

Yerleşme sistemi ve kademelenme araştırması: Denizli ili örneği

A study on urban network and its hierarchy: The case of Denizli province

Koray Özcan ^a, Mehmet Akkuş ^b

^aPamukkale Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Denizli/Türkiye

^bDenizli Büyükşehir Belediyesi, İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı, Denizli/Türkiye

Öz

Bu çalışma, Denizli ilinde yerleşme sistemi ve kademelenmesinin varlığı araştırmaktadır. Bu çerçevede, Denizli ilçelerine ilişkin demografik göstergeler, ekonomik göstergeler, sosyo-kültürel göstergeler, ulaşım göstergelerine ilişkin istatistiksel veriler sayısal yöntemler yardımıyla analiz edilmiştir. Bu analizler sonucunda; Denizli ili yerleşme sistemi ve kademelenmesi beş kategoride sınıflandırılabilir. Bu kategoriler, büyükşehir, geliş-geliş kuşağı merkezleri, kentsel alt bölge merkezleri, kırsal art bölge merkezleri ile zanaatçı kırsal merkezlerdir. Bu çalışmanın, kamusal hizmetlerin etkin, verimli ve dengeli sunumu açısından il/iller arası ya da havza/bölge ölçeğindeki planlama çalışmalarına katkı sunabileceği düşünülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Yerleşme sistemi, Yerleşmeler kademelenmesi, Ulaşım sistemi, Ulaşım kademelenmesi, Denizli

Abstract

This study investigates the existence of an urban network and its hierarchical structure in Denizli Province. Within this framework, statistical data on demographic, economic, socio-cultural, and transportation indicators of Denizli's districts were analyzed using quantitative methods. As a result of these analyses, the urban network, and its hierarchy in Denizli Province can be classified into five categories. These categories are major cities as the primary service nodes, commuting nodes, urban sub-regional centers, rural hinterland centers, and artisanal rural centers. This study is likely to contribute to planning efforts at the provincial, interprovincial, and basin/regional scales, particularly regarding the efficient, effective, and balanced provision of public services.

Keywords: Urban network, Urban hierarchy, Transportation system, Transportation hierarchy, Denizli

*Sorumlu Yazar/Corresponding Author: korayozcan@pau.edu.tr

Geliş/Received: 31.01.2026 Kabul/Accepted: 15.04.2026 Yayın Tarihi/Online Published: 23.04.2026

Atıf/To Cite: Özcan, K., Akkuş, M. (2026). Yerleşme sistemi ve kademelenme araştırması: Denizli ili örneği, *Coğrafi Bilimler Dergisi/ Turkish Journal of Geographical Sciences*, 24(1), 386-410, <https://doi.org/10.33688/aucbd.1878465>

EXTENDED ABSTRACT

1. Introduction

Studies on the settlement system indicate that three theoretical approaches stand out in explaining urban networks and hierarchical order. Among these theories, the “systems approach” explains the relationships between urban settlements within a specific and well-defined geographical area in terms of socio-economic indicators and transportation linkages, addressing both internal and external relations (Chadwick, 1987; McLoughlin, 1969). The “central place theory,” on the other hand, argues that settlements exhibit hierarchical order based on their “service provision capacity and distribution” and “transportation system relations,” emphasizing economic attraction and service provision capacity as key determinants of hierarchical order (Christaller, 1933; Ullman, 1941). Another theory concerns the ranking of settlements according to population size. Accordingly, when cities are ranked by population size, there is assumed to be a relationship between population size and their position in the hierarchy (Zipf, 1949). Undoubtedly, these theories are important as pioneering approaches to the analysis of settlement systems and hierarchical organization. In the context of these theoretical considerations, spatial and functional analyses of settlement systems and hierarchical organization can be conducted within a specific, well-defined administrative geography using an indicator set comprising population size, socio-cultural service capacity, economic volume, and transportation data. This study aims to model the urban network and its hierarchical order in Denizli Province by analyzing statistical data from its 19 districts based on and transportation-accessibility indicators and by employing quantitative methods such as simple indexing, z-score analysis, the Reilly model, and quartile classification. This modelling, which evaluates statistical data within the framework of the urban network and its hierarchical order, is based on four hypotheses. H1 – The demographic size, or population accumulation capacity, of districts is a determining factor in the hierarchical order of settlements within the urban network. H2 – The socio-economic development potential of districts influences the hierarchical order of settlements. There is a relationship between the sectoral identities of settlements and their hierarchical order within the urban network. H3 – The socio-cultural service provision capacity of districts is a determining factor in the hierarchical order. H4 – Geomorphological conditions influence the hierarchical ordering of districts within the urban network through their accessibility and connectivity. Denizli Province was selected as the study area because it constitutes a testable case regarding the urban network and hierarchical order in the context of core-periphery relations. This is reflected in its population and labor force dynamics shaped by the service and industrial sectors, its urbanization processes shaped by agriculture and local crafts, and its accessibility and transportation conditions shaped by geomorphological factors.

2. Data and Methodology

The primary data sources for the study include population data from the Turkish Statistical Institute (TÜİK), the explanatory report of the 1/25,000-scale master development plan for the entire province of Denizli, traffic volume maps from the 2nd Regional Directorate of Highways, and statistical data on minibus routes and vehicle numbers, obtained from the Denizli Metropolitan Municipality. The first stage is examined using theoretical studies and institutional reports on the settlement system and hierarchical organization. This examination is important for categorizing the districts of Denizli and defining their functional identities. The second stage focuses on testing whether an urban network and a hierarchical order exist across Denizli Province, in line with the proposed hypotheses. At this stage,

statistical data derived from demographic, economic, transportation–accessibility, and socio–cultural indicators are classified using quantitative analytical methods, and the hierarchical levels of districts within the urban network are examined. This analysis is particularly important for classifying settlement categories based on results obtained from simple indexing, z–score analysis, and the Reilly model; these results are further grouped into quartiles (Q–classification). In the third stage, the urban network and its hierarchy in Denizli Province are modeled through schematic representations based on the evaluation of analytical results used to determine settlement categories and their hierarchical order.

3. Findings

Based on the analysis of a dataset constructed from demographic, economic, transportation–accessibility, and socio–cultural indicators of the districts of Denizli, the settlement system of Denizli Province has been evaluated in terms of two components: the “transportation system and its hierarchical order” and the “urban network and its hierarchical order.”

3.1. Transportation System and Its Hierarchical Order

The transportation system and its hierarchical organization have been analyzed for the districts of Denizli Province based on traffic volume maps from the General Directorate of Highways, an inter-district distance matrix, and data on public transport service capacity. As a result of these analyses, eight urbanization corridors based on the transportation system were identified in Denizli Province. Accordingly, the Denizli–İzmir Highway constitutes the “first urbanization corridor”, with approximately 30% of the traffic volume. The Denizli–Antalya Highway, serving Serinhisar, Acıpayam, and Çameli districts, forms the “second urbanization corridor” with 18% traffic volume, and the Denizli–Afyonkarahisar Highway, serving Honaz, Bozkurt, Çardak, and Baklan districts, forms the “third urbanization corridor” with 16% traffic volume (Figure 2). On the other hand, the Denizli–Muğla Highway, serving Tavas, Kale, and Beyağaç districts, and the Denizli–Manisa Highway, serving Buldan and Güney districts, are identified as the “fourth” and “fifth” urbanization corridors, respectively, with approximately equal traffic volumes, each around 14%. By contrast, there are two transportation connections from Denizli to Uşak. The Denizli–Sivaslı–Uşak Highway, serving the Çivril and Bekilli districts, is regarded as the “sixth urbanization corridor” and has the lowest traffic volume, approximately 8%. Second, the Denizli–Karahallı–Uşak Highway, which serves the Çal and Bekilli districts, is identified as the “seventh urbanization corridor”. Finally, the “eighth urbanization corridor” is the Denizli–Yeşilova–Burdur corridor, which extends to Burdur Province via the Denizli–Antalya Highway and is characterized by a comparatively low share of traffic volume (4%) compared with the other corridors. This corridor is considered to have a limited functional impact on the transportation system of Denizli Province due to the absence of urban or rural centers within its service area and low traffic volume (Figure 2).

3.2. Urban Network and Its Hierarchical Order

Here, the urban network and its hierarchical order in Denizli Province are evaluated using data on functional/sectoral distribution, demographic size, and socio–cultural service indicators, and the urban structure is classified into a hierarchical order, including metropolitan/main center, commuting belt, urban sub–regions, rural hinterlands, and craft-based rural settlements (Figure 3). As a result of the evaluation, five hierarchical orders have been identified for Denizli Province: metropolitan/main service nodes, commuting zone nodes, urban sub–regional centers, rural hinterland centers, and artisanal rural

centers. Accordingly, Denizli metropolitan center, consisting of Merkezefendi and Pamukkale counties, is the major city and primary service node. Also, Honaz and Sarayköy counties, located in the metropolitan commuting zone, are interactive centers with strong transportation connections to the metropolitan city center. Other counties — Tavas, Acıpayam, Çivril, Çal, Buldan, Çardak, and Bozkurt — are defined as the urban subregional centers that have developed in terms of the socio-technical services and economic and sectoral diversity and have populations of at least 30,000. On the other hand, the counties of Kale, Beyağaç, Serinhisar, Çameli, Baklan, Bekilli, Güney, and Bozkurt are defined as rural hinterland centers whose economies depend on agricultural activities and that have populations of at least 5,000. Also, some rural settlements (Yeşilyuva, Kızılca, Kızılcabölük, Yatağan, Kırılan, and Çıtak) have site-specific sectoral traditions and are defined as artisanal centers. This study is expected to contribute to strategic spatial planning efforts carried out by public mechanisms and organizations at the provincial and inter-provincial levels regarding the “urban network and hierarchy,” both in terms of its perspective, approach, and methodology and in terms of designing a database based on the planning approach and indicator sets. Another important contribution can be seen in providing balance and efficiency in site selection decisions and in the spatial distribution of social and technical infrastructure services (Figure 3).

4. Discussion and Conclusion

The findings regarding the urban network and hierarchical order for Denizli Province can be grouped under three main headings. It has been confirmed that indicators such as demographic size, economic development, socio-cultural service provision, and accessibility can be used in the analysis of the urban network and its hierarchy. Based on analyses using these indicators, the urban network and hierarchical order of Denizli Province can be defined as comprising a metropolitan/main center, primary centers (commuting zones), urban sub-regional centers, rural hinterland centers, and craft-based rural settlements. Secondly, within the framework of the settlement system and its hierarchical order, the identification of urban subregions, rural hinterlands, and craft-based rural centers may contribute to regional planning and development by providing hierarchical classifications and definitions of functional identity based on place-specific sectoral development potentials and dynamics. These contributions can be expressed in terms of the balanced distribution of sectoral investments and employment, the efficient and effective use of public services, and the balanced socio-economic development. Finally, the settlement system and hierarchical order model for Denizli Province may contribute to strategic planning at the provincial, interprovincial, or basin/regional scales, both in terms of perspective and methodology and in terms of planning approach and a data-based framework built on indicator sets

1. Giriş

Yerleşme sistemi ve kademelenmesi, belirli ve tanımlı bir coğrafyada demografik büyüklük, ekonomik kapasite ve sosyo-kültürel hizmet sunumu açısından kentsel ve kırsal yerleşmeler dizgesinin hiyerarşik düzende örgütlenmesi olarak tanımlanabilir. Bu düzen içinde yerleşmeler arası mal-ürün-hizmet-insan akımları bağlamında “içsel ve dışsal ilişkisellikler” açısından ulaşım sistemi tamamlayıcı dinamik olarak görülmelidir. Bu açıdan bakılırsa, yerleşme sistemi içindeki yerleşmelerin demografik büyüklük, sosyo-ekonomik çekim gücü, hizmet donanımları ve ulaşım olanakları açısından hiyerarşik bir düzen göstermesi beklenmektedir (Aydın, 1972; Bölen, 1978; Göçer, 1974; Tekeli, 1979).

Yerleşme sistemi ve kademelenme konusundaki araştırmalar incelenirse, hiyerarşik düzeninin belirlenmesine yönelik üç kuramsal yaklaşımın öne çıktığı görülür. Bu kuramlardan “sistem yaklaşımı”, belirli ve tanımlı bir coğrafyada kentsel yerleşmeler arasındaki ilişkileri, sosyo-ekonomik göstergeler ve ulaşım ilişkileri/kentsel koridorlaşma açısından ele alarak içsel ve dışsal ilişkiler eşliğinde açıklamaktadır (Chadwick, 1987; McLoughin, 1969; Whebell, 1969). “Merkezi yerler kuramı” ise yerleşmelerin “hizmet sunum kapasitesi ve dağılımı” ile “ulaşım sistemi ilişkileri” kapsamında kademelenme gösterdiği ifade edilerek ekonomik çekim gücü ve hizmet sunum kapasitesinin kademelenme sistematiğinde belirleyici olduğunu vurgulamaktadır (Christaller, 1933; Ullman, 1941). Bir diğer kuram ise yerleşmelerin nüfus büyüklüklerine göre sıralanmasına ilişkindir. Buna göre, kentler nüfus büyüklüklerine göre sıralandığında, kentlerin nüfus büyüklükleri ile sıralamadaki yeri arasında ilişki olduğu öngörülmektedir (Zipf, 1949). Şüphesiz bu kuramlar, yerleşme sistemi ve kademelenmesinin çözümlenmesine yönelik öncül yaklaşımlar olması bakımından önemlidir.

Yukarıdaki kuramsal açıklamalardan hareketle, nüfus büyüklüğü, ekonomik hacim, ulaşım altyapısı ve sosyal-kültürel hizmet kapasitesi verilerinden oluşan bir göstergeler seti eşliğinde belirli ve tanımlı bir idari coğrafyada yerleşme sistemi ve kademelenmesine yönelik mekânsal ve işlevsel çözümlenmeler yapılabileceği düşünülmektedir.

Bu araştırmanın amacı; Denizli ilinin 19 ilçesinin demografik göstergeler, ekonomik göstergeler, ulaşım-erişilebilirlik göstergeleri ve sosyo-kültürel hizmet göstergelerine ilişkin istatistiki verilerin, basit endeks, z-score, reilly modeli ve çeyrek dilimleme gibi sayısal yöntemler yoluyla analiz edilerek Denizli ili bütününde “yerleşme sistemi ve kademelenmesinin” modellenmesidir. Bu modelleme, istatistiki verilerin yerleşme sistemi kurgusu kapsamında analiz edilerek kademelenmeye dönük değerlendirilmesi bakımından “dört hipotez” üzerine odaklanmıştır.

H1-İlçelerin demografik büyüklük ya da nüfus birikim kapasitesinin yerleşmelerin kademelenme düzeyinde belirleyici olduğudur.

H2-İlçelerin sosyo-ekonomik gelişmişlik potansiyellerinin yerleşmeler kademelenmesinde etkili olduğudur. Başka bir ifadeyle, yerleşmelerin sektörel kimlikleri ile kademelenme düzeyi arasında bağıntı olduğudur.

H3-İlçelerin sosyal-kültürel hizmet sunum kapasitelerinin kademelenme düzeylerinde belirleyici olduğudur.

H4-İlçelerin jeomorfolojik koşullara dayalı erişilebilirlik-ulaşılabilirlik olanaklarının kademelenme düzeyinde etkili olduğudur.

Araştırmada Denizli ilinin örneklem olarak seçilmesinin gerekçesi; merkez–çevre ilişkileri bağlamında hizmet ve sanayi sektörlerinin yönlendirdiği nüfus ve işgücü dinamikleri, tarım sektörü ve yerel zanaatlar odaklı kentleşme dinamikleri ile jeomorfolojik koşulların biçimlendirdiği ulaşım ulaşım–erişilebilirlik olanakları kapsamında yerleşme sistemi ve kademelenmesi açısından sınanabilir örnek niteliğinde olmasıdır. Şüphesiz, bir diğer gerekçe Denizli il bütününe ilişkin erişilebilir ve güncel veri kaynakları bulunmasıdır.

2. İlgili Çalışmalar

Türkiye’de yerleşme sistemi ve kademelenmesi üzerine yapılmış çalışmalar incelendiğinde, yerleşme sistemi konusunun beşerî coğrafya araştırmaları ve ülkesel–bölgesel planlama çalışmaları ile ilişkilendirildiğini söylemek olanaklıdır. Beşerî coğrafya araştırmaları açısından bakıldığında, “hizmet merkezlerinin belirlenmesi” ve “şehirlerin işlevsel niteliklerinin tanımlanması” konularının öne çıktığı, yerleşmelerin nüfus büyüklüğü, ekonomik faaliyetler, ulaşım olanakları gibi ölçütler açısından kategorize edildiği görülmektedir (Göney, 1977; Tümertekin, 1965; Tümertekin, 1973). Ülkesel–bölgesel planlama çalışmaları açısından ise “sektörel yatırımların yer seçimi” ve “şehirselleme yoğunluk merkezlerinin tespiti” konularının öncelikli olduğu görülmektedir (Aydın, 1972; Enön, 1980; Göçer, 1974; Göçer, 1975; Hacıhasanoğlu, 1980; Taneri, 1986; Tolun vd., 1969; Tolun, 1972). Dolayısıyla, yerleşme sistemi ve kademelenme araştırmaları, yerleşmelerin işlevsel kimliklerinin tanımlanarak “sosyo–ekonomik kalkınma” ve “kamusal hizmetlerin dağılımı–sunumu” bakımından dengeli gelişme için önemli bir planlama aracı olarak görülmelidir (Aydın, 1967: 9–10; Gezim, 1968: 29–31; Göçer, 1990: 17–26).

Yakın dönem çalışmalarda ise yerleşme sistemi ve kademelenme konusunun, demografik büyüklük, idari örgütlenme, sektörel çeşitlilik ve ulaşım olanakları/erişilebilirlik gibi birtakım göstergeler kapsamında havza ve/veya bölge düzeyinde ele alınarak yerleşmiş kuramsal modeller üzerinden değerlendirildiği söylenebilir (Göney, 2012; Günindi, 2000; Hüsnet, 1998; Kılıç, 2004; Sakarya, 2013; Zeyneloğlu, 2008). Diğer taraftan, idari coğrafya ve idari bölümlenme/yetki sınırları açısından yapılan çalışmalarda, yerleşmelerin idari nitelikleri ve nüfus büyüklüklerine göre kategorilere ayrılarak sınıflandırıldığı görülmektedir (Özçağlar, 1995; Özçağlar, 2011; Özçağlar, 2015).

Kurumsal çalışmalar açısından bakıldığında ise Devlet Planlama Teşkilatı bünyesinde gerçekleştirilen “kent eşiği tespiti”, “yerleşme merkezlerinin kademelenmesi” ve “şehirlerin işlevsel sınıflandırılması” içerikli çalışmalar, yerleşme sistemi ve kademelenme kurgusuna yönelik öncül çalışmalar olarak değerlendirilebilir. Bu çalışmaların ortak noktası, yerleşmelerin kademelenmesinde “hizmet sunum kapasitesini” esas almaları olarak görülmelidir (Çezik, 1982; DPT, 1985; Tunbul, 2000).

Son yıllarda Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı’nca yürütülmekte olan güncel araştırmalarda, yerleşme sistemi ve kademelenmesinin “sosyo–ekonomik gelişmişlik düzeyleri” ve “hizmet sunum kapasiteleri” ile ilişkilendirilerek ele alınması, kamusal hizmetlerin etkin ve verimli kullanımının gerekliliğine vurgu olarak değerlendirilmelidir (KIRKEP, 2021; SEGE, 2025; YER–SİS, 2020). Dolayısıyla, bu çalışmaların yerleşme sistemi ve kademelenme kurgusu oluşturulmasından çok sosyo–ekonomik verilere dayalı gelişmişlik sıralaması içeriğinde olduğu ifade edilmelidir. Bu noktada, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığınca projelendirilen “kentleri izleme sistemi”, “kentsel

göstergeler kılavuzu” ile “mekân ve yerleşim birimi sınıflandırması” gibi araştırmalar, yerleşmelerin mekânsal ve işlevsel kademelenmesine yönelik yol gösterici çabalar değerlendirilebilir (ÖİK, 2023).

Yurtdışı çalışmalarda ise özellikle Avrupa Birliği bünyesinde Avrupa İstatistik Ofisi (Eurostat) ile Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD) birlikteliğinde yürütülen çalışmalar öne çıkmaktadır. Buna göre; “işlevsel kent” yaklaşımı kapsamında 1 km² (100 hektar) alanda yaşayan nüfus esas olmak üzere yerleşmeler kentleşme derecelerine göre kategorize edilerek kentsel merkezler, kentsel–kırsal geçiş merkezleri, kırsal merkezler olarak sınıflandırılmaktadır (OECD, 2012; Dijkstra vd., 2019). Ancak, bu çalışmalar Avrupa Birliği üye ülkeleri, aday ülkeler ve aday olma potansiyeli olan ülkelere yönelik olmakla birlikte Türkiye için herhangi bir kategorizasyon yapılmadığı belirtilmelidir.

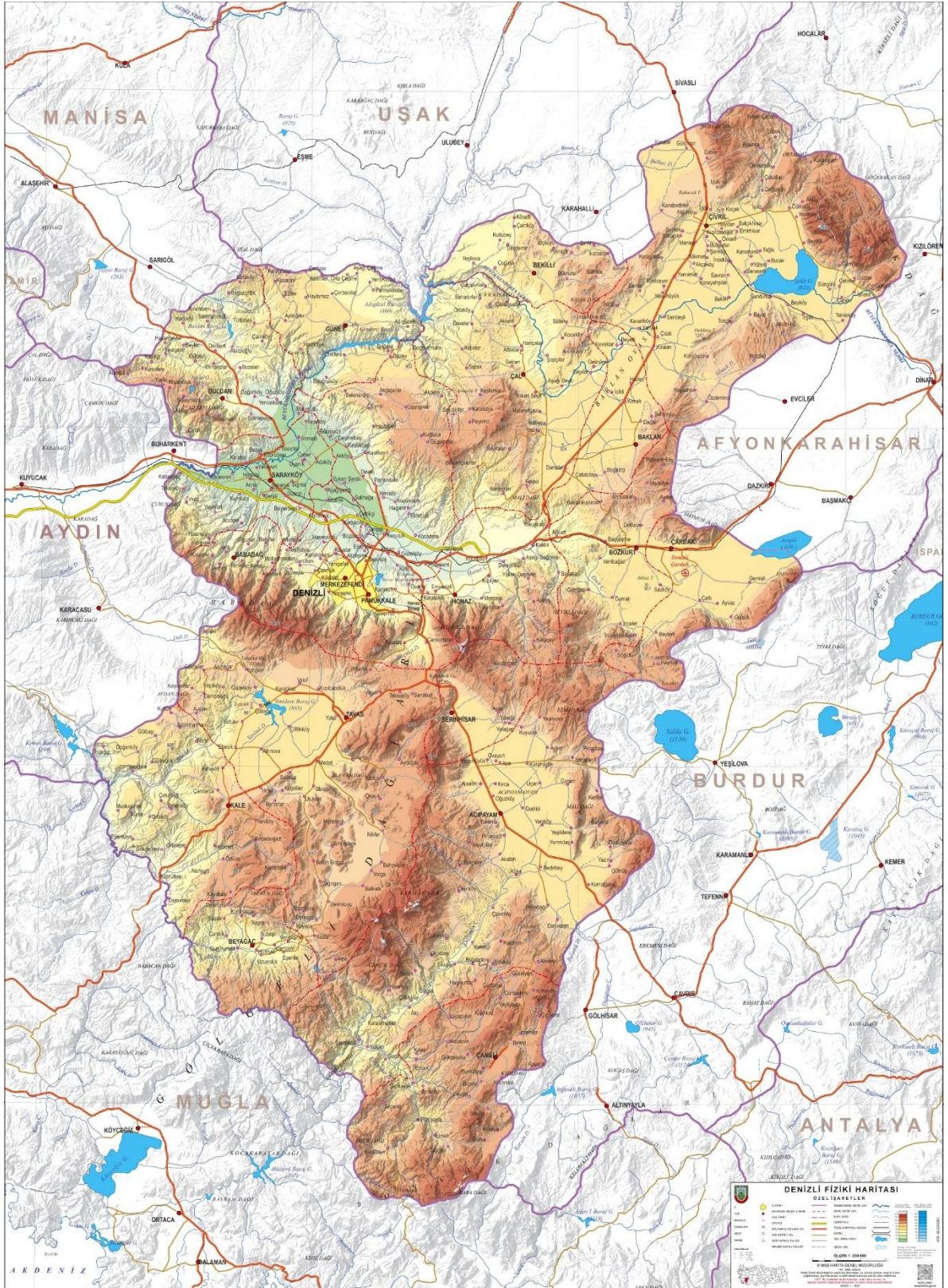
Bu tespitlerden, Avrupa Birliği ve Türkiye’deki yerleşme sistemi ve kademelenme araştırmalarının temelde sektörel gelişmişlik düzeyleri veya nüfus/yoğunluk dağılımlarının tespitine ilişkin olmakla, yerleşmelerin sistem kurgusu içinde mekânsal ve işlevsel kademelenmesine yönelik tespitler içermediği vurgulanmalıdır. Dolayısıyla bu araştırmayı farklı ve özgün kılan konu; yerleşme sistemi ve kademelenmesinin nüfus büyüklüğü, sektörel dağılım, sosyo–kültürel hizmet sunumu ve ulaşım–erişilebilirlik göstergelerinin birlikte ele alındığı bütüncül veri seti yardımıyla ele alınarak mekânsal ve işlevsel kimlik temelli mekânsallaştırılması olarak ifade edilebilir.

3. Materyal ve Yöntem

Araştırmanın kapsamını, TR32 Bölgesinde Düzey 3 kategorisinde yer alan ve 2012 yılında yasalaşan 6360 sayılı Kanun kapsamında “büyükşehir belediyesi” statüsü kazanmış Denizli ilinde, büyükşehir bütünü oluşturulan Merkezefendi ve Pamukkale ilçeleri ile diğer ilçeler olmak üzere toplam 19 ilçe oluşturmaktadır (Şekil 1).

Araştırma 3 (üç) aşamadan oluşan bir yöntem izlencesinde ele alınmıştır. Birinci aşama, yerleşme sistemi ve kademelenmesine ilişkin kuramsal araştırmalar ve kurumsal raporların incelenmesidir. Bu inceleme, Denizli ilçelerinin kategorize edilerek işlevsel kimliklerin tanımlanabilmesi açısından önemlidir. İkinci aşama, Denizli ili bütününde yerleşme sistemi ve kademelenmesini varlığının tespiti için ortaya konan hipotezler gereğince demografik, ekonomik, ulaşım–erişilebilirlik ve sosyo–kültürel göstergelerden oluşan istatistiki verilerin sayısal analiz yöntemleri eşliğinde sınıflandırılarak ilçelerin yerleşme sistemi içindeki kademelenme düzeylerinin çözümlenmesidir. Bu çözümlenme, basit endeks, z–score, reilly modeli kullanılarak elde edilen sonuçların çeyrek dilimlere (Q dilimleme) ayrılarak yerleşme kategorilerinin sınıflandırılabilmesi açısından önemlidir. Üçüncü aşama ise analiz sonuçlarından elde edilen verilere dayanılarak yerleşme kategorileri ve derecelerinin belirlenerek şemalar yardımıyla Denizli ili yerleşme sistemi ve kademelenmesinin modellenmesidir.

Araştırmanın temel veri kaynakları; Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) nüfus verileri, 1/25.000 ölçekli Denizli il bütünü nazım imar planı plan açıklama raporundaki mekânsal, demografik ve sektörel projeksiyon verileri, Karayolları Genel Müdürlüğü bölge trafik hacim haritaları ile Denizli Büyükşehir Belediyesi toplum taşıma araçları kapasitesine ilişkin istatistiki verilerdir.



Şekil 1. Denizli ili ilçe sınırları haritası
Kaynak: MSB Harita Genel Müdürlüğü arşivi

4. Analizler

Araştırma kapsamında Denizli ili yerleşme sistemi ve kademelenmesinin çözümlenmesinde demografik göstergeler, ekonomik göstergeler, ulaşım–erişilebilirlik göstergeleri ve sosyo–kültürel hizmet göstergelerinden oluşturulan veri seti esas alınarak değerlendirmeler yapılmıştır (Akkuş, 2025).

4.1. Demografik Göstergeler

Demografik göstergeler için temel veri kaynağı, 1/25.000 ölçekli Denizli il bütünü nazım imar planı plan açıklama raporudur (NİP, 2019). Nazım imar planında 2040 hedef yılı için öngörülen nüfus verileri esas alınarak ilçelerin kentsel nüfusları çeyrek dilimleme yöntemi ile sınıflandırılmış ve ilçelerin nüfus kademeleri tespit edilmiştir.

Bu çerçevede, basit endeks yöntemi kullanılarak elde edilen verilerin çeyrek dilimler yoluyla sınıflandırılması sonucunda; 27.400 nüfus üzerinde Honaz, Çivril, Acıpayam, Sarayköy ilçeleri Q4 çeyrek diliminde, 10.300–27.400 nüfus aralığında Tavas, Buldan, Kale, Serinhisar ilçeleri Q3 çeyrek diliminde, 3.000–10.300 aralığında nüfusa sahip Bozkurt, Çal, Çardak, Güney, Çameli ilçelerinin Q2 çeyrek diliminde bulunduğu, Bekilli, Babadağ, Beyağaç, Baklan ilçelerinin ise 2.800–10.000 aralığında olmak üzere Q1 çeyrek diliminde bulunduğu tespit edilmiştir.

Bu tespitler, Türkiye Kent Eşiği araştırmasında “kent tanımı” için öngörülen 20.000 nüfus barajı açısından değerlendirilirse (Çezik, 1982), Q3 diliminde yer alan Kale, Serinhisar ilçeleri, Q2 diliminde yer alan Bozkurt, Çal, Çardak, Güney, Çameli ilçeleri ve Q1 diliminde yer alan Bekilli, Babadağ, Beyağaç, Baklan ilçelerini “kırsal karakterli ilçeler” olarak değerlendirmek olanaklıdır (Çizelge 1).

Çizelge 1. Kentsel nüfus büyüklüğüne göre nüfus kademeleri

İlçeler	Nüfus	Endeks	Sınıflama (Q Derece)
Baklan	1271	3.339552	İlk %25 dilimdeki İlçeler (Q1:7.33) (2800–10000 nüfus)
Beyağaç	2118	5.565044	
Babadağ	2337	6.140466	
Bekilli	2601	6.834126	
Çameli	3001	7.885126	%25–%50 dilimdeki ilçeler (Q2:27.29) (3000–10300 nüfus)
Güney	5087	13.36609	
Çardak	6129	16.10394	
Çal	9348	24.56186	
Bozkurt	9687	25.45259	%50–%75 dilimdeki ilçeler (Q3:72.045) (10300–27400 nüfus)
Serinhisar	11112	29.19677	
Kale	12433	32.6677	
Buldan	22207	58.34888	
Tavas	27128	71.2788	%75 üzeri dilimdeki ilçeler (Q4: 97.90) (27400 üzeri nüfus)
Sarayköy	27716	72.82377	
Acıpayam	36009	94.61363	
Çivril	36489	95.87483	
Honaz	38059	100	Büyükşehir 300000 üzeri nüfus
Merkezefendi	353842	—	
Pamukkale	2287633	—	
TOPLAM	2894207	—	—

Kaynak: Yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

4.2. Ekonomik Göstergeler

Ekonomik göstergeler için temel veri kaynakları, Denizli il bütünü nazım imar planı sektörel hedefleri ile kentsel ve kırsal yerleşim sistemleri ve ilçelerin sosyo–ekonomik gelişmişlik sıralamalarına ilişkin kurumsal raporlar olarak görülebilir (NIP, 2019; YER–SİS, 2020; SEGE, 2022; GEKA, 2023).

Yapılan değerlendirmeler sonucunda; büyükşehir bütününi oluşturan Merkezefendi ve Pamukkale ilçeleri sanayi ve hizmet sektörlerinin %98 oranında baskın olduğu ilçeler, Babadağ, Serinhisar, Çardak, Honaz, Bozkurt, Buldan, Sarayköy ilçeleri ise sanayi ve hizmet sektörünün %50–%70 oranında baskın olduğu ilçeler olarak belirlenmiştir (Çizelge 2).

Çizelge 2. İlçelerin sektörel analizi

İlçeler	Tarım (%)	Sanayi (%)	Hizmet (%)	Sanayi+Hizmet (>%50) Oranına Göre Sınıflama (Q Derece)	
Çameli	70.80	3.68	25.53	%29.21	İlk %25 dilimdeki İlçeler (Q1:43.70)
Çivril	61.21	7.97	30.81	%38.78	
Beyağaç	58.11	8.81	33.07	%41.88	
Kale	56.67	8.23	35.10	%43.33	
Güney	55.91	6.87	37.21	%44.08	%25–%50 dilimdeki İlçeler (Q2:48.88)
Acıpayam	54.61	13.16	32.23	%45.49	
Bekilli	53.22	8.66	38.11	%46.77	
Çal	52.71	11.84	35.44	%47.28	
Baklan	51.43	14.31	34.26	%48.57	%49–%75 dilimdeki İlçeler (Q3:65.01)
Tavas	50.98	16.26	32.76	%49.02	
Sarayköy	40.14	22.96	36.90	%59.86	
Buldan	38.69	25.96	35.35	%61.31	
Bozkurt	37.44	26.08	36.48	%62.56	%75 üzeri dilimdeki İlçeler (Q4>65.01)
Honaz	32.54	30.10	37.36	%67.46	
Çardak	29.79	22.37	47.85	%70.22	
Serinhisar	28.62	25.01	46.37	%71.38	
Babadağ	18.17	58.17	23.31	%81.48	Büyükkent
Merkezefendi Pamukkale	1.63	26.71	71.66	%98.37	
TOPLAM	6.84	25.62	67.54	—	

Kaynak: Denizli il bütünü nazım imar planı plan açıklama raporu esas alınarak yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

Diğer taraftan, YER–SİS hizmet dereceleri ile SEGE gelişmişlik sıralaması verilerinin eşleştirilmesi yoluyla Denizli ilçeleri için bütünleşik bir gelişmişlik puanı oluşturularak sosyo–ekonomik gelişmişlik temelli bir kademelenme yapılabilir.

Yapılan değerlendirme sonucunda, büyükşehir bütününi oluşturan Merkezefendi ve Pamukkale ilçeleri ile Honaz, Acıpayam ve Çivril ilçelerin “en gelişmiş merkezler”, Buldan, Serinhisar, Sarayköy, Tavas ilçeleri “gelişmiş merkezler”, “tarım” sektörünün baskınlığı bağlamında ise Bozkurt, Çardak, Çal, Kale ilçeleri “az gelişmiş merkezler”, Babadağ, Baklan, Bekilli, Beyağaç, Çameli ve Güney ilçeleri ise “en az gelişmiş merkezler” olarak kademelendirilebilir (Çizelge 3).

Bu noktada gelişmiş merkezler olarak öne çıkan Çivril, Çal, Acıpayam, Tavas ve Buldan ilçelerinin, TR32 Düzey 2 Bölgesi Bölge Planında “tarımsal büyüme merkezleri” ve “ekoturizm merkezleri” olarak tanımlanması, bu ilçelerin belirli ve tanımlı tarımsal art bölgeler için hizmet merkezi potansiyeline işaret sayılabilir (GEKA, 2023).

Çizelge 3. Sosyo-ekonomik gelişmişlik ve hizmet merkezi kapasitesi sıralaması

İlçeler	SEGE (Gelişme düzeyi)	YER-SİS (Hizmet Derecesi)	YER-SİS Uyarlama	Bütünleşik Puan [SEGE+YERSİS] /2	Sınıflama (Q Derece)
Merkezefendi	1 (Çok gelişmiş)	5B/En yüksek	1	1.00	İlk %25 dilimdeki İlçeler (Q1≤2,50) En Gelişmiş İlçeler
Pamukkale	2 (Gelişmiş)	5B/En yüksek	1	1.50	
Honaz	2 (Gelişmiş)	2A/Yüksek	2	2.00	
Acıpayam	3 (Orta gelişmiş)	2A/Yüksek	2	2.50	
Çivril	3 (Orta gelişmiş)	2A/Yüksek	2	2.50	
Buldan	3 (Orta gelişmiş)	2B/Orta	3	3.00	%25-%50 dilimdeki İlçeler (2,50<Q2≤3,50) Gelişmiş İlçeler
Tavas	3 (Orta gelişmiş)	2B/Orta	3	3.00	
Serinhisar	3 (Orta gelişmiş)	1A/Düşük	4	3.50	
Sarayköy	3 (Orta gelişmiş)	1A/Düşük	4	3.50	
Çardak	4 (Az gelişmiş)	1A/Düşük	4	4.00	
Çal	4 (Az gelişmiş)	1A/Düşük	4	4.00	%50-%75 dilimdeki İlçeler (4,00<Q3<4,50) Az Gelişmiş İlçeler
Bozkurt	4 (Az gelişmiş)	1A/Düşük	4	4.00	
Kale	4 (Az gelişmiş)	1A/Düşük	4	4.00	
Babadağ	4 (Az gelişmiş)	1B/En Düşük	5	4.50	
Bekilli	4 (Az gelişmiş)	1B/En Düşük	5	4.50	
Güney	4 (Az gelişmiş)	1B/En Düşük	5	4.50	%75 üzeri dilimdeki İlçeler (4,50≥Q4) En Az Gelişmiş İlçeler
Baklan	5 (Çok az gelişmiş)	1B/En Düşük	5	5.00	
Beyağaç	5 (Çok az gelişmiş)	1B/En Düşük	5	5.00	
Çameli	5 (Çok az gelişmiş)	1B/En Düşük	5	5.00	

Kaynak: YER-SİS 2020 ve SEGE-2022 verileri esas alınarak yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

4.3. Ulaşım-Erişilebilirlik Göstergeleri

Ulaşım-erişilebilirlik göstergeleri için temel kaynaklar, Karayolları Genel Müdürlüğü 2. Bölge Müdürlüğü trafik hacim haritası ve ilçeler-arası mesafe cetveli ile Denizli ilçelerine yönelik toplu taşıma araçları kapasitesine ilişkin istatistik verilerdir. Bu çerçevede, trafik hacimleri ve toplu taşıma araç kapasitesinin değerlendirilmesi yoluyla ilçeler-arası uzaklıklar ve nüfus bağıntısı ile her bir ilçenin çekim gücü tespit edilerek kentleşme koridorları tanımlanabilmektedir (Akkuş, 2025).

Karayolları hacim haritası kapsamında yapılan analizler sonucunda, Denizli ili bütününde gerek büyükşehir bütünü ve ilçeler arası hizmet sunum ilişkisi gerekse il dışı ulaşım ilişkileri kapsamında toplam “sekiz kentleşme koridoru” tespit edilmiştir. Buna göre, Denizli-İzmir Karayolunun toplam hacim bakımından yaklaşık %30 hacim oranı ile “birinci kentleşme koridoru” olduğu, %18 hacim oranı ile Serinhisar, Acıpayam ve Çameli ilçelerinin hizmet aldığı Denizli-Antalya Karayolu’nun “ikinci kentleşme koridoru” olduğu, %16 hacim oranı ile Honaz, Bozkurt, Çardak ve Baklan ilçelerinin hizmet aldığı Denizli-Afyonkarahisar Karayolu’nun ise “üçüncü kentleşme koridoru” olduğu tespit edilmiştir.

Diğer taraftan, Buldan ve Güney ilçesine hizmet sunan Denizli-Manisa Karayolu ile Tavas ve Kale, Beyağaç ilçelerine hizmet sunan Denizli-Muğla Karayolu ise yaklaşık %14 hacim oranı ile eş düzey trafik hacmine sahip “dördüncü” ve “beşinci” kentleşme koridorları olarak değerlendirilmiştir. Çivril, Çal, Bekilli ilçelerine hizmet sunan Denizli-Sivaslı-Uşak Karayolu ise yaklaşık %8 hacim oranı ile en az trafik hacmine sahip “altıncı kentleşme koridoru” olarak görülmektedir. “yedinci kentleşme koridoru” ise Denizli-Antalya Karayolu üzerinden bağlantı ile Burdur iline uzanan Denizli-Yeşilova-Burdur Koridoru olmakla karayolları trafik hacim oranları açısından %4 oran ile diğer koridorlara göre oldukça düşük hacim kapasitesine sahip olduğu vurgulanmalıdır (Çizelge 4).

Bu ulaşım koridorları dışında; Karayolları 2. Bölge Müdürlüğü trafik hacim haritalarında yer almamakla birlikte Çal ve Bekilli ilçelerine hizmet sunan Denizli–Karahallı–Uşak Karayolu da “sekizinci kentleşme koridoru” olarak değerlendirilmektedir (Çizelge 4).

Çizelge 4. Karayolları trafik hacim analizi

Araç Tür/Sayısı	Kentleşme Koridorları								Koridor Toplam Hacim
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	
	Denizli Aydın–İzmir	Denizli Antalya	Denizli Afyonkarahisar	Denizli Manisa	Denizli Muğla	Denizli Sivaslı–Uşak	Denizli Burdur	Denizli Karahallı–	
Otomobil	18737	11842	9313	9103	9544	5344	2821	—	66704
Orta Yüklü Ticari Taşıt	2113	1462	1144	1148	1011	631	335	—	7844
Ağır Vasıta	4128	1955	3368	1868	1242	787	419	—	13.767
TOPLAM	24978	15259	13825	12119	11797	6762	3575	—	88315
Ağırlık (%)	28	18	16	14	13	8	4	—	100

Kaynak: Karayolları 2. Bölge Müdürlüğü verileri esas alınarak yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

Diğer taraftan, Denizli il bütününde Büyükşehir (Merkezefendi–Pamukkale ilçeleri) ile diğer ilçeler arasında toplam 19 kooperatif bünyesinde 808 adet kooperatif aracı ile toplu taşıma ulaşım hizmeti sunulduğu tespit edilmiştir. Bu verilerin, basit endeks yöntemine göre ağırlıklandırılarak çeyrek dilimleme ile sınıflandırılması sonucunda, en fazla araç kapasiteli ilçelerin Honaz (170 araç), Tavas (132 araç), Sarayköy (98 araç), Acıpayam (80 araç) olduğu tespit edilmiştir. Bu ilçelerden Honaz ve Sarayköy ilçeleri birincil yoğun hatlar olmakla gerek sanayi ve turizm yatırımları gerekse büyükşehir alanına yakın–kolay erişim olanakları bakımından gidiş–geliş kuşağı ilçeleri olarak değerlendirilebilir. Diğer taraftan, Acıpayam ilçesinin 80 araç, Tavas ilçesinin ise 132 araç kapasitesi ile ikincil yoğun hatlar olmasını, Acıpayam Büyük Ovası ve Tavas Büyük Ovasının sunduğu tarımsal art bölge varlığıyla açıklamak olanaklıdır (Çizelge 5).

Çizelge 5. Minibüs/dolmuş kapasite analizi

İlçeler	Kapasite (Araç Sayısı)	Ağırlık	Sınıflama
Güney	8	0.99009901	İlk %25 dilimdeki İlçeler (Q1) (En düşük hizmet)
Bekilli	13	1.608910891	
Babadağ	16	1.98019802	
Kale	16	1.98019802	
Baklan	17	2.103960396	%25–%50 dilimdeki İlçeler (Q2) (Düşük hizmet)
Beyağaç	20	2.475247525	
Çameli	24	2.97029703	
Bozkurt	30	3.712871287	
Çardak	30	3.712871287	%50–%75 dilimdeki İlçeler (Q3) (Yüksek hizmet)
Çivril	33	4.084158416	
Serinhisar	34	4.207920792	
Çal	42	5.198019802	
Buldan	45	5.569306931	%75 üzeri dilimdeki İlçeler (Q4) (En yüksek hizmet)
Acıpayam	80	9.900990099	
Sarayköy	98	12.12871287	
Tavas	132	16.33663366	
Honaz	170	21.03960396	Büyükşehir bütünü
Merkezefendi	87	—	
Pamukkale	—	—	—
Toplam	808	100	—

Kaynak: Yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

Son olarak, Karayolları mesafe cetveli ile 1/25.000 ölçekli nazım imar planı nüfus verileri kullanılarak yapılan çekim gücü analizleri ile elde edilen veriler, çeyrek dilimleme yoluyla sınıflandırılarak büyükşehir (Merkezefendi–Pamukkale ilçeleri) ile diğer ilçeler arasındaki ulaşım ilişkileri değerlendirilmiştir.

Yapılan değerlendirmeler sonucunda, Tavas, Acıpayam, Sarayköy ve Honaz ilçeleri büyükkent ile en yüksek derecede ulaşım ilişkileri kuran ilçeler olarak öne çıkarken, Serinhisar, Kale, Çivril, Buldan ilçeleri ise yüksek derecede güçlü ilişkiler kuran ilçeler olarak belirlenmiştir. Dolayısıyla, bu ilçeleri büyükkent ile güçlü erişilebilirlik ilişkisi olan ilçeler olarak değerlendirmek olanaklıdır. Buna karşılık, Baklan, Bekilli, Beyağaç, Güney ilçeleri ise ulaşım ilişkileri en zayıf ilçeler olarak belirlenmekle, bu durum sözkonusu ilçelerin coğrafi konumu ile ilişkili görülmelidir (Şekil 1, Çizelge 6).

Çizelge 6. Denizli ilçeleri uzaklık esas çekim gücü analizi (Reilly modeli)

İlçeler	2040 Yılı Projeksiyon Nüfusu (kişi)	Uzaklık (km)	Çekim Gücü [Nüfus / Uzaklık]	Çeyrek Dilimlere göre Sınıflama (Q derece)
Baklan	2883	61	47.26	İlk %25 dilimdeki İlçeler (Q1: 122.85) (En düşük çekim)
Bekilli	4467	87	51.34	
Beyağaç	6197	111	55.83	
Güney	8139	73	111.49	
Çardak	7516	56	134.21	%25-%50 dilimdeki İlçeler (Q2: 267.46) (Düşük çekim)
Çameli	17209	110	156.45	
Babadağ	6221	35	177.74	
Çal	13009	64	203.27	
Bozkurt	12371	51	242.57	%50-%75 dilimdeki İlçeler (Q3: 732.91) (Yüksek çekim)
Serinhisar	12279	42	292.36	
Kale	23540	74	318.11	
Çivril	49202	95	517.92	
Buldan	29977	45	666.16	%75 üzeri dilimdeki İlçeler (Q4>732.91) (En yüksek çekim)
Tavas	39983	50	799.66	
Acıpayam	50105	62	808.15	
Sarayköy	31995	21	1523.57	
Honaz	43275	21	2060.71	
Merkezefendi		—	—	Büyükkent
Pamukkale	2666677	—	—	

Kaynak: Yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

4.4. Sosyo-Kültürel Hizmet Göstergeleri

Sosyal-kültürel hizmet göstergeleri konusunda temel kaynak, Denizli il bütünü 1/25.000 ölçekli nazım imar planı plan açıklama raporudur. Bu çerçevede, nazım imar planında Denizli büyükkent bütünü ile ilçeler için öngörülen nüfus verileri ile sosyal-kültürel hizmet donanımlarına ilişkin alansal büyüklük verileri, kişi başına değerler kapsamında hizmet yeterliği yönünden sorgulanmıştır (NİP, 2019).

Sağlık hizmetleri açısından incelendiğinde büyükkent bütünü oluşturulan Merkezefendi ve Pamukkale ilçelerinin il düzeyinde baskın sağlık merkezleri olduğu, Babadağ, Baklan, Bekilli, Beyağaç, Bozkurt ilçeleri dışında tüm ilçelerde sağlık hizmetlerinin devlet hastanesi düzeyinde olduğu anlaşılmaktadır. Bu çerçevede, Babadağ ilçesinin Sarayköy ilçesine, Baklan ilçesinin Çivril ilçesine, Bekilli ilçesinin Çal ve Çivril ilçelerine, Beyağaç ilçesinin ise Tavas ilçesine bağımlı olduğu, Buldan ilçesinin ise Göğüs Hastalıkları Hastanesi'nin varlığı ile "bölge düzeyinde sağlık merkezi potansiyeli" olduğu değerlendirilmektedir.

Eğitim hizmetleri açısından değerlendirildiğinde ise Pamukkale ve Merkezefendi ilçelerinin büyükkent bütününde yükseköğretim kurumları, nitelikli lise/Anadolu lisesi ile mesleki ve teknik lise sayıları bakımından il düzeyinde baskın eğitim hizmet merkezleri olduğu anlaşılmaktadır. İlçeler açısından incelenirse, Baklan, Bekilli, Beyağaç, Buldan, Çal, Çameli, Çardak, Güney, Honaz, Kale, Sarayköy, Serinhisar ilçeleri dışında tüm ilçelerde ortaöğretim hizmetinin nitelikli lise düzeyinde sunulduğu görülmektedir. Bu açıdan, Baklan, Bekilli, Çal ilçelerinin Çivril ilçesine, Çameli ilçesinin

Acıpayam ilçesine, Çardak ilçesinin Bozkurt ilçesine, Beyağaç, Kale ilçeleri Tavas ilçesine, Buldan, Güney, Sarayköy, Honaz ilçelerinin Büyükkent bütünü oluşturarak Merkezefendi ve Pamukkale ilçelerine bağımlı olduğu söylenebilir. Yükseköğretim açısından ise Babadağ, Baklan, Beyağaç, Güney ilçeleri dışında tüm ilçelerde meslek yüksekokulu düzeyinde yükseköğretim hizmetleri sunulduğu ifade edilmelidir (Akkuş 2025).

Bu çerçevede, Denizli il bütünü nazım imar planında ilçelere ilişkin sosyal-kültürel hizmet verileri Pamukkale ve Merkezefendi ilçelerinin oluşturduğu büyükkent bütünü referans olmak üzere z-score ve basit endeks yöntemleri ile çözümlenmiştir. Yapılan çözümlemede, Acıpayam, Tavas, Çivril, Honaz ilçelerinin sosyal-kültürel altyapı hizmet sunum kapasitesi bakımından diğer ilçelere göre yüksek kapasitede olduğu görülmektedir. Buna karşılık, Bekilli, Çardak, Baklan, Serinhisar, Bozkurt ilçelerinin “düşük”, Çameli, Babadağ, Beyağaç, Güney ilçelerinin “çok düşük” düzeyde olduğu tespit edilmiştir (Çizelge 7, Çizelge 8).

Bu tespitlerden, Denizli il bütününde ilçelerin eğitim, sağlık, sosyal ve kültürel hizmet yeterliğinin yaklaşık %50 düzeyinde olduğu, özellikle Acıpayam, Tavas, Çivril, Honaz ilçelerinin diğer ilçelere göre belirgin düzeyde yüksek olmakla birlikte bu ilçelerin “alt bölge merkezi” potansiyeli taşıdığı değerlendirilmektedir.

Çizelge 7. Sosyo-kültürel hizmet analizi (Z-Score)

İlçeler	Sosyo-Kültürel Hizmet (Ha)		Ortalama [567.76/17]	Standart Sapma [11918.48/17] √701.08	Skor (A-B) / C	Sınıflama
	A	B				
Çameli	5.15	-28.24		797.36	-1.07	Çok Düşük
Babadağ	8.48	-24.91		620.51	-0.94	Çok Düşük
Beyağaç	9.63	-23.76		564.38	-0.90	Çok Düşük
Güney	10.52	-22.87		523.34	-0.86	Çok Düşük
Bekilli	15.46	-17.93		321.47	-0.68	Düşük
Çardak	16.36	-17.03		290.02	-0.64	Düşük
Baklan	20.72	-12.67		160.54	-0.48	Düşük
Serinhisar	22.17	-11.22		125.90	-0.42	Düşük
Bozkurt	22.31	-11.08		122.78	-0.42	Düşük
Sarayköy	25.75	-7.64		58.39	-0.29	Orta-Düşük
Buldan	27.86	-5.53		30.56	-0.21	Orta-Düşük
Kale	31.50	-1.89		3.58	-0.07	Ortalama
Çal	48.43	15.04		226.21	+0.57	Orta-Yüksek
Honaz	61.41	28.02		785.12	+1.06	Yüksek
Çivril	62.43	29.04		843.34	+1.10	Yüksek
Tavas	82.48	49.09		2409.82	+1.85	Çok Yüksek
Acıpayam	96.92	63.53		4035.52	+2.40	Çok Yüksek
Toplam	1218.53	33.39		11918.48	—	—

Kaynak: Denizli il bütünü nazım imar planı verileri esas alınarak yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

Çizelge 8. Sosyal–kültürel hizmet sunum analizi (Basit Endeks)

İlçeler	Sosyo–Kültürel Hizmet (Ha)	Endeks	Sınıflama	
Çameli	5.15	0.79	İlk %25 (Q1:2.0) (En düşük hizmet)	
Babadağ	8.48	1.30		
Beyağaç	9.63	1.48		
Güney	10.52	1.62		
Bekilli	15.46	2.38		
Çardak	16.36	2.51	%25–%50 (Q2:3.69) (Düşük Hizmet)	
Baklan	20.72	3.18		
Serinhisar	22.17	3.40		
Bozkurt	22.31	3.43		
Sarayköy	25.75	3.96	%50–%75 (Q3:8.43) (Yüksek düzeyde hizmet)	
Buldan	27.86	4.28		
Kale	31.50	4.84		
Çal	48.43	7.44		
Honaz	61.41	9.43		
Çivril	62.43	9.59	%75 üzeri (Q4>8.43) (En yüksek hizmet)	
Tavas	82.48	12.67		
Acıpayam	96.92	14.88		
Merkezefendi	Büyükkent*	650.95	100.00	—
Pamukkale				

Kaynak: Denizli il bütünü nazım imar planı verileri esas alınarak yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

5. Bulguların Yorumlanması

Denizli ilçelerinin demografik göstergeler, ekonomik göstergeler, ulaşım–erişilebilirlik göstergeleri ve sosyo–kültürel göstergeler açısından analiz edilmesi sonucunda elde edilen bulgular, Denizli ili yerleşme sistemi “ulaşım sistemi ve kademelenmesi” ile “kentler sistemi ve kademelenmesi” olmak üzere iki bileşen açısından ele alınarak ayrıntıda değerlendirilmiştir.

5.1. Ulaşım Sistemi ve Kademelenmesine İlişkin Yorumlar

Ulaşım sistemine ilişkin veriler (trafik hacimleri, toplu taşıma hizmet kapasitesi ve erişilebilirlik verileri) ile kentleşme dinamiklerine (demografik büyüklük, sektörel gelişmişlik, sosyo–kültürel hizmet kapasitesi) ilişkin verilerin birlikte değerlendirilmesi yoluyla Denizli ilindeki kentleşme koridorları tanımlanarak kentleşme koridorları esas olmak üzere ulaşım sistemi kademelenirilebilmiştir.

“Birinci kentleşme koridoru”, batıda Denizli–Aydın–İzmir Karayolu boyunca uzanmakla Sarayköy ve Babadağ ilçelerinin yer aldığı “birinci kademe” ulaşım koridorudur. Bu koridor üzerinde yer alan Sarayköy ilçesi, büyük ova koruma alanının sağladığı tarımsal üretim potansiyelleri ile jeotermal kaynakların birlikteliği açısından jeotermal kaynaklara dayalı tarımsal sanayi (sera ihtisas organize sanayi bölgesi) olmak üzere sanayi ve enerji sektörlerinin gelişme gösterdiği kentsel hizmet merkezi işlevindedir. Diğer taraftan, Denizli Büyükşehirine yakın erişilebilirliğine koşut “mal–ürün ve işgücü akımları” açısından Büyükşehir gidiş–geliş kuşağında yer almakla “ön merkez” olarak değerlendirilmektedir. Babadağ ilçesi ise doğrudan Denizli–İzmir Karayolu üzerinde yer almamakla birlikte jeomorfolojik koşullara dayalı erişilebilirlik kısıtlamaları ile sınırlı düzeyde tarımsal art bölgeye hizmet sunmaktadır. Bu niteliği ile doğrudan Denizli Büyükşehirini ile sosyo–ekonomik ilişki kuran kırsal art bölge merkezi olarak görülmektedir (Şekil 2).

“İkinci kentleşme koridoru”, güneydoğuda Denizli–Antalya Karayolu üzerinde Serinhisar, Acıpayam ve Çameli ilçelerinin konumlandığı “ikinci kademe” ulaşım koridorudur. Şüphesiz bu koridor üzerindeki Acıpayam ilçesi gerek demografik kapasite gerekse sektörel dinamikler ve hizmet sunum kapasitesi açısından baskın ilçedir. Bu niteliği ile kentsel alt bölge merkezi olarak değerlendirilmektedir. Diğer ilçelerden, Serinhisar özellikle Leblebiciler Sanayi Çarşısının varlığı ile tarımsal art bölgesi için önemli bir tarıma dayalı sanayi odağı niteliğinde olup bu açıdan tarımsal art bölgesi için kırsal art bölge merkezidir. Diğer taraftan, Serinhisar İlçesi sınırları içinde yer alan Yatağan yerleşmesindeki bıçakçılar çarşısı ile Acıpayam İlçesi sınırları içinde yer alan Yeşilyuva yerleşmesindeki ayakkabıcılar sitesi açısından Yatağan ve Yeşilyuva yerleşmeleri tarıma/zanaata dayalı uzmanlaşmış kırsal merkezler/zanaatçı merkezler olarak değerlendirilmiştir (Şekil 2).

Çameli ilçesi ise özel bir durum göstermektedir. Denizli–Antalya Karayolu üzerinden Fethiye yönünde ayrılan bir güzergâh ile erişilen Çameli, belirli ve tanımlı kırsal art bölgenin kentsel hizmet merkezi işlevinde olmakla özellikle dağlık coğrafyası bağlamında konuma dayalı ulaşım olanakları bakımından Denizli büyükkeneti ile uzak erişime sahip olup Muğla iline bağlı Fethiye ilçesi ile sektörel dinamikler ve demografik ilişkiler açısından yakın etkileşim içinde olduğu söylenebilir. Bu nitelikleri ile “dışsal ilişkileri güçlü” kırsal art bölge merkezi olarak değerlendirilmiştir.

“Üçüncü kentleşme koridoru”, kuzeydoğuda Denizli–Afyonkarahisar Karayolu boyunca konumlanmış Honaz (Gürleyik ve Kocabaş organize sanayi bölgeleri, Kaklık lojistik köyü) ile Çardak–Bozkurt ilçelerindeki organize sanayi bölgesi, serbest bölge ve havalimanı ile lojistik sektörünün kümelenmesi bakımından sanayi–hizmet odaklı gelişme gösteren “ikinci kademe” ulaşım koridorudur. Bu koridorda, Honaz ilçesi büyükkenet gidiş–geliş kuşağı kapsamında ön merkez, Çardak–Bozkurt ilçeleri ise gerek mekânsal bütünleşme süreci ve ulaşılabilirlik olanakları gerekse sosyo–kültürel ortaklıklar ve sektörel dinamikler bakımından “bütünleşik/ikiz merkezler” olarak değerlendirmektedir. Bu açıdan Acıgöl havzasında yer alan bu ilçeler idari açıdan farklı ilçe merkezleri olarak konumlanmış olması göz önüne alınarak, sektörel dinamikleri ile Çardak kentsel alt bölge merkezi, Bozkurt ilçesi ise kırsal art bölge merkezi olarak tanımlanmıştır (Şekil 2).

“Dördüncü kentleşme koridoru”, güneydoğuda Denizli–Muğla Karayolu üzerinde yer alan Tavas, Kale, Beyağaç ilçelerinin konumlandığı tarımsal art bölgelere hizmet sunan “ikinci kademe” ulaşım koridorudur. Bu koridor kapsamında Tavas ilçesi gerek konumsal niteliği ve ulaşım avantajları gerekse Denizli büyükkenetine yakın erişilebilirliği ile kentsel alt bölge merkezi olarak görülebilir. Kale ve Beyağaç ilçeleri açısından bakılırsa, Kale ilçesi Denizli–Muğla Karayolu üzerindeki konumsal niteliğine dayalı ulaşım olanakları açısından sektörel bağlamda avantajlı konumu ile “kentsel–kırsal geçiş merkezi” işlevinde kırsal art bölge merkezi, Beyağaç ilçesi ise uzak erişilebilirliği ile gerek mekânsal ve demografik gerekse sektörel gelişme dinamikleri açısından sınırlı kapasiteye sahip olmasıyla “kentsel–kırsal geçiş merkezi” işlevinde kırsal art bölge merkezi olarak değerlendirilmektedir (Şekil 2).

“Beşinci kentleşme koridoru”, Denizli–Sivaslı–Uşak Karayolu etki alanında yer alan Çivril ve Baklan ilçelerinden oluşan “üçüncü kademe” ulaşım koridorudur. Bu koridor üzerindeki Çivril ilçesinde karma nitelikli organize sanayi bölgesinin kurulması tarımsal art bölge bütününde istihdam ve nüfus hareketleri açısından önemli bir çekim dinamiği olup Uşak il merkezine yakın konumu ile “dışsal ilişkileri güçlü” kentsel alt bölge merkezi” olarak değerlendirilmektedir. Baklan ilçesi ise gerek demografik kapasite ve sektörel hareketlilik gerekse ulaşılabilirlik olanakları açısından temel işlevleri

tarımsal art bölgenin gerektirdiği sosyal ve teknik altyapı hizmet sunumu ile sınırlı “kentsel–kırsal geçiş merkezi” niteliğindeki kırsal art bölge merkezi olarak görülmektedir (Şekil 2).

Diğer taraftan, Çivril ilçesi güneyinde Denizli–Sivaslı–Uşak Karayolu üzerinde yer alan Kıralan–Çıtak “ikiz yerleşmeleri” ise “tarımsal makine–araçlar alım–satımı” ve “bakım–onarımı” konusunda uzmanlaşmış kırsal merkezler/zanaatçı merkezler olarak görülebilir (Şekil 2).

“Altıncı kentleşme koridoru”, kuzeybatıda Denizli–Manisa Karayolu olup Buldan ve Güney ilçelerine hizmet sunan “üçüncü kademe” ulaşım koridorudur. Bu ilçeler içinde Buldan ilçesi gerek kültürel turizm potansiyeli ve sağlık hizmetindeki uzmanlaşması (göğüs hastalıkları hastanesi) gerekse ulaşım–ulaşılabilirlik olanakları bakımından öne çıkmaktadır. Buldan ilçesi, “tarihi kent” bağlamında “kültürel turizm potansiyeli” ile ulusal düzeyde tanınırlığa–bilinirliğe sahip olup hizmet/turizm ve turizme dayalı ticaret sektörü gelişmiştir. Bu yönüyle, geniş bir tarımsal art bölgeye sosyal–ekonomik ve teknik altyapı hizmet sunan kentsel alt bölge merkezi olarak değerlendirilmektedir. Güney ilçesi ise uzak erişilebilirliği ile sınırlı tarımsal art bölgeye hizmet sunan “kentsel–kırsal geçiş merkezi” işlevinde kırsal art bölge merkezidir (Şekil 2).

“Yedinci kentleşme” koridoru ise Denizli–Karahallı–Uşak koridoru olup Çal ve Bekeilli ilçelerine hizmet sunan “dördüncü kademe” ulaşım koridoru işlevindedir. Çal ilçesi bu koridor üzerinde bulunmakla gerek Karahallı ilçesi organize sanayi bölgesine yakın erişilebilirliği gerekse coğrafi işaretli üzüm üretimi/şarap üretimine dayalı kültür rotası potansiyeli ile kentsel alt bölge merkezi olarak değerlendirilmektedir. Bekeilli ilçesi ise gerek demografik kapasite ve sektörel hareketlilik gerekse ulaşılabilirlik olanakları açısından temel işlevleri tarımsal art bölgenin gerektirdiği sosyal ve teknik altyapı hizmet sunumu ile sınırlı olmakla “kentsel–kırsal geçiş merkezleri” niteliğindeki kırsal art bölge merkezidir.

“Sekizinci kentleşme koridoru” Denizli–Yeşilova–Burdur Karayolu olup “beşinci kademe” ulaşım koridoru işlevindedir. Ancak, Denizli il bütünü ulaşım sistemi kapsamında gerek hizmet etki alanında kentsel veya kırsal merkezler bulunmaması gerekse il bütününde %4 pay ile oldukça düşük trafik hacmi açısından il bütünü ulaşım sistemi içindeki “işlevsel rolünün ve etkisinin sınırlı olduğu” değerlendirilmektedir (Şekil 2).

5.2. Kentler Sistemi ve Kademelenmesine İlişkin Yorumlar

Demografik büyüklük, sektörel gelişmişlik ve sosyo–kültürel hizmet verileri kullanılarak yapılan çözümler sonucunda, Denizli ili yerleşme sistemi “büyükşehir/ana merkez”, “gidiş–geliş kuşağı”, “kentsel alt bölgeler” ve “kırsal art bölgeler” odaklı hizmet merkezleri ile “zanaatçı kırsal yerleşmeler” olmak üzere kademelenmiştir (Akkuş, 2025).

5.2.1. Büyükşehir/Ana Hizmet Merkezi

Denizli ilinin büyükşehir statüsü bakımından Merkezefendi ve Pamukkale ilçelerinin “bütünleşik kentsel alan” niteliğinde olduğu, bu yönüyle, il bütününde gerek nüfus birikim kapasitesi ve sektörel dinamikler gerekse hizmet sunum kapasitesi ve ulaşım olanakları yönünden baskın “ana kent/büyükşehir” olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim Denizli büyükşehirini oluşturan Merkezefendi ve Pamukkale ilçelerinin 2040 nazım imar planı sosyo–ekonomik projeksiyon verilerine göre il bütününde kentsel nüfusun %80’nini oluşturduğu, sektörel kapasitenin (işgücü) ise %43’ünü oluşturduğu görülmektedir (NIP, 2019). Bu verilere göre, Merkezefendi ve Pamukkale ilçelerinin Denizli ili

bütününde demografik yığılma ve sektörel kapasite açısından ana yoğunluk merkezi olduğu, bu yönüyle, hizmet ve sanayi merkezi işlevi üstlendiği değerlendirilmektedir (Şekil 3).

Bu açıdan, Denizli Büyükşehir il idari sınırları bütününde finansal hizmetler, mali–kurumlar, turizm, toptan ve perakende ticaret gibi katma değer yaratan sektörler ile gerek toplumsal–kişisel hizmet gerekse kamusal hizmetlerin sunumu bakımından baskın–yönetici merkez olarak görülmektedir.

5.2.2. Ön Merkezler

“Ön merkezler” ile ifade edilmek istenen büyükkent ile gerek sektörel ilişkiler/işgücü akımları gerekse konumsal yakınlık/ulaşılabilirlik ve sosyo–teknik altyapı hizmetleri açısından yakın etkileşim içinde bulunan merkezlerdir. Bu açıdan, metropolitenleşme sürecinde büyükkent ile özellikle sektörel ilişkiler açısından günlük ulaşım hareketliliği içinde bulunan gidiş–geliş kuşağı yerleşmeleri olarak tanımlanabilir.

Nitekim Denizli–Afyonkarahisar Devlet Karayolu güzergâhındaki Honaz ilçesinde ihtisas organize sanayi bölgeleri, teknoloji geliştirme bölgesi ve lojistik köy gibi sanayi–lojistik altyapı yatırımları, Denizli–İzmir Devlet Karayolu üzerindeki Sarayköy ilçesi ise jeotermal enerji yatırımları ve tarıma dayalı sanayi potansiyelleri ile öne çıkmaktadır.

Bu çerçevede, batıda 21 kilometre uzaklıktaki Sarayköy ilçesi, doğuda 21 kilometre uzaklıktaki Honaz ilçesi olmakla gerek Devlet Karayolları ile yakın erişilebilir konumu ile gerekse sanayi + lojistik ve enerji yatırımlarına dayalı işgücü akımları ile büyükkent gidiş–geliş kuşağı kapsamında değerlendirilmektedir. Dolayısıyla, Sarayköy ve Honaz ilçeleri sektörel potansiyeller açısından büyükkent desteklemekle, büyükkent art bölgesi için sektörel ve demografik birikim sürecinde kentsel geçiş merkezi işlevi üstlenen merkezler olarak değerlendirilmektedir (Şekil 3).

Honaz ilçesi, Denizli–Afyonkarahisar Karayolu boyunca sıralanmış Gürleyik–Kocabaş–Kaklık yerleşmelerinde organize sanayi bölgeleri, teknoloji geliştirme bölgesi, mermer/taş–toprak sanayi bölgeleri ve lojistik köy varlığı ile “sanayi–lojistik koridoru” işlevindedir. Sarayköy ilçesi ise Denizli–İzmir Karayolu üzerinde Karataş yerleşmesinde kurulmakta olan jeotermal enerji kaynaklı tarıma dayalı sera ihtisas organize sanayi bölgesi ile “tarıma dayalı sanayi–enerji koridoru” işlevindedir.

5.2.3. Kentsel Alt Bölge Hizmet Merkezleri

Denizli ili bütününde belirli ve tanımlı bir alt bölgede belirli bir nüfus barajına ulaşmış, sosyal ve kültürel hizmet sunum kapasitesi ile ekonomik dinamikler açısından gelişmiş, jeomorfolojik koşullara dayalı olarak ulaşım kolaylığına sahip ilçeler “kentsel alt bölge hizmet merkezleri” olarak tanımlanmıştır. Bu merkezlerin nüfus kapasitesi, gerek sosyo–kültürel ve teknik altyapı hizmetleri gerekse ekonomik çeşitlilik ve sektörel dinamikler açısından en az 30.000 nüfus olarak önerilmektedir.

Kentsel alt bölge hizmet merkezleri, kentsel alt bölge bütününde kırsal art bölge merkezleri ve kırsal yerleşmelerden oluşan bir hiyerarşik düzene sahiptir. Denizli ilinde kentsel alt bölge merkezleri, güneyde Tavas, güneydoğuda Acıpayam, kuzeyde Çivril ve Çal, batıda Buldan, doğuda Çardak ilçesi olarak tanımlanmıştır (Şekil 3).

Burada, aynı Devlet Karayolu üzerinde birbirine 7 kilometre uzaklıkta konumlanmış Çardak ve Bozkurt ilçeleri yakın erişilebilirlik ve ortak hizmet çekim alanı bağlamında “ikiz ilçeler” olarak tanımlanmıştır. Ancak, Çardak ilçesinde organize sanayi bölgesi, havalimanı ve serbest bölge gibi katma

değeri yüksek sanayi ve hizmet yatırımlarının varlığı, Çardak ilçesinin sektörel dinamikler bakımından Bozkurt ilçesine göre “kentsel çekim gücünü” öne çıkarmaktadır. Bu noktada, Bozkurt ve Çardak ilçelerinin mesafe bağlamında yakın erişilebilirliği-ulaşılabilirliği dikkate alınarak kamu kaynaklarının verimli ve etkin sunumu bağlamında idari açıdan bütünleştirilmesi/birleştirilmesi yerinde bir yaklaşım olacağı düşünülmektedir.

5.2.4. Kırsal Art Bölge Hizmet Merkezleri

Denizli ilinde kentsel alt bölgeler bağlamında kırsal yerleşmelerden oluşan belirli ve tanımlı kırsal art bölgelere hizmet sunan ilçeler “kırsal art bölge hizmet merkezleri” olarak tanımlanmıştır. Kırsal art bölge hizmet merkezleri, art bölgelerinde yer alan tarımsal karakterli yerleşmelere sosyo-ekonomik bağlamda sınırlı kentsel servis sunan ekonomisi tarım ve tarıma dayalı ticaret olan kırsal-kentsel geçiş merkezleri niteliğindedir. Kırsal art bölge merkezlerinin nüfus kapasitesi, kamusal hizmetlerin verimli ve etkin sunumu açısından en az 5.000 nüfus olarak önerilmektedir.

Bu ilçeler, Tavas kentsel alt bölgesinde Kale ve Beyağaç ilçeleri, Acıpayam kentsel alt bölgesinde Serinhisar ve Çameli ilçeleri, Çivril kentsel alt bölgesinde Baklan ilçesi, Çal kentsel alt bölgesinde Bekilli ilçesi, Buldan kentsel alt bölgesinde Güney ilçesi, Çardak kentsel alt bölgesinde ise Bozkurt ilçesidir (Şekil 3).

Kırsal art bölge merkezleri arasında; alt sektörler bağlamında yerel üretici dinamikleri ile öne çıkan uzmanlaşmış ve rekabetçi ilçeler bulunmaktadır. Bunlar arasında Serinhisar ilçesi özellikle Leblebi İmalatçıları Sanayi Sitesi ve pazarlama-satış alanları ile diğer art bölge merkezlerine göre tarıma dayalı ticaret-pazarlama potansiyelleri ile sektörel açıdan farklılaşmaktadır. Benzer örnekler coğrafi işaret alan “Kale biberi” ile “Çameli fasulyesi” için Kale ve Çameli ilçeleri olarak verilebilir (Servet, 2019). Bu ilçelerin tarımsal art bölge ilişkilerinin güçlendirilerek dengeli demografik ve sektörel gelişmenin sürdürülebilir kılınması açısından coğrafi işaretli ürünler önemli itici güç olarak değerlendirilmektedir.

Babadağ ilçesi ise sosyo-kültürel hizmetler ve ulaşım ilişkileri bakımından doğrudan büyükşehir/merkez kent ile ilişki kurmakla birlikte gerek konumsal nitelik ve jeomorfolojik koşullar gerekse sosyal-kültürel hizmet kapasitesi ve nüfus büyüklüğü yönünden doğrudan Büyükşehir etki alanındaki kırsal art bölge merkezi olarak kabul edilmektedir. Bu noktada, ev işletmeciliği şeklinde sürdürülen geleneksel dokumacılık faaliyetleri ile çok katmanlı kültürel miras değerlerine sahip Attuda (Hisarköy) yerleşimi ile ivmelenen kültürel turizm faaliyetleri, Babadağ ilçesinin kırsal art bölge merkezi işlevinin sürdürülebilir kılınabilmesi için temel gelişme dinamikleri olarak görülmelidir.

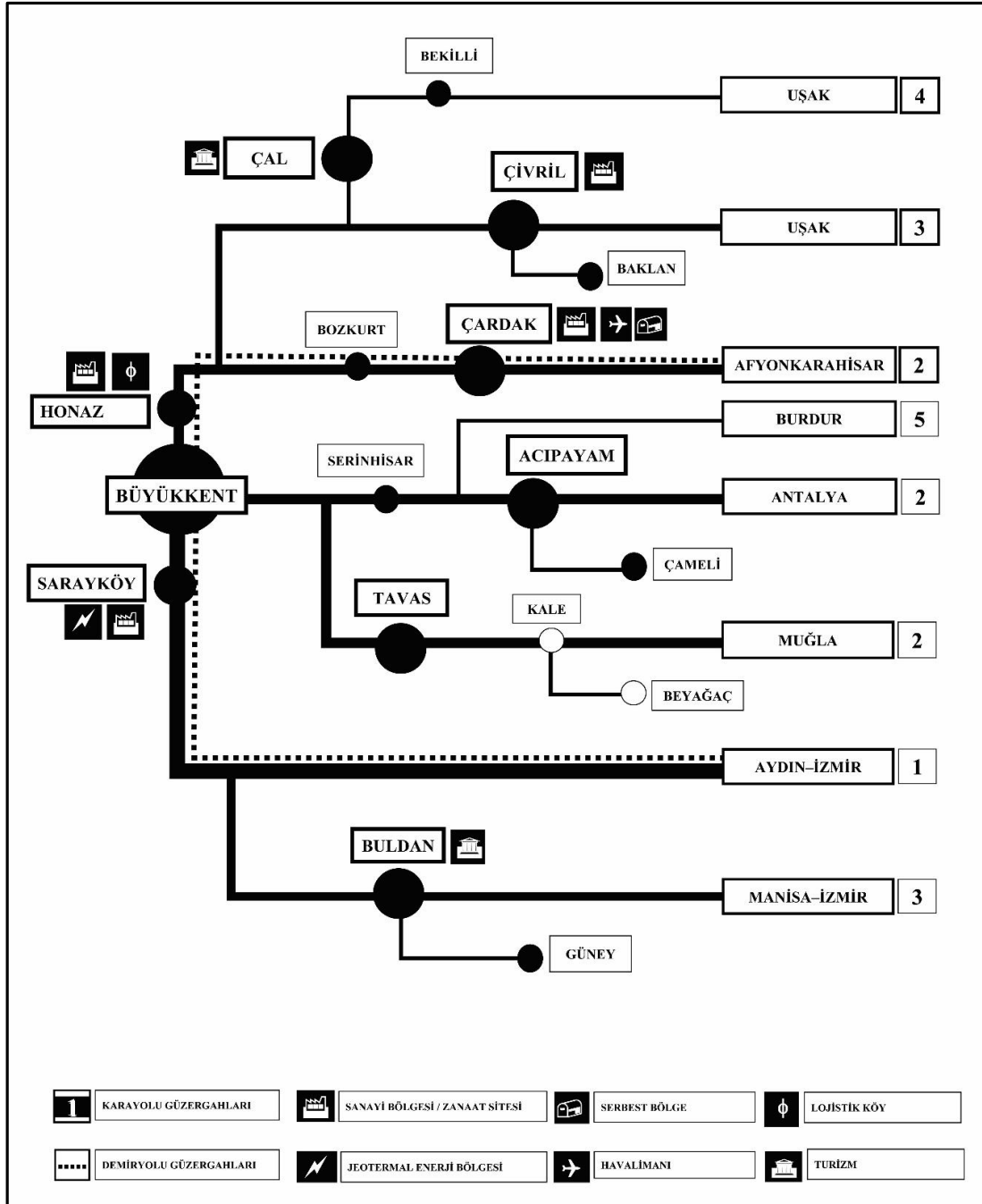
5.2.5. Uzmanlaşmış Kırsal Merkezler (Zanaatçı Merkezler)

“Uzmanlaşmış kırsal merkezler”, Denizli ili bütününde kırsal art bölgelerde yer alan “yere özgü” üretici kimlik değerleri ve üretim örgütlenme becerisi ile öne çıkan zanaatçı yerleşmelerdir.

Uzmanlaşmış kırsal merkezler, mekânsal ve işlevsel bağlamda belirli ve tanımlı bir “tarihsel geçmiş” ve “sektörel geleneğe” dayanan zanaat kültürü ile küçük sanayi çarşıları şeklinde farklı alt sektörlerde uzmanlaşma göstermektedir. Bu merkezler için Acıpayam kentsel alt bölgesinde el yapımı ayakkabı üretimi açısından öne çıkan Yeşilyuva, bıçakçılık/bıçak yapımında uzmanlaşmış Yatağan örnek verilebilir. Benzer biçimde, Tavas kentsel alt bölgesinde Kızılcabölük dokumacılık, Kızılcıca ise leblebi üretimi-pazarlamasında öne çıkmaktadır. Çivril kentsel alt bölgesinde ise özellikle tarımsal

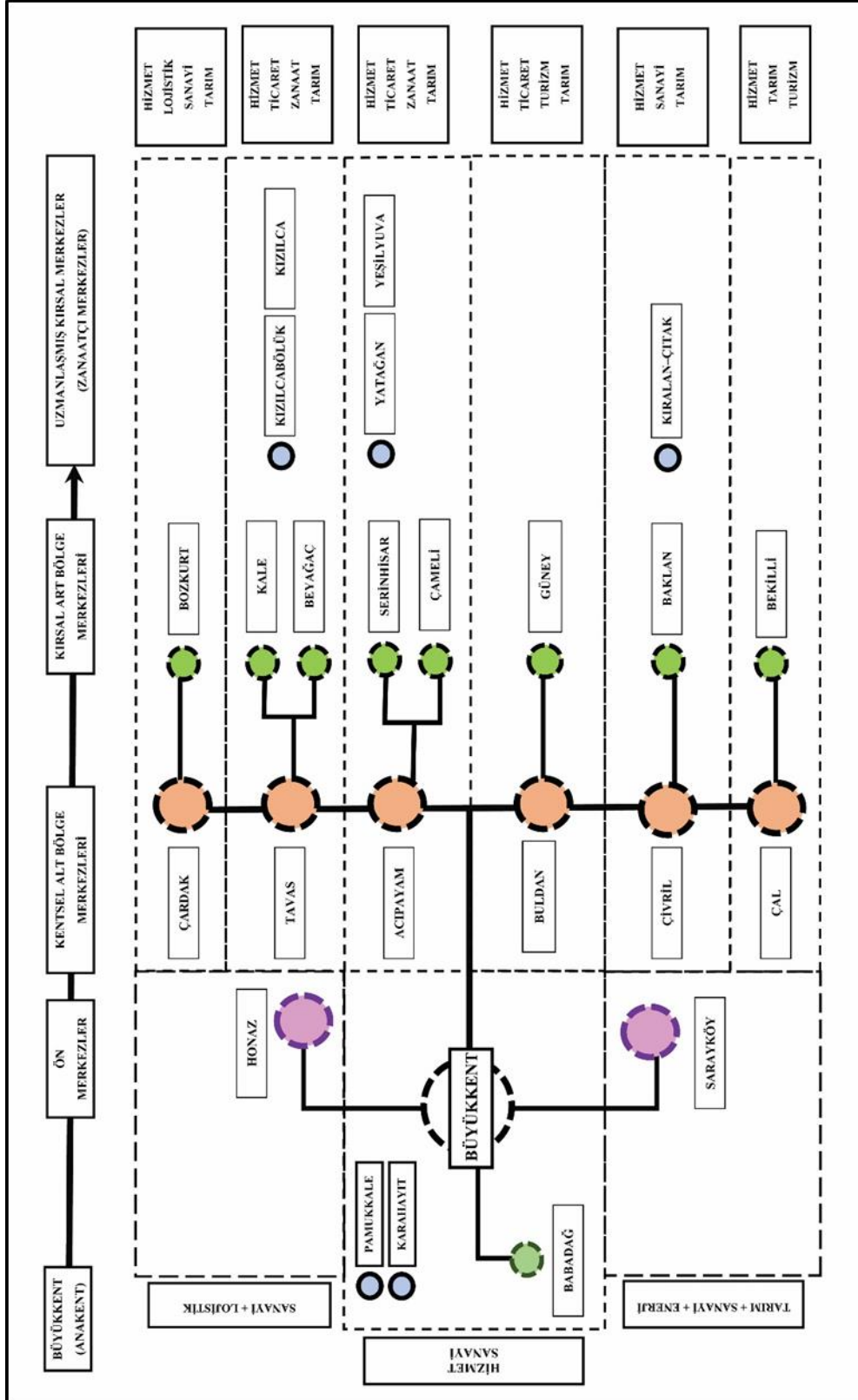
makine–araç bakım–onarım ve alım–satımında uzmanlaşma gösteren Kıralan–Çıtak yerleşmeleri örnek verilebilir. Özellikle Kıralan yerleşiminde tarımsal araç–gereç sitesi (galericiler sitesi) kurulması önemli bir işlevsel dinamik olarak görülmektedir (Şekil 3).

Diğer taraftan, Denizli büyükkeneti hizmet etki alanında yer alan Karahayıt yerleşmesi jeotermal kaynak varlığına dayalı sağlık turizmi yatırımları ile uzmanlaşmış “termal turizm merkezi” işlevindedir. Karahayıt komşuluğundaki Pamukkale yerleşimi (eski Akköy) ise UNESCO dünya miras listesindeki Hierapolis antik kentinin varlığı ile uluslararası düzeyde “kültürel turizm merkezi” niteliğindedir. Bu çerçevede, Karahayıt ve Pamukkale yerleşimleri sağlık ve kültür turizmi birlikteliğinde uzmanlaşmış kırsal merkezler (zanaatçı merkezler) olarak değerlendirilmektedir.



Şekil 2. Denizli ili ulaşım sistemi ve kademelenmesi

Kaynak: Yazarlar tarafından oluşturulmuştur.



Şekil 3. Denizli ili yerleşme sistemi ve kademelenmesi

Kaynak: Yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

6. Tartışma ve Sonuç

Denizli ili örneğinde yerleşme sistemi ve kademelenmesinin varlığını sorgulayan bu araştırmada, “yerleşme sistemi ve kademelenmesinde” demografik göstergeler, ekonomik göstergeler, sosyo-kültürel hizmet göstergeleri, ulaşım-erişilebilirlik göstergelerden oluşan veri seti esas alınarak yapılan niteliksel ve niceliksel çözümlenmeler sonucunda elde edilen sonuçlar üç başlık altında değerlendirilebilir:

Birincisi, Denizli ili bütünündeki yerleşme sisteminin demografik büyüklük, ekonomik gelişmişlik, sosyal-kültürel hizmet donanımları, erişilebilirlik-ulaşılabilirlik göstergeleri esas alınarak kademelenirilebileceğidir. Nitekim Denizli ili yerleşme sistemi, yönetici merkez işlevindeki “büyükkent”, büyükkent ile işgücü ve nüfus hareketleri açısından yakın etkileşim içinde bulunan gidiş-geliş kuşağı olarak tanımlanan “ön merkezler”, belirli ve tanımlı bir kentsel alt bölgenin hizmet merkezi işlevindeki “kentsel alt bölge merkezleri”, kentsel alt bölgeleri oluşturan tarımsal üretim ağırlıklı art bölgelerin hizmet merkezi işlevindeki “kırsal art bölge merkezleri” ve belirli bir el sanatı/zanaat dalında uzmanlaşmış “zanaatçı kırsal merkezler” olmak üzere kademelenirilebilmiştir.

İkincisi, yerleşme sistemi ve kademelenmesi araştırması kapsamında kentsel alt bölgeler ve kırsal art bölgeler ile zanaatçı kırsal merkezlerden oluşan kademelenme sistematığının, “yere özgü” sektörel gelişme dinamiklerini esas alan hiyerarşik sınıflamalar açısından bölgesel planlama-kalkınma çalışmalarına katkı sunabileceği söylenebilir. Bu katkıları, Denizli ili bütününde “sektörel yatırımların ve istihdamın dengeli dağılması”, “kamusal hizmetlerin etkin-verimli kullanımı” ve “ilçeler arasındaki sosyo-ekonomik gelişmişlik farkının dengelenmesi” olarak ifade etmek mümkündür. Dolayısıyla, yerleşme sistemi ve kademelenme araştırması mekânsal ve sektörel gelişme dinamikleri açısından Denizli ili için “kalkınma-yatırım rehberi” olarak görülebilir. Bu açıdan bakılırsa, yerleşme sistemi ve kademelenme araştırmalarının ulusal kalkınma planları, bölgesel gelişme senaryoları, sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralamaları ile kentsel-kırsal hizmet merkezleri tespitine ilişkin araştırmalar ve ulusal mekânsal stratejik planlama çalışmaları ile ilişkili olarak ele alınmasının gereklilik olduğu vurgulanmalıdır. Şüphesiz bir diğer gereklilik, Avrupa Birliği ile entegrasyon kapsamında Avrupa İstatistik Ofisi (Eurostat) çalışmalarının temellendiği “işlevsel kentsel alanlar” sistematığı ile ilişkilendirilmesi olarak söylenebilir.

Son olarak, Denizli ili örneğinde somutlaştırılan yerleşme sistemi ve kademelenme modelinin, “il-iller veya havza/bölge” düzeyindeki stratejik mekânsal planlama çalışmalarına, gerek niteliksel ve niceliksel verileri birlikte ele alarak mekân boyutunda değerlendiren bütünlük yöntem kurgusu gerekse yerleşme kademelerine ilişkin işlevsel kimlik temelli “kent tanımlamaları” açısından katkı sunacağı düşünülmektedir.

Etik ve Yazar Beyanları / *Ethical and Author Declarations*

Lisansüstü Tez Bilgileri

Bu araştırma, ikinci yazarın ilk yazar danışmanlığında Pamukkale Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalında 2025 yılında tamamlanan “Yerleşme sistemi ve kademelenme araştırması: Denizli ili örneği” başlıklı yüksek lisans tezi esas alınarak geliştirilmiştir.

Yazarların Katkı Oranı

Çalışmada K.Ö. araştırma tasarımı, yöntem tasarımı, görsel tasarımı, okuma–düzeltmelerin kontrolü, gözden geçirme, dergi ile yazışma aşamalarını, M.A. veri toplama, analiz, yazma, görselleştirme, okuma–düzeltmelerin yapılması aşamalarını gerçekleştirmiştir.

Çıkar Çatışması

Yazarlar, bu çalışmanın hazırlanması ve yayımlanması sürecinde çıkar çatışması oluşturabilecek herhangi bir ticari veya finansal ilişki içinde olmadığını beyan eder.

Araştırma Etiği Beyanı

Bu çalışmanın hazırlanma sürecinde bilimsel araştırma ve yayın etiği ilkelerine riayet edilmiş; yararlanılan tüm kaynaklar eksiksiz biçimde kaynakçada belirtilmiştir.

Etik Onay

Bu çalışma, etik kurul izni gerektirmeyen nitelikte olup kullanılan veriler literatür taraması/yayınlanmış kaynaklar üzerinden elde edilmiştir.

Bilgilendirme ve Teşekkür

Araştırmanın dayandığı yüksek lisans tezine akademik ve bilimsel görüş ve önerileri ile katkı sunan Sayın Doç. Dr. Ersan Koç (Bursa Teknik Üniversitesi) ve Sayın Doç. Dr. Görkem Gülhan (Pamukkale Üniversitesi) teşekkürle anılır.

Telif Hakkı ve Lisans

Dergimizde yayımlanan çalışmaların telif hakkı yazarlara, ticari kullanım hakkı dergimize aittir. Coğrafi Bilimler Dergisi’nde yayımlanan çalışmalar CC BY-NC-ND 4.0 lisansı altında açık erişim olarak yayımlanmaktadır.

Graduate Thesis Information

This research is based on the master's thesis entitled "Settlement system and hierarchical structure research: The case of Denizli province," completed in 2025 at the Department of Urban and Regional Planning, Institute of Science, Pamukkale University, under the supervision of the first author.

Authors Contributions

In this study, K.Ö. was responsible for the research design, methodology design, visual design, proofreading and correction, review, correspondence with the journal phases, while M.A. handled data collection, analysis, writing, visualization, read-through, and correction phases.

Conflict of Interest

The authors declare that they have no commercial or financial relationships that could give rise to a conflict of interest during the preparation and publication of this study.

Ethical Statement

The authors confirm that this study was conducted in accordance with the principles of academic research and publication ethics, and that all sources used are appropriately cited.

Ethical Approve

This study does not require ethical committee approval, and the data used were obtained through a literature review/published sources.

Acknowledgement

Associate Prof. Dr. Ersan Koç (Bursa Technical University) and Associate Prof. Dr. Görkem Gülhan (Pamukkale University) are gratefully acknowledged for their academic and scientific contributions and suggestions to the master's thesis on which this research is based.

Copyright and License

The copyright for the works published in our journal belongs to the authors, while the right to commercial use belongs to our journal. The studies published in Turkish Journal of Geographical Sciences are published as open access under a CC BY-NC-ND 4.0 license.

Referanslar/References

- Akkuş, M. (2025). *Yerleşme sistemi ve kademelenme araştırması: Denizli ili örneği*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Pamukkale Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Denizli.
- Aydın, T. (1967). *Ülke düzenleme ile ilgili yeni bir bölge anlayışına doğru*, *Mimarlık Dergisi*, 5(43). 9–10.
- Aydın, T. (1972). *Ülke düzenleme ilkeleri ve yerleşme sistemleri*. İstanbul: İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları.
- Bölen, F. (1978). *Anadolu'da yerleşme sisteminin evrim analizi ve çağdaş mekân düzenleme politikalarına etkilerinin incelenmesinde bir yöntem denemesi*. İstanbul: İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları.
- Chadwick, G. (1978). *A systems view of planning: towards a theory of the urban and regional planning* (2. Baskı). Oxford: Pergamon Press.
- Christaller, W. (1933). *Central places in southern Germany*. (C. W. Baskin, Translated in 1966). Prentice Hall: Englewood Cliffs.
- Çezik, A. (1982). *Kent eşiği araştırması: Türkiye için kent tanımı*. Ankara: DPT Yayınları.
- Dijkstra, L., Poelman, H., Veneri, P. (2019). The EU–OECD definition of a functional urban area. OECD Regional Development Working Papers (2019/11), Paris: OECD Publishing.
- DPT (1982). *Türkiye'de yerleşme merkezlerinin kademelenmesi*. Cilt: I–II. Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı Yayınları.
- Enön, Z. (1980). *Türkiye'de kentlerin özel işlevlerinin belirlenmesinde ölçütler saptamak için bir araştırma*. İstanbul: İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları.
- GEKA (2023). *TR32 Düzey 2 Bölgesi Bölge Planı (2024–2028)*. Denizli: Güney Ege Kalkınma Ajansı (GEKA) Yayını.
- Gezim, G. (1968). *Ülke yerleşmesi ve düzenlemesi üstüne*, *Mimarlık Dergisi*, 3(53). 29–31.
- Göçer, O. (1974). *Şehirselsel merkezler ve şehirselsel kademelenme*. İstanbul: İTÜ Yayınları.
- Göçer, O. (1975). *Şehirselsel yoğunluk bölgeleri ve sınıflandırma kriterleri*. İstanbul: İTÜ Yayınları.
- Göçer, O. (1990). *Ülke planlama ilkeleri*. İstanbul: Yıldız Üniversitesi Yayınları.
- Göney, S.E. (1977). *Şehir coğrafyası*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.
- Göney, S. (2012). *Şehir bölgesi ve planlama*, *İstanbul Üniversitesi Sosyoloji Dergisi*, 3(9). 53–62. <https://izlik.org/JA37XA98HW>
- Günindi, S. (2000). *Yerleşmeler sistemi ve kentsel nüfus kademelenmesi: Marmara Bölgesi örneği*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Hacıhasanoğlu, B. (1980). *İller için bir gelişmişlik göstergesi ve sıralama*. Ankara: DPT Yayınları.
- Hüsnet, E. (1998). *K. Menderes Havzası alt bölgesinde yerleşim merkezlerinin kademelenmesi*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Kılıç, S.E. (2004). *Şehirselsel kademelenmenin mekânsal boyutta dağılımı ve kademelenmenin ortaya çıkardığı kentsel gruplaşmanın analizi*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- KIRKEP (2021). *Türkiye'de kırsal ve kentsel ekonomilerin entegrasyonu araştırma raporu*. Ankara: Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü Yayınları.
- McLoughin, J. B. (1969). *Urban and regional planning: a system approach*. New York: Praeger Press.
- NİP (2019). *Denizli İli 1/25.000 ölçekli nazım imar planı plan açıklama raporu*. Denizli Büyükşehir Belediyesi, Denizli.
- OECD (2012). *Redefining urban: A new way to measure metropolitan areas*. Paris: OECD Yayınları.
- ÖİK (2023). *On ikinci kalkınma planı kentsel yaşam kalitesi özel ihtisas komisyonu raporu*. Ankara: T.C Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı Yayınları.
- Özçağlar, A. (1996). Türkiye idari coğrafyası bakımından köy, bucak, ilçe, il ve belde kavramları üzerine düşünceler. *AÜ DTCF Coğrafya Araştırmaları Dergisi*, 12, 7–24. https://doi.org/10.1501/Cogbil_0000000053
- Özçağlar, A. (2011). *İdari coğrafya*. Ankara: Ümit Ofset Yayınları.
- Özçağlar, A. (2015). *Yönetimsel coğrafya*. Ankara: Nika Yayınları.
- Sakarya, A. (2013). *Türkiye'de kentsel kademelenmenin lojistik sektörü açısından değerlendirilmesi*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- SEGE (2025). *İllerin ve bölgelerin sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralaması araştırması*. Ankara: Kalkınma Ajansları Genel

Müdürlüğü Yayınları.

- Servet, H. (2019). *Coğrafi işaretlerin dış ticaret kanalıyla bölgesel kalkınmaya etkisi: Denizli örneği*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizli.
- Taneri, E. (1986). *Bölge planlama*. İstanbul: Yıldız Üniversitesi Yayınları.
- Tekeli, i. (1979). *Mekân organizasyonlarına makro yaklaşım: Türkiye üzerine bir deneme*. Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları.
- Tolan, B., Yücel, A., Törtüner, M. & Gürer, B. (1969). Türkiye’de iller itibarıyla sosyo-ekonomik gelişmişlik endeksi (1963–1967). Ankara: DPT Yayınları.
- Tolan, B. (1972). Türkiye’de iller itibarıyla sosyo-ekonomik gelişmişlik endeksi (1963–1970). Ankara: DPT Yayınları.
- Tunbul, M. (2000). *Türkiye’deki şehirlerin fonksiyonel sınıflandırılması*. Ankara: DPT Yayınları.
- Tümertekin, E. (1965). *Türkiye’deki şehirlerin fonksiyonel sınıflandırılması*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları.
- Tümertekin, E. (1973). *Türkiye’de şehirleşme ve şehirselleşme fonksiyonları*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları.
- Ullman, E. (1941). A theory of location for cities. *American Journal of Sociology*, 46(6). 853–864. <https://www.jstor.org/stable/2769394>
- Whebell, C.F.J. (1969). Corridors: A theory of urban systems. *Annals of the Association of American Geographers*, 59(1), 1–26. <https://www.jstor.org/stable/2569520>
- YER-SİS (2020). *Türkiye’de kentsel ve kırsal hizmet merkezleri raporu*. Ankara: T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Yayınları.
- Zeyneloğlu, S. (2008). *Türkiye’de yerleşim birimlerinin dağılımı ve merkezî yerlerin nüfuslarındaki değişim: Dengeli bir yerleşim dağılımı için öneriler*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Zipf, G.K. (1949). *Human behavior and the principle of least effort: an introduction to human ecology*, Massachusetts: Cambridge University Press.