
ALAŞEHİR KENT MERKEZİ

Kentsel Tasarım Projesi Yarışması

BİLGİ KİTAPÇIĞI

Alaşehir Belediyesi

2026

İÇİNDEKİLER

1. ALAŞEHİR KENTİNİN COĞRAFI KONUMU.....	3
2. ALAŞEHİR'İN TARİHTEKİ ROLÜ	3
3. MAKRO FORMUN GELİŞİM SÜRECİ	4
4. PLANLAMA VE KORUMA ÇALIŞMALARI.....	5
5. ALANIN ÇEVRESİNE İLİŞKİN BİLGİLER VE GELİŞME DİNAMİKLERİ	5
5.1 Pazar Yeri ve Çevresi.....	5
5.2 Konut Dokusu	6
5.3 Demiryolu Alanı ve YHT	6
5.4 Tarihi Surlar	7
5.5 Cumhuriyet Meydanı ve Çevresi	8
KAYNAKÇA	9

ALAŞEHİR TARİHİ ve MAKROFORM GELİŞİMİ

1. ALAŞEHİR KENTİNİN COĞRAFİ KONUMU

Alaşehir kenti, kuzeyde Gediz Ovası'nın uzantıları, güneyde ise Ege Bölgesi'nin iç sıralarını oluşturan Bozdağ silsilesine bağlı dağlık kütleler arasında, tarımsal üretime son derece elverişli, dar fakat uzun bir ova düzlemi üzerinde konumlanmış tipik bir ova kenttir. Yerleşmenin coğrafi alanında dört temel jeomorfolojik birim ayırt edilmektedir: Güneyde Bozdağlar kütlesi, kuzeyde Uysal Dağları kütlesi, bu iki dağ sırası arasında uzanan Alaşehir Ovası ve güneydoğuda yer alan engebeli Uluderbent Çayı vadisi. Yerleşim, Alaşehir Çayı'nın içinden aktığı bu ova üzerinde, doğuda Kocaçay'ın dar bir yarma vadiden çıkarak ovaya katıldığı kesimden başlayıp, Alaşehir Çayı'nın Gediz Nehri'ne kavuştuğu Salihli Ovası'na kadar devam eden, genişliği 8–15 km arasında değişen, verimli alüvyal topraklar üzerinde yayılım göstermektedir.

Alaşehir Çayı'nın kuzeyden güneye doğru akan önemli bir kolu bulunmamakla birlikte, güneyde Karadağ eteklerinde Alaşehir Derbendi, Buldan Derbendi, Sarıkızçayı, Zeytin Çayı, Avra Çayı, Şahyar Deresi, Alkan Çayı, Kurudere, Değirmendere ve Göbekli Deresi gibi güneyden kuzeye yönelen çok sayıda dere, ovaya doğru inerek hem morfolojiyi hem de tarımsal sulama olanaklarını şekillendirmektedir.

Kentin Akdeniz iklimi ile iç kesim iklim özelliklerinin kesiştiği bir geçiş kuşağında yer alması; alüvyal zenginlik, topoğrafik yapı ve su kaynaklarıyla birleşerek bağcılık ve üzüm üretimini kentin temel ekonomik karakteri hâline getirmiştir. Bu durum, kentsel yerleşim alanlarının tarımsal peyzajla iç içe gelişmesine yol açmış; son yıllarda artan kentsel baskı, ova düzlemi üzerindeki bu üretim alanlarıyla doğrudan karşı karşıya gelmiştir.

Jeolojik olarak Alaşehir Çayı vadisi, Gediz grabeninin doğu bölümünü oluşturmaktadır ve Batı Anadolu Fay Kuşağı içerisinde yer alması nedeniyle yüksek deprem riski taşımaktadır. Bu kırıklı yapı, zemin koşulları ve yerleşimin büyük ölçüde ova dolgusu üzerinde bulunması, kentsel tasarım ve yapılaşma kararlarında dikkate alınması gereken temel bir girdidir. Nitekim 28 Mart 1969 tarihinde Kandilli Rasathanesi kayıtlarına göre 6,5 büyüklüğünde bir deprem meydana gelmiş; bu olay sonucunda yerleşimde çok sayıda yapı yıkılmış veya ağır hasar görmüştür. Dolayısıyla yarışma alanına ilişkin tasarım ve planlama kararlarında, kentin coğrafi konumu ve jeomorfolojik özellikleri kadar, deprem tehlikesi ve dayanıklı yerleşim ilkelerinin de bütüncül biçimde ele alınması gerekmektedir (Alaşehir Belediyesi, t.y.a).

2. ALAŞEHİR'İN TARİHTEKİ ROLÜ

Manisa'nın doğusunda konumlanan Alaşehir, antik dönemden günümüze uzanan çok katmanlı tarihsel birikimiyle kentin kentsel kimliğini ve planlama ve tasarım kararlarını doğrudan etkileyen önemli bir yerleşimdir. Bergama Krallığı tarafından M.Ö. 3. yüzyılda Philadelphia adıyla kurulan kent, özellikle Roma İmparatorluğu döneminde Lidya bölgesinin önde gelen ticaret merkezlerinden biri haline gelmiş; tarım ve ticaret faaliyetleriyle gelişirken, dönemin mimari ve sanatsal üretimini yansıtan zengin bir yapı dokusu kazanmıştır.

Philadelphia'nın stratejik konumu, Bizans İmparatorluğu döneminde de önemini korumuş, kent Hristiyanlık açısından kritik bir odak noktası haline gelmiştir. İncil'in Vahiy Kitabı'nda adı geçen Yedi Kilise'den biri olan Philadelphia Kilisesi'nin burada yer alması, Alaşehir'in inaç tarihindeki özgün konumunu belirginleştirmektedir. Günümüze ulaşan bu kalıntılar, kentin dinî ve kültürel mirasını

güçlendiren ve güncel kentsel tasarım yaklaşımında da referans niteliği taşıyan önemli bir arka plan sunmaktadır.

Alaşehir, 1390 yılında Yıldırım Bayezid döneminde Osmanlı topraklarına katılmış, Ankara Savaşı sonrasında Timur'un Anadolu'daki ilerleyişiyle kısa süreli hâkimiyet değişiklikleri yaşamış; II. Murad döneminde yeniden Osmanlı egemenliğine dahil olmuştur. Osmanlı döneminde tarım ve hayvancılığa dayalı ekonomik yapı ve ticaret yolları üzerindeki konumu sayesinde bölgesel ölçekte önemli bir merkez haline gelen kentte, cami, medrese ve hamam gibi yapılar, Osmanlı mimarisinin izlerini taşıyan öğeler olarak kentsel dokuya eklenmiştir.

Alaşehir, Millî Mücadele yıllarında Batı Anadolu direnişinin önemli merkezlerinden biri olmuştur. Mondros sonrasında Ege'deki işgaller üzerine bölgede güçlü bir Kuva-yı Milliye örgütlenmesi gelişmiş, Ağustos 1919 tarihli Alaşehir Kongresi ile yerel savunma ve direnişin koordinasyonu için ortak kararlar alınmıştır. Yunan işgali sırasında kent büyük ölçüde yakılıp yıkılmış; bu tahribat, Cumhuriyet döneminde Alaşehir'in yeniden inşa sürecini belirlemiş ve güncel kentsel dokunun oluşumunda belirleyici bir tarihsel katman olarak etkili olmuştur.

Yunan işgali sonrasında büyük ölçüde tahrip edilerek yakılan Alaşehir, Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte Manisa'ya bağlı bir ilçe olarak yeniden yapılanma sürecine girmiştir. Bu dönemde özellikle üzüm üretimi ve bağcılık üzerinden şekillenen tarımsal kimlik, kentin ekonomik ve mekânsal gelişimini yönlendirmiş; verimli topraklar ve uygun iklim koşulları sayesinde Alaşehir, günümüzde Türkiye'nin nitelikli üzüm üretim merkezlerinden biri olarak tanınır hale gelmiştir.

Antik dönemde Philadelphia adıyla bilinen kentin, Osmanlı döneminden itibaren Alaşehir adıyla anılmaya başlandığı kabul edilmektedir. Yaygın bir görüşe göre bu ad, "güzel", "yüksek" ya da "soylu" anlamlarına gelen "Alâ" kelimesinden türemekte; kentin coğrafi konumu, doğal çevresi ve tarihsel süreçte üstlendiği stratejik rol ile ilişkilendirilmektedir. Bir diğer rivayet ise Alaşehir adının, Osmanlı egemenliğinin pekişmesiyle birlikte "yüce" veya "görmekli şehir" anlamını çağrıştıran bir unvan olarak biçimlendiği yönündedir.

Bu tarihsel ve etimolojik arka plan, Alaşehir'in kentsel belleğinin, kimliğinin ve güncel kentsel tasarım yarışması kapsamında ele alınacak mekânsal kararların, tarihsel süreklilik ve çok katmanlı kültürel mirasla ilişkilendirilmesi açısından temel bir referans çerçevesi sunmaktadır (Alaşehir Belediyesi, t.y.b).

3. MAKRO FORMUN GELİŞİM SÜRECİ

Alaşehir'in makro formu, temelde tarihsel çekirdeğin konumu ve ana ulaşım akslarının yönlenmesi üzerinden okunabilmektedir.

Kentin makro formu, antik Philadelphia yerleşimine dayanan tarihsel çekirdeğin hâkim bir yükselti üzerinde konumlanmasıyla tanımlanmakta; Bizans ve Osmanlı dönemlerinde surlarla çevrelenen bu çekirdek, günümüzde de yoğun dokulu merkez alanını ve tarihsel/kültürel yapı izleriyle kent kimliğini oluşturmaktadır. Bu dönemde surlar içerisinde bir yerleşim ve bu yerleşimi kuşatan bağ ve tarım arazileri ile tarımsal peyzajla bütünleşen bir yapı sergilerdi (Alaşehir Belediyesi, t.y.a; T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, t.y.).

Cumhuriyet dönemiyle birlikte, özellikle Yunan işgali sonrası tahribatın ardından başlayan yeniden yapılanma süreciyle birlikte yerleşme, topografyanın elverişli olduğu ova yönünde ve başta karayolu ve demiryolu olmak üzere doğu-batı doğrultulu ulaşım aksları boyunca lineer biçimde genişlemiş; tarihsel merkez çevresinde ızgara sokak örgüsüne dayalı yeni mahalleler ile bu ulaşım aksları boyunca yoğunlaşan ticari ve hizmet işlevleri yer almaya başlamıştır.

Alaşehir İstasyonu, İzmir–Kasaba (Turgutlu) demiryolu hattının Turgutlu–Alaşehir kesiminin tamamlanıp işletmeye açılmasıyla 1875 yılında hizmete girmiştir (Ceylan, 2010). Demiryolu hattı ve ona bağlı istasyon yapısı, Alaşehir'in tarihsel gelişiminde ulaşım, ticaret ve tarımsal ürün dolaşımının ana omurgalarından biri olarak kent makro formunun yönlenmesinde belirleyici olmuştur. İstasyon yapısı, gerek konumu gerekse çevresinde oluşan ticaret ve hizmet odaklarıyla kentsel bellekte yer etmiş, kent merkezinin algısında referans noktası haline gelmiştir.

Bu yapı içinde doğu–batı aksında uzanan demiryolu hattı, 2000'li yıllara kadar kentin büyümesini sınırlayan bir eşik işlevi görürken, günümüzde ovaya doğru yayılımın artmasıyla kenti morfolojik ve işlevsel olarak ikiye bölen belirgin bir hat konumuna gelmiştir.

Demiryolu ile ilişkili gümrük yapısı, kentin tarımsal üretime dayalı ekonomisinin özellikle üzüm ve bağ ürünleri üzerinden dış pazarlara açılmasını temsil eden, lojistik ve ticari işlevleriyle öne çıkan bir diğer ana odaktır. Bu yapı, istasyonla birlikte tarihsel dönemde tarımsal üretim–depolama–taşıma zincirinin kentsel mekâna yansıyan düğüm noktası olarak, hem endüstriyel miras hem de kentsel kimlik bileşeni niteliğindedir.

4. PLANLAMA VE KORUMA ÇALIŞMALARI

Alaşehir yerleşim tarihi ve planlama geçmişi bakımından incelendiğinde; Philadelphia antik kentinde yapılan çalışmalar sonucunda ilk yerleşim izlerinin Erken Tunç 1. Dönemine kadar uzandığı bilinmektedir. Gavurtepe Höyüğü'nde ele geçen buluntular M.Ö. 13. yy'a tarihlenmiştir. Uzun dönemler farklı kültürlerin hâkimiyetinde kalan şehir; Bizans egemenliğinin sona erdiği en son yerleşimlerden birisi olmuştur. Selçuklu egemenliği ve Timur istilasından sonra kent; Türk egemenliğine girmiş ve Manisa'ya bağlanmıştır.

Yerleşmenin bulunduğu alanın sulak ve verimli özelliği sayesinde kentte şarap bağları çokça bulunmakta ve şarap üretiminin yoğun olarak yapıldığı bilinmektedir. Bu yoğun şarap üretimi kentin inşasında da kendisini göstermiş ve kentin baş tanrısının Dionysos olduğu belirtilmektedir. Yerleşmedeki üzüm bağlarının önemi bugün de aynı şekilde devam etmektedir.

Kentin ilk yerleşim sahaları Toptepe'nin kuzeyinde kalan yamaçlarda yer alırken, daha sonra kuzeydeki düzlüklere grid (ızgara sistem) ve diyagonal sistemde sur içi kent olarak varlığını yakın döneme kadar sürdürmüştür.

Alaşehir yerleşmesinin ilk planları 1977 yılında İller Bankası tarafından hazırlanmıştır. Yine İller Bankası tarafından 1987 yılında imar planları revize edilmiştir. 1989 yılına gelindiğinde yerleşmenin merkez mahallelerinden olan Kurtuluş, İstasyon ve Fatih mahalleleri ilave imar planı olarak yürürlükteki imar planına dâhil edilmiştir. Kent sur dışına da yayılarak kuzeyde yer alan düzlüklere yayılma eğilimi göstermiştir.

Alaşehir Belediyesi, 1977 yılından sonra yapılan ilave imar planları, imar planı değişiklikleri ve mevzi imar planlarını da kapsayan, 2012 yılında kapsamlı bir revizyon imar planı yaptırarak onaylayıp yürürlüğe koymuştur. Yerleşmenin son imar planı ise 2024 yılında onaylanmış ve yürürlüğe girmiştir.

Yerleşme merkezinin bir kısmı 2009 yılında 1. derece arkeolojik ve 3. derece arkeolojik sit alanı ilan edilmesi ile birlikte, Alaşehir Koruma Planı 2015 yılında belediyesince yaptırılıp onaylanmış ve yürürlüğe konulmuştur.

5. ALANIN ÇEVRESİNE İLİŞKİN BİLGİLER VE GELİŞME DİNAMİKLERİ

5.1 Pazar Yeri ve Çevresi

Alaşehir'in pazar yeri, kentin tarımsal üretim ekonomisinin doğrudan mekânsal ve ticari düğüm noktası olarak işlev görür. Alaşehir Belediyesi'nin düzenlediği Salı Pazarı, bölgedeki üreticilerin ürünlerini hem kent sakinlerine hem de çevre yerleşimlere doğrudan sunduğu bir perakende mekânıdır. Ortalama 350 satış tezgâhının kurulduğu pazar yeri, sadece günlük tüketim malzemelerinin elden satışının ötesinde, sebze ve meyve ürünlerinin üreticiden tüketiciye aktarımını organize eden açık bir ticaret altyapısı olarak çalışmakta; kent ekonomisinin günlük döngüsünde tarımsal üretimin görünür ve erişilebilir bir parçası haline gelmektedir. Bölge ekonomisinin büyük oranda tarıma dayalı olması ise pazar yerinin hem kültürel bir ritüel, hem de kentsel ekonomik düğüm rolünü güçlendirmektedir (Alaşehir Belediyesi, 2026).

5.2 Konut Dokusu

Alaşehir'de sur dışına yerleşimin başlangıç tarihi kesin olarak bilinmemekle birlikte, 1930'lu yıllarda Kavalalı muhacirlerin Sakarya Mahallesi'nde kale dışına yerleştirilmesi, bu sürecin ilk somut göstergelerinden biri olarak değerlendirilebilir. Aynı dönemde Arnavutluk'tan gelen göçmenlerin Sarısu ve Beşeylül mahallelerine iskân edilmesi, sur dışındaki yerleşim alanlarının yalnızca mekânsal olarak değil, demografik açıdan da çeşitlenmeye başladığını göstermektedir. Buna ek olarak, 1936 ve 1950'li yıllarda Bulgaristan'dan gelen göçmenlerin bir bölümünün Beşeylül Mahallesi'ne yerleştirilmesi, bu bölgenin gelişiminde göç hareketlerinin belirleyici bir rol oynadığını ortaya koymaktadır.

1980-2000 döneminde şehir nüfusunun mahalleler düzeyindeki gelişimine bakıldığında, Beşeylül Mahallesi önemli bir nüfus artışı göstererek büyümesini sürdürmüştür. Buna karşılık Yenice Mahallesi aynı dönemde sınırlı bir gerileme yaşamıştır. Bu süreçte Alaşehir'de kentsel gelişme önce doğu-batı doğrultusunda ilerlemiş, daha sonra kentin kuzeybatıya yönelmesiyle yeni konut alanları oluşmaya başlamıştır.

Pazar alanının hemen kuzeyinde yer alan ve ağırlıklı olarak ortalama 3 katlı konutlardan oluşan yerleşim dokusu da bu gelişme eğiliminin bir parçası olarak özellikle 1980'li yıllardan sonra belirginleşmiştir. Bu alan, kentin geleneksel çekirdeğinin dışına taşan konut gelişiminin yeni bir aşamasını temsil etmekle birlikte, zamanla karakteristik özelliklerini yitirmeye başlamış ve yeniden ele alınma ihtiyacı duymaktadır (Karakuyu, t.y.).

5.3 Demiryolu Alanı ve YHT

1875 yılında İzmir-Kasaba demiryolu hattının Alaşehir'e ulaşmasıyla birlikte kent, yaklaşık yirmi yıl boyunca hattın son durağı konumuna gelmiş; bu durum Alaşehir'i bölgesel ölçekte ulaşım, ticaret ve aktarım ilişkilerinin önemli bir parçası haline getirmiştir. Demiryolu, kentin üretim ve dolaşım ağlarını dönüştürerek Alaşehir'in yalnızca tarihsel bir yerleşim değil, modernleşme sürecine eklemlenen bir merkez olarak yeniden konumlanmasına zemin hazırlamıştır.

Alaşehir İstasyon Binası, dönemin demiryolu yerleşim pratiğine uygun biçimde, kentin yerleşik dokusunun yaklaşık 500 metre kuzeyinde, sur dışı bir alanda konumlanmıştır. Başlangıçta kentten kopuk, tekil bir odak olarak tasarlanan istasyon alanı; lojmanlar, ambarlar ve hizmet yapılarıyla birlikte, yerleşim dışında yeni bir mekânsal çekim noktası üretmiştir. Kurtuluş Savaşı sırasında tahrip edilen ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında yeniden inşa edilen istasyon binası, yalnızca ulaşım altyapısı değil, kentin yeniden yapılanma ve modernleşme sürecinin simgesel bir parçası olarak okunmaktadır. Zaman içerisinde Alaşehir'in kuzeye doğru gelişmesiyle istasyon alanı kentin

yerleşim sahası içinde kalarak kentsel dokuya dâhil olmuş; bugün ise demiryolu hattı ve istasyon alanı, kenti fiziksel olarak ikiye ayıran güçlü bir kentsel eşik ve mekânsal süreklilik kırılması olarak varlığını sürdürmektedir.

Bu süreçte istasyon; ambarlar, depolar ve ticari aracı mekânlarla desteklenen, ürün akışının kontrol ve dağıtımının gerçekleştiği lojistik bir eşik olarak çalışmıştır.

Ankara–İzmir Yüksek Hızlı Tren Hattı üzerinde Alaşehir'in bir durak olarak kesinleştiği kabul edilmektedir. Hattın, Uşak yönünden gelerek Alaşehir'in kuzeyinden geçmesi ve Salihli'ye bağlanması öngörülmektedir. YHT güzergâhının, kentin doğu-batı ekseninde mevcut demiryolu hattına paralel biçimde, ancak onun kuzeyinde konumlanacağı; 2027 yılında hizmete açılması hedeflenen Alaşehir YHT İstasyonu'nun ise kent merkezine yaklaşık 12 km uzaklıkta yer alacağı anlaşılmaktadır.

Bu çerçevede mevcut gar ile yeni YHT istasyonunun birbirini dışlayan değil, tamamlayan iki farklı ulaşım odağı olarak ele alınmalıdır. Mevcut garın; aktarma merkezi, kent hafızasının taşıyıcısı ve kamusal yaşam odağı olarak, bölgesel ve yavaş tren bağlantılarına (Manisa, İzmir, Uşak vb.) hizmet vermeyi sürdürmesi; YHT istasyonunun ise uzun mesafeli ve yüksek hızlı ulaşım işlevini üstlenmesi konusunun önerilecek senaryolarda dikkate alınmalıdır. Bu nedenle Alaşehir YHT İstasyonu ile mevcut garın birbirini besleyen bir ulaşım kurgusu içinde konumlandırılması ve bu iki odak arasında etkin, süreklilik gösteren ve erişilebilir bir aktarma sisteminin kurulması büyük önem taşımaktadır (Ceylan, t.y.).

5.4 Tarihi Surlar

Alaşehir'in Bizans surları, kentin antik Philadelphia yerleşiminden günümüze ulaşan en önemli tarihsel katmanlardan birini oluşturur. Kent, özellikle Bizans döneminde hem askerî-stratejik hem de dinî açıdan önemli bir merkez olduğu için, sur sistemi de bu önemin doğal bir sonucu olarak güçlendirilmiş ve dönem dönem yenilenmiştir. Sur hattı, yerleşimin kurulduğu hâkim tepeyi ve eteklerindeki alanları kuşatarak kenti dış tehditlere karşı koruyan bütüncül bir savunma kuşağı şeklinde tasarlanmıştır. Surların, özellikle 13. yüzyıl başlarında bölgede yaşanan çatışmalar ve Alaşehir Savaşı bağlamında da kritik rol üstlendiği belirtilmektedir (Karahana, 2017).

Mimari açıdan bakıldığında surlar, tipik Bizans dönemi kagir duvar tekniğini yansıtır. Taş ve tuğlanın birlikte kullanıldığı duvar örgüsünde, antik yapılardan devşirilmiş (spolia) blok ve sütun parçalarına da rastlanır. Burçlarla güçlendirilen sur hatları, topoğrafyaya uyumlu şekilde kırıklı ve eğimli bir güzergâh izler; bu da hem kentin savunma stratejisini hem de tarihsel dönemdeki yerleşim sınırlarını anlamak açısından önemli ipuçları sunar (Tavukçu & Tavukçu, 2014.).

Zaman içinde yaşanan savaşlar, depremler, doğal aşınma ve yapılaşma baskısı nedeniyle surların büyük bir bölümü tahrip olmuştur. Günümüzde, surlara ait bazı duvar parçaları, temel izleri ve burç kalıntıları yer yer okunabilir durumdadır. Buna rağmen bu kalıntılar, Alaşehir'in Bizans dönemi kentsel dokusunu, tarihî silüetini ve eski kent sınırlarını anlamaya yardımcı olan değerli kültürel miras öğeleri olarak önemini korumaktadır (Alaşehir Kalesi, t.y.).

Kentsel tasarım ve koruma bağlamında, Bizans surlarının izlerinin tespit edilmesi, görünür ve okunabilir kılınması hem kültürel mirasın devamlılığı hem de tarihsel katmanların kentsel tasarıma entegre edilmesi açısından kritik bir potansiyel taşımaktadır (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, t.y.).

5.5 Cumhuriyet Meydanı ve Çevresi

Kentin merkezinde, kentin kültürel mirasında önemli bir yeri olan bir Cumhuriyet yapısı içerisinde hizmet veren Alaşehir Belediyesi, tüm birimlerin aynı çatı altında yer alması hedefiyle yeni bir yapıya

taşınmıştır. Kentin önemli kamusal boşluklarından bir tanesi olan Cumhuriyet Meydanı'na komşu Benan Otel'in belediye binasına dönüştürülmesiyle 2017 senesinde belediye bu yapıda hizmet vermeye başlamıştır.

Yapının taşınması ile birlikte, ilçenin önemli ana arterlerinin kesişim noktası üzerinde bulunan Kent Meydanı ile çevresindeki alanda da yaya ve taşıt öncelikli yolların trafiğini düzenli ve akıcı hale getirmek, projeye konu olan çevrenin fiziksel, işlevsel ve görsel bozukluklarını iyileştirmek ve kullanım kalitesini artırmak üzere yolun alt ve üst yapısını yenilemek hedefiyle bir düzenleme yapılmıştır (Alaşehir Belediyesi, 2026).

KAYNAKÇA

1. Alaşehir Belediyesi. (t.y.a.). Alaşehir hakkında genel bilgi. Erişim tarihi: 10 Nisan 2026, <http://www.alasehir.gov.tr/genel.htm>
2. Alaşehir Belediyesi. (t.y.b.). Alaşehir tarihçesi. Erişim tarihi: 10 Nisan 2026, <http://www.alasehir.bel.tr/tarihcesi.html>
3. Alaşehir Belediyesi. (2026). Belediye hizmetleri ve Cumhuriyet Meydanı düzenlemesi. <http://www.alasehir.bel.tr>
4. Ceylan, M. A. (2010). Manisa-Uşak demiryolu ulaşımının yerleşme üzerine etkileri (II). Marmara Coğrafya Dergisi, 21, 1–26.
5. Karakuyu, M. (2007). Alaşehir İlçesi'nin nüfusun gelişimi. Doğu Coğrafya Dergisi (Eastern Geographical Review), 17, 137–159.
6. Karahan, Ü. O. (2017). Philadelphia (Alaşehir). Journal of Current Researches on Social Sciences, 7(2), 163–172.
7. Tavukçu, A. Y., & Tavukçu, Z. A. (2014). Alaşehir – Philadelphia araştırmaları: İlk sezon Arkeolojik araştırma raporu. Erişim adresi: Academia.edu.
8. Alaşehir Kalesi (Sur Duvarları). (t.y.). Türkiye'nin tarihî eserleri veri tabanı Veri tabanı kaydı. Manisa.
9. T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı. (t.y.). Alaşehir (Philadelphia) kentsel ve arkeolojik sit alanı envanteri. Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü.