

**T.C.  
PAMUKKALE ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ  
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI**

**İMAR YÖNETMELİKLERİ VE KENT MİMARİSİ İLİŞKİSEL  
ANALİZİ: DENİZLİ ÖRNEĞİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**ESRA ÇELİK**

**DENİZLİ, TEMMUZ - 2022**

**T.C.  
PAMUKKALE ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ  
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI**



**İMAR YÖNETMELİKLERİ VE KENT MİMARİSİ İLİŞKİSEL  
ANALİZİ: DENİZLİ ÖRNEĞİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**ESRA ÇELİK**

**DENİZLİ, TEMMUZ - 2022**

**Bu tezin tasarımı, hazırlanması, yürütülmesi, araştırmalarının yapılması ve bulgularının analizlerinde bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle riayet edildiğini; bu çalışmanın doğrudan birincil ürünü olmayan bulguların, verilerin ve materyallerin bilimsel etiğe uygun olarak kaynak gösterildiğini ve alıntı yapılan çalışmalara atfedildiğine beyan ederim.**

**ESRA ÇELİK**

## ÖZET

### İMAR YÖNETMELİKLERİ VE KENT MİMARİSİ İLİŞKİSEL ANALİZİ: DENİZLİ ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

ESRA ÇELİK

PAMUKKALE ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ  
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI

(TEZ DANIŞMANI:DR. ÖĞR. ÜYESİ HALİT COZA)

DENİZLİ, TEMMUZ - 2022

Bu çalışmanın amacı; imar yönetmeliklerinin kentin mimari biçimlenişine olan etkilerinin yapı ve yapı grupları bağlamında değerlendirilerek, kent mimarisinin yönetmelikler arasındaki ilişkinin sorgulanmasıdır. Türkiye genelindeki yapıların biçimlenmesinde temel faktör olan imar yönetmeliklerinin kent ölçeğindeki etkisini Denizli örneği üzerinden göstermeye çalışmaktadır. Kenti oluşturan yapısal öğelerin geçmişten bu yana morfolojik özelliklerine etki eden imar yönetmeliği üzerinden kentin genel mimari karakteri üzerindeki değişimler analiz edilmiştir. Bu bağlamda yönetmeliğin oluşum öncesi ve sonrası durumları tespit edilip ilgili kararların ne kadar etkili olduğu araştırılmıştır. Zengin bir tarihsel geçmişe ve kültürel birikime sahip olmasına rağmen Denizli kent merkezinin yakın çevresinden kopuk olarak geldiği bu noktada yapılan tez çalışmasının kent arşivine bilimsel bir katkı sunması bakımından önemli görülmektedir. Geleceğin tasarlandığı kentsel planlama çalışmalarında üçüncü boyutun önemiyetinin tartışılması ile kentlerin biçimlenmesinde etkili olan faktörlere katkı sunması beklenmektedir. Bu araştırmalar ışığında dört aşamadan oluşan çalışmanın ilk aşamasında ilgili mevzuat ile yapı biçimlenme süreci ve sonucundaki etkilere yönelik çalışma yapılmıştır. Bununla birlikte kent mimarisi ile yönetmeliklerin kavramsal ve kuramsal arka planda ilişkisel analizi kurgulanmıştır. İkinci aşamada, Denizli'nin mekânsal gelişim süreci ve yapılan planlama çalışmaları ışığında çalışma alanı sınırları belirlenerek geçmişten bu yana geçirdiği morfolojik değişimler incelenmiştir. Üçüncü aşamada, çalışma alanındaki etkileri gözlemleyebilmek için iki alt ölçekte incelemeye gidilmiştir. Son olarak dördüncü aşamada ise elde edilen bulgularla tespit ve öneriler sunulmuştur.

**ANAHTAR KELİMELELER:** İmar Yönetmelikleri, Kent Mimarisi, Denizli

## **ABSTRACT**

### **RELATIONAL ANALYSIS OF ZONING REGULATIONS AND URBAN ARCHITECTURE: A CASE OF DENİZLİ**

**MSC THESIS**

**ESRA ÇELİK**

**PAMUKKALE UNIVERSITY INSTITUTE OF SCIENCE  
URBAN AND REGIONAL PLANNING**

**(SUPERVISOR:HALİT COZA)**

**DENİZLİ, JULY 2022**

The aim of this study; The aim of this study is to evaluate the effects of zoning regulations on the architectural formation of the city in the context of buildings and building groups, and to question the relationship between the regulations of urban architecture. It tries to show the effect of zoning regulations, which is the main factor in shaping the buildings in Turkey, on the city scale, through the example of Denizli. The changes on the general architectural character of the city have been analyzed through the zoning regulation, which has been affecting the morphological features of the structural elements that make up the city since the past. In this context, the pre- and post-formation situations of the regulation were determined and the effectiveness of the relevant decisions was investigated. Despite having a rich historical background and cultural accumulation, the thesis study at this point, where Denizli city center is disconnected from its immediate surroundings, is considered important in terms of making a scientific contribution to the city archive. It is expected to contribute to the factors that are effective in the formation of cities by discussing the importance of the third dimension in urban planning studies where the future is designed. In the light of these researches, in the first stage of the study, which consists of four stages, a study was conducted on the relevant legislation and the structure formation process and the effects on the result. In addition to this, a relational analysis of urban architecture and regulations on the conceptual and theoretical background has been constructed. In the second stage, the boundaries of the study area were determined in the light of the spatial development process and planning studies of Denizli, and the morphological changes that it has undergone since the past were examined. In the third stage, two sub-scales were examined in order to observe the effects in the study area. Finally, in the fourth stage, findings and suggestions were presented with the findings obtained.

**KEYWORDS:** Zoning Regulations, Urban Architecture, Denizli

# İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET.....	i
ABSTRACT .....	ii
İÇİNDEKİLER .....	iii
ŞEKİL LİSTESİ .....	iv
TABLO LİSTESİ .....	vii
KISALTMALAR LİSTESİ.....	viii
ÖNSÖZ.....	ix
<b>1. GİRİŞ.....</b>	<b>1</b>
1.1 Çalışmanın Amacı .....	1
1.2 Konu ve Kapsam .....	2
1.3 Literatür Analizi ve Yöntem.....	3
1.4 Beklenen Katkı – Yaygın Etki.....	5
<b>2. KAVRAMSAL VE KURAMSAL ARKA PLAN .....</b>	<b>7</b>
2.1 Kent Mimarisi.....	7
2.2 İmar Mevzuatı ve Yönetmelikleri .....	12
2.3 Kent Mimarisi ve Yönetmelik Etkileşimi .....	19
2.3.1 Kent ve Yönetmelik İlişkisi .....	19
2.3.2 Mimari ve Planlama İlişkisi .....	28
<b>3. İMAR YÖNETMELİKLERİ VE KENT MİMARİSİ İLİŞKİSEL</b>	
<b>ANALİZİ: DENİZLİ ÖRNEĞİ .....</b>	<b>30</b>
3.1 Denizli Kent Mimarisi ve Gelişimi .....	30
3.1.1 1985 Öncesi Dönem.....	38
3.1.1.1 1923 – 1957 Arası Dönem Kent Dokusu .....	38
3.1.1.2 1957 - 1985 Arası Dönem Kent Dokusu.....	40
3.1.2 1985 Sonrası Dönem.....	42
3.1.2.1 1985 – 2017 Arası Dönem .....	42
3.1.2.2 2017’den Günümüze .....	43
3.2 Denizli Kent Mimarisinin İlişkisel Analizi .....	43
3.2.1 Yapı Ölçeğindeki Etkiler .....	44
3.2.1.1 Kat Yükseklikleri .....	46
3.2.1.2 Bina Yükseklikleri .....	50
3.2.1.3 Cephe Görünümleri.....	54
3.2.1.4 Çatı Kullanımı.....	59
3.2.2 Yapı Grupları Ölçeğindeki Etkiler.....	63
3.2.2.1 Gazi Mustafa Kemal Bulvarı Aksı Üzerindeki Değişim.....	63
3.2.2.2 Çaybaşı Mahallesi’ndeki Dönüşüm .....	71
<b>4. SONUÇ: TESPİT VE ÖNERİLER.....</b>	<b>76</b>
4.1 Yapı Ölçeğinde Tespit ve Öneriler.....	77
4.2 Yapı Grupları Ölçeğinde Tespit ve Öneriler .....	78
<b>5. KAYNAKLAR.....</b>	<b>81</b>
<b>6. ÖZGEÇMİŞ.....</b>	<b>86</b>

## ŞEKİL LİSTESİ

### Sayfa

Şekil 1.1: Kent Merkezindeki Önemli Odaklar ve Akslar .....	3
Şekil 2.1: İklim ve Coğrafyanın Oluşturduğu Doku Örneği, Mardin Evleri .....	9
Şekil 2.2: İklim ve Coğrafyanın Oluşturduğu Doku Örneği, Safranbolu .....	10
Şekil 2.3: Çevresindeki Doğal Güzellikleri ile Tanınmasına Karşın Bunlardan Kopuk Olarak Gelişen Denizli Kent Merkezi.....	11
Şekil 2.4: Tarihi Ankara Kalesi’nden Giderek Yükselen Yapıların Oluşturduğu Doku.....	12
Şekil 2.5: Tarihi Bir Yapının Modern Mimariyle Sentezi, Mrizi i Zanave Oteli..	12
Şekil 2.6: Belediye Yapı ve Yollar Kanunu Döneminde Hazırlanan Gaziantep İmar Planı, 1938.....	14
Şekil 2.7: Her Parselde Tek Yapının Oluşturduğu Doku, Ankara Örneği .....	16
Şekil 2.8: Bir Parsele Birden Fazla Yapının Yapılmasıyla Oluşan Doku, Denizli 18	
Şekil 2.9: Denizli Uygulama İmar Planında Görülen Yeni Yerleşim Düzeni Örneği .....	22
Şekil 2.10: Denizli Eski Yerleşim Üzerine Oturtulan Yerleşim Düzeni Örneği... 22	
Şekil 2.11: Kent Merkezi ve Uygulama İmar Planlamasındaki Yerleşim Düzeni 23	
Şekil 2.12: Uygulama İmar Planında ve Uygulamada Ön Yapı – Arka Yapı Yükseklik ilişkisi .....	24
Şekil 2.13: Denizli Merkez Bankası Binası .....	26
Şekil 2.14: Denizli Babadağlılar Çarşısı .....	27
Şekil 2.15: Babadağlılar Çarşısı İç Mekân Kurgusu.....	27
Şekil 2.16: Kuyumcu Otel İlk Yapıldığı Dönemi ve Günümüzdeki Görünümü ..	28
Şekil 3.1: Denizli Kenti İlk Yerleşim Yerleri .....	32
Şekil 3.2: Denizli Kenti Plansız Dönem (1956).....	34
Şekil 3.3: Kentin İlk Kapsamlı İmar Planında Kent Merkezi ve Yakın Çevresi ..	35
Şekil 3.4: İstiklal Caddesi Eski Dokusu.....	38
Şekil 3.5: 1935’te Kentin Ana Caddelerinden Enver Paşa Caddesi.....	39
Şekil 3.6: Kentin Geleneksel Dokusu .....	39
Şekil 3.7: Gazi Mustafa Kemal İlk Mektebinden Eski Tabakhane ve Çarşıya Doğru, 1936 .....	39
Şekil 3.8: Delikliçınar Meydanı, 1968 .....	40
Şekil 3.9: 1973-1980 Döneminde 6785 İmar Kanunu 42. Madde (Şimdiki 18. Madde) İmar Uygulamaları ile Açılan Caddeler .....	41
Şekil 3.10: Kent Merkezinde Sık Görülen Bitişik Yapıların Zamanla Değişen Zemin Kat Yükseklik Farklılıkları.....	47
Şekil 3.11: Yumuşak Kat Sorunu İzmit ve Yalova Örnekleri.....	48

Şekil 3.12: Farklı Kat Yükseklikleri Sonucu Farklı Kotlarda Biten Döşemelerde Çekiçleme Sorunu.....	49
Şekil 3.13: Çekiçleme Etkisi ile Hasar Gören Yapılar.....	49
Şekil 3.14: Korunan Yapıların Çevre Yapı Yükseklik İlişkisi.....	51
Şekil 3.15: Değişen Bina Yükseklikleri ile Kent Merkezinde Siluet Bozukluklarının Oluşması .....	52
Şekil 3.16: Kent Merkezindeki Ara Sokaklarda Kapalılığın Oluşması, Meserret Sokak .....	53
Şekil 3.17: Yapı Yüksekliklerinde Ana Cadde ve Arka Sokak İlişkisi.....	54
Şekil 3.18: Çıkmaların Yapıldığı ve Yapılmadığı Durumlarda Cephelelerde Oluşan Görünüm .....	56
Şekil 3.19: Ana Caddelere Bakan Cephelelerdeki Balkonların Çoğunlukla Kapatılması, Lise Caddesi .....	56
Şekil 3.20: Kent Merkezinde Yenilenen Cephe Örneğinde Doku Uyuşmazlığı, Lise Caddesi.....	57
Şekil 3.21: Farklı Cephe Malzemelerin Kullanıldığı Yeni Yapı Örneği, İstiklal Caddesi.....	57
Şekil 3.22: Farklı Cephe Uygulamaları, İstasyon Caddesi .....	58
Şekil 3.23: Karşılıklı Konumlarda Bulunan Yapılardaki Farklı Mimari Yaklaşım .....	59
Şekil 3.24: Çatı Kullanımının Oluşturduğu Doku .....	61
Şekil 3.25: Kent Merkezinde Yaygın Olan Kiremit Çatı Dokusu .....	61
Şekil 3.26: Kentteki Yeni Yapılaşmalarda Görülen Farklı Çatı Dokuları .....	62
Şekil 3.27: Gazi Mustafa Kemal Bulvarı Aksı.....	63
Şekil 3.28: 1926'daki Kadastro Haritasında Kent Merkezi'nin Eski Dokusu ve Planlama Sonrası Oluşan Doku .....	64
Şekil 3.29: Yakın Perspektiften İstasyon Caddesi .....	65
Şekil 3.30: 1950'lerde İstasyon Caddesi .....	66
Şekil 3.31: 1974-1980'lerde İstasyon Caddesi .....	67
Şekil 3.32: 2017'de İstasyon Caddesi .....	67
Şekil 3.33: Eski Hükümet Konağı.....	68
Şekil 3.34: Kimon Ponzozoplu'nun Yazıhanesi ve Arkada Malikânesi.....	69
Şekil 3.35: Enver Paşa Caddesi, 1936.....	69
Şekil 3.36: 1985 Yılları Planlama Sonrası Gazi Mustafa Kemal Bulvarı.....	70
Şekil 3.37: 2021'de Gazi Mustafa Kemal Bulvarı'ndan Delikliçınar'a Doğru ....	70
Şekil 3.38: Altıntop Sokağı, 1925 .....	71
Şekil 3.39: Denizli Büyükşehir Belediye Binası.....	71
Şekil 3.40: Çaybaşı Mahallesinde Geleneksel Konut .....	72
Şekil 3.41: Çaybaşı Camisi Civarı .....	73
Şekil 3.42: Turan Sarıca Evi, Yol Açma Uygulamasında Yıkılan Yapılardan Biri (Marım 2000).....	73
Şekil 3.43: 1967'de Hazırlanan 1/2000 Ölçekli Denizli İmar Planında Çaybaşı Caddesi.....	74
Şekil 3.44: Çaybaşı Cami Civarı Eski Doku ve Planla Gelen Yeni Doku.....	75



Şekil 3.45: İmar Kanunu ve Yönetmeliklerle Oluşturulan Parseller Sonucu Oluşan Kütle Dokusu .....	75
--	----

## TABLO LİSTESİ

### Sayfa

<b>Tablo 3.1:</b> İmar Yönetmeliklerindeki Değişiklikler .....	45
--	----

## KISALTMALAR LİSTESİ

<b>PAİY</b>	:	Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği
<b>PATİY</b>	:	Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliği
<b>TAKS</b>	:	Taban Alanı Kat Sayısı
<b>KAKS</b>	:	Kat Alanı Kat Sayısı
<b>Hmax</b>	:	Maksimum Yükseklik

## ÖNSÖZ

Bu çalışmada Denizli örneği üzerinden kentlerin daha özgün ve kimlikli olmasını gerektiren unsurların önemli bir parçası olan imar faaliyetlerinin etkisi ele alınmıştır. Bu etkinin sonuçlarına bakıldığında kentsel uygulamalara yönelik çalışmalarda önemli ölçekte sonuçları kapsadığı görülmüştür. Yapılan çalışmanın bu bakımdan gerekli olduğu düşünülerek sonuçlara yönelik değerlendirmeler yapılmıştır.

Denizli özelinde yapılan bu çalışmayı yöneten tez danışmanım sayın Dr. Öğr. Üyesi Halit Coza'ya ve bilimsel katkılarından dolayı sayın Prof. Dr. Koray Özcan'a teşekkürlerimi sunuyorum. Çalışma sürecinde sağladıkları dokümanlardan dolayı kurumlara ve Denizli'de yıllarca deneyimi olan meslek insanlarının bu çalışmaya kattıkları bilgi ve desteklerinden dolayı teşekkür ediyorum. Son olarak eğitimim boyunca her koşulda beni destekleyen aileme teşekkürlerimi sunuyorum.

# 1. GİRİŞ

## 1.1 Çalışmanın Amacı

İnsan yaşamının her alanında etkin olan mimarlık yer ve zamanla birlikte kültürel bir birikim sonucu oluşan bir disiplindir. Toplumların yaşadığı yapılı çevre onun aidiyetini tanımlar. Bu yapılı çevre toplumun mimari kimliğinin bir yansımasıdır. Küreselleşme ile dünyanın birçok yerinde olduğu gibi ülkemizde de kentsel mekânların giderek aidiyet kavramını yitirdiğini, mimari bir üslup kaygısının olmadığını ve birbirine benzemeye başladığını görmekteyiz.

Ülkemiz geçmişten bu yana birçok uygarlığa farklı görüş ve inanışlara mensup toplumların yaşadığı bir yer olmakla birlikte coğrafi olarak da farklı iklimlerin yaşandığı bir coğrafyada yer almaktadır. Dolayısıyla ülkenin doğusundan batısına kuzeyinden güneyine bakıldığında yaşadığı coğrafyaya bağlı olarak kent merkezlerinin de o “yer” in ruhuna uygun olması beklenmektedir. Ancak yapılaşmalarda görüldüğü kadarıyla belli bir standardın hakimiyeti görülmektedir.

Kentin yapılı çevresindeki değişiklikler o “yer” in karakterini bozabildiği gibi iyi şekilde yönetildiği takdirde karakterinin güçlenmesini de sağlayabilir (Ünlü 2006). 20. yüzyılda yeni bir anlayışla kurulan ülkemiz teknolojik olarak önde olan batılı ülkelerin benimsediği ilkeleri izlemiştir. Kentsel çalışmalarda da yine batıya yönelik uygulamalar takip edilmiştir. Ancak dönemin beraberinde getirdiği hızlı nüfus artışı ve sanayileşmenin artması kentsel ölçekte çok hızlı kararların verilmesine neden olmuş ve alınan bu kararların etkisiyle kentlerimizde geri dönüşü olmayan bir temele oturan planlama faaliyetleri gerçekleşmiştir. Yapılan ilk uygulamaların ardından günümüze dek kentsel çevrenin yapılaşmasında birçok düzenlemeler ve yenilikler yapılmaya çalışılmıştır. İhtiyaca cevap verilemeyen durumlarda ilgili kanun ve yönetmeliklerde değişikliğe gidilerek çözümler aranmaya çalışılmıştır. Nitekim süregelen bu oluşum sürecindeki uygulamalar sonucu kentin morfolojik yapısındaki değişimler tezin çıkış noktası olarak görülmektedir.

Kentsel çevrenin oluşmasında tasarımın her ölçekte olması kentin bütünlüğünü korumak adına önemlidir (Polat ve Bilsel 2006). Özellikle bu bütünlüğü sağlayabilmek için imar çalışmalarında mimari karakterin de birlikte düşünülerek planlanması gerekmektedir. Ancak ülkemizde yapılaşmaya dair temel faktörler imar kanunu ve yönetmeliklerdir. Günümüz tasarımcıların bu süreçte kentin yapısal anlamda nasıl biçimlenmesi gerektiğinin karar aşamasında tasarımdan ziyade yönetmelik ölçütlerine takılmalarının bir engel teşkil ettiği görülmektedir (Keleş 2011, Sonkaya 2017). Mevzuat kısıtlamalarıyla ilgili yapının iç ve dış ilişkilerine yönelik her türlü detayın mevzuat tarafından belirlenmesini eleştiren Cansever ise bu kısıtlamalar yüzünden mimarlık mesleğinin yapılamaz hale getirilmesinden yakınmaktadır (Cansever 2007).

Bu tez çalışmasının amacı Denizli kentinin tarihsel arka planda mekânsal sürecinin araştırılarak, kentleşmeyle birlikte kimliğindeki dönüşümün incelenmesidir. Bu dönüşüme yasal çerçevenin kentsel mekânlar üzerindeki etkisi ele alınarak özellikle kent merkezinde yapılan imar faaliyetleri ve uygulamaların yapılaşmalarda mimari anlamdaki yansımaları, süreçleri ve sonuçların tartışılmasıdır. Devamında kentsel mekânların mimari kimlik bağlamında yönetmeliklerle olan ilişki analizi sonucunda geliştirilmesi gereken stratejilerin belirlenmesidir.

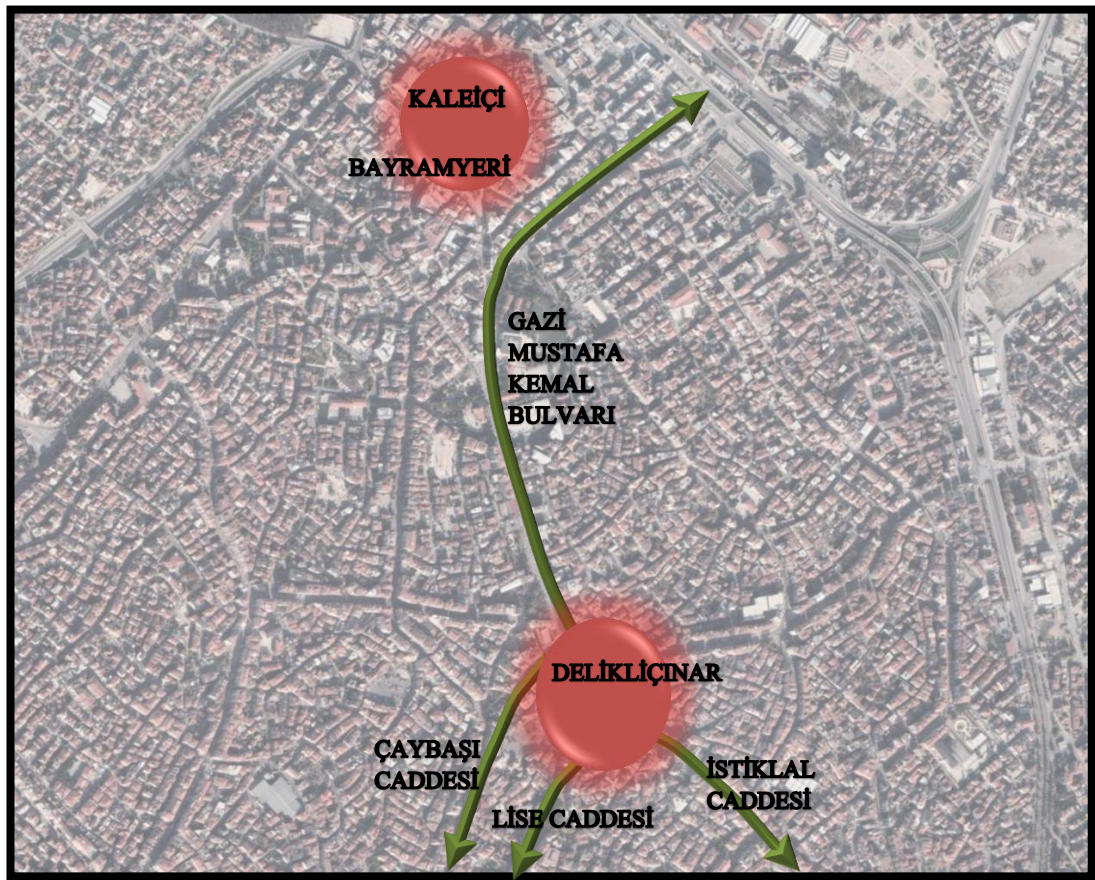
## **1.2 Konu ve Kapsam**

Yapıların biçimlenmesinde önemli bir rolü olan imar faaliyetlerinin ve ilgili yasal kararların kent mimarisi üzerindeki etkileri tezin kapsamını belirlemiştir. Örnek alan olarak Denizli kent merkezi ve yakın çevresinde bulunan yapıların morfolojik olarak 1985-2021 dönemleri arasında geçirdikleri değişimler ağırlıklı olarak incelenmiş ve geleneksel organik dokusu arasındaki farklılıklara değinilmiştir.

Kentte yapılan değişiklikler veya uygulamalar genellikle kent merkezlerinden başlayarak çevreye doğru yayılmaktadır. Denizli kentinin tarihsel sürecine bakıldığında mekânsal anlamda mevcuttaki kent merkezi ve yakın çevresi aynı zamanda kentin ilk yerleşim bölgesi olduğundan bu bölge çalışma alanı olarak seçilmiştir. Bölgedeki yapıların geçmişteki genel karakteristik özelliklerinden yola

çıkarak bugünkü yapılı çevrenin morfolojisi ile kıyaslanarak değerlendirme yapılmıştır.

Tarihsel olarak ilk kent merkezi olan Kaleiçi-Bayramyeri bölgesi ile daha sonra önemli merkezlerden biri olan Delikliçınar bölgesini bağlayan Gazi Mustafa Kemal Bulvarı (Şekil 1.1) kentin ana omurgasını oluşturmaktadır. Bununla birlikte kentin ana caddelerinden olan Lise ve İstiklal Caddelerinin çevresiyle birlikte olan dönüşümü ile sonradan açılan Çaybaşı Caddesinin ve çevresindeki yapılaşmanın oluşum süreci kent merkezinin geçirdiği değişimi görebilmek adına önemlidir.



Şekil 1.1: Kent Merkezindeki Önemli Odaklar ve Akslar

*Kaynak: 2021 Google Earth veri tabanından yararlanılarak yazar tarafından hazırlanmıştır*

### 1.3 Literatür Analizi ve Yöntem

Çalışma kapsamında ilk olarak kentlerin yapılaşmasında esas alınan imar kanunu ve yönetmelikleri üzerine literatür taraması yapılmıştır. Yasal altlığı

oluşturan imar hukukuna yönelik temel çerçevenin kavranması bakımından temel kaynak olarak Halil Kalabalık'ın İmar Hukuku Dersleri kitabı, Feridun Duygulu ve Melih Ersoy'un İmar Mevzuatına Yönelik yazıları, İlhan Tekeli'nin Türkiye'de Kent Planlamasına yönelik yazılarından faydalanılmıştır.

Ardından yasal çerçevenin kent mimarisi ile ilişkisi üzerine ağırlıklı olarak Pamukkale Üniversitesi veri tabanı üzerinden tez ve kitaplar incelenerek kavramsal çerçeve belirlenmiştir. Denizli kentinin mekânsal gelişimi ve planlama sürecine ilişkin genel çerçevede resmî gazetede yayımlanan imar yönetmelikleri süreci ile yerelde Denizli Belediye meclis kararlarından oluşan yasal kararlar irdelenmiştir. Kentin geçmişte belediye başkanlığının yapıldığı dönemlere ilişkin verilerin yayımlandığı kaynaklar ve kente yönelik planlama ve mekânsal değişimleri konu alan çalışmalar incelenmiştir. Temel kaynak olarak Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Denizli Büyükşehir Belediyesi resmî web siteleri ile Coşkun Önen arşivi, Seval Uysal'ın Denizli'nin Kentleşme Süreci ve Pınar Savaş Yavuzçehre'nin Kentsel Mekânda Değişim Denizli kitapları ve diğer kaynaklardan kente dair çeşitli yıllara ait haritalar, planlama çalışmaları, fotoğraflar üzerinden kent mimarisindeki değişimlere yönelik analizler yapılarak morfolojik olarak da karşılaştırmalar yapılmıştır.

Son olarak *imar yönetmelikleri*, *kent mimarisi*, *Denizli* anahtar kelimeleri ile çalışmaya doğrudan ve dolaylı olarak YÖK Ulusal Tezler Veri Tabanı üzerinden ağırlıklı olarak Şehir ve Bölge Planlama ve Mimarlık alanlarında yapılmış tezler ile dolaylı olarak katkı sağlayabilecek diğer alanlardaki tezler incelenmiştir. Bunların yanı sıra Google Scholar ile yapılan aramalarda konuya ilişkin sempozyum ve makalelerden yararlanılmıştır.

Yapılan literatür analizinde yasal mevzuatın yapıların biçimlenme sürecinde daha çok kısıtlayıcı bir rol oynadığı vurgulanmaktadır. Bu kısıtlamalar çoğunlukla yapıları standart bir biçime girmeyi zorlayan ve çevresiyle ilişkisinin parseldeki konumunun yaklaşık olarak çoktan belirlenmiş olma sorunlarıdır. Bunların yanı sıra uygulayıcı birimlerdeki teknik ve mesleki sorunlar, yetki karmaşaları, alt ve üst ölçekteki plan ve plan notlarının uyuşmadığı durumlar yapılaşmalara olumsuz bir şekilde yansımaktadır. Gerek yapılan anket çalışmaları gerekse sahada yapılan incelemeler yasal değişikliklere rağmen sorunların devam ettiğini göstermektedir. Yapılaşmayla birlikte sorunların da giderek arttığı söylenebilir.



Literatür çalışmaları ile elde edilen bulgular çalışma yönteminin ilk aşamasını oluşturmaktadır. İkinci aşamayı kente dair elde edilen verilerle çalışma alanının yaklaşık olarak sınırları belirlenmiş olup alana yönelik yerinde gözlem, görselleştirme, işlevsellik açısından güncel veriler ışığında değerlendirmelerle tespitlerde bulunulmuştur.

Üçüncü aşamada tespitler yapı ve yapı grupları olmak üzere iki ölçekte gruplandırılarak kent mimarisi üzerindeki etkileri üzerine analizler yapılmıştır. Yapı bağlamındaki etkiler için kat yükseklikleri, bina yükseklikleri, açık kapalı çıkmalarla birlikte cephe görünümü ve çatı kullanımı ölçütleri kullanılmıştır. Yapı grupları bağlamında ise yapının bulunduğu konum ve çevre yapılarla birlikte ele alınan değerlendirmelerle etkiler analiz edilmiştir. Yönetmelikte yapının çevreyle ilişkisi yalnızca bahçe mesafesi ve yan binaya olan uzaklığı üzerinden ele alınmıştır. Ancak bu kriterlerin yeterli olmadığı düşünülerek yapıların hem kentteki coğrafi konumu hem de planlama üzerinden belirlenen yapılarla ortaya çıkacak olan yeni ilişkilerin de öngörülecek şekilde düzenlemelerin yapılmasına ilişkin esaslar olmalıdır.

Dördüncü aşamada ise elde edilen bulguların sonucunda yapılan tespit ve öneriler yapılmıştır. Yapılan değerlendirme kentin gelişme sürecinde geldiği noktaya bakıldığında kentin mimari açıdan kazandığı ya da kaybettiği değerlerin kentin kimliğinin de bir parçasını oluşturması yönünden önemlidir.

#### **1.4 Beklenen Katkı – Yaygın Etki**

Bu çalışma Denizli kent örneği üzerinden imar yönetmeliklerinin kentin mimarisinde, dokusunda nasıl bir etkiye sahip olduğunu göstermeye çalışmaktadır. Bu yönüyle yapılacak diğer çalışmalarda kent ölçeğinde diğer kentlerle benzerlik ya da farklılıkları üzerinden yapılacak tespitlerde yardımcı olacağı düşünülmektedir. Aynı zamanda kentin yapılaşma sürecinde kimliğinin korunmasında tek başına imar yönetmeliklerinin yetmediği bu durumda gerekli tasarım çalışmalarının da olması gerektiği konusunda bir katkı sağlaması beklenmektedir.

Yapı ölçeğinde esas alınan imar yönetmeliğinin geleceğe yönelik teknolojik gelişmelerin de ele alınması gerektiği konusunda kent ölçeğindeki etkisine

bakıldığında öneminin vurgulanması gerektiği hedeflenmektedir. Aynı zamanda yasal çerçevede yerel ölçekte kente özgü imar değişikliklerin yapılmasının mümkün olduğu büyükşehir olan birçok kent kendi imar yönetmeliklerini kısmi değişiklikler yaparak yayımlamışlardır. Büyükşehir olan Denizli kentinin de henüz yayımlanmayan imar yönetmeliği için kentin kimlik, işlevsellik, estetik ve görsel kaygı gibi kriterlerin öne alınarak kentsel tasarım çalışmalarının yer aldığı bir yönetmelik çalışması olması beklenmektedir.

## 2. KAVRAMSAL VE KURAMSAL ARKA PLAN

### 2.1 Kent Mimarisi

Uygarıkların doğu ile ortaya çıkan ve çeşitli bilim alanlarında kullanılan ölçütler sonucu kent kavramı farklı şekillerde tanımlanmıştır. Bazı araştırmacılar tarafından yerleşim yeri ve nüfus büyüklüğü ele alınırken bazıları da yönetsel statüyü ölçüt olarak kullanmışlardır. Kentbilim Terimleri Sözlüğünde bunlar gibi diğer özellikler de bir araya getirilerek kent kavramının tanımı yapılmıştır. Bu tanıma göre kent, sürekli olarak toplumsal gelişme içerisinde bulunan ve toplumun ulaşım, barınma, çalışma, eğlenme, dinlenme gibi ihtiyaçlarının karşılandığı, tarımsal uğraşların daha az olduğu, köylere kıyasla nüfus yoğunluğu daha fazla olan ve küçük topluluk birimlerinin oluşturduğu yerleşme alanıdır (Ersoy 2016).

Kentin yapısal çevresinin oluşumunda tarihsel süreç boyunca orda yaşayan toplumların kültürel çevre bileşenleri doğrudan etkilidir. Yapılar ve mekânlar toplumların sosyo kültürel ve sosyo ekonomik yapılarına göre tasarlanır ve inşa edilir. Sahip olunan bu değerlerle inşa edilen yapılar belirli bir mimari üslupla oluşur. Kent mimarisi denilen bu yapılar bütünü kent kimliğinin önemli bir bileşenidir.

Kimlik zamanla oluşan aidiyetlik tanımlayan bir kavramdır. Kent kimliği ise kente ait özellikleri tanımlayan onu diğer kentlerden farklı ve özgün kılan özellikler bileşenidir. Bulunduğu doğal çevrenin dilini çözümleyerek ve ruhuyla özdeşleşen bütünleşen yapay çevrenin sonucunda kimlikli kentler oluşur. Bulunduğu coğrafyadan kopuk olan mekân organizasyonu anlamsız ve kimliksizdir. Sonuç olarak da kimlikli kentleri taklide mecburdur. Bu taklitler özel projelerde olduğu gibi devletlerin kendi mevzuatlarını oluştururken kullandıkları birtakım standartlaşmalarla da karşımıza çıkabilmektedir. Bu da kenti sonu gelmeyen yapılaşmalarla içinde yaşanılmaz hale getiren beton yığınınna dönüştürmektedir.

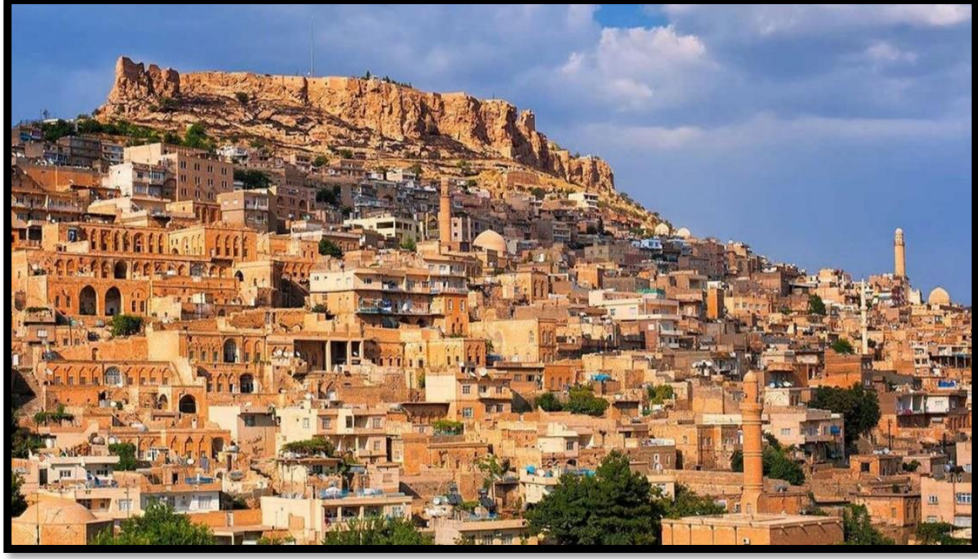
Dolayısıyla kimliğin önemli bir bileşeni olan kentin mimarisinin de bulunduğu coğrafyadan kopuk olmayan, oraya ait ve özgün mekânlardan oluşması

beklenmektedir. Kent kimliği geniş bir zamansal kavramı içerdiğinden kent mimarisi de geçmişinden izler taşıyan ve yenileriyle i içe olan bir zamansal köprü niteliği taşımaktadır.

Kentlerde rastgele ve plansız bir biçimden ziyade planlı ve kendine özgü bir toplumsal yaşam ortamının oluşması gerekmektedir. Tarihsel gelişim sürecinde ortak kültürün ürünü olan kent zamanla yapısal, kültürel ve ekonomik olarak birçok değişime uğramaktadır. Bu değişimlerle yapılarda sürekli bir dönüşüm yaşanmaktadır.

Kent mimarisini planlama kararları, yapı formları, strüktür ve kullanılan malzemenin toplumun kültürel değerleriyle harmanlanarak şekil almış hali olarak tanımlayabiliriz. Bunu farklı kültürlerde aynı malzemenin farklı biçim ve üslupta kullanılmasından örnekleyebiliriz. Bu kullanım aynı toplumlarda zamanla değerşen bir üslup olarak da karşımıza çıkabilir. Eskilerde özellikle kamu yapılarında sağlam ve dayanıklı olduğu için tercih edilen taş malzemesi son zamanlarda taşın doğal ve sürdürülebilir olması yönüyle de birçok alanda tercih edilmektedir. Toplumun yapılaşmalardaki genel tercihi de bir mekân karakteri ortaya koymaktadır.

Ülkemizde yeni yapıların yanı sıra korunan yapılar da mevcuttur. Korumaya alınan iki farklı coğrafya ve iklime ait yapılar üzerinden geçmişteki bu örneklerin genel mimari karakterinin ve mekânsal anlamda üretilmiş üzümlerin incelenmesi gereklidir. Ülkemizin güneydoğu bölgesinde Mardin'de bulunun taş evlerin oluşturduğu dokuda yörenin kırsal iklimi ve coğrafı yapısı etkin rol oynamaktadır. Bununla birlikte yörede kolaylıkla erişilebilen bir yapı malzemesi olan sarı kalker taşı yapılarda kullanılan temel malzemedir. Kentsel SİT alanı olarak korumaya alınan Mardin Evleri bulunduğu yerin iklimsel özellikleri de dikkate alınarak inşa edilmiştir. Kalın duvarları, yüksek tavanları ve genellikle 'L' ve 'U' tipi planlarla i avlulu olacak şekilde inşa edilen bu yapılar yazın sıcağından ve kışın soğuğundan korumaktadır. Hem yöresel özellikler düşünülerek işlevsellik ön planda olduğu gibi sosyolojik açıdan da aynı zen gösterilmiştir. Komşuluk ilişkilerine zara vermeyecek şekilde konumlanan yapılar birbiri ile yarışmaktan ziyade birbiri ile uyum içinde ve dokuyu bozmayacak şekilde biçimlenmişlerdir (şekil 2.1).



**Şekil 2.1:** İklim ve Coğrafyanın Oluşturduğu Doku Örneği, Mardin Evleri

**Kaynak:** <https://www.dunya.com/sehirler/mardin-11-ayda-8039-milyon-dolarlik-ihracat-yapti-haberi-603840> Erişim tarihi: 09.08.2021

Ülkemizde yöresel mimari dokunun korumaya alındığı bir diğer örnek de Safranbolu'dur. Tarihsel süreçte kültürel bir birikimin sonucudur Safranbolu. Her mevsim yağışlı bir iklime sahip Karadeniz bölgesinde yer alan Safranbolu'da yapı malzemesi olarak ahşap, taş ve kerpiçten oluşan yapılar inşa edilmiştir. Çatılar genellikle dört yöne eğimli olup kiremit malzemeye kaplanmıştır. Genellikle üç katlı olan bu yapıların zemin katları taş duvardan yapılmaktadır. İklimi gereği nemin yüksek olduğu bu bölgede taş duvar nemi önlemekte ve yazın serin tutmaktadır. Üst katlar ise daha hafif malzeme olan ahşap ve kerpiçten oluşmaktadır. Ara kat en üstteki kata göre daha alçak tavanlı ve daha az pencereye sahip olup kışın ısınmanın kolaylığı sağlanmaktadır. Mekân boyutları birbirine yakın ve insan ölçeği referans alınarak biçimlenmişlerdir (Şekil 2.2).

Bu iki örnekte de buldukları coğrafyada iklimsel özelliğiyle bütünleşip doğaya ve insana saygıyı özünde barındıran bir yapı dokusuyla oluşturulduğu görülmektedir. Dolayısıyla bu örneklerde de görüldüğü üzere komşuluk ilişkilerinde birbirini kısıtlamayan bulunduğu çevreyle bir bütünlük oluşturan mekânsal çözümlerin üretilebilmesinin mümkün olduğu söylenebilir.



Şekil 2.2: İklim ve Coğrafyanın Oluşturduğu Doku Örneği, Safranbolu

**Kaynak:** <https://www.mynet.com/unesco-dunya-mirasi-listesindeki-tek-yer-safranbolu-190100188260>  
Erişim tarihi: 09.08.2021

Türkiye’de özellikle 1950 ve 1960’lı yıllarda sanayi alanlarının yaygınlaşması, gecekondulaşmanın artması ile mevcut dokunun değişmesi, yapılan imar afları ve çıkarılan imar kanunları uygulamaları ile kentlerin morfolojisi önemli ölçüde değişimler geçirmiştir. Uygulanan yasal çerçevenin sürekli olarak değişmesi ile de kentlerin morfolojik yapısı birbiriyle tutarlı olmayacak şekilde değişmeye devam etmektedir. Özellikle yapılan ilk kentsel planlamaların korumaya yönelik olmadan yapılması ve uygulamaların doğrudan kent merkezinden başlamasıyla günümüzde kent merkezlerinin çevresinden kopuk bir şekilde gelişmesine neden olmuştur. Denizli kenti önemli tarihsel arka planıyla birlikte doğal güzellikleri ve önemli coğrafi işaretleriyle bilinen bir coğrafyada olmasına rağmen kent merkezine gelindiğinde tüm bunlardan bağımsız bir şekilde sadece içinden geçilen bir ‘yer’ e dönüşmesiyle bunun en önemli örneklerinden biri olmaktadır (Şekil 2.3).



**Şekil 2.3:** Çevresindeki Doğal Güzellikleri ile Tanınmasına Karşın Bunlardan Kopuk Olarak Gelişen Denizli Kent Merkezi

*Kaynak: www.bolgegundem.com Erişim tarihi: 09.08.2021*

Kent mimarisini çağın gerektirdiği ve getirdiği birtakım yeniliklerin de etkilediği görülmektedir. Ülkemizde sanayi öncesi yapılarda konut kullanımında daha çok kerpiç ve ahşap malzeme kullanımı yaygındı. Roma döneminde bağlayıcı malzeme olarak kullanılan beton 19. Yüzyıla gelindiğinde demirle birleşerek betonarme denilen yeni bir yapısal tekniğe dönüşmüştür. Bu yeni teknikle birlikte yapım süreci hız kazanmış ve her geçen gün yapı yüksekliklerinde de artış yaşanmıştır. Gelişen teknolojiyle birlikte malzeme çeşitliliğinin de artmasıyla cephe kaplamalarında bu çeşitlilik kendini göstermeye başlamıştır. Geçmişte genellikle prizma ve kubbeli formlarda gördüğümüz yapılar günümüzde istenilen formlarda inşa edilebilmektedir. Bu da sağladığı çeşitlilik ve kolaylıkla birlikte bilinçli yapılmadığı takdirde kentte bir karmaşaya da neden olabilmektedir. Birçok kent merkezinde bu formlar ve giderek artan yapı yükseklikleri birbiri ile yarışan yapı topluluğuna dönüşebilmektedir (Şekil 2.4). Aynı zamanda tarihi yapıların modern mimariyle sentezlenerek korunan ve yeniden işlev gören örnekleri de mevcuttur (Şekil 2.5).



**Şekil 2.4:** Tarihi Ankara Kalesi'nden Giderek Yükselen Yapıların Oluşturduğu Doku

*Kaynak: www.aa.com.tr Erişim Tarihi:03.09.2021*



**Şekil 2.5:** Tarihi Bir Yapının Modern Mimariyle Sentezi, Mrizi i Zanave Oteli

*Kaynak: www.arkitera.com Erişim Tarihi: 02.09.2021*

## 2.2 İmar Mevzuatı ve Yönetmelikleri

Ülkemizde Cumhuriyetten önce Tanzimat döneminde binalar ve yollar için çıkarılan Tüzüklerden sonra ilk kez 1882'te çıkarılan Ebniye Kanunu Cumhuriyetten



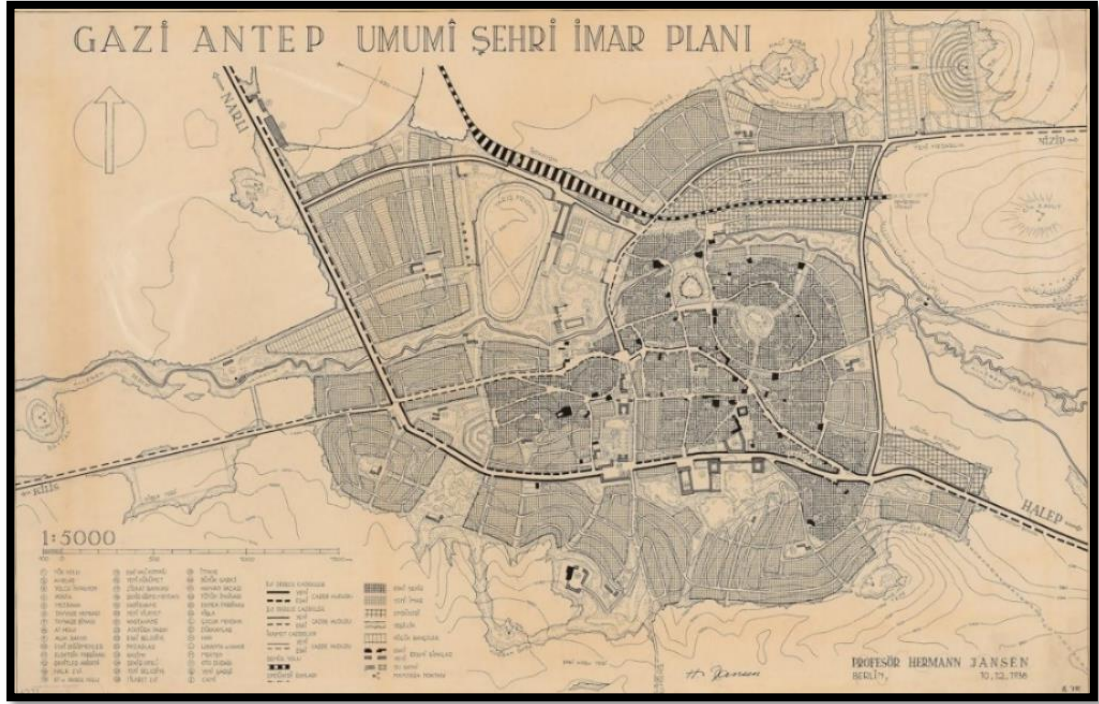
sonra 1933 yılına dek yürürlükte kalmıştır. Kapsamlı bir imar kanunu niteliğinde olan bu kanun 1848'deki ilk Ebniye Nizamnamesi ve 1863'teki Turuk ve Ebniye Nizamnamesi gibi yapı ve yollarla ilgili yasal hükümlerin birleştirilip genişletilmesiyle düzenlenmiştir (Ersoy 2017). Azami yapı yükseklikleri, çıkma şartları, yapı malzemeleri, yol genişliklerinin düzenlenmesi gibi genel bir biçimlenmeyi tanımlayan konuları da içermektedir.

Cumhuriyetin ilk dönemlerinde en önemli kent planlaması sorunları yeni başkent Ankara'nın kurulması ve Kurtuluş Savaşı sonrası büyük yangınlarla yakılan birçok Batı Anadolu kentlerinin yeniden imar edilmesidir. Bu alanların maliklerinin Anadolu'yu terk etmeleri nedeniyle çıkan mülkiyet sorunlarının çözümü için 1925 yılında 1882 tarihli Ebniye Kanunu'nun bazı maddeleri değiştirilerek 642 sayılı Kanun çıkarılmıştır (Tekeli 1980). Bu kentler çıkarılan yeni kanun ile daha çok harita mühendislerince planlanmıştır.

1930'lu yıllar Türkiye'nin kent planlamasına ilişkin kurumsallaşmanın dönüm noktasıdır. Bu dönemde imarla ilgili kanunlar çıkarılarak kurumsal düzenlemeler yapılmıştır. İlk olarak 1930 yılında 1580 sayılı *Belediye Kanunu* (RG:14.04.1930, sayı:1471) ile kent planlamasının ve yönetiminin yeniden şekillenmesi amaçlanmıştır. Bu kapsamda 1593 sayılı *Umumî Hıfzıssıhha Kanunu* (RG:06.06.1930, sayı:1489) ile belediyelere birçok imar ve sağlık görevleri verilmiştir.

Bununla birlikte Osmanlı dönemi mevzuatı da büyük ölçüde yürürlükten kaldırılarak 1933 yılında 2290 sayılı *Belediye Yapı ve Yollar Kanunu* (RG:21.06.1933, sayı:2433) yürürlüğe girmiştir. Cumhuriyetin ilk imar yasası olan bu kanunla belediyelere 5 yıl içinde kentlerin hâlihazır haritalarının hazırlanması, kent planı yapması gibi zorunluluklar getirilmiştir (Kalabalık 2015). Ebniye Kanunu'ndan farklı olarak pencere boyutlarından şehir planı tanzimine kadar oldukça kapsamlı hazırlanmış ve ölçülendirmelerde uluslararası ölçü birimleri kullanılmıştır. Bu dönemde birçok belediye imar planı yaptırma deneyimi elde etmiştir (Şekil 2.6). Ancak ön araştırmanın eksik olduğu bu planlar daha çok kâğıt üzerinde kalmış ve uygulanmamıştır. Birçok belediyenin bu planları hazırlama imkânı dahi olmamıştır. Yerleşme planları elli yıl sonraki nüfus tahminleri üzerinden hesaplanarak hazırlanmıştır. Yapı adaları Ebniye Kanunu'nda dikdörtgen veya kare

olacak şekilde iken burada da köşelerin dik açı ile bitirilmesi gereği belirtilmiştir. Konutlar için enlerin 50-80 metre, boyların ise 150-200 metre genişlikte olması belirtilmiştir. Yolların genişliğinde en dar yol 9,5 metre olup bunun 4,5 metresi iki eşit parçaya bölünerek kaldırıma ayrılmıştır. Bunun gibi yapı ölçeğinden kentsel ölçüğe doğru kurallar belirtilerek günümüz kentsel planlamanın da zemini oluşturulmuştur.



Şekil 2.6: Belediye Yapı ve Yollar Kanunu Döneminde Hazırlanan Gaziantep İmar Planı, 1938

**Kaynak:** <https://okuryazarim.com/hermann-jansenin-gaziantep-imar-planı/> Erişim Tarihi: 05.09.2021

1935 yılında imar planlamalarını sağlamak üzere İçişleri Bakanlığı'na bağlı olarak merkezi bir yeni kurum olan *Belediye İmar Heyeti* oluşturulmuştur. Bu dönemde Ankara imar planlamasında elde edilen deneyimle, tüm ülkede imar planlaması sisteminin yaygınlaştırılması planlanmıştır. Ancak ülkenin bu konudaki ihtiyaçların tümüne karşılık verememesi üzerine 1935 yılında Bayındırlık Bakanlığı bünyesinde şehircilik bürosu kurulmuştur. Zamanla güçlenen ve Belediyeler İmar Heyeti ile yarışır hale gelen bu yapı, 1939 yılında 3611 sayılı *Nafia Vekâleti Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun* (RG:30.05.1939 sayı:4219) ile İçişleri Bakanlığı'nın imar planlamasına ilişkin teknik görevlerin Bayındırlık Bakanlığı'na geçmesine

neden olmuştur. Böylece merkezi idare teşkilatı içinde imar planlaması ve idareye ilişkin denetleme işleri iki bakanlık arasında paylaşılmıştır (Kalabalık 2015).

Türkiye’de 1930-1945 yılları arasındaki süreçte kentleşme hızı düşük olduğundan bu dönemde daha çok mevcut yerleşmelerin modern bir görünüm kazanması yönünde imar çalışmaları yapılmıştır (Tekeli 1980).

İkinci Dünya Savaşı’nın ardından kentleşmenin hızlanmaya başlaması ile birtakım kurumsal düzenlemeler yapılmıştır. 1945 yılında 4759 sayılı yasa ile Belediyeler İmar Heyeti ve Belediyeler Bankası bir araya getirilerek İller Bankası kurulmuş ve belediyelere planlama ve altyapı projelendirme konusunda teknik hizmet ve finansman yardımı sağlanmıştır (Tekeli 1998). Büyük kentlerin planlanması için yarışmalar düzenleyen İller Bankası, bu dönemde planlamaya yönelik yeni bir dizi fikirlerin tartışılması için ortamların oluşmasını sağlamıştır.

1950 yıllarından sonra hızla artan kentleşme sonucu, Cumhuriyet’in ilk imar kanunu olan Belediye Yapı ve Yollar Kanunu’nun imar planlamalarındaki uygulamaları yetersiz kalmış ve beş yıl boyunca yapılan kongre ve ilgili meslek odalarıyla yapılan toplantılar sonucunda 1956 yılında 6785 sayılı *İmar Kanunu* çıkarılmıştır (RG: 16.7.1956, sayı:9359). Önceki kanundan farklı olarak yapılaşma kurallarında daha esnek bir yol izlenmiş ve mutlak ölçülendirmelerden kaçınılmıştır. Temel ilkelere değinen bu kanunla belediyelere kendi bölgesinin yerel özelliklerine özgü talimatnameler düzenleyebilmeleri ve imar planlarında, gerekli durumlarda plan notları ile getirilen hükümlerin yönetmelik hükümlerinin üzerinde sayılabilmeleri için önemli ölçüde esneklikler de sağlanmıştır.

Planlama ve yapıların biçimlendirmelerinde esnek olarak bilinen 6785 imar kanununun 1956-1960 yıllarında yapılan imar çalışmalarının etkisi üzerine yapılan araştırmada<sup>1</sup> bölgelerin farklı iklim ve yaşayış şartlarına rağmen yapılaşmalarda çok küçük farklılıkların olduğu görülmüş ve bu kanunla belediyelerden beklenen “mahalli belirlemeler” gerçekleşmemiştir. Bununla birlikte imar kanununun daha detaylı açıklandığı 17 Temmuz 1957’de yayımlanan İmar Nizamnamesinin 43. maddesinde yalnız bir bina yapılabilecek arazi parçası olarak yapılan parsel tanımı

---

<sup>1</sup> Ayten ÇETİNER, Türkiye’de İmar Planlama Eylemleri ve Dayanması Gereken Bilimsel Kurallar, İTÜ, 1965, İstanbul

ile kentlerde küçük parsellerin sayısı artmıştır (Şekil 2.7). İfraz işlemleriyle küçük parsellerin artması sonucu açık alanlar azalmış ve yapılaşmalarda giderek tip yapı uygulama taleplerinde de artışa neden olmuştur (Duygulu 1989). Ancak aynı zamanda yapılarda gerekli esnekliklerin de sağlanmasına rağmen bu daha çok kalıplaşmaya doğru giden bir sürece neden olmuştur.



**Şekil 2.7:** Her Parselde Tek Yapının Oluşturduğu Doku, Ankara Örneği

*Kaynak: earth.google.com Erişim Tarihi: 05.09.2021*

Ülkemiz de dünyadaki gelişmelerden biri olan planlamaya yönelik yeni arayışlar içinde olup, bu kanunla planlamayı belediye sınırları dışında mücavir alanlara da taşıyarak kentlerin büyümesiyle ortaya çıkan imar sorunlarına çözüm arayışında olduğunu göstermektedir. 1958 yılında 7116 sayılı kanunla İmar ve İskân Bakanlığı kurularak imar ve şehircilik tek bir bakanlığın bünyesinde toplanmıştır. Planlama, konut ve yapı malzemeleri konularında çözümler üretilmeye çalışılmıştır. 1965 yılından sonraki dönemlerde ise bazı kentlerde bürolar kurularak planlama çalışmaları yapılmıştır. 1970’li yıllarda Taban Alanı Katsayısı (TAKS) ve Kat Alanı Katsayısı (KAKS) kullanımı artarak yöreye özgü plan yaklaşımları gelişmiştir (Ayataç 2000).

Plan üstünlüğünün vurgulandığı bu kanunun da dönemin ihtiyaçlarına cevap verememesi üzerine aksayan yönlerin tartışıldığı 28 Mayıs-1 Haziran 1962 yılında İkinci İmar Kongresi düzenlenmiştir. Özellikle yürürlükteki imara yönelik hükümlerin ayrı kanunlarla ayrı metinler halinde olduğu belirtilmiş ve bunlarda da çoğu zaman uyumsuzlukların yaşandığı saptanmıştır. Bunun üzerine eksikliklerin giderilmesi amacıyla kapsamlı değişiklikler önerilmiştir. 1972 yılında 1605 sayılı kanunla 6785 sayılı İmar Kanunu'nun eksikliklerinin giderilmesi üzerine çalışmalar yapılmış, planlama faaliyetleri ön plana çıkarılmış ve kapsamı genişletilmiştir. Daha önce nüfusun 2.000 olduğu belediyelerde planlar yapılmaktaydı. 6785 kanunu ile nüfusu 5.000 üzerinde olan belediyelerde plan yapma zorunluluğu getirilirken yapılan son değişiklikle bu sınır 10.000'e yükseltilerek plan yapma zorunluluğu olan belediye sayısı azaltılmıştır. Ancak plan yapma zorunluluğu olmayan belediyelerin çoğunlukta olması kentleşmenin hızla arttığı bu dönemde olumsuz bir gelişme olmakla birlikte günümüzde uygulanan bazı imar sonuçlarına bakıldığında ise yazar tarafından olumlu bir sonuç olarak görülmektedir. Bu kanıya zamanında dokusunun bozulmadığı ve daha sonra korumaya alınan kentsel bölgeler üzerinden varılmaktadır.

Kentleşme hızının devam ettiği ülkemizde özellikle büyükşehirlerle yığılmalar olmuştur. Daha kapsamlı bir yasa çalışması zorunlu hale gelmiştir. Günümüz teknoloji dünyasına ayak uydurmak ve planlamayı sistematik biçimde ele almayı amaçlayan bir yaklaşımla 1985 yılında 3194 sayılı İmar Kanunu yürürlüğe girmiş ve önceki 6785 sayılı İmar Kanunu yürürlükten kaldırılmıştır. 3194 kanunu ile bir parselde tek yapı zorunluluğu kaldırılarak bir parselde birden fazla yapının yapılması imkânı sağlanmıştır. Böylelikle parsellerdeki ifraz artışlarının önüne geçilmiş ve yapı gruplarından oluşan parsel dokuları meydana gelmiştir (Şekil 2.8).



Şekil 2.8: Bir Parsele Birden Fazla Yapının Yapılmasıyla Oluşan Doku, Denizli

*Kaynak: earth.google.com Erişim Tarihi: 10.09.2021*

3194 sayılı kanun birçok değişiklikler geçirerek günümüzde de geçerliliğini sürdürmektedir. Kanunun yürürlüğe girmesinden 6 ay sonra 1985 Kasım ayında ilk imar yönetmeliği olan “**3030 Sayılı Kanun Kapsamı Dışında Kalan Belediyeler Tip İmar Yönetmeliği**” yayımlanmıştır. Bu kanun Büyükşehir Belediyesi olmayan ve planlı alanlara sahip il, ilçe ve belde belediyelerinde geçerlidir. Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından hazırlanan 66 maddelik bu yönetmeliğin uygulayıcıları ise belediyelerdir. Kanunun 6.maddesinde belediyelerin İmar Kanunu’na aykırı olmamak ve bu yönetmelik hükümleri aynı kalmak şartı ile kendi beldelerinin özelliği açısından gerekli gördükleri hususları yönetmeliğe ekleyebilmeleri ile yöresel özelliklerin ön plana aldığını göstermektedir. Ancak farklı beldelerde yaklaşık olarak benzer yapılaşmaların olması uygulamada yetersiz olduğunu göstermektedir. Uygulamaya geçilememesinin en önemli nedenlerinden biri olarak bu maddeleri oluşturabilmekle yetkili belediye meclis üyelerinin bu konudaki yetersizlikleri görülebilir. Çünkü bu üyeler mesleki yeterlilikte olma şartıyla değil siyasi tercihler sonucu seçilmektedir. Bu da kentsel kararların alınmasında yetersiz kalınmaya neden olmaktadır.

1985’te ilk olarak yayımlanan imar yönetmeliği günümüze dek birçok değişiklikler geçirmiştir. Tablo 3.1’de gösterilen tüm bu değişikliklere bakıldığında

2008 yılında *Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliği* olarak isim değiştiren yönetmelik 2017 yılına kadar geçen süreçte üçü geniş kapsamlı olmak üzere birçok kez değişikliklere uğramıştır. Devamlı olarak değişikliklerin yapılması kent sorunlarına cevap verememesinden ve eksikliklerin giderilmeye çalışılmasından kaynaklanmaktadır. Ancak yapılan değişikliklerle birlikte kentsel çevrede önemli değişimlere de neden olabilmektedir.

Sorunların çözümü için 2017 yılında 72 maddelik yeni bir yönetmelik yayımlanmıştır. Yeni olarak yayımlanan *Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği* ise 2021 Eylül ayına dek 11 defa değişikliğe uğrayarak günümüzde hâlâ kentsel sorunlara çözüm bulmak üzere sürekli olarak değişiklikler geçirmektedir. Fakat kentsel yapıların tasarımları hakkında önemli ölçüde değişikliklerine neden olabilecek kararların alınması kentteki mimarinin dokusunu da değiştirmektedir. Aynı zamanda günümüz mimarlık mesleğinin çoğunluğunu teşkil eden yönetmelik, tasarımcıların daha çok mevzuat yorumlayıcıları olarak gelişmesine neden olmaktadır. Bunun sonucunda ise özgün olmayan kimliksiz yapılar çoğalmaktadır.

## **2.3 Kent Mimarisi ve Yönetmelik Etkileşimi**

### **2.3.1 Kent ve Yönetmelik İlişkisi**

20. yüzyılı ayırt eden özelliklerden biri olan kentleşme dar anlamda, kent sayısının ve kentte yaşayan nüfusun artması demektir. Ancak bu tanım daha çok demografik bir nitelik taşır. Daha geniş anlamda yapılacak olan tanımda ise ekonomi ve sanayinin gelişmesi sonucu kent sayısının artması ve günümüz kentlerin büyümesini sağlayan, uzmanlaşma, iş bölümü ve örgütlenmenin artarak oluştuğu ve kentlere özgü farklılıkları doğuran bir nüfus birikim süreci olarak tanımlanmıştır (Keleş 2017).

Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de kentleşmenin giderek artması sonucu kentlerde altyapı, çarpık yerleşmeler gibi birtakım sorunların çözümü için planlamaya yönelik çalışmalara gidilmiştir. 2. Dünya Savaşı sonrası büyük yıkımların olduğu özellikle Batı Anadolu kentlerin yeniden imar çalışmaları ile

başlayan planlama süreci daha sonra imar kanunları ile detaylandırılarak devam etmiştir. Yapılan imar çalışmaları zamanla yetersiz kalmış ve bunların yerini yenileri almıştır. Son olarak 1985 yılında yayımlanan 3194 sayılı imar kanunu ve Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği (PAİY) ile günümüzdeki yapılaşmalar belirli bir çizgide devam etmektedir.

Eskiye korumak kadar yenin inşasında da belli kaygıların olması gerekmektedir. Bugünün yenisi gelecek zamanın tarihi olacak ve neredeyse hiçbir kültürel özelliği olmayan beton yığını olarak gelecek nesillere aktarılmış olacak. Kullanılan yapı malzemelerine bakıldığında ise genellikle sürdürülebilir ya da uzun ömürlü olmayan ve yıkıldığında moloza dönüşerek doğaya atılıp bir de doğayı kirleten malzemeler kullanılmaktadır.

Günümüzde büyük ölçüde kentsel dokuyu imara ilişkin yasal kararlar oluşturmaktadır. Yapı tasarımında genel hatları belirleyen yasal rehber olan planlı alanlar imar yönetmeliğinde '**kent mimarisi**' kavramı çatıların cadde ve sokağın mimari karakterine uyma zorunluluğu ibaresi olarak bulunmaktadır (PAİY madde 40). Saçakların da şekli ve genişliği yörenin mimarisine uygunluğu konusunda mimari estetik komisyonun kararları doğrultusunda ilgili idarece tayin edilebileceği belirtilmektedir (PAİY madde 42). İmar yönetmeliğinde mimariye ilişkin doğrudan belirlemeler sadece bu iki bölümde karşımıza çıkmaktadır. Ancak belirleyici olmayan bu ifadelerin kullanımı yapıların oluşumunda da etkin bir rol oynamamakla birlikte yetersiz kalmaktadır.

PAİY'e göre yapılaşma koşullarının irdelenmesi kentin yönetmelik rehberliğinde nasıl şekillendiğini görmek açısından önemlidir. Yapılaşma koşulları ile ilgili olan açık ve kapalı çıkmalar, emsal alana ilişkin hesaplamalar, yapı yaklaşma sınırları, bahçe mesafelerinin belirlenmesi kent mimarisini şekillendiren önemli unsurlardır. Ancak bu maddeler ülkenin neredeyse her yerinde temel bir altlık oluşturmuş ve genellikle bu kararlar üzerinden kentlerimiz şekillenmektedir. Sadece mimarisi korumaya alınan bazı yerlerin kendi yöresel imar kurallarının kullanılması bunların dışındadır.

Yönetmeliğin ilk bölümünde tanımlamalar yer almakta ve bu tanımlamalar tasarım dilinden ziyade ölçülendirmeye dayalı açıklamalardan oluşmaktadır. Avlu

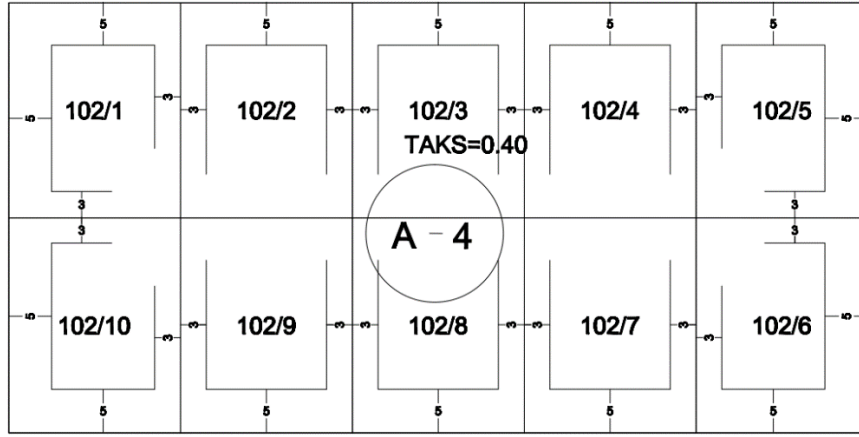


tanımında en az kısa kenar şartının belirlenmesi, asma kat tanımında yapılabildiği yapıların kısıtlaması, yol cephesine uzaklığı, bulunduğu kata oranı gibi tamamen ölçüye dayalı tanımlar yer almaktadır. Bunlar gibi birer mimari elemanın matematiksel açıklamasının yanı sıra tasarıma yönelik mimari diline de yer verilebilir. Böylece yönetmeliğe ilk bakışta sadece hesaplama kaygısı değil aynı zamanda tasarıma yönelik kaygıların da yer alması sağlanabilir.

Yapılar genellikle parselin geometrik şekline göre şekillenmeye başlamaktadır. Taban alanı olarak ifade edilen zemin kat, bahçe mesafelerinden sonra kalan yerleşim alanına yerleştirilmektedir. Taban alanı kullanım katsayısı ile hesaplanan alana yerleşim sağlanmaktadır. Çoğunlukla küçük parsellerden oluşan bu yerleşim alanlarında yapılar tüm alanı kullanabilmek adına genellikle uygulama imar planında sınırlanmış şeklin biçimini alacak şekilde konumlanmaktadır. Biçimsel anlamda bir kısıtlılığın yaşanmasıyla komşuluk ilişkileri de göz ardı edilmektedir. Yerleşim alanı sınırları belirlenirken yola bakan cephelerde bahçe mesafeleri genellikle 5 metre iken, yan ve arka bahçe mesafeleri 4 kata kadar 3'er metre olup 4'ten sonrası için bu mesafeler her kat için 0.5'er metre artırılarak belirlenmektedir. Ülkenin her iklim bölgesi için de bu mesafeler aynıdır. Kat sayıları arttıkça bu mesafeler yetersiz kaldığından birçok yapının doğal ışık alması da engellenmektedir.

Yapılaşmaya yeni açılan alanlarda daha çok düzgün geometrik şekillerde ada ve parseller oluşturulurken daha önce var olan yapılara yönelik imar çalışmalarında mevcut yapı sınırları baz alındığından günümüze kadar çeşitli şekillerde ulaşan parseller de bulunmaktadır. Düzenli alanlarda monotonluk hakimken çarpık yapılaşmaların oluşturduğu özellikle kent merkezinde ise karışıklık hâkimdir (Şekil 2.9-2.10).

Aynı zamanda kütleler arasında ulaşım aksını sağlamak üzere yapılan çalışmalarda araç yolu genişliğinin esas alınmasıyla yer yer yürünemeyecek kadar dar kaldırımların olduğu da görülmektedir.



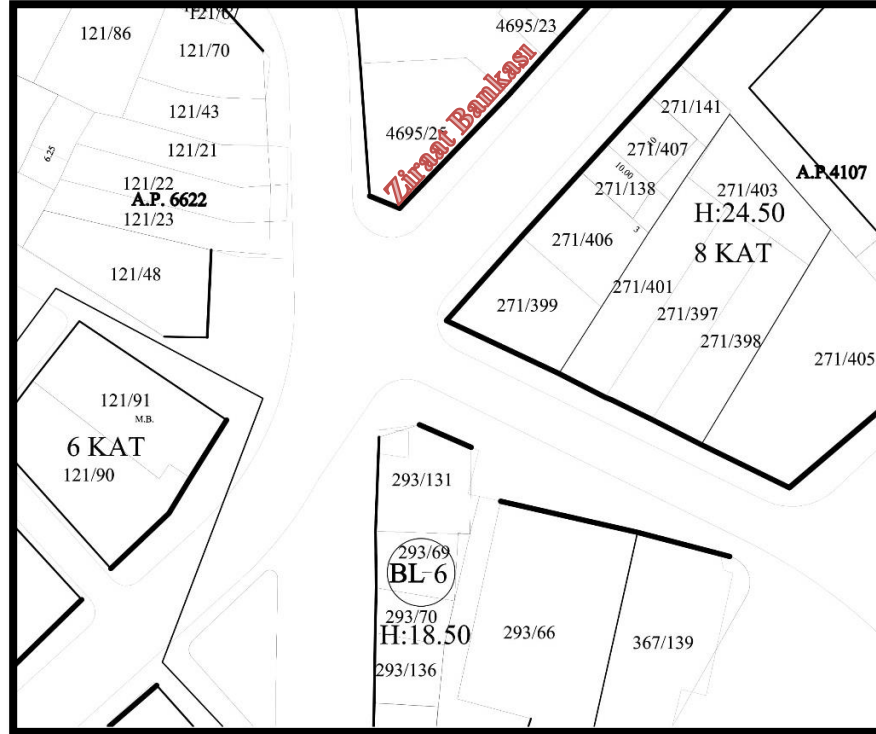
Şekil 2.9: Denizli Uygulama İmar Planında Görülen Yeni Yerleşim Düzeni Örneği



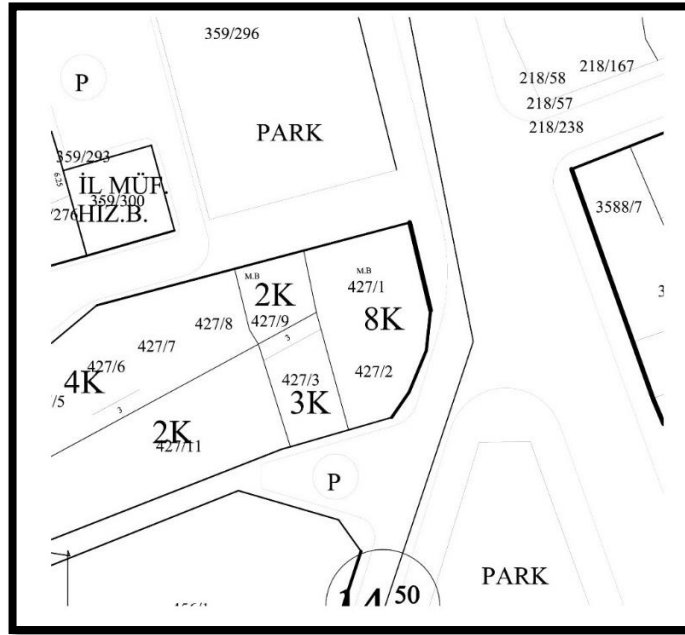
Şekil 2.10: Denizli Eski Yerleşim Üzerine Oturtulan Yerleşim Düzeni Örneği

Nüfus yoğunluğunun hesaplanmasıyla emsallerin belirlendiği kat sayıları yapı yüksekliklerini oluşturmaktadır. Bu yükseklikler aynı yerleşim bölgelerindeki konut alanlarında aynı kalırken tek düze bir kent silueti oluşturmaktadır. Ticari alanların çoğunlukla toplandığı ancak aynı zamanda bitişik nizam yapı düzeninin de yoğunlukta olduğu kent merkezinde bu yükseklikler zamanla değişen yükseklik ölçüleriyle de uyumsuz bir kentsel yüz oluşturmaktadır (Şekil 2.11). Bu yüksekliğin aradaki aksların genişlikleri ve arkasında kalan komşu yapıyla ilişkisi hesaba

katılmadan verilmesiyle de kentsel koridorlar oluşmakta ve insan ölçeğinde olmayan bu kentsel mekânlar sağlıklı alanlara dönüşmektedir (Şekil 2.12).



Şekil 2.11: Kent Merkezi ve Uygulama İmar Planlamasındaki Yerleşim Düzeni



Şekil 2.12: Uygulama İmar Planında ve Uygulamada Ön Yapı – Arka Yapı Yükseklik ilişkisi

Yapı mimarisini belirleyen önemli elemanlardan biri olan çatı düzlemi ve saçaklar, yapıyı dış etkenlerden koruyan yapı elemanı oldukları gibi aynı zamanda yapıya kimlik de kazandırır. Bulduğu mekânı tanımlayan yükseklik ve düzlemsel farklılıkları ile mekâna anlam yükleyen bir mimari dil olabilmektedir.

Sıcak iklimli bölgelerde doğal havalandırmayı sağlamak üzere üst katta yükseltilmiş bir koruyucu eleman olarak da kullanılabilir. Yapıların işlevlerine göre akustik özelliğini zenginleştiren formlarda kullanımı da mümkündür. Dolayısıyla çatı düzleminin ve saçakların mekânı tamamlayan ve tanımlayan birer mimari eleman oldukları gözetilerek yönetmelik ilkelerine entegre edilmelidir.

Geniş saçaklar ve alçak eğimli çatı düzlemlerinin kullanıldığı bazı yapılar bu özellikleri ile bilinen özgün yapılarıdır. Kullanılan mimari dil ile yapıyla bütünlük kazanması da önemlidir.

Ancak gelişen teknolojiyle birlikte geniş açıklıkların geçilebildiği döşemelerin yapımı mümkün olmasına rağmen yönetmelikte izin verilen saçak genişliği çıkmanın olduğu yerde en fazla 50 cm iken diğer yerlerde en fazla 100 cm'dir. Denizli 440 sayılı meclis kararınca belirlenen bu genişlik ise en fazla 120 cm'dir.

Yapılardaki açıklıklar dışarı ile ilişkiyi tanımlar. İçerdeki yaşamda dışarının manzara deneyiminin yanı sıra yakın mesafedeki komşuluklarla ilişkisinin nasıl olması gerektiğine de karar verir. Doluluklarla mahremiyetin sağlandığı gibi artan doluluklarla kapalılık özelliği artar. Böylece yapının bütününe bakıldığında oluşan doluluk- boşluk oranı da yapının belirleyici bir niteliğine dönüşür. Bu şekilde yapılarda dış duvarın çevreyle ilişkisi örüntülü bir şekilde açık ve yarı açık oyuklarla kurularak tasarlanabilmektedir.

Ancak yönetmelikteki taban alanı tanımı itibarıyla bu oyuklar arasında kalan kısa mesafeler taban alanı hesabına katıldığından yapılar genellikle masif kütleler şeklinde tasarlanmaktadır.

Dolayısıyla bunlar gibi mimari dili önemli ölçüde belirlemesine rağmen yönetmeliklerle kısıtlanması yapılarda tek düze monoton yapılaşmaların oluşmasına neden olmaktadır. Bununla birlikte yeni fikirlerin oluşumu da engellenmekte ve sürekli bir kısır döngü içinde kalınmaktadır. Oysaki teknolojik ve sürdürülebilirlik konularındaki gelişmelerin yapılarda yeni fikirlerle birlikte kendilerini göstermelerine imkân verilmelidir. Ancak bu sayede yeni yaklaşımlara açık olan kültürel gelişmeler sağlanabilir.

Denizli kenti için bakıldığında dönemsel olarak yeni mimari akımların etkisinin görüldüğü bazı yapılar da mevcuttur. 1970’lerde modernizmin etkisinin görüldüğü yapılardan biri Cengiz Bektaş tarafından yapılan Merkez Bankası binasıdır. Yapı prizmatik bir kütle niteliğinde merkezi avluyu kuşatan birimler bağlamında toplamda beş kat olarak tasarlanmıştır. Dönemin modern mimari anlayışını yerel mimariden koparmadan birbiri ile bütünlük sağlayan bir anlayışla kurgulanmıştır. Girişte bulunan yerel mimari eleman olan cumba ile insan ölçeği dengesi sağlanmıştır (Şekil 2.13).



**Şekil 2.13:** Denizli Merkez Bankası Binası (Çelik 2020 Arşivi)

Kent merkezinde bulunan kentin önemli yenilikçi yapılarından bir diğeri de Babadağlılar Çarşısıdır. Yapı 1973’te kendisi de Denizlili olan mimar Cengiz Bektaş tarafından tasarlanmıştır. Bayramyeri Bölgesi’nde eski İstasyon Caddesi üzerinde yer alan yapı hem konumsal niteliği hem de işlevsel niteliğini sürdürmesi yönüyle kentin önemli simgelerinden biri olmuştur.

Yapının mimarisi incelendiğinde; Yapının, kent tarihi açısından önemli bir yere sahip olan Kaleiçi Çarşısı'nın kentin topoğrafyasından kaynaklı eğimli yolları referans alınarak yapının tüm katlarını birbirine bağlayan ve yataydaki sirkülasyonun sürekliliğini sağlayan %5'lik eğimli bir rampayla kurgulanmıştır. Rampayla birlikte oluşturulan ve tüm katlarda devam eden sekizgen boşlukların düşeydeki görsel sürekliliği sağlamanın yanı sıra iç mekânda da doğal aydınlatmayı sağladığı görülmektedir. İç mekânda rampa ve parapetlerin meydana getirdiği yatay etkinin aksine, dış cephede kırık bir geometri formu aracılığıyla cephe yüzeyinde oluşturulan bant pencereler ile düşey etkinin vurgulandığı görülmektedir (Şekil 2.14-2.15).



Şekil 2.14: Denizli Babadağlılar Çarşısı (Çelik 2020 Arşivi)



Şekil 2.15: Babadağlılar Çarşısı İç Mekân Kurgusu

**Kaynak:** <http://www.arkitera.com/soylesi951cengiz-bektasla-denizli-uzerine> Erişim Tarihi: 15.09.2021

Yine 1970'lerde dönemin otel ihtiyacından kaynaklı olarak tasarlanan ve inşa edilen Kuyumcu Otel (Kuyumcu Yatımevi) kentin önemli ulaşım noktası olan Gazi Mustafa Kemal Bulvarı üzerinde yer almaktadır. Yapı inşası için gerekli malzeme ve teknik yöntemler çoğunlukla yerel birikimlerden beslenmiştir. Cephede kullanılan parapetler ve düşey boyunca devam eden bölücü elemanlarla yatay düşey dengesi sağlanmıştır. Zemin katın ticaret üst katların ise otel bölümü için ayrılan yapı prizmatik bir kütlede oluşmaktadır. Ancak günümüzde farklı işlevlerde kullanıldığı görülmekte ve yapıldığı döneme göre bakımsız ve kullanışsız bir durumda görülmektedir (Şekil 2.16).



Şekil 2.16: Kuyumcu Otel İlk Yapıldığı Dönemi ve Günümüzdeki Görünümü(Çelik 2020 Arşivi)

### 2.3.2 Mimari ve Planlama İlişkisi

Planlamanın kökeni, antik çağlardan bu yana kentin tümüyle bir tasarımcı tarafından öngörülen şekilde inşa edilmesine dayanmaktadır. Organik kent oluşumlarının olduğu dönemlerde tasarımcı ve inşa eden kişiler aynıydı. Kamusal yapıların tasarımı da uzmanlaşmış mimarlar tarafından yapılmaktaydı (Baş 2006).

Modern planlamanın kökeni ise çok hızlı bir şekilde gelişen kentlerde oluşan sınıf çelişkileri ve yapılan müdahalelere dayanmaktadır. Modern planlamanın kökleri



olarak ele alınan yaklaşımlar Howard, Owen, Fourier gibi ütopyacılar, günümüzdeki planlama mevzuatının temelini oluşturan Kamu Sağlığı Yasaları ve Paris'i yeniden biçimlendiren Hausmann olarak bilinmektedir (Tekeli 1980).

19. yüzyıl ve 20. yüzyılın başlarında şehir planlama daha çok “kent mimarlığı” şeklinde işlev görmüştür. Ancak bundan sonraki dönemde planlama, ürünleri biçimlendirmekten ziyade süreci denetleme alanı olmuştur. Kentleri daha çok fiziksel olarak ele alan “kent mimarlığı” sosyal ve iktisadi alanlarında yetersiz kaldığından yerini mimarlıktan çok sosyoloji, iktisat, coğrafya gibi alanlardan oluşan “kapsamlı planlama” ya bırakmıştır. Batıdaki bu yaklaşım 1930'larda işlevsel, evrensel mimarlık ve şehircilik ilkeleri ile öne çıkan CIAM kongresiyle başlarken, ülkemizdeki bu dönem 1960'larda henüz başlamıştır (Baş 2006). Bu süreçten sonra mimarlık daha çok yapıyı çevrenin biçimlenmesinde etkili olmaya başlamıştır.

1970'lerde batıda kapsamlı planlamanın yerini alan yapısal planlama ile mimarlık ve planlama ilişkisi “kentsel planlama” kavramı ile yeniden biçimlenmiştir. Modernist çizginin bir kırılma noktası olan bu yeni kavramla modernizmin evrenselciliğine karşı farklılık, yerellik ve çeşitlilik benimsenmiştir. Bununla birlikte kentsel tasarımlarda mimarlık ve planlama gibi farklı disiplinlerin bir arada olduğu bir anlayış oluşmuştur. Bu sayede mekânsal biçimlenmede nicel standartların dışında mimarlara esneklik alanı sağlamak üzere oluşturulan tasarım rehberliği eşliğinde ortak disiplin hâkim olmuştur. Ancak ülkemizde kentsel tasarım yalnızca özel projelerde uygulanmaktadır. Dolayısıyla günümüzde hâlâ birçoğunda mimarın ve planlamanın ortak bir disiplinde olmadığı yeni kentsel mekânların oluştuğunu görmekteyiz.

### **3. İMAR YÖNETMELİKLERİ VE KENT MİMARİSİ İLİŞKİSEL ANALİZİ: DENİZLİ ÖRNEĞİ**

Yaşama elverişli bir çevre, estetik bir amaçla mimarinin sürekliliğini oluşturur (Rossi 1988). İnsanlar tarafından oluşturulan ve insan hayatının önemli bir parçası olan kent mimarisi de insan hayatını şekillendirir.

Kentlerin kimlikli olması içinde yaşadığı toplumu da kimlikli bir toplum kılmaktadır. Toplum kültür seviyesiyle şekillendirdiği kent ile karşılıklı bir etkileşim içindedir. İnsanların günümüzde eğitim, sağlık, ekonomi gibi gerekçelerle sürekli bir göç halinde olması toplumun sosyolojik yapısını da etkileyebilmektedir. Örneğin Denizli için düşünüldüğünde 1900’lerde birçok kentte ekonomik açıdan çok fazla sıkıntının çekildiği dönemde Denizli’de 15’e yakın un fabrikasının olması buraya çevreden çok fazla göçün olmasına neden olmuştur. Bu da tahminin çok üstünde nüfus patlamasına ve bir anda farklı toplumların bir arada yaşayarak olumlu olumsuz yönleriyle yeni bir toplum kültürünün oluşmasına zemin hazırlamıştır.

#### **3.1 Denizli Kent Mimarisi ve Gelişimi**

Coğrafi olarak Batı Anadolu’nun kavşak noktalarından biri üzerinde olan Denizli kenti, Anadolu’daki tüm medeniyetlerle ilişkileri olmuş ve bu mekânsal özelliğinden dolayı Anadolu toplumları tarafından hâkim olmak istenilen yer olmuştur. Ulaşım akslarının kesişim noktasında bulunması ve ekonomik faaliyetlerinin tarih boyunca devam etmesi yönüyle dikkat çektiğinden en eski yerleşim alanlarından biri olma özelliğine sahip olmuştur (Kılıç 2007).

Denizli kenti, Laodikeia, Hierapolis, Colassae ve Tripolis gibi antik dönemin önemli kentlerinin yer aldığı bir coğrafyadadır. 7. yüzyılın ilk yarısında meydana gelen yıkıcı deprem, Laodikeia’nın yıkılmasına ve su yollarının bozulmasına neden olmuştur. Bunun üzerine halkın çoğunluğu Kaleiçi olmak üzere Bereketli Hisarköy Kalesi ve Asartepe (Kilise Mevki)’ye taşınmışlardır (Şimşek 2007, Avcı 2010).

Türkler Malazgirt Zaferi'nden sonra Denizli'ye gelmeye başlamıştır. İkinci Türk fethi sırasında uç vilayet konumuna gelmiştir. Birkaç kez Bizans ve Türkler arasında el değiştiren kent son olarak Selçuklu Sultanı I.Gıyaseddin Keyhüsrev'in ikinci kez tahta çıkmasıyla 1206-1207'de tamamen Türklerin eline geçmiştir (Gökçe 1994). Kentin Türkleşmesi ile önce Selçukluların ardından Osmanlıların egemenliğine girmiştir.

19. yüzyılda Aydın Livasına bağlı bir kaza merkezi olan Denizli, 1883'te Sarayköy, Buldan ve Tavas ilçelerinin bağlanmasıyla "Sancak" olmuştur. 1884'te Çal ve 1888'de Acıpayam ilçelerinin katılımıyla yine Aydın İline bağlı "Mutasarrıf" olmuş ve 1923'te Cumhuriyet'in ilanı ile Denizli il olmuştur (Denizli Büyükşehir Belediyesi 2020).

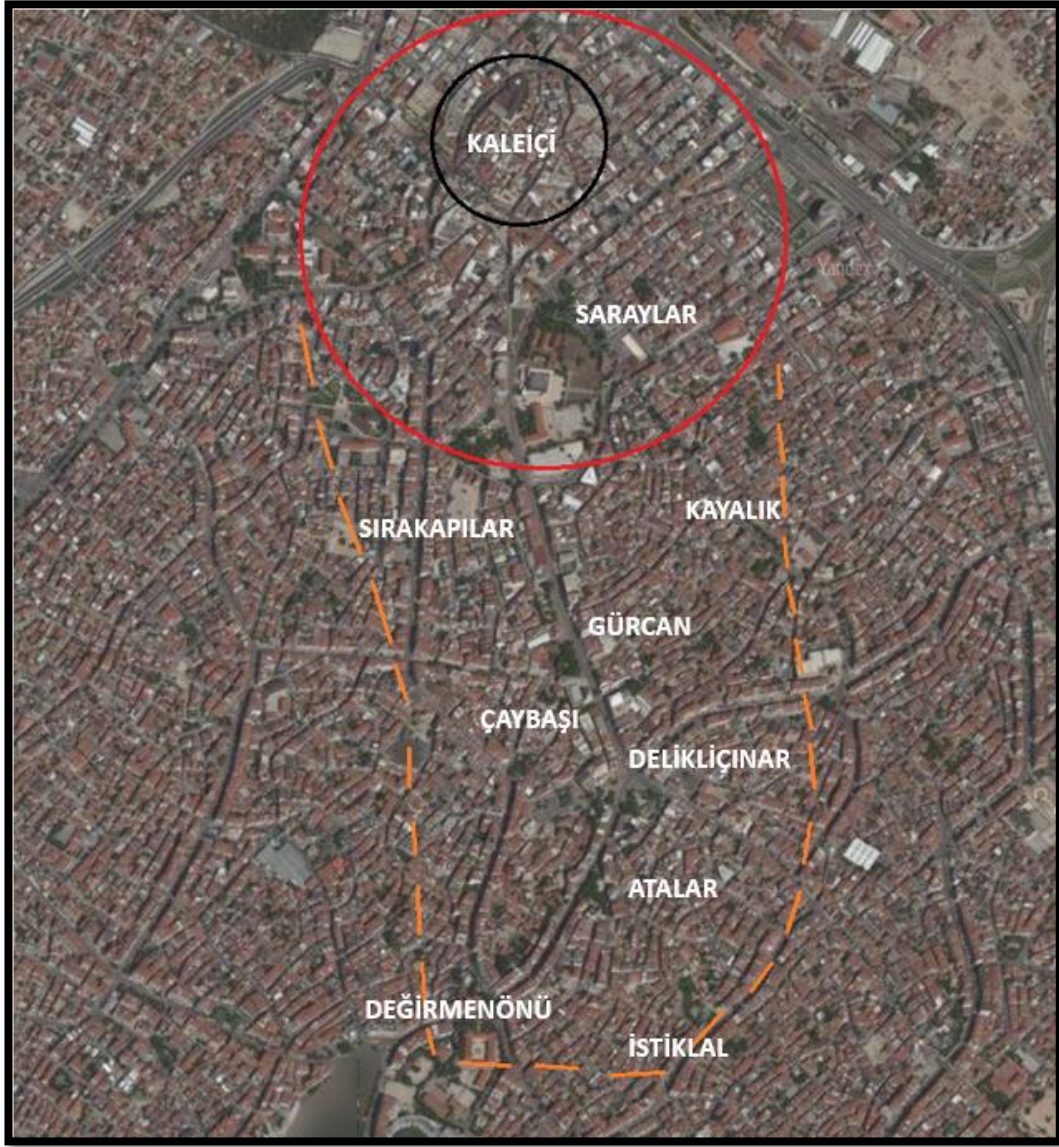
19. yüzyılın ikinci yarısında demiryolunun Denizli'ye ulaşması ve sanayileşme ile un fabrikaları yapılmış ve bu fabrikaların ustaları için sosyal-toplu konutlar yapılmıştır. Bu dönemden sonra bahçe kullanımı azalmış ve yapıların doğrudan sokak bağlantısı daha güçlü hale gelmiştir. 1931 yılında Denizli'yi ziyaret eden Atatürk zamanında kentin büyükçe bir köy olduğu, plansız ve düzensiz bir yapılaşmanın olduğu kaydedilmiştir.

Kentin ilk yerleşim yerleri Bayramyeri, Gürcan, Musa, Atalar, İstiklâl, Kayalık, Delikli Çınar, Saraylar ve Çaybaşı Mahalleleri olup kentin yerli ailelerinin kaldıkları yerlerdir (Şekil 3.1). İkinci Dünya Savaşı'nın ardından kentleşmenin artmasıyla kent nüfusu yoğunlaşmaya başlamıştır. Kentte açılan yeni imar alanları ile kent kuzeydoğuya doğru büyümeye başlamıştır (Marım 2000).

Denizli yerleşik düzenini gösteren ilk yazılı belge, İmar ve İskân Bakanlığı tarafından onaylanan 1926 yılında yapılmış olan bir kadastr haritasıdır (Savaş Yavuzçehre 2011).

Kentin planlamasına ilişkin ilk girişimler 1934 yılında yaşanmıştır. Alman şehir plancısı Prof. H. Jansen (Berlin Mühendislik Yüksekokulu) dönemin belediye başkanı Mustafa Naili Küçüka tarafından davet edilerek kentin planlamasının yapılması istenmiştir. Ancak finansal problemden dolayı bu plan yapılamamıştır. Onun yerine 1936 yılında Bayındırlık İşleri Bakanı Ali Çetinkaya yardımı ile

Bayındırlık Bakanlığı Şehircilik Bürosu'nun hazırladığı ilk imar planı Denizli Belediye Meclisi'ne gönderilmiştir. Ancak dönemin ekonomik şartlarından dolayı uygulamaya konulamamış ve 1960 yılına dek kent plansız bir şekilde gelişmiştir (Özkan 2010) (Şekil 3.2).



Şekil 3.1: Denizli Kenti İlk Yerleşim Yerleri

*Kaynak: Marım 2000 ve Avşar 2014 verilerine göre yazar tarafından yeniden uyarlanmıştır*

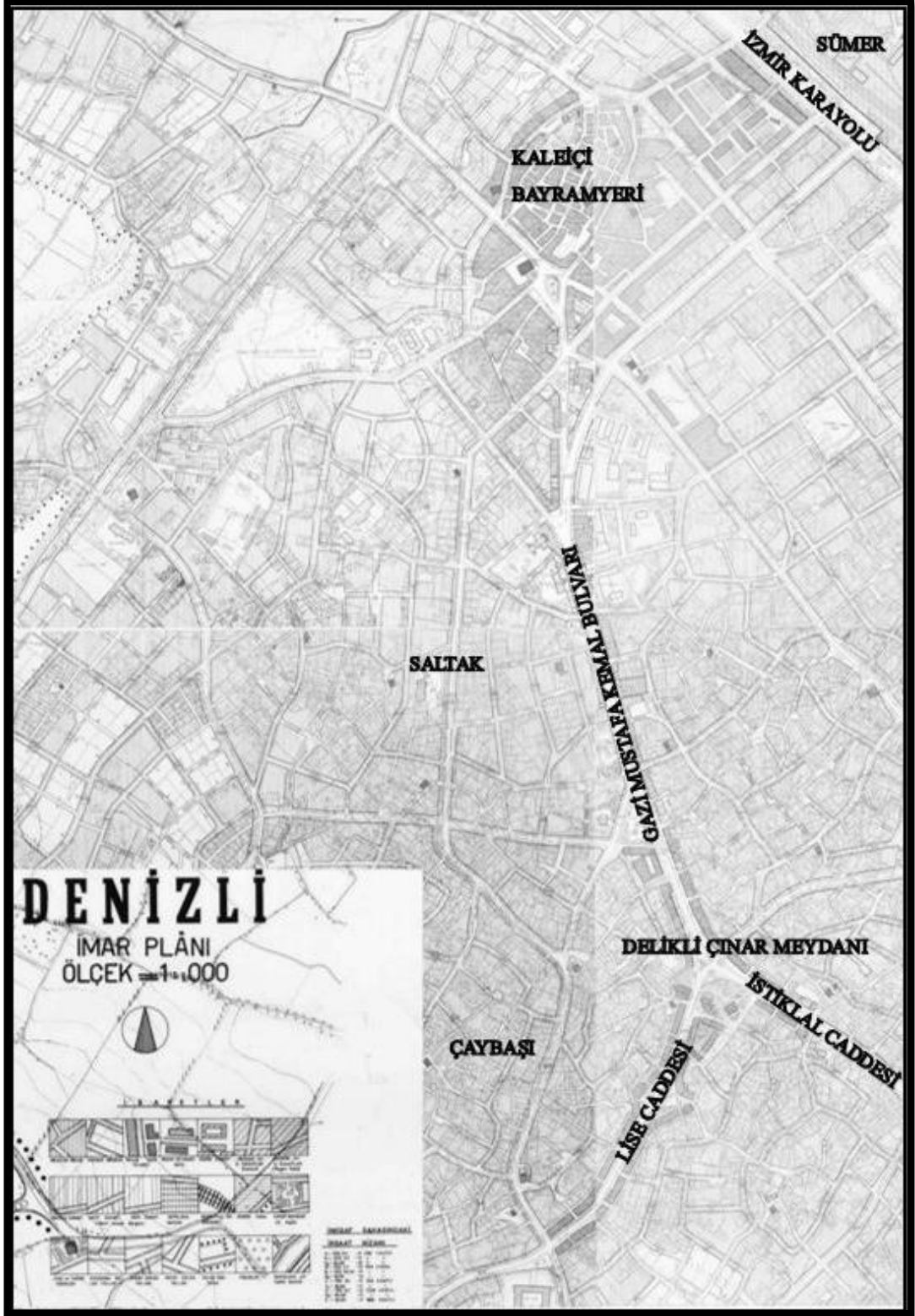
1955 yılında karayolu ile İzmir'e bağlanan kente 1958 yılında elektriğin yayılması ile küçük sanayi işletmelerinin de canlanmasıyla göç artmıştır. Kent İzmir'e bağlanması ve istasyonun gelişmesi sonucu kuzeybatıya doğru gelişme yaşamıştır. Aynı zamanda verimli tarım toprakları olan Tavas ve Acipayam yönüne

doğru bir yayılma da gözlemlenmiştir. Kent merkezi kuzey – güney yönünde gelişerek ticari işlevlerin yoğun olduğu Enver Paşa ve devamındaki İstiklal Caddesi kentin omurgası haline gelmiştir. Kentin kuzey ve güney bölgesi arasında toplumsal bir farklılaşmanın görölmeye başladığı bu dönemde Saltak Mahallesi ve Çaybaşı Mahallesi geleneksel yerleşim alanı olarak kullanılırken İstiklal Mahallesi ve çevresi ile Lise Caddesi'nin güney kesimi ise üst gelir grubunun tercih ettiği alanlar olmuştur. İzmir ve Ankara Karayolu üzerindeki sanayi kuruluşlarının artmasıyla burada çalışan alt gelir grubu zamanla yakın bölgede bulunan Sümer ve Kirişhane Mahallelerine yerleşmişlerdir (Savaş Yavuzçehre 2011).

1960 yılında İller Bankası tarafından hazırlanan Nazım İmar Planı ve 1967 yılında hazırlanan Uygulama İmar Planı ilk kapsamlı planlama faaliyetleridir (Şekil 3.3). İmar Planı ana kararlarında kentin kuzey bölgesinde olan Ankara ve İzmir Karayolları ve çevreleri daha çok sanayi gelişimine yönelik iken güney bölgesinde ise konut yerleşimlerinin olduğu görölmektedir. Kent merkezini oluşturan Bayramyeri-Kaleiçi bölgeleri ticaret alanlarını oluştururken, Lise ve Çınar Caddeleri boyunca yüksek yoğunluklu konut-ticaret alanları olarak seçilmişlerdir. Ancak bu yoğunluk yol genişliklerine göre belirlenmiştir.

14-20. yüzyıl aralığında yaşam alanları daha çok bahçeli, tek katlı ve ahşap yapılardan oluşmaktadır. 1960'lı yıllara dek bu mimari özelliğini koruyan kent, ekonomik ve kültürel gelişimiyle önemli bir merkez olmuştur. Kentteki sanayinin de artmasıyla günümüze dek mekânsal anlamda büyük değişimler gözlemlenmiştir. Sosyal ve ekonomik hayattaki canlanma kentteki geleneksel yapılaşmayı değiştirmeye başlamıştır. Kentin içinde konutların bulunduğu arsalar küçölmeye başlayarak konutların tarımsal özellikleri azalmaya başlamıştır. 1960'lı yıllardan sonra kentsel mekânlarda yeni mimari akımların da etkisiyle değişimler olmuştur. Geleneksel yapıyı reddeden modern mimari anlayışla birlikte betonarmenin yeni teknolojiyle hayatımıza girmesi sonucu yeni tarz yapılaşmalar görölmeye başlamıştır. Yeni yaşam tarzına yönelik kat yüksekliklerinin artması ve artan otomobil sayılarıyla yolların giderek genişlemeye başlamasıyla birlikte planlamada sürekli değişikliğe gidilmesine neden olmuştur.





Şekil 3.3: Kentin İlk Kapsamlı İmar Planında Kent Merkezi ve Yakın Çevresi (1/2000 Ölçek)

*Kaynak: Denizli Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Arşivi'nden Alınarak Yazar Tarafından Düzenlenmiştir Erişim Tarihi: 05.10.2021*

1970'li yıllarda sanayinin hızla artması kente göçü artırmış ve gecekondu, kaçak yapılaşma gibi plansız yerleşimlerin oluşmasına neden olmuştur. Yapılan planlamalar dinamik olan kent karşısında geride kalmış ve kentte büyük ölçüde çarpık yapılaşma sorunu ortaya çıkmıştır. Aynı zamanda belediyenin kaynak sıkıntısından dolayı imar planına göre parsel üretememesi de bu süreci arttırmıştır. Kent merkezindeki caddelerin iki tarafına yüksek katlı yapı yapılması izninin verilmesi sonucu arsaların değeri artmış ve kent merkezinde giderek yükselen yapılar arasında kalan az katlı geleneksel yapılar da yıkılarak yerlerini yüksek katlı yapılara bırakmıştır. Bu sorunların yaşanmasına neden olan olaylardan biri de planlara ait plan raporu ve hükümlerin olmamasıdır. (Savaş Yavuzçehre 2011). Sorunların çözümü için 1968 yılında İmar ve İskân Bakanlığı tarafından Belediyeler Tip İmar Yönetmeliğine büyük ölçüde benzerlik gösteren Denizli İmar Yönetmeliği hazırlanmıştır (Elbi 2009, Savaş Yavuzçehre 2011).

Kent için önemli kırılma noktalarından olan 1976 depreminde birçok yapı yıkılmış ve bunun için kentin batısında Afet Evleri bölgesi belirlenmek üzere 1977 yılında Mevzii İmar Planı yapılmıştır. Aynı zamanda gelişen konut bölgeleri için de İlave İmar Planları yapılmıştır. Belediyenin sınırları dışında kalan alanlardaki plansız yerleşimlerin denetim altına alınabilmesi için bu alanların mücavir alan sınırlarına girmesi yönünde çalışmalar yapılmıştır. 1978 yılında onaylanan mücavir alanlar sonucu belediyenin yetki alanı genişlemiştir, ancak var olan sorunlar için bu geçici bir çözüm olabilmıştır (Ciğeroğlu 2007, Savaş Yavuzçehre 2011).

1985 yılında yürürlüğe giren 3194 sayılı İmar Kanunu ile plan yapma ve onaylama yetkileri yerel yönetimlere verilmiştir. 1985 yılına dek planlamanın merkezden yapılması yavaşlığa neden olmuştur. Öte yandan planlamanın bundan sonraki süreçte yerel yönetimlere verilmesi ise çözümden çok başka sorunların çıkmasına neden olmuştur. Denizli Belediyesi mücavir alan sınırlarında kalan yerleşmelerin belediye statüsü alması ile kentteki idari bütünlük bozularak imar faaliyetlerinin de bölünmesine neden olmuştur. Bu bölünmüşlük bazı belediyelere fırsat olarak görüldüğünden giderek kentin bütünlüğüne zarar vermeye başlamıştır.

Kentteki bütünlüğü korumak ve ortaya çıkan karmaşanın giderilmesi için 1990'lı yıllardan itibaren kentsel mekâna yön veren aktörler tarafından kentin büyükşehir olması için çalışmalar yapılmıştır. Belediye meclisi tarafından alınan



kararlar sonucu çevredeki 13 belde ve 10 köy merkeze bağlanarak parçalanma kısmen azaltılmıştır. Ancak 2009 yılı mart ayı seçimlerine dek geçen bu süreçte kentin sağlıklı bir şekilde büyümesi ve gelişmesi de engellenmiştir. Son olarak 2012 yılında kabul edilen 6360 sayılı kanunla Denizli büyükşehir belediyesi statüsü almıştır. Daha önce 87 olan belediye sayısının 20'ye inmesi ile (Toprak 2019) kentin bütünlüğü için önemli bir gelişme yaşanmıştır.

Bundan önceki süreçte kentsel mekânın oluşmasında alınan bütüncül olmayan kararlar günümüz kent dokusunun temelini oluşturmuştur. 2014 yılı seçimleri ile büyükşehir olan Denizli kent mimarisinin oluşmasındaki en önemli etkenlerden bir diğeri de yapıların biçimlenmesini sağlayan imar yönetmelikleridir. 2014 yılına kadar büyükşehir olmayan kentte, 1985 yılında yürürlüğe giren 3194 sayılı imar kanununun ardından aynı yıl yayımlanan ve ilk imar yönetmeliği olan **3030 Sayılı Kanun Kapsamı Dışında Kalan Belediyeler Tip İmar Yönetmeliği** esasları uygulanmıştır. Ancak bu yönetmelik maddeleri de zamanla geçirdiği kapsamlı değişikliklerle aynı yönetmeliğin farklı varyasyonları üzerinden esaslara tabi tutularak yapılar biçimlenmiştir. 2017 yılına dek aynı anda 3 imar yönetmeliğinin kullanılması karışıklığa neden olduğundan tüm imar yönetmeliği esasları tek bir yönetmelikte birleştirilmiştir.

Özetle tarihsel ve kültürel geçmişi güçlü olan kent aynı zamanda büyük depremlerin de yaşandığı bir coğrafyada bulunmaktadır. Tarihsel süreçte önemli bir ulaşım aksında bulunması ve ticaretin devamlılığı açısından önemli bir yer olmuştur. Cumhuriyetle kentleşme sürecine giren Denizli, dönemin teknolojik gelişmelerinden ve sosyal sorunlarından etkilenerek bir mekânsal oluşum evrimi geçirmiştir. Kentin mekânsal gelişim sürecini etkileyen planlama kararlarının bir bütünlük arz etmemesi, kentin bütünlüğü üzerindeki etkilerinin öngörülememesi, kentsel yerleşim alanı ile bütünleşme sorunlarına neden olmuştur. Kentin temel planlama sorunlarından olan bu olay ilerde de kentin gelişmesine olumsuz anlamda yön vermiştir. Günümüzde ise tarihsel belleğini kaybetmek üzere olan ve daha çok içinden geçilen bir güzergâh olarak kullanılmaktadır.

### 3.1.1 1985 Öncesi Dönem

Kentin geleneksel plan kurgusu, yapı morfolojisi ve yapılarda kullanılan yerel malzeme özellikleri 1950 yıllarına kadar devam ettiği görülmektedir. Ancak 1950'lerden itibaren kentte sanayileşme sürecinin etkili olmasıyla yaşanan göç olayları kent nüfusunda artışa sebep olmuştur. Tarıma dayalı olan kent ekonomisi yerini ticaret ve endüstriye bırakmıştır. Yeni yaşam biçimi yapı mimarisinde de değişikliklere neden olmuş ve bundan sonra yeni yapılacak olan yapılarda çeşitli değişiklikler görülmeye başlamıştır.

#### 3.1.1.1 1923 – 1957 Arası Dönem Kent Dokusu

Kentin kendine özgü organik dokusunun yaşandığı dönemdir. Kentin geleneksel konutları bir iki katlı ve dış sofalıdır. Yapıların strüktürü ahşap karkas ve kerpiç yığma olup çatılar ise eğimlidir. Ulaşım sistemi dar ve çıkmaz sokaklardan oluşmaktadır. Kent yerleşimi düzensiz olup kentin içinden akan arklarla beslenen bahçeli evlerden oluşmaktadır. Yaşam tarıma dayalı olduğundan üretimin bir bölümü konutların bahçelerinden sağlanmaktadır. Çıkmalar yok denecek kadar az olup genellikle cumba şeklinde kendini göstermektedir (Şekil 3.4-7).



Şekil 3.4: İstiklal Caddesi Eski Dokusu

*Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı Arşivi Erişim Tarihi: 20.11.2021*



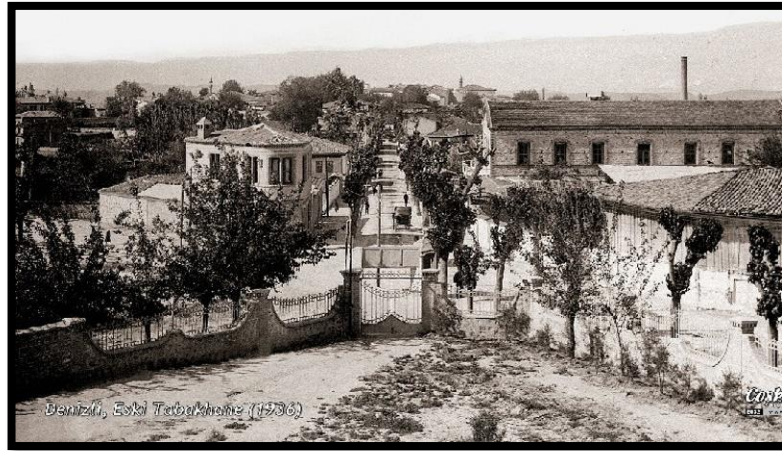
**Şekil 3.5:** 1935'te Kentin Ana Caddelerinden Enver Paşa Caddesi

*Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı Arşivi Erişim Tarihi: 20.11.2021*



**Şekil 3.6:** Kentin Geleneksel Dokusu (İnceoğlu 2002)

*(1935 Yılı Lise Binasından Delikliçınar'a Doğru)*



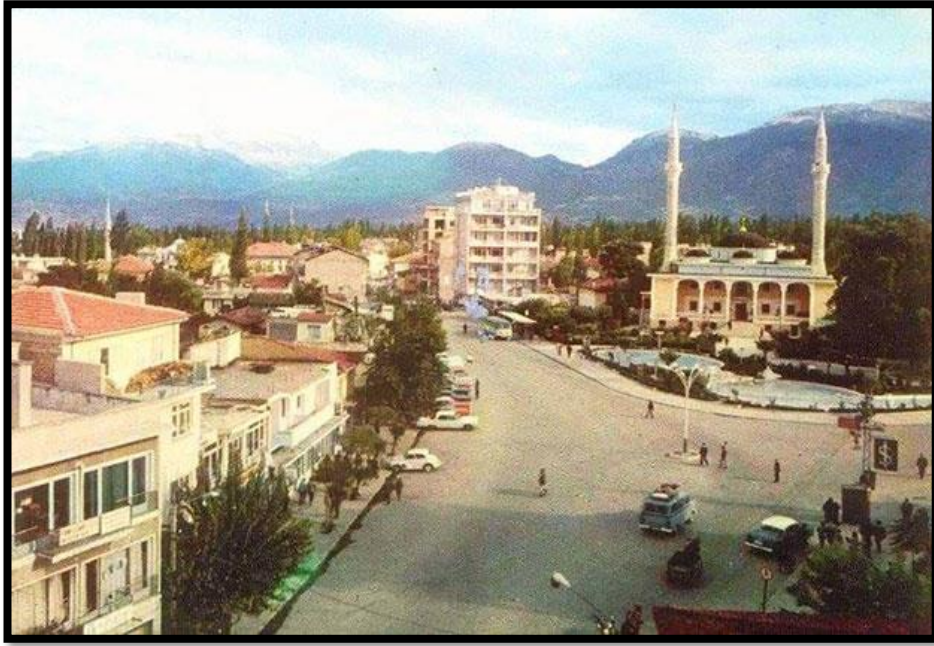
**Şekil 3.7:** Gazi Mustafa Kemal İlk Mektebinden Eski Tabakhane ve Çarşıya Doğru, 1936

*Kaynak: Önen 2006 Arşivi*

### 3.1.1.2 1957 - 1985 Arası Dönem Kent Dokusu

1960’larda yapılan uygulamalar imar planında korumaya yönelik olmayan bir çalışma ile kentte uygulanmaya başlamıştır. İmar planına göre açılacak olan geniş yollar ise eski geleneksel dokunun parçalanıp zamanla yok olmasına neden olmuştur. 1950’lerden itibaren başlarda yığma yapılarda destekleyici olarak kullanılmaya başlayan betonarme kullanımı artarak devam etmektedir.

1966’da Kat Mülkiyeti Kanunu’nun yürürlüğe girmesi ile yapsat konut sunum biçimi imarlı alanlarda apartmanlaşma olarak karşımıza çıkmış ve yoğunluğu arttırmıştır. Genellikle 3, 4 ve 5 katlı yapılar ana caddeler üzerinde ve bitişik nizamda tasarlanırken, zemin katlar ticariye ayrılmıştır. Ara sokaklarda ise sadece konut olarak kullanılan bahçe içinde yapılar yapılmıştır (Şekil 3.8).



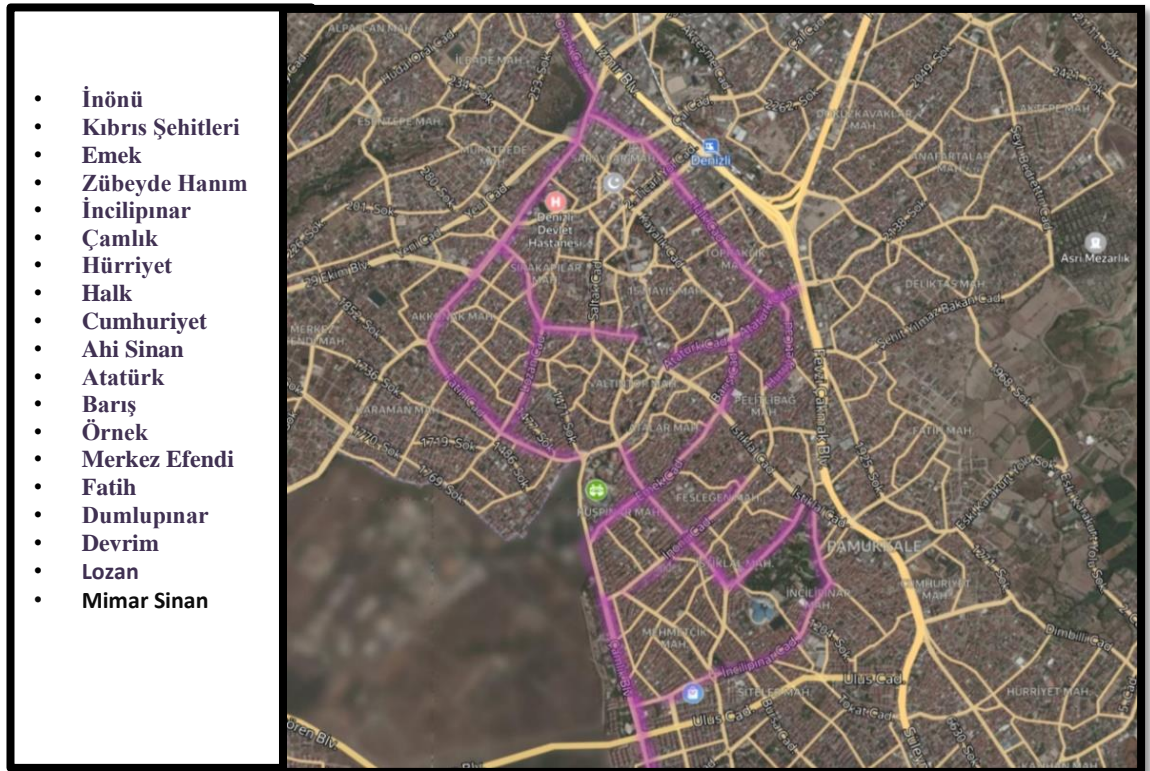
Şekil 3.8: Delikliçınar Meydanı, 1968

*Kaynak: <http://www.denizliguncel.com> Erişim Tarihi: 20.11.2021*

1973-1980 Döneminde yapılan imar uygulamaları kentin bugünkü ulaşım ağının şekillenmesinde önemli bir yer tutmaktadır (Şekil 3.9). Aynı zamanda kentin önemli kırılma noktası olarak bilinen 1976’daki yıkıcı depremin yaşandığı dönemdir. Eski yığma yapılar hasar görmüş ve az hasar görmüş olanlar da diğer birçok yığma

yapıda olduğu gibi deprem bahane edilerek yıkılmaya başlamıştır. Bunların yerine çağın da getirdiği yeni yaşam şekline etkilenildiği görülmüş ve aynı zamanda kâr amaçlı olan çok katlı ve yapı malzemesi betonarme olan yapılar rağbet görmeye başlamıştır. Betonarme seçiminde hem 1976'daki yıkıcı deprem hem de modern yapılarda daha çok tercih ediliyor olması nedenleri öne çıkmıştır.

Dönemin bir diğer özelliği ise kentin belediye sınırlarının genişlemesi ve sanayileşmenin artmasıyla kentin kuzey kesiminde çalışma alanlarına yakınlığından dolayı işçiler ve ailelerinin henüz imarı olmayan alanlara yerleşmeleri olmuştur. Kent merkezinde de yoğunlaşmalar olunca kentin üst gelir grupları kent merkezini terk edip daha çok kentin güneyine yerleşmeye başlamışlardır. Günümüzde halen yerleşme alanlarına bakıldığında kentsel mekânda sınıf ayrımının olduğunu söylemek mümkündür.



**Şekil 3.9:** 1973-1980 Döneminde 6785 İmar Kanunu 42. Madde (Şimdiki 18. Madde) İmar Uygulamaları ile Açılan Caddeler

*Kaynak:* Gönüllü 2019 ve 2020 Google Earth veri tabanından yararlanılarak yazar tarafından hazırlanmıştır

### 3.1.2 1985 Sonrası Dönem

#### 3.1.2.1 1985 – 2017 Arası Dönem

Bu dönem 1985 yılında yayımlanan 3194 sayılı imar kanunu ile belediyelere plan yapma ve onaylama yetkisinin verilmesi ile yapılaşma hızının büyük oranda arttığı dönemdir. Ardından aynı yıl yayımlanan “3030 Sayılı Kanun Kapsamı Dışında Kalan Belediyeler Tip İmar Yönetmeliği” esas alınarak yapılaşmaya başlanan dönem olmuştur.

1984’te Belediye tarafından hazırlanan Nazım İmar Planı ile kentin sanayi, ticaret ve konut alanları yönlendirilmeye çalışılmıştır. Bu planlama yaklaşımı daha bütüncül bir nitelik taşımaktadır. Ancak kararların 1985 yılına dek merkezden geliyor olması planlamaları uygulamaların gerisinde bırakmıştır. Fakat 1985’te yetkinin belediyelere verilmesi ile Denizli kenti için çözümden çok başka büyük sorunlara neden olmuştur. Özellikle kentin mücavir alanlarında yer alan Kayhan, Zeytinköy, Bağbaşı, Tekkeköy, Çakmak, Kınıklı, Bereketler gibi yerleşmeler belediye statüsü alınca kentteki idari bütünlük bozulmuştur. Bu parçalanma sorunu ise yıllarca süren çalışmalar sonucu 2014 mart seçimlerinde ancak son bulabilmiştir.

Tip imar yönetmeliğinde üçü kapsamlı olmak üzere çok sayıda değişiklik yapılmıştır (Tablo 3.1). İlk kapsamlı değişiklik 1999 Gölcük depreminin ardından yapılmıştır. 2008’de Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliği olarak isim değiştirerek deprem bölgesi ve afet bölgesi deprem zorunlulukları getirilmiştir. Bunlarla birlikte yapılarda çıkmalar, yapı piyes ölçüleri, pencere boşlukları başta olmak üzere yer yer kaldırılıp tekrar gündeme getirme ya da geliştirmeye gitme konularında değişiklikler yapılmıştır. Diğer iki büyük kapsamlı değişiklik ise 2013 yılında üç ay arayla yapılmıştır. Bu değişikliklerle birlikte yapılan aradaki küçük değişikliklerle yapılara geri çekildiği takdirde çıkma özgürlüğü verildi. Zemin teraslarına sınırlar getirilerek daha önce kaldırılan piyes ölçüleri tekrar geri getirildi. Mekânsal alanlarda da değişikliğe gidilerek bulunduğu katın %25’i kadar balkon, açık çıkma yapılabilmesi ve merdiven evinin 20 m<sup>2</sup>’si kadar alanın katlar alanından çıkarılmasıyla yapıların biçimlenme şekilleri belirli bir kalıba girmeye başladı.

### 3.1.2.2 2017'den Günümüze

2017 yılında bir önceki yönetmeliğin kapsamlı değişiklikleri sonucu oluşan parçalanmaları bir araya getirmek için yeni bir yönetmelik hazırlandı. Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği olan bu yönetmelikte de aynı şekilde sürekli değişikliklere gidilmektedir. Yeni alan tanımlamalarının yapıldığı bu yönetmelikte emsal hesabının dışında yapılabilecek belirli m<sup>2</sup>'lerde alan hesapları ve emsalin %30'u kadar emsal harici alanların yapıldığı alanlar belirlenmiştir. Bununla birlikte bağımsız birim alan hesaplamaları ve diğer ortak alan hesaplama yöntemleri ile yapılardaki hacimler birer matematiksel probleme dönüştürüldü.

Yönetmelikte örneğin; ilk olarak %10 olarak belirlenen açık çıkma olan balkon hakkı daha sonra yapılan değişiklikle %15'e çıkarıldı. Denizli'de ise bu hak coğrafi özelliğinden dolayı balkonların gereksiniminden kaynaklı olarak %20'ye çıkarıldı. Ancak bu alan aynı zamanda emsalin de %30 hesabında olmak zorunda. Bu alan karışıklıkları yapılarda daha önce var olan tasarım kaygılarını tamamen ortadan kaldırmaktadır. Sürekli alan hesaplamaktan tasarımın tamamen göz ardı edildiği yapılar biçimlenmeye başlamıştır.

## 3.2 Denizli Kent Mimarisinin İlişkisel Analizi

Bu çalışmada kentsel etkilerin analizi 1985 yılı öncesi ve sonrası olarak incelenmiştir. Bunun nedenlerinden biri 1985 öncesi imar uygulamalarının merkezden gelen kararlar doğrultusunda uygulanması ile 1985 sonrası imar uygulamalarının yerel kararların da etkili olduğu uygulamalardaki benzerlik ve farklılıkları da görebilmektir. Bununla birlikte 1985 öncesi uygulamaların yavaşlığından kaynaklı eski kent dokusunun henüz yaygın olduğu bir dönem olmasıdır. İlişkisel analiz kapsamında imar yönetmeliklerinin kent mimarisi üzerindeki etkileri:

- a)Yapı Ölçeği
- b) Yapı Grupları Ölçeği

Olmak üzere iki grupta değerlendirilmiştir. Neredeyse büyük çoğunluğu mevzuat kriterlerine göre biçimlenen tekil yapıların kat yükseklikleri, bina yükseklikleri, cephe görünüşleri ve çatı kullanımına etki eden kararlarla ilgili incelemeler yapılmıştır. Bu tekil yapıların birleşiminden oluşan yapı gruplarının ele alınmasının nedeni bu oluşuma yönelik kriterlerin mevzuatta yeterince yer almamasından dolayıdır. Yapı gruplarının bir araya gelerek oluşturdukları dokular kentsel ölçeğe etki eden bir oluşumdur. Ancak mevzuata bakıldığında ise sadece komşu yapıya yaklaşma mesafesi ile ilgili birkaç yaklaşımın olduğu görülmektedir. Bunun dışında yapıların bir araya gelmesiyle oluşturdukları yeni mekânsal sonuçlara yönelik bir kaygı görülmemektedir. Bu açıdan bakıldığında kent merkezindeki önemli akslar üzerindeki mekânsal değişim ve dönüşümlerin ele alınması sürecin anlaşılması için önemlidir. Özellikle kentin ilk aksı olan Gazi Mustafa Kemal Bulvarı ve yakın çevresinde bulunan akslardaki değişimler ile sonradan açılan Çaybaşı Mahallesi'ndeki çevreyi önemli derecede değiştiren Çaybaşı Caddesi'nin oluşumu kent merkezinin bugünkü halini almasındaki önemli uygulamalardandır.

### **3.2.1 Yapı Ölçeğindeki Etkiler**

1985 Kasım ayında Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından yayımlanan ilk imar yönetmeliği 3030 Sayılı Kanun Kapsamı Dışında Kalan Belediyeler Tip İmar Yönetmeliğidir. Büyükşehir olmayan planlı alanlara sahip illerde belediyeler tarafından uygulanan yönetmelik 66 maddeden oluşmaktadır. Belediyelerin yetkili olduğu bu dönemde yönetmeliğin 6. maddesinde belediyelerin kendi beldelerinin özelliğine göre gerekli gördükleri halde değişiklik yapabileceği konusunda yerel dokuyu koruyabileceği fırsatlar tanınmıştır. 10. maddesinde yine yapı estetiği ile ilgili kararlar belediyelere bırakılmıştır. Kat alanı kat sayısı (KAKS) ve taban alanı kat sayısı (TAKS) yaklaşımı ile yapı hakkı sınırlanarak tasarım özgürlüğü kısıtlanmıştır.

Bu durum alan hesaplamaları kaygısının tasarım kaygısının önüne geçilmesine neden olmuştur. Tasarımdan ziyade mevzuat kriterleri öne çıkmıştır.



**Tablo 3.1: İmar Yönetmeliklerindeki Değişiklikler**

DEĞİŞİKLİK SAYISI	RESMİ GAZETE SAYISI/YAYIMLANDIĞI TARİH	DEĞİŞEN MADDE SAYISI	MİMARİDE DEĞİŞİKLİĞE NEDEN OLAN KONU BAŞLIKLARI
İlk İmar Yönetmeliği (Toplam 66 Madde)	18916/02.11.1985		3030 sayılı Kanun Kapsamı Dışında Kalan Belediyeler Tip İmar Yönetmeliği
1	19542/12.08.1987	12	Çatı Eğimi, Çıkmalar, Piyas Ölçüleri, İç Yükseklik, Kapı Ölçüleri
2	19654/04.12.1987	3	Çıkmalar
3	23072/06.06.1997	1	
4 (1. Geniş Kapsamlı)	23804/02.09.1999	42	Pencere Boşlukları, Kapı Ölçüleri, Duvar Kalınlıkları ve Yalıtım Detayları
5	24108/13.07.2000	17	Pencere Boşlukları, Afet Bölgeleri Yapıları için Zorunluluklar
6 İsim Değişikliği: Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliği	26972/19.08.2008	5	Yangın, Isı Yalıtım, Deprem Bölgesi ve Afet Bölgesi Yönetmelikleri Zorunlulukları
7	26994/11.09.2008	1	
8	28124/26.11.2011	1	Kurum Değişikliği: Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'ndan Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na Geçiş
9	28253/03.04.2012	6	
10	28264/14.04.2012	5	
11 (2. Geniş Kapsamlı)	28664/01.06.2013	47	Kat alanına dahil edilmeyen alanlar, zemin ve çatı terası, çıkmalar, kat sayısı, Kapı detayı
12 (3. Geniş Kapsamlı)	28759/08.09.2013	41	Zemin terası, yapı kütlesi, bahçe mesafeleri, çıkmalar, piyas ölçüleri
13	28765/14.09.2013	1	
14	29007/22.05.2014	1	
15	29532/14.11.2015	3	
16	29615/05.02.2016	1	
17	29912/08.12.2016	1	
Yeni Yönetmelik (Toplam 72 Madde)	30113/03.07.2017		Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği
1	30196/30.09.2017	14	Teras Çatı, Emsal Harici Alan Artışı, Açık Çıkmalar (Balkon), Bahçe Mesafesi, Duvar Kalınlık Sınırı, Kapı Genişlikleri
2	30324/06.02.2018	1	

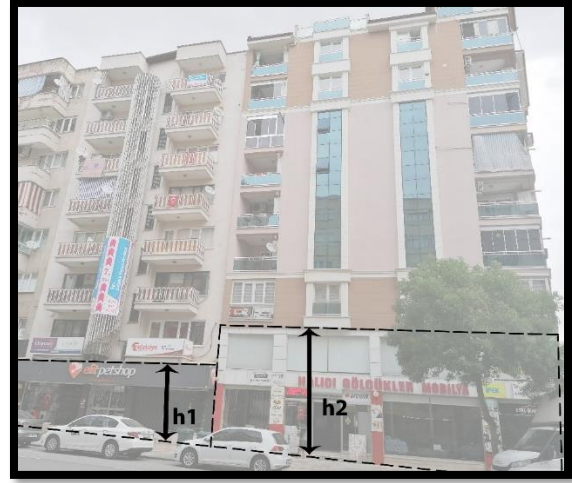
3	30492/28.08.2018	4	Cephe Kademelendirme Uygulamasında Ek Açıklama
4	30578/27.10.2018	3	
5	30701/01.03.2019	6	
6	30842/25.07.2019	14	Yol Genişliği Kat Adedi Sınırı, Zemin Terası, Kat Alanına Girmeyen Alanlarda m <sup>2</sup> Değişiklikleri, Çatı Bahçesi, Balkon Hesabı Değişikliği
7	30991/27.12.2019	5	Balkon Hesabı Değişikliği
8	31065/11.03.2020	4	
9	31373/23.1.2021	5	Ortak Alan Değişiklikleri, Bahçe Duvarı Yüksekliği,
10	31538/11.07.2021	8	Balkon Hesabı Değişikliği, Kat Alanına Girmeyen Alanlara Açık Havuzun Eklenmesi
11	31555/01.08.2021	1	

*Kaynak: Çelik 2022*

### 3.2.1.1 Kat Yükseklikleri

1985 imar yönetmeliğinde kat yüksekliği herhangi bir katın döşeme üstünden bir üstteki katın döşeme üstüne kadar olan mesafe olarak tanımlanmıştır. Ticaret bölgelerinde zemin kat yüksekliği 4,50 ve normal kat yüksekliği 3,80 metre iken konut bölgelerinde ise zemin katlar 4,00 ve normal katlar ise 3,50 metre olarak yapılabilir ibaresi bulunmaktadır. Asma katın yapıldığı zemin katlar ise 5,50 olarak belirtilmiş ve konut bölgeleri için de yapılabildiği görülmektedir. (PATİY mad. 16/11). 39. Maddede ise iç yüksekliğin taban döşeme kaplaması üzerinden tavan sıvası altına kadar olan mesafe olarak tanımı yapılmış ve bu mesafe en az 2,40 metre olarak belirlenmiştir. 2017 imar yönetmeliğinde zemin kat yükseklikleri ticaret bölgelerinde en fazla 4,50 metre ve asma kat yapıldığı takdirde bu yükseklik 5,50 metreye çıkabilmektedir. Ancak konut bölgelerinde bu yükseklik en fazla 3,60 olarak belirtilmiştir. Normal kat yükseklikleri ise ticari yapılarda en fazla 4,00 metre, konutlarda ise 3,60 metredir. İç yükseklik de en az 2,60 metre olarak belirlenmiştir (PAİY mad. 28).

Önceki yönetmeliğe göre kat yüksekliklerinde değişiklikler olduğu görülmektedir. Kat yüksekliği ile ilgili bir diğer konu ise zemin katlardaki yüksekliklerin normal kat yüksekliğinden farklı olarak daha fazla yapılabildiğidir (Şekil 3.10).



Şekil 3.10: Kent Merkezinde Sık Görülen Bitişik Yapıların Zamanla Değişen Zemin Kat Yükseklik Farklılıkları

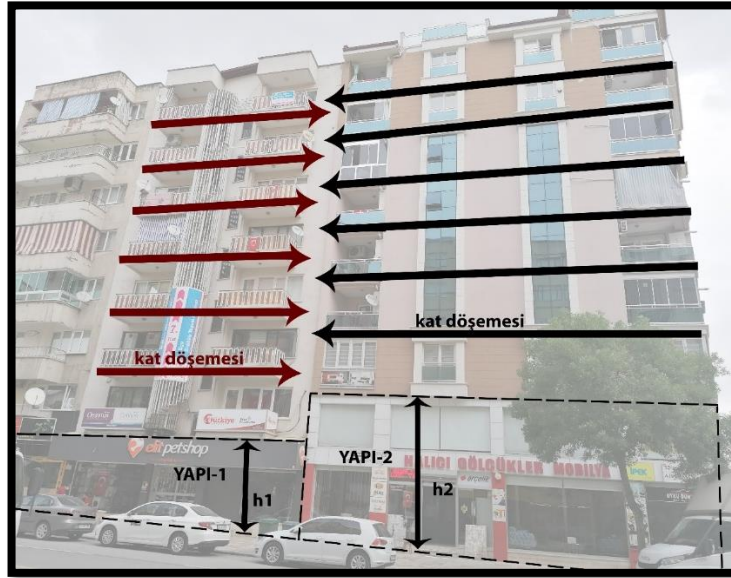
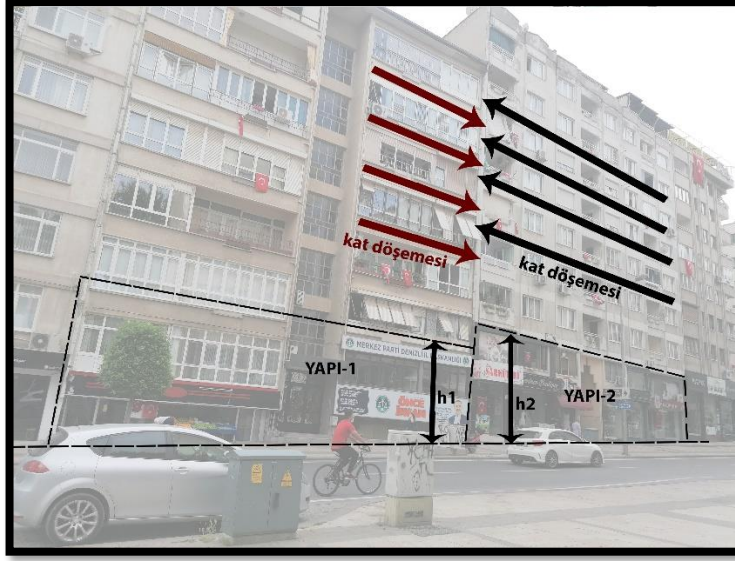
Kat yüksekliklerinin belirlenmesinde daha çok artışa doğru giden kararlar verilmiştir. Değişen yükseklikler özellikle bitişik nizamda yapılan yapılar için yapısal problemlere zemin hazırlamaktadır. Bu problemlerden en önemlileri ise

yumuşak kat sorunu ve çekiçleme etkisidir (Şekil 3.11-13). Farklı kotlarda biten döşemeler deprem sırasında bitişindeki yapının kolonuna baskı yaparak zarar vermektedir. Kent merkezinin ticari alanlarını oluşturan caddelerde işlevsellik için zemin katlarda genellikle bölme veya dolgu duvarların olmaması tercih edilmektedir. Aynı zamanda diğer katlardan daha yüksek olması deprem sırasında zemin katta yumuşak kat sorunu oluşturarak büyük hasarlara neden olmaktadır (Coza 2003). Kent silueti bakımından da sorun oluşturan bu kararların alınmasında hem işlevsel hem de estetik kaygı güdülmeden verildiği görülmektedir.



**Şekil 3.11:** Yumuşak Kat Sorunu İzmit ve Yalova Örnekleri (Halit Coza Arşivi)

Zemin kat yüksekliklerinin artmasıyla oluşan yumuşak kat sorunu deprem sırasında ciddi bir risk oluşturmaktadır. Denizli gibi birinci derece deprem bölgesi olan bir yerde ise bu riskler çok daha büyük sorunlara zemin hazırlamaktadır.



Şekil 3.12: Farklı Kat Yükseklikleri Sonucu Farklı Kotlarda Biten Döşemelerde Çekişleme Sorunu



Şekil 3.13: Çekişleme Etkisi ile Hasar Gören Yapılar (Halit Coza Arşivi)

### 3.2.1.2 Bina Yükseklikleri

PATİY’de bina yüksekliği tanımı ve yapılabilecek en fazla kat sayısı belirlenmiştir. Bina yüksekliği, binanın kot aldığı noktadan saçak seviyesine kadar olan mesafe olarak tanımlanmıştır. 29. maddede bina yüksekliği imar planında gösterilmediği takdirde yollara göre verilmektedir. 1985’te en az belirlenen ölçüye göre: 7 metreye kadar olan yollarda bina yüksekliği 6,50 metreden kat adedi bodrum hariç 2 kattan fazla olamaz. En fazla belirlenen ölçüye göre ise: 19,50 metre ve daha geniş olan yollar için bina yüksekliği 24,50 metreden kat adedi bodrum hariç 8 kattan fazla olamaz ibaresi bulunmaktadır. Haziran 2013’te yapılan kapsamlı değişiklikte yol genişlikleri mesafeleri değiştirilerek en fazla belirlenen ölçü: 50,00 metre ve üzeri genişlikteki yollarda kat adedi bodrum hariç en fazla 25 olarak belirlenmiştir. Ancak 3 ay sonra Eylül 2013’te tekrar yapılan kapsamlı değişiklikte bu sayı 18’e düşürülmüştür. 2017 PAİY’de bina yüksekliğine ilişkin hükümler 9. Maddede yer almaktadır. Burada da yine en fazla belirlenen 50,00 metre üzeri yol genişliğinde 14’ten fazla yapılabileceği belirlenmişken Temmuz 2019 değişikliğinde bu sayı tekrar 18 olarak belirlenmiştir. Aralıklarla yapılan bu değişiklikler imar planının henüz belirlenmediği alanlarda farklı uygulamaların yapılmasına neden olmakta ve kent ölçeğinde düşünüldüğünde kent silüetinde büyük ölçüde değişimin olduğu anlaşılmaktadır (Şekil 3.14-3.15).

Denizli’de 1985 öncesi 6785 İmar Kanunu ile merkezden alınan kararlar ve hazırlanan Nazım İmar Planı ana kararlarına göre kent merkezindeki caddelerin iki tarafına yüksek katlı yapılar yapılması izni verilmiştir. Buralarda daha önce bulunan az katlı geleneksel yapılar 1976 Denizli depreminde hasar gören yapılar yıkılmış ve az hasarlı da olsa deprem bahanesiyle yüksek katlı yapılar yapmanın maddi kazançlar için yıkılmaları tercih edilmiştir.

Kent merkezindeki binaların yüksekliklerine bakıldığında dikkat çeken konulardan bir diğeri de güncel imar durumlarında ana caddelerdeki kat yüksekliklerin bir arkasındaki yapının kat yüksekliğinden oldukça fazla olmasıdır. Bundan dolayı ara sokaklarda kalan yapılarda yaşayan insanlar için görüş mesafesi oldukça dar ve sağlıksız koşullar oluşturmaktadır (Şekil 3.16-3.17). Bunun yanı sıra

zamanla kentsel çevrenin iyileştirilmesi beklenirken bu durumun özellikle kent merkezinde kimliği oluşturacak nitelikte ilerlemiş olmaması üzücü bir durumdur.



Şekil 3.14: Korunan Yapıların Çevre Yapı Yükseklik İlişkisi (Çelik 2020 Arşivi)



**Şekil 3.15:** Değişen Bina Yükseklikleri ile Kent Merkezinde Siluet Bozukluklarının Oluşması (Çelik 2020 Arşivi)





**Şekil 3.16:** Kent Merkezindeki Ara Sokaklarda Kapalılığın Oluşması, Meserret Sokak (Çelik 2020 Arşivi)



Şekil 3.17: Yapı Yüksekliklerinde Ana Cadde ve Arka Sokak İlişkisi (Çelik 2020 Arşivi)

### 3.2.1.3 Cephe Görünümleri

Yapı cephelerindeki kapı pencere boşlukları ile buldukları yüzeylerde oluşturdukları doluluk boşluk oranları, çıkmalar, yapı kütesinin boyutları ve cephede kullanılan malzemeler kentsel çevrede kenarları oluşturan öğelerdendir. Lynch (1973) tarafından kent imgesinin bir bileşeni olarak görülen kenarlar, kentliler için yanal referansları oluştururlar.

Yasal çerçeveye bakıldığında yapıların dış görünümü açısından cephelerdeki renk ve kaplamalar konusunda PATİY’de 35. maddede belediyelere yetki verildiği belirlenmiştir. 34. maddede saçak genişliği için en fazla 1,20 metre olmak üzere yine ilgili belediyeler yetkilendirilmiştir. Yapılan 11. değişiklikte (Eylül 2013) saçak genişliği için en fazla olan ölçü kaldırılarak ilgili belediyenin mimari estetik kurulunca uygun saçak genişliğini belirlemeleri sağlanmış ancak yan ve arka bahçelerde hiçbir şekilde yönetmelikte belirlenen çıkma ve parsel sınırlarını

aşamayacağı da eklenmiştir. Güncel imar yönetmeliğinde ise ilgili idarenin alacağı meclis kararları ile yöresel mimarinin dikkate alınmasına ilişkin zorunluluk getirmeye yetkili olduğu belirtilmiştir (PATİY 5. madde 15.fıkra). Aynı yönetmeliğin 40. maddenin 11. fıkrasında yine ilgili belediyelerin mahallin ve çevre özelliklerinin uyumu için dış cephe boya ve kaplamalarında tayin etmeye yetkili olduğu belirtilmiştir.

Pencereler ile ilgili hüküm 40. maddede, binalarda pencere boşlukları toplamının net döşeme alanının %15'inden büyük olmaması gerektiği belirtilmiştir. Eylül 1999'da yapılan kapsamlı değişiklikte pencere boşluklarının "Bazı Belediyelerin İmar Yönetmeliklerinde Değişiklik Yapılması ve Bu Yönetmeliklere Yeni Maddeler Eklenmesi Hakkında Yönetmelik" hükümlerine göre belirlenmesine karar verilmiştir. Burada yapılan uygulamada toplamda 3 farklı ısı bölgelerine göre ayrılan yerlerde belirlenen ısı geçirme katsayı değerlerine uyulması gerektiği belirtilmiştir. Yapılacak uygulamaya göre ısı yalıtım raporu ya da ısı yalıtım projesinin yapılması ile pencere boyutlarında %15 şartının zorunlu olmayacağı belirtilmiştir (ilgili maddeler 3.43 ve 3.44). Temmuz 2000'deki değişiklikte pencere boyutlarının belirlenmesinde Binalarda Isı Yalıtımı Yönetmeliği ve TSE standartlarına uyulması zorunlu olmuştur.

Yönetmelikte çıkmalarla ilgili hükümler PATİY'de 36. maddede yer almaktadır. Çıkmalar konusunda bahçe sınırını taşmayan ve genişliği 1,5 metreden fazla olmayan, yan ve arka bahçelerde açık ve kapalı olması durumuna göre en fazla yaklaşma sınırları belirlenerek çıkmaların yapılabileceği belirlenmiştir. Ayrık nizama tabi ve yan bahçeli binalarda bitişik olmayan cephelerde ise çıkmanın cephe boyu devam etmesi söz konusudur. Bu durumda ortaya çıkan uzun ince balkonlar işlevsiz olmakla birlikte daha sonra kullanıcı tarafından işlevsel olması için kapatılmış olarak görünmektedirler. Ancak kullanıcıların her biri farklı malzeme ve renklerde bu uygulamayı yapmaları sonucu kentteki cephelerde görsel kirlilik oluşmaktadır. Bu uygulamanın iki yıl ardından yapılan ilk değişiklikte (Ağustos 1987) 1,5 metre genişlik sınırı kaldırılarak zeminde geri çekilme ile sadece kapalı çıkmalarda istenilen ölçüde yapılabilir olması sağlanmıştır. Aralık 1987'deki 2. değişiklikte kapalı çıkmalarla ilgili yapılan ek açıklamada bulunduğu adada arka bahçede çıkmalı olarak yapılmış bina varsa genişliği 1,5 metreyi aşmayan ve bahçe sınırına 3

metreden fazla yaklaşmayacak şekilde çıkma yapılabildiği açıklanmıştır. Yapılan 11. değişiklikte çıkmlar konusunda bulunduğu katın toplam alanının %25'i kadar yapılan balkon, açık çıkma ve terasların taban alanı hesabına dahil edilmeyeceği belirlenmiştir. 12. değişiklikte ise hem açık hem kapalı çıkmalarda zeminden geri çekilme şartıyla istenilen ölçüde yapılabilmesi esnekliği sağlanmıştır.

Yapılan değişiklikler sonucu kentsel çevreye bakıldığında kent dokusuna özgün belirleyici nitelikte bir çalışmanın olmadığı görülmektedir. Bu uygulamalar kent merkezinde birbiri ile uyumsuz görünümlere neden olmaktadır (Şekil 3.18-23).



Şekil 3.18: Çıkmların Yapıldığı ve Yapılmadığı Durumlarda Cephelerde Oluşan Görünüm (Çelik 2020 Arşivi)



Şekil 3.19: Ana Caddelere Bakan Cephelerdeki Balkonların Çoğunlukla Kapatılması, Lise Caddesi (Çelik 2020 Arşivi)



Şekil 3.20: Kent Merkezinde Yenilenen Cephe Örneğinde Doku Uyuşmazlığı, Lise Caddesi (Çelik 2020 Arşivi)



Şekil 3.21: Farklı Cephe Malzemelerin Kullanıldığı Yeni Yapı Örneği, İstiklal Caddesi (Çelik 2020 Arşivi)



**Şekil 3.22:** Farklı Cephe Uygulamaları, İstasyon Caddesi (Çelik 2020 Arşivi)



Şekil 3.23: Karşılıklı Konumlarda Bulunan Yapılardaki Farklı Mimari Yaklaşım (Çelik 2020 Arşivi)

#### 3.2.1.4 Çatı Kullanımı

Kent merkezinde ağırlıklı olarak kiremitle kaplı geleneksel çatı örtüsü hakimdir. Ancak yönetmeliklerle birlikte yaygın olan bu doku da zamanla değişmeye başlamıştır (Şekil 3.25). PATİY'in 35. maddesinde çatı ile ilgili bölümde çatı katında

ayrı bir bağımsız bölüm yapılamayacağı, ancak ilgili bağımsız bölümün irtibatlı piyesi yapılabileceği belirtilmiştir. Ayrıca çatı malzemesi ve rengi konusunda da belediyelere yetki verilmiştir. Çatı eğimleri ise en fazla %33 olarak belirlenmiştir. 2013'te yapılan kapsamlı değişiklikte bağımsız bölümle irtibatlı çatı terası ve çatı bahçeleri katlar alanına dahil edilmeyen alanlar arasına girmiştir. Bu durumda çatının türünde hesaba girmeyen alternatif söz konusudur. Ancak 2017'de yayımlanan imar yönetmeliğinde emsal alanları, emsal hesabına dahil edilmeyen emsal harici alanlar ve %30 emsal hesabında olan alanlar olmak üzere 3 farklı alan hesaplamaları karşımıza çıkmıştır. İlk olarak 30 alan hesabına giren teras çatı yapımı aynı yıl yapılan ilk değişiklikte ortak alan olarak kullanıldığı takdirde emsal harici alanlardan olabileceği belirtilmiştir. Tek bağımsız bölümlü yapılarda ise teras çatı yapımı alan hesaplamalarına girdiğinden yapılması pek mümkün olmayan durumdadır. Çatı bahçesi ile ilgili durum da benzer şekilde Temmuz 2019'da yapılan değişiklikte %30 alan hesabından kaldırılarak teras çatılarda yapılabileceği belirtilmiştir.

Çatı katının kullanımı ile ilgili olarak geçmiş dönemlerde Denizli Belediyesi tarafından alınan meclis kararları sonucu çatı katının emsal hesabına dahil edilmemesi ile çatı katları kentin birçok yerinde kullanım alanı olarak tasarlanmıştır (Şekil 3.24). Çatı katları bu sayede ayrı birer bağımsız kat olarak ruhsat alma hakkı elde etmişlerdir. Çatı alanının kullanıma dahil edilmesi âtil alanların değerlendirilmesi açısından önemlidir. Yönetmelik gereği yapılması zorunlu olan çatıların kullanılmaması kent ölçeğinde düşünüldüğünde oldukça fazla alan oluşturmaktadır. Kentteki çatı kullanımında geçmişten günümüze bakıldığında ilk dönemlerde yapılan çatıların sadece üst örtü şeklinde olduğu görülür. Sonraki dönemlerde çatı kullanımı ihtiyacından dolayı iskân ya da depo amaçlı kullanılabilen çatıların oluşmaya başladığını görmekteyiz. Ancak son dönemlerde alınan kararlar doğrultusunda yine daha çok kullanılmayan, çatı örtüsü ya da ortak teras alanı olarak kullanılabilen çatı uygulamaları görülmektedir.





Şekil 3.24: Çatı Kullanımının Oluşturduğu Doku (Çelik 2020 Arşivi)



Şekil 3.25: Kent Merkezinde Yaygın Olan Kiremit Çatı Dokusu

2013 yılından bu yana ise 440 sayılı Denizli belediye meclis kararları doğrultusunda yapılan çatılarda geleneksel kırma ve beşik çatı uygulamalarının yanı sıra tonoz çatılar da yapılmaktadır. Bununla birlikte kiremit dışında farklı renk ve desenlerde farklı çatı malzemeleri de kullanılmaktadır. Kent dokusuna ve mimarisine uygunluğu tartışılmadan yapılan bu uygulamalar kent dokusundaki özgünlüğün bozulmasına neden olabilmektedir (Şekil 3.26).



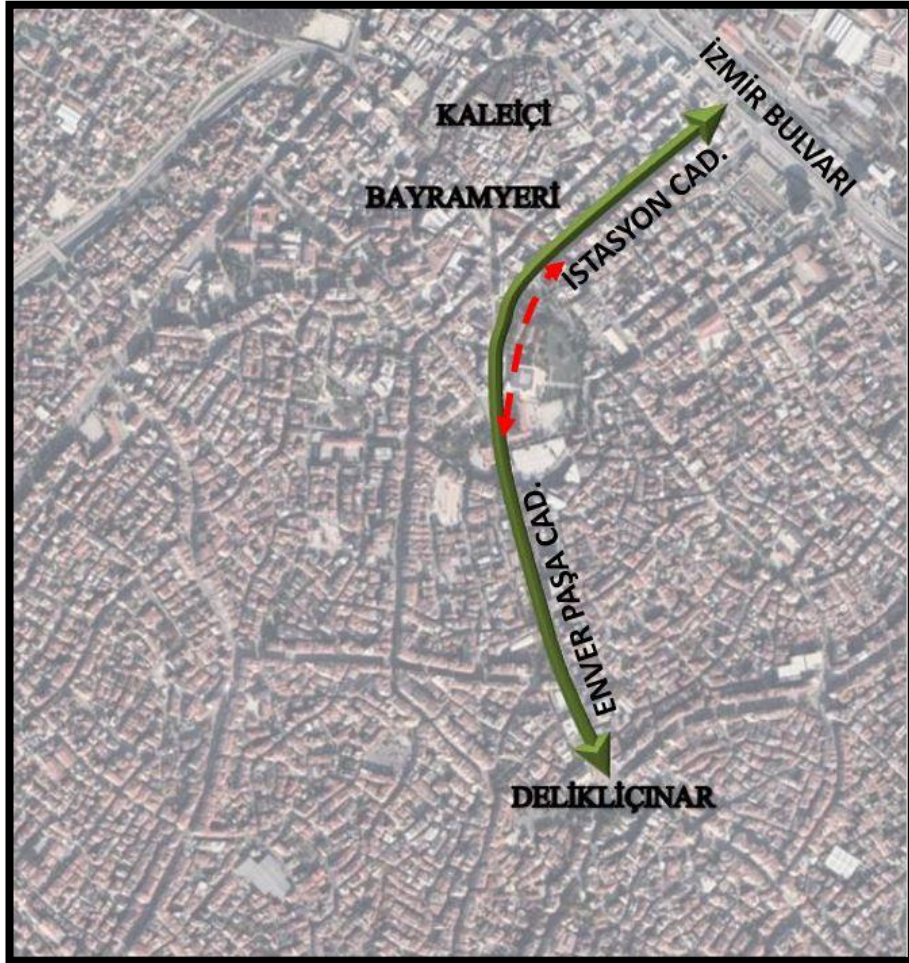
Şekil 3.26: Kentteki Yeni Yapılaşmalarda Görülen Farklı Çatı Dokuları

### 3.2.2 Yapı Grupları Ölçeğindeki Etkiler

Bu ölçekteki çalışmada özellikle kent merkezindeki önemli aksların yakın çevresiyle birlikte oluşum/dönüşüm süreçlerindeki değişimler incelenmiştir. Kentin ilk yerleşim yerlerinin olduğu bu alanlar aynı zamanda imara yönelik ilk yasal müdahalelerin de yapıldığı alanlardır. İlgili yasal çerçeve ile oluşan/dönüşen bu alanlardaki değişim öyküsü kentin kimliğine yönelik sürecin de önemli bir parçasıdır.

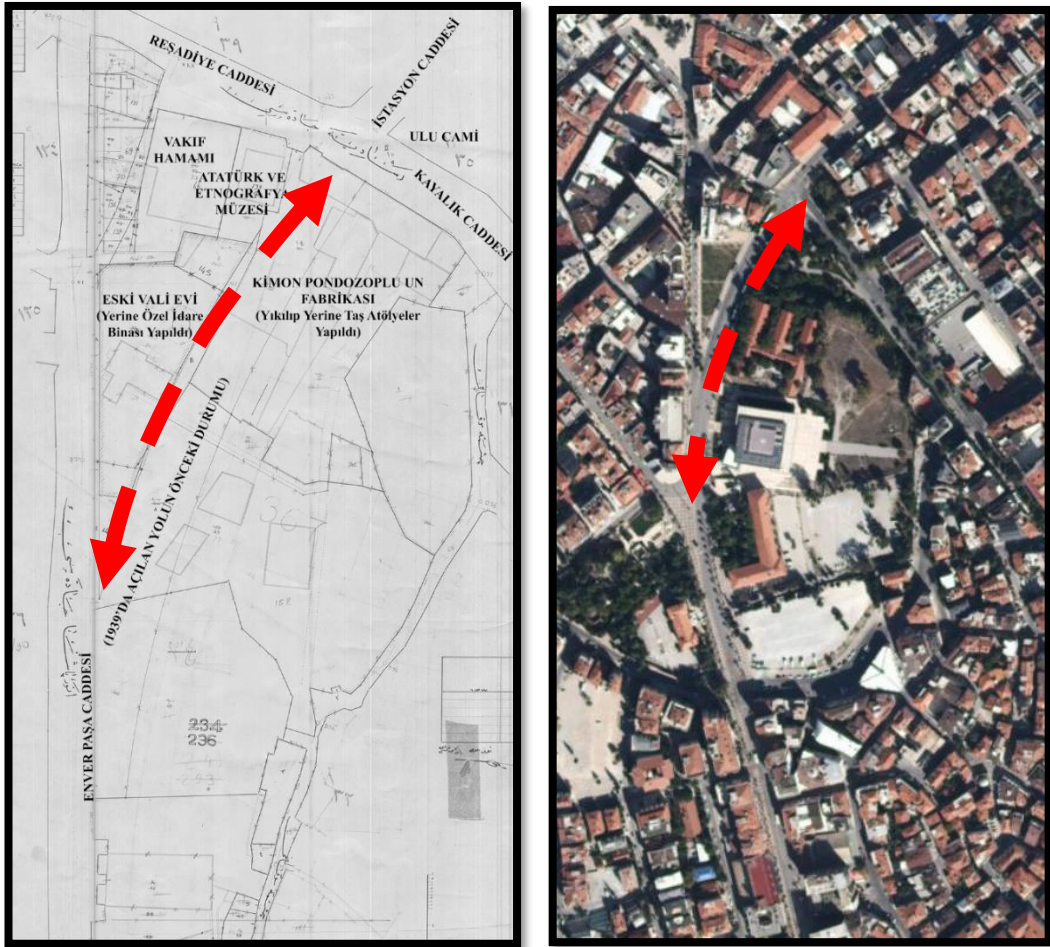
#### 3.2.2.1 Gazi Mustafa Kemal Bulvarı Aksı Üzerindeki Değişim

Günümüzde Gazi Mustafa Kemal Bulvarı olarak bilinen ulaşım aksı kentin omurgası olarak bilinmektedir. Bu aks Delikliçınar Meydanı'ndan başlayıp eğrisel bir çizgi ile İzmir Bulvarı'na bağlanmaktadır (Şekil 3.27).



Şekil 3.27: Gazi Mustafa Kemal Bulvarı Aksı

Bu aks kentin ilk caddesi olan Enver Paşa Caddesi<sup>2</sup> ile 1908’de Kimon Pondozoğlu tarafından yapılan İstasyon Caddesi’nin birleşiminden oluşmaktadır. Bu iki caddenin birleşimi ise şimdiki Atatürk Etnografya Müzesi’nin önündeki yolun 1939’da açılmasıyla sağlanmıştır (Şekil 3.28).



**Şekil 3.28:** 1926'daki Kadastro Haritasında Kent Merkezi'nin Eski Dokusu ve Planlama Sonrası Oluşan Doku

*Kaynak: Harita Denizli İmar ve Şehircilik Arşivinden Yararlanılarak Düzenlenmiştir*

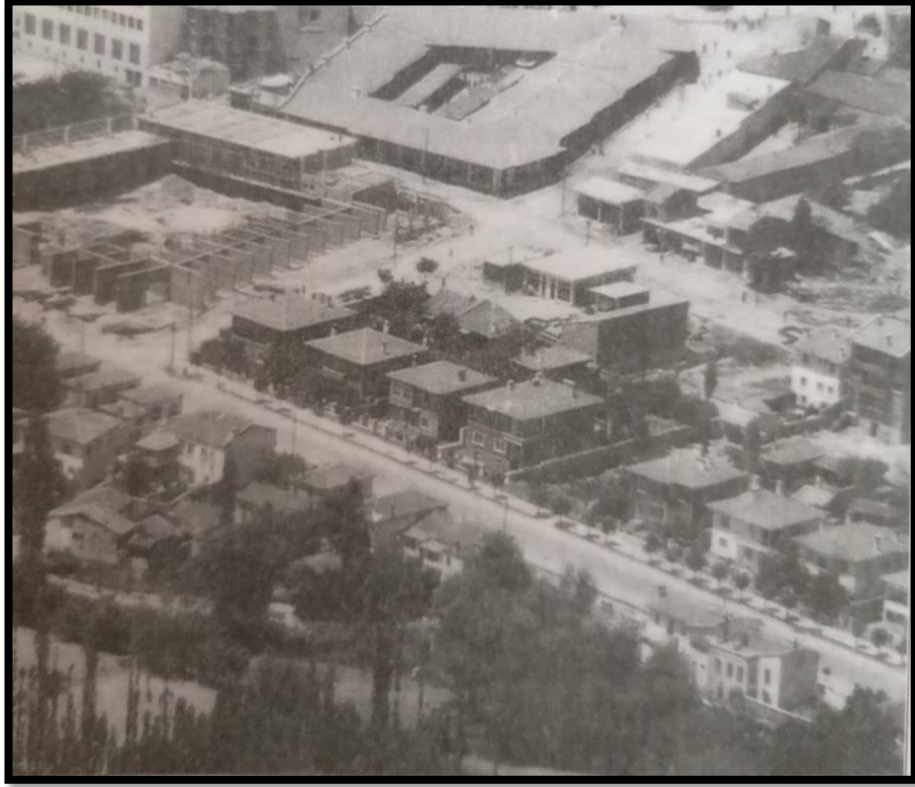
<sup>2</sup> Enver Paşa olarak bilinen caddenin olduğu aks boyunca bazı kamu yapılarının bulunması sebebiyle daha öncesinde bu cadde Hükümet Caddesi olarak adlandırılmaktaydı (Uysal 2017). Ancak siyasi nedenlerden dolayı bazı cadde ve sokak isimlerinin belirli dönemlerde değiştirildiği görülmektedir.

Kentteki en büyük un fabrikasının sahibi olan Rum Kimon Ponzozoplu fabrikasında üretilen unların kolay taşınması için İstasyon Caddesi'ni açmıştır (Şekil 3.29). Açılan İstasyon Caddesi 1950'li yıllarda iki katlı bahçeli evleriyle kentin önemli sembollerinden biri olmuştur (Ataman 2020) (Şekil 3.30). 1950'lerden sonra modernleşme ile aynı anlayışta olduğu düşünülen yüksek katlı apartmanlaşma düşüncesi bu kentte de yaygınlaşmaya başlamıştır.

Kentin ana akslarında bulunan düşük katlı yapılar yerini yüksek katlı yapılara bırakmaya başlamıştır. Ancak bu yapılaşmalar kente uygun bir imar planı yerine eski yönetmeliklerle uygulanan yedi sekiz katlı bahçesiz yapılardan oluşmaktadır. Kent merkezindeki ana akslar da yol genişliği-yapı yüksekliği oranı dikkate alınmadan yapılan yüksek katlı yapılarla birer koridora dönüşmüştür (Şekil 3.31-3.32).



Şekil 3.29: Yakın Perspektiften İstasyon Caddesi, 1940 (Önen 2006 Arşivi)



**Şekil 3.30:** 1950'lerde İstasyon Caddesi (Coşkun Önen ve Ataman 2020 Arşivi)



Şekil 3.31: 1974-1980'lerde İstasyon Caddesi (Gönüllü 2019 Arşivi)



Şekil 3.32: 2017'de İstasyon Caddesi (Gönüllü 2019 Arşivi)

Kentin ilk yüksek katlı apartmanı 1973'te yap-sat biçiminde Saltak Caddesi'nde yapılan dokuz katlı Arıkan Apartmanıdır. 1970-1980 aralığında Saltak, Hastane, Lise ve İstiklal gibi ana caddeleri üzerinde 8-9 katlı apartmanlarla dolmaya başlamıştır (Uysal 2017). Dönemin yaygın ve kazançlı görüldüğü kat karşılığında evini yıktırmak eski dokunun hızla kaybolmasında çok etkili olmuştur. Bunun yanı

sıra aynı zihniyetin kamu yapıları için de eski ve işlevsiz olarak görülüp yeni ve daha modern görünümlüsünün yapılması fikrini de körüklemiş ve geçmişe dair birçok önemli tarihi değerler yıkılmıştır. Korumaya yönelik anlayışın biraz geç farkına varılmıştır. Yıkılan en önemli yapılardan olan tarihi miras olarak o günlere kadar ayakta tutulan kent merkezindeki Selçuklu döneminden kaldığı bilinen Kaleiçi Surları ve Ulu Camiidir. Yapılan araştırmalarda birçok yıkım nedeni muammasıyla birlikte kararın tam olarak nasıl verildiği de anlaşılamamıştır.

Gazi Mustafa Kemal Bulvarı üzerinde daha önce Hükümet Konağı (Şekil 3.33), Jandarma, Adliye Binası, PTT gibi kamusal yapılar bulunmaktaydı (Şekil 3.35). Genellikle bir ya da iki katlı olan bu yapılar ahşap olup bazıları işçiliği ile öne çıkan yapılardı. Bunlardan biri yıkılan eski Hükümet Konağı Binası idi. 1884'te yapıldığı bilinen yapı 1953'te boşaltılmıştır. Kendi haline bırakılan yapı zamanla metruk hale gelmiş ve ardından yıkılmıştır. Şimdiki yerinde ise 1970'lerde yapılan Merkez Bankası bulunmaktadır.



**Şekil 3.33:** Eski Hükümet Konağı (Önen 2006 Arşivi)

Bu aks üzerinde bulunan yapılardan biri de Kimon Pondoşoplu'nun idari işler için kullandığı yazıhanesidir (Şekil 3.34). Bu yapı günümüzde Atatürk ve Etnografya Müzesi olarak varlığını devam ettirmektedir. Bir diğeri de Pondoşoplu'nun malikânesidir. Yapı zarif ahşap işçilikle yapılmış Art Deco ve Art Nouveau tarzında



bir yapı olarak bilinmektedir (Uysal 2017). Daha sonra Vali Konağı olarak kullanılan bu yapı dönemin yıkılmaya mahkûm edilen yapılardan biri olmuştur. Gerekçesi ise eski olmasıydı. Yerine yapılan Özel İdare İşhanı ise 2019’da depreme dayanıksız olduğu bildirilerek yıkılmış yerine kent merkezinin nefes alması için park yapılmıştır.



Şekil 3.34: Kimon Ponzozoplu'nun Yazıhanesi ve Arkada Malikânesi (Uysal 2017)



Şekil 3.35: Enver Paşa Caddesi, 1936 (Önen 2006)

Kentin Ana Akslarından Planlama Öncesindeki Dokusu

Bu aks üzerindeki değişime bakıldığında ise yine aynı şekilde eski dokunun zamanla çeşitli nedenlerle yıkılarak günümüze kadar olan süreçte monoton ve özgün olmayan bir dokuya doğru ilerlediği görülmektedir (Şekil 3.36-39).



**Şekil 3.36:** 1985 Yılları Planlama Sonrası Gazi Mustafa Kemal Bulvarı

*Kaynak: <http://www.denizlilife> Erişim Tarihi:06.04.2020*



**Şekil 3.37:** 2021'de Gazi Mustafa Kemal Bulvarı'ndan Delikliçınar'a Doğru (Çelik 2021 Arşivi)



**Şekil 3.38:** Altıntop Sokağı, 1925 (Önen 2006 Arşivi)

*(Sağdaki Bloğun Bugünkü Yerinde Atatürk Anıtı ve Denizli Büyükşehir Belediye Binası Bulunmaktadır)*



**Şekil 3.39:** Denizli Büyükşehir Belediye Binası (Çelik 2020 Arşivi)

### 3.2.2.2 Çaybaşı Mahallesi'ndeki Dönüşüm

Kent merkezindeki ilk yerleşim yerlerinden biri olan Çaybaşı Mahallesi kentin yerli ailelerinin oturduğu bir alandı. Yapılar genellikle geleneksel Türk evi

plan tipine göre yapılmaktaydı. Yapılar genellikle geleneksel bahçeli evlerden farklı olarak yol boyunca sıralı şekilde dizilmişlerdir. Zemin katlar yerden yükseltilerek su basman kotu oluşturulmuştur. Ahşap yığma teknikle yapılan yapıların giriş katlarındaki duvarlar birinci kattaki duvarlardan daha kalın yapılmaktaydı. Duvarların yapımında ise sıkıştırılmış tuğla ve kerpiç kullanılmaktaydı (Marım 2000) (Şekil 3.40-42). Çaybaşı mahallesine ismini veren çay kaynaktan aktığı yol boyunca sırayla birçok un değirmenini de çalıştırmaktaydı (Önen 2006).



Şekil 3.40: Çaybaşı Mahallesinde Geleneksel Konut (İnceoğlu 2002 Arşivi)

1973-1980 yıllarında açılan birçok caddenin ardından 1960'lardaki İmar Planlarında (Şekil 3.43) görülen Çaybaşı Caddesi'nin açılış çalışmaları 1986 yılında başlamıştır. Yol genişliğine göre kat sayısı belirlenen alanda yapılara 6-7 kat izni verilmiştir.



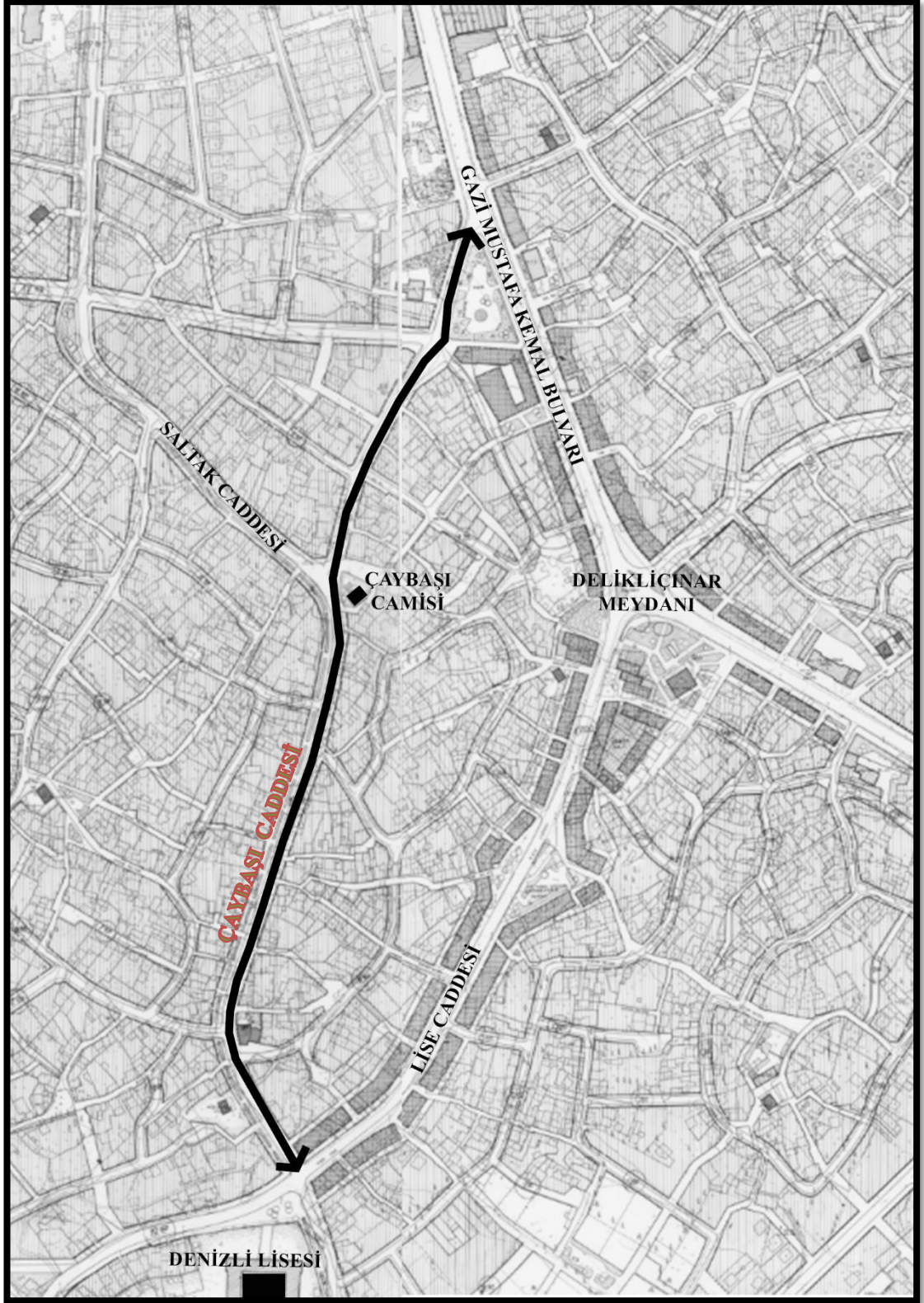
Şekil 3.41: Çaybaşı Camisi Civarı ,1935 (Önen 2006 Arşivi)

Bu bölgedeki yapılardan o zamana kadar korunması gerekenler vardıysa da toplum olarak koruma bilincinin henüz tam olarak yerleşmediği bir dönemde sorumlu aramak da nafi bir çaba olarak görülmektedir. Geçmişte dokuların kaybolmasına neden olan ve orda kaldığı düşünülen yıkarak daha güzelini yapma zihniyetinin günümüzde de yaygın olduğu görülmektedir.

1976'da “kentsel sit” kavramının yasaya girmesinin ardından 1978'in sonlarında Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu tarafından yaklaşık olarak otuz kent için SİT koruma kararı alınmıştır. Bunun ardından kentin merkezinde geleneksel tarihi dokusuyla SİT alanı kapsamına girmesi için harekete geçilse de dönemin siyasi olaylarından dolayı gerçekleşmemiştir. Eski dokusu bozularak yeni bir dokuya dönüşmeye başlamıştır (Şekil 3.44-3.45).

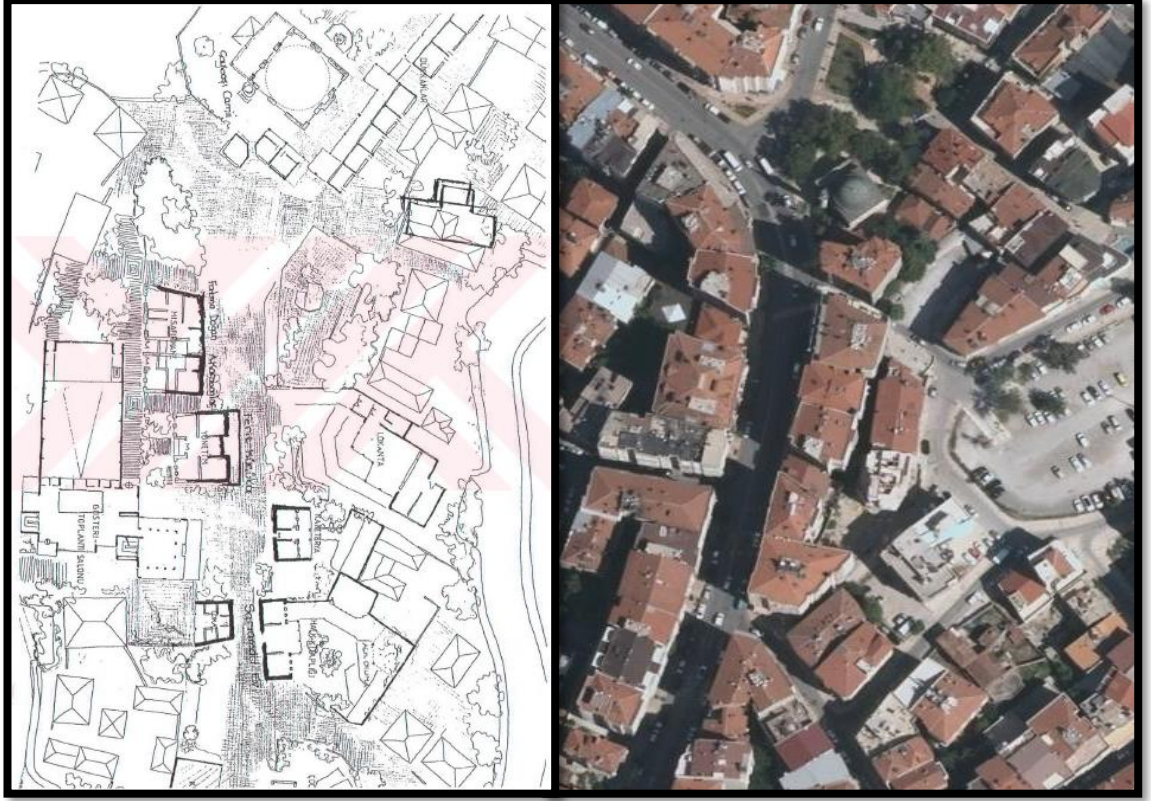


Şekil 3.42: Turan Sarıca Evi, Yol Açma Uygulamasında Yıkılan Yapılardan Biri (Marım 2000)



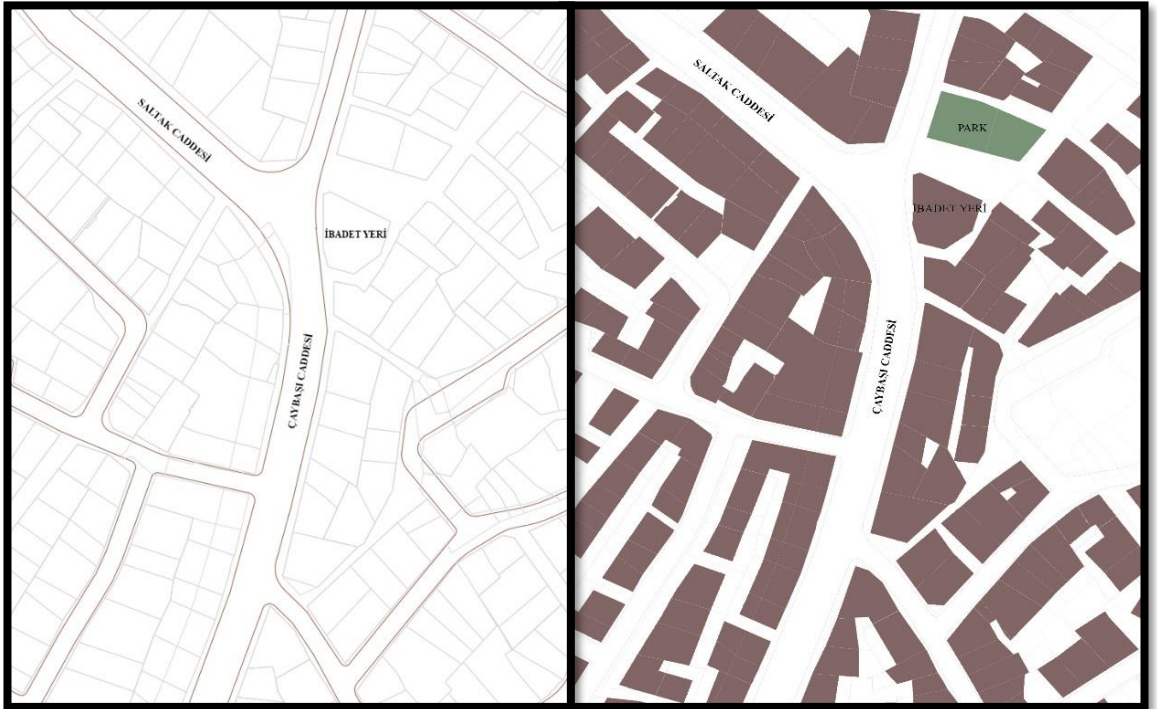
Şekil 3.43: 1967'de Hazırlanan 1/2000 Ölçekli Denizli İmar Planında Çaybaşı Caddesi

*Kaynak: Denizli Büyükşehir Belediyesi Arşivi'nden Alınarak Yazar Tarafından Düzenlenmiştir*



**Şekil 3.44:** Çaybaşı Cami Civarı Eski Doku ve Planla Gelen Yeni Doku

*Kaynak: Marım 2000 arşivi ve denizli.bel.tr Erişim Tarihi:06.04.2020*



**Şekil 3.45:** İmar Kanunu ve Yönetmeliklerle Oluşturulan Parseller Sonucu Oluşan Kütle Dokusu

#### 4. SONUÇ: TESPİT VE ÖNERİLER

Ülkemizde yönetmelik maddelerinin ana çerçevesinin belirlenmesinde merkezden yerele bir durum söz konusudur. Ancak coğrafi, iklim ve farklı yaşam şekillerine bakıldığında bu çalışmanın ülke genelinden ziyade bölgesel bir çalışma niteliğinde olması gerektiği görülmektedir. Her ne kadar yönetmelikte yerel değişikliklerin yapılmasına yönelik esneklik sağlansa da bu durum birçok yer için teoride kalmakta pratiğe dönüşmemektedir. Bunun en önemli nedenleri arasında genel bir kabul görmüşlük olarak yönetmeliğin yanlış algılanma sorunudur. Büyükşehir olan kentlerin kendi yerel değerlerini koruyan yönetmelikleri hazırlama fırsatlarının olmasına rağmen bu sadece kısmi değişiklikler olmak üzere yüzeysel bir değişiklik olarak kalmaktadır. Bunun nedenlerinden bazıları da kurumlar arası anlaşmazlıkların olabildiği gibi kurumların teknik personel anlamında mesleki yetersizliklerin görülmesinden de kaynaklanmaktadır. . Kentin geleceğine yönelik yapılacak katkılar için kentin önemi söz konusu olmalı ve tüm bunlardan bağımsız komisyonlar oluşturulmalıdır.

Hazırlanan yönetmeliklerin kentin geleceğine yönelik olması bakımından günümüzde teknolojik gelişmelerin oldukça önemli bir yerinde olmamıza rağmen bunların yönetmeliğe çok sonradan ve kısıtlı şekilde girmesi de olumsuz gelişmelerden biridir. Çevre sorunlarının giderek artmasıyla yönetmeliğe belirli büyüklüğe sahip yapılarda yağmur suyu toplama sistemi zorunluluğunun getirilmesi ve güneş kaynaklı yenilenebilir enerji sistemlerinin ruhsata tabi olmaması olumlu gelişmelerdir. Ancak ekolojik duyarlılık için de yapılarda pasif enerjinin yaygınlaşması bakımından enerji ihtiyacının bir kısmının doğal yollarla elde edilmesi için birtakım yenilikler getirilebilir ve bunların yapılara tasarım girdisi olarak sağlanması önemlidir.

Yapılan incelemeler sonucu yapılaşmadaki sorunların sadece yapı ölçeğinde uygulanan aksaklıkların olmadığı aynı zamanda yapının çevreyle ilişkisinin ele alınması gereken yapı gruplarına yönelik kapsamlı bir çalışmanın da olmamasıdır. Bundan dolayı yapılaşmaların birçoğunda tekil bir tutum sergilenerek özellikle yakın



çevreyle olan ilişki göz ardı edilmektedir. Bu durumda tespit edilen sorunlar ve çözüm önerileri yapı ve yapı grupları ölçeğinde değerlendirilmiştir.

#### 4.1 Yapı Ölçeğinde Tespit ve Öneriler

Denizli kenti örneğinde yapılan analizler sonucu yapılaşmada yasal çerçevenin ilk olarak planlamayla başlayan düzenlemelerin olduğu görülmektedir. Bu planlamalar mevcut yerleşim yerlerinin düzenlenmesi ve yeni yerleşim alanlarının oluşturulması aşamasında teknolojik gelişmeler sonucu araçlara olan ihtiyaçtan kaynaklı olarak mevcut sirkülasyonların araçları baz alarak genişlemesi ve yenilerinin açılarak bu sürekliliği sağlamak üzerine yoğunlaşmıştır. Bu esnada eski yapıların yıkılmalarına neden olan etkenler yeniliğe yönelik adımlar olarak kabul görmüş ve içinde bulunulan zamanda yapıların kültürel değerleri göz ardı edilmiştir.

Yapılan planlamalarda mimariye bakan bir diğer yönü ise yapı yoğunluklarına yönelik yapılan kat sayısının artırılmasıdır. Yapılan yol genişliklerinde yol genişliği / yapı yüksekliği ölçeği en başından dikkate alınmadığından günümüzde kent merkezinde yoğunlukla koridorlaşan mekânlar görülmektedir.

Planlamanın ardından yeni yapıların oluşumunda belirli kriter ve standartların olduğu imar yönetmelikleri ile yapıdaki mekân ölçüleri ve kat yüksekliği ile hacimsel belirlemeler, elverişsiz çıkma ölçüleri ve giderek karmaşık hale gelen alan hesaplama yöntemleri ile işlevsiz mekânların oluşumu, çatı alanının kullanımına yönelik olan dönemsel değişiklikler gibi kısıtlamalar görülmektedir. Kısıtlamaların denetim eksikliğinden kaynaklı olarak çıkarların engellenmesine yönelik olması aynı zamanda tasarımı da engellemekte ve zorlaştırmaktadır. Günümüze kadar geçen bu süreçte imar yönetmelikleri sürekli yenilenerek günümüze kadar maddesel anlamda köklü değişikliklerin yapılmış olmasına karşılık işlevsellik ve tasarımsal kaygı anlamında öncekilerden pek de farkı olmayan belirli sayılarla ifade edilen standartlara dayalı bir şekilde geliştiği gözlemlenmektedir.

Kentteki yapı yoğunluğunun büyük kısmını oluşturan konut yapılarının çoğunda genellikle yapı müteahhidinin istekleri ve çıkarları doğrultusunda

yönetmeliğin belirlediği asgari ölçüler üzerinden daha çok projeler yapılmaktadır. Günümüzde nitelikten ziyade maddi çıkarların dayanak olduğu bu uygulama sonucunda yapılaşma daha çok kâr amacı güdülen bir sektör haline gelmiştir. Ülkemizde de maddi olarak yüksek kârların görüldüğü bu sektörde rantın kaçınılmaz olduğu görülmektedir. Dolayısıyla önemli olduğu düşünülen tasarım kaygısı da birçok nedenden dolayı çoğu yapıda kendini gösterememektedir.

Sonuç olarak yapıların tasarım ve inşaa sürecinde ilgili kurumların belirli sayısal ölçü standartların kontrolü yerine işlevsel ve tasarıma yönelik kaygıların takip edildiği, alanında yetkili kişilerden oluşan ekiplerin olması gerekliliğidir. Aynı zamanda yapıların sürdürülebilir olması ve daha kaliteli bir yaşam fırsatı sunan olanaklardan da faydalanması gerekmektedir. Doğal havalandırma, ısıtma, soğutma gibi enerji kullanımını en aza indiren iklimsel ve coğrafi özelliklerin de eşliğinde tasarım girdileri olmalıdır. Gelecek nesillere daha sağlıklı, işlevsel ve özgün değere sahip kentler miras bırakılmalıdır. Bunun için aynı zamanda dünyadaki teknolojik gelişmelerin de dikkate alınarak ileride yapılabilecek akıllı sistemler gibi tüketim odaklı olmayan kendi enerjisinin doğal yollarla üretilebildiği gelişmelerin de kent dokusuna uygunluğu önceden tartışılmalıdır. Yapı tasarımlarında kullanılabilecek her türlü bilginin harmanlanarak tasarım diline en uygun şekilde dönüştürülebilmesi ile daha yaşanabilir ve insan odaklı mekânlar inşa edilmiş olacaktır.

#### **4.2 Yapı Grupları Ölçeğinde Tespit ve Öneriler**

Yapılan çalışma sonucunda Denizli'nin sahip olduğu zengin tarihsel ve kültürel birikiminin sadece belirli alanlarda turistik olarak yaşatılmaya devam edildiği gözlemlenmektedir. Kent merkezinin ise bu birikimden uzak bir şekilde biçimlenmesi onu kimliksiz bir mekâna dönüştürmektedir.

Yapı grupları ölçeği yapının yakın çevresindeki diğer yapılar, yol, park, bahçe gibi diğer kentsel öğelerle birlikte ele alındığı bir ölçektir. Gözlemlenen tespitler arasında yapıların tasarım ve inşaa sürecinde yakın çevresinden kopuk ve tekil olarak inşa edildiği görülmektedir. Verilen kat yüksekliklerinde yapıların bitişik ya da ayrık olması durumunun önemsenmemesi bunun en basit örneğidir. Tasarım, çevreyle ilişki, yerel dokuya uygunluk, kent kimliği gibi kaygılar tamamen tasarımcının

kendisine bırakılmıştır. Ancak ülkemizde bu kaygıların çevreden gelen baskılar sonucu ortadan kaldırılabılır olması da başka bir sorundur.

Bir diğer sorun da parsel ölçeğine indirgenen tasarım sınırları, yaklaşık olarak kütlenin parseldeki konumu ve biçiminin belirlenmiş olmasıdır. Bu durumda tasarımcı kendini daha çok cephe tasarımındaki dokunuşlarla göstermeye çalışmaktadır. Dengeleyici bir sistemin olmamasından kaynaklı olarak da görselin çevre dokusuna uyumundan ziyade diğerlerinden olabildiğince farklı ve çekici olması için çabalayan bir durum söz konusu olmaktadır. Bunun sonucunda yapılan her yeni yapı birbiriyle yarışan kaotik bir çevreye zemin hazırlamaktadır.

Yapılar arasındaki ilişkinin göz ardı edildiği sorunlardan bir diğeri de komşu yapılardaki açık ve yarı açık mekânların karşılıklı olmasıdır. Bahçe mesafesinin iki yapı arasında kimi zaman üç metreye kadar inebildiği durumlarda üst katlarda çıkma olarak yapılan açık alanlar karşılıklı olarak denk geldiğinde birbirine oldukça yakın durmaktadır. Bu durumda ülkemizde çok fazla kişinin yaşadığı apartmanlarda birbirini tanımayan insanların sürekli karşılıklı olarak muhatap olabilme durumlarıdır. Kimi zaman da alan yetersizliğinden dolayı kullanılmak üzere bu açık mekânlar çoğunlukla estetik kaygı güdülmeden kapatılmaktadır. Bu da özellikle kentsel cephelerde görüntü kirliliğine neden olmaktadır.

Kent merkezindeki korumaya alınan yapıların da yakın çevresiyle birlikte düşünülmesi gerekmektedir. Aksi halde kent merkezinde korumaya alınan tarihi değerler çevresiyle uyumsuz bir ilişki içine girmekte ve zamanla kaybolmaktadır.

Yapılara erişim de yapının çevresiyle ilişkinin bağlantısında önemli bir tasarım sorunudur. Sağlıklı bir şekilde tasarlanması için de önceden planlama aşamasında düşünülmesi gereken bir girdidir. 2018’de hazırlanan ancak çeşitli nedenlerle ertelenip 2021 mart ayında yürürlüğe giren yeni otopark yönetmeliği ile yapıların ihtiyacı olan otopark alanı daha çok parsel sınırları içinde yapılma zorunluluğu getirilmiştir. Ancak yapılan planlamalarda parseller genellikle yapı uzunluğuna göre belirlendiğinden bu da yapıların tasarım aşamasında yeni bir problem olarak karşımıza çıkmaktadır. Bahçede yeterli otopark alanı olmaması durumunda zorunlu bodrum katı ya da zemin katın bir kısmının otoparka ayrılmasıyla birden fazla bağımsız birimlerden oluşan bir yapıda işlevsel olmayan

zemin kat planları ortaya çıkmaktadır. Bu durumda küçük parsellerden oluşan yerleşim alanlarında yeşil alan kullanımını da giderek azalmaktadır.

Sonuç olarak imar yönetmeliklerinin belli dönemlerde serbest, belli dönemlerde kısıtladığı uygulamalar toplum içinde de adil olmayan durumların yaşanmasına da neden olabilmektedir. Bu durumda dönemsel etkilerden uzak geniş bir çerçeveden ele alınan bir imar uygulaması söz konusu olmalıdır. Yakın çevresiyle birlikte ele alınarak oluşturulmuş bir tasarım rehberliği ve ilgili belediyelerin ortak alanında tecrübeli bireylerden oluşan bir estetik komisyonu gibi birimlerin kontrolünde kentin bütününe yönelik olan, kimliğini koruyan bir çalışmanın mümkün olabileceği öngörülmektedir. Bundan önce kentin bütünlüğüne yönelik yapılan planlama çalışmalarında da mimari karakterinin en başından belirlenmesi gerekmektedir. Kentin geçmişinden bu yana sahip olduğu tarihsel ve coğrafi karakterle birlikte harmanlanmış kent imgelerinin altlık olduğu üst ölçekli planlamalar yapılmalıdır. Bununla birlikte yapı mimarisine veri olarak belirlenen bu kentsel imgelerle yapılar inşa edilerek kentteki yapı bütünlüğünün korunması imkânsız değildir.

## 5. KAYNAKLAR

Aksu, Ö., “Yerel Kültür ve Mimarlık İlişkisi: Cengiz Bektaş Örneği”, Yüksek Lisans Tezi, *Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Ankara, (2007).

Alkan Bala, H., “Konut Yakın Çevresinde İmar Mevzuatının Dış Mekân Oluşumuna Etkileri”, Yüksek Lisans Tezi, *Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Konya, (2007).

Ataman, H., *Yüzleşmek*, Denizli: BilalOfset Yayınları, 122-123, (2020).

Avcı, Y., *Bir Osmanlı Anadolu Kentinde Tanzimat Reformları ve Kentsel Dönüşüm: Denizli (1839-1908)*, İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 15-29, (2010).

Ay, M., “Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği Bağlamında Yerel Özelliklerin Korunması: 30113 Sayılı Yönetmelik”, Yüksek Lisans Tezi, *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Eskişehir, (2019).

Ayan, B., “Kent Morfolojisini Etkileyen Nedenler ve Eminönü Tarihi Yarımada Bölgesinin İstanbul Ulaşımına Etkileri”, Yüksek Lisans Tezi, *Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, *Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi*, İstanbul, (2010).

Ayataç, H., “Planlama Sürecinde Kentsel Tasarımın Yeri ve Rolünün Tanımlanması İçin Bir Yöntem Denemesi; Örnekleme Alanı Türkiye”, Doktora Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, (2000).

Baş, Y., “Planlama-Mimarlık İlişkisi Yeniden Tanımlanırken”, *Planlama Dergisi*, (4), 7-14, (2006).

Başoğlan Avşar, Ö., “Denizli Geleneksel Konut Mimarisinin Değişim Sürecinin Altıntop Mahallesi Örneğinde İrdelenmesi”, *Artium*, (2), 165-179 (2014).

Bektaş, C., “Denizli’de Son On Yılda Gerçeklesen Yapılardan Beşinin Öyküsü”, Mimarlık Dergisi. (1976).

Cansever, T., *Kubbeyi Yere Koymamak*, İstanbul: Timaş Yayınları, 27-28, (2007).

Coza, H., “Betonarme Yapılarda Gözlenen Deprem Hasarları ve Nedenleri”, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, (2003).

Duygulu, F., *İmar Mevzuatının Cumhuriyet Dönemi Mimarlığına ve Şehir Planlamasına Etkileri*, İstanbul: TBMM Kültür Sanat Yayınları, (1989).

Ersoy, M., *Kentsel Planlama “Ansiklopedik Sözlük”*, İstanbul: Nivona Yayınları, 183-184 (2016).

Ersoy, M., *Kentsel Planlama Kuramları*, Ankara: İmge Kitapevi Yayınları, 355-369, (2016).

Ersoy, M., *Osmanlı’dan Günümüze İmar ve Yasalar*, İstanbul: Nivona Yayınları, 37-83 (2017).

Genç Palamutoğlu, Ekin., “Konut Alanlarında Biçimlenişin Uygulama İmar Plan ve Yönetmelikler Bağlamında İrdelenmesi; Kayseri Kavakyazısı Bölgesi”, Yüksek Lisans Tezi, *Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Kayseri, (2019).

Gökçe, T., “XVI ve XVII. Yüzyıllarda Lazıkiyye (Denizli) Kazası”, Doktora Tezi, *Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı*, İzmir, (1994).

Gönüllü, H., *Denizli Kentinin Büyük Ameliyatı (1973-1980 Yılları)*, Denizli: Denizli Büyükşehir Belediyesi Yayınları, (2016).

Gönüllü, H., *Denizli Fotoğraf Albümü*, Denizli: Denizli Büyükşehir Belediyesi Yayınları, (2019).

Gülhan, D., “Sürdürülebilir Kent ve Kentsel Kimlik Örnekler: Birgi ve Bergama”, Doktora Tezi, *Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sosyal Çevre Ana Bilim Dalı*, Ankara, (2016).

Gürer, T. K., “Tipomorfoloji: Kentsel Mekânın Yapısını Anlamak”, *İdealkent Dergisi*, 7 (18), 8-21, (2016).

Hazar, D., “Kentsel Planlama ve Tasarım Süreçlerinde Kentsel Kuşak Alanları: İstanbul ve Barselona Kentleri Karşılaştırmalı Değerlendirmesi”, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, (2012).

İnceoğlu, N., “Denizli’de Mimarlık”, *Mimarlık Dergisi*, (304), 37-41, (2002).

İnceoğlu, N., “Denizli’nin Kentsel Gelişmesi ve Kimliği”, *Büyükşehir Deneyimleri Işığında Denizli Panel ve Forumu*, TMMOB Mimarlar Odası Denizli Şubesi, 6-13, (2001).

Kabasakal, B., “3194 Sayılı İmar Kanunu ve İlgili Yönetmeliğinin Mimari Tasarıma Etkisi ve Mekânsal Sonuçları”, Yüksek Lisans Tezi, *Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Edirne, (2000).

Kalabalık, H., *İmar Hukuku Dersleri*, Ankara: Seçkin Kitapevi, (2015).

Karakoç, M., “Kent Mekânının Biçimlenmesinde İmar Mevzuatının Etkisi, Başbüyük Kentsel Dönüşüm Alanı Örneği”, Yüksek Lisans Tezi, *Maltepe Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, (2011).

Keleş, R., *Kentleşme Politikası*, Ankara: İmge Kitapevi Yayınları, 37-39, (2017).

Keleş, U., “İmar Kanun ve Yönetmeliklerinin Mimari Tasarım Oluşumuna ve Uygulanmasına Etkileri Üzerine Bir İnceleme”, Yüksek Lisans Tezi, *Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı*, İstanbul, (2011).

Kılıç, Y., “Denizli Yöresinin Prehistorik Yerleşimleri ve Yol Sistemi”, (eds: Ayfer Özçelik ve diğerleri), *Uluslararası Denizli ve Çevresi Tarih ve Kültür Sempozyumu*, 2, Denizli Pamukkale Üniversitesi, 12-22, (2007).

Kubat, A. S. Topçu, M., “Antakya ve Konya Tarihi Kent Dokularının Morfolojik Açından Karşılaştırılması”, *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi*, 6 (2), (2009).

Lynch, K., *Kent İmgesi*, (Çev: İ. Başaran), İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, (8), 69-74, (2016).

Marım, R.E., “Eski Denizli Evleri Denizli Geleneksel Konut Mimarisinin Şehrin Gelişimi ve Değişimiyle Oluşan Yeni Yapısı”, *Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, (2000).

Önen, C., *Fotoğraflarla Denizli*, Denizli: Grafikevi, (2006).

Özçelik, A. ve diğerleri, *Denizli ve Çevresi Tarih ve Kültür Sempozyumu*, 2, Pamukkale Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Yayınları 1, Denizli, (2006).

Özkan, H., “Denizli Kentinin Planlama Deneyimi Üzerine Bir Süreç Değerlendirmesi”, Yüksek Lisans Tezi, *Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı*, Konya, (2010).

Polat, E. Bilsel, S.G., “Mimarinin ve Kentin Birlikte Planlanmasında Farklılaşan Kavramlar Üzerine”, *Planlama Dergisi*, (4), 57-68, (2006).

Rossi, A., *Kentin Mimarisine Giriş*, (Çev: E. Aksoy), *Planlama Dergisi*, (2), (1988).

Savaş Yavuzçehre, P., *Kentsel Mekânda Değişim Denizli*, Denizli: Denizli Belediyesi Kültür Yayınları, 159-227, (2011).

Sınmaz, S. Özdemir, H.S., “Türkiye Şehir Planlama Pratiğinin Kentsel Morfoloji ve Tipoloji Üzerindeki Etkileri, Siverek Kenti İçin Bir Değerlendirme”, *İdealkent Dergisi*, 7 (18), 80-115, (2016).



Sonkaya, İ., “İmar Mevzuatının Mimari Tasarıma Getirdiği Sınırlamalar ve Uygulama Sorunlarının Konya Örneğinde İrdelenmesi”, Yüksek Lisans Tezi, *Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı*, Konya, (2017).

Şimşek, C., “Laodikeia’dan Ladik’e”, (eds: Ayfer Özçelik ve diğerleri), *Uluslararası Denizli ve Çevresi Tarih ve Kültür Sempozyumu*, 2, Denizli Pamukkale Üniversitesi, 38-56, (2007).

Tekeli, İ., “Türkiye’de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması”, (eds: Y. Sey ve D. Özkan), *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları, (1998).

Tekeli, İ., “Türkiye’de Kent Planlamasının Tarihsel Kökleri”, (ed: T. Gök), *Türkiye’de İmar Planlaması*, Ankara: ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, (1980).

Topçu, G., “Yönetmeliklerin Apartmanların Yapısal Değişimine Etkisi-Bağdat Caddesi ve Çevresi Örneği”, Yüksek Lisans Tezi, *Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı*, İstanbul, (2019).

Toprak, H., “6360 Sayılı Yasanın olumlu ve Olumsuz Yönleri: Denizli Kenti Örneği”, Yüksek Lisans Tezi, *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Anabilim Dalı*, Denizli, (2019).

Uysal, M.A., “Cumhuriyet Döneminde Denizli Kazası”, Yüksek Lisans Tezi, *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Eğitimi Anabilim Dalı*, Afyon, (1999).

Uysal, S., *Şehrin İzleri “Denizli’nin Kentleşme Süreci”*, Denizli: Mavi Nefes Yayın Evi, 15-283, (2017).

Ünlü, T., “Kentsel Mekânda Değişimin Yönetilmesi”, *Orta Doğu Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 23 (2), 63-92, (2006).