsal mekân olarak adlandırabileceğimiz mahalle ve 7 tane idari olarak mahalle statüsünde olan yerleşmelerin toplamıyla 2016 yılı verilerine göre nüfus yoğunluğu 704 kişi/km²'dir.



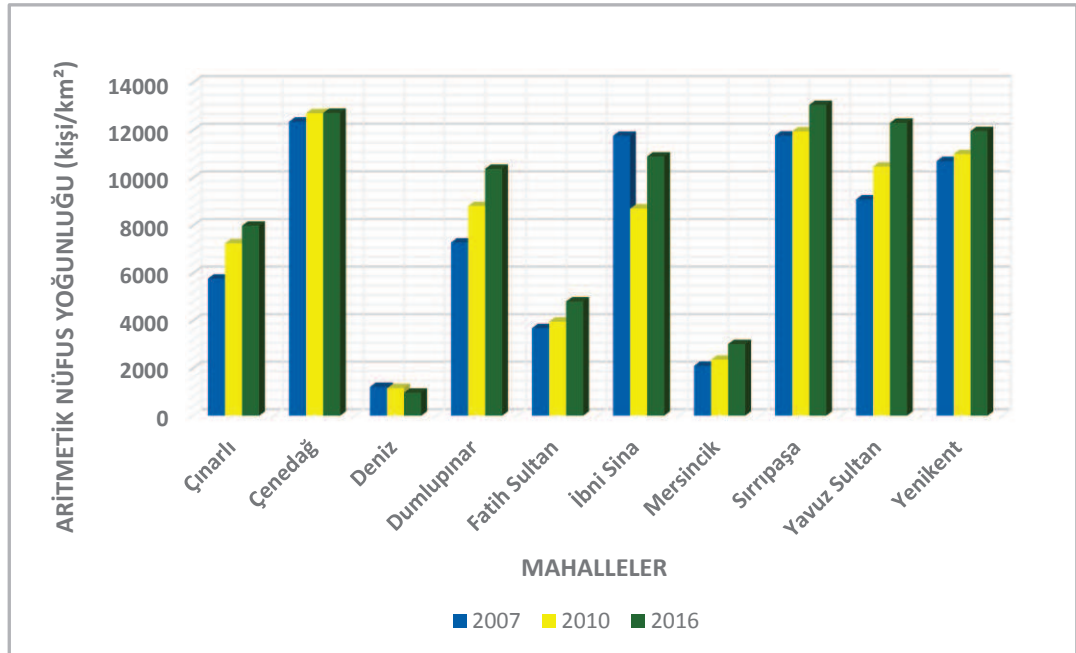
Şekil 23: Derince'nin Mahallerinde Nüfus Yoğunluğu(2016).

Kaynak: TÜİK.

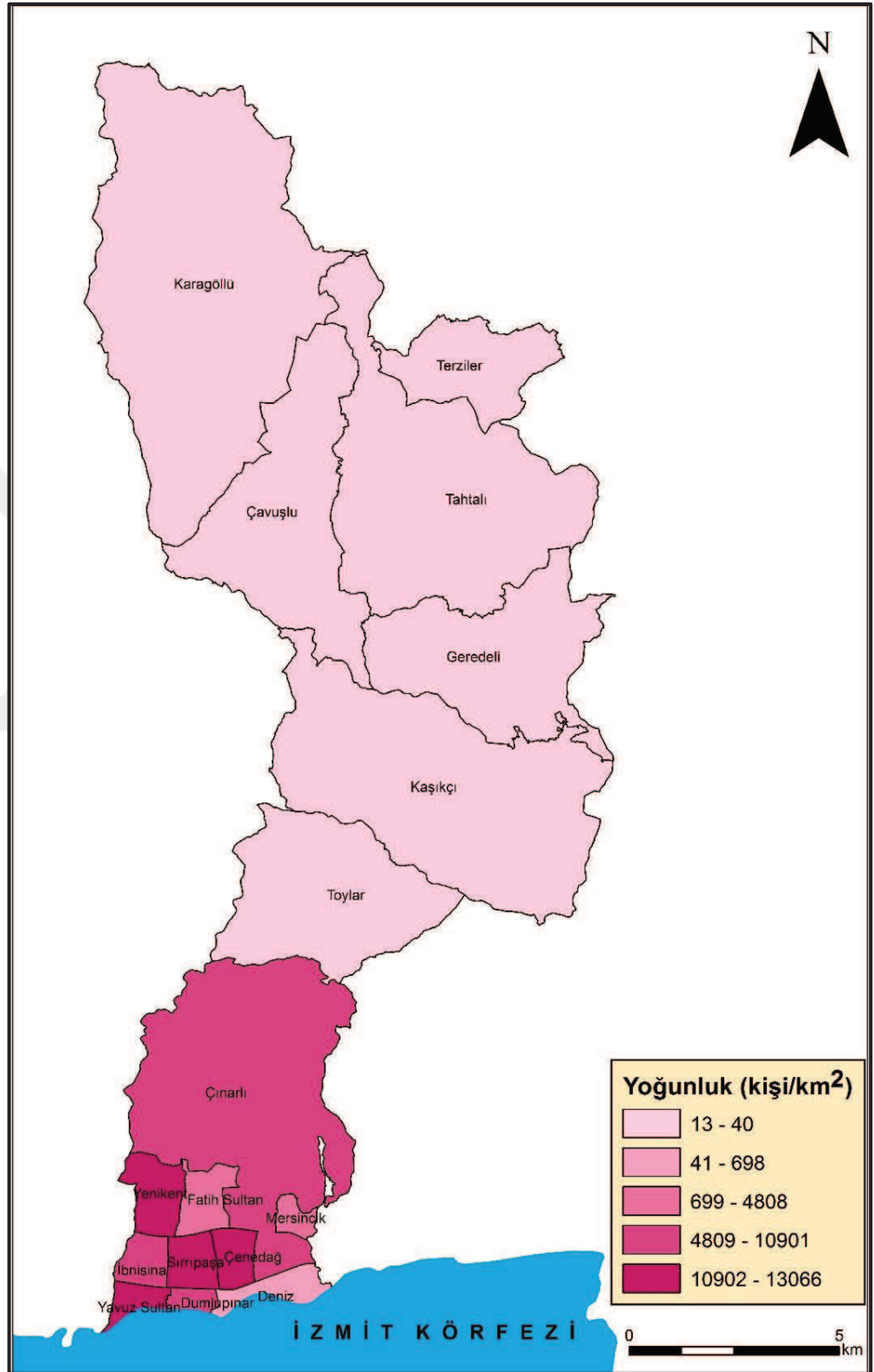
Tablo 6: 2007-2010-2016 Yıllarına Ait Mahalle Bazında Nüfus Yoğunlukları (10 Mahalle)

Mahalleler	Mahalle Yüzölçümü (km ²)	2007		2010		2016	
		Toplam Nüfus	Aritmetik Nüfus Yoğunluğu	Toplam Nüfus	Aritmetik Nüfus Yoğunluğu	Toplam Nüfus	Aritmetik Nüfus Yoğunluğu
Çınarlı	2.50	14432	5773	18138	7255	19996	7998
Çenedağ	1.30	16069	12361	16430	12715	16548	12729
Deniz	2.40	2915	1215	2786	1161	2324	968
Dumlupınar	0.84	6660	7929	7408	8819	8723	10385
Fatih Sultan	1.78	6563	3687	7046	3958	8558	4808
İbn-i Sina	1.35	9840	7289	11766	8716	14717	10901
Mersincik	0.72	1509	2096	1699	2360	2170	3014
Sırrıpaşa	1.45	17077	11777	17327	11950	18945	13066
Yenikent	2.20	23554	10706	24199	11000	26325	11966
Yavuz Sultan	1.36	12372	9098	14241	10471	16748	12315

Kaynak: TÜİK.



Şekil 24: Seçili Yıllarda Merkez Mahallelerin Nüfus Yoğunlukları
Kaynak: TÜİK.



Şekil 25: Derince İlçesi Mahalle Bazında Nüfus Yoğunlukları

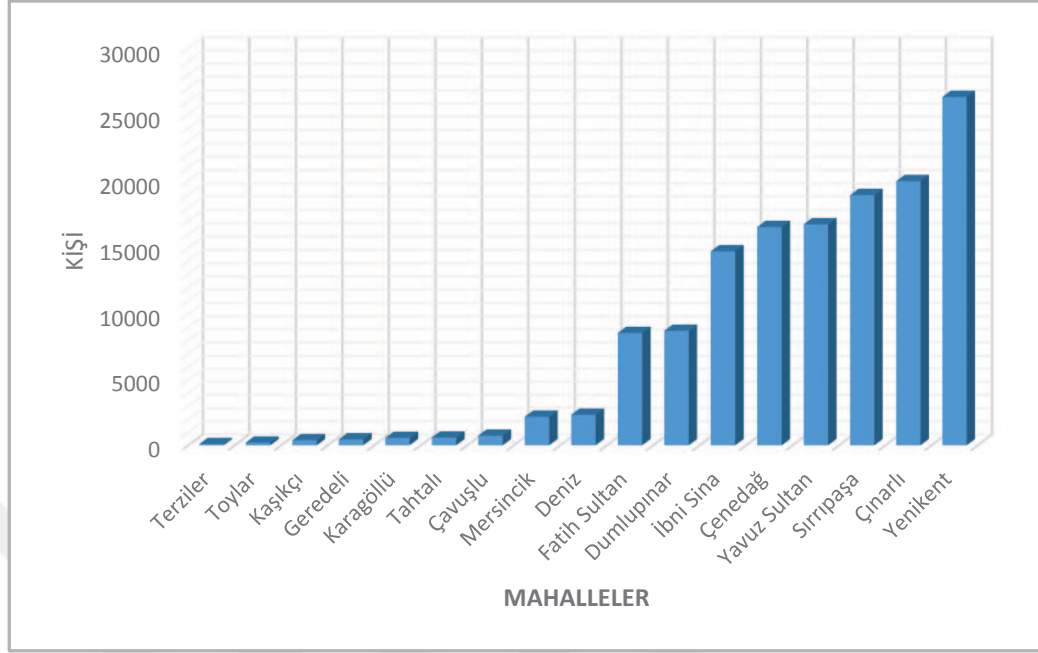
Kaynak: KBB (Kocaeli Büyükşehir Belediyesi) CBS (Coğrafi Bilgi Sistemleri) Müdürlüğü ve TÜİK'ten Alınan Verilerden Yararlanılarak Hazırlanmıştır.

Derince'nin mahalle bazında nüfus yoğunluğuna baktığımızda homojen bir yapı karşımıza çıkmaz. Kırsal karakterli kuzey mahallelerinde (Kaşıkçı, Geredeli, Toyalar, Terziler, Karagöllü, Tahtalı, Çavuşlu Mahalleleri) nüfus yoğunluğu km'ye 13-40 kişi arasında iken, Derince şehrini oluşturan güney mahallelerde (Yavuz Sultan, İbni Sina, Fatih Sultan, Çenedağ, Çınarlı, Sırrıpaşa, Yenikent, Dumlupınar, Deniz, Mersincik Mahalleleri) nüfus yoğunluğu km'de 13.000 kişiye kadar çıkmaktadır. Derince şehrindeki mahalle bazlı nüfus yoğunlukları da değişkendir. Örneğin; Deniz Mahallesi'nde bulunan sanayi tesislerinin varlığı ve bu tesislerin zamanla artması sonucu mevcut km'ye düşen kişi sayısı buna bağlı olarak azalmıştır. (Şekil 24). Mersincik Mahallesi'nde ise, yüzölçümünün diğer mahallelere kıyasla nispeten küçük olması, bunun yanı sıra gelişecek ve yayılış gösterecek alanının olmamasından kaynaklanmaktadır. Fatih Sultan Mahallesi ise, mahallenin kuzeyinde kalan sahanın ormanlık alan olması ve yerleşmeye açık olmaması neticesinde nüfus yoğunluğu azdır. Çenedağ, Çınarlı, Yavuz Sultan, Yenikent, İbni Sina Mahalleleri'nde nüfus yoğunluğu fazladır.

3.8. Mahalle Bazında Nüfus Dağılışı

Nüfus genel itibariyle merkeze yakın mahallelerde toplanmış durumdadır. Merkeze uzak olan ve daha çok kırsal hayatın sürdürüldüğü şehrin kuzeyindeki mahallelerde nüfus daha azdır. Buralar az nüfuslu sahalar olarak karşımıza çıkmaktadır. Merkezdeki durumun tam tersi olan bu yerleşim, kırsal hayatın etkisinin büyük ölçüde hissedildiği alanlardır. Ancak idari anlamda mahalle statüsündedir.

Yenikent Mahallesi nüfusun en fazla olduğu yer olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu durumun ortaya çıkmasında imara açılan ve burada yapılan toplu konutların da oldukça etkisi vardır. Mahallede nüfus yoğun olarak barınmaktadır ve gittikçe artan nüfus için toplu konut yapımı devam etmektedir (Şekil 26).



Şekil 26: Derince’de Mahalle Bazında Nüfus Dağılışı Grafiği (2016)

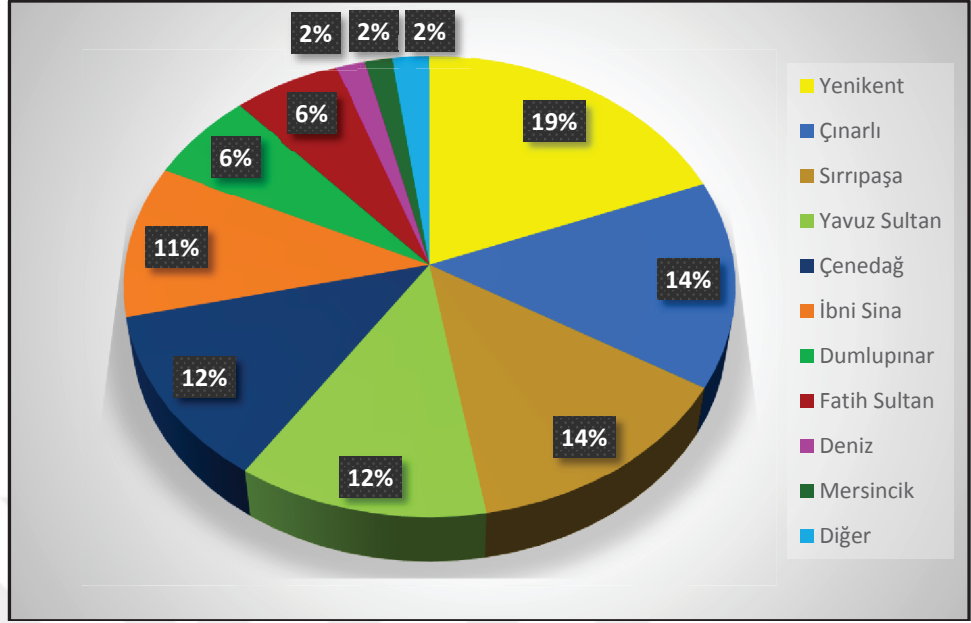
Kaynak: TÜİK.

Şekil 27’ e baktığımızda mahallelerin genel olarak nüfusları artma eğiliminde olduğunu görmekteyiz. Merkezî alanlara yakın olan mahallelerin yer almasıyla oluşturulan grafikte; 2007-2016 arasındaki değişim karşılaştırıldığında genel olarak artma eğilimi gösteren bir trend ortaya çıkmıştır. Ancak Deniz Mahallesi’nde görülen durum biraz daha farklı olmuştur. Mahallede bulunan liman ve sanayi tesislerinin kapladığı alan nedeniyle burada yerleşme azalma eğilimi gösterirken imara açılan ve çok katlı konutların yapıldığı Yenikent Mahallesi nüfusunda artma gözle görülür derecede dikkat çekicidir. Gelişen ve değişen şehir, doğusunda İzmit ve batısında Körfez ilçesinin bulunması nedeniyle sınırlanmış ve yatay değil dikey büyüme göstermiştir.



Şekil 27: Derince'nin Mahallelerinin Nüfus Değişim Grafiği
Kaynak: TÜİK.

Nüfus oranlarına baktığımızda merkezî alanlara yakın mahallelerin öne çıktığını görmekteyiz. %19'luk payla Yenikent Mahallesi burada da ilk sırada yer almaktadır. Grafikteki diğer mahaller birbirinden farklı değerler gösterebilmektedir. Diğer başlığın altında birleştirilen mahalle statüsüne yeni geçmiş olan yerleşmeler (Çavuşlu, Terziler, Kaşıkçı, Karagöllü, Tahtalı, Geredeli, Toylar) büyük yüzölçümlerine sahiptir ancak barındırdığı nüfus azdır. Bununla birlikte toplam pay içindeki oranları %2'dir (Şekil 28). Deniz Mahallesi'nde görülen azalma eğilimi bu mahallede yoğun olarak sanayi tesislerinin varlığına bağlı olarak şekillenmiştir.



Şekil 28: Derince Nüfusunun Mahallelere Göre Dağılımı (2016)
Kaynak: TÜİK.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4.YERLEŞME ÖZELLİKLERİ

4.1. Yerleşme Yeri Özellikleri ve Yerleşme Saha İlişkisi

Yerleşme sahalarının belirlenmesinde doğal ve beşeri koşullar öne çıkmaktadır. Geçmişten beri yerleşilen saha; konumu, su kaynaklarına olan yakınlığı, ulaşım güzergâhlarına olan yakınlığı, savunma açısından elverişli olması gibi nedenlerle tercih edilmektedir. Buna paralel olarak da nüfuslanma söz konusu olmakta ve gelişme sağlanmaktadır.

“Şehirlerin yapısı ve dağılış şekillerine bakıldığında, her şehrin kendi içinde bir model oluşturmakta olduğu görülür. Nitekim şehir, yaşam tarzının kendine has yapısıyla ortaya çıktığı bir ortamdır. Bu ortamda şehrin yerleşim düzenini ve yayılışını doğrudan etkileyen yeryüzünün kendisidir. Yeryüzü şekilleri, toplumsal karakter ve diğer oluşumların etkisiyle ortaya çıkan yerleşme olgusu, birçok faktörün bir araya gelmesiyle oluşur. Bu da zaman-mekân-insan senteziyle izah edilebilir” (BAYARTAN; 2014: 14).

Morfolojinin etkisi diğer bütün şehirlerin kurulmasında olduğu gibi burada da önem arz etmektedir. Derince şehrinin bugünkü konumda olmasının temel sebeplerinden biri hiç şüphesiz ki limanın varlığıdır. Ancak şehrin ilk nüvesi olan Çınarlı bugünkü şehir merkezinin kuzeyinde yer almaktaydı. Bunun temel sebebi ise kıyı alanlarının bataklık halinde olması ve çeşitli hastalık sorunlarını da beraberinde getirmesiydi. Ayrıca dağ eteğine kurulan yerleşme savunma açısından ve tarihte yaşanan depremlerden dolayı avantajlı duruma geçebilmek için de bu konumu tercih etmiştir. Haydarpaşa-İzmit demiryolunun yapılmasıyla yerleşme daha güneye kaymıştır. Bu hattın bir durağı olan Derince’de gar binası, gar oteli, gar lojmanı gibi yapılar inşa edilmiştir. Liman yapımından önce bataklıkların bulunduğu kıyı alanlarında dolgu işlemi yapılarak limanın kurulmasına olanak sağlanmıştır ve bununla birlikte liman şehri olarak anılmasının sebebi de bulunduğu konum itibarıyla olmuştur. Bugün kazandığı bu özelliği sayesinde merkez buraya kayma eğilimi göstermiştir.

Mahalleleri ele almadan önce bahsedilmesi gereken bir durum vardır ki bu da; *“çoğunlukla idari birimlerle yerleşim birimlerinin birbirlerine denk tutulmak suretiyle izaha çalışılmasıdır. Zira öncelikle bilinmelidir ki, yerleşim birimi ve idari*

birim kavramları çok farklı anlamlar yükliüdürler. Çok defa bu iki kavram birbiriyle karıştırılmakta ve yanlış algılara sebebiyet vermektedir. Bir başka husus ise, şehir çalışmaları yapılırken 2013 yılından itibaren çoğunlukla yerleşme coğrafyası açısından, bilhassa şehir coğrafyası çalışmaları açısından algı farklılığı yaratan ve kimi zaman izahlarda sıkıntılar ortaya çıkaran 5747 Sayılı Kanundur. Bu kanunla birlikte adı geçen illerde yer alan ilçelerdeki köylerin tamamı mahalle olarak zikredilmiştir. Esas itibariyle kanun maddesi ve içeriği açısından devlet idaresindeki bazı uygulamalarda zaruri ve haklı sebepler içerse de az önce de izah edildiği gibi nüfus ve yerleşme çalışmalarında algı farklılığı yaratması ve izahların yapılırken sorunlarla karşılaşılması açısından büyük bir önem arz etmektedir” (BAYARTAN: 2017; 158).

Derince'nin kuzeyindeki eğimli sahalardaki yerleşme alanları eski, güneydeki yerleşmeler ise nispeten daha yeni kurulan yerleşmeleri teşkil eder (GÖNEY; Arazi Çalışması Notları, 2016).

Derince'nin nispeten düz bir arazi üzerinde bulunması, ulaşım ağlarının gelişimini kolaylaştırmıştır. Güçlü ticaret ve sanayi fonksiyonlarının öne çıktığı Marmara Bölgesi'nde daima önemli güzergâhlar için bir geçiş noktası olmuştur. Tarihte Bağdat Yolu yine şehrin de üzerinde bulunduğu bölgeden geçmekteydi ve uğrak noktalarından birini oluşturmaktaydı. Bulunduğu bölgenin sahip olduğu stratejik potansiyeli, önemli ulaşım ağlarının merkezine olan yakınlığı da şehrin gelişmesinde oldukça önemli bir paya sahiptir. Demiryolları ve önemli karayollarının varlığı şehre istenilen hinterlandı sunmuştur. Uluslararası olarak yapılan ticaretlerde önemli bir aktarım merkezi olan limanın varlığıyla bu güçlü ulaşım ağı desteklenmektedir. Ayrıca tarih boyunca İzmit ve çevresinde meydana gelen depremlerden etkilenmiş olması kaçınılmazdır. Ancak bu depremler, şehrin yine burada kurulmasını ve gelişmesini engellememiştir. Bütün bu özellikler nüfus için bir çekim gücü oluşturmuştur ve oluşturmaya da devam etmektedir.

Şehrin kıyıları ikametgâh sahası olarak kullanılmamakta ve buralarda sanayi alanları, liman, askerî alan, sayfiye yerleri ve plaj yer almaktadır. Yerleşme alanları daha çok demiryolunun kuzeyine toplanmış durumdadır.

İzmit Körfezi'nin güney kesimleri ile kuzey kesimleri yerleşme açısından oldukça farklılık göstermektedir. Bu durum hâkim şehirselle fonksiyonlarda da dikkat çekmektedir. Körfezin güneyindeki yerleşmelerde hâkim fonksiyon ziraai faaliyetlerken kuzeyinde ise sanayi ve ticaret fonksiyonları öne çıkmaktadır.

Kocaeli Büyükşehir Belediyesi (KBB) İzmit Körfezi kıyılarını tekrar doğal haline dönüştürmek amacıyla projeler bulunmaktadır. Kıyının rehabilite edilmesi ve kumsala dönüştürülerek halkın kullanımına açılmasını içeren bu çalışmada pilot bölge olarak 600 m uzunluğundaki Derince Altmış Evler sahili seçilmiştir (MERT, OTAY; 2011: 517).

İzmit'in gelişmesi ve aldığı göç şehrin kontrolsüz büyümeye başlamasına neden olmuştur. Bu durumun kontrol altına alınması amacıyla toplu konut projeleri gündeme gelmiştir. Bu projelerin yerleşime uygun alanlarda yapılmasına dikkat edilmiştir. Gerçekleştirilen toplu konut projelerinden biri olan, Derince'de yer alan "60 Evler Konut Kooperatifleri" (1960-65) şehir dokusunda yapılan ilk müdahale olmuştur. Sanayileşme ile birlikte kentin hızla göç alması sonucu, 1971-1977 döneminde İzmit belediyesi tarafından "Mehmet Ali Paşa Mevkii ve Derince Sopalı Çiftliği" mevkiinde "Yeni Yerleşmeler Projesi" oluşturulmuştur. Toplu konut düşüncesiyle başlamış; belediye ve inşaat şirketi arasındaki anlaşmazlık sonucu, kooperatifler parsellenerek satılmıştır. Dünya Bankası'nca yaptırılan kalıcı konutlardan biri Derince'de yaptırılan 300 birim konuttur (ÖZGEN; 2005: 349- 358).

4.2. Derince'de Konut Tipleri

Derince'deki konut tipleri genel itibariyle günümüze ayak uydurmaya başlamıştır. Kuzeyindeki kırsal karakterli mahallelerinde kerpiç evlere rastlanılsa da şehir merkezinde yani güneydeki mahallelerinde betonarme binalar yaygındır. Derince'de son zamanlarda yapılan binalar genellikle 3-4 katlı olarak değişmekle birlikte, eski yerleşmeler 2 katlı veya tek katlı, çatıları dört yüzlü şeklinde inşa edilmiştir (GÖNEY; Arazi Çalışması Notları, 2016).

Romanya'dan gelen göçmenlere verilen arazilerden muhacir meskenleri inşa edilmiştir. 1936 yılında başlanan Muhacir İskân Haneleri'nin inşaatı 1937 yılında

tamamlanmıştır (ULUGÜN; 2015: 1311). Denizciler Caddesi (Çenedağ Mahallesi) çevresi, Çenedağ Mahallesi'ndeki Cumhuriyet ilkokulunun kuzey kısmına yerleştiriliyorlar.

Yerleşme bakımından konutlar genellikle yeni ve modern özellik göstermektedir. Yenikent Mahallesi'nde yapılan konutlar toplu konut özelliği gösterirken (Fotoğraf 7) Çenedağ, Sırrıpaşa, Deniz Mahallesi gibi mahallelerinde ise az katlı yapılar da yer almaktadır. Derince'nin mahalle statüsüne yeni geçen ancak kırsal özellik gösteren alanlarında ise geleneksel ve ahşap meskenleri görmek mümkün olabilmektedir (ŞENEL; Röportaj Notları, 2016) (Fotoğraf 8-9). Buradaki meskenler merkezdeki meskenlerden farklılık göstermektedir. Merkezde bulunan daha çok iki katlı, tek katlı ve küçük çatılı dört yüzlü meskenlerin yer aldığı ve Romanya'dan gelen göçmenlerin (Tatarların) yerleştiği meskenleri de görmek mümkündür (GÖNEY, Arazi Çalışması Notları, 2016) (Fotoğraf 10). Bu evlerin bulunduğu mahallelerin başlıcaları; Çınar Mahallesi, Çenedağ Mahallesi, Sırrıpaşa Mahallesi, Deniz Mahallesi, Dumlupınar Mahallesi'dir.



Fotoğraf 7: Yenikent Mahallesi Toplu Konutlar.



Fotoğraf 8: Derince'nin Çavuşlu Mahallesi'nde Mesken Tiplerine Bir Örnek
Kaynak: Şenel Arşivi, 2016.



Fotoğraf 9: Derince'nin Çavuşlu Mahallesi'nde Mesken Tiplerine Bir Örnek
Kaynak: Şenel Arşivi, 2016.



Fotoğraf 10: Çenedağ Mahallesi'nden Tek Katlı ve Bahçeli Evlere Bir Örnek.
Kaynak: Google Map

4.3. Plan Özellikleri

Eski dönemlerden beri bir geçiş güzergâhı üzerinde yer alan çalışma sahamız bugün de bu özelliğini sürdürmektedir. Tarihi İpek Yolu'na bağlanan ve malların Avrupa'ya ulaşmasını sağlayan bir güzergâh üzerinde yer alan çalışma sahamız, Osmanlı'da da önemli menzil noktalarından birini oluşturmaktaydı. Zamanla gelişen şartlar ve ulaşım sistemleri sayesinde Marmara Bölge'nde söz sahibi olan saha gelecekte de bu önemini sürdürecektir bir potansiyele sahiptir.

Geçmişteki bu özelliğini günümüzde de sahip olduğu E-80 ve D-100 karayolu sayesinde sürdürmekte ve yapılan yeni yan yollarla ve viyadüklerle entegre edilerek ulaşım kesintisiz bir şekilde devam etmektedir. Şehrin merkezî noktalarında yer alan bu güzergâhlar doğu-batı uzantılı olarak yer almaktadır. Doğru-batı uzantılı olan ve birbirine paralel olarak uzanan bu yolları dik açıyla kesen birçok cadde ve sokak bulunmaktadır.

Derince'nin cadde-sokak sistemlerinin olduğu plana bakıldığında öne çıkan cadde ve sokak modellerinden biri ivicacılı (dolambaçlı) sokak sistemleridir. İvicacılı sokak sistemlerinin ortaya çıkışında bazı faktörler etkili olmuştur. Bunlardan biri İslâmiyet'in etkisidir. Mahremiyet duygusu ve güvenlik önlemi için uç noktalarından

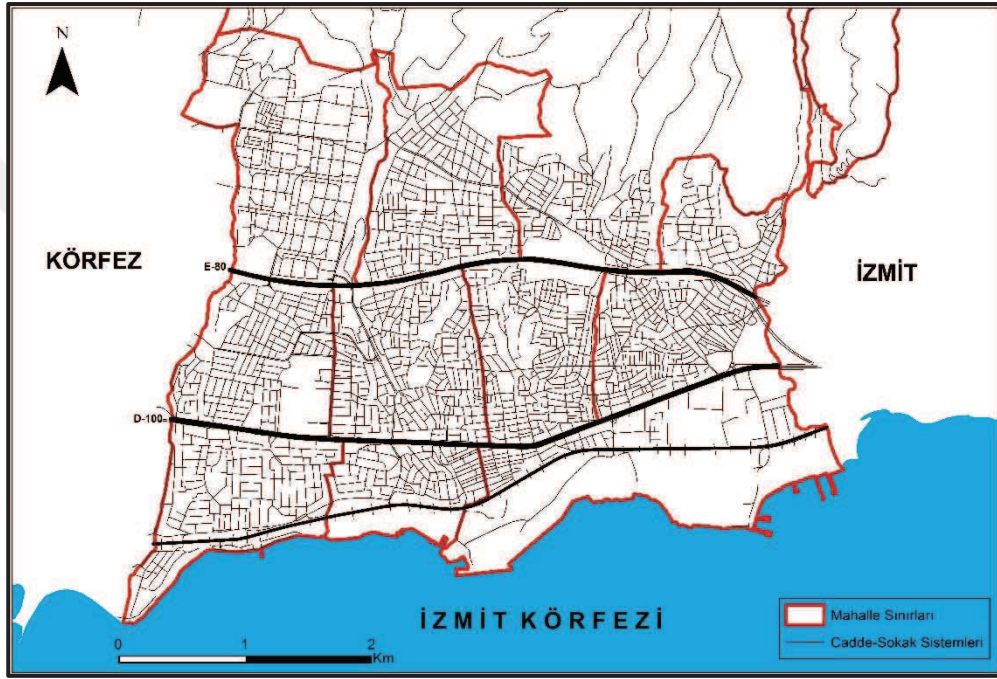
kapatılarak çıkmaz sokak haline getirilmişlerdir. Böylece başkalarının geçişine kapatılan yollar belirli bir gruba ait olmuştur. Diğer etki ise, Türk kültürüdür. İskân sebebiyle bir aşiretin, cemaatin ya da oymakların yerleştirilmesinde, kültürlerinin ve geleneklerinin sebep olduğu kapalı bir sistem oluşturmaları da bu yolların oluşumunu etkilemiştir. Böylece merkezden çevreye şehrin dağılmasını önlemiş oluyordu (BAYARTAN; 2005: 88-89). Bir diğer cadde ve sokak sistemi ise grid planıdır. Bu sistemin diğer adı Hippodamos olan bu plan şekli şehri, bir uçtan diğer bir uca uzayıp giden sokakları, caddeleri, birbirlerini dik açılarla keserler. Bu kesişmelerin aralıkları genel itibari ile birbirlerine eşit olmakta zaman zaman ise, bu aralıklar bir diğerine küçük ya da daha büyük olabilmektedir. Binalar bu küçüklü, büyüklü ve çoğu zaman eşit olan bu aralıklara yani parsellere inşa edilmektedir (BAYARTAN; 2009: 22). Derince’de bu cadde sokak sisteminin en gelişmiş olduğu mahalle, Yenikent Mahallesi’dir. Bunun temel sebebi ise, mahallenin son dönemlerde yerleşmeye açılmış olması, konutların bir nizam içinde inşa edilmesi ve grid planının uygulanmasıdır. Derince’nin ilgili kanun öncesindeki mahallelerini kapsayan planda (Sırrıpaşa Mahallesi, Çınarlı Mahallesi, Yenikent Mahallesi, Çenedağ Mahallesi, Deniz Mahallesi, Dumlupınar Mahallesi, Mersincik Mahallesi, Fatih Sultan Mahallesi, İbn-i Sina Mahallesi, Yavuz Sultan Mahallesi) cadde-sokak sistemlerine yer verilmiştir. Bu mahalleler kendi içinde düzen oluşturmakta, sınırlarını doğal sınırlar ve idari sınırlar belirlemektedir. Şehrin ilk nüvesinin olduğu eski mahallelerinde (Çınarlı Mahallesi, Sırrıpaşa Mahallesi, Çenedağ Mahallesi gibi) daha çok ivicacılı (dolambaçlı) sokak sistemleri görülürken, göç olarak gelişen ve değişen, günümüzde de bu gelişimini sürdüren mahallelerde (Yenikent Mahallesi, İbn-i Sina Mahallesi, Yavuz Sultan Mahallesi gibi) grid sokak sistemleri görülmektedir (Şekil 29).

Derince’den geçen D-100 karayolu ve E-80 otobanı şehri adeta üçe bölmektedir. D-100 karayolu şehrin ana arterlerinden birini oluşturur, genel olarak diğer cadde ve sokaklar düz ve dik açıyla bu ana yolu keser. Yeni imara açılan ve gelişen Yenikent Mahallesi grid sistemli sokaklara güzel bir örnek oluşturur.

Dışbükey karakter gösteren kıyı çizgisi ve liman şehri özelliğinin yanı sıra yol boyu şehirlere örnek olarak da gösterebileceğimiz sahamızda, ana arterler

çevresinde gelişen bir özellik göstermektedir. Çeşitli ulaşım ağlarının liman vasıtasıyla şekillenmesi buna örnek gösterilebilmektedir. Nitekim demiryolu ve ana yol güzergâhlarının limana bağlanan yan yolları bunu doğrulamaktadır.

Mahalleler müstakil özellik gösterdiği ve cadde-sokak sistemleri birbirinden bağımsızdır. Bu sebeple bu mahalleleri birbiriyle entegre etme ve düzen sağlamak zor olmaktadır (GÖNEY; Arazi Çalışması Notları, 2016).



Şekil 29: Derince Şehri'nin Cadde-sokak Sistemleri

Kaynak: KBB (Kocaeli Büyükşehir Belediyesi) CBS (Coğrafi Bilgi Sistemleri) Müdürlüğü'nden Alınan Verilerden Faydalanılarak Hazırlanmıştır.

4.4. Derince Şehri'nin Mahalleleri

Şehirlerin devamlılığını sağlayan, hiç şüphesiz fonksiyonlarıdır. Şehrsel fonksiyonlar, şehrin büyüklüğüne, konumuna ve önemine göre çeşitlenmekte, böylece toplumların refahı, huzur seviyesi ve gücü de buna göre artmaktadır. Şehirlerin sahip olduğu bu güç aynı zamanda idaresini de karmaşık bir hale sokmaktadır. Nitekim şehirler, etki alanı geniş olan ve büyük nüfus topluluklarını barındıran yerleşmelerdir. Şehirlerde gerçekleştirilen faaliyetler her ne kadar merkezi bir sistem dâhilinde gerçekleştirilse de, bu sistemde bütünlüğü sağlayan alt birimler mevcuttur. Bilindiği gibi büyük sistemler daima alt bölüm ve birimlerin doğru çalışmasına dayalı olarak işlerler. Her açıdan bir devletin mekanizmasını oluşturan

ve işlemlerini sağlayan alt idari birimlerin sorunsuz bir şekilde işlemesi gerekir ve bu büyük önem arz etmektedir. Çünkü her parçanın ayrı bir anlamı ve önemi olmakla birlikte sürekliliğin ve bütünlüğün sağlanmasında temel teşkil etmektedirler. Şehir yerleşmelerinde “mahalle” adıyla anılan birimlerin her biri şehrin bir parçasını oluşturmakta ve bu faaliyetlerin gerçekleştirilmesinde büyük kolaylıklar sağlamaktadır. Bu birimler şehrin idari mekanizmasının kusursuz şekilde işlemesinde büyük role sahiptirler. Netice itibarıyla mahalle, şehirlerdeki en küçük yerel birim, şehrin en küçük idari ünitesi olarak, şehirde fiziksel ve sosyal mekân gelişiminin başta gelen belirleyicilerindendir (BAYARTAN; 2014: 27-34).

Derince şehri, 2004 yılındaki Büyükşehir düzenlemesine kadar 10 mahalle ve 7 köyden oluşmaktaydı. Ancak getirilen bu düzenlemeyle birlikte Kocaeli Büyükşehir Belediyesi bünyesinde şehirde 2012 yılından beri 17 mahalle yer almaktadır. Karayolunun adeta şehri ikiye böldüğü sahada bu mahallelerin şehrin kuzeyinde bulunan 7 tanesi bu statüye yeni kavuştuklarından henüz tam anlamıyla gelişme gösterememişlerdir ve daha çok kırsal alanlar olarak dikkat çekmektedir. Şehir merkezine yakın olan 10 mahallesi ise, daha çok şehrsel nüfusun barındığı, demiryolu ve karayolu bağlantılarının yer aldığı, şehir merkezinden oluşturmaktadır.

Şehri meydana getiren, ilgili kanun öncesi mahallelerin (Deniz Mahallesi, Çenedağ Mahallesi, Çınarlı Mahallesi, Yenikent Mahallesi, Yavuz Sultan Mahallesi, Dumlupınar Mahallesi, İbn-i Sina Mahallesi, Fatih Sultan Mahallesi, Mersincik Mahallesi, Sırrıpaşa Mahallesi), yerleşim düzeninin oluşmasında yollar ve şehirden geçen dereler belirleyici olmuştur. Bölgedeki ilçeler ve Derince'deki mahalleler arasındaki sınırlar doğal sınırlara uyumlu olarak ayrılmıştır. Her mahalle kendi içinde müstakil bir özellik göstermiştir. İmar planında dikkat çeken bir başka özellik ise her mahalleye bir miktar yeşil alan bırakılmış olmasıdır. Mahalleler arasında görülen bu müstakil düzen neticesinde birbirinden bağımsız olan cadde ve sokak sistemleri nedeniyle mahalleler arası birleştirme ve düzen sağlamak oldukça zor olmaktadır (GÖNEY; Arazi Çalışması Notları, 2016).

Arazi toplulaştırması kapsamında hazırlanan projeye Derince'nin 7 eskiden köyü şimdi mahallesi olan yerleşmesi ve Körfez ilçesinin 8 mahallesi de dâhildir. Derince'nin Karagöllü, Geredeli, Kaşıkçı, Toylar, Terziler, Çavuşlu ve Tahtalı

Mahalleleri Kocaeli Arazi Toplulaştırması ve Tarla İçi Geliştirme Hizmetleri Projesi'nde yer almaktadır. Arazi Toplulaştırması; çeşitli nedenlerle parçalanmış (miras yoluyla vb.) arazilerin toplulaştırma yoluna gidilmesiyle, modern tarım teknikleri gereğince en uygun biçimde birleştirilmesi ve Őekillendirilmesi amaçlamaktadır. Böylece tarımsal faaliyetlerden verim arttırılacak ve ekonomik katkı artacaktır. İlk olarak mahalle sakinleri özellikle ilgili mahallelerde arazisi olanlar bilgilendirilerek proje anlatılmaktadır. Belirli ltler kullanılarak parsel değerleri belirlenirken bununla ilgili bir bilirkişi komisyonu da kurulmaktadır. Mahalle leğinde değişen bu komisyonların dışında arazi sahipleri ile mülakat değerlendirmeleri de yapılmaktadır. Parselasyon işlemleri (toplulaştırma) sonrasında arazi sahiplerinin itirazları da dikkate alınarak aşamalar değerlendirilmektedir. Yer gösterimi yapılarak arazi sahiplerine arazileri teslim edilmektedir. Bu sayede yol olmayan arazilerde yol yapma imkânı da sağlanacaktır. rnekky Projesi'yle birlikte bu projenin ilk uygulanmaya başladığı yer avuşlu Mahallesi olmuştur. Onu Geredeli, Toykar, Tahtalı, Terziler, Kaşık Mahallesi de izlemiş, Karagöllü Mahallesi için gerekli değerlendirme aşamaları da devam etmektedir (www.arazitoplulastirma.com:erişimtarihi27.11.2017).

4.4.1. ımarlı Mahallesi

Şehrin ilk nüvesini oluşturan ve eski kaynaklarda "ımarlı Köyü" olarak anılan yerdir. Kıyıda bulunan bataklık, sazlık alanlar nedeniyle Şehir ilk olarak burada kurulmuştur. Nispeten eğimli olan bu alanda kurulmasının bir diğer nedeni de savunma amacına bağlanabilir. Ayrıca bu mevkiinin Bağdat yolu üzerinde yer alması ve sefere gidilen gzerghta menzil noktasını oluşturması da yerleşme yeri olarak seçilmesinde etkendir.

Mahalle, 1973 yılında köy statüsüyle İzmit merkez ilçesine bağlıdır. Mahallede nüfus artışı bakımından 1960 yılında 2.690, 1965'de 1.276, 1970'de 1.933 artış göstermiş ve bu 15 yılın artış yüzdesi %52.6 olarak kayıtlara geçmiştir. (Kocaeli İl Yıllığı, 1973). Aldığı glerle, demiryolu ve limanın yapımıyla ve kıyı alanlarının doldurulmasıyla merkez güneye doğru kaymıştır.

Mahallenin bugünkü sınırları oldukça geniş bir alana yayılmış bulunmaktadır. Çınarlı Mahallesi'nin batısında, Çenedağ ve Fatih Sultan Mahalleleri, güneydoğusunda Mersincik Mahallesi, kuzeyinde Toylar Mahallesi, güneyinde Deniz Mahallesi yer almaktadır. Mahallenin içinden E-80 otoyolu geçmektedir. Güney sınırını ise D-100 karayolu oluşturmaktadır. Mahallenin yüzölçümü 250 hektardır.

Mahalle 2016 yılı ADNK sonuçlarına göre nüfusu 19.996'dır. Bu toplam ilçe nüfusunun %14'üne tekâbül etmektedir. Ayrıca mahallede yerli halk (Manav), Karadeniz, İç Anadolu, Doğu Anadolu ve Güney Doğu Anadolu bölgelerinden gelen göçmenler ikâmet etmektedir. Bunun yanı sıra mahallede Salı günleri semt pazarı kurulmaktadır (<http://www.mansetkocaeli.com> erişimtarihi 16.05.2016).

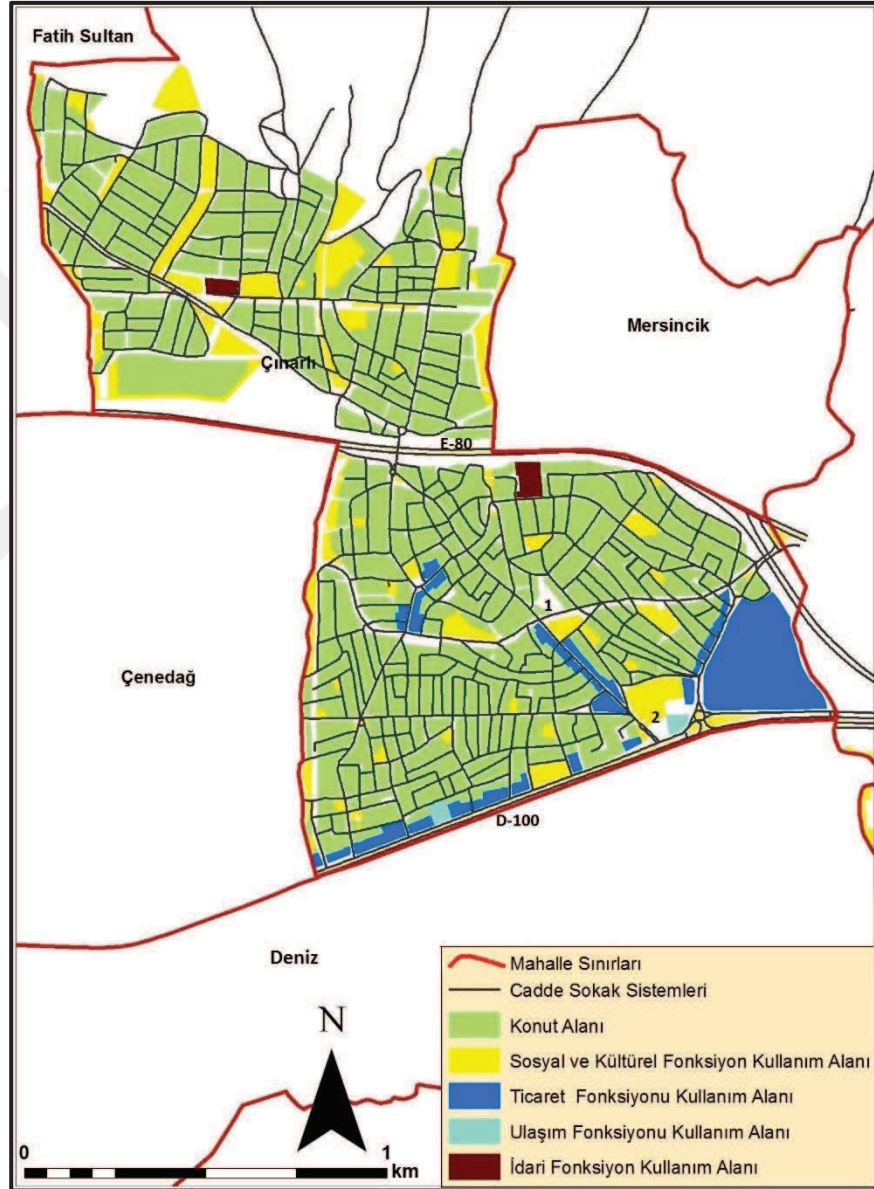
Çınarlı Mahallesi Çenedağ Mevkii'nde bulunan Sit Alanı İstanbul II. Numaralı Koruma Kurulu Müdürlüğü tarafından 1995 yılında I. ve III. Derece Sit Alanı olarak tescillenerek koruma altına alınmıştır (ŞENEL; 2012: 389).

Mahalle sınırları içinde yer alan ve şehirdeki insanların rekreasyon faaliyetlerini gerçekleştirdikleri, Çınarlıdere Mesire Alanı bulunmakta olup bu alan vadi tabanında yer alır (GÖNEY; Arazi Çalışması Notları, 2016). 2009 yılından sonra yapılan düzenlemelerle de son derece modern görünüm kazanmış olan saha insanların eğlendikleri ve dinlendikleri bir merkez halini almıştır.

Şekil 30'da yer alan kısım Çınarlı'nın yerleşim olan kısmıdır. Mahallenin diğer kısmı kuzeye doğru uzanarak Toylar Mahallesi sınırlarına dayanır. E-80 otoyolu mahallenin içinden geçmektedir. D-100 karayolu ise şehri güneyden sınırlayarak mahalle sınırını oluşturmaktadır. Mahallede ıınsal yol şebekesinin varlığından bahsetmek mümkündür. Ovalık sahalarda ve deltalarda daha sık görülen bu sistemde, yol şebekesinin üzerindeki fiziki faktörlerin etkisi hissedilmektedir. E-80 otoyoluna paralel olan ve şehrin ana arterlerinden birini oluşturan Gaffar Okan Caddesi (Şekilde gösterilen (1)), mahallenin doğu ucunda E-80 otoyoluyla birleşir. Bu caddeyi dik açıyla kesen birçok sokak bulunmaktadır. Çenesuyu Caddesi de (Şekilde gösterilen (2)), D-100 karayolu keserek mahallenin işlek caddelerinden

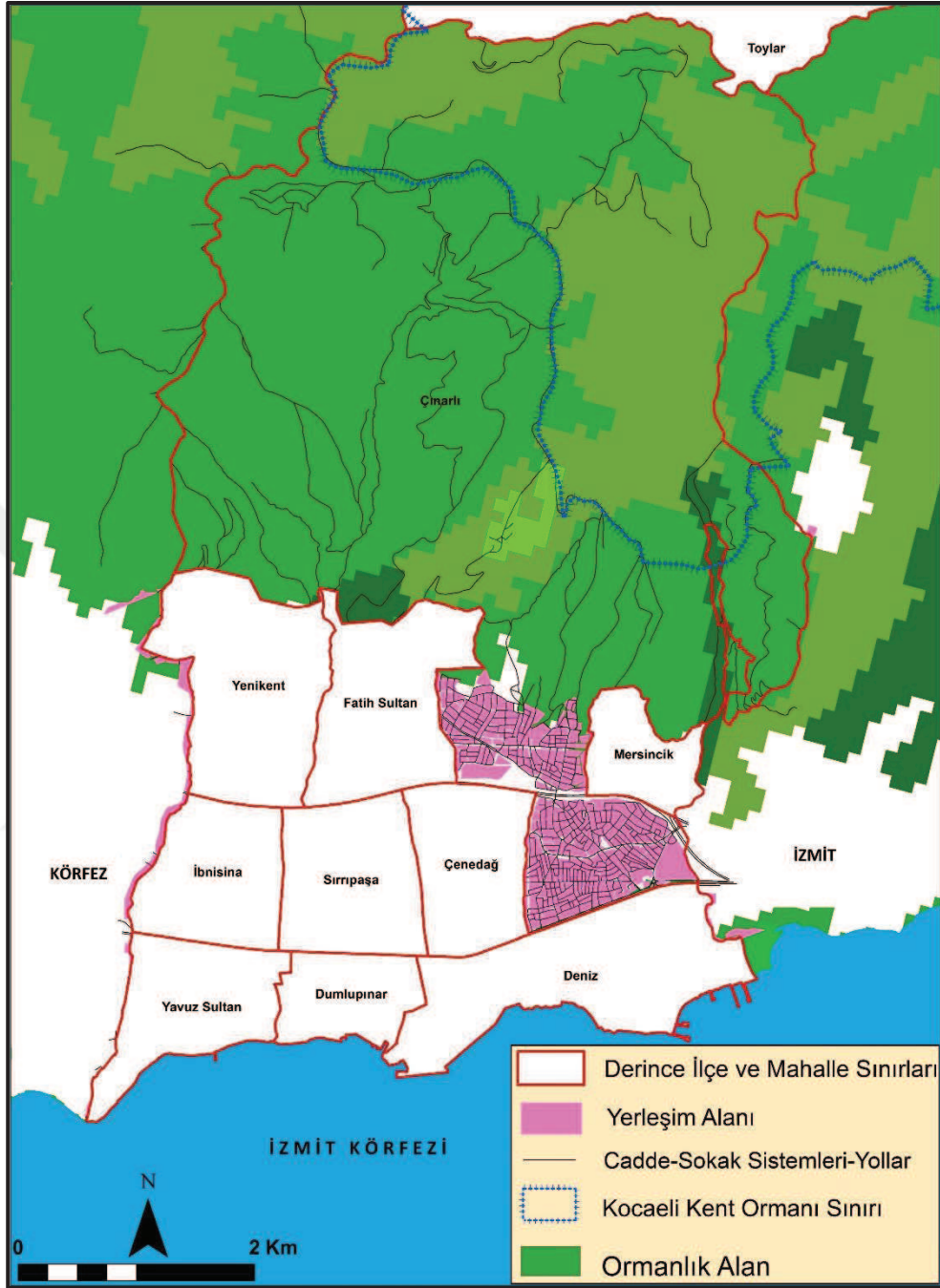
birini oluşturur. Ticaret sahaları genellikle bu cadde üzerinde yoğunlaşmıştır. Bu cadde aynı zamanda Gaffar Okan Caddesi'ni de dik açıyla kesmektedir.

Mahallenin yerleşim olmayan kuzey kısmı Şekil 31'de gösterilmiştir. Bu alan ormanlık bir saha olup yerleşmeye açık değildir. Şekilde mahallenin idari sınırları dâhilindeki konumu gösterilmiştir.



Şekil 30: Çınarlı Mahallesi Planı

Kaynak: KBB (Kocaeli Büyükşehir Belediyesi) CBS (Coğrafi Bilgi Sistemleri) Müdürlüğü'nden Alınan Verilerden Faydalanılarak Hazırlanmıştır.

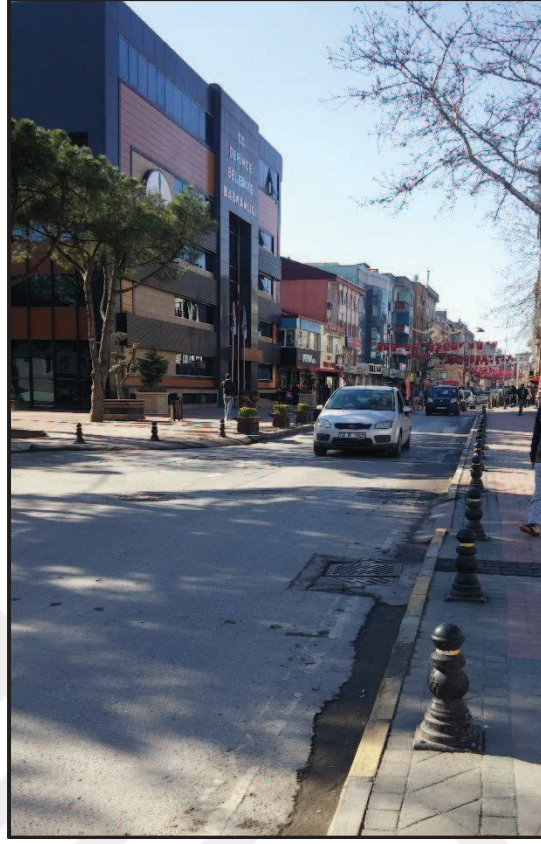


Şekil 31: Çınarlı Mahallesi Planı (Tümü)

Kaynak: KBB (Kocaeli Büyükşehir Belediyesi) CBS (Coğrafi Bilgi Sistemleri) Müdürlüğü'nden Alınan Verilerden Faydalanılarak Hazırlanmıştır.

4.4.2. Çenedağ Mahallesi

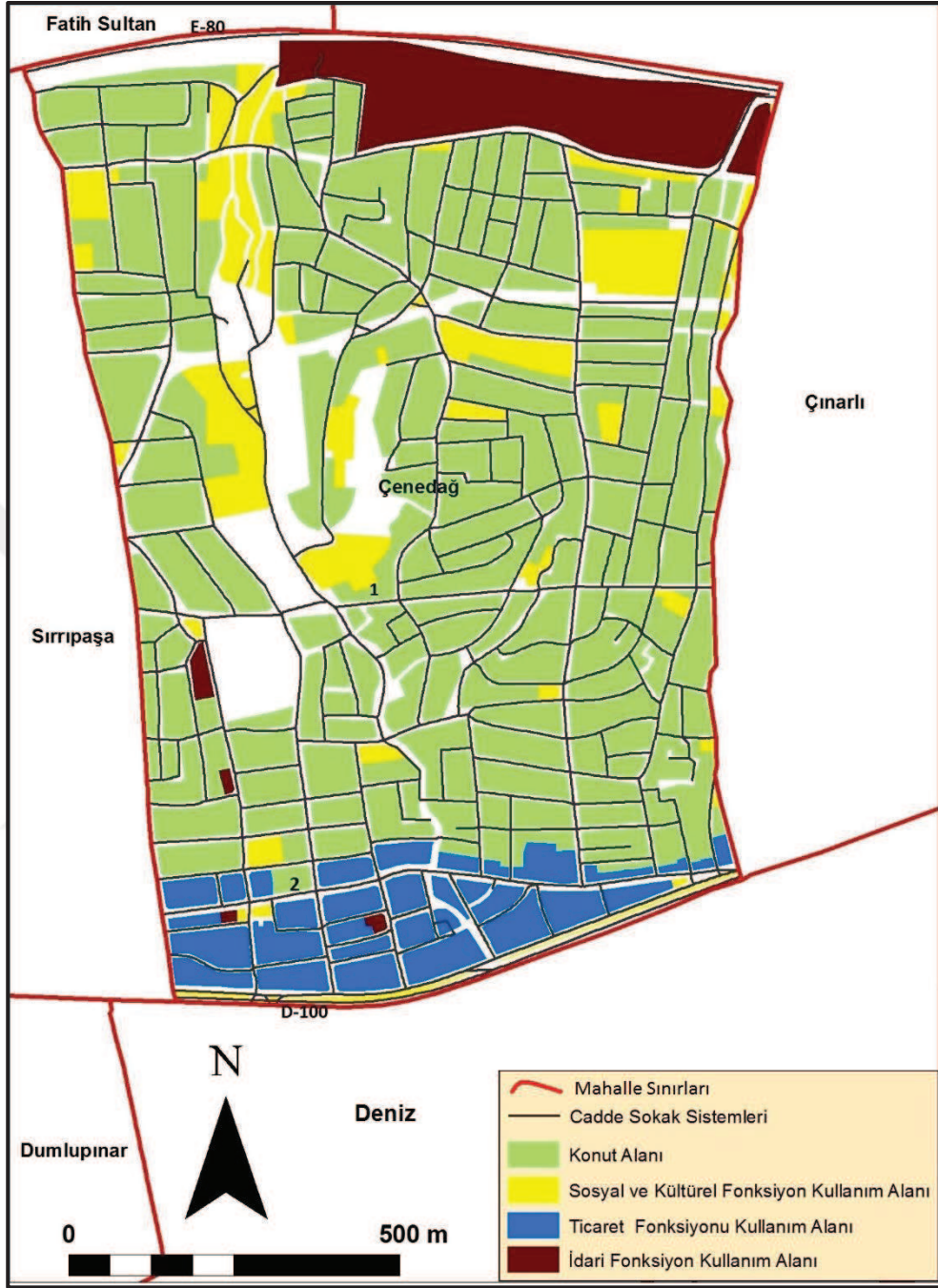
Çınarlı Köyü Muhtarlığı'na bağlı bir mahal iken İzmit Belediyesi sınırlarına dâhil edilerek 1951 yılında mahalle muhtarlığı yapılmış daha sonra bu sınırlarda kalmak koşuluyla 1960 yılında dört yeni mahalle kurması sağlanmıştır (ŞENEL; 2012: 197). Bu mahallelerden biri olan Çenedağ Mahallesi Derince'nin merkezde bulunan mahalleleri arasında yer almaktadır. Mahallenin batısında Sırrıpaşa Mahallesi (Engin Caddesine kadar olan alanı), güneyinde Deniz Mahallesi, doğusunda Kara Ahmet deresi ve kuzeydoğusunda Çınarlı Mahallesi, kuzey sınırını paylaşan ve kuzey batısında Fatih Sultan Mahallesi'dir. Mahalleyi kuzey sınırında diğer mahallelerden ayıran E-80 otoyolu geçmekte, güney sınırını oluşturan ise D-100 karayoludur. Mahalle içerisinde birçok resmi kurum kuruluş ve okul da yer almaktadır. Mahallenin yüzölçümü 130 hektardır. Mahallenin tam ortasından geçen ana arterlerden biri Nato Caddesi'dir (Şekilde gösterilen (1)). Nato Caddesi ve Denizciler Caddesi (Şekilde gösterilen (2)), E-80 ve D-100 karayoluna paralel seyretmektedir (Fotoğraf 11). Mahallenin D-100 karayolu sayesinde oluşan güney sınırı ve Denizciler Caddesi boyunca ticarî iş sahalarının dağıldığı alanı oluşturmaktadır. Karayolu kuzey kısmında toplanan bu iş sahaları mahallenin arazi kullanım planında gösterilmiştir (Şekil 32).



Fotoğraf 11: Çenedağ Mahallesi, Denizciler Caddesi'nden Bir Görünüm.

Mahalle sınırları içinde Cımbız Dere geçmektedir. Belediye binası, bankalar, PTT binası, Müftülük, cami, cemevi, ilköğretim okulu, ortaokul, lise bulunmaktadır. Bunun yanında mahalle merkezî iş sahasını da oluşturmaktadır. Ticarî faaliyetlerin yoğun olarak yaşandığı ve şehrin merkezî iş sahalarını barındırmaktadır. Ayrıca mahalle sınırları içerisinde modern şehir yapıları ve kerpiçten yapılan müstakil evler bir arada görülebilmektedir.

Mahallenin 2016 yılı ADNK sonuçlarına göre nüfusu 16.548'dir. Toplam nüfusunun %12'sini oluşturmaktadır. Mahallede Karadeniz, İç Anadolu, Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu'dan gelen göçmenler yaşamaktadır (<http://www.mansetkocaeli.com:erişimtarihi16.05.2016>).



Şekil 32: Çenedağ Mahallesi Planı

Kaynak: KBB (Kocaeli Büyükşehir Belediyesi) CBS (Coğrafi Bilgi Sistemleri) Müdürlüğü'nde Alınan Verilerden Yararlanılarak Hazırlanmıştır.

4.4.3. Deniz Mahallesi

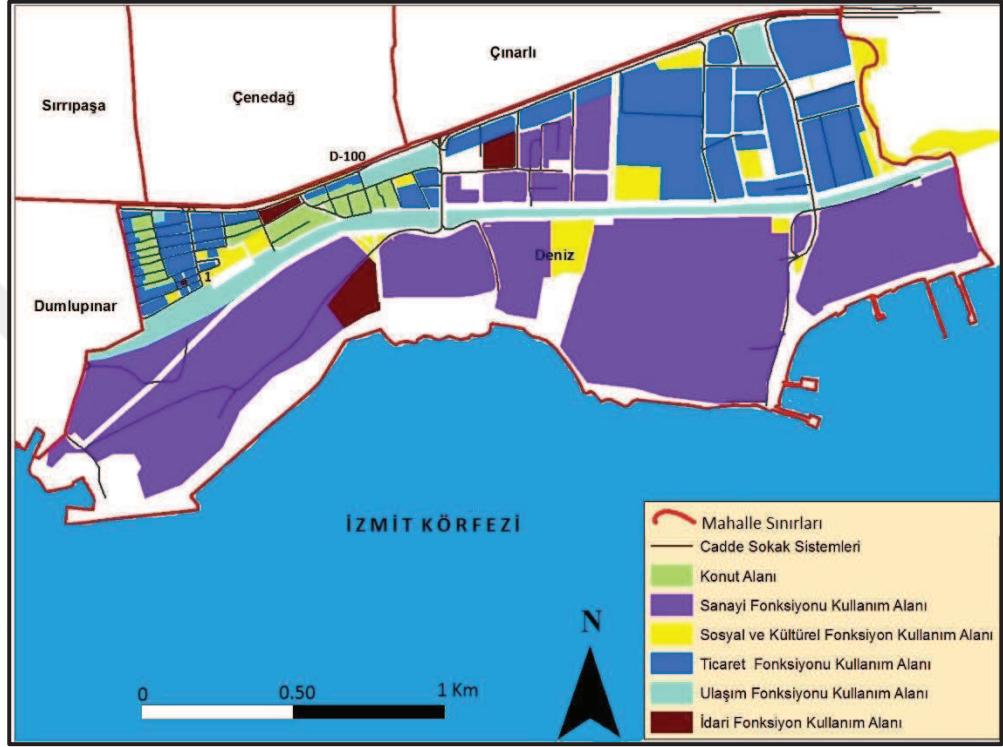
1960 yılında İzmit Belediyesine bağlı olmak koşuluyla kurulan Derince'nin dört mahallesinden biri olan Deniz Mahallesi'nin güneyinde İzmit Körfezi, kuzeydoğusunda Çınarlı, kuzeybatısında Çenedağ Mahalleleri ve batısında ise Dumlupınar Mahallesi bulunmakta ve doğu sınırında ise İzmit merkez ilçesi yer almaktadır. Doğusundaki Çınarlıdere'yle sınırlandırılmış ve doğal sınır mahalle sınırı olarak kabul edilmiştir. Deniz Mahallesi sınırları içerisinde birçok sanayi tesisi bulunmakta olup, D-100 karayolu ve demiryolu hattı uzanmaktadır. Ayrıca liman da bu mahalle içerisinde yer almaktadır.

Yüzölçümü 240 hektar olan mahallenin 2016 yılı ADNK sonuçlarına göre nüfusu 2.324'dür. Burada nüfusun az olmasının sebebi hiç kuşkusuz barındırdığı sanayi tesisleri ve limanın varlığıyla açıklanabilmektedir. Nitekim çoğunlukla Romanya'dan gelen Kırım Tatarları'nın oluşturduğu nüfus, toplam nüfusun sadece %2'sini oluşturmaktadır.

Mahalle kentsel dönüşüm projesi kapsamında dönüşüm faaliyetlerinin yoğun olarak yapıldığı alan olarak karşımıza çıkmaktadır. Yapılacak olan düzenlemelerle daha modern hale getirilecek olan mahallede nüfusun ve ticarî canlılığın artması söz konusu olacaktır. Ayrıca proje kapsamında yapılacak olan kültürel ve turizm amaçlı tesislerle de bu canlılığın desteklenmesi beklenmektedir (<http://www.mansetkocaeli.comerişlimtarihi16.05.2016>). 2010 yılında Derince'den Körfez İlçesi Yarımca'ya taşınan Gümrük Müdürlüğü Ağustos 2017'de tekrar Derince'ye Deniz Mahallesi'ne taşınmıştır. Gümrük Müdürlüğü liman işletmeleri için oldukça önem arz etmektedir. Taşınma işlemlerinin tamamlanması mahalleye ticarî canlılık kazandırmakta ve Derince'ye artı değer katmaktadır.

Mahallenin kuzeybatı ucunda yer alan sistem grid planı özelliği göstermektedir. Kuzey sınırını oluşturan D-100 karayolunu dik kesen cadde ve sokaklar bulunmaktadır. Mahallede eskiden çok önem arz eden bir cadde olan İstasyon Caddesi yer almaktadır (Şekilde gösterilen (1)). Grid sistemdeki bu cadde ve sokakların içerisinde olan cadde, D-100 karayolu ve demiryolu arasında bu iki yolu dik keser. Eski önemini kaybetmiş olmakla birlikte Derince Gar Binası ve Gar

(Demiryolu Oteli) de bu caddede yer almaktadır (Şekil 33) (Fotoğraf 12-13). Bu bina İstanbul II. Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Müdürlüğü tarafından 2000 yılında koruma altına alınmış bulunmaktadır (<http://kurumsal.kultur.gov.tr> erişimtarihi17.05.2016).





Fotoğraf 12: Derince Gar Binası.
Kaynak: Şenel: 2012; 361.



Fotoğraf 13: Derince Gar Oteli Restorasyon Öncesi (a)(2011) ve Restorasyon Sonrası (b).
Kaynak: Şenel: 2012; 370, <http://www.derinceekspres.org> erişimtarihi08.12.2016.

4.4.4. Sırrıpaşa Mahallesi

Mahalle ismini,1888 yılında İzmit'te atanan ve ilin ilk valisi olan Sırrı Paşa'dan almıştır. İzmit'in Hacı Hasan Mahallesi'nde ise Sırrı Paşa Konağı bulunmaktadır.

Sırrı Paşa'nın asıl adı Selim olup Sırrı mahlasını kullanmıştır. İlk mutasarrıf (Vali) Selim Sırrı Paşa halkı ile beraber kentte bayındırlık faaliyetlerini başlatmıştır ve yollar açarak sıtmaya yol açan bataklıkları kurutmuştur. İzmit'te dönemin mimarı

özelliklerini yansıtan yapılar yaptırmıştır. Ayrıca Yürüyüş Yolu'nun her iki tarafında bulunan çınar ağaçlarını dikirmiştir (ŞENEL; Arazi Çalışması Notları, 2016).

Mahalle, 1960 yılında Derince'nin kabul edilen dört mahallesinden biri olup, güneyinde Dumlupınar Mahallesi, güneybatısında Yavuz Sultan Mahallesi, kuzeyinde Fatih Sultan Mahallesi, kuzeybatısında Yenikent Mahallesi, batısında İbn-i Sina Mahallesi ve doğusunda Çenedağ Mahallesi yer almaktadır. Mahallenin kuzey sınırını E-80 karayolu oluşturmakta güneyini ise D-100 karayolu oluşturmaktadır. Mahalle sınırları içinden Çenedere geçmektedir. Mahallenin ana arterlerinden olan Denizciler Caddesi (Şekilde gösterilen (1)) D-100 karayoluna paraleldir. Kabaca kuzey-güney doğrultulu olan Vatan Caddesi (Şekilde gösterilen (2)) mahallenin önemli caddelerinden biridir. Ticarî iş merkezleri Vatan Caddesi, Denizciler ve D-100 karayolu arasına ve İbn-i Sina Mahallesi sınırında yoğunlaşmış bulunmaktadır. D-100 karayolu dik açıyla keserek tren hattına doğru kuzey-güney yönlü bir cadde olan Fevzi Çakmak Caddesi yer almaktadır (Fotoğraf 14). Işınsal yol sisteminin etkisinin görüldüğü mahallede ulaşım, bu yollar üzerinden sağlanmaktadır (Şekil 34).



Fotoğraf 14: Sırrıpaşa Mahallesi, Fevzi Çakmak Caddesi'nden Bir Görünüm.

Yüzölçümü 145 hektar olan mahallenin sınırları içerisinde çoğunlukla okullar bulunmaktadır. Ayrıca mahallede altyapı sorunları ve çarpık kentleşme dikkat çekmektedir.

Mahallenin 2016 yılı ADNK sayımına göre nüfusu 18.945'dir ve toplam nüfusun %14'ünü barındırmaktadır. Mahallede Gümüşhane ve Kars başta olmak üzere Türkiye'nin birçok yerinden göç etmiş olan nüfus yaşamaktadır (<http://www.mansetkocaeli.com> erişimtarihi16.05.2016).



Şekil 34: Sırrıpaşa Mahallesi Planı

Kaynak: KBB (Kocaeli Büyükşehir Belediyesi) CBS (Coğrafi Bilgi Sistemleri) Müdürlüğü'nde Alınan Verilerden Yararlanılarak Hazırlanmıştır.

4.4.5. Dumlupınar Mahallesi

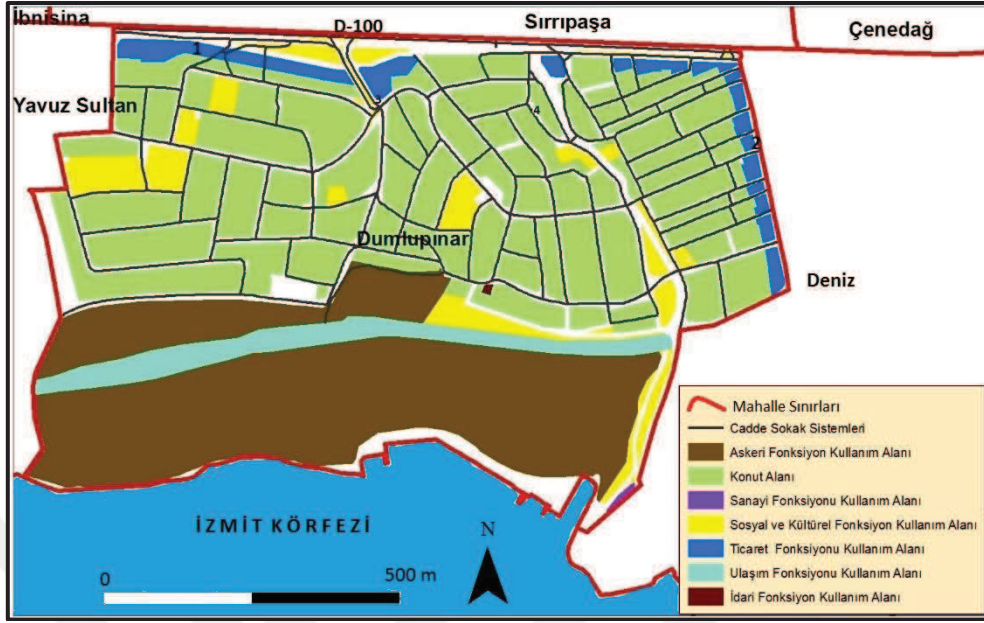
Dumlupınar Mahallesi 1960 yılında Derince'nin kabul edilen dört mahallesinden biri olup kuzeyinde Sırrıpaşa Mahallesi, güneyinde İzmit Körfezi, batısında Yavuz Sultan Mahallesi, doğusunda ise Deniz Mahallesi bulunmaktadır.

İzmit Körfezi kıyısında Askerî Eğitim alanı yer almaktadır. Mahalle sınırları içerisinde demiryolu geçmekte ve kuzey sınırını da D-100 karayolu oluşturmaktadır. Mahallede D-100 karayolunun güney kesiminde ve mahallenin doğusunda Deniz Mahallesi sınırında Fevzi Çakmak Caddesi (Şekilde gösterilen (1)) boyunca ve Hürriyet Caddesi güneyinde (2) ticarî iş sahaları yoğunlaşmış bulunmaktadır (Şekil 35).

Mahallenin 2016 yılı ADNK sonuçlarına göre nüfusu 8.723'dür ve toplam nüfusun %6'sına denk gelmektedir. Bu oranın oluşmasında bölgedeki askerî eğitim alanının varlığının etkisi büyüktür.

Mahallede Bulgar muhaciri, Gümüşhane ve Çankırı göçmenleri ikamet etmektedir (<http://www.mansetkocaeli.com> erişimtarihi16.05.2016).

Yüzölçümü 84 hektar olan mahallenin sınırları içinden Çenedere geçmekte ve bu dere mahallenin doğu sınırını oluşturmaktadır. Dere yine bu mahalleden İzmit Körfezi'ne dökülmektedir.



Şekil 35: Dumlupınar Mahallesi Planı

Kaynak: KBB (Kocaeli Büyükşehir Belediyesi) CBS (Coğrafi Bilgi Sistemleri) Müdürlüğü'nde Alınan Verilerden Yararlanılarak Hazırlanmıştır.

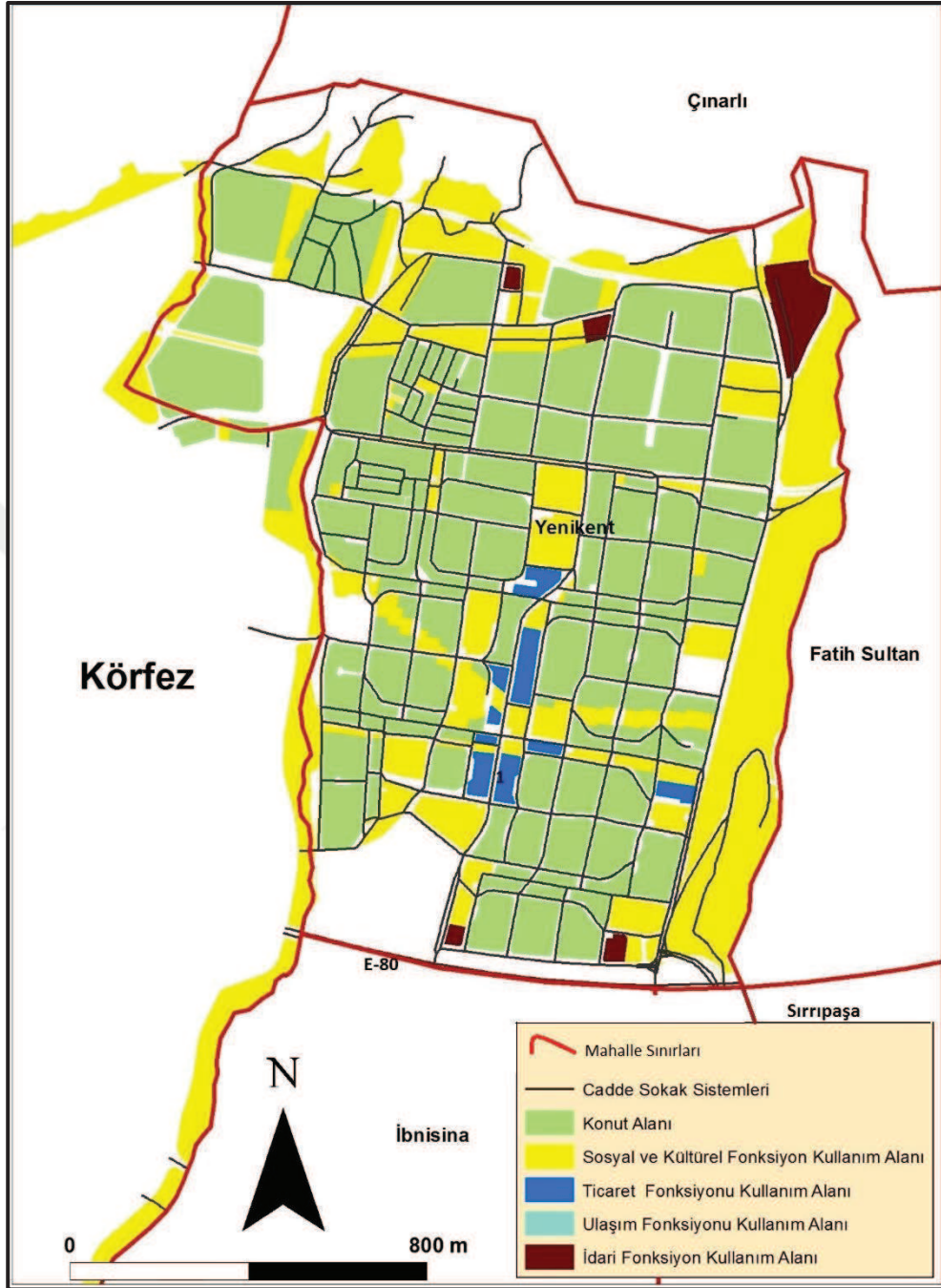
4.4.6. Yenikent Mahallesi

Mahallenin güneyinde İbn-i Sina Mahallesi, doğusunda Fatih Sultan Mahallesi, kuzeyinde Çınarlı Mahallesi, batısında ise Körfez ilçesi yer almaktadır. Batı sınırını oluşturan Kaşgaldere mevsimlik bir akarsudur. Mahallenin 2016 yılı ADNK sonuçlarına göre nüfusu 26.325'dir. Toplam nüfusun %19'una oluşturarak Derince'nin en kalabalık mahallesini oluşturmaktadır. Türkiye'nin her yerinden gelen insanların yaşadığı bir mahâl olma özelliği göstermektedir. Mahalle 1999 yılı depreminden sonra gelişen ve büyüyen yerleşim sahasıdır. Çarpık kentleşmenin görülmediği son derece planlı, düzenli ve grid yapılı cadde sokak sistemlerinin bulunduğu bir mahalledir. Birbirini dik açıyla kesen cadde-sokak sistemleri bir bütün oluşturmaktadır. Mahalleden toplu kent konutları da yer alırken alt yapı ve üst yapı bakımından oldukça gelişmiş durumdadır. Mahallenin büyük bir kısmında rekreasyon faaliyetlerine ayrılmış alanlar bulunmaktadır. Ticarî faaliyetler yoğun olarak Gazi Mustafa Paşa Caddesi (Şekilde gösterilen (1)) üzerinde görülmektedir (Şekil 36).

Mahallenin kuzeyinde yer alan Araptepe Mevkii, 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun'un ilgili maddesi gereği

riskli alan ilan edilmiştir ve burada kentsel dönüşüm çalışmaları başlamıştır (<http://www.derinceekspres.org:erişimtarihi27.11.2017>).

İlçe Emniyet Müdürlüğü, parklar, DER-MEK (Derince Belediyesi Mesleki Eğitim Kursları), KO-MEK (Koceli Büyükşehir Belediyesi Mesleki ve Sanat Eğitim Kursları), Anadolu, 1 Ticaret, 1 İmam-Hatip, 1 Kız Meslek Lisesi olmak üzere 5 lise ve 2 İlköğretim okulu yine bu mahalle sınırları içerisinde yer almaktadır (<http://www.mansetkocaeli.com> erişim tarihi 17.05.2016). Mahallenin yüzölçümü 220 hektardır ve temiz, sakin bir havası bulunan mahalle Çenedere Mesire Alanı'nı da sınırları içerisinde barındırmaktadır. Bu alan en büyük ve en derin vadi tabanında bulunmasının yanı sıra Pleistosen taraçalarının üstünde kalan sahada yer alır (GÖNEY; Arazi Çalışması Notları, 2016). Ayrıca mahalle için Kapalı Pazar Projesi ve Spor Kompleksi planlanmaktadır. Bunların yanı sıra Sanayi Sitesi Projesi kapsamında yer alan Yenikent Mahallesi Yavuz Sultan Mahallesi ile birlikte dağınık halde bulunan sanayi tesislerinin tek çatı altında toplanması planlanmaktadır (<http://www.derince.bel.tr> erişimtarihi 16.05.2016).



Şekil 36: Yenikent Mahallesi Planı.

Kaynak: KBB (Kocaeli Büyükşehir Belediyesi) CBS (Coğrafi Bilgi Sistemleri) Müdürlüğü'nde Alınan Verilerden Yararlanılarak Hazırlanmıştır.

4.4.7. Mersincik Mahallesi

1994 yılında Çınarlı Mahallesi'nde ayrılan mahallenin kuzeyinde ve batısında Çınarlı Mahallesi, güneyinde ise yine Çınarlı Mahallesi vardır. Güney sınırı E-80 otoyoluyla sınırlanmıştır ve doğusunda İzmit merkez ilçesi yer alırken bu sınırı Çınarlıdere oluşturmaktadır. Bu duruma bakıldığında mahallenin adeta Çınarlı Mahallesi tarafından çevrelendiği görülmektedir.

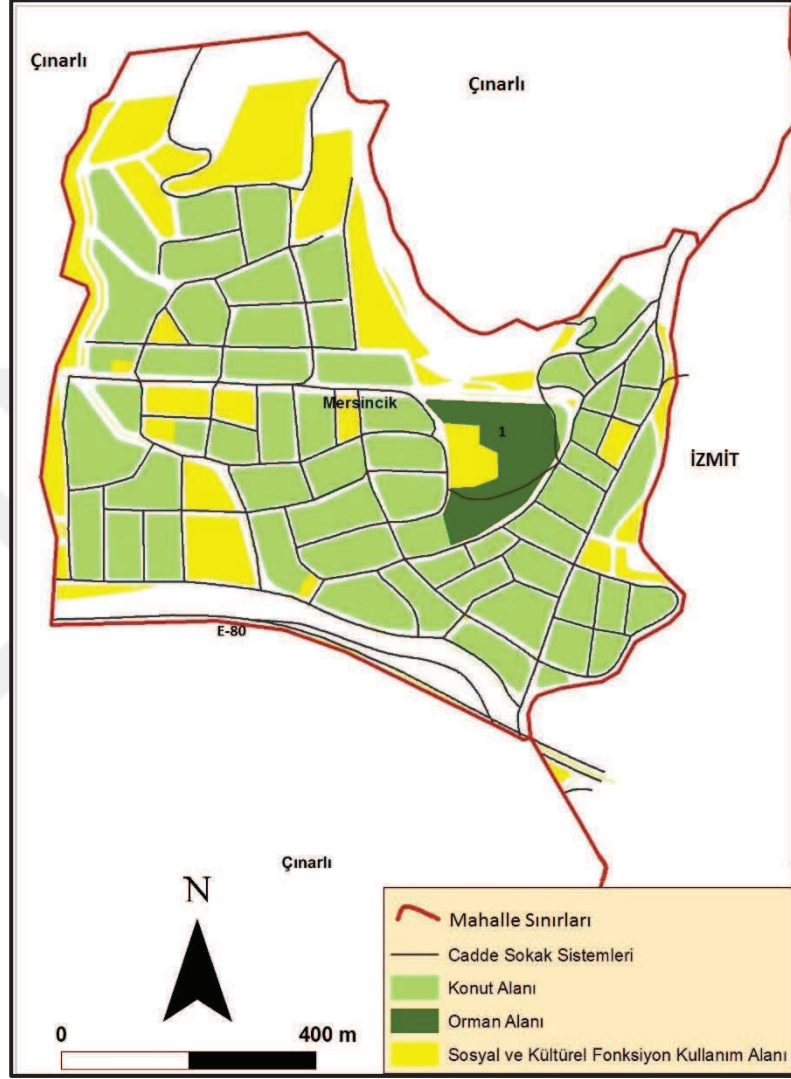
Mahallenin yüzölçümü 72 hektardır ve ilçenin en küçük mahallelerinden bir tanesidir. Mersincik Mahallesinin 2016 yılı ADNK sonuçlarına göre nüfusu 2.170'dir. Toplam nüfusun %2'sini oluşturur. Bayburt, Kars, Van, Sivas ve Muş başta olmak üzere birçok şehirden göç almış bir mahalledir. Nüfusunun az olması mahallenin küçük bir mahalle olmasının dışında yeni bir mahalle olması, ayrıca gelişecek ve yayılış gösterecek alanın olmaması sayılabilir. Doğusunda gelişmiş İzmit ilçesi ve kuzey ve batı sınırlarını oluşturan ve çevresini kapsayan nispeten daha gelişmiş olan Çınarlı Mahallesi münasebetiyle mahalle sınırlarını daha fazla genişletmemekte ve yayılış gösterememektedir.

Mahallede bulunan Mersincik Deresi Küplübayırı mevkiinde Sit Alanı Kocaeli Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü tarafından 2007 yılında I. Derece Arkeolojik Sit Alanı (Şekilde gösterilen (1)) olarak tescillenmiş ve koruma altına alınmıştır (ŞENEL; 2012: 391) (Şekil 37).

Mahallede görülen cadde-sokak sistemleri daha çok tam nizami olmayan grid sistem bir yol sistemi hâkimdir. Mahalle büyük ölçüde konut alanı, sosyal ve kültürel fonksiyon alanlarının kullanımına ayrılmış durumdadır (Şekil 37).

Mahallenin şehir içi ulaşımı konusunda bazı sıkıntıları bulunmakta; İzmit'e ulaşım daha kolay durumda ve daha sık araç geçiyorken Derince şehir merkezine ulaşım daha seyrek araçlarla sağlanması mahalle halkı için sorun teşkil eder niteliktedir (<http://www.mansetkocaeli.com:erişimtarihi17.05.2016>). Bunun yanı sıra ticarî ve sosyal canlılığın az olduğu bir mahalle olarak karşımıza çıkan Mersincik Mahallesi ile ilgili projeler de planlanmaktadır. Her mahalleye yapılması planlanan Mahalle Konağı bunlardan bir tanesidir. Bu projenin sosyal ve kültürel yaşama

büyük katkı sağlaması planlanmaktadır
(<http://www.derince.bel.tr>; erişim tarihi 17.05.2016).



Şekil 37: Mersincik Mahallesi Planı

Kaynak: KBB (Kocaeli Büyükşehir Belediyesi) CBS (Coğrafi Bilgi Sistemleri) Müdürlüğü'nde Alınan Verilerden Yararlanılarak Hazırlanmıştır.

4.4.8. Yavuz Sultan Mahallesi

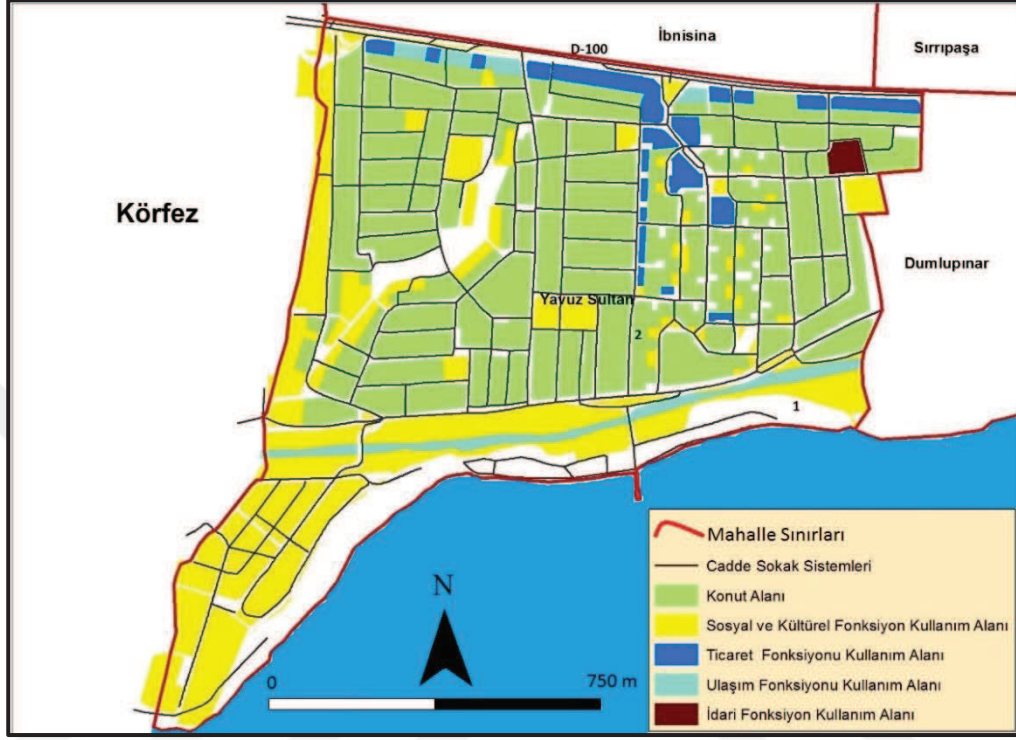
Mahalle adını Osmanlı İmparatorluğu'nun 9. padişahı olan Yavuz Sultan Selim'den almakta olup mahallenin güneyinde İzmit Körfezi, kuzeyinde İbn-i Sina Mahallesi, batısında Körfez ilçesi bu sınırı doğal sınır olan Kaşgaldere sınırı oluşturmuş, doğu sınırında ise, Dumlupınar Mahallesi, kuzeydoğusunda Sırrıpaşa

Mahallesi yer almaktadır. Mahalle içinden demiryolu ve kuzey sınırını ise, D-100 karayolu oluşturmaktadır. Mahallenin içinden geçen ve sınırı oluşturan Kaşgaldere bu mahalleden İzmit Körfezi'ne dökülmektedir.

Yüzölçümü 136 hektar olan mahallenin 2016 yılı ADNK sonuçlarına göre nüfusu 16.748'dir. Toplam nüfusun %12'sini oluşturmakla birlikte mahalle sakinlerinin çoğunluğu Kars, Gümüşhane ve Artvin'den göç etmişlerdir (<http://www.mansetkocaeli.comerişimtarihi17.05.2016>). Mahalle sınırları içerisinde birçok park, yürüyüş parkurları yer almakla birlikte Harikalar Sahili (Şekilde gösterilen (1)) de yine bu mahalle sınırları içinde yer almaktadır. Sahili rekreasyon faaliyetlerine ayrılan mahallede kıyı alanlarında yerleşme söz konusu değildir. Vapur iskelesi de yine bu kıyı da yer almaktadır. Mahalle sakin ve sessiz bir mahalle olup İGSAŞ, PETKİM, emniyet blokları, GÜBRETAS ve askerî lojmanlarını barındırmaktadır. Mahallede cadde-sokak sistemleri olarak grid planın öne çıktığını gözlemleyebiliriz. Kuzeyindeki D-100 karayolunu dik kesen caddeler bulunmaktadır. Bu karayolunu dik kesen Canan Caddesi (2) boyunca birçok ticarî iş sahası bulunmaktadır. D-100 karayolunun güney kısmında bu ticarî iş sahaları yoğunlaşmıştır (Şekil 38).

Mahallede Çarşamba günleri semt pazarı kurulmaktadır. Derince Hükümet Konağı da yine bu mahallede konuşlanmıştır. İnşaatı tamamlanarak hayata geçirilmiştir. Yarı olimpik yüzme havuzu projesinin tüm Kocaeli halkının ihtiyacını karşılaması beklenmektedir. İnşasına başlanan Piri Reis Kültür Merkezi ve Yelken Kafe Restaurant projesi devam etmektedir. Çeşitli etkinlik, kültür faaliyetlerine ev sahipliği yapması amaçlanan merkezin, Derince'ye artı değer katması beklenmektedir (<http://www.derince.bel.tr erişimtarihi17.05.2015>). Bunun yanında mahalle sınırları içerisinde Harikalar Sahili'ni de barındırmaktadır. 1999 depreminde en çok zarar gören yerler bugünkü Harikalar Sahili ve onun kuzeyi olmuştur (GÖNEY; Arazi Çalışması Notları, 2016). Nitekim daha sonrasında ıslah çalışmaları ile atıl olan arazi rekreasyon alanı olarak 2006 yılında faaliyete geçmiş ve aynı yıl Başbakanlık tarafından en iyi proje ödülünü almıştır. Çekim noktası olan sahil Derince halkı için önem arz etmekte ve yoğun olarak kullanılan alan olarak karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca Sahil Sosyal Projeler dâhilinde Yelken Kafe ve Piri

Reis Kültür Merkezi'nin çalışmaları da sürmektedir. Harikalar Sahili ile uyumlu olması beklenen bu proje Derince'ye artı değer kazandıracaktır.



Şekil 38: Yavuz Sultan Mahallesi Planı.

Kaynak: KBB (Kocaeli Büyükşehir Belediyesi) CBS (Coğrafi Bilgi Sistemleri) Müdürlüğü'nde Alınan Verilerden Yararlanılarak Hazırlanmıştır.

4.4.9. İbni Sina Mahallesi

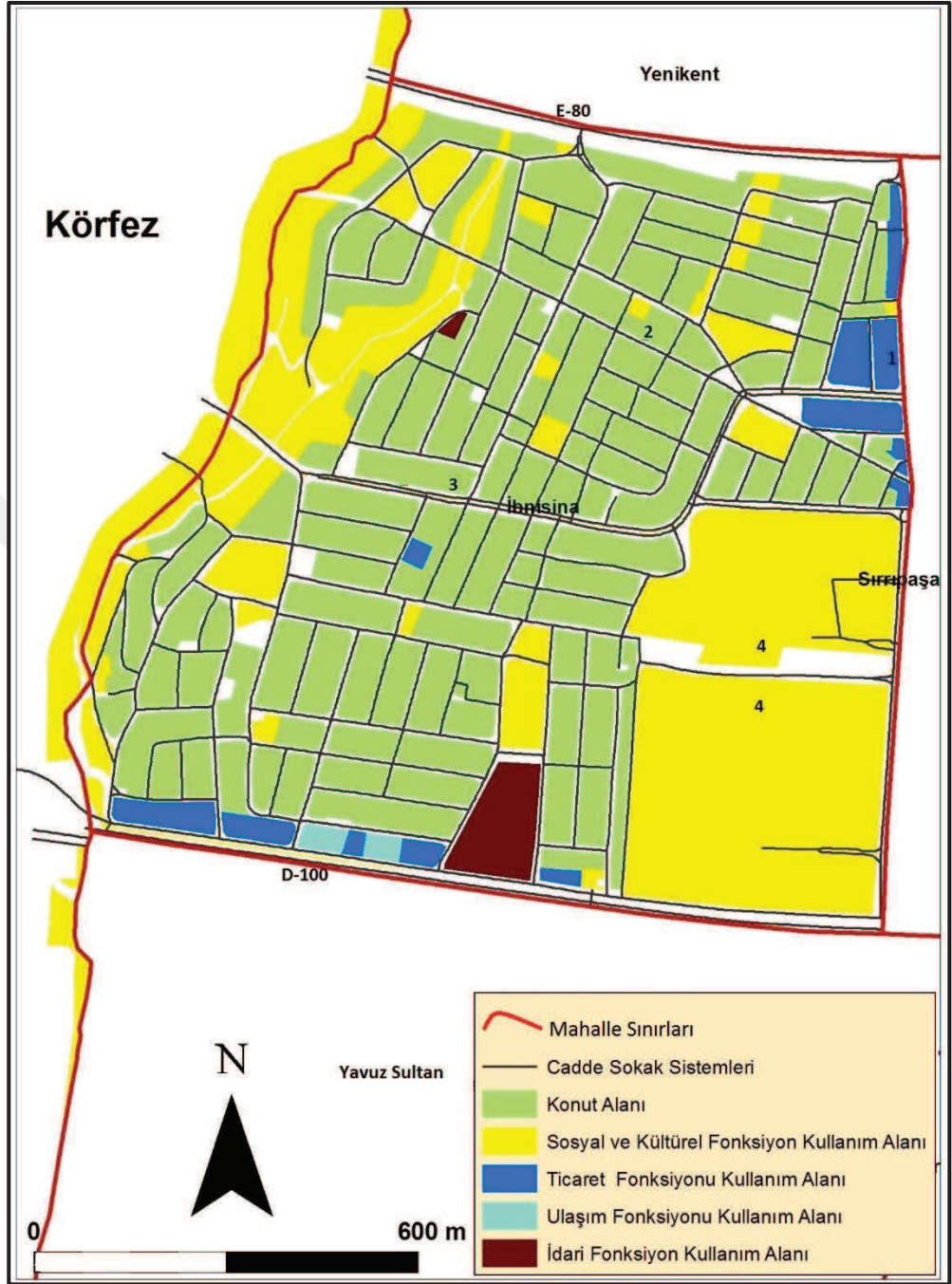
Mahalle 1998 yılında Sırrıpaşa Mahallesi'nden ayrılmıştır. Mahalle ismini büyük Türk bilgini felsefe, tıp, matematik, astronomi, fizik, kimya ve müzik gibi alanlarda söz sahibi olan İbn-i Sina'dan almıştır. Günümüzde Derince'nin merkez mahallelerinden olup kuzeyinde Yenikent Mahallesi, batısında Körfez ilçesi, doğusunda Sırrıpaşa Mahallesi, güneyinde ise Yavuz Sultan Mahallesi bulunmaktadır. Mahalle kuzey sınırında E-80 otoyolu, güneyinde D-100 karayolu ve batısında Körfez ilçesiyle sınırlanmış durumdadır. Bu durum mahallenin genişlenmesinin önündeki en büyük engeldir. Mahallede genel itibariyle grid plan görülmektedir. Mahallenin güneyinde bulunan D-100 karayolunun kuzeyinde ve Sırrıpaşa Mahallesi sınırında Çavdar Caddesi (Şekilde gösterilen (1)) üzerinde ticarî iş sahaları yoğunlaşmıştır. Ana arterlerden biri olan Nato Caddesi (2), diğer bir arter olan Piri Reis Caddesi'ne (3) paralel olarak yer almaktadır. Nato Caddesi genel

itibariyle İbn-i Sina, Sırrıpaşa, Çenedağ ve Çınarlı Mahalleleri'nde aynı ana arterleri oluşturmaktadır. Körfez sınırında rekreasyon alanları bulunmaktadır (Şekil 39).

Mahallenin yüzölçümü 135 hektar olmakla birlikte 2016 yılı ADNK sonuçlarına göre nüfusu 14.717'dir. Bu toplam nüfusun %11'ine tekâbül etmektedir. Mahallede oturanların çoğunluğunu Düzce-Yığılca, Gümüşhane, Trabzon ve Erzurum'dan göç edenler oluşturmakta olup genellikle memurların yaşadığı bir mahalledir. TÜPRAŞ, 2013 yılında yaptığı iyileştirme ve geliştirme çalışmaları kapsamında yaklaşık 10 bin işçi çalışmıştır ve bu işçilerden 3-4 bini İbn-i Sina Mahallesi'nde ikamet etmiştir. TÜPRAŞ'ın Fuel Oil Dönüşüm projesinin bitimiyle mahalleye göç başlamıştır. İş imkânlarının bulunması burada da nüfus için çekici gücü oluşturmuştur (<http://www.mansetkocaeli.com:erişimtarihi17.05.2016>).

Mahalle sınırları içerisinde Derince Eğitim ve Araştırma Hastahanesi (Şekil 39'da 4) bulunmaktadır. 43 bin 368 metrekarelik kullanım alanına sahip olan hastahane 1993 yılında hizmete açılmıştır. Ayrıca yakın zamanda kapatılan ve Kocaeli Büyükşehir Belediyesi'ne devredilen Derince Askerî Hastahanesi de bu mahallede bulunmaktaydı. Mahallede kapatılan Kocaeli Askerî Hastahanesi'nin yerine yapımı planlanan yeşil alanlarla birlikte yaşam merkezi gündemde olup henüz hayata geçirilmemiştir (<http://www.mansetkocaeli.com:erişimtarihi17.05.2017>). Derince Belediyesi, mahalle kültürünü yansıtmayı ve yaşatmayı amacıyla projelendirdiği 'Mahalle Konakları' kapsamında İbni Sina Mahallesi'ne yeni bir sosyal merkezin yapılmasını planlanmaktadır (<http://www.derinceekspres.org:erişimtarihi28.11.2017>).

Yeni bir mahalle olması hasebiyle mimarîsi daha modern olması dikkat çekici başka bir unsurunu oluşturur. Bunun yanı sıra Perşembe günü mahalleye ait pazar kurulurken, Pazartesi günü ise, mahallelerin ortak pazarı kurulmaktadır. Mahalledeki sorunların başında ise şehir içi ulaşım problemi gelmektedir.

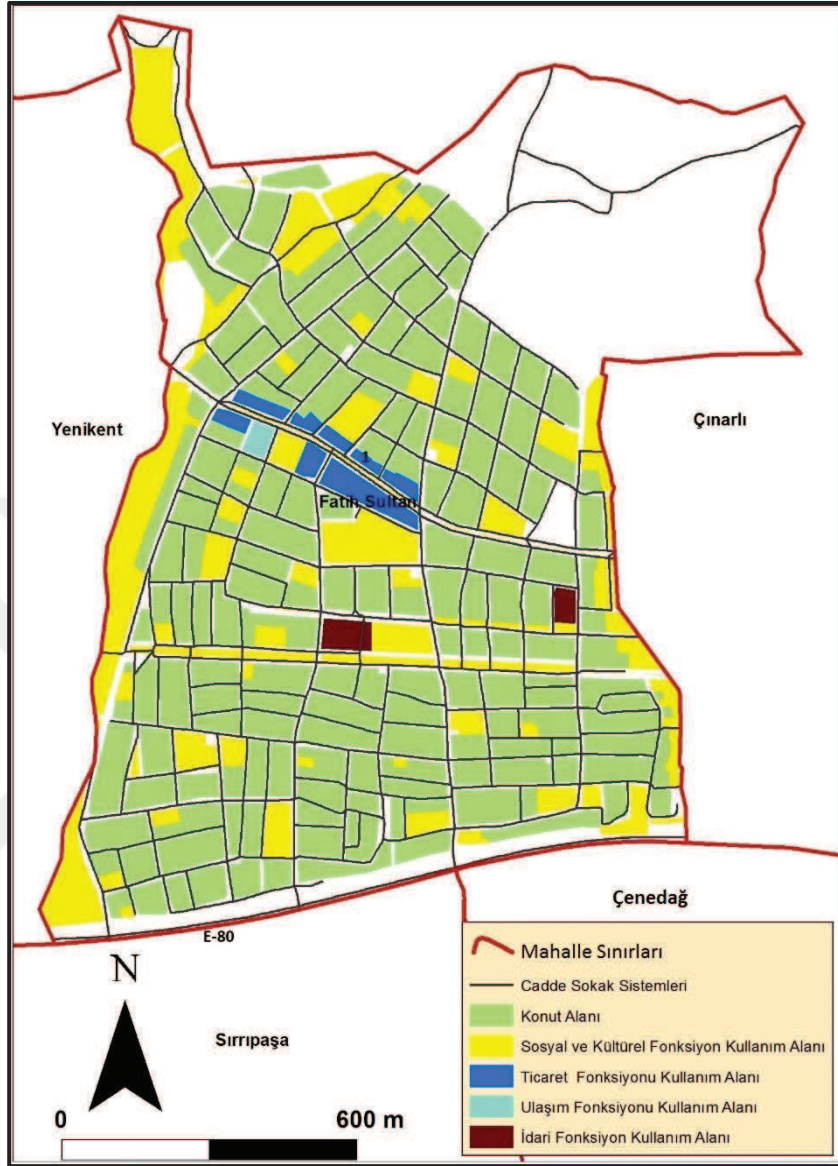


4.4.10. Fatih Sultan Mahallesi

Mahalle batıdan Yenikent Mahallesi, güneyden Sırrıpaşa Mahallesi, güneydoğudan Çenedağ Mahallesi, doğudan ve kuzeyden Çınarlı Mahallesi ile sınırlanmaktadır. Mahallenin güney sınırını E-80 otoyolu oluştururken doğu sınırını Cımbızdere doğal sınırı oluşturmuştur. Mahalle Derince'nin merkezî mahallelerinden biri olma özelliği taşır ve 2016 yılı ADNK sonuçlarına göre nüfusu 8.558'dir. Toplam ilçe nüfusun %6'sına karşılık gelmektedir. Mahalle sakinleri genellikle Yörüklerden oluşmakla birlikte Doğu Anadolu ve Karadeniz'den de göç almış bulunmaktadır. Mahalle yüzölçümü 178 hektardır.

Mahallenin cadde ve sokaklarının düzenleme çalışmaları devam etmekle birlikte yakın zamanda açılan halk pazarı mahalleye ticarî canlılık kazandırmıştır (<http://www.mansetkocaeli.comerişimtarihi17.05.2016>). Ayrıca mahalledeki Yörükler Mevkii'nde halk geleneklerinden kopmamış küçük çapta da olsa hayvancılık faaliyetlerini yürütmektedirler (GÖNEY; Arazi Çalışması Notları, 2016).

Fatih Sultan Mahallesi şehir içi ulaşımında bir takım sıkıntılar yaşamaktadır. Araçların çok sık geçmemesi bu problemin başında gelmektedir (<http://www.mansetkocaeli.com> erişimtarihi17.05.2016). Mahalle nispeten düzenli ve planlı olan cadde sokak sistemleri grid planı özelliği göstermektedir. Mahallenin ana caddesi olan Ertuğrul Gazi Caddesi (Şekilde gösterilen (1)) doğu-batı yönünde uzanmaktadır. Ticarî iş alanları da yine bu cadde yolu boyunca gelişme göstermiştir. Konut alanları, sosyal ve kültürel fonksiyon alanlarının yaygın olduğu görülmektedir (Şekil 40).



Şekil 40: Fatih Sultan Mahallesi Planı
Kaynak: KBB (Kocaeli Büyükşehir Belediyesi) CBS (Coğrafi Bilgi Sistemleri) Müdürlüğü'nde Alınan Verilerden Yararlanılarak Hazırlanmıştır.

4.4.11. Karagöllü Mahallesi

Derince'nin en kuzeyinde yer alan mahallenin güneyinde Çavuşlu Mahallesi, güneydoğusunda Tahtalı Mahallesi, kuzeyinde ve doğusunda Kandıra İlçesi, bulunmaktadır. Mahalle, yüzölçümü bakımından Derince'nin en büyük mahallesi konumunda olup yüzölçümü 430 hektardır. Şehir merkezine uzaklığı 48 km olan mahalle 2012 yılı büyükşehir belediyesi kanunundan önce köy statüsündeydi (<http://www.yerelnet.org.tr> erişimtarihi18.05.2016). Mahallenin 2016 yılı ADNK

verilerine göre nüfusu 556'dır. Toplam nüfusun çok az bir kısmı burada yaşamakta ve dışarıdan göç almamaktadır. Mahalle nüfusu Manav (yerleşik hayata geçen yörükler)'lerden oluşmaktadır. Mahalle idari bakımdan mahalle sayılsa da gerek sürdürülen yaşam tarzı gerekse uğraşılan faaliyetler itibariyle kırsal karakter gösterir. Mahallede PTT yer almamakta ve semt pazarları da kurulmamaktadır. Dağınık yerleşmenin hâkim olduğu mahallede, uğraşılan tarımsal ve hayvancılık faaliyetleri geçim kaynağı olup daha çok kendi ihtiyaçlarını karşılar niteliktedir.

Mahallenin ilçe merkeziyle olan ulaşımında bazı sorunlar yaşamaktadır. Mahallede yaşayan nüfusun az olması buraya yapılan sefer sayılarını da etkilemiş, çok tercih edilmediğinden de ek seferler kaldırılmıştır (Kocaeli Toplu Taşıma Şefliği, 2016).

4.4.12. Terziler Mahallesi

Mahalle yüzölçümü bakımında oldukça küçük bir sahayı kaplamakta olup yüzölçümü 68 hektardır. Mahallenin kuzeyinde Kandıra ilçesi, güneyinde Tahtalı Mahallesi, batısında Kandıra ilçesi, doğusunda İzmit ilçesi yer almaktadır.

Derince şehir merkezine 45 km uzaklıkta bulunan mahallenin 2016 yılı ADNK sonuçlarına göre nüfusu 88'dir. Mahalle nüfusu Manav'lardan oluşmaktadır. Oldukça az olan nüfusun temel geçim kaynağını tarımsal faaliyetler, ormancılık ve hayvancılık faaliyetleri oluşturmaktadır. Çevre mahallelere kıyasla nispeten toplu yerleşim özelliği göstermektedir (<http://www.yerelnet.org.tr> erişimtarihi19.05.2016).

Mahallenin genel sıkıntısı işsizlik ve gelir yetersizliği olup burada ulaşım konusunda da sıkıntılar bulunmaktadır. Statü bakımından mahalle olarak kayıtlara geçse de, yaşanan hayat ve sürdürülen faaliyetler açısından kırsal özellik göstermektedir.

4.4.13. Çavuşlu Mahallesi

Mahallenin kuzeyinde Karagöllü Mahallesi, güneyinde Kaşıkçı Mahallesi, güneydoğusunda Geredeli Mahallesi, doğusunda Tahtalı Mahallesi ve batısında Körfez ilçesi yer almakta olup mahallenin yüzölçümü 185 hektardır. Şehir merkezine uzaklığı 40 km kadardır. Mahallenin 2016 yılı ADNK sonuçlarına göre nüfusu ise 733'tir ve toplam nüfusun %1'ini oluşturmaktadır. Mahalle, köyden mahalle statüsüne geçen 7 yerleşme içinde nüfusu en fazla olanıdır.

Derince'nin köy statüsünden mahalle statüsüne geçen mahalleleri arasında en gelişmiş olanıdır. Mahallede aile sağlık merkezi ve ilkokul bulunurken 2012 yılında mahalle olan diğer yerleşmelerde bulunmamaktadır. 2001 yılından beri düzenlenen geleneksel hasat sonu festivali en önemli etkinlikleri sayılabilir. Bu etkinlikte çeşitli gösteriler ve yağlı güreş müsabakaları düzenlenmektedir (<http://www.yerelnet.org.tr/erişimtarihi19.05.2016>). Mahallenin nüfusu genellikle Manav'lardan oluşmaktadır. Dağınık yerleşme özelliği gösteren mahallenin nüfusu geçimini tarım (hububat) ve hayvancılık faaliyetleri ile sağlamaktadır Yerleşme büyükşehir kanunuyla birlikte mahalle statüsünde kayıtlara geçse de fonksiyonları itibariyle kırsal karakter göstermektedir.

İshakçılar Mevkii'nde yapımı tamamlanan Kültür Merkezi ve Bilgi Evleri ile de hizmet de mahalleye canlılık katarak insanlar için yeni istihdam alanı oluşturmaktadır. Bunun yanı sıra yine İshakçılar Mevkii'nde yapımı tamamlanan bir başka proje Spor Kompleksi ile çevre mahalleler için çeşitli spor faaliyetlerinin yapıldığı ve turnuvaların düzenlendiği önemli bir merkez olmuştur. İnşa edilen Er Meydanı ile geleneksel spor festivallerini kendine çekerek mahalleye bir başka canlılık kaynağı olacaktır.

Bahsi geçen Kocaeli Arazi Toplulaştırması ve Tarla İçi Geliştirme Hizmetleri Projesi kapsamında tarımsal faaliyetlerin ve etkili tarım teknikleri kullanılarak verimin artması beklenmektedir. Böylece mahallenin geçim sıkıntısı ve işsizlik gibi sorunlarına da çözüm olması beklenmektedir.

4.4.14. Tahtalı Mahallesi

Mahallenin kuzeyinde Terziler Mahallesi ve Kandıra ilçesi, kuzeybatısında Karagöllü Mahallesi, Çavuşlu Mahallesi, güneyinde Geredeli Mahallesi ve doğusunda İzmit ilçesi yer almaktadır. Yüzölçümü 276 hektar olan mahallenin Derince merkeze olan uzaklığı 35 km kadardır. Mahallede 2016 yılı ADNK sonuçları itibariyle 585 kişi yaşamakta olup bu nüfus genellikle mahalle sınırları içerisinde yer alan Tahtalı Göleti çevresinde toplanmıştır. Mahalle nüfusu Manav'lardan oluşmaktadır. Mahallede oturanların geçim kaynağını tarım (hububat) ve hayvancılık faaliyetleri oluşturmaktadır. Daha önceki mahallelerde değinilen Toplulaştırma kanunu burada da uygulanmaya başlamıştır. Ayrıca Tahtalı Göleti'nde Sazan balığı avı yapılmakta ancak etkisi yerel bazdadır. Spor amaçlı yapılan bu av türünde sazan balığı tutma yarışması düzenlenmektedir.

Mahalle sınırları içerisinde Davulcular Mevkii'nde bulunan Beşdivanlı Kocabaşoğlu Rıza Bey Konağı'nın yapım tarihi 19. yüzyılda yapıldığı bilinmektedir. Ayrıca bu konut Türk Konut mimarîsinin özelliklerini de yansıtmaktadır (ŞENEL; 2012: 350). Milli mücadele yıllarında karargâh olarak kullanılan konağın yakın zamanda restorasyon çalışmalarına başlanmıştır (ŞENEL; Arazi Çalışması Notları: 2016).

Mahallenin başlıca sorunlarını mahalle yollarından kaynaklanan ulaşım problemleri ve sel felaketleri oluşturmaktadır (<http://www.yerelnet.org.tr/erişimtarihi19.05.2016>). Ancak mahalleye yapılan şehir içi ulaşım faaliyetleri çok fazla tercih edilmemesi sebebiyle sefer sayılarında azalmaya gidilmiştir (Kocaeli Toplu Taşıma Şefliği, 2016).

Yerleşme idari bakımdan mahalle statüsünde sayılsa da, genel özellikleri itibariyle kırsal karakter göstermektedir.

4.4.15. Toylar Mahallesi

Mahallenin kuzeyinde Kaşıkçı Mahallesi, güneyinde Çınarlı Mahallesi, batısında Körfez ilçesi ve batısında İzmit ilçesi yer almaktadır. Mahallenin yüzölçümü 151 hektardır ve Derince merkeze uzaklığı 15 km'dir.

Mahallenin 2016 yılı ADNK verilerine göre sahip olduğu nüfus 201'dir ve bu nüfusun temel geçim kaynağını tarım (hububat), hayvancılık ve ormancılık faaliyetleri oluşturmaktadır. Genel itibariyle bir tepe üstünde kurulmuş olan yerleşme toplu yerleşim özelliği göstermektedir. Mahalle nüfusunun büyük kısmı Van'dan göç etmiştir. 1976 Çaldıran Depremi nedeniyle halk önce devlet eliyle Antalya'ya kamplara yerleştirilmiş daha sonra kendi imkânlarıyla buraya gelmişlerdir. 1985 yılında buraya taşınmışlardır.

Çıkarılan Topplulaşma Kanunu çerçevesinde projeye alınan bir diğer mahalle Toylar Mahallesi'dir.

Çıkarılan büyükşehir kanunuyla köy statüsünden mahalle statüsüne kavuşan yerleşme, şehrin merkezî alanındaki mahallelere en yakın olan mahalledir. Ancak yaşanan hayat tarzı ve sürdürülen faaliyetler itibariyle kırsal karakter göstermektedir.

4.4.16. Geredeli Mahallesi

Mahallenin kuzeyinde Tahtalı Mahallesi, batısında Çavuşlu Mahallesi, doğusunda İzmit ilçesi, güneyinde Kaşıkçı Mahallesi yer almaktadır. Mahallenin yüzölçümü 155 hektar olup Derinde merkeze uzaklığı 35 km kadardır.

Mahallenin 2016 yılı ADNK sonuçlarına göre nüfusu 452'dir. Bu nüfusun yaklaşık 3/4'ünü aktif nüfus oluşturmaktadır. Vadi yamacında kurulan yerleşme genel itibariyle dağınık özellik göstermektedir. Mahallede yaşayanların geçim kaynağını tarım ve hayvancılık faaliyetleri oluşturmaktadır. Topplulaştırma Kanunu'nun uygulanmaya başlandığı bir diğer mahalle de Geredeli Mahallesi'dir. Mahallenin başlıca sıkıntıları işsizlik, geçim sıkıntısı ve okulun olmaması

gelmektedir (<http://www.yerelnet.org.tr> erişimtarihi19.05.2016). Ancak uygulanan Toplulaştırma Kanunu'yla birlikte işsizlik sorununda da azalması beklenmektedir.

4.4.17. Kaşıkçı Mahallesi

Mahallenin kuzeyinde Geredeli Mahallesi, kuzey batısında Çavuşlu Mahallesi, batısında Körfez ilçesi, güneyinde Toylar Mahallesi ve doğusunda İzmit ilçesi yer almaktadır. Yüzölçümü 300 hektar olan mahallenin Derince merkeze olan uzaklığı 30 km'dir.

2016 yılı ADNK sonuçlarına göre nüfusu 381'dir. Bu nüfusun yaklaşık yarısı bağımlı nüfusu oluşturmaktadır. Mahalle nüfusu Manav'lardan oluşmaktadır. Vadi yamacında gelişme gösteren mahalle dağınık yerleşme özelliği göstermekte olup burada yaşayan insanların geçim kaynağını tarım (hububat) ve hayvancılık faaliyetleri oluşturmaktadır. İdarî bakımdan mahalle olarak kayıtlara geçse de sahip olunan hayat tarzı ve sürdürülen faaliyetler itibariyle kırsal karakter göstermektedir.

Ayrıca mahallede 2008 yılında tescil edilen kararla koruma altına alınan I. Derece Arkeolojik Sit Alanı bulunmaktadır. Asmaceşme Mevkii'nde bulunan bu alan, kaçak yapılan kazılar sonucunda ortaya çıkan tarihî mimarî yapılara ait temel ve duvar kalıntıları ile bu yapılara ait mimarî yapı eleman parçaları ve seramik parçalara rastlanılmıştır. Kaçak kazı çukurlarının güneybatısında ise, yol kenarında bulunan iyi korunmuş tuğla örgülü dikdörtgen formda ortaçağ döneminden kalma bir kuyu bulunmaktadır (<https://www.kulturportali.gov.tr>:erişimtarihi07.12.2017).

BEŞİNCİ BÖLÜM
5.DERİNCE ŞEHRİNİN
FONKSİYONEL ÖZELLİKLERİ

5.1. Şehirsal Fonksiyonlar

“Şehir küçük bir sahada, büyük nüfus kütlelerinin birlikte bulunduğu, geçimini temin ettiği yerleşmedir. Şehir resmî ve özel binaları, cadde ve sokakları, parkları vs. ile insan topluluklarının coğrafi peyzaj üzerinde hakkettikleri beşeri tesislerdir. Hemen belirtmek gerekir ki, bulunduğu muhit içinde şehirleri yalnız olarak ele almamak icap eder. Çünkü şehirler çevrelerinden tecrit edilmiş halde bulunan yerleşme noktaları değil; yakın çevreleri ve hinterlandları ile sıkı kültürel ve iktisâdî ilişkileri bulunan insan topluluklarının konsantrasyon sahalarıdır. Bu bakımdan denilebilir ki, bir şehrin büyüklüğü ve önemi; genellikle onun tesir sahasının, bilhassa iktisadî etki sahasının genişliği ve ehemmiyeti ile orantılıdır. Bazı şehirler ise, kültürel etki sahaslarının genişliği dolayısıyla önem kazanmakta ve geniş bir saha dâhilindeki insan topluluklarını kendine çekmektedir” (GÖNEY; 1984: 1).

Bir yerleşim yerinin şehir olarak adlandırılabilmesi birçok kritere bağlıdır. Çevresine göre durumu, özellikleri ve farklılıkları bunlar arasında sayılabilir. Nitekim şehir tanımı; şehrin çevresine karşı olan durumu (etki sahası), kendine has özellikleri neticesinde şekillendiğinden şehirler için dünyanın her tarafında kabul edilebilecek genel bir tanım yapmak mümkün olmayacaktır. *“Şehir coğrafyası, şehir sahaslarındaki bütün faaliyetlerle ilgilenmektedir. Bu faaliyetler topraktan faydalanma, ticaret ile sanayi gibi çeşitli meslek gruplarını içine almaktadır. Böylece şehir coğrafyasının ilgilendiği esas konu, coğrafyanın diğer bütün dallarında olduğu gibi, insandır ve insan ile insan faaliyetleri ve yeryüzü arasındaki ilişkileri incelemektedir. Şehir coğrafyası, bir taraftan şehir sahasları dâhilinde mevcut olan bu karşılıklı münasebetleri konu edinmekte, diğer taraftan şehir sahasları ile kırsal alanlar arasındaki iki taraflı hizmetleri araştırmaktadır” (GÖNEY; 1984: 1-4).*

“Şehir fonksiyonları esas itibariyle şehrin devamlılığını sürdürmesinde, gelişmesinde ve çevresiyle sürekli olarak iletişim halinde bulunmasında önemli bir yeri olan, şehirde ve çevresinde bulunan kaynakların doğru bir şekilde

kullanılmasını sağlayan, işlevler ve faaliyetler bütünü olup şehirlerin çevrelerine göre merkez olma özelliğini veren faktörlerden biridir” (BAYARTAN; 2002: 30, 31).

Şehir fonksiyonları, her şehir için kendine has bir özellik gösterir. Şehrin çevresiyle olan etkileşimi, çevresini ne kadar etkilediği ve çevresinden ne kadar etkilendiğine bağlı olarak bu fonksiyonlar çeşitlilik göstermektedir. Bu doğrultuda şekillenen şehir fonksiyonları hizmet sahalarını da belirlemiş olur.

“Birçok açıdan olduğu gibi fonksiyonel açıdan da çeşitlilik arz eden şehirler, bu durumları itibariyle çevreleriyle sürekli ilişki içerisindeyler. Dolayısıyla fonksiyonlar arttıkça şehirlerin etki sahası da artmaktadır. Ancak bu hizmetlerin çeşitliliği kadar fonksiyonların özelliği ve boyutları da önemlidir. Zira fonksiyonların şehrin çevresine nereye kadar etkili olduğu önemli bir husustur. Bir başka deyişle şehrin etki sahası büyük önem taşımaktadır” (BAYARTAN; 2003: 279).

Şehirlerin kuruluş yerlerine ve etki alanlarına göre şekillenmekle birlikte şehirseller fonksiyonlar şehirlerin yaşam kaynağını oluşturur. Bir şehrin fonksiyonları çeşitli olabilir ancak bunlar içinde bazen öne çıkan bir fonksiyonu o şehre has bir fonksiyonudur ve özel olarak nitelendirilir. Özel fonksiyon; sanayi, ticaret, turizm olabileceği gibi kültür, eğitim, eğlence de olabilir. Şehrin etki alanı da yine bu fonksiyonlara göre belirlenir. Aşağıda Derince'nin öne çıkan şehir fonksiyonları incelenecektir.

5.1.1. İdarî Fonksiyon

Tarih boyunca Anadolu'da kurulan birçok siyasî organizasyonlar, ülkeyi idarî olarak bazı kısımlara bölmüşlerdir. Bu idarî dağılımlar zaman akışına göre değişikliğe uğramakta ve bu durumun oluşmasında; siyasî olarak yaşanan değişiklikler, ülkenin saha kazanması ya da kaybetmesi, büyük nüfus hareketleri gibi faktörler etkili olmaktadır. Zamanla idarî açıdan etkili olan şehirler, bu yaşanan değişikliklere bağlı olarak önemini kaybetmiş ya da önemini artırmıştır (GÖNEY; 2017: 84-86).

Şehirlerin can damarını oluşturan fonksiyonlardan biri İdarî Fonksiyon'dur. Şehirlerde belediye hizmetleri şehrin yönetiminde oldukça önemlidir. Şehirde altyapı sistemlerini belediyeler sağlayarak şehre hizmet vermektedir.

Derince'nin de içinde bulunduğu bölge Osmanlı döneminde birçok kez farklı yerlere bağlanmış ve en sonunda müstakil mutasarrıflık haline dönüştürülmüştür.

Günümüzde Derince sınırları içerisinde bulunan; Alacalar, İshakçılar, Bıçakçılar, Çal, Çancılar, Çavuşlu, Hacıbrahimler, Hatipler, Hocaoğlu, Hayrettin, Demirciler, Süverler, Alikahyalar (Alikethüdalar), Fakılar, Kaşıkçı, Karakaşlı, Karakadılar, Kuşlu, Kayalar, Muratlar, Nezirler, Yağcılar köy ve divanları 1928 yılında Gebze Kazası'nın Taşköprü Nahiyesi'ne, diğer köylerin bir kısmı İzmit'e, bir kısmı ise Kandıra'ya bağlıydı (ŞENEL; Arazi Çalışması Notları, 2016).

Şehrin ilk nüvesi Çınarlı'da kurulmuş, 1904 de limanın faaliyete geçmesiyle Derince Çınarlı Köyü'ne bağlanmıştır. Daha sonra 1951'de bağımsız muhtarlık olmuş ve doğrudan İzmit'e bağlanmış, aldığı göçlerle gelişmiş ve büyüyerek 1960'da da kendine bağlı 4 mahallesi olmuştur. Aldığı göçler ve gelişen sanayisiyle beraber sınırlarını daha da genişleterek önceden bağlı olduğu Çınarlı'yı içine alarak büyümeye devam etmiştir. 1992 yılında Derince'nin bağımsız belediye teşkilatı kurulmasına ilişkin karar gazetede yayınlanmış 1994 yılında da belde belediyesi olmuş ve 1999 yılında ilçe statüsüne kavuşmuştur. 2004 yılında çıkan büyükşehir kanunuyla beraber il sınırlarını genişleterek büyükşehir olan Kocaeli'de 2008 yılında, 26824 sayılı Resmi Gazete 22.03.2008 tarihinde kabul edilen 5747 sayılı "Büyükşehir Belediyesi Sınırları içerisinde ilçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun"un çıkarılmasıyla ilçelerin idari sınırları değiştirilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr> erişimtarihi26.04.2016). Bu değişikliğe göre;

Kocaeli'de 5'i yeni olmak üzere 12 adet ilçe oluşturulmuştur. Bunlar; Karamürsel, Darıca, Dilovası, Gebze, Gölcük, Derince, Başiskele, İzmit, Çayırovca, Kandıra, Kartepe, Körfez'dir. Böylece Derince'de daha önce köy olan yerler bugün mahalle olarak kabul edilmiştir. Önceden 10 mahalleden oluşan Derince'ye bu kanunla beraber önceden köyü olan 7 yerleşme de eklenerek mahalle sayısı 17'ye

çıkmiştir. Bu Kanun gereği eklenen yeni mahalleleri Tahtalı, Toylar, Çavuşlu, Geredeli, Kaşıkçı, Karagöllü, Terziler Mahalleleridir. İlgili kanun öncesindeki mahalleleri ise, Sırrı Paşa, İbni Sina, Yenikent, Deniz, Dumlupınar, Çenedağ, Mersincik, Çınarlı, Yavuz Sultan ve Fatih Mahalleleridir. İdari ve resmi birçok kurum ve kuruluş bu merkez mahallelerde toplanmış durumdadır. Derince merkezde toplanan resmi kurumların birçoğunun kesiştiği görülmektedir (Şekil 41).





Şekil 41: Derince’de İdarî Binaların/Resmî Kurumların Dağılışı
Kaynak: KBB (Kocaeli Büyükşehir Belediyesi) CBS (Coğrafi Bilgi Sistemleri) Müdürlüğü’nden Alınan Verilerden Yararlanılarak Hazırlanmıştır.

5.2.1. Güvenlik Fonksiyonu

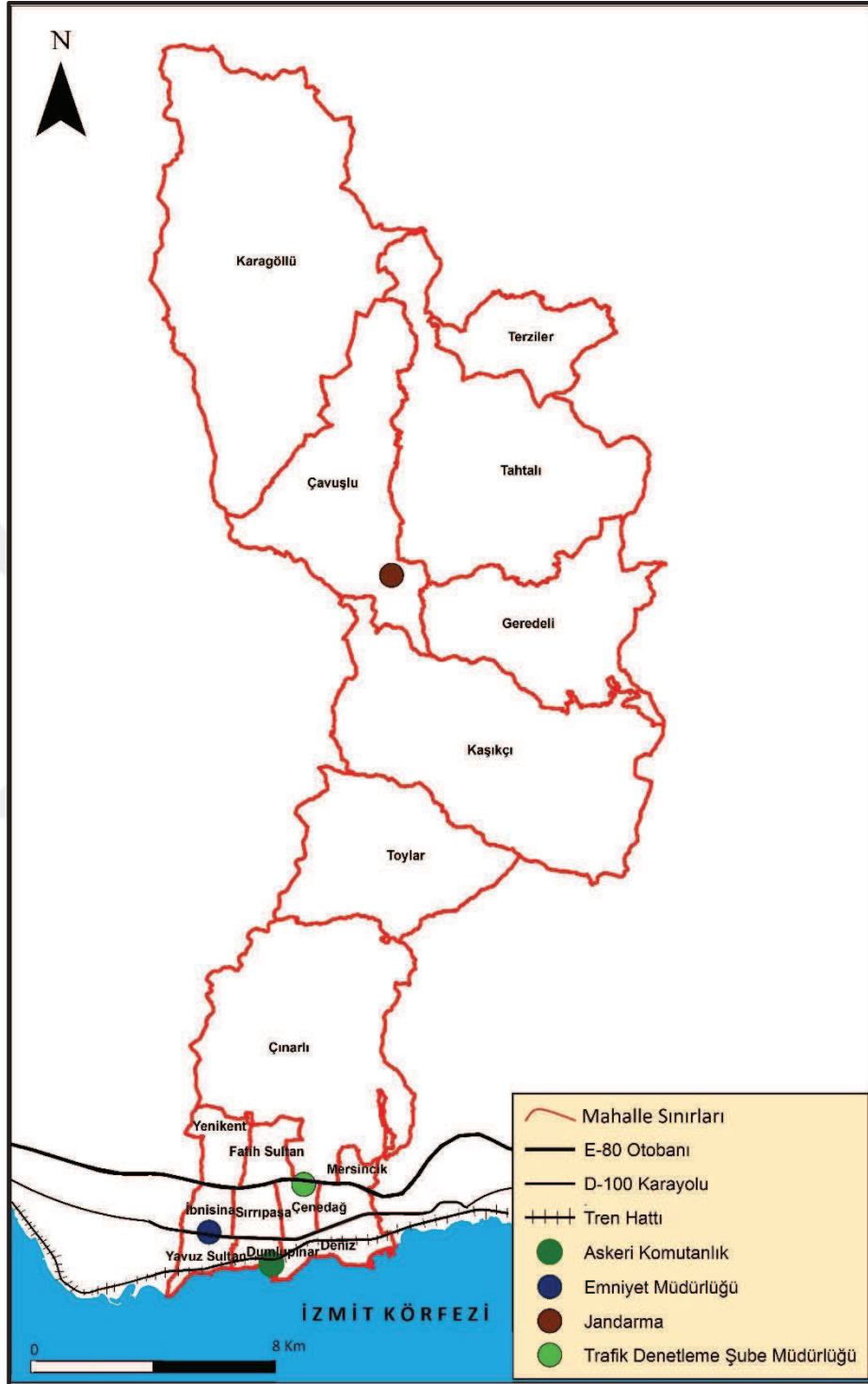
Derince, geçmişten günümüze stratejik konumunu hep korumuş ve bu bağlamda birçok açıdan da aranan bir merkezî üs görevini üstlenmiştir. Eski dönemlerde Derince'nin de içinde bulunduğu saha, tersanelerin yer aldığı bir konumda bulunmaktaydı. Nitekim Millî Mücadele döneminde de; Kocaeli Yarımadası stratejik önemi nedeniyle iç cephe olma özelliği taşımıştır. Bunun yanı sıra bu dönemde önemli olmasının nedenleri arasında ihtiyaç duyulacak askerî malzemenin üretildiği yerlere (İstanbul, İzmit) yakınlığı ve gerektiğinde bunları Anadolu'ya nakletmek için en kolay bölgelerden biri olması ve Kocaeli'nin İstanbul ile olan telgraf vasıtasıyla haberleşmesinin sağlandığı önemli bölgelerden biri olması ve ekonomik açıdan da gelişmiş olması sayılabilmektedir. Böylece hem Millî Mücadele hem de Millî Mücadele karşıtı tutumlar için bir merkez görevi görmüştür ve bu anlamda sürekli ele geçirilmek istenen bir yer olmuştur (SOFUOĞLU; 2006: 1-19).

I. Dünya Savaşı sonrasında başlayan işgal hareketleri itibariyle 1918'de İzmit'in işgaline başlayan itilaf devletleri öncelikle 17 parçalık filonun savaş gemilerinin büyük bölümünü Derince açıklarına demirlemişlerdir. Bunun temel sebeplerinin başında hiç kuşkusuz İstanbul'u daha rahat kontrol altına alabilmek için bu bölgenin stratejik öneminden faydalanmak ve Osmanlı ordularının silah ve cephanelerinin depolandığı bazı önemli merkezlerden biri olması geliyordu. Bunların yanı sıra burada bulunan limanın yani denizyolunun kontrol altına alınmasıyla karayolu, demiryoluna olan hâkimiyet artmış olmaktadır. İşgal altında bulunan bölgeden Anadolu'ya gitmek için kullanılacak olan hat da buradan geçecekti ve bu yolla milli mücadele fikrinin doğmasının önüne geçmekti. Nitekim ülkede Milli Mücadele ruhunun meyvesi olan Kuva-i Milliye Birlikleri'nin bir karargâhı da Derince'de kuruldu. Bunun yanı sıra Mustafa Kemal Atatürk de Derince üzerinden Anadolu'ya geçmiştir (ŞENEL; 2012: 101-144).

Derince sahip olduğu bu önemi günümüzde de korumaktadır ve Dumlupınar Mahallesi'nde İzmit Körfezi sınırında askerî bir bölge bulunmaktadır. Bu alanda Deniz Kuvvetleri Eğitim Komutanlığı yer almaktadır (Şekil 42).

Derince’de önceleri jandarma sıkça yerleşme içinde dolaşırken nüfus ve yerleşme sayısı arttıkça bu değişmiştir (GÖNEY; Arazi Çalışması Notları, 2016). Jandarma artık kuzeyinde bulunan mahallelerinden sorumlu olmaktadır ve bu mahalleler Toylar, Kaşıkçı, Tahtalı, Geredeli, Çavuşlu, Terziler ve Karagöllü Mahalleleri’dir. Jandarma Komutanlığı Çavuşlu Mahallesi İshakçılar Mevkii’ndeki yeni yerine taşınmış olup burada hizmet vermektedir (<http://www.derince.gov.tr> erişimtarihi22.05.2016).





Şekil 42: Derince’de Bulunan Askerî Fonksiyon Noktalarının Dağılışı
Kaynak: KBB (Kocaeli Büyükşehir Belediyesi) CBS (Coğrafi Bilgi Sistemleri) Müdürlüğünden Alınan Verilerden Yararlanılarak Hazırlanmıştır.

5.3. Ekonomik Fonksiyonlar

Ekonomik fonksiyonlar; insanların hayatlarını idame ettirebilmek, geçimlerini sağlamak için uğraştıkları iş kollarını tanımlamaktadır. Ekonomik fonksiyonlar bulunulan bölgenin imkânları ve çeşitlilikleri ölçüsünde şekillenir. Bu fonksiyonların dünyanın herhangi bir yerindeki şehirde veya kırsal alanda aynı olması söz konusu değildir. Her şehrin ekonomik fonksiyonları kendine has özelliklerine bağlı olarak değişiklik göstermektedir. Ekonomik faaliyetler sayesinde istihdam sağlanabilmekte ve işgücü verimli olarak kullanılabilir.

Çalışma sahamız yoğun sanayi faaliyetlerinin yapıldığı önemli merkezler arasında yer alan Kocaeli iline bağlıdır. Söz konusu faaliyetler zamanla İstanbul çevresine taşınan (desantralizasyon) sanayi bölgelerindedir. Mübadele göçleri ve daha sonra artan iş imkânları buraya göçü artırmıştır. Gelişen şehirleşmeye bağlı olarak şekillenen peyzaj da bundan nasibini almış ve yeni konut yapımı hız kazanmıştır. Bu sayede buradaki insanların inşaat sektöründe çalışma imkânları doğmuş ve önemli bir faaliyet halini almıştır.

5.3.1. Sanayi Fonksiyonu

Önceleri el tezgâhlarında yapılan sınırlı üretim, buharlı makinaların imalatta kullanılmasıyla sanayi devriminin önü açılmış ve yeni bir dönem başlamıştır. Bu yeni dönem; dokuma tezgâhlarından, insan gücünden makine gücüne geçişi sağlamış ve bu sayede seri üretim yapılabilir hale gelmiştir.

“Sanayi devrimiyle büyük bir değişime giren dünya, ekonomik olarak hızlı bir gelişme süreci yaşamıştır. Ekonominin ana kollarından olan sanayi ile birlikte özellikle doğada bulunan hammaddeler değerlendirilmeye ve şekillenmeye başlamış, sanayi yatırımları ve faaliyetleri artmış ve ortaya çıkan gelişmeler beraberinde zamanla mesafe kavramını ortadan kaldırmış ve küreselleşmeyi ortaya çıkarmıştır. Buna bağlı olarak dünyada hızla yayılan bir sanayi hamlesi görülmüştür” (DOĞAN; 2013: 211).

Sanayi faaliyetleri bir yerin, bir ülkenin gelişimi ve kalkınmasında önemli bir rol oynamaktadır. Bu ekonomik faaliyetin önem kazanması, sanayileşmenin küresel anlamda etkinliğinin artmasıyla doğru orantılıdır. Hammaddeyle doğrudan ilişkili olan bu faaliyet kolu gittikçe gelişmekte ve mekânsal olarak dağılışında ciddi artış yaşanmaktadır. Bu ekonomik faaliyet özellikle gelişmiş ülkelerde yaygınlık göstererek gelişmekte olan ülkelerde de birincil ekonomik faaliyet olması için çaba harcanmaktadır. Bunun yanı sıra gelişmiş ülkeler ucuz iş gücü ve hammaddeye yakınlık bağlamında geri kalmış ülkelerde fabrikalar kurarak üretim yapmakta ve bunları da ihraç etmektedir (GÜRBÜZ; Sanayi Coğrafyası Dersi Notları, 2010-2011).

Osmanlı Dönemi'nde Tanzimat sonrası hız kazanan sanayileşme faaliyetleriyle İstanbul ve özellikle yakın çevresinde yaygınlaşmıştır. İstanbul'un yanısıra Bursa, İzmit gibi yerlerde yaygınlık kazanmıştır. Bu yerlerin dışında İzmir, Konya, Kayseri'de de çeşitli fabrikalar kurulmuştur.

Sanayi devrimiyle birlikte gittikçe gelişen ve değişen imalat faaliyetleri belli merkezlerde toplanarak organize sanayi bölgelerini oluşturmuştur. Merkezi ve daha başka birçok üst düzey faaliyetleri büyük şehirlerde olan bu işletmelerin üretim yaptıkları yerler daha kenar alanlarda işgücü ve hammaddeye ulaşılabilirlik doğrultusunda dağılış göstermiştir. Bu açıdan çalışma sahamız buna örnek oluşturabilmektedir. Derince, konumu itibariyle organize sanayi bölgesinin önemli sanayi merkezlerini barındıran Kocaeli iline bağlıdır. İstanbul'da bulunan sanayi tesisleri şehir dışına kaydırılarak Kocaeli'ye doğru gelişme göstermiştir ve bunların bir durağını da Derince oluşturur. Buna da desantralizasyon denilmektedir. Bunun bir benzeri de İstanbul'daki sanayi alanlarının ve tesislerinin Çorlu'ya kaydırılmasında görülmektedir. Yapılan bu düzenlemeyle şehir içinde yoğun olarak yapılan sanayi faaliyetleri azaltılarak, büyük şehirlerdeki arazi fiyatlarının fazla olması sebebiyle arazi fiyatlarının daha uygun olduğu sahalara doğru gelişme göstermiş ve bunun yanında da şehrin nefes alması sağlanarak ve sanayi faaliyetlerinin yaratacağı olumsuz etkiler uzaklaştırılmaya çalışılmıştır. Uygulanan Sanayi Planları sayesinde şehir merkezindeki yığılma azaltılmaya çalışılmıştır.

Büyük şehir merkezinden şehir dışı çehrelerine yapılan bu kaydırmalar bazı teorilere dayandırılabilir. İlk defa 1960'lı yıllarda Hoover ve Vernon tarafından ortaya atılan "Kuluçka Hipotezi" olarak adlandırılan teoride, küçük işletmelerin kuruluş yeri açısından şehir merkezlerini seçmelerinin onlara büyük avantaj sağladığı ortaya atılmıştır. Buralarda kurulan bu işletmeler, birçok açıdan avantaj sağlamaktadır (LEONE&STRUYK; 1974: 1). Sanayilerin ihtiyacı olan güçlü pazar ve ekonominin canlı olduğu yerlere kurulan nispeten küçük ölçekli işletmeler bir süre burada bu sayılan büyük şehir avantajlarıyla beslenerek gelişir. Geliştikten ve genişleme ihtiyacıyla beraber de şehrin dışına daha az nüfuslu alanlara kaymaktadır (DAVELAAR&NĪJKAMP; 1988: 55). Bu küçük işletmeler yeterli derecede geliştiğinde şehir merkezinde yer alma gereksinimleri de buna oranla azalmaktadır. Büyüyen firmalar geliştikçe ve güçlendikçe önceleri satın aldıkları hizmetleri üretmeye başlamaları gerektiğinin farkına varmakta ve kendi içlerinde ekonomik hale gelmeye çalışmaktadırlar. Bunun yanı sıra firmalar büyüdükçe ve genişledikçe merkezden uzaklaşırlar (LEONE&STRUYK; 1974: 4). Şehir merkezinde artacak maliyetler ve karşılaşılabilecek çeşitli sorunlar (imar durumu, arazi fiyatları vb.) nedeniyle maliyetin daha düşük olduğu şehir dışına, çevresine yerleşmektedirler.

Sanayi faaliyetlerinin dağılımını etkileyen faktörlerin başında öncelikle hammadde, iş gücü, ulaşım fonksiyonları, enerji ihtiyacı (kolay ve ucuz karşılanabiliyor olması), sermaye, devlet teşviki ve pazara olan yakınlık gelmektedir. Dağılışı doğrudan etkileyen bu unsurlar sanayiye nerede ve ne şekilde hizmet vereceğine göre şekillendirir.

Gebze-Dilovası arasında olan saha ve çevresinde sanayi faaliyetlerinin hızla artması ve çevresinde organize sanayi bölgelerinin de hızla gelişmesinde başlıca faktör İstanbul, Anadolu ve Avrupa pazarlarına açılan ulaşım ağlarına sahip olmasıdır. Bununla birlikte artan nüfusun (göç, yüksek doğum oranıyla) olması sebebiyle ucuz işgücü imkânı da sağlamaktadır. Devlet teşviki, sermaye, morfoloji (düz alanların geniş yer kaplaması), su kaynakları ve iklim şartları da bunda etkili olmuştur. Derince'nin de yer aldığı bu sanayi kuşağı konurbasyon olarak anılmaktadır (TEZKIZAN; 2009, 38-44).

Türkiye’de asıl sanayileşme hareketleri 1950’li yıllarda başlamış ve 1960 yılından sonra da hız kazanmaya başlamıştır. Gelişen ulaşım fonksiyonları da buna büyük oranda katkı sağlamıştır. Cumhuriyet’in ilanından sonra teşvik kanunları ve hazırlanan kalkınma planları, sanayinin gelişmesini destekleyerek yol göstermiştir.

Ulaşım faaliyetleriyle sanayinin gelişmesi birbirini yakından etkilemektedir. Bu iki ana unsur birbirine bağlı olarak gelişir ve değişir. Sanayinin kurulacağı yeri seçerken ulaşım imkân verecek, hatta birçok alternatif ulaşımın da rahatça yapılabileceği yerler seçilmekte ve buna dikkat edilmektedir. Nitekim çalışma sahamızda da ulaşım sistemlerinin son derece gelişmiş olduğunu görmekteyiz. Hiç kuşkusuz sanayi tesislerinin büyük bir kısmının Marmara Bölgesi’nde toplanmasında bu unsurun etkisi büyüktür.

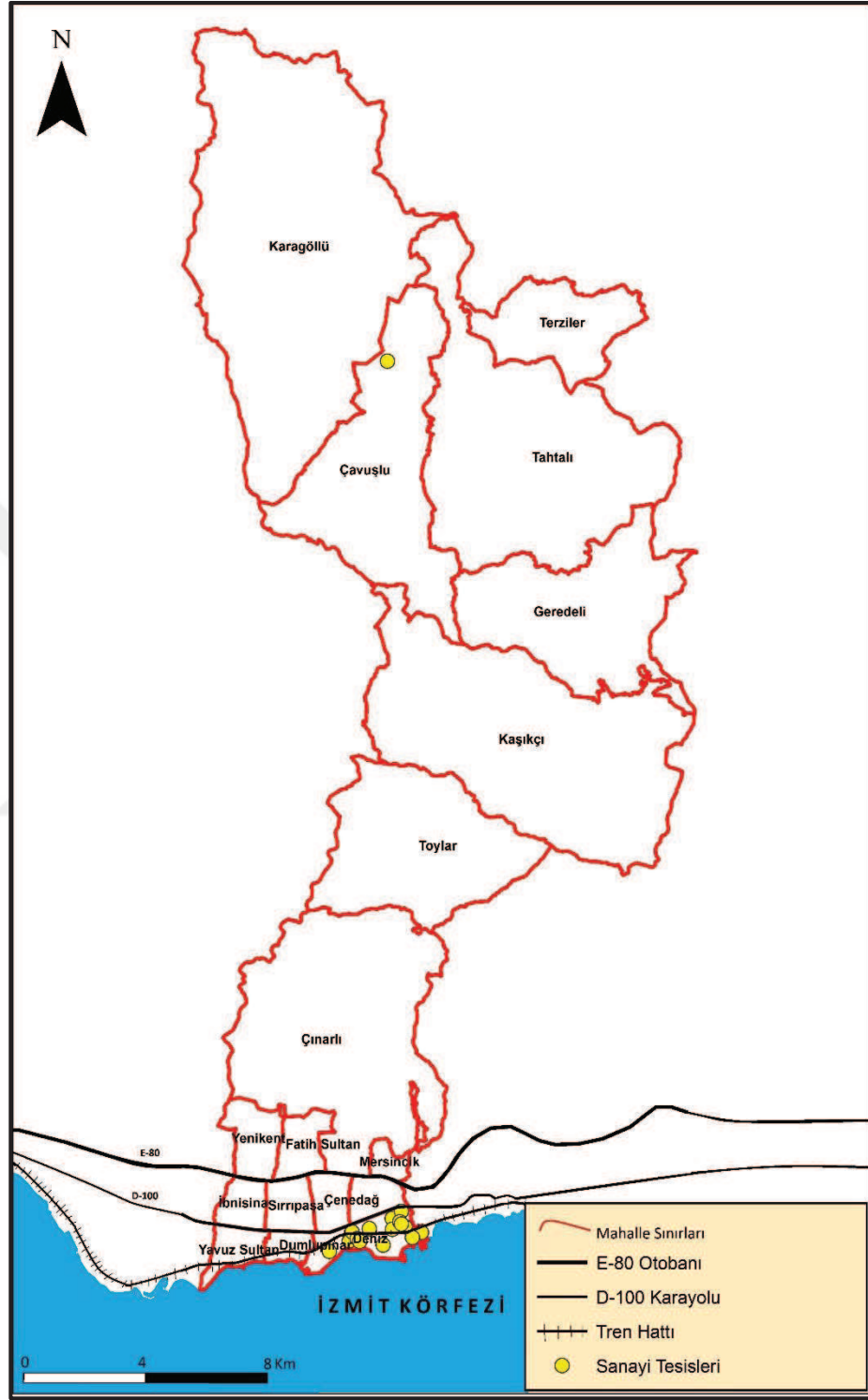
Derince’de limanın varlığı da sanayileşme sürecine büyük katkı sağlamıştır. Limanın faaliyete geçmesiyle beraber hinterlandı da günden güne gelişen şehirde, sanayi faaliyetleri birçok insana iş imkânı sunmuştur. Bu iş gücü ihtiyacı şehirde nüfus çekim gücünü de ortaya çıkarmıştır. Nitekim bu durum Osmanlı Devleti zamanında da görülmüştür. Osmanlı Devleti’nin son zamanlarında yapımına başlanan demiryolları, Türkiye Cumhuriyeti’nin kurulmasıyla da hız kazanmıştır. Demiryollarının yapımının hızlanmasıyla beraber, demiryolu hatlarının inşasında kullanılan ahşap travers ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu ihtiyacın karşılanması için Türkiye’nin ilk travers fabrikası Derince’de kurulmuştur (Fotoğraf 15). Derince Travers Fabrikası’nın burada kurulmasında hiç şüphesiz bölgenin ormanlarının zengin olmasının da payı vardır. 1931 yılında hizmete açılan fabrikaya birçok işçi gelmiş ve burada istihdam edilmiştir (ŞENEL; 2012: 149-156).



Fotoğraf 15: Travers Fabrikası, 1935.
Kaynak: Şenel Arşivi, 2016.

Derince’de alçak kıyı şeridi boyunca birçok sanayi tesisi uzanmaktadır. Limanın burada kurulmasının başlıca sebebi de kıyıda deniz derinliğinin büyük gemilerin yanaşmasına imkân vermesidir. Şehirde sanayi tesisleri kıyıda, şehrin doğusunda Deniz Mahallesi’nde toplanmıştır (Şekil 43). Limanın hemen yanında kurulan sanayi tesisleri için yük, tahliye ve yükleme konusunda kolaylık sağlaması amacıyla bu civarda kurulması uygun bulunmuştur. Bu kuruluşlar Petrol Ofisi, Türkkablo, Koruma Tarım, Uzer Makine, Shell, Körfez Kimya, Varilsan, Tavas Yem fabrikalarıdır. Ayrıca Çavuşlu köyünde faaliyete geçen Yiğit İnşaat Hayvancılık sanayi tesisi de kümes hayvanlarının yetiştiriciliği ve üretimi yapılmaktadır. Kocaeli Sanayi Odası’nda çalışanın en az 10 olması ve üretim yapıyor olma şartıyla kayıtlı olan 27 tesis bulunmaktadır (Kocaeli Sanayi Odası, 2016). Bu sanayi tesisleri kimya, metal, petrol, tekstil gibi sanayi kollarında dağılmış durumdadır.

Şehir çeşitli sanayi faaliyetleri için önemli bir üs görevi de görmektedir. Üretilen malların transit taşımacılığına uygun olan bölge bu imkânı sağlamıştır. Birçok siloların da yer aldığı limanda buradan gelen-giden ve dağıtım yapılacak olan ürünler için depolama alanı olarak da kullanılmaya başlanmıştır.



Şekil 43: Derince’de Sanayi Tesislerinin Dağılışı.

Kaynak: KBB (Kocaeli Büyükşehir Belediyesi) CBS (Coğrafi Bilgi Sistemleri) Müdürlüğü’nden Alınan Verilerden Yararlanılarak Hazırlanmıştır.

5.3.2. Ulaşım Fonksiyonu

Şehirlerin gelişmesiyle ve artan nüfusla birlikte ulaşım olanaklarına olan ihtiyaç gittikçe artma eğilimi göstermektedir. Bu artan ihtiyaca karşılık vermek için çeşitli ulaşım ağları etkin hale gelmekte ve bunlar da günden güne gelişmektedir.

Çalışma sahamız bulunduğu konum itibariyle tarihte de önemli ulaşım ağlarının merkezlerinden olmuştur. Nitekim seyyahların notlarından da anlaşılacağı üzere padişahların sefere (özellikle doğu seferlerine) giderken kullandıkları yol güzergâhı yine buradan geçmiştir (Bknz; Derince Tarihi (Osmanlı Dönemi) Bölümü). Geçmişte İpek Yolu'nun bir kolu olarak anılan bu yol kuzey körfez kıyısı boyunca devam eder. Çin'den gelen mallar Trabzon limanları kullanılarak, Gümüşhane, Kastamonu, Adapazarı, İzmit, İstanbul, Edirne üzerinden Avrupa'ya ulaşırdı (<http://yigm.kulturturizm.gov.tr/erişimtarihi28.09.2017>). Güzergâhın geçmiş ticaretteki ve ulaşımındaki rolü bugün de devam etmekte ve yine ulaşım ağı bakımından kilit noktası oluşturmaktadır. Bu, şehrin fonksiyonu açısından oldukça öne çıkmaktadır.

Saha, sanayi tesislerini barındırması nedeniyle burada çalışacak işçi ihtiyacı duymakta ve bölgede yer alan ulaşım sistemleri de buna yarar sağlamaktadır. Çalışma günleri içinde ticaret ve sanayi tesislerindeki insanlar; ikametleri ile iş yerleri arasında gününbirlik olarak gidip gelmektedirler. İnsanların çalıştığı iş yeri ile evi arasında adeta bir salınım hareketine benzeyen Pendel (Pandül) olarak anılan bu sistemin yapılabilmesi de gelişmiş ulaşım ağı sayesinde yapılabilmekte ve kolaylık kazanmaktadır (GÖNEY; 2004, 54).

5.3.2.1. Karayolu Ulaşımı

Ulaşım ağlarının varlığı şehrin kurulup, gelişmesi, yayılması ve etki sahasının genişlemesi için son derece önemlidir. Bu ağlardan birini de karayolu ulaşımı oluşturmaktadır.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında, gelişen ve değişen teknikler ve makineleşmenin artması neticesinde, köyleri şehirlere, şehirleri de birbirlerine bağlayan bir karayolu ağı sisteminin kurulması söz konusudur (PAMUK; 2016: 230).

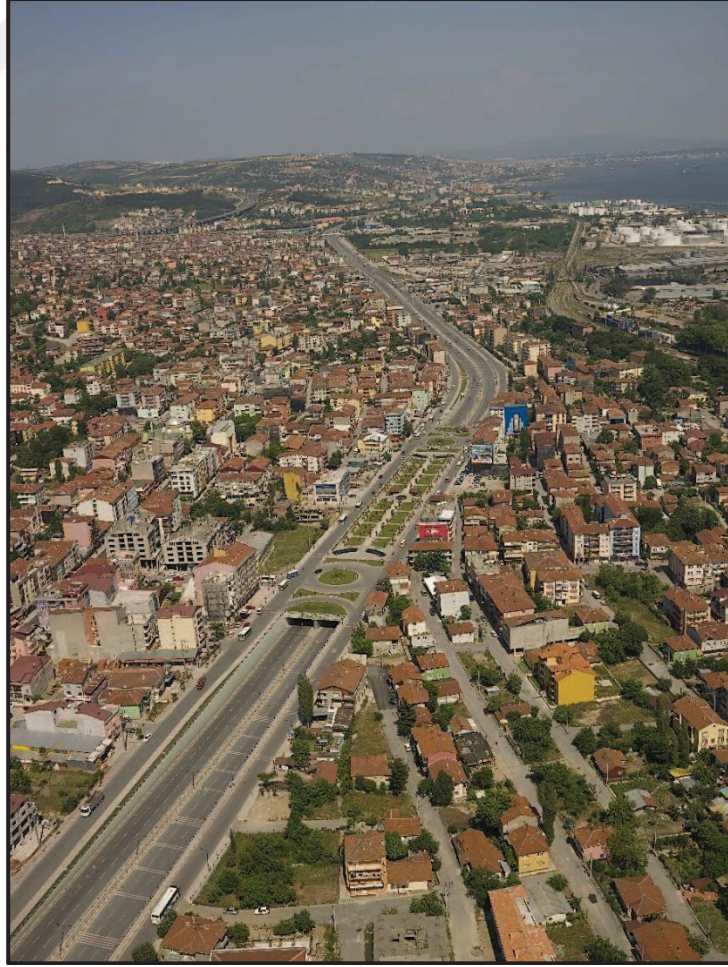
Sanayi bölgelerinde kolay erişim maliyetleri sanayi tesisi kurulmasını doğrudan etkileyen önemli hususlardan birisi olması nedeniyle tesislerin otoyol ya da hız yolları üzerinde veya yakın mesafelerde yerleşimi tercih edilir. Ağır yük taşıyan ve uzun taşıt araçlarının manevra ve hareketine uygun yol ve kavşakların yanında tesisler kurulur (KILIÇARSLAN; 2012: 75). Nitekim sanayi şehri sayılabilecek çalışma sahamızda görülen bu özellik şehirde karayolu ulaşımının önemli kısmını oluşturmaktadır.

Daha önce de bahsedilen geçmişte önemli bir ticaret yolu olan İpek Yolu'nun kuzey kolunu oluşturan güzergâh Çin'den Orta Asya'yı takip ederek Trabzon limanından alınan malların Gümüşhane, Erzurum, Sivas, Tokat, Amasya, Kastamonu, Adapazarı, İzmit, İstanbul, Edirne üzerinden Avrupa'ya ulaşmasını sağlıyordu. Bu ticarî yol güzergâhı tarihin hemen her döneminde Asya ile Avrupa arasında bir köprü görevi görmüştür. Günümüze gelindiğinde de inşa edilen yeni yollar ve güzergâhlar bu yolu takip etmiştir. Temel olarak alınan bu güzergâh bugün de işlevselliğini korumaktadır.

Derince'nin önemli sembollerinden biri ve günümüzde yıkılmış olan "Derince Yeraltı Geçidi"ydi. Gelişen ulaşım faaliyetleri ve İstanbul-İzmit karayolunda, artan kullanımdan kaynaklanan yoğunluk nedeniyle trafik kazaları yaşanmaya başlamış ve bunu önlemek için bir yeraltı geçidinin yapılması uygun görülmüştür. Yapımı 1967 yılında tamamlanan geçit farklı bir görsel özellik gösteriyordu. Çoğu Derince kartpostalında bu geçitin fotoğrafı yer alıyordu (Fotoğraf 16). Ulaşım ağlarının yenilenmesi ve gelişmesi nedeniyle, 2006 yılında Derince Tüneli ile 2013 yılında açılan 44 Evler Tüneli trafiğe açıldı. Bu tünellerin açılmasıyla birlikte transit ulaşım sağlanarak şehir içi trafiği birbirinden ayrılmasına çalışılmıştır (Fotoğraf 17-18).



Fotoğraf 16: Yeraltı Geçiti (1980'ler)
Kaynak: Şenel Arşivi, 2016.



Fotoğraf 17: Derince Tüneli.
Kaynak: Şenel Arşivi, 2016.



Fotoğraf 18: 44 Evler Tüneli.

Kaynak: <http://www.derinceekspres.org> erişim tarihi 04.12.2016.

Çalışma sahamızda bulunan, Kapıkule sınır kapısından başlayan ve Gürbulak sınır kapısıyla biten eski adı E-5 olan bugünkü D-100 otoyolunun yapımına 1950’de başlanmıştır. Bu önemli güzergâh şehrin güney kesiminden geçerek doğuya doğru devam eder. Bu otoyol ilk yapıldığı sıralarda Ankara şosesi diye anılmaktadır. Bu ana otoyola birçok tali yol bağlanmaktadır. Bununla birlikte şehirden geçen bir başka ana karayolu güzergâhı E-80 otoyoludur. Bu iki ana arter şehri adeta üçe bölmüş gibidir. Şehrin ortasından geçen bu yol Avrupa E-yollarının bir uzantısıdır. Doğubatı uzantılı olan yol batıda Lizdon’dan başlayarak Gürbulak sınır kapısında sona erer. Şehirde bu ana yollara ek olarak yan ve tali yollar da mevcuttur. Bu güzergâhlar oldukça yoğun olarak kullanılmaktadır. Bu önemli güzergâhlar şehrin ulaşım beslenerek artan önemine vurgu yapmaktadır.



Şekil 44: Otoyol Trafik Haritası, 2014
Kaynak: www.kem.gov.tr (erisim tarihi: 23.03.2016)



Şekil 45: Türkiye Karayolları 1. Bölge Haritası
Kaynak: www.ķem.gov.tr (erişim tarihi: 23.03.2016)

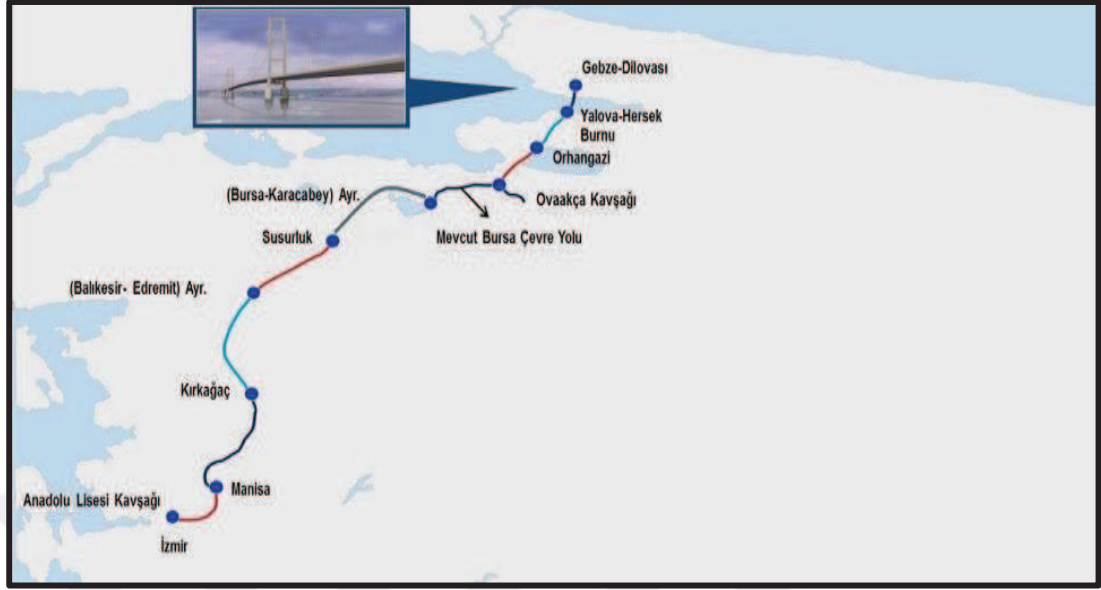
Özellikle İstanbul-İzmit-Ankara ulaşımında son derece önem arz eden bu otoyolların çok yoğun olarak kullanıldığını söylemek yerinde olacaktır. Nitekim birçok otobüs firması tarafından da yoğun olarak kullanılmaktadır. Örneğin; Anadolu'dan hareket ederek İstanbul'a ve Avrupa'ya karayolu ulaşımını tercih edecek araç mutlaka bu güzergâhını kullanmak zorundadır.

Derince Tren İstasyonu'nun bulunduğu mevkiinde şehrin gelişmeye başladığı sıralarda oldukça önem arz eden İstasyon Caddesi günümüzde bu etkisini kaybetmiş durumdadır. Bunun en temel sebebi ise D-100 karayolunun faal olarak kullanılmaya başlanması ve buna ek olarak da E-80 otoyolunun şehrin içinden geçiyor olmasıdır. D-100 karayolu şehrin ana caddesi gibi kullanılmakta olup bu yol üzerinde alt geçitler yer almaktadır.

Derince Limanı ile doğrudan bağlantısı olan yollar kesintisiz ulaşımın güzel bir örneğidir. Böylece limana gelen mallar entegre olarak bu ulaşım akslarını kullanarak taşınmaktadır. Kıyıdaki bataklık alanların doldurulmasıyla elde edilen bu yollar günümüzde de işlevini sürdürmektedir.

Ayrıca şuan yapımı biten ve faaliyete geçen Osman Gazi Köprüsü bölge için önem arz etmektedir. Gebze-İzmir Otoyolu Projesi kapsamında yapılan köprü dünyanın en uzun açıklıklı asma köprüsü olmuştur (Şekil 46). 3 km uzunluğunda olan köprü 6 dakikada geçilmektedir. İzmit Dilovası Dil Burnu ile Altınova Hersek Burnu arasında 2013 yılında yapımına başlanan köprünün, 2016 yılında yapımı tamamlanmış ve bu sayede köprü İstanbul-İzmir arası mesafeyi 3,5-4 saate kadar indirmiştir. Nitekim bu otoyol Derince'nin içinde bulunduğu bölge için de büyük kolaylık sağlamıştır. Güneye gitmek için körfezi dolaşmak yerine bu otoyol kullanılarak katedilen mesafe daha da kısalmıştır. Böylece hem enerji hem de zamandan tasarruf edilmektedir.

Bu ulaşım güzergâhıyla birlikte İzmit trafiğinin nispeten azalmış olması ve buna bağlı olarak da trafik kazalarında azalma yaşanmıştır. Türkiye'nin iki gelişmiş bölgesi olan Marmara ve Ege arasında inşa edilen bu köprü karayolu, demiryolu ve denizyoluna entegre olarak yapılmıştır.



Şekil 46: Gebze-İzmir Otoyolu Projesi
Kaynak: www.geogis.com.tr (erişimtarihi29.03.2016)

Son zamanlarda yürütülen bir çalışma olan Cımbızderesi'nde ıslah çalışmaları ve buna bağlı olarak yapımı tamamlanan ilk viyadük ile Cımbızdere'nin ikiye böldüğü Çenedağ Mahallesi birleştirilmiştir. Yapımı tamamlanan Harmantarla-Esentepe ikinci viyadüğü ile Derince'nin Çınarlı Mahallesi'ni Esentepe'ye, Esentepe'yi Harmantarla'ya, Harmantarla'yı Yenikent'e, İbn-i Sina Mahallesi'ni 60 Evler'e ve Kirazlıyalı'ya (Körfez'e) kadar bağlayan bir güzergâh ve bu yol sayesinde kesintisiz ulaşım sağlanmıştır (<http://www.milliyet.com.tr>; erişimtarihi29.11.2017). Bu alternatif yol sayesinde şehrin içinde ve çevresiyle olan bağlantısı daha da kuvvetlenmektedir.

2017 yılında Umuttepe'ye giden alternatif bir yol oluşturuldu. Trafiğin ve kolay ulaşımı hedefleyen yeni yol yapımı Derince'den başlayıp Kuruçeşme ve Arızlı üzerinden Umuttepe'ye ulaşıyor. Kocaeli Üniversitesi ve Kocaeli Üniversite Hastahanesi'ne ulaşımı sağlanan bu yeni güzergâhla yeni bir ulaşım koridoru açılmış oldu (<http://www.derinceekspres.org>; erişimtarihi11.12.2017).

5.3.2.1.1. Kent İçi Ulaşımı: Derince'de kent içi ulaşımının büyük kısmı Kocaeli şehrinin kent içi ulaşımıyla bağlantılıdır. Derince içinde toplam 26 otobüs hattı çalışmaktadır. Bu çalışan hatlardan 3 tanesi sadece Derince içindeki ulaşımı sağlamakta olup, kalan 23 hat Kocaeli'ye bağlı olarak ulaşım sağlamaktadır. Hatların

güzergâhlarının çoğunluğu şehir merkezinden geçmekte olup, yoğun olarak kullanılan yollardan birisi tabii ki D-100 karayoludur. Bunun yanında merkez ulaşım akslarına bağlı olan caddeler de etkin olarak kullanılmaktadır. Denizciler Caddesi bu etkin olarak kullanılan caddelerin başından gelmektedir, belediye ve kent meydanı da bu cadde üzerinde yer almaktadır.

Ulaşım aksları, hatların güzergâhları ve sıklıklarına bakıldığında göze çarpan Derince'nin önceden köy olan ancak büyükşehir belediyesi kanunuyla mahalle statüsü kazanan 7 mahallesine çok fazla ulaşımın yapılamadığıdır. Bunun başlıca nedeni de bu mahallelerde yaşayan insanların çok fazla ulaşımı kullanmaması ve daha çok kırsal yerleşme olmasıdır. Hatlarda çalışan otobüslerden çok az bir kısmı bu mahallelerdeki ulaşımı sağlamakta olup, birçok araç da kullanılamamaktadır. Çünkü elde varolan araçlar gerekli ihtiyacı karşılamakta, fazladan sefer koymak gereksiz görülmektedir. Bu ekonomik açıdan faydalı gibi görünse de, Derince'nin kırsal kesiminin kalkındırılması için daha etkin ulaşım sistemleri uygulanmalıdır.

Tablo 7: Derince ve Çevresindeki Ulaşım Hatlarını Güzergâhları

KOD	GÜZERGÂH
80	PLAJYOLU-YUVAMAKARCA
82	BAYINDIRLIK-ÇENESUYU
88	AKPINARTOKİ-ÇENESUYU-DÜNYA BANKASI
90	ŞİRİNTEPE-F TİPİ CEZAEVİ
92	BAYINDIRLIK-ÇENESUYU
94	HARMANTARLA-SANAYİ
96	YAHYA KAPTAN-PLAJYOLU
101	DERİNCE ŞEHİRİÇİ HAT-1
103	DERİNCE ŞEHİRİÇİ HAT-3
104	DERİNCE EĞİTİM VE ARAŞTIRMA HASTANESİ-GAFFAR OKKAN CADDESİ- HALKEVİ-GÜNEY TERMİNALİ
105	ÖGRETMENLER-İZMİT-GÜNDOĞDU- UMUTTEPE
111	HARMANTARLA-ESENTEPE-TAVŞANTEPE
115	KÖRFEZ KENT-SOPALI-DERİNCE-ÜÇYOL- UMUTTEPE

116	KÖRFEZ KENT-SOPALI-DERİNCE-HALKEVİ-YAHYA KAPTAN
118	ÖĞRETMENLER-DERİNCE-OTOGAR
120	SOPALI-DÜNYA BANKASI-BAYINDIRLIK
121	SOPALI-BARIŞKENT-YAHYAKAPTAN
123	KÖRFEZKENT-SOPALI-UMUTTEPE
124	KÖRFEZ KENT-SOPALI-HALKEVİ-SANAYİ
126	SOPALI-YAHYAKAPTAN
130	YENİKENT-DÜNYA BANKASI-BAYINDIRLIK
133	SOPALI-UMUTTEPE
134	YENİKENT-SANAYİ
135	KÖRFEZKENT-YENİKENT-HALKEVİ-SANTRAL-Y.KAPTAN-YUVAM
138	YENİKENT-OTOGAR
140	60EVLER-OTOGAR
141	60EVLER-B.PASA
143	60EVLER-UMUTTEPE
145	60 EVLER-HALKEVİ-DÜNYA BANKASI-UMUTTEPE
147	HARMANTARLA-ÇINARLI-BEKİRPAŞA
148	İSHAKÇILAR-İZMİT
149	TOYLAR-DERİNCE
151	95 EVLER-İZMİT
152	ALTYOL-YARIMCA-İZMİT
153	BÖLGE TRAFİK-SANAYİ
154	ÇAMLITEPE-İZMİT
155	ÇAMLITEPE-GÜNEY TERMİNALİ
159	İLİMTEPE-İZMİT
161	SERAMİK-KÖRFEZ ŞEHİRİÇİ-KÖRFEZKENT-DERİNCE EĞ.AR.H.
163	İLİMTEPE-95 EVLER-İZMİT-OTOGAR
165	YARIMCA-DERİNCE DEVLET HASTANESİ
170	KİRAZLIYALI-ALTYOL-İZMİT-OTOGAR

175	KİRAZLIYALI-ÇAMLITEPE-İZMİT-OTOGAR
183	YUKARI HEREKE-İZMİT
190	YUKARI HEREKE-AŞAĞI HEREKE-KÖRFEZ-İZMİT-UMUTTEPE
191	HEREKE-İZMİT
192	DİLOVASI-TAVŞANCIL-HEREKE-İZMİT
200	İZMİT-(KARTEPE) GEBZE-TUZLA-PENDİK-KARTAL METRO
250	OTOGAR-SABİHA GÖKÇEN
250C	KÖRFEZ-DER, NCE-İZMİT-CENGİZ TOPEL
300	DİLOVASI-KÖRFEZ-İZMİT-UMUTTEPE
305	DİLİSKELESİ-DİLOVASI-TAVŞANCIL-İZMİT
400	OTOGAR-KÖRFEZ-GEBZE-ÇAYIROVA-DARICA
401	GEBZE-İZMİT(TEM)
402	GEBZE-DİLOVASI-İZMİT (D-100)
405	ÖZGÜNKENT-Ş.PINAR-ÇAYIROVA-GEBZE-İZMİT-UMUTTEPE
871	SEPETÇİ-KAYNARCA HORZUM-TERZİLER-İZMİT

Kaynak: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Toplu Taşıma Dairesi

Taksiler: Şehirde 7 adet taksi durağı bulunmaktadır. Şehirdeki ulaşımaya destek ve diğery bir alternatif olan taksiler şehrin muhtelif yerlerine dağılmışlardır. Şehirde bulunan taksi durakları tablodaki gibidir (Tablo 8).

Tablo 8: Derince’de Bulunan Taksi Durakları, 2016

Taksi Durakları	Kullanılan Araç Sayısı
Birlik Taksi Durağı	6
Çenesuyu Taksi Durağı	4
Devlet Hastahanesi Taksi Durağı	9
Eskiyol Taksi Durağı	2
Saray Taksi Durağı	7
Yavuz Taksi Durağı	2
Yenikent Taksi Durağı	3

Kaynak: Kocaeli Toplu Taşıma Şefliğinde Alınan Verilerle Hazırlanmıştır.

5.3.2.2. Demiryolu Ulaşımı

Osmanlı döneminde yapılması planlanan Haydarpaşa-Bağdat demiryolunun ilk aşamasını oluşturan Haydarpaşa-İzmit güzergâhı (91 km) 1873 yılında işletmeye açılmış olup bununla birlikte bu hat üzerinde bir durak olan Derince’de de gar binası, gar oteli vs. yapılmıştır. Daha sonra bu hatta Arifiye’den ayrılan Adapazarı hattının eklenmesi (1890) ve 1892’de ana hattın Ankara’ya uzatılmasıyla İzmit’in hinterlandı genişledi ve ticarî hayatında gelişme kaydetmiştir. Ayrıca 1895 yılında Derince’de “Demiryolları Kumpanyası”na ait bir iskelenin kurulmasıyla birlikte, gelişme daha da hızlanmış oldu (TUNCEL; 1971: 53).

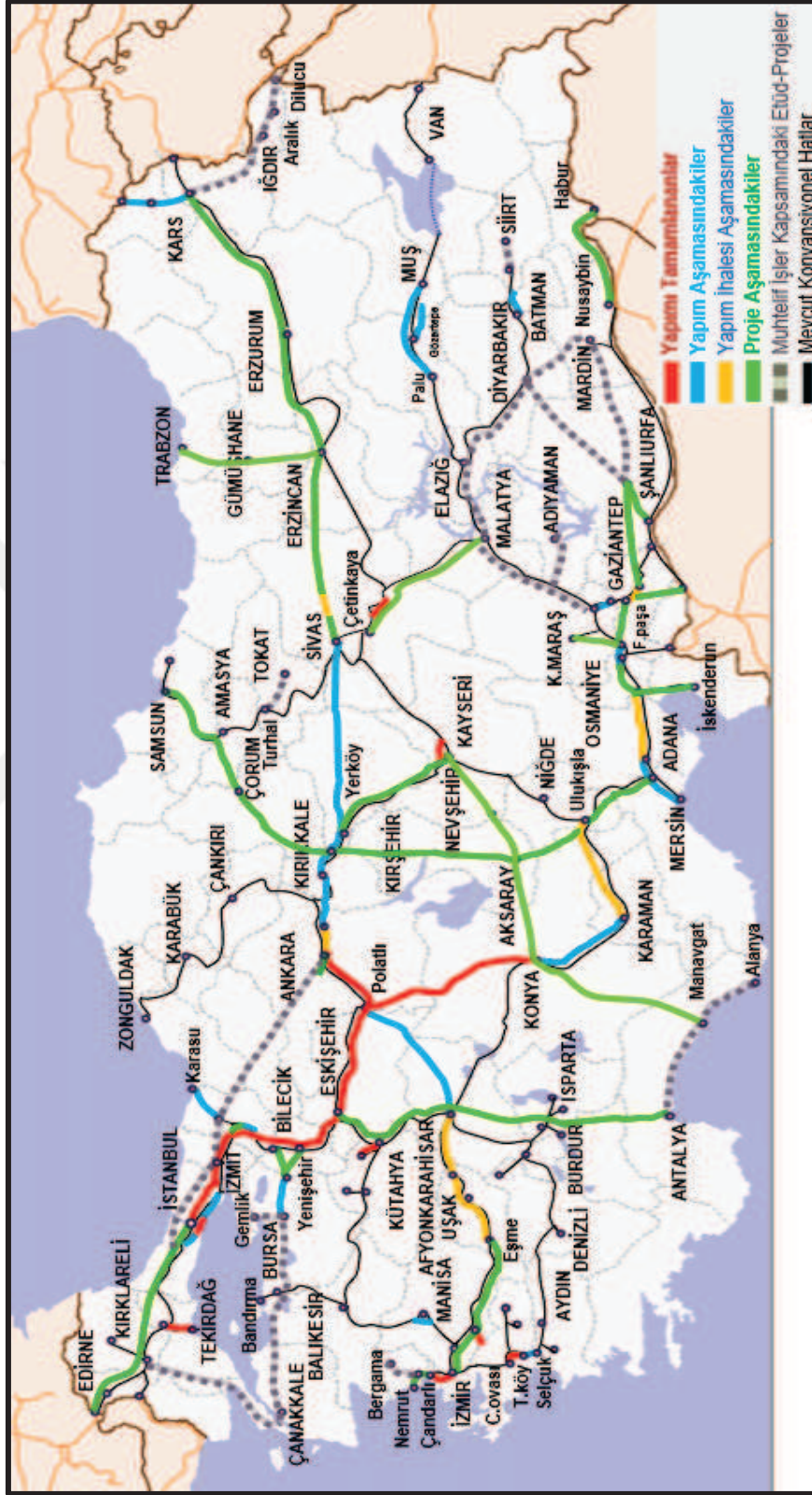
Bu ulaşım ağının gelişmesiyle kazandığı hinterland şehrin ticarî hayatına oldukça büyük bir katkıda bulundu ve gelişen ulaşım koşullarıyla şehirde entegre ulaşım sistemi de sağlanmış oldu.

Cumhuriyet’in ilk yıllarında ulusal bütünlüğü daha kolay sağlamak ve ulaşımın geliştirilmesi başlıca hedeflerden biri olmuştur. Böylece gelişmeye başlayan sanayi ve pazar arasındaki mesafe daha kolay ve rahat aşılacak ayrıca sanayiye hammadde getirmek de kolaylaşacaktı. Bununla beraber ülke ekonomisine büyük katkı sağlayacaktı. Bu sebeple uygulanan politikalarda bu düşünceler ışığında hareket edilmiştir. Uygulanan 1. ve 2. beş yıllık kalkınma planlarında sanayinin gelişimine önem verilip hammaddenin kolayca taşınacağı güzergâhlara inşa

edilmiştir. Önceleri yabancı yatırımlarla inşa edilen demiryolları daha sonra Devlet ve Demiryolları ve Limanları İdaresi'ne aktarılmasıyla da Devlet Demiryolları dönemi başlamış olmaktadır. Bu bilinçle hızlanan çalışmalar İkinci Dünya Savaşı'na kadar devam etmiştir (TMH; 2006: 25).

Cumhuriyet'ten sonra hız kazanan demiryolu yapımı günümüzde de önemini korumaktadır. Cumhuriyet'in ilk yıllarında devlet eliyle ülkenin birçok yerinde çalışmalara başlamış ve bugün bu güzergâhların büyük çoğunluğu bakımı ve gerekli iyileştirmeler yapılarak aktif olarak kullanılmaktadır.

İzmit'te yapımına başlanan hafif raylı sistem projesinin yanı sıra yapılması düşünülen bir diğer raylı sistem projesi de Hafif Raylı Sistem Güzergahı, Kocaeli'nin batı ilçelerinden olan Körfez ilçesinin batı ucundan başlayarak, D-100 Karayolu'nu takip ederek Tütünciftlik-Derince-İzmit-Yahya Kaptan-Köseköy-Cengiz Topel Havalimanı'na bağlanacak. Yapılması düşünülen bir proje olup henüz hayata geçmemiştir.



Şekil 47: Türkiye Demiryolu Hatları

Kaynak: www.udhb.gov.tr (erişim tarihi: 22.03.2016)

Demiryolu ulaşımında yeni bir dönem olan yüksek hızlı trenlerin ülkemizde de uygulanmasıyla, Haydarpaşa’dan yapılan seferler iptal edilerek bu yeni gzerghın ve diğer hatların ilk durağı Pendik oldu. Pendik’ten başlayan yüksek hızlı tren seferleri Gebze, İzmit, Bilecik zerinden Ankara’ya ulaşmaktadır.

şehirden bölgesel hatlardan biri olan ve Pendik’ten kalkan tren sahil yolunu takip ederek birçok noktadan ve tabii ki Derince’den geçerek İzmit’e gelir ve daha sonra da Sapanca zerinden Arifiye’ye ulaşır.

Yapılan ulaşım ağlarıyla Avrupa yönüne giden hatta bağlanmak içi, Marmaray raylı sistemi kullanılarak Orta Asya’dan gelen demiryolları bu hatla birleşebilmektedir.

5.3.2.3. Denizyolu Ulaşımı

Önceleri, nehirlerin yakınında kurulan, gelişen şehirler; günümüze geldiğinde su kaynaklarından uzak mesafelere ya da daha küçük su kaynaklarının yakınında kurulmaya başlandı. Teknolojinin gelişmesi şartların değişmesini ve gelişmesini de sağlayarak bu düzenin ortaya çıkmasında etkili oldu. Önceleri küçük ancak yeterli olan limanlar, günümüzde daha büyük ancak bununla birlikte kontrol edilemeyen olumsuz etkileri de beraberinde getirdi (TAYLOR; 1951: 243-244).

Denizyolu ulaşımı geçmişten beri en sık kullanılan ulaşım sistemlerinin başında gelmektedir. Yeni kıtaların keşfi, ticaret, savaş ve daha birçok alanda kullanılan bu ulaşım sistemi günümüzde de özellikle yk taşımada nde gelmektedir. Limanlar vasıtasıyla taşınan malların aktarımı ve yükleme sağlanmakta ve sahip olduğu yer için cazibe ve çekim merkezi oluşturmaktadır.

Derince’de denizyolu ulaşımı söz konusu olduğunda limanından vurgulanarak bahsedilmesi gerekmektedir. Derince’nin bulunduğu sahaya doğruda etki eden ve yerleşmenin gelişip, yayılmasına olanak sağlayan bu fonksiyonu büyük önem taşımaktadır.

5.3.2.3.1. Derince Limanı (Safiport Derince Limanı)

19. yüzyılın sonlarına doğru artan ticaret, sanayi faaliyetleriyle birlikte yetersiz gelmeye başlayan İzmit Limanı'na yardımcı olacak alternatif bir limanın yapımı gündeme gelmiştir. Yapılan araştırma ve incelemeler sonucunda körfezin derinliği, İzmit limanına ve önemli ulaşım ağlarına yakınlığı ve bu güzergâhların üzerinde bulunması ve gelişen hinterlandı nedeniyle günümüzde Derince olarak anılan kıyı alanı seçilmiştir. Dönemin Osmanlı padişahı tarafından Alman yetkililere yapımı için verilen imtiyazlar sonucunda 1895 yılında yapımına başlanan liman, 1904 yılında faaliyete açılarak, 1953 yılında Türkiye Devlet Demiryolları İşletmesine devredilmiştir. Limanın kurulmasıyla birlikte şehir merkezi, kuzeydeki mevkiinden daha güneye limana yakın olan alana taşınmış oldu. Limanın yakınına kurulan işçiler için yapılan lojman, yemekhane vb. gibi binalar kıyı alanında yavaş yavaş gelişmeye başlamıştır.

İzmit, Derince Limanı'nın açılmasıyla birlikte Anadolu'dan getirilen ticarî eşyalar ve tahılların depolama merkezi olmuştur (BOSTAN; 2001: 538). Ayrıca Osmanlı döneminde cephanelerin depolandığı yer olarak kullanılması ve itilaf devletleri tarafından ilk olarak kontrol altına alınan yerlerin başında gelmiştir (ŞENEL; 2012: 101).

1973'lerde krom, manyezit, borasit cevherleri ve melas (Şeker üretiminde, billurlaşan şeker alındıktan sonra kalan şekerli posa (<http://www.tdk.gov.tr/erişimtarihi29.09.2017>)) olarak İzmit ve Derince limanlarından ihraç edilmekteydi (KOÇ; 2010: 53). Liman üstlendiği önemle, ithalat ve ihracaatta da söz sahibiydi. İzmit Limanı'nın yükünü hafifletiyor ve ticarete katkı sağlıyordu.

Limana demiryolu ve karayolu şebekesi ile bağlantılı genel amaçlı bir yük limanıdır. Limanın yapılması için kıyıda önemli ölçüde dolgu yapılmıştır. Doldurulan kıyı denize doğru gelişme göstererek denizden yer kazanılmasına neden olmuştur. Bu büyük tonajlı gemilerin yanaşabilmesi, elleçleme (Gümrük gözetimi altındaki eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri,

havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması (<http://www.tdk.gov.tr> erişimtarihi19.01.2018)) işlemlerinin kolaylıkla yapılabilmesi ve limanın kapasitesinin artırılması açısından kaçınılmaz olmasının yanısıra, ekolojik denge açısından olumsuzlukları da beraberinde getirmiştir. Bu dolgu çalışmaları da devam etmektedir. Limanın mevcut kapasitesinin artırılarak ulaşım ve ticaretteki rolünü artırmak için özelleştirme sonrası firma tarafından bazı değişikliklere gidilmiştir.

2015 yılında özelleştirilmesiyle birlikte limanda mevcut kapasiteyi artırmak ve yüklerin indirilip, yüklenmesini kolaylaştırmak amacıyla çeşitli düzenlemelere gidilmiştir. Yapılan deniz dolgusu ve ilave rıhtımlar sayesinde mevcut 450.000 m² alanı açık depolama sahası olarak kullanılmaktadır. 3 adet kapalı deponun yanı sıra çok yakın zamanda yapımı tamamlanarak hizmete girmiş olan 5000 m²'lik 4. kapalı depo bulunmaktadır.

Tablo 9: Limanın Teknik Özellikleri

Rıhtım	Boy (m)	Draft (m)
1-2	90	14
3-4	440	15
5-6	550	12
7	160	10
8	120	5,5

Kaynak: (<http://www.safiport.com.tr> erişimtarihi29.09.2017)

Mevcut alanı 1.200.000 m² olan limanın gelişmiş teknolojisi ve imkânları sayesinde Ro-ro, proje kargo, dökme yük, genel kargo, sıvı dökme yük, konteyner ve vagon gibi her türlü kargo çeşitlerine hizmet verilmektedir. Safiport Derince Limanı, İzmit Körfezi'nde tüm liman hizmetlerini aynı anda sağlayabilen tek liman olma özelliği taşımaktadır. (<http://www.safiport.com.tr> erişimtarihi29.09.2017).

Gelişen ticaret, sanayi fonksiyonu şehre yeni bir kimlik kazandırmış ve bunun yansıması olarak mevcut ulaşım ağlarıyla da transit ulaşımda söz sahibi olmasına neden olmuştur. Demiryolu ulaşımıyla ve karayolu ulaşımıyla entegre olan limanın gelişen hinterlandı gelecekte de önemini artırarak gelişme gösterecektir. Ayrıca Derince Limanı, İzmit Körfezi'nde ray hattının rıhtıma kadar getirildiği tek limandır. 8 adet demiryolu hattı, vagon feribot rampası (Tekirdağ-Safi Derince hattı), Rus

yapımı vagonlara uygun feribot rampası (Ukrayna-Safi Derince hattı) bulunmaktadır (Şekil 48).



Şekil 48: Derince Limanı Yerleşim Planı
Kaynak: (<http://www.safiport.com.tr/erişimtarihi29.09.2017>)



Şekil 49: Derince Limanı Rıhtım ve Hat Planı
Kaynak: (<http://www.safiport.com.tr/erişimtarihi29.09.2017>)

Derince Limanı, Sabiha Gökçen Havalimanı'na 59 km, İstanbul şehir merkezine 85 km, İzmit şehir merkezine 10 km uzaklıktadır (www.safiholding.com/erişimtarihi29.03.2016).

Kocaeli gerek coğrafi konumu, gerekse körfezin doğal bir liman olması ve diğer stratejik nedenlerden ötürü denizcilik yönünden daima önemli bir yere sahip olmuştur. Bölgenin sanayileşmesiyle birlikte deniz taşımacılığının ve limanlarının önemi daha da artmıştır.

Dış ticarete, ithalat ve ihracaatta oldukça büyük bir paya sahip olan liman, Marmara Bölgesi'ndeki önemli sanayi ve ticaret merkezinde yer almaktadır. Türkiye'deki otomobil üretim, ithalat ve ihracatının büyük kısmı Marmara Bölgesi'nde gerçekleşmektedir ve burada taşıma sağlayan limanların önemi de günden güne artmaktadır. Derinde Limanı otomobil sevkiyatında kilit rol oynamaktadır.

Yakın zamanda Safiport Derince Limanı ile Doha Hamad Limanı arasında direkt deniz nakliyatı seferleri düzenlenmesine ilişkin anlaşma imzalandı ve bu yeni

hat sayesinde her hafta karşılıklı seferler ile Türkiye'den Katar'a gıda ve tüketim maddeleri ile sanayi ürünleri; Katar'dan Türkiye'ye Katar ihraç ürünleri sevkiyatı yapılması planlanmaktadır (<http://www.derinceekspres.org:erişimtarihi29.11.2017>). Böylece Katar ile ticarî faaliyetler artacak ve ülke ekonomisine katkı sağlanacaktır.

Denizyolu taşımacılığı yük taşımacılığında kullanılan başlıca ulaşım şeklini teşkil etmektedir. Bunun başlıca sebebi ise en az maliyetli ve en güvenli ulaşım şekli olmasıdır. Büyük miktardaki ürünleri yüksek tonajlı gemilerle ve konteynırlar sayesinde taşınabilmektedir. Havayoluna göre 22, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3.5 kat daha az maliyetli olmasından dolayı (Nihai ÇED Raporu; 2014: 4) şehrin İzmit Körfezi'ne olan kıyısı, önemli ticaret güzergâhları üzerinde bulunması, önemli ticaret limanına sahip olması ve gelişen hinterlandıyla Kocaeli şehrinin lojistik üs olma konusunda kilit bir role sahiptir. Barındırdığı yüksek tonajlı gemilerin yanaşmasına olanak sağlayan limanı sayesinde İzmit Limanı'nın yükünü hafifletmiştir. Ayrıca İstanbul ve diğer dış ticaret merkezleri ile olan bağımlı kuvvetlendirmiş, çevresindeki sanayi bölgelerinin gelişmesine katkı sağlamıştır. Dünyada çok fazla tercih edilen ulaşım türüdür.

Bir bölgenin lojistik açıdan üs olma iddiası taşıması bir takım kriterlere ve söz konusu bölgenin özel konumuna bağlıdır. Kocaeli'nin coğrafi konumu, doğal bir liman ve kıyı kenti olması, büyüyen ekonomisi ve dış ticaret hacmi, lojistik konusunda önemli avantajlara sahip olduğunu göstermektedir. İstanbul'un etki alanında olması, şehrin sanayi yapısının gelişimine katkıları oldukça fazladır. Sanayileşmeyle beraber ticarî ve mali kesim ile lojistik gibi temel ve destek sektörlerinin faaliyetleri de gelişmektedir. İkisi (Derince ve Yarımca) kamu ve 36 özel liman tesisi ile deniz ulaşımı olanakları açısından ve geniş hinterland ağıyla birlikte Anadolu'nun denizle dünyaya açılan kapılarından. Bu limanlara uğrayan ve Kocaeli'nden kara ve demir yolu ile geçen transit yükler, şehrin bir lojistik üs statüsünde değerlendirilmesinde önemli rol oynamaktadır (BAYRAKTUTAN, ÖZTEKİN; 2013: 2).

Tekirdağ-Derince feribot hattı da bu kapsamda demiryolu ve denizyolunun entegre edildiği önemli lojistik hatlardan biri olma özelliğini taşımaktadır. Özellikle Anadolu ile Avrupa arasında demiryoluyla yapılan uluslararası taşımaları açısından

son derece önem taşıyan Tekirdağ-Derince feribot hattı, lojistik maliyetinin düşürülmesi, teslim süresini kısaltılması, Tekirdağ'dan yüklenen vagonların sorun yaşanmadan kısa bir sürede limana ulaşması gibi avantajları ile öne çıkmaktadır (www.utikad.org.tr erişimtarihi13.02.2016).

Limani, Mart 2015'de özelleştirilerek 39 yıllığına Safi Derince Uluslararası İşletmeciliği'ne devredilmiştir ancak gözetim ve denetim yetkisi TCDD'nin elindedir (Fotoğraf 19-20).



Fotoğraf 19: Derince Limanı

Kaynak: www.derince.bel.tr(erişimtarihi06.04.2016)



Fotoğraf 20: Derince Limanı'nın Güneybatı Yönünden Görünümü.

5.3.2.3.2. Derince Vapur İskelesi

Deniz ulaşımı bakımından oldukça avantajlı bir konuma sahip olan Derince'yle İzmit, Gölcük, Tütünciftlik, Yarımca, Değirmendere arası yolcu motorlarıyla ulaşım sağlanabilmektedir. Kış ve yaz aylarında uygulanan tarifelerle kesintisiz ulaşım yapılabilmektedir. Günde toplam 136 seferin yapıldığı İzmit Körfezi'nde denizyolu ulaşımı oldukça aktif olarak kullanılmaktadır (Fotoğraf 21).



Fotoğraf 21: Derince İskelesi'nin Güneyden Görünümü.

Ulaşım ağlarının bu kadar yoğun kullanılması neticesinde şehir merkezinde ikâmet etmeyen ama şehre gidiş-gelişi oldukça sık olan insanlar için oldukça önem arz etmektedir. Ancak denizyolu ulaşımında istenilen düzeyde yolcu taşımacılığı yapılamamaktadır.

Şehre önemli bir fonksiyon kazandıran denizyolu ulaşımı yapılacak yeniliklerle ve gelişmeyle daha da söz sahibi bir hale gelecektir.

5.3.3. Ticaret Fonksiyonu

Ticarî fonksiyonlar şehirlerin temel fonksiyonları arasında yer almakla birlikte şehrin gelişmişlik düzeyi de yine bu fonksiyonla artabilir ya da azalabilir.

Ticarî fonksiyon şehir merkezlerinde çok yoğun bir şekilde yaşandığı alanlar olup, özellikle mamul maddelerin pazarlanmasıyla ilgili hususta ön plana çıkmaktadır. Yoğun ticaret faaliyetleri arasında toptan ve perakende olarak çeşitli malların pazarlandığı yerler olan şehirler, bunun yanı sıra ithalât ve ihracât faaliyetlerini de çoğunlukla bünyesinde toplamıştır. Ayrıca şehrin çeşitli alanlarında kurulan yerel pazarlar, şehirlerde canlılığın ve yoğunluğun adeta sembolü haline gelmişlerdir. Şehir ekonomisinin içinde yer alan pazarlarda uzak ve yakın çevreden gelen çeşitli malların pazarlanması söz konusudur. Bu açıdan ticarî anlamda şehir, çevresiyle karşılıklı ilişkilerin yer aldığı bir ortam hazırlamaktadır. Böylece ticarî faaliyetler, şehrin ekonomik fonksiyonunu yerine getirmesinde önemli bir rol oynamakta ve katkı sağlamaktadır (BAYARTAN; 2003: 357).

Derince'nin en büyük pazarı olan Cuma pazarı her Cuma günü Sırrıpaşa Mahallesi'nde kurulmaktadır. Son zamanlarda yürütülen yol genişletme çalışmalarıyla 8 metre genişliğinde olan pazar alanı 12 metreye çıkarılmıştır. Ayrıca Salı günü Çınarlı Mahallesi'nde ve Deniz Mahallesi'nde, Çarşamba günleri Yavuz Sultan Mahallesi'nde, Perşembe günleri İbni Sina Mahallesi'nde, Pazartesi günleri Yenikent Mahallesi'nde ve Pazar günleri de Fatih Sultan Mahallesi'nde semt pazarları kurulmaktadır (<http://www.hal.gov.tr/erişimtarihi20.04.2016>). Bu pazarların şehre ve çevresine olan ekonomik, kültürel katkısı yadsınamayacak ölçüde olmaktadır.

Şehirlerde gerçekleşen ticarî fonksiyonlar iki yönlü olarak gerçekleşir. Şehir merkez kabul edilerek merkez ve çevresi arasında çift yönlü bir hareket söz konusudur. Genellikle çevreden merkeze doğru gerçekleşen bu hareket, merkezden çevreye doğru da olmaktadır. Ticarî hizmetlerin gerçekleşmesi ve gerçekleştirilmesi bağlamında oldukça önemli bir paya sahiptir (BAYARTAN; 2003: 358).

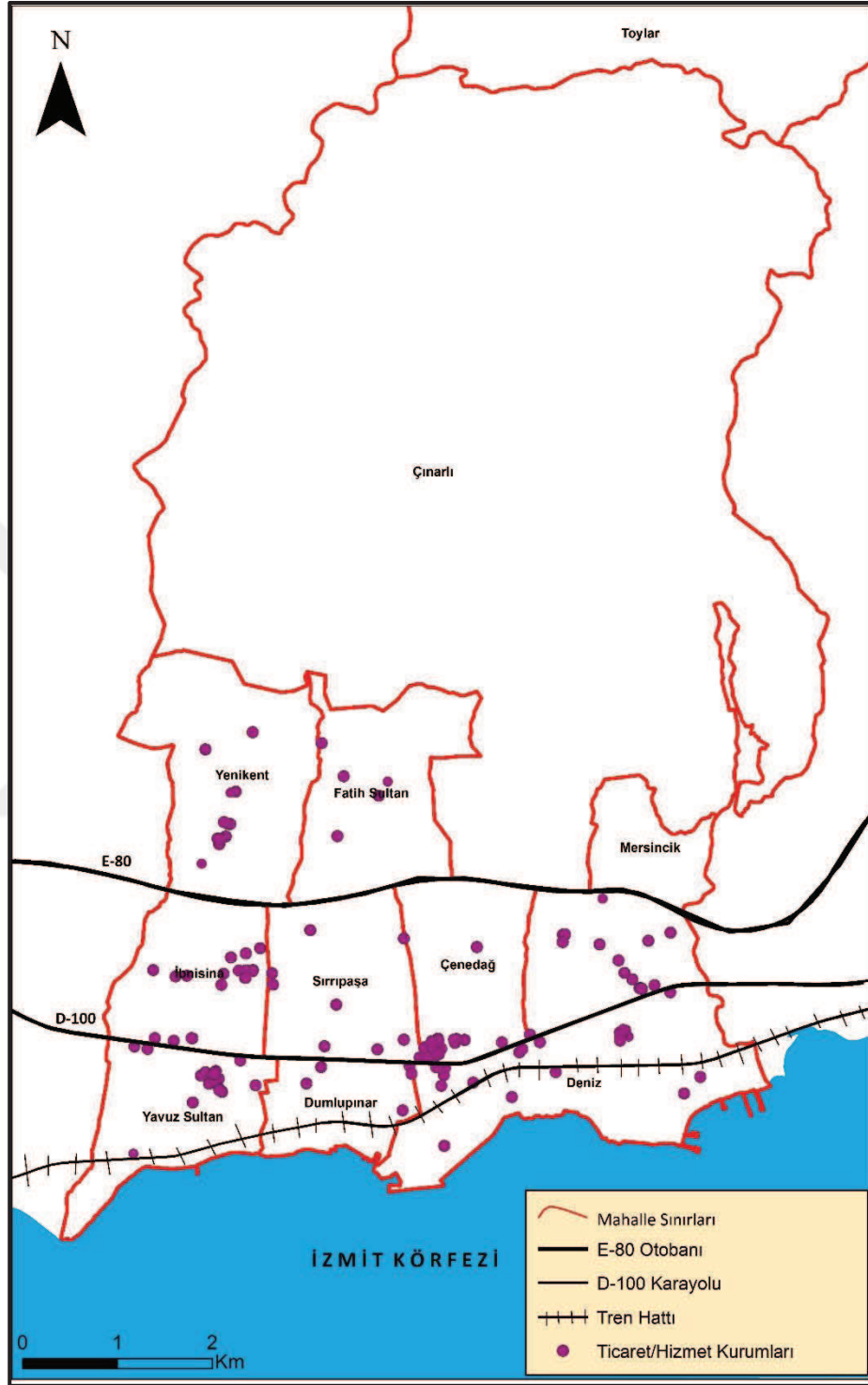
Çenesuyu: Şehirde pazarların kurulmasının yanında ticarî anlamda kazanç getiren bir diğer unsur sahip olduğu doğal su kaynağıdır. Bu kaynak tarih boyunca önemini korumaya devam etmiş olan Çenesuyu'dur ve kaynağını Çenedağ'dan alır. Çenesuyu eskiçağlardan beri bölge için dikkat çekici önemli bir kaynak olmuştur. Nitekim seyyahların notlarında da karşımıza çıkan su lezzeti ve şifalı olması özelliğiyle anılmıştır. 1740'da Anadolu'ya gelen seyyah Richard Pococke bu suyun büyük miktarlarda İstanbul'a gönderildiğini aktarmaktadır (ULUGÜN; 2008: 68). II. Mahmut'da bu şifalı suyu ziyaret edenler arasındadır (KAYNAR; 2014: 5). Şehrin kuzeyinden kaynağını alan suyun lezzeti bölge dışına taşmış İzmit'de yapılan saat kulesinin kapısında da övgüyle anlatılmıştır. 1863 yılında sultan Abdülaziz tarafından İzmit'te yaptırılan Kasrı Hümayun'un (Av Köşkü) en önemli bölümlerinden birisi de saat kulesi yanındaki taç kapısıdır. Bu kapının üzerinde bulunan kitabede İzmitli şair Saffet tarafından yazılmış 22 dizelik kaside bulunmaktadır. Çenesuyu'ndan övgüyle bahsedilen bu kaside hala yerinde durmaktadır. 20. yüzyılın başlarında Çenesuyu uzun bir süre katır ve atların sırtında sakalar tarafında şehre taşınmıştır. Ayrıca bu durumda kullanılan Çenesuyu o zamanlarda gerekli şekilde değerlendirilemediğinden suyun büyük bir bölümü aşağı doğru akarak sazlıklar ve bataklıklar oluşturmuş ve bu sıtma hastalığına neden olmuştur (ŞENEL; 2012: 397-406). Ancak daha sonraları 1933'lerde iki parmak bitümlü (Yol kaplamasında, kâğıt ve çatıların su geçirmez duruma getirilmesinde, kömür tozundan briket yapımında vb. kullanılan, doğal ısıda katı, yoğunluğu bire yakın, koyu kestane renginde madde (<http://www.tdk.gov.tr/erişimtarihi29.09.2017>)) İzmit isalesine bağlanmıştır. Sertliği 1-1,15 Fransız derecesi civarında bulunan bu su (Kocaeli İl Yıllığı 1973; 199), bugün şişelenerek ticarî bir ürün halini almıştır. Bugün modern tesislerde işletilen ve ticareti yapılan suyun ilk tesisi 1999 yılında özel işletme olarak kurulmuş daha sonra Derince Belediyesi'ne devredilmiştir. Çenesuyu

Tesisleri bugün İzmit Ticaret Odası ve Kocaeli Sanayi Odası üyesidir (<http://www.cenesuyu.comerişimtarihi21.04.2016>). Yeni alınan ve son teknoloji ürünü makinelerle üretim kapasitesini 4 kat artıran Çenesuyu'nun 12 bin pet şişe olan üretimi 45 bin pet şişeye çıkarılarak artırılmıştır (<http://www.ozgurkocaeli.com.tr/erişimtarihi21.04.2016>) (Fotoğraf 22). Üretim kapasitesinin yükselmesiyle Çenesuyu'na olan talep ve ticarî anlamdaki değeri de artmış durumdadır. Son teknoloji makineler sayesinde hem enerji hem de su tasarrufu sağlanmıştır. Çenesuyu fabrikalarında şişelenen sular Türkiye'nin her yerine satılmanın yanı sıra başta Almanya, İngiltere ve Malta olmak üzere birçok Avrupa ilkesine ihraç edilen Çin'e ihracı yapılması için de son aşamalar halledilmeye çalışılmaktadır (<http://www.mansetkocaeli.com/erişimtarihi22.05.2016>).



Fotoğraf 22: Fatih Sultan Mahallesi'nde Bulunan Çenesuyu Dolum Tesislerinden Bir Görünüm.

Ticaret sektörünün dağılışı alanlarının, merkezi mahallelerde daha yoğun olduğunu görmekteyiz (Şekil 50). Bu alanların içinde bankalar, alışveriş merkezi, ATM, kooperatif, market, lojistik şirket ve liman, kargo şirketleri, Çenesuyu Dolum Tesisi, konaklama alanları, otoparklar, gibi işletmeler yer almaktadır. Ticarî ve hizmet kurumlarının yoğunlaştığı alanlar merkezi iş sahalarının dağılışı alanlarına paralel bir dağılışı sergilemektedir.



Şekil 50: Derince’de Ticaret Alanlarının Dağılışı

Kaynak: KBB (Kocaeli Büyükşehir Belediyesi) CBS (Coğrafi Bilgi Sistemleri) Müdürlüğü’nden Alınan Verilerden Yararlanılarak Hazırlanmıştır.

5.4. Sosyo-Kültürel Fonksiyonlar

Şehirler, insanların bir arada yaşadıkları, sosyalleştikleri, her türlü kültürel paylaşımında buldukları alanlardır. Şehirlerde farklı birçok gruptan, dinden insanlar birlikte yaşayabilmektedir. İnsanlar, günlük hayatlarındaki aktivitelerini yerine getirirken de çevreden etkilenmekte ve çevreyi de etkilemektedir. Mekânın kullanımında bu unsurlar da ön plana çıkar. İnsanlar ihtiyaç duydukları hizmetleri sağlayabilmek için mekânı şekillendirirler.

Çeşitli ihtiyaçlar için örneğin; eğitim alanları, spor aktivite alanları, sağlık, inanç alanları yapılmaktadır. Bu gibi alanlar inşa edilirken insanların kültürel birikimleri, yaşayış şekilleri mekâna yansımaktadır.

5.4.1. Eğlence ve Rekreasyon Hizmetleri

Şehirde, özellikle sanayileşmenin yoğun olduğu şehirlerde, yaşayan insanların yoğun ve monotonlaşan yaşam standartlarından zaman zaman uzaklaşma ihtiyacı doğmaktadır. Bunu şehir dışına çıkarak kıyı turizmine ya da farklı alternatif turizmlere yönelerek yapmaktadırlar. Ancak fazla uzağa gitmeden de rahat nefes alabilmelerini sağlayan çeşitli mesire alanları, milli park ve bahçeler bulunmaktadır. İnceleme alanımızda da bunun örneklerine rastlamak mümkün olmuştur.

Nitekim 5 adet dere yatağı şehir için eski kullanıma kapalı ve görünümü kötü olan yerler “Derin Nefes Projesi” sayesinde şehir için hava koridoruna dönüştürülmüştür. Şehir birçok rekreasyon ve mesire alanını barındırmaktadır. Bunlar:

1. *Çınarlidere Mesire Alanı*, İzmit merkeze 10 km, Derince’ye ise 5 km mesafede bulunmaktadır. Çınarlidere boyunca 4 kilometre uzunluğa sahip olan mesire alanı 350 bin metrekare alanı kapsamaktadır ve yaklaşık 1600 meyve ağacının bulunduğu alan, 25 barbeküsü, 12 adet çardağı, bir adet büfesi, 3 çocuk oyun grubu, 16 büyük salıncağı ile piknik yapma imkânı sağlamaktadır. Mesire alanının tam ortasından geçen Çınarlidere'nin üzerine yapılan ve iki yakayı birbirine bağlayan 3 adet ahşap köprü yer almaktadır. Ayrıca faytonlarla da çevreyi gezme imkânı da bulunmaktadır (<http://www.kocaeli.bel.tr/erişimtarihi09.03.2016>) (Fotoğraf 23-24).



Fotoğraf 23: Çınarlidere Mesire Alanı.

Kaynak: Derince Belediyesi Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü, 2016.



Fotoğraf 24: Çınarlidere Mesire Alanı'ndan kareler.

Kaynak: <http://www.kocaeli.bel.tr> erişimtarihi20.04.2016.

Alana sadece yakın çevresinden değil şehir dışından da birçok insan gelmektedir. İnsanların dinlenmek, yürüyüş yapmak ve temiz hava almak gibi rekreasyon faaliyetleri için önemli bir yeri oluşturuyor.

2. *Çenedere Mesire Alanı*, 120 bin metrekarelik çamlık alanı ile Yenikent ve Fatih Mahalleleri'nin ortasında yer almaktadır. Çocuklar için oyun alanlarının yanında 8 bin ağacın bulunduğu alanda değirmen, yürüyüş parkurları, doğal şelale, spor sahaları, kafe, barbeküler ve spor aletleri, 3 adet oyun alanı, çeşme ve otopark bulunmaktadır (<http://www.bizimyaka.com> erişimtarihi09.03.2016) (Fotoğraf 25-26).



Fotoğraf 25: Çenedere Mesire Alanı.

Kaynak: Derince Belediyesi Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü, 2016.



Fotoğraf 26: Çenedere Mesire Alanı

Kaynak: Derince Belediyesi Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü, 2016.

Yürüyüş mesafesinde bulunduğu Yenikent ve Fatih Mahalleleri için özellikle buradaki insanların uğrak yeri olmasının yanında sadece Derince için değil Derince dışından bir çok insan için de tercih edilen dinlenme ve rekreasyon merkezi haline gelmiştir.

3. *Kaşgaldere Mesire Alanı*; 480 bin metrekarelik alanda kurulmuş olan mesire alanında 25 bin ağaç, 14 adet çocuk oyun alanı, 9 adet fitness alanı, 5 adet spor sahası ve 5 km yürüyüş güzergâhından oluşmaktadır. Şehrin hava koridorlarından biri olan merkezde insanların dinlenmesi, spor ve çeşitli aktiviteleri gerçekleştirmeleri için bir ortam oluşturulmuştur (Fotoğraf 27-28).



Fotoğraf 27: Kaşgaldere Mesire Alanı.

Kaynak: <http://www.skb.org.tr> erişimtarihi20.04.2016.



Fotoğraf 28: Kaşgaldere Mesire Alanı.

Kaynak: <http://www.skb.org.tr> erişimtarihi20.04.2016.

4. *Öğretmenler Mesire Alanı*; 15 bin metrekarelik alanı kaplayan bir diğer hava koridorunda, 30 bin metrekarelik reglaj çalışması (yolların düzenlenmesi, bakımı) yapılmış bunun birlikte 5 bin ağaç, 2 adet çocuk oyun alanı, 2 adet fitness alanı ve barbekü ve piknik alanları da eklenerek faal bir alan oluşturulmuştur. Sırrıpaşa Mahallesi'nde bulunan alan şehirde yaşayanlar için rekreatif olarak bir başka alternatifi oluşturmaktadır. Atıl arazi halinde bulunan Öğretmenle Vadisi bugünkü işlevi sayesinde şehre yeni bir hava katmıştır (Fotoğraf 29-30).



Fotoğraf 29: Öğretmenler Mesire Alanı.

Kaynak: <http://www.skb.org.tr> erişimtarihi20.04.2016



Fotoğraf 30: Öğretmenler Mesire Alanı (Vadisi).

Kaynak: <http://www.skb.org.tr> erişimtarihi20.04.2016.

5. *Cımbızdere Mesire Alanı*; Şehir merkezine 500 metre uzaklıkta ve Cumhuriyet İlkokulu'nun hemen yanında Çenedağ Mahallesi'nde bulunan, 25 bin metrekarelik alana kurulan ve şehrin ortasında adeta bir spor merkezi olan alanda 78 bin metrekare reglaj çalışması yapılmış, 5 bin ağaç, 4 adet çocuk oyun alanı, 3 adet

fitness alanı ve mini futbol sahası alana kazandırılmıştır. Şehir merkezinde bulunan ve kullanılmayan atıl durumda olan arazi hava koridoru olarak şehre kazandırılmıştır (Fotoğraf 31-32).



Fotoğraf 31: Cimbızdere Mesire Alanı.
Kaynak: <http://www.skb.org.tr> erişimtarihi20.04.2016



Fotoğraf 32: Cimbızdere Mesire Alanı.
Kaynak: <http://www.skb.org.tr> erişimtarihi20.04.2016.

6. *Harikalar Sahili;* Atıl bir araziden modern bir sayfiye yerine dönüşen alan çevredekiler insanlar için dikkat çekicidir (Fotoğraf 33). Harikalar Sahili'ne kara yolu ile ulaşımın yanı sıra düzenli vapur seferleri ile ulaşım mümkün durumdadır. Ayrıca çeşitli acentaların turları için de uğrak yeridir.



Fotoğraf 33: Harikalar Sahili ve İskele'nin Önceki (1996-98) ve Günümüzdeki Hali (2016).
Kaynak: Eski Hali Derince Belediyesi Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü, 2016.

Sahilin değerlendirilmesi ve pek fazla kullanıma olanak tanımayan durumu nedeniyle şehre yeni bir kimlik kazandırması ve insanların liman, sanayi tesisleri nedeniyle zaten kısıtlı olan kıydan yararlanabilmesi ve rekreasyon faaliyetleri için yapılmıştır. 2005 yılında Derince Belediyesi tarafından yapımına başlanan sahil 2006 yılında ziyaretçilere açılrsa da resmi açılışı 2007 yılında yapılmıştır. Ayrıca bu proje Çevre Ödülü'nü de kazanmıştır (<http://harikalarsahili.com> erişimtarihi20.04.2016) (Fotoğraf 34-35-36).



Fotoğraf 34: Harikalar Sahili'nden kuşbakışı bir görünüm.
Kaynak: <http://www.derinceekspres.org> erişimtarihi20.04.2016



Fotoğraf 35: Harikalar Sahili.

Kaynak:<http://www.kocaeli.bel.tr> erişimtarihi20.04.2016.



Fotoğraf 36: Harikalar Sahili'nin Güneyden Görünümü.

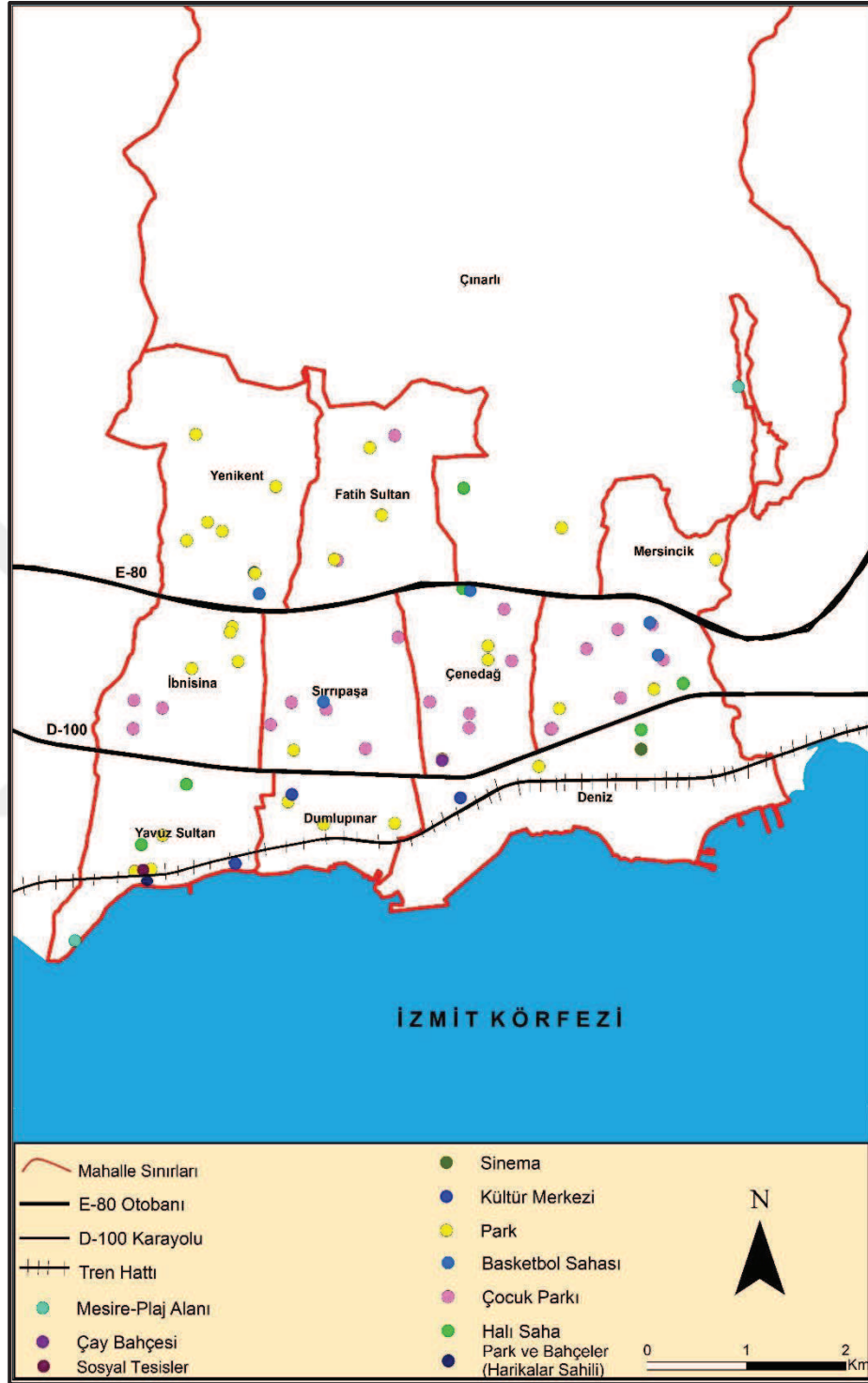
Sahilde planlanan ve yapımı tamamlanan rekreasyon alanına ilişkin bazı özellikler tabloda verilmiştir (KBB (Kocaeli Büyükşehir Belediyesi) Plan Açıklama Raporu, 2013) (Tablo 10).

Tablo 10: Harikalar Sahili'nde Bulunan Alanların Dağılışı

ADI	ALAN (m²)	ORAN (%)
PARK VE DİNLENME ALANLARI	80518	81.31
OTOPARK (AÇIK)	3427	3,46
YAYA YOLU	13126	13,25
İSKELE	393	0,39
TAŞIT YOLU	1557	1,57
TOPLAM	99021	100

Harikalar Sahili'ndeki alanların dağılımına baktığımızda park ve dinlenme alanlarının açık ara önde olduğunu görmekteyiz. Bu, insanların rahat nefes alacakları ve dinlenebilecekleri bir ortam imkânı sağlamakta ve alanın geniş olması da daha refah olmalarını sağlamaktadır. İnsanların, kıyıların büyük bölümünün sanayi tesisleri ile çevrili olması nedeniyle kavuşamadıkları denize bu sayede ulaşabilmelerini sağlamakta ve keyifli zaman geçirmelerine olanak tanımaktadır.

Sahilde masal kahramanlarının örnek alınarak yapıldığı tesisler yer almaktadır. Masal kahramanlarının yanı sıra bota binip gezilebilecek büyük bir havuz, hayvan figürleriyle dolu park alanı ve büyük bir lunapark da yer almaktadır.



Derince’de etkin spor faaliyetleri görülmekle birlikte birçok spor kulübü de yer almaktadır.

Derince Spor Kulüpleri;

- Derince Sedaş Tekspor Kulübü
- Derince Bizimkuşak Gençlikspor
- Derince Atılımspor
- Derince Yenikentspor
- Demirspor Kulübü
- Gençlerbirliğispor
- Derince Birlikspor
- Derince Akademispor
- Canspor
- Turgutreisspor
- Engelliler Yıldız Spor Kulübü
- Bedensel Engelliler Derneği
- Yavuzspor
- Derincespor A.Ş.
- Derince Gençlikspor
- Çenedağspor
- Çınarlıspor
- Derince Belediyesispor Derneği

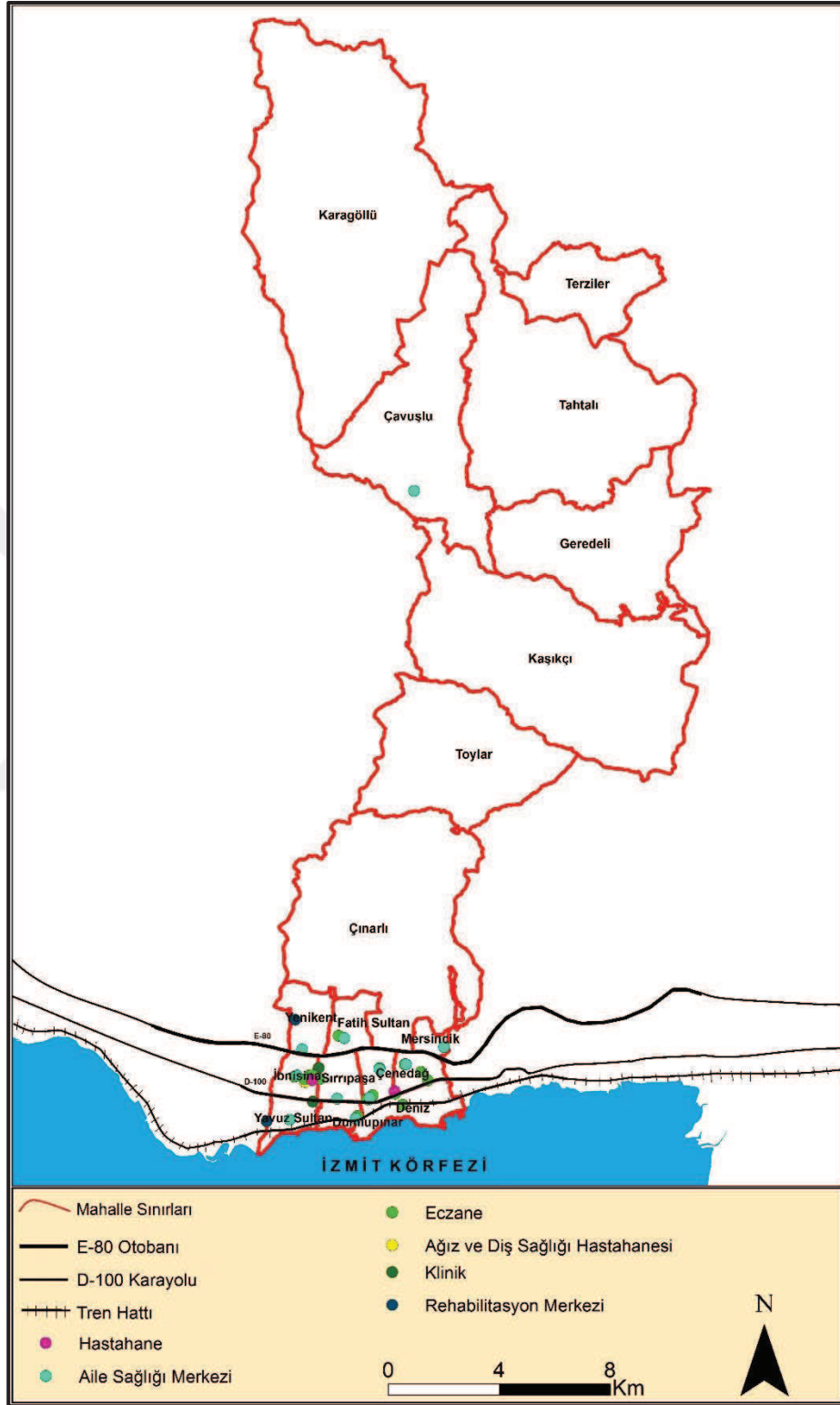
Derince’de fazla spor kulübü olmasının en önemli nedeni de Kocaelispor’a genç futbolcu yetiştirmektir. Bu kulüplerin bünyesinde basketbol, voleybol, tekvando futbol gibi birçok spor takımları yer almaktadır (Derince Belediyesi Arazi Notları, 2016).

Derince’de İsmet Paşa Stadyumu ve Olimpik Buz Sporları Salonu İzmit ilçesiyle sınırı oluştururken, Çınarlıdere’de yüzme havuzu bulunmaktadır. Ayrıca Yenikent Mahallesi’nde kapalı spor salonu ve spor tesisleri yer alırken, Yavuz Sultan Mahallesi’nde yapımına başlanan yarı olimpik yüzme havuzunun inşası ise hala devam etmektedir. Yavuz Sultan Mahallesi’nde 3, Yenikent’te 1 tane halı saha yer

almaktadır. Ayrıca Derince Belediye'sine ait spor tesisleri de yine Yavuz Sultan Mahallesi'nde bulunmaktadır. Spor tesisleri ve aktiviteleri bakımından Derince çeşitlilik gösterir ve bu faaliyetlerde oldukça aktif durumdadır.

5.4.2. Sağlık Fonksiyonu

Şehirde 3 tane hastahane, 34 tane eczane, 12 tane aile sağlığı merkezi, 2 rehabilitasyon merkezi, 2 tane klinik bulunmaktadır. Merkez mahallelerden İbni Sina Mahallesi'nde yer alan Devlet Hastahanesi geliştirilen ve yenilenen imkânlarıyla çevreden de birçok insan için çekim merkezi olmuştur. Sağlık fonksiyonu içinde yer alan çeşitli kurum ve kuruluşlar genel itibariyle merkez mahallelerde toplanmıştır (Şekil 52). Çavuşlu Mahallesi'nde Aile Sağlığı Merkezi yer almaktadır ve buradaki sağlık kurumu sonradan mahalle statüsüne kavuşan 7 mahalle arasında sadece bu mahallede vardır. İshakçılar Mevkii'nde yer alan bu kurum, mahallenin bir özelliği pilot mahalle olmasından ve birçok yeni uygulamanın burada yapılmasından ileri gelmektedir.



5.4.3. İnanç Fonksiyonu

Derince’de 75 cami, 37 adet kuran kursu bulunmaktadır. Şehir merkezinde yoğun olarak toplanan bu dini alanlar aynı zamanda nüfusun yoğunlaştığı alanlardır. Nitekim şehrin kuzeyinde ve merkezine uzakta bulunan kırsal mahallelerinde de bu dini mekânlar dağınık olarak görülmektedir. Çünkü yerleşmeler ve meskenler de burada dağınık olarak gelişme göstermiştir (Şekil 53).

Tablo 11: Derince’de İnanç Fonsiyonu Alanları (Camiler)

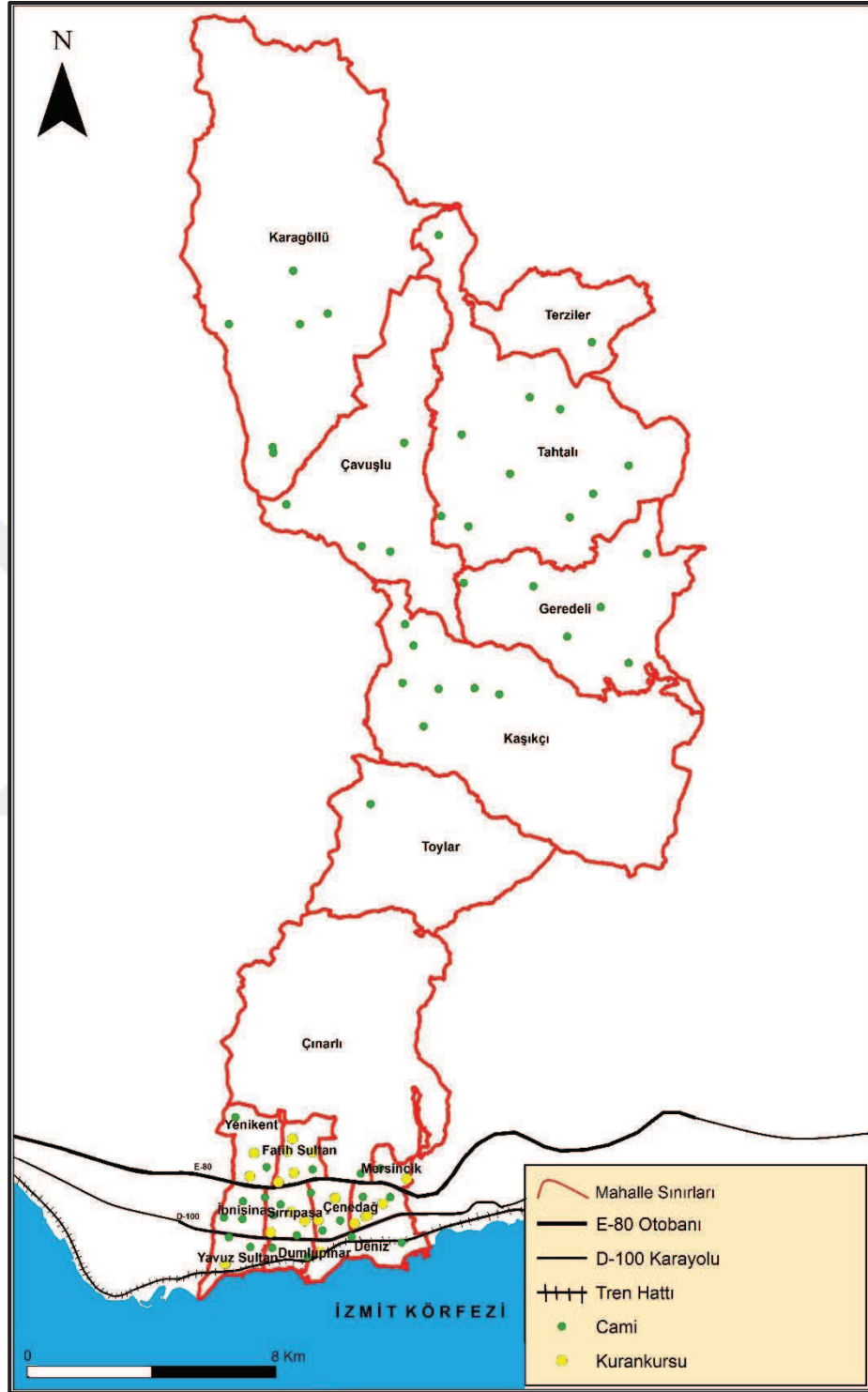
Kuruluş Yılı	Cami Adı	Bulunduğu Mahallenin Adı
1950	Çavuşlu C.	Çavuşlu Mahallesi
1961	İshakçılar C.	
1980	Karakadılar C.	
1985	Sucalar C.	
1990	Çancılar C.	
1973	Esentepe C.	Çenedağ Mahallesi
1982	Cımbızlar C.	
1986	Harmantarla C.	
1986	Kaşgaldere Evliya C.	
2011	Merkez C.	Çınarlı Mahallesi
1966	Çınarlı Merkez C.	
1976	Gülerevler C.	
1978	Kışla C.	
1978	Yıldızevler C.	
1982	Yenice C.	
1983	Eskiyol İmaret C.	Deniz Mahallesi
1972	Makasbaşı C.	
1973	İstasyon C.	Dumlupınar Mahallesi
1960	Dumlupınar C.	
1990	Yıldırım C.	
2012	Petrol Ofisi C.	Fatih Sultan Mahallesi
1980	Ahmetpaşa C.	
1981	Yıldız C.	
1986	Çenedere C.	
1994	Fatih C.	
1997	Ulu C.	
2002	Kavaklı C.	
2005	Küba C.	Geredeli Mahallesi
1966	Kepekli C.	
1976	Doğancılar C.	
1989	Yağcılar C.	
1997	Pamuklar C.	
1999	Alacakese C.	İbnisina Mahallesi
2007	Otmanlar C.	
1980	Sopalı Çiftliği C.	
2009	Muratevler C.	

1956	Çalköy C.	Karagöllü Mahallesi
1981	Stüver C.	
1993	Bıçakçılar C.	
2014	Demirciler C.	
2015	Hayrettinli C.	
1963	Çarmıklar C.	Kaşıkçı Mahallesi
1976	Fakılar C.	
1985	Kayalar C.	
1987	Kaşıkçı Mahallesi C.	
1990	Puyalar C.	
2009	Hacı İbrahimler C.	Mersincik Mahallesi
2012	Sarıhaliller C.	
1984	Çınarlıdere C.	
2013	Hacı Rahmi Seymen C.	Sırrıpaşa Mahallesi
1976	Hacı Osman C.	
1978	44 Evler C.	
1981	Yeşil C.	
1993	Hicret C.	
2004	Sırrıpaşa C.	
2012	Gazi Osmanpaşa C.	Tahtalı Mahallesi
1979	Davulcular C.	
1983	Omurlar C.	
1984	Sofular C.	
1987	Balkancılar C.	
1992	Kekler C.	
1995	Turgutlar C.	
2000	Koçoğlu C.	
2005	Hocaköy C.	
2012	Traş C.	
2013	Göllü C.	Terziler Mahallesi
1960	Terziler Mahallesi C.	Terziler Mahallesi
2003	Toylar Mahallesi C.	Toylar Mahallesi
1990	60 Evler Sahil C.	Yavuz Sultan Mahallesi
1990	Körfez C.	
1992	Hacı Abbas C.	
1993	Yenikent Mh.C.	Yenikent Mahallesi
1996	İmam-ı Azam Cami	
1998	Araptepe C.	
2004	Mimarsinan C.	

Tablo 12: Derince'de İnanç Fonksiyonu Alanları (Kur'an Kursları)

Kur'an Kursunun Adı	Bulunduğu Mahalle
İshakçılar Kur'an Kursu	Çavuşlu Mahallesi
Cımbızlar Cami Kur'an Kursu	Çenedağ Mahallesi
Cımbızlar Kız Kur'an Kursu	
Çenedağ Kız Kur'an Kursu	
Esentepe Kur'an Kursu	
Harmantarla Cami Kur'an Kursu	
Çınarlı Merkez Kur'an Kursu	Çınarlı Mahallesi
Eskiyol İmaret Cami Kur'an Kursu	
Gülerevler Kur'an Kursu	
Kışla Cami Kur'an Kursu	
Yenice Kur'an Kursu	
İstasyon Cami Kur'an Kursu	Deniz Mahallesi
Dumlupınar Cami Kur'an Kursu	Dumlupınar Mahallesi
Yıldırım Cami Kur'an Kursu	
Ahmet Paşa Cami Kur'an Kursu	Fatih Sultan Mahallesi
Çenedere Cami Kur'an Kursu	
Fatih Mahallesi Cami Kur'an Kursu	
Kuba Kur'an Kursu	
Ulu Cami Kur'an Kursu	
Yıldız Cami Kur'an Kursu	
Kaşgaldere Evliya Cami Kur'an Kursu	İbni Sina Mahallesi
Kavaklı Cami Kur'an Kursu	
Murat Evler Kur'an Kursu	
Çınarlıdere Kur'an Kursu	Mersincik Mahallesi
44 Evler Cami	Sırrıpaşa Mahallesi
Gaziosmanpaşa Cami Kur'an Kursu	
Hacıosman Cami Kız Kur'an Kursu	
Hicret Kur'an Kursu	
Reyhan Kur'an Kursu	
Sırrıpaşa Kur'an Kursu	
60 Evler Sahil Cami Kur'an Kursu	Yavuz Sultan Mahallesi
Hacı Abbas Cami Kur'an Kursu	
Yavuz Sultan Selim Kur'an Kursu	
Araptepe Kur'an Kursu	Yenikent Mahallesi
İmam-ı Azam Kur'an Kursu	
İmam-ı Azam Cami Kardelen Kur'an Kursu	
Yenikent Merkez Cami Kur'an Kursu	

Kaynak: Derince Kaymakamlığı İlçe Müftülüğü



Şekil 53: Derince’de Dini Mekânların Dağılışı

Kaynak: KBB (Kocaeli Büyükşehir Belediyesi) CBS (Coğrafi Bilgi Sistemleri) Müdürlüğü’nden Alınan Verilerden Yararlanılarak Hazırlanmıştır.

5.4.4. Eğitim Fonksiyonu

Derince İlçe Milli Eğitim Merkezi İbni Sina Mahallesi Karadeniz Sokak'ta Sırrıpaşa Ortaokulu'nun yanında bulunmaktadır. Derince'de; 7 anaokulu, 19 ilkokul, 24 ortaokul, 12 tane lise, 2 rehabilitasyon merkezi, 12 eğitim kursu, 1 halk eğitim merkezi, 4 sürücü kursu bulunmaktadır. Şehirde eğitim kurumları daha çok merkez mahallelerde toplanmış durumdadır (Şekil 54). Bunun temel sebebi de nüfusun büyük bir kısmının burada yaşıyor olmasıdır. Şehirde okuma-yazma bilenlerin oranı oldukça yüksek olmakla birlikte eğitim seviyesi de yüksektir. Okuma-yazma bilenlerin sayısı kadınlarda 62097'dir ve toplam nüfusun %45'ini oluşturmaktadır. Erkeklerde ise okuma-yazma bilen sayısı 62400'dür ve toplam nüfusa oranı %45'dir (Şekil 55). Nüfusun %90'ını okuma-yazma bilenler oluşturmaktadır. Geriye kalan %10'luk dilim ise, okuma-yazma bilmeyen ve bilinmeyenlerdir. Eğitim durumu şehrin kuzeyindeki mahallelerinde oldukça düşük olmasına rağmen merkeze yakın mahallelerde oldukça gelişmiştir (Şekil 57).

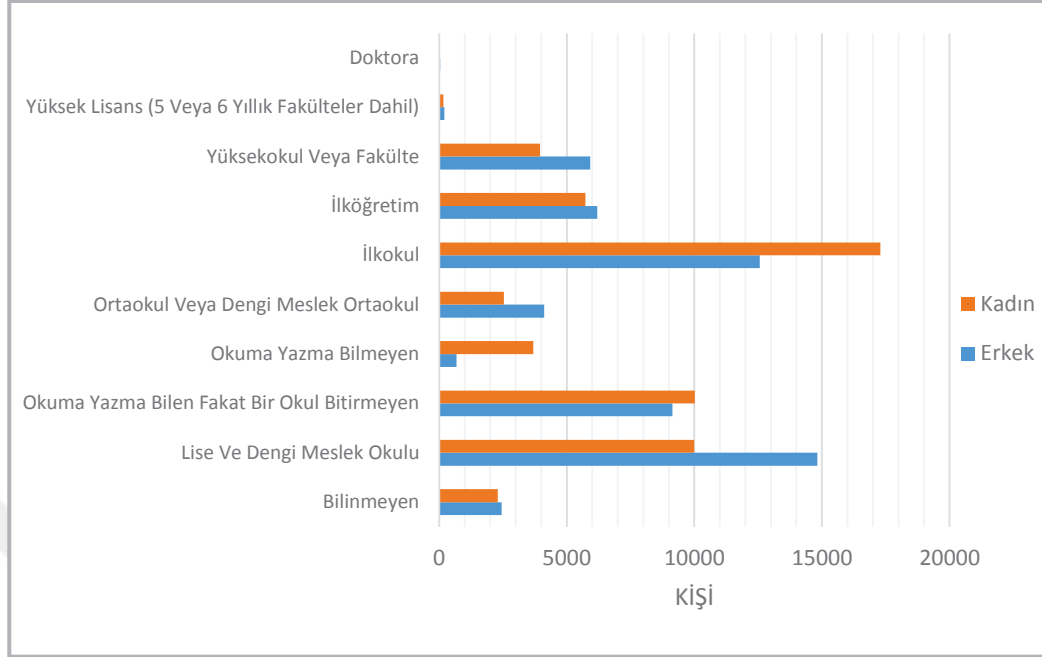
Tablo 13: Derince'deki Eğitim Kurumlarının Mahallelere Göre Dağılışı (2016)

Mahalle Adı	Bulunan Eğitim Kurumları
Çınarlı Mahallesi	3 ilkokul, 3 ortaokul, 1 lise, 3 Derince Özel Eğitim Uygulama Merkezi
Çenedağ Mahallesi	1 anaokul, 2 ilkokul, 5 ortaokul, 1 rehabilitasyon merkezi, 2 eğitim kursu, 1 yabancı dil kursu, 1 sürücü kursu
Sırrıpaşa Mahallesi	2 anaokul, 2 ilkokul, 2 ortaokul, 2 lise, 3 sürücü kursu, 4 eğitim kursu, 1 yabancı dil kursu
Dumlupınar Mahallesi	1 anaokul, 1 ilkokul, 1 ortaokul, 1 lise, 1 eğitim kursu ve Halk Eğitim Merkezi de burada bulunmaktadır
İbni Sina Mahallesi	2 ilkokul, 2 ortaokul, 2 lise, 1 eğitim kursu
Yavuz Sultan Mahallesi	2 anaokul, 3 ilkokul, 3 ortaokul, 1 rehabilitasyon merkezi, 1 Derince Özel Eğitim Uygulama Merkezi, 1 yabancı dil kursu ve İlçe Milli Eğitim Müdürlüğü de burada bulunmaktadır
Deniz Mahallesi	1 ilkokul, 1 ortaokul, 1 lise, 1 eğitim kursu
Fatih Sultan Mahallesi	1 ilkokul, 1 ortaokul, 1 lise
Mersincik Mahallesi	1 ilkokul, 1 ortaokul
Yenikent Mahallesi	1 anaokul, 2 ilkokul, 4 ortaokul, 4 lise
Çavuşlu Mahallesi	1 ilkokul, 1 ortaokul

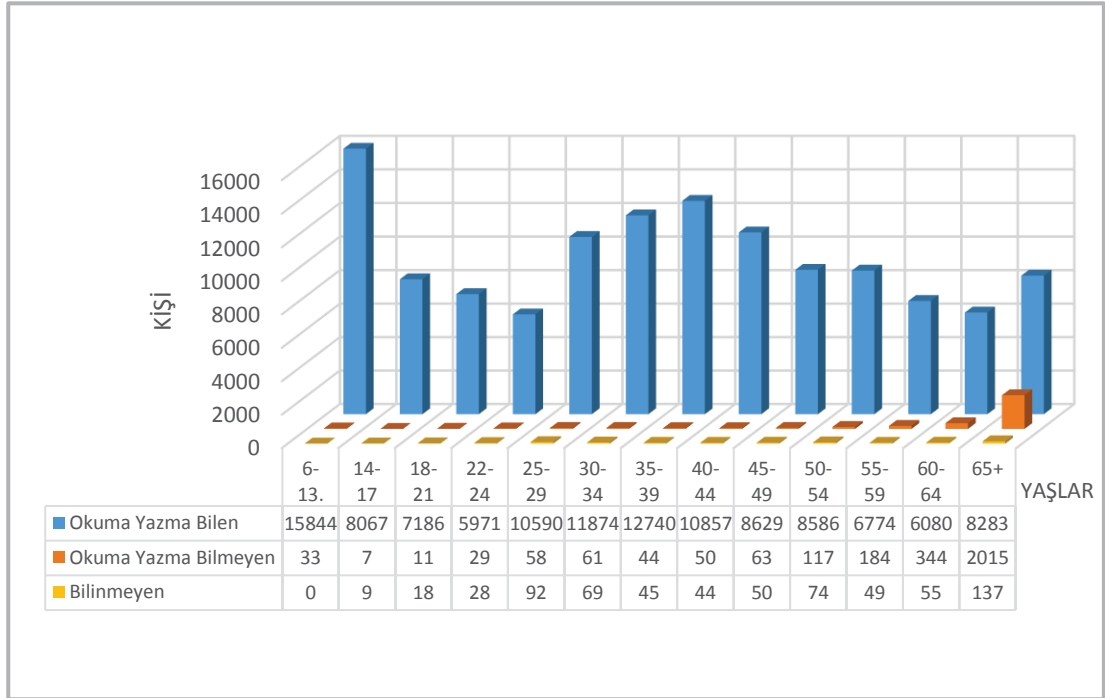
Kaynak: Derince Milli Eğitim Müdürlüğü



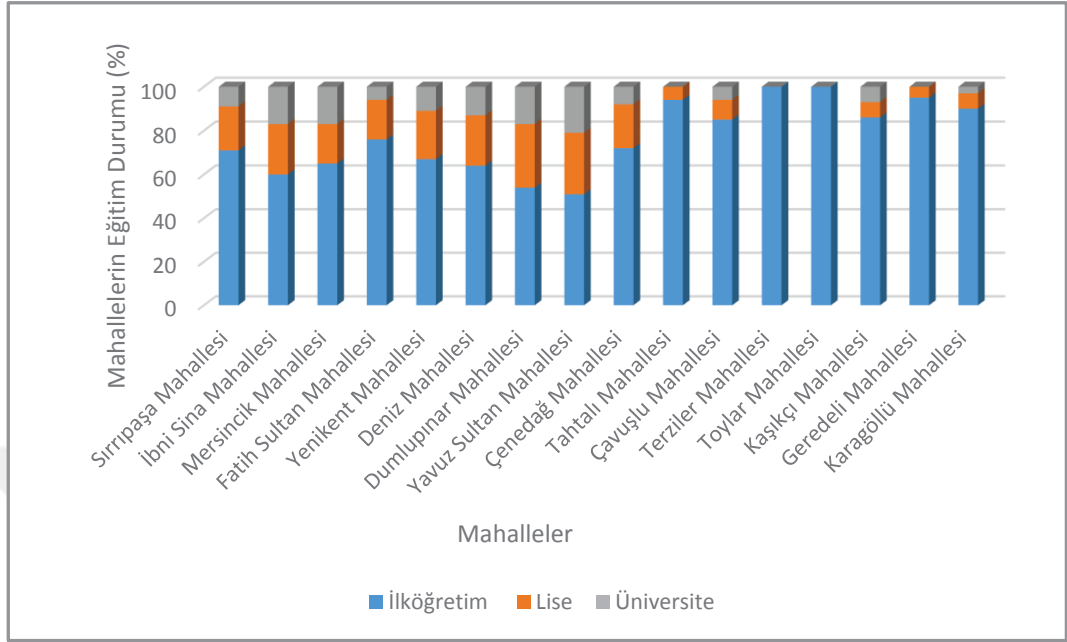
Şekil 54: Derince’de Eğitim Kurumlarının Dağılışı
Kaynak: KBB (Kocaeli Büyükşehir Belediyesi) CBS (Coğrafi Bilgi Sistemleri) Müdürlüğü’nden Alınan Verilerden Yararlanılarak Hazırlanmıştır.



Şekil 55: Eğitim Durumunun Cinsine Göre Dağılışı
Kaynak: TÜİK, 2016.



Şekil 56: Derince'de Okuma-Yazma Durumu
Kaynak: TÜİK, 2016.



Şekil 57: Mahallelerin Eğitim Durumu, 2015.

Kaynak: www.ilceharitasi.com.

Grafiğe bakıldığında 20 yaş ve üstü nüfusta okuma-yazma oranı daha fazladır. Artan refah düzeyiyle, gelişen hayat standartlarıyla ve koşullarla birlikte şehrin eğitim seviyesinde gözle görülür bir artış yaşanmıştır ve buna dayalı olarak da gelecekte daha da artması beklenmektedir.

SONUÇ ve ÖNERİLER

Derince, Marmara Bölgesi Kocaeli Yarımadası içinde yer almaktadır. Çalışma sahamız bulunduğu konum itibarıyla her cepheden güneş alabilme özelliğine sahiptir. İzmit Körfezi'ne kıyısı olan bu yerleşme sahip olduğu fizikî imkân ve şartlar hasebiyle tarih boyu hep önemli güzergâhlar üzerinde yer almıştır. Kadim ticaret ve doğu-batı eksininde gelişen önemli yollarının kesiştiği yerde merkezî bir konumda bulunmaktadır. Bağdat Demiryollarının yapımı yerleşme için önemli bir gelişmedir ve Derince'nin kalbi olmuştur. Anadolu'ya açılan kapı özelliği ve limanı sayesinde de uluslararası ticarete etkin olmuştur ve bu etkinliğini devam ettirmektedir. Sahip olduğu stratejik önem çeşitli şehirselleşme fonksiyonları kazanmasına zemin hazırlanmıştır.

Limanın yapılmasıyla birlikte hızlı bir gelişme ve büyümeye giren Derince, aldığı göçlerle de bunu pekiştirmiştir. Gelişen şartları ve açılan sanayi tesisleriyle beraber iş imkânlarını barındırması onu çekim merkezi haline gelmiş ve göç almasına sebebiyet vermiştir.

Tarih boyunca önemli geçiş noktalarından biri olmuş, özellikle Milli Mücadele Dönemi'nde etkin rol oynamıştır. İşgal güçleri tarafından ilk olarak ele geçirilen yerlerden biri olan İzmit Körfezi'nde Osmanlı cephanelerinin bulunduğu Derince Limanı kontrol altına alınmıştır. Derince Limanı'nın işgali Körfez'i savunma açısından güçsüz bırakmıştır. Milli Mücadele hareketleriyle geri alınan liman, savunma stratejisi için kilit nokta olmuştur.

Cumhuriyet Dönemi'yle beraber gittikçe gelişen kalkınma politikalarıyla birlikte açılan yeni sanayi kuruluşları Derince'yi de kapsamıştır. İstanbul'dan İzmit'e uzanan kıyı boyunca ve düzlük sahaları içine alan yeni sanayi bölgeleri inşa edilmiş ve İstanbul'dan uzanan konurbasyon oluşturulmuştur. Bu konurbasyon birbiri ardına eklenerek yoğun sanayi faaliyetlerinin yapıldığı yerler olarak karşımıza çıkmıştır. Gelişen bu durumlarla birlikte Derince'nin de etki sahası genişlemiştir. İthalat ve ihracatta öne çıkan limanı uluslararası önem kazanmıştır. Limanın bu etkinliği İzmit ve Haydarpaşa Liman'larının yükünü hafifletmiştir. Sahip olduğu etkin hinterland ona bu avantajı sağlamıştır.

Bütün bu sanayi fonksiyonunun gelişimine ek olarak doğal bir kaynağı olan ve tarih boyu birçok seyyah tarafından da kaleme alınan, yerleşme halkı için önemli bir içme suyu olan Çenesuyu bir dünya markası olma yolunda ilerleme göstermektedir. Uluslararası alanda ticareti yapılmaya başlanan suyun şişeleme tesisleri de yenilerek ve kapasiteleri arttırılarak gelişmiştir. Şehirde tarım faaliyetleri yerel ölçekte olmakla birlikte bu bahsedilen durum, 7 yeni mahallesinde dağılıp göstermektedir.

Doğusunda İzmit ilçesi ve Batısında Körfez ve devamında İstanbul güçlü etkisinin olması aynı zamanda batısında Kaşgaldere, doğusunda Çınarlıdere'yle doğal olarak da sınırlanması nedeniyle kuzey yönünde gelişme göstermiştir. Bu iki etkin kısım arasında kalan Derince, birikinti ovası üzerinde 10 merkez mahalleye ve

kuzeyinde de yeni düzenlemeyle birlikte daha yüksek kesimde bulunan önceden köyü olan 7 mahallenin de eklenmesiyle kuzey-güney yönlü bir konumda yer almaktadır.

Gittikçe gelişen şehirde artan nüfusu barındırmak için yeni imara açılan sahalarda etkin inşaat faaliyetleri kendini göstermiştir ve bu da yeni iş imkânı ortaya çıkmasını sağlamıştır. Yenikent Mahallesi'nde inşaat faaliyetleri ve yeni binaların yapımı gittikçe artarak hız kazanmıştır. Belediye projelerinde yer alan birçok yeni tesislerin yapımı da inşaat sektörüne hız kazandırmıştır. Özellikle Yenikent Mahallesi olmak üzere, İbn-i Sina Mahallesi, Yavuz Sultan Mahallesi, yeni yapılan inşaat alanlarının yoğun olarak dağıldığı yerlerdir. Her mahallenin kendi içinde bir düzeni vardır. Bu düzen dâhilinde her mahalleye bir miktar yeşil alan bırakılarak insanların nefes alabileceği ortamlar yaratılmaya çalışılmıştır. Ayrıca şehrin içinden geçen E-80 otobanı, D-100 karayolunun varlığı buralarda yoğun karayolu kullanımına sebep olmakta ve şehri ortasından ayırarak bütünlüğünü korumasına engel olmaktadır.

Sahada dolgu tabakası ve güncel gevşek-orta sıkı kum çökellerde ve deniz çökellerinde sıvılaşma potansiyeli bulunmaktadır ve bu sıvılaşma deprem anında bazı çökmelere neden olabilmektedir. Özellikle İzmit Körfezi kuzey kıyıları boyunca yaygın olan sanayi tesisleri ve yapılaşma bu çökeller üzerinde bulunmakta ve önemli risk taşımaktadır (COŞKUN; 2008: 60).

Derince, Kocaeli ilçeleri içinde en temiz olan yer olma özelliği göstermekte; çevre temizliği çok iyi olarak yapılmaktadır.

Derince'de eğitim istatistiklerine bakıldığında, eğitim seviyesinin yüksek olduğu görülmektedir. Şehirde yer alan nefes koridorları ve Harikalar Diyarı gibi rekreasyon yerleri Derince'de mevcut dokuyu çeşitlendirerek çevre yerleşmelerden insanları kendine çekmektedir. Gelişme göstermeye devam eden şehirde, kıyı alanında yerleşmiş olmasının verdiği avantajlar yanında 1. Deprem bölgesi içerisinde yer alması, yoğun sanayi faaliyetlerine bağlı olarak da çevre kirliliği yaşanması ve artan nüfus için istihdam olanaklarının yetersiz kalması gibi bazı dezavantajları da bulunmaktadır.

Derince’de özellikle Cumhuriyetle birlikte şehirleşme hareketleri hız kazanmıştır. Bu hareketler hala devam etmektedir ve yakın gelecekte de artacağı kuvvetle muhtemeldir. Sahip olduğu potansiyelleri buna elverişlidir. Ancak bu kaynakları ve sahip olduğu potansiyelleri kontrollü kullanabilmek ve ortaya çıkan veya çıkacak problemler için önlem alınması gerekmektedir.

Gelecekte de sanayisinin gelişeceği ve nüfusunun da artacağı öngörülmektedir. Bu artışa paralel olarak seyreden istihdam sıkıntısı için kalıcı çözümler üretilerek bu sorunun ortadan kaldırılmasına yardımcı olması gerekmektedir. Bu yönde verilen eğitimler artırılarak ve geliştirilerek bu ihtiyacın karşılanması gerekmektedir. Artan nüfusla beraber yeni konut ihtiyacı için imara açılan yerler, 1. deprem bölgesi kuşağında yer alması sebebiyle dikkatle seçilmelidir. Riskli konutların iyileştirilmesine ve depreme dayanıklı hale getirilmesi önem taşımaktadır.

Derince’nin ihtiyacı olan kentsel dönüşüm çalışmaları yapılmalı ve şehir kuzeye kayma eğilimine devam etmelidir. Konürbasyon sahası rehabilite edilmelidir. Etkin şekilde yapılan sanayi faaliyetleri nedeniyle çevre kirliliği, deniz kirliliğinin önüne geçmek adına bu rehabilite çalışmasının yapılması önem taşımaktadır.

Derince’de koruma altına alınan kültürel varlıklar ve sit alanlarının durumu daha da iyileştirilerek ziyarete açılmalı ve turizm faaliyetine katkı sağlaması sağlanmalıdır. Turizm alanında yetersiz kalınmasının önüne geçilmeli bunu çeşitli tanıtıcı broşür, reklam vs. yayın organlarıyla da desteklemelilerdir. Sahip olduğu bu potansiyeli doğru kanalize etmeli ve şehre geri dönüşünün yararlı olması için çalışılmalıdır.

Şehrin alt yapı çalışmalarının varolan durumları iyileştirilmeli kuzeyinde bulunan eski köy yeni mahalle alanlarına da bu hizmetler ulaştırılmalıdır. Şehrin merkez mahallelerine entegre gelişim göstermeleri için çalışılmalıdır.

Ormanın bir kısmı arberotum haline getirilerek, Derince için bir başka rekreasyon alanı yapılabilir. Kadıköy’den başlayarak Hereke’ye kadar uzanan kıyı alanının kuzeyi boyunca az katlı bahçeli nizamda bir yerleşme oluşturulabilir. Ayrıca

kısmen D-100 karayolunun güney kısımlarında iyileştirme çalışmaları yapılarak geliştirilebilir. Cadde-sokak sistemlerinde trafik ışığının olmaması gibi sıkıntılar mevcuttur ve belediye bu problemin önüne geçmek için kavisler oluşturmuştur. Bu kavisler zaman zaman etkili bir çözüm olsa da trafik ışıklarının gerekliliği hayattır.

Belediyenin yapımına başladığı ya da henüz başlamayan projeler şehre yeni bir kimlik kazandırma ve gelişmesi yönünde yapılmıştır. Bu projelere; çeşitli araştırmalar yapılarak, incelemeler ve sunulan raporlar ışığında yenileri eklenerek sürdürülebilir. Halkın bilinçlendirilmesi ve yeni projeleri desteklemesi de son derece önem arz etmektedir.



KAYNAKÇA

AKBAŞ B.

“Derince Civarının Hidrojeolojik İncelemesi”, Kocaeli Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli, 1997.

AKGÜN, Ö. F.

“Aydın ve Denizli’de Nüfus Hareketleri”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2000.

AKKARGAN, Ş.

“İzmit Körfezi Sismik Verilerin Değerlendirilmesi”, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul, 2005.

AKOVA İ.

“Ergene Nehrindeki Kirlilik Ve Kirliliğin Tarım Alanları Üzerindeki Etkisi”, 28. Meslek Haftası Sempozyumu, ss.387-310, Edirne, 2000.

AKOVA, İ.

“Sürdürülebilir Turizm”, Prof. Dr. Süha Göney’e Armağan (Ed: Mehmet. Bayartan). İstanbul Üniversitesi Yayını, sf.107-136, İstanbul, 2013.

ALPAR, B., GÜNEYSU, A. C.

"Evolution Of The Hersek Delta (İzmit Bay)", Turkish J. Marine Sciences 5(2): 57-74, 1999.

ARDEL, A.

"Türkiye Kıyılarının Teşekkül ve Tekâmülüne Toplu Bakış", Türk Coğrafya Dergisi Sayı 24-25, s: 1-2, İstanbul, 1967-68.

ARDOS, M.

"Jeomorfoloji Açısından Türkiye Ovalarının Oluşumları ve Gelişimleri", İstanbul Üniversitesi Coğrafya Dergisi 1: 11-127, İstanbul, 1985.

ARPAT, E.

"Kocaeli 1999 Depreminde Ana Fay Kırığının Dışında Meydana Gelmiş Olan Deformasyonların Nedenleri" Deprem Sempozyumu Kocaeli 23-25 Mart s:5-12, Kocaeli, 2005.

ATALAY, İ.

"Genel Beşerî ve İktisadi Coğrafya", Yeniçağ Basım Yayın, İzmir , 1991.

BAKIRCI M.

"Türkiye'nin Uluslararası Ulaşımında Demiryolu Sınır Kapılarının Yeri Ve Etkinliği", Marmara Coğrafya Dergisi, No:28, ss.370-407, İstanbul, 2013.

BAKIRCI, M.

"Türkiye'de Kırsal Kalkınma;

- Kavramlar-Politikalar Uygulamalar”**, Nobel Yayıncılık, Ankara, 2007.
- BALCI AKOVA, S. **“Ergene Havzasında Mekânsal Kullanımlar”**, Çantay Kitapevi, İstanbul, 2002.
- BALCI AKOVA, S. **“Ergene Havzasının Coğrafi Potansiyeli”**, Çantay Kitapevi, İstanbul, 2002.
- BALCI AKOVA, S. **“Ergene Havzasında Şehirler ve Şehirleşme”**, Sosyoloji Dergisi 9: 29-51, 2004.
- BALCI AKOVA, S. **“The Balkans in Thrace Region of Turkey”**. Balkan Studies I Geograpy&Geostrategy, Cyril and Methodius University, Skopje-Macedonia, 2011.
- BALCI AKOVA, S. **“Kıyı Alanlarının Coğrafi Potansiyelinin Değerlendirilmesi ve Yönetimi”** Dersi Notları, İstanbul, 2013.
- BARGU, S. **“İzmit Körfezi’ndeki Pleyistosen Taraçaları ve Tektonik Özellikler”**, İstanbul Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Yerbilimleri Dergisi, Cilt 10, S:1-2, sf:1-27, 1996-97.
- BAYARTAN, M. **“XIX. Yüzyılda Kütahya’nın Tarihi Coğrafyası”** Cilt 1-2, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2003.
- BAYARTAN, M. **“Tarihi Coğrafya Araştırmaları**

- Açısından Şehir Ve Osmanlı Şehri**”, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Dergisi Sayı 13, sf: 85-92, İstanbul, 2007.
- BAYARTAN, M. **“Ütopyalarda Coğrafi Mekân**”, Sosyoloji Dergisi Sayı 18, Dizi 3, s:69-95, İstanbul, 2009.
- BAYARTAN, M. **“İnsan-Zaman-Mekân Bağlamında Şehirler**”, 1. Milletlerarası Şehir Tarihi Yazarları Kongresi, 5-7 Kasım 2010, Türkiye Yazarlar Birliği Yayınları, sf.228-233. Ankara.
- BAYARTAN, M. **“Osmanlı Şehir Araştırmaları Coğrafi Araştırmalar**”, Akademi Titiz Yayınları, İstanbul, 2014.
- BAYARTAN, M. **“Saray’ın Yerleşme Özellikleri**”, Memleket Pusulası Saray, Saray Belediyesi, Tekirdağ, 2017.
- BAYRAKTUTAN, Y., ÖZBİLGİN, M. **“İktisadi Unsurlar Bağlamında Kocaeli’nin Lojistik Üs Olma Potansiyeli**”, II. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi, Aksaray Üniversitesi, Aksaray, 2013.
- BOSTAN, İ. **“İzmit**”, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, C.XXIII, İstanbul, 536-541, 2001.
- CHAPUT, E. (Çeviren) TANOĞLU, A. **“Türkiye’de Jeolojik ve Jeomorfolojik Tetkik Seyahatları**”, İstanbul Üniversitesi Yayınları No:324, Edebiyat

- Fakültesi Coğrafya Enstitüsü Neşriyatı
No: 11, İstanbul, 1976.
- CLARKE, J.I. **“Population Geography”**. Pergamon Press Ltd., London, 1968.
- COŞKUN, Ş.E. **“İzmit Körfezi Kuzeyi Kıyı ve Deniz Dibi Çökellerinin Mühendislik Jeolojisi”**, Kocaeli Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli, 2008.
- ÇAKIR, M. **“Osmanlı Şehir Tarihinin Arşiv Kaynakları: İzmit Örneği”**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Bilgi ve Belge Yönetimi Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2006.
- ÇALIK ROSS, A. **“Nikomedia (İzmit) Arkeoloji Çalışmaları ve Kentin Vizyonu”**, 38. İcanas Kongresi, Bildiriler Kitabı, 2007, sf: 879-898, Ankara.
- ÇALIK ROSS, A. **“Antik İzmit Nicomedia”**, Delta Yayıncılık, İstanbul, 2007.
- ÇALIK ROSS, A., TÜLEK, F., BORA, A. **“Nicomedia (İzmit) Depremleri ve Arkeoloji”**, Kocaeli Deprem Sempozyumu 23-25 Mart, 2005, sf:763-768, Kocaeli.
- ÇETİN, A. **“Kocaeli Tarihinden Sayfalar”**, İzmit Rotary Kulübü, İzmit, 2000.
- DARKOT, B. **“Şehir Ayırımında Nüfus Sayısı ve Fonksiyon Kriterleri”**, İstanbul

- Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi, cilt:8, sayı:17, 1967, sf.3-8. İstanbul.
- DARKOT, B. ve TUNCEL, M. **“Marmara Bölgesi Coğrafyası”**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Matbaası, İstanbul, 1981.
- DAŞ, M. **“Bizans Döneminde Kocaeli”** Uluslararası Karamürsel Alp Ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, Kültür ve Sosyal İşler İdaresi Başkanlığı Yayınları No:35, Kocaeli, 2016.
- DAVELAAR, E. J. & NĪJKAMP, P. **“The Incubator Hypothesis: Revitalization of Metropolitan Areas ?”**, Annals of Regional Science. Vol.22, s:48-65, Berlin (Almanya), 1988.
- Derince Belediyesi Stratejik Planı 2010-2014.
- Derince Belediyesi Stratejik Planı 2015-2019.
- Derince Belediyesi (Arazi Çalışması), (2016)
- Derince Limanı Raporu 2011.
- DOĞAN, B., GÜRER, F. **“Kocaeli Havzası'nın Tektono-Statigrafik Oluşum Modeli Nedir?”**, Deprem Sempozyumu 23-25 Mart 2005, sf:109-111, Kocaeli.

- DOĞAN, M. **“Socio-Environmental Problems on Turkish Coasts”** Proceedings of the Second International Conference on Water, Energy and the Environment, Kuşadası, 2013.
- DOĞAN, M. **“Türkiye Sanayileşme Sürecine Genel Bir Bakış (A General Outlook on The Industrialization Process of Turkey)”**, Marmara Coğrafya Dergisi, Sayı:28, s.211-231, İstanbul, 2013.
- DÖNMEZ, Y. **“Kocaeli Yarımadasında Bitki Örtüsünün Anahatları”**, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi, Sayı 22, sf:81-92, İstanbul, 1977.
- ERDOĞAN, N., AYYILDIZ, S., **“Tarihi İzmit Kent Merkezi Mahalleler, Sokaklar, Mimari Eserler”**, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları No: 20, Kocaeli, 2011.
- ÖZBAYRAKTAR, M.
- ERGİN, T.A. **“Yarımca-İzmit Arasındaki Bölgenin Jeomorfolojik Etüdü”**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Enstitüsü, Mezuniyet Tezi, İstanbul, 1979.
- ERİNÇ, S. **“Jeomorfoloji II”**. Der Yayınları, 3. Basım, İstanbul, 2001.
- ERTEK, A. T. **“Kocaeli Yarımadası’nın Kuzeydoğu Kesiminin Jeomorfolojisi”**, Çantay Kitabevi, İstanbul, 1995.

- EVLİYA, Çelebi. **“Evliya Çelebi Seyahatnamesi”**, (Çev. Zuhuri Danışman), İstanbul, 1970.
- EVLİYA, Çelebi. (Çeviren) Mısır Sultan Habeş Onuncu Cilt (1938). **“Evliya Çelebi Seyahatnamesi Onuncu Cilt”**, Devlet Basımevi, İstanbul.
- FIRATLI, N. **“İzmit Tarihi ve Eski Eserleri”**, Türkiye Turing Otomobil Kurumu, İstanbul, 1959.
- GALİTEKİN A. N. **“Tarihte İzmit ve İzmit Tarihinde Bir Eşraf Ailesi”**, Seçil Ofset, İstanbul, 2011.
- GÖNEY, S. **“İzmit Körfezi Kuzey Kıyılarında Morfolojik Araştırmalar”**, İstanbul Üniversitesi Bitirme Tezi, İstanbul, 1962.
- GÖNEY, S. **“İzmit Körfezi ve Kuzey Kıyılarının Jeomorfolojisi”**, Türk Coğrafya Dergisi, Sayı 22-23, sf:187-199, 1964, İstanbul.
- GÖNEY, S. **“Büyük Menderes Bölgesi”**, İstanbul Üniversitesi Yayın No. 1895, Coğrafya Enstitüsü Yayın No. 79, İstanbul, Edebiyat Fakültesi Matbaası, 1975.
- GÖNEY, S. **“Şehir Bölgesi ve Planlama”**, İstanbul Üniversitesi Sosyoloji Dergisi Cilt 3, Sayı:4, s:53-62, İstanbul, 2004.
- GÖNEY, S. Derince ve Çevresi Arazi Çalışması Notları, 2016.
- GÖNEY, S. **“Şehir Coğrafyası I”**, Beta Yayıncılık,

- GÖNEY, S. İstanbul, 2017.
- GÖNEY, S. “**Şehir Coğrafyası II**”, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2017.
- GÜNEŞ YAĞCI, Z. “**Osmanlı Menzil Teşkilâtı İçerisinde İzmit Menzili ve Önemi**”, Uluslararası Kara Mürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu-II, 2015, sf:337-352, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, Kocaeli.
- GÜRBÜZ, O. “**Sanayi Coğrafyası Ders Notları**”, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü, 2010-2011.
- HAYDAR ÇELEBİ RUZNÂMESİ Tercüman 1001 Temel Eser, Kervan (Hazırlayan) SENEMOĞLU, Y. Kitapçılık, Konya, 1992.
- KAYA, M. “**XIX. Yüzyılda İzmit (Kocaili) Sancağı'nın Demografik Durumu ve İskân Siyaseti**”, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi, Cilt 26, Sayı 41, s: 59-80, Ankara, 2007.
- KAYA, Ş. “**Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İzmit Kenti**”, İstanbul Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı, Doktora Tezi, İstanbul, 2008.
- KAYNAR, İ. S. “**Çene Suyu'nun Tarihi**”, Uluslararası Gazi Akça Koca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu, 2-4 Mayıs, Kocaeli, 2014.

KILINÇASLAN, T. vd

**“Kentsel Ulaşım: Ulaşım Sistemleri-
Toplu Taşıma-Planlama-Politikalar”**
Ninova Yayınları, İstanbul, 2012.

Kocaeli Büyükşehir Belediyesi İmar Ve
Şehircilik Daire Başkanlığı Şehir
Planlama Şube Müdürlüğü Plan Yapım
Şefliği Kocaeli İli, Derince İlçesi
Rekreasyon Amaçlı Uygulama İmar
Planı Plan Açıklama Raporu, 2013

Kocaeli İl Çevre Durum Raporu, 2013.

Kocaeli İl Yıllığı,1973, Cumhuriyet’in
50. Yılında.

Kocaeli Arazi Çalışması Notları, 2016,
(Kocaeli Sanayi Odası).

Kocaeli Valiliği (2011) İzmit Körfezi
Liman Bölgesi Raporu.

KOÇ, H.

**“Hür Söz Gazetesi Çerçevesinde İzmit
Şehrinin Siyasi, Ekonomik ve Sosyal
Yapısı)1951-1955)”,** Selçuk
Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
Tarih Ana Bilim Dalı Atatürk İlkeleri ve
İnkılap Tarihi Bilim Dalı, Yüksel Lisans
Tezi, Konya, 2010.

KORALAY, T.

**“İzmit Körfezi Kirletici Kaynak ve
Yüklerinin Belirlenmesi”,** Sakarya

- Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü,
Yüksek Lisans Tezi, Sakarya, 2010.
- LEONE, R. A. & STRUYK, R. **“The Incubator Hypotesis Evidence From Five Cities”**. The National Brueau of Economic Research, Nber Working Paper Series, No:45, New York (A.B.D.), 1974.
- MARKS, K. & ENGELS, F. (Çeviren Oya YAYLALI) **“Nüfus Sorunu ve Malthus”**. Sol Yayınları, Ankara, 1976.
- MERT, A., OTAY, E. **“Derince Sahili Özelinde Tahrip Edilmiş İzmit Körfezi Kıyılarının Doğal Yapıya Dönüştürülmesi”**, 7. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, sf:517-520, Trabzon, 2011.
- ÖZGEN, E.Y. **““Toplu Konut” ve “Kalıcı Konut” Uygulamalarının İzmit Kent Merkezi Bağlamında İrdelenmesi”**, Deprem Sempozyumu 23-25 Mart, sf:348-360, Kocaeli, 2005.
- PAMUK, Ş. **“Türkiye’nin 200 Yıllık İktisadî Tarihi: Büyüme, Kurumlar ve Bölüşüm”**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 6. Basım, İstanbul, 2016.
- RAMSAY, M. (Çeviren) PEKTAŞ, M. **“Anadolu’nun Tarihi Coğrafyası”**, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1960.
- SERTKAYA DOĞAN, Ö. **“Nüfus Coğrafyası Açısından Bir İnceleme: Silivri”**, Marmara Coğrafya Dergisi, 20, sf:1-19, 2009.

SERTKAYA DOĞAN, Ö

“Biga Yarımadası Nüfus Coğrafyası”, Yeni Anadolu Yayıncılık, İstanbul, 2015.

SOFUOĞLU, A.

“Milli Mücadele Döneminde Kocaeli”, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2006.

STRABON (Çeviren) PEKMAN, A.

“Antik Anadolu Coğrafyası Kitap XII-XIII-XIV”, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 2012.

ŞAYAN, E.

“Tavşancıl-Yarımca Arasındaki Bölgenin Jeomorfolojik Etüdü”, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Enstitüsü, Mezuniyet Tezi, İstanbul, 1979.

ŞENEL, V.

“Tarihi Yönüyle Derince”, Derince Belediyesi Kültür Yayınları, Derince, 2012.

ŞENEL, V.

Arazi Çalışması Notları, Kocaeli, 2016.

TANDOĞAN, A.

“Demografik Temel Kavramlar ve Türkiye Nüfusu”, Lega Kitabevi, Trabzon, 1998.

TANOĞLU, A.

“Nüfus ve Yerleşme” İstanbul Üniversitesi Yayınları Baha Matbaası, İstanbul, 1966.

TAYLOR, G.

“Urban Geography; A Study of Site, Evolution, Pattern and Classification in Villages, Towns and Cities”.

Methuen&Co Ltd., London, 1951.

TCDD İşletme Genel Müdürlüğü
Yanaşma Dolfenleri Projesi Kocaeli İli,
Derince İlçe, Liman Mevkii, 3nolu
Rıhtım Nihai ÇED Raporu, Küresel
Çevre Mühendislik Ve Danışmanlık
Hizmetleri Ltd. Şti., Kocaeli, 2014.

TEZKIZAN, S.

“Gebze-Dilovası Arasında Sanayi Faaliyetlerinin Gelişimi Ve Çevreye Olan Etkileri”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul, 2009.

TOPLU, F.

“Dobruca’dan Derince’ye Kırım Tatarları”, Kocaeli Kırım Tatarları Kültür ve Dayanışma Derneği, Kocaeli, 2010.

TUNCEL, M.

“İzmit Şehir Coğrafyası”, İstanbul Üniversitesi Doktora Tezi, İstanbul, 1971.

TUNCEL, M.

“Şehir Yerleşmelerinde Kuruluş Yerinin Fonksiyonel Sürekliliğine Etkisi Üzerine Bir Deneme: İzmit”, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi Sayı 22, sf:93-97, İstanbul, 1977.

TUNCEL, M.

“İzmit”, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, C.XXIII, İstanbul, 541-542, 2001.

- TUNCEL, M. **“Tarihî Coğrafya Açısından İzmit Şehrinin Ayrıcalıkları”** Gazi Akçakoca Sempozyumu, sf: 35-39, Kocaeli, 2014.
- TÜMERTEKİN E. ve ÖZGÜÇ, N. **“Beşeri Coğrafya, İnsan-Kültür-Mekân”**, Çantay Kitabevi, 2009.
- TÜMERTEKİN, E. **“Türkiye’de Şehirleşme ve Şehirsell Fonksiyonlar”**, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü, İstanbul, 1973.
- Türkiye Mühendis Haberleri (TMH),
Sayı: 442-443, 2006/2-3, Programlı
Kalkındırma Projeleri, s: 24-30, Ankara.
- ULUGÜN, F. Y. **“Seyahatnamelerde Kocaeli ve Çevresi”**. İzmit Rotary Kulübü Kültür Yayınları, No:18, İzmit, 2008.
- ULUGÜN, F.Y. **“Kocaeli ve Çevresi Denizcilik Tarihi”**. İzmit Rotary Kulübü Kültür Yayınları, No:19, İzmit, 2009.
- ULUGÜN, F.Y. **“Kocaeli’de Tarihsel Göçler”**, Gazi Akçakoca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu, s: 1275-1317, Kocaeli, 2015.
- UZUN, S. M. **“İzmit Körfezi Kıyılarının Jeomorfolojisi ve Kıyı Alanı Kullanımı”**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2013.
- UZUN, S.M., GARİPAĞAOĞLU, N. **“Kıyı Çizgisi Değişiminin Yaratacağı Riskler Açısından İzmit Körfezi**

YAMAN KOCADAĞLI, A.

Kıyıların Değerlendirilmesi,
Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi,
Cilt 7, Sayı 31, sf:469-480, 2014.

“Kalkan-Kumlucu Arasında Kıyı Alanları Kullanımı ve Sorunları”.
İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2012.

YAZICIOĞLU, B.

“Derince Yerleşim Alanının Mühendislik Jeolojisi İncelemesi”,
Kocaeli Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli, 2006.

İnternet Kaynakları

<http://harikalarsahili.com/erişimtarihi20.04.2016>

<http://kutuphane.tuik.gov.tr/yordambt/yordam.phperişimtarihi11.05.2016>

<http://www.cenesuyu.com/Kurumsal.htmlerişimtarihi21.04.2016>

<http://www.derince.bel.tr/projelerimiz.asp#erişimtarihi16.05.2016>

http://www.derince.gov.tr/default_B1.aspx?id=40erişimtarihi22.05.2016

<http://www.dogumarmarabolgeplani.gov.tr/markastat/statplanet.htmlerişimtarihi14.06.2016>

[http://www.dogumarmarabolgeplani.gov.tr/markastat/statplanet.html\(erişimtarihi09.08.2016\)](http://www.dogumarmarabolgeplani.gov.tr/markastat/statplanet.html(erişimtarihi09.08.2016))

<http://www.hal.gov.tr/Sayfalar/Pazar-Yerleri.aspx?sid=41erişimtarihi20.04.2016>

<http://www.kvdb.gov.tr/kocaeli/tanitim/tarihceerişimtarihi17.05.2016>

http://www.mansetkocaeli.com/haber-64068_Mahallelerimiz-Dumlupinar-Mahallesierişimtarihi16.05.2016

<http://www.mansetkocaeli.com/kategori/guncel/haber/askerî-hastane-bolgesi-yasam-merkezi-olacak/90403erişimtarihi17.05.2016>

<http://www.mansetkocaeli.com/kategori/guncel/haber/cenesuyu-cin-pazarina-giriyor/81895erişimtarihi22.05.2016>

<http://www.mansetkocaeli.com/kategori/guncel/haber/fatih-mahallesi-pazarina-kavustu/83670erişimtarihi17.05.2016>

<http://www.mansetkocaeli.com/kategori/guncel/haber/mahallelerimiz-cinarli-mahallesi/63321erişimtarihi16.05.2016>

<http://www.mansetkocaeli.com/kategori/guncel/haber/mahallelerimiz-cenedag-mahallesi/63916erişimtarihi16.05.2015>

<http://www.mansetkocaeli.com/kategori/guncel/haber/mahallelerimiz-deniz-mahallesi/63571erişimtarihi16.05.2016>

<http://www.mansetkocaeli.com/kategori/guncel/haber/mahallelerimiz-sirripasa-mahallesi/63478erişimtarihi16.05.2016>

<http://www.mansetkocaeli.com/kategori/guncel/haber/mahallelerimiz-mersincik-mahallesi/63245erişimtarihi17.05.2016>

<http://www.mansetkocaeli.com/kategori/guncel/haber/mahallelerimiz-yavuz-sultan-mahallesi/63850erişimtarihi17.05.2016>

<http://www.mansetkocaeli.com/kategori/guncel/haber/mahallelerimiz-yenikent-mahallesi/6398917.05.2016>

<http://www.mansetkocaeli.com/kategori/guncel/haber/mahallelerimiz-ibni-sina-mahallesi/63734erişimtarihi17.05.2016>

<http://www.mansetkocaeli.com/kategori/guncel/haber/mahallelerimiz-fatih-mahallesi/63408erişimtarihi17.05.2016>

<http://www.ozgurkocaeli.com.tr/cinliler-cenesuyu-icecek-278051h.htmerişimtarihi21.04.2016>

<http://www.skb.org.tr/wp-content/uploads/2012/09/Derince-Belediyesi-Derin-Nefes.pdferişimtarihi20.04.2016>

<http://www.yerelnet.org.tr/koyler/koy.php?koyid=305937erişimtarihi19.05.2016>

<http://www.yerelnet.org.tr/koyler/koy.php?koyid=305938erişimtarihi19.05.2016>

<http://www.yerelnet.org.tr/koyler/koy.php?koyid=305939erişimtarihi18.05.2016>

<http://www.yerelnet.org.tr/koyler/koy.php?koyid=305942erişimtarihi19.05.2016>

<http://www.yerelnet.org.tr/koyler/koy.php?koyid=305943erişimtarihi19.05.2016>

https://www.researchgate.net/publication/225492201_Evidence_of_NW_extension_of_the_North_Anatolian_Fault_Zone_in_the_Marmara_Sea_A_new_interpretation_of_the_Marmara_Sea_Izmit_earthquake_on_17_August_1999erişimtarihi11.05.2016

<https://www.tbmm.gov.tr/kanunlar/k5747.htmlerişimtarihi26.04.2016>

www.bizimyaka.com/haber-20953-Sakli-Cennetler-gun-yuzune-ciktierişimtarihi09.03.2016

www.davidrumsey.comerişimtarihi24.02.2016

www.derince.bel.tr

www.derinceekspres.org

www.derincehaber.com

www.geogis.com.tr

www.kgm.gov.tr

www.kocaeli.bel.tr

www.kocaeli.bel.tr/icerik/sakli-cennet-cinarlidere/2358/23530erişimtarihi09.03.2016

www.lib.utexas.eduerişimtarihi02.03.2016

www.mgm.gov.tr

www.mta.gov.tr

www.safiholding.comerişimtarihi29.03.2016

www.tuik.com.tr

www.udhb.gov.tr

www.utikad.org.tr/haberler/13.02.2015

<http://dergiler.ankara.edu.tr>eriřimtarihi22.03.2017

<http://www.tdk.gov.tr> erişimtarihi27.07.2017

<http://yigm.kulturturizm.gov.tr>eriřimtarihi28.09.2017

<http://www.arazitoplulastirma.com>:eriřimtarihi27.11.2017

<http://www.derinceekspres.org>:eriřimtarihi27.11.2017

<http://www.milliyet.com.tr>:eriřimtarihi29.11.2017

<http://www.derinceekspres.org>:eriřimtarihi29.11.2017

<https://www.kulturportali.gov.tr>:eriřimtarihi07.12.2017

<http://www.derinceekspres.org>:eriřimtarihi11.12.2017

<http://www.tdk.gov.tr>eriřimtarihi19.01.2018