

**T.C.
SÜLEYMAN DEMİREL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**KENTSEL VE BÖLGESEL ULAŞIMIN MEKÂNSAL
GELİŞMELERE ETKİSİ, TR32 ALTBÖLGESİ VE DENİZLİ
ÖRNEĞİ**

Eren BESİM

**Danışman
Prof. Dr. Erkan POLAT**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI
ISPARTA - 2019**



© 2019 [Eren BESİM]

TEZ ONAYI

Eren BESİM tarafından hazırlanan "**KENTSEL VE BÖLGESEL ULAŞIMIN MEKÂNSAL GELİŞMELERE ETKİSİ, TR32 ALTBÖLGESİ VE DENİZLİ ÖRNEĞİ**" adlı tez çalışması aşağıdaki jüri üyeleri önünde Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü **Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı**'nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak başarı ile savunulmuştur.

Danışman

Prof. Dr. Erkan POLAT
Süleyman Demirel Üniversitesi

Jüri Üyesi

Doç. Dr. Oğuz ÖZBEK
Pamukkale Üniversitesi

Jüri Üyesi

Dr. Öğretim Üyesi Pervin ŞENOL
Süleyman Demirel Üniversitesi

Enstitü Müdürü

Doç. Dr. Şule Sultan UĞUR

TAAHHÜTNAME

Bu tezin akademik ve etik kurallara uygun olarak yazıldığını ve kullanılan tüm literatür bilgilerinin referans gösterilerek tezde yer aldığını beyan ederim.


Eren BESİM

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
İÇİNDEKİLER	i
ÖZET.....	iii
ABSTRACT.....	iv
TEŞEKKÜR.....	v
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	vi
ÇİZELGELER DİZİNİ	viii
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ	ix
1. GİRİŞ	1
1.1. Amaç	2
1.2. Kapsam	2
1.2. Yöntem	3
2. KENT, BÖLGE, KENTSEL-BÖLGESEL PLANLAMA VE ULAŞIM PLANLAMASI.....	4
2.1. Kent, Kentleşme ve Kentsel Gelişim.....	4
2.1.1. Kent.....	4
2.1.2. Tarihsel Süreç	5
2.1.3. Kentleşme ve Kentsel Gelişim.....	9
2.1.4. Kentsel Planlama	13
2.2. Ulaşım ve Ulaşım Planlaması.....	14
2.2.1. Ulaşım Kavramı	14
2.2.2. Ulaşımın Tarihsel Gelişimi	18
2.2.3. Ulaşım Türleri.....	21
2.2.3.1. Kara yolu ulaşımı	22
2.2.3.3. Demir yolu ulaşımı.....	33
2.2.3.4. Deniz yolu ulaşımı	34
2.2.4. Kentsel Gelişimde Ulaşımın Etkisi.....	37
2.3. Bölge, Bölgesel Gelişim ve Ulaşım Sistemleri	38
2.3.1. Bölge.....	38
2.3.2. Bölgesel Gelişimde Ulaşımın Etkisi	40
2.3.3. Bölgesel Planlama.....	42
2.3.3.1. Bölge planlamanın amaçları ve türleri	44
2.3.3.2. Bölge planlamanın kapsam ve konuları	45
2.4. Mekân, Mekânsal Gelişim, Mekânsal Gelişim ve Kentsel Gelişim	47
2.4.1. Mekân	47
2.4.2. Mekânsal Gelişim.....	48
2.4.3. Mekânsal Gelişim ve Kentsel Gelişim İlişkisi	52
3. KENTSEL-BÖLGESEL GELİŞİM, ULAŞIM PLANLAMASI VE DENİZLİ ÖRNEĞİ	54
3.1. Aydın-Muğla-Denizli Alt Bölgesi Genel Özellikleri	54
3.1.1. Aydın-Muğla-Denizli Alt Bölgesinin ülke içindeki yeri	54
3.1.2. Aydın-Muğla-Denizli İllerinin Demografik Yapısı.....	55
3.1.3. Aydın-Muğla-Denizli İllerinin Sosyo-Ekonomik Yapısı	57
3.1.3.1. Bölgenin Ekonomik Yapısı	57
3.1.3. Aydın-Muğla-Denizli Alt Bölgesinin Planlama Süreçleri.....	68
3.1.4. Aydın-Muğla-Denizli Alt Bölgesinin Ulaşım Yapısı	73
3.1.4.1. Kara Yolu Ulaşımı	73
3.1.4.2. Demir Yolu Ulaşımı.....	74

3.1.4.3. Hava Yolu Ulaşımı.....	75
3.1.4.4. Deniz Yolu Ulaşımı.....	76
3.2. Denizli İli Genel Özellikleri	78
3.2.1. Denizli İli Tarihsel Gelişim Süreci	79
3.2.2. Denizli İli Coğrafi Konumu, Ülke-Bölge İçindeki Yeri	84
3.2.3. Denizli İli Demografik, Sosyo-Kültürel Yapısındaki Değişimler	86
3.2.3.1. Demografik Yapı.....	86
3.2.3.2. Sosyo-Kültürel Yapı.....	92
3.2.4. Denizli İli Ekonomik Yapısındaki Değişimler	93
3.2.5. Denizli İl Bütünü Ulaşım Yapısı	98
3.2.5.1. Kara Yolu Ulaşımı	98
3.2.5.2. Demir yolu Ulaşımı.....	100
3.2.5.3. Hava yolu Ulaşımı	101
3.2.6. Denizli İli Planlama Süreçleri.....	101
4. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	106
4.1. Kentsel ve Bölgesel Gelişimin Ulaşım Etkisi.....	106
4.2. Tr 32 Bölgesinde Kentsel ve Bölgesel Gelişimin Ulaşım Etkileri	108
4.3. Denizli İli Kentsel Ve Bölgesel Gelişimin Ulaşım Etkileri.....	114
KAYNAKLAR	120
ÖZGEÇMİŞ	127

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

KENTSEL VE BÖLGESEL ULAŞIMIN MEKÂNSAL GELİŞMELERE ETKİSİ, TR32 ALTBÖLGESİ VE DENİZLİ ÖRNEĞİ

Eren BESİM

Süleyman Demirel Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Danışman: Prof. Dr. Erkan POLAT

Ulaşım sistemlerinin farklı ölçek ve alanlardaki etkinliği planlama açısından yadsınamaz bir gerçektir. Ulaşım sistemleri, ülkesel ve yerel ölçekte mekânsal ve sosyo-ekonomik gelişmelerden etkilenerek yeniden yapılandığı günümüz küresel gelişmelerinde en önemli rolü üstlenmektedir. Bölgesel ve kentsel ulaşım yapısı, sistemleri ve politikaları ülkesel ölçekten yaya ulaşımına kadar özenle planlanması/tasarlanması gereken bir ihtiyaçtır. Günümüzde alternatif ulaşım sistemleri olarak kara yolu, deniz yolu, hava yolu ve demir yolu ulaşım sistemleri yenilikçi teknolojik gelişmelerle birlikte kompakt bir şekilde kullanılmaktadır. Çalışmada bölgesel ve kentsel gelişmeler ve planlama süreçlerinde yapılacak olan yatırımların ulaşım altyapısı ile ilişkisinin önemi irdelenmiştir.

Tez çalışması kapsamında Denizli-Aydın-Muğla bölgesi ve Denizli ili Alt bölgesi çalışma alanı olarak belirlenmiştir. Ülke içerisinde sanayi, turizm ve tarımsal faaliyetlerin bulunduğu İstatistikî Bölge Birimleri Sınıflaması'na (İBBS) Göre Düzey 2 Bölgelerinden biri olan TR32 Aydın Alt bölgesi (Denizli-Aydın-Muğla) farklı yapılarıdaki özellikleri ve gelişmeleri ile ulaşım sistemleri üzerindeki etkilerinin hem bölgeye hem de birbirleri ile olan etkileşimleri değerlendirilmiş ve bu kapsamda ulaşım planlamasının kentsel gelişme ile olan etkileşiminin Denizli İli örnek alanı üzerinden tartışılmıştır. Çalışma alanı bütününde yapılan olan araştırma ve değerlendirmeler ile bölgesel ve kentsel ulaşım planlamasını eleştirel bir bakış açısıyla değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Ulaşım, Ulaşım Planlaması, Kentleşme, Bölgesel Ulaşım,

2019, 128 sayfa

ABSTRACT

M.Sc. Thesis

EFFECTS OF CITY AND REGIONAL TRANSPORTATION ON THE SPATIAL IMPROVEMENTS TR32 SUBREGION AND DENİZLİ CASE

Eren BESİM

**Suleyman Demirel University
Graduate School of Natural and Applied Sciences
Department of City and Regional Planning**

Supervisor: Prof. Dr. Erkan POLAT

The effectiveness of transportation systems in different scales and areas are an undeniable fact in terms of planning. Transport systems play an important role in today's global world where they are restructured by local, regional, spatial and socio-economic developments. Regional and urban transport structures, systems and policies need to be carefully planned/designed issues around from national level to the pedestrian access. Today, as alternative transportation systems, highway, maritime, airway and railway are used in a compact way within innovative technological developments. In this study, the importance of relationship between transportation infrastructure, regional, urban developments and planning will be discussed.

Within the scope of thesis, Denizli-Aydın-Muğla region and the sub-region of Denizli are determined as the study area. TR32 Aydın Subregion (Denizli-Aydın-Muğla) that is one of the Level 2 Province according to the Classification of Statistical Region Units (henceforth in Turkish 'IBBS') where there are industrial, tourism and agricultural activities within the country is evaluated in terms of its characteristics, developments in different structures and their interactions with each other in the region. In this vein, interaction of transportation planning with the urban development is discussed in the sample area of Denizli. The research and evaluations in the this study, the regional and urban transportation planning are evaluated through a critical analysis.

Keywords: Transportation, Transportation Planning, Urbanization, Regional Transportation,

2019, 128 pages

TEŞEKKÜR

Bu araştırma için beni yönlendiren, karşılaştığım zorlukları bilgi ve tecrübesi ile her aşamamda yardımcı olan değerli danışman hocam Prof. Dr. Erkan POLAT'a teşekkürlerimi sunarım. Literatür araştırmalarımda yardımcı olan Denizli Büyükşehir Belediyesi Planlama Şube Müdürlüğündeki Meslektaşlarıma, Tavas Belediye İmar ve Şehircilik Müdürlüğü personeline teşekkür ederim. Bu süreçte yanımda olan annem, abim, özellikle babam ve değerli eşim Merve BESİM'e ve biricik aileme sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Eren BESİM
ISPARTA, 2019



ŞEKİLLER DİZİNİ

	Sayfa
Şekil 2.1. Faaliyetlere göre merkezi alanda ulaşım aksı düzeni	15
Şekil 2.2. Farklı ulaşım sistemlerinin entegrasyonu	16
Şekil 2.3. Gelir durumuna göre kentiçi ulaşımında taşıma türü kullanımı	17
Şekil 2.4. TR Bölgesinde bulunan önemli geçit ve tüneller.....	24
Şekil 2.5. TR Bölgesinde bulunan havaalanlarında mevcut yük trafiği.....	26
Şekil 2.6. TR Bölgesinde bulunan havaalanlarında mevcut yolcu trafiği.....	26
Şekil 2.7. TR Bölgesinde bulunan havaalanlarında mevcut kargo kapasitesi.....	27
Şekil 2.8. TR Bölgesinde bulunan havaalanlarında mevcut uçak sayısı	27
Şekil 2.9. TR Bölgesinde bulunan havaalanlarında mevcut koltuk sayısı	27
Şekil 2.10. TR Bölgesinde bulunan havaalanlarında mevcut yolcu ve yük trafiği yüzdesi.....	28
Şekil 2.11. TR-TR 32 Bölgelerinde iniş-kalkış yapan uçak sayısı	28
Şekil 2.12. TR 32- Denizli ili Bölgelerinde iniş-kalkış yapan uçak sayısı	29
Şekil 2.13. TR - TR 32 Bölgelerinde bulunan havaalanlarında ki yolcu sayısı	29
Şekil 2.14. TR 32 – Denizli ili Bölgelerinde bulunan havaalanlarında ki yolcu sayısı.....	29
Şekil 2.15. TR 32 Bölgelerinde bulunan havaalanlarında ki taşınan yük miktarı.....	30
Şekil 2.16. TR 32 – Denizli ili Bölgelerinde bulunan havaalanlarında ki taşınan yük miktarı	30
Şekil 2.17. TR – TR 32 Bölgelerinde bulunan mevcut hava yolu analizi.....	31
Şekil 2.18. TR – TR 32 Bölgelerinde bulunan mevcut hava yolu güzergahları	32
Şekil 2.19. TR Bölgesinde bulunan mevcut limanlar	34
Şekil 2.20. TR 32 Bölgesinde bulunan mevcut limanlar	36
Şekil 2.21. Ulaşım ile gelişen kent.....	38
Şekil 3.1. TR 32 Alt Bölgesi'nin Türkiye'deki Konumu.....	54
Şekil 3.2. TR32 Bölgesinin çevre iller ile birlikte gelişmişlik endeksine göre kademeli gruplar haritası	58
Şekil 3.3. Gelişmişlik Endeksine Göre Kademeli İl Grupları, (DPT, 2003).....	59
Şekil 3.4. TR32 Bölgesinin İlçeler arası gelişmişlik endeksine göre kademeli gruplar haritası (DPT, 2004).....	60
Şekil 3.5. 2010 - 2013 Bölge Planı Bölgesel gelişme Şeması (GEKA, 2009).....	69
Şekil 3.6. Ulaşım Altyapısı ve Gelişimi (GEKA, 2009).....	70
Şekil 3.7. Mekânsal Gelişim Şeması (GEKA, 2013).....	72
Şekil 3.8. Bölgenin Demir yolu ve Kara yolu Haritası	74
Şekil 3.9. Türkiye İstatistikî Bölge Sınıflandırması, Düzey 1 (İBBS).....	86
Şekil 3.10. Türkiye İstatistikî Bölge Sınıflandırması, Düzey-2 (İBBS)	86
Şekil 3.11. Denizli İli Yıllık Kentsel Nüfus Artış Hız Oranı (%).....	88
Şekil 3.12. Denizli İli Yıllık Kırsal Nüfus Artış Hızı Oranı (%)	88
Şekil 3.13. Denizli İli Sanayi Tesisleri Sektörel Dağılımı	96
Şekil 3.14. Denizli 1/25000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı	105
Şekil 4.1. Tr 32 Bölgesi Denizli 2013- 2025 Nüfus Projeksiyonları	109
Şekil 4.2. Tr 32 Bölgesi Aydın 2013- 2025 Nüfus Projeksiyonları	109
Şekil 4.3. Tr 32 Bölgesi Muğla 2013- 2025 Nüfus Projeksiyonları	109
Şekil 4.4. Tr 32 Bölgesi Kara yolu Yol Hiyerarşisi	111
Şekil 4.5. Tr 32 Bölgesi Kara yolu 2025 Yılı Trafik Hacim Haritası	111
Şekil 4.6. Tr 32 Bölgesi Demir yolu Analiz Paftası.....	113
Şekil 4.7. Denizli Potansiyeller Şeması	114

Şekil 4.8. Denizli Turizm güzergahı ve yol bağlantıları	115
Şekil 4.9. Denizli ili 1/25.000 Ölçekli Doğal Eşik Sentezi.....	117



ÇİZELGELER DİZİNİ

	Sayfa
Çizelge 3.1. İBBS Sistemine Göre Bölgelerin Şehir ve Köy Nüfusları ve Nüfus Artış Hızları	55
Çizelge 3.2. TR-3 Bölgesindeki Şehir- Köy Nüfusları ve Nüfus artış Hızları.....	56
Çizelge 3.3. Araştırmada Kullanılan Değişkenler.....	62
Çizelge 3.4. İllerin Sosyo Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması	63
Çizelge 3.5. 2003 ve 2010 Yılları Sosyo- Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Karşılaştırması	64
Çizelge 3.6. Düzey-2 İstatistikî Bölge Birimleri Sosyo Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması.....	65
Çizelge 3.7. TR-32 Bölgesi ve Denizli İli Yıllara Göre Kişi Başına Düşen Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla Değerleri	66
Çizelge 3.8. TR-32 Bölgesi ve Türkiye Sektörler Bazında Gayri Safi Katma Değer Oranları	67
Çizelge 3.9. TR-32 Bölgesi ve Türkiye Çalışanların Sektörel Dağılımları	67
Çizelge 3.10. Kara Yolu Ulaşım Ağı	73
Çizelge 3.11. Yol Ağı Satış Cinsi.....	73
Çizelge 3.12. TR32 Düzey 2 Bölgesi İllerinin Önemli İl Merkezlerine Olan Uzaklıkları	73
Çizelge 3.13. TR32 Düzey 2 Bölgesi İlçelerin Demir Yolu Uzaklıkları ve Durumu.....	75
Çizelge 3.14. Denizli İli ve İlçelerine Ait Mahalle Sayıları.....	79
Çizelge 3.15. Denizli İli Tarihsel Kronolojisi.....	80
Çizelge 3.16. Denizli İl'inin Sayım Yıllarına Göre Nüfus Büyüklükleri ve Nüfus Artış Hızları.....	87
Çizelge 3.17. Denizli İli 2007-2015 Yılları Arası Göç Değerleri.....	89
Çizelge 3.18. Denizli İli ve İlçeleri Nüfusun Dağılımı ve Kentleşme Oranları.....	90
Çizelge 3.19. Denizli İlinin Sektörlere Göre Gelişmişlik Sıralaması	93
Çizelge 3.20. Denizli İline Bağlı İlçelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Durumu...	93
Çizelge 3.21. Denizli İli İhracat ve İthalat Rakamları	94
Çizelge 3.22. Denizli İli Çalışanların Sektörel Dağılımları	95
Çizelge 3.23. Denizli İlinin Önemli Merkezlere Uzaklığı	99
Çizelge 3.24. Denizli İlinin, İlçelere Uzaklığı	100

SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
DBB	Denizli Büyükşehir Belediyesi
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
GEKA	Güney Ege Kalkınma Ajansı
GSKD	Gayri Safi Katma Değer
GSMH	Gayri Safi Milli Hasıla
GSYH	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
GZFT	Güçlü yanlar, Zayıf yanlar, Fırsatlar, Tehditler Analizi
KGM	Kara Yolları Genel Müdürlüğü'nün
NUTS	Nomenclature of Territorial Units for Statistics
TKB	Turizm ve Kültür Bakanlığı
TÜİK	Türkiye İstatistiki Araştırmalar Kurumu
İBBS	İstatistikî Bölge Birimleri Sınıflaması



1. GİRİŞ

Kentsel ve bölgesel alanların yenilikçi yaklaşımlarla hızla geliştiği günümüzde ulaşım önemli bir konudur. Yerelde ve ülkesel ölçekte hem mekânsal gelişmelerin etkilendiği hem de ekonomik süreçlerin yeniden yapılandığı günümüz küresel gelişmelerinde en önemli rolü ulaşım sistemleri üstlenmektedir. Ulaşım sistemlerinin farklı ölçek ve alanlardaki etkinliği planlama açısından yadsınamaz bir gerçektir. Ulaşım sistemlerinin bölgesel ölçekten yerel ölçeğe kadar her açıdan düşünülerek planlanması kentlerin ve bölgelerin gelişiminde önemli rol oynamaktadır. Kentler arasındaki ulaşım sistemleri bölgedeki ekonomik, sosyo-kültürel ve mekânsal yapının etkileşimi sağlamakta ve geliştirmektedir.

Ekonomik büyüme, toplumsal gelişme ve kentlerin biçimlenmesi ulaşım teknolojilerindeki gelişmelerle birlikte değişim göstermektedir. Bir bölgenin yada kentin gelişimindeki bu önemli etki planlama süreçlerinde ele alınması gereken en önemli konulardan biridir. Bu bağlamda düşünüldüğünde bölgesel ve kentsel ulaşım yapısı, sistemleri ve politikaları ülkesel ölçekten yaya ulaşımına kadar özenle planlanması/ tasarlanması gerekmektedir.

İlk kentlerin ortaya çıkmaya başlamasıyla birlikte yaşamsal faaliyetlerin yanında ekonomik faaliyetlerin sürdürülmesi için önemli bir araç olan ulaşım sistemleri ilk olarak kara ulaşımı ve kıyılarda yer seçen kentsel yapılanmaların kullandığı deniz/ su ulaşımı ile sağlanmaktadır. Endüstri devrimine kadar geçen süreçte kara ve deniz ulaşımı ön planda iken sanayinin ve buharlı iş makinelerinin geliştirilmesi ile demiryolu ulaşımı ortaya çıkmış ve önemli ulaşım araçlarından biri haline gelmiştir. Zamanla teknolojinin ve küresel ekonominin gelişmesi ile birlikte hava yolu ulaşımı da geliştirilmiştir. Günümüzde alternatif ulaşım sistemleri olarak karayolu, deniz yolu, hava yolu ve demir yolu ulaşım sistemleri yenilikçi teknolojik gelişmelerle birlikte kompakt bir şekilde kullanılmaktadır.

Tez çalışması kapsamında belirlenen çalışma alanı Denizli-Aydın-Muğla bölgesi ve Denizli ili Altbölgesidir. Ülke içerisinde sanayi, turizm ve tarımsal faaliyetlerin bulunduğu İstatistikî Bölge Birimleri Sınıflamasına (İBBS) Göre Düzey 2 Bölgelerinden biri olan TR32 Aydın Altbölgesi (Denizli-Aydın-Muğla) farklı

yapılardaki gelişmeleri ile ulaşım sistemlerindeki gelişmeler özelinde incelenerek, bu kapsamda ulaşım planlamasının kentsel gelişme ile olan etkileşiminin Denizli ili örnek alanı üzerinden tartışılarak bir değerlendirme yapılmaktadır.

1.1. Amaç

Ulaşım planlaması, mekânsal yapılanmanın yanında sosyal ve ekonomik gelişmelere olan etkisi ile bölgesel veya kentsel bütünlük içerisindeki sirkülasyonu ve gelişme yönelimlerinin belirlenmesinde önemli bir rol üstlenmiştir. Tez çalışması sürecinde belirlenen temel amaç; Denizli-Aydın-Muğla bölgesi ve Denizli ili alt bölgesi çalışma alanı bütününde yapılacak olan analiz, araştırma ve değerlendirmeler ile bölgesel ve kentsel ulaşım planlamasını eleştirel bir bakış açısıyla değerlendirmek; ayrıca tarihsel süreç içerisindeki gelişimleri, bölgeye katmış oldukları sosyal, mekânsal ve ekonomik fayda ve zararlarının tespit edilerek planlama süreçlerindeki ulaşım altyapı kararlarının değerlendirilmesi de amaçlanmaktadır.

1.2. Kapsam

Ulaşım planlaması bölgesel ve kentsel gelişmelerin etkin ve etken olduğu tüm planlama süreçlerinde temel belirleyici olarak görülmektedir. Bölgesel ulaşım sistemlerindeki herhangi bir planlama kararında, mekânsal yapılar arasındaki ağsal gelişmenin sağlanması ile daha alt ölçeklerdeki yani kentsel ulaşım sistemlerindeki gelişmeleri/ değişimleri de etkilemektedir. Planlamanın temelinde olan üst ölçek planlama kararlarının alt ölçekteki planlama kararları ile etkin bir şekilde aynı olması gerektiği kanun ve yönetmeliklerle belirtilmiştir. Bu durum ulaşım sistemlerindeki ülkesel, bölgesel ve kentsel yapıda da aynıdır. Ancak ulaşım sistemleri hakkında belirlenen planlama kararları sayısal ve sözel olarak açıklanmış ve öngörülebilir olmuş olsa bile farklı sonuçlar doğurabilmektedir. Böylece planlama çalışması yapılan bölgenin veya kentsel alanın planlanan aksine farklı bir gelişme göstermesi mümkün olmaktadır. Planlama en genel anlatıyla mekânsal yapının kamu yararı gözetilerek daha yenilikçi ve koruma kullanma dengesi içerisinde gelişmesi içindir. Bu süreçte yapılan analiz ve sentezlerle belirlenen sorunlar ve olanaklar doğrultusunda pek çok plan kararı, plan hükmü verilmektedir.

Çalışma kapsamında, planlama sürecinde, farklı kamu kurumları ve yetkin planlama mercileri tarafından sürekli müdahale edilen ulaşım sistemleri tez kapsamında incelenerek değerlendirilmiştir. Bu inceleme süreci öncelikle planlama süreçlerinde ulaşım sistemlerinin durumu, Türkiye’deki gelişimi, Denizli-Aydın-Muğla bölgesi ve Denizli ili Alt bölgesi çalışma alanındaki uygulama süreçlerinin değerlendirmesi ile desteklenmiştir. Çalışma alanındaki mevcut ulaşım sistemlerinin durumunun ortaya koyulması için tez çalışması kapsamında gerekli olan yasal-yönetmelik ve kuramsal literatürün ortaya koyulması bilimsel bir değerlendirme yapılmasına olanak sağlamaktadır.

1.2. Yöntem

Tez çalışmasında belirlenen yöntemde ilk olarak, konu - kapsam ve amaç doğrultusunda belirlenen kavramsal araştırmaların yapılması için birincil ve ikincil kaynaklar kullanılarak literatür taraması yapılmıştır.

İkinci aşama olarak belirlenen çalışma alanı özelinde;

- a.** Alan hakkındaki analizlerin ve tarihsel gelişimin değerlendirilmesi için yapılmış olan farklı ölçeklerdeki planlama çalışmaları elde edilmiştir (kurum ve kuruluşlarla görüşmeler),
- b.** Çalışma alanına ait mevcut planlar elde edilmiştir,
- c.** Bilgisayar programları kullanılarak mevcut ulaşım sistemlerinin belirlenmiş ve gerekli değerlendirmeler yapılmıştır,

Üçüncü aşama olarak elde edilen literatür kaynaklarının sonucunda çalışma alanının mevcut yapısının ortaya koyulması ile birlikte geçmişten gelen ulaşım politikalarının karşılaştırmalı bir değerlendirilmesi yapılmıştır.

2. KENT, BÖLGE, KENTSEL-BÖLGESEL PLANLAMA VE ULAŞIM PLANLAMASI

2.1. Kent, Kentleşme ve Kentsel Gelişim

Bu bölümde kentlerin oluşumundan kentleşme ile gelişen mekânsal değerlerin farklı boyutları ile ele alınarak kavramsal olarak incelenmiştir. Kavramların ulaşım ve ulaşım planlaması perspektifinden bakılarak literatürdeki anlam ve tanımlamalarına yer verilmiştir.

2.1.1. Kent

Kent kelimesi “kend”den gelmekte ve bu kelimenin köklerinin Türkçe olduğu bilinmektedir. Semizkend (Semerkand) yada Taşkend gibi Orta Asya Türk yerleşim yerleri örnek olarak gösterilebilir. Arapça olarak ise “vilayet”; Farsça da “şehr” olan bu kelimenin batı dillerinde de pek çok karşılığı vardır. İngilizce’de “urban” ve “city” kelimeleri kent ile eş anlamlıdır. Kent kelimesi karşımıza Fransızca’da “cite”, İtalyanca’da “citta”, İspanyolca’da “ciudad”. Almancada ise “stad” şeklindedir. Yunanca kullanılan anlam ise “polis” kelimesidir (Kılıçbay, 1993).

Kentler karmaşık yapıları ve fonksiyonel özellikleri ile farklı tanımlamalar getirilen ve birbirinden farklı yapılardır. Kent tanımlanırken farklı kriterler ve yaklaşımlar kullanılmakta ve birbirine bezemeyen kriterler ortaya çıkmaktadır. Kentlerin sürekli gelişen, değişen organik yapıları yüzünden birbirinden çeşitlenmesine rağmen benzer özellikler ve kriterler tanımlanmaya da çalışılmaktadır. Bu kriterler mekânsal, yönetsel, fonksiyonel, toplumsal ya da sosyo-ekonomik kriterler olabilir. Örneğin belirli bir yönetsel biriminin idari sınırları içinde kalan alanlara kent, bu alanların ve özelliklerin dışında kalan ve tamamen farklı yapılanmaya sahip olan alanlara ise kırsal tanımlaması getirilen, yönetsel sınır kriterinin kullanıldığı tanımlardır. Başka bir örnekte ise demografik ölçütleri kabul eden ülkemizde yasalarla belirtildiği gibi bazı tanımlarda nüfus büyüklüklerinin değerlendirilmesi ile tanımlanan yerleşim yerlerine kent, kasaba, köy gibi tanımlamalar yapılabilmektedir.

Kenti yukarıda bahsedilen kriterler ile tanımlamak günüz koşullarında yeterli değildir. Kenti tam anlamıyla tanımlamak için örnek alınan yada düzenli, planlı vb. özellikleri ile başka bir kenti örneklemek de anlamlı değildir. Bunun nedeni her kentin kendine özgü değiştiremeyeceği fiziksel özellikleri, kültürel yapısı ve ekonomik değişkenleri vardır. Bu yönleri ile farklı zaman dilimlerinde, farklı coğrafyalarda bulunan kentler, yoğun nüfusun bulunduğu alanlardır veya sosyo-kültürel, toplumsal bir değerdir; aynı zamanda yapıların toplandığı fiziksel bir bütündür. Diğer bir yandan kent kendi kültürel ve tarihi değerleri ile anıtsal bir kimlik sahibi olabilir. Kentin mimari özellikleri, yönetsel yapısı, yasaları onun farklılığını ve özgünlüğünü göstermektedir (Erkan, 2002).

“Kent” in bir diğer tanımı ise, işlevsel yapısı, fiziki ve siyasi değerler çerçevesinde farklı kabuller nedeniyle de birbirinden farklılaşabilmektedir. Siyasi değerler bakımından kent, belirli bir yönetsel/idari sınırlar içerisinde bulunan yönetimlere sahip birimlerdir. Fiziksel değerler bakımından ise kent, farklı amaçlar için kullanılan bir çok yapıyı çevreyi barındıran ile ulaşım sistemindeki çeşitlilik ile birlikte bütünlük sağlayan mekanlardan oluşur. İşlevsel açıdan kentler ise kültürel, ekonomik, sosyal ve teknolojik faaliyetlerin üretilerek kullanıldığı yerleşme birimleridir.

2.1.2. Tarihsel Süreç

Hatt ve Reiss'e (2002) göre kentler ilk olarak MÖ 6000 yıllarında belirmeye, MÖ 4000 yıllarında da tam olarak kendisini göstermeye başlamıştır. İlk kentler tarımın düşük olması, ulaşım maliyetinin fazla olması nedeniyle küçüktürler. Tarımın gelişmesi, nüfusun toplanması, ulaşım sistemlerinde demiryolu gibi teknolojik faktörlerin geliştirilmesi ile kentler büyümeye başlamıştır. Bu etkilerin yanında, özellikle Batı Avrupa'da görülen kentlerin gelişmesi için verimli olma durumuna bağlı olan toplumsal yapıda, üretim yapısında ise işlevsel olarak uzmanlaşma olarak görülmektedir. Kentlerin ticari yapısı ve ulaşım sistemleri (Lojistik) daha çok ekonomik faaliyetlerde uzmanlaşma yaşadıklarını göstermektedir. Ticaret ve sanayi ortaçağ kentlerinde temel işlev olarak gelişmiş ve kentler bir atölye olarak değerlendirilmiştir.

Tarihsel süreçte kent tanımlamalarındaki değişimler incelendiğinde ilk dönemlerdeki uygarlık teriminin kent kavramının içeriğinin oluşturulmasında en önemli etken olduğu görülmektedir (Ertürk, 1996). İnsanlık tarihinde, uygarlık kavramı kentlerle ilişkilendirilmiş ve kentler, çok net olarak belirlenen hak, adalet ve hukuk kuralları ile yapılanmıştır. Sosyo-ekonomik gelişmeler doğrultusunda ise kent tanımlarında önemli değişimler yaşamış ve bununla birlikte eski çağlarda “kale” veya “sur” kent kavramını tanımlamada önemli bir kriter olarak kullanılmıştır (Demirervd,1999). Ortaçağda Feodal beyler halkın korunmasını sağlamak için surlarla çevrili kentler inşa etmeye başlamışlardır. Uğurlu (2010)'ya göre bu surla kentlerin ilk bayındırlık işlerinin ve kentin mali örgütlenmesinin başlangıcı olmuştur. Bu durum tarımsal üretimi arttırmış ve ticareti tetiklemiştir. Ticaretin gelişmesiyle limanlar ile birlikte karasal ulaşımın oluşturduğu kavşaklar, nehir kıyıları ve diğer ticarete uygun alanlarda kentler oluşmaya ve mevcutta olanlar büyümeye başlamıştır (Uğurlu, 2010).

Sanayi devrimi öncesi birçok toplum türünde şehirlerde bazı ayırt edici özellikler görülür. Şehirlerin etrafının surlarla çevrili olması kapalı karakterlerinin ve kırsaldan ayrı olduklarının göstergesi olarak değerlendirilmesi askeri savunma kadar önemlidir. Klasik şehirlerin merkezi alanını genellikle tapınak, saray ve pazaryeri kaplıyordu. Kentler bilimin, sanatın ve kozmopolitan bir kültürün merkezi durumundaydı. Bu durum sadece merkezi durumda seçkinlere hitap ediyordu. Kentler özellikle ileri bir yol sistemi ile bağlı olması, seyahat etmek yerine ticaret ve askeri faaliyetlere göre düzenlenmişti (Giddens, 2001; Aktaran, Erkan, 2010).

Üretim ilişkilerinin değişimi ve gelişimi ile toplumsal etkileşimin ve bununla birlikte olarak yaşam şeklinin ve yerleşme biçiminin dolayısıyla da kentlerin değişmesi kaçınılmazdır. Feodal toplumun çöküşü ortaçağ kentinin sonunu getirmiştir. Feodal toplumun yok olması sürecinde en önemli etken ise üretim güçlerindeki zaman içerisinde oluşan gelişememe ve köhneleşmedir. Toprak sahiplerinin yerini zamanla kasaba ve kentlerdeki büyük yapımevleri almaya başlamıştır (Hançerlioğlu, 1986; Akt; Erkan, 2010).

Kentin yerleşimindeki mekansal özelliklerin ve yapılanmanın basit yapıdan daha karmaşık yapılara doğru değişmesi ve bu durumun kent tanımlamalarının içeriğindeki özellikleri etkilemektedir. Aristo tarafından kent kavramı bireylerin daha iyi bir yaşam için toplandıkları alanlar şeklinde tanımlanırken, sosyo-ekonomik gelişmeye bağlı olarak gelişen kent kavramı Adam Smith ile anlam kazanmış ve kentlerin özellikle zanaat işlevleri üzerinde yoğunlaşmıştır. İnsanların topluluklar halinde yaşamasındaki nedenler özellikle ekonomik gelişme ve güvenli yerleşim alanlarının oluşturulması ihtiyacı kapsamında ele alan İbn-i Haldun'a göre ise kentler, sanayi merkezleri olma özellikleri ile değerlendirilmiş ve kentleşmeyi "göçebe ve kır toplulukları açısından son aşama" olarak tanımlamıştır (Öner, 1998). Pirenne (1994) tarafından ise tanımladığı süreç içerisinde bulunan ve yaşayan hiçbir uygarlıkta Kent yaşamının ticaret ve sanayileşmeden ayrı olarak gelişmediğini belirtmekte ve kentin varlığını ekonomik yapıdaki gelişmelere bağlı olarak yapılması gerektiği vurgulanmıştır (Pirenne, 1994).

Sanayi öncesi kentlerde en önemli yapısal özellik duvarlardır. Kitleli iletişim araçlarının olmaması ve güvenlik sorunlarına yönelik kentler birbiri ile iletişime kapatılmıştır. Kentler duvarlarla kapatıldığı gibi toplumsal olarak birbirinden farklılaşan mahalleler de duvarlarla birbirinden ayrılmaktadır. Bu keskin toplumsal ve mekansal ayrılaşma etnik grupların yanı sıra meslek gruplarında ve uzmanlaşmada da görülebilmektedir. Bu bağlamda kentin çeperlerinde yaşayan aşağı sınıfın ve bu aşağı sınıfın kent merkezine ve olanaklara ulaşamaması kalabalık semtler ve komşuluk birimlerinin oluşmaya başlamasına neden olmuştur. Sanayi öncesi kentler planlı ve organik olarak iki farklı kentsel formdadır (Özdağ, 2010).

Üretim süreçlerinde kullanılan tekniğin geliştirilmesi, küçük sanayi yapılarından daha büyüklerine geçilmesini ve bazı kentlere kırsal alandan göç edilmesi, Ürün değişimlerinin kurumsallaşması, siyasi örgütlenmedeki değişimler feodal yapılanmadaki üretim ve buna bağlı olarak gelişen mülkiyet ilişkilerinin sonunu hazırlayan etkilidir. Yerleşim yerleri arasındaki farklılıklar artarken halk toplulukları topraktan ayrılıyor, serbest kalan emek, sanayi işletmelerine doğru değişmekteydi. Bu durum sonucunda kentlerdeki üretim sisteminin nitelik ve büyüklük açısından gelişmesine neden olan yeni örgütlenme ve temel yerleşme

biçimini oluşturmuştur. Bu yeni toplumsal ekonomik biçimlenme, gelişme süreci içinde ileri bir dönemin ön koşullarını hazırlamıştır.

18 yüzyılın sonu ve 19. yüzyılın başlarında kapitalist ekonomilerin ortaya çıkmasıyla sanayi devrimi gerçekleşmiş ve kentler farklı anlamlar kazanmaya başlamışlardır. Sanayi devrimi ile birlikte küçük zanaat işçiliği, atölye ve tezgâh üretimleri yerine yeni teknik buluş ve makinelerle yeni enerji kaynakları yani buhar gücü ile harekete geçirdiği, buharlı gemi ve makine sistemlerinin insan, rüzgâr, su, hayvan yani ilkel enerji sistemlerinin yerine geçmesidir (Erkan, 2010).

Sanayi devrimi, hızlı nüfus artışı, tarımsal üretimdeki yöntemlerinin değişimi, sanayi ve madencilik ile zenginleşen kentler, yaşayanlara yüksek yaşam standartları sağlaması ile kentlerdeki yığılmalara neden olmuştur. Yoğun endüstri bölgeleri ile kentler, kırsal alandan kentsel alana göçü tetiklemiş kentlerin hızlı büyüme sürecine girmesine neden olmuştur. Bu durum toplu taşıma sistemi olmayan kentlerde işçilerin fabrikalara yakın bölgelerde yaşamaya itmiştir. Rastgele gelişim göstermiş fabrikaların çevresinde planlı işçi konutları sağlıksız koşullara neden olmuştur (Carmona vd., 2003; Aktaran, Özdal, 2010). Mumford (2007)'a göre sanayi devrimi sonrası kentlerin üç temel göstergesi; fabrika, demir yolu ve bakımsız konut alanları oluşturmaktadır. Kentsel mekân, sanayi öncesi kentsel alanlara göre çok geniştir. Yollar genişlemiş ve yapılar yükselmiştir. Konut ve işyeri arasında keskin bir ayrım oluşmuştur. Üst gelir ve orta gelir grubu toplulukların kent çevresinde yerleşmiş, merkez ve konut alanları arasında bölgeler geçiş bölgeleri olarak ortaya çıkmış ve alt tabaka ile istenmeyen öğeler buralarda toplanmıştır (Sjoberg, 1967 ve Pustu, 2006; Aktaran, Uğurlu, 2010). Kentleşmeyi ve kentsel çevreyi denetleyecek ve düzenleyecek hiçbir müdahale olmamıştır.

Marksist yaklaşımı benimseyenler, kapitalist sistemin sömürsünün mekânsal ifadesi olan kent ile, bu ilişkileri tanımlayan, eşitsizlikleri arttıran bir sistemin parçası olarak tanımlamaktadırlar (Şengül, 2001). Kent bir artı ürün üretme alanı olarak görülmekte ve sanayi devrimi ile birlikte üretimin giderek arttığı yerler haline gelmişlerdir. Kent ve kır'a birbirinden farklı işlevler yüklenmesi sonucunda ortaya çıkan göçler ile kentlerdeki üretimde beklenenden fazla artış görülmüştür (Demirer vd., 1999). Sanayi devrimin etkileriyle artı ürünün oluşması ve kentlere olan göçlerin

sayısındaki artışlar göze çarpmaktadır. Bu durumun kentlere getirdiği en büyük etki hızlı bir mekansal büyüme sürecinin başlaması olmuştur.

2.1.3. Kentleşme ve Kentsel Gelişim

Kentleşme, genel anlamıyla kent sayılarının ve kentlerde yaşayan nüfusun artması ile tanımlanabilir. Kentsel nüfus artışı genellikle doğum- ölüm oranları arasındaki farklar ve kent dışından gelen göçlerle artış gösterir. Kentleşme elbette ki sadece demografik değişimlerle tanımlanamaz çünkü nüfus hareketliliğini sağlayan sosyal, kültürel, ekonomik ve teknolojik gelişmeler en önemli etkenlerdir (Keleş, 2008). Bu bağlamda Keleş'e (2008) göre kentleşme “sanayileşmeye ve ekonomik gelişmeye bağlı olarak kent sayısındaki artış ve günümüz kentlerin büyümesi sonucunu doğuran, toplum yapısında artan oranda örgütlenme, işbölümü ve uzmanlaşma yaratan, insan davranış ve ilişkilerinde kentlere özgü değişikliklere yol açan bir nüfus birikim süreci.” olarak tanımlanmaktadır.

Yılmaz ve Çitçi (2011) kentleşmenin öğelerini;

- Kırdan Kent'e göç,
- Kentlerin demografik ve mekansal büyümesi,
- Sosyo-ekonomik, kültürel/toplumsal ve davranış biçimlerinde görülen değişimler, şeklinde tanımlamaktadırlar.

Bu kriterlere göre bir bakıma kentleşmenin ana ögesi değişme Süreci olduğu söylenebilir. Bu sürecin kapsamı, tarımdaki değişmeler, işgücünün tarımdan sanayiye kayması, kentlerin nüfus ve mekân bakımından büyümesi, buna bağlı olarak insan (kullanıcı) davranışlarında görülen değişimlerdir (Çakır, 2007, Aktaran; Yılmaz ve Çitçi, 2011).

19. yüzyıl kentleşmesinde büyük kentlerin birçoğu, hammadde kaynaklarından ve maden havzalarından Avrupa ve Kuzey Amerika ülkelerine dışsattım yapan, buna karşın oradaki ülkelere getirilen sanayi ürünlerinin alındığı ve dağıtımının yapıldığı geçiş özelliğindeydiler. Rio de Janeiro, Buenos Aires, Calcutta, Bombay ve Shanghai, kentlerinde yerli ve yabancı işadamlarının toplanarak, sömürgeci bir yaklaşımla ekonomik ve siyasi düzenin ürünü haline gelen, bulundukları ekonominin

gerektirdiğinden daha büyük çaplı kentler olmuşlardır. Aynı dönemde Avrupa ve Kuzey Amerika’da kentler sanayi bölgelerindeki nüfusun toplanması ile büyüme gösteriyorlardı (Keleş, 2008). Keleş’in (2008) bir kent toplumbilimcisiinden aktarımına göre bu yüzyılın kentleşmesine “bağımlı kentleşme” olarak aktarmaktadır. Bu duruma karşın 20. Yüzyıl kentleşmesi ise önemli bir nüfus patlamasının olduğu ve bazı doğal afetler, salgınlar ve daha iyi yaşam koşulları nedeniyle kırsaldan kentlere göç’ün etkisi ile kentler büyümüş ve çoğalmıştır.

Kentleşme 20. yüzyılın en önemli kentsel hareketliliği ile ortaya çıkmıştır. Gelişmiş yada gelişmekte olan, kapitalist yada sosyalist olan bütün ülkelerde, kentleşme ile karşı karşıya kalınmış ve olumlu olumsuz tüm etkileri yaşanmıştır. Dünya nüfusu 1800’lerde yaklaşık 990 milyon iken, 1900’lerde neredeyse 1 milyara, 1960’larda ise 3,3 milyara yükselmiştir. 21. yüzyılın başında 7 milyara yaklaşan kentli nüfus ile kentleşmenin büyük bir hızla geliştiği görülmektedir. Yaklaşık Nüfusu 100 bini aşan kentsel yerleşmelerde ise, 1800’lü yıllarda dünya nüfusunun yalnızca %1.7sini oluştururken, bu oranlar 1900’lerde %5.5’e, 1970’lerde ise %22’ye olarak belirlenmiştir. 2000’li yılların başlarında, dünyada 3,5 milyon kişi kentlerde yaşamaktadır (Keleş, 2010). Kentleşme hareketlerinin bu kadar hızlı olmasının sebepleri ise ekonomik, yenilikçi/teknolojik, siyasi ve sosyo-psikolojik etmenlerdir.

21. Yüzyılda küresel bir anlam taşıyan kentleşme, kendi içerisinde değişiklik gösteren bir süreçtir. Demografik bir olaydır. Yani nüfusun kırdan kente göç etmesi ve yer değiştirmesi biçiminde belirlenen ve toplumsal nüfus yapısını değiştiren bir hareketlenmedir. Diğer bir yandan ekonomik süreci farklı sektörlere kaymasına sebep olan önemli bir kırılma noktasıdır. Diğer bir yandan ve belki de en önemli etkisi toplumun kültürel ve sosyal açıdan değişerek kullandıkları mekânında hem teknolojik hem de sistemsal olarak değiştirmesidir. Kentsel yerleşmelerin büyüyerek yeni biçimler almasında, yeni yollar ile yeni kentsel kullanımlar ve altyapı hizmetleri ile fiziksel bir gelişme sürecinde de önemli bir noktadadır (Yılmaz ve Çitçi, 2011).

Türkiye'de Kentleşme ve Kentsel Gelişme Dinamikleri			
İngiltere'de Sanayi Devrimi ile başlayan kentleşme Türkiye'de 1950 yıllarında kendini göstermeye başlamıştır. Bir tarım ülkesi olan Türkiye de özellikle tarımsal üretimde makineleşmenin etkisi ve kırsal alanlardaki zorlu yaşam koşullarının da itici etkisi ile kentlerde yığılmalar başlamıştır. Bu bağlamda göç yani kırsal alanın itici etkileri ve kentlerin oluşturdıkları çekici özellikleri ile hızlı kentleşme süreci ile kentsel nüfus da büyük ve hızlı bir artış gözlenmiştir.			
1923-1950 dönemi Türkiye'de kentleşme	1950- 1960 dönemi Türkiye'de kentleşme	1960-1980 dönemi Türkiye'de kentleşme	1980 ve Günümüz dönemi Türkiye'de kentleşme
Türkiye'de bu dönemde kentleşme hareketleri oldukça yavaş görülmektedir. Kentlerin nüfusları genellikle kentlerde yaşayanların doğum- ölüm oranları ile artış ve azalış göstermiştir. Cumhuriyetin bu ilk yıllarında nüfusu arttırmak için politikalar geliştirilmiş ve ölümlerin azaltılıp doğurganlığın artırılması amaçlanmıştır. Bu bağlamda yüksek doğurganlık oranı önem kazanmış ve nüfus da hızlı bir gelişim süreci başlamıştır (Sencer, 1979). Yılmaz ve Çitçi'nin (2011) aktarımı ile 1927' de 3 milyon 306 bin olan kent nüfusu 1935'te 3 milyon 805 bine ulaşmıştır. Kentsel nüfusta görülen bu küçük artış kentsel nüfus oranında 1927'de %21 olan kentsel nüfus oranı 1935'lere gelindiğinde ancak %23,5 oranına gelmiştir. Türkiye'nin 1935 yılında 16 158 018 olarak hesaplanan nüfusu, 1945 yılında yapılan nüfus sayımına göre 18 790 174 kişi olmuştur. Bu verilere göre görülen bu düşük artışın kırsal alanlardan kentlere olan göç yerine kentlerin kendi iç dinamiklerindeki gelişmelere bağlı olduğu görülmektedir(Yılmaz ve Çitçi, 2011). Bu dönemde Ankara dışındaki kentler hızlı büyüme göstermediler. Ankara Başkent yapılarak planlı gelişmenin temelleri atılmaya çalışılmıştır. Bu bağlamda Ankara deneyiminden elde edilen deneyimler paralelinde 1930-1935 yılları arasında çıkartılan beş yasa ile birlikte yeni bir kurumsal düzenlemeye gidilmiştir. Bunlar, 1930 yılında çıkarılan 1593 sayılı	1950'li yıllara kadar yavaş olan kentleşme dünyadaki gelişmelerle birlikte önemli bir sorun haline gelmeye başlamıştır. Ekonomideki liberalleşmelerle birlikte nüfus hareketlenmiş ve kentleşmenin hızlanmasında etkili olmuştur. Yılmaz ve Çitçi'nin (2011) aktarımı ile 1950'de Türkiye'nin nüfusu yaklaşık olarak 5 milyon 244 bin kentli nüfus, 10 yılda %69 oranında artış göstermiş 1960 yılında 8 milyon 860 bin kişi olarak belirlenmiştir. Kentli nüfusun toplam nüfus içerisindeki payının da aynı dönemde %25,1 oranından %31,9 oranına çıktığı görülmüştür. Bu dönemde kentli nüfustaki artış en yüksek oranlara 1950'li yılların ilk yarısında ulaşmıştır. 1945-1955 yılları arasında binde 22,4 olan kentli nüfus artış hızı, 1950- 1955 döneminde binde 55,6 ya çıkmıştır (Yılmaz ve Çitçi, 2011). Bu dönemde tarımsal yapıdaki ve ekonomik gelişmelerdeki önemli değişimler göze çarpmaktadır. Benzer kaynaklarda dış yardımlar sonucunda tarımda traktör kullanılmaya başlanması kentleşmeyi tetikleyen önemli olay olarak aktarılmaktadır. Keleş (2008), kentsel nüfusun 1950 den günümüze kadar olan yaklaşık 40 milyon artışın traktörün etkisinin çok büyük olduğunu, traktörün kentleştirdiği köylü sayısının ortalama olarak sadece bu dönemde yaklaşık 8-9 milyon kişi olduğunu söylemektedir (Keleş, 2008). 1948 Yılında ülkemizde 25-30 bin	1961 anayasası ile refah devleti ülke kaynaklarının akılcı kullanımı yoluyla gerçekleştirilmesi için planlı kalkınma ilkesini getirmiştir. Bunun sonucu olarak pek çok gelişmekte olan ülkelerde olduğu gibi Türkiye'de de planlı bir karma ekonomi politikası uygulanmaya başlamıştır(Tekeli, 2009). Bunun yanında 1961 anayasasında 49. madde ile yoksul ve dar gelirli vatandaşların sağlık ve yaşam koşullarına uygun konut gereksinimlerini karşılamak için önlem alınacağı belirtilmiştir. 1960 yıllarından sonra Türkiye'de kentleşme hızlanmış ve buna bağlı olarak kent statüsü kazanan yerleşmeler olmuştur. Öyle ki 1960'a kadarki dönemde 66 olan kent yerleşmelerinin sayısı 105, 50 binden fazla nüfuslu kentlerin sayısı 5'ten yalnızca 11'e yükselmesi görülürken, bu dönem içinde mevcut kent sayısı 147'ye, orta ve büyük kentlerin sayısı ise 27'ye çıkmıştır. 1960-1975 yılları arasında kent sayısı 288'i bulurken, nüfusu 50binin üstündeki kentler 65'e, 100binden fazla nüfusa sahip kentlerin sayısı 36'ya ulaşmıştır (Sencer, 1979). Bu dönemde Türkiye'deki kentleri şekillendiren etmenler sanayileşmenin artması ve sanayileşme stratejilerin tekrardan tanımlanması, kentlerin nüfuslarının önemli ölçüde artması, kentlerdeki belediye sınırları dışına çıkarak büyümesi ve kentsel ulaşım sistemlerindeki çeşitliliğin çoğalması olarak anlatılabilir (Osmay, 1998). Kentlerin yaşadığı dönüşümü ve ortaya çıkan kent	Türkiye'de 1980 sonrasında dünyadaki ve ekonomideki gelişmelere bağlı olarak birçok yönden değişim ve dönüşüm yaşanmıştır. Sosyal, ekonomik ve siyasal açıdan büyük değişimler geçiren Türkiye bunlara bağlı olarak yaşanan kentleşme hareketleri de farklı anlamlar kazanmıştır. Kentleşme açısından bu dönemde üç önemli gelişme yaşanmıştır; • Toplu konut idaresinin kurulması, • İmar iskân bakanlığının kaldırılması, • 1983- 1984 yılında çıkarılan yasalarla belediyelerin kaynaklarının önemli derecede artırılması, merkezi yönetim denetiminin bir ölçüde azaltılması ve imar planı yapımına ve onanmasına ilişkin yetkilerin belediyelere devredilmesidir (Yılmaz ve Çitçi, 2011). Yine bu dönemde İstanbul, İzmir, Ankara gibi kentler 3030 sayılı yasa gereği büyükşehir statüsü kazanmıştır (Tekeli, 1998). 1980 yılı öncesinde kent çevresinde kurulan küçük ve büyük sanayi bölgelerinin kent merkezlerine olan etkisi ortaya çıkmaya başlamıştır. Kent merkezlerinde üretim yapılan yerler boşaltılarak bankacılık finans hizmetleri, kamu ve özel hizmet kurumları ve denetim kurumları gibi işlevler kent merkezlerinde görülmeye başlanmıştır. Sanayi ve iş alanlarının kent mekânlarındaki dağılımında olan bu değişimler kent ölçeğinde ve ulaşımın örgütlenmesinde de değişmelere neden olmuştur. Kent merkezinde bu durum konut alanlarındaki değişmelere sebep olmuştur. Özel otomobil kullanımının artmasıyla birlikte kentin çevresini oluşturan gecekondu alanları geçilmiş ve merkeze uzak

umumi hıfzı sıhha kanunu, 1933 yılında çıkarılan 2290 sayılı yapı ve yollar kanunu, yine aynı yıl çıkarılan 2722 sayılı belediye istimlak kanunu ile 1935 yılında çıkarılan 2763 sayılı belediyeler imar heyetinin kuruluşuna ilişkin kanundur. Bu yasalarla oluşturulan sistem Türkiye'nin kent yönetimi ve kent planlaması konusundaki yaklaşımını 1980'li yıllara kadar belirledi. Belli büyüklükteki kentlere plan zorunluluğu getirildi. Bu değişim “güzel kent” anlayışının Türkiye’de yayılmaya başlamasının sonucudur. Artık kentin parçalarının planlanması ile yetinilmemekte, kentin tümü planlanmaktaydı. Yeni gelişme bölgelerinde is “bahçe kent” ütopyasının yansımalarından etkilenilmiştir(Tekeli, 2009).	gecekondunun olduğunu belirtirken 1953 yılında bu sayı 80 binlere ulaşmıştır. Bu dönemde gecekondu problemi için çıkarılan 6188 sayılı gecekondu affı yasası ile gecekondu sayısının 1960 yılında 240 bine çıktığı belirtilmiştir. Yaşanan gelişmeler doğrultusunda bu sayılar 1983 yılında 1,5 milyon, 21. Yüzyılın ilk yarısında ise 2.200.000 dolaylarına kadar yükselmiştir (Keleş, 2008). 1950-1960 yılları arasındaki kentleşmeyle yaşanan dönüşüme bir çok kent hazırlıksız yakalanmış ve sonuçta bu yıllar ulaşımdan yerleşimden bir çok alanda marjinal, plansız, düzensiz bir görüntü kentlere yerleşmeye başlamıştır (Yılmaz ve Çitçi, 2011).	formunu belirleyen en önemli faktörlerden biri de “merkezi iş alanında yaşanan değişimlerdir.1960’lı yılların ortalarına kadar Türkiye’de küçük üretim faaliyetleri büyük ölçüde “merkezi iş alanı” çevresinde yer alıyordu. Kent merkezi yakınındaki bu üretici faaliyet yığılması, trafik sorunlarına, çevre kirliliğine yangın tehlikesine kadar birçok sorununu da beraberinde getiriyordu (Tekeli, 2009).	alanlarda yüksek gelir gruplarının yerleşmeye başladığı görülmektedir (Tekeli, 2009). 1980-1985 döneminde yönetsel yapıdaki değişimlerinde etkisi ile binde 62,6 olan kentsel nüfus artışı 1985-1990 döneminde binde 43.1’e, 1990-2000 arasında da bin’de 26.8’e düşmüştür. Kentsel nüfusun artış hızındaki bu azalmaya rağmen kent nüfusu 1990'lara gelindiğinde 40 milyon üzerine çıkmış ve toplam nüfus içerisindeki payı %65'lere çıkmıştır. 1985 yılından itibaren, azalan kentsel nüfus artışı kadar dikkati çeken diğer olgu ise kentleşmenin coğrafi boyutu ve dinamikleri ile ilgilidir. Yukarıda açıklanan ve 1980 yılına kadar ortaya çıkan kentleşme hareketleri, 1980 sonrasında da devam etmiştir (Yılmaz ve Çitçi, 2011). Şengül, 1980'den öncesi kentleşme sürecinin Emek Gücünün Kentleşmesi şeklinde tanımlarken, siyasi iktidarların önemli ve büyük ölçüdeki yatırımlara başta altyapı, ulaşım, konut gibi alanlara yönelmesi nedeniyle bu dönemdeki kentleşmeye Sermayenin Kentleşmesi şeklinde tanımlamıştır (Şengül, 2009). Dönemin kentleşme sürecindeki en önemli gelişme oluşan sermayenin mekandaki dağılımının değişmesidir. İl ve bölgelerin kentleşme düzeyleri, gelişmişlik sıralamaları ile doğru orantılı olduğu görülmektedir. Kentleşme dereceleri yüksek yada düşük olan bölgeler aynı anda ülkenin gelişmiş yada az gelişmiş bölgeleridir. Bu bölgede her kentin, kentleşmeden aynı ölçüde pay almadığı ve belli kentlerin büyüdüğü anlaşılmaktadır. Bu durum bölgeler arası dengesizliğin gözle görülür yansımasıdır (Sencer, 1979).
---	--	---	--

2.1.4. Kentsel Planlama

Kentsel Planlamanın ortaya çıkışı ilk olarak tarım devrimi ile yerleşik hayata geçiş sürecinde, ilk yerleşmelerin oluşmasına dayanır. Günümüzde ise kentsel planlama mekânsal, fiziksel, toplumsal ve sürekli değişim içerisinde olan mekânların organizasyonlarının düzenlenmesi şeklinde karmaşık bir yapı almıştır. Bu karmaşık yapı kentlerin büyümesine bağlı olarak sanayi devrimi ile başlamıştır diyebiliriz. Kentsel Planlamanın ortaya çıkışı ve kurumsallaşması 19. yüzyıl sonlarında sanayi devriminin yol açtığı büyük nüfus hareketleri, kent- kır arasındaki ilişkinin yeniden tanımlanması ve bunlara bağlı olarak ortaya çıkan yeni yerleşim kademelenmeleri ile başlamıştır (Ersoy, 2010).

Kent planlaması, kentin/kentlerin ortaya çıkan sorunlarının ve büyüme/ gelişme eğilimlerinin verdiği uyarılar doğrultusunda, önceden belirlenen bir süre için ulaşacağı büyüklüğe, fonksiyonel ilişkilerin, ulaşım sistemi ve iletişimin, sosyal ve mekansal dokunun tasarlanması şeklinde tanımlanan bir karar verme ve değerlendirme sürecidir (Aydemir vd., 2004).

Bu bağlamda kent planlama, bir anlamda kentin gelecekte alacağı makro formun belirlenmesi işidir. Tabii ki yerleşmenin makro formunu belirleme işi bilimsel verilerin ışığı altında sürekli bir gelişim kent kriterlerine dayandırılarak belirli bir sistem dahilinde yapıldığında kent planlama anlam kazanacaktır.

Aydemir vd. (1989)'ne göre kent planlama süreci şu aşamalardan oluşmaktadır;

- Sorunun tanımlanması
- Amaç ve hedeflerin belirlenmesi
- Bilgi toplama, üretme
- Değerlendirme, sentez
- Seçeneklerin üretilmesi (plan yapma)
- Değerlendirme
- Geri besleme ve kontrol
- Projelendirme
- Uygulamadır.

Kentlerin değişen şartlar altında gelişmesi ile birlikte mekânsal ve çevresel sürdürülebilirliğin sağlanması ancak planlama ilkelerine uygun bir biçimde planlanan kentlerde meydana gelmektedir. Sürekli olarak artış gösteren nüfuslu kentlerde, ekonomik ve sosyal etkileşimin en iyi biçimde yapılması, en kısa mesafede akış ile birlikte zaman ve mekânın en iyi biçimde kullanılabilmesi, yüksek kalite de yaşam ve sosyal yapıdaki gelişme, kentsel gelişmelerin takip edilmesi, plan kararlarının hızla uygulanması ve sonuçlarının alınması ile birlikte sağlıklı gelişmenin oluşturulması gerekmektedir.

2.2. Ulaşım ve Ulaşım Planlaması

2.2.1. Ulaşım Kavramı

Türk Dil Kurumu (TDK) tarafından Türkçe sözlüğünde ulaşım; ulaşma durumu, bir şeyi bir yerden başka bir yere götürme olarak, ulaştırma ise; insanların, malların, haberlerin ulaşmasını sağlayan işlerin ve araçların tümü şeklinde tanımlanmıştır (TDK, 2018).

Ulaşım insanların, haberlerin, malların, enerji ve bilginin kentsel gelişmeyi sağlayacak herhangi bir amaca yönelik zaman içinde yer değiştirmesi olayıdır. İnsan söz konusu olduğu zaman ulaşım yerine seyahat yada yolculuk kavramları da kullanılabilir. Ancak bazı zamanlarda insanlar ve nesneler için taşıma kelimesi de kullanılmaktadır. Zaman ile mesafe kavramlarıyla bütünleşen ulaşım kavramı, çeşitli arazi kullanımlarını birbirine bağlayan ve yerleşmeleri birbirinden ayıran özelliklere de sahiptir (Sönmez, 2011).

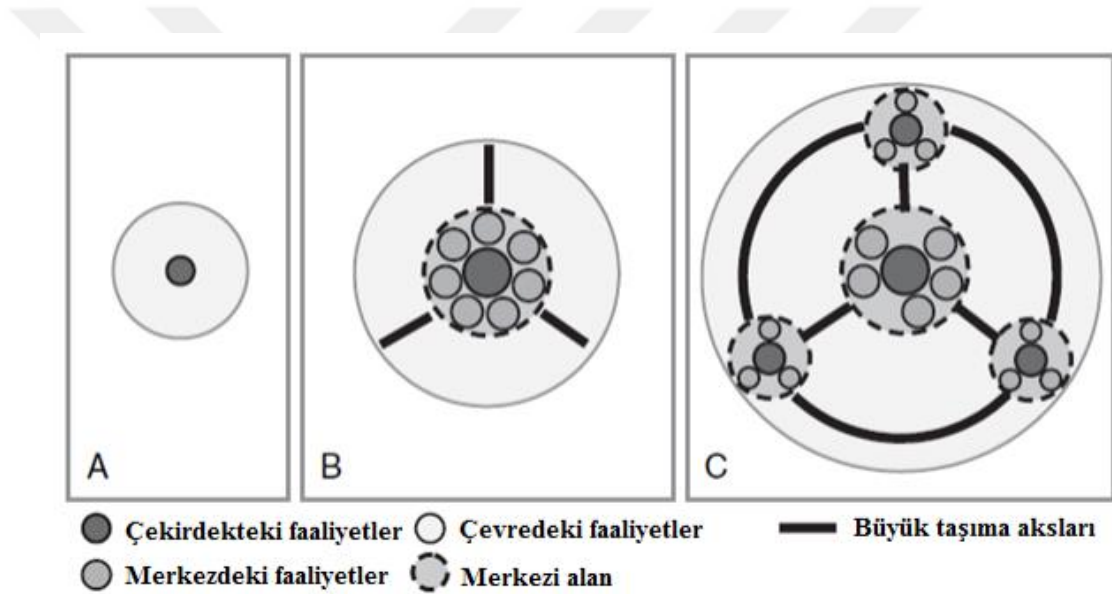
Ulaşım, herhangi bir ülkede hızlıca büyüyen kentsel nüfusun günlük aktivitelerini yürütmek amacıyla gerçekleştirdiği yük ve yolcu taşımalarını da kapsamaktadır (Şimşek, 2008).

Ülkelerin gelişmişlik düzeylerinin bir göstergesi olarak da ele alınan ulaşım, insan ve eşyaların bir noktadan başka bir noktaya ulaştırılması, götürülmesi anlamını taşımakta, bunu sağlayan araçlara da ulaşım sistemlerini denilmektedir. Tarihsel gelişmelere bakıldığında ulaşımın yapıldığı yerler, kullanılan araçlar ile ulaşım

araçlarının bir araya gelerek oluşturdukları yapısal sistemler çok büyük genişliğe ve farklılığı barındırmaktadır (Yazıcı, 2010).

Ulaşım sistemleri bütüncül olarak bir kent yada ülkenin genel yapısını ve uygulanan kültürel, ekonomik, sosyal ve mekânsal dinamiklere etki etmektedir. Yer seçiminde, kentsel hizmet alanlarının erişilebilirliği temel faktörlerden biridir. Nitekim kentsel genişleme, ulaşım ağları çevresinde gelişmektedir. Özellikle yerleşim alanlarının yüksek kapasiteli karayolları ve ana ulaşım bağlantıları üzerinde ve erişilebilirliğin yüksek olduğu çevrelerde toplandığı görülmektedir (Brown, 1974: 103).

Şekil 2.1 'de görüldüğü gibi, alt merkezlerin birbiri ve kentle arasındaki ulaşım ağları ile taşıma aksları kentin genel işlevleri arasında bağlantı oluşturmaktadır.



Şekil 2.1. Faaliyetlere göre merkezi alanda ulaşım aksı düzeni (Rodrigue et al, 2006)

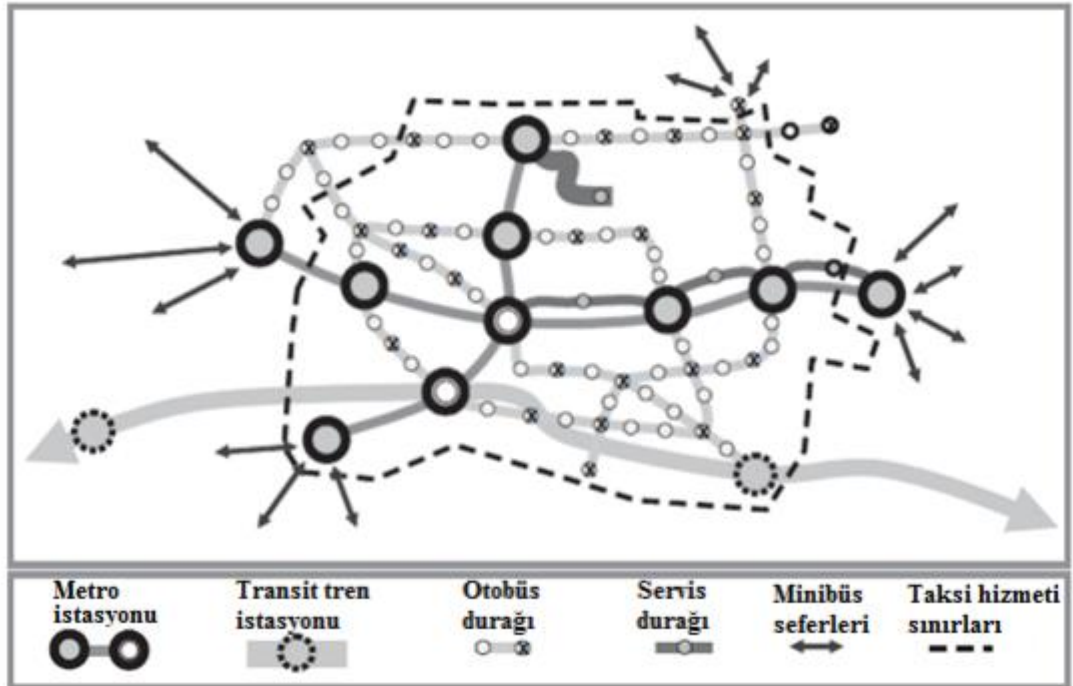
Kentler içerisinde üretim ve dağıtım merkezi olan veya ticaret ve sanayi merkezlerine yakın kentlerde yük trafiği yoğundur. Kıyı kentlerinde ise limanlardan alınan yükün taşınmasında karayolu ağının kullanılması kent içi trafiğe ek yoğunluk getirmektedir. Kent merkezlerinde genel olarak yaya dolaşımı ve araç trafiği fazladır. Ayrıca ulaşım altyapısı dış çevrelerden daha düşük kapasiteye sahiptir (Akbulut 2016).Yük yada yolcu taşıma alanında sürekli artan talep ve yoğunluk, gelişmekte olan teknolojiyle beraber ulaşım sistemlerindeki alternatiflerini geliştirmektedir (Yeniçeri, 2017).

Ulaşım alt ve üst yapı olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Ulaşım alt yapısında yollar ve otopark alanları; üst yapısında ise taşıtlar ve trafik bulunmaktadır (Eryiğit, 2005).

Ulaşımı sağlayan araçlar bütünü olarak adlandırılan ulaştırma kendine özgü özellikler ve etkinlikler taşımaktadır. Toplumsal değişimler ile birlikte gelişen ulaştırma zamandan tasarruf ederken bir yerden bir yere ulaşımı sağlanmasında en önemli yapısal düzenlemedir. Çünkü ulaşım sosyo-kültürel, ekonomik, siyasi gelişmeleri oluşturan en temel yapılardan birisidir (Yeniçeri, 2017).

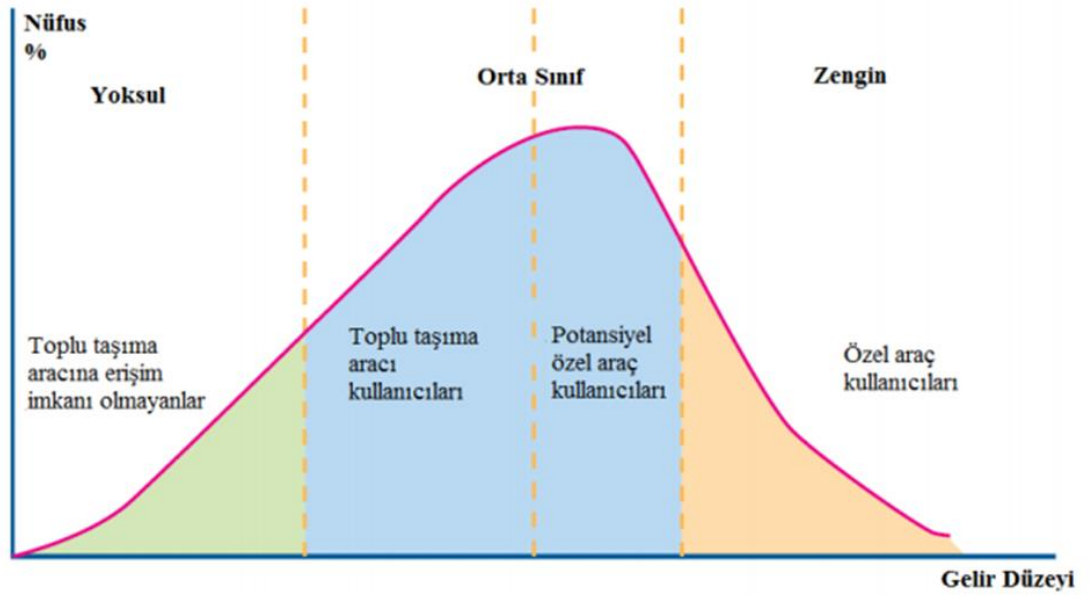
Sanayi devriminden sonra nüfus hareketleri ile ortaya çıkan kentleşme ile birlikte gelişen ulaştırma kavramı deniz, demir yolu ve hava yolu olarak gelişme göstermiştir (Yazıcı, 2010). Ulaştırmadaki en temel amaç kentte yaşayanların sosyal, ekonomik ve kültürel ihtiyaçlarına yönelik olarak ulaşım yapısının karşılanmasıdır. Kentlilerin hızlı, güvenli, konforlu ve temiz ulaşım sistemlerine ihtiyaç duyması ile birlikte farklı alternatif ulaşım sistemleri ortaya çıkmıştır (Çakır, 2010).

Şekil 2.2’de kentsel ulaşım sisteminin bileşenleri görülmektedir. Kent içi ulaşımında genel olarak kara yolu, demir yolu ve deniz yolundan yararlanılmaktadır (Akbulut, 2016).



Şekil 2.2. Farklı ulaşım sistemlerinin entegrasyonu (Rodrigue et al 2006: 187)

Ulaştırmanın birçok farklı yönü bulunmaktadır. Bunlardan en önemlisi olan ekonomik yapı, üretim ve tüketim arasındaki etkileşimin sağlanması ile önem kazanmaktadır. Üretim-tüketim fırsatlarının oluşturulması ve geliştirilmesi ölçek ekonomilerinin ortaya çıkmasına ve bölgesel uzmanlaşma ve işbölümünün gelişmesine neden olmaktadır. Ulaştırma kavramsal olarak insan ihtiyaçlarını karşılamak, zaman ve yer bakımından yarar sağlaması amacı ile kişilerin ve malların iletilmesi olarak tanımlanmaktadır. Diğer bir yandan Sosyal yönü bulunan ulaştırma, bireylerin ve toplulukların kır'dan kente olan hareketliliğini kapsamaktadır. Bir başka önemli yönü ise politik değeridir. Bu anlamda geniş bir alanın tek bir merkezden idare edilmesi, yasaların alanlar üzerinde eşit uygulanmasını sağlamaktadır. Bunların yanında ulaşım teknolojilerindeki gelişim ülkelerdeki sosyo-ekonomik yapıyı olumlu yönde etkilemektedir. Günümüze gelindikçe önemli hale gelen çevreci yaklaşımlar ulaşımın bu yönünü de ön plana çıkarmaktadır. Çevresel yönü ile ulaşım doğanın genel olarak kirlenmesine neden olduğu için olumsuz etkilerde bulunmaktadır (Yazıcı, 2010).



Şekil 2.3. Gelir durumuna göre kentiçi ulaşımda taşıma türü kullanımı (CODATU, 2009)

Ulaştırmanın bir başka özelliği depolanamaması ve sürekli yeni gelişen teknolojilerle yenilenmesi ihtiyacıdır. Ulaştırma sektörü diğer sektörler ile yatay olarak etkileşim

içerisinde bulunmakta ve sektörlerin hızlı gelişimini sağlamakta yada sektörüne bağlı olarak olumsuz etkilemektedir.

Ulaşımın temel özellikleri şu şekildedir (Kaya, 2010);

- Coğrafik ve jeopolitik yapıya göre şekillenmesi,
- Meteorolojik koşullardan etkilenmesi,
- Kültürel ve ekonomik yapı ile birlikte ülkelerin şekillendirmesi,
- Ulaşımın taşınabilir bir hizmet olması,
- Teknolojik gelişmeler ışığında yatırımlar yapılması,
- Doğal kaynaklardan daha fazla faydalanılmasının sağlanması,
- Değer artırıcı bir etkisinin olması,
- Üretim maliyetlerini etkilememesi,
- Politik ve sosyal bütünleşmeyi sağlamasıdır.

2.2.2. Ulaşımın Tarihsel Gelişimi

15. yüzyılda başlayan taşımacılık sistemleri normal olarak kullanılmaya başlanması sanayi devrimine yakın tarih olan 18. yüzyılın sonlarına denk gelmiştir. At arabaları ile üst gelir grupları için uzak mesafeli yolculuklarda kullanılmaya başlanmış, toplu taşıma aracı olarak ilk omnibüsler, 1820'li yıllarda işletilmiştir. 19. yüzyıl itibariyle ulaşımın sorun haline gelmeye başlaması sonucunda otomobile olan talep artmış ve özel araç sahipliğinin artması ile de yetersi altyapının ve trafik sorunlarının ortaya çıkması ile sorunlar yaşanmıştır. Bu gelişmeler doğrultusunda Londra kentinde yayaların aktif olarak kullandığı Thames Tüneline 1843 yılında döşenmesi ihtiyacı doğmuştur. Bu uygulama ile birlikte demir yolu sistemleri ilk kez yeraltında uygulanarak metronun ilk adımları atılmıştır.

Sanayi devrimi ile ekonominin gelişmesi nedeniyle yeni iş olanakları ortaya çıkmış ve buna bağlı olarak kentlerin ulaşım sistemlerini etkilemiş ve konut-işyeri arasındaki ulaşım sirkülasyonunu arttırmıştır. Bu doğrultu da toplu taşıma sistemleri ortaya çıkmıştır. Omnibüslerle yani at arabaları ile başlayan toplu taşıma günümüze kadar gelişerek gelmiştir (Black, 1995).

2. Dünya Savaş'ından sonra özel araç sahipliği ve motorlu araçların gelişmesiyle birlikte kentsel ulaşım sistemleri de gelişmiştir. Günümüze gelindiğinde zamanın etkin kullanılması söz konusu olmuş ve ulaşım sistemleri bu amaçlarla geliştirilmektedir. Bu amaçlara göre kara yolu ulaşım sistemleri yetersiz kalmış ve diğer ulaşım sistemleri önemli hale gelmeye başlamıştır. Toplu taşımanın yani kentsel ulaşım yapısı dışında ülkesel yada bölgesel ekonomiye etki eden yük taşımacılığı için de kara yolu ulaşımı yetersiz kalmaya da başlamıştır. Bütünleşik taşımacılık sistemleri, tüm ulaştırma çeşitlerinin etkili oldukları şartlar sağlanarak ihtiyaç duyulan konumlarda kullanılabilmesine olanak sağlamak ve bölgesel, uluslararası ulaştırmada gerekli kombinelerle deniz yolu, hava yolu, demir yolu ve kara yolu birlikteliği ile sağlanmaktadır (Evren 2014).

Türkiye'de kara yolu ulaşımı 1950 yıllarında Amerikan Karayolu Heyeti'nin önerileri ile ilk gelişmeler yaşanmaya başlamıştır. 1948 yıllarında teknik olarak karayollarının yapımında ilkel yöntemler kullanılmakta iken, daha sonra, önemli bir bölümü Amerika Birleşik Devletlerin (ABD)'den makineler ile süreç azalmış ve daha hızlı karayolu açılmaya başlanmıştır. Ülkemizde ise 1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuş ve gelişmelere devam etmiştir (Ağın, 2015).

Cumhuriyet'in ilan edilmesinden sonra demir yolları başta olmak üzere ulaşım altyapısına önemli yatırımlar yapılmıştır. Cumhuriyet dönemi öncesinde ise demir yolu ağının büyük çoğunluğu Ankara'nın batısında yer alırken, Cumhuriyet'in ilan edilmesinden sonra ülkenin doğusuna doğru demir yolu ağı yapılanmaya başlamıştır. Kurulan bu ulaşım ağı sisteminde ekonomiyi geliştirecek üretim alanlarından tüketim merkezlerine erişim kolaylığı sağlanmıştır (Ağın, 2015).

Ülkemizde demir yolu ağının gelişimi 1856 yıllarında başlamış ve faaliyete geçen ilk demir yolu ulaşım sistemi İzmir-Aydın illeri arasında İngilizler tarafından yapılan 130km uzunluğundaki hattır. Aydın ilinin İngiliz sanayisinde kullanılan hammaddeye kolay erişilebilecek yol güzergâhında olması nedenleri ile hattın yapılmasının başlıca sebepleri olmuştur. Türkiye'de 1923-1940 yılları arasında yabancı yatırımcıların uygulamalarından sonra demiryolu sistemlerinin kurulmasında önemli bir dönem yaşamıştır. Bu dönemde, Osmanlı yönetiminden kalan yaklaşık 4018 km. olan demir yolu, 1950'li yıllara gelindiğinde yaklaşık 7670, 1975 yıllarında

ise yaklaşık 8133,1997 yıllarında elektrikli hatlar dışındaki demir yolu ağı 8607 km'ye olmuştur. (Ağın, 2015).

İkinci Dünya Savaşı tüm dünyada ulaşım altyapısı faaliyetlerine olumsuz yönde etki etmiştir. Ulaşımın büyük bir kısmı askeri alanlarda kullanılmış ve ekonomik yetersizlikler ortaya çıkmaya başlamış ve birçok vatandaşın askere alınması ve uzun yıllar sürmesi ile ulaşım altyapılarına yapılan yatırımlar etkilenmiş ve ulaşım sistemlerinin gelişmesine etki etmiştir. Buna karşın Karayolu sistemlerinden büyük gelişmeler, 1948 yılındaki maddi ve teknik açıdan ülke için alınan Marshall Yardımları ile gelişmeye başlamıştır (Yağmur, 2013).

1940 yılına kadar hızlı bir şekilde gelişme gösteren demir yolu, 1950'li yıllarda ikinci Dünya savaşı sonrasında Marshall Yardımları ile duraklama yaşamıştır. 1950 ile 1955 yılları arasındaki beş yıllık dönemde ise motorlu araçların sayısı artış göstermiş ve toplu taşıma için kullanılan raylı sistemlerden motorlu araçlar sistemlerine geçilmiştir. 1950 ile 1970li yıllar arasında ise karayolu altyapı sistemlerinin yapımı en parlak dönemini geçirmiş ve demir yolu yatırımları ikinci plana alınmış gelişmesi durdurulmuştur (Ağın, 2015).

Diğer bir ulaşım sistemi olan havacılık Türkiye'de ilk olarak sivil havacılık uygulamaları ile 1925li yıllarda Türk Tayyare Cemiyeti kurularak başlatılmış ve hızlı bir gelişme ile birçok ilde şubeleri açılmıştır. 1923 ile 1929 yıllarında ülke yönetiminin hava yolu ulaşımına gerekli önem verilmesine rağmen yatırımlar ve uygulamalar yarım kalmış, geliştirilememiştir. Milli havacılık yatırımının ilk adımı 20.06.1933 yılında atılmıştır. 2186 sayılı kanun ile birlikte Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi oluşturulmuştur. Bununla birlikte Yurt dışından satın alınan DeHavilland tipi 6 kişilik uçaklar ile Ankara ile İstanbul arası seferler ile başlamıştır

Bu seferlere ek olarak 1938 yılında İzmir-Adana arası seferler eklenmiştir. Ulaşım sektöründeki bu gelişmeler sonucunda 1939 yılında ulaşım ve haberleşme hizmetleri ve Devlet Hava Yolları İşletmesi gibi görevleri olan Ulaştırma Bakanlığı kurulmuştur (Ağın, 2015).

2.2.3. Ulaşım Türleri

Ulaşım türleri olarak kara yolu, deniz yolu, hava yolu, demir yolu ve boru yolu ulaşım sistemleri olarak gruplandırılmıştır. Karayolu ulaşımında tekerlekli ulaşım araçları; tır, kamyon, araba, motosiklet, otobüs, taksi ve minibüs vb. dir. Demir yolu ulaşım sistemlerinde yani raylı sistemlerde kullanılan araçlar; Hızlı trenler, Hafif raylı sistemler, metro, tramvay, hafif metro, yeraltı ve yerüstü elektrikli vb., vagonlu ulaştırma araçlarının tümüdür. Deniz yolu ulaşımında kullanılan en yaygın araçlar ise; yük ve yolcu taşıma gemileri, uluslararası yük taşıyan gemiler, şehir içinde kullanılan vapurları, özel tekneler, ve deniz otobüsleridir. Hava yolu ulaşımının araçları ise yalnızca uçak, helikopterlerdir. Hava yolu ulaşım sistemlerinde yolcu ve yük taşımacılığı için ayrıca askeri amaçlarla teknolojik gelişmeler sağlanmaktadır (Kaya, 2016).

Uluslararası platformlarda ulaştırmanın gelişmesi ve etkin kullanımı daha önce de bahsedildiği gibi farklı ulaşım alternatiflerinin birlikte ve planlı kullanımı ile oluşturulmaktadır. Ülkeler temel olarak kara yolu, demir yolu ve hava yolu ulaşım sistemlerini kullanırken ülkelerin coğrafi özelliklerine, ekonomik yapılarına ve teknolojik gelişmişlik düzeylerine göre deniz yolu ve boru yolu ulaşimleri da etkin bir şekilde kullanılmaktadır (Aydoğdu, 2006).

Ulaşım yapısının geliştirilmesinde sistemlerin dört ana kriter dikkate alınır. Bu kriterler;

- Yol,
- Taşıt,
- Enerji kaynakları,
- Ulaşım altyapısının bir parçası olan duraklar, istasyonlar ve node'lar dır.

Hava yolu ve deniz yolu ulaşım sistemleri altyapı sistemlerinden yol gibi maliyeti yüksek mekânsal müdahalelere çok fazla ihtiyaç duymaması nedeniyle daha ekonomiktirler. Kara yolu ve demir yolu ulaşım yapısındaki alt ve üstyapı maliyetleri yüksek olduğu için ise büyük yatırımlar ve desteklere ihtiyaç duyulmaktadır.

Günümüzde ise bu maliyetlerin en yüksek olduğu ulaşım sistemi ise demir yolu ulaşımıdır (Yeniçeri, 2017).

2.2.3.1. Kara yolu ulaşımı

İnsan ve yüklerin bir yerden başka bir yere taşınmasında yer ve zaman yararı sağlamak amacıyla tanımlanan ve geliştirilen ulaştırma hizmetinin, karayolu kullanılarak gerçekleştirilmesi kara yolu ulaşım sistemleri olarak değerlendirilmektedir.

Kara yolu ulaşım sisteminin tarihsel gelişimi

- 1923 Erişilebilirliği sağlayan yollar
 - 1950 Yaz-Kış geçit veren yollar
 - 1960 Asfalt sathi kaplamalı yollar
 - 1970 Bitümlü sıcak karışım kaplamalı yollar
 - 1985 Otoyollar
 - 2003 Bölünmüş yollar
 - 2013 Akıllı yollar
-
- 1945 yılında asfalt, parke, kırmataş şose, tesviye ve araba yolu olarak 44 bin km lik yol programı yapılmıştır.
 - 1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü kurularak, yurt çapında yol planlama, etüt ve proje çalışmalarına başlanmıştır.
 - 1950-1960 yılları arasında sağlık, eğitim gibi sosyal ağırlıklı temel hizmetlerin her yöreye götürülebilmesi için asfalt kaplamaya önem verilmiştir.
 - 1985: Otoyol çalışmalarının başlangıcı yapılmıştır.
 - 2002 yılı sonu: Bölünmüş yol yapım çalışmalarının başlangıcı yapılmış ve 16.963 km yol yapılarak, bölünmüş yol ağı 23.064 km'ye ulaşmış, 74 ilimizin birbiri ile bağlantısı sağlanmıştır.
 - Karayolları Genel Müdürlüğünün sorumluluğunda, 2.244 km otoyol, 31.319 km devlet yolu ve 32.268 km il yolu olmak üzere toplam 65.831 km yol ağı bulunuyor.

Kara yolu ulaşım altyapısının genel özellikleri (Çelebi, 2016);

- Diğer ulaşım sistemlerine göre taşıma kapasitesi düşüktür,
- Ulaşılması gereken noktaya yolcu veya yük talebine göre ulaşım imkânı sağlamaktadır,
- Ulaştırma yapılan sefer sayısı diğer ulaşım sistemlerine göre en fazla olan ulaşım sistemidir,
- İnsan ve yük taşımacılığında istenilen yere ulaştırma olanakları olarak diğerlerine göre daha esnektir,
- Ulaşım sistemleri içerisinde, yakıt maliyetleri ve altyapısal ihtiyaçlar dışında en ekonomik olan ulaşım sistemidir.

Kara yolu ulaşım sisteminin kullanılmasındaki olumlu yönler (Karadayı, 2012):

- Coğrafi özelliklerin kullanılabilmesi nedeniyle ulaşım ağının oluşturulması ve fiziksel mekâna uyum sağlanması kolay ve neredeyse sınırsızdır,
- Ulaşım yol ağı kademeli olarak düzenlenmekte ve taşımacılıkta güvenli ve hızlı çözümler sunarak, düzenli seferlerin yapılmasına imkân sunmaktadır,
- Alternatif ulaşım sistemleri ile karşılaştırıldığında projelendirme ve yatırımın uygulamaya geçirilmesi daha kolay ve hızlıdır. Ayrıca ilk yatırım maliyetleri en az olan sistemlerdir,
- İnsan ve yük taşımacılığında tek bir seferde erişimin ve teslimatın sağlanması nedeniyle zarar görme ve değer kaybetme gibi durumlarla karşılaşmaz,
- Kısa mesafede yapılacak olan teslimatların ucuz olması.

Kara yolu ulaşım sistemlerinin kullanılmasındaki temel olumsuz yönler (Gün, 2007);

- Kısa mesafe taşımacılığındaki uygun maliyet ve hızlı teslimat uzun mesafelerde uygun değildir. Özellikle deniz aşırı ülkelerde karayolunun coğrafi sınırlayıcılara bağlı olması mesafeleri daha da arttırmakta bu sebeple ulaşım maliyetleri çok yüksek olabilmektedir,
- Kara yolu ulaşım sistemlerindeki en küçük birimin taşınması oldukça maliyetlidir,
- Siyasi ve ekonomik yapılanmalardaki ortaya çıkan gelişmeler öncelikle karayolları ulaşımını etkilediği için oldukça kırılgan bir yapıya sahiptir,

- İnsan ve yük taşımacılığın da diğer ulaşım sistemleri içerisinde maksimum taşıma kapasitesi neredeyse en az olan ulaşım sistemidir.

Türkiye geneli önemli geçit ve tüneller

- Bolu Tüneli
- Ovit Dağı Tüneli
- Nefise Akçelik Tüneli
- Orhangazi Tüneli
- Çubuk Geçidi
- Sertavul Geçidi
- Gülek Geçidi
- Ecevit Geçidi
- Ilgaz Geçidi
- Zigana Geçidi
- Kop Geçidi



Şekil 2.4. TR Bölgesinde bulunan önemli geçit ve tüneller(www.kgm.gov.tr, 2018)



Tünel



Geçit

2.2.3.2. Hava yolu ulaşımı

Hava yolu ulaşım sistemleri yük ve yolcu uçakları, helikopterler, planörler ve günümüzde kullanılmayan zeplin vb. gibi hava yolu taşıtları ile yapılan ulaşımıdır. Hava yolu ulaşım sistemlerinin temel amacı insan veya yüklerin uluslararası, deniz aşırı uzaklıklarda daha verimli kullanılması nedeniyle hızlı taşınmasını sağlamaktır. Hızlı bir taşıma sistemi olarak bu ulaşım yapısı maliyetler açısından oldukça pahalıdır. 1919 yılında Fransa’da ilk seferler yapılmıştır. Günümüze kadar geçen sürede hava yolu ulaşım sistemlerinde de teknolojik gelişmeler yaşanmıştır (Yağmur, 2013).

Hava yolu ulaşım sistemlerinin gelişmesine etki eden nedenler özetle;

- Uluslararası ticaret ve rekabet edebilirlik,
- Kullanıcıların zamandan tasarruf etmek ve konforlu yolculukları tercih etmeleri,
- Küreselleşme ile yaşanan sosyo- ekonominin gelişmesi,
- Dünyadaki küresel hareketler,
- Turizm amaçlı yolculuklardaki artış, şeklinde sıralanabilir (Aydoğdu, 2006).

Hava yolu ulaşım sistemlerinin olumlu yönleri (Kaya, 2012);

- Sefer sayısı, yolcu ve yük kapasitesi vb. durumlar talebe göre şekillenmekte ve sahip olduğu teknolojik özellikler ile hızlı ulaşım olanağı sağlaması,
- Uzun mesafede, yüksek kapasiteli taşıma imkanı sağlaması nedeniyle tercih edilmesi,
- Coğrafi engeller olmadığı ve fazladan ulaşım altyapısı gerektirmediği için insanları tek bir güzergahta bir yerden başka bir yere taşıma olanağı şeklindedir.

Hava yolu ulaşım sistemlerinin olumsuz yönleri ise (Gün, 2007);

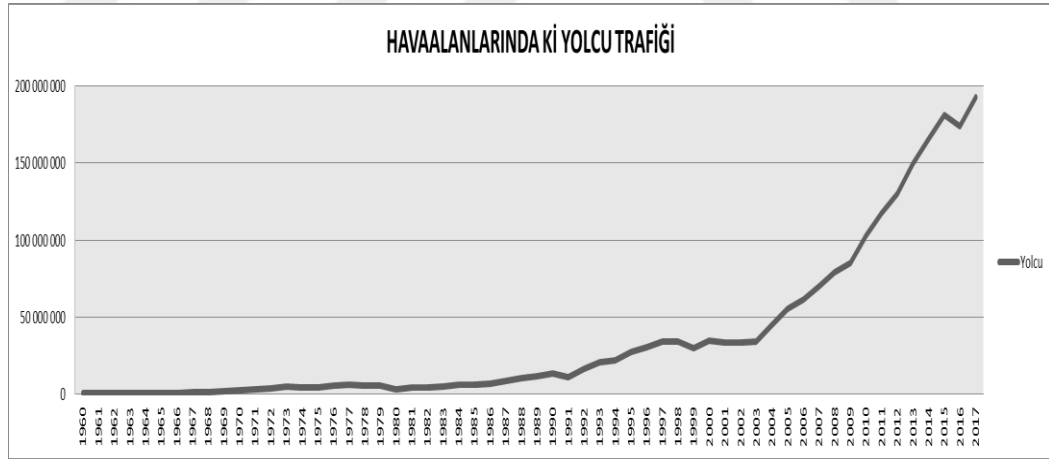
- Diğer alternatif ulaşım türlerine göre pahalı bir ulaştırma hizmeti olması,
- Yük taşımadaki birim başına düşen maliyetlerin yüksek olması, yatırımın gerçekleştirilmesi için ihtiyaç olan sermayenin büyüklüğü ve yakıt

maliyetlerindeki zorluklar olması. Bunun yanında ise uygulama aşamasındaki kalifiye işgücü için harcanan ekstra maliyetlerin olması,

- Yük taşımacılığında yalnızca belirli malların taşınabilmesi,
- Hava yolu ulaşım altyapısındaki havalimanlarının yerleşime kriterleri doğrultusunda belirlenmesi nedeniyle her noktaya doğrudan erişimin sağlanamaması,



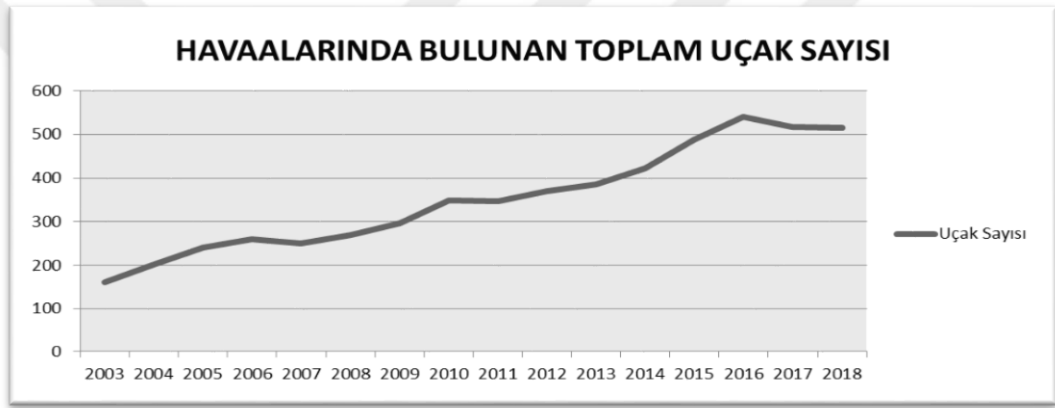
Şekil 2.5. TR Bölgesinde bulunan havaalanlarında mevcut yük trafiği (tuik.gov.tr, 2017)



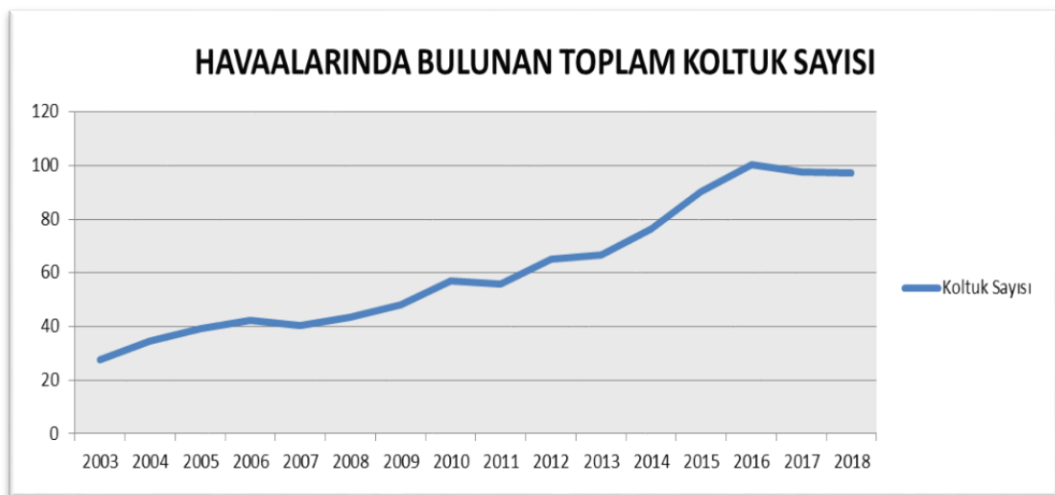
Şekil 2.6. TR Bölgesinde bulunan havaalanlarında mevcut yolcu trafiği (tuik.gov.tr, 2017)



Şekil 2.7. TR Bölgesinde bulunan havaalanlarında mevcut kargo kapasitesi (tuik.gov.tr, 2017)



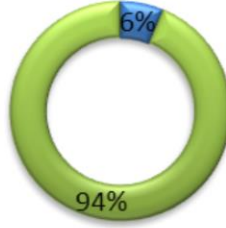
Şekil 2.8. TR Bölgesinde bulunan havaalanlarında mevcut uçak sayısı (tuik.gov.tr, 2017)



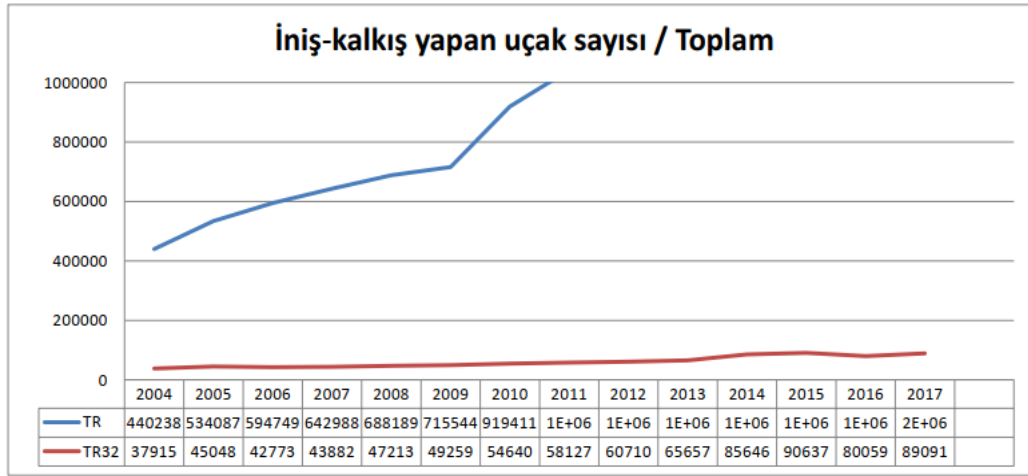
Şekil 2.9. TR Bölgesinde bulunan havaalanlarında mevcut koltuk sayısı(tuik.gov.tr, 2017) Kaynak: TÜİK

HAVAALARINDAKİ TOPLAM YOLCU VE YÜK TRAFİĞİ

■ Yük (Ton) ■ Yolcu



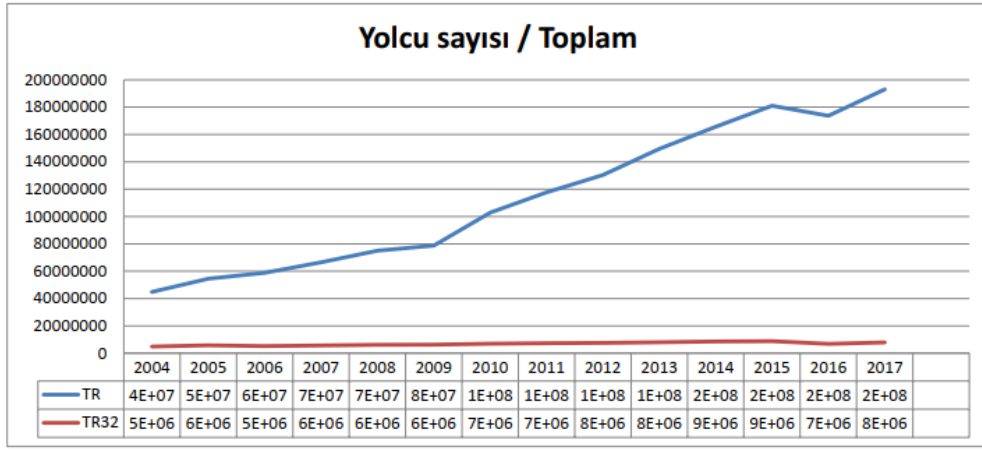
Şekil 2.10. TR Bölgesinde bulunan havaalanlarında mevcut yolcu ve yük trafiği yüzdesi(tuik.gov.tr, 2017)



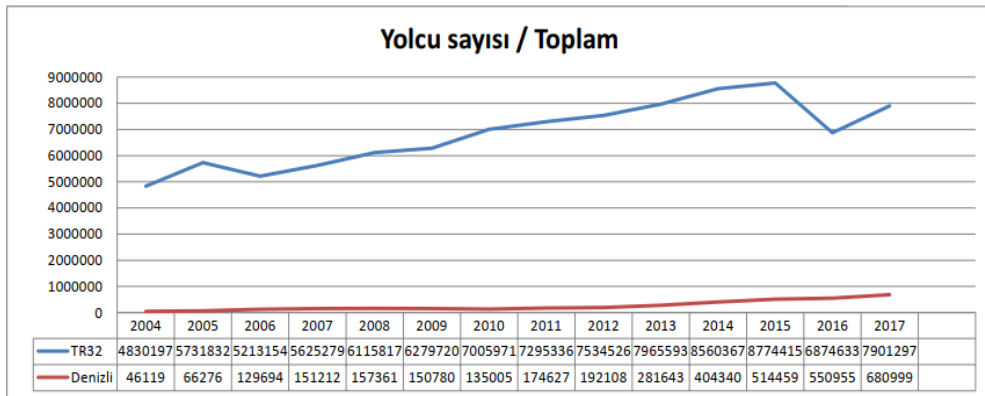
Şekil 2.11. TR-TR 32 Bölgelerinde iniş-kalkış yapan uçak sayısı (tuik.gov.tr, 2017)



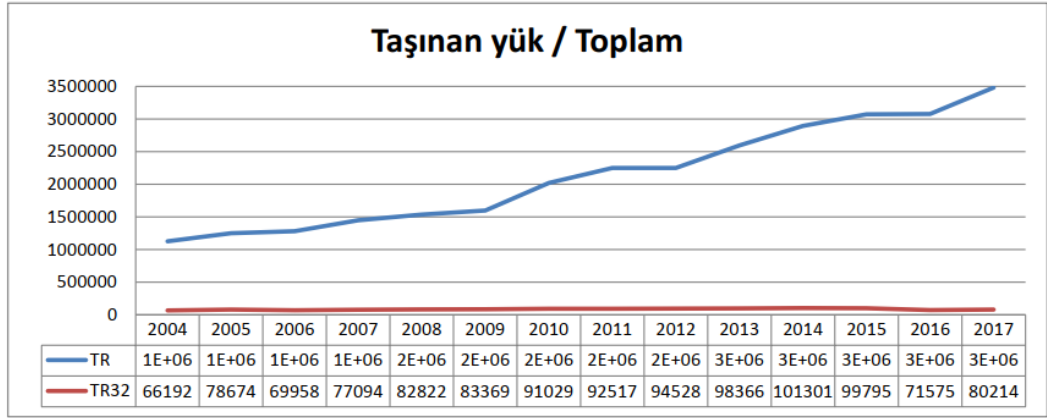
Şekil 2.12. TR 32- Denizli ili Bölgelerinde iniş-kalkış yapan uçak sayısı (tuik.gov.tr, 2017)



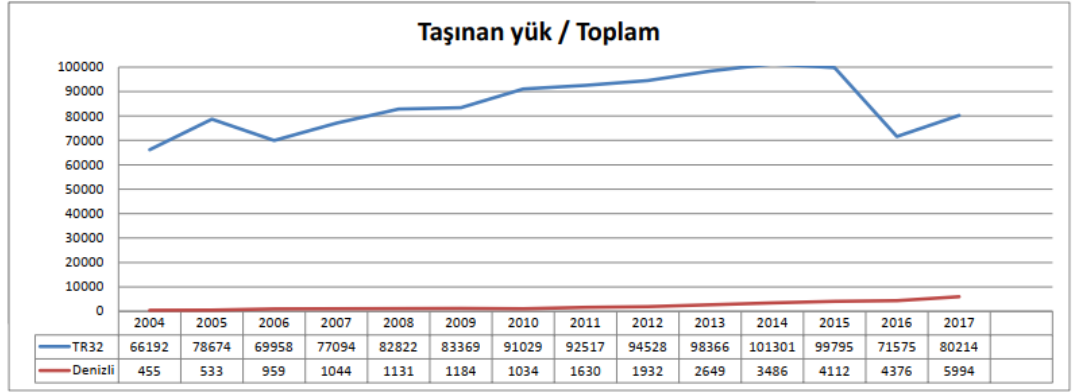
Şekil 2.13. TR - TR 32 Bölgelerinde bulunan havaalanlarında ki yolcu sayısı(tuik.gov.tr, 2017)



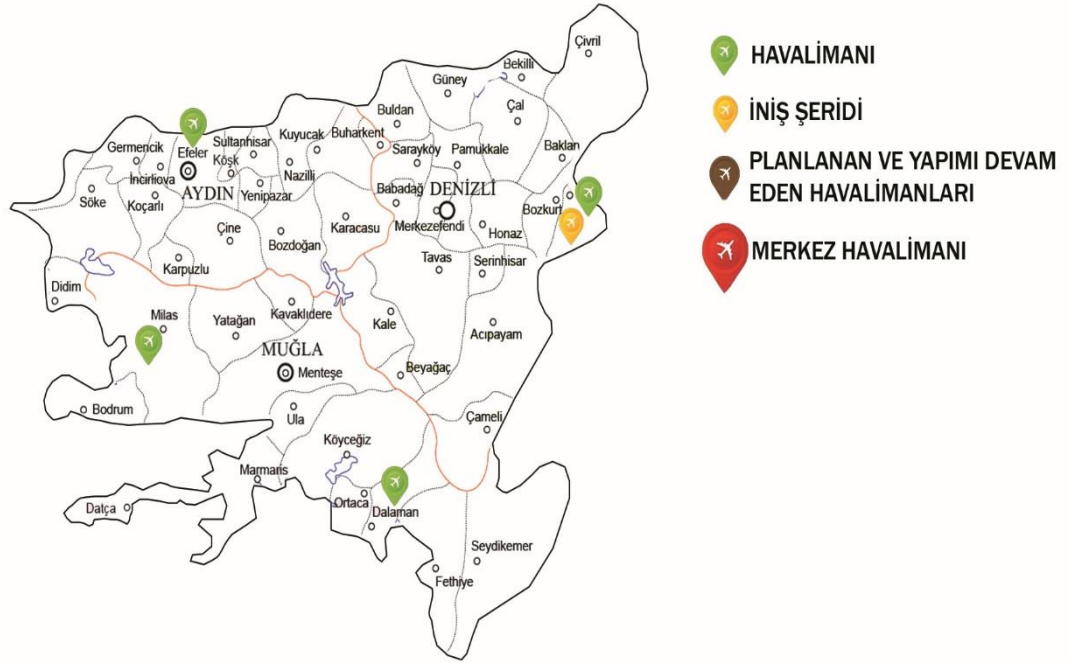
Şekil 2.14. TR 32 – Denizli ili Bölgelerinde bulunan havaalanlarında ki yolcu sayısı(tuik.gov.tr, 2017)



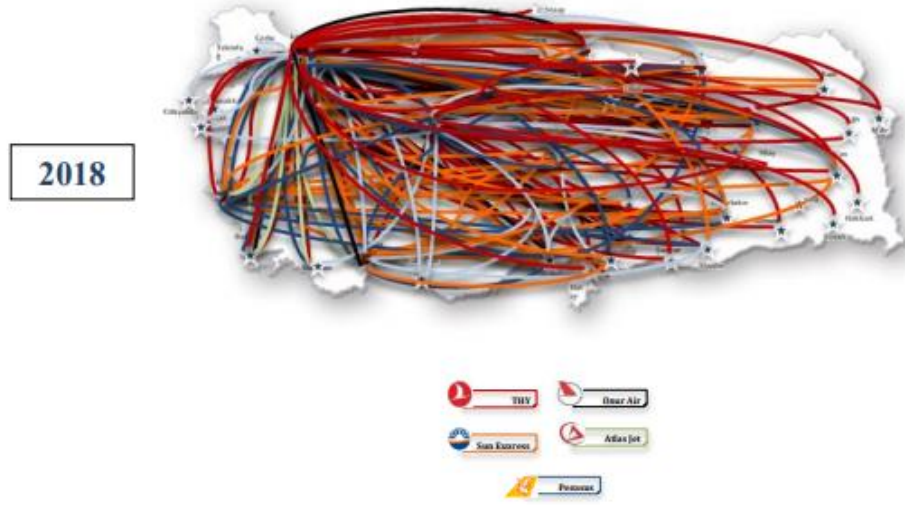
Şekil 2.15. TR 32 Bölgelerinde bulunan havaalanlarında ki taşınan yük miktarı(tuik.gov.tr, 2017)



Şekil 2.16. TR 32 – Denizli ili Bölgelerinde bulunan havaalanlarında ki taşınan yük miktarı(tuik.gov.tr, 2017)



Şekil 2.17. TR – TR 32 Bölgelerinde bulunan mevcut hava yolu analizi



İç Hat Uçuş Noktaları



Şekil 2.18. TR – TR 32 Bölgelerinde bulunan mevcut hava yolu güzergahları

2003 YILINDA

2 MERKEZ İstanbul ve Ankara

26 NOKTA İzmir, Muğla, Denizli, Antalya, Konya, Dalaman, Bursa, Adana, Kayseri, Samsun, Gaziantep, Şanlıurfa, Malatya, Mardin, Şırnak, Diyarbakır, Elazığ, Muş, Van, Erzincan, Erzurum, Ağrı, Trabzon, Kayseri, Iğdır, KKTC

2018 YILINDA

7 MERKEZ

56 NOKTA

2.2.3.3. Demir yolu ulaşımı

Demir yolu ulaşım sistemleri yük taşımacılığında kullanılan en önemli ulaşım araçlarından biridir. Demir yolları sistemlerinin teknolojik gelişmeler ile farklı enerji kaynakları, elektrik, dizel yakıt vb. kullanılması ile çevreci ve ekonomiktir. (Aydoğdu, 2006).

Demir yolu ulaşımının genel özelliklerine baktığımızda alternatif olan ulaşım sistemleri ile karşılaştırıldığında da olumlu ve olumsuz yönleri bulunmaktadır. Demir yolu Ulaşım sistemlerinin olumlu özellikleri (Çelebi, 2016);

- Alternatif ulaşım sistemlerine göre enerji verimliliği, çevreci yapısı ve daha ekonomik olması,
- Yüksek yolcu ve yük kapasitesinin olması,
- Uzun dönemde fiyat garantisinin olması,
- İklimsel zorluklardan etkilenmeyen bir teknolojiye sahip olması,
- Ulaşım yapısı ve teknik özellikleri nedeniyle ulaştırmada zamansal aksaklıkların yaşanmaması, sabit ulaşım süreleridir.

Demir yolu ulaşımının olumsuz özellikleri (Çelebi, 2016);

- Yatırım olarak yüksek maliyetli olması nedeniyle özel sektörün yatırım yapmaması,
- Altyapı inşasının coğrafik yapıdaki zorunluluklar ile sınırlı olması,
- Farklı eğimlerde yol güzergahının yapılması altyapı maliyetlerini arttırması şeklindedir.

Demir yolu ulaşım sistemlerinin diğer ulaşım sistemlerine göre avantajlı durumları ise (Kaya, 2012);

- Programlı bir şekilde, düzenli ve yüksek kapasitede taşımanın sağlanması,
- Çevre kirliliğinin az olması ve çevresel etkilerinin kullanılan yakıt türüne göre az olması,
- Diğer alternatif ulaşım türleri ile birlikte çalışabiliyor olması,
- Kısa veya uzun mesafeli yolcu taşımaları için de uygun olması,
- Enerji tüketiminin az olması ve taşımacılıkta maliyetlerin düşük olması şeklindedir.

Aynı durumda dezavantajları ise(Gün, 2007);

- Trafik sorunlarına karşı esneklik sağlayamaması ve belirli noktalar arasındaki erişimin sağlanması,
- İlk yatırım aşamasında maliyetlerin çok yüksek olması,
- İnsan ve yük taşımacılığında bir yerden başka bir yere ulaşımın son teknolojik hızlı trenler dışında uzun sürelerde yapılması şeklinde sıralanabilir.

3.2.3.4. Deniz yolu ulaşımı

Deniz yolu taşımacılığı, taşımacılık türleri içinde birim taşıma maliyeti en düşük ve güvenli taşıma şeklidir. Büyük hacimli kitle tipi yükler (petrol, kömür, tahıl, vb.) için en uygun taşıma türü olmakla birlikte en yavaş nakliye yöntemidir .Büyük hacimli malların taşınmasında dünya ticaretinin büyük bir bölümü denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir (Fulser, 2015).



Şekil 2.19. TR Bölgesinde bulunan mevcut limanlar

Türk limanlarında karşılaşılan sorunlar Türkiye, Avrupa ve Ortadoğu arasında doğal köprü olma niteliğinde olmasına rağmen limanların birçoğunun kent merkezlerinde sıkışıp kalması, yeterince genişleyememesi, yüklerin çıkış-varış noktaları arasında uygun taşıma sistemlerinin kullanılmamaları ve işletmede görülen yetersizlikler nedeniyle limanları gerektiği kadar kullanamamakta mevcut potansiyelden

yararlanamamaktadır. Limanlarımızda yanaşma yerleri, rıhtımlar, rıhtım boyları, derinlikler, liman geri sahasına hizmet veren araç ve gereçler, depolama ve araç park yerleri olmak üzere altyapı ve işletmeden kaynaklanan yetersizlikler bulunmaktadır. Özel firmalarca işletilen limanlarda liman ücretleri yüksektir. Kuzey Avrupa ve Akdeniz limanları arasında Türk limanları Karadeniz kıyısı limanlarıyla birlikte en pahalı limanlar arasındadır. Bu nedenle uluslararası yük taşımacılığında limanlarımızdan yararlanılması sınırlanmaktadır. Türkiye'nin liman altyapılarının iyileştirilmesinde ve yeni yatırımların gerçekleştirilmesindeki en önemli darboğaz mali kaynak sağlanmasıdır. Kısıtlı ekonomik olanaklar nedeniyle yatırımların gerçekleştirilememesi, tesisin zamanında tamamlanamaması beklenen faydanın sağlanamamasına neden olmaktadır. Yapılacak yatırımların çevreye zarar vermeyecek, doğal değerleri zedelemeyecek biçimde olması gerekmektedir. TCDD limanlarının ortak sorunları; limanların gelirlerini yatırım olarak kullanamamaları, personel ve araç eksiklikleri, eski teknoloji ile çalışma, sigorta sisteminin yetersizlikleridir. Haydarpaşa Limanı'nda temel problem yer darlığıdır. Bu nedenle konteyner hizmetleri aksamaktadır.

Zemin bozukluğu, mevcut raylar üstüne asfalt çekilmesi, konteynere uygun rıhtım vincinin olmaması gibi fiziki yetersizlikler bulunmaktadır. Haydarpaşa Limanı'nın yetersizliği Ambarlı Liman Bölgesinin gelişmesini hızlandırmıştır. Samsun Limanı'nda liman alanı içinde kamu kuruluşuna ait birçok bina bulunmaktadır ve geri sahasındaki yapılaşmalar nedeniyle şehir merkezinde kalmıştır. İzmir Limanı'nda artan yük taşımacılığı nedeniyle talebin karşılanamaması durumu ortaya çıkmıştır. Gümrük idaresinin 24 saat hizmet 76 vermemesi gemilerin demirde bekleme sürelerini daha da arttırmaktadır. Mersin Limanı'nın kombine taşımacılığa yönelik demir yolu ve kara yolu bağlantıları yeterli olmayıp altyapı eksiklikleri bulunmaktadır (Fulser, 2015)

Deniz yolu taşımacılık türleri ;

- Tramp Taşımacılık.
- Liner Taşımacılık
- Konteyner
- Ro-Ro

Deniz yolu taşımacılığının kuvvetli ve zayıf yönleri

- Deniz yolu taşımacılığı, uluslararası yük taşımacılığında önemli bir rol oynar.
- Uzun mesafeli taşımalarda ton/km maliyeti en düşük olan, ağır ve büyük hacimli malların taşınmasında en ucuz taşıma şeklidir .
- Tüketiciler için ucuz ve yüksek taşıma kapasiteli bir ulaşım sağlar .
- Ulaşım süresinin uzun olması, taşıma hızlarının düşük olması, planlamanın kötü hava koşullarından etkilenmesi olmak üzere zayıf yönleri bulunmaktadır.
- Liman yatırımları pahalıdır.
- Limandan teslim yerine ulaşım için kara yolu veya demir yolu gibi ayrı bir ulaştırma türü kullanılması gerekmektedir.
- Bu durum da aktarma gerektirdiğinden malların zedelenme oranları yüksektir.
- Gümrük işlemleri nedeniyle aksaklıklar yaşanmaktadır .
- Dünya ticaretinin yaklaşık yüzde sekseni denizyolu taşımacılığı ile yapılmaktadır.

Demir yolu taşımacılığına oranla 3,5 kat, karayolu taşımacılığına göre 7 kat daha ucuzdur (Fulser, 2015).



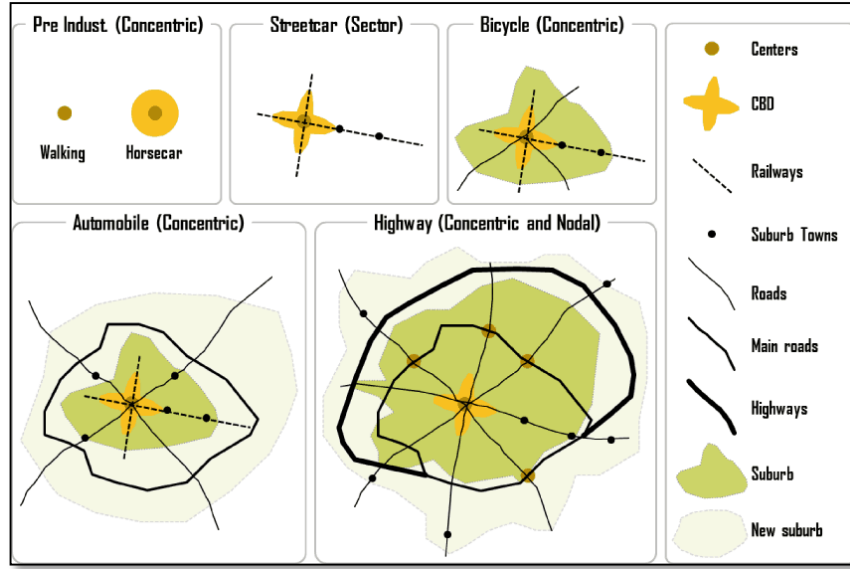
Şekil 2.20. TR 32 Bölgesinde bulunan mevcut limanlar

2.2.4. Kentsel Gelişimde Ulaşımın Etkisi

Gelişmiş ülkelerde rahat, hızlı, güvenli ve düşük maliyet sağlanabilmesi için ülkesel ölçekte ulaşım politikalarının oluşturulması, kentsel politikaların sürdürülebilirliğini sağlanması amacı ile ulaşım sistemlerinin sosyal, güvenli, çevresel, politik ve sosyo-ekonomik problemlerin çözülmesi için önemlidir (Baytar, 2014). Ulaşım planlamasının temel amacı kentsel alanlarda ve bölgeler arasında en kısa sürelerde ve çevresel kirliliği önleyen/ azaltan çözümler ile insan, yük ve aracın hareketliliğini gerçekleştirmektedir (Kaya, 2016).

Kişi başı gelir durumundaki artış kentsel alanlarda ulaşımındaki gelişim sağlanmaktadır. Diğer bir yandan kentsel mekandaki hareketlilik ve erişilebilirlik, doğal çevre ile sürdürülebilir mekânsal gelişimin sağlanması gibi temel kaygılara neden olmaktadır. Bu gelişmeler, kentleşmedeki yeni yaklaşımlar, kentsel mekanda akıllı büyüme akıllı kentleşme sistemleri gibi kentin alan kullanımına yönelik yeni planlama yaklaşımlarının ortaya çıkmasına neden olmaktadır (Atmaca, 2009).

Kentler ve bölgeler arasındaki yolculuklardan daha çok karmaşık ve sorun olarak ele alınan sistemler kent içi ulaşım yapısıdır. Metropol kentlerde ise ekonomik gelişmeler ve artan nüfus yoğunluğunun kapasitesine bağlı olarak oluşan ulaşım problemlerini çözmek oldukça zor bir hale gelmiştir. Bu bağlamda trafik tıkanmalarına çözüm olarak artan trafik sorunlarına yönelik hacim artışları yada yeni alternatif ulaşım sistemleri getirilmelidir. Dolayısıyla kentsel gelişime, ulaşım sistemlerinin doğrudan olumlu veya olumsuz etkileri olmakla beraber karşılık bir etkileşimde söz konusudur (Şekil 2.21) (Atmaca, 2009).



Şekil 2.21. Ulaşım ile gelişen kent (O'Kelly vd., 1996)

Bölge ve kentlerdeki ana ulaşım aksları, demir yolu ağları, limanları ve havaalanlarının yerel ekonomik gelişmeler üzerinde de doğrudan etkileri olmaktadır. Kentsel yerleşim alanlarında bu etkiler sosyo-ekonomik, mekansal ve kültürel gelişmeleri hızlandırmaktadır. Ulaşım yapısı ile kentsel gelişmeler arasında ki yoğunluk artışı, alansal büyüme vb. gibi ekonomik faktörler, sosyal faktörler ve çevresel etkiler bulunmaktadır. Bu faktörler doğrultusunda da kurgulanan ulaşım sistemleri ve kentsel gelişmeler arasındaki etkileşimi anlamak için; etkili olan bu faktörlerin birbirleri ile olan etkileşim biçimlerinin kentsel ölçeklerde yansımaları değerlendirilmelidir (Atmaca, 2009).

2.3. Bölge, Bölgesel Gelişim ve Ulaşım Sistemleri

2.3.1. Bölge

Bölge kavramının kullanım alanı oldukça geniştir. Coğrafi bölgeler, serbest bölgeler, sanayi bölgeleri, afet bölgeleri ve merkezi yönetime bağlı bölge müdürlükleri gibi birbirinden farklı tanımları kapsamaktadır. İngilizcede area, zone veya region gibi farklı tanımlamalar için kelimelerin karşılığı olarak Türkçede kullanılmaktadır (Burak, 2011).

Bölge, genel yapı olarak birbirine benzeyen, tamamlayan özellikleri içeren ve faaliyet alanları ile yoğun olarak ilişkilendirilen, devamlı halde olan coğrafik alanlar olarak tanımlanır.

Bölge kavramının genel özellikleri şöyle sıralanabilir;

- Bölge kavramında bir devamlılık fikri,
- Bölge kavramında bir ayırım fikri,
- Bölge kavramında bir benzerlik ve bir bütünlük fikri,
- Bölge kavramı bir genelleştirilmeyi içeriğinde bulundurur.

Tanımlanan bölge kavramları bir çok bakımdan görecelidir. Bunlar (Boudeville, 1960);

- Bölge tanımı konuya göre,
- Bölge tanımı belirlenen kriterlere göre,
- Bölge kavramı ölçeğine göre,
- Bölge kavramı zamana ve mekana göre,
- Bölge kavramı tanımlama amacına göre değişebilir.

Bölge tanımının yukarıda verilen bu beş kriter konusundaki açık seçimler belirli bölge tanımlarına açıklık getirmiş gibi görünse de , bunları mekânsal yapılanma da belirlemek çok zordur (Tekeli, 2008).

Bölgelerin tanımlanmasında karşılaşılan zorluklar, bölgesel alanlarda verilen kriterlere göre bu karakter özelliklerinin yığılmış olduğu merkezlerin tespitinden meydana gelmekte, asıl güçlük sınırların tespitinden ileri gelmektedir. Sınırlarda söz konusu karakter yapıları zayıflamakta ve belirliliklerini kaybetmektedir. Bölgesel sınırların sürekli olarak değiştiği göz önünde tutulursa gerçekte çizgi halinde değil bant halindeki sınırlardan bahsedilebilir. Planlama otoritelerinin sınırlarının tayininde birbiri üstüne binen bölgeler tarif edilemediğinden çizgi halinde sınırların tayin edilmesi gerekir bunlar tabiidir ki suni sınırlar olmak durumundadır (Tekeli, 2008).

3194 sayılı İmar Kanunu'nun 6. Maddesi planlama kademelerini "Planlar, kapsadıkları alan ve amaçları açısından, Bölge Planları ve İmar Planları, imar

planları ise, Nazım İmar Planları ve Uygulama İmar Planları olarak hazırlanır.” şeklinde tanımlanmaktadır. İller Bankası tarafından hazırlanan imar planlarının düzenlenmesi ile ilgili Teknik şartname tanımlanan bölge planı kavramı da dikkate alındığında Türkiye’de planlama hiyerarşisini, ülke fiziksel ve kalkınma planları 1. kademe, bölge planları 2. kademe, çevre düzeni planları 3. kademe, nazım imar planları 4. kademe ve uygulama imar planları 5. kademe planlar olarak tanımlanabilir (Burak, 2011).

Ülke fiziksel planı İller Bankası tarafından hazırlanan İmar Planları Düzenlemeleri ile ilgili teknik şartnamelerde “Ulusal sınırlarla tanımlanan ülke bütünü içerisinde; sosyal ve ekonomik plan kararları mekânsal yansımalarını, mekândaki oluşumların kalkınma planlarına aktarımı, ülkesel ölçekte yapılan yatırımların dengeli dağılımını, kentleşme ve nüfus dağılımını sağlayan bölge planları; çevre düzeni planı, nazım imar planı ve uygulama imar planı gibi tüm kademelerdeki planlamaları yönlendiren en üst düzeydeki planlardır.” şeklinde tanımlanmış ancak 3194 sayılı imar kanununda ülke fiziksel planından bahsedilmemektedir. Türkiye’de planlama disiplini ile ilgili mevzuattaki çelişkiler ve eksiklikler planlama çalışmalarındaki başarısızlığın temel nedenlerindendir (Burak, 2011).

Bölgesel gelişme veya kalkınma üzerine çok sayıda teori veya tekil önermeler bir arada bulunmakta ve varlıklarını sürdürmektedir. Bu teorileri veya önermeleri belirli gruplar halinde sınıflandırmak mümkün olsa bile, bu gruplar arasındaki ayrım kesin değildir (Tekeli, 2008).

Ekonomik gelişme teorileri, olguların bir mekân içinde yer almasının etkileri, yığılma, uzaklık, mekânı bölgelere ayırma yolları katılarak bölgesel veya mekânsal gelişme teorileri haline gelmiştir (Tekeli, 2008).

2.3.2. Bölgesel Gelişimde Ulaşımın Etkisi

Günümüze gelindiğinde büyük ölçekli kentler, mega (büyük) projeler ile şekillenmekte (Borja ve Castells, 1997) rant artışına yönelik kentsel projeler ile bu projelerin kapsadığı kentsel yayılma ve dönüşüm süreçleri ile yönetilmektedir (Penpecioglu, 2011).

Küreselleşme kentlerin hızla büyümesi sürecinden daha çok; kentin oluşum anlayışındaki değişmelere neden olmaktadır (Tekeli, 2008).

Kentler, uluslararası, ulusal, bölgesel ve yerel sınırlar içinde merkezi bir konum elde etmek amacıyla kent mekânı üzerinde girilen büyük ölçekli planlamaya altlık oluşturmaktadır (Ünsal, 2008).

Ulaşım ile bölgesel gelişme arasında önemli bir ilişki vardır. Ana ulaşım ağlarının, limanların ve demiryolu ağlarının hepsi yerel ölçekte ticaret, iş merkezleri ve yerel ekonomi üzerinde belirleyici olmaktadır. Doğrudan ulaşım aktiviteleri dışında, bu ulaşım ağları sanayiye ve birçok iş merkezine hizmet ettiği için, bölgesel gelişme daha da katkı sağlamaktadır.

Plancılar, ekonomistler ve kent politikacıları ulaşım ihtiyaçlarındaki artış ve farklılaşmalar ile ilgilenmektedir. Ulaşım sistemlerinin bölgesel gelişmeler ile ilişkisi fiziksel ilişkiler, önemli ekonomik etmenler, sosyal faktörler ve çevresel/ekolojik etkiler bulunmaktadır.

Gelişme potansiyeline sahip alanlar, ulaşımın değişmesi ile bölgeler arasında yeni bir avantaj kazanırlar ancak, yeni ulaşım yatırımlarından dolayı arazi değerleri ve kira ücretleri gibi çabuk etkilenen faktörler ortaya çıkmaktadır. Bölgesel ölçeklerde artan ulaşım altyapısı yatırımları, bölgesel kalkınma faydalarının özünü oluşturmaktadır (Banister, 1995).

İki veya daha fazla ulaşım sistemlerinin bir araya gelerek oluşturdukları kesişim noktalarında yerleşme alanlarının gelişme potansiyelleri yüksektir. Bu kesişme noktalarında ticaret aktiviteleri ve büyük sermayeler için çekim merkezi halini almaktadır. (Banister, 1995).

Ulaşım ve bölgesel gelişme yaklaşımları arasındaki ilişkileri inceleyen pek çok teori bulunmaktadır. Teoriler; arazi tahsis etme, arazi ekonomisinin dengeli ve eşit olarak kullanılmasını, kendilerine temel almaktadır (Banister, 1995).

2.3.3. Bölgesel Planlama

20. yüzyılın başlarında Fransız coğrafyacılarının bölgesel coğrafyanın temellerini atmasının ardından bölge ile ilgili çalışmalara zaman geçtikçe bölge planlama, bölgesel yönetim bölge bilimi, bölgesel ekonomi ve bölgesel politika ile ilgili çalışmalarda eklenmiştir (Glasson ve Marshall, 2007). 20. yüzyılın başlarında sadece Fransız coğrafyacılarının değil, Alman, İngiliz, İspanyol ve İskandinav coğrafyacılarının da bölge planlamasının gelişmesinde önemli katkıları olmuştur. Vidal, Reclus, Ratzel, Herbertson, Fenneman, Smith ve Shaler gibi coğrafyacılar bu kişiler arasında sayılabilir. Ayrıca Howard, Mumford, Geddes, Perlof, Hoover, Mackaye, Isard ve Feiedman bölge planlama kuramının gelişmesine, çalışmalarıyla önemli katkılar sunmuştur (Keleş, 2014).

1950'li yıllarda pozitivist ve bilimsel coğrafyanın gelişmesi bölge planlamasında kullanılan kuram ve kavramlar üzerine çalışan bölge biliminin mekânsal ve bölgesel bir perspektifle bir araya getirmektedir (Soja, 2009). 1970'li yıllarda ekonomik olarak dünyada yaşanan değişimlerle bölge planlama bir duraksama ve gerileme dönemine girmiştir (Eraydın, 1997). 1990'lı yıllarda ise coğrafya alanında yaşanan gelişmeler bölge ve bölgeselleşmeye olan ilginin artmasına neden olmuştur. Yeni bölgeselleşmenin ortaya çıkışı da bu döneme rast gelmektedir. Bölgeselleşme politik bir kavram olarak bölgelerin; bölgesel kalkınma, etkin yönetim, kültürel kimliğin zenginleştirilmesi, doğanın korunması, yaratıcılık ve yenilikçiliğin geliştirilmesi gibi çeşitli hedeflere ulaşmak için en kullanışlı kavram olduğu savunulmuştur (Soja, 2009).

Bölge Planı, bölgelerin kalkınması amacı ile ulusal düzeylerde üretilen kentsel bölgesel politikalar, plan ve stratejik hedefler ile yerelde yürütülen faaliyetler ile ilişkilerini belirlemek, yerel düzeydeki kurum ve kuruluşlar arasında oluşturulan işbirliği ve koordinasyonu arttırmak, kamu-özel alanların ve sivil toplum kuruluşları ile aralarındaki işbirliklerini geliştirmek; bölgesel gelişmeye ivme kazandırmak, sürdürülebilirliğini sağlayarak kaynakların yerinde ve etkin kullanımını sağlamak ve bölgesel program, projelere temel oluşturmak için hazırlanan strateji, koordinasyon ve yönlendirmeyi sağlamak amacıyla yapılan planlardır.

Bölge planlama, bölge ile ilgili olan kısaca mekânsal veya fiziksel planlamanın alt bir dalı olarak tanımlanabilir. Belli sınırları olan bir bölge için yapılan planlamadır

Bölgelerin sosyo- kültürel, ekonomik ve mekansal durumlarının değerlendirilmesi, bölgenin sahip olduğu sektörlerin değerlendirilmesi, bölge ve alt bölgelerinin değerlendirilmesi, bölgelerdeki GZFT (Güçlü yanlar, Zayıf yanlar, Fırsatlar, Tehditler) analizinin yapılarak yereldekilerin talep ve ihtiyaçlarının belirlenmesi ile birlikte çözümler üretilmesi, amaç, hedef ve stratejileri ortaya koymak ve bu sayede bölgelerin gelişimlerinin programlanması, bölge planı yapılmasının temel amaçlarıdır (Hutchison, 2009; Caves, 2005).

Bölge planlama çalışmaları iki temel ihtiyaçla ortaya çıkmıştır. Bunlardan ilki metropoliten ve büyük kentlerin problemlerinin klasik kent planlaması kapsamında çözülememiş olması, diğeri ise az gelişmiş bölgelerin (sanayileşmemiş veya kırsal bölgelerde dahil olmak üzere) kalkındırılması hedefidir (Atalık, 1989).

Ayrıca bölge planlama, ekonomik, sosyal ve çevre ile ilgili konular hakkında bütünleştirilmiş şekilde politika üretimidir. Kalkınma ve ekonomik olarak kaynakların yeniden dağılımı, azgelişmişlik ve bölgesel dengesizlik, kırsal kalkınma, sanayi gerilemesi ve metropoliten büyüme bölge planlamanın temel konularındandır (Glasson, 1974). Bölge planlama, sınırlı mekânsal bir alan için ekonomik büyüme, sosyal refah ve çevre konularıyla ilgili olarak bölgede bir dengenin sağlanmasını hedefleyen planlamadır. Ayrıca, kentsel büyüme ile altyapı geliştirmeye ve uluslararası alanda bölgesel rekabetçilik konusunda gelişme göstermeye ilişkin de birçok hedefi barındırır (Hutchison, 2009).

Tekeli'ye (1972) göre 'bölge planı olgular arası iç bağılıkların yüksek veya ilerde yüksek olması istenilen (planlama bölgesi) organizasyonel bir bütün teşkil edecek mekânda yapılan bir planlama' iken "bölge plancısı, fiziki plancı ve ekonomik plancı arasında mekân-planlama-kalkınma terimlerinin ilişkisini en iyi kuran olmakta ve her iki tip plancı ile çalışırken fiziki plancıya kalkınma boyutunu, ekonomik plancıya mekân boyutunu tanımlamaktadır."

Ülkemizde yapılan bölge planlarına en yakın tanım ise mekânsal boyutu da dikkate alarak kaynakların etkin kullanımını sağlamayı, sosyo-ekonomik olarak bölgeleri geliştirmeyi ve bölgeler arası farklılıkları azaltmayı hedefleyen; doğal kaynakları, insan sermayesini, özel ve kamusal bütçeyi düzenlerken alt ve üst ölçekli planlar arası ilişki kuran planlama türüdür (Tunbul, 1991).

Bölge planlama aslında yerel bilgileri ulusal planlara aktarırken, ulusal kalkınma hedeflerinin de yerel planlara aktarılmasını sağlayan planlama hiyerarşisinde ki ara ölçektir (Keleş, 2014).

2.3.3.1. Bölge planlamanın amaçları ve türleri

Dünyada kaynaklar mekân üzerine dengeli şekilde dağılmamıştır. Bu da mekanlar ve bölgeler arasında ekonomik, sosyal ve çevresel farklılıkların dengesizliklerin ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Tekeli (2013), bölge planlamanın üç temel sorununu çözmek için yapıldığını ortaya koymaktadır. Bunlardan birincisi gelişmiş bölgelerin sorunlarını çözmek için yapılan planlardır. Bu planlar gelişmeyi etkin bir hale getirmeyi çalışırken, doğal kaynakların ve çevrenin korunmasını hedeflerler. İkinci problem geri kalmış bir bölgenin kalkındırılması problemi olarak tanımlanmıştır. Hem dıştan müdahale ve araçlarla hem de bölgenin içsel potansiyeli harekete geçirerek bölge planlarında geliştirilen politika ve stratejilerle bu bölgelerdeki gelişmeye ivme kazandırılmaya çalışılmaktadır. Üçüncü türdeki sorun da bölgeler arasındaki gelişme farklılıklarının azaltılmasına yönelik kaynaklarının mekânsal dağılım eğiliminin yeniden düzenlenmesinde olarak belirlenmektedir. Bölge planlama bu tür farklılıkların azaltılmasında kullanılan bir araçtır. Başka bir deyişle bölge planlamanın temel amacı bölgeler arası farklılıkların azaltılarak, bölgelerarası dengesizliklerin giderilmesidir (DPT, 2000).

Bölge planlama ekonomik, sosyal ve çevresel hedeflere sahiptir (Glasson ve Marshall, 2007). Örneğin ekonomik anlamda bölgenin küresel bağlamda uluslararası rekabetçiliğinin arttırmaya yönelik sektörlerin yenilikçilik, yaratıcılığın geliştirilmesi gibi hedefler kapsam içine alınırken, sosyal anlamda herkes için konut, sağlık ve eğitim hizmetleri, çevresel anlamda da sürdürülebilirliğe, çevrenin dengeli biçimde korunmasına yönelik politikalar olarak belirlenmektedir.

Bölge planı belirlenirken politika ve stratejilerle, gelişmiş olsun, gelişmekte olsun ya da az gelişmiş olsun, kısaca bölgelerin kalkınmasını hedeflemektedir. Kalkınma hedefiyle hangi bölge ve ülkede yapıldığına göre bölge planlamanın türü değişmektedir. Hall (2002), iki tür bölge planlama tanımlamaktadır: ulusal/bölgesel planlama ve bölgesel/yerel planlama. Ulusal/bölgesel planlama büyük ve ekonomik ölçeklidir ve her bir bölgenin kalkınmada gösterdiği başarıyı ulusal ekonominin ilerlemesine bağlar. Bölgesel/yerel planlama ise küçük ölçekli fiziksel planlama olarak kent bölgelerinin kalkınmalarını her yerellikle bağlantısını kurmaya çalışır. Keleş (2014) ise bölge planlarını hazırlanış amaçlarına göre dört türe ayırmıştır. Bunlar:

- Geri kalmış bölgeler için hazırlanan planlar: Bu tür planlar az gelişmiş ve geri kalmış bölgelerin kalkındırılması hedefiyle hazırlanan planlardır. Bu bölgelerin geliştirilmesiyle ülkelerin ulusal kalkınma programlarının hemen hepsinde yer alan bölgeleri arasındaki gelişme farklılıklarının da azaltılmasına hedefine ulaşmaya çalışılmaktadır.
- Anakent planları: Hızla büyüyen ve bu büyümeyle birlikte ekonomik, sosyal, çevresel başta olmak üzere çeşitli sorunlarla baş başa kalan metropoliten/büyük kentlerin gelişim sorunlarını çözmeye ve düzenli gelişmelerini sağlamayı hedefleyen plan türleridir.
- Kaynakları zengin bölgeler için hazırlanan planlar: Zengin kaynaklara sahip fakat henüz bu tür kaynakların kullanılmadığı bölgelerin kalkındırılması için hazırlanan planlardır.
- Özel bölgeler için hazırlanan planlar: Bazı durumlarda özel nedenlerle geri kalmış bölgeler için bölge planı hazırlanmaktadır. Örneğin sınır bölgeleri, yada sanayisi çökmüş bölgelerin kalkınmasının sağlanması için bölge planı hazırlandığı görülebilir.

2.3.3.2. Bölge planlamanın kapsam ve konuları

Bölge planlama çok çeşitli konuları içerebilir. Bir bölgenin kalkınması bölge planlamanın temel hedeflerinden biri olduğu için kalkınma kavramı altında kalan neredeyse bütün konular bölge planlamanın konuları arasına girmektedir. Bu konular aslında planın yapıldığı bölge ile doğrudan ilişkilidir. Bu bağlamda bölge planının

yapıldığı bölgenin zayıf ve güçlü yanları, olanakları ve sorunlu alanları çok iyi analiz edilerek her bir bölge planının konusu ve kapsamı bölgeye özel olarak belirlenmelidir. Bölge planlamanın ilgilendiği konular kısaca şu şekilde özetlenebilir: ekonomik yapı, sosyal ve kültürel yapı, çevre doğal kaynaklar, altyapı ve ulaşım, mekânsal gelişme, konut ve diğer bazı konular.

Bir bölgenin ekonomisi hem ulusal hem de küresel ekonomi ile iç içedir. Sektörel ihtiyaç ve potansiyellerin belirlenmesi bu bağlamda ekonomik yapının geliştirilmesi kapsamındadır.

Sosyal ve kültürel yapı kapsamında yaşam kalitesini arttırmaya yönelik strateji ve politikalar yer almaktadır. Yeterli miktarda, erişilebilir ve uygun açık alanlar, herkes için eğitim ve sağlık olanakları, işgünün geliştirilmesi kültürel miras ve korunması, yoksulluk, sosyal içerme ve koruma, sosyal bütünleşme gibi konulara yönelik politikalar sosyal kalkınma kapsamında bölge planlarının politika ve stratejilerinde ele alınan konular arasındadır. Çevre kapsamında hava ve su kalitesi, atık yönetimi gibi konular ile geri dönüşüm sistemleri gibi konulara bölge planlama çalışmaları içinde rastlanabilir (Keleş, 2014).

Sürdürülebilir kalkınma ilkeleri doğrultusunda kaynakların koruma kullanma dengesi gözetilerek bölge planları içindeki stratejilerin ve politikaların belirlenmesi yine son dönemde ön plandadır. İklim değişikliği konusu da bu bağlamda ele alınmaktadır. Doğal kaynaklar bağlamında ise doğal kaynakların ve madenlerin tespiti ile çevresel faktörler gözetilerek kullanılmaları, doğal hayat ve bitki türlerinin korunması bölge planlamanın konuları arasındadır.

Altyapı ve ulaşım bağlamında altyapı sistemlerinin, bilgi ve iletişim sistemlerinin geliştirilmesi, bütünleştirilmiş ulaşım sistemlerinin, toplu taşıma sistemlerin, ulaşım koridorlarının erişilebilirlik ve bölgenin kalkındırılmasına yönelik geliştirilmesi bölge planlama kapsamında ele alınmaktadır. Konut arzı ile ilgili konular arazi kullanımına da bağlı olarak bölge planlarının konuları arasında yer almaktadır. Mekânsal gelişme konusunda ise bölge içi kademelenme, alt bölgeler, mekânsal yerleşim kademelenmesi, gelişme odakları, ve sektörel gelişme koridorları ve merkezleri ele alınmaktadır. Bu temel konular dışında afetlere karşı önlemler

alınması, rekreasyonel aktivitelerin geliştirilmesi, enerji verimliliğinin sağlanması, yenilenebilir enerji kaynaklarının desteklenmesi, kentsel saçaklanma, kentsel dönüşüm, diğer bölgeler ile ilişkiler, küresel saçaklanma, kentsel dönüşüm, diğer bölgeler ile ilişkiler, küresel gelişmeler, kurumsal kapasitenin artırılması ve iyi yönetim gibi konular da bölge planları kapsamında rastlamak mümkündür.

2.4. Mekân, Mekânsal Gelişme, Mekânsal Gelişme ve Kentsel Gelişim

2.4.1.Mekân

Mekân kelimesi TDK'ye göre uzay, bulunan yer, yer, ev, yurt, sözcüklerini karşılar. Etimolojik olarak Arap dilinden Türkçe'ye geçmiştir. Mekân kavramsal olarak bir alanın belli sınırlar ile çerçevelenmesi olarak tanımlanabilir (TDK, 2019).

Durkheim (1984)'a göre mekân ve kent arasında iş bölümü, aynılık, benzerlik, maddi-manevi yoğunluk, toplumsal etkileşim kavramları çerçevesinde incelemiş, mekâna daha ilişkisel bir yaklaşım sağlamıştır. Kent mekânında toplumun değişik kesimleri arasındaki iletişim ve etkileşimsel durumların artması ile birlikte bireysellik kaybolmuş ve karşılıklı bağımlı olma durumuna dayalı yepyeni bir organik toplum yapısı oluşmuştur. Böylelikle mekân, egemen toplumsal örgütlenmelerin temsillerinin bir yansıması olmuştur. Simmel(2002) ise mekânın toplumsal örgütlenmelerden koparılması gerekliliğini öne sürmüş ve mekânı toplumsal etkileşimlerle anlam kazanan bir kavram olarak açıklamıştır (Urry, 1999). Simmel'in bu yaklaşımı ile mekânı içerisine toplumsal ilişkilerin oluşturula bildiği boşluklar olarak tanımlaması bakımından mutlak mekân ile ilişkisel mekân arasında değerlendirilebilir.

Eraydın (1994)'a göre mekanın var olması,, mekân dışındaki olgu ve olayların geliştirilmesi, değiştirilmesi sonucunda bu verilerin mekândaki yansımalarının belirlenmesi düzeyindedir. Mekânın giderek etkin bir rol kazanması post-modernizm konuları ve coğrafya biliminde ortaya çıkan değişimler sonucunda ortaya çıkmıştır.

Mekânsal formları yalnızca toplumsal nedenlerden kaynaklandığı için değil aynı zamanda fiziksel uzaklık, dinamizm ve mekânsal farklılaşma gibi durumlarını da inceleyen toplumsal gelişmelerin ortaya çıkmasını, mekanların yeniden üretilmesini ve değişimini de sağladığı görülmektedir. Bu duruma göre mekân, zamanla bütünlük içerisindedir ve mekân toplumsal olanın da kendisinden üretildiği bir algı ile değerlendirilmelidir (Massey, 1994).

Günümüze gelindiğinde mekân; ekonomik, politik ve toplumsal kırılmalardan bağımsız olarak düşünülmemelidir. Mekânı oluşturan karar vericiler ve kullanıcılar ise karşılıklı ilişkilerle bu süreçte rol oynayan etkin aktörler olmaktadır. Mekâna hakkındaki son dönem tartışmaları ise, kullanıcının deneyimlerini de içeren, kişilerden ve toplumsal etkileşimden, kurumlardan kaynaklanan farklılıklar ve zamanla değişen, etkin ve devingen bir kavramdır. Mekânın durumu, olması gereken modeli ya da apriori özelliklerinin yanında mekânın olma durumu, süreç içerisinde biçimlenişini ve değişimi önem kazanmıştır. Bütüncül bir mekân araştırması ve algısı için zamanın mekândaki izlerini takip etmek ve oluşumunu anlamak gerekmektedir (Arıkan, 2013).

2.4.2.Mekânsal Gelişme

Mekânsal gelişmenin sağlanması için; ülke kalkınması için belirlenen politikalar, bölgesel gelişim stratejileri ile birlikte bölgesel plan kararlarının mekânsal organizasyonunu oluşturan, ülkesel ve bölgesel düzeyindeki politika ve kararları alt ölçeklerdeki planlara doğrudan aktaran, doğal, tarihi ve sosyo-kültürel değerlerin korunarak geliştirilmesi için mekânsal stratejileri oluşturan, sektörel kararları ülke düzeyinde mekânsal boyutlarıyla bütünleştirerek uyumlu hale getiren, kentsel ve kırsal yerleşmeler, ulaşım alt yapısı ile teknik ve sosyal altyapının yönlendirilmesine dair mekânsal stratejileri belirleyen, yatırım yerlerinin belirlenmesi konusunda yönlendirme sağlayan, ülke düzeyinde ve bölgeler düzeyinde şemalar ve grafiksel anlatımlarla hazırlanan, sektörel ve konsept paftalar ve raporu ile bütün olan plandır (Kurtuluş, 2017).

Sürdürülebilir mekânsal gelişmeyi oluşturmak için kullanılan en temel ilkeler şunlardır (Erbaş, 2015):

- İyi tasarlanmış, yaşam kalitesi yüksek bir kompakt kent kurgulamak,
- Büyüme seviyesi talebe yanıt verecek şekilde, ulaşım, barınma, çalışma işlevleri ile ilgili yeni alanlar geliştirmek,
- Kentsel gelişme ile kamusal toplu taşıma sistemini, erişilebilirlik kapasitesiyle entegre etmek,
- Gelişmenin kamusal ulaşım kapasitesi ile bağlantılarını kurmak, entegre edilmiş yüksek seviyede kaliteli kamusal mekânlar oluşturmak,
- Bütünleşmiş kentsel açık alan ve yeşil alan kullanımını sağlamak,
- Kentin kurgusunda yaya ağırlıklı açık mekânsal alanlara öncelik vermek.

"Kompakt kent" kavramı, Paris ve Barselona gibi yüksek yoğunluklu geleneksel Avrupa kentlerine paralel bir görüşle, kentsel gelişme için bir model olarak kullanılmaktadır. Kavram; sürdürülebilir kentsel gelişme formu, yüksek yoğunluklu karma arazi kullanım yoluyla ulaşım süresini azaltma ve kültürel zenginliği yüksek alanlar oluşturma başlıklarını içermektedir.

Kent tanımlarında kavramsal karışıklığın ve öznel tavırlarında ortaya çıkardığı çıkmaz, yalnız kent kavramıyla ilgili tüm bu tanımlarda öne çıkan özellikler ve değişebilirler sıralandığında üstesinden gelinebilir bir durumdur.

Kartal'ın yaptığı benzetmeye yaklaşık bir şekilde belli başlı değişkenler olarak şunları sıralayabiliriz:

Kentin Üretim Özelliği: Kentsel yaşam mekânların da üretim tüketim ilişkilerinin ne şekilde gerçekleştiği.

Kentin Büyüklüğü: Kentsel mekânın niceliksel durumu, yayıldığı alanın büyüklüğü,

Kentin Yoğunluğu: Kentlerdeki nüfus büyüklüğü/ yoğunluğu ve hareketliliğinin değişimleri ile oluşan etkiler.

Kentin içerdiği Heterojenlik: Kentsel mekândaki nüfusun etnik, dinsel, sınıfsal, kültürel açıdan farklılıkları kapsayıp kapsamadığı,

Kentteki Bütünleşme Durumu: Ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi ve haberleşme araçları ile gerçekleşen insan ilişkilerinin bu yerleşmelerin coğrafi yapılarına dağılımını ve bu ilişkilerin yoğunluğunu gösteren değişkenler (Akt; Hira, 2013; Kartal,1978).

Türkiye'de Mekânsal gelişmenin sağlanması ve düzenlenmesi için Mekânsal Planlar Yapım yönetmeliği oluşturulmuştur. Buna göre yapılan planlar aşağıda belirtilen özelliklerde olmalıdır (Kurtuluş, 2017);

1. Planlar, kamu yararı amacıyla yapılır,
2. Planlar: pafta, Lejant, plan notları ve plan raporu ile bir bütündür,
3. Planlar, hiyerarşik kademelenmesine ve ölçeklerine göre ve yapılma amacının gerektirdiği ayrıntıda olması koşulu ile alt kademelerdeki planları şekillendirir,
4. Üst ölçekli planlar, alt ölçekli planlara mekânsal nitelikte hedef koyan, yol gösteren ve ilke belirleyen plandır,
5. Mekânsal strateji planları, çevre düzeni planları ile nazım imar planları üzerinden ölçü alınarak uygulama yapılamaz,
6. Planlar, diğer kademedeki planların büyütülüp küçültülerek oluşturulamaz,
7. Doğal, tarihi ve kültürel değerlerinin koruma ve kullanma dengesi gözetilerek yapılması gerekmektedir,
8. Yapılı çevrelerin kaliteli olarak düzenlenmesi için planlarda gerekli sağlıklaştırmalarla ilgili kararlar verilmelidir,
9. Planlarda afet, jeolojik ve doğal veriler temel alınır,
10. Planlarda, varsa mevcut geleneksel dokunun korunması esastır,
11. Ülkesel ve bölgesel ölçeklerde karar verilen mega projelerin mekânsal strateji planı veya çevre düzeni planında değerlendirilmesi gerekmektedir,
12. Planlama süreci; araştırmaların yapılması, sorunların belirlenerek veri ve bilgilerin toplaması ile ilgili analiz aşamaları, bilgilerin bir araya getirilmesi, birleştirilmesi ve sonuçların değerlendirilerek sentezin oluşturulması ve plan kararlarının belirlenmesi gibi aşamalardan oluşmalıdır,
13. Planların hazırlanmasında plan türüne ve ölçeğine göre katılım sağlanmak üzere kamuoyu yoklaması, anket ve araştırması, çalıştay, toplantı, internet platformunda duyuru ve bilgilendirme benzeri yöntemlerle kurum ve kuruluşlar ile ilgili tarafların görüşlerinin toplanması esastır,

14. Planların iptali durumunda, önceden alınan kurum ve kuruluş görüşleriyle oluşturulan analiz ve sentez çalışmaları yeni plan hazırlanmasında bu Yönetmelik kapsamında tekrardan değerlendirilir,
15. Planlar, çevresinde veya bitişiğinde bulunan planlar ile uyumlu hazırlanır. Korunacak alanları çevresinde yapılan planlar ise bu alanların kanun ve yönetmelikleri göz önünde bulunarak hazırlanır.

Mekânsal strateji planları mekânsal gelişmenin yönlendirilmesinde ve düzenlenmesindeki etkinliği;

- Ülke bütününde karasuları ve mevcut ekonomik bölgeleri kapsayacak şekilde ülkesel ölçeklerde,
- Metropolen bölgeler, gelişme odakları, yeni kentler, gelişme koridorları, üretim, arz ve tüketim akımları arasındaki ilişkileri, kentsel ve bölgesel ağlar, yerleşmelerin yoğunluğu, ulaşım sistemlerinin ilişkisel durumu, fiziksel eşikler gibi nedenler dikkate alınarak çevre ve şehircilik Bakanlığı tarafından belirlenen, havza ya da bölgeyi içine alacak şekilde bölge düzeyinde, olmak üzere iki düzeyde oluşturulması ile sürdürülebilir gelişmeye etki etmektedir.

Türkiye Mekânsal Strateji Planının hedefleri;

- İnsan odaklı, sürdürülebilir, dayanıklı, akıllı ve sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyi yüksek şehirler oluşturulması,
- Ekonomik ve sosyal gelişmenin temini için altyapı ve hizmetlerin kentsel-kırsal alanları içine alarak kalkınma politikalarına uygun olarak dengeli dağılımının sağlanması,
- Rekabet edebilir yerleşmelerin temini için gerekli mekânsal düzenlemelerin ve altyapının desteklenmesi,
- Sürdürülebilir bir çevrenin temini için iklim değişikliğine uyum da gözetilerek sektörel öncelikler, mekânsal gelişme ve çevre politikalarının birbirine entegrasyonunun sağlanmasıdır.

2.4.3. Mekânsal Gelişme ve Kentsel Gelişme İlişkisi

Dünyada kaynaklar mekân üzerine dengeli şekilde dağılmamıştır. Bu da mekânlar ve bölgeler arasında ekonomik, sosyal ve çevresel farklılıkların dengesizliklerin ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

Mekânsal gelişme konusunda ise bölge içi kademelenme, alt bölgeler, mekânsal yerleşim kademelenmesi, gelişme odakları, ve sektörel gelişme koridorları ve merkezleri ele alınmaktadır. Bu temel konular dışında afetlere karşı önlemler alınması, rekreasyonel aktivitelerin geliştirilmesi, enerji verimliliğinin sağlanması, yenilenebilir enerji kaynaklarının desteklenmesi, kentsel saçaklanma, kentsel dönüşüm, diğer bölgeler ile ilişkiler, küresel saçaklanma, kentsel dönüşüm, diğer bölgeler ile ilişkiler, küresel gelişmeler, kurumsal kapasitenin artırılması ve iyi yönetim gibi konular da bölge planları kapsamında rastlamak mümkündür.

Tekeli (2013), bölge planlamanın üç temel sorununu çözmek için yapıldığını ortaya koymaktadır. Bunlardan birincisi gelişmiş bölgelerin sorunlarını çözmek için yapılan planlardır. Bu planlar gelişmeyi etkin bir hale getirmeyi çalışırken, doğal kaynakların ve çevrenin korunmasını hedeflerler. İkinci problem geri kalmış bir bölgenin kalkındırılması problemi olarak tanımlanmıştır. Hem dıştan müdahale ve araçlarla hem de bölgenin içsel potansiyeli harekete geçirerek bölge planlarında geliştirilen politika ve stratejilerle bu bölgelerdeki gelişmeye ivme kazandırılmaya çalışılmaktadır. Üçüncü türdeki sorun da bölgeler arasındaki gelişme farklılıklarının azaltılmasına yönelik kaynaklarının mekânsal dağılım eğiliminin yeniden düzenlenmesinde olarak belirlenmektedir. Türkiye'deki planlama sistemine Mekânsal planlamanın gerekliliği ve ihtiyacı doğrultusunda Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği çerçevesinde bölge planlamasından kentsel birim ölçeğine kadar kademeli planlama sistemleri oluşturulmuştur. Tekeli'nin bölge için yapmış olduğu gruplandırmalar mekânsal gelişmenin sağlanması ve kentsel ölçeklere de referans verecek nitelikte olması açısından önemlidir.

Kentlerin değişimine neden olan koşullar çerçevesinde mekânsal ve çevresel sürdürülebilirliğin sağlanması yalnızca planlama ilkelerine uygun olarak planlaması yapılan kentsel alanlarda mümkündür. Zamanla nüfusu artan kentsel yerleşmelerde,

ekonomik ve sosyo-kültürel ilişkilerin organizasyonunun yapılması, minimum mesafede akış sağlayarak, zamanı ve mekân için etkin kullanabilme olanakları, yüksek standartlarda yaşam ve sosyal etkileşim imkanları, kentsel gelişmelerin takip edilmesi, plan kararlarının doğru uygulanabilmesi uygulamaların sonucunda sağlıklı gelişmenin sağlanması gerekmektedir.

Altyapı ve ulaşım bağlamında altyapı sistemlerinin, bilgi ve iletişim sistemlerinin geliştirilmesi, bütünleştirilmiş ulaşım sistemlerinin, toplu taşıma sistemlerin, ulaşım koridorlarının erişilebilirlik ve bölgenin kalkındırılmasına yönelik geliştirilmesi bölge planlama kapsamında ele alınmaktadır. Konut arzı ile ilgili konular arazi kullanımına da bağlı olarak bölge planlarının konuları arasında yer almaktadır.



3. KENTSEL-BÖLGESEL GELİŞİM, ULAŞIM PLANLAMASI VE DENİZLİ ÖRNEĞİ

3.1. Aydın-Muğla-Denizli Alt Bölgesi Genel Özellikleri

3.1.1. Aydın-Muğla-Denizli Alt Bölgesinin ülke içindeki yeri

TR32 Düzey-2 Bölgesi olarak belirlenen Güney Ege Bölgesi (Şekil 3.1), Türkiye'nin güneybatı ucunda bulunan, birbirine komşu Aydın, Denizli ve Muğla illerini kapsamaktadır. Bölgenin tarihi M.Ö. 2000'li yıllara dayanmakla beraber, üzerinde bulunduğu topraklar birçok kültürel, tarihî ve ekonomik gelişmeler meydana gelmiştir.



Şekil 3.1. TR 32 Alt Bölgesi'nin Türkiye'deki Konumu

Coğrafi konumunun getirmiş olduğu önemli özellikler nedeniyle il çağlardan beridir önemli bir yerleşim alanı olan bölgenin kuzeyinde İzmir, Uşak, Manisa; doğusunda Afyon, Burdur ve Antalya illeri bulunmaktadır. Batı da Ege Denizi kıyıları bulunurken, güney de ise Ege Denizi ve Akdeniz bulunmaktadır. Bölgenin Ege ve Akdeniz kıyılarında bulunan Muğla ve Aydın illerinin kıyı şeridi toplamda 1.250 km'yi geçmektedir. Bölgenin turizm merkezi olmasının yanında bölge de küçük ve büyük ölçekte 7 adet liman bulunmaktadır. Bölge Türkiye'nin güneyinden dünyaya açılan bir pencere konumunda olduğu gibi Akdeniz Bölgesi'nden Ege Bölgesi'ne de bir köprü görevi görmektedir.

3.1.2. Aydın-Muğla-Denizli İllerinin Demografik Yapısı

Aydın Muğla Denizli illerinin oluşturduğu İstatistikî Bölge Birimleri Sınıflaması (İBBS) olarak tanımlanan bölge sınıflandırmasında TR-3 bölgesi, kentsel nüfusun yoğun olarak görüldüğü ve Türkiye'nin önemli bölgelerinden biridir.

Çizelge 3.1'deki nüfus verilerine göre Ege bölgesi, kentsel nüfus büyüklüğü bakımından İstanbul ve Akdeniz bölgesinden sonra üçüncü sırada, toplam nüfus büyüklüğü açısından ikinci sırada yer almaktadır. Toplam ve kentsel nüfus artış hızları ülke ortalamasının üzerinde, kırsal nüfus artışı ise ülke ortalamasının altındadır. Toplam nüfusu yıllık ortalama % 0,92, kentsel nüfus % 6,98 oranında artmış; buna karşılık kırsal nüfus ise % 15,54 oranında azalmıştır. Kırsal nüfusun bu kadar çok azalmasının temel nedeni; 12.11.2012 tarihinde kabul edilen 6360 sayılı Kanununun yürürlüğe girmesiyle Denizli, Aydın, İzmir, Manisa ve Muğla illerinin kırsal nüfusunun kalmamasıdır.

Çizelge 3.1. İBBS Sistemine Göre Bölgelerin Şehir ve Köy Nüfusları ve Nüfus Artış Hızları

NUTS DÜZEY 1 BÖLGELERİ	2010			2015			Nüfus Artış Hızı (%)		
	Toplam	Şehir	Köy	Toplam	Şehir	Köy	Toplam	Şehir	Köy
Türkiye	73,722.988	56.222.356	17.500.632	69.184.327	62.966.408	6.217.919	-1,23	2,40	- 12,89
Ege (TR-3)	9.693.594	7.084.851	2.608.743	10.138.132	9.556.726	581.406	0,92	6,98	- 15,54
Akdeniz (TR-6)	9.423.231	6.708.000	2.715.231	10.039.939	9.706.611	333.328	1,31	8,94	- 17,54
Batı Anadolu (TR-5)	7.018.194	6.287.743	730.451	7.643.315	7.576.909	66.406	1,78	4,10	- 18,18
Batı Karadeniz (TR-8)	4.518.786	2.696.126	1.822.660	4.502.525	3.360.203	1.142.322	-0,07	4,93	-7,47
Batı Marmara (TR-2)	3.164.048	1.990.695	1.173.353	3.387.449	2.959.235	428.214	1,41	9,73	- 12,70
Doğu Karadeniz (TR-9)	2.516.167	1.414.065	1.102.102	2.572.850	2.187.383	385.467	0,45	10,94	- 13,00

Doğu Marmara (TR-4)	6.841.607	5.773.966	1.067.641	7.499.352	7.165.727	333.625	1,92	4,82	- 13,75
Güneydoğu Anadolu(TRC)	7.592.772	5.200.627	2.392.145	8.385.540	7.718.286	667.254	2,09	9,68	- 14,42
İstanbul (TR- 1)	13.255.685	13.120.596	135.089	14.657.434	14.657.434	0	2,11	2,34	- 20,00
Kuzeydoğu Anadolu(TRA)	2.202.106	1.189.539	1.012.567	2.195.359	1.519.361	675.998	-0,06	5,55	-6,65
Ortadoğu Anadolu (TR- 7)	3.849.267	2.701.649	1.147.618	3.894.341	3.079.339	815.002	0,23	2,80	-5,80
-Ortadoğu Anadolu (TRB)	3.647.531	2.054.499	1.593.032	3.824.032	3.035.920	788.897	0,97	9,55	- 10,10

Çizelge 3.2’de verilen TR–3 Ege bölgesi illerinin 2010-2015 nüfus değişimi incelendiğinde; büyükşehir belediyesi olan Denizli, Aydın, İzmir, Manisa ve Muğla’da kırsal nüfusun sıfırlandığı, Afyonkarahisar, Kütahya ve Uşak illerinde ise negatif değerlere düştüğü görülmektedir. Bölgede toplam nüfus artışının en fazla olduğu il Muğla olup, Denizli ili % 1,32 ile ikinci sırada yer almaktadır.

Bölgede Kütahya dışında bütün illerin nüfusu artmaktayken, Kütahya ilinin nüfusunun %0,64 oranında azaldığı görülmektedir.

Çizelge 3.2. TR-3 Bölgesindeki Şehir- Köy Nüfusları ve Nüfus artış Hızları

İller	2010			2015			Nüfus Artış Hızı (%)		
	Toplam	Şehir	Köy	Toplam	Şehir	Köy	Toplam	Şehir	Köy
Denizli	931.823	641.093	290.730	993.442	993.442	0	1.32	10.99	0.00
Afyonkarahisar	697.559	365.421	332.138	709.015	410.332	398.693	0.33	2.46	-2.01
Aydın	989.862	588.552	401.310	1.053.506	1.053.506	0	1.29	15.80	0.00
İzmir	3.948.948	3.606.326	342.522	4.168.415	4.168.415	0	1.11	3.12	0.00
Kütahya	509.496	383.572	206.924	571.463	393.115	178.333	-0.64	0.50	-2.76
Manisa	1.379.484	924.267	455.217	1.380.366	1.380.366	0	0.01	9.87	0.00
Muğla	817.503	350.050	467.453	908.877	908.877	0	2.24	31.93	0.00
Uşak	338.019	255.570	112.449	353.048	248.683	104.365	0.89	2.05	-1.44

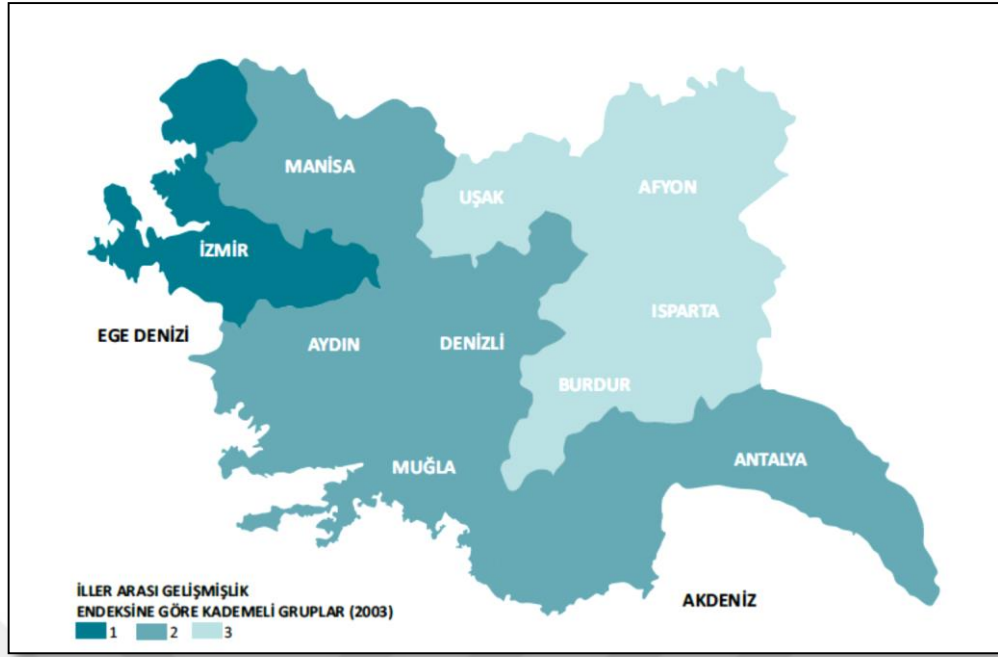
3.1.3. Aydın-Muğla-Denizli İllerinin Sosyo-Ekonomik Yapısı

3.1.3.1. Bölgenin Ekonomik Yapısı

Ege Bölgesi, mevcut sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyi ile oldukça dengeli bir yapı sergilemektedir. Ekonomik ve sosyal sektörlerde gözlenen dengeli gelişme, mekânsal düzeyde de geçerlidir. Nüfusun mekânsal dağılımından, sanayinin mekânsal dağılımına kadar kendi içinde dengeli bir bölgesel gelişme performansı göstermektedir. Bölgede gelişmişlik endeks değeri itibariyle Türkiye ortalaması altında kalan Afyon ve Kütahya illeri olmakla beraber, bu iller ile diğer iller arasında sosyo-ekonomik gelişmişlik endeksi oranları yakındır. İzmir dışında Ege’de yer alan tüm iller, Türkiye ortalamasına yakın değerler almıştır.

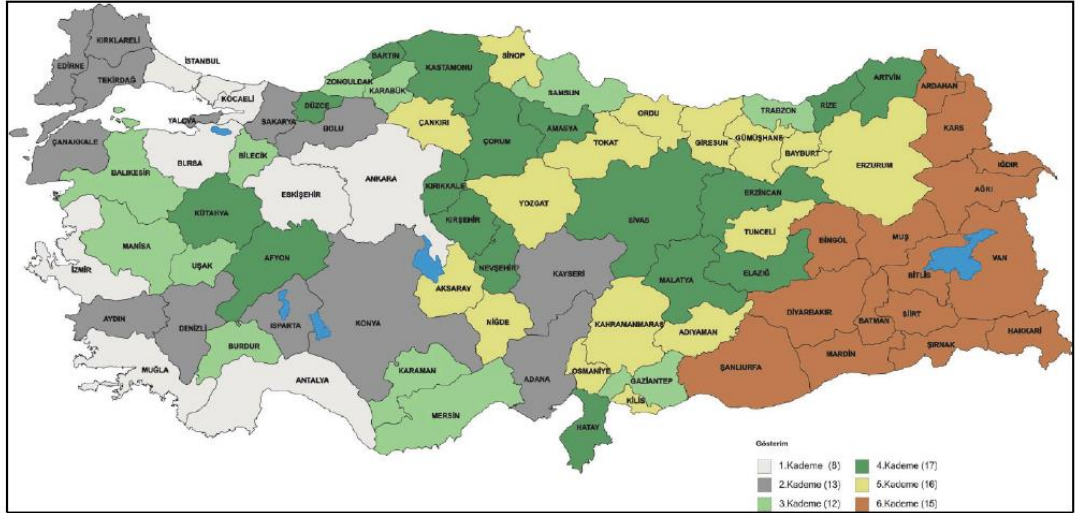
Tarımın modernize olduğu, turizmin geliştiği ve sanayinin çeşitlenerek zenginleştiği Ege Bölgesi’nde, gelişmenin geleneksel kutup niteliğindeki İzmir’den çevre illere yaygınlaşması sürmektedir. Bu illerden başlıcaları; Manisa, Denizli, Aydın, Uşak ve Afyondur. Bölgede yer alan illerde başarılı bir şekilde faaliyetini sürdüren organize sanayi bölgeleri, sınai gelişmenin tüm bölgede kentsel ve çevresel değerlerle de bütünleşerek yaygınlaştığını göstermektedir. Bu özellikler gelişmişlik endekslerine göre değerlendirildiğinde Bölgenin ve içerisinde olan illerin gelişmişlik düzeyleri Şekil 3.1’de verilmiştir.

Kalkınma Bakanlığı, Bölgesel Gelişme ve Yapısal Uyum Genel Müdürlüğü’nün 2013 yılında yayınladığı, İllerin ve Bölgelerin Sosyo – Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması (SEGE) Araştırmasına göre Denizli İlinin yer aldığı TR32 Bölgesi (Aydın, Denizli, Muğla) 0,8257 gelişmişlik endeksi değeri ile İBBS Sistemine göre oluşturulmuş 26 bölge içerisinde 7. Sırada yer almaktadır. Bu araştırma illerin gelişmişlik düzeyi 6 sınıfa ayrılmış olup Denizli ili 2 kademe gelişmiş iller kapsamında yer almaktadır. 81 il içerisinde ise 0,9122 gelişmişlik endeksiyle 10. sırada yer almaktadır. 2003 yılında yapılan aynı çalışmada ise 12. Sırada yer almaktaydı. 10 yıllık süreçte gelişmişlik endeksi 0,19982, sıralaması 2 sıra yükselmiştir.



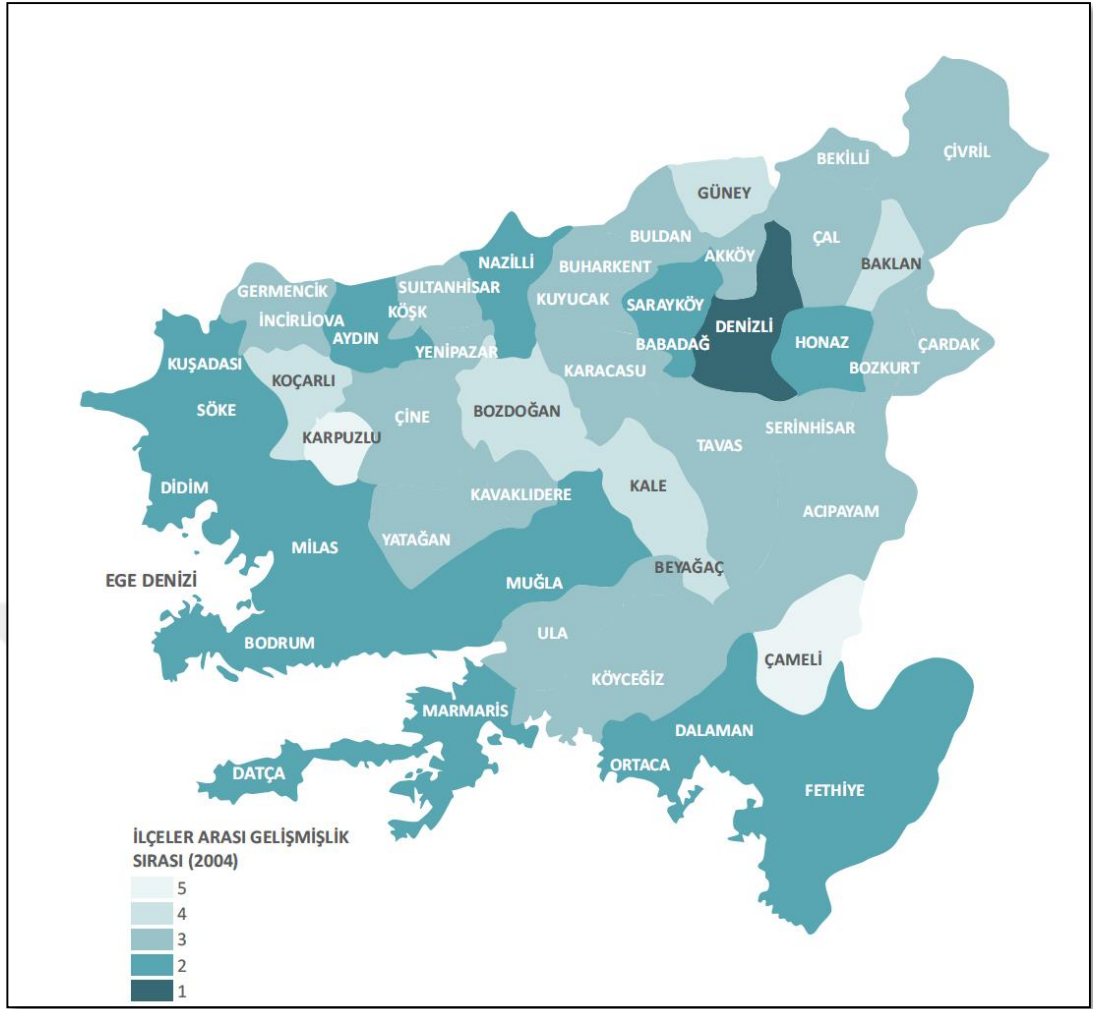
Şekil 3.2. TR32 Bölgesinin çevre iller ile birlikte gelişmişlik endeksine göre kademeli gruplar haritası (DPT, 2003)

İstatistiki bölge sınıflarına göre TR- 32 Aydın alt bölgesinde yer alan Aydın, Muğla ve Denizli illeri sosyo-ekonomik yapı ve kentsel çekim oluşturma kriterleri bakımından temel benzerlikler gösteren üç ildir. Her üçü de ikinci derede gelişmiş iller grubundaki 20 il arasındadır (Şekil 3.2), Aydın tarım ve turizm karakterli bir yapı sergilemektedir. Bir turizm merkezi olan Muğla İli'nde, turizm ağırlıklı hizmetler sektörü toplam istihdam içinde önemli yer tutmaktadır. Bunun yanı sıra, ilde bulunan Yatağan, Yeniköy ve Kemerköy Termik Santralleri ile Muğla enerji üretimine yönelik bir kenttir. Grup içinde Denizli, son yıllarda Anadolu Kaplanları olarak adlandırılan ve sanayileşmenin belirli düzeye ulaştığı ve toplam istihdam içinde sanayi sektör payı en yüksek olan illerden biridir.



Şekil 3.3. Gelişmişlik Endeksine Göre Kademeli İl Grupları, (DPT, 2003)

Türkiye'deki toplam 875 ilçenin sosyo-ekonomik gelişmişliği 2004 yılında DPT tarafından yapılan “İlçelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması” ile belirlenmiştir. Bu araştırmada bölgenin en gelişmiş ilçesi olan Denizli-Merkez 1. derecede gelişmiş ilçeler arasına giren tek ilçe olup 9. sırada yer almıştır. Bölgenin en gelişmiş ikinci ilçesi olan Aydın- Kuşadası (17. sırada) 2. derecede gelişmiş ilçeler arasındadır. Sıralama Muğla-Marmaris (22. sırada), Muğla- Bodrum (27. sırada), Aydın-Didim (49. sırada), Aydın- Merkez (53. sırada), Muğla-Merkez (68. sırada) ile devam etmektedir. Kıyı ilçelerinin bölge içindeki sıralamada üst sıralarda ve 2. derecede gelişmiş ilçeler arasında olduğu dikkat çekmektedir. Bölgenin sıralamada 4. derecede gelişmiş ilçeleri ise Aydın-Koçarlı (497. sırada), Denizli-Beyağaç (516. sırada), Denizli-Kale (522. sırada), Aydın-Bozdoğan (545. sırada); 5. derecede gelişmiş ilçeleri ise Denizli-Çameli (709. sırada), Aydın-Karpuzlu (664. sırada) olmuştur. Bölgenin 16 ilçesi 2. derecede, 23 ilçesi 3. derecede, 6 ilçesi 4. derecede, 2 ilçesi de 5. derecede gelişmiş ilçeler arasında yer almaktadır. Sıralamada nispeten geri kalmış ilçelerde ulaşım olanaklarının, sektörel çeşitliliğin, örgütlenmenin, kurumsallaşma kapasitesinin ve nitelikli iş gücünün yetersiz olduğu göze çarpmaktadır (Şekil 3.3).



Şekil 3.4. TR32 Bölgesinin İlçeler arası gelişmişlik endeksine göre kademeli gruplar haritası (DPT, 2004)

Bölgenin ihracat yaptığı sektörler incelendiğinde ise başta hazır giyim ve konfeksiyon olduğu, madencilik ürünleri ile makine ve aksamlarının onu izlediği görülmektedir. Buna göre Denizli'nin tekstil ve konfeksiyon alanındaki etkisinin halen devam ettiği ve bölge ekonomisine büyük bir katkısı olduğu görülmektedir. Buna göre iller bazında en çok ihracat hacmine sahip sektörler incelendiğinde Denizli'nin konfeksiyon alanındaki ihracat hacminin bölge ihracatının lokomotifi olduğu göze çarpmaktadır. İllerin en fazla ihracat yaptığı ülkeler sektör bazında incelenirken ilk altı sırayı Denizli ilinin sırasıyla Almanya, İngiltere, ABD, Fransa, İtalya, Hollanda'ya konfeksiyon ihracatının aldığı gözlenmektedir. Bu bağlamda, bölgede konfeksiyon ihracatının önemli bir yer almaktadır. Bölgede konfeksiyon ihracatı dışında su ürünleri ve hayvansal mamuller ihracatı da bölgeye büyük bir katkı sağlamaktadır. Muğla'nın Hollanda'ya yaptığı su ürünleri ve hayvansal

mamuller ihracatı beşinci sırada yer almaktadır. Konfeksiyon ile su ürünleri ve hayvansal ürünler dışında, bölge en yüksek ihracatını demir, demir dışı metaller, demir çelik ürünleri ve madencilik ürünleri ile yapmaktadır.

Türkiye'nin bölgeleri ve illeri arasındaki sosyo-ekonomik gelişme süreci tekdüze olmayıp, geniş sosyo-ekonomik farklılıklar içermektedir. Bu farklılıkların kavranması özellikle bu alandaki politika oluşturan karar vericiler için büyük önem taşımaktadır. Bölgesel eşitsizliklerin giderilebilmesinde başarının temel şartı, bölgesel gelişme farklılıklarının geniş bir yelpazede ele alınması; sosyal, kültürel, tarihi, coğrafi, ekonomik ve diğer ilgili yönlerinin bir potada eritilmesidir (Baday Yıldız, vd. 2010).

Türkiye'deki bölge, il ve ilçelerin sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyinin belirlenmesine yönelik çalışmalar yapan Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) da bu yöntemi benimsemiştir. DPT'nin dönemsel olarak gerçekleştirdiği çalışmaların sonuncusu 2004 yılında Türkiye'de ilçelerin sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyini belirleyen çalışmadır. Bölge ve illerin gelişmişlik sıralaması araştırması ise en son 2003 yılında yapılmıştır.

Sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeylerinin belirlenmesi oldukça önemli bir çalışma olması ve bölgelerin tüm yönleriyle durumunun ortaya koyulması açısından oldukça önemlidir. Baday Yıldız vd. (2010)'un, 2003 yılında DPT'nin yapmış olduğu Sosyo-Ekonomik gelişmişlik düzeyi göstergelerinin ve sıralamasının yeniden değerlendirilmesi amacıyla yapmış oldukları araştırmada kullanılan değişkenler Çizelge 3.3'deki gibidir.

Çizelge 3.3. Araştırmada Kullanılan Değişkenler (Baday vd., 2010)

YIL	DEĞİŞKEN	KAYNAK	BİRİM
DEMOGRAFİK GÖSTERGELER			
2009	Toplam Nüfus	TÜİK-ADNKS	Kişi
2009	Şehirleşme Oranı	TÜİK-ADNKS	Yüzde
2008-9	Yıllık Ortalama Nüfus Artış Hızı	TÜİK-ADNKS	Binde
2009	Nüfus Yoğunluğu	TÜİK-ADNKS	Kişi/Km ²
2001-9	Doğurganlık Hızı	TÜİK-Demografi	Adet
İSTİHDAM GÖSTERGELERİ			
2009	Tarım İşkolunda Çalışanların Toplam İstihdama O*	TÜİK-Hane Halkı İşgücü	Yüzde
2009	Sanayi İşkolunda Çalışanların Toplam İstihdama O*	TÜİK-Hane Halkı İşgücü	Yüzde
EĞİTİM GÖSTERGELERİ			
2009	Okur-Yazar Nüfus Oranı	TÜİK-ADNKS	Yüzde
2009	Okur-Yazar Kadın Nüfusun Toplam Kadın Nüfusa O	TÜİK-ADNKS	Yüzde
2009	Üniversite Bitirenlerin 22+ Yaş Nüfusa Oranı	TÜİK-ADNKS	Yüzde
2009	İlkokullar Okullaşma Oranı	Milli Eğitim Bakanlığı	Yüzde
2009	Liseler Okullaşma Oranı	Milli Eğitim Bakanlığı	Yüzde
2009	Mesleki ve Teknik Liseler Okullaşma Oranı	Milli Eğitim Bakanlığı	Yüzde
SAĞLIK GÖSTERGELERİ			
2007	On bin Kişiye Düşen Hekim Sayısı	TÜİK-Sağlık İstatistikleri	Kişi
2007	On bin Kişiye Düşen Diş Hekimi Sayısı	TÜİK-Sağlık İstatistikleri	Kişi
2008	On bin Kişiye Düşen Eczane Sayısı	Eczacılar Birliği	Adet
2007	On bin Kişiye Düşen Hastane Yatağı Sayısı	TÜİK-Sağlık İstatistikleri	Adet
SANAYİ GÖSTERGELERİ			
2010	Organize Sanayi Bölgesi Parsel Sayısı	OSB Bilgi Sistemi	Adet
2008	Kişi Başına İmalat Sanayi Elektrik Tüketimi	TÜİK-Enerji İstatistikleri	Kws
TARIM GÖSTERGELERİ			
2008	Kırsal Nüfus Başına Tarımsal Üretim Değeri	TÜİK-Tarım İstatistikleri	Bin TL
2008	Tarımsal Üretim Değerinin Türkiye İçindeki Payı	TÜİK-Tarım İstatistikleri	Yüzde
İNŞAAT GÖSTERGELERİ			
2008	Bina Sayısı	TÜİK-İnşaat İstatistikleri	Adet
MALİ GÖSTERGELER			
2006	Kişi Başına Gayri Safi Katma Değer*	TÜİK-Milli Gelir	Bin TL
2009	Banka Şube Sayısı	Bankalar Birliği	Adet
2008	Kişi Başına Banka Mevduatı	Bankalar Birliği	Bin TL
2008	Toplam Banka Mevduatı İçindeki Pay	Bankalar Birliği	Yüzde
2008	Toplam Banka Kredileri İçindeki Pay	Bankalar Birliği	Yüzde
2008	Kırsal Nüfus Başına Tarımsal Kredi Miktarı	Bankalar Birliği	Bin TL
2008	Kişi Başına Sınai, Ticari ve Turizm Kredileri Miktarı	Bankalar Birliği	Bin TL
2009	Kişi Başına Genel Bütçe Gelirleri	Maliye Bakanlığı	Bin TL
2007	Kişi Başına Gelir ve Kurumlar Vergisi Miktarı	Maliye Bakanlığı	Bin TL
2007-8	Kişi Başına Kamu Yatırımları Miktarı	DPT	Bin TL
2007-9	Kişi Başına Teşvik Belgeli Yatırım Tutarı	Hazine Müsteşarlığı	Bin TL
2008	Kişi Başına İhracat Miktarı	TÜİK-Dış Ticaret	ABD Dolar
2008	Kişi Başına İthalat Miktarı	TÜİK-Dış Ticaret	ABD Dolar
ALTYAPI GÖSTERGELERİ			
2009	İçme Suyu Hizmeti Verilen Nüfus Oranı	TÜİK-Çevre İstatistikleri	Yüzde
2010	Devlet ve İl Yolları Asfalt Yol Oranı	Karayolları Genel Müd.	Yüzde
DİĞER REFAH GÖSTERGELERİ			
2009	On bin Kişiye Düşen Özel Otomobil Sayısı	TÜİK-Ulaştırma İstatistikleri	Adet
2009	On bin Kişiye Düşen Motorlu Kara Taşıtı Sayısı	TÜİK-Ulaştırma İstatistikleri	Adet
2008	Kişi Başına Elektrik Tüketim Miktarı	TÜİK-Enerji İstatistikleri	Mws
2010	Yeşil Karta Sahip Nüfus Oranı	Sağlık Bakanlığı	Yüzde
* İİBS'ye göre Düzey 2 (26 alt bölge) için açıklanan verilerden 81 il verisi elde edilmiştir.			

İllerin Sosyo- ekonomik gelişmişlik sıralamasında yeniden yapılan değerlendirmeler sonucunda Muğla 8.,Denizli 11. ve Aydın ise 20. Sırada yer almaktadır (Çizelge 3.4).

Çizelge 3.4. İllerin Sosyo Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması (Baday, 2010)

Sıra	İl	Endeks	Sıra	İl	Endeks
1	İstanbul	17.1245	42	Nevşehir	-0.2616
2	Ankara	13.3247	43	Kastamonu	-0.3892
3	İzmir	9.2423	44	Afyonkarahisar	-0.3938
4	Kocaeli	8.5219	45	Sivas	-0.4488
5	Bursa	5.7950	46	Elazığ	-0.8997
6	Eskişehir	5.4807	47	Malatya	-0.9008
7	Antalya	5.1158	48	Çankırı	-0.9061
8	Muğla	3.6780	49	Sinop	-1.1215
9	Bolu	3.6312	50	Çorum	-1.1268
10	Tekirdağ	3.5553	51	Osmaniye	-1.1892
11	Denizli	3.4636	52	Erzincan	-1.2898
12	Isparta	3.0835	53	Bartın	-1.4700
13	Kırklareli	3.0434	54	Aksaray	-1.4828
14	Edirne	2.9301	55	Niğde	-1.5252
15	Bilecik	2.7733	56	Giresun	-1.6070
16	Çanakkale	2.6545	57	Kahramanmaraş	-1.7012
17	Yalova	2.6408	58	Tokat	-1.8371
18	Adana	2.6245	59	Kilis	-2.4608
19	Kayseri	2.4042	60	Ordu	-2.4979
20	Aydın	2.2610	61	Erzurum	-2.5724
21	Burdur	2.2574	62	Yozgat	-2.7304
22	Mersin	2.1565	63	Tunceli	-2.8327
23	Balıkesir	2.1406	64	Gümüşhane	-2.8523
24	Konya	2.0486	65	Bayburt	-3.0414
25	Manisa	1.8884	66	Diyarbakır	-3.7639
26	Sakarya	1.7031	67	Adıyaman	-3.8313
27	Zonguldak	1.4035	68	Batman	-4.1247
28	Karabük	1.3401	69	Şanlıurfa	-4.6074
29	Uşak	1.1997	70	Ardahan	-4.7460
30	Karaman	0.9203	71	Iğdır	-4.8515
31	Kırıkkale	0.7540	72	Kars	-4.9092
32	Samsun	0.5417	73	Siirt	-5.1654
33	Gaziantep	0.4191	74	Mardin	-5.3043
34	Kütahya	0.3115	75	Bingöl	-5.7479
35	Hatay	0.2870	76	Van	-5.8239
36	Trabzon	0.1402	77	Bitlis	-5.9739
37	Rize	0.1379	78	Şırnak	-6.3983
38	Amasya	0.0346	79	Hakkari	-6.4263
39	Düzce	-0.1387	80	Ağrı	-6.5364
40	Artvin	-0.2353	81	Muş	-6.6496
41	Kırşehir	-0.2598			

2003 yılında yapılan sosyo-ekonomik sıralama ile Baday vd. (2010)'ın 2010 yılı verilerine göre yapmış oldukları sıralamada bölge illeri Muğla 8. sıraya 5 yükselerek 13. sıradan, Denizli 11. sıraya 1 yükselerek 12. sıradan ve Aydın ise 20. Sıraya 2 yükselerek 22. Sıradan gelmiştir (Çizelge 3.5).

Çizelge 3.5. 2003 ve 2010 Yılları Sosyo- Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Karşılaştırması (Baday vd., 2010)

İller	2003 Sıra değişim	2010 Sıra değişim	İller	2003 Sıra değişim	2010 Sıra değişim
Isparta	-5	16	İstanbul	0	0
Çankırı	-1	11	İzmir	0	0
Burdur	0	10	Kayseri	-3	0
Çanakkale	-3	8	Kocaeli	0	0
Kastamonu	-4	8	Manisa	-2	0
Sinop	2	8	Muş	0	0
Sivas	-1	8	Rize	2	0
Gümüşhane	-3	7	Samsun	5	0
Düzce	X	6	Siirt	0	0
Erzincan	-6	6	Şırnak	2	0
Kütahya	-7	6	Erzurum	1	-1
Bolu	15	5	Karabük	X	-1
Karaman	7	5	Şanlıurfa	-4	-1
Muğla	-1	5	Van	-3	-1
Ardahan	3	4	Adıyaman	1	-2
Antalya	-2	3	Hakkari	-2	-2
Artvin	5	3	Iğdır	5	-2
Bilecik	0	3	Kırklareli	4	-2
Tokat	-4	3	Mardin	-1	-2
Aksaray	-2	2	Diyarbakır	-1	-3
Aydın	-9	2	Sakarya	5	-3
Bartın	1	2	Tekirdağ	1	-3
Batman	0	2	Çorum	1	-4
Bitlis	-3	2	Osmaniye	X	-4
Edirne	3	2	Kars	0	-5
Kırıkkale	-1	2	Kilis	X	-5
Konya	-1	2	Mersin	-6	-5
Ordu	-2	2	Giresun	-1	-6
Trabzon	-2	2	Hatay	-1	-6
Yozgat	-1	2	Malatya	-1	-6
Amasya	2	1	Niğde	-3	-6
Bayburt	3	1	Zonguldak	-1	-6
Bingöl	2	1	Balıkesir	-1	-8
Denizli	5	1	Nevşehir	0	-8
Kırşehir	-4	1	Yalova	X	-8
Uşak	-5	1	Kahramanmaraş	6	-9
Afyon	-1	0	Adana	1	-10
Ağrı	-1	0	Elazığ	-1	-10
Ankara	0	0	Tunceli	12	-11
Bursa	0	0	Gaziantep	6	-13
Eskişehir	0	0			

Çizelge 3.6. Düzey-2 İstatistiki Bölge Birimleri Sosyo Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması (DPT, 2003)

Sıra No	Düzey-2 Merkezi	Kapsadığı İller	81 İl İçindeki Gelişmişlik Sırası
1	İstanbul Alt Bölgesi	İstanbul	1
2	Ankara Alt Bölgesi	Ankara	2
3	İzmir Alt Bölgesi	İzmir	3
4	Bursa Alt Bölgesi	Bursa, Eskişehir, Bilecik	5-6-18
5	Kocaeli Alt Bölgesi	Kocaeli, Yalova, Bolu, Sakarya, Düzce	4-9-14-23-45
6	Tekirdağ Alt Bölgesi	Tekirdağ, Kırklareli, Edirne	7-11-16
7	Adana Alt Bölgesi	Adana, Mersin	8-17
8	Aydın Alt Bölgesi	Denizli, Muğla, Aydın	12-13-22
9	Antalya Alt Bölgesi	Antalya, Isparta, Burdur	10-28-31
10	Balıkesir Alt Bölgesi	Balıkesir, Çanakkale	15-24
11	Zonguldak Alt Bölgesi	Zonguldak, Karabük, Bartın	21-27-55
12	Manisa Alt Bölgesi	Manisa, Uşak, Kütahya, Afyon	25-30-40-44
13	Konya Alt Bölgesi	Konya, Karaman	26-35
14	Gaziantep Alt Bölgesi	Gaziantep, Kilis, Adıyaman	20-54-65
15	Hatay Alt Bölgesi	Hatay, Osmaniye, Kahramanmaraş	29-47-48

Türkiye genelinde tüm iller gelişmişlik derecelerine göre beş ayrı gruba ayrılmıştır. Buna göre; Denizli 2. Derecede gelişmiş iller grubunda yer almıştır. Aynı zamanda Denizli - Merkez birinci derece gelişmiş ilçeler grubunda yer almaktadır. Denizli'nin içinde bulunduğu Ege Bölgesi, Düzey-1 sıralamasına göre, sosyo-ekonomik gelişmişlik açısından dördüncü sırada, coğrafi bölgelere göre sosyo-ekonomik gelişmişlik endeksi sıralamasında da yedi bölge içinde ikinci sırada yer almaktadır.

TR- 32 bölgesinin 2004 ve 2011 yıllarında ülke ekonomisine sağladığı gayri safi katma değer verilerinin azalma eğiliminde olduğu görülmektedir. Toplam GSKD'nin ülke içindeki payı 0,3 birim azalırken en fazla azalma 0,5 ile sanayi sektöründe yaşadığı görülmüştür. 2011 yılında bölge GSKD'nin %60,5'i hizmetler, %22,8'ü sanayi sektörü, %16,7'si ise tarım sektörü tarafından gerçekleştirilmiştir. İlde elde edilen Gayri Safi Yurt İçi Hasılanın % 60'ı ticaret ve hizmetler, % 18'i tarım, % 22'si sanayi sektöründen sağlanmaktadır (Çizelge 3.7).

Çizelge 3.7. TR-32 Bölgesi ve Denizli İli Yıllara Göre Kişi Başına Düşen Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla Değerleri

Yıl	Denizli		TR32-Aydın-Denizli-Muğla		Türkiye	
	Kişi Başına GSYH(TL)	Kişi Başına GSYH (\$)	Kişi Başına GSYH(TL)	Kişi Başına GSYH (\$)	Kişi Başına GSYH(TL)	Kişi Başına GSYH (\$)
2010	14.198	9.453	14.243	9.483	15.859	10.559
2011	17.267	10.298	16.862	10.057	18.787	11.205
2012	19.072	10.587	18.610	10.328	20.880	11.587
2013	21.824	11.461	20.892	10.971	23.765	12.480
2014	24.772	11.327	23.450	10.723	26.488	12.112
2015	26.836	9.890	26.032	9.593	29.899	11.019
2016	30.199	9.988	28.603	9.460	32.904	10.883
2017	35.745	9.797	33759	9.253	38.680	10.602

Türkiye’de sektörler bazında Gayri safi katma değer oranlarına bakıldığında 2011 yılı verilerine göre en yüksek paya sahip olan sektör %63,5 ile Hizmetler sektörüdür. TR-32 (Aydın – Denizli - Muğla) bölgesi açısından aynı değerlendirmeyi yaptığımızda Gayri safi katma değer içerisinde en yüksek paya sahip olan sektör % 60,5 ile hizmetler sektörüdür.

Ekonomik gelişme sürecinin ilerlemesine paralel olarak tarımın milli gelir ve dış ticaret içindeki payı azalırken, sanayi sektörünün payının yükselmesi ve bu sektörü hizmetlerin izlemesi beklenmektedir. Ülke ekonomisinde tarımın gayrisafi katma değer içindeki payının 2004-2011 döneminde %10,7’den %9,0’a gerilediği, Denizli’nin yer aldığı TR-32 Bölgesi’nde bu oranın aynı dönemde %19,0’dan %16,7 seviyesine indiği Çizelge 3.8’de görülmektedir.

Çizelge 3.8. TR-32 Bölgesi ve Türkiye Sektörler Bazında Gayri Safi Katma Değer Oranları

Bölge /Ülke	2004			2008			2011		
	Tarım	Sanayi	Hizmetler	Tarım	Sanayi	Hizmetler	Tarım	Sanayi	Hizmetler
TR 32	19,0	25,0	56,0	14,4	21,8	63,8	16,7	22,8	60,5
Türkiye	10,7	28,0	61,3	8,5	27,2	64,3	9,0	27,5	63,5

Ülke ekonomisinde tarım ve sanayi sektörlerinin gayri safi katma değer içindeki payı gerilerken, hizmetler sektörünün payı yükselmiştir. TR-32 bölge ekonomisi de aynı şekilde gelişmiş ancak hizmetler sektöründeki gelişme daha hızlı gerçekleşmiştir. Hizmetler sektörünün ülke geneli toplam GSKD’ deki payı 2004 yılında % 61,3’den % 2,2 artarak, 2011 yılında %63,5’e çıkmıştır. TR-32 bölgesinde ise % 56,00’dan % 4,5 artışla 2011 yılında % 60,5 çıkmıştır.

Çizelge 3.9. TR-32 Bölgesi ve Türkiye Çalışanların Sektörel Dağılımları (15 Yaş Üstü)

Yıllar	TR-32			TÜRKİYE		
	Tarım	Sanayi	Hizmetler	Tarım	Sanayi	Hizmetler
2011	36.8	19.7	43.5	25.5	26.5	48.1
2012	40.3	17.3	42.4	24.6	26.0	49.4
2013	39.8	19.1	41.1	23.6	26.6	50.0
2014	34.5	20.2	43.6	23.0	25.9	50.5
2015	32.7	20.5	45.8	23.5	26.2	51.3
2016	29.2	21.6	50.6	24.0	26.0	52
2017	27.8	21.8	51.2	24.6	26.3	52.8
2018	26.1	22.6	51.3	24.5	26.6	53.2

Türkiye ve TR-32 bölgesinde istihdamın yıllar itibarıyla sektörel yapısındaki değişimler incelendiğinde, hizmet sektörünün payının ülke genelinde 2011 yılında %48,1’den 2013 yılında %50,0’ye çıktığı görülürken, TR-32 bölgesinde % 43,5’ten, % 41,1’e gerilediği görülmüştür. Tarım sektörünün payı, 2011 yılında Türkiye’de % 25,5’ten, % 23,6’ya gerilerken; Denizli ilinin de içinde yer aldığı TR -32 bölgesinde 2011 yılında % 36,8’den 2012 yılında %40,3’e yükselmiş 2013 yılında % 39,8

gerilemiştir. Sanayi sektörünün payı incelendiğinde ise 2012 yılında hem Türkiye’de hem de TR-32 bölgesinde payının düştüğü 2013 yılında arttığı ancak buna rağmen 2011 yılındaki seviyeye gelmediği görülmektedir (Çizelge 3.9).

3.1.3. Aydın-Muğla-Denizli Alt Bölgesinin Planlama Süreçleri

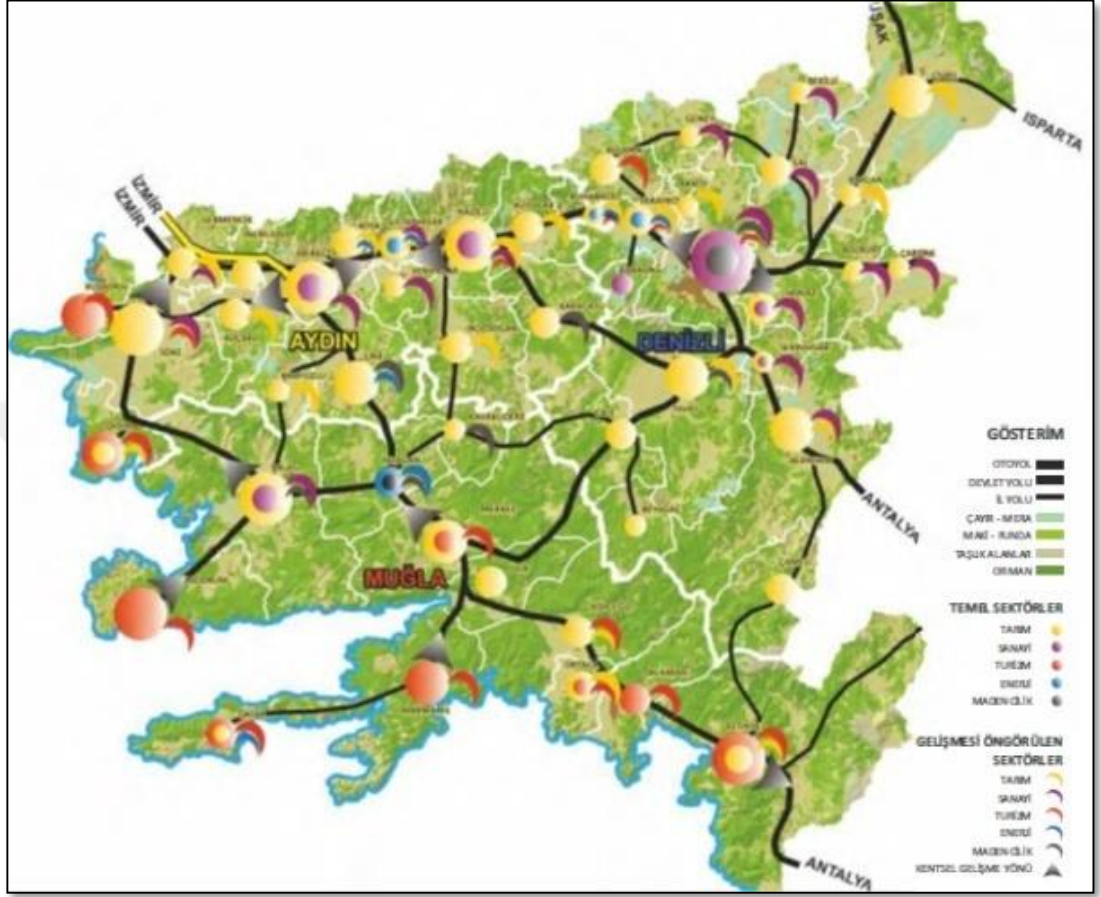
2010 - 2013 Bölge Planı (T.C. Güney Ege Kalkınma Ajansı/ TR32 Düzey 2 Bölgesi (Aydın - Denizli - Muğla))

Bölgesel Gelişim Şeması

Aydın, Denizli ve Muğla illerinden oluşan TR32 Düzey 2 Bölgesi çok sektörlü bir yapıya sahiptir. Bölgede yer alan üç il temel olarak üç farklı sektörde yoğunlaşmaktadır. Aydın'da tarım, Denizli'de sanayi, Muğla'da ise turizm sektörleri yoğunlaşmıştır. ”Doğal, tarihî ve kültürel varlığını girişimcilik ve yenilikçilikle bütünleştirmiş; özgün tarımsal üretimi, katma değeri yüksek sanayi ürünleri ve dört mevsime yayılan turizmi ile dünyada marka olmuş bir bölge olmak” vizyonunu desteklemek amacıyla, bölge planının gelişim eksenleri, amaçları, hedefleri ve stratejileri doğrultusunda ve mekânsal şemalara uyumlu olarak düzenlenmiş olan bölgesel gelişim şemasında TR32 Düzey 2 Bölgesi'nin il ve ilçelerinde gelişimi desteklenecek temel ve öngörülen sektörler ile kentsel gelişim yönlerine yer verilmiştir.

Planın gelişim şeması ele alındığında bölgenin elverişli toprakları, Türkiye'nin tarımsal katma değerine olan % 7,1'lik katkısı düşünüldüğünde bölge genelinde tarımın ağırlıklı bir gelişimi mevcuttur. Bölgenin kuzeyinde Denizli merkez odaklı bir sanayinin gelişim koridoru doğudan batıya Aydın, Milas ve Söke'ye kadar uzanmaktadır. Ağırlıklı turizmin gelişim koridoru ise güneydoğuda Fethiye'den başlayarak kıyı şeridinden Kuşadası'na kadar uzanmaktadır. Tarım, sanayi ve turizm sektörlerine ek olarak bölgenin doğal kaynakları, enerji ve madencilik olarak iki temel sektörün gelişimine olanak sağlamaktadır. 2010-2013 plan dönemi kapsamında bölgenin tarım, sanayi ve turizm odaklı gelişiminin enerji ve madencilik sektörleri ile desteklenerek sektörel çeşitliliğin artırılması hedeflenmektedir. Bu bağlamda özellikle Denizli merkezden Milas'a kadar uzanan bir madencilik gelişim koridoru

bulunmaktadır. Temel enerji sektörü gelişim koridoru olarak ise kuzeyde Aydın ve Denizli ili arasında uzanan jeotermal enerjiye dayalı bir gelişim koridoru karşımıza çıkmaktadır (Şekil 3.5).



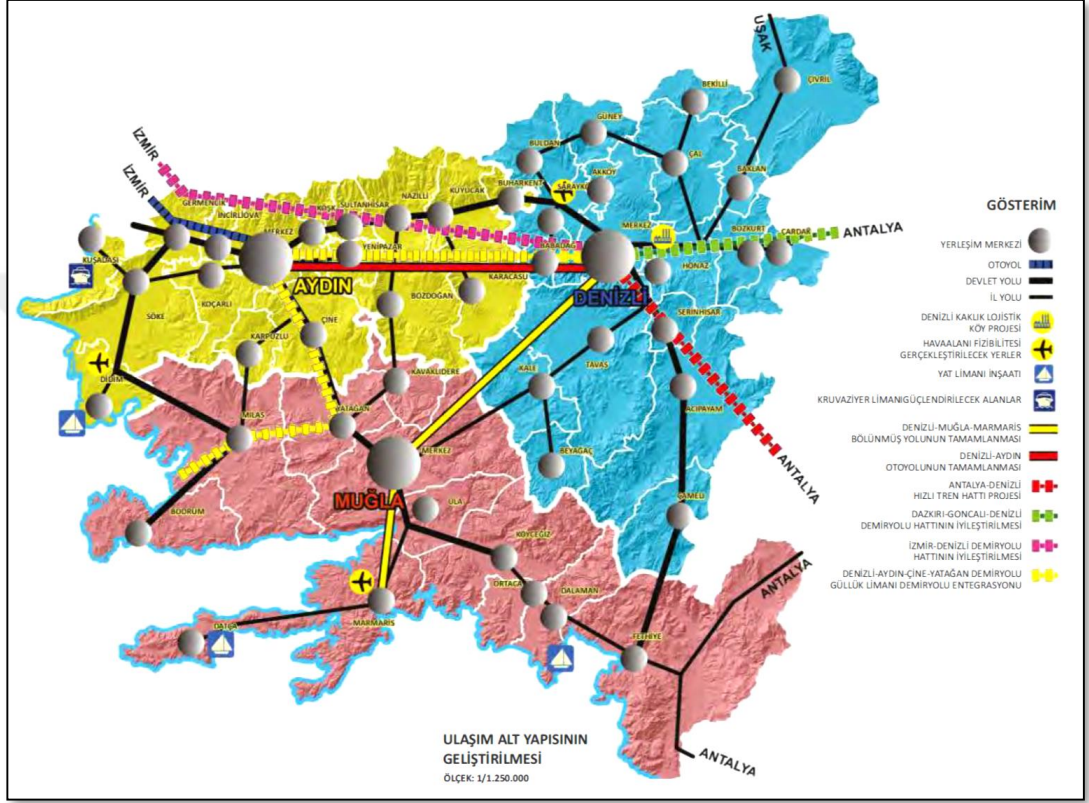
Şekil 3.1. 2010 - 2013 Bölge Planı Bölgesel gelişme Şeması (GEKA, 2009)

İyileştirilmiş Altyapı ve Afet Yönetimi

Dokuzuncu Kalkınma Planı'nda da önemli bir yeri olan “Ulaştırma ve Altyapı” eksenindeki incelemeler bölgenin şehir içi ve şehirlerarası ulaşımında önceliklerinin neler olduğunu özetlemektedir.

Ulaşım ve altyapıya ilişkin projeksiyonların hayata geçirilmesi ile birlikte bölgenin lojistik altyapısının, ticaret ve turizm sektörlerinin ulaşım olanaklarının geliştirilmesi öngörülmektedir. Bölge için iki adet yeni demir yolu projesi gerçekleştirilmesi, iki adet demir yolu iyileştirmesi yapılması planlanmaktadır.

Yeni projelerden birisi Denizli'yi Aydın üzerinden Güllük Limanı'na bağlayarak demir yolu ile limanın entegrasyonunu amaçlamaktadır ve bölgenin lojistik üssü olma hedefi için önemli bir adımı işaret etmektedir. Antalya-Denizli-Aydın-İzmir Hattı ise turizm ve ticaret açısından önemli iki şehir ve iki coğrafi bölge arasında bir köprü görevi görmesi açısından önemli bir projedir (Şekil 3.6).



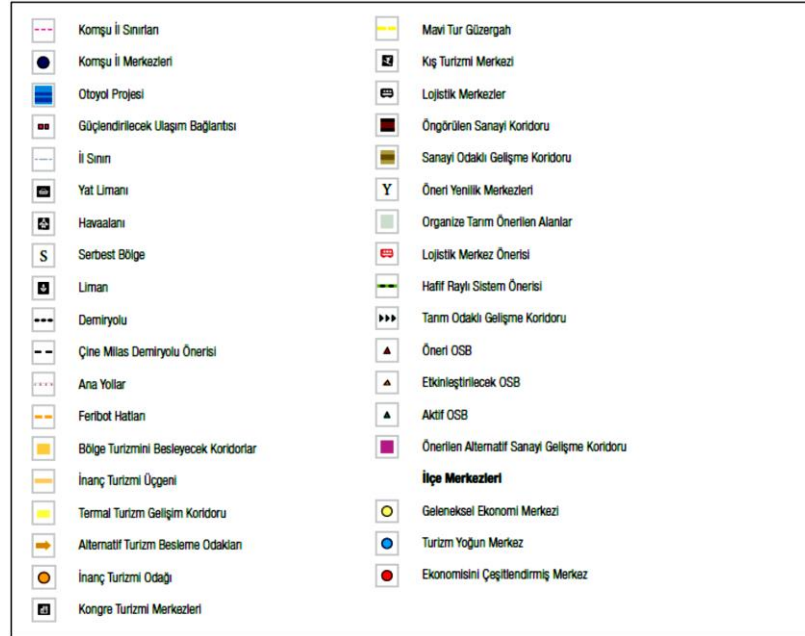
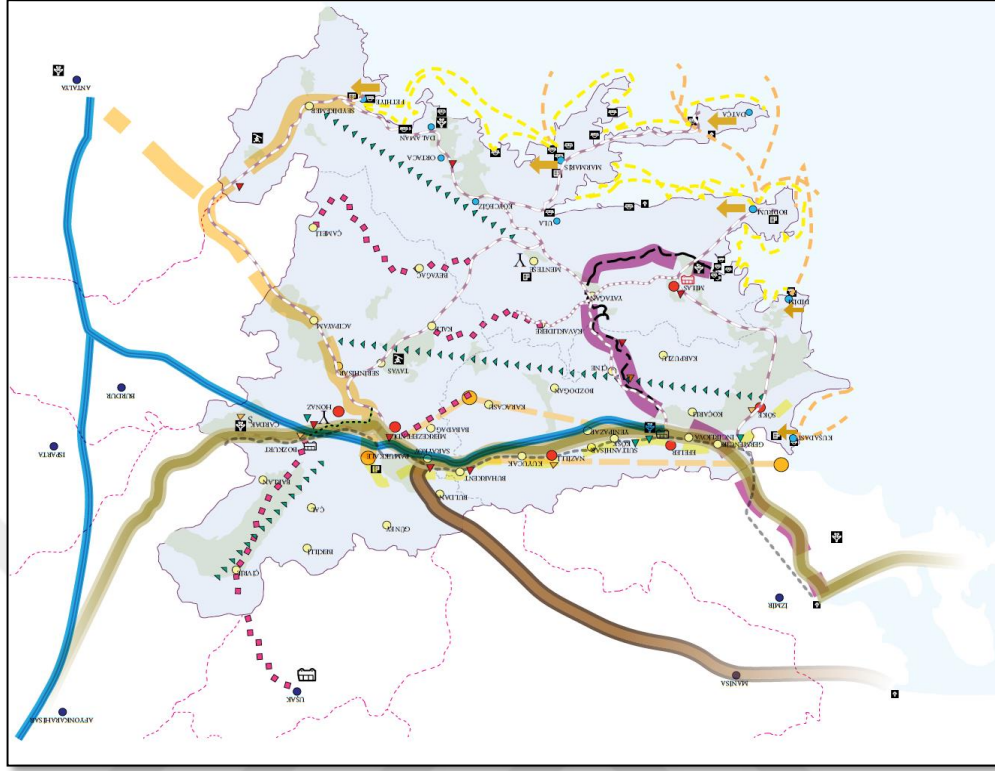
Şekil 3.2. Ulaşım Altyapısı ve Gelişimi (GEKA, 2009)

2014 - 2023 Bölge Planı (T.C. Güney Ege Kalkınma Ajansı/ TR32 Düzey 2 Bölgesi (Aydın - Denizli - Muğla))

Bölgesel Gelişme: Sektörel ve Mekânsal Kararlar

- Tarım odaklı gelişim koridorunda depolama imkânları geliştirilecek ve organik tarım teşvik edilecektir. Tarımsal üretimin yoğun olduğu bu merkezlerin kendi arasında ve sanayi odaklı gelişme koridoru ile bağlantıları güçlendirilecektir.

- Öngörülen sanayi gelişme koridoru üzerindeki mevcut OSB'lerin etkinliğinin artırılması, önerilen hat üzerinde mal hizmet akımının yoğunlaşması amaçlanmaktadır. Bu doğrultuda Aydın-Çine-Güllük Demiryolu Hattı projesinin hayata geçirilmesi ve Milas ilçesinde Lojistik Merkez kurulması ile İzmir Limanına bağımlılığın azaltılması ve Güllük Limanının bölgenin uluslararası pazarlara açılan kilit kapısı olması sağlanacaktır. Bu kapsamda bu hattın lojistik fonksiyonlarını güçlendirmek üzere Milas-Bodrum Havaalanı kargo taşımacılığı ekseninde geliştirilecektir.
- Kongre turizmi altyapısı geliştirilecek, bu noktaların ulaşım olanakları iyileştirilip tanıtımı yapılarak bölgenin uluslararası kongre turizmi merkezi haline gelmesi desteklenecektir.
- Aydın ve Denizli illerinde, OSB bağlantısı güçlü ve sanayi odaklı gelişme koridorunu yenilik ile besleyen bir Teknopark/ Yenilik Merkezi, zengin beşeri sermayeyi çekme kapasitesi ve çevresel hassasiyeti yüksek Muğla ilinde ise temiz üretim ve bilgi teknolojileri odaklı Teknopark / Yenilik Merkezlerinin kurulması ve etkin faaliyet göstermesi desteklenecektir.
- Bölgede kurulu olan OSB'lerin altyapı ve başta demiryolu olmak üzere ulaşım ve lojistik merkez entegrasyonları geliştirilerek, sanayi odaklı gelişim koridorunda faaliyet gösteren tekil sanayi tesislerinin OSB'lere taşınması teşvik edilecektir. Bu koridorda verimlilik hedeflenecek ve tarım arazileri üzerinde çevresel baskı asgari düzeye indirilecektir.
- Bölgedeki yat limanlarının altyapı hizmetlerinin geliştirilmesi ve turistik yat güzergâhı üzerinde bulunan limanlardaki turizm faaliyetlerinin çeşitlendirilerek yat turizminde uluslararası bir merkez haline gelmesi öngörülmektedir.
- Denizli şehir merkezinden Kaklık-Honaz yönüne işgücünün günlük yoğun kullanımına yönelik bir hafif raylı sistem oluşturulması teşvik edilecektir.
- Denizli büyükşehir merkezinden Çardak Havalimanı yönünde geliştirilecek bir raylı sistemin Kaklık Lojistik Merkez –Denizli OSB- Denizli Serbest bölge ile entegrasyonu sağlanarak hizmet akımları için alternatif bir doğu batı demiryolu aksı hedeflenmektedir.



Şekil 3.3. Mekânsal Gelişim Şeması (GEKA, 2013)

3.1.4. Aydın-Muğla-Denizli Alt Bölgesinin Ulaşım Yapısı

3.1.4.1. Kara Yolu Ulaşımı

Ülke genelinde olduğu gibi bölgede de yük taşımacılığının büyük bölümü kara yolu ile gerçekleştirilmektedir. Bölge, Kara Yolları Genel Müdürlüğü'nün (KGM) İzmir, Afyonkarahisar, Aydın, Denizli, Muğla, Uşak, Balıkesir ve Manisa illerini kapsayan 2. Bölge Müdürlüğü'ne bağlıdır ve kara yolu ulaşımının büyük bir kısmı devlet yollarından sağlanmaktadır. Bölgedeki kara yolu ulaşım ağı değerlendirildiğinde, en uzun ulaşım ağının Muğla iline ait olduğu gözlenmektedir (Çizelge 3.10). Çizelge 3.11'da görüleceği üzere mevcut kara yolu ağının büyük bölümü sathi kaplamadır. Bölgede bulunan tek otoyol ağı İzmir- Denizli otoyoludur.

Çizelge 3.10. Kara Yolu Ulaşım Ağı (KGM, 2. Bölge Müdürlüğü Projeler)

	Otoyol (Km)	Devlet Yolu (Km)	İl Yolu (Km)	Toplam (Km)
Aydın	67	319	392	778
Denizli	0	430	396	826
Muğla	0	592	314	906

Çizelge 3.11. Yol Ağı Sath Cinsi (KGM, 2. Bölge Müdürlüğü Projeler)

	BSK (km)	Sathi Kaplama (km)	Stabilize (km)	Diğer (km)
Aydın	142	620	0	16
Denizli	37	769	0	20
Muğla	52	841	13	0

Çizelge 3.12. TR32 Düzey 2 Bölgesi İllerinin Önemli İl Merkezlerine Olan Uzaklıkları (Km) (KGM, İller Arası Mesafe Sorgulama)

	Aydın	Denizli	Muğla
İstanbul	681	647	780
Ankara	603	477	622
İzmir	126	224	225
Antalya	344	222	313

Havzasına hitap eden “İzmir-Aydın-Denizli-Isparta Hattı” günümüze kadar gelmiş ve halen kullanılmaktadır (TCDD, 2010; Eriş, 2003).

Ülkede ve dolayısıyla bölgede Cumhuriyetin ilanından önce ve Cumhuriyetin ilk yıllarında demir yolu yapımı ön planda iken, 1950'li yıllardan itibaren kara yolları yapımına önem verilmesi, yatırımların ve planlamaların yeterli düzeyde olmaması, teknolojik gelişmelerin aynı paralelde sektöre aktarılamaması demir yolu taşımacılığının gerilemesine yol açmıştır (Çizelge 3.13) (Eriş, 2003).

Çizelge 3.13. TR32 Düzey 2 Bölgesi İlçelerin Demir Yolu Uzaklıkları ve Durumu (TCDD 3. Bölge Müdürlüğü)

Yer	Demir Yolu Uzunluğu (Km)
AYDIN	
Merkez İlçe	40,62
Germencik İlçesi (İzmir-Aydın)	18,98
Germencik İlçesi (Ortaklar-Söke)	7,54
Söke	14,47
Sultanhisar	13,90
Nazilli	16,30
Kuyucuk	34,70
DENİZLİ	
Merkez	53,98
Sarayköy	19,19
Aydın Toplam	146,51
Denizli* Toplam	73,17

*Denizli ilinin Sadece TCDD 3. Bölge Müdürlüğü Sorumluluk Sahasına Giren Bölümüne İlişkin Veriler Tabloya Yansıtılmıştır.

3.1.4.3. Hava Yolu Ulaşımı

Bölgede hava yolu ulaşımının sağlanması amacıyla 2 havaalanı ve 2 havalimanı bulunmaktadır. Bu havalimanları ve alanlarının durumları Tablo 94'de gösterilmektedir. Bölgedeki havalimanları, ülke genelinde uluslararası tarifeli ve tarifesiz seferler ile iç hat seferlerine açık ve günün 24 saati faaliyet gösteren Dalaman 2 ve Milas-Bodrum havalimanlarıdır. 6.515.583,66 m'lik bir alana kurulu

olan Dalaman Havalimanı bölgenin en büyük havalimanı olup hava yolu taşımacılığında büyük paya sahiptir. Dalaman Havalimanını kapasite ve büyüklük açısından 4.139.000 m'lik alana kurulmuş olan Milas-Bodrum Havalimanı izlemektedir. 16.890 2 m'lik bir alana kurulmuş olan Denizli Çardak Havaalanı ise ülke genelinde şehir merkezine en uzak havaalanıdır. Bu durumda havaalanına olan ulaşım ağlarının yetersizliğinin de eklenmesiyle kullanıcıların büyük bir bölümünü hava yolu ulaşımı yerine kara yolu ulaşımına zorlamakta, özellikle şehrin giriş ve çıkışlarında trafik problemlerine neden olmaktadır (DHMI, Havaalanları).

1993 yılında tamamlanan ancak pist kapasitesinin yetersiz oluşu nedeniyle yalnızca küçük çapta uçak ve helikopter iniş ve kalkış işlemleri ile paraşüt eğitimleri için kullanılan Aydın Çıldır Havaalanı, 2006 yılından itibaren askeri amaçlı hizmet vermeye başlamıştır.

3.1.4.4. Deniz Yolu Ulaşımı

Deniz ulaşımı, liman ve iskeleler arasında yolcu ve yük taşımacılığından oluşmaktadır. Dünyadaki ticaretin yaklaşık % 90'ı deniz yolu ile yapıldığından ve bazı turizm alanlarına varabilmek için en uygun ulaşım sektörü deniz yolu olduğundan bu sektör bölge için ayrıca önem taşımaktadır. Bölge, kıyı uzunluğu ve coğrafi konumu ile deniz yolu ulaşımı açısından önemli bir potansiyele sahiptir. Kuşadası, Didim, Güllük, Göcek, Bodrum, Datça, Marmaris ve Fethiye limanları bölgenin kıyıları boyunca uzanan limanlardır. Ticarete konu olan malların giriş-çıkış yaptığı kapılar olan limanlar deniz yolu taşımacılığının en önemli unsurlarıdır. Bölgenin denize açıldığı illerden biri olan Aydın'ın denizle bağlantısı Kuşadası ile Didim üzerinden gerçekleşmektedir. Aydın'ın Kuşadası ile mesafesi 56 km iken, Didim ile mesafesi 101 km'dir. Bölgenin denize açıldığı diğer ili ise Muğla'dır. Muğla'da Fethiye, Marmaris, Bodrum, Datça, Göcek ve Güllük limanları bulunmaktadır.

3'ü Aydın'da ve 23'ü Muğla'da olmak üzere bölgede toplam 26 adet yat limanı bulunmaktadır. Bunlardan 21'i Kültür ve Turizm Bakanlığı (TKB) belgeli ve 5'i yerel belgelidir.

Bölgede 4 tanesi Aydın ilinde ve 13 tanesi Muğla ilinde olmak üzere toplam 17 adet balıkçı barınağı bulunmaktadır. Bunlar Güzelçamlı Barınma Yeri, Kuşadası Balıkçı Barınağı/Kuşadası, Akbük, Akköy (Taşburun) Barınma Yerleri/Didim, Güllük Barınma Yeri-Milas, Torba, Türkbükü, Gündoğan, Yalıkavak, Turgutreis, Akyarlar Barınma Yerleri/Bodrum, Karaköy (Gerince), Palamutbükü, Hayıtbükü, Datça, Bozburun Barınma Yerleri/ Datça, Balıkçı Barınağı-Marmaris ve Köyceğiz Barınma Yeri-Köyceğiz'dir. Bölgenin önemli ekonomik faaliyetlerinden olan su ürünleri avcılığı yapan balıkçılar için söz konusu barınaklar kilit yerlerdir (TKB, 2004).

Bölge coğrafi konumu ve sahip olduğu potansiyeli ile deniz yolu ulaşımı için avantaja sahip olmasına rağmen, yük ve yolcu taşımacılığı yükü hâlâ kara yolundadır. Bölgenin sahip olduğu potansiyeli tam anlamıyla değerlendirmeye yönelik çalışmalarla bölge turizmi, bölgenin ticari hareketliliği ve rekabet edebilirliği geliştirildiği takdirde bölge bir cazibe merkezi haline gelecektir.

Bölgede ulaşımın temel ayağını ülke genelinde de olduğu gibi kara yolları oluşturmaktadır. Bölgeyi çevre illere de bağlayan olması sebebiyle mevcut kara yolu ağında yapılacak olan iyileştirmeler, sanayi, tarım ve turizm faaliyetlerinin yoğun olarak gerçekleştirildiği bölgenin refahına büyük katkı sağlayacaktır. Ancak ulusal planlarda da üstünde durulduğu gibi ulaşım yöntemlerinde çeşitliliğin ve dengenin sağlanması bölgesel kalkınma adına oldukça önemlidir. Bu bağlamda bölgede, hava yolu, demir yolu ve deniz yolu ulaşımında iyileştirmeler ve altyapı çalışmalarına ihtiyaç duyulmaktadır. Sivil havacılığın geliştirilmesi ve bölgenin ihtiyacının karşılanabilmesi adına Aydın-Denizli arasında bir hava limanına gerek duyulmaktadır. Ayrıca Aydın'da bulunan Çıldır Havaalanının atıl durumdan kurtarılarak kargo taşımacılığına açılmasının bölgeye katkı sağlayacağı düşünülmektedir. İzmir-Aydın demir yolunun yenilenerek işletmeye açılmasıyla Adnan Menderes Havalimanına önemli bir bağlantı sağlamış ve yolcu potansiyelini artırmıştır. Bölgedeki bazı demiryollarında yapılan yenileme çalışmaları nedeniyle bir süredir yük ve yolcu taşımacılığı gerçekleştirilemiyor olsa da, bu çalışmaların tamamlanmasıyla birlikte hizmet kalitesinde artış gözleneceği ve demir yollarına olan talebin artacağı düşünülmektedir. Bölgede üretilen mermer, feldspat ve çimentonun Güllük Limanı'na ulaştırılması için yürütülen Aydın-Çine-Yatağan-Güllük Liman Bağlantısı demir yolu projesi ile Kaklık demir yolu lojistik

merkezindeki çalışmalar ise son dönemde bölge demir yolu taşımacılığındaki olumlu gelişmelerdir. Kuşadası, Didim, Güllük, Göcek, Bodrum, Datça, Marmaris ve Fethiye limanları ile bölge güçlü bir deniz yolu ulaşımına sahiptir ancak bu limanlarda gerçekleştirilecek altyapı faaliyetleri ve kruvaziyer taşımacılığa yönelik iyileştirme çalışmaları ile bu kapasitenin daha da güçlendirileceği umulmaktadır. Bölge dâhilindeki üç il de birinci derecede deprem kuşağında yer almaktadır ve geçmişten günümüze bölgede irili ufaklı pek çok deprem meydana gelmiştir. Deprem riski böylesine yüksek bir bölgede de afet yönetim sisteminin etkinlikle işletilmesi oldukça önemlidir. Bölgede afet yönetimine ilişkin olarak başta ve acil durum müdürlükleri, il sivil savunma müdürlükleri, il özel idareleri olmak üzere ilgili kurumlar çeşitli çalışmalar yürütmektedirler.

3.2. Denizli İli Genel Özellikleri

Denizli’de ilk Belediye teşkilatı 1876’da kurulmuştur. Bu tarihlerde Aydın Livasına bağlı bir kaza merkezi olan Denizli, Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluşuyla da il olmuştur. 12.11.2012 tarihinde kabul edilen 6360 sayılı “On Dört İlde Büyükşehir Belediyesi ve 27 İlçe Kurulması ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunun” 04.12.2012 tarihinde resmi gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmesiyle Denizli Belediyesi, Büyükşehir Belediyesi statüsü kazanmıştır.

Denizli’de, Merkezefendi ve Pamukkale il merkezi olmak üzere; Acıpayam, Babadağ, Baklan, Bekili, Beyağaç, Bozkurt, Buldan, Çal, Çameli, Çardak, Çivril, Güney, Honaz, Kale, Sarayköy, Serinhisar ve Tavas olmak üzere 19 ilçe, her ilçenin kendisine ait belediyesi olmak üzere 19 belediye teşkilatı bulunmaktadır. 2015 yılı Türkiye İstatistik Kurumu Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi verilerine göre ilin toplam nüfusu 993.442 kişidir. Nüfus yoğunluğu ise 83.70 kişi/km² dir.

Çizelge 3.14. Denizli İli ve İlçelerine Ait Mahalle Sayıları (DBB, 2018)

İlçe Adı	Mahalle Sayısı
Merkezefendi	50
Pamukkale	69
Acıpayam	56
Babadağ	12
Baklan	14
Bekilli	15
Beyağaç	15
Bozkurt	20
Buldan	45
Çal	35
Çameli	31
Çardak	15
Çivril	76
Güney	24
Honaz	23
Kale	32
Sarayköy	32
Serinhisar	11
Tavas	50
Toplam	625

3.2.1. Denizli İli Tarihsel Gelişim Süreci

Denizli yöresinde Milattan Önce (M.Ö) dönemine ait tarihi kültürlere de rastlanmaktadır. Özellikle Kalkolitik Çağ'dan bu yana Çivril yakınlarında bulunan ve kazısı yapılan Beycesultan Höyüğü ve çevresi buna en iyi örnektir. Hitit öncesi kültürlerden başka Frigler, Lidyalılar ve Perslerin yöreye egemen olduklarını gösteren belirtiler de vardır. Büyük İskender dönemiyle başlayan Helenizm devrinde Denizli çevresinde birçok metropol kentlerin kurulduğu görülmektedir.

Denizli şehri, ilk defa bugünkü şehrin 6 km. kuzeyinde, Eskihisar Köyü civarında kurulmuştur. Bu şehir M.Ö. (261 - 245) yılları arasında, Suriye Kralı II. Antiyokustheos tarafından kurulmuş ve karısının adına izafeten Laodikya denilmiştir.

Türkler Denizli havalisini zapt ettikten sonra şehri, suyun bol bulunduğu bugünkü Kaleiçi mevkiine naklettirmişlerdir.

Türkmenlere Ait Beylikler ve Kapladıkları Sahalar:

- Ladik (İnançoğulları) Beyliği: Denizli'nin kurulduğu düzlükte bulunmaktaydı.
- Germiyoğulları Beyliği: Honaz'dan Buldan taraflarına kadar uzanan bir alanda kurulmuştur.
- Hamitoğulları Beyliği: Yören Dağı-Bozdağ'ın doğusundaki saha Karaağaç mıntıkasına sahiptir.
- Tavas Beyliği: Babadağ'ın güneyindeki araziye, şimdiki Tavas ve Kale ilçelerinin sahalarını kaplamaktadır.

Osmanlı Dönemi; Denizli şehri, Osmanlı hâkimiyetine girdikten sonra, yaşantısına sakin bir şekilde sürdürmüştür. 1702-1703 yıllarında yaşanan depremlerde, 12.000 kişi ölmüş, o zamanki Kale ilçesi civarında bulunan şehir oturulamayacak hale gelmiştir. Daha sonraki dönemlerde kent şimdiki yerine doğru çekilmiştir..

İlk belediye yapılanması 1876 yılında kurulmuştur. Bu tarihlerde Denizli, mülki bölünmede Aydın Livası'na bağlı bir kaza merkezidir. 1883'te Sarayköy, Buldan ve Tavas İlçeleri'nin bağlanmasıyla Sancak haline gelen Denizli, 1884 yılında Çal ilçesi, 1888 yılında ise Acıpayam İlçesinin katılımıyla Aydın'a bağlı mutasarrıflık, Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuyla da il olmuştur.

Çizelge 3.15. Denizli İli Tarihsel Kronolojisi (TKB, 2017)

Dönemler	Gelişmeler
M.Ö.4000'ler	Kalkolitik Dönem
M.Ö.3000-2000	İlk Tunç Çağı
M.Ö.2000-1200/1100	Orta Tunç Çağı ve Son Tunç Çağı
M.Ö.1800	Denizli'nin Arzava Siyasal Birliği İçinde Yer Alması
M.Ö.1200'ler	Deniz Kavimler Göçü
M.Ö.1100'ler	Deniz Kavimler Göçüyle Hitit Devletinin Yıkılması
M.Ö.546	Ahameniş Kralı II.Kiros'un Lidya Krallığını Ortadan Kaldırılması
M.Ö.360	Hellespontos, Misya Lidya ve Karya Satraplarının Pers Merkezi Yetkisi'ne Baş Kaldırışı
M.Ö.334	Büyük İskender'in Anadolu Seferi İle Denizli Yöresindeki Pers Etkinliğine Son Vermesi

M.Ö.246	II.Antiokos'un Karısı Laodikeia'yı Ziyareti Sırasında Laodikeia Kentinin Kurulması
M.Ö.188	Roma, Bergama, Selevkoslar Arasında Barış Antlaşmasının Yapılması
649	Muaviye'nin Kıbrıs Seferi
1070	Türkler'in Denizli'de İlk Kez Görülmeleri
1077	Denizli'nin Türkler Tarafından Fethi
1097	Denizli'nin Bizans'ın Eline Geçmesi
1102	I.Kılıç Aslan'ın Denizli'yi Fethi
1119	Denizli'nin Yeniden Bizans'ın Eline Geçmesi
1148	Haçlıların Denizli'den Geçmeleri
1190	Firedik Barbaros Komutasında ki Bir Haçlı Ordusunun Denizli'den Geçmesi
1207	Denizli'nin Yeniden Türklerin Eline Geçmesi
1259	Türkmenlerin Denizli'nin Yönetimini Ele Geçirmeleri
1288	Denizli'nin Germeyanoğulları Egemenliğine Girmesi
1300-1368	Denizli'de İnanoğulları Egemenliği
1368	Denizli'nin Yeniden Germiyanogulları Egemenliğine Girmesi
1391	Denizli'nin Osmanlıların Eline Geçmesi
1403	Timur'un Denizli'yi Germiyanogullarına Geri Vermesi
1429	Denizli'nin Kesin Olarak Osmanlı Egemenliğine Girmesi
1874	Denizli'de İlk Rüstiye Mektebinin (Ortaokul) Açılması
1876	Denizli'de İlk Belidiye'nin Kurulması
1879	İzmir-Aydın Demiryolunun Sarayköy'e dek Uzatılmasına ilişkin Bir Antlaşma Yapılması
1883	Yapılan Yönetim Değişikliği İle Denizli'nin Sarayköy, Buldan Ve Tavas Kazalarının Başladığı Bir Sancak Haline Getirilmesi
1884	Çal Kazasının Denizli Sancağına Bağlanması
1888	Acıpayam Kazası'nın, Denizli Sancağına Bağlanması, Sarayköy Demiryolu Hattının Dinar'a Dek Uzatılmasının Kararlaştırılması
1910	Denizli'nin "Bağımsız Mutasarrıflık" Haline Getirilmesi
18 Ocak 1921	Çivril'in Yunan İşgaline Uğraması
1 Nisan 1921	Çivril'in İkinci Kez Bir İşgale Uğraması
30 Ağustos 1922	Çivril'in Büyük Taarruz Neticesinde Yunan İşgalinden Kurtulması
4 Eylül 1922	Buldan'ın İşgalden Kurtulması

Anadolu tarihi kadar eski ve zengin olan Denizli ili kurulduğundan bu yana önemli bir yerleşim ve uygarlık merkezi olarak çok değişik medeniyetlere ev sahipliği yapmış, tanıklık ettiği dönemlere ilişkin tarihi ve kültürel birikimlerden günümüze kadar ulaşabilenler Antik Kentler, Tapınaklar, Tren İstasyonları, Kervansaraylar, Çeşmeler, Hamamlar, Bedesten ve Çarşılar, Camiler, Medreseler ve diğer Tarihi Değerler alt başlıklarında toplanmış ve aşağıdaki gibi verilmiştir.

ANTİK KENTLER

- Laodikeia Antik Kenti (Denizli il merkezinin 6 km. kuzeyinde, Pamukkale ilçesinde)
- Hierapolis Antik Kenti (Antik Havuz; Kent içinde kalan önemli antik değer) (Pamukkale Travertenlerinde)
- Tripolis Antik Kenti (Buldan İlçesinde)
- Tabea Antik Kenti (Kale İlçesine 1 km. yakınlıkta)
- Eumania Antik Kenti (Çivril-Dinar karayolu üzerinde)
- Attuda Antik Kenti (Sarayköy ilçesi sınırları içerisinde)
- Apollonia Salbace (Medet Höyüğü) Antik Kenti (Tavas İlçe Merkezi'nin 7 kilometre güneybatısında)
- Heraklia Salbace Antik Kenti (Tavas ilçesine bağlı Vakıf Mahallesi sınırları içerisinde)
- Colossae Antik Kenti (Denizli ilinin 25 km. doğusunda, Honaz ilçesinin 2 km kuzeyinde)
- Dionysopolis Antik Kentleri (Çal ilçesinin yaklaşık 8 km kuzeybatısında)
- Sebastopolis Antik Kenti (Tavas ilçesinin 19 km. güneyinde bulunan Kızılca Kasabası'nın 2 km. doğusunda)
- Trapezapolis Antik Kenti (Babadağ ilçesi, Bekirler mahallesi, Bolu düzü mevkiinde)
- Lounda Antik Kenti (Çal İlçesi, Mahmutgazi ve Aşağıseyit mahalleleri arasında)

Bunların dışında Çal ilçesinde Attyochorium, Bekeilli ilçesinde Motella, Güney ilçesinde Sala, Buldan ilçesinde Aetos, Pamukkale ilçesinde Mossyna, antik kentli bulunmaktadır.

TAPINAK VE KUTSAL ALANLAR

- Apollon Lermenos Tapınağı (Çal ilçesinin kuzey doğusunda)
- Herakleia Hieron Tapınağı (Tavas ilçesi sınırları içerisinde)
- Kestanboğazı Kutsal Alanı (Çal ilçesine bağlı Develler Mahallesi'nin Kestanboğazı Mevkii'nde)

TREN İSTASYONLARI

- Çardak Tren İstasyonu: Denizli-Afyonkarahisar Demiryolu üzerinde yer alan Çardak Tren İstasyonu, Çardak ilçe merkezinde bulunmaktadır. Bir Cumhuriyet Dönemi eseri olan yapı; istasyon binası ve ambardan oluşmaktadır.
- İnceköy Tren İstasyonu: İnceköy Mahallesi'nde yer alan İnceköy Tren İstasyonu, Çivril Sütlaç Demiryolu Şube Hattı üzerinde bulunmaktadır. Dikdörtgen planlı olan istasyon binasının çatısı tamamen çökmüş durumdadır. Duvarlarında yöreye özgü kaba yontu taş ile devşirme taş ve tuğla kullanılmıştır. Duvarlarının dış kısmına sıva işçiliği ile kesme taş görünümü verilmiştir. Cumhuriyet Dönemi yapısı olmasına rağmen, mimari olarak bölgedeki İngiliz, Fransız ve Alman yapımı tren istasyonlarına benzerliği ile dikkat çekmektedir.
- Kocabaş Tren İstasyonu: Kocabaş Tren İstasyonu, Honaz ilçesinin Kocabaş Mahallesi'nde yer almaktadır. İstasyon, Denizli-Afyonkarahisar Demir yolu üzerinde bulunmaktadır. İstasyon binası ve lojmanlardan meydana gelen tesis Cumhuriyet Dönemi mimari özelliklerini yansıtmaktadır. İstasyon tesisi günümüzde kullanılmamaktadır.
- Üzerlik Tren İstasyonu: Merkezefendi ilçesine bağlı Üzerlik Mahallesi'nde yer alan Üzerlik Tren İstasyonu, 1890 yılında yapılmıştır. İstasyon, İngiliz Oriental Railway Company tarafından İzmir-Aydın ve Şubeleri Demir yolu Hattı kapsamında inşa edilmiştir. Üzerlik Tren İstasyonu, lojman ve istasyon binası olmak üzere iki kısımdan meydana gelmektedir. Günümüzde kullanım dışı olan Üzerlik Tren İstasyonu'nun bir bölümü tahrip olmuş durumdadır.

Bunların dışında Bozkurt ilçesinde Bozkurt, Honaz ilçesinde Kaklık, Pamukkale ilçesinde Böceli ve Goncalı, Sarayköy ilçesinde Sarayköy Tren İstasyonları bulunmaktadır.

KERVANSARAYLAR

- Çardak Kervansarayı
- Akhan Kervansarayı

KÖPRÜLER

- Bedirbey Köprüsü; Acıpayam ilçesine bağlı Bedirbey Mahallesi'nin alt kısmında konumlanmış olan Bedirbey Köprüsü, Dalaman Çayı'nın iki yakasını bir araya getirmektedir.
- Bayıralan Roma Köprüsü: Bayıralan Köprüsü, Roma Dönemi'ne ait olup, Denizli'nin Çal ilçesine bağlı Bayıralan Mahallesi'nin kuzeydoğusundaki Kemer Deresi üzerinde bulunmaktadır.
- Dayılar Köprüsü: Dayılar Köprüsü Çal ilçesine bağlı Dayılar ile Şapçılar mahalleleri arasındaki yol üzerinde bulunmaktadır. Roma Dönemi'ne ait olan Dayılar Köprüsü'nün diğer adı Tozlukara Köprüsü'dür.
- Hançalar Köprüsü: Çal ilçesine bağlı Hançalar Mahallesi'ni Süller yoluna bağlayan tarihi yolda bulunan Hançalar Köprüsü, Büyük Menderes Nehri üzerinde yer almaktadır.
- Ak Köprüsü: Büyük Menderes Nehri üzerindeki köprülerden biri olan Ak Köprü, Çivril ilçesine bağlı Kara yahşiler Mahallesi'nde bulunmaktadır.
- Eski Kale Köprüsü: Kale ilçesinde bulunan Eski Kale Köprüsü, Tabae Antik Kenti sınırlarında yer almaktadır. Kale ilçe merkezi ile antik kent arasındaki ulaşımı sağlayan tek köprüdür.

3.2.2. Denizli İli Coğrafi Konumu, Ülke-Bölge İçindeki Yeri

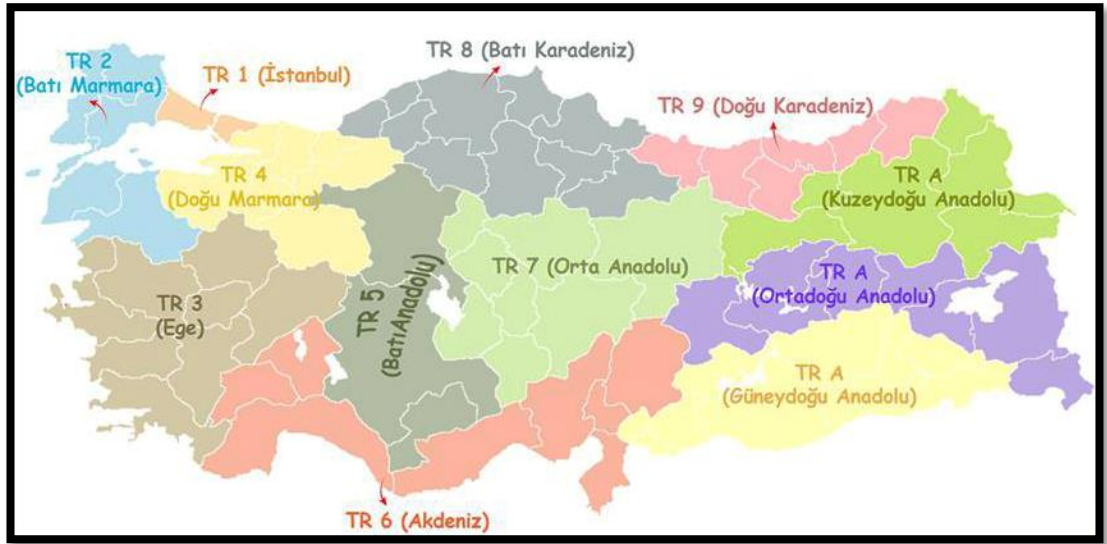
37°12' ve 38°12' kuzey enlemleri ile 28°30' ve 29°30' doğu boylamları arasında ve yüzölçümü 11.868 km² olan Denizli ili, Anadolu yarımadasının güneybatısında, Ege Bölgesinin doğusunda, Ege-İç Anadolu ve Akdeniz Bölgeleri kesişme noktasında bulunur. İç Anadolu ve Antalya'ya giden yollara hâkim konumundadır. Denizli ili Büyük Menderes Havzası ve Batı Akdeniz Havzası sınırları içerisinde kalmaktadır. Büyük Menderes Nehri, Batı Anadolu'nun en büyük akarsuyudur ve Büyük Menderes Havzası'nın ana sulama kaynağıdır.

Denizli ili sınır itibariyle doğudan Burdur, Afyon ve batıdan Aydın, Manisa, kuzeyden Uşak, güneyden ise Muğla illeri ile komşu bulunmaktadır. İli yüzölçümü 1.186.800 ha'dır. Bunun 376.738 ha'sı; yani %31,8 'si tarım arazisi, 22.302 ha, yani %2' si çayır ve meraları, 565.788 ha, yani %47' ü orman fundalık, kalan 221.972 ha ise %19'u tarım dışı, mesken olarak kullanılmaktadır. İl 11.868 km²'lik yüzölçümü ile Türkiye'nin yaklaşık %1,5'ini, Ege Bölgesinin ise %18,5'ini oluşturmaktadır. İl merkezinin denizden yüksekliği 354 metredir. Deniz yüzeyine en yakın yer 170 metre rakımla Sarayköy ilçesi, en uzak yer ise 1350 metre rakımla Çameli ilçesidir.

Denizli, Anadolu yarımadasının güneybatısında, Ege bölgesinin güneydoğusunda, Ege-İç Anadolu ve Akdeniz Bölgeleri arasında bir geçit teşkil eder. Denizli ili yüzey şekilleri bakımından dalgalıdır. Yükseltisi 2000 m.'yi aşan dağlarla bu dağlar arasında kalan irili ufaklı yayla ve ovalar, Denizli ilinin başlıca yer şekillerini oluşturur. İl topraklarının %47' si dağlar, %28' si ovalar, %23' ü platolar ve %2' si yaylalardan oluşmaktadır.

İlçe bazında yerleşim alanlarının deniz seviyesine göre yüksekliği; Sarayköy en düşük 170 m., Çameli en yüksek 1.350 m. rakımdadır. Denizli kent merkezinin rakımı ise 350 m'dir. İlin topografik ve jeomorfolojik durumu; ovalar, yaylalar, dağlar ve vadiler olmak üzere üç ana grupta incelenebilir.

Türkiye İstatistik Bölge Birimleri Sınıflandırmasına (İBBS) göre Denizli ili TR-3 Ege bölgesi sınırları içerisinde, Aydın ve Muğla illeriyle birlikte TR -32 Aydın Alt Bölgesi sınırları içinde kalmaktadır (Şekil 3.8, 3.9)



Şekil 3.9. Türkiye İstatistiki Bölge Sınıflandırması, Düzey 1 (İBBS)



Şekil 3.10. Türkiye İstatistiki Bölge Sınıflandırması, Düzey-2 (İBBS)

3.2.3. Denizli İli Demografik, Sosyo-Kültürel Yapısındaki Değişimler

3.2.3.1. Demografik Yapı

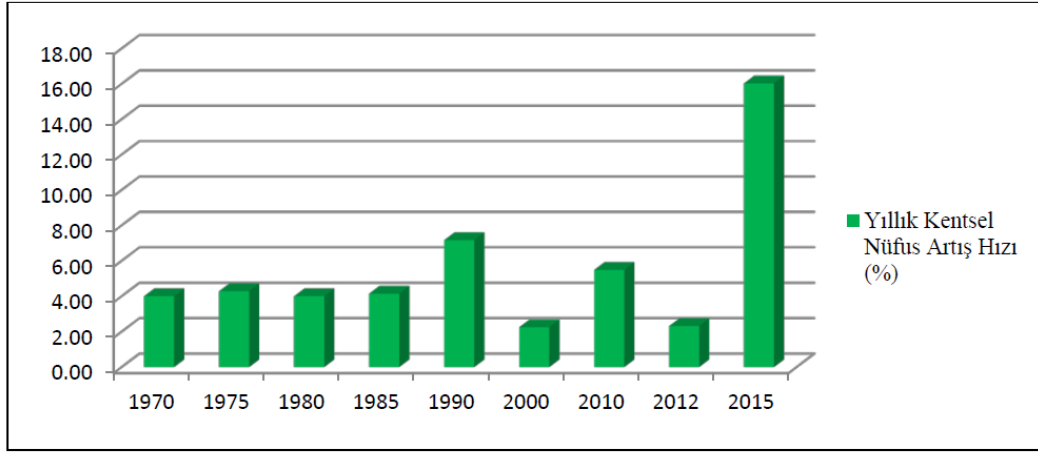
Denizli ilinin 2015 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi verilerine göre toplam nüfusu 993.442 kişidir. 12.11.2012 tarihinde kabul edilen 6360 sayılı Kanunun 04.12.2012 tarihinde resmi gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmesiyle Denizli Büyükşehir Belediyesi kurulmuştur. Yine bu kanun kapsamında il mülki sınırı büyükşehir belediye sınırı olarak kabul edildiğinden günümüzde il nüfusunun

tamamı kentsel nüfus olarak değerlendirilmektedir. Aşağıdaki tablo ve grafiklerde Denizli ilinin 1965-2015 yılları arası son 50 yıllık nüfus değişimi verilmektedir.

Çizelge 3.16 incelendiğinde; Denizli il bütünü nüfus artış hızının 1970 – 1980 yılları arasında düştüğü, 1985 – 1990 yılları arasından tekrar yükseldiği sonraki yıllarda ise dalgalanmaların olduğu görülmüştür. 1970-1980 arasında nüfus artış hızının düşmesinin temel sebebi il dışından verilen göçlerdir. Denizli de sanayinin atak yaptığı 80’li yılların ikinci yarısından itibaren ise ilden verilen göçler durduğu gibi Denizli dışarıdan göç almaya başlamış ve nüfus artış hızı yükselmiştir. Yine aynı şekilde 2000 yılı ve sonrasında ki dalgalanmaların sebebi de ülkemizdeki ekonomik krizler dolayısıyla sanayi sektöründe istihdamın değişmesidir.

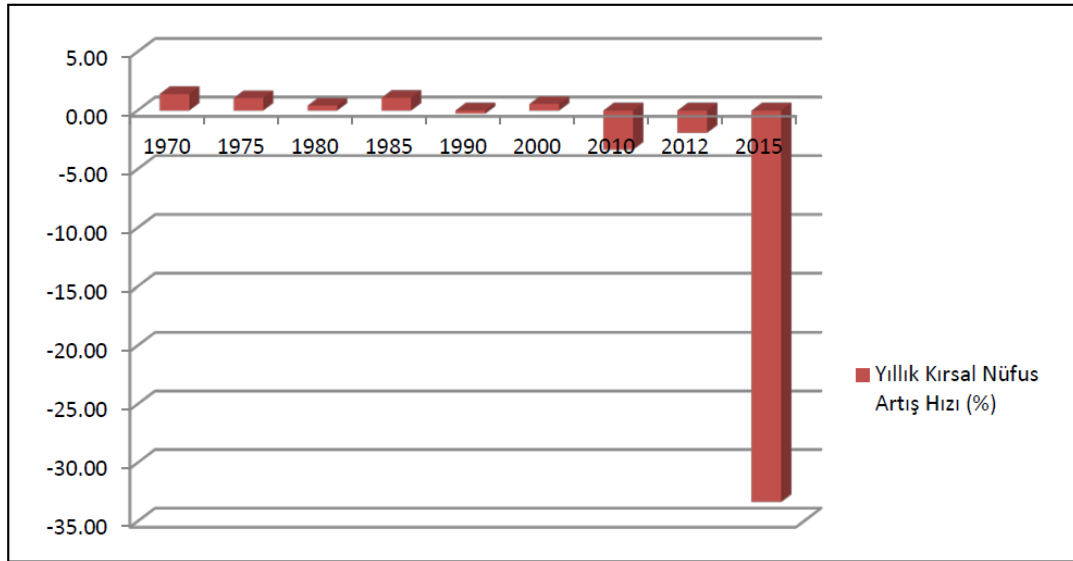
Çizelge 3.16. Denizli İl’inin Sayım Yıllarına Göre Nüfus Büyüklükleri ve Nüfus Artış Hızları

Sayım Yılı	İl Geneli Kentsel Nüfus	Yıllık Kentsel Nüfus Artış Hızı(%)	İl Geneli Kırsal Nüfus	Yıllık Kırsal Nüfus Artış Hızı(%)	İl Geneli Toplam Nüfus	Yıllık Toplam Nüfus Artış Hızı(%)
1965	117.739	0.00	345.630	0	463.369	0
1970	141.309	4.00	369.851	1.40	511.160	2.06
1975	171.586	4.29	389.330	1.05	560.916	1.95
1980	205.938	4.00	397.400	0.41	603.338	1.51
1985	248.973	4.15	418.805	1.08	667.478	2.13
1990	337.793	7.17	413.089	-0.27	750.882	2.50
2000	413.914	2.25	436.115	0.56	850.029	1.32
2010	641.093	5.49	290.730	-3.33	931.823	0.96
2012	670.812	2.32	279.745	-1.89	950.557	1.01
2015	993.442	16.03	0	-33.33	993.442	1.50
2017	1.018.735	12.1	278.657	-0.99	1.297.032	11.11



Şekil 3.5. Denizli İli Yıllık Kentsel Nüfus Artış Hız Oranı (%)

Çizelge 3.16 ve Şekil 3.10 incelendiğinde Denizli ili kentsel nüfus artış hızının 1970-1990 arasında yalnız 1985 yılında düştüğü diğer aralıklarda yüksek olduğu, 1990-2000 yılları arasında ciddi oranda düştüğü bu tarihten sonra ise sürekli dalgalanmaların olduğu tespit edilmiştir. Yukarıda da belirtildiği gibi Denizli ilindeki toplam ve kentsel nüfus değişimlerinin asıl kaynağı kentin en önemli ekonomik faaliyet kolu olan sanayi sektörüdür. 2015 yılında görülen kentsel nüfus artış hızının çok yüksek olmasının sebebi ise daha önce belirtildiği gibi Denizli ilinin 2012 de Büyükşehir olması ile birlikte toplam nüfusun kentsel nüfus olarak değerlendirilmesidir.



Şekil 3.6. Denizli İli Yıllık Kırsal Nüfus Artış Hızı Oranı (%)

Çizelge 3.16 ve Şekil 3.11 incelendiğinde; Denizli ilinin kırsal nüfus artış hızının daima kentsel nüfus artış hızından düşük olduğu görülmüştür. Kırsal nüfus artış hızı özellikle ilde sanayisinin en fazla geliştiği 1990 yılında negatif değerlere düşmüştür. Her ne kadar sanayideki gelişmenin yavaşlamasıyla 2000 yılında tekrar pozitif değerlere ulaşsa da sonrasında sürekli negatif yönde azalmıştır. Denizli İlının 2012 de Büyükşehir olması ile birlikte toplam nüfusun kentsel nüfus olarak değerlendirilmeye başlamış ve 2015 yılında kırsal nüfus değeri ortadan kalkmıştır.

TÜİK verilerine göre Denizli ili 30.185 kişi göç almış, 24.961 kişi göç vermiştir. 2014-2015 yılları arasında net göç 5.224 kişi olmuştur. Denizli ilinin göç aldığı ve verdiği başlıca iller İzmir, İstanbul, Aydın ve Afyon'dur.

Çizelge 3.17. Denizli İli 2007-2015 Yılları Arası Göç Değerleri

Yıllar	Aldığı Göç	Verdiği Göç	Net Göç	Net Göç Hızı
2007-2008	22721	22120	601	0.7
2008-2009	20119	21706	-1587	-1.7
2009-2010	21863	23468	-1605	-1.7
2010-2011	23454	23853	-399	-0.4
2011-2012	24446	21992	2454	2.6
2012-2013	27088	24039	3049	3.2
2013-2014	28289	24771	3508	3.6
2014-2015	30185	24961	5224	5.3
2015-2016	28170	24794	3376	3.4
2016-2017	28855	25466	3389	3.3
2017-2018	28047	28906	-859	3.4

Denizli ilinin 2008 – 2010 yılları arasında göç verdiği ancak takip eden yıllarda daha yüksek oranda göç aldığı görülmektedir (Çizelge 3.17). 2017-2018 yılları arasında ise yeniden göç vermeye başladığı görülmektedir.

Çizelge 3.18. Denizli İli ve İlçeleri Nüfusun Dağılımı ve Kentleşme Oranları

İlçe	2010			Toplam Nüfusa Oranı		2015			Toplam Nüfusa Oranı	
	Toplam	Şehir	Köy	Şehir(%)	Köy(%)	Toplam	Şehir	Köy	Şehir(%)	Köy(%)
Türkiye	73,722,988	56,222,356	17,500,632	76	24	78,741,053	72,523,134	6,217,919	92,10	7.90
Denizli	931,823	641,093	290,730	69	31	993,442	993,442	0	100	0
Merkez	527,617	498,643	28,974	95	5	0	0	0	0.00	0
*Merkeze fendi	269,376	233,351	6,025	97	3	280,341	280,341	0	100	0
**Pamuk kale	293,733	268,058	25,675	91	9	331,000	331,000	0	100	0
Acıpayam	57,533	12,965	44,568	23	77	55,406	55,406	0	100	0
Babadağ	7,583	4,087	3,496	54	46	6,611	6,611	0	100	0
Baklan	6,265	2,012	4,253	32	68	5,816	5,816	0	100	0
Bekilli	8,165	3,387	4,778	41	59	7,164	7,164	0	100	0
Beyağaç	7,181	2,595	4,586	36	64	6,713	6,713	0	100	0
Bozkurt	11,738	4,589	12,006	56	44	12,359	12,359	0	100	0
Buldan	27,249	15,086	12,006	56	44	27,359	27,359	0	100	0
Çal	22,249	3,949	18,300	18	82	19,699	19,699	0	100	0
Çameli	19,999	2,802	17,197	14	86	18,422	18,422	0	100	0
Çardak	9,454	4,586	4,868	49	51	8,906	8,906	0	100	0
Çivril	61,815	17,989	43,826	29	71	60,716	60,716	0	100	0
Güney	11,487	5,832	5,655	51	49	10,399	10,399	0	100	0
Honaz	30,530	9,830	20,700	32	68	31,779	31,779	0	100	0
Kale	21,840	8,106	13,734	37	63	20,667	20,667	0	100	0
Sarayköy	29,854	18,510	11,344	62	38	29,964	29,964	0	100	0
Serinhisar	15,226	10,639	4,587	70	30	14,649	14,649	0	100	0
Tavas	50,703	12,720	37,983	25	75	45,214	45,214	0	100	0

Denizli ili ve ilçelerinde nüfus dağılımı etkileyen temel faktör ekonomik faaliyet koludur. Öyle ki ekonomisi tarım ağırlıklı olan ilçelerde kırsal nüfusun daha fazla olduğu, kentleşme oranının düşük olduğu ancak sanayi, turizm, hizmetler gibi sektörlerin ekonomiye hâkim olduğu ilçelerde ise kentsel nüfusun fazla ve kentleşme oranının yüksek olduğu görülmüştür. Ancak 2012 de çıkan yasa ile Denizli Büyükşehir

ilan edilmiş ve nüfusunun tamamı kentsel nüfus olarak değerlendirilmektedir (Çizelge 3.18).

2012 yılında çıkarılan 6360 sayılı kanunun “İl Mülki İdare Sınırları Aynı Zamanda Büyükşehir Belediyesi Sınırlarıdır” maddesi bağlamında il ve ilçelerin toplam nüfus değerleri, kentsel nüfus olarak değerlendirilmeye başlamış bu da ülke geneli ve Denizli ilinde kentsel nüfus oranını artırmıştır. 2015 yılındaki artışların temel nedeni bu yasa değişikliğidir.

2010 yılı Denizli ilçelerinin kentsel nüfus dağılımı incelendiğinde; sanayi ve hizmetler sektörünün temel ekonomik faaliyet olduğu Merkez ilçe nüfusunun, diğer ilçelerden daha fazla olduğu ve aynı şekilde kentsel nüfus oranının da il geneli ortalamasından ve diğer ilçelerde ki kentsel nüfus oranından daha yüksek olduğu görülmüştür. Yine çeşitli sanayi kollarının gelişmiş olduğu Serinhisar, Sarayköy, Buldan ve Babadağ ilçelerinde nüfusun %50 den fazlasının kentlerde yaşadığı görülmüştür. Diğer ilçelerde ise tarım ve hayvancılık sektörü ağırlıklı olduğundan kırsal nüfus oranı daha yüksektir. Ancak daha öncede belirtildiği gibi 2015 yılına gelindiğinde kırsal nüfus kavramı sona ermiştir.

İlde ortalama hane halkı büyüklüğü 3,14’dür. En büyük hane halkı büyüklüğü 3,42 ile Honaz ilçesinde olup onu Merkezefendi ve Serinhisar ilçeleri takip etmektedir. En küçük hane halkı büyüklüğü ise 2,43 ile Bekilli ilçesidir. Yine Çal ve Güney ilçeleri de hane halkı büyüklüğünün en düşük olduğu ilçelerdedir. Yerinde yapılan çalışmalar ve TÜİK verileri baz alınarak hane tipleri incelendiğinde; toplam hane sayısının % 16’sı olan 50 621 hanenin tek kişilik hane, % 69’u olan 218 304 hanenin çekirdek aile, % 12,5’i olan 39 548 hanenin geniş aile yapısında olduğu görülmüştür. Bunun dışında toplam hane sayısının % 2,5’i olan 7910 hanede ise herhangi bir aile yapısından söz etmek mümkün olmayıp ev arkadaşlığı şeklindeki hanelerdir (TÜİK, 2018).

3.2.3.2. Sosyo-Kültürel Yapı

Türkler Anadolu'ya geldikten sonra göçerlikten yerleşik düzene geçmeleriyle birlikte XI. Yüzyıldan itibaren Denizli kültüründe de farklı bir oluşum ortaya çıkmıştır. Bizans kökenli toplulukların kentlerde yoğunlaşmış olması nedeniyle Türk-İslam kültürünün temsilcileri olan Türkmenlerin etkisi önceleri kırsal kesimle sınırlı kalmıştır. Yöreye Anadolu Selçukluları egemen olduğunda Türk kültürü de düzenli bir şekilde yayılmaya başlar.

Denizli 20. yüzyıla temel ekonomik etkinliği tarım ve dokumacılığa dayanan küçük bir Anadolu kenti olarak girmiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında da kasaba görünümünde olan Denizli'de halk geçimini tarım ve dokumacılıktan sağlamaktaydı. Tekkeler kapatılmışsa da, tarikatlar güçlerini korumaktaydılar. Medreselerin yerini modern okullar almakta, kılık kıyafet değişmekte, modern Türk ulusunun çerçevesi oluşturulmaktaydı.

1950'lerde kırsal yörelerdeki ekonomik gelişmeyle, toplumsal yapıdaki değişimler devam etmiştir. Tarımsal üretimin yapıldığı toplumsal yapıdan sanayileşmenin geliştiği bir yapıya doğru gelişme göstermiştir. Ulaşım sistemlerinin gelişmesi ile büyük kent özelliğindeki İzmir ile kurulan ilişkiler toplumsal gelişmeye yeni boyutlar getirmiştir. Bu dönemde başlayan kırsal alanlardan kentsel alanlara göç zamanla hızlanmıştır.

Haberleşme araçlarının ve ulaşım sistemlerinin yaygınlaşmasıyla ve yurt dışına giden işçilerin kentlere olan etkisi ile geleneksel kültür yapısı ve sosyal yaşantıdaki değişiklikler olmuştur. Denizli insanının sanayiye, özellikle dokumacılık ve ticaret yönünde atılım ve yatırım yapması güncel yaşantısının vazgeçilmez bir parçası olmuştur ve eğilim giderek devam etmektedir.

Pamukkale Üniversitesi'nin; 1992 yılı gibi çok yakın bir geçmişte kurulmasına rağmen sosyal, kültürel ve eğitim alanlarındaki etkileri hızlı bir şekilde görülmeye başlanmıştır. Kültürel alanda belediyenin öncülük ettiği konservatuar, oda tiyatrosu ve açık hava tiyatrosunda görsel sanat etkinliklerinin yanı sıra, konferans ve

sempozyumlar düzenlenmektedir. İl merkezi ve ilçelerde geleneksel şenlikler de yaygınlaşmaktadır.

3.2.4. Denizli İli Ekonomik Yapısındaki Değişimler

Denizli ekonomik açıdan tarım, sanayi ve hizmet sektörlerinin, üçünün de dinamik bir gelişme sağlandığı önemli merkezlerden biri haline gelmiştir. İlde elde edilen Gayri Safi Yurt İçi Hasılanın yaklaşık %60 oranında ticaret ve hizmetler, %18 oranında tarım, %22'si sanayi sektöründen sağlanmaktadır. Son yıllarda ihracata dayalı sanayi sektörü ile öne çıkmıştır. Fakat ihracata dayalı ekonomik yapısı ve Türkiye’de uygulamaya konulan 5048 sayılı Yatırımların ve İstihdamın Teşviki kanununun getirdiği olumsuzlukların etkisinde kalmıştır.

Çizelge 3.19. Denizli İlinin Sektörlere Göre Gelişmişlik Sıralaması (DPT, 2003)

Sektörler	Gelişmişlik Sıralaması
İmalat Sanayi	13
Sağlık Sektörü	9
Eğitim Sektörü	24

Denizli ilçelerinden Merkez ilçe 3,69197 gelişmişlik endeksiyle 1. derece gelişmiş ilçeler sırasında yer almış, 872 ilçe içinde ise 9. sırada yer almıştır (Çizelge 4.19). Denizli iline bağlı ilçelerin 1996 ve 2004 yıllarındaki gelişmişlik sıraları karşılaştırmalı olarak aşağıdaki Çizelge 3.20’de verilmektedir.

Çizelge 3.20. Denizli İline Bağlı İlçelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Durumu

İlçeler	1996		2004		
	858 İlçe İçinde Gelişmişlik Sıralaması	İl İçindeki Gelişmişlik Sıralaması	872 İlçe İçindeki Gelişmişlik Sıralaması	Gelişmişlik Grubu	Gelişmişlik Endeksi
Acıpayam	439	15	443	3	-0.21246
Akköy	206	4	315	3	0.04098
Babadağ	184	3	161	2	0.66462
Baklan	453	16	490	4	-0.30078

Bekilli	531	9	455	3	-0.23477
Beyağaç	578	18	516	4	-0.36165
Bozkurt	242	6	235	3	0.26045
Buldan	232	5	256	3	0.19298
Çal	335	12	385	3	-0.11527
Çameli	629	19	709	5	-0.70180
Çardak	318	8	200	3	0.43032
Çivril	322	10	368	3	-0.09519
Güney	432	14	496	4	-0.31210
Honaz	325	11	126	2	0.93721
Kale	464	17	522	4	-0.37328
Merkez	4	1	9	1	3.69197
Sarayköy	160	2	150	2	0.71456
Serinhisar	258	7	207	3	0.39827
Tavas	365	13	403	3	-0.14984

Denizli ekonomisi büyük ölçüde ihracata dayalıdır. Türkiye'nin illere göre en büyük 20 ihracatçı ili arasında 7. Sırada yer alan Denizli, kişi başına düşen ihracat miktarı itibariyle de 5. sıradadır İlin sanayisi ve ticareti geniş ölçüde dünya pazarlarının etkisi altında olduğu için ihracat rakamlarındaki gelişme ekonomik gidişin önemli bir göstergesidir.

Çizelge 3.21. Denizli İli İhracat ve İthalat Rakamları (TÜİK, 2018)

Yıl	İhracat (Bin \$)	Değişim (%)	İthalat (Bin \$)	Değişim (%)
2002	680.541	-	319.344	49,07
2003	866.083	27,26	476.042	2,87
2004	1.196.291	38,13	489.713	47,2
2005	1.415.355	18,31	720.875	47,2
2006	1.635.422	15,55	1.012.591	40,47
2007	2.010.063	22,91	1.376.425	35,93
2008	2.196.710	9,29	1.634.676	18,76
2009	1.587.500	-27,73	1.146.484	-29,86
2010	2.127.923	34,04	1.730.988	50,98
2011	2.639.582	24,05	2.262.650	30,71
2012	2.622.545	-0,65	2.208.190	-2,39
2013	2.741.457	4,53	2.208.190	-2,39

2014	2.185.481	2,7	2.176.670	-1,43
2015	2.324.563	-17,44	1.770.467	-18,66
2016	3.040.342	4.24	1.667.666	-15.22
2017	3.351.468	10.23	2.009.358	5.88

2002-2008 yılları arasında ihracatta düzenli artış dikkat çekerken, küresel krizin baş gösterdiği ve etkisinin görüldüğü 2009 yılında Denizli'nin ihracatı ciddi anlamda düşmüştür. 2009 yılı sonrasındaki ihracat rakamlarında ise özellikle döviz kurlarındaki farklar dolayısıyla düşüş meydana gelmiştir (Çizelge 3.22).

2002-2015 yıllarında ithalatın genellikle arttığı görülmektedir. İthalattaki artışa rağmen Denizli'nin ihracatı ithalatından fazla olmaya devam ettiği görülmektedir. 2015 yılında il ihracatı beklenmedik şekilde azalmıştır. 2015 yılında Türkiye ihracatındaki azalmaya paralel % -17.44 oranında azalarak 2.324.563.000 dolar olarak gerçekleşmiştir.

Denizli ili sektörlerin ağırlık durumları çalışanların sektörel dağılımına göre incelenerek; Tarım, Sanayi, Hizmetler başlığı altında toplanmış, 2000-2016 yılları arası yapılmış sayım sonuçları göz önünde bulundurularak sektörel dağılımlar verilmiştir.

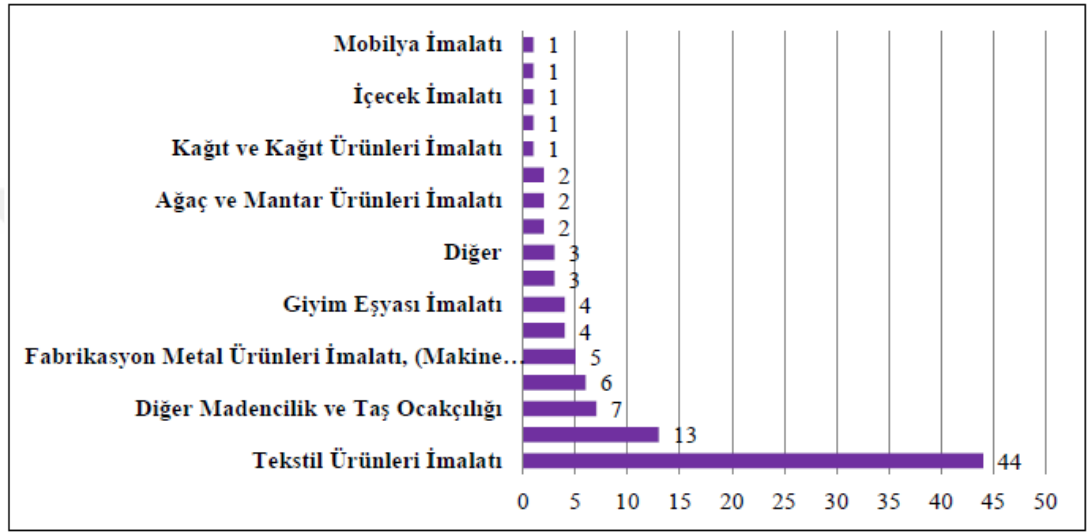
Çizelge 3.22. Denizli İli Çalışanların Sektörel Dağılımları (15 Yaş Üstü)(TÜİK, 2018)

Yıllar	Tarım	Sanayi	Hizmetler
2000	53.5	19.0	27.5
2012	30.0	32.0	38.0
2016	36.9	44.3	18.8
2017	36.6	45.2	18.54

2000 yılında hizmetler ve sanayi sektörlerinde istihdam olanların toplamının, tarımda istihdam olan olanlardan daha az olduğu görülmektedir. 2012 yılında tarım, hizmetler ve sanayi her üç sektöründe toplam istihdam oranlarının birbirine yakın görülmektedir. 2012 yılında özellikle tarım sektöründeki büyük değişim göze çarpmaktadır. Tarım sektöründeki bu gerileme hizmetler ve sanayi sektörü gelişmesine hemen hemen eşit şekilde yansımıştır. 2016 yılında sanayi ve tarım

sektöründe istihdam oranı artarken hizmetler sektöründe istihdam oranının oldukça düştüğü görülmektedir (Çizelge, 3.22).

2000 yılından günümüze kadar sanayi sektöründe istihdam olanların, toplam istihdam olan nüfus içindeki payının sürekli arttığı, tarım sektöründe 2012 yılında ciddi bir düşüş olduğu ancak 2016 yılında tekrar yükseldiği, hizmetler sektörünün ise 2012 yılında yükseldiği ancak 2016 yılında ciddi bir şekilde düştüğü görülmüştür.



Şekil 3.7. Denizli İli Sanayi Tesisleri Sektörel Dağılımı

Denizli ilinde bulunan sanayi işletmelerinin sektörel dağılımına (Şekil 3.12) baktığımızda, %44 tekstil ürünleri imalatı, %13 gıda ürünleri imalatı, %7 diğer madencilik ve taş ocakçılığı, %6 Diğer metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı, sektörleri ilk sıralarda yer almaktadır. Denizli ilinde bulunan sanayi işletmelerinin %50'si mikro ölçekli, %37'si küçük ölçekli, %11'i orta ölçekli, %2'si büyük ölçekli işletmelerdir.

Denizli ilinde ilçelere göre sektörel dağılım incelendiğinde; çalışan sayısı bakımında tarım sektöründe en fazla çalışanın 38.917 kişi ile Çivril ilçesinde olduğu, sanayi sektöründe en fazla çalışanın 84.586 kişi ile Merkezefendi ilçesinde ve yine hizmetler sektöründe en fazla çalışanın 27.697 kişi ile Merkezefendi ilçesinde olduğu görülmüştür. Ancak ilçede toplam istihdam oranı içindeki paylara bakıldığında tarım sektöründe istihdam oranının en yüksek olduğu ilçenin Baklan, sanayi sektöründe istihdamın en yüksek olduğu ilçenin Honaz ve hizmetler

sektöründe istihdamın en yüksek olduğu ilçenin ise Babadağ ilçesi olduğu görülmüştür.

Organize Sanayi Bölgeleri: 1975 yılında ilk organize sanayi bölgesi kurulması kararı alınan Denizli de kurulmuş 6 adet ve kuruluş aşamasında 3 adet olmak üzere toplam 9 adet Organize Sanayi Bölgesi bulunmaktadır.

Denizli Organize Sanayi Bölgesi (Honaz): 24 Ocak 1975 tarih ve 7/9359 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile kurulmuştur. İlk kuruluşta büyüklüğü 3.000 dönüm iken, 1996 yılındaki inkişaf neticesinde 3.640 dönüme, 2005 yılındaki inkişafta ise 4.360 dönüme ve 184 sanayi parseline ulaşılmıştır.

Deri Organize Sanayi Bölgesi (Honaz): 2008 yılında inşaatı tamamlanan 63 hektar alana sahip sanayi bölgesinde 75 adet sanayi parseli bulunmaktadır.

Mermer Organize Sanayi Bölgesi: 22.06.2005 Tarihinde Denizli Deri OSB Yönetim Kurulunun müracaatı ve aynı tarihli Valilik oluru ile Deri OSB nin kullanılmayacak bölümünde mermer OSB kurulması için çalışmalar başlatılmıştır.

Özdemir Sabancı Organize Sanayi Bölgesi (Çardak): 1996 yılında kurulan ve 325 hektar alana sahip olan Bölge, Denizli'ye 60 kilometre mesafede olup, Uluslararası niteliğe sahip hava alanına 2 kilometre uzaklıkta olup Denizli Serbest Bölgesine sınır komşusudur.

Sarayköy Tarıma Dayalı İhtisas Organize Sanayi Bölgesi (Sarayköy): 548.000 m² alanı bulunan ve Kızıldere Tekke hamam Jeotermal sahası içinde kurulan bölge, İzmir Limanı'na 210 km. Denizli kent merkezine 32 km. Sarayköy ilçe merkezine ise 10 km. mesafededir. Sarayköy TDİ OSB, ülkemizdeki ilk Jeotermal Tarıma Dayalı İhtisas Organize Sanayi Bölgesi olma özelliğine sahiptir.

Acıpayam Yumrutaş Organize Sanayi Bölgesi: Hiçbir faaliyette bulunmamaktadır, alanı 490 hektardır. Organize Sanayi Bölgesinin bir kısmı hayvancılık tesisi kurulmak üzere sanayi alanı statüsünden çıkarılmıştır.

İlde kurulmakta olan organize sanayi bölgeleri; Denizler Organize Sanayi Bölgesi, Makine İhtisas Organize Bölgesi ve Tavas Organize Sanayi Bölgesidir.

Serbest Bölge (Çardak): 538.285 m² alana sahip Denizli Serbest Bölge’de 20 firma faaliyet göstermektedir. 20 firmaya 25 Adet ruhsat verilmiştir. Bunlardan 8 tanesi üretim ruhsatı diğerleri alım-satım ruhsatıdır.

3.2.5. Denizli İl Bütünü Ulaşım Yapısı

Denizli Anadolu Yarımadasının güneybatısında, Ege Bölgesinin güneydoğusunda, Ege, İç Anadolu ve Akdeniz Bölgeleri arasında bir geçit teşkil etmektedir. Ankara, İzmir ve Antalya yollarının oluşturduğu sapan omurgası üzerinde bulunmaktadır.

Denizli ili kara, demir ve havayolu ulaşımı olanaklarına sahiptir. Denizli iki ayrı kara yolu ile İzmir’e bağlanmıştır. Bunlardan biri Manisa üzerinden, diğeri Aydın üzerinden kurulan bağlantılardır. Denizli-Aydın-İzmir karayolunu izleyen demir yolu da kentin, İzmir ile bağlantısını sağlamaktadır. Denizli’nin Ankara ile karayolu bağlantısı Afyon üzerinden, demiryolu bağlantısı ise Afyon-Kütahya-Eskişehir üzerinden kurulmuştur.

Ayrıca Çardak ilçesinde bulunan havalimanı üzerinden İstanbul ile Havayolu ulaşımı da sağlanmaktadır.

3.2.5.1. Kara Yolu Ulaşımı

Kara yolu ile ülkenin her tarafından Denizli’ye ulaşılabilir. Ankara, İzmir ve Antalya yollarının oluşturduğu sapan üzerinde yer alan ilin İzmir ile bağlantısını sağlayan iki karayolundan biri İzmir'den doğuya yönelerek, Manisa il sınırına girer. Güneydoğu yönünde devam eden yol, Sarıgölün güneyinden Denizli il sınırlarına girer. Daha sonra Buldan ve Sarayköy üzerinden Denizli’ye girer.

Denizli - İzmir bağlantısını sağlayan ikinci yol, İzmir'den güneye iner ve Aydın iline ulaşır. Bu yol, Sarayköy’ün 3 km. kuzeyinde diğ devlet yolu ile birleşir. Denizli'den sonra güneydoğu yönüne devam eden yol, ikiye ayrılır. Güneybatı kolu Tavas ve

Kale ilçelerinden geçerek, Muğla iline bağlanır. Güneydoğuya yönelen ikinci kol, Acıpayam üzerinden Antalya'ya bağlanır. Acıpayam'ın kuzeyinde bu yoldan ayrılan bir başka devlet yolu, doğuya yönelerek il dışına çıkar ve Burdur'un Yeşilova ilçesine bağlanır. Tavas'tan kuzeybatıya çıkan devlet yolu, Aydın - Denizli yolu ile birleşir

İl sınırları içindeki bir diğer devlet karayolu ise Denizli merkezinde, Aydın – Denizli yolundan ayrılır. Doğuda Çardak ilçesinden geçerek, il sınırları dışına çıkar ve Dinar üzerinden Afyon'a bağlanır.

Çizelge 3.23. Denizli İlinin Önemli Merkezlere Uzaklığı

Merkezler	Uzaklık (km)
Ankara	475
İstanbul	639
İzmir	224
Antalya	220
Bursa	434
Adana	760
Samsun	888
Kayseri	708
Gaziantep	972
Erzurum	1338

Denizli Terminal Kompleksi kent merkezinde yer almakta olup 2015 yılında 1.011.269 araç giriş çıkış yapmıştır. Denizli ilinin önemli il merkezlerine ve kendisine bağlı ilçelere olan uzaklığı Çizelge 3.23-24'de verilmektedir. Merkezefendi ve Pamukkale ilçeleri il merkezi konumunda olduğundan herhangi bir uzaklık söz konusu değildir.

Çizelge 3.24. Denizli İlinin, İlçelere Uzaklığı

İlçeler	Uzaklık (Km)
Acıpayam	55
Babadağ	37
Baklan	59
Bekilli	82
Beyağaç	106
Bozkurt	49
Buldan	47
Çal	63
Çameli	106
Çardak	56
Çivril	93
Güney	74
Honaz	21
Kale	68
Sarayköy	23
Serinhisar	36
Tavas	43

3.5.2.2. Demir yolu Ulaşımı

Demir yolu vasıtasıyla Ankara, İstanbul ve İzmir illeri ile bağlantı mevcuttur. Denizli- Aydın-İzmir kara yolunu izleyen demir yolu kentin İzmir ile bağlantısını sağlamaktadır. Gar kent merkezindedir.

İzmir-Aydın demir yolu, Aydın'dan sonra kara yolunu izleyerek doğuya uzanır. Yine karayoluna paralel olarak Sarayköy'den güneye kıvrılarak Denizli'ye ulaşır. Daha sonra doğuda, Çardak ilçesinden geçerek, il sınırları dışına çıkar. Afyon Dazkırı'dan geçtikten sonra yine kuzeye yönelen demir yolu, Afyon-Denizli sınırındaki istasyon Mevkii'nden ikiye ayrılır.

Bir kol kuzeybatıya yönelerek il sınırları içine girer ve Çivril'de son bulur. Öteki ise, güneydoğuya yönelip, Dinar üzerinden Afyon'a ulaşır. Afyon üzerinden Kütahya-Eskişehir ve Ankara'ya ulaşan demir yolu, kentin Ankara ile de bağlantısını sağlar. İstanbul ve Eskişehir'e her gün 1 sefer, Afyon'a 2 sefer, İzmir'e 5 sefer yapılmaktadır.

3.5.2.3. Hava yolu Ulaşımı

Denizli ili Çardak ilçesinde, Denizli il merkezine 60, Çardak ilçe merkezine 5 km. uzaklıkta bir uluslararası havaalanı bulunmaktadır. Havaalanından İstanbul'a her gün, kışın haftada iki gün karşılıklı sefer yapılmaktadır. Uçuş günleri Denizli merkezden havaalanına servis yapılmaktadır.

3.2.6. Denizli İli Planlama Süreçleri

1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Kapsamında Ulaşım kararları

Planlama Bölgesi'nde karayolu ulaşımının iyileştirilerek desteklenmesi hedef alınmıştır. Bu kapsamda: İzmir-Aydın-Denizli Otoyolu, İzmir-Aydın-Denizli D320 Karayolu, Denizli-Afyon- Ankara D330 Karayolu, Denizli-Uşak D595 Karayolu, Denizli-Antalya E87 Karayolu, Aydın- Muğla-Antalya D550 ve D400 Karayolları, Planlama Bölgesi'ndeki 1. derece yollar olarak belirlenmiştir. Günümüzde bir kısmı bölünmüş yol niteliği taşıyan bu yolların, plan döneminde tamamının bölünmüş yol olarak iyileştirilmesi desteklenmektedir.

Planlama Bölgesi'ndeki ilçeleri birbirine ve il merkezlerine bağlayan tüm yollar 2. derece yollar olarak belirlenmiştir. Bu yolların da ivedilikle iyileştirilmesi önerilmektedir. Planlama Bölgesi'nde fiziki yapıya bağlı olarak zayıf durumda olan doğu-batı yönündeki karayolu ulaşımını desteklemek amacıyla, Muğla'nın Kavaklıdere İlçesi ile Denizli'nin Kale İlçesi arasında 2. derece bir karayolu ulaşımı önerilmiştir. Böylece, Milas'tan Yatağan, Kavaklıdere, Kale ve Tavas üzerinden Denizli bağlantısı güçlendirilmiştir. Yine bu amaçla, Muğla il Merkezi'nden, Denizli-Kale İlçesi arasındaki karayolundan ayrılarak Denizli'nin Beyağaç, Çameli ve Muğla'nın Fethiye İlçesi'ne uzanan bir güzergâh daha önerilmiştir.

Planlama Bölgesi'ndeki tüm beldelere ulaşan akslar ve toplayıcı nitelik taşıyan köy yolları 3. derece yollar olarak belirlenmiştir. Tüm köy yollarının ise iyileştirilmesi önerilmektedir. Özellikle ormanlık alanlarda bu ulaşım kategorisinde problem olduğu bilinmektedir. Planlama Bölgesi'nde İzmir-Aydın-Denizli arasında bir demiryolu güzergâhı bulunmaktadır.

1/100.000 ölçekli çevre düzeni planı kapsamında, planlama bölgesinde demiryolu ulaşımı ile ilgili olarak DLH Genel Müdürlüğü tarafından güzergah çalışmaları yaptırılan Aydın-Çine-Güllük Demir yolu Projesi desteklenmektedir ve plana işlenmiştir. Denizli’de Çardak ilçesinde bulunan stol tipi Havaalanı aracılığıyla havayolu ulaşımı yapılmaktadır. Bunun dışında planla döneminde Denizli’deki turizm potansiyelini desteklemek amacı ile İl Özel İdaresi tarafından talep edilen ve DLH Genel Müdürlüğü ile görüşmeleri süren “Denizli-Pamukkale-Sarayköy Stol Tipi Havaalanı”nın oluşumu da desteklenmektedir.

Turizm Tur Güzergâhı: Denizli Beyağaç İlçesi ile Köyceğiz İlçesi’ni birbirine bağlayan güzergâhta önerilmiştir. Bu güzergâhın merkezinde kış sporları ve kayak merkezi olarak desteklenen Sandras Dağı-Kartal Gölü bulunmaktadır. Kaklık Mağarası’ndan başlayarak, Baklan, Çal, Bekilli ve Güney İlçeleri’ ne, Güney İlçesi’nden sonra ise Buldan Tripolis Termal Turizm Merkezi, Akköy Gölemezli Termal Turizm Merkezi ve Pamukkale Özel Çevre Koruma Bölgesi’ne ulaşmaktadır. Bu güzergâh, kültür ve termal turizm yanı sıra nehir turizmi ve bağcılık potansiyeli ile Şarap tadımına yönelik turizm potansiyeli sunmaktadır.

08.05.2007 Tarihinde Onaylanmış Olan 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı (EK-1)

Planlama alanı sınırı; Denizli Merkez ve Hisar, Kadılar, Saruhan, Şirinköy, Kumkısık, Eskihisar, Karataş köyleri ile Yeşilyayla köyü arazilerinin bir kısmı; Akkale, Bağbaşı, Başkarcı, Bereketli, Cankurtaran, Gökpınar, Göveçlik, Gümüşler, Hallaçlar, Irlıganlı, Kayhan, Kınıklı, Korucuk, Pınarkent, Servergazi ve Üçler beldeleri; Honaz ilçe merkezi; Kocabaş belediye sınırları içerisinde kalan bir kısım alan ile Emirazizli, Gürleyik, Karateke, Koyunaliler ve Ovacık köyleri; Sarayköy ilçe sınırı içerisinde yer alan Duacılı belediyesi ile Beylerbeyi köyü; Bayındırlık yetki sahası içerisinde kalan Üzerlik, Salihağa, Çeltikçi, Karakova, Goncalı, Küçükdere, Eldenizli, Kocadere, Güzelköy ve Şahinler köylerini kapsamaktadır. Planlama alanının büyüklüğü, yaklaşık 60.000(altmış bin) hektar alanı kapsamaktadır.

Yapılan plan çalışması ile nitelikli kentsel gelişmeyi güçleştiren sürece yönelik önlem alınması ve geleceğe taşınması gereken zenginlik ve kaynakların korunarak sürdürülebilir bir kalkınma sağlanması hedeflenmiştir. Planlama alanına ilişkin Ulaşım sistemi hakkındaki kararlar şu hedefler üzerine kurgulanmıştır:

- Kentin ülke ulaşım ağı içindeki konumuna bağlı olarak, şehirlerarası ve uluslararası kara yolu trafiğinin üç ayrı arterden kentin merkezinden geçmesi şeklinde ortaya çıkan problemlerin ortadan kaldırılması, bağlantılarının sağlanması; buna bağlı olarak potansiyel raylı sistem hatlarının oluşturulması,
- Oluşturulan yeni bağlantı yollarının çevresindeki yapılaşmaların planlı ve kontrol edilebilir bir şekilde ortaya çıkmasının sağlanması ve kentin hızlı gelişiminin ihtiyaç duyduğu iş alanlarının yaratılması,

1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Raporu “Planlar, Projeler ve Yatırımlara İlişkin Değerlendirme

“Denizli ili ülke içerisindeki ve bölgesindeki mevcut konumu, güçlü ulaşım bağlantıları, doğal kaynakların ve tarihi değerlerin varlığı, turizm potansiyeli ve verimli tarım arazileri ile yatırımcıların ve idari mercilerin tercih ettiği bir kenttir.

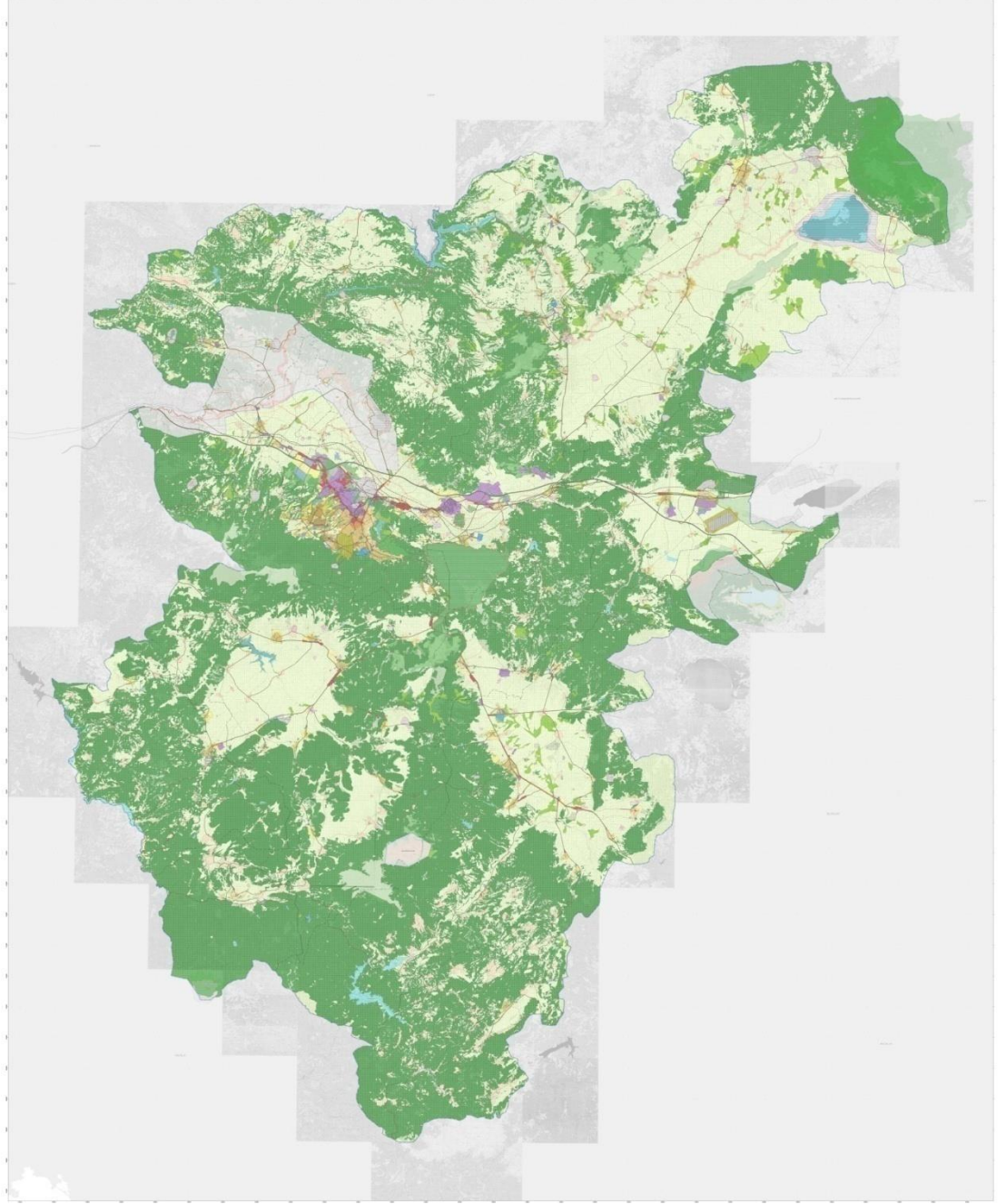
Bölgede kamu yatırımları ulusal ve uluslararası ölçekte vizyona sahip projelerden oluşmaktadır. Denizli İli için yatırım programına dahil edilen büyük ve küçük ölçekli toplam 106 adet kamu sektörü yatırımı bulunmaktadır. Bunların 13 adeti muhtelif iller kapsamındaki yatırımlar olup Denizli'nin de içinde yer aldığı büyük çaplı araştırma ve jeolojik-jeofizik etüde dayalı projeler, ulaşım projeleri ve teknik altyapı yatırımlardır.

İl geneli kamu yatırımlarının başında ulaştırma yatırımları gelmektedir. İl Ankara, İzmir ve Antalya yollarının oluşturduğu Denizli sapanı omurgası üzerinde geliştiğinden konum olarak önemli bir noktadadır. Bu sebeple ulaşılabilirlik durumu ön plana çıkmakta, ulaşım yatırımları sayıca artmaktadır. Planlanan karayolu ve demiryolu projelerinin gerçekleşmesi ilin gelişimi açısından büyük katkı sağlayacaktır. Fakat ulaşım adına il bütünü planlanan projeler incelendiğinde; İlde

halihazırda bulunan Çardak Havaalanı'nın büyümesi ve kapsamının artırılmasına dair herhangi bir yatırım projesinin yapılmadığı görülmektedir.

Gerek fiziksel ve teknik altyapı anlamında gerekse yolcu ve yük taşımacılığı anlamında havaalanına yapılacak yatırımlar, yapılan ve yapılacak olan diğer yatırımları destekler nitelikte olacaktır ve ilin gelişmesine büyük katkı sağlayacaktır.

İktisadi ve sosyal sektörlerde yapılacak olan yatırımlar ile kentteki sosyo-ekonomik durum gelişecek, yaşam kalitesi artacaktır. Ayrıca Kalkınma Bakanlığı'nın yatırım programı sektörel olarak incelendiğinde Denizli ilinde 'Madencilik' ve 'İmalat' sektörlerine hiç yatırım yapılmadığı görülmektedir. Fakat ilin gerek maden kaynakları açısından gerekse özellikle ilçelerdeki üretimler göz önünde bulundurulduğunda imalat sektörü açısından potansiyeli oldukça yüksek olup; bu alanlarda yatırım projelerinin hazırlanması ilin gelişmesine katkıda bulunacaktır."



Şekil 3.14. Denizli 1/25000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı

4. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

4.1. Kentsel ve Bölgesel Gelişimin Ulaşım Etkisi

Kentsel gelişimin dinamik bir yapıya sahip olmasından kaynaklı ulaştırma sistemlerinin kesiştiği noktalarda ve çevresinde kentler hızla gelişim göstermektedir. Kentlerde sağlanan ekonomik olanaklar, kentsel ekonominin gelişmesine ve buna bağlı olarak kentsel mekânda hareketliliğe yani, ulaşım bağlamında gelişime neden olmaktadır. Öte yandan kentsel mekanda yaşanan bu hareketlilik, ekolojik çevreyle ilgili problemlere ve sürdürülebilir mekânsal gelişimde kaygılara da sebep olmaktadır.

Kentleşme açısından kentlerde yolculuktan ziyade kent içi yolculuklar daha büyük sorun teşkil etmektedir. Bugün kent içi ulaşım metropol kentlerde oldukça karmaşık bir hal almıştır. Ekonomik gelişmeler ile birlikte kentlerin sürekli olarak göç alması sonucu artan nüfus ve araç sayılarının hızla artması, mevcut alt yapı sorunlarıyla beraber içinden çıkılmaz bir duruma dönüşmüştür. Bu bağlamda mekansal sorunlar değerlendirildiğinde kentsel gelişim ve ulaşım ağı arasında doğrudan bir bağlantı söz konusudur ve bu doğrultuda gelişim planları/şemaları oluşturulması gerekmektedir.

Bölgesel gelişim, günümüzde metropoliten kentler ile biçimlenip sermayenin yeniden üretimine yönelik olarak arz yönlü kentsel politikalarla, rant odaklı kentsel projeler ve kentsel yayılma dönüşüm projeleri ile yapılmaktadır. Küreselleşme ile birlikte kentlerin hızlı bir şekilde büyümesi, kent parçalarının birleşmesiyle bölgesel çapta planlanan ve uygulanan projelerle olmaktadır. Ulaşım ile bölgesel gelişme arasında belirgin bir ilişki vardır. Ana ulaşım ağları, demir yolu ve limanların hepsi, yerel ticaret, iş merkezleri ve yerel ekonomi üzerinde belirleyici bir unsur olmaktadır.

Kent ve bölge, birlikte düşünülmesi ve eş zamanlı planlanması gereken iki mekansal bütündür. Ne var ki, gerek kuramsal gerek uygulama açısından bu iki bütünlük giderek birbirlerinden uzaklaşmışlardır. Bu nedenle, kentsel ve bölgesel kilitlenmişliği çözecek; kent ve bölge arasındaki bağlantısızlığı giderecek, aradaki mesafeyi aşarak uzlaşı sağlayacak bir yaklaşıma gereksinim duyulmaktadır. Böyle

bir sorundan hareketle, bölgesel gelişimden mekana ve mekansal biçimlenmeden bölgesel gelişime bakılarak alt-bölge, bölgesel ve mekansal gelişimin sağlanabileceği bütüncül bir planlama yaklaşımının öne sürülmesi gerekmektedir.

Buna göre bölgeden yerele doğru bir dizilimde, geçmiş, bugün ve gelecek bağlantılı roller değerlendirilip, mekânlar, aktörler ve gereksinimler temelli bir bütünleşik gelişme çerçevesi çizilerek, önceliklerin ve uygulamaya yönelik projelerin tanımlanması ve katılım eksenli gelişme planlarının yapılması gerekmektedir.

Kalkınma/gelişme ve planlama ne kadar n-boyutlu bir mekânsal açıdan ele alınırsa alınsın, aslında hedef noktanın yaşam kalitesinin artırılması üzerinden tariflendiği görülecektir. Çünkü bölgenin algılanamaz ya da duyumsanamaz bir mekân ölçeğinden yaşamsal ölçeğe indirgenmesi, o bölgenin algılanmasını kolaylaştıracaktır. Bu yapıya eklenmesi gereken bir diğer boyut ise yönetişimdir. Eğer doğru bir yönetim organizasyonu sağlanamazsa planlama, kalkınma ve mekânın işlemesi de aynı oranda güçleşecektir. Bölgeye uygun olan planlamanın ve politikaların gerçekleştirilmesi için, kendine özgü ya da ‘yerel’ olanı yakalamak gerekmektedir.

Kentleşme düzeyleri ile gelişmişlik dereceleri arasında doğru orantılı bir ilişki söz konusudur. Özellikle illerin ve bölgelerin kalkınması ve gelişmesi ülkelerin gelişmiş ya da az gelişmiş olmasında etkilidir. Bölge içerisindeki illerde ekonomik ve sosyokültürel yapılarıdaki gelişmeler, doğrudan mekânsal gelişmelere yansımaktadır. Bu mekânsal gelişmeler ulaşım sistemlerinin günümüz teknolojik imkanları ile birlikte hızla gelişmesine neden olmaktadır. Bölgeler/İller arasındaki tutarsızlıklar, dengesiz bir ulaşım altyapısı ortaya çıkarmaktadır. Ülkenin ekonomik yapısındaki imkânlarına, sosyal yapısına, teknolojik gelişmişliğine, bünyesinde barındırdığı enerji kaynakları ile mevcut arazi özelliklerine bakılarak geliştirilen ulaştırma alternatiflerinin belirlenerek gerekli olan yatırımların yapılması ile bu dengesizliklerin önlenmesi gerekmektedir.

Çalışma kapsamında Aydın-Muğla-Denizli bölgesi ve Denizli ili genel özellikleri ele alındığında ülke kalkınması ve gelişimi içerisinde önemli merkezlere yakınlıkları ve yatırım potansiyelleri ile ulaşım sistemlerinin gelişmesi sonucu ekonomik getiri

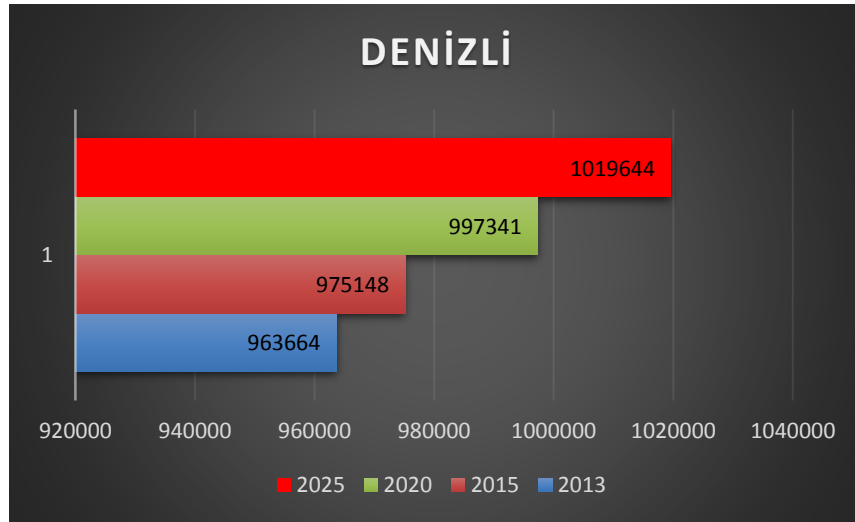
sağladığı görülmektedir. Çalışma alanlarında tek bir ekonomik sektörden ziyade tüm sektörlerin etkin olması bu durumda önemli rol oynamaktadır.

Bölgede etkin olarak kullanılan ve gelişimlerinin yetersiz olduğu tespit edilen denizyolu ve havayolu, ulaşım sistemleri arasında altyapı/yol yapımı için ekstra masraf ve yatırım gerektirmediğinden en ekonomik sistemlerdendir. Bu açıdan bakıldığında deniz ve havayolu ulaştırma sistemleri ekonomik bağlamda oldukça önemli potansiyellerdir. Ancak bölge ve Denizli ili geneline bakıldığında temel ulaşım aracı önce kara yolu daha sonra demiryoludur. GEKA tarafından yapılan bölge planlarında bu potansiyellere önem verildiği ve bölgenin ekonomik ve mekânsal gelişimin sağlanması için stratejilerin üretildiği görülmektedir. Kara yolu ve demir yolu ulaşım sistemlerinin yapımında ortaya çıkan yüksek maliyet büyük yatırımlar yapılmasını gerektirmektedir.

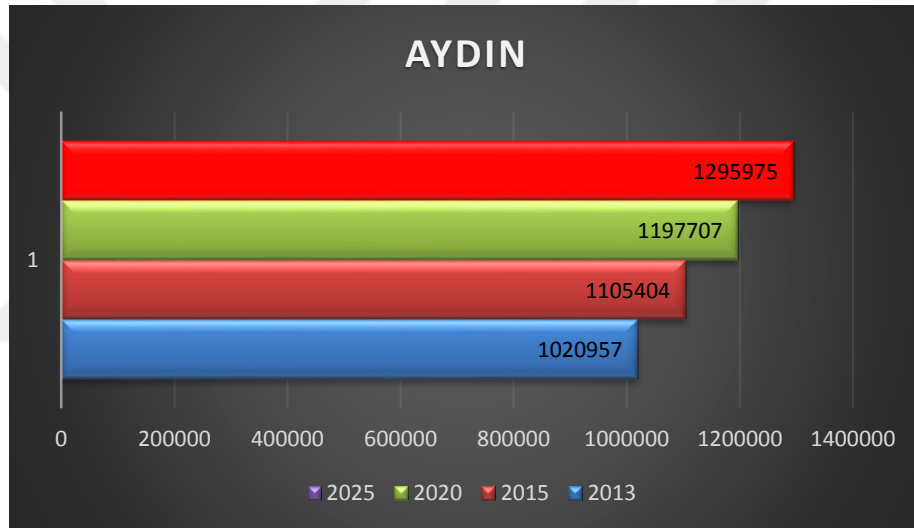
4.2. Tr 32 Bölgesinde Kentsel ve Bölgesel Gelişimin Ulaşım Etkileri

Ekonomik, sosyal fiziksel gibi dinamikler sonucu oluşan kentsel gelişme ile birlikte nüfusta yığılmalar oluşmakta ve kırdan kente göç sayısında artış yaşanmaktadır. Ana ulaşım aksları gelişmeyi aynı orantıda etkilemekte ve bu da kentsel büyümede önem arz etmektedir. Bu bağlamda dengesiz gelişme dağılımı görülmekte ve kent içi ve bölgesel problemler ortaya çıkmaktadır. Bu dengesiz büyümenin önlenmesi ve ulaşım sorunlarının giderilmesi amacıyla tampon bölgeler belirlenmeli ve buna yönelik yaklaşım planlarının hazırlanması gerekmektedir.

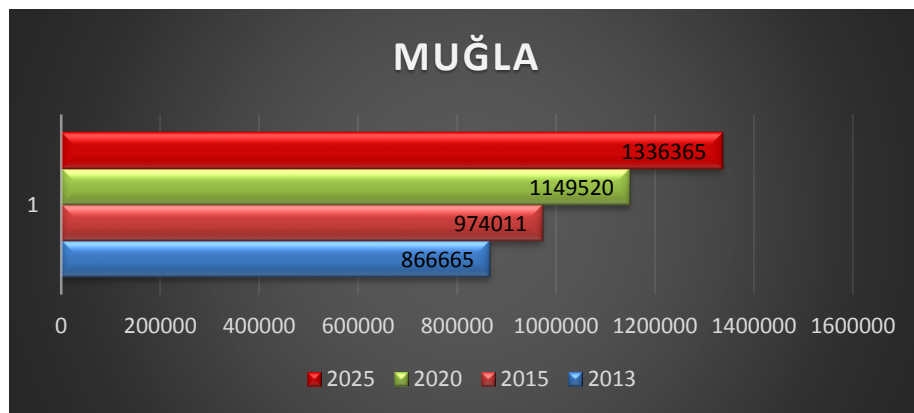
Çalışmada TR32 Alt Bölgesi bu bağlamda ele alınarak nüfus projeksiyonları hazırlanmıştır. TR32 Alt Bölgesinde Denizli, Aydın, Muğla illerinin hedef yılı 2025 alınarak, nüfus projeksiyonları hazırlanırken 4 farklı hesaplama yönteminden faydalanılmıştır; Üssel Yöntem, En Küçük Karalar Yöntemi, Bileşik Faiz Yöntemi, Aritmetik Yöntem nüfus projeksiyonları hazırlanmıştır. İlçelerde yaşayan insanların gerek sosyal sebepler gerekse ekonomik sebeplerden dolayı yaşadıkları yerlerden büyük şehirlere göç ettikleri görülmektedir.



Şekil 4.1. Tr 32 Bölgesi Denizli 2013- 2025 Nüfus Projeksiyonları



Şekil 4.2. Tr 32 Bölgesi Aydın 2013- 2025 Nüfus Projeksiyonları

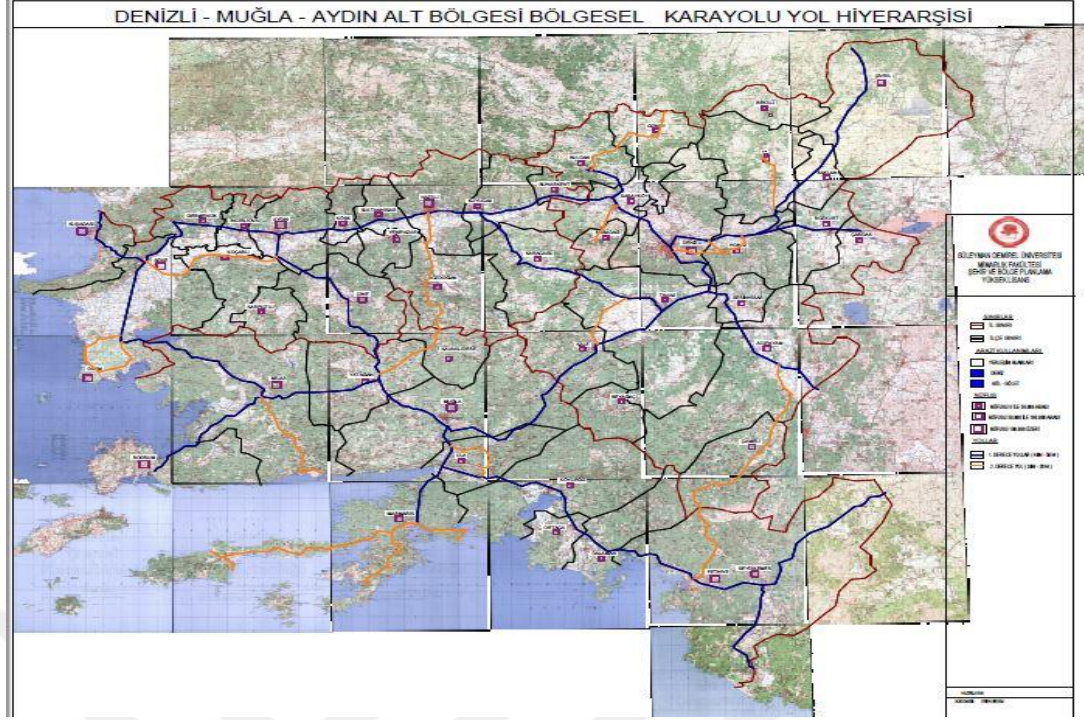


Şekil 4.3. Tr 32 Bölgesi Muğla 2013- 2025 Nüfus Projeksiyonları

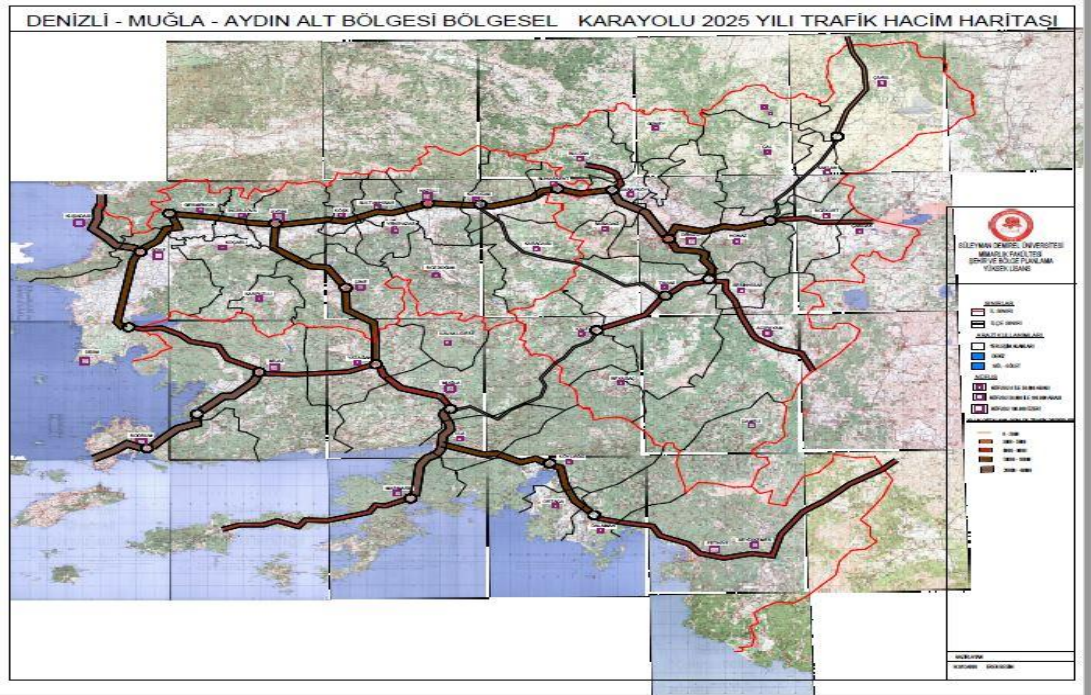
Hesaplanan nüfus projeksiyonları sonucunda ise ilçe merkezlerindeki nüfus giderek azalırken il merkezlerindeki nüfuslarda büyük bir artışın olduğu görülmektedir.

Denizli ili bu bağlamda ele alındığında insanların büyük çoğunlukla sanayi sektöründe iş bulmak ya da sosyal yaşamlarını değiştirmek için merkezlere ve büyük ilçelere göç ettiği varsayım olarak ele alınmaktadır. Aydın ili için ise durum biraz daha farklıdır. Aydın'da tarım ve hayvancılık sektörü gelişmiş olduğundan dolayı ilçe merkezleri fazla göç vermemekte, ne kadar nüfuslarında düşme gözükse de bu düşüşler ufak seviyelerde olmaktadır. Ancak ilin bacasız sanayi olarak adlandırılan turizm amaçlı ilçelerinde iş imkânları ve sosyo-demografik yapısı dolayısı ile bu ilçelerde nüfusun arttığı gözlenmektedir. Muğla ili için değerlendirme yapıldığında ise, Muğla'nın ilçe merkezlerinde nüfusun çok gelişmiş olduğu görülmektedir. Muğla ilinin geneli turizm ve tarım sektöründe çok gelişmiş ilçe merkezlerine sahiptir. Ne kadar ilin nüfusunda artış görülse bile bu artışın ilçe merkezlerine göre daha az ve yavaş olduğu saptanmaktadır.

TR32 Alt Bölgesinde “Bölgesel Kara yolu Yol Hiyerarşisi”, nüfus verileri ile birlikte entegre edilerek Kara yolu yol hiyerarşisi şematize edilerek hazırlanmıştır. Daha sonra bu bilgiler demiryolu ve yıllık ortalama günlük trafik değerleri ile birlikte birleştirilerek geliştirilmiştir. Son olarak da Trafik Hacim Haritasını projeksiyonlarla birlikte 2025 Yılı “Trafik Hacim Haritası” hazırlanarak ve nüfus verileri ile birleştirilerek şematize edilmiştir. Karayolunda, diğer ulaşım sistemleri ile uyumlu, güvenli, konforlu, çevreye duyarlı, çağdaş ihtiyaçlara cevap verecek bir şekilde otoyollar, devlet ve il yollarını planlamak suretiyle ülkenin sosyal ve ekonomik kalkınmasına katkıda bulunması için çözüm önerileri geliştirilmiştir.



Şekil 4.4. Tr 32 Bölgesi Kara yolu Yol Hiyerarşisi



Şekil 4.5. Tr 32 Bölgesi Kara yolu 2025 Yılı Trafik Hacim Haritası

Yapılan literatür araştırmalarına ve üzerinde çalışılan analizlere bakıldığında özellikle Aydın-Denizli-Muğla Alt Bölgesi ‘Bölgesel Trafik Hacim Paftası’ ile hangi yol aklarına ağırlık verilmesi ve nerelerde yol genişliğine gidilmesi gerektiği sonuçlarına varmak rahatlıkla mümkündür. Analizlerden yola çıkarak il

merkezlerinden geçen il ve devlet yollarının yerleşim yerlerinin etrafından dolanması sağlanarak il-ilçe merkezlerindeki transit geçişlerde trafik hacmini azaltıp mesafelerde zaman yönünden avantaj sağlamak için çalışmalar yürütülmesi gerekmektedir ve gerekli görülen yerlerde yol genişliklerini arttırarak trafik yoğunluğunun en aza indirgenmesi önem arz etmektedir.

Bölgede sadece bir adet bulunan otoyolun (Aydın-İzmir) yetersizliği göz önünde bulundurularak bölgeye İzmir-Aydın-Denizli-Muğla'yı birbirine bağlayan alternatif otoyol projeleri çizilmeli ve değerlendirilmelidir. Ayrıca kara yolu üzerinde bulunan yoğunluğu azaltmak amacıyla demir yolu ağı güçlendirilerek kara yolundaki, en azından yük taşımadaki, ağır yükü azaltmak amaçlanmaktadır.

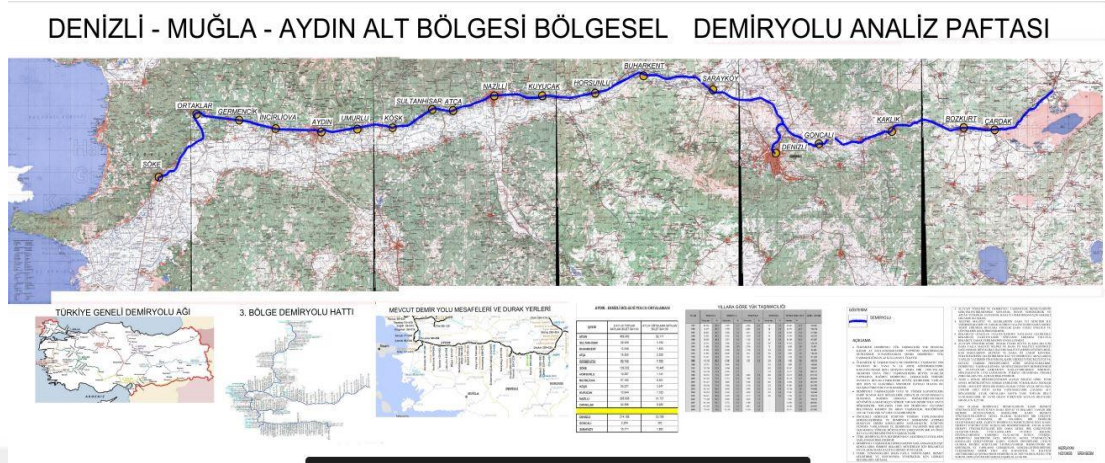
İl ve ilçe merkezlerinden geçişlerde özellikle nüfus yoğunluğunun fazla olduğu şehirlerde alt geçitler yaparak trafik yoğunlukları azaltılması sağlanmalı ve buna yönelik üst ölçekli planların oluşturulması gerekmektedir.

Özellikle Muğla'ya, Aydın illerinin turizm açısından önemli ilçelerine ulaşımında bu illerin yakınlarına hava alanları kurmak bu ilçelere ulaşım için yol genişliklerini arttırıp toplu taşıma olanak sağlayacak çalışmaların yürütülmesi önem teşkil etmektedir.

İzmir gibi ihracatta Türkiye'nin en büyük iline yakın olan bölgemiz açısından ticaret amaçlı alternatif deniz yolları oluşturularak şuan karayolu ile yapılan aktarmaları rahatlatmak ve bu sayede dış ülkelere yapılan ihracatların yükünü biraz olsun İzmir'den alarak hem bölgenin gelişimini hızlandırmak hem de bölgedeki kara yolu yoğunluğunu azaltmak amacıyla çalışmalar yürütülmesi gerekmektedir.

Türkiye'de demiryolu 1856 yılında Osmanlı Dönemi'nde başlamıştır. Ülkedeki ilk demir yolu ağı İzmir ve Aydın arasında 130 km uzunluğunda İngilizler tarafından kurulan demir yolu ağıdır. Demir yolu taşımacılığının az maliyet ve yüksek kapasiteye sahip olmasından dolayı ulaşım ağında fırsat oluşturmaya rağmen Türkiye'de demir yolu yük taşımacılığının yok denecek kadar az olduğu görülmektedir. Bu bağlamda demir yolu yük taşımacılığının potansiyellerini faaliyete geçirmek amacıyla TCDD'nin yeniden yapılanması için çalışmalar yapılması ve demir yolu şebekesine erişim koşullarının sağlanması gerekmektedir.

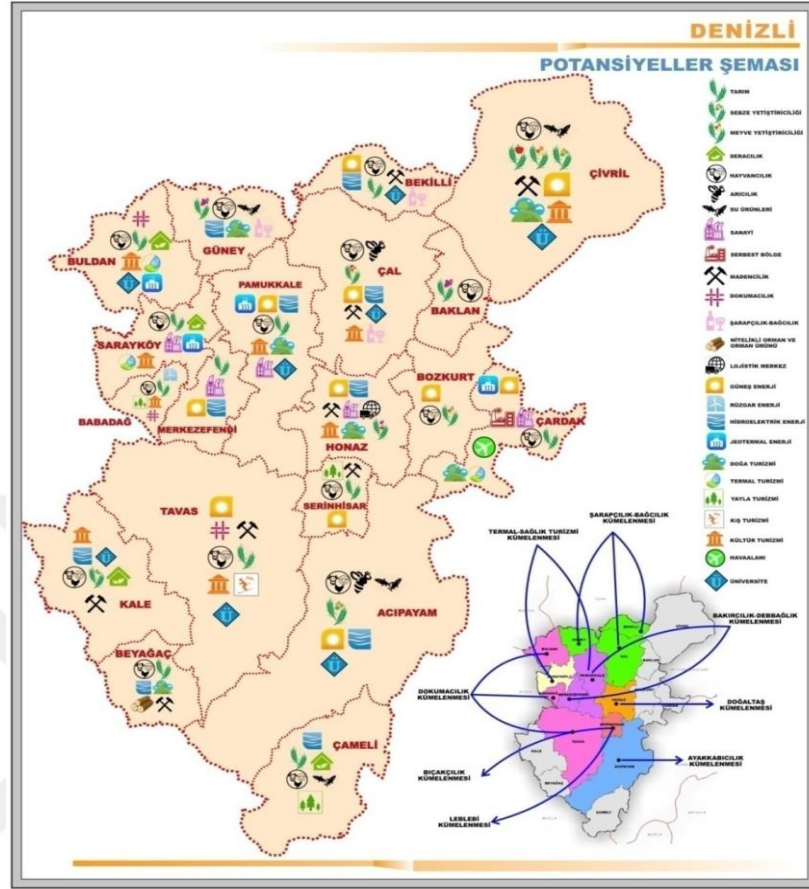
TCDD'nin yeniden yapılanması için demiryolu pazarının rekabete açılmasına yönelik düzenleyici çerçevenin bir an önce hayata geçirilmesi önem taşımaktadır.



Şekil 4.6. Tr 32 Bölgesi Demir yolu Analiz Paftası

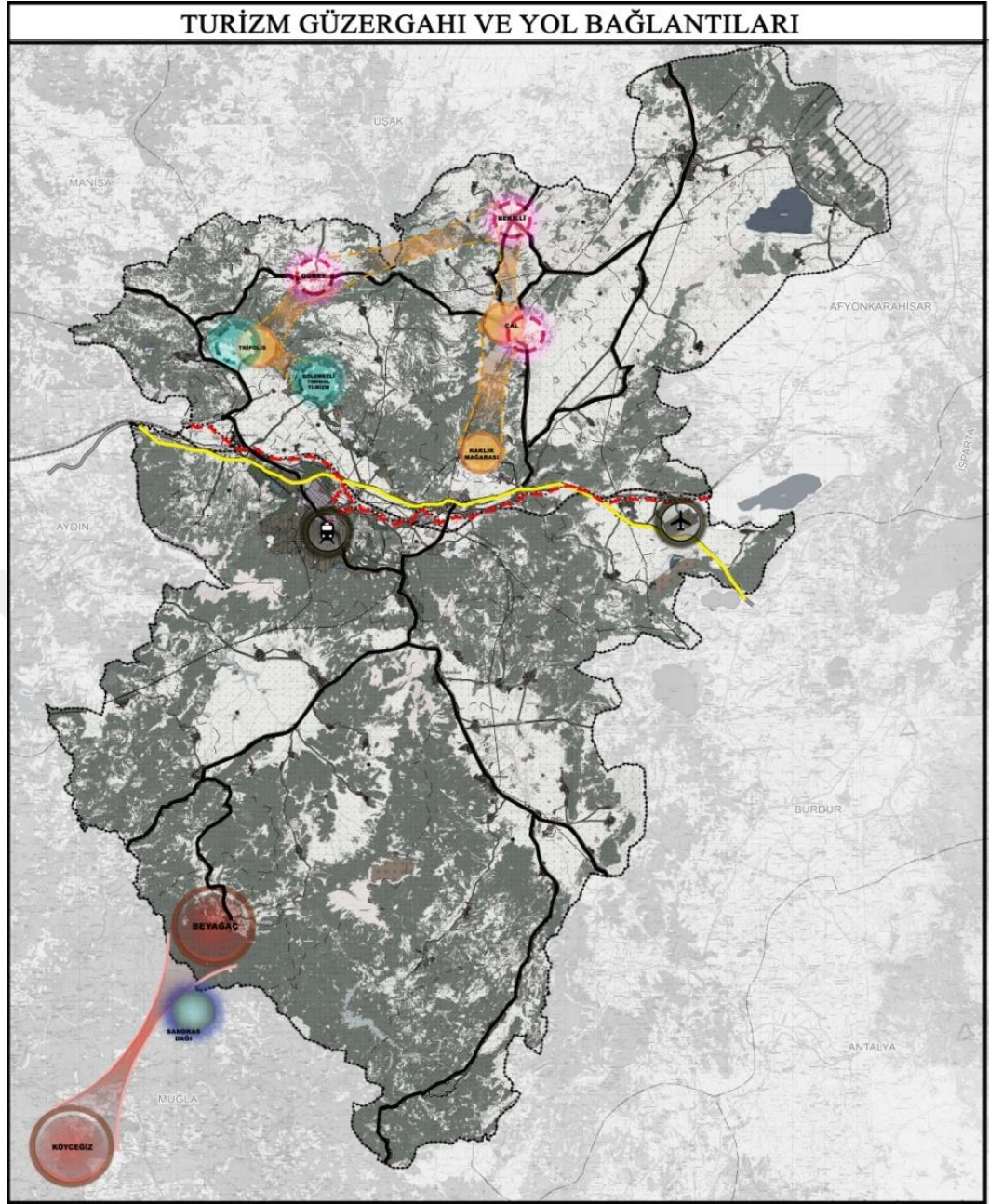
'TR32 Alt Bölgesi Bölgesel Demir yolu Analiz'i dikkate alındığında Denizli Büyükşehir merkezinden Çardak Havalimanı yönünde geliştirilecek bir raylı sistemin, Kaklık Lojistik Merkez –Denizli OSB- Denizli Serbest bölge ile etkileşimi sağlanarak hizmet akımları için alternatif bir doğu batı demir yolu aksının oluşumu hedeflenmektedir. Aynı zamanda Denizli şehir merkezinden Kaklık-Honaz yönüne işgücünün günlük yoğun kullanımına yönelik bir hafif raylı sistem oluşturulması ve Denizli'yi Aydın üzerinden Güllük Limanına bağlayarak demir yolu ile limanın entegrasyonunun sağlanması gerekmektedir. Bu yönde çalışmaların gerçekleştirilebilmesi için yeniden yapılanmaların faaliyete geçirilmesi; demir yolu taşımacılık hizmetlerinin sağlanabilmesi için eşit koşullarda serbest rekabet, daha kaliteli hizmet sunulması gerekmektedir ve temel uzmanlıklara daha fazla yoğunlaşma, hizmet geliştirme ve sunumda yenilikçilik gerekçesiyle becerilerin artması için çalışmalar yürütülmesi önem teşkil etmektedir. Altyapı yönetimi ve demir yolu taşımacılık hizmetlerinin gerçekleştirilmesinde şeffaflık, hesap verebilirlik ve artan yetkinlik sayesinde daha iyi performans için gerekli ortamın oluşması, işletme maliyet ve gelirlerinin daha iyi denetimi ile verimsizliklerin ve zarar getiren faaliyetlerin daha doğru tespit edilmesi; bunlara yönelik daha etkili strateji ve çözümlerin geliştirilmesi gerekmektedir.

4.3. Denizli İli Kentsel Ve Bölgesel Gelişimin Ulaşım Etkileri



Şekil 4.7. Denizli Potansiyeller Şeması

Denizli ili coğrafi konumun getirmiş olduğu birçok zenginliğe sahiptir. Kuzeyinde Çal, Bekilli ve Güney ilçelerinde bağcılık ve şarapçılık, Sarayköy ilçesinde pamuk ve aynı yörede bulunan Jeotermal Kaynaklar, Buldan, Babadağ ve Tavas'ta geleneksel el dokumacılığı, Serinhisar ilçesinde leblebicilik, Acıpayam ilçesinde ayakkabıcılık ve bıçakçılık faaliyetleri bulunmaktadır. Merkez ve yakın çevresinde organize sanayi bölgesinin olması, dokumacılık ve tekstil sanayisi yoğun olarak bulunmaktadır. Ayrıca Sarayköy, Aydın aksı üzerinde jeotermal ve maden kaynakları bulunmaktadır. Bu potansiyelleri değerlendirmek ve kent gelişimine katkı sağlamak amacıyla bu bölgelerdeki ulaşım ağlarının güçlendirilmesi ve çalışma alanlarının bu ulaşım koridorları çevresinde geliştirilmesi gerekmektedir.



Şekil 4.8. Denizli Turizm güzergahı ve yol bağlantıları

Turizm Tur Güzergâhı: Denizli Beyağaç İlçesi ile Köyceğiz İlçesi'ni birbirine bağlayan güzergâhta önerilmiştir. Bu güzergâhın merkezinde kış sporları ve kayak merkezi olarak desteklenen Sandras Dağı-Kartal Gölü bulunmaktadır. Kaklık Mağarası'ndan başlayarak, Baklan, Çal, Bekeilli ve Güney İlçeleri' ne, - Güney İlçesi'nden sonra ise Buldan Tripolis Termal Turizm Merkezi, Akköy Gölemezli Termal Turizm Merkezi ve Pamukkale Özel Çevre Koruma Bölgesi'ne ulaşmaktadır. Bu güzergâh, kültür ve termal turizm yanı sıra nehir turizmi ve bağcılık potansiyeli ile şarap tadımına yönelik turizm potansiyellerini kullanarak yol trafik aksları ve

farklı ulaşım sistemleriyle entegrasi sağlanarak daha kullanılabilir ulaşım bağlantılarının koordine edilmesi gerekmektedir.

Ege Bölgesi'ndeki iller sanayi bakımından ele alındığında, İzmir (%37) ilk sırada yer almaktadır. İzmir ilini takip eden iller sırasıyla; Denizli (%18), Manisa (%11), Uşak (%9), Afyonkarahisar (%7), Aydın (%7), Muğla (%6), Kütahya (%5) olarak görülmektedir. Denizli İli bölgede önemli bir merkez konumundadır. Kentsel ve bölgesel gelişmelerin en önemli etkeni ulaşım sistemindeki yatırım ve gelişmelerdir olduğundan bölgede yapılan ekonomik yatırımların farklılaştırılması ve çeşitlendirilmesi bu durumu etkileyeceğinden önem arz etmektedir. Denizli ili bölgede bu potansiyele sahip olan ilk illerden olduğundan dolayı bu bölgede yatırımların yoğunlaştırılması ve çeşitli ekonomik sektörlerin gelişiminin sağlanması gerekmektedir.

Denizli kentinin ekonomik ve sosyal açıdan sahip olduğu hareketlilik büyük ölçüde sanayi, ticaret faaliyetleri ile birlikte üniversiteye dayanmaktadır. Bu anlamda, söz konusu faaliyetlerin kentteki yer seçimi ve bu faaliyetlerin yaşama alanları açısından ortaya çıkardığı dinamiklerin planlama süreci içerisinde dikkatle ele alınması ve çevresinde ulaşım ağlarının güçlendirilmesi önemli bir gerekliliktir.

Denizli il bütününde yapılan planlama süreçlerinde, il bütünüünün büyükşehir belediye olarak belirlenmesi ve yasal süreçlerde kentsel yapıda değerlendirilmesi ulaşım yatırımlarının önünü açmaktadır. Bu durum kır-kent dengesinin bozulmasına neden olmakla beraber il bütünüünün ekonomik yapısını olumlu yönde etkilemektedir.

Eskiden köyler kendi kendine yetebilmekte ve sosyolojik açıdan kendi ihtiyaçlarını karşılamaktaydılar. Bu kanunla köylerin ihtiyaçları için bütün beklentileri yerel yönetimlerden olmaya başlamıştır. Gelenek ve görenekleri farklı olan, kendi iç potansiyelleri ile birbirlerine bağlı olan köyler, göç vererek içleri boşalmaya başlamış, genç nüfusun il ve ilçe merkezlerine göç etmelerine neden olmuştur. Köy ve kasabaların içerisinde okul, sağlık ocağı gibi sosyal tesisler kullanılamaz hale gelmiş, birçoğu kapatılarak taşıma sistemle tamamen atıl duruma düşmelerine neden olmuştur. Ancak, Büyükşehir Belediyesi ile ulaşım sistemleri hızlı bir şekilde geliştirilerek köylerdeki insanların yol ve alt yapı hizmetlerini almalarını sağlamıştır.

Denizli’de ulaşım yoğunlukla karayolu olarak gelişim sağlanmaktadır. Demir yolları hiç gelişme sağlamamış, havalimanının kent merkezine uzak olması insan taşımacılığı ve mal taşımacılığı diğer ulaşım sistemlerinde gelişme az sağlanmıştır. Kara yolu taşımacılığına olan bu baskı ve Denizli ilinin Antalya, Muğla, İzmir ve Afyon arasında kesişim noktasında olması, trafik yoğunluğunu arttırmış ve içinden çıkılmaz bir duruma getirmiştir. Bu bağlamda alternatif yol güzergâhlarının belirlenmesi ve yeni ağların projelendirilmesi mevcutta var olan trafik hacminin düşürülmesinde ve önemli ulaştırma noktalarına rahat erişimin sağlanmasında gerekmektedir.

Şekil 4.9. Denizli ili 1/25.000 Ölçekli Doğal Eşik Sentezi

önlenebilmesi için kısa vadede kent içerisindeki alt geçit sayıları arttırılarak trafik yoğunluğunun en aza indirgenmesi için çalışmalar yürütülmesi gerekmektedir. Hâlihazırda devam eden Honaz-Antalya arasında bulunan tünel çalışması tamamlanarak Antalya yoluna Ankara ve Afyon üzerinden transit geçiş yapılması sağlanarak hem zaman kaybının önüne geçilmesi hem de trafik hacminin Denizli üzerindeki yükünün alınması önem teşkil etmektedir. Ağır tonajlı araçların kent merkezine girerek trafik ve çevre sorunlarına sebep olmasını önlemek amacıyla kent merkezi etrafında bir çevreyolu projesi çizilmesi kent üzerindeki baskıyı azaltmada etkin rol oynamaktadır. Ayrıca Göveçlik ve Servergazi Mahalleleri gibi kentin yeni gelişme alanları ile Pamukkale Üniversitesi arkasından bu sene 22.si düzenlenen Geleneksel Kızılcabölük Doğa Yürüyüşü'nün yapıldığı yol güzergâhında bulunan atıl durumda bulunan yol kullanıma açılarak Tavas ilçesi üzerinden şehir içine uğramaksızın yol tasarrufunun sağlanması önem arz etmektedir. Aynı güzergâh üzerinden Çakıroluk Mevkiinden tüp geçit oluşturularak, doğaya zarar vermeden, Antalya karayolundaki trafik yoğunluğu azaltılarak, Muğla iline direk geçit verilmesi sağlanarak hem yolun kısaltılması hem de güzergâh üzerinde bulunan Tavas ilçesinin dokumacılık ile ünlü Kızılcabölük Mahallesi ve Tavas Kale ilçelerinde farklı iş kolları ve sektörel çeşitliliğin sağlanması üzerine çalışmalar yapılması gerekmektedir.

Kent merkezinde konumlandırılmış olan Denizli Büyükşehir Belediyesi Otobüs Terminali'nin kentin çeperinde İzmir yolu üzerinde bulunan gelişme alanları üzerinde yer seçimi yapılarak ve İzmir-Aydın-Denizli Otoban Projesinin tamamlanması sağlanarak hem kent merkezinin trafiğinin rahatlaması hem de kente yeni gelişme alanlarının kazandırılması gerekmektedir.

Kent içerisinde bulunan büyük kent parkları arasında yeşil koridorlar oluşturularak kentin hava sirkülasyonunun dönüşümü sağlanarak çevre sorunlarının en aza indirgenmesi kentin yaşanılabilir bir şehir oluşumunda önem teşkil etmektedir.

Sonuç olarak; bütüncül bir planlama ilkesiyle, ilçeleriyle birlikte planlama çalışması yapılarak ortak bir dil oluşturulup Ulaştırma Ana Planı Denizli il bütününde acil bir şekilde yerel yönetimlerle birlikte yapılarak, ileriki zaman için planlı bir gelişimin sağlanması gerekmektedir.

Mekansal gelişim ulaşım, ulaşım'da mekansal gelişimi doğrudan etkilemektedir. Planlamada hem alan kullanım kararları, hem de gelişme politikaları iç içe geçmiştir ve birbirinden ayıramazlar. Bu nedenle, ulaşım ve mekansal gelişim birbirini karşılıklı etkileyen, birbirinden etkilenen, birbirin değiştiren ve birlikte dönüşen olgulardır. Planlama bu dizge düşünülmeden yapılamaz.



KAYNAKLAR

- Ağın, C., 2015. Türkiye’de Şehirlerdeki Toplu Ulaşım Sistemleri Sorunlarının Çözümlemesinde Toplumsal Davranışların Etkilerinin Planlama Süreci Kapsamında İncelenmesi, İzmir-Karşıyaka Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Atalık, A.A., 1989. Bölge Planlamasına Giriş. İstanbul: İTÜ, Matbaası.
- Atmaca, İ., 2009. Demiryolu Ulaşımının Kentsel Gelişim Üzerindeki Etkileri ve Isparta Kenti Örneklemeği, Yüksek Lisans Tezi, Şehir Ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Isparta.
- Aydemir, Ş., vd. 2004. Kentsel alanların planlanması ve tasarımı. Akademi Kitabevi, Trabzon.
- Aydoğdu, A. 2006. Avrupa Birliği’ne Giriş Sürecinde Trafik Kazalarının Azaltılması İçin Türkiye’nin Geliştireceği Ulaşım ve Enerji Politikaları, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Kazaların Çevresel ve Teknik Araştırması Anabilim Dalı, Ankara.
- Baday, E., 2010. Sivri, U., Berber, M. Türkiye’de İllerin Sosyoekonomik Gelişmişlik Sıralaması.
- Bal, H., 1999. Kent Sosyolojisi, Turhan Kitabevi, Ankara.
- Banister,D., 1995. Transport And Urban Development, AlexsandrinePress, Oxford, 5-8.
- Baytar, İ., 2014. Van’da Ulaşım Sistemleri ve Ulaşım Sistemlerinin Tarihi Gelişimi, Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Coğrafya Anabilim Dalı, Beşeri ve Ekonomik Coğrafya Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Van.
- Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, 2014. 81 İl Sanayi Durum Raporu <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Uzakliklar/illerArasiMesafe.aspx>.
- Black, A., 1995. Urban Mass Transportation Planning, McGraw-Hill, Amerika.
- Bookchin, M., 1999. Kentsiz Kentleşme (Çev: B. Özyalçın), Ayrıntı Yayınları, İstanbul.
- Borja, J.,Castells, M., 1997. Strategic plans and metropolitan Project, Local& Global; Management of Cities in The information Age. London, Earthscan Publications Limited, s. 151-180/7.
- Boudeville J. R., 1960 Problems of Regional Economic Planning, Edinburgh. Et the Universitypress, s.1-19).
- Burak, M., 2011. Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, yüksek lisans tezi, İzmir.

- Camagni, R., Capello, R., Nijkamp, P., 1998. Towards Sustainable City Polician Economy Environment Technology Nexus, *Ecological Economics* 4, Ss.103-118.
- Canpolat, H., 2002. Türk Belediyeciliğinde Ölçek ve Model Sorunu, İçişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Kontrolörleri Derneği Yayını, Ankara.
- Caves, R. W., 2005. *Encyclopedia of The City*. Oxon, England: Routledge, Taylor and Francis Group.
- Çakır, M., 2010, Entegre Olmuş Ulaşım Sistemlerinin Yolculuk Talebindeki Değişimin İncelenmesi; Şişhane-Atatürk Oto Sanayi Raylı Sistem Hattı Örneği, Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Çelebi, E., 2016. Toplu Ulaşım Sistemlerindeki Değişikliklerinin Şehirsiz Arazide Kullanışları İle Olan Etkileşimlerinin İncelenmesi- İzmir Örneği, Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Şehir Ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı, İzmir.
- Demirel, A., 2015. Kocaeli İlinde Ana Toplu Taşıma Sisteminin Seçimi İçin Alternatiflerin Karşılaştırmalı Analizi, Kocaeli Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İnşaat Mühendisliği Ana Bilim Dalı, Doktora Tezi, Kocaeli.
- Demirer, G. N., Demirer, T., Doğmuş, O., Duran, M., Görgün, T., vd., 1999. *Yıd Kısacasında Çevre ve Kent*, Ütopya Yayınevi, Ankara.
- Doxiadis, C. A., 1968. *Ekistics: An Introduction to the Science of Human Settlements*. New York: Oxford University Press.
- DPT- BM. 2010. Binyıl Kalkınma Hedefleri Raporu Türkiye.
- DPT, 2003. İller ve Bölgelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması, Ankara.
- DPT. 2003. Türkiye Sanayi Politikası, Ankara.
- DPT. 2004. İlçelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması, Ankara.
- DPT. 2006. Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007-2013. Ankara.
- DPT. 2006. Ulusal Kırsal Kalkınma Stratejisi (2007-2013).
- DPT. 2009. İllerde Ön Plana Çıkan Sektörler, Ankara.
- Durkheim, E.,1984. *The Division of Labor in Society*. New York: TheFreePress.
- Eraydın, A., 1997. Değişen Dünya Bölge Planlamanın Yeniden Tanımlanması: Bir Ekonomik Bütünleşme ve Demokratikleşme Projesi. Planlama,1,1-10.

- Erbaş, A., 2015. Sürdürülebilir Mekânsal Gelişme ve Karma Arazi Kullanımı, http://www.yapi.com.tr/haberler/surdurulebilir-mekansal-gelisme-ve-karma-arazi-kullanimi_138179.html.
- Erkan, R., 2002. Kentleşme Ve Sosyal Değişme, Bilim Adamı Yayınları, 264s.
- Erkan, R., 2010. Kentleşme ve Sosyal Değişme, Bilim adamı Yayınları, 262s, Ankara.
- Ersoy., M., 2010. Kent Planlama Kuramları, İmge Kitabevi, Ankara.
- Ertürk, H., 1996. Çevre Bilimlerine Giriş, Uludağ Üniversitesi Güçlendirme Vakfı Yayını, No:10, Bursa.
- Ertürk, H., 1997. Kent Ekonomisi, Ekin Kitabevi, Bursa.
- Eryiğit, S., 2005. Bütünleşik Planlama Yaklaşımı İle HRS'lerin Diğer Ulaşım Sistemleri İle İlişkisinin İrdelenmesi; Konya Örneği, Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Şehir ve Bölge Ana Bilim Dalı, Konya.
- Evren, E., 2014. Uydu Görüntüleri ile Kentsel Gelişimin Zamansal Ve Mekânsal Olarak İncelenmesi: Artvin Şehir Merkezi Örneği, Gümüşhane Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Harita Mühendisliği Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Gümüşhane.
- Freidman J., 1963. Regional Planning as a Field of study. Journal of the American Institute of Planners, 29:3,168-175.
- Glasson, J., Marshall, T., 2007. Regional Planning. Londra: Routledge.
- Gülenç K., 2011. Afyonkarahisar Şehri İçin Mevcut Ulaşım Altyapısının İncelenmesi Ve Çözüm Önerileri, Afyon Kocatepe Üniversitesi/Fen Bilimleri Enstitüsü/Yapı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Afyon.
- Gün, D., 2007.Hava Kargo Pazarının Lojistik Açından Değerlendirilmesi ve Türkiye için Durum Analizi, Anadolu Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sivil Havacılık Anabilim Dalı, Eskişehir.
- Hall, P., 2002. Urban and Regional Planning. Routledge, London. 4th edition.
- Hatt, P., K., Reiss, A., J., 2002. Kentsel Yerleşimlerin Tarihi, S: 27-37, Duru, B., Alkan, A., 20. Yüzyıl Kenti, İmge Kitabevi, 306s, İstanbul.
- Hira, İ., 2013. "Kentsel Mekanın Paylaşılması Sorunu: Tophane Örneği", Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Sakarya.
- Hout, Jean L./ Thalmann, S P.,Valbelle, D., 2000. Kentlerin Doğuşu (Çev:A. Bektaş Girgin),İmge Kitabevi, Ankara.

- <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Bolgeler/2Bolge/Projeler.aspx>.
- <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Root/Uzakliklar.aspx>.
- <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/Trafik veUlasimBilgileri/09TrafikUlasimBilgileri.pdf>.
- Hutchison, R., 2009. Encyclopedia of Urban Studies. Sage Publications.
- Karadayı, E., 2012. Karayolu ulaşımı, ulaştırma sistemleri, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir.
- Karaman, Z., T., 1998. Kent Yönetimi ve Politikası, Anadolu Matbaacılık, İzmir.
- Katz, P., Scully, V., 1993. The New Urbanism, 245p.) (Polat, E. 2006. Kentsel Coğrafya, Süleyman Demirel Üniversitesi, Isparta.
- Kaya, E., 2003, Kentleşme ve Kentlileşme, İlke Yayınları, 192s, İstanbul.
- Kaya, E., 2012. Ulaştırma kavramı ve önemi, ulaştırma sistemleri. Anadolu Üniversitesi Yayınları: Eskişehir, ss. 2-23.
- Kaya, H., 2016. Alt Yapı ve Ulaşım Hizmetlerinin Kentleşme Sürecine Etkileri: Bursa Örneği, Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Kentsel Sistemler ve ulaştırma Yönetimi, İstanbul.
- Keleş, R., 2010, Kentleşme Politikası, İmge Kitabevi, 679s, Ankara.
- KGM. 2. Bölge Müdürlüğü Projeler.
- KGM. 2010. İller Arası Mesafe Sorgulama.
- KGM. 2010. Trafik ve Ulaşım Bilgileri.
- KGM. İl Yatırımları. <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/İller/İller.aspx>.
- Kılıçbay, M.A., 1993, Şehirler ve Kentler, Gece Yayınları, 246s, Ankara.
- Martindale, D., 2000. Şehir Kuramı(Çev: Fırat Tunç), Şehir Ve Cemiyet-Weber, Tönnies, Simmel (Haz:Ahmet Aydoğan), İz Yayıncılık, İstanbul.
- Massey, D.B., 1994. Space, place, and gender. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Mergen, T. 2008. Kent İçi Ulaşım Sorunları Üzerine Bir Araştırma, Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı, Balıkesir.
- Mumford, L., 2007. Tarih Boyunca Kent Kökenleri, Geçirdiği Dönüşümler ve Geleceği, Ayrıntı Yayınları, İstanbul.
- Okutan, A., 1995. Türkiye’de Kentleşme ve Siyasal Yapı, Türk Demokrasi Vakfı Yayını, Ankara.

- Osmay, S., 1998. "1923'ten Bugüne Kent Merkezlerinin Dönüşümü", 75 Yılda Değişen Kent ve Uygarlık, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Öner, Ş., 1998. Kentleşme ve Modernleşmenin Siyasal Davranışlar Üzerine Etkisi, Tid, Sayı: 420.
- Özdal, S., 2010. Küreselleşme Sürecinde Kentsel Tasarımın Değişen Rolü ve Yeni Kentleşme Akımı Üzerine Bir İrdeleme, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 177s, İstanbul.
- Penpecioglu, M., 2011. Kapitalist kentleşme dinamiklerinin Türkiye'deki son 10 yılı: Yapılı Çevre Üretimi, Devlet ve Büyük Ölçekli Kentsel Projeler, Birikim Dergisi, 270, s. 62-73.
- Pirenne, H., 1994. Ortaçağ Kentleri. Kökenleri ve Ticaretin Canlanması, Çev. Şadan Karadeniz, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Polat, E., 2006. Kentsel Coğrafya, Süleyman Demirel Üniversitesi, Isparta.
- Sancar, C., 2000, Kentsel Gelişim Alanlarının Saptanması Ve Planlamasında Cıvı Ve Ekoloji –Ekonomi Duyarlı Planlama Modeli, Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Trabzon.
- Sencer, Y., 1979. Türkiye'de Kentleşme, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Simmel, G., 2002. The Metropolis and Mental Life (Ed. Bridge, G. ve Watson, S.). The Blackwell City Reader (Sf.103-111). Oxford: Blackwell Publishing.
- Sjoberg, G., 2002. "Kentsel Yerleşimlerin Tarihi", S: 37-55, (Der. ve Çev. Duru, B., Alkan, A., 20. Yüzyıl Kenti), İmge Kitabevi, 306s, İstanbul.
- Soja E.W. 2009. Regional Planning and Development Theories. RobKitchin ve NigelThrift (Der.) International Encyclopedia of Human Geography içinde. (Cilt. 9, s. 259-270). Amsterdam: Pergamon Press.
- Sönmez, T., 2011. Aktarma Merkezleri, İstanbul Kabataş Aktarma Merkezi Örneği Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı, İstanbul.
- Şengül, H., T., 2009. Kentsel Çelişki ve Siyaset, imge kitabevi, Ankara.
- Şengül, H.T., 2001 "Sınıf Mücadelesi ve Kent Mekanı", Praksis, 2, 9-32.
- Şimşek, A., E., 2008. Elektrikli Raylı Sistemlerin İncelenmesi ve Kent İçi Raylı Ulaşım Sistemlerinde Enerji Kalitesi ve Geri Kazanımı, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Elektrik Mühendisliği Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- TDK, 2017. Türk Dil Kurumu, www.tdk.gov.tr.
- Tekeli İ, 2009. Modernizm, modernite ve Türkiye'nin kent planlama tarihi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Ankara.

- Tekeli İ., 1998. Türkiye’de Cumhuriyet Döneminde kentsel gelişme ve kent planlaması, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Ankara.
- Tekeli İ., 2013. İstanbul'un planlanmasının ve gelişmesinin öyküsü, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Ankara.
- Tekeli, İ., 1982. Türkiye’ De Kentleşme Yazıları, Turhan Kitabevi, Ankara.
- Tekeli, İ., 1972. Bölge Planlama Üzerine. İstanbul: İTÜ Mimarlık Fakültesi.
- Toynbee, A., J., 1985. Surviving the Future, Oxford University Press, Newyork.
- Tönnies, F., 1988. Community&Society, (Gemeinschaft Und Gesellschaft), (Trans. Charles P.Loomis), Transaction Books, New Brunswick (USA) & Oxford (UK).
- Tunbul, M., 1991. Türkiye’de Bölgesel Planlama Çalışmaları. Ankara: DPT Yayınları.
- TÜİK, 2018. <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=istgosterge>.
- TÜİK, 2018. Seçilmiş Göstergelerle Denizli <https://www.tuseb.gov.tr/enstitu/tacese/-statistiksel-b-lge-birimleri-nomenklat-r-nuts>.
- Uğurlu, Ö., 2010. Kentlerin Tarihsel Gelişimi, S:25-71.
- Urry, J., 1999. Mekanları Tüketmek. İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Uzun, H., 2010. Tarihi Kent Merkezleri Ulaşım İlişkilerinin Koruma Bağlamında Değerlendirilmesi İzmir Tarihi Kent Merkezi Örneği, İstanbul Teknik Üniversitesi/Fen Bilimleri Enstitüsü/Şehir Ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İzmir.
- Ünsal, F., 2008. 5. İstanbul buluşmaları “İstanbul’da büyük projeler”. 8-9 Ekim 2007 MSGSÜ İstanbul, İstanbul: TMMOB şehir Plancıları Odası, s:15.
- Weber, M., 2003. Şehir, (Çev. Musa Ceylan), Bakış Yayınları, İstanbul,
- Wirth,L., 2002. Bir Yaşam Biçimi Olarak Kentlileşme, 20. Yüzyıl Kenti İçinde (Der. Ve Çev: Bülent Duru/Ayten Alkan), İmge Kitabevi, Ankara.
- Yağmur, C., 2013. Kentiçi Ulaşım Bağlamında İstanbul Ulaşım A.Ş. Örneği ve Organizasyon ile Ekonomik Açıdan Bir Öneri, Bahçeşehir Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi, İstanbul.
- Yazıcı, M., 2010. Kent İçi Toplu Ulaşım Hizmetlerinde Toplam Kalite Yönetimi ve Bir Uygulama, Marmara Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı, İstanbul.

Yeniçeri, B., 2017. Kentsel Dönüşüm ve Kentsel Yenileme Süreçlerinin Ulaşım Planı Kapsamında Değerlendirilmesi ve Etkilerinin Araştırılması, Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Yılmaz E.; Çitçi S., 2011. Kentlerin Ortaya Çıkışı ve Sosyo-Politik Açından Türkiye’de Kentleşme Dönemleri, Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi, Kış/Winter Cilt/Volume:10 Yıl/Year:2011 Sayı;35 , s: 52-267.



ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : Eren BESİM
Doğum Yeri ve Yılı : 06/07/1988 - SELÇUKLU
Medeni Hali : Evli
Yabancı Dili : İngilizce
E-posta : eposta@sdu.edu.tr

Eğitim Durumu

Lisans : Konya Selçuk Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama

Mesleki Deneyim

Denizli Büyükşehir Tavas İlçesi İmar ve Şehircilik Müdürü

Katıldığı Kurslar - Alınan Belgeler:

- İyi Düzeyde İngilizce Turkish Amerikan Association Sertifikası
- Bilgisayar programlarını iyi düzeyde kullanabilme becerisi. (Netcad (ANKARA Kampüs Netcad şirketinden 2009 yılında alınmış Netcad, Netcadgis, Planet, Netcad3D Sertifikası, Microsoft Office Programları)
- Fotoğrafçılık Eğitimi
- Masa Tenisi Denizli 1.ligi, 2.ligi ve Türkiye Özel Okullar arası Takım Masa Tenisi 1.ligi. Ayrıca Üniversitede yapılmış Futbol Turnuvası Takım Birinciliği
- Uluslar Arası Havuz Yönetim Sertifikası (American Lifeguard Association)
- İzgören Akademiden alınmış, MOKS konulu Eğitim Sertifikası
- Adil MAVİŞ yönetiminde Bilinçaltı ve Hipnoz Konulu Eğitim Sertifikası
- Toplam Kalite Yönetimi konul Konya Teknokent'ten alınmış Eğitim Sertifikası
- Oğuz SAYGIN yönetiminde "Mevlana Işığında Düşünce Yönetimi" eğitiminden alınmış katılım sertifikası
- E-Yöntem Eğitim ve Danışmanlık A.Ş. ' 5018 Sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu Eğitimi, Kamu İhale Kanunu Eğitimi, Taşınır, Taşınmaz Mal Yönetmeliği Eğitimi ve Tahakkuk Esaslı Devlet Muhasebesi' Katılım Belgesi
- T.C. Milli Eğitim Bakanlığı Hayat Boyu Öğrenme Genel Müdürlüğü " İşaret Dili " Kurs Bitirme Belgesi
- T.C. Milli Eğitim Bakanlığı Hayat Boyu Öğrenme Genel Müdürlüğü " Ebru " Kurs Bitirme Belgesi

- Mimarlık Bilimleri ve Uygulamaları Dergisi (MBUD) 2019 Yılı Sayı 2
"Kentsel Ve Bölgesel Ulaşımın Mekânsal Gelişmelere Etkisi, Tr32 Altbölgesi
Ve Denizli" Konulu yayın

