

## GEBZE-İZMİR OTOYOLU'NUN BALIKESİR-SUSURLUK KARAYOLUNDA BULUNAN AKARYAKIT ve DİNLENME TESİSLERİNE OLASI ETKİLERİ

(The Possible Effects of Gebze-İzmir Highway on Gas Stations and  
Facilities for Recreation on Balıkesir- Susurluk Road.)

**Doç. Dr. Alaattin KIZILÇAOĞLU**

Balıkesir Üniversitesi, Necatibey Eğitim Fakültesi, Sosyal Bilgiler Eğitimi  
Anabilim Dalı, E-posta: [alaattin@balikesir.edu.tr](mailto:alaattin@balikesir.edu.tr)

**Yrd. Doç. Dr. İbrahim AYDIN**

Balıkesir Üniversitesi, Necatibey Eğitim Fakültesi, Sınıf Öğretmenliği Anabilim  
Dalı, E-posta: [iaydin@balikesir.edu.tr](mailto:iaydin@balikesir.edu.tr)

### ÖZET

Yıl boyunca yoğun bir araç trafiğinin söz konusu olduğu Balıkesir-Susurluk karayolu; İstanbul, Bursa, Bandırma yerleşmelerini Balıkesir üzerinden Manisa, İzmir ve Edremit'e bağlamaktadır. Bu karayolu boyunca araçların ve yolcuların ihtiyaçlarına hizmet veren çok sayıda tesis (11 dinlenme tesisi, 33 akaryakıt istasyonu) mevcuttur. Yol boyu işletmelerinde kışın 1250, yazın 1850 kişi çalışmaktadır. Gebze-İzmir Otoyol Projesi'nin tamamlanması ile Balıkesir-Susurluk duble devlet karayolundan geçen araç sayısının %70 civarında azalması beklendiğinden işletmelerin önemli bir kısmı kapanacak, küçülecek ve işgücü talebi de önemli ölçüde azalacaktır. Bilhassa Susurluk yerleşmesinde yaşayanların istihdamında önemli yere sahip olan bu işletmelerde işsiz kalma ihtimali olan kişilerin yörenin koşullarına uygun kurulabilecek hayvancılığa dayalı sanayi işletmelerinde iş bulmaları sağlanabilir.

**Anahtar Kelimeler:** Ulaşım Coğrafyası, Karayolu, Dinlenme Tesisleri, Otoyol

### ABSTRACT

With high traffic density all over year, Balıkesir-Susurluk Highway connects İstanbul, Bursa and Bandırma to Manisa, İzmir and Edremit through Balıkesir. There are many way stations, meeting the needs of passengers and vehicles, along this highway (11 way stations, 33 gas stations). In winter 1250 people work at those way stations and this number increases to 1850 in summer. When the Gebze-Izmir Superhighway is completed, there will be a decrease of %70 of vehicles which use Balıkesir-Susurluk highway. Therefore

*most of the way stations would go into liquidation or would become small thus labor demand will decrease. People may be unemployed by these enterprises which are very important role in the employment of people living in Susurluk can be provided with some jobs in animal based industrial enterprises installed in accordance with region's condition.*

**Key Words:** *Transportation Geography, Highway, Way Stations, Superhighway*

## 1. Giriş

Karayolları geçtiği saha üzerinde bir takım değişikliklere neden olur. Bir yolun zaman süreci içinde bulunduğu ortamdaki beşeri faaliyetler üzerinde oynayacağı rol kolaylıkla göze çarpar. Yollar yerleşim birimlerini ve hizmet tesislerini kendine çekebilme özelliğine sahiptir. Ülkemizde karayollarının etkisi ile meydana gelmiş ve onun etkisi ile şekillenmiş çok sayıda yerleşim birimleri (Ümraniye, Kumburgaz, Düzce ve Sakarya-Dört Yol mevki) mevcuttur (Gümüş, 1989; 177-178). Bu özelliğe sahip yerleşim birimlerine örnek olarak Susurluk verilebilir. Susurluk'ta karayolu boyunca hem kent içinde hem de Bursa ve Balıkesir istikametinde çok sayıda hizmet tesisi mevcuttur.

Karayolları boyunca, demiryolları istasyonlarında, havalimanları ve limanlarda çeşitli amaçlarla hizmet veren tesisler mevcuttur. Bu tesislerde vasıtalara ve yolcu gereksinimlerine yönelik hizmetler sunulmaktadır. Arı, araştırmasında; şehirlerarası yollardaki otobüs ve kamyon mola yerleri, akaryakıt istasyonları hakkında hazırlanmış yeterince yayın bulunmadığından söz etmektedir (2005; 318). Literatür tarandığında Türkiye'deki coğrafyacıların ülkemizde karayolları boyunca yer alan işletmelere ilişkin çalışmalarının son derece sınırlı olduğu söylenebilir. Oysa Türkiye'nin hemen her yerinde karayolunun varlığı ile kurulmuş ve hizmet veren tesisler mevcuttur.

Türkiye'de 1950'den sonra karayolu-demiryolu rekabeti başlamış, kara ulaşım araçlarının hem ucuz hem de hızlı olması, demiryollarından hem yolcu hem de yük çekmesine neden olmuştur (Karabulut, 1997; 168). Ülkemizde son yıllarda büyük hacimdeki trafiği yüksek hız ve güvenle taşımaya uygun olan otoyolların yapımına önem verilmektedir (Türkiye Çevre Atlası 96, 1996; Karayolları Genel Müdürlüğü, 2012). Türkiye'de

**GEBZE-İZMİR OTOYOLU'NUN BALIKESİR-SUSURLUK KARAYOLUNDA BULUNAN AKARYAKIT  
ve DİNLENME TESİSLERİNE OLASI ETKİLERİ**

hizmete açılan otoyolların yanında projelendirilip, yapımı sürdürülen otoyollar mevcuttur. Bunlardan biri de Türkiye'nin önemli kentlerini birbirine bağlayacak olan Gebze-İzmir Otoyol Projesi'dir. İstanbul'u Bursa, Balıkesir üzerinden İzmir'e bağlaması planlanan yolun yapımının tamamlanması; aynı güzergahta bulunan duble yol boyundaki yerleşim birimleri ve işletmeleri etkileyecektir.

## **2. Amaç ve Yöntem**

Bu araştırmanın amacı; Balıkesir-Susurluk karayolunda (Balıkesir şehir merkezi çıkışından Bursa il sınırına kadar olan 48 km'lik bölümde) yer alan işletmelerin bütüncül bir bakış açısı ile sahip olduğu özellikleri ve Gebze-İzmir Otoyol Projesi'nin bitirilmesiyle işletmelerde meydana gelebilecek olası gelişmeleri ortaya koyarak, sorunlara çözüm önerileri sunmaktır.

Araştırmada Balıkesir-Susurluk karayolundaki işletmelere ilişkin doküman incelemelerinden sonra karayolu boyunca coğrafi gözlemlerde bulunulmuş, işletme sahipleri, çalışanlar ile mülakatlar gerçekleştirilerek, işletmelerin sahip olduğu özellikler ile günümüz ve geleceğe dönük sorunları belirlenmeye çalışılmıştır. Hemen bütün ekonomik faaliyetlerde olduğu gibi ulaşım faaliyetlerinde de istatistik bilgilerin eksikliği önemli bir güçtür (Tümertekin, 1987; 43). Veri temininde kullanılan araçlardan biri olan görüşme formu aracılığıyla; işletmelerde hangi tür hizmet binalarının yer aldığına ve ne tür hizmetlerin verildiğine, hizmetin hangi taşıtlara yönelik olduğuna, işletmelerin istihdam durumuna, işletmelere erişim ve otoyoldan etkilenme durumuna ilişkin veriler toplanmıştır. Arazi çalışmaları Google Earth Programından temin edilen uydu görüntüleri kullanılarak gerçekleştirilmiş, Balıkesir-Susurluk arasındaki duble karayolunun her iki kenarında yer alan işletmelerden Fotoğrafraflar alınmıştır.

## **3. Balıkesir-Susurluk Karayolu ve Yol Boyu Tesisler**

Ege Bölgesi'ni Marmara Bölgesi'ne bağlayan ana arterlerden biri olan Balıkesir-Susurluk karayolu D 200 ile D 300 karayolları arasındaki bağlantıyı temin eder. Marmara Bölgesi sınırları içerisinde yer alan bu karayolu İstanbul, Bursa, Bandırma yerleşmelerini Balıkesir üzerinden Manisa, İzmir ve Edremit'e bağlamaktadır (Şekil 1). Söz konusu yol, Türkiye'de sanayinin en gelişmiş olduğu Marmara Bölgesi şehirlerini

(İstanbul, Kocaeli, Adapazarı ile Bursa) İzmir ve limanına bağlayan güzergâh üzerindedir. Ayrıca bu güzergâh, refah seviyesi yüksek olan kuzey-batı ile Ege ve Akdeniz'deki tatil merkezleri arasındaki ulaşımı da sağlamaktadır. Karayolu kabaca güneybatı-kuzeydoğu istikametinde uzanmaktadır.

2010 yılı yıllık ortalama günlük trafik değerlerine göre Balıkesir-Susurluk karayolu güzergâhından 18.571 araç geçmektedir. Bu araçların %63,8'i (11.845 adet) otomobil, %3,5'i (650 adet) orta yüklü ticari taşıt, 3,1'i (579 adet) otobüs, %29,6'sı (5497 adet) kamyon ve romördür. Bu değerler Türkiye genelinde karayollarında ortalama olarak otomobilde % 67, otobüste % 5, kamyonunda %28'dir (Karayolları Genel Müdürlüğü, 2010). Balıkesir-Susurluk karayolunda seyreden araçların yüzde oranları Türkiye'nin ortalama değerlerine oldukça yakın bir değere sahiptir.

Balıkesir-Susurluk karayolu güzergâhında arazi gezileri ve yapılan görüşmeler neticesinde 11 dinlenme tesisi ile 33 akaryakıt istasyonu ve sadece restoran olarak hizmet veren 5 tesis olmak üzere toplam 49 işletme tespit edilmiştir. Bu işletmelerin bir kısmı Balıkesir ve Susurluk kent yerleşmelerine yakın mesafede, bir kısmı Susurluk ile Balıkesir-Bursa il sınırı arasında, bir kısmı da iki kentin arasında bu yerleşmelere nispeten uzak mesafede yer almaktadırlar. Dinlenme tesislerinde başlıca işletmeleri şunlar oluşturmaktadır: Akaryakıt istasyonları, kafe, restoran, fast food, market, büfe, lastikçi, oto yıkama, giyim mağazaları, hediyelik eşya dükkânları gibi işletmeler. Dinlenme tesislerinin bazılarında bu işletmelerin tamamı yer alırken, bazılarında ise birkaçına rastlanmaktadır.

Karayolu güzergâhında tüm işletmelerde yazın yolda araç trafiği arttığından çalışan sayısı da artmaktadır. Yapılan görüşmeler neticesinde yol boyu işletmelerinde kışın 1250, yazın ise 1850 kişi istihdam olmaktadır. İşletmeler arasında en büyüğü olan Ulusoy Outlet ve Susurluk Outlet işletmeleri (Fotoğraf 1) kışın 500, yazın ise 750 çalışanı ile faaliyetini sürdürmektedir. Yörsan tesislerinde (Fotoğraf 2) kışın 120, yazın 150 kişi, Yasa işletmesinde ise kışın 80, yazın 120 kişi çalışmaktadır. Bu 4 işletmede çalışanlar, yol boyundaki tesislerde tüm çalışanların yaklaşık %55'ini oluşturmaktadır. İşletmelerde çalışanların önemli bir kısmı Susurluk'ta ya da Balıkesir'de ikamet etmekte ve iş yerlerine servislerle gidip, gelmektedirler. Otoyol projesine rağmen yol

**GEBZE-İZMİR OTOYOLU'NUN BALIKESİR-SUSURLUK KARAYOLUNDA BULUNAN AKARYAKIT ve DİNLENME TESİSLERİNE OLASI ETKİLERİ**

boyunda az sayıda yeni dinlenme tesisleri ve petrol istasyonlarının inşa çalışmaları da sürmektedir.



**Şekil 1.** Balıkesir'den Geçen Mevcut Yollar ve Projelendirilmiş Otoyol Güzergâhları (www.kgm.gov.tr web sayfasından değiştirilerek).



*Fotoğraf 1. Ulusoy Dinlenme Tesisleri.*



*Fotoğraf 2. Yörsan Dinlenme Tesisleri.*

Yol boyu işletmelerinin önemli bir kısmı, duble yolun refüjle bölünmüş olması ve karşı yönden gelen araçların tesislere girememesi sorunu ile karşı karşıyadır. Bu durum tesisleri olumsuz yönde etkilemektedir. İşletmelerden sadece bir kaçı (özellikle Susurluk şehir

**GEBZE-İZMİR OTOYOLU'NUN BALIKESİR-SUSURLUK KARAYOLUNDA BULUNAN AKARYAKIT  
ve DİNLENME TESİSLERİNE OLASI ETKİLERİ**

merkezine yakın olanlar) bu yolun bölünmüşlüğünden olumsuz yönde etkilenmemektedir. Uygun arazi şartlarına sahip ve ekonomik anlamda büyük olan bazı tesisler, alt geçitler (Fotoğraf 3) inşa ederek olumsuz etkiyi ortadan kaldırmaya çalışmaktadır. İşletmelerde otomobil ile ağır taşıt sürücü ve yolcularına hizmet verilmektedir. Yolcular işletmelerde yeme-içme, dinlenme ve araçları için yakıt gereksinimlerini karşılamaktadırlar. Tesislerin yeme-içme ünitelerinin; meyve, sebze ve diğer malzemelerinin önemli bir bölümü Susurluk'tan ve çevredeki köylerden temin edilmektedir.



**Fotoğraf 3.** Tesislere İki yönlü Giriş İmkânı Veren Alt Geçitlerden Biri (Yücel Et Lokantası'na Bursa Yönünden Giriş).

**4. Gebze-İzmir Otoyol Projesi ve Bu Projenin Yol Boyu Tesislerine Olası Etkileri**

Otoyollar geçtikleri yerlere yabancı kalmakta, konaklama yerlerini ve ikmal merkezlerini kendileri yaratmaktadırlar. Otoyollar hemen her ülkede motel adı verilen yol boyu otelleri ile benzin ve bakım istasyonları ve başka tesislerle çevreye ayrı bir görünüm kazandıran konak yerleri de oluşturmuşlardır. Bazı coğrafyacıların modern kervansaray adını verdikleri bu konaklama yerleri Amerika Birleşik Devletleri'nde "Yol kenarı (Roadside)" adı altında şehirsiz yerleşmelerin nüveleri halindedir

(Tümertekin-Özgüç, 1997; 682). Otoyollarda gerek yolcuların dinlenmeleri gerek arabaların bakım ve ihtiyaçlarına cevap verecek park yerlerindeki motel, restoran, servis istasyonu ve benzeri tesislerin karayollarında araçlarını işletenler dışındakiler tarafından kurulan ve işletilen kuruluşlardır (Tümertekin, 1987; 288). Yolcular şehir dışındaki konaklama yerlerinde kendi özel araçları ya da otobüslerle gece gündüz vakit kaybetmeden dinlenebilmekte ve gerekli hizmeti bulabilmektedir (Tümertekin-Özgüç, 1997).

Gebze ile İzmir arasındaki mevcut güzergâh; ticaret ve iç turizm açısından yoğun olarak kullanılmaktadır. Bu güzergâhın uzunluğu 540 km ve ortalama seyahat süresi 7-9 saat arasındadır (Otoyol A.Ş., 2011). Gebze-İzmir Otoyol Projesi 377 km otoyol ve 44 km bağlantı yolu olmak üzere toplam 421 km uzunluğundadır. 6 milyar dolara ihale edilen proje kapsamında; 3 km uzunluğunda bir asma köprü, toplamda 18 km uzunluğunda 30 adet viyadük, toplam 7 km uzunluğunda 4 adet tünel, 209 adet köprü, 7 servis ve 7 park alanı yer almaktadır (Karayolları Genel Müdürlüğü, 2012). 2011 yılında başlayan inşaatın 7 yılda bitirilmesi planlanmıştır. Gebze'den Bursa'ya kadar olan kesim ilk 4 yılda inşa edilecek, Bursa'dan İzmir'e kadar olan kesim ise 3.yılın sonunda başlayarak 4 yılda tamamlanması planlanmıştır. 6 şeritli çift yönlü yol Bursa çevre yolu ile birlikte ücretli yol olarak hizmet verecektir. Yeni otoyol seyahat süresini yaklaşık 3-4 saat düşürecektir. Ayrıca mevcut yol şebekesindeki trafik yoğunluğu da azalacaktır. Böylelikle, iş ve tatil amaçlı yolculuk süresinden tasarruf, kasaba ve kentlerdeki trafik yoğunluğunda azalma, güvenlik ve ekonomik verimlilikte artış açısından önemli faydalar sağlanacaktır (Otoyol A.Ş., 2011). Gebze-İzmir Otoyol Projesi'yle özellikle ağır vasıta ağırlıklı yoğun trafiğe hizmet eden yolda; trafik güvenliği, can ve mal emniyetinin tam olarak sağlanması, seyahat süresinin kısaltılması ve yöredeki turizm ve sanayinin gelişmesine katkıda bulunulması amaçlanmıştır (Karayolları Genel Müdürlüğü, 2012). Otoyolun Balıkesir-Susurluk arasındaki kesiminde 2 ayrı yerde servis ve park alanının inşa edilmesi planlanmıştır (csedgebzeizmirotoyolu.com).

Koca ve diğerleri, araştırmasında otoyolların hizmete girmesinin yol güzergâhı üzerinde yer alan bazı yerleşim birimlerinde lokanta ve benzin istasyonlarının önemini kaybedeceğinden, hatta kapanacağından, bir kısmının da otoyollardaki park ve dinlenme tesislerinde yeniden



kurulacaklarından söz etmektedirler (2005; 26). Bu gibi gelişmelerin, önceleri karayolu ulaşımı nedeniyle önem kazanan yerleşmeleri, örneğin Gülek ve Pozantı kasabalarında olduğu gibi, olumsuz yönde etkileyebilecektir. Diğer taraftan, otoyol kenarlarındaki park ve dinlenme tesislerinde ise tıpkı ABD'deki Roadside'larda olduğu gibi yeni bir yerleşim türü de ortaya çıkacaktır (Koca vd., 2005; 26). Tarsus-Gaziantep otoyolu yapım aşamasında iken Doğanay ve Koca, araştırmalarında otoyolun tamamlanmasıyla Nurdağı kasabasının etkileneceğinden söz etmektedirler. Standardı daha yüksek olan bu otoyolun hizmete girmesi ile Nurdağı kasabası içerisinden geçen motorlu araç sayısı önemli ölçüde azalacağından dolayı kasabanın gelişmesini sınırlandırabileceğini ifade etmektedirler (Doğanay ve Koca, 1998).

Balıkesir-Susurluk karayolunda yıldan yıla trafik yoğunluğu arttıkça akaryakıt istasyonları, lokanta ve lastik tamiri gibi basit tamir işlerinin yapıldığı çok sayıda ticari işyerine ihtiyaç duyulmuştur. Ulaşım fonksiyonu Susurluk yerleşmesinin ekonomik büyümesinde önemli bir yere sahip olmuştur. Karayolu ile karşılıklı ilişkileri daha yoğun olan ticari işletmeler yol boyunca yoğunlaşmıştır. Kuşkusuz otoyol inşaatının tamamlanması ile istihdam imkânları kısıtlanacak, eğer önlem alınmazsa Susurluk yerleşmesinin nüfusunun azalmasına neden olabilecektir. Türkiye'de hem otoyolun hem de devlet yolunun geçtiği güzergâhlara ilişkin veriler (Karayolları Genel Müdürlüğü, 2010) gözden geçirildiğinde, otoyolun taşıt trafiğinde payı %70 civarında iken, devlet yolunun oranı %30'dadır. Gebze-İzmir otoyolu tamamlandığında Balıkesir-Susurluk arasındaki devlet yolu güzergâhında taşıt sayısında %70 civarında bir azalma gerçekleşebilir. Taşıt sayısındaki bu ciddi azalma karayolu güzergâhındaki işletmelerin tamamını olumsuz yönde etkileyeceği düşünülmektedir. Otoyol tamamlandıktan sonra Balıkesir-Susurluk karayolundaki mevcut en büyük 4 işletmenin (Ulusoy Outlet, Susurluk Outlet, Yörsan ve Yasa) kapanma durumu söz konusu olmayıp, iş yoğunluğuna göre işçi sayılarında bir azalma olacağı kesindir. Diğer 8 dinlenme tesisi ile 33 akaryakıt istasyonunun bir kısmının kapanma ihtimali yüksektir. Otoyol ile araç geçişlerinin %70 civarında azalması beklendiğinden işgücü talebinin de azalacağı açıktır. Balıkesir ve Susurluk şehir merkezlerine yakın tesislerin etkilenmesi daha az, şehir merkezlerine uzak tesislerde ise etkilenmenin daha fazla olacağı, hatta birçoğunun kapanacağı düşünülmektedir.

Balıkesir-Susurluk duble karayolu boyunda yer alan işletmelerin sahipleri ve çalışanları ile yapılan görüşmelerde otoyolun tamamlanmasının işletmelerine olası etkileri hakkında düşüncelerine aşağıda yer verilmiştir:

“Bizim işletmemiz kamyonlara yönelik hizmetler sunduğundan bir sorun yaşanacağını düşünmüyorum.”

“Otoyol tamamlandığında bilhassa İstanbul’dan güneye tatile giden otomobiller yeni yolu kullanacağından işletmemiz kapanacaktır. Güçlü bir firma olduğumuzdan şirketimiz muhtemelen yine otoyol kenarına Susurluk’a yakın bir noktaya işletme kurabilir.”

“Proje tamamlandığında sanırım önümüzden geçen araç sayısı %70 azalacaktır ve bunun da anlamı işlerin azalması demek.”

“Diğer yol bitince işletmeyi kapatırız.”

“1500 kişi yol güzergâhında çalışıyor. 1000 kişi işsiz kalabilir.”

“Bizim işletmemizi bitirir.”

“Susurluk’taki insanlar işsiz kalırlar.”

“Otoyol işlerimizi %90 bitirir.”

“Otoyol projesine gerek yoktu, mevcut yol yeterlidir.”

“Susurluk zamanla köye döner. Zira Susurluk hayvancılık ve yol boyu tesislerle geçimini sağlıyor.”

“Biz otobüs yolcularına hizmet veriyoruz. Yeni yol yapılmasını diye dua ediyorum. Tesislere malzeme ihtiyacının %80’ini Susurluk’tan sağlıyoruz. Bu durum onları da olumsuz etkileyecektir.”

“Yol boyunca yeme-içme hizmeti veren 2 güçlü firma (Yörsan ve Yasa) kalır, geriye kalanlar kapatır.”

“Yeni bir yola gerek yoktu. Mevcut yolu 3’er şeritli yapmak yeterlidir.”

Yukarıdaki ifadelerden yola çıkarak genellikle Balıkesir-Susurluk karayolu boyundaki işletmelerin önemli bir kısmının otoyolun tamamlanması ile işlerinin azalacağından, hatta işletmelerinin kapanacağından endişelenmektedirler. Erişebilirlik açısından

işletmelerin kent merkezlerine yakın olanlarının kaygısı daha düşükken, kentlere mesafeli olan işletmelerin tedirginliklerinin daha fazla olduğu söylenebilir.

## **SONUÇ**

Balıkesir-Susurluk karayolu, Türkiye'nin iki önemli kentini (Bursa-İzmir) birbirine bağlayan oldukça işlek güzergâhlardan birini oluşturmaktadır. İstanbul'dan İzmir ve güneye giden yollardaki yoğunluk göz önüne alınarak Gebze-İzmir arasında otoyol yapımı çalışmaları sürmektedir. Gebze-İzmir Otoyol Projesi'nin tamamlanmasıyla Balıkesir sanayi yatırımları için yeni çekim alanı haline gelecektir. Marmara Bölgesi ile Ege Bölgesi otoyol ağıyla birbirine bağlanacaktır. Trafik sıkışıklığının neden olduğu emisyon artışları ve gürültü kirliliği gibi olumsuz çevresel etkiler en aza inecektir. İstanbul'dan Antalya-İzmir gibi turistik mekânlara daha hızlı ve güvenli ulaşılacaktır (otoyolas.com.tr). Otoyolun bu faydalarının yanında konumuzu ilgilendiren tarafına bakıldığında Balıkesir-Susurluk karayolu boyundaki işletmelere ve çalışanlarına olumsuz etkilerinin olacağı kesindir. Söz konusu işletmelerin bir bölümünün kapanması, işletmelerin küçülme zorunluluğu istihdamı düşürecektir. Bilhassa Susurluk yerleşmesinde yaşayanların istihdamında önemli yere sahip olan bu işletmelerde işsiz kalma ihtimali olan kişilerin yörenin koşullarına uygun kurulabilecek hayvancılığa dayalı sanayi işletmelerinde iş bulmaları sağlanabilir.

## **KAYNAKLAR**

- Arı, Y., (2005), "Amerikan Kültürel Coğrafyasında Peyzaj Kavramı", Doğu Coğrafya Dergisi, Sayı:13, Sayfa: 318, Erzurum.
- Doğanay, H., Koca, H., (1998), "Ulaşımın Yerleşmeye Etkilerine İki Tipik Örnek: Fevzipaşa ve Nurdağı Kasabaları", Türk Coğrafya Dergisi, Sayı:33, s.1-24, İstanbul.
- Gümüş, A. E., (1989), "İzmit Güneydoğusunda Karayolu-Yerleşme İlişkileri ve Bir Örnek", İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Bülten, Sayı: 6, Sayfa:177-178, İstanbul.

- Karabulut, Y., (1997), “Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı”, *Ankara Üniversitesi Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, Sayı:6, Sayfa:168, Ankara.
- Karayolları Genel Müdürlüğü (2010), 2010 Trafik ve Ulaşım Bilgileri: Otoyollar ve Devlet Yollarının Trafik Dilimlerine Göre Yıllık Ortalama Günlük Trafik Değerleri ve Ulaşım Bilgileri. Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı Ulaşım Maliyetleri ve Verimlilik Şubesi Müdürlüğü Mayıs 2011 (kgm.gov.tr).
- Karayolları Genel Müdürlüğü (2012), 2012 Yılı Kurumsal Mali Durum ve Beklentiler Raporu. Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığı, Ankara.
- Koca, H., Özdemir, Ü., Şahin, İ.F., (2005), “Ulaşım Coğrafyası Açısından Gülek Boğazı”, *Doğu Coğrafya Dergisi*, Sayı:14, Sayfa:26.
- Otoyol A.Ş., (2011), 2.Proje Bilgilendirme Dokümanı: Gebze-Orhangazi-İzmir (İzmit Körfezi Geçişi ve Bağlantı Yolları Dahil) Otoyolu Projesi, Eylül 2011.
- Türkiye Çevre Atlası-96, T.C. Çevre Bakanlığı. Yayın No:4, Milli Eğitim Basımevi, 1996.
- Tümertekin, E., (1987), Ulaşım Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi Yayını No.2053, Coğrafya Enstitüsü Yayın No.85, 2.Baskı, İstanbul.
- Tümertekin, E., Özgüç, N., (1997), Ekonomik Coğrafya: Küreselleşme ve Kalkınma, Çantay Kitabevi, İstanbul.
- [Http://www.csedgebzeizmirotoyolu.com/30.09.2012](http://www.csedgebzeizmirotoyolu.com/30.09.2012)
- [Http://www.otoyolas.com.tr/PdfFile/TR\\_GIM\\_OYIAS\\_Leaflet.pdf/30.09.2012](http://www.otoyolas.com.tr/PdfFile/TR_GIM_OYIAS_Leaflet.pdf/30.09.2012)
- [Http://www.kgm.gov.tr](http://www.kgm.gov.tr) – 21.10.2012