



**ORTA ÖLÇEKLİ YERLEŞİM ALANLARININ
GELECEĞE YÖNELİK BÜYÜMESİNDE
ALTERNATİFLİ ÇEŞİTLİ ÇEKİM ALANLARI
DENEYİM ÖRNEĞİ**

Vural KOÇ

**Temmuz 2007
DENEYİM**

**ORTA ÖLÇEKLİ YERLEMLİK ALANLARININ
GELECEĞE YÖNELİK BÜYÜMESİNDE
ALTERNATİFLİ ÇEŞİTLİ ÇEKİM ALANLARI
DENEYSEL ÖRNEKLER**

**Pamukkale Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Yüksek Lisans Tezi
Kamu Yönetimi Anabilim Dalı**

Vural KOÇ

**Danışman: Yrd. Doç. Dr. H. Aliyar DEMİR
Doç. Dr. Hüseyin ÖZGÜR**

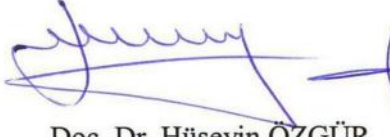
**Temmuz 2007
DENEYSEL**


YÜKSEK LİSANS TEZ ONAY FORMU

Kamu Yönetimi Anabilim Dalı, Kamu Yönetimi Bilim Dalı öğrencisi Vural KOÇ tarafından Yrd. Doç. Dr. Hüseyin Aliyar DEMİR ve Hüseyin ÖZGÜR yönetiminde hazırlanan “Orta Ölçekli Yerleşim Alanlarının Geleceğe Yönelik Büyümesinde Alternatif İki Çeşitli Çekim Alanları Denizli Örneği” başlıklı teza a a ıdaki jüri üyeleri tarafından 02/07/2007 tarihinde yapılan tez savunma sınavında başarılı bulunmuş ve Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

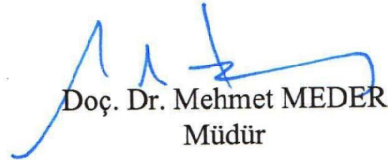
Doç. Dr. Bekir PARLAK

Jüri Başkanı


Doç. Dr. Hüseyin ÖZGÜR
Jüri Üyesi (Danışman)


Doç. Dr. Muhammet KÖSECİK
Jüri Üyesi

Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun 01 / 08 / 2007 tarih ve 15 / 01 sayılı kararıyla onaylanmıştır.


Doç. Dr. Mehmet MEDER
Müdür


TE EKKÜR

Öncelikle, çalı mamda bilgisi, becerisi ve donanımıyla yol gösterici ve ekillendirici olan, özel hayatında bir a abey efkati gösteren ve buldu u her fırsatta deste ini biran olsun esirgemeyen danı manım Doç. Dr. Hüseyin ÖZGÜR'e te ekkürü bir borç bilirim.

Anneme, Babama ve Karde ime yüksek lisans yapmam hususundaki te vik ve desteklerinden, yüksek lisans e itim süremin gerek ders a amasında gerekse tez a amasında hep yanımda olup bana yol arkada lı ı yapan Denizli Valili i l Planlama Uzmanı Türkay GÖZLÜKAYA'a bilgi-belge, motivasyon ve lojistik anlamında sa ladı ı desteklerden, di er bir sınıf arkada ım Honaz Meslek Yüksek Okulu Sekreteri Mahmut DAL'a da bana olan inancından dolayı, te ekkür etmek istiyorum.

Son olarak, iyi niyeti için di er danı manın Yrd. Doç. Dr. H. Aliyar Demirci'ye, yüksek lisans ders a aması boyunca özellikle ders anlatım teknikleri konusunda çok ey ö rendi im, samimiyetini, iyi niyetini ve duru unu hiç bozmayan Doç. Dr. Muhammet KÖSEC K'e, orijinal ki ili i ve sıcak tavırlarından dolayı Yrd. Doç. Dr. Yasin SEZER'e ve hiç ders alamamı olsam da her fırsatta fikirlerinden faydalanabildi imiz Yrd. Doç Dr. S. Evinç TORLAK'a ve en nihayetinde böyle güzel bir bölüm olu turdu u için bölüm ba kanı Prof Dr. nan ÖZER'e te ekkür ederim.

Bu tezin tasarımı, hazırlanması, yürütülmesi, ara tırılmalarının yapılması ve bulgularının analizlerinde bilimsel eti e ve akademik kurallara özenle riayet edildi ini; bu çalı manın do rudan birincil ürünü olmayan bulguların, verilerin ve materyallerin bilimsel eti e uygun olarak kaynak gösterildi ini ve alıntı yapılan çalı malara atfedildi ini beyan ederim.

İmza : 
Öğrenci Adı Soyadı : Vural KOÇ

ÖZET

ORTA ÖLÇEKLİ YERLE İM ALANLARININ GELECEĞE YÖNELİK BÜYÜMESİNDE ALTERNATİF İÇSEL ÇEKİM ALANLARI DENİZLİ ÖRNEĞİ

Koç, Vural
Yüksek Lisans Tezi, Kamu Yönetimi ABD
Tez Yöneticileri: Yrd. Doç. Dr. H. Aliyar DEMİR
Doç. Dr. Hüseyin ÖZGÜR

Temmuz 2007, 118 Sayfa

Bu çalışmada, yarı oturma sosyal bir organizma olan kentin sürekli değişim ve gelişim yapısını anlamayı ve Denizli kentine il sınırları içerisinde alternatif yerleşim alanları tespit etmeyi amaçlamaktadır. Tezin ilk bölümünde kent, kentleşme ve kentleşim tanımlanmaktadır. Kentsel gelişim kentin kendine has özellikleri neticesinde şekillenmektedir, Denizli kent merkezinin gelişimini bu kente özel ilikileri ve farklı bilim dallarının görüşlerinden de istifade edilmiştir. Kentsel büyüme kuramları, kentsel ekonomik gelişme ve çekim modelleri konularında temel bilgiler verilmekte ve Türkiye’de kentlerin gelişim süreci özetlenmektedir.

İkinci bölümde, uygulama bölgelerinin seçiminde kullanılabilecek faktörler sıralanmakta, kontrolsüz kentsel büyümenin yaratacağı dengesizlikler ve sonuçları ele alınmaktadır. Orta ölçekli yerleşim alanları, bölgeleme ve sınıflama amaçlı ekonomik gruplama yöntemlerine yer verilmektedir. Yerleşim alanları olarak ifade edilen orta ölçekli kentlerin büyüklük sıralaması ve ölçek tanımlaması yapılmaktadır.

Son bölümde, alternatif il içi içsel çekim alanlarının uygulandığı bölgeye has özelliklerle şekillendiği düğünncesinden hareketle Denizli il idari birimleri özelinde de erlendirilmelerde bulunmaktadır. Bu çerçevede, öncelikle a rı ve sorunlu büyüme tehdidi altındaki Denizli kent merkezinin etkisiyle akslar boyunca büyüyen kom u Sarayköy ve Honaz ilçelerinin istenmeyen büyüme durumu ele alınmaktadır. Denizli kent merkezi boyunca uzanan üç ana karayolu üzerindeki gelişim verimli tarımsal araziler, deprem tehlikesi ve akslar boyunca gelişim tehlikesi de erlendirilmektedir. Tezin devamında il içindeki idari merkezlerde alternatif yönetsel merkezlerin olu turması önerilmektedir. Bu merkezler kalabalıkla an ve büyüyen Denizli kent merkezinin olumsuzluklarını/yan etkilerini azaltmayı amaçlamaktadır. Yeni çekim ve/veya büyüme merkezlerinin geliştirilmesi kentsel gelişim ve il içi ekonomik dengeye önemli katkı sa layabilir. Bu noktada Çardak-Bozkurt ekonomik, sosyal, co rafik ve di er özellikleri dikkate alınarak alternatif içsel çekim ve yerleşim alanı olarak tespit incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Kent, Orta Ölçekli Yerleşim Alanları, Orta Ölçekli Kentler, Kalkınma, Cazibe Merkezleri, Çekim Alanları, Kent Kuramları, Denizli

ABSTRACT**MEDIUM SCALE SETTLEMENT AREAS TOWARDS FUTURE EXPANDING
ALTERNATIVE GRAVITY ZONES WITHIN DENİZLİ PROVINCE**

Koç, Vural

M. Sc. Thesis in Public Administration

Supervisors: Assist. Prof. Dr. H. Aliyar DEMİR

Assoc. Prof. Dr. Hüseyin ÖZGÜR

July 2007, 118 Pages

This study intends to understand the changing and developing face of the city that is a living social organism, and to find the alternative settlement areas within the Denizli Province. In the first chapter of the thesis, the main terms are defined, such as city, urbanisation and being urbanised. Because of urban development has been formed by its own characteristics, the special networks which are peculiar to Denizli, and the views of different academic branches have been considered while the development of Denizli City is analysed. Basic information about the theories of urban development/growth, local economic development, urban economics and attraction models are provided. Also, the development process of the cities in Turkey is summarised.

In the second chapter, the criteria of choosing the application areas for regions are put in order. The imbalances and results of uncontrolled urban development caused are examined. Medium scale/sized settlement areas, zoning, and economic grouping methods are highlighted. On the other hand, size ranking and scale definition of the medium scale cities/settlements are identified.

In the last chapter, departing from the point of view that the alternative internal attraction areas within the province are formed by the features peculiar to the region/province, the case Denizli Province is evaluated. In this perspective, first of all, unwanted growth in the neighbouring towns of Denizli city, such as Sarayköy and Honaz. Urban growth/dispersal happens in Denizli urbanised area alongside of the three main highways by the effect of Denizli City. Due to existence of fertile agricultural land, high level of earthquake risks, and other reasons, these ribbon developments are considered as a threat. Thesis continues with offering a series of suggestions for creating alternative administrative centres within the province. These centres are aimed to function in minimizing the negative/side effects of crowded and growing Denizli city.

Promoting new attraction and/or growth centres in the Denizli Province may significantly contribute to stabilizing economic and urban development within the Province. At this point, Bozkurt-Çardak is examined as an alternative internal attraction and settlement area in Denizli by considering its economic, social, geographic, and other features.

Key words: City, Medium Size Settlement Areas, Medium Size Cities, Development, Appeal zones, Attraction Zones, City Development Theories, Denizli

Ç NDEK LER

| | |
|-----------------------|------|
| ÖZET | iii |
| ABSTRACT | iv |
| Ç NDEK LER..... | v |
| TABLolar D Z N | viii |
| HAR TALAR D Z N | x |
| EK LLER D Z N | xi |
| G R | 1 |

B R NC BÖLÜM KURAMSAL VE KAVRAMSAL ÇERÇEVE

| | |
|--|----|
| 1.1 KENT, KENTLE ME VE KENTL LE ME | 4 |
| 1.1.1 Kent | 4 |
| 1.1.2 Kentle me | 6 |
| 1.1.3 Kentlile me | 8 |
| 1.2 KENTSEL BÜYÜME..... | 10 |
| 1.3 KENTSEL BÜYÜME KURAMLARI..... | 11 |
| 1.3.1 E Merkezli Çemberler Kuramı | 11 |
| 1.3.2 Dilimler Kuramı | 13 |
| 1.3.3 Çok Merkezli Büyüme Kuramı | 14 |
| 1.3.4 Akslar Boyunca Büyüme Kuramı | 15 |
| 1.4 ÇEK M MODELLER | 16 |
| 1.4.1 Çekim Modellerinin Tanımı | 17 |
| 1.5 EKONOM K GEL ME MODELLER | 19 |
| 1.5.1 Reilly Kanunu | 20 |
| 1.5.2 Merkezi Yerler Teorisi | 22 |
| 1.5.3 Kalkınma Kutupları Teorisi | 26 |

K NC BÖLÜM UYGULAMA BÖLGELER N N SAPTANMASI VE ÖLÇEKSEL SINIFLANDIRMA

| | |
|--|----|
| 2.1 KENTSEL BÜYÜME VE L Ç DENGES ZL K NEDENLER | 30 |
| 2.1.1 Kentle meden Kaynaklı Nedenler | 31 |
| 2.1.1.1 tici etmenler | 32 |
| 2.1.1.2 Çekici etmenler | 32 |
| 2.1.1.3 letici etmenler | 33 |
| 2.1.2 Demografik Nedenler | 33 |
| 2.1.3 Co rafi Nedenler | 34 |
| 2.1.4 Tarihsel Nedenler | 34 |
| 2.1.5 Siyasi Nedenler | 34 |
| 2.1.6 ktisadi Nedenler | 35 |
| 2.1.7 Sosyo-Psikolojik Nedenler | 35 |
| 2.2 L Ç DENGES ZL N SONUÇLARI..... | 37 |
| 2.2.1 A ır ı Kalabalık Yerler | 37 |
| 2.2.2 Duraklam ı Yerler | 37 |

| | | |
|-------|--|----|
| 2.2.3 | Geri Kalmı Yerler..... | 38 |
| 2.3 | ÇEK M ALANLARI SINIFLANDIRMA FAKTÖRLER | 38 |
| 2.3.1 | Co rafi..... | 39 |
| 2.3.2 | dari | 40 |
| 2.3.3 | Hizmet | 40 |
| 2.3.4 | Ekonomik..... | 40 |
| 2.3.5 | Sosyal | 41 |
| 2.3.6 | Özel | 41 |
| 2.4 | UYGULAMA BÖLGELER N N SINIFLANDIRILMASI..... | 42 |
| 2.4.1 | Polarize Bölgeler..... | 42 |
| 2.4.2 | Homojen Bölgeler | 43 |
| 2.4.3 | Planlama Bölgeleri | 44 |
| 2.5 | UYGULAMA BÖLGELER N N BÜYÜKLÜKLER N N TANIMLANMASI..... | 45 |
| 2.5.1 | Co rafi Ölçüt Açısından..... | 45 |
| 2.5.2 | Hukuki ve dari Ölçüt Açısından | 46 |
| 2.5.3 | Ekonomik Ölçüt Açısından | 47 |
| 2.5.4 | Demografik Ölçüt Açısından | 47 |
| 2.6 | YERLE M ALANLARININ BÜYÜKLÜKLER N SINIFLANDIRILMASI..... | 48 |
| 2.6.1 | Küçük Ölçekli Yerle im Alanları | 48 |
| 2.6.2 | Orta Ölçekli Yerle im Alanları | 49 |
| 2.6.3 | Büyük Ölçekli Yerle im Alanları | 50 |
| 2.6.4 | Metropoliten Yerle im Alanları | 51 |
| 2.7 | ORTA ÖLÇEKL YERLE M ALANLARININ TANIMLANMASI | 52 |

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

L Ç ÇSEL ÇEK M ALANLARI DEN ZL ÖRNE

| | | |
|---------|---|----|
| 3.1 | DEN ZL L N N MEVCUT DURUMU | 54 |
| 3.1.1 | Co rafi Konumu | 54 |
| 3.1.2 | Tarihi | 55 |
| 3.1.3 | dari Yapısı | 57 |
| 3.1.4 | Demografik Yapısı | 59 |
| 3.1.5 | E itim Kurumları | 61 |
| 3.1.6 | Turizm | 62 |
| 3.1.7 | Jeolojik Yapısı | 64 |
| 3.1.8 | Ekonomik Yapısı..... | 68 |
| 3.2 | KENTSEL GEL ME BÖLGES N N TESP T | 70 |
| 3.3 | DEN ZL L KENT MERKEZ N N DURUM DE ERLEND RMES | 70 |
| 3.3.1 | Denizli li Kent Merkezinin Geli me Bölgesi | 71 |
| 3.3.1.1 | EMÇ kuramına göre kent geli mesinin de erlendirilmesi | 72 |
| 3.3.1.2 | ÇMB kuramına göre kent de erlendirilmesi | 74 |
| 3.3.1.3 | ABB kuramına göre kent de erlendirilmesi | 75 |
| 3.3.1.4 | Dilimler kuramına göre kent de erlendirilmesi | 78 |
| 3.4 | ALTERNAT F L Ç ÇSEL ÇEK M ALANLARI UYGULAMASI..... | 80 |
| 3.4.1 | Çalı manın Amacı, Kapsamı ve Kullanılan Veriler..... | 80 |
| 3.4.2 | Denizli le İçeleri Arasındaki Çekim Güçleri..... | 80 |
| 3.5 | DEN ZL 'DE ALTERNAT F L Ç ÇSEL ÇEK M ALANI ÖNER LER ... | 82 |
| 3.5.1 | Denizli li Polarize Bölgesi..... | 84 |
| 3.6 | LÇE MERKEZLER N N MEVCUT DURUMU | 85 |

| | | |
|----------------|--|-----|
| 3.6.1 | Çardak İçesi | 85 |
| 3.6.2 | Bozkurt İçesi..... | 86 |
| 3.6.3 | Çardak-Bozkurt Alternatif 1'inci Çekim Alanı Değerlendirmesi | 89 |
| 3.6.4 | Honaz İçesi | 94 |
| 3.6.5 | Honaz Alternatif 1'inci Çekim Alanı Değerlendirmesi | 96 |
| 3.6.6 | Sarayköy İçesi..... | 99 |
| 3.6.7 | Sarayköy Alternatif 1'inci Çekim Alanı Değerlendirmesi | 102 |
| SONUÇ | | 108 |
| KAYNAKLAR..... | | 112 |
| ÖZGEÇM | | 118 |

TABLolar D Z N

Sayfa

| | |
|--|----|
| Tablo 2. 1 İllerin Yüzölçümlerinin Ülke Coğrafyasına Oranları | 46 |
| Tablo 2. 2 nsandan Ba layarak Dünya Kentine Nüfus ve Alan Büyüklükleri | 48 |
| Tablo 3. 1 1 Merkez ve İlçelere Ait Nüfus ve Merkezler Arası Uzaklıklar | 58 |
| Tablo 3. 2 . 1 Merkez ve İlçelere Ait Nüfus Değişim Oranları ve Yüzölçümleri..... | 60 |
| Tablo 3. 3 Denizli 1 Sınırları çerisindeki Genel Eğitim Göstergeleri..... | 62 |
| Tablo 3. 4 1 Merkez ve İlçelerde Bulunan Turistik Tesisler | 63 |
| Tablo 3. 5 1933-2003 Döneminde Denizli ve Yöresinde Gerçekleşen Depremler | 67 |
| Tablo 3. 6 Denizli İlçelerinin Sosyo-Ekonomik Gelişimlik Sıralaması (1996-2003)... | 69 |
| Tablo 3. 7 Denizli 1 Merkezi ile İlçe Merkezleri Arasındaki Çekim Gücü Cetveli | 84 |
| Tablo 3. 8 Çardak İlçesinin 1 Merkeze ve Köylerine Uzaklıkları | 86 |
| Tablo 3. 9 Çardak İlçe Merkezinin Seçilmiş Komşu İlçe Merkezlerine Uzaklık ve Nüfus Bilgileri..... | 86 |
| Tablo 3. 10 Bozkurt İlçesinin 1 Merkeze ve Köylerine Uzaklıkları | 87 |
| Tablo 3. 11 Bozkurt İlçe Merkezinin Seçilmiş Komşu İlçe Merkezlerine Uzaklık ve Nüfus Bilgileri | 87 |
| Tablo 3. 12 Denizli ve Bozkurt Kentlerinin Bozkurt'a Bağlı Köylerle Arasındaki Çekim Gücü Cetveli | 89 |
| Tablo 3. 13 Denizli ve Çardak Kent Merkezlerinin Çardak'a Bağlı Köylerle Arasındaki Çekim Gücü Cetveli | 90 |
| Tablo 3. 14 Bozkurt-Çardak Çekim Alanının Seçilmiş Komşu İlçelere Uzaklıkları ile Nüfus Bilgileri..... | 91 |
| Tablo 3. 15 Çardak - Bozkurt Hipotetik İlçesel Çekim Alanı SWOT Analizi | 93 |
| Tablo 3. 16 Honaz İlçe Merkezinin Seçilmiş Komşu İlçe Merkezlerine Uzaklık ve Nüfus Bilgileri..... | 94 |
| Tablo 3. 17 Denizli ve Honaz Kent Merkezlerinin Honaz'a Bağlı Köylerle Arasındaki Çekim Gücü Cetveli | 98 |
| Tablo 3. 18 Honaz İlçesi Hipotetik İlçesel Çekim Alanı Swot Analizi | 98 |

| | |
|--|-----|
| Tablo 3. 19 Sarayköy İlçe Merkezinin Seçilmi Kom u İlçe Merkezlerine Uzaklık ve Nüfus Bilgileri..... | 99 |
| Tablo 3. 20 Sarayköy İlçe Merkezine Ba lı Köylerin Nüfus ve Uzaklık Bilgileri | 100 |
| Tablo 3. 21 Sarayköy İlçesi Hipotetik Alternatif 1 çişel Çekim Alanı Swot Analizi | 106 |
| Tablo 3. 22 Denizli ve Sarayköy Kent Merkezlerinin Sarayköy'e Ba lı Köylerle Aralarındaki Çekim Gücü Cetveli | 107 |

HARİTALAR DİZİNİ

| | Sayfa |
|--|-------|
| Harita 3. 1 Denizli İl Haritası | 57 |
| Harita 3. 2 Ege Bölgesi Deprem Tehlikesi Haritası | 64 |
| Harita 3. 3 Denizli İl Deprem Fayları | 65 |
| Harita 3. 4. EMÇ Kuramına Göre Kentsel Gelişme | 73 |
| Harita 3. 5 Çok Merkezli Büyüme Kuramına Göre Kentsel Gelişme | 74 |
| Harita 3. 6 ABB Kuramına Göre Kentsel Gelişme | 76 |
| Harita 3. 7 Dilimler Kuramına Göre Kentsel Gelişme | 79 |
| Harita 3. 8 Denizli İl Polarize Bölgesi | 83 |
| Harita 3. 9 Çardak-Bozkurt İlçeleri Arası Uydu Görüntüsü | 88 |
| Harita 3. 10 Honaz İlçesi ile Denizli İl Merkezi Arası Uydu Görüntüsü | 95 |
| Harita 3. 11 Honaz İlçe Merkezi ve 1. OSB'si..... | 96 |
| Harita 3. 12 Sarayköy İlçesi ile Denizli İl Merkezi Arası Uydu Görüntüsü | 101 |
| Harita 3. 13 Sarayköy İlçe Merkezi Görüntüsü..... | 102 |
| Harita 3. 14 Denizli-Sarayköy Karayolu Denizli Çıkışı Uydu Görüntüsü | 103 |

EK LLER D Z N

| | Sayfa |
|--|-------|
| ekil 1. 1 E Merkezli Çemberler Kuramı | 11 |
| ekil 1. 2 Dilimler Kuramı | 13 |
| ekil 1. 3 Çok Merkezli Büyüme Kuramı..... | 14 |
| ekil 1. 4 Akslar Boyunca Büyüme Kuramı | 15 |

KISALTMALAR D Z N

| | |
|--------|---------------------------------|
| ABB | Akslar Boyunca Büyüme |
| ÇMB | Çok Merkezli Büyüme |
| DENSER | Denizli Serbest Bölgesi |
| DHM | Devlet Hava Meydanları İletmesi |
| D E | Devlet İstatistik Enstitüsü |
| DPT | Devlet Planlama Teşkilatı |
| DTO | Denizli Ticaret Odası |
| EMÇ | E-İçerik Merkezli Çemberler |
| Ö | Özel İdaresi |
| M A | Merkezi İdaresi |
| OSB | Organize Sanayi Bölgesi |
| SWOT | Güçlü/Zayıf/Fırsat/Tehdit |

G R

XX. yüzyılda dünya savaşlarının ardından yaşanan ekonomik gelişme ve refah ortamı tüm dünyada ticari faaliyetleri arttırmıştır. Ticari faaliyetlerdeki artış, yeniden yapılanma ve refah ekonomisinin de etkisi ile gelişen karlılık ilikiler teknolojik gelişmeyi de körüklemiştir. Pek çok alanda gözlemlenen zincirleme gelişmeler ülke içindeki ve ülkedeki karlılık ilikileri arttırmıştır. Üretim teknolojilerinde yaşanan gelişmelere paralel olarak sağlık, eğitim, altyapı, inaat teknikleri, iletişim ve ulaımındaki gelişmeler neticesinde kentli yaşam özlemi kentle meye yol açmıştır.

Türkiye de bu hızlı gelişimden etkilenmiş, kentsel ve toplumsal dönüşümü özellikle 1950'lerden sonra nispeten hızlı şekilde gerçekleştirmiştir. Bu nispeten hızlı gelişme kentleri göreceli olarak sağlıklı ekonomik, psikolojik, sosyal yaşam kalitesi ve diğer faydalardan dolayı çekim merkezleri haline getirmiştir. Kentlerin özellikle büyük ve ortanca kentlerin çekim merkezleri haline gelmesinde birinci faktör kentsel alanlarda ortaya çıkan çekici etmenlerdir. Kitle üretimini sağlamak için pazara yakın noktalarda ve yol kenarlarında fabrikalarla beraberinde yardımcı hizmet ihtiyacını da arttırarak kentlerde im olanaklarının artmasını sağlamıştır. Kentlerin çekim merkezi haline gelmesinde ikinci faktör ise kırsalda yaşanan işsizlik sorununun yanısıra eğitim ve sağlık gibi hizmetlerinden faydalanma arzusu ve kent toplumunun parçası olmanın sağlayacağı psikolojik etki de önemli rol oynamıştır. Bu da kırsaldaki itici etmenleridir. 1950'ler ve 1960'larda uygulanan politikalar neticesinde karayolu ağının ve taşımacılığının artması ile radyonun ve radyo programlarını yaygınlaştırıp iletişimi iletilenlerin tam anlamıyla devreye girmesini sağlamıştır. Yeterli düzeye ulaşan iletilenler itici ve çekici etmenler arasındaki bağlantı noktasını açmış ve kırdan kente doğru akımın gerçekleşmesine katkıda bulunmuştur.

Neticede, yeni üretim teknikleri ile yerel ilikiler ağının toplumsal hareketliliği hızlandırması kentlerimizi göç kavramı ile karışık karışık getirmiştir. Kentsel alanlara doğru yaşanan göç hem o kentin içinde bulunduğu il kırsalından hem de komşu olan veya olmayan uzak ve yakın illerden beslenmeye başlamıştır. Çeşitli toplumsal tabakalara ait bireyler kente önceleri geçici imler bulmak için gelirken zamanla sürekli imkânları sağlamış ve ailelerini de yanlarına almışlardır.

1970'lerde siyasal, toplumsal ve ekonomik pek çok faktör nedeniyle serbest bırakılan göçmenlerin yerleşme bölgeleri zamanla artı ekilde yoğunlaşma ve çeşitli sorunları da beraberinde kente getirmiştir. Göçmenler kentin çevresine kentin dışındaki hızının kaldırabileceğinden daha kısa bir sürede aileleri ile birlikte yerleşmelerinin neticesinde kentin doğal gelişimini etkilemişlerdir. Oluşan kentsel gelişme dengesizlikleriyle mücadele için kent ekonomileri kavramı altında matematiksel ekonomik teoriler oluşturulmuş ve kentin yarattığı çekim gücünün hesaplanması için çeşitli formüller geliştirilmiştir. Hesaplamalar yaygın şekilde nüfus ve uzaklık üzerine yapılmıştır.

Kentsel gelişme dengesizlikleri ile mücadelede çözümlenirse, kentsel alanların gelişiminde temel nedenlerden olan ekonomik faaliyetlerin merkezden kontrolünü kolaylaştırarak bölge planlamasında aranmıştır. Böylece ülke ekonomileri için istenmeyen bir durum olan bölgeler arası dengesizliği gidermeye yönelik çalışmalar yapılmıştır. Bölgesel gelişme, planlama gibi kavramlar günümüz ekonomi literatürüne bu süreçte birlikte girmiştir. Bu etkilere müdahale etme amacıyla gelişen bölge planlama disiplini, bölgeler arası dengesizliği gidermeye yönelik teorilerin uygulama aracı olan bölgesel gelişme politikalarını yaratmıştır. Bu politikaların dengesizlikleri önleme anlamında uygulanması neticesinde ise çekim/cazibe merkezi haline gelen bölgeler oluşmuştur. Bu uygulamalar Emel CANLI'nın Antalya ili ve ilçeleri arasındaki çekim güçlerinin hesaplanmasını amaçlayan "Cazibe Modeli Antalya Uygulaması" tezinde de hesaplanmaya çalışılmıştır. Çekim/cazibe merkezi haline gelen bu büyük bölgeler, anafor etkisi ile çevre bölgeleri daha da önemlisi daha küçük birimler olan illeri, ilçeleri ve köyleri bölgelerin çekim gücüne karşı koyamaz hale getirmiştir.

Bu gelişme merkezlerinin sorunları aynı bölge içindeki daha küçük birimlerde (illerde) az gelişmiş ve gelişmemiş alanları doğurmuştur. Bu noktada bölgelerin gelişmesini körükleyen kimi faktörlerin, bazı bölgelerin geri kalmasına neden olduğu gözlemlenmiştir. İstenilen dengeli gelişmeye ulaşmak için politikalar geliştirilmiş, geri kalmış bölgelerin kendilerine has sorunları göz önüne alınarak çeşitli varsayımlarda bulunulmuştur. Türkiye'de kentin kendi özelindeki sebepleri farklı olsa da küresel anlamda kentsel büyüme üzerine pek çok teori geliştirilmiştir. Geliştirilen bu teoriler ideal tipler olup uygulama bölgesinin özelliklerini taşımaktadır. Bu teoriler kentlerin gelişimine yeni bakış açıları getirmiş ve kenti tanıma ihtiyacını doğurmuştur. Kentsel

gelimeyi anlamak için oluşturulan kuramlarla kentin sahip olduğu kendine has özelliklerinin kentsel gelişiminin geçmişi ve geleceğine yönelik önemli ipuçları verdiğini anlamıştır. Tezin konusu ile aynı ihtiyaçlardan hareket eden ve kentsel gelişimin sorunları ve sonuçları üzerine yapılan çalışmalardan İnansi ve Saliha AYDEMİR'in yaptığı gibi “Trabzon-Rize yolunluk bandı örneğinde” olduğu gibi “Kent Alanları Gelişme Stratejisi” üzerinde Trabzon kentinin gelişme yapısı anlatılmıştır. Gökçen KILINÇ ise “Ribbon Development in Aydın Along Denizli-İzmir Highway” çalışmasında İzmir-Denizli karayolu boyunca gelişimin kentsel alanlar etkileri üzerinde ki etkilerine değinilmiştir. Ayrıca, Ali ULU ve Vedia DÖKMECİ'nin, Denizli kenti ile paralel özellikler gösteren Eski şehir ile ilgili olarak, “Merkezi Alanlarını Yeniden Yapılanması Eski şehir Örneği” çalışmaları da benzer yöntemleri uygulamıştır. Ancak, bu yayınlarda çalışmamızda bir ilk olan yolunluk sorunları ya da kent merkezine alternatif il içi içsel çekim alanlarının tespitine yönelik önerilerde bulunulmamıştır.

Tez içinde kentsel gelişimin kent merkezi örneğinde ve çevresindeki kentsel alanın gelişimini anlamak için kente yerleşen bireylerin ve yaşam alanlarının tespiti ve bu sınıfların kentin içindeki alanlarda hareket tarzları ile kentin gelişimi teorik olarak hesaplanmıştır. Bu noktada il içinde alternatif çekim merkezi potansiyelleri değerlendirilerek desteklenmesi ve/veya engellenmesi gereken kentsel gelişim bölgeleri hakkında fikirler geliştirilmenin gerekliliğinden hareketle, Denizli örneğinde alternatif il içi içsel çekim alanı uygulama alanları tespit edilmiş ve bunlardan Bozkurt-Çardak aksı öncelikle geliştirilecek alternatif çekim merkezi olarak önerilmiştir. Denizli ili de bu alternatif il içi içsel çekim alanlarının tespit edilmesi için uygulama örneği açısından uygun bir zemindir. Ülkemizde tarihsel ve coğrafi nedenlerden bölgesel dengesizliklerin meydana gelmesinden hareketle benzer dengesizliklerin iller içerisinde de olduğu varsayımından hareket edilmiştir. Tez içerisindeki geri kalmı ilçe merkezlerinden çekim alanı oluşturulabileceklerinin tespit edilmesi ve geliştirilmesi ile kent merkezinin artan yükünün daha güvenli başka bölgelere aktarılmasının yararları ortaya konmuştur. Yerleşim alanları olarak ifade ettiğimiz kentler üzerinde olan durumu anlamak ve geleceğe yönelik plan yapma düşüncesi bu teze hayat vermiştir. Tezin amacı bölge planlamasının aksine daha küçük birimler olan illerde alternatif il içi içsel çekim alanlarının planlanması ve yönlendirilmesi ihtiyacını ortaya koyabilmektir.

B R NC BÖLÜM

KAVRAMSAL VE KURAMSAL ÇERÇEVE

1.1 KENT, KENTLE ME VE KENTLİLE ME

XX. yüzyılın başlarında belli bir düzeye erişen kentleşme sorununa, 1950'lerden bu yana bir dizi büyük kentler veya metropoller –hatta megapoler– sorunu eklenmiştir. Dünya nüfusu hızla çoalmakta ve bunun büyük bir kısmı ya da tamamını kentlerde sürdürmektedir. Toplumun günlük sorunlarının –özellikle kentlerin sorunlarının– altında nüfusun hızla ço alması ve artan bu nüfusun giderek kentlerde yaşamı gerçe i yatmaktadır. (Nadaro lu, 2001: 106). Bu nedenlerle tezin ilk bölümünde bu kavramların açıklaması üzerinde durulmaktadır. Kent tanımı, kentte yaşamayanların ve göçenlerin oluşturduğu kentleşme, kentte yaşamayanların kent ve kentli bilinçlerini ifade edebilecekimiz kentleşme kavramlarının daha iyi anlaşılması ile tezde “yerleşim alanları” olarak ifade ettiğimiz “kent” kavramının daha iyi anlaşılması amaçlanmaktadır.

1.1.1 Kent

Kent sürekli toplumsal gelişim içinde bulunan ve toplumun, yerleşme, barınma, gidi-gele, çalışma, dinlenme, eğlenme gibi gereksinmelerinin karşılanması, pek az kimsenin tarımsal ürünlerde bulunduğu, köylere bakarak nüfus yönünden daha yoğun olan ve küçük komünal birimlerinden oluşan yerleşim birimi olarak tanımlanabilir (Keleş, 1998: 75). Rose Hume Lee'nin tanımlaması ile kentler, temel olarak geniş, heterojen ve sınırlı bir toprak alanı üzerinde yoğun olarak yerleşen nüfus topluluklarıdır (Lee, 1955: 7). Kenti ekonomik ölçütleri ile de tanımlamak istersek bir ekonomiste göre, kent “mal ve hizmetlerin, üretim, dağıtım ve tüketimi sürecinde toplumun sürekli olarak gereksinimlerini karşılamak için ortaya çıkan ekonomik bir mekanizmadır” (Keleş, 2006: 108) da denilebilir. Kent, tarımsal olmayan üretimin egemen olduğu, hem tarımsal hem tarımsal olmayan üretimin dağıtım ve denetim seviyelerinin toplandı, örgütlenme, bütünleşme, ayrımcılık derecelerinin yüksek düzeyde bulunduğu yoğun bir nüfus odasıdır (Es, 2007: 1). Geniş bir biçimde, biraraya gelme ve birtakım farklı faaliyetler

ve özellikleri bulunan insanlar binalar topluluğu ya da toplumsal bakımdan benzerlik göstermeyen kilerin olduğu, geniş yollar ve süreklilik niteliği olan yerlerdir (Taneri, 1978: 19).

En iyimser tanımla kent, bir eko-topluluktur. Bu kavramı konulmaz gerçeği görmezden gelmek, modern çağın en ciddi fenomenlerinden birinin yol açtığı yıkımı görmezden gelmek demektir; söz konusu fenomen, gezegenimizin birçok doğal özelliğinin yanısıra kentleri de silip süpüren muazzam kentleşmedir. Kentleşme yalnızca tarihsel boyutu olan bir toplumsal ve kültürel olgudur, aynı zamanda çok geniş kapsamlı bir ekolojik olgudur (Bookchin, 1999: 9). Bu ekolojik olguyu tarihsel açıdan ele almak gerekirse, kent kavramı ve kentleşme olgusunun yavaş yavaş ortaya çıkmaya başladığı Orta Çağ kentine özelliklerini kazandıran, yurttaşların yurttaş olmayanlara ve onların yaşam biçimlerine iktisadi katkıları da vardır. Ona özelliklerini kazandıran, şehrin, genel Orta Çağ siyasi ve toplumsal örgütlenmesindeki yeriydi (Weber, 2003: 259). Bugüne bakıldığında ise yerleşim alanı gibi genel tanımından kurtulmuş olan kent temelde tarımsal olmayan üretimin denetlendiği, dağılımının koordine edildiği, belirli bir teknolojinin beraberinde getirdiği büyüklüğe, çeşitliliğe ve bütünlüğe düzeyine varmış yerleşim türüdür (Özinan, 1997: 6).

Özetleyecek olursak, kent belli bir yönetsel örgüt biçiminin içinde kalan sınırları belli yerleşim alanlarını ve bu yerleşim alanlarının ihtiyaçlarını sağlayan ekonomik ve sosyal birimler ile içinde yaşayan nüfusu teşkil eden insan topluluklarının ve diğer birimlerin bütünüdür.

Her bilim dalı veya her yaklaşım ayrı bir ölçüt kullanılarak kenti tanımlamaya çalışmıştır. Bu tanımlamalar başlıca dört grupta toplanabilir (Özer, 2004: 2-3):

- En sık kullanılan demografik olanıdır: Fiziksel coğrafya ve kentbilim dalları, kent belli nüfus büyüklüğüne erişmiş yerleşimler olarak nitelendirirler. Kentbilim, salt demografik bir ayrımla yetinmemektedir. Kentbilim, kendine özgü bir i-güç biçimi, toplumsal örgütü, kültürü bulunan çok nüfuslu yerleşimler olarak tanımlama eilimindedir.
- İktisadi ya da ekonomik ölçüt: Bu yaklaşım kentin tanımlanmasında nicel büyüklüğün yeterli olmadığı ve nüfusun niteliği veya bileşiminin de hesaba katılması görülmektedir.

- o Toplumbilimsel ölçüt: Soruna bu ölçüde yaklaşımlar, kentlinin yerleşme biçimlerinden ayrılmasında belli bir topluluk olarak tanıdığı kendine özgü niteliklerine atıfta bulunmaktadır. Göz önünde bulundurulması gereken nokta bir yerleşmeyi “kent” olarak nitelerken o yerleşmede üretimin yapısına, nüfusun yoğunluğu, heterojenliği ve örgütlenme düzeyine dikkat etmemiz gerektiğidir.
- o Resmi verilerin ve sayım sonuçlarının düzenlenmesinde kullanılan yönetsel ölçüte göre: Kent, nüfusları ne olursa olsun il ve ilçe merkezi konumunda yerleşmedir. Fakat bu statüyü tanımasına karşın, yukarıda tanımladığımız biçimiyle, birçok yerleşme kent özelliği taşımaktadır.

1.1.2 Kentleşme

Kentleşmeyi ve onun günümüzdeki toplumsal ve kişisel yaşamı ciddi etkisini kavramakta çektiğimiz en büyük zorluk, onu kafamızdaki saf kent idealiyle birleştirebileceğimizi ilimimizden kaynaklanmaktadır. Nüfusça kalabalık, yapısal açıdan çok büyük ve daha da önemlisi bireylerin artık yiyecek üretimiyle uğraşmadığı her türlü kentsel varlığı “kent” olarak adlandırmak bizim için çoğu kez yeterli olmaktadır. Kentleşme ve kent olma bu ölçütleri öylesine karşılaştırmalı ki, ikisi arasında çoğu zaman hiç fark gözetmeyiz. Bunlar arasında yaptığımız ayırım türsel değil, niceldir. Genişleyen bir metropoliten bölgeyi yalnızca belirli büyüme hızıyla bir kent ya da yoğun şekilde bir araya toplanmış “kentler” grubu olarak ele almamız ilimimizin nedeni budur (Boochin, 1999: 32).

Kentleşme devrimleri; mal ve hizmet alıverişinin belli başlı tanımları ve haberleşme araçları içinde özelemlenmiş belli yerleşmeler arasında yoğunlaşmasından doğmaktadır. Bu nedenle kentleşmeyi, mal ve hizmet dağılımının ve bu dağılımın devrimin gerektirdiği bir bölümü, uzmanlaşma ve nüfusun böylece özekselleşmesi süreci olarak saymak da olanaklıdır (Keleş, 2006: 72). Kentleşme olgusu sadece basit bir demografik olay değildir. Bu olguyu yaratan nedenlerin yanı sıra, bu olgunun sonucunda ortaya çıkan sosyo-ekonomik değişimler söz konusudur. Bu neden sonuç ilişkilerini kapsayacak biçimde ve geniş bir bakış açısıyla ele alındığında kentleşme (Ertürk, 1997: 11):

leyimle me¹ ve ekonomik geli meye ko ut olarak kent sayısının artması ve kentlerin büyümesi sonucunu do uran, toplumda artan oranda örgütle meye, uzmanla maya ve insanlar arası ili kilerde kentlere özgü de i ikliklere yol açan nüfus birikimi süreci (Kele , 1998: 80) olarak tanımlanmaktadır.

Kentle me süreci ise, çözülme, yo unla ma ve akım olaylarının gerçekleşti i iki uçlu olgular bütünüdür. Sürecin bir ucunda çözülmenin gerçekleşti i kır bulunurken, di er ucunda ise yo unla manın bulundu u kent bulunmaktadır. Akım ise, bu çözülme yo unla ma olgularının özelliklerine uygun olarak gerçekleşmektedir (Ertürk, 1997: 14). Kentle me olayının nedenini açıklamaya çalı rken yalnızca köyden kente yönelik nüfus hareketleri üzerinde durmanın yanısıra köy ile kent arasındaki yeni yapısal ili kileri ortaya çıkaran nedenler üzerinde de durmak gerekmektedir (Özer, 2004: 55). Bu, köyden-kente akımın ba lıca nedenleri arasında, bir yandan ticaret, hizmetler ve sanayinin geni lemesi sonucu, gerekli yeni i gücünün köylerden sa lanması bulunmaktadır. Ama bu akım, söz konusu ekonomik geni lemenin gerektirdi inden ve kaldırabilece inden çok daha büyük bir nüfusun kente göç etti ini göstermektedir. Bunda özellikle tarım kesiminin yapılsa bozukluklarının önemli etkisi vardır. Bunları kırsal nüfustaki hızlı artı , topraksızlık ve toprak azlı ı, tarımda makinele me, tarım topraklarının çok parçalanmı , verimsiz i letmelere dönü mü olması, türlü güvenlik durumları, birçok toplumsal, ekinsel, ekonomik ve sa lıkla ilgili hizmetlerin köylerde sa lanamamakta olması, olarak sayabiliriz. Demek oluyor ki, köyden kente göç, kentlerimizin çekiminden (=i olanakları sa lamasından...) çok daha geni ölçüde köylerimizin itici ko ullarından ileri gelmektedir. ç göçlerle ilgili olarak üzerinde durulması gerekli bir nokta da Türkiye'nin daha çok geri kalmı olan bölgelerinden görece daha geli mi olan bölgelerine bir nüfus akımı, özellikle nitelikli etkin ça nüfusu akımı oldu u ve bu durumun bölgelerarası dengesiz geli meyi a ırla tırdı ıdır (Ozankaya, 1996: 271–272). Tüm bu açıklamalar ı ı nda kentle menin temel özellikleri a a ıdaki gibi sıralanabilir (Ertürk, 1997: 11):

- o Kentle me, ister bir yerle menin kente dönü mesi, ister bir kentin büyümesi içiminde olsun, nüfusun kentlerde yo unla ması olarak demografik bir süreçtir.
- o Kentle me, nüfusun tarımdan sanayi ve hizmetlere kayması ile birlikte kentsel istihdam biçimlerinin a ırlık kazanmasına yol açmaktadır.

¹ Sanayile me

- o Kentleşme, toplumsal değişim ve yeniden biçimlenme sürecidir.
- o Kentleşme, yeni örgütlenme biçimlerini ortaya çıkarır.

Bu sıra döngüyü dikkate alırsak kentin oluşumu ve gelişmesinin temelinde kentin büyümesine neden olan demografik bir süreçtir. Nüfusun tarımdan sanayi ve hizmetler sektörüne kayması ile kentsel istihdam biçimleri oluşumu ve bu yeni istihdam biçimleri sonucunda oluşan değişim ve biçimlenme yeni örgütlenmeler ortaya çıkarmıştır. Sonuç olarak, Türkiye’de kentin değişim ve örgütlenme süreci iki dönemde ele alınabilir:

Bunların ilki “tarımın gelişmesi ile doğan kenttir”: Geçmişe bakıldığında, Türkiye’de kentleşme olgusu tarımda bir endüstrileşme sonucu doğdur. Bu dönemde kent cazibe merkezi olarak çevreye etkisinde homojen bir yapı sergilediğinden göç kaynaklı değişim baskısı altında kalmamış ve değişimini daha çok siyasi nedenler ile göreceli olarak yavaş gerçekleştirmiştir.

Bunlardan ikincisi -bizim asıl sorunsalımız olan- “endüstrinin gelişmesi ile doğan kenttir.” Endüstrileşme kentleşme sürecini hızlandırmış buna bağlı değişim ve örgütlenme biçimlerinin değişmesi ile üst yapı ve altyapının değişimsel gelişimi karşılıklı olarak yavaş kaldığı için sorunlarını içinde bulunduğu kent zaman içinde alternatifler yaratma gereğini doğurmuştur.

1.1.3 Kentleşme

Kentleşme çoğu kez kentleşmeyle karıştırılmakla birlikte ondan ayrı olan ve kentleşme akımı sonucunda, toplumsal değişimin insanların davranışlarında ve ilişkilerinde, değer yargılarında, tinsel ve özekselleşme biçimlerinde değişiklikler yaratması sürecidir (Keleş, 1998: 80). Yine benzer bir ifade ile, kentleşme faktörünü inceleyecek olursak, sosyal bakımdan kentleşme, kırsal kökenli insanın türlü konularda kentlere özgü tavır ve davranış biçimlerini, sosyal ve tinsel değer yargılarını benimsemesi ile gerçekleşmektedir (Kırsal, 1978: 66).

Kentleşmeyi, “kırsal çözülme” ve “kentte yoğunlaşma” nedeniyle kırsaldan kente göçen nüfusun ekonomik ve sosyal bakımlardan kırsal özelliklerinden arınarak kentin özelliklerini kazanması süreci (Kartal, 1992: 23) olarak tanımlarsak kentlerin niteliksel ve niceliksel artışlarının kentleşme olmadığını da farkına varırız. Böyle ki, kentleşme

bütünle me, genel anlamda bir sosyalizasyon süreci olarak tanımlanabilir ve bu sosyalizasyon kent göçmeninin çok sayıda biçimsel örgüt ile karılıklı bir etkileşim içine girmesiyle gerçekleşebilir. Bununla beraber, kente göç edenlerin kentli bir tutum ve davranışla karılımları kendilerinden çok, göç edilen kentin kent olarak sahip olduğu potansiyel ile doğrudan ilgilidir. Bu anlamda, göç edilen kentin kent olarak sahip olduğu imkânlar, kentli olmayı belirleyen önemli bir etkidir (Erkan ve Balı, 2005: 110). Ekonomik bakımdan değerlendirilirse kentte yaşam ve kent kimliği ile kentsel kurallara uyan bireyin kente özgüleriyle geçimini sağlaması gerekir. Sosyal bakımdan değerlendirilirse de yine kimliğin geldiği üretimsel kökeninden sıyrılarak kente özgü tavır ve davranışlarla yargıları benimsemesi ile gerçekleşir. Bu yüklenme durumuna “kentin oluşumunun ve bozulumunun temelinde yatan genelde her şeyi uygulayabileceğimiz aırı yüklenme durumudur.” Bu aırı yüklenme durumu kısacası açısından bakacak olursak sınırlı kaynaklarla sınırsız gereksinmelerini karşılama sorunu ile karşı karşıya olan bir kimliğin ya da toplumun, tatmin düzeyini en yüksek seviyeye getirmesinin yollarını arar (Dinler, 1998: 7). Demografik açıdan ele alacak olursak genellikle yerleşim amacıyla, bir yerleşim yerinden başka bir yerleşim yerine, bir ülkeden başka bir ülkeye gitme eylemi (Keleş, 1998: 58) olarak ifade edebiliriz.

Kentli olmayı bir barındırma ve benzer süreçler olarak ele alırsak kırdan göçenler kırdan kente göç ettikten sonra, kentli olmayı isteyen insanlar kendi ekonomik durumları ve sosyal ortamlarından mevcut yetersiz altyapı nedeniyle tam anlamıyla sınırlanamamakta ve eski sosyal kültürel ve ekonomik faaliyetlerini sürdürmektedirler. Başka bir anlatımla, kente temelli yerleşim, geçimlerini köyden sağlama durumundan, birdenbire geçimlerini kentten sağlama durumuna geçememektedirler (Özinan, 1997: 9).

Sonuçta ise en ucuz yoldan ev sahibi olmak gibi görünen ama esasında kent için “ülke için pahalı bir konut edinme yöntemi olarak geçkondulama ön plana çıkmaktadır” (Özinan, 1997: 7). Bu da, kent, kentli olmayı ve kentli olmayı kavramlarının ne kadar iç içe geçmiş bir anlatım olduğunu göstermektedir.

Kente gelenleri ve vasıfsız olup, kentin zaten yeterli olmayan imkânlarını zorlamakta ve beraberinde yine kimliğinizi getirmekte, kentli olmayı sürecini uzatmaktadır (Özinan, 1997: 8). Buradan hareketle, cazibe merkezleri haline getirilmiş yetersiz kentler göçün yarattığı kırdan çözülme ve kentte yaşamla ilgili süreçlerle normalde göç edenlerin ekonomik ve sosyal yapısının kırdan özelliklerinden sıyrılarak kentin

özelliklerini kazanımını yavaşlatmış hatta bazı noktalarda durdurmuş tür. Göç olgusunun iddetteli bir biçimde yaşanmasıyla, kentlerin var olan pozitif dışsal etkileri zamanla negatif dışsal etkilere dönüşür (Tandırcıoğlu, 1998: 39) ifadesi ile de kontrolsüz cazibe merkezlerinin gerek çevre yerleşim alanları gerekse komşu yerleşim alanları için negatif dışsal etkiler oluşturmaya başladığı gözlenmektedir.

1.2 KENTSEL BÜYÜME

Kentin ortaya çıkmasına yardım eden bütün fedakârlıklar, kentin mümkün kıldığı hayatın kendisi bir ödül değilse bile boşuna gider. Göze takılan bir güzellikten, bir neşe pırıltısından, canlandırıcı ve paylaşımcı bir dostluktan mahrum bir günü ne büyük bir güç ne de sınırsız maddi zenginlik kurtarabilir (Mumford, 2007: 149). İnsanların yerel ve ortak gereksinimlerini karşılamaları için biraraya toplanmalarından doğan kentler, her çağda ve uygarlık içinde, belli bir düzenleme gerektirmez (Keleş, 2006: 85). Bu düzenlemeleri ancak ama verecek olur isek (Keleş, 2006: 119):

- Birinci amaç; kent planlamasının, kentlerin güzelleştirilmesini sağlayan bir araç olarak anlaşılmasıdır
- İkinci amaç; kentlerin imarı ve planlaması bir mühendislik çabası olarak görülmesi, kentin türlü seviyelerinin görülmesine yarayacak yapıların yapılmasında etkinlik sağlamak amacıyla öncelikli olmasıdır.
- Üçüncü amaç; kent planlamasının salt bir teknik araç olmak yerine, ekonomik ve toplumsal etmenlerin de hesaba katıldığı çok yönlü bir çaba olarak dikkate alınmasıdır.

Kentler içinde buldukları bölge ile bir etkileşim ürünüdür ve kent merkezlerinin dönüşümünü anlayabilmek, kentin yakın ve uzak çevresi ile kurduğu ilişkilerin analizi ile mümkündür. Kentlerin değişimlerinin arkasında yatan önemli etkilerden birincisi, kentlerin seviyelerinde ve denetim biçimlerindeki değişimler, buna bağlı olarak oluşan toplumsal tabakalaşmadır. Sanayileşme öncesinde ve kentleşme hızının henüz yavaş olduğu dönemlerde kent merkezleri, geleneksel seviyelerin yer aldığı, zanaat türü küçük üretimin ve ticaretin yoğunlaştığı, merkezi konumda pazar ve alışveriş alanlarıdır. Konut ve iş yerleri farklı yapılar için, kentin merkezi konumunda olan iş yerleri, aynı zamanda yönetim, denetim ve ticaretle uğraşan kesimin konut alanıdır. Sanayi toplumlarında, kent merkezlerinin “kentin beyni” olarak

tanımlanmasının nedeni, bu alanda yoğun karar verme, denetleme ve koordinasyon i levleridir (Osman, 1998: 139).

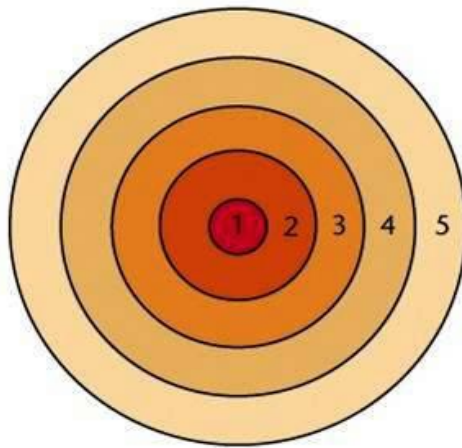
Geleneksel kentsel yapı kuramları arazi kullanımının da ılımı, arazi de erleri, ula ılabilirlik ve kentsel büyüme konularını içerd i için; kent merkezinin büyümesinin ele alınd ı tezde yer verilmeleri gere i ortaya çıkmı tır (nankul, 1985: 15).

1.3 KENTSEL BÜYÜME KURAMLARI

Kentsel büyüme kuramları, kentleri sistemli olarak inceleyen ilk çalı maların ürünleridir. Kentlere ili kin ilk sistemli çalı malar 1915-1925 yılları arasında Chicago Üniversitesinde gerçekleştirilmiştir. Bu çalı malarda sanayi kentinin mekânsal yapısı veri olarak alınmakta ve bu yapıyı ortaya çıkaran mekanizmalar analiz edilmeye çalı ılmaktadır. Bu analizlerde Park'ın olu turdu u “Kentsel Çevrebilim” disiplininin kavramsal çerçevesi temel alınmaktadır (Ertürk, 1997: 91).

Kentsel çevrebilim kuramı kenti sistemli olarak inceleyen ilk kuramdır. Bu kuram içinde insan topluluklarının çevreye uyumu sorgulanmaktadır. Ba ka bir deyi le, kentsel çevrebilim bireylerini analiz etmektedir. Kentsel çevrebilimin temel varsayımı nüfus toplulu unun örgütlenme sa layarak çevresel uyumu kolayla tıraca ı eklindedir. Daha sonraları çe itli kuramlar içinde ele alınan kentsel mekân tanımlamaları ilk kez çevrebilimle ilgili kuram içinde geli tirilmiştir (Aslano lu, 1998: 25).

1.3.1 E Merkezli Çemberler Kuramı



- 1 MİA (Merkezi İş Alanı)
- 2 Gecis Bölgesi
- 3 Düşük Gelir Gruplarının İkamet Alanları
- 4 Yüksek Gelir Gruplarının İkamet Alanları
- 5 Banliyöler

ekil 1. 1 E Merkezli Çemberler Kuramı

E. W. Burgess tarafından 1923 yılında ortaya konmuş bu kuram, merkezi alanının (M A) en merkezi alanı olur turmasından sonra diğer alanların onun etrafında iç içe halkalar meydana getirdiği ve arsa fiyatlarının merkezden çevreye doğru giderek azaldığı gözlemine dayanır (Nankul, 1985: 15). Burgess'in tek merkezli daireler kuramı rekabetçi bir iktisadi sistemin işleyişini simgelemektedir (Aslanolu, 1998: 29). Bu çemberler merkezi alan bölgesinin etrafında her biri özel kullanıma ayrılmış olarak sıralanmaktadır. Kentsel toprakların kullanımında rekabetçi yapının bulunduğu varsayımına göre, aynı faydayı elde edenler benzer ödemeye razı olacaklardır. Bu nedenle de benzer etkinlikler merkezi alan bölgesinden aynı uzaklıkta bulunacaktır. Böylece de merkezi alan bölgesinin etrafında birbirlerinden işlevsel olarak ayrılmış ve kendi içlerinde türde, düzenli dairelerden oluşan bölgeler meydana gelecektir (Ertürk, 1997: 97).

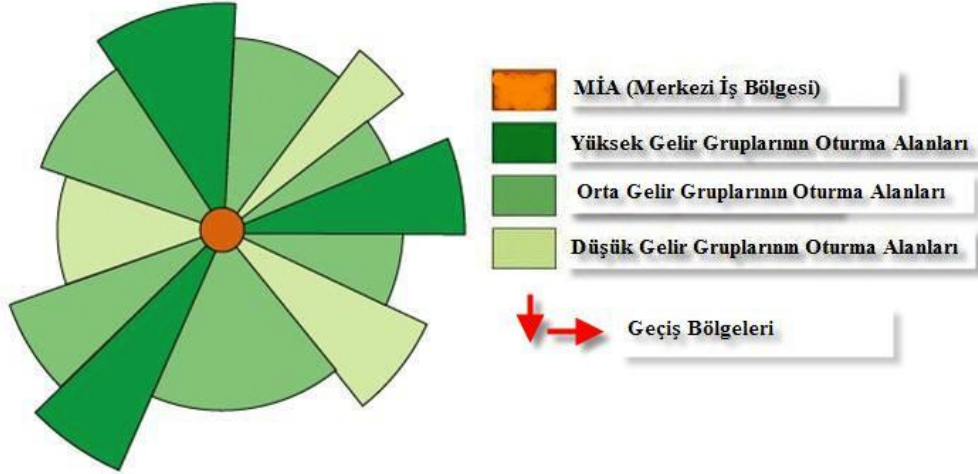
Bu bölgeleri sıralamak gerekirse, en içte bulunan çekirdek, özelsel iş ve ticaret bölgesidir. Bunu, ortada kalkamaya yüz tutmuş iş yerlerinin "istilasına" (invasion) uğramış bir "geçiş bölgesi" (transitional zone) izler. Bu bölgenin özelliği, ticaretle birlikte hafif sanayi kuruluşlarını da barındırmasıdır. Üçüncü halka, ilk iki halkanın doyurucu olmayan koşullarından kaçmakla birlikte, yine oralardaki iş yerlerine yakın olmak zorunda bulunan işçilerin oturdukları mahalleleri kapsar. Dördüncü bölge, tek tek ailelerin oturduğu, daha iyi ve yüksek ölçünlü konutların bulunduğu "oturma bölgesi"dir. En sonunda da genellikle kent sınırları dışında bulunan "yöre kentler" (banliyöler) gelir (Keleş, 2006: 123).

Bu kademeli yapı ile görüldüğü üzere çemberlerin ifade ettiği iş ve yaşam bölgeleri sınırları sabit ve kesin bölgeler değildir. Bu çemberler pratikte gelişmelerine ulaşıkilde devam etmektedirler; kentsel büyüme merkezi alan bölgesinin genişlemesine yol açmaktadır. Merkez bölgesinin genişlemesi ile birlikte, düşük gelir gruplarının oturma alanları doğru kaymaktadır. Bu baskının kentin bütününe yansımaları nedeniyle, merkezdeki konutlar yüksek gelir gruplarınca düşük gelir gruplarına bırakılmaktadırlar. Böylece, kentsel büyüme merkez çemberden dış çembere doğru gerçekleşmektedir (Ertürk, 1997: 99).

Burgess'ün turduku kuramsal çerçeveyi Chicago'ya uyarlamıştır. Burgess ortak merkeze daireler kuramının ideal tip olarak ele alınmasının gerektiğini, ne Chicago'ya

ne de ba ka bir kente bire bir uyum sa lamanın mümkün olmadı nı belirtmi tir (Aslano lu, 1998: 30).

1.3.2 Dilimler Kuramı



ekil 1. 2 Dilimler Kuramı

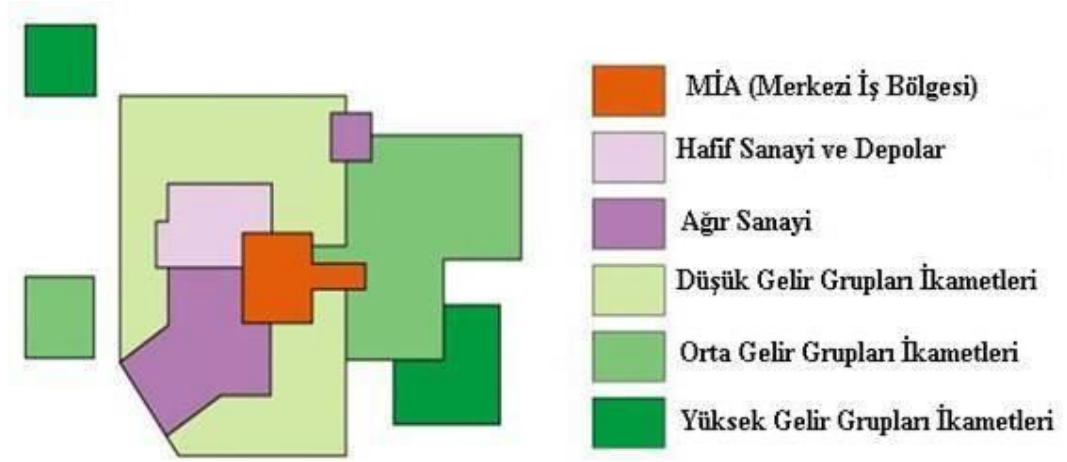
Homer Hoyt tarafından 1939 yılında ortaya koyulan bu kuram daha çok konut bölgesinin içyapısıyla ilgilidir (nankul, 1985: 16). Kurama göre, farklı gelir grubunda ve farklı sosyal tabakada bulunanlar farklı bölgelerde oturmaktadırlar. Aynı zamanda, bu kesimler aralarındaki farkın büyüklü ü ile orantılı olarak zıt bölgelerde oturmaktadırlar (Ertürk, 1997: 101). Özellikle yüksek gelir grubunun oturdu u bölge sanayiden uzakta bir dilim olarak geli ir (nankul, 1985: 16).

Hoyt'un dü ünmesine göre, kesimler arasındaki geçi ler ancak gelirlerindeki yükselme ile olanaklı olabilmektedir. Böylece gelirlerdeki yükselme ile birlikte, merkezden yüksek standartlı konutların yer aldı ı çevreye do ru bir geli me olmaktadır. Bu geli mede ula ım kanalları elveri lili i önemli bir rol oynamaktadır. Benzer ekilde, sanayinin yer seçiminde, önemli kara ve demiryollarının yakınlı ı ile akarsu vadileri önem kazanmaktadır (Ertürk, 1997: 101).

Dilimler kuramına göre kent, belirli bir merkezin çevresinde uzayan dilimler biçiminde ekillenmektedir (Ertürk, 1997: 101). Bu dilimler, kentin türlü i levlerinin görülmesine ayrılmı kesimler niteli indedir. Kurama göre, farklı gelir dilimlerinde ve farklı sınıflara üye olanlar, farklı bölgelerde oturur ve gelirlerindeki yükselmeyle, aynı

kesim içinde özekten çevreye do ru hareket ederler. Yüksek ölçünlü (standartlı) oturma alanları, konut bölgelerinin geli me yönü üzerinde önemli bir etkendir (Kele , 2006: 125).

1.3.3 Çok Merkezli Büyüme Kuramı



ekil 1. 3 Çok Merkezli Büyüme Kuramı

Chauncy Haris ve Edward Ullman tarafından 1945 yılında ortaya konan bu kurama göre kentsel arazi biçimi bir tek merkez etrafında değil, çok merkezli olarak gelişir. Bu merkezler bazı kentlerin oluşumundan buyana var oldukları halde, bazılarında kentin büyümesiyle ortaya çıkarlar (nankul, 1985: 16). Bu kuram, daha önceki iki kuramın, topraktan yararlanma biçimlerini açıklamakta yetersiz olmalarından kaynaklanmıştır. Buna göre, kentsel gelişmeler tek bir öze in değil, fakat birkaç ayrı çekirdeğin çevresinde yer alır. Bu çekirdekler, kimi kentlerde öteden beri var olageldikleri halde, öteki kimi kentlerde, kent geliştikçe sonradan ortaya çıkması olabirirler (Kele , 2006: 127).

Bir kentte birden fazla merkezin ortaya çıkmasında çeşitli etkinliklerin birbirlerini itme ve çekme etkileri önemli rol oynamaktadır. Bazı etkinlikler uzmanlaşmış özel hizmetlere gereksinim duymaktadır. Bazı diğer etkinlikler ise birbirlerinin tamamlayıcısı olmaları nedeniyle birarada bulunmayı istemektedirler. Her iki durumda da etkinlikler çekme etkisiyle birarada bulunmaktadırlar. Bazı durumlarda ise ilk iki durumun tersine, bazı etkinliklerin sanayi ve kültürel etkinlikler gibi nitelikleri gereği birbirlerini ittikleri görülmektedir. Ayrıca, bazı etkinliklerinde kent

içinde bulunmaları gereken yerlerdeki rantı ödeyememeleri nedeniyle yeni bölgelere itildikleri görülmektedir. Böylece, de kentlerde yeni merkezler oluşmaktadır (Ertürk, 1997: 103). Kentler içinde, böyle, ötekleri ayrı, birden çok bölgenin ortaya çıkmasının nedenleri birkaç noktada özetlenebilir (Keleş, 2006: 127):

- Kimi etkinlikler, uzmanla mı özel hizmetlere gereksinme gösterir ve onların bulunduğu yerlere yakın olmak isterler.
- Diğer kimi etkinlikler, kendilerine benzeyen ya da onların tamamlayıcısı olan etkinlikler ile birarada bulunmayı yeğlerler
- Birbirine benzemeyen kimi kentsel etkinlikler ise, aralarındaki zıtlıma yüzünden ayrı ayrı yönlerde yer seçerler.
- Son olarak, kimi kentsel etkinlikler, kendileri için en çok istenmeye değer yerlerin yüksek rantını ödeme gücünden yoksun buldukları için, ayrı ayrı çekirdeklerin yaratılmasına da yol açabilirler (Keleş, 2006: 128).

1.3.4 Akslar Boyunca Büyüme Kuramı



ekil 1. 4 Akslar Boyunca Büyüme Kuramı

Babcock tarafından 1932'de Burgess'in e merkezli çemberler kuramının üzerine çok az geliştirilerek kurulmuş olan bu kuramda zonlar iç içe halkalar yerine yıldız biçimini almaktadır. Burada ulaşılabilirlik bir ulaşım sistemi içinde zaman-maliyet ilişkisi olarak dünürlür. Kentsel büyüme ana ulaşım aksları üzerinde zonun

ayrılması yerine her zonun kendi içinde ana ulaşım aksları üzerinde merkezden uzaklaşması biçiminde gerçekleşir (Nankul, 1985: 16).

Daha başka bir ifadeyle, yetersiz yollar nedeniyle hareketlerin sınırlandırıldığı durumlarda, kent merkezinden belirli uzaklıktaki bir bölgeden merkeze erişim zamanında ulaşım sağlayabilir. Babcook'un yaptığı çalışmada, çembersel kent yaklaşımına ulaşım eksenlerinin ilavesi ile yıldız biçimli bir kent örneği geliştirilmiştir (Ertürk, 1997: 99). Buna göre, kentlerin büyümesi, ana ulaşım kanalları boyunca ve yıldız biçimdeki bir kentin oluşumuna en az direnç gösteren yönlerde, fakat yine bir çemberin özeinden çevresine doğru uzayan dilimler biçiminde olmaktadır (Keleş, 2006: 125). Bu yönün gelişme taşıma koridorları sayesinde taşınmakta ve gelişme merkezden dışarı doğru koridorlarla en geniş alana yayılmaktadır (Polytechnic, 2007: 4). Eksenler boyunca yayılma merkeze yakın alanlardaki rekabet nedeniyle sınırlandırılmıştır. Ekipteki V ve K noktaları, merkezi bölgesine zaman maliyet anlamında erişim olarak ulaşılabilir olduğundan aynı nitelikte olacaktır. Bu kuram ile merkezi bölgesine ulaşılabilirlikteki alansal adaletsizliğe dikkat çekilmesinin yanısıra, ortak merkezli çemberler kuramına küçük bir katkı yapılmaktadır (Ertürk, 1997: 99).

Türkiye'de kentler Geleneksel Kentsel Büyüme Kuramları'ndan bir veya birkaçının bazı özelliklerine uygun olarak büyümemektedirler. Bir kent, tümüyle bir kuramın özelliğini göstermemektedir. Türkiye'de özellikle imar planlarıyla kent merkezleri çok merkezli planlanırken, sonuçta kentsel büyüme bu kurama uygun olmayan, genellikle ana ulaşım aksları boyunca ticaretin oluştuğu, ancak Akslar Boyunca Büyüme Kuramı'na da uygun olmayan bir büyüme olgusu göstermektedirler. Sonuçta kentsel yapı Geleneksel Kentsel Büyüme Kuramları'nın bazı özelliklerini içeren bir doku özelliğine kavuşmaktadır. Başka deyişle büyüme yalnız bir kurama bağlı olarak gerçekleşmemektedir (Nankul, 1985: 17).

1.4 ÇEKİM MODELLERİ

Bölgesel kalkınma yaklaşımı, ekonomik coğrafyanın adil dağılım göstermemesi sonucunda ortaya çıkarken, metropol bölge, kent-kasaba ve köy gibi yerleşme hiyerarşisinin biçimlenmesi ile toplumların gündemine girmiştir. Mevcut hiyerarşide yer yer bölgeden yerele yani daha da içe gidilmesi gerektiğini ortaya çıkaran bir yerel kalkınma ihtiyacını doğurmuştur. Yani bütünün farklı parçalarını oluşturmuş küçük

parçaların önemi ortaya çıkmıştır ve artık tüm bu gelişme farklarını giderme ihtiyacı kaçınılmaz olmuştur (Aktakas, 2006: 2). Bu noktada farklı parçaları oluşturan en küçük tarafları olarak kabul edebileceğimiz illerimizin kent merkezlerinden orta ölçekteki büyüklüğe sahip olanlarından mevcut gelişme farklılıkları nedeniyle oluşan dengesizlikleri giderebilmek alternatif varsayımlarla il içi içsel çekim alanları yaratma ihtiyacına ulaşmaktadır.

Her teorik çalışmada olduğu gibi varsayımlar yapılarak kurulan çerçevenin mevcut yapıyı ne ölçüde tanımladığı farklı yaklaşımlar için tartışılabilir. Ancak teorik çerçevenin planlama çalışmalarında kullanılabilmesi, teorinin gelişim seviyesi ile ilgilidir. Kent sistemlerinin çok karmaşık bir yapı göstermeleri yapılan teorik çalışmalarda belirli bir yöne ağırlık verilmesine ve belirli değişkenlerin soyutlanması ile bir teorik yapı kurulmasına yol açmaktadır (Eraydın, 1983: 14-15). Bu nedenle, tezin içinde hiçbir değişken soyutlanmamaya çalışılsa da yerel ve bölgesel gelişmeyi yeterince açıklayıcı tam bir modelin bulunmamasından dolayı kentsel ekonomi ve yerel ekonomi alanından faydalanma gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Yerel ve bölgesel gelişmeyi yeterince açıklayıcı tam bir model bulmak çok kolay olmasa da bu konudaki teorilerin aydınlatıcı yönünü yadsımamak gerekmektedir. Yerel ve bölgesel ekonomik gelişme ve büyümeye ilişkin literatürde, zengin bir teorik birikim gözlenmektedir. Teorilere ilişkin literatürün zenginliğine rağmen, teorilerin sınıflandırılmasında tam bir anlaşılabilirlik deildir. Eskiye dönüp bakacak olursak üç önemli yaklaşım kalkınmanın yönünü, nedenini, nasılını belirlemede önemli bir rol oynamıştır. Bunlar Keynesyen Bölgesel Büyüme Modeli, Neoklasik Bölgesel Büyüme Modeli ve Merkezi Yer (Alan) Teorisi'dir. Günümüzde ise, yeni bölgesel/yerel kalkınma yaklaşımları kapsamında "Endojen Bölgesel Kalkınma Yaklaşımı" ve "Cazibe Merkezi Modelleri" dikkatleri çekmektedir (Aktakas, 2006: 2). Ayrıca bu yaklaşımlardan öne çıkan büyüme ve çekim modelleri hakkında bilgiler verilmektedir.

1.4.1 Çekim Modellerinin Tanımı

Çekim modeli, alansal etkileşimle ilgili toplam davranışları (temelde göç, trafik akışı ve alıveri faaliyetleri) açıklamak için, Newton'un Evrensel Çekim Yasasını hareket noktası olarak alan matematiksel bir modeldir (Lowry, 1966'dan Canıl, 2001: 38). Fizikteki çekim yasası, sosyal bilimlerde cazibe modeli adını

almaktadır. Yine Newton'un Yer Çekim Yasasından esinlendiği açık olan Carrothers (1956), H. C. Carey (1858) ile birlikte "The Principles of Social Science" adlı çalışmada sosyal çekim ile ilgili formülü belirtmiştir. Carey'in çalışması dolaysız olarak Newton'un Evrensel Çekim Yasasından esinlenmiştir (Nijkamp, 1986: 38). Bu çalışmaları göç ve perakende ticareti üzerine pek çok İngiliz ve Amerikan çalışması takip etmiştir (Dinler, 2001).

Çekim modelleri, birçok yerleşim birimi tarafından kullanılan bir ekonomik gelişme modelidir. Bu teorinin altında yatan temel varsayıma göre, bir yerleşim birimi, sanayicilere sübvansiyon ve tevkifler teklif ederek piyasadaki payını değiştirebilir. Bu yeni işletmenin üreteceği ekonomik refah artışı ve vergilerle, tevkif ve sübvansiyon harcamalarının finanse edileceği varsayılır (Blakely, 1994: 58).

Dünya'daki pek çok topluluk yerleşim alanlarını yatırımcılara, firmalara, yeni göçmenlere ve mütebbislere çekici hale getirmek için programlar ve politikalar uygulamaya başlamışlardır. Bu hareketin teorik tabanını, yerleşim birimlerinin kendilerini sergilemeleri ve benzer yerleşim birimlerine karşı "karşılaştırmalı üstünlük" elde etme amacı oluşturur (Blakely, 1994: 59). Bu modele uygun yeni anlayışa göre, amaç fabrikalardan ziyade mütebbis ruhlu insanları, nitelikli iş gücünü ve belirli sosyo-ekonomik grupları topluluğa veya bölgeye çekmektir. Buna ek olarak, yeni göçmenler yeni firmalar kurmaya isteklidirler. Yeni orta sınıf göçmenler bir yerleşim birimine hem satın alma gücü hem de kapasiteli girişimcileri getirir. Sonuç olarak, yerleşim birimleri ilgilerini firmaları çekmeden insanları çekmeye kaydırmışlardır (Blakely, 1994: 58).

Türkiye özelinde değerlendirildiğinde beş yıllık kalkınma planları bölge merkezlerinin ve/veya il merkezlerinin ya da daha küçük idari yada ekonomik merkezlerin çekim merkezi olabilmesi için gerek merkezi gerekse yerel idarelerce destek verilmesi konusunda durmuştur. Bu konuda yerel idareler veya bölgesel kalkınma tekliflerinin kredi temini, arazi tahsisi, organize sanayi bölgeleri kurulması, standart fabrika binaları, iş merkezleri yapılıp kiralanması hatta işletmelerin, emence, teknoloji, araştırma, ulaşım, haberleşme gibi her türlü gereksinimi birarada karşılayacak özel şehirlerin (teknopolis) kurulması şeklinde en derecelerde her bölgesel kalkınma hamlesinde yer almaktadır (DPT, 2000: 172). Kentlerin büyümesi ve gelişmesi, hem ülke içerisinde ve hem de uluslararası piyasada sahip olduğu göreceli üstünlüklerle

yakından ilgilidir. Herhangi bir kent, bu üstünlükleri ne kadar rasyonel bir tarzda kullanırsa, o oranda bir büyüme ve kalkınmayı gerçekleştirebilir (Tuna ve Ceritli, 1997: 25). Çekim modelinden hareketle, il sınırları içerisinde olabilecek alternatif çekim alanlarının anlaşılabilmesi için ekonomik gelişme modellerine değinme gereği ortaya çıkmaktadır.

1.5 EKONOMİK GELİŞME MODELLERİ

Çekim modelinin diğer sosyal faktörleri sıfır kabul ettiğimizde alansal dağılım üzerinde kurgulanan çeşitli biçimleri vardır. Temelde en basit ilki şöyledir:

$$\text{ÇEKİM} = \text{Değerler} \cdot \frac{(\text{Alan 1'in Nüfusu}) \cdot (\text{Alan 2'nin Nüfusu})}{(\text{Aralarında ki Uzaklık})}$$

Bu formüle göre, çekimin gücü formülde de görülebileceği gibi alan 1 ve alan 2'nin aralarındaki uzaklıkla ve bölünen yerin nüfus büyüklükleriyle orantılıdır. Ayrıca, sabit bir değere bağımlıdır. Bir yerin potansiyel çekimi, olası tüm yerlere olan çekiminin toplamıdır. Cazibe modelinin sade ekli, piyasa alanlarını hesaplamak için kullanılmı olan “Reilly'nin Perakende Satı Cazibe Yasası” (Reilly, 1929) içerisinde gösterilmiştir. Son çalımlar modeli safıdır, anahtar değeri kenleri, daha büyük spesifikasyonlara izin verecek şekilde yeniden tarif etmiştir. Daha yeni olan cazibe modelleri, nüfus kümelerinin davranışlarını tahmin edecek şekilde yaklaşmakta, fakat bireyin davranışının olasılığını tahmin edecek şekilde yaklaşmakta ve çekimi ölçmek yerine, bir yerin çekiciliğini hesaplamaktadırlar (Filipovitch, 1996'dan, Canlı, 2001: 42).

Bu yeni cazibe modelleri ikiye ayrılmaktadır. Bunların en basit olanı “sınırlandırılmama” cazibe modelidir. Bu model aşağıdaki formülde anlatılmaktadır:

$$\text{YOLCULUKLAR}^{1-2} = \text{Değerler} \cdot \frac{(\text{Alan 1'in Nüfusu})^{(a)} \cdot (\text{Alan 2'nin Nüfusu})^{(b)}}{(\text{Aralarında ki Uzaklık})^{(c)}}$$

Burada, “yolculuklar¹⁻²” diye gösterilen değeri ken, ölçülen yolculukların 1. den 2. yere doğru yolculuklar olduğunu göstermektedir. Pür cazibe modeli diye de adlandırılan bu model araştırmacılarca çok tutulmuştur. Sınırlandırılmama cazibe

modelinde, yolculukların toplam sayısı tüm merkezlerce oluşturulan yolculukların toplamına eşittir.

Diğer deyişle, uygun veya elverişli koşullar toplam yolculuk sayısını belirleyecektir. Sınırlanmamış cazibe modelinin, ortaya çıkacak olan yolculukların sayısını yüksek tahmin etme eğilimi vardır. Yüksek tahmin etme problemi “sınırlanmamış cazibe modeli” ile açıklanmıştır (Filipovitch, 1996’dan Canlı, 2001: 42). Sınırlanmamış cazibe modeli, her bir merkeze yolculuğun toplamının, olası bütün yolculukların birikmesi ile sınırlandırılmı belirtmektedir. Bu sınırlandırmayı, sınırlanmamış modele uyarlamak hesaplanan şu formüle götürür (Canlı, 2001: 42).

$$YOLCULUKLAR_{1,2} = Yolculuklar_1 \cdot \frac{\text{Seçenekler}_2^{(b)}}{\sum_{i=1}^n \text{Seçenekler}_2^{(b)} \cdot \text{Uzaklık}_{1,2}^{(c)}}$$

Sınırlanmamış cazibe modelinin amacı, orijin ve gidilen yer arasındaki yolculukların olasılık dağılımı için genel bir formül oluşturmaktır. Sınırlanmamış cazibe modeli ise, bir bölgedeki yolculukların makro degerinin sabit kalacağını kabul etmektedir (Filipovitch, 1996’dan, Canlı, 2001: 43).

1.5.1 Reilly Kanunu

Amerikalı ekonomist J. Reilly, perakende satı yapan işletmelerin ticari etki alanlarını saptamaya çalışırken, Newton’un Evrensel Çekim Kanunundan esinlenerek “perakende ticaret etki kanunu”nu ortaya koymuştur. Kısaca Reilly Kanunu denilen bu kanuna göre, bir ticari işletmenin (ya da bir kentin) perakende ticaret etki alanı, o kentin nüfusu ile kentle tüketicinin bulunduğu yer arasındaki uzaklığa bağlıdır (Dinler, 2001: 21).

Bir yerleşme merkezinde perakende mal satan firmalar yalnız o kentin merkezinde bulunan tüketicilere değil aynı zamanda o kentin civarında bulunan küçük yerleşme merkezlerinde yaşayan insanlara da mal satarlar. Bu açıdan bakıldığında her yerleşme merkezindeki perakendeciler, o yerleşme merkezinin çevresinde ticari etki alanına sahiptirler. Kentlerin çevrelerinde sahip oldukları perakende etki alanının

geni li i, büyük ölçüde alanda da ilmi bulunan tüketicilerin mal alı kararlarını etkileyen etmenlerle ili kilidir. Bu etmenler ise çok sayıdadır.

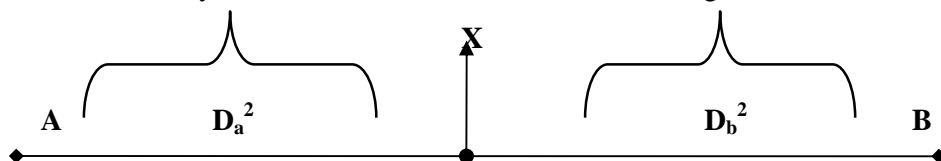
Rasyonel hareket eden tüketicinin dikkat edece i ilk husus, satın alaca ı malın fiyatına göre en kalitesini almak ya da aynı kalitedeki malı mümkün oldu unca ucuza almaktır. Bunun için, çok sayıda satıcının bulundu u yöreye yönelip, malları kalite ve fiyat yönünden kar ıla tırması gerekir. Perakende alı yapan tüketiciler bu nedenle çok sayıda satıcı arasında kar ıla tırma yapmanın mümkün oldu u büyük kentleri tercih ederler (Canlı, 2001: 45). Tüketicilerin daha ucuza mal almasını sa layan büyük kentler, bir çok alı veri i birden yapma olana ını da sa lamaktadırlar. Gerek ucuz mal alımı, gerek birden fazla alı veri i aynı anda yapma olana ı, kırsal yörelerdeki ve küçük yerle me merkezlerindeki halkı, alı veri için kentlere iter. Kente giden tüketici, oturdu u yörede bulabilece i eyleri kentten satın alır. Bu nedenle, kentlerdeki satıcılar, köylerdeki satıcılara oranla daha avantajlıdır (Canlı, 2001: 45).

Belirli bir bölgede A ve B gibi iki yerle im merkezinin var oldu u kabul edelim. Bu yörede, iki merkez arasındaki küçük yerle me birimlerindeki tüketiciler perakende al ılar gerçekte tirmek için hangi merkezi ye leyeceklerdir? J. Reilly'e göre bu etki, ba ka bir deyi le tüketicilerin merkezlerden yaptıkları alı ların oranı, yerle me merkezlerinin nüfuslarıyla do ru, tüketicilerin merkezlere olan uzaklıklarının karesiyle orantılıdır.

A ve B yerle me merkezlerinin bulundu u bir bölgede, bu iki merkez arasında bölgede x yerle me merkezinde bulunan tüketicilerin, merkezlerden yaptı ı alı lar, yukarıdaki açıklamaya göre, a a ıdaki formülle ifade edilebilir (Dinler, 2001: 22):

$$\frac{\text{A'dan yapılan satı lar}}{\text{B'den yapılan satı lar}} = \frac{\text{A'nın nüfusu}}{\text{B'nin nüfusu}} \cdot \frac{D_b^2}{D_a^2}$$

Bu formülde D_a , A merkezi ile tüketicinin bulundu u yer (x) arasındaki uzaklık, D_b ise B merkezi ile tüketicinin bulundu u yer (x) arasındaki uzaklıktadır (Dinler, 2001: 22). A a ıda da görüldü ü gibi, bu iki merkez (A,B), tüketicinin bulundu u yer (x) ve tüketicinin bulundu u yer ile bu merkezler arasındaki uzaklıklar gösterilmi tir.



A'dan B'ye do ru üzerinde yol alındı nda, A merkezinin ticari etkisi ba langıçta B'ye göre daha üstündür. B'ye do ru yol alınmaya devam edildi inde, A'nın ticari etkisi yava yava azalırken, B'nin ticari etkisi hissedilmeye ba lar.

Bir yerle me merkezinin perakende ticaret etki alanının geni li i her mal veya hizmet için farklıdır. Ancak bir malın talebinin zamanda sıklık derecesi ne kadar azsa, etki alanı o denli geni olmaktadır. Bir ba ka deyi le, tüketicilerin, satın aldıkları malı belirli zaman içinde ne kadar sık talep ediyorlarsa, o malları satan firmaların perakende ticaret etki alanları o kadar dar olacaktır. Tüketicinin sık aldı ı mal örnek olarak günlük gıda maddeleri ve benzerleri, fazla pahalı olmayan belirli aralıklarla tüketilen mallara örnek verilebilir (Dinler, 2001: 23).

Reilly yasası, belirli bir toplumda mü terilerin alı veri için seyahat ettikleri maksimum uzaklı ın bir tahminini verir. Bu yasa, ticaret bölgelerinin kom u bir kente do ru ne kadar geni ledi ini anlamak için kullanılabilir. Reilly yasası, insanların alı veri lerini yapmaları için daha büyük yerlere çekildiklerini ortaya koymu , ancak seyahat etmek zorunda oldukları zaman uzaklı ın alı veri yapma isteklerini azalttı nı da hesaba katmı tır. Yasa u ekilde formüle edilmektedir (Canlı, 2001: 48).

Ticaret bölgesinin küçük olan kentten uzaklı ı = X kenti ve Y kenti arasındaki uzaklık

$$1 + \sqrt{\frac{\text{BüyükKen}(X)\text{nüfusu}}{\text{KüçükKen}(Y)\text{nüfusu}}}$$

Perakende satı cazibesi yasası, iki rakip merkez arasındaki piyasa bölgesi sınırını tanımlamaya yöneliktir. Reilly tarafından ortaya atılan ve Hoover tarafından geni letilen perakende satı cazibesi yasası, bölgesel etkile ime en temel yakla ımlardan bir tanesidir (Canlı, 2001: 46).

1.5.2 Merkezi Yerler Teorisi

Alman co rafyacı Walter Christaller, ehirler ve çevresi arasındaki ekonomik ili kileri dikkate alarak geli tirdi i bu teoride, ehirlerin büyüklü ü, yeri, mekânı ve i levlerine açıklama getirir. Christaller kendi teorisini Johann Von Thünen'in kentleri çevreleyen tarımsal toprakların kullanımı ile ilgili yerle im teorisinin tamamlayıcısı olarak görür (Özgür ve Erdal, 2003: 351). Christaller, merkezi yerler teorisini, malları

ve hizmetleri satma hususunda uzmanla an ehirlerin büyüklü ü ve düzenlemesini açıklamak için geli tirmi tir. Güney Almanya'daki yerle me merkezleri a 1 üzerinde çalı mı tir. Çe itli kademelerdeki yerle me merkezlerinin alanda düzgün da ılımına i aret ederek, bunu bir modelle ortaya koymu tur (Canlı, 2001: 49). Christaller'in; "merkezi yer" kavramında; ekonomik faaliyetlerin yerle imini dolayısıyla ehirlerin yapısını etkileyen "teorik mekânın" di er faktörlerden ayrıldı ı görülmektedir (Ildırar, 2004: 71).

Christaller'e göre ehir, çevresindeki alana mal ve hizmet sa layan bir merkezdir. Ancak her yerle me merkezi bu açıdan farklı bir role sahiptir. Christaller, yerle me merkezlerini yerine getirdikleri fonksiyonları göz önüne alarak yedi farklı kademeye ayırmaktadır (Dinler, 2001: 25):

1. Kademe (Pazar kasabası)
2. Kademe (Büyük kasaba)
3. Kademe (İlçe)
4. Kademe (Büyük ilçe)
5. Kademe (l)
6. Kademe (Büyük ta ra merkezi)
7. Kademe (Bölge merkezi)

Christaller her kademedeki kentlerin önemini, etki alanlarının geni li ini ve hiyerar ik sistem organizasyonunu ortaya koyabilmek için basit bir dü ünceden hareket eder. Alana da ılımı olan en küçük yerle me merkezleri arasındaki uzunluk bir saatlik yürüyü le kat edilecek mesafedir ki, bu da 4 km'lik bir uzaklık demektir. Bu basit prensip, Christaller'i yerle me merkezlerinin birbirine biti ik e kenar üçgenlerin kö elerinde bulunacak ekilde alanda da ıldı ı ve bu e kenar üçgenlerin de düzgün altıgenler olu turdu u dü üncesine götürmü tür (Dinler, 2001: 25). Christaller'in dünyasında, herkes istedi i herhangi bir yönde dü z bir çizgi üzerinde yolculuk edebilir. Son olarak, Christaller, her insanın, istedi i ürünün bulundu u en yakın yere yolculuk edece ini söylemi tir. Bu teori çerçevesinde, Christaller her ehri ticari faaliyetlerinin, o faaliyetlere en yakın yerde ya ayan çevredeki nüfusu çekece ine inanmı tir. Bir ki i di er ehre yakın oturuyorsa, o di er ehird e alı veri yapacaktır. Bu noktada, "Uzaklık" bir mal ya da hizmet elde etmek için ne kadar gidilmesi gerekti ini ifade eder (Canlı, 2001: 50).

Bu varsayımlara dayalı olarak ele alınan merkezi yerler teorisinde, teorik model yapısı içinde ele alınan merkezi yerle im ve kurulu yerleri, büyüklük ve da ılımlarına göre, hiyerar ik bir yapı içinde birbirleriyle ili ki ve etkile imde bulunmaktadırlar. Bir ba ka deyimle, bu yazarlar, hem co rafi mekân, hem de hiyerar ik ili kileri dikkate alarak, ekonomik sürecin yatay-co rafi ve dikey-hiyerar ik olu um ve etkile imini model teori içerisinde inceleme konusu yapmı lardır (Erkan, 1987: 29).

Merkezi yerler teorisi, hem kırsal hem de kentsel ekonomik geli me dinamiklerinin uygulamasıyla ilgilidir. Örne in, bir kentin farklı kesimlerinin (mahalleleri) fonksiyonları iyi belirlenirse, bu kesimlerin herbiri geçerli merkezler olarak kalabilirler. Bir bölgede bazı kentler (yerle im birimleri), sadece kendi hem ehrihlerine hitap ederler. Böylece, yerel ekonomik geli me uzmanları toplulu u yada kom ularını bölge ekonomik sistemi içindeki fonksiyonel rollerini geli tirmelerinde yardımcı olabilirler (Blakely, 1994: 56). Böylece, ayrı fonksiyonları olan kentler ve köyler entegre bir bölgenin canlı merkezleri olarak kalırlar.

Di er yandan, büyüme kutuplarını co rafi mekâna aktararak, sürükleyici endüstrilere ve endüstriyel komplekslere sahip kentlerin bölgesel büyüme kutupları olu turması görü ü, Boudeville’yi, Christaller ve Lösh’ün geli tirdi i kurulu yeri veya merkezi yerler teorisi ile ilgilenmeye sevk etmi tir. “Merkezi yerler” kavramı büyüme kutupları kavramından farklı bir kavram olarak de erlendirilmektedir. Büyüme kutuplarında; kent merkezi yayılma etkisi yaratırken, merkezi yerler teorisinde, çevre bölge, kent merkezine do ru yayılma etkileri yaratmaktadır. Çıkı noktası Von Thünen’e dayanan bu teoride, üretim faktörlerinin co rafi mekanda optimal da ılım inceleme konusu yapılmaktadır. Von Thünen’den farklı olarak, Christaller Lösch’ün analizlerini hizmetler ve sanayi sektörüne yönelik yaptıkları görülmektedir (İldırar, 2004: 71).

Merkezi yerler teorisi, kentlerin büyüklü ü, fonksiyonları ve konumları arasındaki ili ki yi açıklamaya çalı ır. Kentlerin büyüklüklerini ve etki alanlarını ve bu kentlerdeki hizmetlerin ihtisasla ması ile belirlendi i varsayılmaktadır (Eraydın, 1983: 15). Bu noktadan hareketle de, teori bölgesel ekonomik geli meyi açıklamaktan ziyade, bir bölge içinde hinterlandı ile yakın etkile ime girmi büyükçe kentlerin durumunu ve bölge (hinterland) içindeki ekonomik pozisyonunu açıklayabilmektedir (Özgür ve Erdal, 2003: 355). Etki alanı saptanmasında, ara tırmanın temel çerçevesi belirlenirken,

insanların satın almak istedikleri bir mal ya da hizmeti elde edebilmek için, mümkün olan en az çabayı harcamak e iliminde oldukları kabul edilmiştir. Buna göre, en sık talep edilen bir hizmetin o ki i için ula labilir en uygun yerde bulunması gerekir. İnsanlar günlük ihtiyaçlarını mümkün olan en yakın mesafe içinde sa lamak isterler. Di er yandan, her faaliyetin hizmet edece i alanın belli nüfus büyüklü üne sahip olması gerekmektedir (Küçükaltan vd, 2006: 6).

Devlet Planlama Te kilatı Kalkınmada Öncelikli Yörelere Dairesi Ba kanlı ı'nca gerçekleştirilen “Türkiye’de Yerleşme Merkezlerinin Kademesel Sınıflandırılması” ara tırması Merkezi Yerleşme Teorisinin güzel bir uygulamasını te kil etmektedir. 1982 yılında yapılan bu çalış ma bir yandan yerleşme merkezlerinin etki alanlarını saptarken, di er yandan bu etki alanları esas alınarak, teorideki temel çerçevenin uygulamasıyla Türkiye’nin tüm yerleşme merkezleri yedi ayrı kademe altında toplanmıştır (DPT, 1982):

- o Birinci kademe merkezler; kırsal alanda ba ka köyleri etkilemeyen ve çevre köylere hiçbir ticari ve hizmet fonksiyonlarında hizmet sunamayan yerler olarak tanımlanmışlardır.
- o İkinci kademe merkezler; ortaokul, sa lık oca ı vb kamu hizmetlerinin götürülmüş olduğu merkezlerdir. Kasaba büyüklüklerini ifade etmektedirler. Bu merkezler güçlendirecek ticari fonksiyonlara sahip de ildirler.
- o Üçüncü kademe merkezler; kendilerine ba ımlı olan 1. ve 2. kademe merkezlerin kendilerinde bulunmayan mal ve hizmetleri sa ladığı ilçe merkezleridir.
- o Dördüncü kademe merkezler; geni bir alanda büyük nüfus kitlelerini etkilemeleri ve etki alanlarında kasaba merkezlerinin de bulunması nedeniyle alt bölge merkezleri olarak ifade edilebilen büyük ilçe merkezleri ve etki alanlarıdır.
- o Besinci kademe merkezler; bölge merkezi olarak ifade edilen bu merkezlerin etki alanı içinde alt bölge merkezleri ve bu merkezlere ba ımlı alanlar yer alır. Burada merkezler il merkezlerini, etki alanları da bunların etki alanlarını ifade etmektedir.
- o Altıncı kademe merkezler; ara tırmada Ankara, Adana ve zmir kentleri gibi metropol özelli i gösteren kentler ile ifade edilmektedir. Bu merkezler bölge merkezlerinin kendisinde bulunmayan mal ve hizmetleri sa lamada etkisi altında

kaldı ı bir üst kademe merkezlerdir. Bu merkezler sadece bölge merkezlerine de il, onların ba ımlı alanlarındaki tüm yerle melere de üst düzeyde mal ve hizmet sa larlar.

- o Yedinci kademe merkez; altıncı kademe merkezlerin kendilerinde bulunmayan üst düzeydeki mal ve hizmetleri sa lamada etkisi altında buldukları merkezdir. Bu merkez uygulamada stanbul kentidir. Ara tırmada stanbul'un 7. kademe merkez olarak ülkedeki tüm yerle me kademelerini etkiledi i kabul edilmektedir.

1.5.3 Kalkınma Kutupları Teorisi

Perroux, iktisadi kalkınmanın ülkenin her yerinde aynı zamanda gerçekleşmeyece ini, bazı bölgelerin öncelik kazanacağını, bir ba ka deyi le belirli kalkınma kutuplarının oluşacağını ileri sürmektedir. Gerçekte her ülkede sanayile me döneminde sanayi ünitelerinin belirli noktalarda toplanması bir rastlantı de il, ekonomik ko ulların bir gere didir. En önemli neden sermayenin etkin kullanılması amacıdır. “Kutuplaşma”, belli sayıda iktisadi ünitelerin faaliyetleri nedeniyle fonksiyonel bir bütünleşme sonucunda ortaya çıkan dengesiz bir kalkınma sürecidir (İkin, 1988: 105).

Perroux'un kalkınma kutupları kavramı ile daha sonraları, büyüme merkezleri, çekirdek bölge ve benzeri kavramlarla ilgi kurulmu tur (Özgür ve Erdal, 2003: 344). Perroux'un kalkınma kutupları teorisi, geni ölçüde Schumpeter'in yenilikler teorisinden esinlenmektedir. Perroux ekonomik mekânı, ekonomik birimler arasındaki ili kileri yansıtan kuvvetler alanı olarak görmektedir. Bir ba ka deyimle, büyüme kutbu, ekonomik kuvvetlerin oluştu u bir vektör olmaktadır. Böylece, ekonomi içinde sürükleyici bir birim etrafında, girdi-çıkıtı ba lantıları yoluyla, birbiriyle sıkı etkile me içindeki endüstriler toplulu unun yarattı ı dinamik geli me alanı, bir kalkınma kutbu olarak tanımlanmaktadır (Erkan, 1987: 21-22).

Bu teorinin iki dayanak noktası, ileri ve geri ba lantıların üretim sürecinde etkileri ve bireylerin giderek artan tüketim e ilimleri olmaktadır. Böylelikle, bir odakta yaygınlaşırılan yatırımlar, ileri ve geri ba lantılarla di er sektörleri uyarmakta ve bölgede artan gelir, ki ilerinin tüketim e ilimlerini arttırarak tüketim mallarına olan talebi arttırmaktadır. Ana merkezde yaratılan bu e ilimlerin çevrelerindeki küçük kentler ile kırsal alanı da etkileyece i kabul edilmektedir (Eraydın, 1983: 15).

Yapılan analizler gelişme sürecinin belli dönemlerinde, ülkelerin belirli bölgelerinin, öteki bölgelere kıyasla daha çok geliştiğini göstermiştir. Bu görüşleri süren Fransız iktisatçı Perroux'a göre, ekonomik gelişme ülkenin her yerinde aynı zamanda gerçekleşmez (Özgür ve Erdal, 2003: 344). Kalkınma kutbu, bir kent merkezi olmak zorunda değildir. Yayılma etkisi üreten sürükleyici (lider) mütebbislerin olduğu yöreler, kutup olma özelliğine sahiptir. Bu yöre, bir şehir merkezi içerisinde olabileceği gibi, bir maden ocağı çevresinde veya büyük bir tarım arazisi bile olabilir (Higgins, 1983'den Özgür ve Erdal, 2003: 344).

Bu yüzden kalkınma kutbu coğrafi temelli kentsel bir merkez olmaktan ziyade, lider konumundaki sürükleyici şirketlerin herhangi bir yerde toplanmasıyla oluşur (Özgür ve Erdal, 2003: 344-345). Her büyüme kutbu, bir sürükleyici (lider) endüstri etrafında oluşmaktadır ve bununla bağlantılı endüstriler topluluğu, ekonominin diğer sektörlerinden daha hızlı büyümektedir. Sürükleyici güce sahip olan lider endüstri veya firma, büyük ölçekli, yenilikçi, çevresini etkileyen dominant bir birimdir. Bu birim, ileri teknik kullanmaktadır ve daha yüksek bir teknik ilerleme hızına sahiptir. Ürünlerine karşı talebin gelir esnekliği daha yüksektir; daha geniş piyasalara hitap etmekte ve çevre birimlere daha yoğun etki yaymaktadır (Erkan, 1987: 22).

Bu kalkınma sürecinde, belirli bir noktada başlayan ekonomik gelişimin, giderek orada yoğunlaşması iki nedene bağlanabilir. Birinci olarak, ölçek ekonomisinden yararlanmak isteyen işletmelerin, üretim tesis ölçeklerini optimal düzeye erdirmek için, yeni yatırımlara gitmeleri, yani işletmelerini genişletmeleridir. Böylece bir işletme "pozitif içsel ekonomiler" içinde yaşamak istediği avantajlarını maksimize etmek isterken, faaliyette bulunduğu yörede de ekonomik faaliyetler artması olacaktır. İkinci olarak, birlikte bulunmaktan doğan avantajlardan yani "dışsal ekonomilerden" yararlanabilmek için işletmeler aynı bölgeye toplanma eğilimini gösterirler (Dinler, 2001: 113).

Bu toplanma eyleminin nedenlerini ilkin kısaca şöyle açıklamaktadır:

- o Pazar Büyüklüğü: Ürünün pazarlanmasında pazarın büyüklüğü çok etkili olmaktadır, özellikle ulaşıma olanaklarının yetersiz olduğu koşullarda, üretim yerinin talebin fazla olduğu yerlerde toplanması doğaldır.

- Altyapı Durumu: Yol, su, elektrik v.b. altyapının hazır oldu u bölgede, i letmelerin kurulu maliyetleri dü ük olmaktadır.
- Hammaddeye yakınlık: Hammaddelerin ta ınması zor ve pahalı olan sanayi dallarında, i letme, kurulu yerini saptarken hammaddeye yakın bir yer seçmek durumundadır.
- Yan Sanayi: Üretimde çok sayıda ara malları kullanan bir i letme, kurulu yerini saptarken ara mallarını kolay ve ucuz sa layaca ı bölgeyi seçmektedir.
- İnsan Gücü: Bir iktisadi ünite, seçti i teknolojiye uygun personeli temin edebilmek için kurulu yerini buna göre saptayacaktır.
- Sosyal Üst Yapı: i letme, gerek idarecileri, gerek i çileri için belirli bir sosyal tesisin gere ini duydu unda, ya bunları kendisi gerçekle tirecek veya bunların hazır oldu u bir bölgeyi kendisine kurulu yeri olarak seçecektir. Sosyal tesislerin (okul, hastane, v.b.) ne denli büyük bir yatırımla gerçekle tirilebilece i dü ünülürse çok büyük olmayan i letmelerin bu tesislerin hazır oldu u bölgeleri neden seçti i kolaylıkla anla ılır (İkin, 1988: 106).

Ancak, bu teorik çerçevenin uygulamaya aktarılmasında bazı bo luk ve sakıncalar bulunmaktadır (Eraydın, 1983: 16):

- Bir büyüme kutbunun çerçevesindeki geli meye yön vermesi ve bu geli meyi sa laması, bu merkezin olu masından çok uzun bir süre sonra ba layabilir. Bu zaman aralı ı durumlarda önem kazanmaktadır.
- Bazı sektörlerde geli menin belirli odaklarda yı ılması bu merkezlerin bölge merkezleri niteli i kazanmasını sa layamamakta ve merkezler bu yönde olumlu geli me gösterememektedirler.
- Bir büyüme kutbunun ba arısı, bu merkeze yapılan ula tırma ve altyapı yatırımlarının yo unlu una ve di er geli me merkezleri ile ba lantılarının düzeyine ba lıdır.

Kalkınma kutuplan teorisi, 1960'lara kadar birçok geli me problemini açıklayabilmi ; fakat sonraki yıllarda beklentileri kar ılayamamı tır, çünkü bu teori genellikle endüstrilerin do al kaynak tabanlı oldu u bölgelere uygulanabilir; fakat kalkınma kutupları genellikle do al kaynak tabanlı de ildir (Higgins, 1983'den, Özgür ve Erdal, 2003: 348).

Sonuç olarak ekonomik gelişimin “eski teknik” döneminden itibaren, çeşitli nedenlerle ekonomik faaliyetlere elverişli koşullara sahip olan ayrıcalıklı bölgelerde başladığını görüyoruz. Gelişim noktasından yoksun olan öteki bölgelerde ise duraklama ve hatta gerileme, kural haline gelmektedir. Gelişim noktaları (kalkınma kutuplarını) etrafında, yoğun bir ekonomik ve sosyal hareketliliğin giderek artması ve bunun sonucunda bölgelerarası dengesizliğin ortaya çıkması, kaçınılmaz bir zorunluluk olduğu gibi ekonomik gelişimin de bir koşuldur (Dinler, 2001: 113).

KENTSEL BÜYÜME VE KENTSEL UYGULAMA BÖLGELERİNİN SAPTANMASI VE ÖLÇEKSEL SINIFLANDIRMA

2.1 KENTSEL BÜYÜME VE ÖLÇEK DENGESİZLİK NEDENLERİ

Sanayi devrimi'yle birlikte kentlerde ortaya çıkmaya başlayan değişimler, nüfusun bu merkezlerde yoğunlaşması kentleşme olgusunun da ortaya çıkmasına neden olmuştur. Teknolojinin ilerlemesi yalnızca tarım ürünlerinin de il, diğerlerinin de üretilmesine yol açmıştır. Ulaşım sisteminin gelişmesi ve kentlerde yaşam alanlarının ayrılması için seyahat kavramının ortaya çıkarırken, yiyecek maddelerinin elde edilmesi, sanayi üretiminin ölçülmesi ve üretilen malların pazarlanması sorunları nedeniyle kentsel büyüme ve optimum kentsel büyüme ve optimum kentsel ölçü kavramları ortaya çıkmıştır (Nankul, 1985: 10).

Kentsel büyüme oranı ve ekli kentin içinde bulunduğu çeşitli faktörlerle ilişkilendirilmektedir. Bu faktörler; coğrafya, nüfus artışı, ekonomi (pazarın ölçüsü, ölçek ekonomileri, içsel ekonomiler, dışsal ekonomiler, kentsel yapılaşma ekonomileri, teknolojik gelişmeler vb.), toplum (kentte, özgün bir sanat etkinliğinin veya teknolojik önemi olan bir kuruluşun varlığı gibi), teknoloji (demiryolu, kara, deniz, hava ulaşımının gelişmesi bireysel otomobil sahipliğindeki artış), sanayi, politik kararlar ve bireysel kararlardır. Bu faktörler hem kentlerin büyümesine hem de formlarının değişmesine neden olmuştur. Kentsel büyüme teknik üstünlüğü olan nüfus oranının artması kentsel nüfusla birlikte artmasıyla da ortaya çıkan bir olgudur. Bu artışın değişimlerin (mesleklerin) ortaya çıkmasına neden olur. Böylece, bu nüfus oranının artması hizmet kesiminin hazırlayıcısı olur. Kentin yaşam düzeyini ve ulusal ya da uluslararası katılıma artıran, sanayide üst düzeyde yer alan bu nüfus, kent ölçüsüne etki eder. Hizmet etkinliğinin gelişmesiyle de kent büyür (Nankul, 1985: 11). Büyüyen ve gelişen kent, merkezi yönetimin il merkezli idari sınırları içerisindeki pek çok dengesizlikten kaynaklanır bu dengesizliklerde farklı baskılar altında gruplanabilir.

2.1.1 Kentle meden Kaynaklı Nedenler

Kentler, kırsal bölgelerde ya ayan insanlar için, ya am standartları ve geçim düzeyi açısından avantajları ifade eden olumlu bir manyetik alan olu turmaktadır. Bir bakıma toplamsal anlamda manyetik alanın eksi kutbunu temsil etti ini söylemek mümkündür. Bu durum, kimi kent bilimcileri tarafından “çekici” ve “itici” nedenler olarak kavramsalla tırlımı tır (Ceritli, 2000: 10). Bu nedenlere kuvvetlendirici etkisiyle iletici faktörlerde eklendi inde bahsedilen olumlu manyetik özellikler kent merkezlerini kutup haline getirmi tir. Kentlerin kapasitelerinin çok üstündeki bu akım kurumsal nitelik ta ıması gereken kentsel planlama süreci bireylerin ihtiyaç ve çıkarlarının akı ına bırakılmı tır. Bu noktada ise kent planlamasının önemi ortaya çıkmaktadır. Günümüzde kent planlaması anlayı ı, kentlerin sadece ki ilerın çıkarları do rultusunda biçimlenmesinin, sa lıksız bir geli me ortaya çıkardı ı, bu nedenle kamu yararı açısından bu sürece müdahale edilmesi gerekti inden yola çıkmaktadır (Tekeli, 2001: 18). Bahsedilen bu zincir sürece müdahale edilmedi i takdirde ise yo un göç baskısı altındaki kentler, ya lekese² biçiminde büyüyen yüksek yo unluklu kent dokuları geli tirirken (Tekeli, 2001: 30) sistemin kentteki ranttan kaçınmaya olanak vermesi, kent formlarının sürekli olarak anayollar etrafında sığrayarak saçaklanmasına olanak vermekte, olu an kentsel rantları en ço a çıkarma e ilimi ise bir yandan kentin merkez kesimlerinde sürekli olarak yapı haklarının artırılması, yık-yap süreçlerinin geli mesi, di er yandan bo alanların dolarak yo unla masına neden olmaktadır. Saçaklanan kesim ile kent arasındaki alanlarda a ama a ama yapıla maktadır (Tekeli, 2001: 54). En nihayetinde de, Tekeli'nin bahsetti i gibi, nüfusunun hızla artması ve ekonomik etkinliklerinin ço alması sonucunda, kent haritası üzerindeki imgesinin yayılarak büyümesi (Kele , 1998: 130) ile ya lekeleri olu maktadır.

Bu kontrolsüz geli meler zinciri ise kentle me kaynaklı dengesizlik sorunları yaratmaktadır. Tüm bu de erlendirmelerin ı ında yapılan çalı mayla, kentlerin geli mesi hakkında yeterli ara tırma yapılır ve bilgi toplanırsa, gelece inin kestirilebilece ine, kestirilen bu gelecekteki kent formunun de i ik ö eleri arasında kuvvetli bir kar ılıklı belirleyicilik bulundu una ve bu bütünlük plana yansıtıldı ında kentin geli mesinin buna uygun olaca ına inanılmaktadır (Tekeli, 2001: 31).

² Ya lekese: Bir yerle im yerinin, nüfusunun hızla artması ve ekonomik etkinliklerin ço alması sonucunda, kent haritası üzerindeki imgesinin yayılarak büyümesidir. Kele , R. (1998). Kentbilim Terimleri Sözlü ü, mge Kitabevi, Ankara, s.130.

2.1.1.1 İtici etmenler

Genellikle, nüfusu köyden ve tarımdan köy dışına iten etmenlerdir. İtici etmenlerle kastedilen, köyünden kopan nüfusu kentlere, büyük özelemlere taşıyan ulaşım araçlarındaki ve olanaklarındaki gelişmedir (Keleş, 2000: 47). Özellikle az gelişmiş ülkelerde tarımın verimliliğinin ve kişi başına düşen tarımsal gelir, köylüyü köyünde tutmayacak kadar düşüktür. Gerek bu yetersiz gelir, gerekse toprak mülkiyetinin dengesiz dağılımı, tarım topraklarının artan nüfusun istihdam etmede yetersiz kalması, kullanılan teknolojinin yetersizliği ve tarımsal üretimin doğal koşullara bağlılığı tarımda gözlenen değişimlerin kuşkusuz en önemli nedenleridir (Özer, 2004: 55). İtici etmenler kapsamında, nüfusu kırdan iten nedenler şöyle sıralanabilir (Ertürk, 1997: 20):

- Nüfus baskısı;
- Toprak yetersizliği ve dağılımın kötülüğü;
- Gizli işsizlik;
- Eksik istihdam;
- Düşük verimlilik;
- Tarımda makineleşme;
- Mevsimsel ekonomik etkinlik yetersizliği;
- Doğal afetler;
- Eğitim ile artan hareketlilik;
- Tarımsal politikalar;
- Tarım arazisinin özellikleri, iklim koşulları ve erozyon.

2.1.1.2 Çekici etmenler

Çekici etmenlerin kitleleşme sürecindeki payı, nüfusu kırsal alandan hareketlendirerek yerinden ayrılma eğilimi kazandırmasıdır. Ancak nüfusu kırdan koparan etkenler kentleşme için gerekli olmakla birlikte yeterli olmayan bir değişkenler bütünüdür. Kaynağında harekete geçen nüfusun bir başka yerle meşgul olma eğilimi, köye ya da kasabaya değil de bir kente veya bir başka kente değil de belli bir kente göçmesi için ikinci bir etmenin, kentin çekiciliğinin işlevi gerekmektedir (Özer, 2004: 57). İşte bu noktada, köyünden ayrılan ya da ayrılmaya hazır bulunanları kentlere doğru çeken ekonomik ve toplumsal etmenlerdir (Keleş, 2000: 47). Çekici nedenler, kırsal alanlarda bulunmayan imkânları, sosyal ve kültürel imkânlar, sağlık ve eğitim hizmetleri gibi

olanakların kentlerde yer almasıdır. Kırsal nüfus, söz konusu hizmetlere erişim isteği ile kentlere göç etmektedir (Es, 2005: 2).

Çekici etmenlerin başlıcaları şunlardır (Ertürk, 1997: 20):

- o Köy ile kent arasındaki gelir farklılığı
- o Daha iyi ve ileri eğitim olanakları
- o Kentin cazibesi
- o Bulabilme ümidi
- o Daha ileri hayat standardı
- o Çeşitli sosyal hizmetleri
- o Ulaşım olanakları

2.1.1.3 İtici etmenler

İtici etmenler, itici ve çekici etmenlerin etkinliğini artırıcı bir seviyede görmektedirler (Ertürk, 1997: 20). İtici etmenlere en iyi örnek; kent ile kırsal arasında taşıma ve iletişim olanaklarının artmasıdır (Es, 2005: 2). Bu etmenlerin etkinliğini artırıcı güç ile kastedilen, taşıma olanaklarındaki gelişmedir (Keleş, 2006: 72). Taşıma olanakları ifadesi ile itici ve çekici etmenlerinin arasındaki başlıca katkı sağlayan ara etmenler olan; ulaşım ve haberleşme alanındaki gelişmeler anlatılmak istenmektedir (Özer, 2004: 59).

2.1.2 Demografik Nedenler

Kentlere akımın ve nüfus artışının nedenlerinin başında kentin olumsuz kutbu do ru kutup çevresinden nitelikli veya niteliksiz iş gücü akımları yer almaktadır. Ancak göçün ortaya çıkması, çok defa sadece çalışabilecek durumdaki kişilerin yani aktif nüfusun bu kutup merkezlerine yönelmesi şeklinde olmamaktadır. Göç eden kişi ya tek başına kutup merkezine gidip daha sonra ailesini yanına çekmekte ya da doğrudan ailesiyle birlikte kutup merkezine gitmeyi tercih edebilmektedir (Tandırçio lu, 1998: 34). Yaşanan göçün nitelikli göz önüne alındığında kent merkezine ya da çevresinde olumsuz çekim merkezlerine yapılan içsel ya da dışsal göçler altyapı ve üstyapının kaldıramayacağı boyutlara ulaşmakta ve kent sınırları içerisinde hem içsel hem de dışsal dengesizlik yaratmaktadır.

2.1.3 Co rafi Nedenler

Adam Smith'den beri kalkınmaya olumsuz yönde etki eden co rafi etmenler (iklim, yeraltı zenginlikleri, do al ko ullar, ta ıma ve haberle me olanakları vs.) az geli mi li in nedenleri olarak gösterilmektedir (Dinler, 2001: 172). Dünya, ülke, bölge, il ve ilçeler geneline bakıldı ında co rafi yapıların aynı özellikleri ta ımadıkları, tüm co rafi etmenlerin yükseklik, iklim, bitki örtüsü, yüzey ekilleri vb. da ılımı incelendi inde, aynı e itlikle da ılımını sa lamadı ı ve bu e itsizli in dengesizli i do urdu u söylenebilir.

2.1.4 Tarihsel Nedenler

Tarihsel dengesizlik nedenleri kentin ya da il'in bütününi olu turan ilçe ve beldelerin tarihsel süreç içerisinde kazandıkları mesleki ve ticari tecrübeleri, siyasal ya da yönetsel hakları nedeni ile sa lamı oldukları kentsel yetenekleri ifade etmektedir. Denizli özelinde bakıldı ında, batı Anadolu'nun tarihsel geçmi i sonucu Pamukkale ve Laodikya antik kentlerinin harabeleri ve onarılmı bölgeleri turistik çekim etkisi yaratmaktadır. Osmanlı döneminde de yerle me düzeninde yapılan de i ikliliklerle yerle me merkezleri arasında ba kent, bölgesel merkezler, pazar ehirleri ve köyler ekinde bir kademele me olu turulmu (Dinler, 2001: 175) olması da siyasal yönetsel tecrübe ve bu aktiviteler sonucunda gelen yatırımlarla bölge üzerinde kentle me etkisi yaratabilir.

2.1.5 Siyasi Nedenler

Adna Weber'e göre, kentsel büyümenin siyasal nedenleri arasında unlar yer almaktadır: ticaret hürriyetini geli tiren mevzuat, göç hürriyetini geli tiren mevzuat, ehirdeki resmi dairelerde görevlendirilmi ki ileriyle merkezi bir yönetim ve toprak üzerinde serbestçe tasarruf edebilme biçimlerinin ehirlerde siyaseten savunulmasıdır (Weber, 2003: 18). Birçok ülkede yönetim yapısının özellikleri, çe itli düzeylerde verilen siyasal kararlar, hukuki yapı (Ertürk, 1997: 22), hukuk kurumlarından bazıları ve uluslararası ili kiler de kentle meyi özendirici nitelikteki faktörler sayılabilir. Gezme, yerle me ve ticaret özgürlüklerini kısıtlayan yasaların kaldırılması da kentle me üzerinde etki yapar (Kele , 2006: 33). Siyasal kararların dengesizlik yarattı ı kadar bölge içinde ya da il düzeyinde denge ve geli menin motoru olabilece ine katsında, ç Anadolu'nun kentle me derecesinin 1947 de %11 den 1997 de %65,6'ya çıkmı olması

Ankara'nın bölgenin tam ortasında bulunması ve ba kent yapılmasına ili kin siyasi kararın etkisi azımsanamaz (Kele , 2006: 34). Siyasal dengesizlik nedenleri, il'in ya da il'in bütünü olu turan ilçe ve beldelerin yasa hükümlerince kazandı ı yerel özerkliklerine, haklarına ya da egemen siyasi gücün temsilcilerince sa lanan muafiyetler ve/veya te vikler nedeni ile sa lanmı kazanımlarla kaybedi ler olarak ta tanımlanabilir.

2.1.6 ktisadi Nedenler

Dengesiz kentle menin ekonomik ya amdan toplumun kültür ya amına de in birçok alanda tıkanmalara, darbo azlara ve toplumsal sürtü melere yol açabildi i görülmektedir (Ertürk, 1997: 26). Temelde dengesizli in ve denge ihtiyacının do umun ana sebebi olan ekonomik dengesizlik nedenleri tüm bu nedenlerin sonucunda ula ılan hem sorun hem de çözümü ifade etmektedir. öyle ki co rafi, siyasi, psikolojik veya hutta tarihsel dengesizliklerin olu umunda ve bu dengesizliklerin kaldırılması ile sonuçta ula ılmak istenen hedefte hep ekonomik denge bulunmaktadır. tici etmenler sonucunda köylü nüfusu köyünden iten, tarım kesiminin içinde bulundu u ko ullardan kaynak alan nedenlerdir (Kele , 2006: 29). Bu sorunlar ekonomik ve toplumsal sorunlar olarak iki ana grupta toplanabilir bunlardan ekonomik sorunlar (Ertürk, 1997: 26):

- o sızlık ve marjinal sektörde yo unla an istihdam;
- o Sektörler arası dengesizlik;
- o Bölgeler arası kentle mede dengesizlik;
- o Altyapı hizmetlerinde tıkanma;
- o Gecekondula madır.

Yine ekonomik altyapı nedeni ile ucuz ula ım, i olanakları ve üretim tercihleri ile nitelikli i gücüne ula ım ekonomik dengesizli i do urmaktadır.

2.1.7 Sosyo-Psikolojik Nedenler

Psikolojik ve sosyolojik temelli dengesizlik nedenleri genellikle bölge olarak ifade etti imiz, ülke, co rafi tanımlı veya idari tanımlı sınırları belirli sorumluluk bölgesi, il, ilçe ve kasaba gibi yerle im birimleri içerisinde ya amını sürdüren halkın geçmi ten kaynaklanan inanı , dü ünü ve ya am stillerini içerir. Aynı bölge insanının

ve çevreden bu bölgeye akın edecek insanların o bölge ya da kendi gelecekleri üzerine kurdukları hayalleri ve istekleri ile bu hayal ve istekleri gerçekleştirebilmek için yeterli altyapıyı sağlayacak düzenlemelerin toplam bütünü ifade etmektedir.

Çevreden bu bölgelere akın olgusunu gözlemlediğimizde ise sebep, köylerden kentlere doğru göç olayının asıl nedeni sanayilemenin kentlerde yoğunlaşmasıdır. Gizli ve sızlı olan yaygın olduğu köylerden kentlere doğru yola çıkmanın en büyük nedeni budur. Kent, köyde yaşayanlar için emeğin uygun koşullarla arz edebileceği talebin yoğun olduğu bir piyasadır. Çok yaygın bir deyim olan “İstanbul’un toprağı altın” aslında böyle bir inancın ürünüdür. Gerçek her zaman böyle olmasa da köyde yaşayanlar durumu daima böyle görmektedirler. Bunun yanı sıra, ulaşımda ve haberleşmede meydana gelen gelişmelerden yararlanan köy ve kasaba halkı, teknolojinin kentlere getirdiklerini anında radyo ve televizyon aracılığı ile duymakta ve görmektedirler (Nadaroğlu, 2001: 109). Bunun yanında kentlerin özgür havası, daha geniş bir kümenin üyesi olma duygusu, kentli olmanın gururunu paylaşma, bu etmenlerin bachelarıdır. Kimi yerlerde ise, köyden kente göç etmeye, belirli bir toplumsal amaçlı duygusunu ortadan kaldıran bir “yükseliş” gözüyle bakılır. Bunun gibi, birçok köylü çocuğu öğrenimlerini tamamladıktan, askerliklerini yaptıktan sonra kentlerde yerleşir. Yurtdışına işi gönderilmeye başlanılan son 35 yılda, yurda dönen işçilerde de, çoğunlukla aileleriyle birlikte büyük kentlerde yerleşme eğilimi vardır. Askere alınan erlerin ailelerine yapılan parasal yardımın, Türkiye’de köyden kente göçü artırıcı bir nitelik taşıdığı da ileri sürülmüştür (Keleş, 2006: 35).

Psikolojik dengesizlik nedenleri ekonomik dengesizlik nedenleri gibi etkili bir diğer dengesizlik sebebidir. Çünkü geleceğe yönelik stratejik bir plan sergilemeyen bir bölgenin kararlarının tutarlılığının yaratacağı etki ile geleceğe yönelik stratejik planlamasını bölge ve çevre insanına bununla birlikte ekonomik ve sosyal yeterliliklerine göre planlaması itme ve çekme (push ve pull) etkilerini harekete geçirecek ve bölgenin çekim alanı olmasına katkı sağlayacaktır (Başer, 2002: 9). Bu katkının kontrolsüz şekilde gerçekleşmesi ise il içi dengesizlik sebeplerinin bir basamağı olan sosyo-psikolojik etmenler nedeniyle kademelenmiş yapı içinde alt, denk ya da üst kademeden başlayacak göçlerle dengesizlikler yaratabilecektir.

2.2 L Ç DENGESİZLİK SONUÇLARI

Kent merkezinde veya kentin içinde bulunduğu idari birimlerin olduğu turdu u belde, ilçe, il yada bölgedeki dengesizlikler sonucunda gerçekleşen kentle ilgili farklı sonuçlar doğurmaktadır. Bu sonuçlar kısaca aşağıdaki gibi özetlenebilir.

2.2.1 Aşırı Kalabalık Yerler

Ekonomik gelişmenin başlıca cazibe merkezlerinin bulunduğu bölgeler, firmalara ve kişilere sağladıkları dışsal ekonomiler nedeniyle hızla kalabalıklaşırlar (Güngör, 2000: 7). Ekonomik gelişmenin başlıca kalkınma kutbunun bulunduğu bölgeler, işletmelere sağladıkları dışsal ekonomiler nedeniyle giderek kalabalıklaşırlar. Başlangıçta, ülkenin gelişmesi için sempati ile bakılan bu kalabalık bölgeler, diğer bölgelerden gelen göç dalgaları durdurulamadığı için, belirli bir etaptan sonra, artık çözümü güç sorunların ürettiği yöreler haline gelirler (Dinler, 2001: 124). Büyük kentlerin ve dolayısıyla aşırı kalabalık bölgelerin, çözümü giderek güçleşen sorunlarının aşılması çabaları, bu kalabalık merkezlerin daha da büyümelerinin durdurulmasını ve en uygun kent ölçüsünün ne kadar olması gerektiği sorunlarının tartışılmasını gündeme getirmektedir (Dinler, 2001: 125).

2.2.2 Duraklamış Yerler

Sanayi devriminden itibaren gelişme katederek kalabalıklaşan bir sanayilemiş bölge, zamanla herhangi bir nedenle eski canlılığını kaybetmeye başlayabilir. Bölgedeki kişi sayısı artar, fert başına düşen gelir gerilemeye başlar (Dinler, 2001: 124). Bu tip yerler daha önce gelişmiş yöreler olarak bilinmelerine rağmen, zamana gelişmenin yavaşlaması sonucu problemlerli yöreler arasında yer almalarını doğuran sebepleri ise şöyle sıralanabilir (Güngör, 2000: 7):

- Geleneksel endüstriyel faaliyetlerin çöküşü
- Sınai faaliyetleri sürdüreceği fiziki altyapının yetersizleşmesi
- Hammaddelerinin tükenmesi
- Pazara olan yakınlık üstünlüğünü başka merkezlere kaptırmaları

2.2.3 Geri Kalmı Yerler

Az geli mi yerler olarak ta adlandırabilecek geri kalmı yerler, il sınırları genelinde geli me yeteneklerini kaybetmi , yapıları icabı co rafi ya da iklimsel özellikleri nedeniyle elveri siz yerler olarak nitelendirilebilir. Buna ek olarak, bir ülkede, kaynakları, geli me düzeyi ve geli me hızı yönünden, ülkenin i leyimselle mi ³ ve kentle mi ileri bölgeleriyle arasında belirli ayrımlar bulunan, genel toplumsal ev ekonomik düzeyi ülke ortalamasının altında kalmı bölge (Kele , 1998: 57) olarak ta tanımlanabilir. Ayrıca, geri kalmı yöreyi belli bir zamanda çe itli sosyal ve ekonomik faktörler açısından ba ka bölgelerle ve ülkenin bütünü ile kar ıla tırıldı nda iktisadi ve sosyal avantajları olmayan bölge olarak tanımlanabilir (Güngör, 2000: 6).

Az geli mi bölgede, sosyo-ekonomik geli mi lik kıstasları ülke ortalamasının altındadır. öyle ki (Dinler, 2001: 123):

- o ehirle me oranı, ülke ehirle me oranının altındadır.
- o Tarımsal nüfus oranı, ülke ortalamasından yüksektir, ancak hakim sektör niteli inde olan tarım geridir.
- o Do urganlık ve çocuk ölüm oranları ile genç nüfus (0-14) oranı, ülke ortalamasının üzerindedir.
- o Bölgede modern endüstriler geli memi tir, geleneksel faaliyetler varlı mını sürdürmektedir.
- o sızlık oranı ülke ortalamasından yüksektir.
- o Fert ba ına dü en milli gelir, ülke ortalamasının altındadır ve ayrıca adaletsizdir.
- o Altyapı (ba ta yol, su, elektrik ve haberle me olmak üzere, sa lık ve e itim hizmetleri) tesis ve hizmetleri, ülke genelinden daha kötüdür.

2.3 ÇEK M ALANLARI SINIFLANDIRMA FAKTÖRLER

Kentlerin ilk ço aldıkları yerler olan nehir vadilerinden çıkıp Ege'nin kayalık adalarına ve Balkan Yarımadası'nın da kütleleriyle geni ovalarına vardı nda, ilk önce ortamdaki farklılı ın temel kent kurumlarındaki farklılıktan daha çarpıcı oldu unu fark ederiz. Fakat, gerek co rafi ko ullar, gerekse insani amaçlar kentin dı biçiminde irili ufaklı birçok de i iklik meydana getirmi tir. Burada da her yerde oldu u gibi

³ Sanayile mi

toprak, iklim, jeolojik oluşumlar, bitkiler, bütün bölgesel matris insanların ekonomik faaliyetlerine, genel hayat görüşlerine, hatta yerle ik halkın sağlığı üzerine damgasını vurmuştur (Mumford, 2007: 156). Günümüzdeki bazı kentlerin çok büyüyerek neredeyse kendi başına ayakta duran birer cumhuriyet oluşturdukları şüphesizdir. Böyle bir durumda, yalnızca kentler arasında değil kentsel bölgenin içinde mahallelerden ya da tanımlanabilir bölgelerden oluşan konfederasyonların kurulması, Yerel hareketin programında asgari ölçüde bir talep olarak yer alabilir. Bu yoğun nüfuslu, giderek yayılan, ayrı büyüklükteki varlıkların kurumsal yönden parçalara bölünerek, insani boyutları taşıyan ve katılımcı bir demokrasiye olanak tanıyan sahici yerleşimlerin oluşturulması gereklidir (Bookchin, 1999: 376). Bu gerekliliğin içinde belli niteliklere sahip alanlara ulaşma isteği bizleri bölge kavramına götürmektedir.

Bölge kavramı, değişik anlamlarda ve farklı boyutlar için kullanılmaktadır. Bu deyim, birkaç yerleşim birimini, ya da bir iki iliyi içerdiği gibi, çok defa ülkenin daha geniş bölümleri için de kullanılmaktadır. Genellikle, kentten küçük ve kent ölçüsündeki birimler ile ülkenin tümü için yapılan planlamalar başka başka isimler ve konular altında ele alınmaktadır. (Kırsal planlama, kent planlama, ülke planlama gibi) Bu duruma göre bölgenin büyüklük sınırı, kent ölçüsü ile ülke ölçüsü arasında değişmektedir (Taneri, 1986: 19). Bölgelerin sınırlarının tespitinde ise belli başlı bazı faktörler sıralanabilir:

2.3.1 Coğrafî

Bir ülke, bölgelere ayrılırken çeşitlilikle coğrafî ölçütler ele alınmaktadır. Bu ülkede evvelce çizilen coğrafî sınırlara oturabildiği gibi (Marmara, Trakya) bölge planı açısından da yeniden tayin edilebilir. Kırmızı ırmak arasında kalan bir yöre ya da birkaç gölü kapsayan bir alan bölge planlama sınırı olarak seçilebilir. Coğrafî bölgede kompleks ve üç boyutlu bir mekan anlayışı vardır (Taneri, 1986: 19). Bu kompleks ve üç boyutlu mekan arayışının ardında yatan faktörlere dayanmaktadır. Bu genel bölge planı açısından tayin edilen sınırlar genelden özele doğru inildiği zaman tüm plan bölgelerinin içerisinde homojen alanların nitelikleri ile değerlendirilebilir. Bölge içinde dahi coğrafî açıdan farklı alanlar bulunmaktadır. Türkiye özelinde idari sınırları belli bir ilin genelindeki coğrafî özelliklerin sorumluluk alanlarının sınırlılığı nedeniyle hiçbir farklılık gözetmezken yine aynı şekilde idari sınırlarının tayini sonucunda coğrafî olarak büyük bir alana yayılmış bir il sınırları içerisinde çok farklı yerleşimlerini ve iklim

artlarını aynı anda gözlemleyebilmekteyiz. Bu nedenle il sınırları içerisindeki alanlarında kendi içlerinde co rafi olarak sınıflandırılabilir.

2.3.2 İdari

Bölge planlama hudutları, Belediye, il ve ilçeleri içine alan idari sınırlar olabilir. Bu yönetime göre ülke bölgelere bölünürken ülkemizde de izlendi i gibi, uygulama kolaylı ı bakımından, daha çok illerin hudutları göz önünde tutulur (Taneri, 1986: 19). Uygulama kolaylı ı, merkezi idarenin il ve ilçeler özelinde planlama ve kontrol i lemlerini daha etkin gerçekle tirece i örgütlenme alanlarının tespitini kolayla tırmaktır. Türkiye özelinde ülke yönetimin altında olu turulmu olan ilk kademe idari yönetim birimlerinin iller oldu u ve bunları ilçeler ve köylerin izledi i görülmektedir. Benzeri bir ifade ile merkezi yönetimin görev ve yetkilerini yerel özekte kullanan büyük ehir belediyeleri, belediye örgütleri ve Türkiye'ye has bir yapılanma olan kentlerimizin kendi içlerindeki mahalle muhtarlıkları di er bir idari yapılanma sınırının uygulama eklidir.

2.3.3 Hizmet

Burada sınırlama, kurulu ların çalı ma amaçlarına ve faaliyet konuların göre yapılır. Bu faaliyetlerin do a ile oldu u kadar altyapı ile de ilgisi vardır “Devlet Karayolları, Devlet Su leri, Devlet Demiryolları, Devlet orman bölgeleri gibi” (Taneri, 1986: 19). Bu sınırlama türü merkezi idarenin ta ra birimleri içerisinde de uygulanmaktadır. İ özel idarelerinin sorumluluk bölgeleri il sınırları bütünü oldu u için il sınırları dahilinde Valinin ba kanlı nda alınan kararları uygulamaktadırlar. İ bütününde sulama, yol yapımı, baraj yapımı gibi çok farklı alanlarda faaliyet gösterebilmektedirler. Yeni İ Özel dairesi Yasası ile köy hizmetleri olarak bildi imiz ba ka bir idari hizmet birimi sonlandırılmı ve aynı bölgede benzer i leri yapan il özel idareleri bünyesine alınmı tır. Hizmet birimlerinin görev alanlarının çakı ması durumunda etkin kullanım için hizmet birimlerinin ayrılması veya birle tirilmesi yoluna gidilebilmektedir.

2.3.4 Ekonomik

Bölge sınırını seçerken, kuvvetli bir ekonomik potansiyel ya da sonun aranır. Maden alanlarının, sanayi bölgelerinin, büyük tarım arazilerinin birtakım sorunları, o

bölgenin sınırları içinde ele alınır. Zengin yeraltı ve yer üstü kaynakları bulunan yöreler bölge sınırını çizebilirler “Tennessee Vadisi, Ruhr Bölgesi, Keban Projeleri gibi” (Taneri, 1986: 19). Bu tip bölgelerin tayinin de il özelinde kullanılabilir faktörler geleneksel üretim biçimlerine sahip ve gerek üretim biçimleri gerekse zaman içerisinde elde etmiş oldu u sanayi deneyimi ve kültürü sonucunda elde edilmiş olan ekonomik sermaye birikimine sahip kendine özel bir bölgede ekonomik açıdan bir bölgenin sınırını tekil edebilir.

2.3.5 Sosyal

Sosyal faaliyetler açısından problemleri olan bazı yörelerde, örneğin iskân, sağlık, afet, eğitim gibi konuların sorun olarak ele alındığı yerlerdeki sınırlar arastırma için bir bölge kabul edilebilir (Taneri, 1986: 19). İl veya ilçe merkezlerine hatta diğer komşu il ve ilçe merkezlerine uzak olan yerleşim yerlerinin sınıflandırılmasında da kullanılabilir. Bu tip bölgelerin sınıflandırılmasında yine coğrafî anlamda azımlı veya yüksek maliyeti nedeniyle ulaşım gerekse yaşam koşullarının zorlu u göz önüne alınarak değerlendirilmektedir. Bu değerlendirme sonucunda bu bölgelerde ortak sağlık ve iskan faaliyetleri uygulaması başlatılması için bölge planlaması yapılmakta ve uygulanmaktadır. Nitekim, 1999 Kocaeli depreminde ortaya çıkan bir afet sonunda depremin merkezi olan Kocaeli ve komşuları Sakarya, Düzce, Yalova bu zorlayıcı coğrafî olayın ardından sosyal faaliyetlerin uygulanabilirliği açısından bir bölge oluşturulmuştur. Görüldüğü gibi, bu sınıflandırmalar homojen alanların birleştirilmesi belirli bir handicap ya da fırsatı daha iyi sevk idare edebilmek için uygulama bölgelerinin tespitidir.

2.3.6 Özel

Gizliliği nedeniyle askeri alanların ve sınır yerleşmelerinin özelliği bulunmaktadır. Bu alanlarda asker geçici ya da devamlı olarak yerleşebilir. Bazı özelliklerinden gelişimi bu bölgeler, zamanla, askerlerin buldukları yerleri bırakmaları ve sınır bölgelerindeki politik davranışın yumuşaması gibi nedenlerin ortadan kalkması sonucu planlama olanaklarına kavuşabilir. Bu yörelerdeki çalışmalar da bölge planlama kapsamına girer. Coğrafyacıların, ekonomistlerin, sosyologların, matematikçilerin ve nihayetinde insanların “Mekan” hakkındaki fikirleri de iktidar

(Taneri, 1986: 19). Bu özel bölge sınırlarına teknolojik bir yeniliği test etmek için oluşturulmuş yüksek güvenlikli özel bölgelerde eklenebilir.

2.4 UYGULAMA BÖLGELERİNİN SINIFLANDIRILMASI

“Bölge nedir?” sorusunun yanıtını araştıran yazarlar dolusu bir literatür bulunmaktadır. “Bölge, bölge ekonomistinin çalışmak için kabul ettiği arazidir” şeklinde bir öneri olabilir. En uygun bölge tanımı, hizmet edilecek olan amaca bağlıdır (Hoover ve Giarratani, 1985’ten Canlı, 2001: 4). İktisadi açıdan değerlendirildiğinde ise, bir planlama ve analiz birimi olarak bölgenin ne kent kadar küçük, ne de ülke kadar geniş alan parçası olmaması uygun görülmektedir (Casellas ve Galley, 1998: 552). Rucen Keleş’e göre ise bölge; 1- Bir kentin, bilinçli bir bölgeleme yöneltisinin sonucu olarak, işleyim, tarım, konut, yönetim, tecim vb. işlevleri için, düzenlenmesinde ayrılmış alanlardan her biri. 2- Bir ülkenin, doğal özellikleri, nüfus yapısı, kaynakları, çıkarları açısından türdeşlik gösteren, bir bütün olarak tasarlanmasında yarar görülen bölümüdür (Keleş, 1998: 29)

Ulusal plana mekân boyutunun sağlıklı bir şekilde katılabilmesi için ekonomik alanın saptanması, bir bakımdan sektörlerin bölgelerarası akım tablosunu oluşturmak ve bu tabloya dayalı planlamaya gitmek gerekmektedir. İleri gruplar tarafından da il ayrımı dışında bir bölgesel ayırım yapabilmek için kıstas (Dinler, 1998: 77) ise:

- Mevcut durumun saptanması yönünden homojen bölge
- Fonksiyonel ilişkiler yönünden, polarize bölge
- Bölgesel kalkınma politikalarının yürütülmesi yönünden plan bölgedir.

2.4.1 Polarize Bölgeler

Homojen bölge ayrımı bölgeler arasındaki sosyo ekonomik gelişimlik farkının boyutlarının ne olduğunun ortaya konulmasını sağlar. Ancak bölgesel gelişim politikaları uygulanırken bir bölgenin öteki bölgelerle ilişkilerinin yoğunluğunda dikkate alınması gerekir (DPT, 2000: 64). Bir ülkede mevcut tüm yerleşme merkezleri karışık ilişki içindedir. Küçük merkezler ticari yönden daha büyük yerleşme merkezlerine bağlıdır. Bir bakımdan küçük merkezler (kasabalar) kendilerinden daha büyük yerleşme merkezlerinin (kentlerin) etkisi altındadırlar. Bir yerleşme merkezi

kendinden daha küçük bir ya da birkaç yerle me merkezini etki alanına alıyorsa, söz konusu merkez bir cazibe merkezi haline gelmiş, yani kutuplaşmıştır (Dinler, 2001: 81).

Polarize bölge bir kutup ve bu kutubun etkisi altındaki yerleşme merkezleri arasındaki ilişkiyi gösteren dinamik bir kavramdır (DPT, 2000: 65). Görüldüğü gibi, polarize bölge, bir kutup ve bu kutubun etkisi altındaki yerleşme merkezleri arasındaki ilişkiyi, ilişkinin şiddetini gösteren dinamik bir kavramdır. Bir yerleşme merkezi ne kadar genişse, yani ne kadar çok yerleşme merkezini etkisi altına alıyorsa, o denli büyük bir polarize bölge oluşur (Dinler, 2001: 81). Bu tip bölgelere nodal bölgelerde denilmektedir. Bu tip tanımlamaların genellikle bölge planlama düşüncesi üzerine geliştirdiği varsayımından hareketle il bütünü içerisindeki çekim alanlarının tanımlanmasında Taneri'nin yaklaşımı daha uygundur: Nodal bölgeler, yönetici bir odak şehrin etrafında kümelenmiş, büyüklük ve fonksiyonlarına göre kademelenmiş, esas ilişkilerini odak şehre yürüten ve onunla sosyo-ekonomik açıdan bütünleşen bir alanı ifade eder. Fonksiyonlarına göre, bölgedeki yerleşmeler arasında metropol şehir, kasaba, köy hiyerarşisi vardır (Taneri, 1986: 24).

Yukarıdaki tanımlamalarda da görüldüğü üzere, bir ülkede mevcut tüm yerleşme merkezleri karşılıklı ilişki içindedir. Küçük merkezler ticari yönden daha büyük yerleşme merkezlerine bağımlıdır. Bir bakıma deyişle küçük merkezler (kasabalar) kendilerinden daha büyük yerleşme merkezlerinin (kentlerin) etkisi altındadırlar. Bir yerleşme merkezi kendinden daha küçük bir ya da birkaç yerleşme merkezini etki alanına alıyorsa, bu merkez bir cazibe merkezi haline gelmiş demektir (DPT, 2000: 64).

2.4.2 Homojen Bölgeler

Bir ülkede bölgeler arası gelişimsel farkının azaltılması politikaları için izlenen bir bölge türüdür. Aynı gelişimsel düzeyinde olan komşu iller, gelişimsel düzeyi yönünden homojen bölgeyi oluştururlar (DPT, 2000: 64). Homojen ekonomik alanı (Homojen Bölge) tanımlayabilmek için, öncelikle homojen kavramının neyi ifade ettiğini belirtmek gerekir. Homojenlik bütün özellikleri aynı yapıda ya da aynı nitelikte olan, bağımlılık, anlamına gelir. Homojen alanı ise, “bütün noktaları kendi aralarında mümkün olduğu kadar yakın özellikler gösteren alan” şeklinde tanımlanabilir (Dinler, 2001: 77). Konumuz açısından bu tip bölgeler daha çok coğrafi, tarımsal ve sanayii özellikleri yüksek alanlara uygun düşer. Benzer karakterdeki yerleşme ünitelerinin

birle mesi sonucu meydana gelmi bölgelerdir. Bu bölgeleri tanımlamak için bir yada birden fazla ölçüt kullanılabilir. Benzerli i belirleyen faktörler unlardır (Taneri, 1986: 21):

- o Belirli bir ürün tipinin a ırlı mının olması,
- o Do al bitki örtüsü,
- o Toprak cinsi,
- o Tarımsal gelir oranı,
- o Ya ı durumu,
- o Nüfus yo unlu u,
- o Yerle me biçimi (skân ekli),
- o Tarım tekni i,
- o Ürün kullanı ı,

Benzerli i belirleyen temel faktörlerin dı nda yine Bölgelemede kullanılan bir ba ka yöntem de Yapısal göstergelerin de erlendirilmesidir. Taneri'ye göre yapısal göstergeler be ba lık altında sınıflandırılabilir. Yapısal Göstergeler (Taneri, 1986: 23):

- o ehirli nüfus oranı,
- o Tarım dı ı i gücü oranı,
- o Sendikala ma oranı,
- o Mali kurumlar yo unlu u,
- o Nüfus ve kent birim alanı ba ma yol uzunlu u,

Homojen alan saptanmasında birden fazla kıstasa göre, il bazında de erlemeler yapılarak, aynı derecede geli mi olan illerin belirlenmesine yönelinmektedir. Görüldü ü gibi, homojen alan aynı ekonomik özellikleri gösteren noktalardan olu an bir birliktir (Dinler, 2001: 78).

2.4.3 Planlama Bölgeleri

Planlama bölgeleri, bölgesel planlama uygulayan ülkedeki planlama anlayı ma ve ülkenin bölgesel sorunlarının niteli i ve yo unlu una göre tüm ülkeyi kapsadı ı gibi, sadece belirli problemlili bölgeleri kapsayabilir (Dinler, 2001: 87). Aynı zamanda, verilen bir sosyo ekonomik hedefe, belirli bir süre içinde, eri mek için i leyen bir alet ve uygun co rafi araçların seçiminde kullanılan bir çözümlene bölgesidir. Bir bakıma

planlama bölgeleri, de i ik bölümleri aynı kararlara ba lı birbirlerine biti ik bir mekanlar bütünüdür (Arslan, 1975'ten Taneri, 1986: 24). Planlama bölgelerinde gaye süregelmi ili kileri de i tirerek, planlama sonucunda ula ılması beklenen hedeflerdir. Planlama açısından, uygulamaları kolayla tırmak, ekonomik kararlar arasında tutarlılık sa lamak, planın hedeflerini saptamak bakımından bu tip bölgeler seçilmektedir. Bu duruma göre bölge sınırını plan hedefleri tayin eder (Taneri, 1986: 25).

Plan bölge saptanırken, bölge sınırı, merkezi idarenin ta ra te kilatının sınırlarına dayandırılırsa, teknik hizmetlerin planlanmasında sorunlar ortaya çıkmayacaktır. Bölge planlaması amaçları, do al olarak, kırsal planlamayı da içerir. Alt bölge içindeki yönetimler ve kurumlar planlama amacıyla bir i birli i içinde olmaktan kaçınılabirler. Burada idari sınırların çakı ması/çakı maması tartı ma konusudur (DPT, 2000: 66). Metropol niteli inde olmayan polarize bölge merkezlerinin, bölge merkezi olarak saptanıp, bu merkezlerin zamanla meptropol haline gelmesini beklemenin “ütopya” oldu u ileri sürülse de (Dinler, 2001: 90) bölge tanımlaması genelden özele gidilerek yapıldı ı için: “il bütünü içerisinde Plan bölgelerin kapsamı alan ne kadar geni olursa, bölgelerin sınırlarını çe itli teknik hizmetlerin ihtiyaçlarına uygun dü ecek ekilde tayin etmek o derece kolayla acaktır” (Dinler, 2001: 90). Denizli merkezinde olu turulacak plan bölge; de i ik bölge ayrımlarının oldu u Türkiye’de anankul’un bahsetti i “öneri bölge” gibi bir “Plan Bölge” ölçe inde ele alınarak kent merkezi büyüme olgusu açıklanabilir (nankul, 1985: 21).

2.5 UYGULAMA BÖLGELER N N BÜYÜKLÜKLER N N TANIMLANMASI

Bölgelerin tespitinden sonra uygulama bölgelerinin tespit edilmesi ve bu tespitle kullanılacak kriterin seçilmesi gerekmektedir. Tezde uygulama bölgesinin Denizli özelinde il sınırları oldu u varsayımından hareketle büyüklük tespiti nasıl yapılacaktır.

2.5.1 Co rafi Ölçüt Açısından

Büyük kentlerin dı nda kalan kentsel büyüklükler üzerinde durulması gereken çok önemli bir boyutu olu turmaktadır. Bu ba lamda, orta ölçekli kentler büyük kentlerin olumsuzluklarının bertaraf edilmesi, kırsal alanla yakın ve güçlü ba ları, kırdan kente göçün engellenmesi, hizmet merkezleri olma gibi birçok nokta açısından son yıllarda önemli ara tırma konularından birisi haline gelmi tir (Yazar, 2006: 120).

Bu de erlendirmeler ı ı nda Türkiye’deki illeri sadece yüzölçümleri bakımından de erlendirecek olursak:

Tablo 2. 1 İllerin Yüzölçümlerinin Ülke Co rafyasına Oranları

| Yüzölçümü Dilimi | İ Sayısı | %Oranı |
|------------------|-----------|--------------|
| 840–5.000 | 17 | 21 |
| 5.001–10.000 | 37 | 46 |
| 10.001–15.000 | 17 | 21 |
| 15.001–20.000 | 5 | 6 |
| 20.001–38.257 | 5 | 6 |
| Toplam | 81 | 100.0 |

Kaynak: Recep SANAL “Türkiye’de İllerin Yeniden Düzenlenmesi” ç i leri bakanlı ı ara tırma, planlama ve koordinasyon Kurulu Ba kanlı ı yayın no: 535 apk: 42, Ankara, 2000 s. 166.

Buna göre yüzölçümü en büyük il Konya (38.257 km²), en küçük il ise Yalova (840 km²)’dir. İllerin yüzölçümü dilimleri açısından Türkiye’nin toplam yüzölçümü 781.411 km² oldu una göre bir ilin ortalama büyüklü ü $781.411 \text{ km}^2 / 81 = 9.647 \text{ km}^2$ dir. Bu ortalama büyüklü e en yakın iller Çanakkale (9.737 km²) ve Samsun (9.579 km²)’dur. (Sanal, 2000: 166) 9.647 km²’lik ortalama büyüklü ü a a ı yukarı - 5000 ila + 5000 aralı nda de erlendirirsek Türkiye co rafyasının %67’si ile il merkezlerinden 54’ünü orta ölçekli kent olarak de erlendirmek gerekmektedir.

2.5.2 Hukuki ve dari Ölçüt Açısından

dari ölçüt açısından de erlendirecek olursak; Türkiye özelinde, hem 1961 Anayasası hem de 1982 Anayasası’nda merkezi yönetimin ta ra te kilatı içerisinde “kent” adıyla bir kurumsalla ma öngörülmemi tir. Buna kar ılıklı, hangi yerle im birimlerinin kent sayılaca ı yerel yönetimlere ilikin yasal düzenlemelerle ortaya konmu ve söz konusu yasal düzenlemelerde kırsal ve kentsel alan ayrımı nüfus ölçüt olarak düzenlenmi tir.

Hukuki ölçüt açısından de erlendirecek olursak; hukuki düzenlemeler hangi yerle im birimlerinin kent sayılaca ı konusunda farklı hükümler getirmi tir (Topal, 2004: 288). 1924 tarihli 442 sayılı Köy Kanunu’nun 1. maddesinde kent tanımı için nüfus ölçütü esas alınarak, “nüfusu 2.000’den az olan beldele köy, 2.000 ile 20.000 arasında olanlara kasaba ve 20.000’den çok nüfuslu olanlara da ehir denir” hükmü getirilmi tir (Köy Kanunu, 1924). 1580 sayılı belediye kanunumuzun 2004 yılında

de i erek 5393 sayılı Belediye Kanunu olması ile durum birazda olsa de i mi ve kanunun 4. maddesinde bu durum u ekilde ifade edilmi tir: “Nüfusu 5.000 ve üzerinde olan yerle im birimlerinde belediye kurulabilir. İl ve ilçe merkezlerinde belediye kurulması zorunludur” (Belediye Kanunu, 2004). Buna ek olarak D E/TÜ K’in yayınlarında belirtti i üzere, Türkiye’de kent ve köy ayrımında yönetsel örgüt sınırları ölçütünün benimsenmi oldu u belirtilebilir. Bunun bir sonucu olarak, 750 nüfuslu bir ilçe de, 2,5 milyonluk bir il merkezi kadar kent sayılmak hakkına sahiptir (Keleş, 2006: 108) denilmektedir.

2.5.3 Ekonomik Ölçüt Açısından

Ekonomik açıdan bakıldığında ise, en uygun kent büyüklü ü, a ırlıklı olarak kentin ta rıyabilece i nüfus büyüklü ü ve kent hizmetlerinde etkinli in ve verimlili in sa lanması bakımından ele alınmaktadır. Bir kentin büyüklü ünü ekonomik açıdan iki faktör sınırlamaktadır (Mills’den, Yazar, 2001: 138):

- o Kentin ihtiyaç duydu u ürünlere olan talep ve bunların sa lanması imkânı,
- o Kente di er kentler kar ısında avantajlar sa layan do al kaynakların durumu.

2.5.4 Demografik Ölçüt Açısından

Nüfus ölçütü, kentin tanımında nüfus büyüklü ü ve nüfus yo unlu u olarak iki ekilde kullanılmaktadır. Nüfus, kentin tanımlanmasında bir kolaylık sa lamakla birlikte, daha temelde ba ka verilerle desteklenmedi i sürece yetersiz kalmakta, hatta yanlış kavramlarla kullanıldı nda yanıltıcı bile olabilmektedir. Bu durum, nüfusun bir neden de il, bir sonuç olmasından kaynaklanmaktadır. Nedenleri ortaya koymadan sonu do rudan do ruya bir tanım olarak kullanmak, geçerli bir bilimsel yöntem olmamaktadır (Sanal, 2000: 158). Ülkemizde, kentin kabulü ve buna ba lı olarak kentsel sınıflama ba lamında, ne kurumlar açısından ne de akademik çevreler açısından üzerinde görü birli ine ula ılmı net bir ölçüt olu mamı tır. Aslında, bu durum ülkemizin kentle me politikasının zayıflı nı da göstermektedir. Henüz hangi yerle melerin kent kabul edilece i, kent olarak kabul edilen yerle melerin kendi içerisinde nasıl bir sınıflamaya tabi tutulaca ı belirlenmemi tir. Böyle bir belirsizlik tabii ki kentle me politikasının sa lam temellere oturmasını da engellemektedir (Yazar,

2006: 212). Bu nedenlerden yerleşim alanları Türkiye özelinde il merkezlerinde dört ana grupta toplanabilir:

- Küçük ölçekli kent
- Orta ölçekli kent
- Büyük ölçekli kent
- Metropolitan kent

2.6 YERLEŞİM ALANLARININ BÜYÜKLÜKLERİNE SINIFLANDIRILMASI

İnsanın olduğu her yer yerleşim alanı olarak kabul edersek bir insandan başlanarak, tüm dünyanın insanlar için yerleşim alanı olduğu tek kent dünya olgusuna doğru geniş bir aralıkta pek çok coğrafi ölçüt biriminde pek çok farklı sayı ile karşılaşabiliriz. Hande Suher'in yazısında belirttiği Doxiadis'e ait sınıflandırma ise belki de en özelden en genele coğrafi ölçüt ve ya insan birey sayısının en ayrıntılı dökümü olmaktadır.

Tablo 2.2 İnsandan Başlanarak Dünya Kentine Nüfus ve Alan Büyüklükleri

| | Nüfus (kişi) | Alan |
|----------------------------|----------------|----------------------------|
| İnsan | 1 | 3 m ² |
| Oda | 2 | 15 m ² |
| Konut | 4 | 50 m ² |
| Konut Grubu | 40 | 0.005 km ² |
| Küçük Komşuluk | 250 | 0.03 km ² |
| Komşuluk | 1.500 | 0.2 km ² |
| Küçük Kent | 9.000 | 1.2 km ² |
| Kent | 50.000 | 7 km ² |
| Büyük Kent | 300.000 | 40 km ² |
| Metropolis | 2.000.000 | 300 km ² |
| Yıllık İlma | 14.000.000 | 5.000 km ² |
| Megapolis | 100.000.000 | 80.000 km ² |
| Kentsel Bölge | 700.000.000 | 800.000 km ² |
| Kentleşmiş Kıta | 5.000.000.000 | 6.000.000 km ² |
| Dünya Kenti (ecumenopolis) | 30.000.000.000 | 40.000.000 km ² |

Kaynak: Hande Suher, Şehirçilik, TÜ Rektörlüğü Yayın No: 1572, TÜ Mim. Fak. Baskı Atelyesi, İstanbul, 1996, s.9

2.6.1 Küçük Ölçekli Yerleşim Alanları

Küçük ölçekten kasıt gerek 1580 sayılı Belediye Kanununun 7. maddesi ile nüfusu 2.000 ve üzeri olan yerleşim merkezleri veyahut ta yine aynı Kanun döneminde

il ya da ilçe merkezi konumunda kurulmuş bulunan ama hali hazırda 5393 sayılı Yasanın 4. maddesi kapsamındaki 5.000 nüfus sınırı kriterinin altında kalsa dahi, yerleşim merkezleri ile nüfusu 20.000'e kadar olan yerleşim alanlarını ifade etmektedir.

20.000 üst sınırının belirlenmesi ise 1924 yılında yasala an 442 sayılı Köy Kanununun 1. maddesi ve 1980'li yıllardan sonra özellikle DPT'nin de erlemeleri etkili olmuştur. Aynı yasanın 8. maddesinde de "Büyük şehir belediyesi bulunan yerlerde ayrılma yoluyla yeni bir belde kurulması için belde nüfusunun 100.000'den aşağıya düşmesi ve yeni kurulacak beldenin nüfusunun 50.000'den az olmaması şarttır" ifadesi bulunmaktadır. Dolayısıyla, küçük ölçekli yerleşim alanlarını, bu çalışmanın amacı açısından 5.000 ile 100.000 arasında alan nüfusuna sahip yerleşim alanları küçük ölçekli kentler olarak tanımlanabilir.

2.6.2 Orta Ölçekli Yerleşim Alanları

Küçük ölçekli yerleşim alanlarının nüfus kriterinin sonlandırılması nokta, orta ölçekli yerleşim alanlarının nüfus başlangıç sınırını oluşturmaktadır. Paralel bir tanımlama denemesi yapan Özgür'e göre; 50.000'lik bir çekirdek/merkez kent ile bunun çevresindeki yerleşimlerle birlikte oluşturulan kent bütünü için 100.000'lik bir alan nüfusundan 750.000'lik bir kentsel alan nüfusuna kadar olan aralıktaki yerleşim öbekleri orta ölçekli kentsel alanlar olarak tanımlanabilir (Özgür, 2005: 476). Bu sayı gelecekte kentin içinde bulunduğu coğrafi konuma, ekonomik aktivitesine, tarihsel ve kültürel altyapısına göre esneklik gösterebilir. Orta ölçekli kentin/yerleşim alanının 750.000 olarak önerilen nüfus üst sınırının dayanağı ise 5216 sayılı Büyük Şehir Belediye Kanununun 4. maddesidir. Bu maddenin "son nüfus sayımına göre toplam nüfusu 750.000'den fazla olan il belediyeleri, fizikî yerleşim durumları ve ekonomik gelişmişlik düzeyleri de dikkate alınarak, kanunla büyük şehir belediyesine dönüştürülebilir" ifadesinden yola çıkılarak orta ölçekli kentin üst sınırı bu tezde 750.000 kişi olarak kabul edilecektir.

Yine daha önceki 3030 sayılı yasa ve onun kapsamında özel statü ile Büyük Şehir Belediyesi unvanını alan yerleşim alanları da bu sınırlama içerisinde kabul görecektir. Orta ölçekli yerleşim alanlarına yapılan vurgunun asıl nedeni kent kimliğini ve çevreye etkisini tamamıyla ortaya koyamayan küçük yerleşim birimlerine en yakın noktada ihtiyaçlarını karşılayabilecek pozisyonda olması ve aynı zamanda

büyük kentin gelecekte do uraca ı kaçınılmaz sorunlara ise zaman içinde hazırlıklarını tamamlamı olarak geçi ini sa layabilmesinden geçmektedir. Sayıları hızlıca artan, çö u nüfus açısından yüksek oranlarda büyüyen, ülke nüfusunun önemli bir kısmını barındıran bu ketlerin hem ülkenin dengeli ekonomik ve sosyal geli imi hem de kıt kamu kaynaklarının rasyonel kullanımını açısından desteklenmesi gerekmektedir (Özgür, 2005: 473). Bu tanımlama ile orta ölçekli yörelerin içlerinde olu turulacak alternatif içsel çekim alanları yerle im alanlarının geli imine yönelik planlamaya ve sürdürülebilir kalkınmaya katkı sa layacaktır. Bu duruma müdahale edilmemesi halinde metropoliten bölgelerin biraraya gelmesinden olu an kentle mi bölgelerin, adına da “pek büyük kentsel bölge” anlamına gelen megapolisi (Kele , 2006: 111) do uracaktır.

En nihayetinde de bugünkü hızı ile varlı mını sürdürdü ü takdirde, kentle me hareketlerinin, bir gün bütün yeryüzünü aralıksız bir ketsel alana dönü türece i ve Ecumenopolis’i gelece in tümüyle ketle mi yeryüzü olarak anlamak belki daha do rudur (Kele , 2006: 111).

2.6.3 Büyük Ölçekli Yerle im Alanları

Türkiye’de "Büyük ehir Belediyesi" yönetimleriyle ilgili ilk temel düzenleme 1984 yılında Kanun Hükmünde Kararname olarak çıkarıldıktan sonra aynı yıl kanunla an 3030 sayılı Büyük ehir Belediyelerinin Yönetimi Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin De i tirilerek Kabulü Hakkında Kanun ile yapıldı. Zaman içinde kentin sorunlarının çe itlenmesi ve kentlerin ölçeklerini a maları nedeniyle belediyesinin kurulu unu ve hukukî statüsünü düzenlemek, hizmetlerin etkin, verimli ve uyum içinde yürütülmesini sa lamak için yeni bir büyük ehir belediye yasasına ihtiyaç do du. Bu ihtiyaç neticesinde 3030 sayılı yasanın de i tirilmesi amacıyla hazırlanan yasa tasarısına da bu amaç yansıtıldı.

Yasa tasarısı metninde bulunan 4. madde ilk düzenlemede u ekilde de erlendirilmi ti, “Belediye sınırları ve bu sınırlara en fazla 10.000 metre uzaklıktaki yerle im birimlerinin son nüfus sayımına göre toplam nüfusu 1.000.000’den fazla olan il merkez belediyeleri, fizikî yerle im durumları ve ekonomik geli mi lik düzeyleri de dikkate alınarak, kanunla büyük ehir belediyesine dönü türülebilir” denilmektedir. 3 Mart 2004 tarihli Yasa maddelerinin gerekçesi ise bu durumu ortaya koymaktadır. Bu gerekçe maddesi ile, büyük ehir belediyesi kurulabilmesi için 1.000.000 nüfus artı

getirilerek belirli bir büyüklük öngörülmektedir. 3030 sayılı Büyük ehir Belediyelerinin Yönetimi Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin De i tirilerek Kabulü Hakkındaki Kanunda bir yerde büyük ehir belediyesi te kilâtı kurulması için nüfus artı öngörülmemi tir. Herhangi bir nüfus artı olmaması nedeniyle önceki yıllarda, nüfusu çok az olan bazı illerde büyük ehir belediye te kilâtları kurulmu ve bu durum, hizmetleri olumsuz etkilemi , kaynakların etkisiz ve verimsiz kullanımına yol açmı , büyük ehir belediyesi ile ilçe ve ilk kademe belediyeleri arasında görev ve yetki kavgalarına sebep olmu tur. 200.000 nüfuslu bir ilde büyük ehir ve en az iki ilçe veya ilk kademe belediyesi kurulması sonucunda koordinasyonsuzluk ve israf büyük boyutlara ula mı tır” denilmektedir. Bu noktada, büyük ehir belediyesi için alt nüfus sınırın 1.000.000 ki i oldu unu görmekteyiz.

Yasa metninin son halinde tasarı metninde bulunan il merkezine en fazla 10.000 metre uzaklıktaki yerle im birimleri toplamı ifadesi çıkarılmı ve il merkez belediyeleri nüfus sınırı da 250.000 ki i azaltılmı tır. Madde de i erek “Son nüfus sayımına göre toplam nüfusu 750.000’den fazla olan il belediyeleri, fizikî yerle im durumları ve ekonomik geli mi lik düzeyleri de dikkate alınarak, kanunla büyük ehir belediyesine dönü türülebilir” eklini almı tır. Bu son düzenlemeden yola çıkılarak hukuki ve idari ölçüt dâhilinde bu tezde 750.000 ki iden fazla toplam kent nüfusu, büyük ölçekli yerle im alanları olarak kabul edilmektedir.

2.6.4 Metropoliten Yerle im Alanları

Bugün artık ülkemiz için de kentle me sürecini nüfusun topraktan kopması ve kentlerde yı ılması olarak sadece demografik bir olgu gibi anlamak ne kadar uygun de ilse çe itli kentsel yerle melerin büyümesini bir biri ile aynı saymak da olanaksızdır (Kıray, 1998: 115). Bünyesinde birden çok orta ölçekli ve/veya büyük ölçekli yerle im alanı bulunduran metropollerin yerel yönetim birimi olan büyük ehir belediyelerini de kendi içlerinde sınıflandırmak gerekmektedir. Bugün itibariyle Türkiye’de 16 büyük ehir belediyesi bulunuyor ve ülke nüfusunun %32’si, belediye nüfusun ise %41,2’sini olu turan 22 milyon ki i, 16 büyük ehirde ya ıyor bu gözle görülen nüfus artı ı ise her geçen gün artan bir hızla içsel ve dı sal etkiler nedeniyle kentlerin ve/veya kentsel alanları farklı yönlerden baskılar altına alıyor (Belgenet, 2007). Ancak onaltı büyük ehir belediyesinin tamamının benzer olmaması büyük ölçekli yerle im alanlarının üstünde metropol bölge yönetimlerinin kurulmasına ve ölçeksel

sınıflandırmasına ihtiyaç duurmaktadır. Bugün ülkenin %41,2'sini oluşturan 22 milyon kişinin 10.033.478'inin İstanbul Büyükşehir sınırları içerisinde 4.007.860'inin Ankara ve 3.387.908'inin de İzmir'de yaşıyor olması farklı bir yapılanmanın gerekliliğini göstermektedir.

Tezinde yerleşim biriminin büyüklük kriteri olarak aldığı nüfus, hukuki ve idari açıdan bakıldığında, 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanununun 4. maddesinde “son nüfus sayımına göre toplam nüfusu 750.000’den fazla olan il belediyeleri, fizikî yerleşim durumları ve ekonomik gelişmişlik düzeyleri de dikkate alınarak, kanunla büyük şehir belediyesine dönüştürülebilir” denilmektedir. Ancak, metropoliten kent için mevcut bir ölçek sınırlaması mevcut olmadığından büyük ölçekli şehirler ile metropoliten kentlerin ya da alanların başlangıç sınırları çakışmaktadır.

Yasanın ifadesi ile, toplam nüfusu 750.000’den fazla olan şehirler büyük şehir belediyesi olabilirken, kent merkezi kavramını nerede ise yitirmiş olan İstanbul ve bu yolda ilerlemekte olan Ankara, İzmir, Adana ve Diyarbakır’ı bu sınırlandırma içerisinde nasıl ele alabiliriz? İstanbul özelinde bakıldığında çevresinde bulunan Tekirdağ ve Kocaeli illerinin --Kıray’ın da belirttiği gibi-- metropoliten alanların en belirgin yönlerinden biri alt kentleşmeler (Kıray, 1998: 160) eklenmiş gerçeği ortadadır.

Kentleri ve/veya yerleşim alanlarını küçük, orta ve büyük ölçekli olarak sınıflamanın yetmediği, metropoliten yerleşimlerin farklı bir ölçekte kendilerine has özellikleri ve sorunları olduğundan elelendirmeye büyük ölçekli yerleşim alanları üstünde konuşması gerekmektedir. Ortalama bir değer vermek gerekirse Tablo 2.2. de Doxiadis’in yaptığı olduğu ve insandan başlıyarak yerleşim birimlerini gruplandıran çalışmasından hareketle, 300km² içerisindeki 2.000.000 nüfuslu metropolis ile 5.000km² içinde bulunan 14.000.000’lük nüfuslu yılma aralığı kullanılabilir.

2.7 ORTA ÖLÇEKLİ YERLEŞİM ALANLARININ TANIMLANMASI

Orta ölçekli yerleşim alanlarının geleceğe dönük büyümesinde alternatif içsel çekim alanları oluşturmanın gerekliliğini kendi sınırları içerisinde il merkezini oluşturulan idari birimin mevcut koşulları nedeniyle içinde bulunulan zamana ve mekâna göre elelemektedir. Ülkelerin kentsel kademelenmesi içerisinde bu kentlerin gerek

kendinden büyük kentler ve metropollerle gerekse de kendinden küçük olan kentlerle çok yakın ve ba ımlı bir ili kisi mevcuttur.

Kentin de i mez özellikleri, zaman içinde kentin gelece ine yönelik plan yapma gereklili ini do uran sebeplerimiz olmaktadır. Kentin co rafi konumu zaman içinde de i mesi mümkün olmayan faktörlerin ba ında gelmektedir. Aynı ekilde, kentin jeolojik altyapısı bir di er de i mez faktördür. Kentin yakınında akan akarsuları, yeraltı suları, gölleri ise saydı ımız iki faktör kadar de i mez nitelikte olmayan ama varlı ını kenti çevreleyen ve kenti olu turan di er faktörlere göre varlı ını göreceli olarak devam ettiren olu umlardır.

Tüm bu de i mez ve yarı de i mez etmenlerin yanında asıl de i ken kendi dinamikleri sonucu kendini de i meye zorlayan kent ve bu zorlamanın sınırlarına ula tı ında ortaya çıkacak telafisi güç ve pahalı sorunlardır. Bu ba lamda, büyük kentlerin büyümesinin yava latılması konusunda atılabilecek en önemli adım ikincil kentlerin ekonomik anlamda te vik edilmesi ile olabilir. Ba ka bir deyi le, teknolojinin, ileti imin olanaklarından faydalanarak büyük kentler dı ında çekim merkezleri olu turmak gereklidir (Yazar, 2006: 127). Orta ölçekli kent merkezinin büyümeye kontrolsüz devam etmesi halinde do al sınırlarına ula ca ı ve bununda zaman içinde kar ı koyulması çok güç bir hal alaca ından hareketle amaç il sınırları içerisinde alternatif içsel çekim alanları yaratmak ve buna uygun idari merkezlerin tespitini ortaya koyabilmektir.

Orta ölçekli kentin üzerinde uzla ılabilecek bir tanımının yapılamamasının nedeni her ülkenin kendi özgün dinamikleri, demografik özellikleri ve kentle me politikalarının bulunmasıdır. Ba ka bir deyi le, orta ölçekli kent ticari bir kenttir tanımı kimi ülkeler için geçerli olabilir. Ancak ba ka bir ülke açısından orta ölçekli kentin üretim kenti olma özelli i a ır basabilmektedir. Bu sebeple yine en sa lıklı tanım nüfus ölçütüne göre yapılabilecek olan tanımdır (Yazar, 2006: 128).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

L Ç ÇSEL ÇEK M ALANLARI DEN ZL ÖRNE

Mantıksal bir yaklaşımla bir ülkenin ve ona bağlı bölgelerin merkezi anlamda planlaması ne kadar yapılırsa yapılsın, kalkınma ve gelişimin lokomotifi ülke bütünü olarak daha küçük (İlçe, Belde, Kasaba, Köy vb.) idari ve yönetsel birimlerdir. Yerel ekonomik açıdan sağlıklı kentsel gelişimin ancak bu gelişimin iyi planlanması ile gerçekleşebileceği ortadadır. Bu mantıksal çıkarımdan hareketle ülkemizin temel taşı olan kentlerimizin geleceğe yönelik büyüme ve gelişme potansiyellerini iyileştirmek gerekmektedir. İl merkezi konumunda olan kentin kendine has avantajlarının, kent merkezinin kontrolsüz büyümesiyle bir noktadan sonra dezavantaja dönüşmesi ve bu dezavantajlarında zamanla telafisi güç ve masraflı sonuçlar doğuracağı gayet açıktır. Bu bölümde amaç kentin özelliklerine göre (idari yönetsel yapılanması, ekonomik özellikleri, siyasal veya psikolojik faktörlerinden baskın olanlarından) alternatif il içi içsel çekim alanları oluşturulmasıdır. Müdahale alanına en yakın ölçek olan orta ölçekli yerleşim alanlarımızın sahip oldukları fırsatları mevcut tehditlere yenik düşmeden önlem almak gerekmektedir.

Bu bölümün amacı kentin gelişimine ilişkin alternatifler yaratma fırsatını kaçırmadan zamanında ve uygun biçimde genelde orta ölçekli yerleşim alanlarında özellikle Denizli kentinin kendine has özelliklerini de dikkate alarak incelemektir.

3.1 DEN ZL İLİN MEVCUT DURUMU

3.1.1 Coğrafi Konumu

Denizli ili 28° 30' – 29° 30' doğu meridyenleri ile 37° 12' – 38° 12' kuzey paralelleri arasında Anadolu yarımadasının güneybatısı ve Ege bölgesinin doğusunda yer almaktadır. Pozisyonu gereği her üç bölge üzerinde de toprakları bulunan Denizli, Ege, İç Anadolu ve Akdeniz bölgeleri arasında bir geçit durumundadır. Doğudan

Burdur, Afyon, batıdan Aydın, Manisa, kuzeyden U ak, güneyden Mu la illeri ile komudur. Yüzölçümü 11.868 km² olan il, Türkiye'nin yaklaşık %1,5'ini ve Ege Bölgesinin %18,5'ini oluşturmaktadır. Merkezin denizden yüksekliği 354 metredir. Deniz yüzeyine en yakın yer 170 metre rakımla Sarayköy ilçesi, en uzak yer ise 1.350 metre rakımla Çameli ilçesidir (Denizli Valiliği, 1998: 155).

İl yüzey şekilleri bakımından dalgalıdır. Alçak ve yüksek ovalar, yaylalar ve dağlar birbirini tamamlar. İl topraklarının yaklaşık %47,1'ini dağlar, %28,2'sini ovalar, %23,2'sini platolar ve %1,5'ini ise yaylalar oluşturmaktadır. Batı Anadolu'nun ve Denizli'nin en yüksek dağı Honaz 2571 m. yüksekliğe sahiptir. Karcı (2308 m.), Akdağ (2449 m.), Bozdağ (2421 m.), Egeleler (2254 m.), Bulkaz (Burkaz) (1990 m.), Elmadağ (1805 m.), Büyük Çökelez (1340 m.) ve Beyparmak (1307 m.) ilin diğer önemli dağlarıdır (Gözlükaya, 2005: 12).

Büyük Menderes ve Çürüksu Vadisi boyunca kademeler halinde alçalan Çardak, Çivril, Baklan, Kaklık, Böceli, Denizli (Çürüksu) ve Sarayköy (Büyük Menderes) Ovaları ile yayla görünümüne sahip Acıpayam, Tavas, Eksere Ovaları, Karayayla, Çameli, Uzunpınar, Yoran, Şahman Süleymaniye, Kuyucak Yaylası ilin düzlüklerini oluşturur. Vadi olarak ise verimli ovaların sıralandığı Büyük Menderes ve Çürüksu Vadileri, Akçay Vadisi, Gireniz ve Kelekçi Vadileri gösterilebilir (DTO, 2004: 15). Ege Bölgesinin üç büyük nehrinden biri olan Büyük Menderes, Denizli'nin en büyük akarsuyudur. Afyon ilinde Dinar'dan doğan ırmak, akdağ ve ırmaklı kaynaklarını alarak gittikçe çoğalan suyu ile Çivril, Çal, Baklan Ovalarını geçerek Güney İlçesi arazisine girer. Yolu üzerindeki daralan vadiler içinde U ak'tan gelen Banaz Çayı ile birleştiği yerde Adıgüzel Barajı yer almaktadır. Çürüksu, Dalaman (Gireniz) ve Akçay ırmakları da ilin diğer akarsularıdır (DTO, 2004: 15).

3.1.2 Tarihi

Denizli'nin tarihi Anadolu tarihi kadar renkli ve eskidir. Kent M.Ö. ve M.S.'ki çağlarda önemli bir yerleşme alanı ve uygarlık yeri olmuştur. Denizli topraklarında ilk yerleşmeler zamanında olduğu gibi, Romalılar zamanında ise bölge uygarlık merkezi haline gelmiştir. Bu Merkezlerin başlıcaları; Merkeze bağlı Hierapolis, Laodikya, Honaz (Colosseum), Buldan ilçesi sınırları içinde Tiripolis, Kale ilçesinde Tebea, Tavas'ta Apollonya, Kızılcabölük Didime, Sebetapolis, Tavas-Yorga Köyünde Barza

gibi antik kentlerdir (Denizli Valili i, 2006: 3). Bu merkezlerden Laodikya ile Denizli kentinin ilgisi açık olarak bilinmektedir. Antik Laodikya'dan bu günkü Denizli'ye neden ve niçin göçüldü ü üzerine çe itli hipotezler vardır. Bu hipotezler iki önemli olguya dayanmaktadır; Bunlardan birincisi, tarih boyunca takriben her yüzyılda bir kenti yerle bir eden depremler. kincisiyse, Ekonomik ko ul ve ili kilerdeki köklü de i ikliklerdir (nceo lu, 1999: 103). XII. yüzyılın ikinci yarısı ‘‘Laodikeia’’ için bir mücadele dönemi olmu tur. Türkler ile Bizanslılar arasında 1176 yılında yapılan Miryakefalon sava ı, Denizli ve çevresinin yerle im siyaseti ile yakından ilgili olmu tur. Bu mücadele yıllarında, do udan Türklerin geli i üzerine Denizli ve çevresindeki halkın bir kısmı yerle im yerlerini terk ederek batıya gitmi lerdir. Mücadele yıllarının uzun sürmesi ve istikrarsız bir ortamın olu ması sonrasında yerle ik halk, daha batıya ve güvenli yerlere gitmi lerdir. Bu mücadeleler ve akınlar sonrasında Türkler, bölgeye giderek, daha fazla sayıda yerle meye ba lamı lardır (Kodal, 2007: Web).

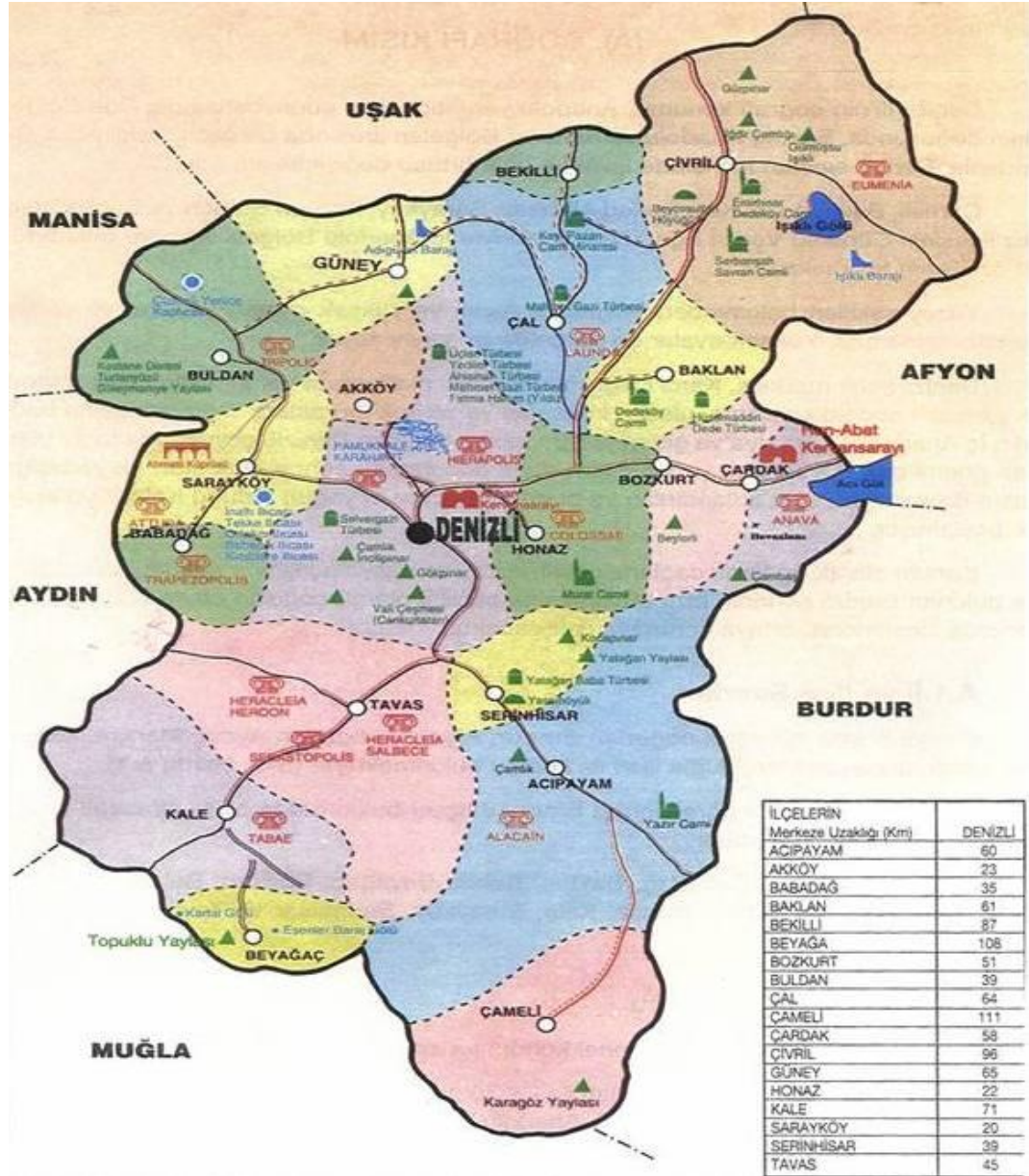
XI, XII ve XIII. yüzyıllar Denizli'nin bugünkü yerinde olu um dönemidir. Selçuk hâkimiyetinde Bizans ve Türkler arasında sürekli el de i tiren kent, ba langıçta çevre köylerin ortak bir pazarı bir panayır yeri ve kale içindeki küçük bir garnizondur (nceo lu, 1999: 103). Denizli li toprakları, XIV. yüzyılın ilk yarısında parçalanmı , Beylikler haline gelmi tir. Türkler Laodikya'ya egemen olduktan sonra ismi Ladik'e dönü mü tür. ehir imdiki alana yayılmaya ba layınca, muhtemelen, yeni bir isme ihtiyaç duyulmu , (Ladik) adı yanında de i erek ‘‘Tonguzlu’’, ‘‘Tonuzlu’’, ‘‘Tenpuzlu’’, ‘‘Donuzlu’’ söyleyi lerine dönü tükten sonra ‘‘Denizli’’ ekinde söylenir, yazılır olmu tur (Denizli Valili i, 2006: 3).

1428 yılında Osmanlılara geçen Denizli, 1883 tarihine kadar zmir iline ba lı bir Sancak iken, 1910 yılında Ba ımsız Mutasarrıflık, 1923 yılında da l olmu ve bugünkü idari yapısına kavu mu tur (Denizli Valili i, 2006: 3). Osmanlı dönemi, kentin kaleden dı arıya ta ıp büyüdü ü, sava sız nispeten sakin bir dönemdir. Ancak ekonomi büyük ölçüde yerel ve içe dönüktür. Denizli bu karakterini Cumhuriyetin ilk yılları dahil neredeyse 1960-1970'lere kadar sürdürmü tür. Günümüzdeki Denizli ise Laodikya'nın antik dönemindeki benzer, Uluslararası ili kilere sahip bir ekonomik güç ve bir metropol alan olma adayıdır (nceo lu, 1999: 103).

3.1.3 İdari Yapısı

Denizli ili coğrafi konumunda da belirtildiği üzere, il sınırı itibarıyla doğudan Burdur, Afyon ve batıdan Aydın, Manisa, kuzeyden Uşak, güneyden ise Muğla illeri ile komşu bulunmaktadır.

Harita 3.1 Denizli İli Haritası



Son düzenlemelere göre Denizli ili'nin 18 ilçesi bulunmaktadır. Alfabetik sıraya göre ilçeler şunlardır: Acıpayam, Akköy, Babadağ, Baklan, Bekilli, Beyağaç, Bozkurt, Buldan, Çal, Çameli, Çardak, Çivril, Güney, Honaz, Kale, Sarayköy,

Serinhisar ve Tavas. Denizli’de 22’si merkez 18’i ilçe ve 60’ı da belde belediyesi olmak üzere toplam 100 belediye bulunmaktadır. A a ıdaki tabloda bu belediyelerin köylerin ve mahallelerin sayıları ayrıntısı ile verilmektedir.

Tablo 3. 1 1 Merkez ve İlçelere Ait Nüfus ve Merkezler Arası Uzaklıklar

| LÇE ADI | LÇE MERKEZ NÜFUSLARI | LÇE KÖY NÜFUSLARI | TOPLAM NÜFUS | BELED YE SAYISI | KÖY SAYISI | MAHHALLE SAYISI |
|---------------|----------------------|-------------------|----------------|-----------------|------------|-----------------|
| Merkez | 275.480 | 125.239 | 400.719 | 22 | 28 | 110 |
| Acıpayam | 9.956 | 54.454 | 64.410 | 14 | 38 | 30 |
| Akköy | 2.716 | 3.721 | 6.437 | 2 | 5 | 8 |
| Babada | 4.832 | 3.380 | 8.212 | 1 | 9 | 3 |
| Baklan | 2.737 | 5.703 | 8.440 | 3 | 7 | 4 |
| Bekilli | 3.931 | 6.646 | 10.577 | 2 | 11 | 4 |
| Beya aç | 2.789 | 4.543 | 7.332 | 1 | 7 | 3 |
| Bozkurt | 4.191 | 7.671 | 11.862 | 2 | 13 | 6 |
| Buldan | 13.986 | 13.008 | 26.994 | 2 | 28 | 20 |
| Çal | 4.926 | 28.006 | 32.932 | 9 | 23 | 15 |
| Çameli | 2.740 | 16.360 | 19.100 | 1 | 28 | 3 |
| Çardak | 5.649 | 5.587 | 11.236 | 3 | 5 | 11 |
| Çivril | 13.749 | 48.959 | 62.708 | 10 | 59 | 36 |
| Güney | 6.277 | 7.441 | 13.718 | 2 | 16 | 10 |
| Honaz | 7.442 | 17.091 | 24.533 | 5 | 12 | 15 |
| Kale | 7.189 | 14.201 | 21.390 | 3 | 23 | 8 |
| Sarayköy | 17.760 | 18.735 | 36.495 | 5 | 1 | 16 |
| Serinhisar | 15.864 | 6.401 | 22.265 | 2 | 3 | 9 |
| Tavas | 11.700 | 48.969 | 60.669 | 11 | 36 | 26 |
| TOPLAM | 413.914 | 436.115 | 850.029 | 100 | 372 | 337 |

Kaynak: Denizli Valili i, (2005). 1 Brifing Raporu, s.3

Kamuoyunca sınır düzeltmesi olarak bilinen düzenleme kapsamında, çi leri Bakanlı nın 2006/8352 sayılı kararının 12.08.2006 tarih ve 26257 sayılı Resmi Gazetede yayınlanması ile; Denizli ili merkez ilçeye ba lı Akkale, Bereketli, Gümü ler, Kayhan, Kınıklı, Servergazi Hallaçlar, Üçler, Korucuk, Ba ba ı, Ba karcı, Gökpinar ve Göveçlik Belediyeleri ile Bozburun, Eskihisar, Goncalı, Hisar, Kadılar, Karakurt, Saruhan, irinköy, Güzelköy (Yi ena a) ve Karakova Köylerinin tüzel ki iliklerinin feshedilerek Denizli belediyesi sınırları içine katılması 5393 sayılı Belediye Kanununun 11 inci maddesi uyarınca uygun görülmü tür. Böylece 2004’teki yerel seçimlerden sonra gerçekleşecek ilk yerel seçimlerde⁴ adı geçen belediyelerin tüzel ki ilikleri sonlandırılarak Denizli Belediyesi sınırları içerisine katılacaklardır. Bu katılımıla birlikte il merkezi sorumluluk sahası da geni leyecektir.

⁴ De i iklik olmaz ise Mart 2009’da gerçekleşecek olan ilk yerel seçimlerde.

3.1.4 Demografik Yapısı

1927 Genel Nüfus Sayımı'na göre 245.048 ki i olan Denizli nüfusu, ehirlerde ve köylerde ya ama biçimi bakımından, Türkiye'nin geneli ile paralellik göstermektedir. Nüfusun 42.445'i ehirlerde, 202.603'i de köylerde ya amaktadır. Di er nüfus nitelikleri de bazı istatistikî tablolardan ö renmek mümkündür. Nüfusun en yo un oldu u yerler Denizli merkez, Sarayköy, Çal ve Tavas ilçeleridir. Bu yerler, nüfus ve yerle me açısından Denizlililerin yerle me iste inin fazla oldu u yerlerdir. Bu nüfus sayımı sonucuna göre, Denizli ve çevresinde nüfusun bir kilometre kareye en fazla dü tü ü yerler Acıpayam, Tavas ve Denizli'dir (Kodal, 2007: 5).

Ülke ve ilin içinde bulundu u Ege Bölgesi genelinde oldu u gibi özellikle hızlı nüfus artı ı ile göçe ba lı demografik kentle me olgusu Denizli'de belirgin olarak görülmektedir. 1927'den 2000'e kadar geçen 73 yılda Türkiye nüfusu 13.648.270 ki iden yakla ık (4,95) be kat artı la 67,803.927 ki iye, ehirli nüfus ise 3.305.879 ki iden yakla ık 12 kat (12,36) artı la 44.006.274 ki iye yükselmiştir. 1927 yılında Denizli ilinde %16,9 olan ehirde ya ayan nüfusun payı, 1950 yılına kadar artı ve azalı lar ve bu yıldan sonra da sürekli bir artı göstermiştir. 1927-2000 döneminde Denizli ilinin nüfus artı ı incelendi inde üç farklı dönem gözlenmiştir. İde en dü ük yıllık nüfus artı hızı %0,5 ile 1935-1940 döneminde, en yüksek yıllık nüfus artı hızı %28,9 ile 1955-1960 döneminde görülmü tür. 1990-2000 döneminde Denizli ilinin yıllık nüfus artı hızı %12,4'tür. 1927 yılında Denizli ili ülke nüfusu içinde %1,8'lik bir paya sahip iken, 2000 yılında %1,3'lük bir paya sahiptir. Bu dönemde Denizli linin yıllık nüfus artı hızının genel olarak ülke ortalamasından dü ük oldu u görülmektedir (DTO, 2004: 18).

lin 2000 yılı nüfus sayımı sonucuna göre toplam nüfusu 850.029 ki i olup, bunun 426.179'u erkek, 423.850 kadındır. l merkezi ehir nüfusu 275.480 il ehir nüfusu toplamı 413.914, köyler nüfusu 436.115'dür. Nüfus yo unlu u 63 ki idir. 2000 yılında ehirde ya ayan nüfusun payı %48,7'ye yükselmiştir (Denizli Valili i, 2006: 4). Denizli kent bütününde meydana gelen bu hızlı nüfus artı ı, Denizli'deki sanayi faaliyetlerinin geli mesine paralel olarak, gerek yakın çevredeki illerden gerekse de Denizli'nin kırsal kesiminden kente olan iç göçlerle de ilgilidir (Batmaz, 2001: 10). Denizli'nin dı göç oranı 1950'de %8,44, 1960'da %12,34, 1970'de %17,55, 1980'de ise %15,99'dur. Burada dikkati çeken en önemli nokta, 1970'li yıllara kadar daha çok

ba ka illere göç veren bir il olma özelli i ta imasıdır. 1970’li yıllardan itibaren ise Denizli’nin dı göç oranı yüksek olmakla birlikte, göç verme artı hızı yava lamı ve dura an hale gelmi tir. Bu özellik 1980’li yıllara kadar devam etmi tir. 1985 yılına ait dı göç oranı tarafımızdan hesaplanmı ve %18,30 olarak bulunmu tur. Bu durum da, 1985 yılında dı göçün tekrar hızlanmaya ba ladı nı göstermektedir. Ancak; Denizli’nin ba ka illere verdi i göçlerden çok, aldı ı göç de önemlidir. Bu çerçevede veriler gözden geçirildi inde, 1950 yılında %2,55 olan iç göç oranı 1965’te %5,01’e, 1980’de de %7,51’e yükseldi i görülmektedir. 1985 yılında ise iç göç oranının %11,2 olması, Denizli’nin giderek göç veren bir il olmaktan çok, hızla göç alan bir il konumuna girdi ini göstermektedir (Denizli l Çevre Müdürlü ü, 2006: 271).

Denizli iline ba lı ilçelerin 1990 ve 2000 yılı nüfus göstergeleri incelendi inde sadece merkez ilçenin nüfus artı hızının il ortalamasının üzerinde oldu u görülmektedir. Merkez ilçe ile Beya aç, Buldan, Çardak, Çivril, Honaz, Kale ve Sarayköy ilçelerinde nüfus artarken, di er ilçelerde azalmaktadır (EGEV, 2003: 4).

Tablo 3.2 l Merkez ve ilçelere Ait Nüfus De i im Oranları ve Yüzölçümleri

| İlçe | Toplam Nüfus | | Yıllık Nüfus Artı Hızı (binde) | Yüzölçümü | Nüfus Yo unlu u (km ² /ki i) |
|---------------|----------------|----------------|--------------------------------|------------------------------|---|
| | 1990 | 2000 | | | |
| Merkez | 280.725 | 400.719 | 35,58 | 743 km ² | 502 |
| Acıpayam | 69.446 | 64.410 | -7,53 | 1.609 km ² | 40 |
| Akköy | 7.663 | 6.437 | -17,43 | 188 km ² | 35 |
| Babada | 9.513 | 8.212 | -14,70 | 136 km ² | 46 |
| Baklan | 11.970 | 8.440 | -34,93 | 344 km ² | 23 |
| Bekilli | 12.632 | 10.577 | -17,79 | 319 km ² | 43 |
| Beya aç | 7.197 | 7.332 | 1,86 | 194 km ² | 40 |
| Bozkurt | 12.647 | 11.862 | -6,41 | 418 km ² | 33 |
| Buldan | 25.554 | 26.994 | 5,48 | 518 km ² | 54 |
| Çal | 41.858 | 32.932 | -23,98 | 858 km ² | 38 |
| Çameli | 20.379 | 19.100 | -6,48 | 738 km ² | 27 |
| Çardak | 10.001 | 11.236 | 11,64 | 239 km ² | 39 |
| Çivril | 61.441 | 62.708 | 2,04 | 1.499km ² | 43 |
| Güney | 15.799 | 13.718 | -14,12 | 534 km ² | 26 |
| Honaz | 22.948 | 24.533 | 6,68 | 550 km ² | 49 |
| Kale | 19.518 | 21.390 | 9,16 | 533 km ² | 32 |
| Sarayköy | 32.890 | 36.495 | 10,40 | 483 km ² | 88 |
| Serinhisar | 23.560 | 22.265 | -5,65 | 274 km ² | 99 |
| Tavas | 65.136 | 60.669 | -7,10 | 1.691km ² | 38 |
| Toplam | 750.882 | 850.029 | 12,40 | 11.868 km² | 73 |

Kaynak: EGEV (2003) Denizli l Raporu, s.4

3.1.5 E itim Kurumları

Nasıl ki kentleri ülkenin gelişmesinde temel taşlar sayıyor ve kentlerin idari sınırlarının içerisinde kendine has özellikleri nedeniyle sahip olduğu çekim merkezlerini kentin yarattığı yükün taşıyacak alternatifler olarak kabul ediyorsak. Kentte yaşayan bireylerde o kentin alternatiflerini yaratacak olan beşeri sermayeleridir. Eğitim ve öğretim bir toplumun en temel gereksinimlerinden birisi ve kentinde kendine has özelliklerini kenttaşlarına en iyi anlatım yöntemidir. Tek tek bireylerinden başlayarak bir toplumu eğitimi yolu ile değiştiremedikçe o topluma sürekli değişimden yararlanmayı, ekonomiyi, sanayiye, teknolojiyi, en nihayetinde de kentsel kültürü ve kentsel yaşamın gerektirdiği sürekli değişimi anlatamazsınız. Bu nedenlerle eğitim kurumları ve düzeyi ile eğitimi kültürü kentsel gelişim ve değişim için önem arz etmektedir.

Denizli ilinde milli eğitimin hareketlenmesi Cumhuriyetin kuruluşu ile başlamıştır. Bu tarihten itibaren ilk ve orta dereceli okulların hızla arttığı görülmektedir. Türkiye’de ilk defa karma bir okulun Denizli il merkezinde öğretime açılması halkın eğitime çok öncelerden beri önem verdiği için kanıttır (Denizli Valiliği, 2006: 9). Denizli’de bu çağda eğitimin öncülüğünü, yüzyıllar öncesinde Denizlili âlim Merkez Efendi yapmıştır (Pamukkale, 2007).

Denizlili âlim Merkez Efendi’nin ve modern Denizli halkının eğitime olan düşüncüsel zaman içinde önemini kaybetmemi okul öncesi eğitimden yüksek öğrenime kadar eğitim basamaklarının tümünde gösterdikleri başarıları ile bu durumu bir kez daha ortaya koymuşlardır. Güncel örnekleri ile 8 yıllık kesintisiz eğitim projesi kapsamında ülke genelinde 16.08.1997 tarih ve 4306 Sayılı Kanun uyarınca, 1997-1998 eğitim öğretim yılında geçilen “Sekiz Yıllık Kesintisiz İlköğretim Uygulaması”na Denizli merkez ilçe ve 18 ilçede, 34 ilköğretim okulunda, 4923 öğretmen, 105.448 öğrenci ile sorunsuz olarak eğitim-öğretime başlanmıştır. Türk eğitim sisteminin artık ilk basamağı olan okul öncesi eğitim konusunda da il’de eğitim veren okul sayısı 147’dir. Bunlardan iki tanesi bağımsız anaokulu, 145’i anasınıfıdır. Öğretmen sayısı 196, öğrenci sayısı 3493’tür (Pamukkale, 2007).

Denizli ili, kenti çekim merkezi haline getiren Pamukkale Üniversitesi ile de eğitim ve öğretimdeki iddiasını ve kararlılığını sürdürmektedir. Pamukkale Üniversitesi 1992 yılında kurulmuş olup, 6 Fakülte, 13 Yüksekokul, 3 Araştırma Enstitüsüne

sahiptir. 2006-2007 E itim-Ö retim yılında toplam ö renci sayısı 23.232'dir. Pamukkale üniversitesinde halen 88 Profesör, 65 Doçent, 334 Yardımcı Doçent, 189 Ö retim Görevlisi, 67 Okutman, 622 Ara tırma Görevlisi ve 46 Uzman olmak üzere toplam 1.411 akademik personel görev yapmaktadır (Denizli Valili i, 2006: 14).

Tablo 3. 3 Denizli l Sınırları çerisindeki Genel E itim Göstergeleri

| Okul Öncesi (Ana sınıfı ve Özeller Dahil) | | İkö retim (Özel Okullar Dahil) | | Orta Ö retim (Özel Okullar Dahil) | |
|--|-----------------------|------------------------------------|---------|------------------------------------|--------|
| Okul Sayısı | 13+2 Mobil (303 A.S)* | Okul Sayısı | 370 | Okul Sayısı | 89 |
| Ö retmen Sayısı | 326(+195) | Ö retmen Sayısı | 5.562 | Ö retmen Sayısı | 2.720 |
| Ö renci Sayısı | 9.004 | Ö renci Sayısı | 118.998 | Ö renci Sayısı | 37.038 |
| Derslik Sayısı | 59 | Derslik Sayısı | 4.586 | Derslik Sayısı | 1.507 |
| Derslik Ba ma Dü en Ö renci Sayısı | 29 | Derslik Ba ma dü en Ö renci Sayısı | 26 | Derslik Ba ma dü en Ö renci Sayısı | 25 |
| Okulla ma Oranı | %31.5 | Okulla ma Oranı | %100 | Okulla ma Oranı | %77 |
| Okuryazar Oranı %91 (Erkeklerde : %95 Kadınlar da : %83) | | | | | |

Kaynak: Denizli Valili i (2006). l Brifing Raporu, s. 10

Günümüzde ise yüksek bir okur-yazarlık oranına sahip olan Denizli ilinin ilkö retim ve ortaö retim okullarının sayılarıyla ö retmen ve ö renci sayıları ve okulla ma oranları yukarıdaki Tablo 3.3'te gösterilmi tir.

3.1.6 Turizm

Denizli ili gerek tarihi gerekse do al güzellikleri ile halihazırda bir çekim merkezdir. Denizli ilinde turizm faaliyetleri eskiden beri aktif ekilde sürdürülse de günübürlük ziyaretçilerden uzun dönemli konaklama yapan turist guruplarını çekme ba arısını son zamanlarda kaybetmi tir.

Denizli'de tabiatı koruma alanları, do al ve arkeolojik siteler ve kaplıcalarıyla birlikte, kültür turizmi, sa lık turizmi, sosyal turizm, i ve kongre turizmi, kamp-karavan turizmi, buharlı lokomotif turizm ve günübürlük turizm türlerinin geli mesine olanak sa layacak bir yöredir. Bu turizm türlerinin geli imini sa layacak kaynakların yaratılmasıyla turistlerin il'de konaklama sürelerinin uzatılması sa lanabilecektir (Karaduman, 1999: 135).

Denizli sahip oldu u bu tarihsel ve do al potansiyelleri kullanabilecek altyapıya sahip bir kent merkezine ve çevre ilçelerdeki turizm belgeli i letmelerle belde

seviyesinde de belediyelerce verilmi izin ruhsatları ile çalı an yaygın bir turistik konaklama altyapısına sahiptir.

Tablo 3. 4 1 Merkez ve İçelerde Bulunan Turistik Tesisler

| 1-PAMUKKALE VE KARAHAYIT YÖRESİNDEKİ TESİSLERİN DURUMU | | |
|--|--------------|------------------|
| Belge Çeidi | Tesis Sayısı | Yatak Kapasitesi |
| Turizm Belgeli | 9 | 3355 |
| Belediye Belgeli | 146 | 6694 |
| TOPLAM | 155 | 10049 |
| 2-DENİZLİ MERKEZİ İÇE VE DİĞER YÖRELER | | |
| Belge Çeidi | Tesis Sayısı | Yatak Kapasitesi |
| Turizm Belgeli | 15 | 1581 |
| Belediye Belgeli | 20 | 1016 |
| TOPLAM | 35 | 2597 |
| 3- İÇELER | | |
| Belge Çeidi | Tesis Sayısı | Yatak Kapasitesi |
| Turizm Belgeli | 1 | 192 |
| Belediye Belgeli | 20 | 701 |
| TOPLAM | 21 | 893 |
| GENEL TOPLAM | 211 | 13.539 |

Kaynak: Denizli Valiliği, (2006). 1. Brifing Raporu s. 33

Denizli’de bulunan arkeolojik değerler yeterince ortaya çıkarılmamıştır. Bu değerlerin tespit ve değerlendirilmesi gerekmektedir. İl’de turizmin geliştirilmesi için, arkeolojik alanlarda kazı ve restorasyon çalışmalarının yapılmasına, tarihi eserlerin tespit, tescil ve restorasyon çalışmaları ile kazandırılarak kullanılabilir hale getirilebilmesine, doğal sit ve koruma alanlarının gerekli tesislerin kurulmasına önem verilmelidir (Karaduman, 1999: 136). Antik kent mirası çok zengin olan Denizlinin kent merkezine çok yakın mesafede bulunan eski kent merkezleri Laodikya (Eskihisar), Hierapolis (Pamukkale) ve Colossae (Honaz), antik şehirleri uygun yenileme ve koruma tedbirleri ile turistik çekim merkezi olabilecek bir potansiyele sahiptirler. Bu üç kent, yörenin üç sacayaını oluşturmaktadır. Bunlardan Pamukkale, bugün de sıkça ziyaret edilen, yalnızca antik kentle değil, ıfısal sularıyla da dertlere deva olan bir kent niteliğini korumakta, dünyadaki diğer örneklerden biri olan travertenleriyle gelen turistleri büyülemektedir. Bir zamanlar, iki tiyatrosu ve ilginç su yapılarıyla insanları çeken Eskihisar bugün için Denizli’nin yoksul bir mahallesi gibidir (Baykan, 1999: 118).

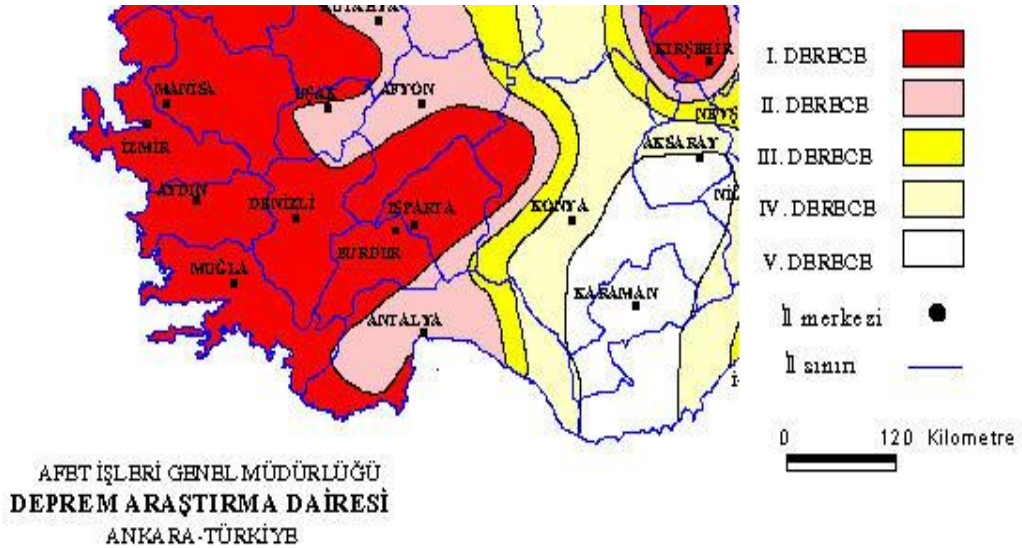
Kentsel yayılma alanlarının tehdidi altında bulunan tüm doğal ve yapay turistik altyapısına rağmen Denizli’nin turizm kaynaklı bir çekim alanı olduğu gerçeğiyadsınamaz, bu noktada turistik geleceğinin devamlılığınavurgu yapılması gerekmektedir. Geleceğe dönük planlamada kent merkezinin kaydırılması gereken noktaların Denizli ilinin kentsel mirası olan tarihi ve doğal güzelliklerinin bulunduğu

bölgelerdeki tespit ve de erleme i lemlerini engellemeyecek ekilde planlanması ve kentin ya lekesi ekinde yayılması ile yol boylarında saçaklanma ekinde kentle me hareketlerinin önüne geçilmesi gerekmektedir.

3.1.7 Jeolojik Yapısı

Jeolojik açıdan de erlendirildi inde, Denizli, Bayındırlık ve skan Bakanlığı Afet leri Genel Müdürlü üce ODTÜ n aat Mühendisli i Bölümü Deprem Mühendisli i Ara tırma Merkezi'nin proje raporuna göre hazırlanan Ocak 1993 tarihli "En Son Verilere Göre Hazırlanan Türkiye Deprem Bölgeleri Haritası" raporuna göre 1. Derece deprem ku a ı içerisinde dir.

Harita 3. 2 Ege Bölgesi Deprem Tehlikesi Haritası

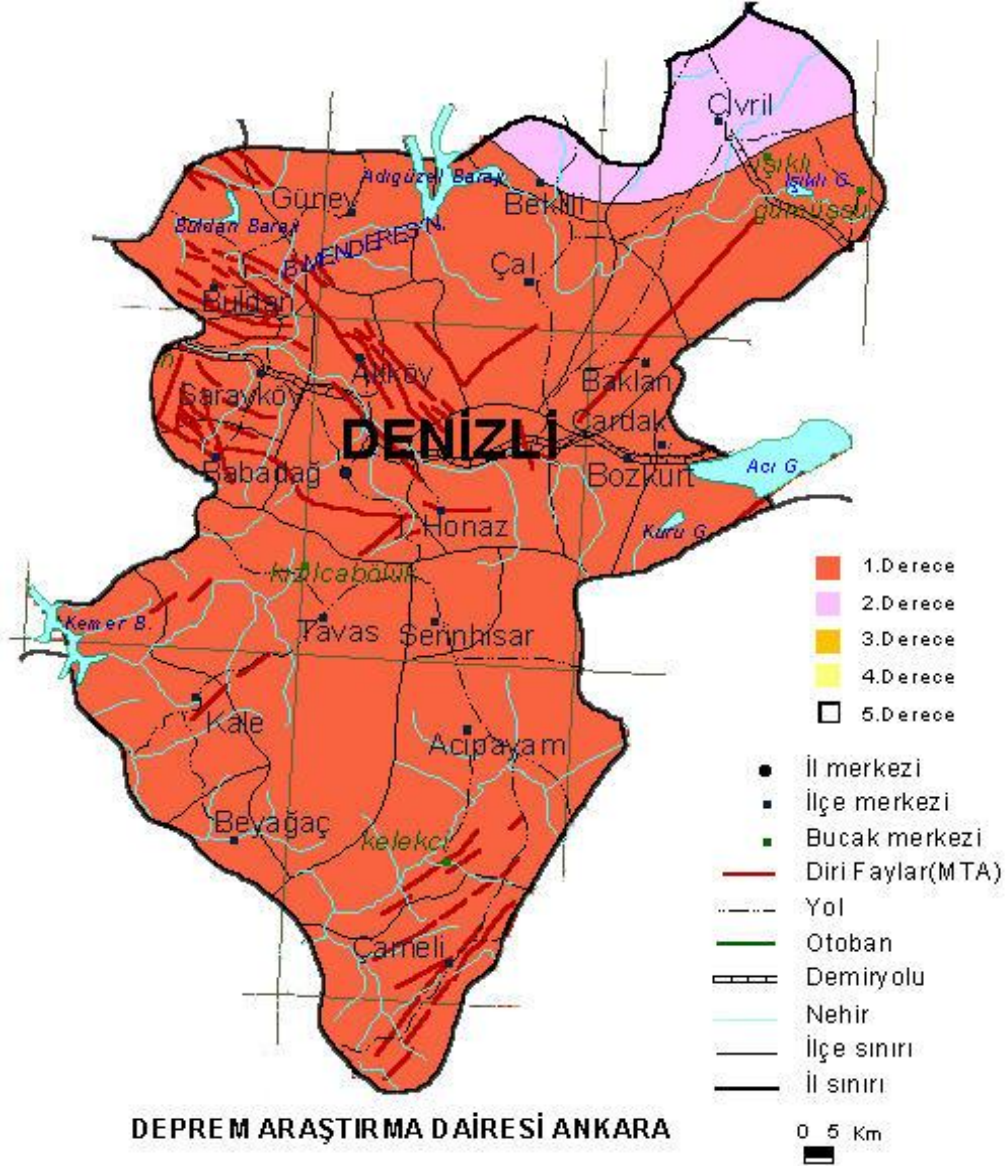


Kaynak: <http://www.deprem.gov.tr/linkhart.htm> (11/06/2007)

Sa lıklı bir kentin kurulması ve geli mesinde kentin üzerinde yükseldi i toprakların jeolojik özelliklerinin ayrıca binaların temellerinin içinde bulundu u topraklarında mineral yapılarının iyi bilinmesi gerekmektedir. Jeolojik altyapı ve mineral ç e itleri, o yörenin atropojen tesirlere kar ı hassas olup olmadığını belirler. Ayrıca jeolojik altyapı ve bunun materyal özelli i ise yörenin jeomorfolojini belirler. Bir yörenin jeoloji ve jeomorfolojisi ise kentlerin veya endüstri tesislerinin, toprak, su, hava kirlili ine ve afetlere kar ı hassas olan yörelere kurulup kurulmadığını ortaya koyar (Denizli Çevre Müdürlü ü, 2006: 6). Denizli kent merkezi ve yakın çevresinde bulunan yerle im alanlarının bu etmenlere duyarlılığının üzerinde durmak

gerekmektedir. Haritada da görüldü ü üzere Denizli il sınırları içerisinde sadece Çivril ilçesi ikinci derece deprem bölgesidir.

Harita 3.3 Denizli li Deprem Fayları



Kaynak: <http://www.deprem.gov.tr/linkhart.htm> (11/06/2007)

Denizli il merkezi ve yakın ilçelerinin bulunduğu bölgeler, sismik aktivitenin en yoğun olduğu bölgelerdir. Bu bölgelerde çok sayıda diri ve olası diri faylar yer almaktadır. Bunlar sırayla; Gediz, Büyük Menderes, Honaz-Karateke, Babada , Çivril, Acıgöl, Dinar ve Burdur faylarıdır (Özpinar ve Gökgöz, 1999: 264). Büyük Menderes

ve Gediz grabenlerinin kesi ti i alanın do usunda yer alan Denizli havzası geni leme tektoni ine ba lı bir morfoloji sunmaktadır (Denizli Çevre Müdürlü ü, 2006: 315).

Tarih boyunca, belirtilen diri ve olası diri faylar üzerinde ve/veya yakın kesimlerinde yer alan Denizli il hudutlarının içinde yer alan yerle im yerleri daima etkilenmi tir (Özpınar ve Gökgöz, 1999: 264). Bu nedenle, geçmi te çok sayıda depreme neden olan Büyük Menderes Grabeni'ni olu turan fay parçaları gelecekte de depremlere neden olacaktır (Denizli Çevre Müdürlü ü, 2006: 10).

Denizli ve bölgesi depremsel açıdan çok yo un bir geçmi e sahiptir. Tablo 3.5'ten de anla ılaca ı gibi, Sarayköy-Buldan-Güney hattındaki bölgede gerçekleş en 1946 depremi en çok can kaybına neden olmu depremdir. Dinar ilçesinde gerçekleş en 1995 yılındaki deprem ise en yakın zamanlı can kayıplı depremdir. 1998 yılından buyana çevrede büyük çaplı bir depremin gerçekleş medi i görülmektedir.

Denizli'deki yapı stokunun durumuna ve tarihçesine baktı ımızda, yapıların %65'inin betonarme, %33'ünün yı ma tu la veya ta , geri kalanın ise di er in a yöntemleri ile in a edildi i görülr. Özellikle 1970'lerden sonra ekonomik geli me nedeniyle ehir hızla büyümü bu büyümenin getirdi i nüfus artı ı nedeniyle de pek çok bina hızla in a edilmi tir. Bu süreçte eski binalar yenilenmemi buna ek olarak ev sahipleri eski evlerini kullanmaya devam ederek ehirle memi bölgelere yeni binalar in a etmi lerdir. Bina stokundaki bu dönü ümsüzlük sa lıksız bir ehir planına neden olmu tur (Kaplan ve Yılmaz, 2007: 114-115). Bu sa lıksız kentsel planlama ve yapı stoku depremsel tehditlere açık kent merkezinin günümüzde yeniden yapılanmasını ve/veya daha farklı bir bölgede depreme uygun yapı teknikleriyle yeniden in asını gerektirmektedir.

Göç ve binaların yapı durumları göz önüne alındı ında bölgenin yeni depremlere gebe oldu u kuvvetle muhtemeldir. Günümüzde bölgede gerçekleş ebilecek muhtemel deprem sonrası durum ile ilgili yapılan bir çalı mada; hazırlanan senaryo deprem sonucunda en az 720 insanımızın ya amını yitirece i 42.000 binanın 5.050 tanesinin a ır hasar alırken 1.100 tanesinin tamamen çökece i ve böyle bir deprem sonucunda 4.400 ki inin tıbbi tedaviye ihtiyaç duyaca ı ortaya konmu tur. Bununla birlikte, ekonomik açıdan bakıldı ında kayıp 1,76 milyar dolar civarında olacaktır (Kaplan ve

Yılmaz, 2007: 119). Bu noktada kentlerin yer seçimlerinin ve planlamalarının önemi bir kez daha ortaya çıkmaktadır.

Tablo 3.5 1933-2003 Döneminde Denizli ve Yöresinde Gerçekleşen Depremler

| Tarih | Yer | Büyüklik (Ms) | Derinlik (km) | Az hasarlı konut sayısı | Orta hasarlı konut sayısı | Azır hasarlı konut sayısı | Can kaybı | Yapılan konut sayısı |
|------------|---|---------------|---------------|-------------------------|---------------------------|--|-----------|----------------------|
| 19.07.1933 | Çivril | 5.7 | 40 | | | 200 | 20 | |
| 21.12.1945 | Denizli-Sarayköy-Buldan-Güney | 4.7 | | | | 630 | 7 | |
| 27.02.1946 | Denizli-Sarayköy-Buldan-Güney | >6 | | | | 400 | 200 | |
| 08.04.1954 | Darıveren Çameli | 4.8 | | | | Okul ve bazı binalar hasarlı | | |
| 19.12.1958 | Kaklık-Acıpayam | 5.0 | | | | 441 | | |
| 11.03.1963 | Denizli | 5.1 | 40 | | | 54 | | |
| 22.11.1963 | Denizli | 5.1 | 60 | | | 298 | | |
| 13.06.1965 | Honaz | 5.7 | 33 | | | 488 | 14 | |
| 13.08.1965 | Denizli Merkez Cindere-Dereçiftlik Köyleri | 5.7 | | | | Denizli'de 200, Di er kesimlerde 19 ev | 2 | |
| 19.08.1969 | Alaehir depremi (Güney – Buldan – Çal – Sarayköy) | 6.9 | | | | 1131 | | |
| 19.08.1976 | Denizli | 4.9 | | 4180 | 2922 | 887 | 4 | 499 |
| 24.02.1989 | Denizli 1 merkezi - Honaz | 5.0 | | 166 | 37 | 23 | | 10 |
| 30.09.1992 | Çameli | 4.1 | | 136 | 52 | 17 | | |
| 01.10.1995 | Dinar | 5.9 | | 6709 | 327 | 4909 | 91 | |
| 01.10.1995 | Çivril, Dinar, Irgıllı, Tekke | 5.9 | | 33 | 73 | | | |
| 1998 | Çivril (Beyköy) | | | 1 | | | | |
| 1998 | Çivril - Irgıllı | | | | 73 | | | |
| 1998 | Çivril - Tekkeköy | | | 33 | | | | |
| | | | | | | | | |
| 21.04.2000 | Denizli | 5.2 | | - | - | - | - | - |
| 01.10.2000 | Denizli | 4.2 | | - | - | - | - | - |
| 03.01.2001 | Denizli, Çivril | 3.4 | | - | - | - | - | - |
| 23.07.2003 | Buldan | 5.2 | - | - | - | - | - | - |
| 26.07.2003 | Buldan | 5.6 | | | | | | |

Kaynak: Bayındırlık ve Skan 1 Müdürlü ü (2003)

3.1.8 Ekonomik Yapısı

Kentsel büyüme ve kalkınmada pek çok faktör etkili olmaktadır. Ancak kentin ekonomik faaliyetlerinin tarihsel gelişiminde ise o bölgeye has ürünler ve üretim teknikleri ekonomik gelişiminde önemli rol oynamaktadır. Denizli imalat sanayinin gelişimine öyle bir bakacak olursak, Denizli özellikle 1970'lerin başında hızlı bir ekonomik gelişme göstermiştir. Bunun temel nedeni, ülke çapında ithal ikameci, sanayileme modelinin uygulanmasıdır. Daha 1960'lı yıllarda küçük atölyeler halinde çalışan 1970'li yıllarda birden, özellikle dokuma ve metal sanayinde ileri teknolojiler kullanmaya başlanmıştır. Bu sayede il ölçeğinde yaratılan katma değerde büyük sıçrama gerçekleşmiştir (DTO, 2005: 5). Bu yıllar içinde gözlenen dönüşümler birtakım yapıların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Geleneksel üretim kültürü, bilgi ve beceri, firmaların niteliği, aralarındaki ilişkiler, girişimcilerin kültürel özellikleri, aralarındaki ekonomik ve toplumsal ilişkiler ve anlaşmalar, aile yapıları ve iş gücü pazarının nitelikleri (Erendil, 1997: 66) etkisini Denizli özelinde göstermiştir. Ege Bölgesinde İzmir ve Manisa'nın ekonomik yönlü avantajına rağmen Denizli bir sanayi merkezi olarak ön plana çıkmıştır. Öyle ki, bu gelişme Devlet Planlama Teşkilatınca bir mucize olarak değerlendirilmekte ve ülkenin geri kalmış yörelerinin gelişiminde model olarak önerilmektedir (Ekonomik Panorama Dergisi, 1992: 10-14).

Bu yöreye özel ekonomik ilişkiler zincirleri 1970'lerde yaşanan yüksek enflasyonun getirdiği ortamda ülke de örnek gösterilen Denizli tipi üretim tekniğini ortaya çıkarmıştır. Erendil'in ifadesiyle, bu dönemde; "imalat sermayesini sağlayamayan çok sayıda üreticinin daha önceki dönemlerde sermaye birikimi yapabilmeye imkânı olmayan fason üretim yapmaya başladığı gözlemlenmektedir. Çok kısa bir süre içinde üreticilerin hemen hepsi fason üretim yoluyla işçilerle erek mal başına belirli bir ücret karşılığında çalışan bağımlı üreticiler haline gelmişlerdir". Bu yöntemle, Denizli'de yerleşik işverenler kimi zaman aynı ilçede 100-300 kadar tezgahı kendilerine bağlayarak aslında o dönemde mekana yayılmış bir fabrika sistemi oluşturmuşlardır (Erendil, 1999: 66). Bu yeni ekonomik koşullara kendini uyarlama yeteneği bölge halkının kendine has özellikleri ve girişimcilik ruhundan kaynaklanmaktadır.

Ayrıca aynı dönemde merkezi yönetimin aldığı olduğu siyasi kararlar neticesinde; Denizli 1973 ve 1981 yılları arasında kalkınmada öncelikli yöreler

kapsamına alınmıştır. Bu dönemde yapılan kamu yatırımlarının %38'i sanayinin gelişmesini destekleyen olmuştur (Erendil, 2000: 101). Bu tip örgütlenme tekniklerinin ve yönlendirici kamu politikalarının aynı dönemde gerçekleştirilmesiyle bölge ekonomik aktiviteler bakımından hareketlenmiş uygun şartları sağlayan üretim ortamı bölgede meydana gelmiş ve 1960'larda dahi belli ölçekte sermaye birikimi sağlayabilmiş yöre tüccarına büyük ölçekli yatırımlar yapabilecek bir sermaye birikimi sağlamıştır.

Kurumsal nitelikte bir sanayileme ile dünya konjonktürüne uygun ve uluslararası rekabete açık kaliteli, maliyeti minimize edilmiş ve birçok ürün çeşidinde de optimum düzeye ulaşmış olan Denizli sanayisi özellikle 24 Ocak 1980 Ekonomik Kararlarından sonra daha açılmıştır (Erarı, 1997: 103). Bu açılma ile birlikte Denizli'nin kalkınmada öncelikli yöreler içinde yer alması durumu, 1981 yılında kentün ekonomik yeterliliğinin ispatı olarak sonlandırılmıştır. 1985-1990 yılları arasındaki 5. beş yıllık kalkınma planı döneminde Denizli'de bir sanayi patlaması yaşanmıştır (DTO, 2005: 6). Sosyo-ekonomik göstergeler açısından Denizli, 1996'da ve 2003'te DPT'ce yapılan illerin sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralaması araştırmalarından, iller arasındaki sıralamada 16. sıradan 2003 yılında 81 il arasından 12. sıraya çıkmıştır (Gözlükaya, 2005: 20). DPT'ce yapılan sosyo-ekonomik gelişmişlik araştırmada Denizli merkez ve ilçelerine ait gelişim tablosu aşağıda verilmiştir.

Tablo 3. 6 Denizli İlçelerinin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması (1996-2003)

| İlçe Adı | 1996 | | 2003 | |
|------------|-----------------|----------|-----------------|----------|
| | 858 İlçe içinde | 1 içinde | 872 İlçe içinde | 1 içinde |
| Merkez | 4 | 1 | 9 | 1 |
| Sarayköy | 160 | 2 | 126 | 2 |
| Babada | 184 | 3 | 150 | 3 |
| Akköy | 206 | 4 | 161 | 4 |
| Buldan | 232 | 5 | 200 | 5 |
| Bozkurt | 242 | 6 | 207 | 6 |
| Serinhisar | 258 | 7 | 235 | 7 |
| Çardak | 318 | 8 | 256 | 8 |
| Bekilli | 321 | 9 | 315 | 9 |
| Çivril | 322 | 10 | 368 | 10 |
| Honaz | 325 | 11 | 385 | 11 |
| Çal | 335 | 12 | 403 | 12 |
| Tavas | 365 | 13 | 443 | 13 |
| Güney | 432 | 14 | 455 | 14 |
| Acıpayam | 439 | 15 | 490 | 15 |
| Baklan | 453 | 16 | 496 | 16 |
| Kale | 464 | 17 | 516 | 17 |
| Beyazıt | 578 | 18 | 522 | 18 |
| Çameli | 629 | 19 | 709 | 19 |

Kaynak: Gözlükaya, T. (2005). Denizli İlinde Tekstil Sektörünün Gelişimi ve İli Ekonomisine Katkıları, (Basılmamış Uzmanlık Tezi) İçişleri Bakanlığı, Ankara, s.21

3.2 KENTSEL GELİME BÖLGESİNİN TESPİTİ

Bölümün amacı hızlı kentleşme süreci ile birlikte fiziksel büyüyen kent mekânlarının, mevcut kent merkezleri üzerine etkisi “Merkezi alanlarının ve ikamet alanlarının fiziksel ve ekonomik olarak il içindeki farklı çekim merkezlerinde planlanması: “Denizli Örneği” ana başlığı altında gerçekleştirilecektir. Belirlenen çalışma alanı olan Denizli kentinin ve kent merkezinin, alansal biçimlenmesi incelenerek; gelecekte kentlerin merkezi alanlarının ve kent nüfusunun ikamet alanlarının yapılmasına yönelik planlama kararlarının öngörülmesi, kentsel gelişme bölgelerinin tespiti⁵, plan ve politikaların üretilmesi hedeflenmektedir. Planlamanın içerik ve kapsamı açısından; ülke, bölge, alt bölge/metropoliten alan, il, kent ve kent kesimleri ölçeğinde ele alınmakta (DPT, 2000: 27) olduğundan bu bölümde planlama, il, kent ve kent kesimleri ölçeğinde tezin birinci ve ikinci bölümündeki bilgiler ışığında hipotetik⁶ olarak uygulanacaktır.

3.3 DENİZLİ KENT MERKEZİNİN DURUM DEĞERLENDİRMESİ

Denizli kent merkezi coğrafi konumu, üç tarafı dağlarla çevrili, ana arter olarak kabul edilebilecek Denizli-Ankara (kuzey yönü), Denizli-Antalya (güney yönü⁷) ve Denizli-İzmir (batı yönü) yönlerindeki üç karayolu bağlantısıyla, kuzey ve batıya açılan bir çöküntü düzlüğünde bulunmaktadır. Bu nedenle kentsel gelişim daha çok kent dışı kentlere ve sanayi bölgelerine bağlı olarak akslar boyunca yayılmaktadır.

Üç tarafı dağlarla çevrili olan kentte fosil yakıtların kullanımının da etkisi ile kirli hava dağlanmamakta ve şehir üzerinde yoğunlaşmaktadır. Sanayi tesisleri şehrin hâkim rüzgârlarının yönünde kurulmuş olduğundan bu tesislerin sebep olduğu kirli hava dağlık üzerinde toplanmakta ve mevcut hava kirliliği problemini artırmaktadır. Denizli, doğal koşullar yönünden çevre sorunlarının oluşmasına uygun özellikler barındırmaktadır. Özellikle ovaların toprak özellikleri ile toprak-su dengesi koşulları, olumsuz dışsal etkilere karşı duyarlılık göstermektedir (Plevne, 1999: 5). Çarpık

⁵ Kentsel gelişme bölgesi, gelişme potansiyeli olan birden çok kentsel yerleşme alanıyla bunların etkileşim alanlarını kapsayan; kentsel kullanım alanlarında nüfus, iş gücü, genel arazi kullanımı ile gelişme vb. konularda kararlar getirilen, kırsal kesimleriyle bir bütün olan doğal ve/veya yapay etkilerle tanımlanmış bölgedir. Kaynak: UTTA, (2005). Bolu İli Çevre Düzeni Planı, Ankara s.1 <http://www.boluozelidairesi.gov.tr/content2.asp?id=103> (15/05/2007)

⁶ Varsayılan kesinliksiz olmayan

⁷ Uydu fotoğraflarından da görülebileceği üzere coğrafi olarak güney çıkışı bölgesi dağlık olduğundan günümüz şartlarıyla kentsel gelişime kapalıdır.

kentleşme ve sanayilemedeki hızlı artış hava kirliliği boyutlarını her geçen gün biraz daha artırmaktadır. Denizli konumu olarak Menderes nehri yakınında ve havzanın üst başlangıcında bulunması dolayısıyla sanayi ve evsel atıklar, verimli Menderes havzası tarım alanları için büyük bir tehlike olmaktadır (Denizli Çevre Müdürlüğü, 2006: 328). Özellikle Çürüksu Ovası üzerindeki karayolu güzergâhında bulunan ve sanayi faaliyetleri gösteren fabrikaların kuruluş yerleri bunun sebebi olarak gösterilebilir.

Denizli ilinin Çivril İlçesi dışında 1.dereceden deprem bölgesi olduğu, yakın tarihlerde gerçekleşen depremler sonucu yeni konut alanları seçimini etkilemiş, böylelikle kent güneye ve doğuya yayılmıştır. Batıda ise organize konut alanı hazır edilmiştir. Fakat, ne yazık ki, inşaatlarda deprem yönetmeliği gerektiği şekilde uygulanmamaktadır (Denizli Çevre Müdürlüğü, 2006: 256).

3.3.1 Denizli İli Kent Merkezinin Gelişme Bölgesi

Denizli kent merkezi gelişim bölgesi, Denizli-Zmir karayolu, Denizli-Ankara karayolu ve Denizli-Antalya karayolu ile bu güzergâh üzerindeki dükkânlı yerleşim bölgeleri ile sanayi alanlarını içine alır. Bu bölgelerin sınırları, Denizli Belediyesince hazırlanmış ve hazırlanacak olan ilin 1/25.000 ölçekli ve 1/50.000 Çevre Düzeni Planları ile kesinleşebilecektir. Çalışmalarına 2001 yılında başlanan 1/25.000 ölçekli Denizli Çevre Düzeni Planı 07.04.2005 tarihinde Denizli belediye meclisinden 06.05.2005 tarihinde de İl Genel Meclisinden onaylanarak yürürlüğe girmiştir (Denizli Valiliği, 2006: 51). Ancak, 1/100.000'lik Denizli Çevre Düzeni Planı 2008 başında hazırlıklarını tamamlayabilecektir. Denizli ili alternatif içsel çekim alanları örneklem bölgesini; Çardak, Bozkurt, Honaz ve Sarayköy ilçelerinin oluşturduğu baskın ekonomik alt bölge özelliğine sahip ilçe merkezleri olacaktır.

Bu bakımdan, Denizli kent merkezinin gelişimini, kentsel gelişim kuramlarının ışığında bir değerlendirilmesini yaparak kentin gelişimi üzerinde hangi kentsel gelişim teorisinin etkin olduğunu tespit edilecektir. Kentsel gelişim hakkında kent kuramcıları, mimarlar, kent planlamacıları, merkezi hükümet, mühendisler, iktisatçılar, çeşitli meslek grupları, kurum ve kuruluşlar gibi alanın içinden yadandan pek çok bakımdan getirilmiştir. Ancak, kentin yavaşlayan bir organizma olduğu ve her kentin üzerinde yükseldiği konumunun o konumda yavaşlayan toplumun yapısı ve

ekonomisi gibi kendine has pek çok etmenin i e karı ması ile ortak bir tek ablonun olu turulamadı ı bilinen bir gerçektir.

Bu noktadan hareketle, ilk olarak, kentsel geli me kuramları açısından Denizli kent merkezinin ikamet bölgelerinin geli imi de erlendirilecektir. Bu de erlendirmede bölgelerdeki, arsa fiyatları, konutların satı fiyatları, kira gelirleri ve adı geçen farklı bölgelerdeki kiralık dairelerin içlerinde bulundurdıkları özellikler gözönüne alınmı tır. Ayrıca, yine adı geçen bölgelerdeki ev satın almak isteyenler ve/veya kiralamak isteyenlerin e itim seviyeleri, meslekleri ve gelir düzeyleri hakkında bilgi edinilmi tir⁸.

3.3.1.1 EMÇ kuramına göre kent geli mesinin de erlendirilmesi

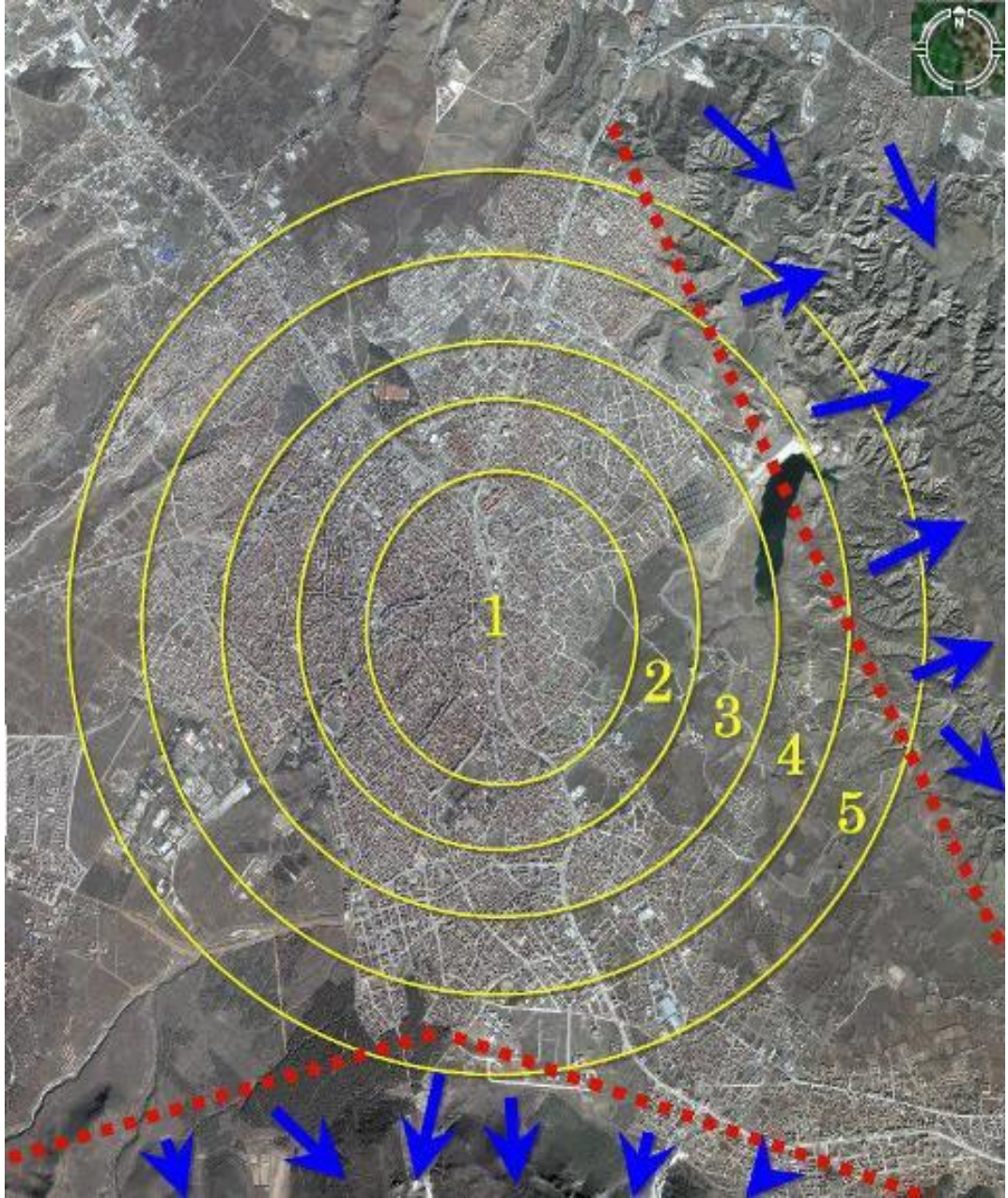
E merkezli çemberler kuramı ekil 1.1.'de de görüldü ü üzere, Denizli kent merkezi haritasının üzerine giydirilmi tir. Kuramda çemberlerin merkezinde i alanlarının bulundu u ve merkezden çevreye do ru gidildikçe arsa fiyatlarının azaldı ı varsayılmaktadır. Ayrıca kentsel büyümenin kent merkezindeki i yerleri ve konutların yüksek gelir gruplarınca daha dı ta yeni konutların in a edilmesi ile alt gelir gruplarına satıldı ı ve bu el de i tirme i lemi ile kentin büyümesine devam etti i varsayılmaktadır. Ancak unutulmamalıdır ki, bu teoriler ideal tipleri ifade etmektedir. Her durumda ve her artta geçerli olacak uygulamalar de illerdir.

Denizli kent merkezinin uydu foto rafı üzerine giydirilen kuram bölgelerine göre yapılan de erlendirmede 1 numara ile gösterilen bölgenin kuramdaki fikirle paralel olarak keskin sınırlar ile gösteremese de Denizli il merkezini ve M A'nı uygulamada do ru noktada göstererek tespit etmektedir. 2 numara ile gösterilen bölgenin kuramdaki gibi geçi bölgesi niteli ini korudu u, ikamet alanları ve küçük sanayi i letmelerince i gal edildi i görülmektedir. Kuram gere i benzer gelir gruplarınca e it ekilde i gal edilmi olması gereken çember bölgelerinin özellikle çemberin güney-kuzey bölümlerinde farklı gelir gruplarınca i ve ikamet amacıyla kullanıldı ı görmektedir. 3 numara ile gösterilen bölgenin dü ük gelir guruplarının ikamet alanlarını ancak kentin do u kesiminde gösterebildi i fakat aksine bir durumla güney kesiminde bu durumun tam aksine yüksek gelir gruplarının ikamet ve i alanlarını gösterdi i görülmektedir.

⁸ Bölgelerin ekonomik ve sosyal açıdan sınıflandırılması Emlak Komisyoncuları ve Danı maları Odası 10 numaralı kurucu üyelerinden Adem KOÇ'tan sa lanan bilgiler neticesinde gerçekleştirilmi tir.

Bu durum 4 numara ile gösterilen orta düzey gelire veya yüksek düzey gelire sahip olanların olu turması gereken bölge içinde aynen geçerli olmaktadır. 5 numara ile gösterilen bölgede bulunması gereken banliyölerin kentin do al sınırlarına dayanması ve/veya bölgelerin ikamet amaçlı ya da ticaret amaçlı uygulama açık olmaması nedeniyle henüz olu mamı oldu unu gözlemleyememekteyiz.

Harita 3. 4. EMÇ Kuramına Göre Kentsel Geli me

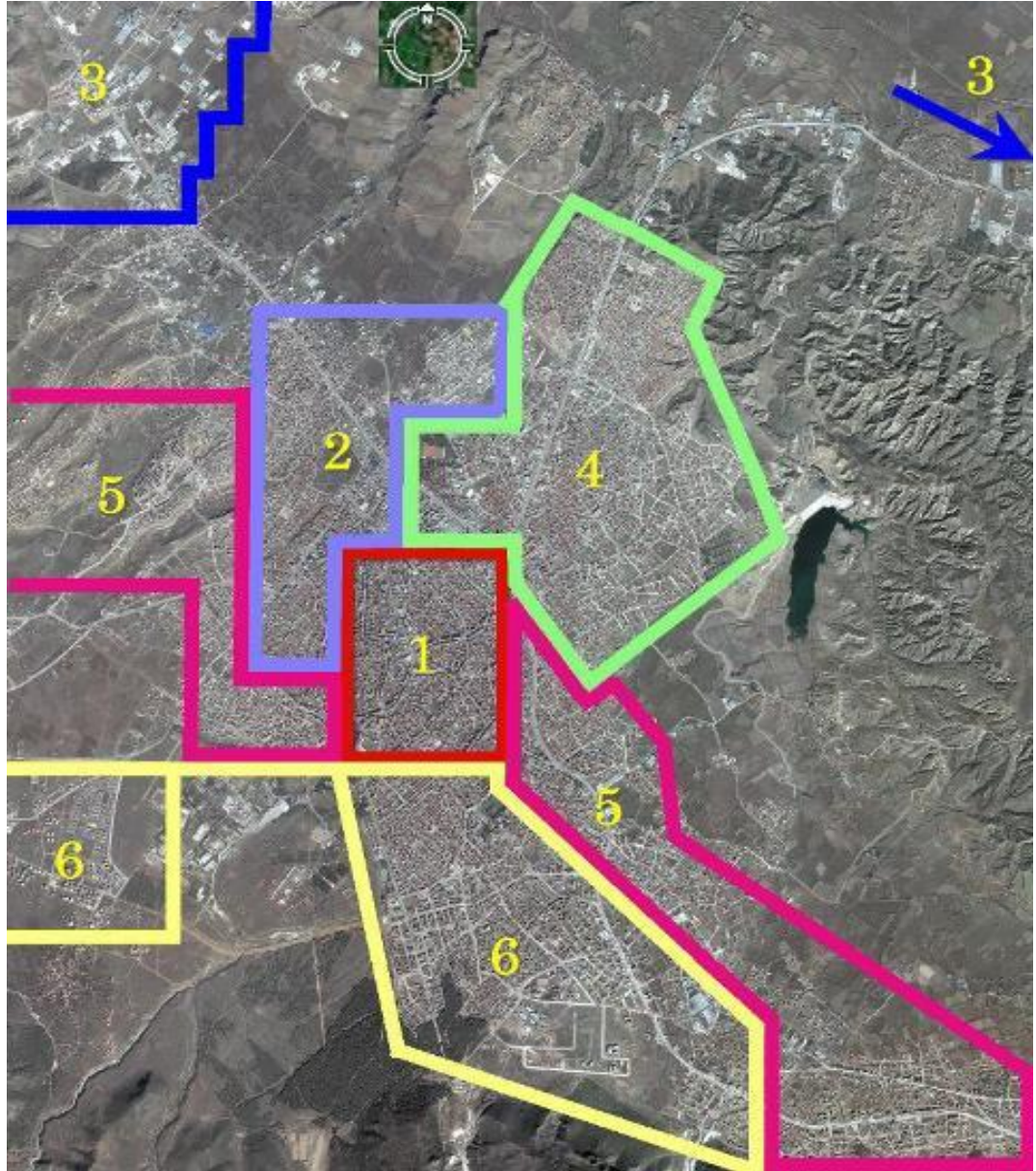


Kaynak: Denizli Belediyesi <http://www.denizli.bel.tr/> den uyarlanmı tr.

3.3.1.2 ÇMB kuramına göre kentin de erlendirilmesi

Birden çok merkezli büyüme kuramının genel ablonunun üzerine giydirildi i Denizli kent merkezi uydu haritasına baktı ımızda tüm gelir gruplarının kent merkezine olan ba ını bir temas noktası yolu ile sa ladı ı görülmektedir. E merkezli çemberler kuramının topraktan yararlanma biçimleri konusundaki eksikli inden hareketle olu turulan çok merkezli büyüme kuramı kent merkezi üzerine daha iyi bir ekilde oturmaktadır.

Harita 3. 5 Çok Merkezli Büyüme Kuramına Göre Kentsel Geli me



Kaynak: Denizli Belediyesi <http://www.denizli.bel.tr/> den uyarlanmı tr.

1 numaralı bölgenin geçerli M A'nı temsil ettiği gözlemlenirken 2 numaralı bölgenin kentin kendi iç gelişiminde hafif sanayi bölgeleri ve depoların bulunduğu kent bölgesini ifade etmektedir. Kent kuramlarında ifade edilen ve kentin dışında bir bölgede bulunan ağır sanayi Denizli kenti özelinde değerlendirildiğimizde 3 numaralı bölgede Sarayköy ilçesi yönüne doğru saçaklanma yolu ile yol boyunca seyreden bir yapıda kurulduğu gözlemlenmektedir. Bu sanayi tesislerinin genelde tekstil sektöründe yoğunlaşmış yerleri olduğu ayrıca, metal sanayi ve Denizli'de önemli bir üretim ürünü olan kablo sanayinin yaygın olarak Sarayköy yolu üzerine yerleştirildiği gözlemlenmektedir. 3.5. numaralı haritanın sağ üstünde ok ile gösterilen 3 numaralı bölgede 1. OSB'sini üretmektedir.

1 numaralı bölgenin kentin M A'nı olması nedeniyle, komşu 4, 5 ve 6 numaralı bölgelerin zaman içinde ardına ek yaparak doğal sınırlarına doğru genişlediği görülmektedir. Ancak, bu yayılmanın son dönemlere doğru özellikle karayolu taşımacılığının gelişmesi ve bireysel otomobil kullanımının da yayılması ile kentin içinde bulunan ulaşım aksları üzerinde yoğunlaşma ve kente eklenmiş özelliklerinin yanısıra karayollarının verdiği görülmektedir.

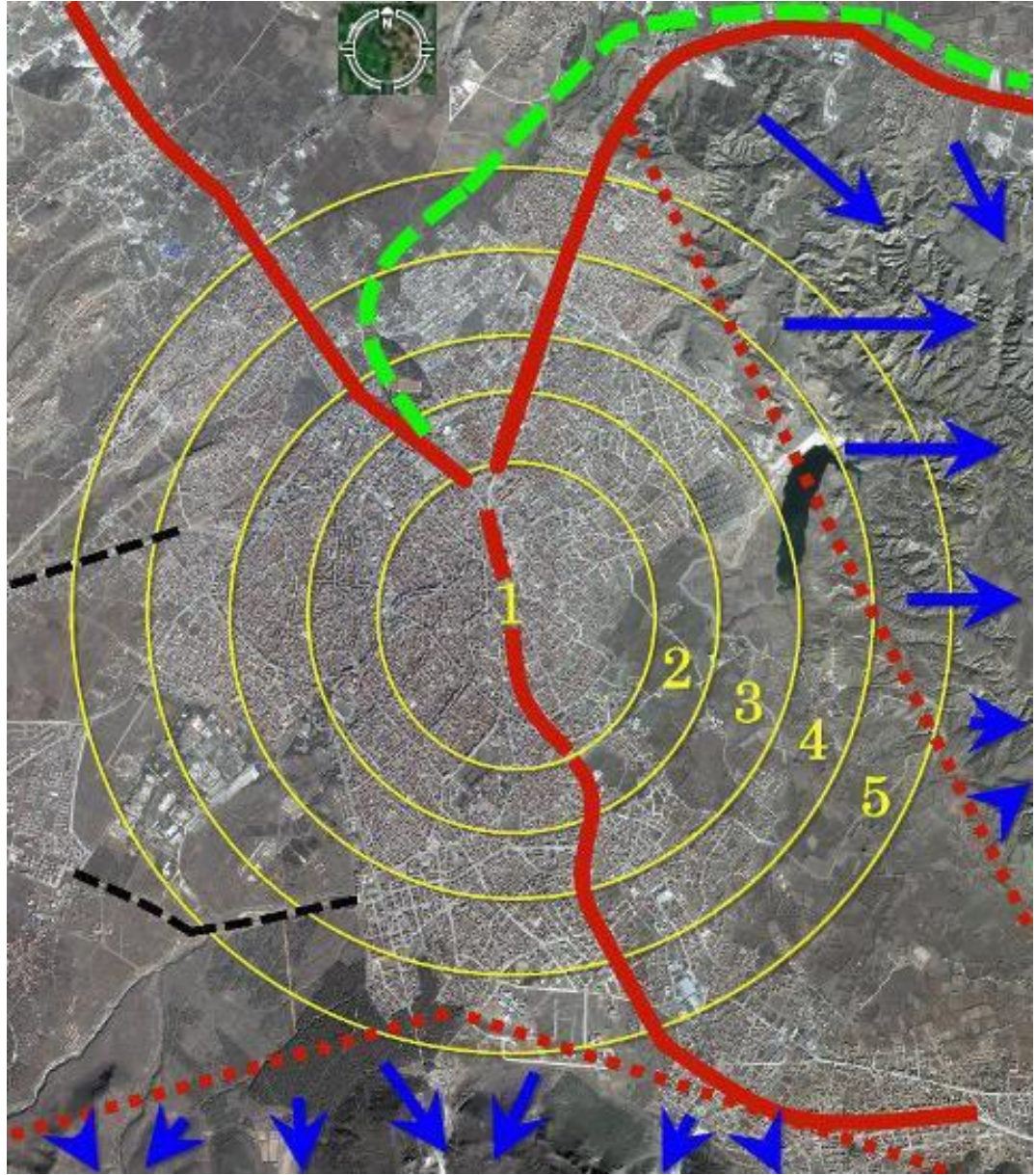
3.3.1.3 ABB kuramına göre kentin de erlendirilmesi

Özellikle 1980 sonrasında kent merkez nüfusu ekonomik gelişme neticesinde gerek il içinden gerekse çevre illerden yaşanan göçlerden dolayı artmıştır. Bu dönemde üretilen mamullerin nakliyesi ve pazarlanmasında kullanılan araç sayısının artışı paralelinde bireysel otomobil sahipliğinin artmasını da getirmiştir ve bu artış kent merkezi üzerinde ekiletilen bir rol oynamıştır. Ticari faaliyetleri ve çevre illerle olan bağlantısı nedeniyle kent ekli üzerinde baskın faktörün otoyollar olduğu görülmektedir. Bu ekillenme nedeniyle kentin sınırlı coğrafi gelişim alanı içinde az da olsa yerleşmeye uygun yerler bulunmasına rağmen kentin otoyollarının yanlarında saçaklanma eklinde yayıldığı Harita 3.6 üzerine uygulanmış ABB kuramında da görülmektedir.

Endüstriyel alanlarla ulaşımın sağlanması için bu tip yayılmada çözüm yaygın bir karayolu ağının oluşturulması ya da mevcutların genişletilmesi, tren yolu ve/veya hafif raylı sistemlerle kent merkezine ulaşımın desteklenmesi ile mümkündür. Ancak

bu altyapıların gerçekleştirilmesi için yerel yönetimler ve/veya merkezi idare büyük ölçekli yatırımlara gitmek zorunda kalacaklardır⁹.

Harita 3.6 ABB Kuramına Göre Kentsel Gelişme



Kaynak: Denizli Belediyesi <http://www.denizli.bel.tr/> den uyarlanmıştır.

⁹ Bu faaliyetler kapsamında Denizlide Bakırlı kavşağı, Sevindik kavşağı, Fatih kavşağı ve Sümer kavşağı projeleri ile kentin tam ortasından geçen bazı yolları üzerinde trafik yükünü hafifletmek için büyük bütçeli köprülü kavşakların inşasına gidilmiştir.

Denizli kentinin ABB sonucunda kent bantları karayollarının üzerinde ki trafiğin artışı neticesinde ulaşım zararları tespit edilmiş ve bu konuda alternatif ulaşım yollarının aranması çalışmaları başlatılmıştır. Mümkün olduğu takdirde OSB'sine raylı sistemle yük ve yolcu taşımacılığının daha ekonomik ve pratik olacağı düşünülmektedir (Denizli Valiliği, 2006: 64).

Kentin gelişim aksları üzerinde bu tip yenileme ve düzenleme faaliyetlerini bir noktaya kadar çözüm sağlayacağı ortadadır. Ancak, kentin akslar boyunca yayılması ise pek çok sonucu beraberinde getirmektedir. Bu sonuçları şu şekilde ifade edebiliriz (Kılınç, 2000: 35-41):

- Faydaların ekonomik olmayan uzantıları;
Yeterli kamu hizmetlerinin olmayışı ve hizmetlerin yüksek maliyeti tipik olarak toprak sahiplerince yeni hizmet binalarının inşaatı şeklinde gelişmektedir. Bu şekilde gelişme ise yetersiz yönetim ya da yönetimin yokluğu neticesinde gelişerek topluma tam anlamıyla bireysel kaynaklı maliyetleri yüklemiştir.
- Tarımsal arazilerin kaybedilmesi;
Potansiyel kentsel gelişim kırsal-kentsel saçıktaki gelişimin varlığı altında tehdit edilmektedir. Gelişme genellikle bu arazilerin üzerine yoğunlaşır ve ekonomik amaçlı olarak kullanılmaktadır. Yeni yollar kentsel cezbederek faaliyetleri üzerine çekmektedir. Bu saçaklanma neticesinde tarım arazilerinin kaybına yol açmaktadır.
- Karayollarının kapasitesinin azalması;
Bireysel araç sahipliğinin artışı ile birlikte kent ve alt merkezleri, bünyesindeki karayolları ve sokaklar yetersiz kapasiteleriyle etkisiz bir kullanım sağlamışlardır. Bu araçsal artış kent merkezinde araçların kullanım ve saklama alanlarını da tehdit etmekte ve verimliliklerini gün geçtikçe azaltmaktadır.
- Kent görünümüne verilen zararlar;
Erit halinde gelişmenin bir diğer sonucudur. Bu genellikle estetik olmayan ve çirkin gelişmenin şehrin görsel kalitesi üzerinde yarattığı etkilerdir.¹⁰
- Çevresel ve sosyo-kültürel zararlar;

¹⁰ Denizli İl merkezi belediyesindeki örneği, Belediyenin İzmir karayolu üzerindeki küçük sanayi işletmeleri ile mücadelesi verilebilir. Bu mücadele sonucunda tahliyesini sağlayamadığı bu küçük sanayi işletmelerinin önünde battı-çıkıtı olarak belirtilen alt geçitlerin inşaatı ile hem trafik sorununa bir çözüm yaratmaya çalışmış hem de kent hakkında kötü izlenimler yaratan bu yerlerinin transit yolcular tarafından görülerek kent hakkında kötü izlenimler edinilmesinin önüne geçilmeye çalışılmıştır.

Toprakların karayolları için yanlış kullanımı bölgeye yeni yerleşimleri ve endüstriyel oluşumları tüm altyapısal maliyetleri ile birlikte getirmesi bu da eritilmediği halde gerçekleşen gelişimi olumsuzlaştırır. Bu da yerleşim çevresinde ekolojik ve sosyo-kültürel sorunların hem kısa hem uzun dönemde oluşmasına neden olmuştur.

3.3.1.4 Dilimler kuramına göre kentin değerlendirilmesi

Dilimler kuramı merkezli çemberler kuramının bizimde Denizli kentinin yapısal fotoğrafı üzerinde yaptığımız değerlendirilmesinde bulunduğumuz sonuçlardan hareketle çemberin her halkasında aynı olması gereken ekonomik grupların ya da faaliyetlerin aynı olmadığı ve kentin farklı yönlerinde farklı grupların ya da faaliyetlerin mevcut bulunduğundan hareketle değerlendirilmesinden doğmuştur.

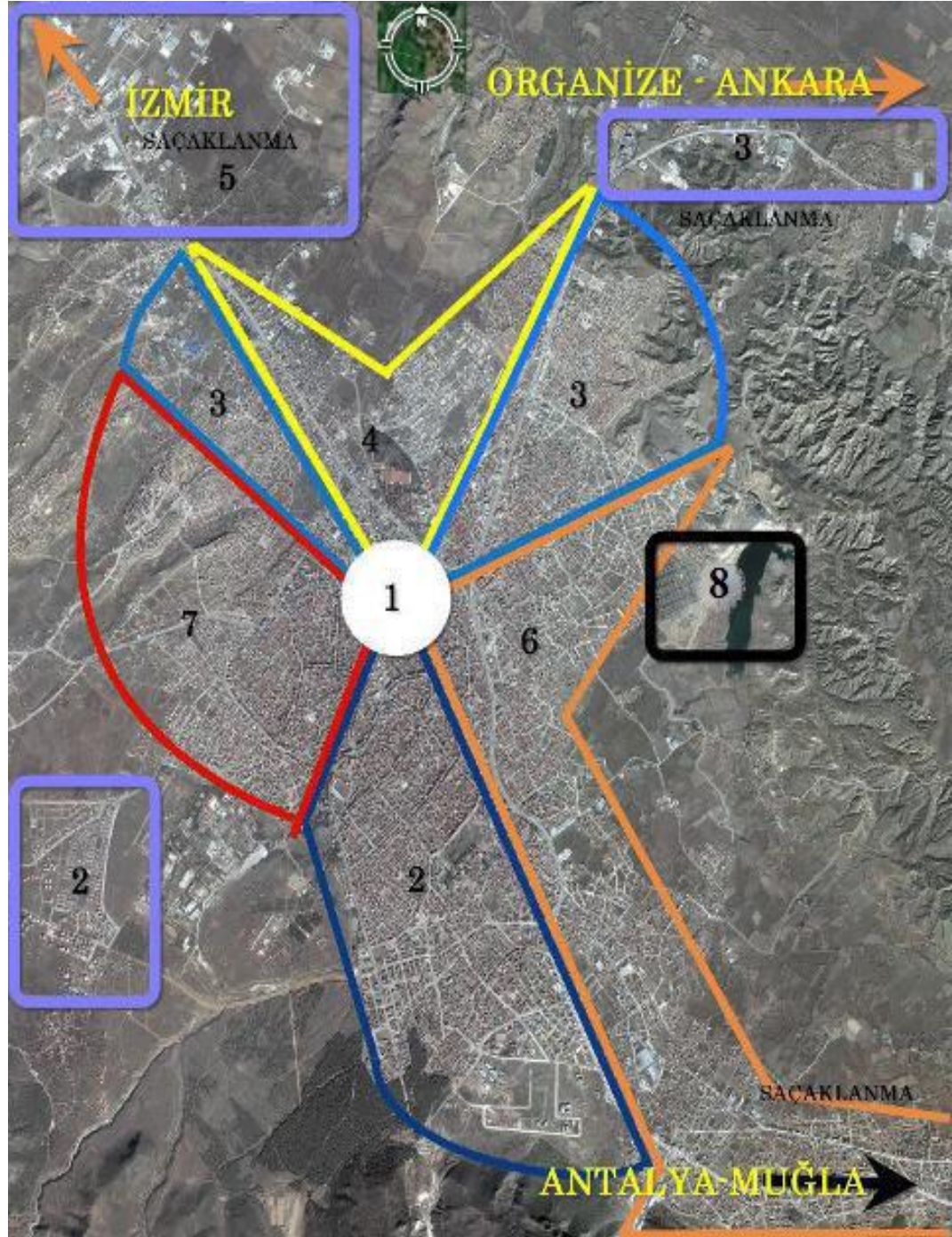
Dilimler kuramı tüm halka bölgelerinde ikamet edenlerin ya da sanayi faaliyeti gösterenlerin bu çemberler boyunca hareket etmelerini sağlayacaklarından hareket ederek bu çemberler içerisindeki bölgeleri ayrı ayrı alanlarda sınıflandırmıştır. Bu sınıflandırmada amaç M A'na ulaşma ihtiyacı olan farklı toplum ve sanayi gruplarının etkin bir şekilde bu bölgelere ulaşımını sağlayabilmek ve sorunu bu yolla çözebilmektir. Portakal dilimlerini andıran bu alanlar Denizli kent merkezi uygulaması, Harita 3.7 de görüldüğü üzere, M A'na geçiş bölgelerini oluşturmaktadır.

Teorinin Denizli kent merkezi üzerindeki uygulamasında kentin yapısal fotoğrafı keşillenmesinden dolayı tam bir çembersel alan oluşturulmasında da kenti oluşturan farklı ekonomik gruplar için benzer bir değerlendirilmeye ulaşılabilmektedir.

Harita 3.7 de görüldüğü üzere, 1 numaralı bölge kentin M A'nı göstermektedir. 2 numaralı bölge ise diğer bölgelere nispeten daha yüksek gelir grubuna sahip kent sakinlerinin oturduğu bölgelerdir. 6 numaralı bölge daha çok orta gelir düzeyine sahip kent sakinlerinin oturduğu bölgeler olurken 3 numaralı bölgeler düşük gelir seviyesine sahip kent sakinlerinin oturduğu bölgeleri göstermektedir. 4 numaralı bölge ise büyük çoğunlukla kentteki hafif sanayinin faaliyet alanlarını göstermektedir (1. sanayi, 2. sanayi, Pamukkale sanayi sitesi). 7 numaralı bölge çemberinin dışı tabiri edilebilirimiz batı bölgesi onun hemen yanındaki 2 numaralı bölge ise planlı kentleşme hareketlerinin uygulandığı bölgelerdir. 7 numaralı bölgenin 1 numaralı bölgeye yakın bölümleri ise

orta ölçekli gelir düzeyine sahip kent sakinlerine ikamet alanı sağlamaktadır. 7 numara ile gösterilen bölge mezarlık ve barajı göstermektedir.

Harita 3.7 Dilimler Kuramına Göre Kentsel Geli me



Kaynak: Denizli Belediyesi <http://www.denizli.bel.tr/> den uyarlanmıştır.

3.4 ALTERNATİF LİÇİSEL ÇEKİM ALANLARI UYGULAMASI

Bu bölümde Denizli il sınırları içerisindeki ilçe merkezlerinin il merkezi ile aralarındaki çekim güçleri Reilly kanunu ve sınırlandırılmamış çekim modelinin en saf hali kullanılarak irdelenmektedir. İlk olarak il içi içsel çekim alanı için olumlu örnek olarak düşünülen Çardak ve Bozkurt ilçelerinin de irdendirilmesi yapılmaktadır. İkinci olarak, il içi içsel çekim açısından olumsuzları öne çıkan Sarayköy ve Honaz ilçelerinin potansiyel gelişme tehdidi de irdendirilmektedir.

3.4.1 Çalımanın Amacı, Kapsamı ve Kullanılan Veriler

Çalımanın temel amacı il sınırları içerisinde ilçe merkezleri özelinde alternatif il içi içsel çekim alanlarının belirlenmesidir. Uygulama verileri şunlardır:

- Uygulama bölgeleri olan ilçe merkezlerine ait genel bilgiler
- Denizli il merkezi, ilçeleri ve uygulama bölgelerinin köy ve belde nüfusları
- Denizli kent merkezinin farklı il merkezlerine, ilçelerine ve ilçelerinin birbirlerine ve uygulama bölgelerindeki köylerine uzaklıkları
- Sarayköy ve Honaz ilçelerinin Denizli il merkezi güzergâhı yol haritaları
- Çardak ve Bozkurt ilçe bağlantı güzergahı yol haritası
- De irdendirme esnasında formülde bulunan sabit değer kullanılmayacağından il, ilçe ve köylerin arasındaki yol artlarının aynı olduğu kabul edilecektir. (Eğim, kaplama yapısı vb. konularda)

3.4.2 Denizli ile İlçeleri Arasındaki Çekim Güçleri

Bölümde çekim güçlerini hesaplanmada iki tür ekonomik kaynaklı matematiksel model uygulanmaktadır. Bu modeller belli bir coğrafya içinde bulunan nüfusları ve uzaklıkları bilinen belirli etkin bir kent merkezi ve buna bağlı küçük kentler ile komşu kentlerin ekonomik faaliyetlerinde birbirlerine olan çekim etkilerini sayısal olarak ortaya koymak için tasarlanmıştır.

Bu noktada Denizli ili polarize bölgesinin de irdenilmesinde şunlar modeller uygulanmaktadır:

1. Çekim modellerinden “sınırlandırılmamı çekim gücü” modelinin en saf halini temsil eden model uygulanmaktadır.

$$\text{Çekim Gücü} = (\text{Alan 1'in Nüfusu}) \cdot (\text{Alan 2'nin Nüfusu})$$

(Aralarında ki Uzaklık r)

Genel bir çekim formülü olan bu formülün kullanılmasının nedeni il ve ilçeler arasındaki çekim güçleri üzerinde çekim hakkında genel bir formülün bulunmamasından kaynaklanmaktadır. Sınırlandırılmamı cazibe modeline göre iki yer arasındaki çekim, bu iki yerin nüfuslarıyla do ru orantılı, yerlerin aralarındaki uzaklık ile ters orantılıdır. Çekim gücü, iki yerin nüfuslarının çarpılması ve çıkan sonucun iki yer arasındaki uzaklı a bölünmesi ile elde edilmektedir. Bir bölgenin veya alanın nüfusu fazla oldu u takdirde di er yerlerle olan etkile im düzeyi fazla olacaktır. Aynı mantıkla, bir yer di er yere ne kadar yakınsa etkile imleri daha fazla olacaktır (Canlı, 2001: 76).

Ortalama etkile im düzeyi hesaplandı nda de erlendirme u aralıkta gerçekleştirilecektir:

- o Ortalama etkile im > iki yer arasındaki etkile im çekim gücü azdır.
- o Ortalama etkile im < ki yer arasındaki etkile im çekim gücü fazladır.
- o Ortalama etkile im = ki yer arasındaki etkile im çekim gücü e de erdedir.

Bu sonuç, çekimin uzaklıkla ters orantılı ve nüfusla do ru orantılı oldu unu göstermektedir.

2. Reilly, yasasını en basit ifadeyle, ticaret bölgesinin küçük olan kentten etki uzaklı mı büyük kent ile küçük kent arasındaki uzaklıkla iki kentin sahip oldukları nüfuslarının oranına ba lamı tır ve sabit de er olarak katsayı 1 de erini kullanmı tır. Formülde amaç ekonomik açıdan tahmini veriler elde edebilmektir.

Etki Uzaklı $r = \frac{X \text{ kenti ve } Y \text{ kenti arasındaki uzaklık}}{1 + \sqrt{\frac{\text{BüyükKent}(X)\text{nüfusu}}{\text{KüçükKen}(Y)\text{nüfusu}}}}$

$$1 + \sqrt{\frac{\text{BüyükKent}(X)\text{nüfusu}}{\text{KüçükKen}(Y)\text{nüfusu}}}$$

Reilly yasasında kar ıla tırmalı topluluklardaki nüfuslar, kültürel, ekonomik ve sosyal açılardan görel olarak homojen olmalıdır (Canlı, 2001: 58). Bu nedenle uygulama bölgeleri homojen kabul edilecektir.

3.5 DENİZLİ'DE ALTERNATİF İLÇESEL ÇEKİM ALANI ÖNERİLERİ

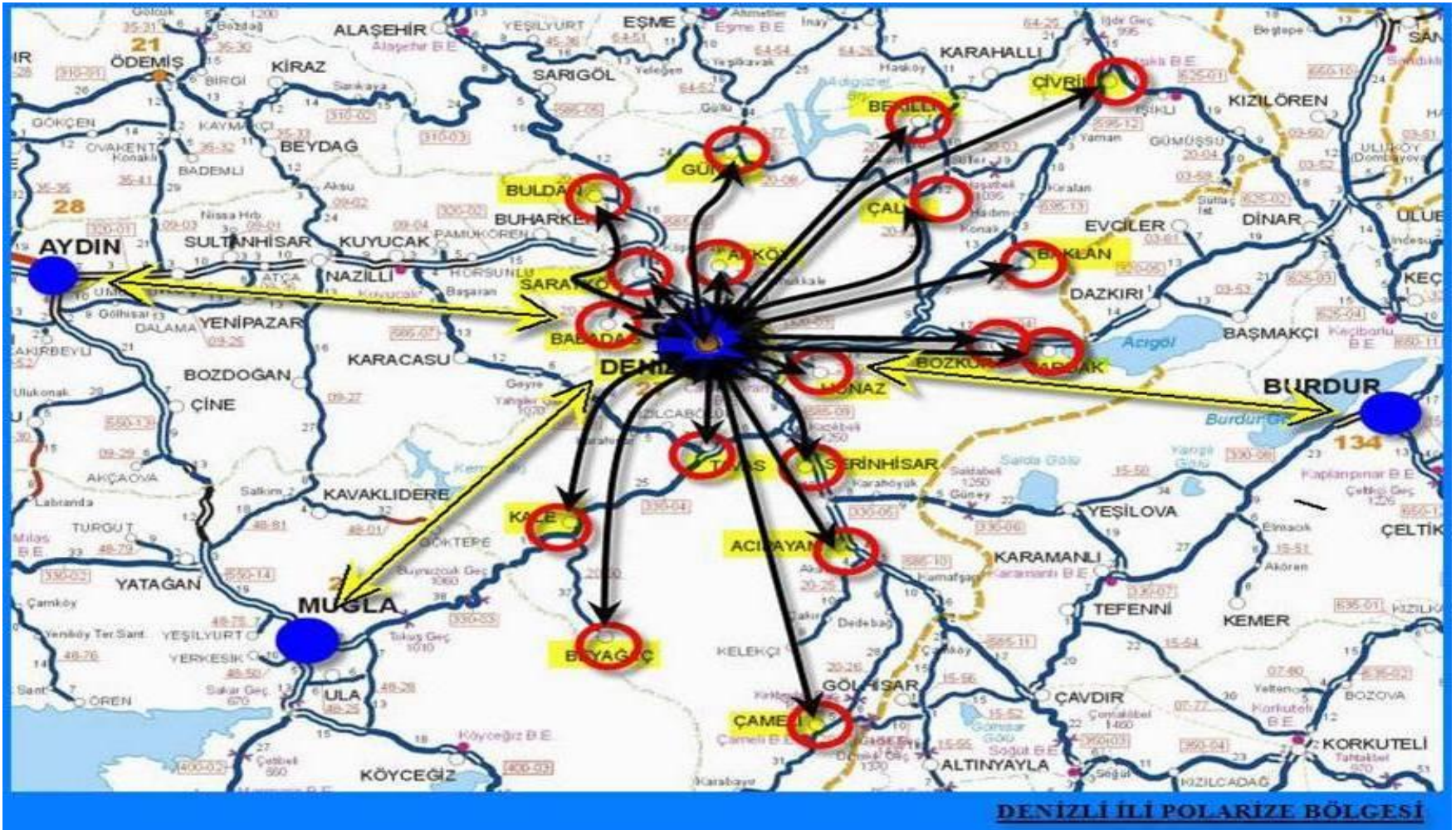
Avrupa kentsel artında da belirtildi i gibi; gelece in kentinin ya anabilir, uyumlu, güzel ve sağlıklı olabilmesi için gerekli kararlar bugünden verilmelidir. Bu gözden geçirme, kent sakinleri, yöneticiler, politikacılar, resmi görevliler dahil olmak üzere uzmanlar ve tüm halkın i birli i ile gerçekleştirilmelidir (Avrupa Kentsel artı, 1996: 9). Kentte¹¹ tehditleri göz önüne alarak fırsatların değerlendirilmesiyle güçlü yönlerin zayıf taraflara a ır basmasını sağlayacak planlamalar ile ula ılabilece i dü ünülmektedir.

Denizli kent merkezinin kendine has özelliklerini i ledimiz önceki bölümlerden de anlaşıla ı üzere bu gün itibariyle Denizli ili kentsel gelişme alanı bulunduğu coğrafyanın sahip olduğu özellikleri nedeniyle sınırlıdır. Bu günkü gelişim hızı ile yakın gelecekte kent arterleri boyunca oluşacak saçaklanmalar kent merkezine yakın durumdaki Honaz ve Sarayköy ilçeleri ile birleşebilece ini göstermektedir. Bu birleşme gerçekleşirse çok geniş bir alanda uzunlamasına bir kent oluşacaktır.

Verimli Menderes ve Çürüksu Ovalarına paralel olarak genişleyecek olan kent sulu tarım yapılan arazileri i ve konut alanlarıyla bunların bağlantı yollarının istilasına uğrayacaktır. Hava kirlili i, su kirlili i, deprem tehlikesi ve verimli tarım arazilerinin istilasını önlemek için il sınırları içerisinde alternatif il içi içsel çekim alanları oluşturulmalıdır. Bu alternatif çekim alanlarının oluşturulmasında ekonomik temelli çekim teorilerinden yararlanılarak il sınırları içerisindeki ilçe merkezlerinde çekim alanı oluşturabilecek ekonomik, turistik, siyasal vb pek çok faktörün değerlendirilmesi yapılacaktır.

¹¹ Kent: Kentli haklarını koruyarak; en iyi yaşam koşullarını sağlayarak; halkına iyi bir yaşam biçimi sunarak; değerlerini ortada yaygın, ziyaret eden, çalışan ve ticaret yapan, eğlence, kültür ve bilgiyi orada arayan ve eğitim görenlerden oluşarak; birçok sektör ve aktiviteyi (trafik, yaşam, çalışma, dinlenme gereksinimleri) birarada uyum içinde barındıran yaşam yeridir (Avrupa Kentsel artı, 1996: 9).

Harita 3. 8 Denizli İli Polarize Bölgesi



3.5.1 Denizli İli Polarize Bölgesi

Denizli kent merkezi 400.719 kişilik kent nüfusu ve ekonomisi ile Türkiye de ve Ege bölgesinde öne çıkan ekonomik bir güçtür. Bu gücü il sınırları içerisindeki ilçe merkezlerini ve komşu illeri etkilemektedir. Denizli ili polarize bölgesi haritasında da görülebileceği üzere il sınırları içerisindeki 18 ilçesi ve 3 komşu il merkezi ile gerçekleştirdiği ekonomik faaliyetlerinde Denizli, bir çekim merkezi pozisyonunu sergilemektedir. Bu bölümde amaç bu kutup etkisinin ölçülmesi ve alternatif çekim merkezlerinin tespitidir.

Tablo 3. 7 Denizli İl Merkezi ile İlçe Merkezleri Arasındaki Çekim Gücü Cetveli

| İl ve ilçeler | Denizli kent nüfusu | İlçe Nüfusları | Denizli ye olan uzaklık | İl ve ilçeler Arası Çekim Gücü |
|----------------------------------|---------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------------|
| Denizli – Acıpayam | 400.719 | 64.410 | 55 km | 469.278.378 |
| Denizli – Akköy | 400.719 | 6.437 | 22 km | 117.246.737 |
| Denizli – Babada | 400.719 | 8.212 | 37 km | 88.937.958 |
| Denizli – Baklan | 400.719 | 8.440 | 59 km | 57.323.193 |
| Denizli – Bekilli | 400.719 | 10.577 | 82 km | 51.687.864 |
| Denizli – Beyağaç | 400.719 | 7.332 | 106 km | 27.717.658 |
| <u>Denizli – Bozkurt</u> | 400.719 | 11.862 | 49 km | 97.006.710 |
| Denizli – Buldan | 400.719 | 26.994 | 47 km | 230.149.121 |
| Denizli – Çal | 400.719 | 32.932 | 63 km | 209.467.906 |
| Denizli – Çameli | 400.719 | 19.100 | 106 km | 72.205.027 |
| <u>Denizli – Çardak</u> | 400.719 | 11.236 | 56 km | 80.401.405 |
| Denizli – Çivril | 400.719 | 62.708 | 94 km | 267.322.203 |
| Denizli – Güney | 400.719 | 13.718 | 74 km | 74.284.638 |
| <u>Denizli – Honaz</u> | 400.719 | 24.533 | 21 km | 468.135.201 |
| Denizli – Kale | 400.719 | 21.390 | 68 km | 126.049.697 |
| <u>Denizli – Sarayköy</u> | 400.719 | 36.495 | 23 km | 635.836.518 |
| Denizli – Serinhisar | 400.719 | 22.265 | 36 km | 247.833.570 |
| Denizli – Tavas | 400.719 | 60.669 | 43 km | 565.377.233 |
| ORTALAMA ETKİLEMLİK | | <u>298.943.155</u> | TOPLAM ETKİLEMLİK | 3.886.261.016 |

298.943.155 > İlçe etki derecesi

Çekim gücü az

298.943.155 < İlçe etki derecesi

Çekim gücü fazla

298.943.155 = İlçe etki derecesi

Çekim gücü eşitdir

3.6 LÇE MERKEZLER N N MEVCUT DURUMU

3.6.1 Çardak İçesi

Denizli il merkezine 56 km uzaklıkta Denizli-Afyon karayolu üzerinde bulunan ilçe Do uda Afyon linin Dazkırı İçesi, kuzeyinde Baklan, güneyinde Burdur li' nin Ye ilova İçesi, batısında Bozkurt İçesi ile sınırlıdır. 2000 Genel Nüfus Sayımına göre ilçenin toplam nüfusu 11.236 olup, bu nüfusun 5.656' u ilçe merkezinde, 3.140 Gemi ve Beylerli Beldesinde, 2.440 ki i ise köylerde ya amaktadır. İçenin rakımı 850 metredir (Çardak Kaymakamı ı, 2006: 3). Çardak ve Bozkurt İçelerinin içinde kuruldu u Hambat ovası 50.000 hektar büyüklü ündedir ve genellikle kuru tarım yapılmaktadır (Denizli Valili i, 1998: 132).

Denizli ilinin hava yolu ula ımının tek merkezi olan Çardak havalimanı¹², ilçenin güneyinde DHM Genel Müdürlü ü ile Hava Kuvvetleri Komutanlı ı arasında yapılan protokol gere ince 1991 yılından bu yana terminal sivil havaalanı olarak hizmet vermektedir (Çardak Kaymakamı ı, 2006: 8). Tüm bu özelliklerinin yanısıra Çardak, Türkiye'deki ilk özel OSB'sinin kuruldu u ilçe unvanına sahiptir. Çardak'ta bulunan Özdemir Sabancı OSB'si; Denizli'ye 56 km mesafede Çardak İçesi, Havaalanı Mevkiinde 3.225.913 m² alanda 1996 yılında planlanmı ve OSB'nin altyapı çalı maları 1997 yılı sonunda bitirilm tir. Toplam istihdam kapasitesi 10.000 ki i tahmin edilmektedir (Denizli Valili i, 2006: 28).

Çardak İçe sınırları içerisinde bulunan DENSER'in kurulu i lemleri 2000 yılında tamamlanmı ; arazi ve bina mülkiyetlerine sahip olunması imkânını veren "Özel Serbest Bölge Statüsü" ile Çardak Havaalanı ve Özdemir Sabancı OSB'si biti i inde 540 dönümlük alan üzerinde kurulmu tur (Denizli Valili i, 2006: 31). İçenin turistik çekim merkezleri (Denizli Valili i, 2005: 17):

- o Dini Yapılar: Pınarlar Cami;
- o Kültürel Yapılar: Çardak han, Çardak Kalesi;
- o Arkeolojik Alanlar: Beylerli Höyü ü, Gemi , Gölcük, Çaltı Höyükleridir.

İçe'de 1 adet çok programlı lise, 3 adet ilkö retim okulu, 1 adet pratik kız sanat okulu, Beylerli ve Gemi Kasabalarında 1'er adet ilkö retim okulu ve Sö üt köyünde 1

¹² 23 Mart 1999 gün ve 23648 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan 99/12539 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Uluslararası Havaalanı durumuna geçmi tir (Denizli Valili i, 2006: 42).

adet ilkö retim okulu olmak üzere 6 ilkö retim okulu hizmet vermektedir (Çardak Kaymakamı 1, 2006: 5-6).

Tablo 3. 8 Çardak İlçesinin İl Merkeze ve Köyelerine Uzaklıkları

| Köy Adı | 2000 Nüfusu: | İl Merk. Uzaklı ı | İlçe Merk. Uzaklı ı |
|---------|--------------|-------------------|---------------------|
| Ayvaz | 56 | 79 km | 19 km |
| Gölcük | 264 | 84 km | 24 km |
| Çaltı | 600 | 76 km | 16 km |
| Hayriye | 353 | 85 km | 25 km |
| Söüt | 1164 | 89 km | 29 km |

Kaynak: http://www.yerelnet.org.tr/iller/ilce.php?il_adi=DEN_ZL_&ilce_adi=ÇARDAK (11/05/2007)

Tablo 3. 9 Çardak İlçe Merkezinin Seçilmiş Kom u l ve İlçe Merkezlerine Uzaklık ve Nüfus Bilgileri

| Kent Merkezleri | Nüfus | Çardak'tan Uzaklıkları |
|-----------------|---------|------------------------|
| Çardak | 11.236 | 0 |
| Bozkurt | 11.862 | 7 |
| Honaz | 24.533 | 35 |
| Denizli | 400.719 | 56 |
| Dinar | 88.304 | 58 |
| Afyon | 201.110 | 169 |

Kaynak: DPT, (2004). İlçelerin Sosyo-Ekonomik Geli mi lik Sıralaması, Ankara. ve KGM <http://www.kgm.gov.tr/il2.asp> (15.05.2007)'den derlenmi tir.

3.6.2 Bozkurt İlçesi

Bozkurt ilçesi Denizli'ye 49 km. mesafededir. İlçenin do usunda Çardak, batısında Honaz, güneyinde Acıpayam, kuzeyinde Baklan ve Çal ilçeleri ile kuzey do usunda Afyon iline ba lı Dazkırı ilçesi bulunmaktadır. İlçenin yüzölçümü 400 km2 olup, rakımı 866 metredir. 2000 yılı genel nüfus sayımı sonuçlarına göre ilçenin toplam nüfusu 11.862 olup, bu nüfusun 4.191'i İlçe merkezinde, 2.855'i nciler beldesinde, 4.816 ki i ise köylerde ya amaktadır. Topraklarının büyük bir bölümü Hambat Ovası içindedir (Bozkurt Kaymakamı 1, 2007: 3).

Bozkurt İlçesi, ilçe merkezinde 1 belediye ve 6 mahalle muhtarlı ı, nciler beldesinde 1 belediye ve 4 mahalle muhtarlı ı ile 13 köy muhtarlı ından olu maktadır. İlçe merkezinde Adliye Te kilatı, Askerlik übesi, Orman İletme Müdürlü ü ve Ziraat Bankası bulunmamaktadır. Adliye Te kilatı, Hâkimler ve Savcılar Yüksek Kurulu'nun 09.06.2004 tarih ve 278 sayılı kararı ile kapatılarak Çardak İlçesine nakledilmi tir. İlçe merkezinde halk bankası, nciler Beldesinde de Orman İletme eflisi hizmet vermektedir (Bozkurt Kaymakamı 1, 2007: 3). Bozkurt ilçe sınırları içerisinde bulunan

Denizli kadın açık cezaevi 18.10.2004 tarihinde Pamukkale Üniversitesine ait eski Bozkurt MYO binalarında açılmıştır. Cezaevi adli ve idari yönden 5 km uzaklıkta bulunan Çardak Adliyesine bağlıdır (Bozkurt Kaymakamı, 2007: 14). İlçenin turistik çekim merkezleri (Denizli Valisi, 2005: 16): Arkeolojik Alanları: Çambaşı Tümlüsü ve Yenibaşlar Höyüğüdür.

İlçede hizmet veren 4 ilköğretim okulu, 1 çok programlı lise, 1 spor lisesi, 1 Halk Eğitim Merkezi Müdürlüğü, 1 öğretmen evi mevcuttur (Bozkurt Kaymakamı, 2007: 7).

Tablo 3. 10 Bozkurt İlçesinin İl Merkezi ve Köylerine Uzaklıkları

| Köy Adı | 2000 Nüfusu | İl Merk. Uzaklığı | İlçe Merk. Uzaklığı | Köy Adı | 2000 Nüfusu | İl Merk. Uzaklık | İlçe Merk. Uzaklık |
|---------------|-------------|-------------------|---------------------|---------------|-------------|------------------|--------------------|
| Alikurt | 558 | 38 km | 14 km | Mecidiye | 128 | 61 km | 11 km |
| Armutalanı | 121 | 59 km | 8 km | Sazköy | 397 | 59 km | 7 km |
| Avdan | 665 | 61 km | 9 km | Dutluca | 1410 | 55 km | 5 km |
| Baklankuyucak | 299 | 60 km | 10 km | Yenibaşlar | 214 | 68 km | 16 km |
| Bağcıme | 167 | 46 km | 6 km | Yenibaşlar | 389 | 49 km | 6 km |
| Cumalı | 817 | 61 km | 9 km | Hayrettinköyü | 207 | 75 km | 25 km |
| Çambaşı | 537 | 58 km | 12 km | | | | |

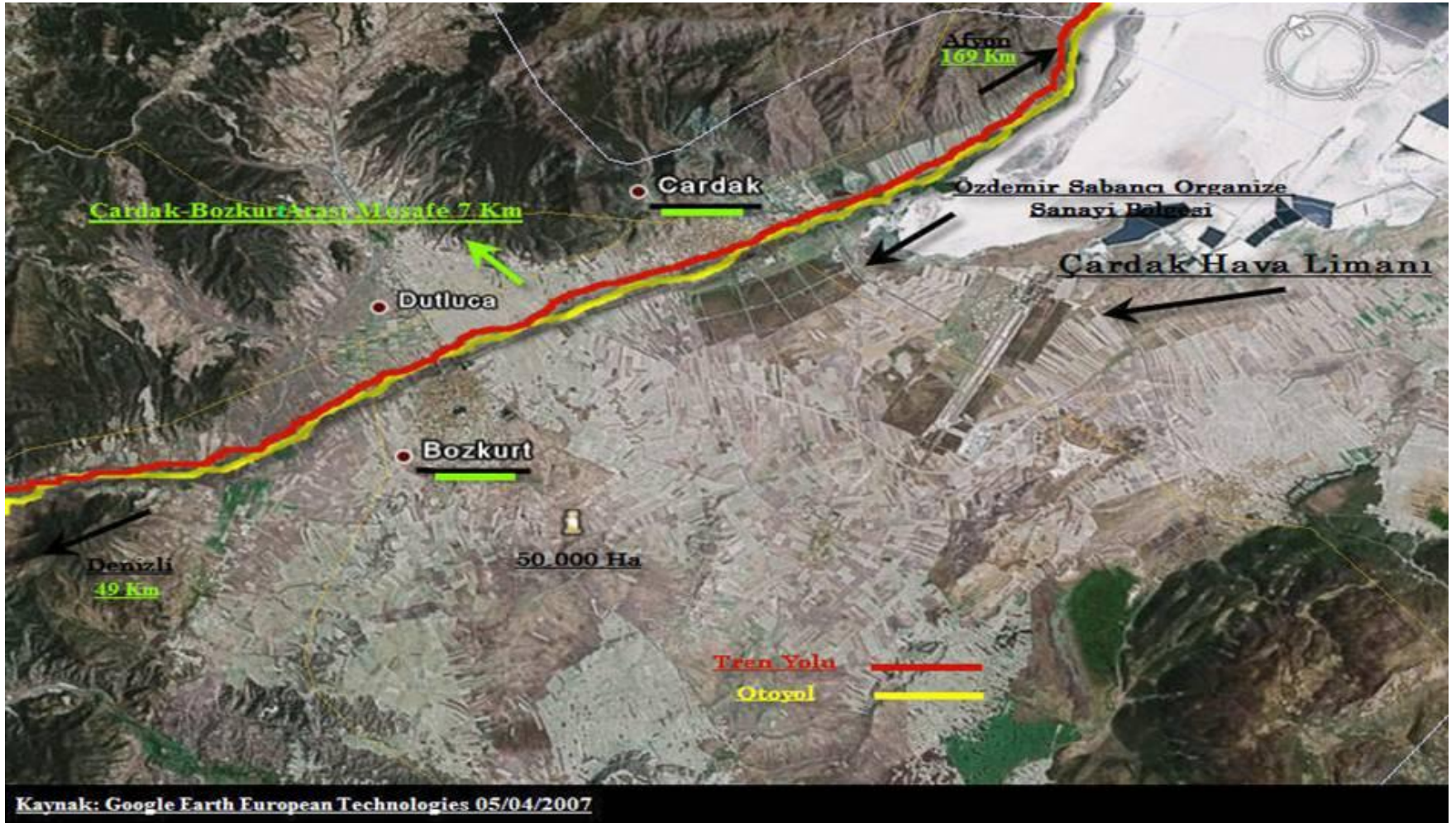
Kaynak: http://www.yerelnet.org.tr/iller/ilce.php?il_adi=DENİZLİ&ilce_adi=BOZKURT (11/05/2007)

Tablo 3. 11 Bozkurt İlçe Merkezinin Seçilmiş Köyleri ve İlçe Merkezlerine Uzaklık ve Nüfus Bilgileri

| Kent Merkezleri | Nüfus | Denizli'den Uzaklık |
|-----------------|---------|---------------------|
| Bozkurt | 11.862 | 0 |
| Çardak | 11.236 | 7 |
| Honaz | 24.533 | 28 |
| Denizli | 400.719 | 49 |
| Dinar | 88.304 | 65 |
| Afyon | 201.110 | 176 |

Kaynak: DPT, (2004). İlçelerin Sosyo-Ekonomik Gelişimi Sıralaması, Ankara. ve KGM <http://www.kgm.gov.tr/il2.asp> (15.05.2007)'den derlenmiştir.

Harita 3. 9 Çardak-Bozkurt İçeleri Arası Uydu Görüntüsü



3.6.3 Çardak-Bozkurt Alternatif İl İçi İçsel Çekim Alanı Değerlendirmesi

Çardak ve Bozkurt ilçelerinin alternatif il içi içsel çekim alanı olarak tespitinde Denizli il merkezine 49 km uzaklıkta aralarında 7 km mesafe olan iki mülki idare biriminin sahip oldukları birbirlerini tamamlayıcı coğrafi, jeolojik, ekonomik, siyasi özellikleri ve Denizli kent merkezinin etki alanı dışında kurulmuş olması etkili olmuştur. Bu kısımda ilgili veriler değerlendirilerek hipotetik alternatif il içi içsel çekim alanına çekim modelleri uygulanacaktır.

- Merkezi yerler teorisine göre değerlendirme:

Uyarlanan hipotetik bölge alternatif il içi içsel çekim alanı bölgesi olarak 3. kademe ilçe merkezinden uygulama sonunda planlı bir şekilde 4. kademeye hareket edebilecektir.

- Sınırlandırılmamış çekim modeline göre değerlendirme:

Denizli il merkezinin Bozkurt ilçe merkezi ve bağlı köyleriyle olan çekim gücü tablo 3.12'de gösterilmiştir.

Tablo 3.12 Denizli ve Bozkurt Kentlerinin Bozkurt'a Bağlı Köylerle Arasındaki Çekim Gücü Cetveli

| Köy Adı | Denizli | Bozkurt | Köy Nüfusu | Denizliye Uzaklığı | Bozkurt'a Uzaklığı | İlin Çekim Gücü | İçenin Çekim Gücü |
|-----------------------------|---------|---------|----------------|--------------------|--------------------|-----------------|-------------------|
| Alikurt | 400.719 | 11.862 | 558 | 38 | 14 | 125.087.599 | 472.785 |
| Armutalanı | 400.719 | 11.862 | 121 | 59 | 8 | 80.564.895 | 179.413 |
| Avdan | 400.719 | 11.862 | 665 | 61 | 9 | 77.923.423 | 876.470 |
| Baklankuyucak | 400.719 | 11.862 | 299 | 60 | 10 | 79.222.146 | 354.674 |
| Bağcıme | 400.719 | 11.862 | 167 | 46 | 6 | 103.333.234 | 330.159 |
| Cumalı | 400.719 | 11.862 | 817 | 61 | 9 | 77.923.423 | 1.076.806 |
| Çambaşı | 400.719 | 11.862 | 537 | 58 | 12 | 81.953.944 | 530.825 |
| Mecidiye | 400.719 | 11.862 | 128 | 61 | 11 | 77.923.423 | 138.031 |
| Sazköy | 400.719 | 11.862 | 397 | 59 | 7 | 80.564.895 | 672.745 |
| Dutluca | 400.719 | 11.862 | 1410 | 55 | 5 | 86.424.160 | 3.345.084 |
| Yenilertekkesi | 400.719 | 11.862 | 214 | 68 | 16 | 69.901.894 | 158.654 |
| Yenibağlar | 400.719 | 11.862 | 389 | 49 | 6 | 97.006.710 | 769.053 |
| Hayrettinköyü | 400.719 | 11.862 | 207 | 75 | 25 | 63.377.717 | 98.217 |
| Denizli merkez ile köylerin | | | Toplam Çekim | | | 1.101.207.462 | 9.002.915 |
| Çardak merkez ile köylerin | | | Ortalama Çekim | | | 84.708.266 | 692.532 |

Denizli il merkezinin Çardak ilçe merkezi ve ba lı köyleriyle olan çekim ili kisini gösterir tablo a a ıda verilmi tir.

Tablo 3. 13 Denizli ve Çardak Kent Merkezlerinin Çardak'a Ba lı Köylerle Arasındaki Çekim Gücü Cetveli

| Köy Adı | Denizli | Çardak | Köy Nüfusu | Denizliye Uzaklı ı | Çardak'a Uzaklı ı | lin Çekim Gücü | İçenin Çekim Gücü |
|-----------------------------|---------|--------|------------|--------------------|-------------------|----------------|-------------------|
| Ayvaz | 400.719 | 11.236 | 56 | 79 | 19 | 60.168.719 | 34.962 |
| Gölcük | 400.719 | 11.236 | 264 | 84 | 24 | 56.587.247 | 130.482 |
| Çaltı | 400.719 | 11.236 | 600 | 76 | 16 | 62.543.800 | 444.825 |
| Hayriye | 400.719 | 11.236 | 353 | 85 | 25 | 55.921.515 | 167.491 |
| Sö üt | 400.719 | 11.236 | 1164 | 89 | 29 | 53.408.189 | 476.116 |
| Denizli merkez ile köylerin | | | | Toplam Çekim | | 288.629.469 | 1.253.876 |
| Çardak merkez ile köylerin | | | | Ortalama Çekim | | 57.725.894 | 250.775 |

Çardak ilçesinin durumuna Tablo 3.14'ten bakıldı ı zaman görüldü ü üzere Denizli merkezin etki de eri Çardak ilçesine ba lı 2 köy üzerinde çekim yaratmı di er köylerde ise ortalamadan dü ük de erler görülmü tür. Çardak ilçesi ile köyleri arasındaki ortalama etki de erinden 2 köyün de erlerinin yüksek di er 3 köyünse dü ük oldu u görülmü tür. Çekim etkisinin 3 köye dü ük çıkmasının ardında köylerin Çardak ilçe merkezine 19-24 arasında de i en uzaklıklarda bulunmalarından köylerin Çardak ilçe merkezine 24 ile 29 km arasında de i en uzaklıkta bulunmaları ve nüfuslarının di er köylere göre nispeten az olması neden olmu tur.

Bozkurt ilçesinin durumuna bakıldı ı zaman görüldü ü üzere Denizli merkezin etki de eri Bozkurt ilçesine ba lı 4 köy üzerinde çekim etkisi yaratmı di er köylerde dü ük de erler göstermi tir. Bozkurt ilçesi ile ba lı köyleri arasındaki etki de eri ortalamasından 7 köyün yüksek de erler göstererek çekim alanı etkisinde oldu u 6 köyünse dü ük etki de erleri sergiledi i görülmektedir. Bu noktadaki farklılık ta Çardak ilçe ve köylerinde oldu u gibi köylerin uzaklıkları ve nüfusları etkili olmu tur.

Çardak ve Bozkurt ilçelerinin ise ortalama de er olan 298.943.155'e yakın de erler bile sergilemeyerek Çardak ilçesi için 83.401.405 ve Bozkurt ilçesi için 97.006.710 gibi daha dü ük de erler aldı ı Tablo 3.6'dan görülebilmektedir. Bu noktada Denizli il merkezinin Çardak ve Bozkurt ilçe merkezleri üzerindeki çekim etkisi oldukça dü üktür. Çardak+Bozkurt çekim alanının toplamdaysa 180.408.115 de erini aldı ı ve Denizli'nin etkisine girmede i görülmektedir.

Tablo 3. 14 Bozkurt–Çardak Çekim Alanının Seçilmiş Kentlerin ve İlçelere Uzaklıkları ile Nüfus Bilgileri

| Kent Merkezleri | Nüfus | Denizli'den Uzaklık |
|----------------------------|---------|---------------------|
| Çardak-Bozkurt Çekim Alanı | 23.098 | 0 |
| Honaz | 24.533 | 28 |
| Denizli | 400.719 | 49 |
| Dinar | 88.304 | 58 |
| Afyon | 201.110 | 169 |

Kaynak: DPT, (2004). İlçelerin Sosyo-Ekonomik Gelişimi Sıralaması, Ankara. ve KGM <http://www.kgm.gov.tr/il2.asp> (15.05.2007)'den derlenmiştir.

- o Reilly kanununun iki kent arasındaki mesafeye dayalı formülünün uygulamasına göre;¹³

$$\text{Denizli - Bozkurt+Çardak Çekim Alanı} = \frac{49}{1 + \sqrt{\frac{400.719}{23.098}}} = 9,5 \text{ km}$$

$$1 + \sqrt{\frac{400.719}{23.098}}$$

Bozkurt ve/veya Çardak ilçe merkezlerine 9,5 km mesafede oturan bölge halkı Denizli il merkezinden alı veri yapmaya isteksiz olacakları sonucu ortaya çıkmaktadır.

$$\text{Çardak-Bozkurt Çekim Alanı - Dinar} = \frac{58}{1 + \sqrt{\frac{88.304}{23.098}}} = 19,66 \text{ km}$$

$$1 + \sqrt{\frac{88.304}{23.098}}$$

Bozkurt ve/veya Çardak ilçe merkezlerine 19,66 km mesafede oturan bölge halkı Afyonkarahisar'a bağlı Dinar ilçe merkezinden alı veri yapmaya isteksiz olacakları sonucu ortaya çıkmaktadır.

$$\text{Çardak-Bozkurt Çekim Alanı - Afyon} = \frac{169}{1 + \sqrt{\frac{201.110}{23.098}}} = 42,78 \text{ km}$$

$$1 + \sqrt{\frac{201.110}{23.098}}$$

Bozkurt ve/veya Çardak ilçe merkezlerine 42,78 km mesafede oturan bölge halkı Afyona il merkezinden alı veri yapmaya isteksiz olacakları sonucu ortaya çıkmaktadır.

- o Kalkınma Kutbu olarak uygulama bölgesinin değerlendirilmesi:

¹³ Çekim Modelleri ana başlığı altındaki bölümde formülün ayrıntısı bulunmaktadır.

Uygulama alanı olan Bozkurt-Çardak Bölgesi pek çok açıdan benzer bir yapı göstermektedir. Bölgenin toprak yapısı co rafi ve toplumsal özellikleri bu benzerliklere örnektir. dari yapılanma açısından de erlendirildi inde ki ilçenin belli alanlarını ortakla a kullandıkları gözlemlenmektedir. Bozkurt ilçesinde bulunan kadın cezaevinin Çardak adliyesine ba lı olması her iki ilçenin de görev alanı sınırları içerisinde i birli i içinde çalı malarını sürdüren Polis ve Jandarma te kilatının bulunması ayrıca bölgede hizmet veren ilçe hastanelerinin ve sa lık ocaklarıyla milli e itime ba lı okulların çalı maları örnek olarak gösterilebilir.

Ekonomik açıdan de erlendirildi inde Bozkurt ilçesinin sınırları içerisinde OSB'sinin olmadığı fakat Çardak ilçesi sınırları içerisinde faal durumda bir OSB 'sinin varlığı ayrıca serbest bölgesi ek olarak ta hava alanının bulunması bölgeyi önemli bir hale getirmektedir. Sahip oldukları özellikleri nedeniyle Çardak-Bozkurt alternatif içsel çekim alanı uygulamada ikamet alanlarının Bozkurt ilçesi sınırları içerisinde ekillenebilece i, ekonomik ve ticari faaliyetlerinse Çardak ilçesi sınırları içerisinde uygulanabilece i bir idari, ekonomik ve co rafi zeminde bulunmaktadır. Bu bakı açısı altında, kente 56 km uzaklıkta, verimsiz sayılabilecek arazilerde, hava, kara ve demiryolu ta ımacılı ının olanaklı bulundu u bir konumda ve ilin ekonomik geli mi lik düzeyi görece olarak en dü ük ilçelerinden birisinde kurulmu olması, Denizli'deki sanayile me sürecinin en azından yersel da ılımını, çevre sorunlarını en aza indirme kaygısıyla düzenleme çabasının anlamlı bir göstergesi olarak de erlendirilebilir (MPM, 1998: 883).

Bölgenin jeolojik altyapısı gözlemlendi inde de, Denizli il sınırları içerisinde hâkim olan neojen toprak yapısının bu bölgede de hâkim oldu unu gerek Bozkurt gerekse Çardak ilçe merkezleri ve ilçe sınırlarından deprem bölgeleri ara tırma raporu sonuçlarına¹⁴ göre aktif fayların geçmedi i görülmektedir. Ancak Denizli ve bölgesinin 1933-2003¹⁵ yılları arası deprem hareketlili i tablosu gözlemlendi inde, Çardak ve Bozkurt'un batı kom usu Honaz ve do u kom usu Dinar ilçe merkezleri deprem tehlikesi altında bulunmaktadır.

¹⁴ Denizli ili jeolojik altyapısının anlatıldığı bölümdeki; Denizli ili deprem haritasına bakınız.

¹⁵ Denizli ili jeolojik altyapısının anlatıldığı bölümdeki; 1933-2003 döneminde Denizli ve Yöresinde gerçekle en depremler tablosunu inceleyiniz.

Sanayi bölgelerinin planlanması olmasına ek olarak ikamet bölgelerinin de depreme uygun planlanması bölgenin çekim etkisini arttıracaktır. Ekonomik çekim merkezi olan OSB'sinin mevcudiyeti planlamanın da katkısıyla imalat sanayini ve girişimcileri OSB'sine çekecektir. Bozkurt-Çardak bölgesinin sahip olduğu kara, hava ve demiryolunun çekim merkezi etkisi yaratmaktadır.

Tüm bu bilgilerin ışığında bölgede yaratılacak alternatif il içi içsel çekim alanı Denizli il merkezinin üzerindeki göç etkisi ve sanayile me yükünü doğu yönünde alarak Denizli il merkezine yönelik içi ve dışı veren göç akımını yaratılan bu bölgeye çekebilecektir. Bölgenin teşvik edilmesi ile dışı arayanlar uygun ikamet şartları dışı verenlerde uygun çalışma koşulları nedeniyle bölgede oturmayı ve çalışmayı tercih edebileceklerdir.

Tablo 3. 15 Çardak - Bozkurt Hipotetik İl içi içsel Çekim Alanı SWOT Analizi

| Güçlü yönleri | Tehditler |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ OSB'sinin bulunması ▪ Serbest bölgenin bulunması ▪ Hava alanının bulunması ▪ Karayolu ve tren yolu güzergâhında olması ▪ Hava alanı ve tren yolu üzerinden birbirine çok yakın iki ilçe merkezinin mevcudiyeti ▪ Depremsel etkinliklerin il geneline göre az olması | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bölgenin hali hazırda bir çekim alanı olması nedeniyle kontrolsüz gelişimin faydaları yok ederek zarar haline getirmesi ▪ Denizli il merkezine katkı sağlayacak bölge planlamasının siyasi hırs ve güç kaybı olarak görülerek gereksiz görülmesi ▪ Planlamalar gerçekleştirilmeden Denizli kent merkezinin Honaz ve/veya Sarayköy ilçe merkezleri ile birleşerek metropoliten alan haline gelmesi |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ OSB'sinin mevcudiyetine rağmen tam kapasite ile çalışmaması ▪ Yeterli sayıda inşaat edilmiş ikametgâhın bulunmaması ▪ Hava alanının askeri faaliyetlerini sürdürüyor olması | <ul style="list-style-type: none"> ▪ İlçenin Denizli'nin doğu bölgesinde il kent merkezinin yükünü alabilecek coğrafi bir pozisyonda olması ▪ Planlı gelişmeye müsait altyapısı ▪ Bölgedeki mülki idarelerde ve yerel yönetimlerde görev yapan istekli yöneticiler¹⁶ ▪ Geleceğe yönelik planların yapılması için çok geç kalmamış olması ve zamana yayılmış uygun bir planlama fırsatının mevcudiyeti |
| Zayıf yönleri | Fırsatlar |

¹⁶ Çardak Belediye Başkanı Hüseyin EKECAN ve Çardak Kaymakamı Yücel GEMER ile 15/08/2005 tarihinde yapılan yüz yüze görüşme esnasında Çardak ve Bozkurt ilçelerinin alternatif il içi içsel çekim alanı olarak yapılacak hipotetik çalışma hakkındaki görüşlerinin alındığı toplantı esnasında sağladıkları veriler ve bölgenin gelişmesi için tüm katkıları sağlayacaklarına dair samimi ifadeleri örnektir.

3.6.4 Honaz İlçesi

Honaz ilçesi, doğuda Bozkurt, batısında Denizli Merkez, kuzeyde Çal ve Baklan, güneyde ise Serinhisar İlçesi ile sınırlıdır. Rakımı 600 metre olan Honaz'ın genel yüzölçümü 54.978 hektar, orman alanı 33,866 hektar, çayır-mera alanı 1.000 hektar, tarım dışı alan 3.786 hektar, tarım alanı ise 16.326 hektardır. Honaz ilçesi sınırları içerisinde kurulan ilk şehir, Honaz Dağının 3 km kadar kuzeyinde yer almıştır, ancak geçirdiği deprem felaketi sonucu yer değiştirmiştir. Yeni kurulan şehrin de aynı sonu yaaması üzerine bir kez daha yer değiştirmiştir. (Honaz Kaymakamı, 2006).

2000 yılında yapılan genel nüfus sayımına göre İlçe Nüfusu 24.533'dür. İlçe sınırları içerisinde bulunan OSB'si ve çevresinde irili ufaklı 167 fabrika bulunmaktadır. Buralarda başta tekstil ürünü olmak üzere değişik sanayi ürünleri elde edilmekte, yurtiçi ve yurtdışına pazarlanmaktadır. OSB'si ilçemizin ekonomisini ve sosyal hayatını dolaylı olarak olumlu yönde etkilemektedir. Kaklık Kasabası sınırları içinde de Organize Deri Sanayi Bölgesi kurulmuş olup müteakibinin yatırım yapmaları beklenmektedir (Honaz Kaymakamı, 2006). İlçe ekonomisinin temelini tarım ve hayvancılık oluşturur.

İlçenin turistik çekim merkezleri (Denizli Valisi, 2005: 17):

- Dini Yapılar : Muradiye Camii.
- Arkeolojik Alanlar: Colossae Antik Kenti, Honaz Kalesi, Kaklık ve Gök Höyük.
- Doğal Sit : Kaklık Mağarası

Tablo 3. 16 Honaz İlçe Merkezinin Seçilmiş Kömürlü ve İlçe Merkezlerine Uzaklık ve Nüfus Bilgileri

| Kent Merkezleri | Nüfus | Çardak'tan Uzaklık |
|-----------------|---------|--------------------|
| Honaz | 24.533 | 0 |
| Denizli | 400.719 | 21 |
| Bozkurt | 11.862 | 28 |
| Çardak | 11.236 | 35 |

Kaynak: DPT, (2004). İlçelerin Sosyo-Ekonomik Gelişimsel Sıralaması, Ankara. ve KGM <http://www.kgm.gov.tr/il2.asp> (15.05.2007)'den derlenmiştir.

Harita 3. 10 Honaz İçesi ile Denizli İ Merkezi Arası Uydu Görüntüsü



3.6.5 Honaz Alternatif 1 için İçsel Çekim Alanı Değerlendirmesi

Honaz ilçe merkezi kurulu yeri açısından değerlendirildiğinde, Honaz da 1 eteklerine kurulu olan ilçe merkezini güney ve güneybatı yönünden doğal sınır olarak kesmektedir. Çürüksu Ovasının devamında kurulmuş olan kentin 1. OSB'si ve çevresinde kurulmuş irili ufaklı pek çok işletme ile olan yakın ilişkisi de görülebilmektedir.

Harita 3.11 Honaz İlçe Merkezi ve 1. OSB'si



Honaz hipotetik alternatif il içi içsel çekim alanı bölgesi olarak 3. kademe ilçe merkezi konumundadır. Ancak bölge sınırları içinde tanımlanan sorunlardan dolayı geleceğe yönelik bir planlama mutlaka yapılmalıdır. Aksi takdirde, Çardak-Bozkurt hattının hipotetik olarak birleştirilmesinin ardından kademeli olarak önce 4. kademeye ardından da sıralıklı olarak 5. kademeye geçiş süreci Honaz ilçe merkezi için 4. kademeyi ya amaksızın teoride direkt olarak Denizli kent merkezi ile yol güzergâhında birleştirerek 5. kademeyi yakalaması tehlikesi ile sonuçlanabilecektir.

Bu sonuçla ilçe merkezi, il merkezi ile bütünlümlü bir alt bölge niteliği alacaktır. Çevreye verdiği zararlar bir yana OSB'nin hemen kenarında düşük gelir gruplarının oturduğu doğal güzelliklerini kaybetmiş bir yerleşim birimi haline

gelecektir. Honaz ilçe merkezinin muhtemel birleşme neticesinde dış kent pozisyonu alması OSB'si ile kent arasında bir tampon bölgeye dönüşüne neden olabilecektir.

- o Reilly kanununun iki kent arasındaki mesafeye dayalı formülünün uygulaması;

Denizli - Honaz

Denizli ilçe merkezinin başlangıç noktası aynı yol başlangıç noktası ile sağlanıyor olması ve ilçe merkezinin yol kenarında kurulu olması nedeniyle il merkezine olan uzaklık aralarındaki mesafeyi vermektedir.

$$\text{Denizli - Honaz} = \frac{21}{1 + \sqrt{\frac{400.719}{24.533}}} = 4,16 \text{ km}$$

Honaz ilçe merkezine 4,16 km mesafede oturan bölge halkı Denizli il merkezinden alı veri yapmaya isteksiz olacakları sonucu ortaya çıkmaktadır.

Honaz - Bozkurt

Denizli ilçe merkezinin başlangıç noktası aynı yol ile sağlanıyor olması ve ilçe merkezinin yol kenarında kurulu olması nedeniyle il merkezlerine olan uzaklıkları arasındaki fark ilçelerin aralarındaki mesafeyi vermektedir.

$$\text{Honaz - Bozkurt} = \frac{28}{1 + \sqrt{\frac{24.533}{11.862}}} = 11,52 \text{ km}$$

Honaz ilçe merkezine 11,52 km mesafede oturan bölge halkı Bozkurt ilçe merkezinden alı veri yapmaya isteksiz olacakları sonucu ortaya çıkmaktadır.

Hesaplamalardan da görülebileceği üzere, Honaz ilçe merkezinin gerek Denizli gerekse Bozkurt ilçe merkezleri üzerindeki ticari etkisi Reilly modelinin uygulamasıyla görülebilmektedir. Bozkurt ilçe merkezinin Denizli il merkezine olan uzaklığı Honaz ilçesinin üzerindeki etkisini hafifletmemiştir. Gerek alternatif hesaplamalardan görüldüğü üzere gerekse uydu foto raflarının inceleme getirdiği çıkarım Denizli-Sarayköy-Honaz üçgeninde tüm tehditleri gözlemlenerek bir metropolün oluşumuna müsaade edecek alternatif il içi içsel çekim alanının engellenmesi gerekmektedir. Bu durum altında

planlamaların gelecek dönemde hipotetik il içi içsel çekim alanı olarak tespit etti imiz Çardak-Bozkurt bölgesine kaydırılması fikri ortaya çıkmaktadır.

Tablo 3. 17 Denizli ve Honaz Kent Merkezlerinin Honaz'a Ba lı Köylerle Arasındaki Çekim Gücü Cetveli

| Köy Adı | Denizli | Honaz | Köy Nüfusu | Denizli'ye Uzaklı ı | Honaz'a Uzaklı ı | lin Çekim Gücü | İçenin Çekim Gücü |
|------------------------------------|---------|--------|------------|-----------------------|------------------|----------------|-------------------|
| Akba | 400.719 | 24.533 | 755 | 45 km | 24 km | 218.463.094 | 771.767 |
| A a ıda dere | 400.719 | 24.533 | 630 | 35 km | 12 km | 280.881.121 | 1.287.983 |
| Dereçiftlik | 400.719 | 24.533 | 717 | 25 km | 14 km | 393.233.569 | 1.256.440 |
| Emirazizli | 400.719 | 24.533 | 330 | 17 km | 5 km | 578.284.660 | 1.619.178 |
| Gürleyik | 400.719 | 24.533 | 543 | 20 km | 8 km | 491.541.961 | 1.665.177 |
| Karateke | 400.719 | 24.533 | 962 | 12 km | 4 km | 819.236.602 | 5.900.187 |
| Mente e | 400.719 | 24.533 | 376 | 28 km | 4 km | 351.101.401 | 2.306.102 |
| Ovacık | 400.719 | 24.533 | 310 | 10 km | 6 km | 983.083.923 | 1.267.538 |
| Sapaca | 400.719 | 24.533 | 237 | 45 km | 25 km | 218.463.094 | 232.573 |
| Yoku ba ı | 400.719 | 24.533 | 377 | 40 km | 25 km | 245.770.981 | 369.958 |
| Yukarıda dere | 400.719 | 24.533 | 186 | 39 km | 23 km | 252.072.801 | 198.397 |
| Aydınlar | 400.719 | 24.533 | 637 | 36 km | 10 km | 273.078.867 | 1.562.752 |
| Denizli merkez ile köylerin | | | | Toplam Çekim | | 5.105.212.074 | 18.438.052 |
| Honaz merkez ile köylerin | | | | Ortalama Çekim | | 425.434.340 | 1.536.504 |

Tablo 3. 18 Honaz İlçesi Hipotetik İl içi içsel Çekim Alanı Swot Analizi

| Güçlü yönleri | Fırsatlar |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Karayolu ve tren yolu güzergâhında olması ▪ Denizli ili kent merkezine yakınlı ı ▪ İlçe Gelirlerinin büyük bir kısmını tarımsal faaliyetlerin olu turması ▪ OSB'sinin bulunması | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gelece e yönelik planların yapılması için çok geç kalınmamı olması ve zamana yayılımı uygun bir planlama fırsatının mevcudiyeti |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Serbest bölgenin bulunmaması ▪ Karayolu ve tren yolu güzergâhının sulu tarım yapılan verimli topraklarla sınır olması ▪ Depremselli in yüksek olu u ve ilçe merkezinin üzerinde bulunan aktif fay hatları ▪ Denizli-Honaz yol güzergâhında saçaklanmalar neticesinde hizmetlerde yetersizlik | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bölgenin hali hazırda bir çekim alanı olması nedeniyle kontrolsüz geli menin engellenmemesi ▪ Denizli il merkezine katkı sa layacak bölge planlamasının siyasi hırs ve güç kaybı olarak görülerek gereksiz görülmesi ▪ Planlamalar gerçekte meden önce Denizli kent merkezinin Honaz ve/veya Sarayköy ilçe merkezleri ile birle erek metropoliten alan haline gelme ihtimali |
| Zayıf yönleri | Tehditler |

3.6.6 Sarayköy İlçesi

Denizli, Aydın, zmir karayolu üzerinde kurulmuş olan Sarayköy İlçesi doğudan Honaz Dağı, kuzey ve kuzeydoğudan Çökelez Dağı, kuzeybatıdan Sazak Dağı, güney ve güneybatıdan Babadağ ile çevrilidir. İlçe merkezi batısından Aydın ili, Buldan, Babadağ, doğusundan Akköy ilçeleri ve Denizli il merkezi ile komşudur. Dağlık kısımlarının yüksekliği 500-850 metre ova kısımlarının yüksekliği 70-250 metredir. Nüfusu 2000 yılı nüfus sayımı sonuçlarına göre 36.490 kişidir (Sarayköy Kaymakamı, 2006).

İlçe merkezinde 1, ilçeye bağlı 4 olmak üzere toplam 5 belediye teşkilatı vardır. İlçemiz merkezinde 7, Sırtma Beldesinde 2, Ahmetli Beldesinde 2, Duacılı Beldesinde 3, Tosunlar Beldesinde 2 olmak üzere toplam 16 Mahalle Muhtarlığı vardır. Dağlık-tepelik arazide 9, ovalık arazide 12 olmak üzere toplam 21 köy muhtarlığı vardır (Sarayköy Kaymakamı, 2006). Nüfusu ile paralel olarak Sarayköy ilçesi bütününde Devlete ait okul ve yurtların yanı sıra özel sektöre ait okullar ve yurtlarda mevcuttur. Okullarla ilgili genel bilgiler aşağıdaki tabloda sunulmuştur. Sarayköy ilçesinin Menderes ovası ile olan sınır komşuluğu ilçe içindeki ekonomik aktivitelerde de kendini göstermektedir (Sarayköy Kaymakamı, 2006).

İlçenin turistik çekim merkezleri (Denizli Valisi, 2005: 18):

- Dini Yapılar : Tekkeköy Camisi,
- Sivil Mimari Örnekler: Kapancıoğlu Evi,
- Kültürel Yapılar : Timürtaş Köprüsü, Ahmetli Köprüsü,
- Anıtlar ve Abideler : Sarayköy Efe Heykeli,
- Arkeolojik Alanlar : Attuda (Hisar), Beylerbeyi Höyüğü (Beylerbeyi),
- Doğal Sit : Tekkeköy Sıcak Su Kaynakları.

Tablo 3. 19 Sarayköy İlçe Merkezinin Seçilmiş Komşu İlçe Merkezlerine Uzaklık ve Nüfus Bilgileri

| Kent Merkezleri | Nüfus | Denizli'den Uzaklık |
|-----------------|---------|---------------------|
| Sarayköy | 36.495 | 0 |
| Babadağ | 8.212 | 16 |
| Buharkent | 12.984 | 19 |
| Denizli | 400.719 | 23 |
| Buldan | 26.994 | 24 |

Kaynak: DPT, (2004). İlçelerin Sosyo-Ekonomik Gelişimlik Sıralaması, Ankara. ve KGM <http://www.kgm.gov.tr/il2.asp> (15.05.2007)'den derlenmiştir.

Tablo 3. 20 Sarayköy İlçe Merkezine Ba lı Köylerin Nüfus ve Uzaklık Bilgileri

| Köy Adı | 2000 Nüfusu | İle Uzaklı ı | İlçeye Uzaklı ı: | Köy Adı: | 2000 Nüfusu | İle Uzaklı ı | İle Uzaklı ı |
|--------------|-------------|--------------|------------------|--------------|-------------|--------------|--------------|
| 1-Acidere | 134 | 31 Km | 11 Km | 12-Karata | 296 | 27 Km | 7 Km |
| 2-Acısı | 152 | 24 Km | 4 Km | 13-K priba ı | 134 | 29 Km | 11 Km |
| 3-Ada | 2454 | 33 Km | 13 Km | 14-Kumluca | 146 | 27 Km | 7 Km |
| 4-Altintepe | 401 | 18 Km | 18 Km | 15-Sazak | 242 | 25 Km | 5 Km |
| 5-Beylerbeyi | 2173 | 15 Km | 7 Km | 16-Tekke | 195 | 37 Km | 17 Km |
| 6-Caber | 102 | 32 Km | 12 Km | 17-Tepek y | 601 | 34 Km | 14 Km |
| 7-Gerali | 600 | 24 Km | 4 Km | 18-Tırkaz | 307 | 29 Km | 9 Km |
| 8-Hasköy | 2200 | 24 Km | 4 Km | 19-Uyanık | 2021 | 27 Km | 7 Km |
| 9-Hisar | 354 | 41 Km | 21 Km | 20-Yakayurt | 184 | 24 Km | 4 Km |
| 10-Kabaa a | 371 | 37 Km | 17 Km | 21-Ye ilyurt | 96 | 40 Km | 20 Km |
| 11-Karakıran | 370 | 27 Km | 7 Km | | | | |

Kaynak: http://www.yerelnet.org.tr/iller/ilce.php?il_adi=DEN_ZL_&ilce_adi=SARAYK Y
(11/05/2007)

Harita 3. 12 Sarayköy İçesi ile Denizli 1 Merkezi Arası Uydu Görüntüsü



3.6.7 Sarayköy Alternatif 1 çişel Çekim Alanı De erlendirmesi

Sarayköy İlçe Merkezinin kurulu yeri açısından de erlendirildi inde, Menderes Ovasının hemen kenarında kurulmu oldu u kentin güney ve güney batısında bulunan Babada da mın kentin güney ve güneydo u yönünde yayılmasını engelleyerek co rafi sınır te kil etti i görülmektedir.

Harita 3. 13 Sarayköy İlçe Merkezi Görüntüsü



Bu co rafi sınır Denizli-Aydın kara yolu ile kesilmekte ve kent Babada ve Denizli-Aydın karayolu arasında geli imini sürdürmektedir. Asıl büyük tehlike kentsel alanın geli mesi gibi görünse de Denizli-Sarayköy Karayolu güzergâhı boyunca yol kenarına kurulmu olan fabrikaların yarattı ı ve yarataca ı etki konusunda dü ünülmesi gerekmektedir. Yol üzerinde saçaklanmanın geldi i boyutlar Harita 3.13'te açıkça görülebilmektedir.

Özellikle, Denizli-Aydın Karayolu Denizli çıkışı nda yoğunlukla sanayi fabrikalarıyla dolu olan bu bölge, yol boyunca irili ufaklı olarak devam etmektedir. Henüz güzergâhındaki 1. OSB benzeri düzenli bir sanayi yerleşkesinin bölgede mevcut olmayışı, fabrika ve kentsel atıkların nasıl dönüştürüldüğü sorusunu akla getirmektedir. Tekstil sektörü gibi su ihtiyacı çok olan bir sektörün yerleşkesi, yol boyunca atık suların verimli Menderes Ovası boyunca doğuya atılıyor olabileceği gözden kaçırılmamalıdır.

Harita 3. 14 Denizli-Sarayköy Karayolu Denizli Çıkışı 1 Uydu Görüntüsü



İlçe merkezi üzerinde ekonomik çekim modellerinin uygulanması:

- o Merkezi yerler teorisine göre hipotetik bölgenin değerlendirilmesi:

Bölge hipotetik alternatif il içi içsel çekim alanı bölgesi olarak 3. kademe ilçe merkezi konumundadır. Ancak bölge sınırları içinde tanımlanan sorunlardan dolayı geleceğe yönelik bir planlama yapılmalıdır. Aksi takdirde Çardak-Bozkurt hattının hipotetik olarak birleşiminin ardından kademeli olarak önce 4. kademeyi ardından daha sonra il olarak 5. kademeye geçiş süreci Sarayköy ilçe merkezi için 4. kademeye ya da amaksızın teoride direkt olarak Denizli kent merkezi ile yol güzergâhında birleşerek

5. kademeyi yakalaması tehlikesi ile sonuçlanabilecektir. Bu sonuçla ilçe merkezi, il merkezi ile bütünle mi bir alt bölge niteli i alacaktır. Çevreye verdi i zararlar bir yana ana kentin yükünü ta ıyan bir alt kent olacaktır. Bu sonuçta Denizli kent merkezini sıkı tı ı güney güzergâhına ek olarak batı güzergâhında da sıkı maya ve bir yol metropolü olma sonucuna götürebilece i ortaya çıkmaktadır.

Reilly kanununun iki kent arasındaki mesafeye dayalı formülünün uygulamasına göre:¹⁷

Denizli Sarayköy

İlçe merkezinin bağlantısı aynı yol bağlantısı ile sağlanıyor olması ve ilçe merkezinin yol kenarında kurulu olması nedeniyle il merkezine olan uzaklık aralarındaki mesafeyi vermektedir.

$$\text{Denizli Sarayköy} = \frac{23}{1 + \sqrt{\frac{400.719}{36.495}}} = 5,33 \text{ km}$$

Sonuç: Sarayköy ilçe merkezine 5,33 km mesafede oturan bölge halkı Denizli il merkezinden alı veri yapmaya isteksiz olacakları sonucu ortaya çıkmaktadır.

Sarayköy Buharkent

İlçe merkezinin bağlantısı aynı yol ile sağlanıyor olması ve ilçe merkezinin yol kenarında kurulu olması nedeniyle il merkezlerine olan uzaklıkları arasındaki fark ilçelerin aralarındaki mesafeyi vermektedir.

$$\text{Sarayköy Buharkent} = \frac{19}{1 + \sqrt{\frac{36.495}{12.984}}} = 7,11 \text{ km}$$

Buharkent ilçe merkezine 7,11 km mesafede oturan bölge halkı Sarayköy ilçe merkezinden alı veri yapmaya isteksiz olacakları sonucu ortaya çıkmaktadır.

¹⁷ Çekim Modelleri ana başlığı altındaki Ekonomik Gelişme Modelleri Bölümündeki Reilly Kanununda formülün ayrıntısı bulunmaktadır.

Sarayköy Babada

ki ilçe merkezinin il merkezi ile bağlantısı aynı yol ile sağlanıyor olsa da Babada ilçe merkezinin daha iç kesimlerde kurulu olması nedeniyle il merkezlerine olan uzaklıkları arasındaki farka Sarayköy ile Bozkurt-Denizli bağlantı kavramı farkı olan 2 km eklenerek ilçelerin aralarındaki mesafeye ulaşılmıştır.

$$\text{Sarayköy Babada} = \frac{16}{1 + \sqrt{\frac{36.495}{8.212}}} = 5,16 \text{ km}$$

Babada ilçe merkezine 5,16 km mesafede oturan bölge halkı Sarayköy ilçe merkezinden alıveri yapmaya isteksiz olacakları sonucu ortaya çıkmaktadır.

Sarayköy Buldan

(ki ilçe merkezinin bağlantı güzergâhı aynı yol bağlantısı ile sağlandı ve ilçe merkezlerinin yol kenarında kurulması nedeniyle il merkezine uzaklık farkları aralarındaki mesafeyi sağlayacaktır.)

$$\text{Sarayköy Buldan} = \frac{24}{1 + \sqrt{\frac{36.495}{26.994}}} = 11,11 \text{ km}$$

Buldan ilçe merkezine 11,11 km mesafede oturan bölge halkı Sarayköy ilçe merkezinden alıveri yapmaya isteksiz olacakları sonucu ortaya çıkmaktadır.

Hesaplamalardan da görülebileceği üzere Sarayköy ilçe merkezinin gerek Babada gerekse Akköy ilçe merkezleri üzerindeki ticari etkisi reilly kanununun uygulamasıyla gözlenebilmektedir. Buldan ilçe merkezinin Denizli il merkezine olan uzaklığı Sarayköy ilçesinin üzerindeki etkisini hafifletmiştir.

Tablo 3. 21 Sarayköy İlçesi Hipotetik Alternatif 1 İçişsel Çekim Alanı Swot Analizi

| Güçlü yönleri | Fırsatlar |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Karayolu ve tren yolu güzergâhında olması ▪ Denizli ili kent merkezine yakınlığı ▪ Küçük sanayi sitelerinin ve jeotermal enerji için doğal potansiyelin varlığı | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Geleceğe yönelik planların yapılması için çok geç kalınmaması olması ve zamana yayılmış uygun bir planlama fırsatının mevcudiyeti |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ OSB'sinin bulunmaması ▪ Serbest bölgenin bulunması ▪ Hava alanının bulunması ▪ Karayolu ve tren yolu güzergâhının sulu tarım yapılan verimli topraklarla sınır olması ▪ Depremsel riskin yüksek olması ▪ Denizli-Sarayköy ve Sarayköy-Nazilli yol güzergâhında saçaklanmalar neticesinde hizmetlerde yetersizlik | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bölgenin hali hazırda bir çekim alanı olması nedeniyle kontrolsüz gelişiminin engellenmemesi ▪ Denizli il merkezine katkı sağlayacak bölge planlamasının siyasi hırs ve güç kaybı olarak görülerek gereksiz görülmesi ▪ Planlamalar gerçekleşmeden önce Denizli kent merkezinin Honaz ve/veya Sarayköy ilçe merkezleri ile birleşerek metropoliten alan haline gelmesi |
| Zayıf yönleri | Tehditler |

Gerek alternatif hesaplamalardan görüldüğü üzere gerekse uydu foto raflarının incelettiği çıkarım Denizli-Sarayköy-Honaz üçleminde tüm tehditleri gözde alarak bir metropolün oluşumuna müsaade sağlayacak bir alternatif il içişsel çekim alanının engellenmesi gerektiğidir. Bu durum altında planlamaların gelecek dönemde Alternatif il içişsel çekim alanı olarak tespit ettiğimiz Çardak-Bozkurt bölgesine kaydırılmasının uygun olacağı düşünülmektedir.

Uygulama bölgesinden de görülebileceği üzere MA ve diğer alanlarının gelişimi ve artan nüfusa yeni alanlarının sağlanması amacıyla kent gelişme alanlarında yeni çalınma ve barınma aksları ile bütünleşecek alt merkezler oluşturulması, kentlerin gelişmelerinin denetlenebilmesi için en uygun ve akılcı “arsa politikaları” ile bu alt merkezler çevresinde “yeni yerleşim alanları” oluşturulmalıdır. Sanayi, küçük sanayi alanları, konut dışı kentsel çalınma alanları, maden çıkarımı vb. işyerlerinin planlanmasında, çevreyi kirletmeyen sanayi tür ve teknolojilerinin seçimi, kirletmeden önce önlem alınması, sürdürülebilir kent ve çevre gelişimi açısından amsal önem taşımaktadır. Kentsel kademelenmelere dikkat edilerek yönlendirmeyi önleyecek ve desantralizasyonu sağlayacak politikalar geliştirilmelidir. Bunu sağlayacak kentsel arsa üretimine yönelik, hazine arazilerinin korunması ve kamu yararına

de erlendirilmesine ili kin politikaların geli tirilmesi büyük önem ta ımaktadır (Uzel, 2006: 4).

Tablo 3. 22 Denizli ve Sarayköy Kent Merkezlerinin Sarayköy'e Ba lı Köylerle Aralarındaki Çekim Gücü Cetveli

| Köy Adı | İ Nüfusu | İçe Nüfusu | Köy Nüfusu | İ'e Uzaklık | İçeye Uzaklık | İin çekim gücü | İçenin çekim gücü |
|------------------------------------|----------|------------|-----------------------|-------------|--------------------|----------------|-------------------|
| 1-Acidere | 400.719 | 36.495 | 134 | 31 Km | 11 Km | 471.749.674 | 444.575 |
| 2-Acısü | 400.719 | 36.495 | 152 | 24 Km | 4 Km | 609.343.329 | 1.386.810 |
| 3-Ada | 400.719 | 36.495 | 2454 | 33 Km | 13 Km | 443.158.785 | 6.889.133 |
| 4-Altıntepe | 400.719 | 36.495 | 401 | 18 Km | 18 Km | 812.457.773 | 813.028 |
| 5-Beylerbeyi | 400.719 | 36.495 | 2173 | 15 Km | 7 Km | 974.949.327 | 11.329.091 |
| 6-Caber | 400.719 | 36.495 | 102 | 32 Km | 12 Km | 457.007.497 | 310.208 |
| 7-Gerali | 400.719 | 36.495 | 600 | 24 Km | 4 Km | 609.343.329 | 5.474.250 |
| 8-Hasköy | 400.719 | 36.495 | 2200 | 24 Km | 4 Km | 609.343.329 | 20.072.250 |
| 9-Hisar | 400.719 | 36.495 | 354 | 41 Km | 21 Km | 356.688.778 | 615.201 |
| 10-Kabaa aç | 400.719 | 36.495 | 371 | 37 Km | 17 Km | 395.249.727 | 796.450 |
| 11-Karakıran | 400.719 | 36.495 | 370 | 27 Km | 7 Km | 541.638.515 | 1.929.021 |
| 12-Karata | 400.719 | 36.495 | 296 | 27 Km | 7 Km | 541.638.515 | 1.543.217 |
| 13-Köprüba ı | 400.719 | 36.495 | 134 | 29 Km | 11 Km | 504.284.135 | 444.575 |
| 14-Kumluca | 400.719 | 36.495 | 146 | 27 Km | 7 Km | 541.638.515 | 761.181 |
| 15-Sazak | 400.719 | 36.495 | 242 | 25 Km | 5 Km | 584.969.596 | 1.766.358 |
| 16-Tekke | 400.719 | 36.495 | 195 | 37 Km | 17 Km | 395.249.727 | 418.619 |
| 17-Tepeköy | 400.719 | 36.495 | 601 | 34 Km | 14 Km | 430.124.703 | 1.566.678 |
| 18-Tırkaz | 400.719 | 36.495 | 307 | 29 Km | 9 Km | 504.284.135 | 1.244.885 |
| 19-Uyanık | 400.719 | 36.495 | 2021 | 27 Km | 7 Km | 541.638.515 | 10.536.628 |
| 20-Yakayurt | 400.719 | 36.495 | 184 | 24 Km | 4 Km | 609.343.329 | 1.678.770 |
| 21-Ye ilyurt | 400.719 | 36.495 | 96 | 40 Km | 20 Km | 365.605.998 | 175.176 |
| Denizli merkez ile köylerin | | | Toplam Çekim | | 11.299.707.232 | | 70.196.105 |
| Çardak merkez ile köylerin | | | Ortalama Çekim | | 538.081.297 | | 33.42.672 |

SONUÇ

Türkiye'nin idari yapılanması içerisinde merkezi idarenin yönetim birimleri olan iller ve o illerin bünyesindeki daha küçük birimler olan ilçe merkezleri hızla büyümektedir. İdari merkezlerde kurulmuş olan kentlerimiz kendi özel artları neticesinde bu değişime yeterince ayak uyduramamaktadır. Küreselleme süreci ile birlikte bazı kentlerin ön plana çıkması ve gelişmesi, bazı kentlerin ise tam aksi yönde geri planda olumsuz yaşam koşulları ile karşı karşıya kalması neticesinde yönetim kademeleri kentler arası nüfus dağılımını dengelemek için girişimlerde bulunmaktadır. Bu girişimler genelde büyük kentlerin nüfus artışlarının yavaşlatılması için ikincil kentlerin büyümelerinin sağlanması, tarımsal hizmet merkezlerinin geliştirilmesi ya da endüstriyel çekim/cazibe merkezlerinin oluşturulması şeklinde uygulanmaktadır. Bu uygulamalara paralel olarak tez içerisinde uygulaması verilen alternatif il içi içsel çekim alanlarının tespitinde hiçbir dikkatlen soyutlanmamaya çalışılsa da yerel ve bölgesel gelişmeyi yeterince açıklayıcı bir modelin bulunmamasından dolayı kentsel ekonomi ve yerel ekonomi alanlarından faydalanma gerekliliği ortaya çıkmıştır.

Değerlendirme sonucunda alternatif il içi içsel çekim alanlarının tespitinde kullanılacak temel basamakları şu şekilde sıralanabilir:

- Uygulama merkezlerinin coğrafi özellikleri ve durumu, dağları, ovaları, akarsuları, geçitleri, doğal oluşumları, ayrıca ekonomik ve kentsel gelişmeye engel olabilecek yöreye özgü faktörlerinin değerlendirilmesi,
- Uygulama merkezlerinin tarihsel geçmişi hakkında gerekli bilgilere sahip olunması halinde yörenin ekonomik, sosyal ve kültürel gelişimine paralel kent merkezi özelindeki idari merkezlerin tarihsel süreçte doğal afetler nedeniyle baskın yerlere taşınmaları ayrıca kentin gelişim süreci ve yayılma yönlerinin değerlendirilmesi
- Kentin kent kuramları gibi kentsel gelişme hakkında bilgi veren kuramlarla test edilmesinden sonra kentsel alanın gelişme karakteristiğinin tespit edilmesi neticesinde kentsel gelişme bölgesinin tespiti ile kentsel gelişmenin yönü konusunda yeterli veriler sağlanarak değerlendirilmesi.

- Uygulama merkezlerindeki gelişmeye uygun idari merkezlerin tespitinde ise uygulama bölgeleri için hazırlanan coğrafi bilgilerin ve tarihsel sürecin öğrenilmesi gibi aynı sürecin tekrar değerlendirilmesi.
- Kentin tarihsel gelişimine paralel olarak kentteki nüfus hareketleri ayrıca kentin ekonomik faaliyetlerinde yer alan işçilerin de toplum içindeki yerleri hakkında bilgiler toplanmalı ve nüfus yapısı ve tarihsel artıları konularında il genelindeki ihtiyaçların tespit edilmesi.
- Turizm gibi farklı alternatif ticaret kollarının faaliyet gösterebilmesi için mevcut altyapının tespiti ve bu gerek tarihsel miras gerekse doğal kaynaklar olmasından hareketle gerekli düzenlemelerde bulunulması.
- Kentin jeolojik altyapısı da değerlendirme sürecinde hesaba katılması.
- Ekonomik açıdan yapılan değerlendirilmede kentin gelişme potansiyelinin tespitinde önemli bir rol oynayan üretim tipinin tespit edilmesi.
- Kentin ekonomik faaliyetlerinin çekim/cazibe merkezi oluşturma potansiyeli taşıdığından hareketle bölgenin sahip olduğu OSB, serbest bölge, veya farklı sanayi kollarının yarı letmelerin mevcudiyeti de değerlendirilmesi.
- Ülkemizdeki ekonomik ve siyasal sistemin kentteki ranttan kaçınmaya olanak vermesi, kent formlarının sürekli olarak anayollar etrafında sıçrayarak saçaklanmasına neden olmaktadır. Bu nedenle kent ile zamanla saçaklanan kesim arasındaki alanlarda plansız ticari ve/veya ikamet amaçlı yapılaşmanın engellenmesi.
- Her kentin farklı ekonomik faaliyetlerinin etkisi de değerlendirmeye dâhil edilmeli ve ekonomik geçimlerinin incelenmesi.

A amalarının sonucunda, tez içerisindeki ilçe merkezleri niteliğindeki alternatif il içi içsel çekim alanlarına ihtiyacın tespiti için Denizli il merkezinin de değerlendirilmesi yapıldığından:

- Üç tarafı dağlarla çevrili bir coğrafya da bulunması
- Kentsel gelişim bölgesinin doğal olarak sınırlı olması
- Kentin hâkim rüzgâr yönlerine kurulu fabrikalarca ve kentin coğrafi konumu nedeniyle hava kirliliğine yatkın bulunması
- Deprem tehlikesi ve yapı denetiminin tam uygulanmaması
- Malat ve ikamet alanlarının yol boylarında iç içe geçmesi

- o Kentin iki büyük kente ba lantı yönündeki ilçe merkezlerine ve bu merkezlerinde il merkezine do ru geli me potansiyeli
- o Gerek il içi gerekse il dı ı göç alıyor olması
- o Kentsel geli imin verimli tarım arazilerinin i galine neden olması
- o 1970'lerdeki ekonomik geli menin paralelinde ya anan hızlı kentle me ile 2000'lere olan süreçteki yapı stokunun mevcut durumu

Gibi genel ba lıklar sonucunda Denizli li içinde alternatif içsel çekim alanları olu turulması uygun olacaktır.

Denizli il merkezinde kentsel geli me teorilerinin uygulanması neticesinde kent merkezini dı arıya ba layan yollar üzerindeki saçaklanma tespit edilmi tir. Çekim/cazibe merkezlerinin etki de eri hesaplamasından da Honaz ve Sarayköy ilçe merkezlerini il merkezi ile olan yo un ili kisi hesaplanmı tır. Kentsel geli me eklinin çünkü hızı ile devam etmesi sonucunda Honaz ve Sarayköy lçeleri ile birle me ihtimalinden ve/veya sulu tarımın yapıldı ı verimli Menderes Ovasına yayılma tehlikesinin varlı mı ortaya koymaktadır.

Hesaplamalarda Denizli l merkezinin Honaz lçe merkezi üzerindeki ticari etkisi açıkça görülebilmektedir. Gerek alternatif hesaplamalardan görüldü ü üzere gerekse uydu foto raflarından görüldü ü üzere Denizli-Honaz güzergâhında tüm tehditleri göze alarak birle meye neden olacak alternatif bir il içi çekim/cazibe alanı engellenmelidir. Engellenmedi i takdirde, yakın gelecekte Honaz ilçe merkezi, il merkezi ile bütünlü mi bir alt bölge niteli i alabilecektir. Çevreye verdi i zararlar bir yana OSB'nin hemen kenarında dü ük gelir gruplarının oturdu u do al güzelliklerini kaybetmi bir yerle im birimi haline gelebilecektir. Honaz ilçe merkezinin muhtemel birle me neticesinde dı kent pozisyonu alması OSB'si ile kent arasında bir tampon bölgeye dönü me ihtimali ta ımaktadır.

Sarayköy ilçe merkezi ise Denizli il merkezi ile benzer eklide güney ve güneybatı kesiminden da lara paralel olarak Menderes Ovası içerisinde kentsel ve ekonomik geli im sergiledi inden kentsel sınır Denizli-Aydın kara yolu ile kesilmekte ve kent Babada ve Denizli-Aydın karayolu arasında geli imini sürdürmektedir. Sarayköy ilçe merkezindeki tehlike kentsel alanın geli mesi gibi görünse de Denizli-Sarayköy Karayolu güzergâhı boyunca saçaklanmanın geldi i boyutlar ve yol kenarına

kurulmu olan fabrikaların yarattı ı/yarataca ı etki konusunda dü ünülmelidir. Özellikle, Denizli-Aydın karayolu Denizli çıkı ında yo unla an fabrikala ma yol boyunca irili ufaklı olarak devam etmektedir. Fabrika ve kentsel atıkların nasıl dönü türüldü ü sorusunu akla getirilmeli ve atıkların verimli Menderes Ovası boyunca do aya atılıyor olabilece i gözden kaçırılmamalıdır.

Honaz ve Sarayköy ilçe merkezlerinin de erlendirilmesi sonucunda merkezi yerler teorisinde ifade edildi i üzere, 3. kademe ilçe merkezi konumunda oldukları görülmektedir. Ancak bölge sınırları içinde tanımlanan sorunlardan dolayı gelece e yönelik bir planlama yapılmalıdır. Aksi takdirde, Çardak-Bozkurt hattının hipotetik olarak birle mesinin ardından kademeli olarak önce 4. kademe yi ardından da sa lıklı olarak 5. kademeye geçi süreci Sarayköy ve Honaz ilçe merkezleri için 4. kademe yi ya amaksızın hipotetik olarak Denizli kent merkezi ile Ankara- zmir yol güzergâhında birle erek 5. kademeyi yakalaması tehlikesi ile sonuçlanabilecektir. Bu sonuçla birle en ilçe merkezleri, il merkezi ile bütünle mi alt bölgeler alabilecektir. Çevreye verdi i zararlar bir yana, ana kentin yükünü ta ıyan alt kentlerin ortaya çıkması muhtemeldir. Denizli kent merkezi sıkı tı ı güney güzergâhına ek olarak do u-batı güzergâhında da sıkı abilecektir. Bu durum ise Denizli il merkezini iki ilçe merkezi ile birle mi verimli tarım arazileri üzerine yayılmı bir kent haline getirebilecektir. Gerek alternatif hesaplamalardan görüldü ü üzere gerekse uydu foto raflarının i aret etti i çıkarım Denizli-Sarayköy-Honaz üçleminde tüm tehditleri göze alarak bir metropolün olu umuna müsaade sa layacak Sarayköy veya Honaz alternatif il içi içsel çekim alanının engellenmesi uygun olacaktır.

Bu durum altında planlamaların alternatif il içi hipotetik içsel çekim alanı olarak tespit etti imiz Çardak-Bozkurt bölgesine kaydırılması uygun olacaktır. Çardak-Bozkurt ilçe merkezlerindeki geli me Denizli il merkezinin üzerindeki göç ve sanayile me yükünü do u yönünde alarak Denizli il merkezine yönelik i çi ve i veren göç akımını yaratılan bu bölgeye çekebilecektir. Bölgenin te vik edilmesi ile i arayanlar uygun ikamet artları i verenlerde uygun çalı ma ko ulları nedeniyle bölgede oturmayı ve çalı mayı tercih edebileceklerdir.

KAYNAKLAR

- Akın, E. (1995). *Konut Alanları Planlaması ve Politikalarında Yerel Yönetimlerin Rolünün Kentsel Gelişmeye Etkisi* (Basılmamı Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Aktakas, B. G. (2006). *Bölgesel/Yerel Kalkınma, Bölgesel Gelişme için Bir Model* (Basılmamı Yüksek Lisans Tezi), Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Adana.
- Anonim. (1992). Denizli Mucizesi, *Ekonomik Panorama Dergisi*, Yıl 5, Sayı 20–29, Mart, s. 10–14.
- Aslanolu, R. A. (1998). *Kent, Kimlik ve Küreselleşme*, Asa Kitapevi, Bursa.
- Avrupa Kentsel Gelişimi (1996). Mahalli idareler Genel Müdürlüğü Yayın No: 10, Ankara.
- Bağcıoğlu, N. E. (2002). *Teknolojik Gelişimlere Dayalı Kentsel Kalkınma Yaklaşımları Üzerine Bir Örnek* (Basılmamı Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Batmaz, N. (2001). *Gelişim, Üretim Yapısı ve Sorunlarıyla Denizli Ekonomisi*, İstanbul, Beta.
- Blakely, E. J. (1994). *Planning Local Economic Development Theory and Practice*, Sage Publications, Second Edition, California USA.
- Baykan, N. O. (1999). Çürüksu Vadisindeki Üç Antik Kent ve Onların Tarihsel Su Yapıları, *Denizli’de Sanayileşme ve Kentleşme Sempozyumu Bildirileri Kitabı*, Makine Mühendisleri Odası Yayını, Denizli, s. 117-127.
- Bolu İl Özel İdaresi. (2005). *Bolu İli Çevre Düzeni Planı*, UTTA Planlama ve Projelendirme Danışmanlık Ltd. ti., Ankara
[Http://www.boluozelidaresi.gov.tr/content2.asp?d=103](http://www.boluozelidaresi.gov.tr/content2.asp?d=103) (11/05/2006)
- Bookchin, M. (1999). *Kentsiz Kentleşme: Yurttaşlığın Yükselişi ve Çöküşü*, Çeviren: Burak Özyalçın, Ayrıntı Yayınları, İstanbul.
- Bozkurt Kaymakamı, (2007). “60 Dakikalık İlçe Brifing Raporu”, *Bozkurt Kaymakamı*, Denizli, 2007
- Canlı, E. (2001) *Bölgesel Kalkınma ve Cazibe Modelleri* (Basılmamı Yüksek Lisans Tezi), Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya.
- Casellas, A., Galley, C.C., (1998). *Regional Defination in the European Union: A Questions of Disparities?*, Regional Studies, Vol. 33, No. 6, s. 551-558.
- Ceritli, . (2000) *Sürdürülebilir Kentsel Kalkınma Sürecinde Optimum Kent Ölçeğinin Önemi ve Türkiye Örneği* (Basılmamı Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

- Ceritli, . (2001). *Verimli Hizmet Sunumu Açısından En Uygun Kent Büyüklü ü ve Türkiye Örne i*, ç i leri Bakanlı ı Türk dare Dergisi, Sayı 430, s.137-155
- Çardak Kaymakamı ı, (2006). “60 Dakikalık İçe Brifing Raporu”, *Çardak Kaymakamı ı*, Denizli, 2006
- Denizli Çevre ve Orman ı Müdürlü ü, (2006). “Denizli li 2005 yılı Çevre Durum Raporu”, *Denizli Çevre ve Orman ı Müdürlü ü*, Denizli.
- Denizli ı Kültür Turizm Müdürlü ü, (2007).
<http://www.pamukkale.gov.tr/tr/content.asp?id=279> (11.06.2006)
- Denizli ı Özel daresi, (2005). *Denizli ı Özel daresi Stratejik Planı 2006-2010*, Denizli.
- Denizli Ticaret Odası, (2004). *Ekonomik Yönü le Denizli 2004*, Denizli.
- Denizli Ticaret Odası, (2005). *Ekonomik Yönü le Denizli 2005*, Denizli.
- Denizli Valili i, (1998). *Türkiye'nin Parlayan Yıldızı: Denizli*, (Yay. Haz: Ersal Yavi ve Necla Yazıcıo lu Yavi), zmir.
- Denizli Valili i, (2005). “ ı Brifing Raporu”, *Denizli Valili i*, Denizli.
- Denizli Valili i, (2006). “ ı Brifing Raporu”, *Denizli Valili i*, Denizli.
- D E, (2000). Nüfus Sayım statisti i,
Http://www.Die.Gov.Tr/Nufus_Sayimi/2000tablo4.Xls 11/05/2006
- Dinler, Z. (1998). *ktisada Giri* , Ekin Kitapevi, Bursa.
- Dinler, Z. (2001), *Bölgesel ktisat*, Ekin Kitapevi, Bursa.
- DPT. (1982). Türkiye’de Yerle me Merkezlerinin Kademelenmesi, Kalkınmada Öncelikli Yörelere Ba kanlı ı Yayınları No. 27, Ankara.
- DPT, (2000). Bölgesel Geli me Özel htisat Komisyonu Raporu, *Sekizinci Be Yıllık Kalkınma Planı*, Ankara.
- DPT, (2004). *İçelerin Sosyo-Ekonomik Geli mi lik Sıralaması*, Ankara
- EGEV. (2003). “Denizli ı Raporu”, *Ege Bölgesi Kalkınma Projesi ı Raporları*, zmir, 2003
- Erarı, Ferhat (1997). Denizli Tekstil Sektörünün Yeri, Önemi ve Sorunlarına Yönelik Çözüm Önerileri, *DETMA'97 Bildiriler Kitabı*, Denizli, s. 96–110.
- Eraydın, A. (1983). Bölge Merkezlerinin Sanayi Yapısı Ara tırması, *Sosyal Planlama Ba kanlı ı Planlama Dairesi Yayın No: DPT:1908 SPB:376*, Ankara.
- Erendil, A. (1997). Yerel Olmanın Anlamı Denizli Örne i, *Adakentliyim*, Yıl 3, Sayı 9, ubat-Mayıs, s.64-67.

- Erendil, T. A. (2000). Mit ve Gerçeklik Olarak Denizli – Üretim ve Gücünün Değişen Yapısı: Eleştirel Kuram Açısından Bir Değerlendirme, *Toplum ve Bilim*, Sayı 86, Güz, s. 91-117.
- Erkan, H. (1987). *Sosyo-Ekonomik Bölgesel Gelişme-Teorik ve Uygulamalı Bir Yaklaşım*, Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, Kavram Matbaası, İzmir.
- Erkan, R. ve Balı, M. (2005). Göç ve Yoksulluk Alanlarında Kentle Bütünleşme Eilimi: Diyarbakır Örneği, Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi, Cilt22, Sayı 1, s.105–124, Ankara.
- Ersoy, M. (2007). *Kapsamlı Planlama Kavramının Tarihsel Gelişimi ve Bugünü, Kentsel Planlama Kuramları*, Editör: Melih Ersoy, İmge Kitapevi, İstanbul, s.115-170.
- Ertürk, H. (1997). *Kent Ekonomisi*, Ekin Kitapevi, Bursa.
- Es, M. (2007). Kentsel Bilincin Oluşturulmasında Halkın Duyarlılığının Önemi, [Http://www.yerelsiyaset.com/v2/index.php?Goster=Ayrinti&d=483](http://www.yerelsiyaset.com/v2/index.php?Goster=Ayrinti&d=483) (13.05.2007).
- Eliyok, B. A. (2002). *Türkiye Ekonomisinde Bölgesel Dengesizlikler (Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinin Kalkınmasına Yönelik Bir Model) Türkiye Kalkınma Bankası Araştırma Müdürlüğü*, Ankara.
- Gözlükaya, T. (2005). *Denizli’de Tekstil Sektörünün Gelişimi ve İktisadına Katkıları* (Basılmamış Uzmanlık Tezi), Çiğli Bakanlığı, Ankara.
- Güngör, A. (2000). *Kalkınma Kutupları Teorisi Açısından Güneydoğu Anadolu Projesi’nin Analizi* (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa.
- İldırar, M. (2004) *Bölgesel Kalkınma ve Gelişim Stratejileri*, Nobel Yayın Dağıtım, İstanbul.
- İkin, A. (1976). *Kalkınma ve Sanayi Ekonomisi*, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları No:384, İstanbul.
- İnceoğlu, N. (1999). Tarihsel Süreç içinde Denizli Kentindeki Yapısal Değişiklikler-Kentle İlişkilerde Sürdürülebilirlik Politikaları, *Denizli’de Sanayile İlişki ve Kentle İlişkiler Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Denizli, TMMOB, MMO Yayını, s. 103–106.
- İzmir Mimarlar Odası (2007). Mekansal Bilgilerin Sayısallaştırılması ve Analizleri, [Http://www.zmimod.org.tr/knip/03_Mekansalanaliz.Pdf](http://www.zmimod.org.tr/knip/03_Mekansalanaliz.Pdf) (30.05.2007).
- Karaduman, T. (1996). Turizmin Denizli’ye Etkisi Sorunlar ve Çözüm Önerileri, *Denizli’de Sanayile İlişki ve Kentle İlişkiler Sempozyumu Bildirileri Kitabı*, Makine Mühendisleri Odası Yayını, Denizli, s.135-145
- Kaplan, H. ve Yılmaz, S. (2007). Preliminary Seismic Risk Assessment of Urban Building Stocks: A Case Study for Denizli-Turkey, *Journal of Science and Technology*, Beykent University, Figure 1, p.106-124.

- Karayolları 27. ube eflisi (2005). "Brifing Raporu", *Karayolları 27. ube eflisi* Denizli, 2005.
- Karayolları Genel Müdürlüğü (2007). <http://www.kgm.gov.tr/il2.asp>, (15.05.2007)
- Kartal, S. K. (1992). *Ekonomik ve Sosyal Yönleriyle Türkiye'de Kentleşme*, Adım Yayıncılık, Ankara.
- Keleş, R. (1998). *Kentbilim Terimleri Sözlüğü*, mge Kitapevi, 2 Baskı, İstanbul.
- Keleş, R. (2000). *Kentleşme Politikası*, mge Kitapevi, Ankara.
- Keleş, R. (2006). *Kentleşme Politikası*, mge Kitapevi, İstanbul.
- Kılınç, G. (2000). *Ribbon Developments in Aydın Along Denizli-İzmir Highway* (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir Teknoloji Enstitüsü, İzmir.
- Kıray, M. (1998). *Kentleşme Yazıları*, Ba lam Yayınları, İstanbul.
- Emlak Komisyoncuları ve Danışmanları Odası Kurucu Üyesi Adem Koç (15.05.2007). "Denizli'deki Konut ve Arazi Fiyatları ile Kira Düzeyleriyle Alıcı, Satıcı, Kiracı Profili" konusunda yapılan özel görüşme, Denizli.
- Kodal, T. (2000). Cumhuriyetin İlk Nüfus Sayımına Göre Denizli'nin Nüfus Yapısı <http://egitimdergi.pamukkale.edu.tr/makale/> (11.06.2006).
- Küçükaltan, D. Vd. (2005). *Bölgesel Kalkınmada Kültürel Turizmin Etkisi: Kırkpınar Yağlı Güreleri Örneği*, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt 6, Sayı 1 Haziran, Edirne, s.1-22.
- Lee, R. H. (1955). *The City: Urbanism And Urbanization in Major World Regions*, Lippincott, New York.
- Milli Prodüktivite Merkezi, (1998). *Denizli Verimliliği Artırma Projesi*, Ankara.
- Mumford, L. (2007). *Tarih Boyunca Kent: Kökenleri Geçirdiği Dönümler ve Geleceği, Çeviren: Gürol Koca ve Tamer Tosun*, Ayrıntı Yayınları, İstanbul.
- Nadaroğlu, H. (2001). *Mahalli idareler*, Beta Yayınevi, İstanbul.
- Nijkamp, P. (1986). *Handbook of Regional and Urban Economics*, Editor: Peter Nijkamp, Elsevier Science Publishers, Amsterdam.
- Osmay, S. (1998). *1923'ten Bugüne Kent Merkezinin Dönüşümü, 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, Türkiye Bankası Kültür Yayınları, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, s.139-170.
- Ozankaya, Ö. (1996). *Toplumbilim*, Cem Yayınevi, İstanbul.
- Özer, . (2004). *Kentleşme Kentleşme ve Kentsel Değişim*, Ekin Kitapevi, Bursa.

- Özgür, H. (2005). Türkiye’de Orta Ölçekli Kentsel Alanların Yönetimi Sorunu, *Yerel Yönetimler Üzerine Güncel Yazılar-I Reform*, Editör: Hüseyin Özgür-Muhammet Kösecik, Nobel Yayın Daıtım, s.471-498.
- Özgür, H. ve Erdal, F. (2003). Yerel ve Bölgesel Ekonomik Büyüme ve Geli me Teorileri, *Küresel Sistemde Siyaset Yönetim Ekonomi*, Editör: M. Akif Çukurçayır, Çizgi Kitapevi, Konya, s.320-372.
- Özınan, C. (1997). *Kentlerde Hızlı Büyümenin Getirdi i Sorunların Konuta ve Mekânsal Ya antıya Ektisi Gaziantep Örne i* (Basılmamı Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Özpınar, Y. ve Gököz, A. (1999). Denizli ve Çevresinin Do al Afetler Açısından ncelenmesi, *Denizli’de Sanayile me ve Kentle me Sempozyumu Bildirileri Kitabı*, Makine Mühendisleri Odası Yayını, Denizli, s. 251-266.
- Plevne, T. B. (1999). Sanayile me ve Kentle me Sürecindeki Denizli’de Çevre Sorunları, *Denizli’de Sanayile me ve Kentle me Sempozyumu Bildirileri Kitabı*, Makine Mühendisleri Odası Yayını, Denizli, s.1-16.
- Polytechnic of Namibia, (2007). City Structure, [Http://Www.Polytechnic.Edu.Na/Academics/Schools/Engine_nfotech/Civil_Engine/Civil/Lecturing/Upd410s_Module/\(12\)City%20structure%20lh.Pdf](http://Www.Polytechnic.Edu.Na/Academics/Schools/Engine_nfotech/Civil_Engine/Civil/Lecturing/Upd410s_Module/(12)City%20structure%20lh.Pdf) (30.05.2007).
- Sanal, R. (2000). *Türkiye’de İllerin Yeniden Düzenlenmesi*, İ ç i ler i Bakanlı ı Ara tırma, Planlama ve Koordinasyon Kurulu Ba kanlı ı, Yayın No: 535 Apk: 42, Ankara.
- Sey, Y. (1998). *Cumhuriyet Döneminde Türkiye’de Mimarlık ve Yapı Üretimi*, 75 Yılda De i en Kent ve Mimarlık, Türkiye Bankası Kültür Yayınları, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, stanbul, s.25-39.
- Suher, H. (1996). *ehircilik*, TÜ Rektörlü ü Yayın No: 1572, TÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, stanbul.
- enyapılı, Ö. (1978). *Kentlile en Köylüler*, Karacan Arma anı 77, Millet Yayınları, stanbul.
- Tamer, M. (1992). *Bölgesel Kalkınma ve Yerel Yönetimler*, İ ç i ler i Bakanlı ı Türk dare Dergisi, Yıl 64 Sayı 396, Ankara, s.107–144.
- Tandırcıo lu, H. (1998). *Bölgesel Dengesizliklerin Çözümüne Yönelik Alternatif Kamu Politikaları ve Türkiye Örne i* (Basılmamı Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, zmir.
- Taneri, E. (1978). *ehircilik Konuları*, stanbul Devlet Mimarlık Mühendislik Akademisi Mimarlık Bölümü Yayınları, stanbul.
- Taneri, E. (1986). *Bölge Planlama*, Yıldız Üniversitesi Yayınları, Sayı 186, Do an Matbaası, stanbul.
- Tekeli, . (2001). *Modernite A ılırken Kent Planlaması*, mge Kitapevi, Ankara.

- Topal, A. K. (2004). *Kavramsal Olarak Kent Nedir ve Türkiye’de Kent Neresidir?*, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, C.6, S:1, s.276-294
- Tuna, Y. ve Ceritli, . (1997). *Kentsel Kalkınma Sürecinde Kent Ekonomisinin levleri ve Sorunları*, Ça da Yerel Yönetimler, Cilt 6, Sayı 4, Ekim, s.19-44.
- Tunçdilek, N. (1986). *Türkiye’de Yerle menin Evrimi*, stanbul Üniversitesi Yayınları, stanbul.
- Ulu, A. ve Dökmeci, V. (2003). *Merkezi Alanlarının (M A) Fiziksel ve Ekonomik Olarak Yeniden Yapılanması: Eski ehir Örne i*, stanbul Teknik Üniversitesi Dergisi Mimarlık Planlama Tasarım Cilt:2 Sayı:1, s.99–110, stanbul.
- Uzel, A.- JEO-TEK&UTTA Ortaklı ı (2006). “Konya-Isparta Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Ara tırma Raporu”, JEO-TEK&UTTA Ortaklı ı, Ankara, s. 1-24, 2006
- Weber, M. (2003). *ehir Modern Kentin Olu umu*, Çeviren: Musa Ceylan, Bakı Yayınevi, stanbul.
- Yazar, K. H. (2006). *Sürdürebilir Kentsel Geli me Çerçevesinde Orta Ölçekli Kentlere Dönük Kent Planlama Yöntem Önerisi* (Basılmamı Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Yazar, K. H., (2002). *Metropolle me Sürecinde Kent Çeperlerinde Geli meler Ankara ve Pirsaklar Örne i* (Basılmamı Yüksek Lisans Tezi), Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, stanbul.

ÖZGEÇM

Adı Soyadı : Vural KOÇ

Anne adı : Suzan

Baba adı : Adem

Do um yeri ve Tarihi : stanbul / 25-12-1977

Lisans E itimi : Kocaeli Üniversitesi
İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi
Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü

Mezuniyet Tarihi : 2002 / 07

Çalı tı ı Yer ve Görevi :Türkiye Kurumu Denizli İl Müdürlü ü - Memur

Yabancı Dil : İngilizce (KPDS / C Seviye)