



Ege Coğrafya Dergisi 29 (2), 2020, 141-160, İzmir-TÜRKİYE
Aegean Geographical Journal, 29 (2), 2020, 141-160, İzmir-TURKEY
Dergi Ana Sayfası: <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ecd>

Araştırma Makalesi / Research Article

KENT FORMUNUN MORFOLOJİK ANALİZİ: DENİZLİ ÖRNEĞİ¹

Morphological analysis of urban form: A case study for Denizli

Koray ÖZCAN²

*Pamukkale Üniversitesi
Mimarlık ve Tasarım Fakültesi*

korayozcan@pau.edu.tr

ORCID: 0000-0002-1221-9224

Seçil AKAY

secilcorbacioglu@gmail.com

ORCID: 0000-0003-1037-1393

*(Teslim: 8 Mayıs 2020; Son Düzeltme: 28 Temmuz 2020; Kabul: 15 Eylül 2020)
(Received: May 1, 2020; Last Revised: July 28, 2020; Accepted: September 15, 2020)*

Abstract

The studies on the spatial and functional components of urban forms highlight that urban forms are shaped by spatial size, land use, transportation system, pattern or textures and also density. Thresholds, land use patterns, transportation system, density data as well as can be used as the main indicators together with historical background and planning experiences in order to analyse the change– transformation process of urban forms and determine its efficiency–effectiveness. The aim of this paper is to examine change–transformation process of urban form of Denizli and to evaluate its efficiency by using indicators of thresholds, land use patterns, transportation system and density in the context of sustainable urban development. The methodological framework of this paper is composed of 4 (four) stages. In the first stage; it is defined the spatial and functional boundaries of the urban form in the context of the development potential and dynamics of Denizli city through field survey and observation works. In the second stage, in the context of conceptual–theoretical background, it is stated the indicators which can be used the determination of the components of urban form and analysing of the efficiency of its. In third stages, it is determined the spatial and functional dynamics of urban form of Denizli by using the analytical maps in the context of historical development process and planning experiences. In the fourth stage, it is examined urban form of Denizli in detailed by using morphological indicators, and evaluate the efficiency or urban form in the context of sustainable urban form debates. In the result of this study, it is stated that the spatial and functional development of urban form of Denizli is shaped by the decisions relating with thresholds, urban land use, transportation system and population density in the context of the historical background and planning experiences. It is considered that this paper has original value in terms of methodological framework that it includes the indicators depending on the collection of conceptual– contextual information and preparation of the analytical maps. In this respect, it is expected that this paper focused on urban form of Denizli contributes to the academic–scientific studies about the efficiency analysis of urban forms and also the urban planning and implementation works in the context of local governments.

Keywords: Urban form, morphological analysis, Denizli.

Öz

Kent formlarının mekânsal ve işlevsel bileşenleri üzerine araştırmalar irdelenirse; kent formunun biçimlenmesinde mekânsal büyüklük, arazi kullanım, ulaşım sistemi, yerleşme deseni/dokular, nüfus yoğunluğu gibi bileşenlerin ideal birlikteliğine vurgu yapıldığı görülür. Dolayısıyla, kent formunun tarihsel süreçte değişim–dönüşüm sürecinin çözümlenmesi ve etkinliği–verimliliğinin belirlenmesinde, sınırlar, arazi kullanım biçimi, ulaşım sistemi ve yoğunluk verilerinin tarihsel arka plan ve planlama deneyimleri bağlamında temel göstergeler olarak kullanılabilmesi düşünülmektedir. Bu araştırmanın amacı; tarihsel gelişim süreci ve planlama deneyimlerine ilişkin bilgi birikimi bağlamında sınırlar (doğal ve yapay eşikler), arazi kullanım biçimleri, ulaşım sistemi ve yoğunluk (nüfus dağılımı) göstergeleri eşliğinde Denizli kent formunun değişim–dönüşüm sürecinin irdelenerek, kent formunun etkinliği

¹ Bu araştırma, ikinci yazarın ilk yazar danışmanlığında Pamukkale Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalında 2020 yılında tamamlanan “Kent Formunun Morfolojik Analizi: Denizli Örneği” başlıklı yüksek lisans tez çalışmasının sonuçlarına dayanmaktadır.

² Sorumlu Yazar/ Corresponding author

verimliliğinin sürdürülebilir kent formu tartışmaları açısından değerlendirilmesidir. Araştırmada 4 (dört) aşamadan oluşan bir yöntem kurgusu izlenmiştir. Birinci aşamada: tespit–gözlem ve fotoğraflama çalışmaları yoluyla Denizli kent formunun gelişme potansiyel ve dinamikleri bağlamında mekânsal–işlevsel sınırları tanımlanmıştır. İkinci aşamada; kavramsal–kuramsal arka plan kapsamında kent formunun bileşenleri ile verimlilik–etkinliğin çözülmesinde kullanılacak göstergeler saptanmıştır. Üçüncü aşamada: tarihsel gelişim süreci ve planlama deneyimleri esas alınarak üretilen analitik haritalar eşliğinde Denizli kent formunun mekânsal ve işlevsel gelişim dinamikleri belirlenmiştir Dördüncü aşamada: Denizli kent formu morfolojik göstergeler eşliğinde ayrıntıda irdelenerek, kent formunun etkinlik–verimliliğinin sürdürülebilir kent formlarına yönelik tartışmalar bağlamında değerlendirilmiştir. Yapılan değerlendirmeler sonucunda; Denizli kent formunun biçimlenmesinde, tarihsel arka plan ve planlama deneyimleri esas olmak üzere sınırlar, arazi kullanım biçimi ve ulaşım sistemi ile yoğunluk kararlarının etkili olduğu belirlenmiştir. Bu araştırmanın kavramsal–kuramsal arka plana dayalı bilgi birikimi esas alınarak ortaya konan göstergeler ile analitik haritalar eşliğinde çözümlenmelere dayanan yöntem kurgusu bakımından özgün değer taşıdığı düşünülmektedir. Bu yönüyle; Denizli kenti örneğinde gerçekleştirilen bu araştırmanın gerek kent formunun etkinlik analizi üzerine odaklanan akademik–bilimsel çalışmalara gerekse planlama–uygulama çalışmaları bağlamında yerel yönetimlere katkı sağlayacağı beklenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Kent formu, morfolojik analiz, Denizli.

1. Giriş

Kent formu üzerine kuramsal–kavramsal araştırmalar değerlendirilirse; kent formunun mekânsal–işlevsel etkinliği ile verimliliğinin ölçülmesinde, kentin mekânsal boyutundan fiziksel sınırlarına, arazi kullanım biçimlerinden ulaşım sistemine, yerleşme deseni/dokulardan nüfus yoğunluk dağılımına dek uzanan farklı kapsam ve içerikteki göstergelerin etkili olduğunu söylemek mümkündür (Lynch, 1954; Lynch ve Rodwin, 1959; Lynch, 2016; Batty, 2008; Dempsey vd, 2010). Bu göstergeler, tarihsel gelişim sürecinde kırılma noktaları ve planlama kararları ve hukuksal–yasal düzenlemeler bağlamında değişkenlik gösterse de kent formunun mekânsal ve işlevsel değişim–dönüşüm sürecinin çözülmesinde ve etkinliğinin–verimliliğinin belirlenmesinde temel göstergeler olarak kullanılabilecekleri düşünülmektedir (Ünlü, 1999; Goncagül, 1999; Yenice, 2005; Yazgı, 2006).

Bu açıdan bakılırsa, araştırmanın 2 (iki) önermesi olduğu söylenebilir:

Birincisi, kentsel formun gelişim–değişim sürecinde, doğal eşikler ve statü eşiklerinden oluşan *sınırlar*, barınma ve çalışma/üretim alanları arazi kullanım biçimleri bağlamında *arazi kullanım biçimleri*, kentsel mal–hizmet ve insan akımları bağlamında *ulaşım sistemi* ile nüfus dağılımına yönelik ve *nüfus yoğunluğu* göstergelerinin etkili olduğudur. İkincisi, tarihsel gelişim süreci ve planlama deneyimlerine ilişkin arka plan esas olmak üzere *mekânsal, işlevsel ve demografik gelişme süreçlerine* ilişkin veri setinin *kentsel formun etkinliğini–verimliliğini* belirlediğidir. Bu yönüyle, kentsel formun gelişme biçimlerine yönelik *odaklanma (compact)*, *dağılması–parçalanması (dispersed/fragmented)* ya da *saçaklanması (fringed)*

süreçlerinin mekânsal, işlevsel ve demografik ölçütler ile açıklanabileceğidir.

Bu çerçevede, araştırmanın amacı, tarihsel gelişim süreci ve planlama deneyimlerine ilişkin kentleşme birikimi bağlamında *sınırlar (doğal ve yapay eşikler)*, *arazi kullanım biçimleri (işlev alanları)*, *ulaşım sistemi ve yoğunluk (nüfus dağılımı)* göstergeleri eşliğinde Denizli kent formunun değişim–dönüşüm sürecinin irdelenerek kentsel formun etkinliği–verimliliğinin sürdürülebilir kentsel form tartışmaları temelinde değerlendirilmesidir.

Araştırmada Denizli kentinin seçilmesinin nedeni, Denizli il bütünü Nazım İmar Planı kararları (Anonim 2018) uyarınca turizm sektörü temel olmak üzere 2040 yılı için yaklaşık 8.000 hektar (Ha) alanda, 1.200.000 kişi nüfus öngörüsüne ilişkin planlama kararlarıdır. Bu kararlar, Denizli kentinin doğal ve kültürel miras kaynak ve değerleri ile çevrelendiği gözönüne alınırsa, sürdürülebilir kentsel gelişme kaygıları açısından kent formunun verimli ve etkin kılınabilmesine ilişkin analiz, tespit ve önerilerin gerekliliğine işaret sayılmalıdır.

Bu araştırmanın Denizli kent formunun gelişme biçimi ve etkinliği–verimliliğine–ilişkin ortaya koyacağı tespit ve öneriler bağlamında geleceğe yönelik sürdürülebilir kentsel gelişme modeli ve kent formu çabalarına planlama ve uygulama stratejileri düzeyinde ilkesel katkı sunması beklenmektedir.

2. Yöntem

Araştırma, Denizli kent formunun mekânsal ve işlevsel etkinliğinin belirlenmesine yönelik olarak yerinde tespit–gözlem çalışmaları ile mevcut durumun güncellenmesi, kavramsal ve kuramsal arka plana ilişkin yorumlu kaynak araştırması, hâlihazır harita ve imar planları esas alınarak analitik haritalar üretilmesi ile kent formunun biçimlendiren

göstergelerin değerlendirilmesi olmak üzere 4 (dört) aşamadan oluşan bir yönteme dayandırılmıştır:

Birinci aşama, Denizli kent formunun mekânsal-ışlevsel sınırları ile kentsel boşluklar ve kentsel saçaklanma bölgelerinin belirlenmesi, mekânsal gelişme dinamiklerinin saptanması ve gelişme alanlarının güncel durumu ile doğal/yapay eşiklerin değerlendirilmesine yönelik yerinde tespit-gözlem ve fotoğraflama çalışmalarıdır. Bu çalışmalar, Denizli kent formunun mekânsal ve işlevsel karakteristiğinin belirlenerek kentsel gelişimin kapsam ve içeriği ile kentsel formun gelişme biçiminin belirlenebilmesi bakımından önemlidir.

İkinci aşama, kentsel formun verimlilik-etkinliğinin çözümlenmesinde/saptanmasında kullanılacak göstergelerin belirlenmesine yönelik olarak kavramsal-kuramsal arka plana ilişkin güncel bilgi birikiminin oluşturulmasıdır. Bu çerçevede, konuya ilişkin akademik-bilimsel araştırmalar ve kurumsal raporlar (plan-proje raporları) ayrıntıda irdelenmiştir.

Üçüncü aşama, Denizli kentinin tarihsel gelişim sürecine ilişkin kentsel gelişme aşamalarının haritalanarak, planlama deneyimlerine ilişkin bütüncül ya da kısmi farklı ölçeklerdeki plan kararlarının, güncel hâlihazır haritalar kullanılarak üretilen analitik haritalar eşliğinde sorgulanmasıdır. Bu sorgulamalar, kent formunun tarihsel süreçteki gelişim dinamikleri ile planlama deneyimleri yoluyla ortaya konan gelişim-değişim biçimlerinin yorumlanması bakımından önemlidir.

Dördüncü aşama, Denizli kent formunun değişim-gelişim sürecinin *sınırlar* (doğal/yapay eşikler), *arazi kullanım deseni*, *ulaşım sistemi* ve *yoğunluk* (nüfus büyüklüğü ve dağılımı) göstergeleri esas olmak üzere morfolojik analizler eşliğinde ayrıntıda irdelenerek, sürdürülebilir kent formu tartışmaları bağlamında etkinliğinin-verimliliğinin değerlendirilmesidir.

3. Mekânsal-İşlevsel Arka Plan

Denizli kent formunun mekânsal-ışlevsel gelişim sürecine ilişkin potansiyel ve dinamiklerin saptanabilmesi için kentsel gelişimin tarihsel arka planı ile planlama geçmişinin değerlendirilmesinin önemli ve gerekli olduğu düşünülmektedir.

3.1. Tarihsel Gelişim Süreci

Denizli kent formunun mekânsal-ışlevsel biçimlenmesine yönelik ilk çabalar, ondokuzuncu

yüzyılda özellikle Tanzimat Reformları ile başlayan kurumsal yenilenme sürecine dayandırılabilir. Cumhuriyetin ilanına dek uzanan bu süreçte Denizli kentinin mekânsal ve işlevsel kurgusunda önemli değişiklikler olduğunu söylemek mümkündür. Bu değişikliklerden en öne çıkanı; belediye teşkilatının kurulması ile başlayan imar-yapılaşma faaliyetleri ile İzmir-Denizli Demiryolu hattının açılması, Kaleiçi-Bayramyeri bölgesinin kuzeyinde istasyon binasının inşa edilmesi ve kentin ana ulaşım omurgası niteliğindeki İstasyon Caddesi'nin açılması olarak görülebilir (İnceoğlu, 1999; Avcı, 2010; Başdere, 2018). Bu gelişmeler, ondokuzuncu yüzyıl ikinci yarısından Cumhuriyetin ilanına dek uzanan süreçte (1850-1923), Denizli kent formunu biçimlendiren dinamiklerin ulaşım sistemi üzerine odaklandığını göstermesi bakımından önemlidir (Şekil 1).

Cumhuriyet sonrasında 1923-1960 zaman aralığında kentsel formun tamamen nüfusun iç dinamiklerine dayalı olarak plansız-denetimsiz biçimde bireysel yapılaşma talepleri ile gelişme gösterdiği anlaşılmaktadır (Özkan, 2010). Bu çerçevede, Osmanlı dönemi sonundan itibaren - *ondokuzuncu yüzyıl ortası*- ulaşım odağı (İstasyon bölgesi), ekonomik odak (Kaleiçi-Bayramyeri bölgesi) ve idari odak/belediye ve valilik (Delikliçınar bölgesi) olmak üzere üç ana eksen üzerinde gelişen kent formunun, yirminci yüzyıl ilk yarısı boyunca değişmeyen mekânsal ve işlevsel dinamikler ile gelişmeye devam ettiğini söylemek mümkündür (Şekil 1).

1960-1980 döneminde özellikle 1976 yılında gerçekleşen deprem afetinin "*kırılma noktası*" olarak kentsel formun mekânsal-ışlevsel gelişim sürecinde etkili olduğu görülmektedir (Anonim, 1967; Anonim, 1983; Bektaş, 1977; Özkan, 2010; Yavuzçehre, 2010; Gönüllü, 2016). Bu etkinin mekânsal yansımalarının, merkezi yönetim kararı ile kentin batısında Şirinköy-Bahçelievler (Afet Evleri) bölgesi odak olmak üzere yeni kentsel gelişme alanlarının oluşturulması biçiminde olduğu söylenebilir (Şekil 1).

1980 sonrası dönemde özellikle sanayileşme-kentleşme süreci bağlamında dokuma sektörü odaklı gelişmelerin Denizli kentinin mekânsal ve işlevsel kimliği üzerinde etkili olduğunu söylemek mümkündür (Işık, 1996; Mutluer, 2003; Keyman ve Lorasdağı, 2010; Keyman ve Lorasdağı, 2020). Bu süreçte sanayi sektöründeki istihdam potansiyeli odaklı nüfus artışına koşut sanayi alanları komşuluğunda bulunan kuzey-kuzeydoğu yönündeki alanlarda, kaçak yapılaşmalar-gecekondulaşma yoluyla kentsel formun saçaklanma gösterdiği, batı-

güneybatı yönündeki mekânsal–işlevsel gelişmelerin ise imar planı kararları ile yönlendirildiği belirlenmiştir (Acar, 1997; Acar ve Baykan, 1997; Erarı, 1999; Pilevne, 1999).

2000 sonrasında günümüze dek uzanan süreçte ise kentsel ulaşım altyapı yatırımlarına koşut artan erişebilirlik olanaklarına dayalı olarak kentin batı–güneybatı yönündeki kırsal yerleşmelerin özel veya kamu ortaklı toplu konut projeleri yoluyla kentleşme sürecine konu edildiği görülmektedir (Özkan, 2010; Yavuzçehre, 2010; İçli, 2011; Partigöç, 2018). Bu sürecin, perakende ticarete dayalı alışveriş merkezleri ile prestijli konut projeleri eşliğinde devam etmesinin, kent formunun parçalı ve saçaklı biçimde gelişmesinde etkili olduğu ifade edilmelidir (Şekil 1).

Bu çerçevede, Denizli kent formunun tarihsel süreçte sosyal–kültürel, ekonomik ve idari hizmetler için kent merkezi odak olmak üzere batı–güneybatı ve kuzey–kuzeydoğu yönünde yayılma gösterdiği, kent bütününe yönelik hizmet donanımları (adalet sarayı, devlet hastanesi, kamu kurumları gibi) ile ulaşım ve teknik altyapı yatırımları (yüksek kapasiteli tanjant yollar) eşliğinde kent çeperlerindeki kırsal alanların kentleşmesi yoluyla kısmen saçaklanma kısmen de parçalanma biçiminde gelişmekte olduğu anlaşılmaktadır.

3.2. Planlama Deneyimleri

Planlama deneyimleri açısından Denizli kent formunun mekânsal–işlevsel dinamikler bakımından biçimlendirilmesine yönelik ilk çaba, 1967 tarihli Nazım İmar Planı olarak görülmelidir. Denizli kent bütününe yönelik ilk plan niteliğindeki Nazım İmar Planı ile yerleşim alanı ve nüfus büyüklüğünün belirlendiği³, konut ve sanayi alanları ilişkin yer seçimi kararlarının verildiği, ulaşım bağlantıları ile kentsel gelişme yönlerinin tanımladığı görülür (Anonim 1967). Ancak, 1976 yılında meydana gelen deprem afeti ile mekânsal gelişme tercihleri ile planlama sürecinin yön değiştirdiğini söylemek mümkündür (Bektaş, 1977). Bu çerçevede, mekânsal gelişme yönünün batıya yöneldiğini, kentsel planlama sürecinin ise bütüncül planlama çalışmaları yerine mevzii ve ilave imar planları ile parçalı bir nitelik kazandığını söylemek mümkündür. Nitekim 1967 planında kuzey–güney yönünde gelişmesi öngörülen kentsel yerleşim alanının, 1976 sonrasında

güvenli bölge olarak belirlenen batı yönünde – özellikle Şirinköy ve yakın çevresi– mevzii imar planları ile parçalı biçimde gelişme gösterdiği anlaşılmaktadır (Anonim, 1967; Özpınar ve Gökğöz, 1999; İnceoğlu, 2002). Bu durumun, yerleşik kentsel alanlar ile yeni gelişen kentsel alanlar bağlamında kent formunun gerek mekânsal örüntü gerekse işlevsel dağılım açısından saçaklı ve dağınık biçimde gelişmesinde etkili olduğu söylenebilir (Şekil 2).

1980–1994 döneminde bütüncül planlama anlayışı açısından önemli gelişmeler kent bütününe yönelik Nazım İmar Planı hazırlıkları olarak görülebilir. Ancak, gerek 1984 tarihli gerekse 1994 tarihli Nazım İmar Planlarının idari yargıya konu edilerek iptal edilmesi ile planlama sürecinin kesintiye uğradığını söylemek mümkündür (Acar, 1997; Özkan, 2010). Dolayısıyla, kentsel gelişmenin batı yönünde memur ve işçi lojmanlarına dayanan konut kooperatiflerine yönelik mevzii ve ilave imar planları; kuzeydoğu yönünde ise gecekondu alanlarının iyileştirilmesine yönelik ıslah imar planları olmak üzere parçalı biçimde yönlendirildiği anlaşılmaktadır (Uysal, 1999; Kara, 2010, Alkay, 2019).

1994 sonrasında kent formunun 1/25.000 ölçekli Denizli Çevre Düzeni Planı ile 1/25.000 ölçekli Denizli Büyükşehir Bütünü Nazım İmar Planı gibi üst ölçekli planlar ile geliştiği söylenebilir. Bu süreçte; Denizli kenti yakın çevresindeki kırsal yerleşmelere idari değişiklikler ile **“belde”** statüsü verilmesinin ortaya çıkardığı çok parçalı planlama yetkisinin, kent formunun mekânsal–işlevsel bakımından dağınık biçimde gelişmesinde etkili olduğu ifade edilebilir. Bu soruna çözüm olarak gündeme sunulan **“büyükşehir”** kavramı, kentin gerek mekânsal–işlevsel gelişme gerekse yönetsel örgütlenme açısından bütüncül planlama yaklaşımları ile ele alınması konusunda önemli bir adım olmuştur (Anonim, 2007; Özkan, 2010; Toprak, 2019; Nas 2016; Ciğeroğlu, 2007).

2014 sonrasında ise Denizli kentinin büyükşehir statüsü kazanmasının, planlama deneyimleri açısından önemli bir kırılma noktası olduğu düşünülebilir. Nitekim **“büyükşehir”** statüsü ile kentsel sınırların genişlemesi, imar denetimi ve bütünlüğü açısından 1/25.000 ölçekli Denizli Büyükşehir Bütünü Nazım İmar Planı hazırlanması gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Bu gereklilik, yakın

³ 1967 Nazım İmar Planı ile yaklaşık 3.600 hektar kentsel yerleşim alanında 1955 hedef yılı için 85.000 kişi nüfus öngörülmüştür.

çevre kırsal yerleşmelerin kentsel yerleşim alanı ile bütünleştirilmesi ve kentsel formun dağınık ve parçalı gelişiminin önlenmesi açısından fırsat olarak değerlendirilmektedir.

Bu saptamalardan Denizli kent formunun planlama deneyimleri bağlamında kırılma noktasının 1994 yılı olduğunu söylemek mümkündür. 1994 öncesinde gerek ilave gerekse mevzii imar planları yoluyla parçacı ve dağınık gelişme gösteren kentsel formun, 1994 sonrasında **bütünşehir** olarak ifade edilen süreçte, yetki-sorumluluk ve mekânsal-işlevsel bütünlük-süreklilik bakımından bütüncül bir planlama sürecine yöneldiği söylenebilir. Devamında, 2014 yılında yapılan mevzuat düzenlemesi ile büyükşehir statüsüne geçiş sonrasında 2018 yılında hazırlanan büyükşehir bütününe yönelik planlama çalışmaları, kent formunun mekânsal-işlevsel bütünlüğünün sağlanması bakımından önemli bir kazanım olarak değerlendirilmektedir (Şekil 2).

4. Morfolojik Analizler

Araştırma kapsamında kuramsal araştırmalar ile tarihsel gelişim süreci ve planlama deneyimlerinden edinilen saptamalar eşliğinde Denizli kent formunun morfolojik analizi, **sınırlar-eşikler**, **arazi kullanım biçimleri**, **ulaşım sistemi** (ve **kademelenmesi**) ve **yoğunluk bölgelemesi** (ve **kademelenmesi**) göstergeleri esas olmak üzere 4 (dört) başlık altında ele alınarak değerlendirilmiştir.

4.1. Sınırlar-Eşikler /Sınırlayıcılar

Sınır kavramını, topografik verilerden, jeolojik sakıncalara, mülkiyet deseninden, yasaklı alanlara, psikolojik sınırlardan ya da sosyo-kültürel farklılıklardan, estetik kaygılara, farklı işlevsel bölgelerden, özel statü sınırlarına dek uzanan doğal ya da yapay olarak ifade edilen farklı içeriklerde ölçütlere dayanan doğrusal ve süreklilik gösteren belirleyici-sınırlayıcı veya yönlendirici etkisi olan çizgisel ifadeler olarak tanımlamak mümkündür (Uçar, 2005; D'agostino, 2018). Bu açıdan bakılırsa, kentsel formun biçimlenmesinde mekânsal ve işlevsel gelişme dinamikleri kadar planlama kararları bağlamında hukuksal-yasal ve idari statülere dayanan sınır kavramının da etkili olduğu ifade edilmelidir.

Denizli kentinin mekânsal-işlevsel gelişim-dönüşüm sürecinde kent formunun biçimlenmesinde etkili olan sınırlar, doğal yapı kaynaklı sınırlar ile statü kaynaklı sınırlar olmak üzere 2 (iki) kategoride derlenebilir.

Doğal kaynaklı sınırlar, Büyük Menderes Havzası/Çürüksu Vadisi güneydoğusunda konumlanan Denizli kentsel yerleşim alanı, güney-güneydoğu (Babadağ-Akdağ ve Karcı Dağları) ve kuzeydoğusunda (Honaz Dağı) uzanan yükselen eğimler/topografik eşikler ve orman alanları, kuzey-kuzeydoğusunda Recep Yazıcıoğlu Baraj Gölü ve Gökpinar Su Havzası ile kuzey-kuzeybatıdaki tarımsal alanları olarak tanımlanabilir.

Statü kaynaklı sınırlar ise Merkezefendi ve Pamukkale İlçe Belediyesi sınırları olmak üzere idari sınırlar ile üst ölçekli-alt ölçekli planlar bağlamında belirlenmiş planlama alanı sınırları ile Laodikeia ve Colossae gibi Arkeolojik Sit Alanı Sınırları ve Pamukkale Özel Çevre Koruma Bölgesi Sınırı ile Honaz Dağı Milli Parkı Sınırı ve Gökpinar Su Havzası Koruma Sınıridir. (Şekil 3).

Bu çerçevede, Denizli kent formunun değişim-dönüşüm sürecinde kuzey-kuzeydoğu ve güney-güneydoğu yönlerinde tarım alanlarının ve orman alanlarının yanı sıra topografik eşiklerden oluşan doğal sınırlayıcılar ile farklı kapsam ve içerikteki statü sınırlarının kentsel formun biçimlenmesi ve yönlendirmede belirleyici olduğunu söylemek mümkündür. Nitekim doğal ve yapay sınırlar ile kentsel form birlikte değerlendirilirse, kentin gerek mekânsal-işlevsel kullanımlar gerekse doğal eşikler bağlamında en uygun gelişme yönü olarak batı-güneybatı yönünün öne çıktığı görülür. Bu durum, doğal eşikler ve statü sınırlarının, kent formunun biçimsel kurgusu ve gelişme yönleri üzerinde belirleyici ve sınırlandırıcı-yönlendirici etkisini göstermesi bakımından önemlidir (Şekil 1 ve Şekil 2).

4.2. Arazi Kullanım Biçimleri

Arazi kullanım biçimlerinin kent formu üzerindeki etkisi, **işlevsel kent** yaklaşımı bağlamında ifade edilen kentsel işlevsel kullanımlar esas alınarak, **konut**, **çalışma (hizmet ve sanayi sektörü)** ve **dinlenme alanları** olmak üzere 3 (üç) temel başlıkta ele alınmıştır (CIAM, 1949; Jacobs, 1961; Conrads, 1970; Le Corbusier, 1973; Mumford, 2000; Somer, 2007).

Konut alanları: planlama araçları (ıslah ve mevzii imar planları ile dönüşüm projeleri) ve konut üretim biçimleri bakımından 3 (üç) grupta değerlendirilebilir: Birincisi, güney-güneybatıda mevzii planları yoluyla nitelikli toplu konut projeleri ile yönlendirilen konut alanlarıdır. İkincisi, kuzey-kuzeydoğuda plansız gelişmeyle birlikte süreç içinde ıslah planları yoluyla denetim altına alınarak, kısmen kentsel dönüşüm projeleri yoluyla gelişen konut

alanlarıdır. Üçüncüsü ise kent bütünü meri imar planı kararları ile gelişen konut alanlarıdır. Bu çerçevede, konut üretim biçimlerine ilişkin planlama kararlarının kent formunun parçacı ve dağınık karakter göstermesinde etkili olduğunu söylemek mümkündür (Şekil 4).

Çalışma alanları: Denizli-İzmir Karayolu fiziksel eşik olmak üzere hizmet sektörü (kentsel merkez) ve sanayi sektörü (üretim-dağıtım ve depolama) olarak 2 (iki) başlıkta ele alınması mümkündür.

Hizmet sektörü açısından bakılırsa, Denizli-İzmir Karayolu güneyinde geleneksel iş kollarının (turizm ve zanaat) yoğunlaştığı tarihi kent merkezi işlevindeki Bayramyeri-Kaleiçi bölgesi ile Delikliçınar bölgesi arasında uzanan koridor boyunca toplumsal kişisel hizmetler, kamu kurumları, finans-mali kurumlar, turizm-konaklama ve perakende ticaret olmak üzere hizmet alt sektörlerinin gelişme-yoğunlaşma gösterdiği anlaşılmaktadır. Diğer taraftan, hizmet sektörü ve saçaklanması bağlamında kent merkezi güney-güneybatı yönünde gelişmeye devam ederken, kent bütünündeki mekânsal ve işlevsel gelişmeler ile artan ulaşım olanakları ve sosyal-ekonomik içerikli özel sektör yatırım projeleri (alışveriş merkezleri) etkisinde batı-kuzeybatı yönünde ikincil merkez eğilimlerinin ortaya çıktığını görülmektedir (Şekil 5).

Sanayi sektörü açısından değerlendirilirse, meri imar planı kararları esas olmak üzere farklı kapsam ve içerikteki imalata dayalı sanayi alanları ile depolama-pazarlama ve toptan ticaret alanlarının, ilkesel bir karar olarak Denizli-İzmir Karayolu kuzey-kuzeybatısında konumlandırıldığı anlaşılmaktadır. Dolayısıyla, sanayi alanlarının yaklaşık 50 yılı aşkın süredir kent formunun kuzey-kuzeybatı yönünde gelişmesini kısıtlayan mekânsal-işlevsel eşik niteliğinde olduğunu söylemek mümkündür (Şekil 5).

Dinlenme alanları: tarımsal üretim alanları, çayır-mera alanları ile orman ve sulak alanlar gibi farklı statüdeki koruma alanlarından oluşan doğal kaynak alanları ile biçimlendirilmiş/düzenlenmiş peyzaj alanları niteliğindeki imar planı kararları ile gerçekleştirilen kentsel parklar ve rekreasyon alanları olup sınırlayıcı unsur olarak kentsel gelişme yön ve eğilimleri bağlamında kent formunun biçimlen(diril)mesinde etkili olduğu değerlendirilmektedir.

Bu çerçevede, kuzey-kuzeydoğu yönünde doğal kaynak alanları niteliğindeki tarım alanları,

güney-güneydoğu yönünde yükselen eğimler boyunca uzanan orman alanları ile doğuda Gökpınar İçme Suyu Havzası-Baraj Gölü ile Honaz Dağı Milli Parkı'nın Denizli kent formunun mekânsal içeriği-niteliğini etkilediği/biçimlendirdiği görülmektedir (Şekil 6).

Buraya kadar yapılan saptamalar derlenirse; barınma, çalışma ve dinlenme alanları olarak tanımlanan arazi kullanım biçimlerinin, özellikle planlama deneyimleri bağlamında kentsel formun bütünleşmesi-sürekli kılınması, farklı işlevsel bölgeler arasında sınır etkisi oluşturulması ile kentsel gelişme eğilimlerinin yönlendirilmesi bakımından kentsel formun gelişim süreci üzerinde etkili olduğu anlaşılmaktadır.

4.3. Ulaşım Sistemi

Ulaşım sistemi ve kademelenmesi ile kentsel form ilişkisi-etkileşimi irdelenirse; mal-ürün-hizmet ve insan hareketliliği bağlamında mekânsal ve işlevsel değişim-dönüşüm sürecinde kentsel formun yayılması, odaklanması, parçalanması veya saçaklanmasında ulaşım sisteminin belirleyici faktörlerden biri olduğu görülür (Keskin, 1975; Aksoy, 2005; Aktan, 2006; Adıgüzel, 2014; Başkan, 2014; Mutlu, 2017). Bu çerçevede, ulaşım sisteminin Denizli kent formunun oluşum-gelişim sürecindeki etkilerini ulaşım sisteminin kapasite ve işlevi bağlamında kentler-arası ulaşım sistemi ile kent içi ulaşım sistemi olmak üzere 2 (iki) başlıkta ele alınması uygun olacaktır.

Kentler-arası ulaşım sistemi: Denizli kentinin mekânsal gelişim sürecinde batıda Denizli-İzmir Karayolu, kuzeyde Denizli-Ankara Karayolu ile güneydoğuda Denizli-Antalya-Muğla Karayolu bağlantılarının işlevsel kullanımların yer seçimi kararlarında etkili olduğunu hatırlanmalıdır (Anonim 1967). Bu açıdan; özellikle Denizli-İzmir Karayolu ile Denizli-Ankara Karayolu bağlantılarının sanayi alanları ile konut alanları arasında eşik oluşturduğu görülmektedir.

Diğer taraftan, batıda İzmir-Denizli ve kuzeyde Ankara-Denizli karayolu bağlantıları odaklı transit trafiğin kent dışına aktarılması için oluşturulan Çevre Yolu, kent formunun kuzey sınırlarını belirlemesinin yanı sıra kuzeydeki verimli tarım alanları ile kentsel yerleşim alanları arasında fiziksel eşik olarak kent formu üzerinde belirleyici olduğu söylenebilir. Kentin kuzeybatı-güneydoğu yönünde uzanan Denizli-İzmir Demiryolu bağlantısı ise sanayi alanları ile doğal ve kültürel miras kaynakları arasında (tarımsal üretim alanları ve Laodikeia

arkeolojik sit alanı) arasında koruma sınırını tanımlayan yapay eşik olarak değerlendirilebilir (Şekil 7).

Kent içi ulaşım sistemi: Denizli–İzmir ve Denizli–Antalya Karayolu bağlantıları odak olmak üzere kuzey–güney yönünde uzanan kent içi yolların, konut ve ticaret alanlarının gelişmesi bağlamında kent formunun saçaklanmasında etkili olduğu anlaşılmaktadır. Diğer taraftan, Yenişehir olarak bilinen –kent ile mekânsal açıdan bütünlük göstermeyen– batı gelişme alanındaki ulaşım altyapı yatırımları ile ulaşılabilirlik olanaklarının artmasının, konut gelişmelerini hızlandırdığı, bu durumun, kent formunun batı yönünde dağınık ve parçacı gelişmesinde etkili olduğu ifade edilmelidir (Şekil 7).

2000 sonrası dönemde Denizli kent formunun, kentler–arası ve kent içi ulaşım odaklı teknik altyapı yatırım kararları kapsamında batı–güneybatı yönündeki kentsel gelişmelerin desteklendiği görülmektedir. Ancak ulaşım sisteminde, trafik akımı hacmi ve kapasitesi ile kademelenme sorunları bağlamında batı gelişme alanları ile kent merkezi arasında mekânsal–işlevsel sürekliliğinin sağlanamadığını söylemek mümkündür. Bu sorunun çözümüne yönelik olarak batı gelişme alanları ile Aydın–Denizli Karayolu arasında kuzey–güney yönünde uzanan kavşak–düğüm noktaları ile desteklenen birinci derece kent içi yollar niteliğindeki kapasiteli ulaşım koridorları oluşturulduğu görülmektedir (Şekil 7).

Bu çerçevede, Denizli kent formunun ulaşım sistemi kurgusu bağlamında oluşturulan ulaşım altyapısı (erişilebilirlik–ulaşılabilirlik) olanakları eşliğinde güneybatı–batı yönünde kent içi birinci derece karayolları boyunca kırsal yerleşmeler ve konut gelişme alanları olmak üzere kısmen parçacı–dağınık kısmen saçaklanmaya dayalı koridorlaşma biçiminde boşluklu gelişme gösterdiği belirlenmiştir.

4.4. Yoğunluk

Yoğunluk kavramı, kentsel yerleşme alanı bütününde yaşayan nüfusun hektar ölçüsü esas olmak üzere mekânsal dağılımı olarak ifade edilebilir. Bu açıdan bakılırsa; kentsel yerleşmelerin sınıflandırılması, tanımlanması, kentsel sosyal ve teknik altyapı standartlarının belirlenmesi ve kentsel gelişmenin denetlenmesi bağlamında önemli bir ölçüt olarak görülmektedir (Aysu, 1990; Churchman, 1999; Keleş, 1998).

Bu kavramsal çerçevede, Denizli kenti nüfus yoğunluk dağılımı, kent formu bağlamında, 2018 yılı

ADNKS verileri esas mahalle nüfus yoğunlukları ile 2018 yılı onaylı Nazım İmar Planı kapsamında öngörülen nüfus yoğunlukları olmak üzere 2 (iki) açıdan ele alınarak, karşılaştırmalı irdelenmiştir.

2018 yılı ADNKS mahalle nüfus yoğunlukları açısından bakılırsa; Denizli kent merkezi ve yakın çevresini oluşturan mahallelerin, yaklaşık 200–350 kişi/hektar yoğunluk değerleri ile kent bütününde en yoğun kentsel alanlar olduğunu söylemek mümkündür. Denizli kent merkezinin güneydoğu–kuzeybatı yakın komşuluğunda büyük ölçüde planlı gelişen mahallelerin yaklaşık 101–200 kişi/hektar yoğunluklu olduğu görülmektedir. Benzer biçimde kuzeydoğu komşuluğundaki plansız–denetimsiz gelişmeyle birlikte süreç içinde ıslah imar planları yoluyla denetim altına alınan mahallelerin de yaklaşık 101–200 kişi/hektar yoğunluklu olduğu anlaşılmaktadır.

Denizli kentinin batı–kuzeybatı gelişme bölgelerinde –özellikle 1976 depremi sonrası gelişen bölgeler– yer alan mahallelerin yaklaşık 50–100 kişi/hektar olmak üzere düşük yoğunluklu kentsel yerleşim alanları niteliğinde olduğu anlaşılmaktadır. Kentsel yerleşim alanı çeperindeki kırsal karakterli mahalleler ile orman alanları sınırındaki yeni gelişme alanlarının ise yaklaşık 50 kişi/hektar olmak üzere seyrek yoğunluklu yerleşim alanlarıdır (Şekil 8).

2018 yılı onaylı Nazım İmar Planı kapsamında öngörülen nüfus yoğunlukları açısından bakılırsa; kent merkezi ve yakın çevresi ile batı–güneybatı bölgesindeki konut gelişme alanları için yüksek yoğunluklu (301–600 kişi/ha) ve orta yoğunluklu (151–300 kişi/ha), kentsel alan ile bütünleşme eğilimindeki kırsal karakterli yerleşmeler için ise orta yoğunluklu (151–300 kişi/ha) gelişme öngörüldüğü, buna karşılık, kuzeydoğu–güneydoğu yönünde ise seyrek yoğunluklu (50 kişi/ha ve altı) gelişme önerildiği görülmektedir (Şekil 9).

Bu saptamalar, Denizli kent formunun nüfus yoğunlukları kademelenmesi veya bölgelemesi bağlamında kentsel gelişme/kentsel planlama literatürü kuramsal–kavramsal arka planına uygun olarak kent merkezinden dışarıya doğru azalan yoğunluk kademelenmesi gösterdiğini ortaya koymaktadır. Başka bir ifadeyle, kentsel planlama çalışmaları kapsamında öngörülen nüfus yoğunlukları dağılımı ve kentsel gelişme yönlerinin, mevcut nüfus dinamikleri ve mekânsal gelişme eğilimlerine koşut olarak belirlendiğini söylemek mümkündür.

Bir başka tespit ise; gerek mevcut nüfus dinamikleri gerekse planlama kararları nüfus öngörülerini bakımından nüfus yoğunlukları ve dağılımı ile ulaşım sistemi ile ulaşılabilirlik–erişilebilirlik olanakları arasında etkileşim olduğudur. Nitekim ulaşılabilirlik–erişilebilirlik olanaklarının güçlü olmasına dayalı olarak ulaşım sisteminin omurgaları boyunca yüksek nüfus yoğunluklu kentsel alanların kümelenmesi/koridorlaşma gösterdiği, buna karşılık, ulaşım kademelenmesi ve bağlantıları açısından ulaşım–erişim olanakları zayıf olan kentsel alanlarının ise düşük yoğunluklu kentsel yerleşim alanları olarak geliştiği/geliştirildiğini söylemek mümkündür.

5. SONUÇ

Denizli kent formunun morfolojik analizler yoluyla etkinlik–verimliliğinin belirlenmesine yönelik yöntem izlencesi sonucunda; Denizli kent formunun biçimlenme sürecinde *sınırlar (doğal ve statü eşikleri)*, *arazi kullanım biçimleri*, *ulaşım sistemi* ile *nüfus yoğunluğu (nüfusun mekânsal dağılımı)* göstergelerinden oluşan veri setinin etkili olduğu saptanmıştır. Bir başka ifadeyle, Denizli kent formunun biçimlenme sürecinde; *kırılma noktaları* bağlamında *tarihsel arka plan* ve *planlama deneyimleri* esas olmak üzere doğal ve statü eşiklerine ilişkin *sınırlar*, mekânsal karakteristik ve işlevsel kimlik açısından *arazi kullanım biçimi* ve *ulaşım altyapısı*, demografik büyüklükler bakımından ise *nüfus yoğunluğu* göstergelerinin belirleyici olduğu ortaya konmuştur.

Bu çerçevede, Denizli kentinin tarihsel gelişim sürecinin analizi ile planlama deneyimlerinden edinilen bilgi birikiminin, morfolojik analizler yoluyla çözümlenmesi sonucunda, kent formunun etkinliği–verimliliğine ilişkin birtakım öneriler sunulabilmiştir. Bu öneriler, sürdürülebilir kentsel gelişme sağlanmasına yönelik olarak gelişme dinamikleri ile potansiyel gelişme yön ve eğilimleri açısından 4 (dört) başlıkta değerlendirilmiştir.

(1) Doğal ve hukuksal–statü eşiklerinden oluşan *sınırlayıcılar* bağlamında doğal ve kültürel miras kaynak ve değerlerinin koruma–kullanma dengesi eşliğinde ele alınarak, arazi kullanım deseni bağlamında mekânsal ve işlevsel açıdan kentsel form ile bütünleştirilmesidir. Bu çerçevede, doğal kaynaklar bağlamında ekolojik potansiyellerin, sınırlayıcı olmak yerine fırsat olarak ele alınarak, farklı kapsam ve içerikteki yeşil alan kullanımları (*kent parkı*, *kent ormanı*, *piknik–mesire alanı*, *hobi*

bahçesi, *vb.*) eşliğinde kentsel yeşil sistem kurgusu ile ilişkilendirilerek, kent ekolojisi bağlamında kentsel formun verimli–etkin kılınmasına yönelik olarak yerleşme deseni ile bütünleştirilmesidir. Dolayısıyla, kent formunun ekolojik kaynak ve değerleri esas alan sürdürülebilir kentleşme stratejileri yoluyla mekânsal ve işlevsel bütünlüğünün–sürekliliğinin sağlanması temel öncelik olarak değerlendirilmelidir.

(2) Arazi kullanım biçimleri bağlamında özellikle konut gelişme alanlarının doğal kaynak niteliğindeki tarımsal alanlar ile kırsal karakterli yerleşmeler üzerinde oluşan kentleşme baskısı eşliğinde gelişmesinin denetim altında alınmasıdır. Bir başka konu ise; mevcut durumda saçaklanma biçiminde dağınık ve parçacı gelişme gösteren kentsel formun, oluşturulacak cazibe merkezleri ile toplu–kompakt gelişme biçimine yönlendirilmesidir. Bu yönlendirme, hizmet sektörü bağlamında alternatiflerinin işlevlerin geliştirilmesi ve nüfus yoğunluk dağılımının denetlenmesi olmak üzere 2 (iki) aşamada ele alınmalıdır.

Bu çerçevede, kentsel formun etkin–verimli gelişmesi bakımından özellikle planlama kararları bağlamında arazi kullanım biçimlerine ilişkin kararların ekolojik kaynak ve potansiyeller gözetilerek sürdürülebilirlik ilkesi temelinde ele alınması, arazi kullanım biçimlerinin yoğunluk dağılımı ile ilişkilendirilerek denetlenmesi öncelikli görülmelidir.

(3) Ulaşım altyapısı bağlamında kent içi ve kentler–arası karayolları ile demiryolu sistemi olarak ifade edilebilir. Karayolu ulaşımı açısından bakılırsa, Denizli kent formunun 1994 sonrasında önce *bütünşehir*, sonrasında 2014 yılında *büyükşehir* statüleri ile oluşan kurumsal yapılanma etkisi altında saçaklanma biçiminde dağınık–parçacı gelişme biçiminin, bütünlüğü ve sürekliliğinin sağlanmasında ulaşım sistemi gerek üstyapı gerekse altyapı hizmet sunumu içeriği ile önemli bir araç olarak görülmelidir. Dolayısıyla, ulaşım sistemi kurgusunun, fiili durumda saçaklanma biçiminde gelişme gösteren kentsel formun, bütünleşmesi–sürekli kılınmasına yönelik kurgulanması önemlidir. Bu noktada özellikle enerji etkinliği ve karbon salınımı bakımından çevre duyarlı ulaşım sistemlerinin özendirilmesine yönelik ulaşım sistem ve teknolojilerinin geliştirilmesinin, kentsel formun kompaktlaşma sürecine katkı sağlayacağı ifade edilmelidir.

Demiryolu ulaşım açısından bakılırsa, geleneksel nitelikte olup kentler–arası taşımacılık hizmeti sunan demiryolu sisteminin etkin

kullanılmamakla birlikte kentsel formun özellikle kuzey yönündeki gelişme eğilimleri açısından gerek sanayi alanları bağlamında arazi kullanım biçimi gerekse tarımsal alanlar ve arkeolojik alanlar ile birlikte sınırlayıcı etkisi olduğu belirlenmiştir.

Bu çerçevede, Denizli kent formunun mekânsal ve işlevsel gelişim süreci bağlamında özellikle karayolu ulaşım sisteminin gerek kentsel arazi kullanım kararları ve yoğunluk kararları ile mekânsal–işlevsel bütünlük–süreklilik sağlayacak biçimde kurgulanması, kentsel saçaklanmanın denetim altına alınması bakımından önemlidir.

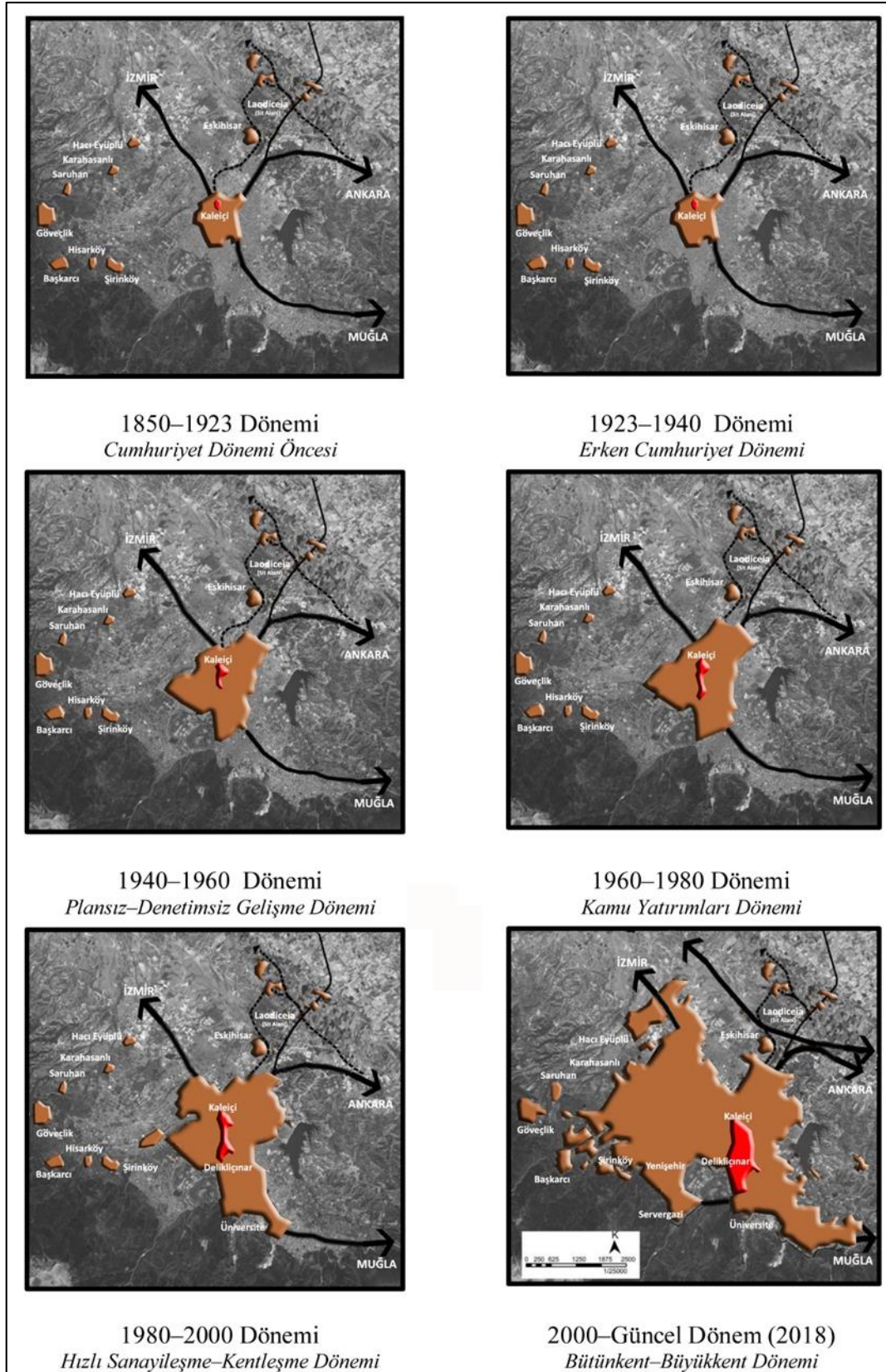
(4) Nüfus yoğunluğunun gerek nüfus–donatı yeterliği gerekse hizmet erişme mesafeleri bağlamında kentsel form içinde dengeli dağılımının sağlanmasıdır. Bu noktada, yoğunluk kademelenmesi veya bölgelemesi özellikle hizmet sunumu bakımından nüfus–donatı dengesinin etkin ve verimli kılınması ve hizmet erişme mesafelerinin esas alınması, fiili durumda saçaklı ve boşluklu gelişme gösteren kentsel formun, mekânsal ve işlevsel açıdan bütünleştirilmesine katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Dolayısıyla, mevcut durumda, saçaklı ve boşluklu gelişme gösteren Denizli kent formunun

etkin–verimli kılınması bağlamında mekânsal ve işlevsel kurgusunun *nüfus büyüklüğü*, donatı yeterliği ve *erişme mesafeleri* bağlamında *kompakt planlama üniteleri* eşliğinde ele alınmasının gerekliliği ifade edilmelidir.

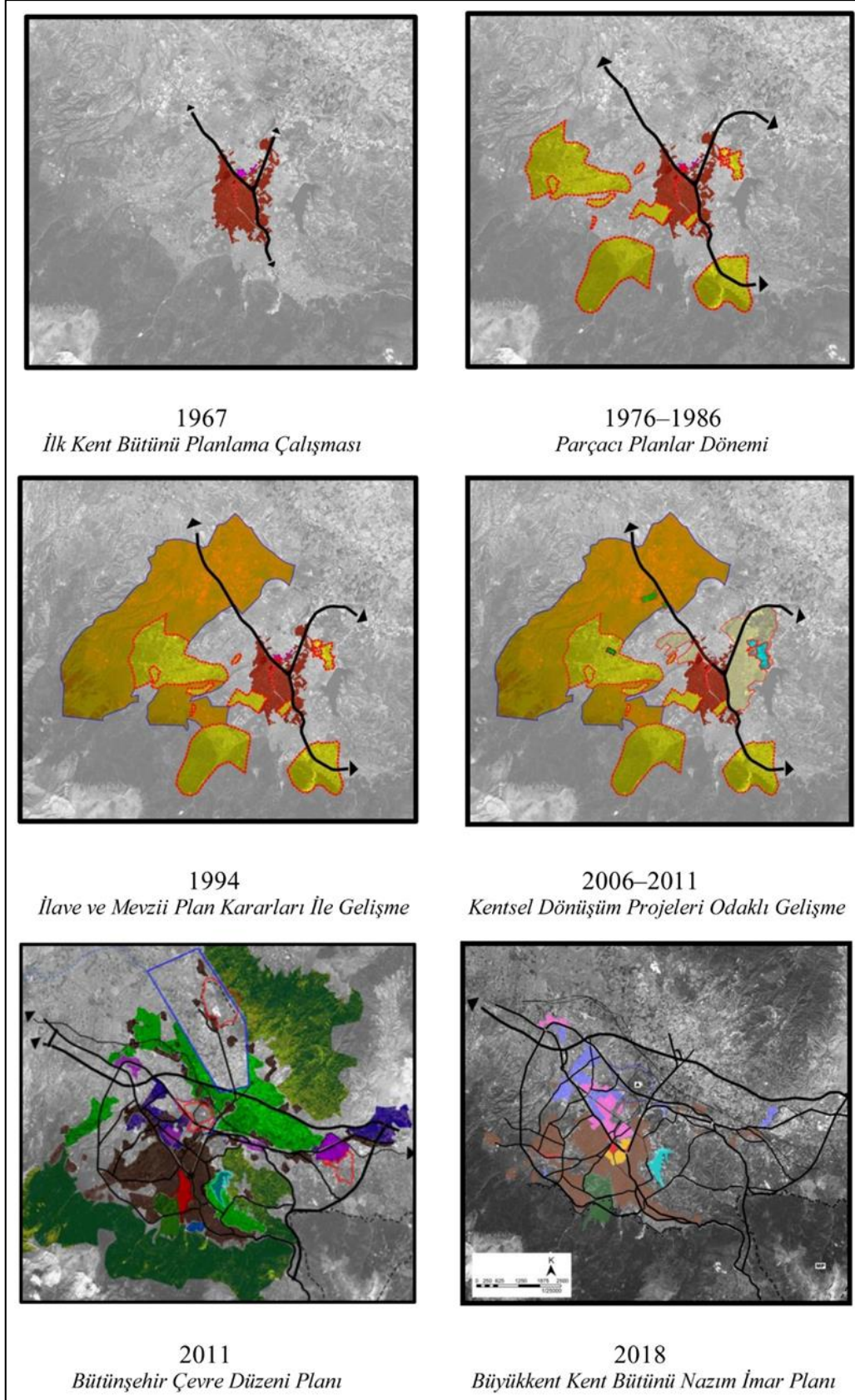
Denizli kentsel formunun etkinliği–verimliliği bağlamında; tarihsel gelişim süreci ve planlama deneyimleri bağlamında mekânsal, işlevsel ve demografik gelişme süreçlerine ilişkin oluşturulan sınırlar, arazi kullanım biçimleri, ulaşım sistemi ve yoğunluk göstergeleri eşliğinde, sürdürülebilir kentsel gelişme temelinde odaklanma, dağılma–parçalanma ya da saçaklanma süreçleri yönüyle değerlendirilmiştir.

Sonuç olarak, doğal çevre–yapılı çevre dengesinin doğal çevre öncelikli korunması, farklı arazi kullanım kararlarının çevre duyarlı ulaşım sistemleri eşliğinde mekânsal ve işlevsel bütünlüğünün sağlanması, *nüfus büyüklüğü/yoğunluk*, *donatı yeterliği* ve *erişme mesafelerini* esas alan *kompakt planlama üniteleri* kurgulanması ve yerleşme alanı bütününde *dengeli nüfus dağılımı* oluşturulması, kentsel formun etkinliği–verimliliği bakımından temel ilkeler olarak görülmelidir.



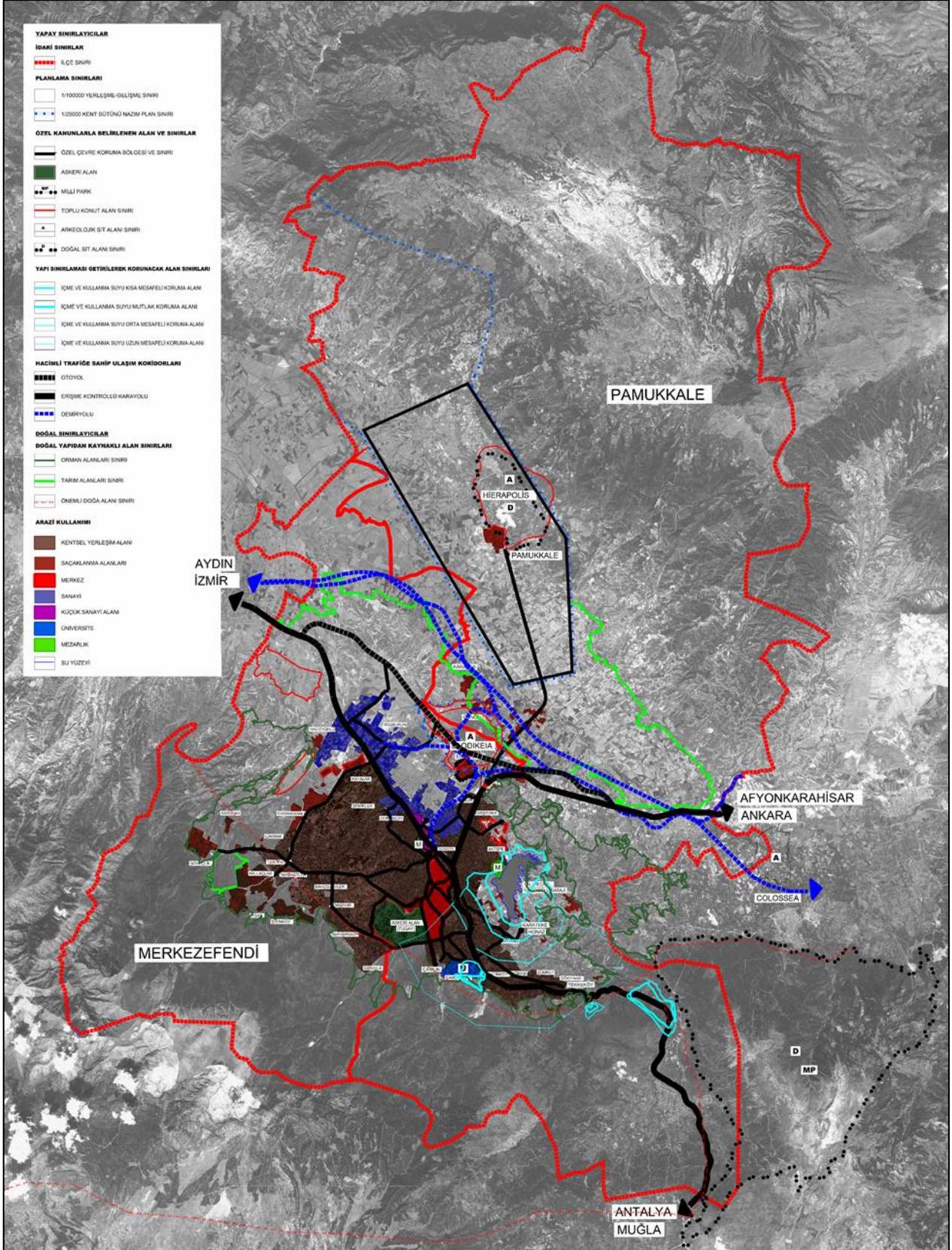
Şekil 1- Tarihsel gelişim süreci: Kentsel gelişmenin aşamaları (Kaynak: Akay, 2020)

Figure 1- Historical development process: The stages of urban development



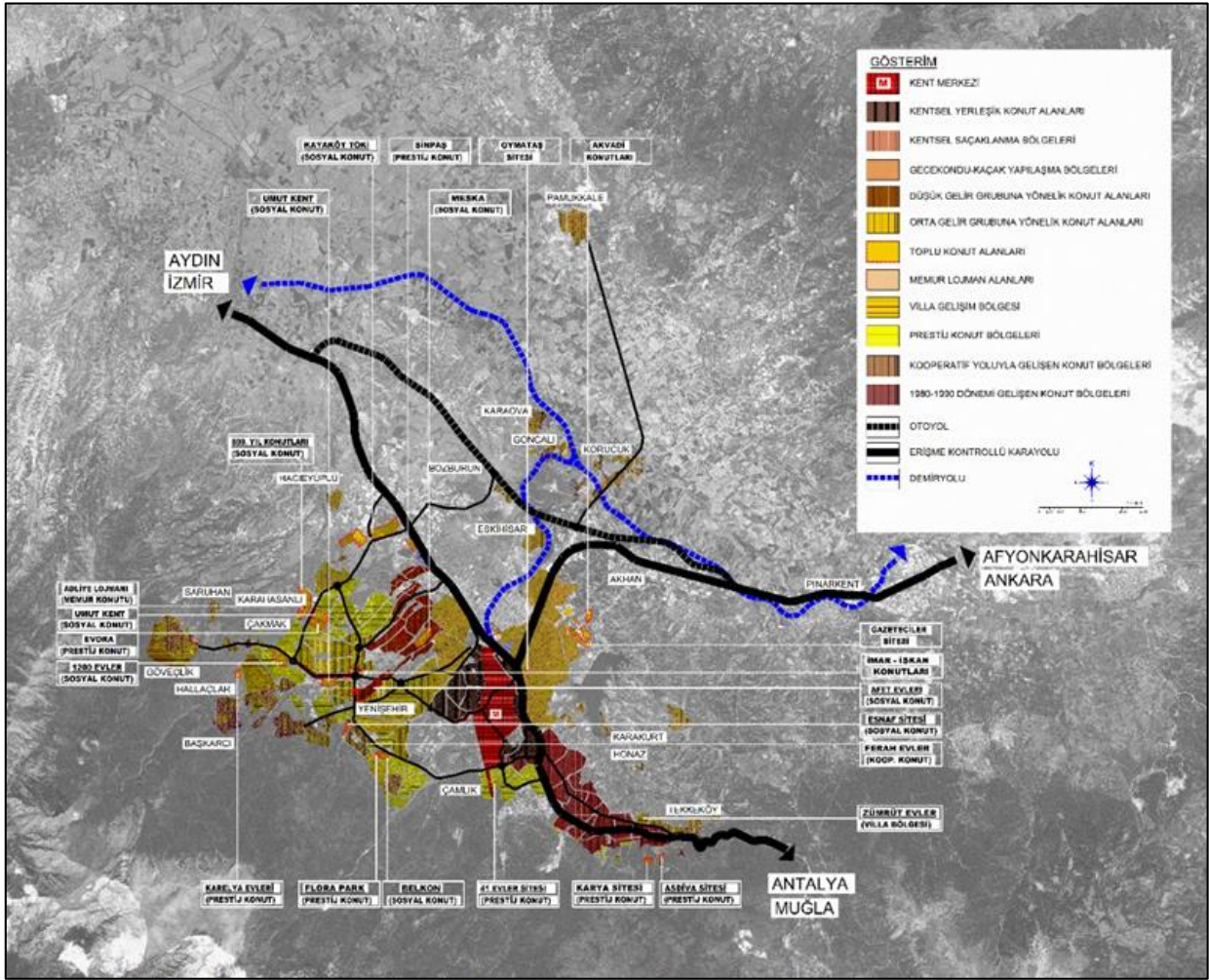
Şekil 2- Kentsel planlama süreci: Kentsel gelişmenin aşamaları (Kaynak: Akay, 2020)

Figure 2- Urban planning process: The stages of urban development



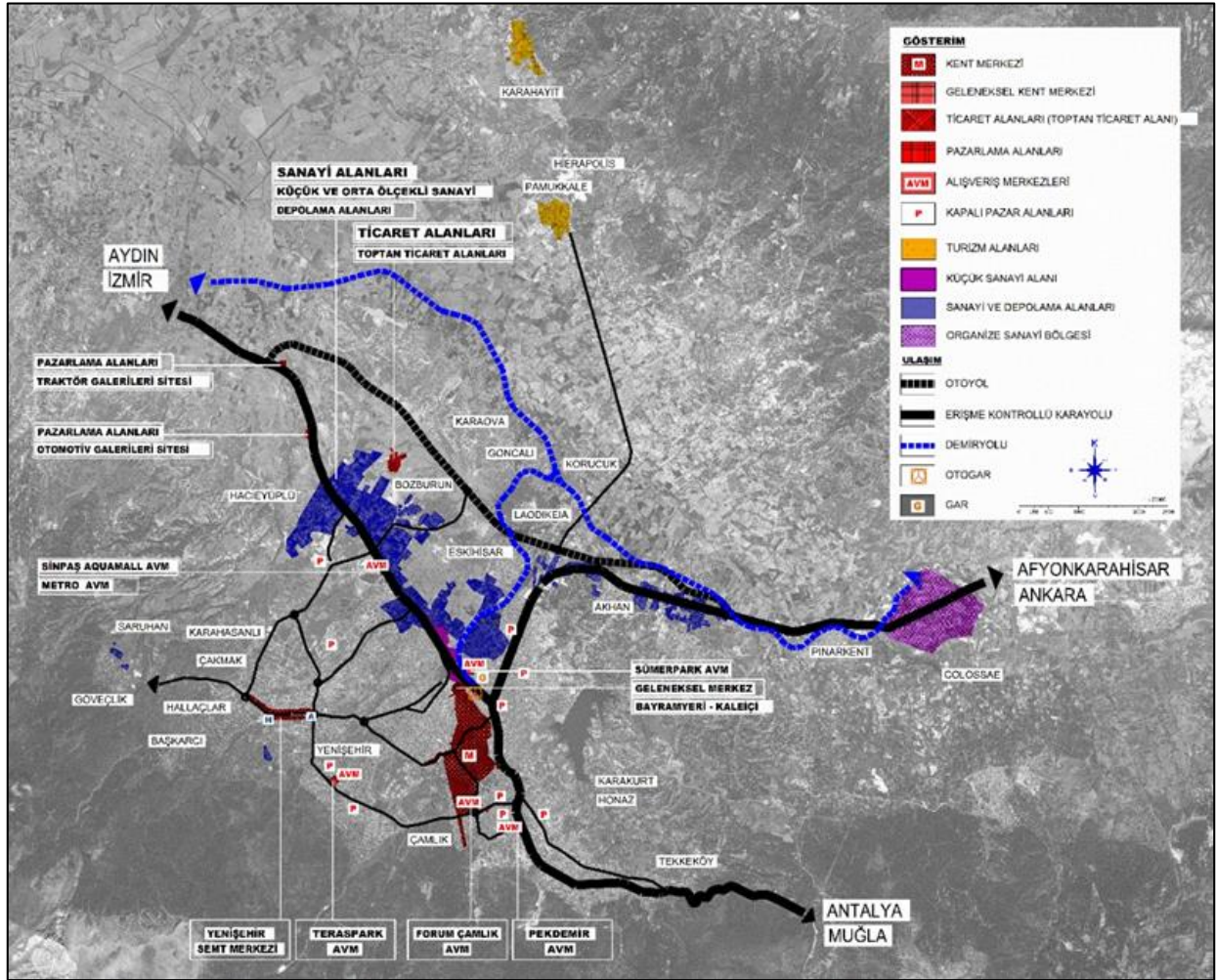
Şekil 3- Sınırlar-eşikler: Doğal sınırlar ve statü sınırları (Kaynak: Akay, 2020)

Figure 3- Thresholds: Natural and special status



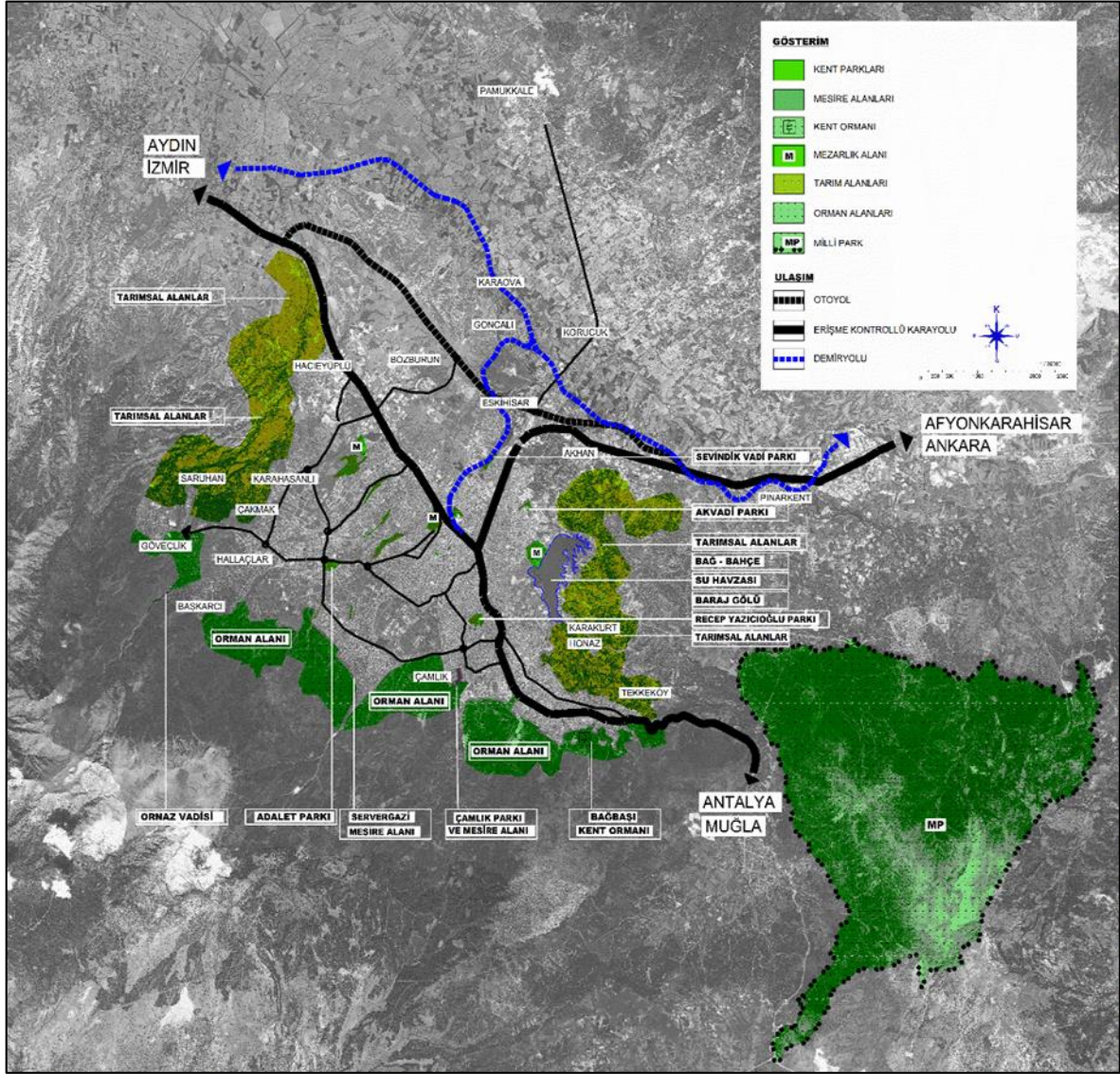
Şekil 4- Arazi kullanım biçimi: Konut alanlarının mekânsal dağılımı (Kaynak: Akay, 2020)

Figure 4- Land Use: The spatial distribution of residential Areas



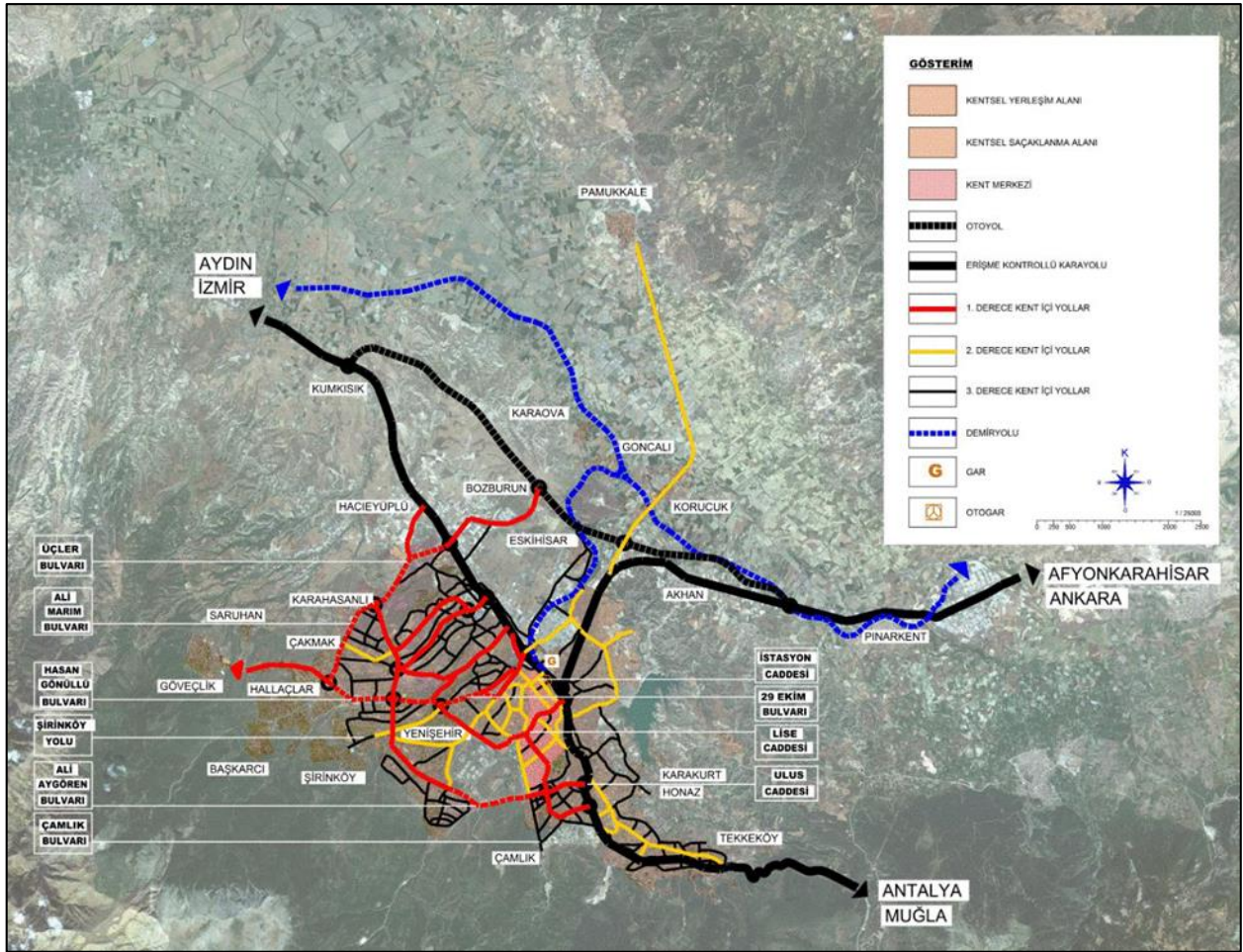
Şekil 5- Arazi kullanım biçimi: Sanayi alanlarının mekânsal dağılımı (Kaynak: Akay, 2020)

Figure 5- Land use: The spatial distribution of industrial areas



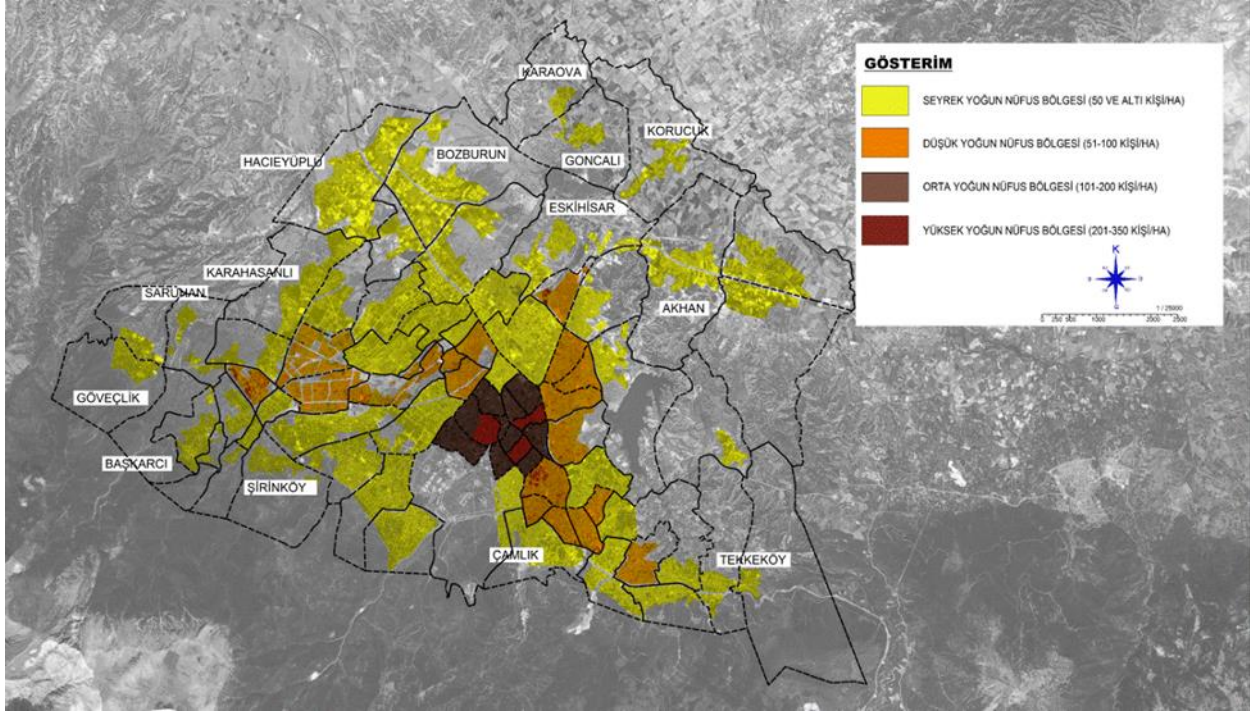
Şekil 6- Arazi Kullanım biçimi: Yeşil alanların mekânsal dağılımı (Kaynak: Akay, 2020)

Figure 6- The spatial distribution of green spaces

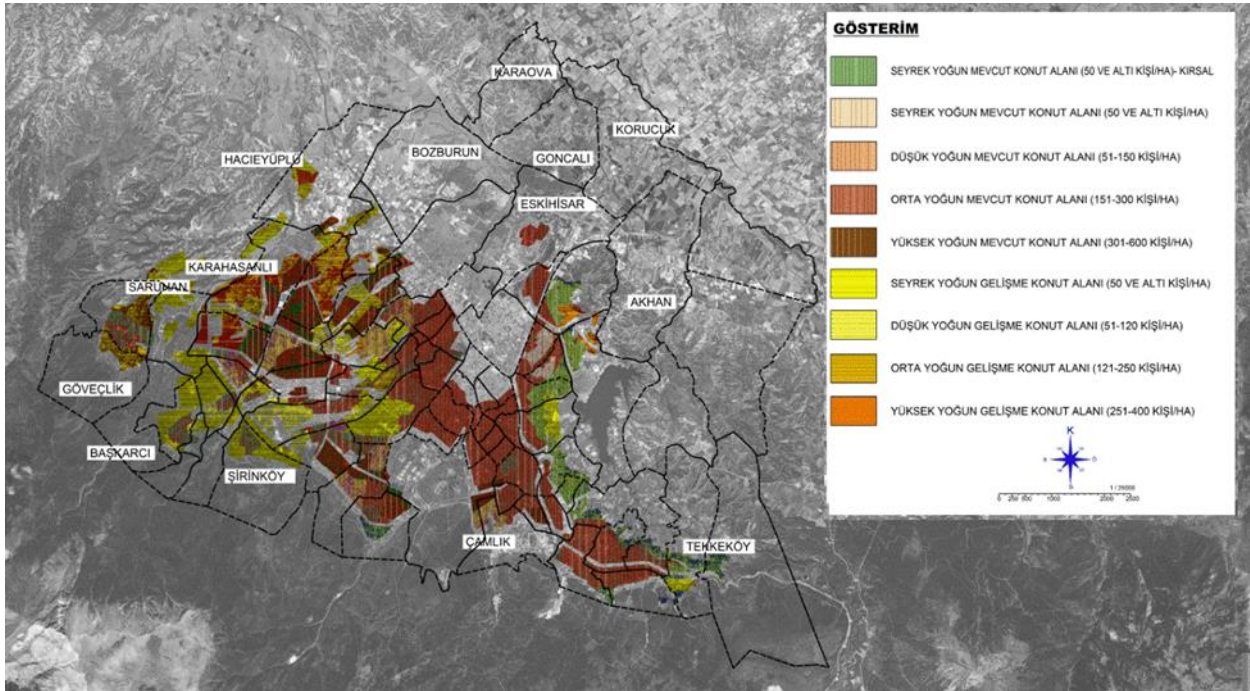


Şekil 7- Arazi kullanım biçimi: Ulaşım sistemi ve kademelenmesi (Kaynak: Akay, 2020)

Figure 7- Land use: The transportation system and its hierarchy



Şekil 8- Yoğunluk: 2018 Yılı mahalle nüfusu yoğunluk dağılımı (Kaynak: Akay, 2020)
Figure 8.-Density: The distribution of population (Population Census dated 2018)



Şekil 9- Yoğunluk: 2018 Yılı Nazım İmar Planı nüfus yoğunluğu dağılımı (Kaynak: Akay, 2020)
Figure 9.-Density: The Distribution of population (Master Development Plan dated 2018)

REFERANSLAR

- Acar, M., 1997. Denizli'nin kentsel gelişimi. *21. Yüzyıla Doğru Denizli Sanayii Sempozyumu* (17–19 Ekim 1997), 236–240, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Yayınları, Denizli.
- Acar, Ü. ve Baykan, N.O., 1997. Denizli'de nüfus hareketleri. *21. Yüzyıla Doğru Denizli Sanayii Sempozyumu* (17–19 Ekim 1997), 246–256, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Yayınları, Denizli.
- Adıgüzel, F., 2014. *Kentsel gelişme ile ulaşım etkileşimi: Adana örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Anabilim Dalı, Kahramanmaraş.
- Akay, S., 2020. *Kent formunun morfolojik analizi: Denizli örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Pamukkale Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Denizli.
- Aksoy, E., 2005. *Kentsel gelişme ile ulaşım etkileşimi–Sivrihisar örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Ankara.
- Aktan, E.Ö.A., 2006. *Kent biçimi–ulaşım etkileşimine ilişkin (tarihsel ve güncel) yaklaşımlar ve İstanbul örneği*. Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, İstanbul.
- Alkay, T., 2019. *Kentsel dönüşüm uygulamaları: Denizli ili örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yapı Eğitimi Anabilim Dalı, Isparta.
- Anonim, 1967. *Denizli kent bütünü nazım imar planı analitik etüt raporu*. Basılmamış Rapor, İller Bankası Arşivi, Ankara.
- Anonim, 1983. *Denizli kenti imar planları*. Denizli maddesi. Yurt Ansiklopedisi, Cilt:3, 2177–2178, Yurt Yayınları, İstanbul.
- Anonim, 2007. *Denizli 1/25.000 ölçekli çevre düzeni planı plan açıklama raporu*. Basılmamış Rapor, Denizli Belediyesi, Denizli.
- Anonim, 2018. *1/25.000 ölçekli Denizli kent bütünü nazım imar planı plan açıklama raporu*. Denizli Büyükşehir Belediyesi, Denizli.
- Avcı, Y., 2010. *Bir Osmanlı Anadolu kentinde Tanzimat reformları ve kentsel dönüşümü: Denizli (1839–1908)*. Yeditepe Yayınları, İstanbul.
- Aysu, E., 1990. *Şehir planlamasında yoğunluk*. Yıldız Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Yayınları, İstanbul.
- Başdere, S.Ş. 2018. *Tarihi çevrede morfolojik analiz: Kaleiçi, Denizli örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Pamukkale Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Denizli.
- Başkan, F., 2014. *Kent formunun dönüşümünde ulaşımın rolü; Pendik örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Anabilim Dalı, İstanbul.
- Batty, M., 2008. The size, scale, and shape of cities. *Science* 319, 769–771.
- Bektaş, C., 1977. Denizli depremi. *Mimarlık Dergisi* 153 (15/4), 52–55.
- Churchman, A., 1999. Disentangling the concept of density. *Journal of Planning Literature* 13(4), 389–411.
- Ciğeroğlu, M., 2007. *Denizli kentsel alanının yönetim alternatifleri*. Yüksek Lisans Tezi, Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi Anabilim Dalı, Denizli.
- CIAM, 1949. The Charter of Athens. *Marg* 3 (4), 10–17.
- Conrads, U., 1970. *Programs and manifestoes on 20th-century architecture*. (Translated: Michael Bullock), MIT Press, Cambridge.
- D'Agostino, S. S., *Sınır Kavramı, mimari ve kentin değişen sınırları*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul.
- Dempsey N, Brown C, Raman S, Porta S, Jenks M, Jones C, Bramley G., 2010. Elements of urban form. In: *Dimensions of the sustainable cities*, 21–51, Springer Press, London.
- Erarı, F., 1999. Göç ve kentleşme sürecinde Denizli. *Denizli'de Sanayileşme ve Kentleşme Sempozyumu* (15–17 Ekim 1999), 307–314, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Yayını, Denizli.

- Goncagül, E.E., 1999. *Kentsel formun elde edilmesi sürecinde yeni bir yöntem: Urban coding*. Yüksek Lisans Tezi, İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, İzmir.
- Gönüllü, H., 2016. *Denizli kentinin büyük ameliyatı*. Denizli Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, Denizli.
- Işık, O., 1996. Denizli ve İstanbul dersleri. *Birikim Dergisi* 86–87, 42–47.
- İçli, G., 2011. Kentsel dönüşüme ilişkin sosyolojik bir değerlendirme: Denizli örneği. *Sosyal ve Beşeri Bilimler Dergisi* 3(1), 43–57.
- İnceoğlu, N., 1999. Tarihsel süreç içinde Denizli kentindeki yapısal değişiklikler–kentleşmede sürdürülebilir politikalar. 103–106, *Denizli’de Sanayileşme ve Kentleşme Sempozyumu* (15–17 Ekim 1999), TMMOB Makine Mühendisleri Odası Yayınları, Denizli.
- İnceoğlu, N., 2002. Denizli’de mimarlık. *Mimarlık Dergisi* 304, 38–41.
- Jacobs, J.M., 1961. *The death and life of great American cities*. Vintage, New York.
- Kara H., 2010. Denizli şehrinde gecekondulaşmanın önlenmesi ve toplu konutlar. *Doğu Coğrafya Dergisi* 15 (23), 103–118.
- Keleş, R., 1998. *Kentbilim terimleri sözlüğü*. İmge Yayınları, Ankara.
- Keskin, A., 1975. *Ulaşım ve şehirselleşme ilişkileri üzerine bir araştırma*. İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Yayınları, İstanbul.
- Keyman, E.F. ve Lorasdağı, B.K., 2010. Denizli; kendi dinamikleriyle kalkınan Anadolu kaplanı. 179–201, *Kentler: Anadolu’nun dönüşümü, Türkiye’nin Geleceği*, Doğan Yayınları, İstanbul.
- Keyman, E.F. ve Lorasdağı, B.K., 2020. Müteşebbis ruhun dönüştürdüğü kent: Denizli. 159–184, *Sekiz kentin hikâyesi: Türkiye’de yeni yerellik ve yeni orta sınıflar*, Metis Yayınları, İstanbul.
- Le Corbusier, 1973. *The Athens Charter*. Grossman Publishers, New York.
- Lynch, K. ve Rodwin, L., 1959. A theory of urban form. *Ekistics* 7 (44), 479–486.
- Lynch, K., 1954. The form of cities. *Scientific America* 190 (4), 54–63.
- Lynch, K., 2016. *Kent imgesi*. Türkiye İş Bankası Yayınları, Ankara.
- Mumford, E., 2000. *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928–1960*, MIT Press, Massachusetts.
- Mutlu, İ., 2017. *Arazi kullanımı–ulaşım etkileşiminin irdelenmesi: Sultangazi örneği*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı, İstanbul.
- Mutluer, M., 2003. Türkiye’de yeni gelişen sanayi odakları: Denizli–Gaziantep–Çorum. *Ege Coğrafya Dergisi* 12, 13–27.
- Nas, İ., 2016. *Kentleşmenin tarım alanlarına etkisinin yasal ve yönetsel açıdan irdelenmesi: Denizli örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Bartın Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Bartın.
- Özkan, H.T., 2010. *Denizli kentinin planlama deneyimi üzerine bir süreç değerlendirmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Konya.
- Özpınar, Y. ve Gökgöz, A., 1999. Denizli ve yakın dolayımın doğal afetler açısından incelenmesi. *Denizli’de Sanayileşme ve Kentleşme Sempozyumu* (15–17 Ekim 1999), 251–266, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Yayını, Denizli.
- Partigöç, N. S., 2018. Kentleşme sürecinde kırsal alanların mekânsal değişimi ve dönüşüm: Denizli kenti örneği. *Bilişim Teknolojileri Dergisi* 11(1), 89–98.
- Pilevne, T.B., 1999. Sanayileşme ve kentleşme sürecindeki Denizli’de çevre sorunları. *Denizli’de Sanayileşme ve Kentleşme Sempozyumu* (15–17 Ekim 1999), 1–16, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Yayını, Denizli.
- Somer, K., 2007. *The Functional City: CIAM and the Legacy of Cornelis Van Eesteren*. Nail Publishers, Rotterdam.
- Toprak, H., 2019. *6360 sayılı Yasanın olumlu ve olumsuz yönleri: Denizli kenti örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Anabilim Dalı, Denizli.
- Uçar, Ö.M., 2005. *Sınır kavramına mekânsal bir yaklaşım: Ankara Bahçelievler yerleşiminde sınırlara bağlı bir analiz*. Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul.

- Uysal, M.A., 1999. *Cumhuriyet döneminde Denizli kazası*. Yüksek Lisans Tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Eğitimi Anabilim Dalı, Afyonkarahisar.
- Ünlü, T., 1999, *Kent formunu denetleme aracı olarak kentsel kodlama*. Yüksek Lisans Tezi, Ortadoğu Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Ankara.
- Yavuzçehre, P.S., 2010. *Kentsel mekânda kullanımında değişim: Denizli kenti örneği*. Doktora Tezi, Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi Anabilim Dalı, Denizli.
- Yazgı, B., 2006, *İstanbul'da kent formunun mekânsal analizi*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, İstanbul.
- Yenice, M.S., 2005, *Kentsel planlama sürecinde Konya kent formunun gelişimi üzerine bir araştırma*. Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Konya.