

## DENİZLİ KENTİNİN PLANLAMA DENEYİMİ

### Planning Experience on the city of Denizli

Doç.Dr. Koray ÖZCAN\*  
Hasan Tuğrul ÖZKAN\*\*



#### Özet

*Bu araştırmanın amacı: Denizli kentinin mekânsal ve işlevsel gelişim sürecini yönlendiren yaşanmış ya da yaşanmakta olan planlama deneyimlerinin, “kırılma noktaları” ve “gelişme dinamikleri” olarak tanımlanan faktörler eşliğinde ayrıntıda irdelenmesidir. Bu irdelemeler sonunda; 1960’lı yıllarda başlayan Nazım Plan çalışmalarının ilk gelişme dinamiği olduğu, ilk kırılma noktasının ise 1976 depremi olduğu belirlenmiştir. Özellikle 1980lerden 1990’lara dek uzanan süreçte ise hızlı sanayileşmeye koşut hızlı göç ve kentleşme olguları ile mücavir alan tartışmaları eşliğinde mevzii imar planlarının kentsel gelişmeleri yönlendirdiği bir deneyim yaşandığı belirlenmiştir. 2006 yılında yakın çevre belde belediyelerinin Denizli Belediyesine bağlanmasına ilişkin olarak çıkarılan yasal düzenlemenin ise kentin geleceğe dönük kentsel gelişme süreci ve planlama deneyimleri açısından önemli bir planlama aracı olacağı düşünülmektedir*

**Anahtar Kelimeler:** Denizli, imar planları, kent planlama

\* Selçuk Üniversitesi Mühendislik–Mimarlık Fakültesi Şehircilik Anabilim Dalı

\*\* Denizli Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü

**Abstract**

*The aim of this study is to examine factors called “development dynamics” and “break-points” affecting the developing of the city of Denizli in detailed that they include development plans and studies which direct spatial-functional development process and also effect on urban planning past and present experiences in Denizli city. As a result of this examination, it was stated that Development Plan dated 1960 was the first development dynamic, afterwards, the second factor as a break-point directly effecting on planning experiences was 1976 earthquake. The third factor was industrialization parallel to rapid migration and urbanization with debates on adjacent area of Denizli city after 1980's. In this period extending from 1976 to 1990's, it is determined that the spatial-functional development and planning process of Denizli city were directed by piecemeal plans. In 2006, it was issued a new legal arrangement named Municipality Law of 2006 numbered 5393. Within this context of arrangement, Local Municipalities in adjacent of Denizli Municipalities were connected under the authority and responsibility of Denizli Municipality. It is considered that it will have been an important planning tool for integrated urban development and planning practices by the near future.*

**Keywords:** *Denizli, development plans, urban planning*

## **1. GİRİŞ**

### **1.1. Bakış açısı ve amaç**

Küreselleşme sürecinde kentlerin küresel ekonomiden pay alma arayışları, kentler–arası rekabet kavramını ön plana çıkarmaktadır. Bu rekabette, kentlerin sahip olduğu yerel sermaye/kaynak ve bilgi birikimi temel belirleyici olmaktadır. Bu noktada; kendi “öz sermaye/kaynak” ve “yere özgü” dinamiklerini küresel pazarlara sunma becerisine sahip kentlerin, uluslararası ve ulusal kent ağı içinde ön plana çıktığı söylenebilir.

Bu sürecin Türkiye’deki yansımaları ise “Anadolu Kaplanları” olarak adlandırılan birtakım kentlerin, yerel sermaye dinamikleri ile ulusal pazarların ötesinde uluslararası pazarlarda da söz sahibi/rekabet edebilir olması biçiminde olmuştur. Bu kentlerden birisi olan Denizli kentinin 1980 sonrası liberal politikalar eşliğinde yeniden biçimlendirilen ulusal ekonomik düzen içinde, kendi öz/yerel dinamiklerini verimli–etkin kullanarak, özellikle dokuma sektörü ağırlıklı sanayi gelişimi ile küresel pazarlara hizmet sunan bir marka kent haline geldiğini söylemek mümkündür. Bu sürecin Denizli kentinin gerek mekansal karakteristik ve işlevsel kimlik gerekse sosyal–kültürel kent yaşamı ve ekonomik örgütlenmeler açısından önemli değişimlere konu olduğu açıktır.

Bu araştırmanın amacı: Denizli kentinin mekânsal ve işlevsel gelişim sürecini yönlendiren yaşanmış ya da yaşanmakta olan planlama deneyimlerinin, “kırılma noktaları” ve “gelişme dinamikleri” olarak tanımlanan dışsal olgular eşliğinde ayrıntıda irdelenmesidir<sup>1</sup>.

Bu irdellemelerin; planlama–uygulama sürecindeki hukuksal–kurumsal örgütlenme biçimlerinden, yasal düzenlemelerdeki değişimlere, beklenmedik doğal afetlerden, otonom yatırım–teşvik kararlarının ortaya çıkardığı beklenmedik gelişmelere dek uzanan birtakım değişkenlerin, kentsel planlama deneyimleri üzerindeki etkilerinin ölçülmesi ve geleceğe dönük çıkarsamalara olanak sağlaması açısından önemli ve gerekli olduğu düşünülmektedir.

### **1.2. Konu ve kapsam**

Araştırmanın konusu; Denizli kentinin mekânsal karakteristik ve işlevsel kimliğini biçimlendiren, 1967 tarihli ilk planlama çalışmasından, 1976 depremi sonrasına tarihlenen

---

<sup>1</sup> Bu araştırma; ikinci yazarın birinci yazar danışmanlığında Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalında 2010 yılında tamamlandığı “Denizli Kentinin Planlama Deneyimleri Üzerine Bir Süreç Değerlendirmesi” başlıklı yüksek lisans tez çalışması temel alınarak kurgulanmıştır.

afet planlama çalışmalarına, mevzii nitelikli planlama çalışmaları ile kentsel dönüşüm projelerinden üst ölçekli planlar niteliğindeki çevre düzeni planlarına dek uzanan bir dizi farklı ölçek ve kapsamdaki planlama çalışmalarıdır. Bu çalışmalar, planlama hiyerarşisi temelinde kronolojik dizinde ele alınarak, kentin mekansal ve işlevsel gelişim süreci üzerindeki olası etkileri açısından ayrıntıda değerlendirilmiştir.

Araştırmada Denizli kentinin seçilmesinin nedeni; Ege Bölgesi'nin ikinci büyük kenti olmasının yanısıra dokuma sektöründe uzmanlaşmış bölgesel istihdam yaratan gelişmiş sanayi altyapısı, ulusal–uluslararası turizm potansiyeline sahip doğal–kültürel miras değerleri ve aktif deprensellik durumu ile farklı ölçeklerde ve özel planlama çalışmaları eşliğinde ele alınması gereken bir kentsel yerleşme olmasıdır.

### **1.3. Yöntem kurgusu ve literatür analizi**

Araştırmanın yöntem kurgusu; Denizli kentinin mekansal gelişim sürecine ilişkin tarihsel–yazılı kaynaklar ile hâlihazır haritalar ve imar planları–raporlarından oluşan görsel malzemelerin karşılaştırmalı değerlendirilmesine dayanmaktadır. Bu değerlendirmeler üç aşamalı literatür analizi eşliğinde gerçekleştirilmiştir:

Birinci aşama; özgün yazılı–görsel kaynaklar niteliğindeki İller Bankası, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Toplu Konut İdaresi ve Denizli Belediyesi Arşivi'ndeki plan ya da proje raporları ve Belediye meclis kararları ile Belediye ve Valilik çalışma programları–raporlarının, Denizli kentine yönelik hazırlanan her ölçek ve nitelikteki hâlihazır haritalar–imar planları ve raporları ile eski ya da güncel resim–fotoğraflardan oluşan görsel malzemeler eşliğinde ayrıntıda irdelenmesidir. İkinci aşama, YÖK Ulusal Tez Veri Tabanı üzerinden anahtar kelimeler eşliğinde yapılan sorgulamalar yoluyla Denizli kentini konu edinmesinin yanısıra gerek konu ve kapsam gerekse yöntem açısından araştırmanın akademik–bilimsel altyapısına katkı sağlayacağı öngörülen lisansüstü tez çalışmaları ve araştırma projeleri gibi bilimsel çalışmaların taranmasıdır. Üçüncü aşama ise; Denizli kentini konu edinen farklı disiplinlerde yazılmakla beraber, kentin mekansal gelişim süreci ve planlama deneyimleri üzerine bilgiler içeren ya da çıkarsama ve yorumlara olanak sağlayan basılı kitaplar ve süreli yayınların irdelenmesidir.

## **2. DENİZLİ KENTİ**

Tarihsel geçmişi antik çağın dokumacılık merkezi Laodikeia yerleşmesine dek uzanan Denizli kenti; kültürel turizm odaklı konaklama yatırımlarına dayanan gelişmiş turizm altyapısı ve dokuma sektörü odaklı sanayi altyapısı ile uluslararası düzeyde bir sanayi ve turizm merkezidir. Türkiye İstatistik Kurumu'nun 2010 yılı Adrese Dayalı Nüfus

Kayıt Sistemi (ADNKS) verilerine göre beş yüz bine ulaşan nüfusu ile Ege Bölgesi'nin ikinci önemli nüfus yığılma merkezi ve kentsel çekim odağıdır. Nitekim Devlet Planlama Teşkilatı tarafından sosyal-ekonomik göstergeler temel alınarak yapılan illerin gelişmişlik sıralaması araştırmasına göre; 81 il arasında gelişmişlik seviyesi bakımından 12. sırada yer almaktadır (Dinçer vd. 2003).

Denizli kenti, dokuma sektörü ağırlıklı köklü bilgi ve sermaye birikimi ile kamu odaklı teşvik ve fonlar ile desteklendiği 1985-1990 döneminde, sanayileşme-göç-kentleşme üçlemesi eşliğinde hızlı bir ekonomik gelişim/kalkınma sürecine girmiştir. Bu süreçte; özellikle dokuma sektörüne yönelik sanayi altyapısı ve ihracata dayalı rekabet edilebilirlik düzeyi açısından "Anadolu Kaplanları" olarak adlandırılan Kayseri, Çorum, Kahramanmaraş ve Gaziantep ile birlikte Anadolu'nun yeni/yerel sanayi odaklarından biri olmuştur (Eraydın 2002: 135-136, Işık 1996: 42-47, Mutluer 2003: 13-27, Keyman vd. 2010: 179-201).

Ancak, özellikle 1980 sonrası birbirine koşut gerçekleşen hızlı sanayileşme-göç-kentleşme süreçlerinin, Denizli kentinin varolan imar planlarının mekânsal-işlevsel ve demografik kestirimler açısından yetersiz kalmasına neden olmuştur (Acar ve Baykan 1997: 246-256, Erarı 1999: 307-31). Bu sürecin kentsel alandaki yansımaları; kent çeperlerindeki tarımsal nitelikli arsa ve arazilerin denetimsiz-plansız kentleşme hareketleri eşliğinde gecekondulaşma ve kaçak yapılaşma bölgelerine dönüşmesi ve kent kimliğini oluşturan yerel değerlerin yitirilmesi biçiminde olmuştur (Bilgen vd. 2009: 60-61, Pilevne 1999: 6-7, Acar 1997: 239-240).

1990'lı yılların ortasından itibaren ise, Denizli Belediyesi mücavir alanında yer alan birtakım kırsal yerleşmelerin belediye statüsü kazanması, kentleşme ve planlama süreçleri açısından plan bütünlüğü ve yetki paylaşımı ilkeleri temelinde idari yargıya dek uzanan mücavir alan tartışmalarını gündeme getirmiştir (Özgür 2009: 320-348, Yavuzçehre 2011: 207-212). Bu tartışmalar, "Bütünşehir" kavramı temelinde büyükşehir belediyesi olma yönündeki talepler eşliğinde güncel kent gündemini oluşturmaya devam etmektedir.

### **3. DENİZLİ KENTİNİN PLANLAMA DENEYİMİ**

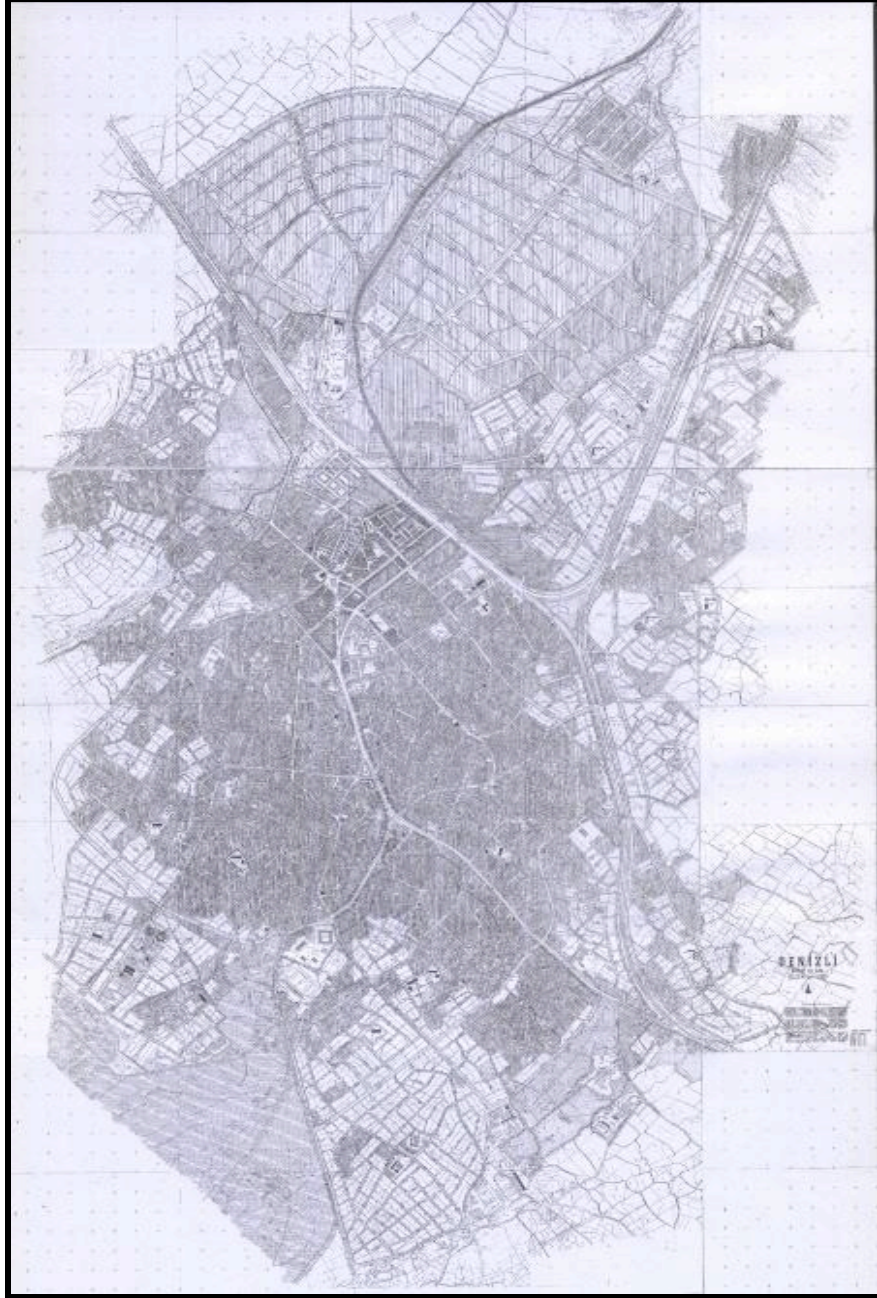
Burada, Denizli kentinin planlama deneyimi; Cumhuriyetin kuruluşundan bugüne dek uzanan süreçte gerçekleştirilen planlama faaliyetleri eşliğinde ayrıntıda irdelenecektir. Bu irdellemeler, Denizli kentine yönelik hazırlanan farklı ölçek ve kapsamdaki imar planları ve ekli raporlarından elde edilen bulgular ile İller Bankası ve Denizli Belediyesi Arşivi'ndeki yazılı-görsel materyallere dayandırılmıştır.

### **3.1. İlk kapsamlı planlama deneyimi: nazım imar planı**

Denizli kentine yönelik ilk kapsamlı planlama faaliyeti; İller Bankası tarafından hazırlanarak, 1967 yılında yürürlüğe giren 1/5.000 ölçekli nazım imar planı ve 1/1.000 ölçekli uygulama imar planlarıdır (Anonim 1983: 2179). Nazım imar planı kararlarına göre; kentin 1995 kestirim yılı hedefi 85.000 kişi olarak öngörülmüştür (Anonim 1960). Nazım imar planının öncelikli hedefinin; denetimsiz ve sağlıksız biçimde oluşmuş kentsel düzenin denetim altına alınması, sosyal ve teknik altyapı donanım eksikliklerinin giderilmesi üzerine odaklandığı söylenebilir. Bu çerçevede, temel teknik altyapı yatırımı olan kentsel ulaşım sistemi yeniden kurgulanarak, Batıda Denizli-İzmir, Kuzeyde ise Denizli-Afyon Karayolu bağlantıları kentsel ana ulaşım koridorları (Çevre Yolu) olarak planlanmıştır (Şekil 1).

Diğer taraftan, tarihsel gelişim sürecinde kentsel merkez alanını oluşturan Kaleiçi-Bayramyeri bölgesi odak olmak üzere gelişen geleneksel ticaret alanlarına ek olarak, Güneyde Çınar Caddesi-Lise Caddesi boyunca yüksek yoğunluklu konut-ticaret bölgesi niteliğinde yeni bir merkez bölgesi gelişimi öngörülmüştür. Bu kararların yanısıra; kentin güney bölgelerinde doğu-batı yönünde uzanan yeni gelişme konut alanları belirlenmiştir (Anonim 1960). Sanayi Alanları için ise; özellikle 1950'lerden itibaren hız kazanan dokuma sektörü ağırlıklı fabrikalaşma süreci gözönüne alınarak, Denizli-Ankara ve Denizli-İzmir Karayolları arasında kalan kentin kuzeydoğu-kuzeybatı çeperlerindeki alanlar sanayi kullanımına ayrılmıştır (Anonim 1960).

Burada şu tespit yerinde olur: Cumhuriyetin kuruluşundan nazım imar planı hazırlanana dek uzanan süreçte, Denizli kentinin tamamen bireysel inşaat talepleri eşliğinde plansız ve denetimsiz yapılaşma yoluyla geliştiğini söylemek mümkündür. Nitekim 1960 öncesinde kentin görünümüne ilişkin betimlemelerde, “yalnızca bir caddesi aydınlatılabilen, kanalizasyon sistemi olmayan büyükçe bir kasaba görünümündeydi” biçimindeki tespitler, kentin özellikle teknik altyapı eksikliğini ortaya koyması bakımından önemlidir (Anonim 1938, 66-68, Yılmaz 1957: 17-19). Bu yönüyle, nazım imar planı Denizli kentinin planlı gelişmeye geçiş süreci olarak planlama deneyimleri açısından ilk kırılma noktasıdır.



**Şekil 1.** Denizli Nazım İmar Planı (1967)Kaynak: Denizli Belediyesi Arşivi

### **3.2. İlk afet planı: afet evleri planlaması**

1967 tarihli nazım imar planı uygulama döneminde, 1976 yılında meydana gelen yaklaşık 4,9 Richter şiddetindeki deprem, özellikle kentin kuzeydoğusundaki yerleşik alanları etkilemiştir. Deprem sonrası tespitler, kentte yaklaşık 800'ün üzerinde ağır hasarlı, 2.900 orta hasarlı ve 4.200 civarında az hasarlı binanın varlığına işaret etmektedir (Özpinar vd. 1999: 257). Bu tespitleri, 1960 yılında dek süren plansız gelişim ve denetimsiz inşaat sürecinin yansımaları olarak değerlendirmek mümkündür (Bektaş 1977: 52–55, İnceoğlu 2002: 38–41). Nitekim depremin kent üzerindeki yıkıcı etkisi, kentin yeniden imar sürecini zorunlu kılmış ve kentin batısında yaklaşık 4,5 km uzaklıktaki Şirinköy bölgesinde 120 hektar alan “Afet Evleri” Bölgesi olarak belirlenmiştir (Anonim 1976: 349, Bektaş 1977: 52–55). İller Bankası tarafından hazırlanan mevzi imar planı ile 1977 yılından itibaren konut yerleşimine açılan Afet Evleri inşaat süreci 1979 yılında tamamlanmıştır (Anonim 1983: 2179).

Afet Evleri bölgesinin yerleşime açılmasını takiben, önce kentin doğusunda ve güneyinde yaklaşık 800 hektar büyüklükte iki farklı alanın ilave imar planları ile yerleşime açılması, sonrasında ise bu alanlar arasında kalan bölgenin de olası gelişme taleplerinin denetim altına alınabilmesi amacıyla planlama alanına dahil edilmesi sonucu, planlama alanı 1.200 hektar olarak genişletilmiştir (Kozak 1979). Ancak, mücavir alan tartışmaları eşliğinde ortaya çıkan idari çözümsüzlük ve belediye yetki alanı tespitine yönelik bürokratik süreçlerin uzaması gibi etkenler, planlama deneyimlerinin bütünlük göstermeyen mevzii ve ilave planları eşliğinde getirim amaçlı spekülasyon arsa–arazi talepleri ile gelişmesine neden olmuştur.

### **3.3. Mevzii imar planları: konut ve sanayi alanları planlaması**

Denizli kentinin 1976 depremi sonrasında 1980'lerin ortasına dek uzanan mevzi ve ilave imar planları ile yönlendirilen kentsel gelişim ve planlama sürecinin, üç farklı sorunu ortaya çıkardığı söylenebilir.

Birincisi, kentin tamamen farklı mekânsal ve işlevsel kararlar içeren birbirinden tamamen bağımsız ve bütünlüğü olmayan mevzii imar planları yoluyla geliştirilmesidir. Bu planlar arasında; Dokuzkavaklar (1978) ya da Binevler (1979) gibi gecekondu önleme ve afet içerikli konut alanları ile Sümerbank ve Çevresi (1981) ya da Esnaf Sitesi (1981) gibi sanayi alanlarına yönelik mevzii imar planları sayılabilir (Anonim 2009: 228).

İkincisi; sanayileşmeye koşut hızlı göç olgusunun yönlendirdiği mekânsal gelişme talepleri eşliğinde kentin yakın çevresinde olmakla birlikte, imar planı sınırları dışında kalan



kırsal karakterli yerleşim alanlarının ve tarımsal toprakların denetimsiz-plansız kentleşmesidir. Nitekim Kuzeyde Denizli–Afyon Karayolu boyunca ve Batıda Denizli–İzmir Karayolu güneyinde ilk gecekondu bölgeleri oluşmuştur (Anonim 2007: 57).

Üçüncüsü ise; kent kimliğini oluşturan ve kent belleğini tanımlayan tarihsel yapı-değerlerin yitirilmesidir. Nitekim deprem sonrası süreçte, kent kimliğini oluşturan ve depremde hasar gören birçok tarihi yapının (sivil mimarlık eseri ve anıtsal yapı) tamir-bakım ya da yenileme maliyetleri nedeniyle yıkım raporları gerekçe gösterilerek yıkıldığı, buna karşılık, tamamen rant odaklı kimliksiz yapı tipolojilerinden oluşan bir yapılaşma düzeninin oluştuğu kaydedilmektedir (İnceoğlu 1999: 103–106).

Dolayısıyla deprem sonrasında yaşanan gelişmelerin, Denizli kentinin salt mekânsal gelişim süreci ve planlama deneyimleri açısından değil, aynı zamanda, tarihsel ve kültürel miras varlıklarının yitirilmesi açısından da önemli bir kırılma noktası olduğunu söylemek olanaklıdır. Diğer taraftan, kentin belediye sınırı komşuluğunda bulunan (mücvir alan) plansız gelişmelere konu olan birtakım kırsal yerleşmelerin, Denizli kentsel yerleşme alanı ile bütünleşmesine yönelik planlama arayışları ise kentin planlama deneyimleri açısından önemli bir gelişme dinamiği olarak kabul edilebilir.

#### **3.4. İlk üst ölçekli plan deneyimleri: çevre düzeni planları**

Sanayileşme sürecine koşut hızlı göç hareketleri, 1967 nazım imar planında 1995 kestirim yılı hedefi olarak öngörülen 85.000 nüfus barajının aşılarak, 1975 yılında 107.000 nüfusa ulaşılması, Denizli kentinin mevcut planlama alanlarının yetersiz kalmasına neden olmuştur (Anonim 2007). Bu süreçte, kentin yakın komşuluğundaki alanlarda gerçekleşen plansız gelişmeler ve mücvir alan tartışmaları yeni bir plan hazırlığını gündeme getirmiştir. Bu gündem ile birlikte 1984 yılında İmar Kanunu'nun değiştirilerek, 3194 sayılı İmar Kanunu'nun yürürlüğe girmesi ve plan yapım yetkisinin yerel yönetimlere devredilmesi ile Denizli kentinin planlama deneyiminde yeni bir sürecin başladığı söylenebilir.

Bu süreçte, gerek plansız kentleşme sorunları gerekse mücvir alan sorunlarının çözümüne yönelik olarak salt Denizli kent bütünü için değil, aynı zamanda yakın çevresini de kapsayacak üst ölçekli plan çalışmaları hız kazanmıştır. Nitekim önce İller Bankası tarafından Denizli kent bütünü için analitik etüt çalışması yapılmış, takiben 1984 yılında 1/5.000 ölçekli ikinci nazım imar planı onaylanarak, yürürlüğe girmiştir (Anonim 2009: 226). Bu plan, 2981 sayılı Af Kanunu kapsamında plansız gelişen alanların ıslah edilmesine yönelik uygulama planlarına dayanak olması, kentsel gelişme ve planlama anlayışının bütüncül duruma getirilmesi çabaları açısından önemlidir (Efe 1997: ).

1994 yılında, Denizli kenti ve yakın çevresini kapsayan 1/25.000 ölçekli ilk çevre düzeni planı ile üst ölçekli planlama süreci başlamış, ancak, sözkonusu planın mücavir alan tartışmaları eşliğinde idari yargıya konu edilerek, iptal edilmesi ile üst ölçekli planlama süreci sonlanmıştır (Acar, 1997: 239). Devam eden süreçte, 1994–1998 döneminde, Denizli kentinin sosyal–ekonomik ve mekânsal ilişkiler açısından etki–yetki alanı içinde yer alan yakın komşuluğundaki 19 beldenin Belediye statüsü kazanması ve bağımsız plan yapma yetkisine sahip olması, Denizli kentinin mücavir alan sorununun kökleşmesine neden olmuştur (Özkan 2010; 33–35).

Burada temel sorun; Denizli kenti belediye sınırlarının (neredeyse yerleşik alan sınırı) mücavir alan tespitine olanak vermeyecek biçimde, yakın ilişki içinde bulunduğu çevre belde belediyelerin sınırları ile çerçevelenmesidir. Bu sınırlandırmanın bir sonucu olarak; Denizli ve belde belediyeleri kapsayan kentsel yerleşme alanı bütününde, sınırları komşu farklı belediyeler tarafından hazırlanan, alan kullanım kararları farklılık gösteren, birbiri arasında bütünlük bulunmayan planlardan oluşan “planlama kaosu” olarak tanımlanabilecek bir yetki sınırı ve yönetsel eşgüdüm sorunları ortaya çıkmıştır (Anonim 2007: 15–16).

1999–2007 arasında uzanan bu süreçte; Denizli Belediyesi ile komşuluğunda yer alan alt belediyeler arasında yetki–eşgüdüm oluşturulması ve bütünlük kentsel gelişme sağlanmasına yönelik yeni bir üst ölçekli plan (çevre düzeni planı) arayışları tartışılmaya başlanmıştır (Ciğeroğlu 2007: 77–105). Bu tartışmalar sonucunda, kentteki ilgili kurum ve kuruluşlar ile Denizli Belediyesi’nin önerilerine dayalı olarak ve Denizli ve komşuluğundaki belde belediyeleri de içine alan geniş kapsamlı bir çevre düzeni planı hazırlanmıştır.

Ancak, 2005 tarihli çevre düzeni planı ulaşım kararları açısından idari yargıya konu olmuş ve planın tamamı Denizli İdare Mahkemesi’nin 2006/1462 sayılı kararıyla iptal edilmiştir. Bu karar sonucu; Valilik Koordinatörlüğünde Denizli Belediyesi, İl Genel Meclisi, ayrıca ilgili tüm sivil toplum kuruluşları ve kamu kuruluşlarının içinde olduğu çalışma gruplarının katılımıyla, idari yargıya konu olan gerekçeleri karşılayacak yeni bir plan tasarısı geliştirilirken, yetki sınırı ve yönetsel eşgüdüm sorunlarının çözümüne yönelik yasal düzenlemeler gerçekleştirilmiştir.

2005 yılında çıkarılan 5393 sayılı Belediye Kanunu, Denizli Belediyesi ile komşuluğundaki belde belediyeleri arasında “plan bütünlüğü” ve “mücavir alan” sorunlarının çözümüne yönelik önemli bir gelişme olarak kabul edilebilir. Bu düzenleme ile yakın çevre 13 belde belediyesinin (5 km mesafe içinde kalanlar) Denizli Belediyesi’ne bağlanarak, Denizli Belediyesi çatısı altında planlama yetkisi altına alınması ile yetki

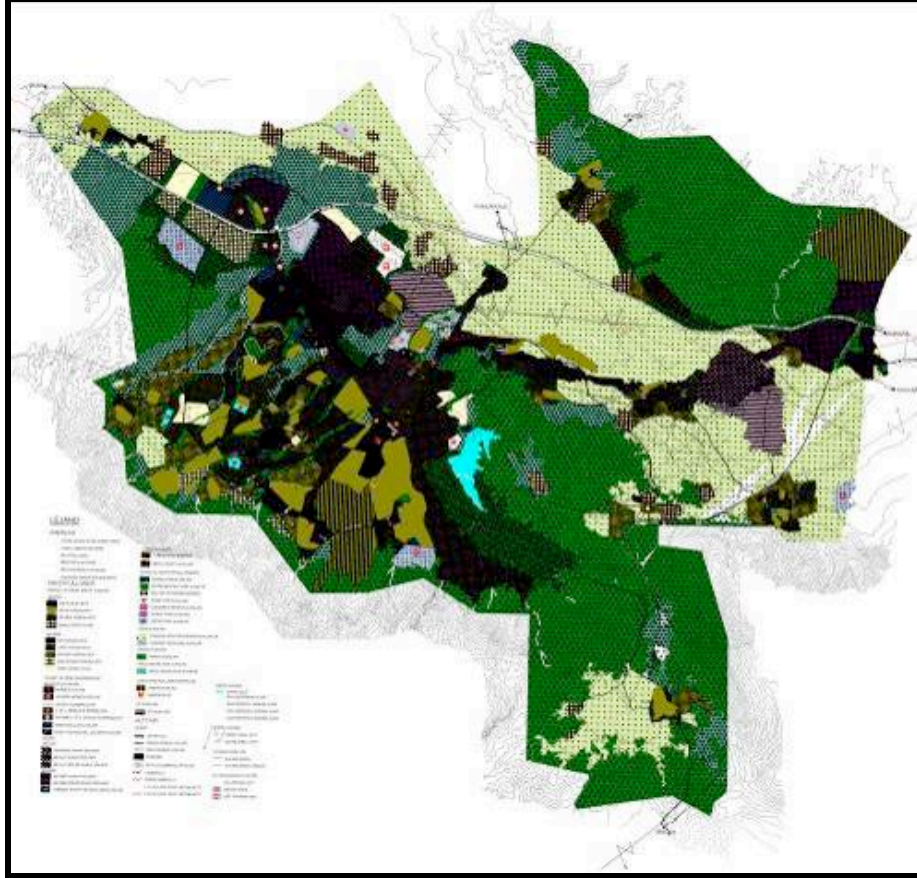
sorunu<sup>2</sup>, devamında ilgili Kanunun 12. Maddesine eklenen fıkra<sup>3</sup> ile Denizli kentinde yaşanan planlama kaosu sonlandırılmıştır. Ancak, Denizli kenti Belediye yetki sınırının mekânsal ve işlevsel etki sınırlarının kapsamı üzerine alternatif arayışlar ve tartışmalar, *Bütünşehir* ya da *Büyükşehir* talepleri eşliğinde devam etmektedir (Özgür 2007: 125–126).

Bu yasal düzenlemeler sonucunda, 2007 yılında yeni çevre düzeni planı onaylanarak yürürlüğe girmiştir (Şekil 2). Bu plan; Denizli kentinin sahip olduğu sanayi ve kültürel değerler açısından sahip olduğu sermaye ve birikiminin ulusal ve uluslararası düzeydeki önemi vurgulayarak, her iki alandaki geleceğe dönük olası kentsel gelişmelerin sürdürülebilirlik ilkesi temelinde yönlendirilmesi gereğine dikkat çekmesi açısından önemlidir (Anonim 2007: 6–7). Bugün gelinen noktada, 2010 yılı itibarıyla, Denizli Belediyesi'ne bağlanan belde belediyelerinin varolan her ölçekteki imar planları ile Denizli Belediyesi imar planları arasında eşgüdüm–uyum/bütünlük oluşturulması ve *Bütünşehir* yaklaşımı kapsamında bütüncül yönetim ve planlama temelinde kentsel gelişmenin yönlendirilmesine yönelik güncelleme çalışmaları devam etmektedir (Anonim 2009a: 56–60, Yavuzçehre 2011: 207–212).

Son olarak; Denizli kentine yönelik üst ölçekli planlama çalışmaları açısından Aydın–Muğla–Denizli Planlama Bölgesi kapsamında 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planının konu edilmesi yerinde olacaktır. Bu plan kapsamında Denizli kenti ve komşuluğundaki beldeleri birlikte ele alan bir “planlama alt bölgesi” belirlenmiş ve 2025 hedef yılı için yaklaşık 1.500.000 nüfus öngörülmüştür (Anonim 2009c: 107–108). Ancak, Çevre Düzeni Planı, Denizli Belediye Başkanlığı tarafından idari yargıya taşınmış olup, 2010 yılı itibarıyla yargı süreci devam etmektedir.

<sup>2</sup> **5393 Sayılı Belediye Kanunu'nun 11. Maddesi:** “*Meskûn sahası, bağlı olduğu il veya ilçe belediyesi ile nüfusu 50.000 ve üzerinde olan bir belediyenin sınırına, 5.000 metreden daha yakın duruma gelen belediye ve köylerin tüzel kişiliği; genel imar düzeni veya temel alt yapı hizmetlerinin gerekli kılması durumunda, Danıştay'ın görüşü alınarak, İçişleri Bakanlığının teklifi üzerine müşterek kararname ile kaldırılarak bu belediyeye katılır. Tüzel kişiliği kaldırılan belediyenin mahalleleri, katıldıkları belediyenin mahalleleri hâline gelir. Tüzel kişiliği kaldırılan belediye ile köylerin taşınır ve taşınmaz mal, hak, alacak ve borçları katıldıkları belediyeye intikal eder*”.

<sup>3</sup> **5393 Sayılı Belediye Kanunu'nun 12. Maddesi (Ek fıkra: 06.03.2007–5594/2 md.):** “*Birleşme, katılma veya tüzel kişiliğin kaldırılması sonucu tüzel kişiliği ilk mahallî idare seçimlerine kadar devam edecek olan belediye ve köylerde, birleşme ve katılma işleminin gerçekleşmesi veya müşterek kararnamenin yayımlandığı tarihten itibaren yeni nazım ve uygulama planı yapılmaz; mevcut planlarda yapılması gereken zorunlu değişiklik ve her türlü imar uygulaması katılınacak belediyenin uygun görüşü alınarak yapılır. Uygun görüş verilmeyen plan değişiklikleri yapılamaz*.”



Şekil 2. Denizli Çevre Düzeni Planı (2007) Kaynak: Denizli Belediyesi Arşivi

### 3.5. Kentsel dönüşüm projeleri: parçacıl tasarım–planlama

Kentsel dönüşüm projelerinin başında, 2006–2009 yılları arasında gerçekleştirilen kaçak yapılaşma ve gecekondu bölgelerine yönelik TOKİ–Denizli Belediyesi destekli “Gecekondu Gelişim ve Kentsel Yenileme Projeleri” gelmektedir (Anonim 2007). Bu projeler ile kentin denetimsiz ve plansız gelişen gecekondu bölgelerindeki mevcut sosyal–kültürel ve teknik altyapı donanımlarının yeniden düzenlenmesi, kentsel konut gereksinimlerinin karşılanması ve sağlıklı–yaşanabilir mekânlar üretilmesi hedeflenmiştir (Şekil 3 ve Şekil 4). Bu yönüyle, gecekondu odaklı dönüşüm projeleri, kentin mekânsal ve işlevsel gelişim sürecine olumlu katkı koyan gelişme dinamikleri olarak değerlendirilebilir (Özkan 2010: 42–43).



**Şekil 3.** Aktepe Kentsel Yenileme Projesi, Denizli Kaynak: Denizli Belediyesi Arşivi



**Şekil 4.** Kurudere Kentsel Yenileme Projesi, Denizli Kaynak: Denizli Belediyesi Arşivi

Denizli Belediyesi tarafından yarışma yoluyla üretilen Hükümet Konağı ve Kent Meydanı ile Belediye Hizmet Binası ve Çevresini konu alan kentsel merkezin yeniden yapılandırılmasına yönelik dönüşüm projeleri ise kentin işlevsel kimliği ve kent imajı açısından dikkat çekicidir. Ancak, üretilen projeler, Belediye tarafından gerekçe gösterilmeden yapılan değişiklikler nedeniyle tasarım–planlama felsefelerinin yitirildiği, anlamlarının kaybolduğu ve kentsel gelişim sürecine katkılarının sınırlı düzeyde kaldığı gibi eleştirilere konu edilmektedir (Anonim 2010, Anonim 2009b: 44–45, Yoldaş 2009: 60–63).

Ek olarak, Sümerbank Fabrika alanı dönüşüm projesi kapsamında üretilen Sümer–Park ile EGS–Park ve Teras–Park gibi alışveriş merkezleri (AVM) temalı projeler, kentin değişen tüketim alışkanlıklarına yönelik üretilen ve mekânsal gelişme sürecinde önemli etkileri olan planlama–tasarım çalışmaları arasında sayılabilir (Anonim 2008: 100–104, Çetin 2009: 119–123, Kuyumcu 2010: 57–85, Yavuzçehre 2011: 231–237).

Bu noktada şu tespitin vurgulanması yerinde olur: Denizli kentinde parçacıl tasarım ürünleri niteliğinde olmakla birlikte, kentsel alan kullanım kararları ve ulaşım sistemi açısından kent bütününde önemli etkileri olan kentsel projelerin, Denizli kentinin uzun ve sorunlu bir süreçte sağlanan bütüncül planlama sistemi üzerindeki etkilerinin ve üretilen çevre düzeni planı ile ilişkilerinin yeniden irdelenmesi gereği açıktır.

#### **4. SONUÇ**

Araştırma sonucunda; Denizli kenti planlama deneyimlerinin, ilk nazım imar planının hazırlandığı 1960 yılından bugüne dek uzanan süreçte kentsel gelişme dinamikleri ve kırılma noktaları açısından üç farklı dönem gösterdiği belirlenmiştir.

Birinci dönem; 1967 tarihli nazım imar planı ile başlayan ve 1976 denizli depremi ile sona eren dönem olarak belirlenmiştir. Bu dönemin, Denizli kentinin “plansız gelişme döneminden planlı gelişme dönemine geçiş” ve “ilk planlama deneyimi olma” açısından önemli bir “kırılma noktası” olduğu açıktır. Ancak, ulaşım sistemi ve alan kullanım kararları eşliğinde kentin mekânsal ve işlevsel gelişme sürecini yönlendiren nazım imar planının, planlama–uygulama aracı niteliği ile bir “gelişme dinamiği” olarak kabul edilmesi de yerinde olacaktır.

İkinci dönem ise; –şüphesiz– kentin mekânsal–işlevsel ve demografik gelişim sürecinde keskin bir kırılma noktası oluşturan 1976 depremi ile başlayan ve 1980’li yılların ortasına dek süren dönemdir. Bu dönemde, deprem sonrası planlama çalışmalarında öncelik afetzedelerin iskânına yönelik planlama çalışmalarına odaklanırken, diğer taraftan sanayileşmeye koşut kentleşme olgusu ile hız kazanan plan dışı gelişmelerin önlenmesine

yönelik çözümlerin tartışılmaya başlanmıştır. Bu tartışmalar, bütüncül bir yeni plan üretilene dek (1984 yılına) sürerken, kentin mekânsal gelişimi de ilave imar planları eşliğinde yönlendirilmiştir. Dolayısıyla, bu dönemde kentsel gelişime dinamikler, kentin gelişiminde etkili olan parçalı nitelikteki bir dizi mevzii imar planları olmuştur. Bu planları; 1967 tarihli kent bütününe dönük hazırlanan nazım imar planlarının, süreç içinde değişen–dönüşen kentsel gelişme dinamiklerine koşut olarak yenilememesi ve kentsel gelişme eğilim ve talepleri karşısında yetersiz kalmasına dayanan, bütüncül olmayan, geçici çözüm arayışları olarak değerlendirmek mümkündür.

Üçüncü dönem olarak; 1980’li yılların ortasından bugüne (2010 yılına) dek uzanan süreç olarak tanımlanabilir. Bu süreçte planlama deneyimlerini iki temel olgunun biçimlendirdiği söylenebilir: birincisi; özellikle 1980’li yıllardan itibaren devlet tarafından sanayi odaklı yatırım kredi ve teşviklerinin etkisinde hız kazanan sanayileşmeye ve koşut aşırı nüfus artışı–göç ve hızlı kentleşme hareketleri eşliğinde kaçak yapılaşma ve gecekondu alanlarının oluşmasıdır. İkincisi ise; denizli belediyesi yakın komşuluğundaki kırsal yerleşmelerin belediye statüsü kazandırılmasıdır. Bu çok parçalı yönetim düzeninin, kentsel yerleşme alanı bütününde alan kullanım kararları paylaşımı açısından birden fazla yerel yönetimin etkin ve yetkili olduğu kaotik bir planlama sürecine neden olduğu anlaşılmaktadır.

Başka bir açıdan bakılırsa; Denizli yakın komşuluğunda ortak yerleşme desenini paylaşan belediyelerin kurulmasının, “Bütünşehir” yaklaşımı temelinde Büyükşehir statüsüne geçiş taleplerini kentin planlama gündemine getirmesi açısından katkı koyması açısından önemli bir kırılma noktası olduğu söylenebilir. Nitekim 2005 yılında Denizli kentsel yerleşme deseni bütününde yakın çevre belediyeleri de kapsayan planlararası bütünlük–uyum sağlanmasına yönelik geniş kapsamlı planlama çalışmaları başlatılmıştır. Bu gelişmelerin sonucu olarak; çevre düzeni planının hazırlanması, bütüncül planlama sistemine uygun teknik altyapının oluşturulması açısından önemlidir.

Yasal düzenlemelerin sonucu olarak; Denizli Belediyesi yakın komşuluğundaki belde belediyeleri Denizli Belediyesi’ne bağlanmış, çok parçalı planlama–yönetim süreci sonlandırılarak, Denizli Belediyesi çatısı altında planlararası bütünlük kurulmasına yönelik teknik çalışmalar başlatılmıştır.

Plan bütünlüğüne yönelik çalışmalar sürerken, özellikle 2007 yılından itibaren yoğunluk kazanan mevzii imar planları niteliğindeki farklı işlevsel kullanımlara yönelik parçalı kentsel dönüşüm projeleri, kentin mekânsal gelişim sürecinde önemli rol oynamaktadır. Ancak, kentsel gelişme dinamikleri olarak tanımlanabilecek kentsel dönüşüm

projelerinin, yürürlükte olan çevre düzeni planı ile mekânsal-işlevsel bütünlüğünün nasıl kurulacağı ya da sağlanacağı (bugün için) sorgulanmaya açıktır.

#### KAYNAKÇA

- Acar, M (1997). “Denizli'nin Kentsel Gelişimi”, *21. Yüzyıla Doğru Denizli Sanayii Sempozyumu (17-19 Ekim 1997)*, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Yayınları, Denizli, s.236-240.
- Acar, Ü ve Baykan, NO (1997). “Denizli’de Nüfus Hareketleri”, *21. Yüzyıla Doğru Denizli Sanayii Sempozyumu (17-19 Ekim 1997)*, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Yayınları, Denizli, s.246-256.
- Anonim (1938). *Cumhuriyetin 15. Yılında Denizli*, Cumhuriyet Matbaası, Denizli.
- Anonim (1960). *Denizli Kent Bütünü Nazım İmar Planı*, Yayınlanmamış Analitik Etüt Raporu, İller Bakası Arşivi, Ankara.
- Anonim (1976). “Denizli Afet Evleri Mevzii İmar Planı”, *İller Bankası Dergisi*, 10(10), 349.
- Anonim (1983). “Denizli Kenti İmar Planları”, *Yurt Ansiklopedisi*, C.3, 2177-2178, Yurt Yayınları, İstanbul.
- Anonim (1994). *Denizli Kent Bütünü Nazım İmar Planı*, Yayınlanmamış Plan Raporu, Denizli Belediyesi Yayınlanmamış Plan Raporu, Denizli.
- Anonim (2007). *Denizli İl Çevre Düzeni Planı Raporu*, Yayınlanmamış Plan Raporu, Denizli Belediyesi, Denizli.
- Anonim (2007a). *Akevler Gecekondu Dönüşüm Projesi Raporu*, Denizli Belediyesi-TOKİ Ortaklığı, Toplu Konut İdaresi Başkanlığı, Ankara.
- Anonim (2008). “Teras Park Alışveriş Merkezi Yenişehir, Denizli”, *Yapı*, 322, 100-104.
- Anonim (2009). *Denizli İl Çevre Durum Raporu*, Çevre ve Orman Bakanlığı ÇED ve Planlama Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Anonim (2009a). *Denizli Belediyesi Faaliyet Raporu-2009*, Denizli Belediyesi Yayınları, Denizli.
- Anonim (2009b). “Denizli Hükümet Konağı Yarışması Kolokyum Notları”, Derleyen: Zeynep Öktem, *Mimarlık*, 350, 44-45.
- Anonim (2009c). *Aydın-Muğla-Denizli Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Raporu*, Çevre ve Orman Bakanlığı ÇED ve Planlama Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Anonim (2010). *Denizli Hükümet Konağı Mimari Projesi ve Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Projesi Yarışması*, TMMOB Mimarlar Odası Yayınları, Ankara.
- Bektaş, C (1977). “Denizli Depremi”, *Mimarlık Dergisi*, 153 (15/4), 52-55.



- Bilgen, N, Fedai, P ve İlksöz, B (2009). “Denizli’de Kentsel İşlevler ve Kentsel Fonksiyon Alanları”, *Kentsel Ekonomik Araştırmalar Sempozyumu (13–16 Haziran 2005)*, DPT–PAÜ Yayını, Ankara, 50–62.
- Ciğeroğlu, M (2007). *Denizli Kentsel Alanının Yönetim Alternatifleri*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizli.
- Çetin, S (2009). “Hızla Tüketilen Mekânlar: Alışveriş Merkezleri Denizli EGS Park Örneği”, *Arredamento Mimarlık*, 230, 119–123.
- Dinçer, B, Özaslan, M ve Kvasoğlu, T (2003). *Sosyo–Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması*, Devlet Planlama Teşkilatı Bölgesel Gelişme ve Yapısal Uyum Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Efe, M (1997). *Türkiye’de Yapılan İmar Planı Uygulamalarında Karşılaşılan Sorunlar ve Denizli Kenti Örneği*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya.
- Erarı, F (1999). “Göç ve Kentleşme Sürecinde Denizli”, *Denizli’de Sanayileşme ve Kentleşme Sempozyumu (15–17 Ekim 1999)*, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Yayını, Denizli, 307–314.
- Eraydın, A (2002). *Yeni Yerel Sanayi Odakları; Yerel Kalkınmanın Yeniden Kavramsallaştırılması*, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, Ankara.
- Işık, O (1996). “Denizli ve İstanbul Dersleri”, *Birikim Dergisi*, 86–87, 42–47.
- İnceoğlu, N (1999). “Tarihsel Süreç İçinde Denizli Kentindeki Yapısal Değişiklikler–Kentleşmede Sürdürülebilirlik Politikaları”, *Denizli’de Sanayileşme ve Kentleşme Sempozyumu (15–17 Ekim 1999)*, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Yayını, Denizli, 103–106.
- İnceoğlu, N (2002). “Denizli’de Mimarlık”, *Mimarlık Dergisi*, S.304, 38–41.
- Keyman, EF ve Lorasdağı, BK (2010). “Denizli; Kendi Dinamikleriyle Kalkınan Anadolu Kapları”, *Kentler: Anadolu’nun Dönüşümü, Türkiye’nin Geleceği*, Doğan Yayınları, 179–201, İstanbul.
- Kozak, A (1979). *Denizli Depremi ve Planlama Sürecine Etkileri*, Basılmamış Araştırma, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ankara.
- Kuyumcu, A (2010). *The Development of Shopping Centers in Turkey: The Case Study of Denizli*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Mühendislik ve Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Mutluer, M (1995). *Denizli’de Sanayi Faaliyetleri ve Sorunları Üzerine Bir Ekonomik Coğrafya Araştırması*, Basılmamış Doktora Tezi, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Mutluer, M (2003). “Türkiye’de Yeni Gelişen Sanayi Odakları: Denizli–Gaziantep–Çorum”, *Ege Coğrafya Dergisi*, 12, 13–27.

- Özgür, H (2007). “Orta Ölçekli Kentsel Alanların Yönetimine İlişkin Alternatifler”, *Yerel Yönetimler Üzerine Güncel Yazılar II: Uygulama*, Editörler: Hüseyin Özgür ve Muhammet Kösecik, Nobel Yayınları, Ankara, 100–142.
- Özgür, H (2009). “Denizli’nin Büyükşehir Belediyesi Statüsü Elde Etme Mücadelesi: 1993–2005”, *Kentsel Ekonomik Araştırmalar Sempozyumu (13–16 Haziran 2005)*, DPT–PAÜ Yayını, Ankara, 320–348.
- Özkan, HT (2010). *Denizli Kentinin Planlama Deneyimleri Üzerine Bir Süreç Değerlendirmesi*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya.
- Özpınar, Y–Gökgöz, A (1999). “Denizli ve Yakın Dolayının Doğal Afetler Açısından İncelenmesi”, *Denizli’de Sanayileşme ve Kentleşme Sempozyumu (15–17 Ekim 1999)*, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Yayını, Denizli, 251–266.
- Pilevne, TB (1999). “Sanayileşme ve Kentleşme Sürecindeki Denizli’de Çevre Sorunları”, *Denizli’de Sanayileşme ve Kentleşme Sempozyumu (15–17 Ekim 1999)*, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Yayını, Denizli, 1–16.
- Yavuzçehre, PS (2011). *Kentsel Mekanda Değişim: Denizli*, Denizli Belediyesi Yayınları, Denizli.
- Yılmaz, MO (1957). Batı Anadolu Şehirleri Arasında Denizli’nin Mevkii ve Belediye Çalışmaları, *Büyük Modern Türkiye Dergisi*, 42, 17–19.
- Yoldaş, A (2009). “Denizli Belediye Hizmet Binası ve Çevresi Mimari Proje Yarışması Üzerine”, *Mimarlık*, 348, 60–63.