



İzmirliilerin Denizle İlişkisini
Güçlendirme Projesi
TASARIM STRATEJİSİ
RAPORU

**İZMİRLİLERİN
DENİZLE İLİŞKİSİNİ GÜÇLENDİRME PROJESİ
TASARIM STRATEJİSİ RAPORU**

Birinci Baskı: Ekim 2012
Baskı Adedi: 1000
©İzmir Büyükşehir Belediyesi

Yayına Hazırlayan:
Ali SABUKTAY
Ayşegül SABUKTAY

Grafik Tasarım ve Uygulama
Servet KURU

Kapak Tasarımı
Aslı AYPAK ŞENTÜRK

Redaksiyon
Buket OCAK / Aslı TOPAL / Yasemin KIRIŞ

İzmir Büyükşehir Belediyesi
Cumhuriyet Bulvarı, No:1 Konak-İzmir
Tel: 0 (232) 293 12 00
www.izmir.bel.tr

Bu kitap Ekim 2012 tarihinde Hürriyet Matbaacılık Ltd. Şti. tesislerinde basılmıştır.



İzmirliilerin Denizle İlişkisini
Güçlendirme Projesi
TASARIM STRATEJİSİ
RAPORU

Bu rapor; 31 Mayıs 2011 tarihinde yapılan İzmir Tasarım Forumu'nda gündeme gelen, İzmir kentine yönelik tasarım sürecine kavramsal bir çerçeve oluşturmak amacıyla İzmir Büyükşehir Belediyesi Etüd ve Projeler Daire Başkanlığına bağlı Kentsel Tasarım ve Kent Estetiği Şube Müdürlüğü tarafından Prof. Dr. İlhan Tekeli'nin danışmanlığında hazırlanmıştır.

KISALTMALAR

BM	Birleşmiş Milletler
DEÜ Deniz Bil.	Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü
DSİ	Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü
İYTE	İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü
İZBAN	İzmir Banliyö Sistemi
İZSU	İzmir Su ve Kanalizasyon İdaresi
KTVKK	Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu
RG	Resmi Gazete
STK	Sivil Toplum Kuruluşları

İÇİNDEKİLER

1. GİRİŞ	7
2. YAŞAM KALİTESİNİ YÜKSELTMEK İÇİN İZMİRLİLERİN DENİZLE İLİŞKİSİNİ GÜÇLENDİRMEDE TASARIMIN KULLANILMASINA İLİŞKİN GENEL DÜŞÜNCELER	15
3. GÜNÜMÜZDE İZMİRLİLERİN KIYI KULLANMA BİÇİMLERİNİN ZAMANDA VE MEKÂNDA FARKLILAŞMASI	18
4. İZMİRLİLERİN KIYI KULLANIMINDA İZLEYECEĞİ TASARIM STRATEJİSİNİN GENEL ÖZELLİKLERİ	33
5. TASARIM STRATEJİSİNDE BELİRLENEN TASARIM PROJELERİNİN TANIMLANMASI	37
5.1 Körfezin Bir Gösteri Mekanı Olarak Tasarlanması	37
5.2 Kıyı Bölgeleri için Tasarım Projeleri	39
5.2.1 Mavişehir- Bostanlı İskelesi Arası	39
5.2.2 Bostanlı İskelesi – Alaybey Tersanesi Arası	44
5.2.3 Alaybey Tersanesi	47
5.2.4 Turan – Alsancak Limanı Arası	50
5.2.5 Alsancak Limanı – Cumhuriyet Meydanı Arası.....	55
5.2.6 Cumhuriyet Meydanı - Konak Pier Arası.....	62
5.2.7. Konak Pier - Konak Köprülü Kavşağı Arası	65
5.2.8 Konak Köprülü Kavşağı - Mithatpaşa Endüstri Meslek Lisesi Arası	70
5.2.9 Mithatpaşa Endüstri Meslek Lisesi - Üçkuyular Vapur İskelesi Arası	73
5.2.10 Üçkuyular Vapur İskelesi - Yeni Kale Arası	77
5. 3 Yamaçlardaki Kent Terası Tasarım Projeleri	81
6. TASARIM STRATEJİSİ İÇİN UYGULAMA ve İZLEME MEKANİZMASI	89
6.1 Kıyı tasarımı konusunda izlenen yol haritası	89
6.2 Kıyı bölgelerinin tasarımını yönlendiren temel ilkeler	89
6.3 Kıyı bölgelerinin tasarlanmasında tasarımcıdan beklenenler	92
6.3.1 Bir gösteri mekanı olarak Körfezin düzenlenmesi.....	92
6.3.2 Mavişehir-Alaybey Tersanesi Arası	93

6.3.3 Turan-Alsancak Limanı Arası	93
6.3.4 Alsancak Limanı-Konak Köprülü Kavşağı Arası.....	94
6.3.5 Konak Köprülü Kavşağı-Yenikale Arası	94
6.3.6 Kent Teraslarının Tasarlanması	95
6.4. Grupların Tasarım Çalışmalarının Uyumunu Sağlamak Konusunda İzlenebilecek Yaklaşımlar	96
6.4.1 Her Tasarımın Kamu Alanındaki Sunumu Öncesinde Yapılacak Sınamada Kullanılacak Ölçüler	98
6.4.2 Tasarım Sürecinde Üzerinde Durulması Gereken Ana Temalar	99

EK- İZMİR KÖRFEZİ VE İZMİR KENTİNİN KÖRFEZİN ÇEVRESİNE YERLEŞMESİNİN TARİHİ COĞRAFYASI.....	103
1- İzmir Körfezi ve Çevresindeki Topografyanın Oluşumu ve Nitelikleri	103
2- İzmir Körfezinin Özellikleri	105
3- İzmir'in İklim Özellikleri	108
4- İzmir Körfezi'nin Çevresindeki Yerleşmenin Gelişmesinin Tarihi	110
5- Körfez Çevresinde Yerleşmelerin Gelişiminin Yaratığı Sorunlar ve Bu Sorunların Giderilmesi için Alınan Düzenleyici Kararlar ve Geliştirilen Projeler	117
KAYNAKLAR	123

1. GİRİŞ

İzmirliilerin denizle ilişkisini güçlendirmek için bir tasarım stratejisi hazırlanması İzmir Büyükşehir Belediyesinin uygulamakta olduğu halka dayalı belediyeçilik anlayışının bir sonucudur. İzmir Büyükşehir Belediyesi, varolan Belediye yasası ve Büyükşehir Belediye yasasının kendisine verdiği olanaklar içinde yüksek kalitede katılıma olanak veren bir yönetişimi gerçekleştirmeye çalışmaktadır. Nitekim 24 Ekim 2009'da İzmirli ve İzmir'e gönül vermiş bilim, sanat ve kültür insanların katılımıyla İzmir Kültür Çalıştayı yapılmıştır. Bunu 31 Mayıs 2011'de toplanan ve sonrasında toplanmaya devam eden İzmir Tasarım Forumları izlemiştir. Bu çalışmalar sonucunda İzmir Büyükşehir Belediyesinin yönetim vizyonu ve izleyeceği stratejiler netlik kazanmıştır. İzmir kent yönetimi, uygulamalarının meşruiyetini; projelerinin siyasetçilerin emrivakilerine değil İzmirliiler tarafından geliştirilmiş olmasına dayandırmaktadır.

Yapılan çalışmalar İzmir'de kent yönetimine ilişkin vizyonun dört eksen üzerinde kurulabileceğini göstermiştir. Bunlar;

1. İzmir'in dünya ekonomisinin iş bölümündeki yerini sürekli geliştiren bir kent olmasında öncülük eden, sorumluluklarını yerine getiren bir yerel yönetim olmak,
2. İzmirliilerin yaşam tercihleriyle oluşan gerilimi düşük yaşam biçiminin, İzmir'in emrivaki projelerle gelişme tercihleriyle tahrip edilmemesi gereken bir üstünlüğü olduğunun farkında olmak, İzmirlinin yaşam kalitesini bu bilinç içinde geliştirmeye çalışmak,
3. Gerek evrensel sorumluluğunu yerine getirmek, gerek kentli haklarının gerçekleşmesini sağlamak için kentin ekonomik gelişmesinin, kentlinin yaşam tercihlerinin ve fiziki yapılanmasının ekolojik sürdürülebilirlik koşulunu yerine getirecek biçimde oluşmasını sağlamak,
4. İnsanların onurlu yaşam hakkına saygılı olmak bilinciyle kentliilerin kente ilişkin proje geliştirme ve karar verme süreçlerine yoğun ve yüksek kalitede katılımcı bir yönetişimi gerçekleştirmek olarak sıralanabilir.

İzmir'de değişik platformlarda dile getirilen kent yönetimine ilişkin vizyonun değişik boyutlarından herbirinin yaşama geçirilebilmesi için ayrı ayrı stratejiler geliştirmek gerekir. Eger vizyonun temel öğelerinden biri katılımcılık ise vizyondan stratejilere geçişin de katılımcı bir süreç dayanması gerekir. Bu bölümde verilen strateji önerileri İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin düzenlediği çalıştaylarda, forumlarda dile getirilen öneriler arasından derlenmiştir.

İzmir vizyonunun birinci boyutunu oluşturan dünya ekonomisinin iş bölümündeki yerini sürekli geliştirmeyi başarmak için İzmir Kültür Çalıştayında İzmir'in tasarım ve yenilik (*inovation*) kenti olması konusunda yapılmış olan tercih kapsamlı ve İzmir kentinin büyüklüğüyle tutarlı bir tercihtir. İzmir gibi dünyadaki ilk 120 kent içinde yer alan bir kentin vizyonu sektör tercihleri üzerine oturtulmaz. Böyle bir kent dünyada yarışabilirliğini çeşitlenmiş, çok yönlü gelişme di-

namiklerinin sağladığı dışsallıklardan yararlanan bir ekonomiye dayanarak geliştirebilir. Bu nedenle Kültür Çalıştayında geliştirilmiş olan tasarım ve yenilik kenti olmak stratejisi bu bakımdan çok uygundur.

İzmir'in tasarım ve yenilik kenti olması sadece ekonomik performansına katkıda bulunması bakımından önemli değildir. Aynı zamanda kentin kimliğinin gelişmesine önemli katkılar yapabilecektir. Kültür Çalıştayında, İzmir'in tasarım ve yenilik kenti olarak gelişirken bir yandan İstanbul'la kuracağı işbirliğinin önemine dikkat çekilmiş, öte yandan ise bir Akdeniz kenti olarak, Akdeniz kentler ağının etkili bir odağı haline gelmesinin gerekliliği ortaya konulmuştur.

Tabii İzmir ekonomisi için bir strateji geliştirirken İzmir'in Ege Bölgesi'nin ekonomik merkezi olmasına ilişkin işlevlerini geliştirecek tercihler yapmak gerekir. Ege Bölgesi bir 'kent bölge' haline gelmiştir. Bu bölgenin dünyaya eklenmesi için; gerekli hizmetlerle, haberleşme ve ulaşım alt yapısının İzmir'de yığılmasıyla bölgenin yarışabilirliğini artıran dışsallıkları gerçekleştirmek gerekecektir.

Bu kısa çözümleme İzmir vizyonunun birinci boyutunu gerçekleştirmek için üç stratejik tercih yapılabilirliğini göstermektedir. Bunlar;

1.1. İzmir'in tasarım ve yenilik (*innovation*) kenti haline gelmesi içindeki tasarım ve yenilik talebini canlandırmak ve İzmir'de var olan tasarım kapasitesini geliştirmek için öncülük yapmak,

1.2. İzmir'in Akdeniz kentleri arasındaki ilişki ağını güçlendirmeye çalışmak ve etkileyici bir odak haline gelmesini sağlamak,

1.3. Ege kentsel bölgesinin küresel dünyaya eklenmesinde İzmir'in, bölgenin merkezi olarak bu konuda sağladığı uzmanlaşmış hizmetler ve gerekli haberleşme ve ulaşım alt yapısıyla sağladığı dışsallıkları artırmak olarak sıralanabilir.

İzmir vizyonunun ikinci boyutunu oluşturan İzmirliğin yaşam tercihleriyle oluşan gerilimi düşük yaşam biçiminin tahrip edilmesini önleyerek yaşam kalitesini geliştirmeyi hem araçsal hem de amaçsal olarak temellendirmek olanaklıdır. Vizyonun bu boyutunun geliştirilmesinin araçsal yönü İzmir'in tasarım ve yenilik kenti olmasıyla yakından ilişkilidir. Dünyada yapılan araştırmalar yenilikçilik ve tasarım kapasitesi yüksek grupların yaşam yerlerini seçerken, yaşam huzuru ve kalitesi olan yerleri tercih ettiğini göstermektedir. Bu nedenle tasarım ve yenilik kenti olmak isteyen İzmir'in bu konuda yararlanabileceği en önemli üstünlük sahip olduğu yaşam huzuru ve kalitesi olacaktır. Tabii ki huzurlu ve kalitesi yüksek bir yaşam her İzmirlinin yaşam doyumunu açısından bir amaçtır. Eğer bilinçli olarak korunmazsa İzmir'in yaşam huzuru ve yaşam kalitesi, İzmir'in içine sokulmak istediği gelişme telaşı içinde, 'gelişme' adına yaratılan emrivakiler İzmir'in yaşam kalitesini tahrip edebilecektir. Bu konuda bir farkındalık yaratarak İzmir'in yaşam kalitesinin daha da gelişmesini sağlamak gerekmektedir. Bu genel çerçeveye ile uyum içinde aşağıdaki stratejik tercihler önerilebilmektedir.

2.1. İzmirlinin gündelik yaşamı içinde denizle ilişkisini çok yönlü olarak geliştirmek,

2.2. İzmir'deki yaşam kalitesinin oluşmasında özel bir yere sahip olan huzurlu konut dışı yaşamın korunması, çeşitlendirilerek zenginleştirilmesine çalışmak,

2.3. Akdeniz ülkelerinin huzurlu ve gerilimsiz yaşam biçimini tahrip edebilecek, değişik nedenlerle ortaya çıkabilecek emrivakiler konusunda uyanık olmak,

2.4. Çok uzun bir tarihi olan İzmir'de tarih konusundaki farkındalığı artırmak ve kentlinin yaşamında kentin tarihiyle ilişkisini kurma fırsatlarını artırarak, İzmir'in 'yer' (*place*) olma niteliğini geliştirmek yoluyla kimliğine katkıda bulunmak,

2.5. Yaşam kalitesinin toplum içindeki daha adil dağılımını sosyal politikalar geliştirerek sağlamak.

İzmir vizyonunun üçüncü boyutunu oluşturan kentin gelişmesinin ekolojik sürdürülebilirlik koşulunu yerine getirecek biçimde olmasını sağlamak her kent için önemlidir, ama İzmir'in coğrafik konumu ve gerçekleştirmek istediği yaşam kalitesi bakımından özellikle önemlidir. İzmirli genelde bu duyarlılığa sahiptir. Sürdürülebilir kalkınma amacının kabul edildiği 1992 Rio Zirvesinden beri yapılan araştırmalar sonucu sürdürülebilir bir kentsel gelişmenin nasıl sağlanabileceği konusunda önemli bir açıklık kazanılmıştır. Bu bakımdan Avrupa Konseyinde kabul edilen Avrupa Kentsel Şartı önemli bir yol gösterici olmuştur. Avrupa Kentsel Şartından ve bu konuda yapılan bilimsel çalışmalardan yararlanarak, beş stratejik tercih saptanmıştır. Bunlar;

3.1. İzmir'in kompakt ve yoğun yerleşme dokusunu sürdürürken bu yerleşme dokusu içinde sosyal donatı eksikliklerini gidermek,

3.2. Kentte fosil yakıt kullanılarak üretilen enerjinin tüketimini azaltmak için bina yapımı ve üretim faaliyetlerini en az enerji kullanacak biçimde yeniden şekillendirmek,

3.3. Kent içi ulaşımda toplu ulaşımın payını sürekli artırmak,

3.4. Kentsel atıkların bir zararlı madde gibi bertaraf edilmesi yolunu aramak yerine bu atıkları bir kaynak olarak değerlendirerek ekonomiye yeniden sokulmasını sağlamak,

3.5. Kentlinin doğa ve doğal yaşamla kuracağı ilişkilerin kolaylaştırılması ve geliştirilmesi,

3.6. Kentlinin besin güvenliğinin sağlanması ve beslenmede kullanılan ürünlerin taşıma mesafelerinin azaltılması için yerel organik tarımın ve pazarlamasının geliştirilmesi,

3.7. Suyu tasarruflu kullanmak ve kaynakları korumak, yenilerini yaratmak, olarak sıralanabilir.

İzmir kentsel yönetim vizyonunun dördüncü boyutu yani İzmirliilerin kente ilişkin proje geliştirme ve karar verme süreçlerine yoğun ve yüksek kalitede katılıma olanak veren bir yönetişi gerçekleştirme, İzmir'in Türkiye'nin demokrasi tarihi içindeki öncü rolü düşünüldüğünde özel bir önem kazanmaktadır. Türkiye'de demokrasinin kalitesinin yükseltilmesi bakımından da İzmir'in yerel yönetimin

demokratikleştirilmesinde sağladığı başarılarla öncülük etmesi tabii ki beklenen bir şeydir. Bu amaçla izlenebilecek beş strateji olduğu görülmektedir. Bunlar;

4.1. Vizyonlarını, stratejilerini, projelerini İzmirliilerin ve İzmir dostlarının oluşturduğu platformlarda tartışarak oluşturan bir yönetişimi gerçekleştirmeye çalışmak,

4.2. Büyükşehir belediyesiyle ilçe belediyeleri arasındaki iş bölümünü rasyonelleştiren, dayanışmayı ve karşılıklı sorumluluk anlayışını geliştiren, ilçe belediyelerinde katılımcı pratiklerin gelişmesini kolaylaştıran mekanizmalar oluşturmak,

4.3. İzmir Kent Konseyi ve İzmir Büyükşehir Belediyesi etrafında oluşan değişik platformlara dayanarak yerel kamusal alanın güçlendirilmesine girişirken yazılı ve sözlü yerel medyanın yerel demokrasinin gelişmesindeki rolü konusunda farkındalığı artırmaya çalışmak,

4.4. İzmir STK'larıyla kurulan ortaklıklarla İzmir'de aktif yurttaşın oluşumunu hızlandırmak, mahallerinin ve muhtarlıkların belediyelerle ilişkilerini halkın katılımını artıracak biçimde yeniden düzenlenmesini sağlamak,

4.5. Sosyal bütünleşmeyi sağlayacak projeler ve kentlilik bilincini artıran çalışmalarla yerel sorunların çözümüne katkı sağlayabilecek aktif yurttaşlar olarak sıralanabilir.

İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Çalıştayının kendisine verdiği bu görevi yerine getirmek için ilgili paydaşlarıyla temas ederek ilk adımları atmaya başlamıştır. Bu bakımdan ilk olarak bu vizyonun tüm zenginliğiyle yaşama geçmesini sağlayacak olan İzmir Akdeniz Akademisini oluşturmaya başlamıştır. Akademi bu vizyonun yaşama geçmesine paydaşlarıyla birlikte çalışırken, İzmir'in Dünya'ya açılma stratejisinin geliştirilmesine katkıda bulunacak, bu yolla İzmir'in ufkunu açmaya çalışırken, Türkiye'ye de yeni ufuklar açmak işlevini yüklenmiş olacaktır.

Böyle bir akademi hem entelektüel düzeyde, hem de yaşamı etkileme düzeyinde iddia taşıyacaktır. Entelektüel düzeyde dünyanın yaşamakta olduğu düşünce macerasının etkili bir ortağı olmayı başarırken; geliştirdiği, kolaylaştırdığı etkinliklerle de İzmir'in yaşamının bir parçası olmayı gerçekleştirecektir. Bu kurumun geliştirilen vizyonun gerçekleştirilmesinde etkili bir rol oynayabilmesi için gerek yapısında, gerek iş yapma yaklaşımında esnek ve yenilikçi bir zihniyete sahip olması gerekmektedir. Bu işleri kendisi yapmaktan çok, İzmir'de var olan bu işleri yapma kapasitesine sahip olanları bir araya getirerek, onları yapmaya özendirir, bu konuya adanmışlıkları sağlayan, bir platform ve bir odak olma işlevi görecektir, dinamik bir kurum olacaktır. İşleri kendi sahiplenmekten çok, İzmir'in başka kurumlarının sahiplenmesini özendirecek ve bu yolla toplumda içselleştirmeyi ve sürdürülebilirliği sağlamaya çalışacaktır. Bu kurum, katı hiyerarşik bir iş bölümünü değil, ele aldığı işe göre genişleyebilen, daralabilen, ortaklıklar geliştirebilen, yatay ilişkilerin gücü ve yaratıcılığından yararlanabilen bir örgütlenmeyi başarmelidir.

Bir yanlış anlaşmayı önlemek için belirtmekte yarar var. Değişik kişi ve kuruluşları bir araya getirecek bu kurumun gerçekleştirmeyi istediği soğuk ve kuru, sürekli yetki alanlarının ne olduğunun öne çıkarıldığı koordinasyon müzakereleri yapmak değildir. Yeni projelerin geliştirildiği, bu projeyi gerçekleştirmek için sözlerin verildiği, fedakârlıkların paylaşıldığı, yeni bir şey gerçekleştirmenin heyecanlarının bölüştüğü birliklilikleri gerçekleştirmektedir.

Böyle bir görev alanı belirleme stratejisinin sonucu olarak ilk aşamada Akademinin faaliyetlerini üç konuda yoğunlaştırması düşünülmektedir. Bunlardan birincisi Türkiye için İzmir'den Akdeniz'e ufuk açan bir kimliğin geliştirilmesi konusunda farkındalıklar yaratacak bu anlayışın içini dolduracak tarih ve kültür araştırmaları ve faaliyetlerinin geliştirilmesi olacaktır. İkinci olarak İzmir'in bir tasarım kenti niteliği kazanabilmesi için tasarım kapasitesinin geliştirilmesi, İzmir ve Ege'de üretim ve hizmet aktivitelerinin tasarım talebinin canlandırılması ve İzmir'de gelişen tasarım kapasitesiyle buluşturulması, kentte yaşayanların tasarım duyarlılıklarının artırılması için gerekli faaliyetlerin kolaylaştırıcısı, özendiricisi vb. etkinlikler içinde olunacaktır. Akademinin başlangıçta ele alacağı üçüncü konu özel bir tasarım alanı; organik tarım ve ekolojik bir yerleşme tasarımı olacaktır. Bu konunun hem dünya toplumunun sürdürülebilirlik konusundaki çabalarına, Ege Bölgesi'ne uygun çözüm önerileriyle katkıda bulunurken, hem de İzmir'in Akdeniz kentleriyle işbirliğinde iyi bir çıkış noktası oluşturacağı düşünülmektedir.

Akademinin böyle bir başlangıç noktasından sonra faaliyet alanını, belediyenin olanaklarını da kullanarak, katılımlı pratiklere açık olarak geliştireceği ve zenginleştireceğini beklemek gerekir. Ama Akademinin hangi alanlarda, hangi tür faaliyetlerde ne tür roller oynayabileceği konusunda bir fikir vermek için bu başlangıç noktasında bir düşünce eksersizi yapmakta yarar görülebilir.

Akademi'nin görev alanı geliştirilen vizyona bağlı olarak tanımlandığı için çok geniş bir alan olmaktadır. Tüm bu alanda akademinin faaliyet göstermesi beklenebilir. Bunun için başlangıçta daha dar bir alanda faaliyete geçmek, başarı sağlandıkça, bu alanları başka kuruluşlara bırakarak yeni alanlara açılmak düşünülebilir. Akademinin üzerinde durulan ilk faaliyet alanı İzmir'in yeni vizyonunun temellendirilmesi ve farkındalıklarının yaratılması konusunda kültür ve tarih çalışmalarının geliştirilmesi olacaktır. Yeni bir vizyon geliştirmek ve bu yolla Akdeniz'de ve dünyada yenilikçiliğiyle, tasarım kapasitesiyle, geliştirdiği demokrasinin derinliğiyle iddialı bir konuma gelmek isteyenlerin; tarihine, coğrafyasına ve kültürüne yeni bakış açıları kazandırması gerekecektir. Yeni bir vizyonun yeni bir tarih demek olduğunun farkında olmak gerekir. Akademi bu alandaki düşünsel ve bilimsel faaliyetlerini geliştirmekte, İzmir'in üniversitelerindeki kapasitelerini harekete geçirdiği gibi, Türkiye'de ve Akdeniz ülkelerinde bu alanda çalışanların kapasitelerinden de yararlanacak ve bu konuda kalıcı işbirliği formları geliştirecektir. Akademinin başlangıçta bu konuya öncelik verecek olması, stratejisinin İzmir'in Akdeniz kentleri arasındaki ilişki ağını güçlendirmeye çalışmak ve etkiyici bir odak haline gelmesini sağlamak biçiminde ifade edilen 1,2 nolu stratejiyle yakından ilişkilidir.

İzmir'in tasarım ve yenilikçilik kenti olmasına ilişkin 1.1 nolu stratejiden tasarım kenti olmaya öncelik verilmiştir. Bu bakımdan 4.3 nolu katılımçılık stratejik ter-cihine uyumlu olarak İzmir Büyükşehir Belediyesi 31 Mayıs 2011'de Tasarım Fo-rumunu toplayarak bu konuda ilk adımı atmıştır. Forumdaki çalışmalarda tasarım alanının İzmir bağlamında ilk aşamada; kentsel tasarım, nesne tasarımı, moda ve iletişim tasarımı gibi alanlarla sınırlı tutmak gerektiği görüşü dile getirilmiştir. Tasarımın geliştirilmesinde iki alandaki örgütlenme önem kazandığı vurgulan-mıştır. Bunlardan birincisi İzmir'deki tasarım kapasitesinin, ikincisi ise tasarım konusundaki farkındalığın ve talebin artırılmasıdır.

İzmir'deki üniversitelerde tasarım konusunda belli bir birikim bulunmaktadır. Bu kapasitenin artırılmasının bir başka kanalı serbest tasarımcıların İzmir'e çekilme-sidir. İzmir'in iklimi ve kentsel özellikleri bu bakımdan uygundur. Eğer İzmir'de tasarım talebinde bir gelişme sağlanırsa İzmir'e çekilebilecek tasarımcı sayısı artırılabilir. İzmir'in Akdeniz çevresindeki kentlerle oluşturacağı bir tasarımcılar ağı da İzmir'in tasarım kapasitesinde önemli bir sıçrama yaratacaktır.

İkinci alandaki örgütlenme, tasarım konusundaki farkındalığın artırılmasını ve İzmir ve Ege'de üretim ve hizmet aktivitelerinin tasarım talebinin canlandırılması ve İzmir'de gelişen tasarım kapasitesiyle buluşturulması üzerine olacaktır. Bu ikinci alandaki faaliyetlerin geliştirilmesinde, bu vizyonu yaşama geçirmeye kendini adanmış olan İzmir Büyükşehir Belediyesinin elinde, iki olanak bulunmaktadır. Bunlardan birincisi İzmir Enternasyonal Fuarıdır. Yeni bir anlayışla kullanıl-dığında, tasarım farkındalığının yaratılmasında ve tasarım talebiyle tasarım kapa-sitesinin bir araya getirilmesinde çok önemli işlevler yüklenebilecek bir kapasiteye sahiptir. İzmir Büyükşehir Belediyesinin bu konudaki ikinci önemli katkısı, kentsel mobilyalar örneğinde olduğu gibi kendi talebini tasarıma yönlmesiyle gerçek-leşecektir. Bu alanda da akademi çok değişik olayların ve faaliyetlerin İzmir'de gerçekleşmesini sağlamaya çalışacaktır. Bunlar arasında tasarım konusunda ulusal ve uluslararası toplantılar, ulusal ve uluslararası atölyeler, bienaller, ihtisas fuarları, sergiler, tasarım müzelerinin örgütlenmesi, tasarımcılarla talep sahiplerini bir araya getiren çalıştaylar, tasarımcı ya da ürün katalogları hazırlanması, yayınlar, görsel sunumlar vb. sayılabilir. İzmir Büyükşehir Belediyesinin ihale aşamasındaki yeni fuar projesinin uygulanması sonrasında belediyenin bir yandan bu konudaki ka-pasitesi gelişecek öte yandan belediyenin 1.3 nolu stratejiye bir katkısı gerçek-leşmiş olacaktır.

İzmir kentsel yönetim vizyonunun ikinci boyutunu oluşturan kentsel yaşam kalitesinin geliştirilmesi konusunda İzmir Büyükşehir Belediyesi birçok proje geliştirmiş, uygulamış ve yeni projeleri geliştirme aşamasına girmiştir. Bu bağlam-da, Ahmed Adnan Saygun Sanat Merkezinin yapımı ve işletilmesi, Eski Havagazi Fabrikasının restore edilerek bir sanat üretim merkezi haline getirilmesi ve işletilmesi, İzmir opera binası projesinin hazırlanarak ihaleye hazır hale getirilmesi vb.leri sayılabilir.

İzmir Büyükşehir Belediyesi 2.4 nolu stratejinin paralelinde İzmirlinin tarihle iliş-kisini değiştirecek büyük bir projeyi uygulamaya koymuş bulunmaktadır. Kemer-altının ve Havra Sokağının uzantısı olarak Agora-Kadifekale tarihsel aksı

oluşturulmaktadır. Agora ve antik tiyatrodaki arkeolojik kazılar sürmektedir. Bu aksda restorasyon çalışmaları başlamıştır.

İzmir'in huzurlu yaşamını koruyarak yaşam kalitesini geliştirmeyi sağlayacak 2.1 ve 2.2 nolu stratejileri yaşama geliştirmek için İzmir Büyükşehir Belediyesi iç körfez, kıyılar ve kent teraslarının yapımına yönelmiş bir stratejik plan çalışması yapmaya girişmiştir. İşte okumakta olduğunuz İzmirliilerin Denizle İlişkisini Güçlendirme için Tasarım Stratejisi Planı bu girişim sonrasında ortaya çıkmıştır. Burada belirlenecek kentsel tasarım projelerini değişik tasarımcılarca yapılmasını sağlayarak, çeşitlilik içinde bir birlik oluşturmaya çalışılmaktadır. Belediyenin bu projesini, belediyenin 1.1 nolu stratejiye katkısı olarak da düşünmek gerekir.

Akademiklerin organik tarım ve ekolojik bir yerleşme tasarımı konusunu ele alması düşünülmektedir. Böyle bir konunun ilk ele alınacakları arasında bulunmasının üç nedeni olduğu söylenebilir. Bunlardan birincisi İzmir Büyükşehir Belediyesinin bu konuda başarıyla çalışabilecek bir insan gücü kapasitesinin bulunması ve başarıyla çalışmakta olmasıdır. İkincisi böyle bir projenin çok yüksek bir tarımsal potansiyeli bulunan Ege Bölgesi için anlamlıdır. Üçüncüsü ise İzmir'in, dünyanın sürdürülebilirlik konusundaki düşünce macerasının bir parçası haline gelmesine uygunluğudur. Bu bakımdan İzmir'in Akdeniz kentleriyle işbirliğinde iyi bir çıkış noktası oluşturacağı düşünülmektedir.

İzmirliilerin denizle ilişkisini güçlendirme için bir strateji geliştirme gereksinmesi İzmir'in yerel yönetimi için geliştirilen kapsamlı bir vizyonunun yaşama geçirilmesi için adımlar atılmaya başladığında ortaya çıkmaktadır. İzmir vizyonunun ikinci boyutunu oluşturan İzmirliilerin yaşam tercihleriyle oluşan gerilimi düşük yaşam biçiminin tahrip edilmesini önleyerek, yaşam kalitesini geliştirmeyi hem araçsal hem de amaçsal olarak temellendirmek olanaklıdır. Vizyonun bu boyutunun geliştirilmesinin araçsal yönü İzmir'in tasarım ve yenilik kenti olmasıyla yakından ilişkilidir. Dünyada yapılan araştırmalar göstermektedir ki yenilikçilik ve tasarım kapasitesi yüksek gruplar yaşam yerlerini seçerken, yaşam huzuru ve kalitesi olan yerleri seçmektedir. Bu nedenle tasarım ve yenilikçilik kenti olmak isteyen İzmir'in bu konuda yararlanabileceği en önemli üstünlük bu yaşam huzuru ve kalitesi olacaktır. Tabii ki huzurlu ve yaşam kalitesi yüksek bir yaşam her İzmirli için yaşam doyumu açısından bir amaçtır. İşte bu gerilimi düşük yaşamın kurulması için İzmirliinin denizle ilişkisinin güçlendirilmesi gerekir. Bu nedenle İzmir'in yerel yönetiminin yukarıda genel çizgileri verilen yönetim vizyonunun yaşama geliştirilmesinde hem yaşam kalitesinin geliştirilmesi hem de tasarım farkındalığının yaygınlaştırılması bakımından merkezi bir öneme sahiptir.

2. YAŞAM KALİTESİNİ YÜKSELTMEK İÇİN İZMİRLİLERİN DENİZLE İLİŞKİSİNİ GÜÇLENDİRMEDE TASARIMIN KULLANILMASINA İLİŞKİN GENEL DÜŞÜNCELER

Tabii bir kentteki yaşam kalitesinin geliştirilmesi için yapılacak çok şey vardır. Ama İzmir'deki huzurlu yaşam kalitesinin oluşmasında merkezi bir öneme sahip olan husus İzmirliilerin denizle kurduğu ilişkidir. İzmir'de yaşam kalitesini belirleyen İzmir'i özel kılan deniz olgusudur (Tekeli, 2010). Bu olgunun belirleyiciliği belki de kentten uzakta kalındığında, özlem duyulduğunda daha çok fark edilmektedir. Bu deniz İzmirliye iki kıyısı arasında 5-6 km. uzaklık olan bir körfez içinde adeta bir tabak gibi sunulmaktadır. Genellikle sakindir. Kent günümüzde ulaştığı büyüklüğüyle kent yerleşmesi bu körfezi çepeçevre çevrelemekte, denize bakan bir amfiteyatroya oluşturacak biçimde konumlanmaktadır. Böyle bir yerleşme denizi sürekli olarak kentlinin yaşamında tutmaktadır. Kentli için deniz hep oradadır, yaşamına katılmaktadır. Bu deniz rahatlatıcılığını kentin yaşamına imbat rüzgârıyla taşımaktadır. Deniz salt varlığıyla İzmir'in iklimini yumuşatarak yaşam kalitesine bir başka kanaldan katkı yapmaktadır.

Deniz İzmirli için sadece uzaktan görülen değildir. Kenti çeviren kordonlarında yani denizin kıyısında yürünebilmekte, İzmirliilerin sözcükleriyle 'piyasa' yapılabilmekte, denizin iyotlu kokusu alınabilmektedir. Geçmişte deniz sadece uzaktan görülen, kenarında yürünebilen değil aynı zamanda içine girilebilen, yüzülebilirdi. Artık denizle o tür kurulan ilişki, kent içinde olanaklı değil, bu olanak uzaklara taşındı. Yaralanmak için kent yaşamının dışına çıkmak gerekiyor. Ama İzmirlinin yaşamında gerçekleştirilmesi gereken bir hedef olarak durmaktadır.

Deniz; İzmirli için, aynı zamanda üzerinde gidilebilendir. Gün geçtikçe bu olanaklarını artırmıştır. Günlük yaşamı içinde kentliye, kent içinde bir yerden bir başka yere giderken, aynı zamanda kent yaşamının yoğunluğu dışına çıkma, adeta yeni bir soluk alma, dinlenme olanağı vermektedir. Deniz araçlarının üzerinde gelip gittiği deniz, denizin kentten seyrine de bir hareketlilik kazandırmaktadır.

İzmirli kente yaşarken körfezin bir kıyısında yer aldığı için hep bir karşı kıyı algılamasına sahip olmaktadır. Sonsuz, belirsiz bir ufka değil, karşı kıyıya bakmaktadır. Körfezin kıyıları arasındaki uzaklık binaların tek tek algılanması için fazladır. Ama bu uzaklık düzeyi geceleri karşıda ışıltılı, ışıltılı bir Karşıyaka algılaması yaratmaktadır. O da kentli için ufku bir karanlık, bir belirsizlik kaynağı olmaktan çıkarılmakta, ışıklı bir iyimserlik kaynağı haline getirmektedir. Ayrıca körfezin girişinin batıya dönük olması çok güzel bir güneş batımın izlenmesi olanağını doğurmaktadır. İzmir'i güneşin en heyecan verici biçimde battığı bir kent haline getirmektedir.

Bu denizden herkes eşit derecede yararlanmadığında denizle ilişki kolayca bir rant konusu haline getirilebilmektedir. Ama özellikle, Türkiye'de kıyının özel mülkiye-

te konu olamayacağı konusundaki yasal çerçevenin gelişmesinden sonra, deniz kentlinin yaşamına bir ortak değer olarak katkıda bulunmaktadır.

Bu açıklamalar göstermektedir ki, deniz ve körfez İzmirlinin yaşam deneyimini zenginleştirmek bakımından diğer kentlere göre çok önemli farklılıklar yaratmaktadır. Tabii bu bilinçli olarak, özenle korunması gereken bir farklılıktır. Bunun ne kadar kırlan olabileceğini İzmir yakın geçmişinde yaşamıştır. Kent nüfusunun hızla arttığı dönemde arıtma sistemlerinin kurulamaması körfezi kirletmiş ve kokar hale getirmiştir. Artık bu deneyim geçmişte kalırken, bize ne kadar dikkatli olmamız gerektiğini de öğretmiştir.

İzmir'in farklılığının ikinci yüzünü, bu fiziksel niteliklere sahip olan kentte yaşayan İzmirli bir yaşam biçimi ve bunun paralelinde bir yaşam kalitesi farklılığı yaratması oluşturmaktadır. İzmir'de yaşam gergin değildir. Sakin ve rahatlatıcıdır. Bağnazlık hâkim değildir, İzmirli değişmeye ve yeni olana açıktır. İzmirli genel olarak İzmirli olmaktan memnundur, İzmirli olmayı bir ayrıcalık olarak görmektedir. İzmirli denildiğinde genellikle göz önünde fırsatları değerlendirebilen, açık göz, pragmatik, bağnaz olmayan, insanlarla iyi ve kolay ilişki kurabilen bir kişi canlanmaktadır. Özellikle kadınların toplumda ilişki kurma biçimi Orta Anadolu'nun içe kapatılmış kadınından farklıdır. İzmir'de evine kapanmamıştır, topluma açıktır.

İzmirlinin iş dışındaki yaşamı sadece eviyle sınırlanmış durumda değildir. İzmirlinin ev dışında bir yaşamı vardır. Bu ev dışı yaşam değişik gelir düzeylerinde, harcama sınırlamalarına göre, değişik biçimler alabilmektedir. Bu hiçbir harcamayı gerektirmeyen kordondaki piyasa olabildiği gibi lüks lokantada yenilen pahalı bir akşam yemeği vb. olabilmektedir. Ev dışı yaşam faaliyetlerinin önemli bir kısmı kent içi yolların kenarında yer almaktadır; masaları yol kaldırımlarına çıkmış birahaneler kahvehaneler gibi. Yaşamın ev dışına ve sokağa taşmasının kent yaşam alışkanlıklarıyla ilişkisi olduğu gibi, kent yüksek yoğunluklu olması ve kent içi pasif yeşilin erozyona uğramış olmasıyla da ilişkisi vardır. Bu İzmir'de kentlinin birbiriyle ilişki kurma biçimini etkilemekte ve bir anlamda anonimleştirmektedir. Daha önemlisi ev dışı yaşam alanları kentlinin kendini sergilediği alanlar haline gelmektedir. Böyle bir platform ortaya çıkınca da İzmirli daha önce üzerinde durduğumuz üzere kendine bakmakta giyimine özen göstermektedir.

İzmirlinin yaşam kalitesine denizle ilişki kurma biçiminden gelecek katkının yükselmesi için denizle ilişki özenle tasarlanmalıdır. İzmirli bir körfelin çevresine yerleşme biçimi üç ilginç tasarım konusu yaratmaktadır.

- Bunlardan birincisi iç körfelin İzmirli bir gösteri mekânı olarak tasarlanmasıdır. İzmir'in nüfusu körfelin yamaçlarına bir amfiteyatr yerleşir gibi yerleşmesi iç körfeli adeta bir tiyatro sahnesi haline getirmiştir. Bu mekânın bir gösteri mekânı olarak düzenlenmesi, belediyenin gemi işletmesinin bu amaçla donatılması, İzmir'de toplumun her katmanının yaşam kalitesine olumlu etki yapacaktır.
- İkincisi, günümüzde körfelin kenarında Mavişehir'den İnciraltı'na kadar uzanan bir sahil bandı vardır. Bu bandın özel mülkiyete konu olmadan oluşturulabilmesi

önemli bir başarı olmuştur. İzmirli bu alanları değişik biçimlerde kullanmaktadır. Ama bu kıyı kullanışlarına tasarımla yeni düzenlemeler getirilmesi İzmirli'nin yaşam kalitesinin yükselmesine katkı yapacaktır.

- Büyüyen ve yamaçlara tırmanan kentte herkes her gün kıyıya inerek denizle ilişki kuramamaktadır. Bu durumda kentin yamaçlarında oluşturulacak kent terasları ya da balkonları, bu mekânların düzenlenmesinde gerçekleştirilecek tasarım kalitesi kentlinin yaşam kalitesine önemli ölçüde katkıda bulunacaktır.

Çok genel düzeyde tanımlanan bu üç tasarım konusunu İzmir bağlamında daha ayrıntılı olarak tanımlayabilmek için İzmir kentinin, İzmir Körfezinin çevresine nasıl konumlandığına ilişkin bir tarihi coğrafya analizini EK'de bulabilirsiniz.

3. GÜNÜMÜZDE İZMİRLİLERİN KIYI KULLANMA BİÇİMLERİNİN ZAMANDA VE MEKÂNDA FARKLILAŞMASI

Bu çalışmanın ikinci bölümünde üzerinde durulduğu gibi yaşam kalitesini yükseltmek amacıyla tasarım eyleminden yararlanılabilmesi için öncelikle günümüzdeki kıyı kullanım biçimlerinin saptanması ve kullanıcıların memnuniyet düzeylerinin belirlenmesi gerekmektedir. Bu amaçla Ege Üniversitesi tarafından mevcut kıyının kullanımını değerlendirme çalışması yapılmıştır.*

İzmir Büyükşehir Belediyesi sınırları içinde, Mavişehir'den Yenikale'ye kadar uzanan 11 farklı kıyı bölgesinde anket çalışmaları yapılmıştır. Kıyı şeridindeki bu bölgeler İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından belirlenmiştir. Belirlenen bölgelerdeki çalışmalar iki farklı teknikle yürütülmüştür. Birinci araştırma biçiminde kıyıyı kullanan 4896 kişiyle yüzyüze görüşülerek anket gerçekleştirilmiştir. İkinci araştırma biçiminde ise sıkça kullanılan "basit gözlem tekniği" kullanılmıştır. 11 kıyı bölgesinin her biri, hafta içi (bir gün), cumartesi ve pazar günlerinde sabah-öğle-akşam olmak üzere toplam dokuz kez ziyaret edilerek gözlem raporları tutulmuştur.

Yapılan araştırmaların temel amacı, İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından 11 kıyı bölgesinde yürütülecek tasarım çalışmalarına ilişkin hemşerilerin görüş, talep ve önerilerini almak, tasarım çalışmalarına destek olmaya yönelik veri toplamaktır. Her iki araştırma kapsamında ulaşılmak istenen belli başlı amaçlar şöyle sıralanabilir:

Kıyıları kullanan İzmirliilerin sosyo-ekonomik, demografik niteliklerini belirlemek, kıyı mekânlarının kullanım özelliklerini, İzmirliilerin mekânsal davranışlarını tespit etmek, kıyıların fiziksel özelliklerinin kullanıcılar tarafından nasıl değerlendirildiğini ortaya koymak, kıyı kullanıcılarının mekânın psikolojik etkileri açısından doyumunu araştırmak, kullanıcıların mekânı genel anlamda nasıl değerlendirdiklerini belirlemek, kullanıcıların kıyı mekânlarındaki tüketim ve harcama eğilimlerini belirlemek ve kıyı hinterlandını tespit etmektir.

Çalışmanın yürütüldüğü 11 kıyı bölgesi şunlardır: 1- Mavişehir- Bostanlı İskelesi, 2- Bostanlı İskelesi- Karşıyaka İskelesi, 3- Karşıyaka İskelesi-Alaybey Tersanesi, 4- Alaybey Tersanesi- Turan Köprülü Kavşağı, 5- Turan Köprülü Kavşağı-Liman, 6- Liman-Cumhuriyet Meydanı, 7- Cumhuriyet Meydanı- Konak Pier, 8- Konak Pier-Konak Köprülü Kavşağı, 9- Konak Köprülü Kavşağı- Mithatpaşa Endüstri Meslek Lisesi, 10- Mithatpaşa Endüstri Meslek Lisesi- Üçkuyular İskelesi, 11- Üçkuyular İskelesi-Yenikale.

Çalışmanın 1. etabını oluşturan ve anket tekniğiyle yürütülen araştırma kapsamında elde edilen bulgulara göre, 11 kıyı bölgesinde hafta içi ve hafta sonu kıyıda bulunanlar arasında erkeklerin belirgin bir ağırlığa sahip olduğu tespit

* Bu konuda bkz. Ege Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kıyı Kullanım Sonrası Değerlendirme Çalışması, İzmir, Ekim, 2011.

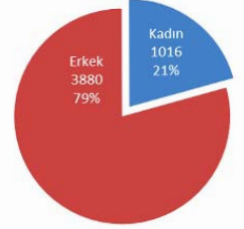
edilmiştir. Kıyı kullanıcılarının %79'u erkek, %21'i kadındır. Bir diğer önemli bulgu, kıyı bölgelerini ağırlıklı olarak gençlerin kullandıklarıdır. Kullanıcıların toplam %57'si 18-34 yaş grubuna mensuptur.

İzmir kıyıları ağırlıklı olarak ortaokul ve lise mezunları tarafından kullanılmaktadır. Görüşmeye katılanların %50'si ortaokul (ortaöğrenim) ve lise mezunudur. Yaklaşık her 5 kullanıcıdan biri (%19) yüksek okul-üniversite mezundur. Kıyı bölgesi kullanıcıları eğitim düzeyleri bakımından da farklılaşmaktadır. Örneğin, Mavişehir-Bostanlı iskelesi bölgesindeki kıyı kullanıcılarının %29'unun üniversite-yüksekokul mezunu iken, eğitim düzeyi oldukça düşük ya da ilkokul mezunu olan kıyı kullanıcılarının ise özellikle Turan Köprülü kavşağı -Liman bölgesi ile (Buradaki kitlenin %34'ü ilkokul mezunudur), Karşıyaka İskelesi - Alaybey Tersanesi bölgesinde (%25'i ilkokul mezunu) buldukları tespit edilmiştir. Bu bulgularda her kıyı kesiminin hinterlandlarındaki toplumsal tabakalaşma farklılıkları kendini göstermektedir.

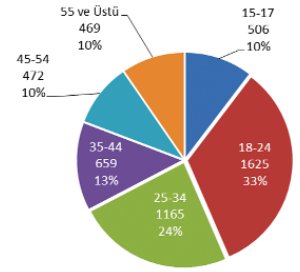
Aylık hane gelirleri itibarıyla kıyı bölgelerini kullanan İzmirli belirlenmiş biçimde farklılaşmaktadır. Ekonomik durumu daha iyi olanların özellikle Mavişehir-Bostanlı kıyı bölgesini kullanmaları dikkat çekicidir. Örneğin; aylık toplam hane geliri en yüksek olan (4000 TL ve üzeri) kıyı kullanıcılarının Mavişehir-Bostanlı İskelesi kıyı bölgesinde daha yoğun olarak buldukları tespit edilmiştir. Nitekim bu bölgedeki kullanıcıların %8'inin aylık hane geliri 3000-4000 TL arasındadır. Buna karşılık, hane geliri bakımından Türkiye ve İzmir ortalamasının altı olarak değerlendirebileceğimiz 500-1000 TL hane geliri olan kıyı kullanıcıları ise özellikle Turan Köprülü Kavşağı-Liman, Konak Pier-Konak Köprülü Kavşağı ile Konak Köprülü Kavşağı-Mithatpaşa Endüstri Meslek Lisesi bölgesinde yoğunlaşmaktadır. Örnek vermek gerekirse, Turan Köprülü kavşağı-Liman kıyı bölgesindeki kullanıcıların %34'ünün hane geliri 500-1000 TL arasındadır. Bu örnekler de, İzmir kıyıların kullanımında ekonomik düzeye göre kullanıcılar arasında bir farklılaşmanın mevcut olduğunu işaret etmektedir.

Araştırma kapsamında irdelenen kıyı kullanımına ilişkin davranış örüntüleri bağlamında ilk göze çarpan bulgu; kullanıcıların kıyı bölgelerine ağırlıklı olarak arkadaş gruplarıyla gelmeleridir. Kullanıcıların %40'ı kıyılara arkadaşlarıyla gelmeyi tercih ederken, özellikle Cumhuriyet Meydanı-Konak Pier bölgesi ile Liman Cumhuriyet Meydanı'na gelenler sırasıyla %62 ve %53 oranında bölgeye her zaman arkadaşlarıyla geliyor. Bu bulgu, kıyı kullanımında kolektif davranışın ağır bastığını işaretler. Bu bulgu kıyıya gelmenin geçilirken uğranılan bir faaliyet değil, özel olarak yapılan bir gezi niteliğini kazandığını göstermektedir.

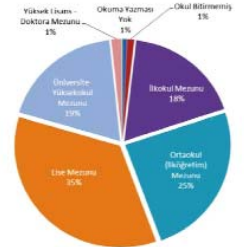
Bir diğer önemli bulgu, İzmirli kıyı kullanıcılarının ağırlıklı olarak kıyı bölgelerine haftada birkaç gün gelmeyi tercih ettikleridir. İzmirlilerin % 32'si haftada birkaç gün kıyıya uğrarken, özellikle Karşıyaka İskelesi-Alaybey Tersane Bölgesi, Bostanlı İskelesi-Karşıyaka iskelesi ve Mavişehir-Bostanlı İskele bölgesi kıyı kullanıcılarının yaklaşık %40'ı haftada birkaç gün kıyıyı ziyaret etmektedirler. Bu sıklık da, kıyıya yapılan bu gezilerin bir *habitus* (alışkanlık) niteliğini kazandığını göstergesi olarak alınabilir.



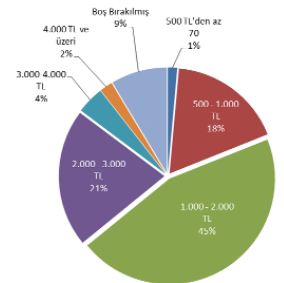
Grafik 1 - Cinsiyet Dağılımı



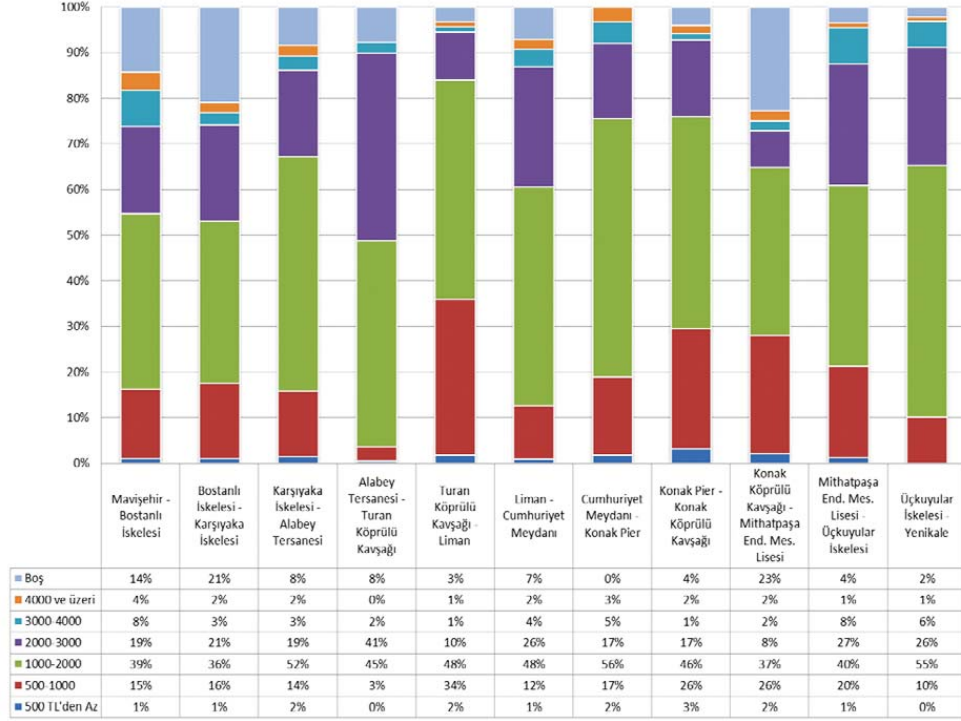
Grafik 2 - Yaş Dağılımı



Grafik 3 - Ankete katılanların eğitim seviyesi



Grafik 4 - Ortalama hanehalkı geliri



Grafik 5 - Gelir Seviyesinin Bölgelere Göre Dağılımı

Kıyı bölgelerinin kullanımına ilişkin olarak araştırma kapsamında irdelenen bir diğer husus; kıyı kullanıcılarının kıyı ya da sahile hangi zamanlarda geldikleridir. Bulgular, İzmirli kıyı kullanıcılarının %70'inin zaman ayırımı yapmadan, fırsat buldukça kıyı ya da sahile gittiklerini gösteriyor. Bu da İzmirlinin evine hapsolmayı sevmediğini fırsat buldukça ferahlamak için kıyıya çıkma gereksinmesi duyduğunu göstermektedir.

İzmirlilerin hafta içi ve hafta sonu kıyı bölgelerine hangi zaman dilimlerinde geldiklerine baktığımızda, tüm kıyı bölgelerine hafta içinde İzmirli ağırıklı olarak saat 17.00-19.00 arasında gelmektedir ki bunun anlamı, kıyı bölgelerinin özellikle bu saat diliminde çeşitli amaçlarla kıyıda vakit geçirme konusunda yoğunlaşmasıdır. Kıyı bölgelerinin hafta sonu kullanım saatlerinin hafta içine göre çok belirgin biçimde farklılaşmadığı dikkat çekmektedir. Bir başka anlatımla, cumartesi ve pazar günleri de ağırıklı olarak 17.00-19.00 saatleri arasında kıyı kullanımı yoğunudur.

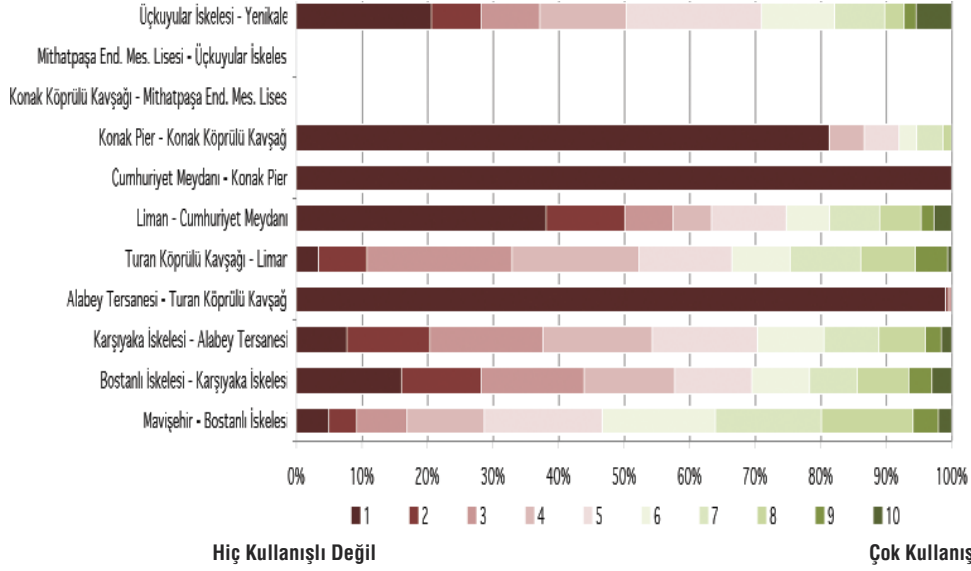
Kıyı kullanıcılarının gittikleri kıyı veya sahilde geçirdikleri ortalama süre saat bağlamında incelendiğinde, ilk dikkati çeken; bölge ayrımı olmaksızın ağırıklı olarak kıyı kullanıcılarının 3-4 saatlerini kıyıda geçirmeleridir. Bölge bazında baktığımızda, 3-4 saat vakit geçirilen kıyı sıralamasında ilk sırada Üçkuyular İskelesi-Yenikale kıyı bölgesi geliyor. Bu kıyı kullanıcıların %70'i kıyıda ortalama 3-4 saat kalırken, bu bölgeyi Liman-Cumhuriyet Meydanı (kullanıcıların %65'i Kordon'da 3-4 saat vakit geçirmektedir) kullanıcıları, ardından Karşıyaka İskelesi-Alaybey

Tersanesi kullanıcıları (%61) ve Konak Pier-Konak Köprülü Kavşağı kullanıcıları (%60) izliyor. Bu uzun süreler de kıyıya çıkışın bir gezi niteliği kazanmış olmasının göstergesi olarak alınabilir.

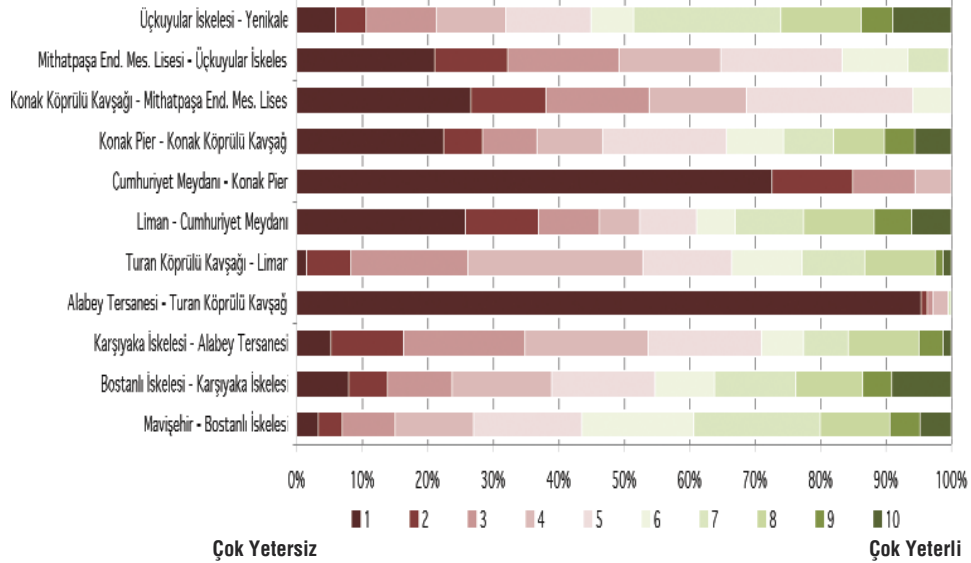
İzmirliilerin kıyı/sahilde buldukları süre içinde nasıl vakit geçirdikleri de araştırma kapsamında ele alınmıştır. İzmirliilerin kıyı bölgelerinde vakitlerini geçirme açısından çok fazla alternatif geliştirmedikleri, en sık vakitlerini aile/arkadaşlarıyla piknik yapma ya da yalnız başına doğayı/denizi seyrederek dinlenme ile geçirdikleri görülmüştür. Kıyı kullanıcılarının %51'i vakitlerini aile/arkadaşlarıyla piknik yaparak, %43'ü yalnız başına doğayı/denizi seyredip dinlenerek geçirmektedir. Örneğin; hobi amaçlı balık tutma, fotoğraf çekme, martuları besleme etkinliği ancak Alaybey Tersanesi-Turan Köprülü kavşağı bölgesi (ikincil öneme sahiptir) ile Cumhuriyet Meydanı-Konak Pier bölgesinde gözlenen (üçüncül öneme sahiptir) vakit geçirme biçimi olarak dikkate değerdir. Kıyı bölgelerinde sözü edilen bu vakit geçirme biçimlerinin sınırlılığı, kültürel faktörler, yaşam tarzı kadar, kullanıcıların önüne alternatif vakit geçirme biçimine ilişkin tasarımların sunumuyla da ilgili olabilir. Kanımızca kıyı bölgelerinde alternatif vakit geçirmeye yönelik geliştirilecek yeni tasarımlar, vakit geçirme biçiminde süreç içinde çeşitliliğe yol açacaktır. Bu bulgular bize kıyıda hem toplu hem de bireysel kullanıcıların önemli olduğu, bazı hallede bu iki farklı kullanışın birbiriyle çelişebileceği, tasarım sırasında her iki grubun gereksinmelerinin de karşılanmasına dikkat edilmesi gerektiğini göstermektedir.

İzmir Kıyıları Kullanım Sonrası Değerlendirme Çalışmasının temel amaçlarından biri, kullanıcıların fiziksel özelliklerinin (kıyıda kullanıma sunulmuş aletler, mekân) kullanıcılar tarafından nasıl değerlendirildiğini ortaya koymaktır. Bu amaçla anket sırasında kullanıcılara yöneltilen sorulara verilen yanıtlara göre; oturma bankları, spor aletleri, piknik masaları, yol döşemeleri, yürüyüş yolları, bisiklet yolları (Yürüyüş yollarının çok kullanışlı olduğunu düşünenler özellikle Liman-Cumhuriyet Meydanı kullanıcıları ile Konak Köprülü Kavşağı-Mithatpaşa Endüstri Meslek Lisesi bölgesindeki kıyı kullanıcılarıdır), çocuk oyun alanlarının çok kullanışlı olmadığı anlaşılıyor. Çocuk oyun alanlarının çok kullanışlı olmadığı konusundaki en yaygın eleştiri ya da düşüncenin üç kıyı bölgesi kullanıcılarından geldiği araştırma kapsamında tespit edilmiştir. Bu bölgeler; Cumhuriyet Meydanı-Konak Pier, Alaybey Tersanesi-Turan Köprülü Kavşağı ile Konak Pier-Konak Köprülü Kavşağı kıyı bölgeleridir. Özellikle oturma banklarının hiç kullanışlı olmadığını düşünenler sırasıyla Alaybey Tersanesi-Turan Köprülü Kavşağı (bu bölgedeki kullanıcıların %90'dan fazlası bankların hiç kullanışlı olmadığını düşünüyor), Konak Köprülü Kavşağı-Mithatpaşa Endüstri Meslek Lisesi bölgesi ve Cumhuriyet Meydanı-Konak Pier bölgesinde yoğunlaşmaktadır.

Çalışmada anket tekniğiyle kıyıda bulunan mekân, alet, hizmet ve aktiviteler de kullanıcıların gözünden yeterli olup olmadıkları açısından değerlendirilmiştir. İzmirli kıyı kullanıcıları bölge ayrımı olmaksızın yeşil alanların yetersizliği görüşünde birleşmektedir. Özellikle Alaybey Tersanesi-Turan Köprülü Kavşağı kıyı bölgesi kullanıcıları yeşil alanların çok yetersiz olduğunu düşünüyor. Spor aletleri ve tesislerinin kıyı bölgelerinde yeterli olup olmadığına ilişkin görüşler incelendiğinde ise 6 kıyı bölgesinde kullanıcılar alet ve tesislerin çok yetersiz olduğu



Grafik 6 - Kullanıcıların Çocuk oyun alanları hakkındaki algıları

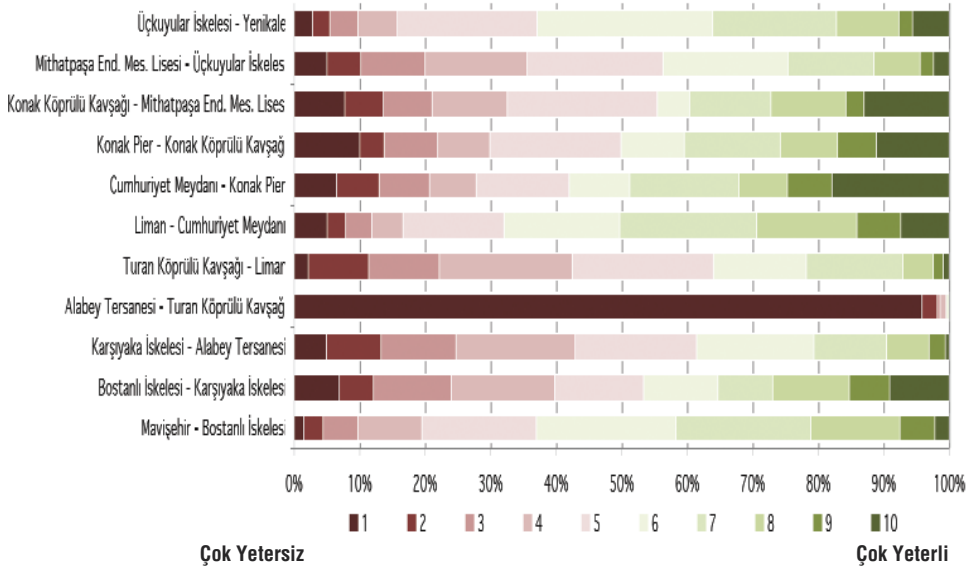


Grafik 7 - Kullanıcıların kıyılardaki yeşil alan algıları

görüşündeler. Özellikle Konak Köprülü Kavşağı-Mithat Paşa Endüstri Meslek Lisesi, Mithatpaşa Endüstri Meslek Lisesi - Üçkuyular iskelesi, Cumhuriyet Meydanı - Konak Pier bölgelerinde aletlerin yetersiz olduğunu düşünenlerin oranı %100'e ulaşmaktadır.

Kıyılardaki yol döşemelerinin yeterli olup olmadığına ilişkin görüşler incelendiğinde, diğer örneklerde olduğu gibi, bu konuda da özellikle Alaybey Tersanesi-Turan Köprülü kavşağı kullanıcılarının negatif kanaate sahip oldukları görülmekte. Genel olarak bakıldığında, bölge ayrımı olmaksızın kıyı şeridinin görünümünün yeterli olduğu şeklindeki görüş baskın olsa da, bunun tek istisnası Alaybey Tersanesi-Turan Köprülü kavşağı kullanıcılarından gelmektedir.

Grafik 8 -
Kullanıcıların
kıyılardaki
aydınlatma
algıları



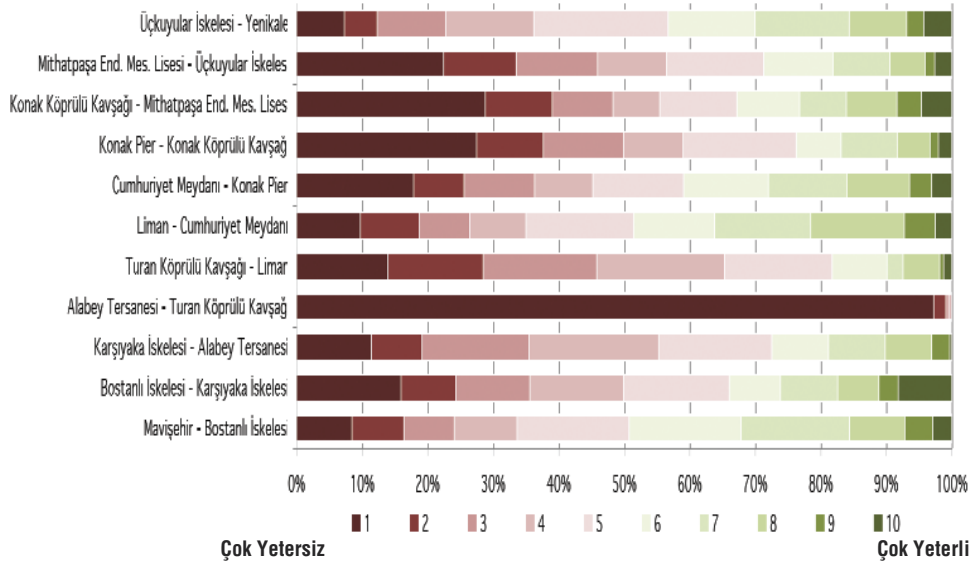
Kıyı kullanım araştırmasında ele alınan konulardan bir diğeri, kullanıcıların buldukları mekânı bakım ve temizlik açısından nasıl değerlendirdikleridir. Bulgular, kıyı kullanıcılarının kıyıların bakım ve temizliği konusunda çok olumlu düşünmediğine işaret etmektedir. İstisnasız tüm kıyı bölgelerinde alan bakım ve temizliğinin yetersiz olduğunu düşünen kullanıcıların oranı %50'lerin bir hayli üzerindedir.

Kıyı bölgelerinin aydınlatma durumu bakımından belirtilen görüşler incelendiğinde, tek bölge hariç, genel olarak kıyı aydınlatmalarının orta düzeyde yeterli olduğu konusunda bir görüşün hakim olduğu anlaşılmaktadır. Alaybey Tersanesi-Turan Köprülü kavşağı bölge kullanıcılarının %95'i aydınlatmanın çok yetersiz olduğunu düşünmektedirler.

Kıyı güvenliği açısından bakıldığında, 11 kıyı bölgesinde de güvenliğin çok yeterli düzeyde görülmediği sonucuna ulaşılmıştır. Özellikle Alaybey tersanesi-Turan

KöprülÜ kavşak bölgesindeki kullanıcıların %95'ten fazlası bölgeyi güvenlik bağlamında çok yetersiz görmektedirler. Güvenliğin çok yetersiz düzeyde görüldüğü diğer bölgeler de sırasıyla Konak KöprülÜ Kavşak-Mithat Paşa Endüstri Meslek Lisesi, Konak Pier-Konak KöprülÜ Kavşak, Mithatpaşa Endüstri Meslek Lisesi-Üçkuyular İskelesi ile Cumhuriyet Meydanı-Konak Pier bölgeleridir.

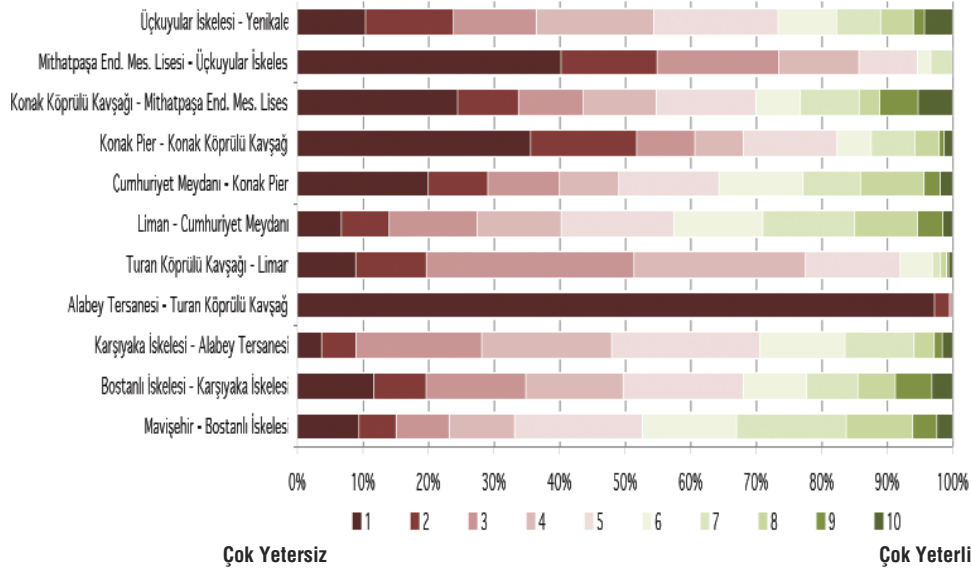
Kıyı bölgelerindeki denetim hizmetlerine ilişkin kullanıcıların düşünceleri denetim hizmetlerinin çok yeterli olmadığı yönündedir. Özellikle Alaybey Tersanesi-Turan KöprülÜ Kavşak kıyı bölgesi sakinlerinin %95'inden fazlasının denetim hizmetinin çok yetersiz olduğunu düşünmeleri çarpıcıdır. Denetim hizmetini çok yetersiz



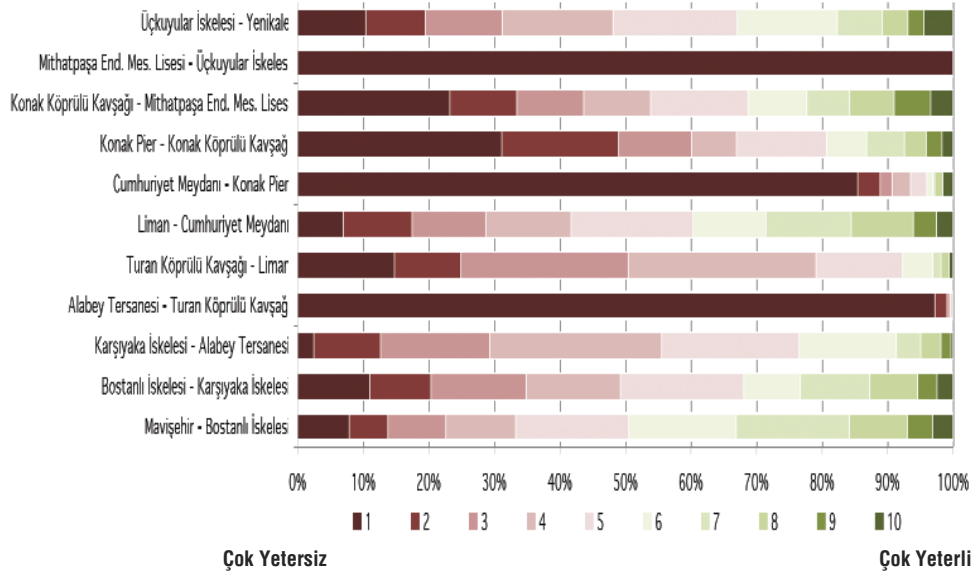
Grafik 9 - Kullanıcıların kıyılardaki güvenlik algısı

bulan diğer kıyı bölgeleri kullanıcıları sırasıyla Konak KöprülÜ Kavşak-Mithat Paşa Endüstri Meslek Lisesi, Konak Pier-Konak KöprülÜ Kavşak, Cumhuriyet Meydanı-Konak Pier, Mithatpaşa End.Meslek Lisesi-Üçkuyular iskelesi kullanıcılarıdır. Denetim hizmetini çok yeterli bulanların ise özellikle Bostanlı İskelesi-Karşıyaka İskelesi kıyı kullanıcıları olduğunu belirtmek gerekir.

Kıyı bölgelerindeki kültür-sanat faaliyetlerinin yetersiz ve çok yetersiz olduğu şeklinde tüm kıyı bölgelerinde yaygın bir kanaat hâkimdir. Bu kanaat özellikle Alaybey Tersanesi-Turan KöprülÜ kavşak bölgesinde çok yetersiz şeklinde ve %95'lerin üzerinde açığa çıkmıştır. Benzer biçimde, Mithatpaşa End. Meslek Lisesi-Üçkuyular İskelesi ile Konak Pier-Konak KöprülÜ Kavşak kıyı kullanıcılarının da %35'ler civarında bir oranla kültür/sanat faaliyetlerinin çok yetersiz olduklarını belirtmeleri dikkate değerdir. Bu hizmetleri çok yeterli bulanların Liman-Cumhuriyet Meydanı, Bostanlı İskelesi-Karşıyaka İskelesi ve Cumhuriyet Meydanı-Konak Pier kıyı kullanıcıları olduğunu eklemek gerekir.



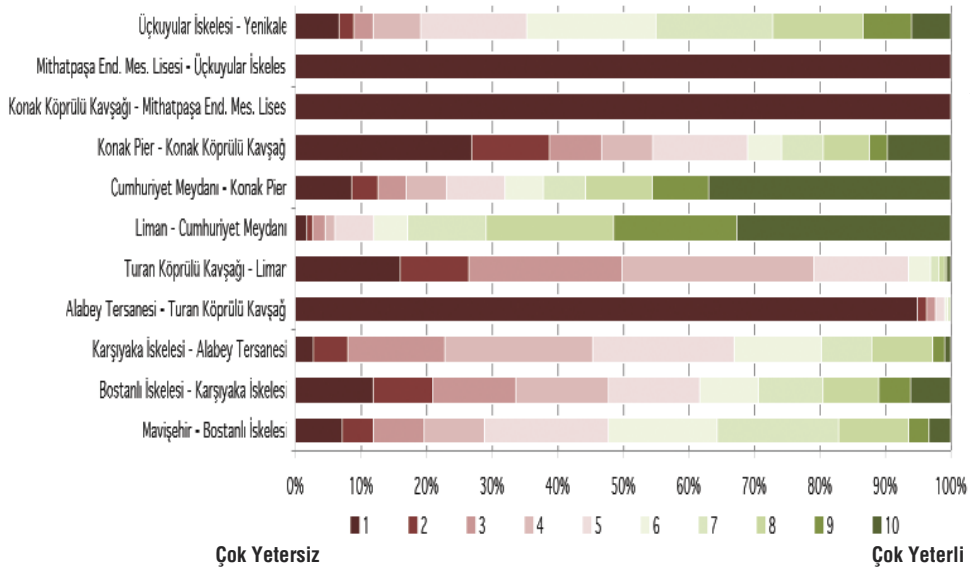
Grafik 10 - Kullanıcıların kıyılardaki kültür sanat aktivitelerine ait algıları



Grafik 11 - Kullanıcıların kıyılardaki sanat ürünleri ve heykellerle ilgili algısı

Kıyı kullanıcıları bölge ayrımı olmaksızın kıyı bölgelerindeki heykeller ve sanat ürünlerini de yetersiz bulmaktadırlar. Bu olumsuz kanaat özellikle 3 kıyı bölgesinde çok belirgindir. Örneğin; Mithatpaşa Endüstri Meslek Lisesi-Üçkuyular iskelesi, Alaybey Tersanesi-Turan Köprülü kavşağı, Cumhuriyet Meydanı-Konak Pier bölgesi kullanıcıları ortalama olarak %85-%100 düzeyinde kıyılardaki heykeller ve sanat ürünlerini çok yetersiz bulmaktadır.

Kafe, bar gibi eğlence yerlerinin yeterliliği açısından kıyı bölgeleri kullanıcılarının ne düşündükleri araştırıldığında, özellikle Cumhuriyet Meydanı-Konak Pier ile Liman-Cumhuriyet Meydanı kullanıcılarının kıyıları bu bakımdan %45-%50 oranında çok yeterli buldukları görülmektedir. Mavişehir-Bostanlı iskelesi böl-

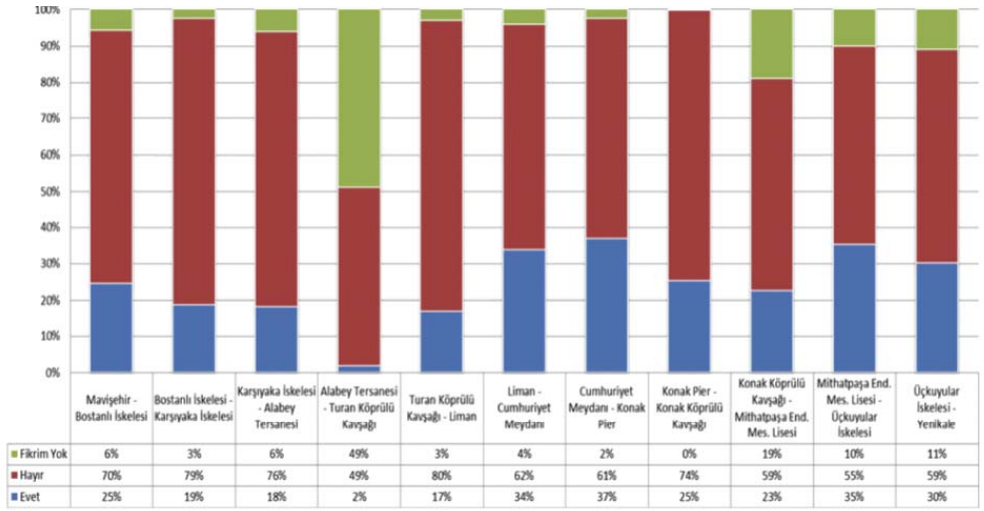


gesinde hakim kanaat ise bu yerlerin yeterli olduğu yönündedir. Tersine bir eğilim ise özellikle Mithatpaşa End. Meslek Lisesi-Üçkuyular İskelesi, Konak Köprülü Kavşağı-Mithat Paşa Endüstri Meslek Lisesi kıyı bölge kullanıcılarında mevcuttur. Benzer biçimde, Alaybey Tersanesi-Turan Köprülü Kavşağı kıyı kullanıcılarının da %95'lik bir kısmı bu bölgede eğlence yerlerinin çok yetersiz olduğunu düşünceleri önemlidir.

Kıyı bölgelerinde tasarımla ilgili önemli konulardan biri de, buralardaki mekân ve aletlerin engellilerin kullanımına uygun olup olmadıklarıdır. Araştırma kapsamında görüşülen kişilere bu konuda da bir soru yöneltilmiştir. Verilen yanıtlar incelendiğinde, hakim kanaat kıyı bölgelerindeki mekân ve aletlerin engellilerin kullanımına uygun olmadığı yönündedir. Özellikle Turan Köprülü Kavşağı-Liman,

Bostanlı İskelesi- Karşıyaka İskelesi, Karşıyaka İskelesi- Alaybey Tersanesi ile Konak Pier-Konak Köprülü Kavşağı kıyı bölgesi kullanıcılarının yaklaşık % 75-80'i bu bölgelerdeki mekânlarla aletlerin engellilerin kullanımı için uygun olmadığını düşünüyorlar.

Kıyı Kullanım araştırmasının temel amaçlarından biri de, 11 kıyı bölgesinde yurttaş kullanımına yönelik olarak yürütülecek tasarım çalışmalarında yararlanılmak üzere, yurttaşların taleplerinin ne olduğunu saptamaktır. Bu amaçla çalışma kapsamında görüşülen kişilere araştırmanın yapıldığı sırada buldukları kıyının yeniden yapılandırılması durumunda, eksik olduğunu düşünüp yapılmasını istedikleri düzenlemelerin neler olduğunu tespit etmeye yönelik bir soru da yöneltil-



miştir. Görüşmeye katılan kişilerin verdikleri yanıtlara göre, yapılması istenen ilk üç düzenleme bölgelere göre farklılıklar göstermektedir. Fakat birincil düzeyde yapılması istenen düzenlemeler arasında dört bölgede tuvalet talebi ilk talep olarak dikkat çekmektedir. Birincil düzenleme ya da talep olarak tuvaletlerin ardından ağaçlandırma çalışmalarının yapılması, bankların sayısının artırılması, denetim ve güvenliğin artırılması (güvenlik görevlilerinin bulunması), gölgelik alanların yapılması gibi talepler dikkat çekmektedir.

Kıyı kullanıcılarının buldukları kıyını tercih etme nedenleri ya da kendileri için o bölgede neyin cazip olduğu, kendilerini bölgeye çeken etkenlerin ne olduğu da araştırma kapsamında irdelenen konular arasındadır. Genel olarak bölgelerin kıyı kullanıcıları için cazip olmasının ya da kullanıcıların buralara yöneltmesinin ilk nedeni, bölgelere göre farklılaşmakla birlikte, deniz manzarası belirgin biçimde öne çıkmaktadır. Ardından balık tutmak için uygun yer oluşu, kullanıcıların buldukları yerlere yakınlık, merkezi yer olması, dinlendirici olması birincil neden olarak belirtilmiştir.

Grafik 13- Kıyıların engellilere uygun olduğunu düşünüyor musunuz?

Kıyı bölgelerinin kullanıcılar açısından cazip olmasında 2.neden olarak farklı nedenler dile getirilmiştir. Örneğin; eğlenceli, sakin bir yer olma, balık tutma, insanların hareketlerini izleme, merkezi bir yer olma, temiz hava, deniz manzarası gibi nedenler dikkat çekicidir. Kıyı bölgelerine yönelmede 3. nedene bakıldığında, deniz manzarası, temiz hava, sakinlik, ortamın rahat oluşu, güzel hava, insanların bölgede bulunması, hareketlilik gibi nedenler öne çıkmaktadır.

Kıyı kullanım araştırması kapsamında irdelenen bir diğer konu, kıyı bölgelerine gelen İzmirlilerin, bu bölgelere gelme amacı ve beklentilerinin karşılanıp karşılanmadığıdır. İlk olarak güvenlik konusuna ilişkin kıyı kullanıcılarının düşünceleri incelendiğinde, genel olarak bölgeler itibarıyla kıyı kullanıcılarının genellikle ilgili çok fazla problemi olmamakla birlikte, bunun tek istisnasını Alaybey Tersanesi-Turan Köprülü Kavşağı bölgesi olduğu görülmektedir.

Kıyı bölgelerinin genel olarak insana ferahlık verici niteliği ağır basmaktadır. Bu değerlendirmenin yine tek istisnası Alaybey Tersanesi-Turan Köprülü kavşağı kıyı bölgesi olup, buradaki kıyı kullanıcılarının %40'a yakını bölgeyi oldukça sıkıcı bulmaktadırlar.

Güzellik kriteri bağlamında bakıldığında, yine Alaybey Tersanesi-Turan Köprülü Kavşağı bir yana bırakıldığında, kıyı bölgeleri kullanıcılar tarafından genelde güzel olarak nitelendirilmektedir. Rahatlatıcılık kriteri açısından değerlendirildiğinde de, Alaybey Tersanesi-Turan Köprülü kavşağı kıyı bölgesi dışında tüm bölgelerdeki kıyı kullanıcıları genel olarak kıy kesimlerini rahatlatıcı bulunmaktadır.

Kıyı bölgesi kullanıcıları arasında, Alaybey Tersanesi-Turan Köprülü Kavşağı kullanıcıları dışında, kıyıların aile için uygun olduğu görüşü hâkimdir. Kıyı bölgeleri kullanıcıları, Alaybey Tersanesi-Turan Köprülü Kavşağı kullanıcıları hariç, genel olarak kıyıların insanın içini açıcı özelliğine vurgu yapmaktadır. Kıyı bölgelerinin temizliği konusunda kıyı kullanıcılarının ne düşündüklerine baktığımızda, Alaybey Tersanesi-Turan Köprülü Kavşağı hariç, ağırlıklı olarak kıyıların temiz olduğu görüşü yaygındır. Sessizlik ve sakinlik açısından kıyı bölgelerinin genel olarak sessiz/sakin görülmesine rağmen, bu durumun tek istisnası yine Alaybey Tersanesi-Turan Köprülü Kavşağı kıyı bölgesidir. Bu bölgedeki kıyı kullanıcılarının yaklaşık %85'i kıyı bölgesinin gürültülü ve kalabalık olduğunu düşünüyorlar. İnsanları birbirine yaklaştırma/uzaklaştırma özelliği bakımından kıyı bölgeleri incelendiğinde, hakim kanaat kıyıların insanları birbirine yaklaştırıcı özelliğinin ağır basmasıdır. Özellikle Bostanlı İskelesi-Karşıyaka İskelesi, Karşıyaka İskelesi- Alaybey Tersanesi ve Mavişehir-Bostanlı İskelesi kıyı bölgesi kullanıcılarının yaklaşık %35'i bu bölgelerin insanları birbirine yaklaştırıcı özelliği üzerinde durmaktadırlar. Alaybey tersanesi-Turan Köprülü Kavşağı bölgesi kullanıcılarının ise %35'i bölgenin aşırı derecede insanları birbirinden uzaklaştırdığını belirtmeleri dikkate değerdir. Kıyı bölgelerinin aydınlık/karanlık olması bağlamında bakıldığında, kıyı kullanıcılarının büyük çoğunlukla kıyıların aydınlığına vurgu yapmaları dikkat çekerken, tek istisnası Alaybey Tersanesi-Turan Köprülü Kavşağı kıyı bölgesidir. Kıyı bölgelerinin kullanıcıları dinlendirici özelliği açısından bir değerlendirme yapıldığında, 10 kıyı bölgesinin insanı dinlendirici özelliğinin baskın olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim dinlendirici bulanların oranı bölgeden bölgeye %50 ile

%95 arasında değişmektedir. Fakat Alaybey Tersanesi-Turan Köprülü kavşağı kıyı kullanıcılarının %30'u kıyının insana yorgunluk hissi verdiğini düşünmeleri dikkat çekici bir bulgudur. Kıyı bölgeleri çocuklara yönelik eğlence aktiviteleri bakımından değerlendirildiğinde ise Alaybey Tersanesi-Turan Köprülü Kavşağı, Mithatpaşa Endüstri Meslek Lisesi-Üçkuyular İskelesi kıyı bölgeleri hariç, kıyıların çocuklar için eğlence aktivitelerinin olduğu yerler şeklinde kabul edildikleri anlaşılıyor. Elde edilen bulgulara göre, Alaybey Tersanesi-Turan Köprülü Kavşağı kıyı bölgesi hariç, genel olarak diğer kıyı bölgeleri kullanıcılar tarafından ilk fırsatta gelinecek yerler olarak kabul görüyor. Kıyı bölgeleri çekicilik kriteri bağlamında kullanıcılar tarafından nasıl değerlendiriliyor diye araştırıldığında, 11 kıyı bölgesinden 10'u genel olarak oranlar değişmekle birlikte çekici olarak değerlendirilmektedir. Tek istisna yine Alaybey Tersanesi-Turan Köprülü Kavşağı kıyı bölgesidir.

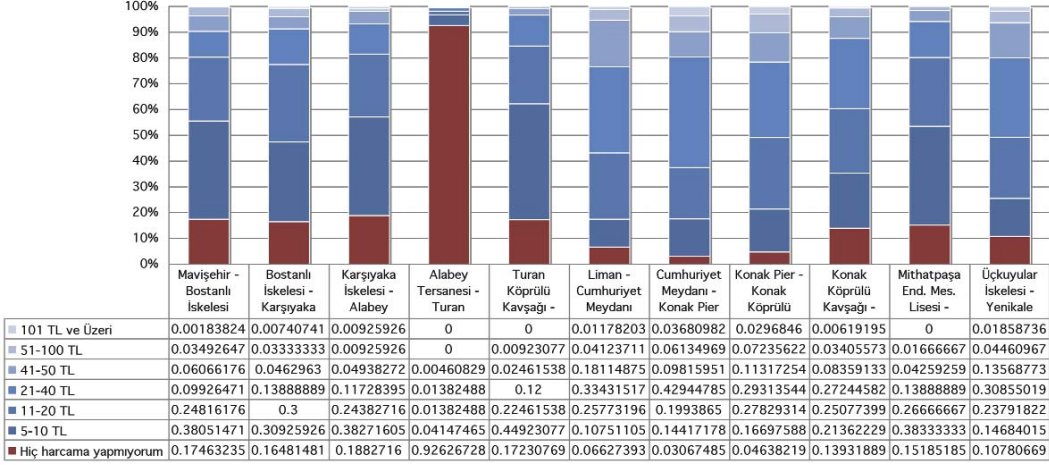
Çalışma kapsamında kıyı kullanıcılarının araştırma sırasında buldukları kıyı ya da sahillerin daha cazip hale getirilmesi için getirdikleri öneriler de değerlendirilmiştir. Elde edilen bulgular, kıyı bölgelerine göre önerilerin farklılaştığını göstermektedir. Kullanıcıların birincil önerilerinde öncelikle kıyılarda ağaç sayısının artırılması, kültür-sanat faaliyetlerinin yapılması, çevre temizliği için yeni çöp kutularının konması, çevrenin daha sık temizlenmesi, çay bahçesi, kafe ve restoran yapılması/sayısının artırılması, güvenlik önlemlerinin artırılması şeklindeki öneriler öne çıkmaktadır.

İzmir metropol alanındaki 11 kıyı bölgesinin mevcut durumuyla, 10 yıl öncesindeki durumunu kıyı kullanıcıları gözünden karşılaştırabilmek amacıyla sorulan soruya verilen yanıtlar incelendiğinde, Alaybey Tersanesi-Turan köprülü Kavşağı hariç, diğer tüm kıyı kullanıcıları buldukları kıyının bugünkü durumunu 10 yıl öncesine göre daha iyi ve güzel bulmaktadır. Bu bulgu önemlidir. Fakat Alaybey Tersanesi-Turan Köprülü Kavşağı kıyı kullanıcılarının %55'inin kıyuyu 10 yıl öncesine göre daha kötü ve çirkin bulmalarının da üzerinde önemle durulması gerekmektedir.

İzmir kıyı bölgeleri kullanıcılar tarafından dostlarının da boş zamanlarında gelmeleri için tavsiye edilecek yerler olarak göze çarpmaktadır. Ortalama olarak kıyı kullanıcılarının %77'si buldukları sahil/kıyuyu dostlarına boş zamanlarında gelmeleri için tavsiye etmektedir. Özellikle Turan Köprülü Kavşağı-Liman (% 97'si) ile Karşıyaka İskelesi-Alaybey Tersanesinde (%90) tavsiye oranı %90'ların üzerindedir. Fakat, Alaybey Tersanesi-Turan Köprülü Kavşağı bölgesi kullanıcılarının %96'sının buldukları kıyı/sahili dostlarına boş zamanlarında gelmeleri için önermeyeceklerini ifade etmeleri de önemli bir olumsuz algı olarak dikkate alınmalıdır.

Kıyı kullanıcılarının kıyı bölgelerindeki harcama eğilimleri hakkında bilgi sahibi olmak amacıyla kendilerine bir soru yöneltilmiştir. Buna göre, ağırlıklı olarak %70'i kıyı kullanıcıları buldukları kıyıda işletmelerden yiyecek, içeceği satın almaktadırlar. Kıyı kullanıcılarının kıyı bölgelerindeki harcama eğilimleri çok düşük düzeydedir. Ancak kullanıcıların %1'i 101 TL ve üzeri harcama yapıyor. %3'ü 51-100 TL arasında, %7'si 41-50 TL arasında, %21'i 21-40 TL arasında, %23'ü 11-20 TL arasında, %25'i 5-10 TL arasında harcama yaparken, kıyı kul-

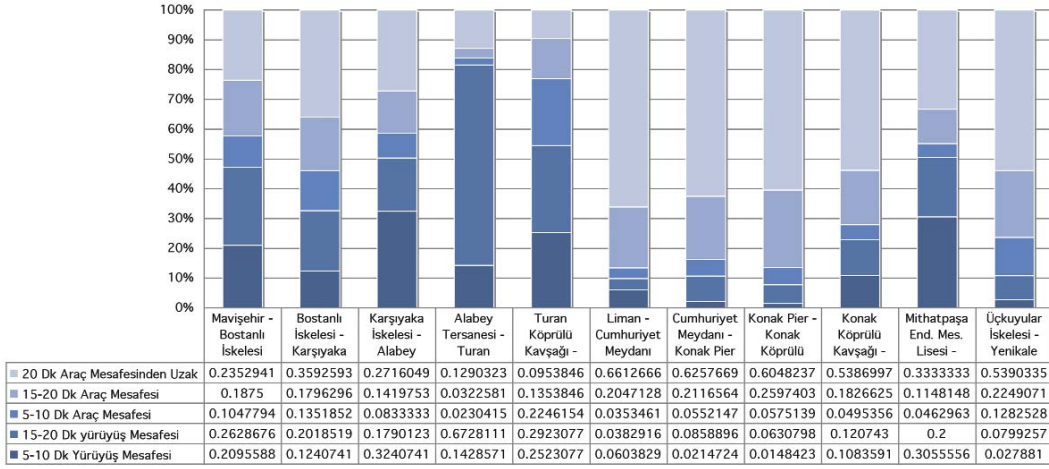
lanıcılarının %20'sinin ise hiç harcama yapmaması önemlidir. Harcama düzeyinin düşüklüğü kıyıya gidişin önemli bir bölümünün kıyıyı bir dolaşma, piyasa mekanı olarak görmeleriyle ilgilidir.



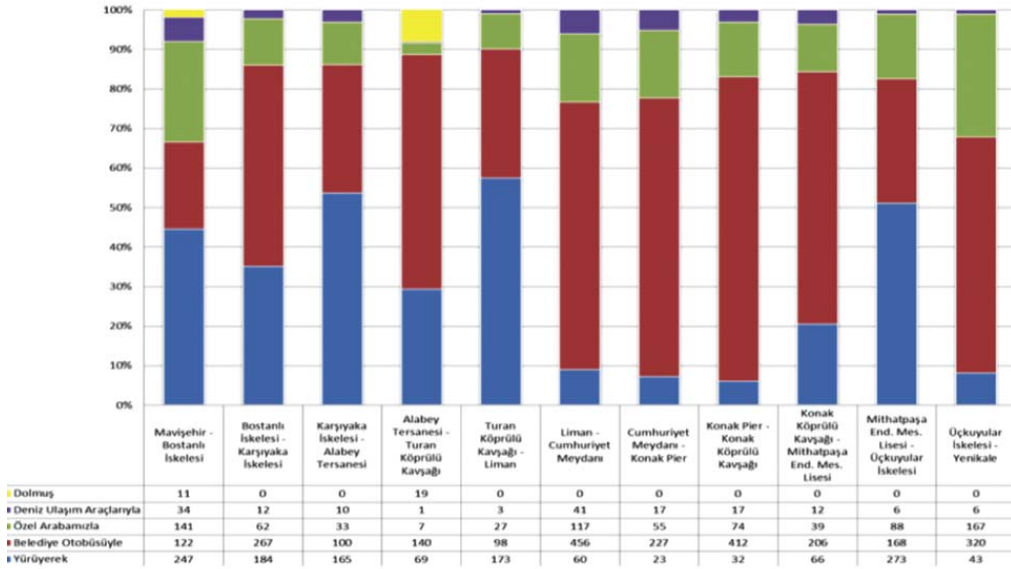
Grafik 14 - Kıyıda bulunduğunuz süre içinde ortalama kaç TL harcıyorsunuz?

Kıyı bölgelerinin hinterlandını belirlemek amacıyla yöneltilen soruya verilen yanıtlar, kıyı hinterlandının uzak mesafelere ulaşabildiğine işaret etmektedir. Bunun kanıtı; kıyı kullanıcılarının önemli bir kısmının buldukları kıyıya 20 dakika araç mesafesinden uzak noktalardan gelmektedirler. Kıyı kullanıcılarının %40'ı kıyı/sahillere bu mesafeden gelirken, özellikle bu mesafeden gelenlerin Liman-Cumhuriyet-Meydanı kullanıcıları (%66'sı), Cumhuriyet Meydanı-Konak Pier kullanıcıları (%63'ü) ve Konak Pier-Konak KöprülÜ Kavşağı (%60'ı) kullanıcıları olmaları göze çarpıyor. Bu üç alandaki yüksek oranlar, bu kıyıların kentin büyük bölümüne hizmet verdiğini göstermektedir. Kullanıcıların büyük çoğunluğunun kıyı bölgelerine belediye otobüsleriyle geldikleri de tespit edilmiştir.

Bir diğer önemli bulgu; İzmir'de kıyı bölgelerine yönelik kentsel kullanıcı mobilitesinin bir hayli yüksek olmasıdır. Kıyı kullanıcılarının %58'i başka ilçe ve mahallelerden kıyı bölgelerine çeşitli amaçlarla geliyorlar. Özellikle Üçkuyular İskelesi -Yenikale ile Alaybey Tersanesi-Turan KöprülÜ Kavşağı kıyı bölgesi kullanıcılarının %96 ve %95'i buldukları kıyıya başka ilçelerden gelmektedir. Bu bölgeyi mobilite açısından Liman-Cumhuriyet Meydanı kıyı bölgesi izlemektedir.

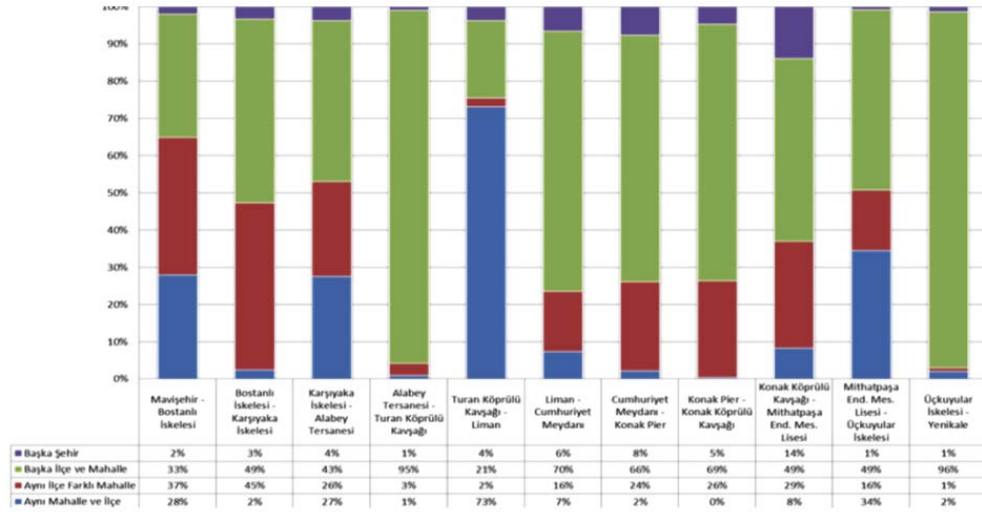


Grafik 15 - Yaşanılan yer kıyıya ne kadar uzaklıkta?



Grafik 16 - Kıyıya gelmek için kullanılan ulaşım modu

Izmir Kıyıları Kullanım Sonrası Değerlendirme çalışmasının 2.etabını oluşturan ve basit gözlem tekniğiyle yürütülen araştırma kapsamında elde edilen bulgular, gözlemci raporları ışığında ayrıntılı olarak sunulmaktadır. Genel bir değerlendirme yapıldığında, gözlem yapılan kıyı/sahil bölgesine gelirken ulaşım konusunda fazla sıkıntı yaşanmadığı yönündedir. Fakat hafta sonları akşam saatlerinde özel araçlarla kıyı bölgelerine ulaşım ve bölgelerden ayrılmada bazı sıkıntılar yaşandığı gözlemlenmiştir. Nitekim bu sorunun tipik biçimde yaşandığı bölgelerden biri



Grafik 17 - Kıyıya nereden geldiniz?

Üçkuyular İskelesi-Yenikale bölgesidir. Diğer yandan, özellikle Alaybey Tersanesi-Turan Köprülü Kavşağı bölgesi ulaşım konusunda sıkıntılı bir bölge olarak tespit edilmiştir. Alaybey tarafına kolay ulaşım olduğu halde, özellikle Turan tarafında Köprülü Kavşak civarına barların bulunduğu bölgeye ulaşım sorunludur.

Basit gözlem kapsamında elde edilen bir diğer bulgu, kıyı bölgelerinde belediye görevlileriyle kullanıcılar arasında olumsuzluk temelinde bir diyalog yaşanmadığına işaret etmektedir. Kıyı bölgelerinde görevlilerin kendi işleriyle meşgul oldukları gözlenmiştir. Kıyı bölgelerinde kıyıya özgü olumsuzluklar nedeniyle alani kısa sürede terk eden kullanıcılara rastlanmamıştır. Diğer yandan, hafta içi-hafta sonu, gün-saat ve kıyı bölgesi ayrımı olmaksızın, kıyı kullanıcılarının kıyıda vakit geçirirken kendi grupları dışındakilerle diyalog kurmaması, iletişime geçmemesi, tamamen kendi kendilerine vakit geçirmeleri ilginçtir. Yapılan gözlemler kıyıda bulunmalarından dolayı kullanıcıların mutlu olduklarına işaret etmektedir. Özellikle genç ve orta yaşlıların ileri yaşlardaki kıyı kullanıcılarına göre daha mutlu oldukları izlenimi edinilmiştir.

Birinci ve ikinci etapta yapılan araştırmaların ortaya koyduğu bir başka ilginç sonuç 11 kıyı bölgesinden dördüncüsünü oluşturan Alaybey Tersanesi ile Turan arasının bir 'yer' (place) olma özelliğini kazanamamış olmasıdır. Bu özellik tüm ölçütlerde kendini belli etmektedir.

4. İZMİRLİLERİN KIYI KULLANIMINDA İZLEYECEĞİ TASARIM STRATEJİSİNİN GENEL ÖZELLİKLERİ

Bu bölümde üzerinde durulacak olan İzmir'in kıyı kullanımını güçlendirmek için geliştirilecek tasarım projelerinde uygulanacak stratejik tercihler Tasarım Forumu sırasında yapılan tartışmalar esas alınarak saptanmıştır.

Bir kentin oluşmuş bulunan kıyılarında yapılacak tasarımların var olan kullanışların dönüşümüne ilişkin vizyon ile varolan kullanımlarından yola çıkarak geliştirilecek senaryolar ya da öyküler arasındaki gerilim üzerine kurulması gerektiği konusunda bir görüş birliği geliştirilmiştir. Bu tasarımın dayanacağı gerilimin bir ucunu oluşturacak vizyonun iki çıkış noktası bulunmaktadır.

- Bunlardan birincisi Alsancak Limanıyla Turan arasında planlanan ve uygulanmaya başlayan kentin yeni merkezi iş alanına yüklenen Ege Bölgesinin merkezi olma niteliğini güçlendirecek işlevlerdir.
- İkincisi ise körfezin İzmirliğin yaşamında kazanacağı yeni işlevselliktir. Bu bakımdan körfezin yeni kullanımı için geliştirilecek tasarım projesi kritik bir öneme sahip olacaktır. Bu konuya açıklık kazandırmak için bir örnek vermekte yarar vardır. Bugün İzmirliğin kıyınının her hangi bir noktasına ulaşmak için kara ulaşımını kullanmak durumundadırlar. Denizden ulaşım belediyenin gemileri ve iskele noktalarıyla sınırlıdır. İzmir Körfezinin bir gösteri mekanı haline getirilmesi ve kıyı noktalarının denizden ulaşılır hale getirilmesi halinde kıyı konusundaki tasarımın kapsamının değişebileceği açıktır.

Gerilimin ikinci yönünü oluşturacak olan varolanla ilişkilendirilmiş bir öykü ya da senaryonun da değişik çıkış noktaları vardır.

- Bunlardan birincisi Alsancak Limanına ilişkindir. Alsancak Limanının kent dışına çıkarılması için öneriler bulunmasına karşın, İzmir'de bu limanın kent dışına çıkarılmasının kent ekonomisine etkilerinin olumsuz olacağı konusunda yaygın bir görüş birliği bulunmaktadır. Ayrıca kıyı ve yakın çevresine ilişkin tasarımlarla liman faaliyetlerinin gözlenmesi keyif verici bir aktivite olarak değerlendirilme olanağı sunmaktadır.
- İzmir bir yandan dünyada yarışabilirliğini geliştirmek isterken diğer yandan gerilimi düşük, huzurlu yaşam biçimini sürdürmek istemektedir. İzmir'in yarışabilirliğini artırmak gerekçesiyle emrivakilerle karşı karşıya bırakarak yaşam kalitesinin tahribine yol açacak gelişmelerden kaçınmak konusunda dikkatli olunmalıdır. İzmir'deki huzurlu yaşamın sürdürülmesi İzmir'in yenilik ve tasarım kenti olabilmesi için gerekli bir koşuldur. Yarışabilirliği artırmak ve huzurlu yaşamı sürdürmek, kıyı bölgelerinin her birinde farklılaşmış bir yaklaşımla olanaklıdır. Örneğin yeni merkezi iş alanının

kıyısının düzenlenmesinde yarışabilme kaygıları ön plana geçerken bir Güzelyalı kıyısının planlamasında huzurlu yaşamı sürdürme kaygısı ön plana geçecektir.

- Sürekliliğin kurulmasında bir başka çıkış noktası olanaklı olan yerlerde tarihi referansları canlandırmaya çalışmak olacaktır. Bu değişik biçimler alabilir. Örneğin Bayraklı'da ilk İzmir'le bir ilişkilendirme, bir başka kesimde Büyükşehir Belediyesinin yürütmekte olduğu tarihi aks oluşturma projesiyle ilişkilendirme, bir diğer ele alışıta İzmir kayıklarının kullanılması düşünülebilir. İzmir Kayıkları 1800'lü yıllardan 1900'lere kadar, kentin simgesi haline gelmiştir. O dönemde İzmir Körfezi'nde, açıkta demirleyen gemiler ile iskeleler arasında yük ve yolcu taşımışlardır. 1880 yılındaki tersane çizimlerine uygun olarak yapılan yeni kayıklar (9.20 m. boy, 1.80 m. en). 2005 yılında, denizle buluşturulmuştur. Farklı kurumlara ait toplam 9 kayak körfezdeki, çeşitli etkinliklerde kullanılmakta, Dokuz Eylül Üniversitesi Yelken Klübünün katkıları ile ilgi duyan İzmirli'lere denizcilik eğitimi verilmektedir. Denizle insanı buluşturan İzmir kayıkları kentin farklı noktalarında sergilenmektedir.



Resim 1 - İzmir kayıklarının eski ve yeni hali

Sürekliliğin sağlanmasıyla vizyonun gerektirdiği dönüşümleri bir araya getirmekte farklı yaklaşımlar söz konusu olabilir. Bu farklılıklar projelendirilmek istenilen kıyı kesiminin özelliklerinden kaynaklanacaktır. Örneğin; Alaybey- Turan gibi 'yer' (place) olma özelliklerini geliştirememiş bir yerde ya da Turan-Alsancak Limanı arasındaki kesimlerde süreklilik arayışından çok dönüşüm arayışları ön plana geçecek, 'yer' (place) olmayı başarmış halkın varolan yaşam biçiminden memnun olduğu kesimlerde ise tasarım fiziki çevrenin kalitesini geliştirmekle sınırlı kalacaktır. Hangi proje alanında, ne tür bir yaklaşım izlenirse izlensin, her bir proje alanında nihai olarak ulaşılmak istenilen 'yer olma' niteliğini kazanması ve geliştirilmesidir.

İzmir'de, Büyükşehir Belediyesince geliştirilecek bir tasarım projesi, kentin yeni geliştirilen yenilik ve tasarım kenti vizyonuyla tutarlı olma kaygısını taşımaktadır. Bu kaygının hazırlanan projelerde değişik biçimlerde kendini göstermesi beklenmektedir.

- Bunun bir yolu tasarlanan proje alanları için gerekli görülen yerlerde tasarım rehberleri geliştirmek,
- Bir diğeri ise proje geliştirilen yerlerde tasarım ürünlerine yer vermek; örneğin tasarım kalitesi yüksek kent mobilyaları kullanmak, iyi seçilmiş heykel, enstalasyonları sergilemek, sanat etkinliklerinin yoğunlaşacağı ve sergilenebileceği platformlar geliştirmek olarak sıralanabilir.
- Tasarım konusundaki bir başka önemli tercih İzmir vizyonunda yer alan “insanların onurlu yaşam hakkına saygılı olmak bilinciyle kentlilerin kente ilişkin proje geliştirme ve karar verme süreçlerine yoğun ve yüksek kalitede katılımcı bir yönetişi gerçekleştirmek” hedefinden kaynaklanmaktadır. Hazırlanan tasarım projelerinde katılımcı ve deneysel bir yol izlenmelidir. Böyle bir yaklaşımın kentin yönetim vizyonundan gelen bir yönü olması yanısıra, tasarlanan alanların ‘yer’ niteliğini kazanmasını kolaylaştıracaktır. Ama bunun ötesine geçen bir yönü de tasarım kenti olmayı amaçlayan İzmir’de tasarım konusunda halkın bilincini artırmaktır. Katılımcılık geliştirilen projenin meşruiyetine de katkı yapacaktır.

İzmirliilerin deniz ilişkisini güçlendirmek için geliştirilecek tasarım projeleri üç ayrı düzeyde olacaktır.

- Birinci düzeydeki proje iç körfezin kullanımını dönüştürecek ve bir gösteri mekânı olarak kullanılmasını sağlayacak düzenlemeleri içerecektir.
- İkinci düzeydeki projeler tanımlanmış olan on kıyı bölgesinin bir yer olarak anlam kazanmasını ve çevre kalitesinin niteliğini artırmayı amaçlayan tasarım projeleri olacaktır.
- Üçüncü düzeydeki projeler kentlilerin kıyıya inmeden denizle görsel olarak ilişki kurmasını geliştirecek kent terasları ya da balkonları oluşturmayı sağlayacak tasarım projeleridir. Bu kent teraslarının oluşumunda iki farklı türün düşünülmesi gerekecektir. Birinci türdekiler kentte özel araba sahibi olmayanların yaşam yerlerinden yaya olarak ya da kamu ulaşım araçlarıyla ulaşabilecekleri kentin mevcut dokusu içinde geliştirilmiş teraslar olacaktır. İkinci türdekiler ilginç bakı noktaları olan çoğunlukla özel arabayla ulaşılan yerler olacaktır.
- Kıyının bugünkü “kullanım biçiminin, zamanının, sıklığının, yoğunluğunun saptanması ve bu konuda İzmirliilerin gerçekçi isteklerinin belirlenmesi”,
- Kıyı kullanımı ve kıyıda fiziki çevre kalitesi konusunda değerlendirmeler yaparak yargılar geliştirmek,
- Kıyının daha etkin ve verimli kullanımını mümkün kılacak fiziksel düzenlemeyi oluşturmak, kıyı kullanımını geliştirebilecek potansiyelleri ve yaratıcı çözümleri bulmak,

- Kıyı tasarımında kullanım ortaklığını sağlayan bir dil bütünlüğünü kullanıcılara sağlanmak, ancak bunu yaparken çeşitliliği bozmamak,
- Kıyıları denizden birbirine bağlayacak olanakları arttırmak (tekneler, vapur iskeleleri vb.) ve deniz üzerinde yüzen kültür mavnaları (kütüphane, film vb.) oluşturarak denizi daha etkin kullanmak,
- Deniz-insan ilişkisini güçlendirecek (yelken faaliyetleri, dalış, tekne yarışları vb.) faaliyetlerle kıyı tasarımını desteklemek,
- Kıyının kullanımını artıracak fiziksel altyapı eksiklerini tamamlayacak düzenlemeler yapmak,
- Kıyıya etkin ve konforlu erişimini (yaya ve toplu taşıma ile) kolaylaştıracak öneriler geliştirmek, alternatif ulaşım önerilerini tasarıma yansıtma (finiküler, teleferik v.b.)
- Kıyı kullanımı ve geri alanlarla ilişkiler konusunda öneriler geliştirilirken ilgili halk kesimlerinin önerilerine açık kalmak, katılımçılığa bir araç olarak değil, gerçekleştirilmesi gerekli bir amaç olarak yaklaşmak,
- İzmir'in tasarım kenti olma vizyonuna uygun olarak halkın kaliteli tasarım objeleri ile karşılaşabilecekleri mekanları yaratmak, halkın tasarım duyarlılığının gelişmesine katkıda bulunacak kent elemanları, mobilyaları tasarlanmak. Örneğin, toplu ulaşım noktalarının kent mobilyaları ile birlikte değerlendirilmesi (otobüs, tramvay, fayton, bisiklet, iskele vb.) ve tasarımlar kapsamında semtlere özel sembollerin oluşturulması gibi,
- Geliştirilen tasarımın uygulamaya geçirilmesi için gereken eylem alanlarını saptamak, sorumlularını ve zamanlamasını belirlemek,
- Tüm yukarıda sayılanların yapılabilirliğini zaman, personel ve parasal olarak tahminlerini doğru yapmak, paydaşlar arasında gerekli koordinasyonu ve desteği sağlamak, yapılanları izlemek ele alınan her tasarım projesinin kapsamı içinde bulunması gerekenler olarak sayılabilir.

5. TASARIM STRATEJİSİNDE BELİRLENEN TASARIM PROJELERİNİN TANIMLANMASI

5.1 Körfezin Bir Gösteri Mekanı Olarak Tasarlanması

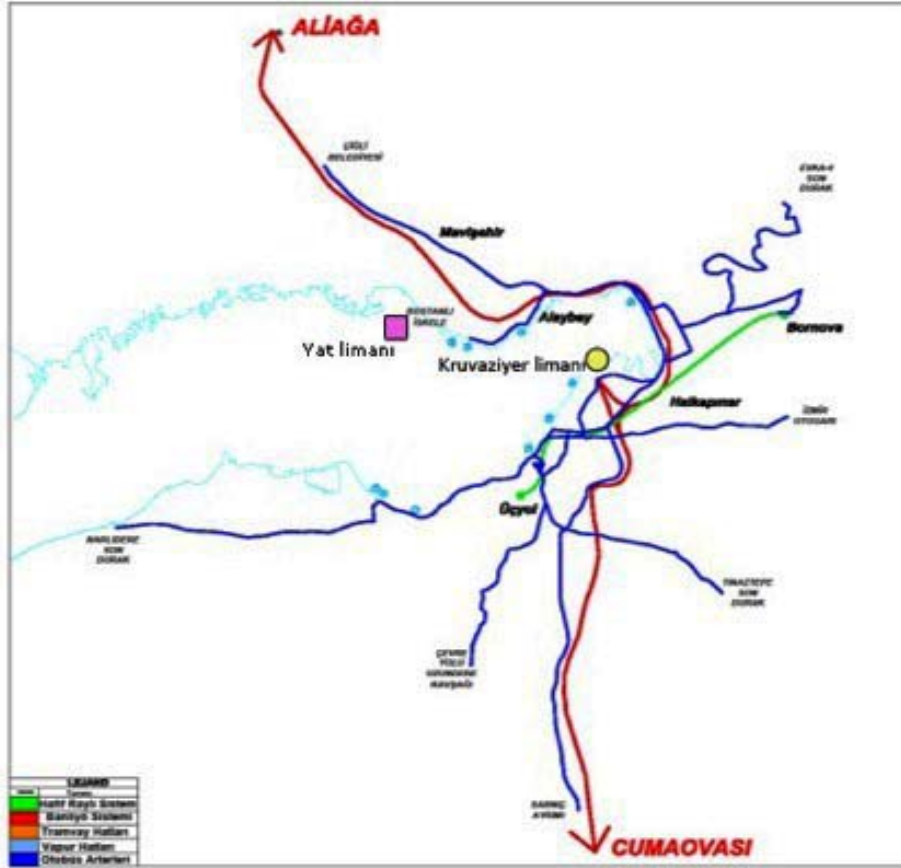
İç körfezin rahatlatıcı özelliklerinin İzmirlinin yaşamına daha etkili katılması için geliştirilecek projelerden ilki körfezin bir gösteri mekanı olarak tasarlanması olacaktır. Körfez İzmirlinin yaşamına üç farklı ilişkiyle girmektedir. Bunlardan birincisi körfezle seyredilerek, ikincisi üzerinde gidilerek, üçüncüsü de yüzülerek kurulacak ilişkidir. İzmir Büyükşehir Belediyesi her üç konuda da bir ilerleme sağlamak istemektedir.



Resim 2 - Farklı uygulamalardan örnekler

4.2'de ele alınan kıyı tasarım projeleri ve 5.3'de ele alınan kent terasları projeleri iç körfezin kentlinin yaşamına seyredilerek girmesinde önemli bir kalite sıçraması yapabilecek niteliktedir. Körfezin teknelerce daha çok kullanılması bu seyir etkinliğinin daha ilginç, daha doyurucu olmasını sağlayacaktır. Bu konuda bugünkü etkinlik düzeyini artırmak için atılabilecek değişik adımlar vardır. Bunlardan birincisi belediyenin tekelinde bulunan körfezdeki taşımacılık faaliyetlerinde artış sağlamaktır. Gemilerin ve iskelelerin sayısında bazı artışlar gerçekleştirmektir. Belediye bu konuda bir uygulamaya girişmiş bulunmaktadır. Atılabilecek ikinci adım, körfezdeki yat limanlarının sayısında artış sağlamaktır. Bu konuda İzmir kamuoyunda tartışılmaya başlamış yat limanı önerileri bulunmaktadır. Üçüncü adımın denizin kullanılmasında kentlilerin kendi tekneleriyle yavaşarak karaya çıkabilecekleri iskelelerin yapılması olacağı düşünülebilir. Üçüncüsü de iç körfezin yüzülebilir hale getirilmesi ve bazı plaj yerlerinin belirlenmesidir. Körfezin yüzülebilir hale getirilmesi İzmirliğin nostaljik bir özlemidir. İzmirliğin geçmişte kaybettiği bir güzelliği yeniden kazanmak istemektedir. Bu konuda İzmir Büyükşehir Belediyesinin EK 1.5 bölümünde de söz ettiğimiz bir projesi bulunmaktadır. Bu proje uygulandıktan sonra bu fırsatın nasıl değerlendirileceği de projelendirilmek durumundadır.

Daha önceki bölümlerde de üzerinde durduğumuz üzere İzmir kentsel yerleşmesi iç körfezi bir anfiteyatır olarak sarmaktadır. İç körfez adeta bu anfiteyatırın bir sahnesi halindedir. Bu mekân değişik olaylarda bir gösteri platformu halinde örgütlenebilir. İzmir geçmişte düzenlenen bir hızlı deniz motorları yarışmasında böyle bir deneyimi yaşamıştır. Daha önce üzerinde durduğumuz üzere İzmir'in vizyonu içinde bir Akdeniz büyükşehirlerin ağının aktif bir üyesi olmak bulunmaktadır. Bu



Harita 1 - İzmir Ulaşımı Ana Hatları (Eylül-2010)

konuda atılabilecek önemli bir adım İzmir'in belki de Enternasyonal Fuarıyla bütünleşmiş bir biçimde bir Akdeniz şenliği düzenlemesi ve bu şenlik içinde körfezi bir gösteri platformu olarak kullanmak olacaktır.

Bu projede İzmir'de bir Akdeniz şenliğinin nasıl düzenleneceği ve bu şenlikte iç körfezin nasıl kullanılacağı tasarımını gerçekleştirecektir. Böyle bir tasarımda denizde kullanılacak araç ve gereçlerin tasarımı da yer alacaktır. Bu araç ve gereçlerin belediyenin İzmir Körfezindeki gemi işletme şirketini elinde bulundurması ve işletmesi düşünülebilir. Bu tür araç ve gereçlerden şenlik günleri dışında da yararlanılması düşünülmelidir. Örneğin denize kıyısı olan meydanlara toplantı günlerinde denizden yararlanarak meydanların kapasitesinin artırılmasında, yaz aylarında tüm kıyılara yararlanarak müzik etkinliklerinin o yerlere taşınmasında kullanılması düşünülmelidir.

Kıyının bir gösteri mekanı olarak düzenlenmesi yolunda izlenebilecek stratejilerde İzmir kenti, tasarıma ve tasarımcıya sahip çıktığını gösteren bir anlayışta olduğunu göstermelidir. Ulusal ve uluslararası boyutta yapılan etkinlikler bu anlayışın gösterilmesinde etkili olacaktır. Mekansal boyuttaki tasarım müdahalelerinin ötesinde etkinliklere yönelik organizasyonel sistem önerileri de geliştirilmelidir. Uluslararası bağlantıların kurulması ve bu bağlamda organizasyonların ve etkinliklerin düzenlenmesi ve bunların giderek geleneksel hale gelmesi önemsenmelidir.

5.2 Kıyı Bölgeleri için Tasarım Projeleri

5.2.1 Mavişehir- Bostanlı İskelesi Arası

Mavişehir-Bostanlı İskelesi arasında kalan kıyının ardalanı konut ağırlıklı bir bölgedir. Gelir seviyesi ve sosyal kültürel seviyesi yüksek kullanıcı grubu yaşamaktadır. Mevcut yapıların hızlı yenilediği bölgede yüksek nitelikli konut arzı mevcuttur. Bölgede konut kullanımı dışında rekreasyon alanları (aktif ve pasif), çocuk oyun alanları, kafe ve restoranlar, eğlence tesisleri, özel sağlık tesisleri yer almaktadır. Alışveriş merkezleri özellikle de yiyecek ve giyecek ticareti canlıdır. Kıyıya yakın kurulan pazar yeri ve geliştirilen organik pazar, İzmir'in diğer semtlerinden de talep görmektedir. Pazar yeri önemli bir kullanım olmakla birlikte



Harita 2 - Mavişehir-Bostanlı iskelesi arası tasarım bölgesi (İBB-Etüd ve Projeler Dairesi Başkanlığı.)

karmaşa, kirlilik ve trafik yoğunluğu yarattığından, kıyıya yakın böylesi değerli bir alanın kullanım kararının yeniden irdelenmesi gerekmektedir.

Ulaşım kabiliyeti açısından güçlü bir bölgedir. Deniz ulaşımı, otobüs hatları ve işleme alınan Aliğa-Cumaovası Banliyö hattı gibi farklı ulaşım alternatifleri bütünleşmiş bir biçimde kullanılmaktadır. Bostanlı Vapur iskelesi ve Feribot İskelesine yolcu aktarımının yapıldığı Bostanlı Aktarma merkezine ESHOT Otobüsleri ile Bostanlı-Anadolu Caddesi üzerinden yolcu taşınmaktadır. İşleme alınan Aliğa-Cumaovası Banliyö hattı güzergâhı boyunca bölgenin ulaşım taleplerini diğer bölgelere aktarmaktadır. Otobüs sistemi de bu kapsamda yeniden yapılandırılmıştır.

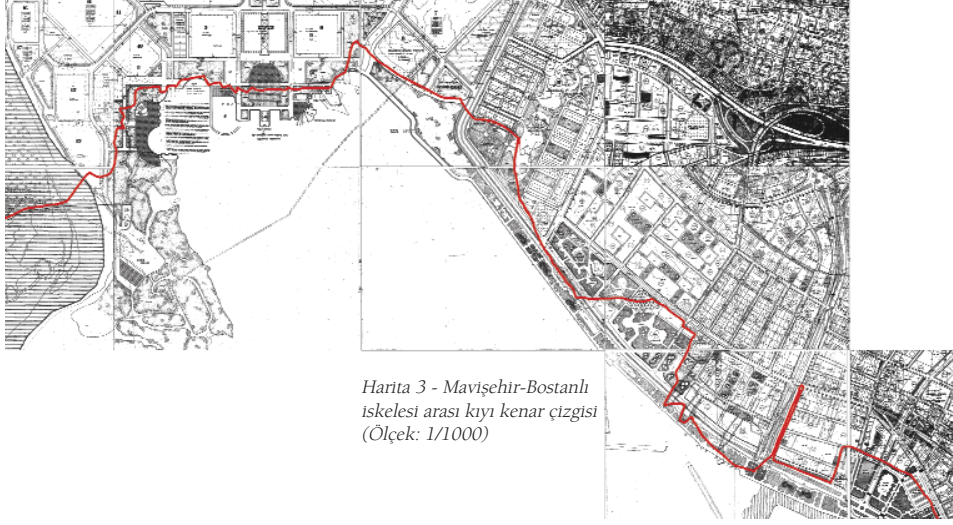
Bölgenin ulaşım kapasitesini geliştirmek adına yeni projeler tasarlanmaktadır. Bunlardan ilki, ESHOT otobüslerinin yoğun kullandığı güzergâhları otobüsten arındırarak amacıyla yüksek kapasiteli, çağdaş, çevre kirliliği en az olan cadde tramvayı projesini hayata geçirmektir. Cadde tramvayının güzergâhı Alaybey'den başlamakta (Naldöken Banliyö İstasyonu ile aktarmalı çalışacak şekilde) Mavişehir Banliyö İstasyonunda son bulmaktadır. Projenin sonraki aşamalarda Atatürk Organize Sanayi Bölgesi ve İzmir Doğal Yaşam Parkına kadar uzatılması planlanmaktadır. Tramvay projesi Karşıyaka açısından önemli bir tarihsel referans olan Kordelya Tramvayı'nın bir anlamda yeniden yaşatılması olarak düşünülebilir. Bölgenin ulaşım kapasitesini geliştirecek ikinci ulaşım projesi Mavişehir'e yapılması planlanan vapur iskelesi projesidir. Kıyı kullanımı açısından önemli bir diğer konu bisiklet yollarıdır. Kent merkezinde bisiklet kullanımının yaygınlaşması, bisikletin raylı sistem ve deniz ulaşımı ile entegrasyonunun sağlanması belediyenin hedefleri arasındadır. Düzenlenmekte olan bisiklet yolları İzmir'i yaya öncelikli bir kent mekanına dönüştürerek, sahil şeridinin İzmirli tarafından etkin bir şekilde kullanılmasını amaçlamaktadır. Sasalı Doğal Yaşam Parkı'ndan başlayan Mavişehir Balıkçı Barınağı, Alaybey Tersanesi, Bayraklı Yüzme Havuzu üzerinden Turgut Özal Rekreasyon Alanı'nda biten ve halen büyük bir bölümü kullanımda olan bisiklet parkuru bulunmaktadır. Karşıyaka Spor Kulübü Yelken Tesisleri, iskeleler gibi sahil şeridindeki yapıların bulunduğu yerlerde kesintiye uğrayan parkurda bütünlük sağlanması hedeflenmektedir.



Resim 4 - Yapılması planlanan opera binasında görünüş



Resim 3 - 1900'lerin başında Karşıyaka sahilindeki tramvay hattı



Harita 3 - Mavişehir-Bostanlı iskelesi arası kıyı kenar çizgisi (Ölçek: 1/1000)

1/25000 ölçekli İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı Revizyonu kararlarına göre Mavişehir ile Bostanlı iskelesi alanı arasında kalan kıyı bölgesinde yat limanı, balıkçı barınağı, iskele gibi kullanımlar planlanmıştır. Sahil şeridi ise kentsel yeşil alan olarak tasarlanmış, sahil şeridinin gerisinde kalan alanlarda farklı yoğunluklarda konut alanları ile ticaret fonksiyonlarına yer verilmiştir. Mavişehir’de planlarda kültürel tesis olarak belirlenen alanda opera binası yapılması amaçlanmış ve bu nedenle 2010 yılında düzenlenen 'Ulusal Mimari Proje Yarışması'yla yeni yapılacak opera binasının projesi elde edilmiştir.

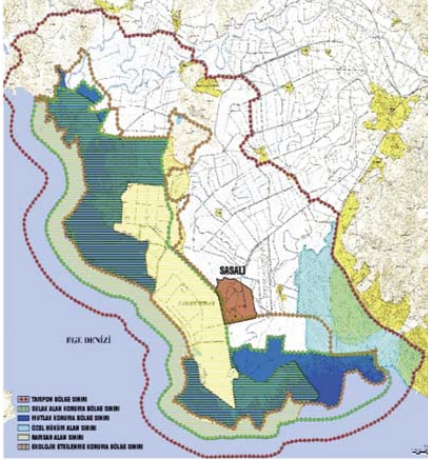


Harita 4: 1/25000 Ölçekli İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı Revizyonu*

Tasarım bölgesi, Gediz Deltası Sulak alan koruma bölgesi sınırına komşudur. İzmir Körfezinin kuzeyinde kalan Gediz Deltası çok sayıda kuş türünün beslendiği (270 civarında) uluslararası öneme sahip sulak alanlardan biridir. Sahip olduğu yüksek biyo-çeşitlilik nedeniyle 'Önemli Kuş Alanı' (ÖKA) ve 'Önemli Doğa Alanı' (ÖDA) olarak belirlenmiş, bunun yanı sıra uluslararası RAMSAR Sözleşmesi listesine 1998 yılında dahil edilmiştir. Gediz Deltası sulak alan koruma bölgeleri biyolojik çeşitliliği ve ekolojik özellikleri nedeniyle önemli bir habitat olması nedeniyle de 18.02.1999 gün ve 7770, 7770/1, 7770/2 sayılı kararları ile 1. derece doğal sit alanı olarak tescil edilmiştir. Türkiye’de flamingoların en fazla üreme gösterdiği yerlerden biri Gediz Deltası’dır. Flamingo dışında, Tepeli Pelikan, Küçük Kerkenez, Kılıçgaga, Kocagöz, Bataklık Kırlangıcı, Akça Cılıbit, Mahmuzlu Kızıkuşu, Akdeniz Martısı, Küçük Sumru ve Hazar Sumrusu gibi kuş türlerini de barındırmaktadır. Gediz Deltası’nda kuşların üreme ve halkalama çalışmaları yapılmaktadır. Bu çalışmalar kamu kurumları ve sivil toplum kuruluşlarının desteğiyle ve kuş gözlemcilerinin gönüllü katılımıyla düzenlenmektedir (Gediz Deltası Yönetim Planı, 2007-2009).

* Bu raporda yer alan 1/25000 ölçekli İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı Revizyonu, rapor yayına hazırlandığı dönemde değişmiştir.

Harita 5 Gediz
Deltası
Sulak Alan Koruma
Bölgeleri



İzmir Kuş cenneti
kuş izleme
noktaları
(www.gedizspildogaagittimi.com)



Kıyı bölgelerinde geliştirilecek tasarım projelerine yol göstermesi açısından kıyının kullanım özelliklerinin ve kullanıcı profilinin bilinmesi oldukça önemlidir. Tüm kıyı bölgeleri açısından bu özelliklerin belirlenmesi amacıyla İzmir Büyükşehir Belediyesi, Ege Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi ile birlikte anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Kıyı tasarımı projesi kapsamında yapılan anket çalışması kıyılardaki kullanıcı profilinin, kullanıcı algılarının ve beklentilerinin tespit edilmesinde yol gösterici olmuştur.

İkinci bölümde özetlenen anket çalışmasının bulgularına göre Mavişehir-Bostanlı İskelesi arasında kalan kıyı bölgesi kullanıcıları diğer bölgelere oranla daha yüksek gelir ve eğitim seviyesine sahiptir. Genellikle İzmir doğumlu (%57 oranında) kullanıcılar bulunmaktadır. Kıyı bölgesi çoğunlukla kolektif olarak kullanılmaktadır. Diğer bir ifadeyle kıyıya arkadaşları veya aileleri ile birlikte gelenlerin oranı %52'dir. Kıyıya yalnız başına gelmeyi tercih edenlerin oranı sadece %10'dur. Kullanıcıların denizle ilişkisi güçlüdür. Haftada birkaç gün gelenlerin oranı (%40), hergün gelenlerin oranı %22, haftada bir gün gelenlerin oranı ise %19'dur. Hafta içi kıyıya gelmeyi tercih edenler özellikle 17.00-22.00 saatleri arasında kıyıda olmayı tercih etmektedirler. Hafta sonu kıyıları sabah saat 9.00'dan başlayarak akşam 22.00'ye kadar her saat kullanılmaktadır. Kullanıcıların kıyıda kalma süresi uzundur. Kıyıda 1-2 saat zaman geçirenlerin oranı; %31, 3-4 saat zaman geçirenlerin oranı ise %54'tür. Mavişehir-Bostanlı İskelesine gelenlerin kıyıda vakit geçirmek açısından öncelikle tercih ettikleri aktivite aile veya arkadaşlarıyla piknik yapmaktır. Yalnız başına doğayı, denizi seyretmek ikinci düzeyde, kıyıda gezinti yapmak ise üçüncü düzeyde tercih edilmektedir.

MAVİŞEHİR-BOSTANLI İSKELESİ ARASI	
Kullanıcı Algısı	Deniz manzarası güzel, sakin bir yer, temiz hava
Kullanıcı Grubu	Yakın çevre ve kent geneli
Yoğun kullanılan saatler	Hafta içi 17.00-22.00 Hafta sonu 9.00-22.00
Kıyıda geçirilen ortalama süre	3-4 saat
Kıyıda yapılan aktiviteler	Yürüyüş, spor, bisiklet, piknik, eğlence
Kullanıcı Beklentisi	Yeni aktivite alanları, kafeterya ve restoran gibi yeme içme alanları, mekansal iyileştirmeler
Projeler	Tramvay, opera binası
Plan kararı	Yat limanı

Mavişehir-Bostanlı İskelesi arasında kalan kıyı bölgesi mekânsal düzenlemeler ve aletlerin kullanışlılığı açısından değerlendirildiğinde, kullanıcıların çok fazla problemle karşılaşmadıkları görülmektedir. Spor aletleri-tesislerinin, piknik masalarının, yol döşemelerinin, yürüyüş yollarının, bisiklet yollarının, çocuk oyun alanlarının kullanışlılık açısından 1-10 arasındaki puanlama içinde ağırlıklı olarak 3-9 arasında değer aldığı görülmektedir. Kıyının bakım ve temizliği, kültür-sanat aktiviteleri ve heykel-sanat ürünleri nispeten yetersiz bulunan unsurlar olmuştur. Kıyının mevcut kullanımının ve aletlerin engelliler için uygun olmadığını düşünenlerin oranı %70'dir. Mavişehir-Bostanlı İskelesi arasında kalan bölgeyi kullananlar sırasıyla tuvaletlere, yeni aktivite alanlarına ve çay bahçesine ihtiyaç duymaktadır.

31 Mayıs 2011'de toplanan İzmir Tasarım Forumu kapsamında bölge için tartışılan en önemli konu Mavişehir'e yat limanı yapılması fikridir. 1/25000 ölçekli İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planında da Mavişehir'e yat limanı yapılması kararı bulunmaktadır. Mavişehir ve Bostanlı arasındaki kıyı ve gerisindeki yerleşme alanı; yüksek gelirli konut dokusu ve yakınındaki doğal yaşam parkıyla, yapılması düşünülen Mavişehir İskelesi, yat limanı ve opera binasıyla, kentin yeni bir cazibe alanı olma potansiyeli taşımaktadır.

Tasarım Forumlarında, Bostanlı sahilinin taşlar ve kayalar kullanılarak yapılan mevcut düzenlemesinin kıyıya doğal bir görünüm kazandırdığı ve insanlara deniz ile daha çok bütünleşme imkanı verdiğinden bahsedilmiştir. Mavişehir bölgesinin ekolojik açıdan hassas ve duyarlı alanların hemen yakınında bulunduğu dikkat çekilmiştir. Bu nedenle kıyı tasarımında verilecek kararlarda ekolojik hassasiyetin göz önünde tutulması önemle vurgulanmaktadır. Mavişehir-Bostanlı arası öncelikle ele alınacak alanlardan biri olarak işaret edilmiştir. Yapılacak marina, opera binası, iskele ve yakınındaki doğal yaşam alanları ile özel bir alan olduğu, tüm İzmir kentinin kullanabileceği önemli bir düğüm noktası olduğu belirtilmektedir.

Özetle; İzmir gibi büyük kentlerin artık çok odaklı kentsel bölgelere dönüşmekte olduğu göz önünde tutulursa, bu sahil ve gerisinin kentin önemli odaklarından biri haline geleceği düşünülebilir. Yaşanacak bu gelişmeler ve kıyı kullanımı tasarım projesinde geliştirilecek öneriler bir araya geldiğinde, İzmir'in diğer kıyılarındaki kullanımlardan farklı bir yaşam deseni meydana getirilebilecektir.

Bir başka deyişle bu kıyıda farklı bir kimlik oluşturulması olanağı bulunmaktadır. Kıyı için geliştirilecek tasarım projesinde bir yandan günümüzde bu kıyıyı kullananların talepleri karşılanmaya çalışılırken, diğer yandan bu kıyının gelecekte tüm kente hizmet vererek, kazanacağı farklı kimliğe geçiş için gerekli olan alt yapıların oluşması gözönünde tutulacaktır.

5.2.2 Bostanlı İskelesi – Alaybey Tersanesi Arası

Bostanlı İskelesi-Alaybey Tersanesi arasında kalan kıyı bölgesi Karşıyaka çarşısı, Karşıyaka Vapur İskelesi ve Karşıyaka Nikâh Dairesi gibi kullanımları barındıran önemli bir sahil şerididir.



Harita 7 - Bostanlı İskelesi-Alaybey Tersanesi tasarım bölgesi (İBB-Etüd ve Projeler Daire Başkanlığı.)



Harita 8 1/25000 Ölçekli İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı Revizyonu Bostanlı İskelesi-Alaybey Tersanesi Arası

1/25000 ölçekli İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı Revizyonu kararlarına göre Bostanlı iskelesi ile Alaybey Tersanesi arasında kalan kıyı bölgesi bir önceki bölgenin devamı niteliğinde 'kentsel yeşil alan' olarak tasarlanmıştır. Sahil şeridinin gerisinde kalan alanlar ise sık yoğunluklu konut alanları ve ticaret kullanımları olarak ayrılmıştır.

Bostanlı İskelesi-Alaybey Tersanesi arasında iki farklı alt bölge tanımlanmıştır. Bunlardan ilki Bostanlı İskelesi ile Karşıyaka İskelesi arasında kalan bölümdür. İkincisi ise Karşıyaka İskelesi ile Alaybey Tersanesi arasında kalmaktadır.

Bostanlı İskelesinden başlayan ve Karşıyaka İskelesi ile biten ilk altbölge bir önceki bölge olan Mavişehir-Bostanlı İskelesi arası ile benzer özellikler taşımaktadır. Karşıyaka Nikâh Dairesi ve Yelken Klubü bu altbölgenin önemli çekim noktalarıdır. Altbölgenin yaya dolaşımı açısından en yoğun kısmı Karşıyaka İskele çevresi ve Karşıyaka çarşısı girişidir. Bölgede yakın zamanda işleme alınan Banliyö Projesi kapsamında İZBAN Karşıyaka tünellerinin üzeri yayalaştırılarak halkın kullanımına yönelik rekreatif amaçlı düzenlen-



miştir. Bölgede ayrıca İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından Alaybey Tanışın bulunduğu alanda otopark, ve alışveriş merkezi olarak projelendirilen bir yatırım kararı bulunmaktadır.

Kıyı tasarımı projesi kapsamında yapılan anket çalışmasına göre Bostanlı İskelesi-Karşıyaka İskelesi arasındaki altbölge kullanıcılarının eğitim seviyesi yüksektir. Anketi cevaplayanların %57'si 1000-3000 TL arasında aylık hanehalkı gelirine sahiptir. %51'i İzmir'de doğup-büyümüştür. Kullanıcılarının %43'ü aile ve arkadaşlarıyla kıyıya gelmektedir. Haftada birkaç gün kıyıya gelenler %42, haftada bir gün gelenler %26, hergün gelenlerin oranı ise %13'dür. Genel bir değerlendirme ile kıyı kullanımının bölgede yoğun olduğu görülmektedir. Hafta içi ve hafta sonu ayrımı yapmadan düzenli olarak kıyıyı kullanma oranı %73, hafta sonu kullanma oranı %24'dür. Hafta içi saat 9.00-22.00 arasındaki her saate kıyı kullanılmakta, 17.00-19.00 arasında ise zirve yapmaktadır. Hafta sonu kullanımı hafta içi ile benzerlik göstermektedir. 17.00-19.00 arasında zirve yapmakla birlikte 9.00-12.00 arasında da belli bir yoğunluk olduğu görülmektedir. Kıyıya gelişte ortalama 1-2 saat zaman geçirenlerin oranı %34, 3-4 saat zaman geçirenlerin oranı %47'dir. Kıyıda öncelikle tercih edilen aktivite aile veya arkadaşlarla piknik yapmak, ikinci olarak doğayı, denizi seyretmek, üçüncü olarak aile veya çocuklarla kıyıda gezinmektir.

Bostanlı ve Karşıyaka İskelelerini kapsayan kıyı bölgesi mekânsal düzenlemeler ve aletlerin kullanışlılığı açısından değerlendirildiğinde, kullanıcıların çok fazla problemle karşılaşmadıkları görülmektedir. Spor aletleri-tesislerinin, yol döşemelerinin, yürüyüş yollarının, bisiklet yollarının, 1-10 arasındaki puanlama içinde ağırlıklı olarak 3-9 arasında değer aldığı görülmektedir. Çocuk oyun alanları, piknik masaları, çevrenin korunması, alanın bakım ve tutumu ve güvenlik unsurları diğerlerine oranla daha yetersiz görülmektedir. Kıyının mevcut kullanımının ve aletlerin engelliler için uygun olmadığını düşünenlerin oranı %79'dur. Bostanlı İskelesi-Alaybey Tersanesi arasında kalan kıyı bölgesinde kullanıcılar sırasıyla tuvaletlere, yeni aktivite alanlarına ve çay bahçesine ihtiyaç duymaktadır. Kullanıcılar kıyıyı genel olarak rahatlık veren, ferahlatan, insanları

Harita 9 -
Bostanlı İskelesi-
Alaybey Tersanesi
arasındaki kıyı
kenar çizgisi
(Ölçek: 1/1000)

birbirine yaklaştıran bir yer olarak algılamaktadırlar. Sözkonusu kıyı bölgesine gelen kullanıcıların %32'si 5 ile 20 dakika yürüyüş mesafesi uzaklıktan gelmektedirler. Geriye kalan %68'si ise 5 ile 20 dakika araç mesafesi uzaklıktan gelmektedir. Mavişehir-Bostanlı bölgesinde olduğu gibi bu bölge de kentin diğer semtlerinden gelen kullanıcılar tarafından talep edilmektedir.

BOSTANLI İSKELESİ-KARŞIYAKA İSKELESİ ALTBÖLGESİ	
Kullanıcı Algısı	Güzel deniz manzarası, sakin bir yer,
Kullanıcı Grubu	Yakın çevre ve kent geneli
Yoğun kullanılan saatler	Hafta içi 17.00-19.00 Hafta sonu 9.00-12.00, 17.00-19.00
Kıyıda geçirilen ortalama süre	3-4 saat
Kıyıda yapılan aktiviteler	Yürüyüş, spor, bisiklet, piknik, eğlence
Kullanıcı Beklentisi	Aktiviteler yapılsın, mekansal kalite artırılsın, kafeterya vb. yerler yapılsın

Karşıyaka İskelesi ile Alaybey Tersanesi arasında kalan ikinci altbölgede kıyı kullanıcılarının %52'si 1000-2000 arasında hanehalkı gelirine sahiptir. Eğitim düzeyi açısından lise ve üniversite mezunlarının çoğunlukta olduğu görülmektedir. Ankete katılanların %47'si İzmir doğumludur. İzmir'de doğup-büyüyen kullanıcı oranı %43'tür. Kıyıya yalnız gelmeyi tercih edenlerin oranı %12'dir. Geriye kalan çoğunluk aileleri veya arkadaşları ile kıyıya gelmeyi tercih etmektedir. Haftada birkaç gün kıyıya gelenler %44, haftada bir gün gelenler %15, hergün gelenlerin oranı ise %20'dir. Kıyı ağırlıklı olarak 15.00-17.00 ve 17.00-19.00 saatleri arasında kullanılmaktadır. Hafta sonu kullanımı hafta içi ile benzerlik göstermekle birlikte kullanım açısından zirve yaşanan saat 17.00-19.00 arasıdır. Kıyıyı en uzun kullanan grup bu bölgede yer almaktadır. Kullanıcıların %61'i kıyıda 3-4 saat vakit geçirmektedir. Kıyıda öncelikle tercih edilen aktivite aile veya arkadaşlarla piknik yapmak, ikinci olarak aile veya çocuklarla kıyıda gezinmek, üçüncü olarak yalnız başına doğayı, denizi seyretmektir.

KARŞIYAKA İSKELESİ-ALAYBEY TERSANESİ ALTBÖLGESİ	
Kullanıcı Algısı	Balık tutmak için ideal, deniz manzarası güzel
Kullanıcı Grubu	Yakın çevre
Yoğun kullanılan saatler	Hafta içi, 12.00-19.00 Hafta sonu 15.00-19.00
Kıyıda geçirilen ortalama süre	3-4 saat
Kıyıda yapılan aktiviteler	Piknik, yürüyüş, balık tutmak, denizi seyretmek
Kullanıcı Beklentisi	Mekansal kalite artırılmalı, aktiviteler yapılsın

Mekânsal düzenlemeler ve aletlerin kullanılabilirliği açısından altbölge değerlendirildiğinde, kullanıcıların çok fazla problemle karşılaşmadıkları görülmektedir. Yalnızca yol döşemesi ve piknik masaları yetersiz görülmektedir. Kıyının mevcut kullanımının ve aletlerin engelliler için uygun olmadığını düşünenlerin oranı %74'dür. Sözkonusu bölgede kullanıcıların %35'i kıyının insanları birbirine yaklaştıran özelliğini vurgulamaktadırlar. Kullanıcıların %32'si kıyıya 5-10 dakikalık yürüyüş mesafesinden gelirken, %27'si 20 dakikadan uzak araç mesafesinden gelmektedir. Genel bir değerlendirme ile Mavişehir'den başlayan ve Alaybey'e

kadar uzanan sahil şeridi yakın çevresinden olduğu kadar kentin diğer semtlerinden de kullanıcıyı bölgeye çekebilmektedir.

İzmir Tasarım Forumunda Karşıyaka sahilinin en kritik noktası olarak İskele Meydanı işaret edilmektedir. Çarşı Caddesi ile İskele arasındaki yolun alttan geçirilmesi düşüncesi tartışılmıştır. Tasarım Forumunda tartışılan noktalardan bir diğeri ise tramvay projesinin kıyıda geçmesinin yaratacağı gerilim üzerinedir. Kıyıda geçmesi durumunda yaya dolaşımının etkilenebileceği vurgulanmaktadır. Karşıyaka'nın en renkli yanı olarak yelken kulübü ve yelkenlilerin deniz üzerindeki etkinlikleri görülmektedir. Karşıyaka kıyısı rüzgârla ilişkisi nedeniyle sportif amaçla kullanılabilecek en uygun alan olarak işaret edilmektedir. Sahil bandında heykel ve benzeri kentsel sanat objesinin en fazla bulunduğu yer Karşıyaka'dır. Karşıyaka sahili olabildiğince iyi kullanılan, canlı ve kentin diğer semtlerinden gelenler için de çekici bir yerdir.

Körfezde yapılacak etkinliklere konum olarak en yakın olabilecek bölge burasıdır. Mevcut düzenlemesi ve kullanımı nedeniyle bu bölge öncelikli tasarım bölgesi içinde yer almamaktadır. Tüm bölgeler genelinde dikkat edilmesi gereken temel tasarım ilkesi fiziksel mekana müdahalenin ötesinde mekandaki etkinliklerin de tasarlanmasıdır. Tasarım Formunda İzmir'in kültür haritasının çıkarılması ve farklı etkinliklerin programlanması önerilmiştir.

Özetle, Bostanlı İskelesi-Alaybey Tersanesi arasında kalan bölge yoğun bir şekilde kullanılmaktadır ve bir 'yer' olma özelliğini kazanmıştır. Bu bölümdeki tasarım müdahalelerinde de bu özellik göz önünde tutulmalı, müdahaleler yer olmanın anlamlarını değiştirmeden çevre kalitesini yükseltmeye ve kullanıcıların taleplerini karşılamaya dönük olmalıdır.

5.2.3 Alaybey Tersanesi

Alaybey Tersanesinin bulunduğu alan ulaşım akslarının yoğun olarak geçtiği ve bu nedenle mekansal bölünmelerin yaşandığı bir bölgedir. Anadolu Caddesi, İZBAN banliyö hattı en çok bu bölgede birbirine yaklaşmaktadır. Karşıyaka İlçesi'nin giriş-çıkış bölgesidir. Alanın büyük bir kısmı Alaybey Tersanesi tarafından kapatılmıştır. Bu nedenle kıyı bandı halk tarafından kullanılmamaktadır. Kullanıcı anketi bu nedenle bölgede yapılamamıştır.

1/25000 ölçekli İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı Revizyonu kararına göre bölge mevcut kullanımını devam ettirmektedir. Karayollarının ilçeye girişteki yonca yaprağı ve tramvay projesiyle kentlinin yaşamından izole edilmiş olan Alaybey Tersanesinin yakın gelecekte buradan çıkabileceği konusunda işaretler bulunmamasına karşın burası için yapılabilecek cazip önerilerin alanın boşaltılmasına ve kentlilerin yaşam kalitesine yapabileceği katkıların hızlanmasına yol açabileceği göz önünde bulundurulmalıdır.

Tasarım forumlarında, konum olarak özel bir yerde bulunan tersanenin bölgeden çıkması durumunda eğitim, araştırma ve sanat faaliyetleri getirilerek yeniden kente kazandırılacağı konusunda önemli potansiyeller barındırdığı tartışılmıştır (örneğin Deniz Akademisi, Denizcilik Üniversitesi vb.). Yapılması düşünülen kru-

Harita 10 - Alaybey Tersanesi 3 nolu tasarım bölgesi



vaziyet limanı ile ilişkilendirilebilecek özel konumu aynı zamanda bölgeyi yeni kent merkezinin bir uzantısı olarak, ele almaya da olanak tanımaktadır. Özetle yakınındaki bölgeleri birbirine bağlama ve canlandırma potansiyeline sahip Alaybey Tersanesinin bulunduğu alanın yaratıcı bir düşünceyle ele alınması gerekmektedir.

Harita - 11
1/25000 Ölçekli İzmir
Kentsel Bölge Nazım İmar
Planı Revizyonu Bostanlı
İskelesi-Alaybey Tersanesi
Arası

5.2.4 Turan – Alsancak Limanı Arası

Kentin stratejik yönden en önemli bölümlerden biridir. Turan-Alsancak Limanı arasında yer alan bölge kentin merkezi işlevlerini üstlenerek kent merkezinin yoğunluğunu azaltacak yeni kent merkezi olarak planlanmıştır. 2001 yılında Turan-Liman bölgesini kapsayan Uluslararası Kentsel Tasarım Proje Yarışması düzenlenmiştir. Yarışmadan elde edilen fikirler doğrultusunda bölgenin 1/5000 ölçekli nazım imar planı hazırlanmıştır. Planla getirilen kararlar kentsel açıdan önemli bir odak yaratırken aynı zamanda kentin önemli iki yakasını birleştirmeyi amaçlamıştır. Planlama alanında turizme dayalı kullanımlar Turan bölgesinde, kamu binaları, merkezi iş alanları, alışveriş ve eğlence tesisleri Salhane, Liman gerisi ise turizm ticaret alanı ve özel planlama alanı olarak ayrılmıştır.

Harita 13 -
Turan-Alsancak Limanı
arası tasarım bölgesi
(İBB-Etüd ve
Projeler Daire Başkanlığı)

Turan-Alsancak Limanı arasındaki bölge kıyı kullanım özellikleri açısından iki farklı altbölgeye ayrılmıştır: Turan bölgesi, Bayraklı ve Liman alt bölgesi.

Turan altbölgesi Karşıyaka'yı diğer bölgelere bağlayan yoğun trafiğin bulunduğu bir bölgedir. Karayolu ve kot farkı ile banliyö hattı paralel yer almaktadır. Anadolu

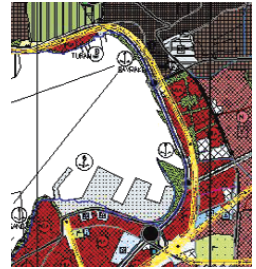




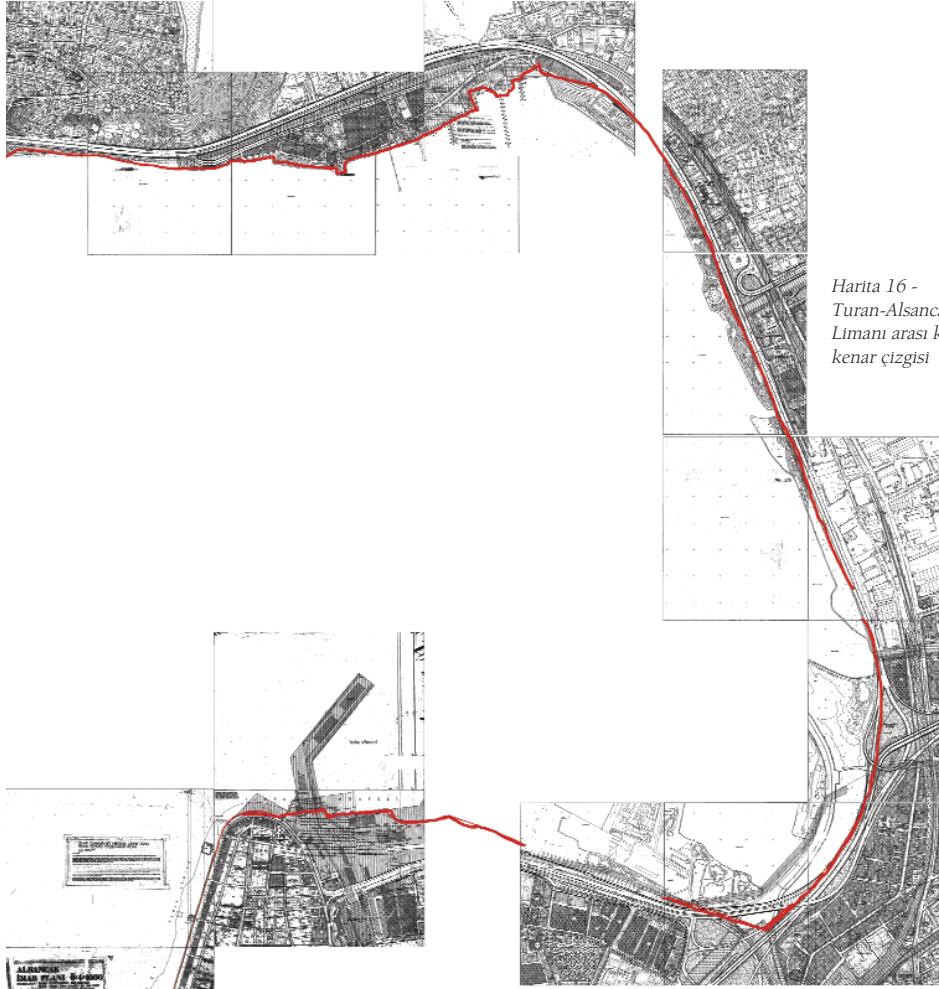
Harita 14 - Yeni Kent Merkezi Nazım İmar Planı

Caddesi üstünde yer alan yerleşmeler yoğunlukla düşük gelir grubuna ait olup Turan altbölgesi ile ulaşım bağlantısı bulunmamaktadır. Yine Anadolu Caddesinin üstü askeri alanla kaplıdır. Turan altbölgesi gece hayatının renkli olduğu bir banttır. Nazım imar planında da eğlence-dinlenme ve günübirlik kullanım alanı olarak planlanmıştır. Banliyö hattında yer alan Turan İstasyonu bağlantı noktası olarak önem arz etmektedir.

Kıyı tasarımı projesi kapsamında yapılan anket çalışmasının bulgularına göre Turan altbölgesindeki kıyı kullanıcılarının %45'i 1000-2000, %41'i 2000-3000 TL arasında hanehalkı gelirine sahiptir. Eğitim düzeyi açısından %33'ü ilköğretim, %36'sı lise, %16'sı üniversite mezunudur. İzmir'de doğup-büyüyen kullanıcı oranı %63'tür. Kullanıcıların %67'si aileleri, arkadaşları bazen de yalnız olarak kıyıya



Harita - 15
1/25000 Ölçekli İzmir
Kentsel Bölge Nazım İmar
Planı Revizyonu Yeni Kent
Merkezi



Harita 16 -
Turan-Alsancak
Limanı arası kıyı
kenar çizgisi

gelmeyi tercih etmektedir. Yalnızca ailesi ile gelenlerin oranı %2'dir. Kullanıcıların %75'i kıyıya nadiren geldiğini belirtmiştir. Kıyı ağırlıklı olarak 12.00-19.00 saatleri arasında yoğun kullanılmaktadır. Hafta içi ve hafta sonu kullanımında zirve yapılan zaman aralığı ise 15.00-17.00 arasındır. Kullanıcıların %50'si kıyıda 3-4 saat, %40'ı 1-2 saat vakit geçirmektedir. Kıyıda öncelikle tercih edilen aktivite yalnız başına doğayı, denizi seyretmek, ikinci olarak hobi amaçlı balık tutmak, fotoğraf çekmek/martıları beslemek, üçüncü olarak piknik yapmak yer almaktadır. Kullanıcılarının %95'i başka ilçe ve mahallelerden gelmektedir. %67'si 15-20 dakikalık yürüme mesafesinden, %10'unu ise 20 dakikadan daha uzun araç mesafesinden bölgeye gelmektedir.

Turan bölgesi mekânsal düzenlemeler, alanın bakım ve tutumu, güvenlik gibi temel konfor göstergeleri açısından sorunlu bulunmuştur. Kıyıdaki alet ve tesis-

lerin kullanışlı olmadığını düşünenlerin oranı %90'dır. Kent mobilyaları, spor aletleri, yürüyüş yolları, aydınlatma, güvenlik, bisiklet yollarının durumu, çocuk oyun alanları, yeşil alanlar, bakım ve temizlik ve kıyı denetim hizmetleri açısından en problemli ve memnuniyetin en düşük olduğu bölge olarak tespit edilmiştir.

TURAN ALTBÖLGESİ	
Kullanıcı Algısı	Aile için uygun değil, güvenli değil, gece hayatı renkli
Kullanıcı Grubu	Yakın çevre ve kent geneli
Yoğun kullanılan saatler	Hafta içi 15.00-17.00, 17.00-19.00
Kıyıda geçirilen ortalama süre	3-4 saat
Kıyıda yapılan aktiviteler	Denizi seyretmek, balık tutmak, piknik yapmak
Kullanıcı Beklentisi	Mekansal düzenlemeler, alanın bakım ve tutumu, güvenlik gibi temel konfor göstergelerinin iyileştirilmesi.
Plan kararı	Eğlence-dinlenme ve günübirlik kullanım alanı

Yeni kent merkezi olarak planlanan Bayraklı ile Alsancak Limanı arasında kalan ikinci altbölgede özellikle Altınyol ile Anadolu Caddesi arasında yenilenme hızı yüksektir ve yüksek yapılar yer almaya başlamıştır. Kıyıda Melez Günübirlik Rekreasyon alanı, halka açık yüzme havuzu, Bayraklı Vapur İskelesi gibi kullanımlar yer almaktadır. Banliyö Salhane İstasyonu ile Bornova Merkezi arasında Bornova Tramvay hattının yapımı planlanmıştır, 2020 yılı sonrasında uygulamaya geçilecektir. Kıyı bölgesinin arkasında Smyrna Antik Kenti Arkeolojik Sit Alanı kazı çalışmaları yürütülmektedir. Bayraklı sırtlarında yer alan kentsel sit alanı için Koruma Amaçlı İmar Planı hazırlanmıştır. Yine Bayraklı sırtlarında Cengizhan mahallesinde Bayraklı günübirlik tesisleri (Ekrem Akurgal Yaşam Parkı) yapım ihalesi gerçekleştirilmiştir. Adliye Sarayı ve bazı basın/yayın kuruluşları burada yer seçmiştir ve 1/5000 ölçekli nazım imar planında bu alanlar 'yönetim merkezi' olarak belirlenmiştir. Sasalı'dan başlayan ve Alaybey'e kadar uzanan bisiklet yolu bu bölgede sonlanmaktadır. Yük limanının bu bölgede yer almaya devam edeceği öngörüldüğünden liman gerisi fonksiyonlarının da gelişme talebinin devam edeceği beklenmektedir. Bununla beraber Belediyenin gerçekleştirdiği Havagazı Fabrikası restorasyonu bu bölgede kültür fonksiyonlarının da gelişebileceğini göstermektedir.

Kıyı tasarımı projesi kapsamında yapılan anket çalışmasının bulgularına göre Bayraklı ile Alsancak Limanı arasındaki altbölgede kıyı kullanıcılarının %48'i 1000-2000, %34'ü 500-1000 TL arasında hanehalkı gelirine sahiptir. Eğitim düzeyi açısından %33'ü ilköğretim, %28'i lise, %34'ü ilköğretim okulu mezunudur. İzmir'de doğup-büyüyen kullanıcı oranı %45'dir. Kullanıcıların %43'ü aileleri, arkadaşları bazen de yalnız olarak kıyıya gelmeyi tercih etmektedir. Yalnızca ailesi ile gelenlerin oranı %22'dir. Kullanıcıların %41'i haftada birkaç gün kıyıya gelmektedir. Hafta içi ve hafta sonu kullanımında zirve yapılan zaman aralığı 17.00-19.00 arasındadır. Kullanıcıların %52'si kıyıda 3-4 saat, %40'ı 1-2 saat vakit geçirmektedir. Kıyıda öncelikle tercih edilen aktiviteler sırasıyla aile veya arkadaşlarla piknik yapmak, kıyıda gezmek ve doğayı, denizi seyretmektir. Kullanıcılarının %73'ü aynı mahalleden gelmektedir. %29'u 15-20 dakikalık yürüme mesafesinden, %25'i ise

5-10 dakikalık yürüme mesafesinden bölgeye gelmektedir. Diğer bir deyişle kıyı yakın çevrede yaşayanlar tarafından kullanılmaktadır.

Bayraklı ile Alsancak Limanı arasında kalan alan spor aletleri, piknik masaları, alanın bakım ve tutumu, kıyı denetim hizmetleri ve güvenlik açısından sorunlu bulunmuştur. Alandaki kültürel aktiviteler, heykel ve sanat ürünleri ve eğlence yerleri yetersiz görülmüştür.

BAYRAKLI - ALSANCAK LİMANI ALT BÖLGESİ	
Kullanıcı Algısı	Sakin bir yer
Kullanıcı Grubu	Yakın çevre
Yoğun kullanılan saatler	17.00 - 19.00
Kıyıda geçirilen ortalama süre	3-4 saat
Kıyıda yapılan aktiviteler	Piknik yapmak, kıyıda gezmek, yürüyüş yapmak, denizi seyretmek
Kullanıcı Beklentisi	Mekan kalitesi artırılsın, aktivite yapılsın, güvenli hale getirilsin
Projeler	Kruvaziyer limanı
Plan kararı	Yeni kent merkezi

Kıyının bu bölgesi diğer bölgelerden 'yer' (*place*) olma niteliğini kazanamamış olması dolayısıyla ayrılmaktadır. Turan bölgesinde, konut alanlarıyla kıyının doğrudan ilişkisi sınırlı bir alanda bulunmaktadır. İlişkide bulunduğu konut alanının gelir düzeyi düşüktür. Kıyının diğer bölümlerinde tersane ve sanayi kuruluşları yer almaktadır. Bu durumda kıyının sürdürmesi gereken bir 'yer' özelliği bulunmamaktadır. Tasarıma bu alanda önemli işlevler düştüğü İzmir Tasarım Forumunun tartışılan konularından biridir. Alana kimlik kazandırabilecek, zaman içinde yer haline gelmesini sağlayacak öneriler geliştirilmeli, yapılacak önerilerin ekonomik olarak yaşanabilirliklere duyarlı olmasına önem verilmelidir.

Körfez etrafında sürekliliği bozacak kullanımlardan biri olarak liman görülmektedir. Ancak liman kentin ekonomisi ve yarışmacılığı açısından son derece önemli, gösterilebilecek bir parçası olarak düşünülmelidir. Limanın görünmesi, terastan izlenebilecek hale getirilmesi önerilmektedir. Yalnızca uzaktan gösterilmesinin ötesinde etrafında faaliyet ve etkinliklerin düzenlenmesi önerilmektedir. Bölgede Melez Çayını geçtikten sonra ilginç bir proje önerilebileceği dile getirilmiştir. Yaya ve bisiklet güzergâhının viyadük ayakları kullanılarak yukarıdan, liman üstünden geçirilmesi önerilmektedir. Liman çevresinde, İzmir'in eski sanayi bölgesindeki yapılara sahip çıkılarak yeni projelerin geliştirilmesi önerilmektedir.

Tasarım Forumunda Turan-Alsancak Limanı arasındaki bölgenin yeni kent merkezi olarak gelişmesinin İzmir'in yüklediği bölgesel merkez olma işlevi açısın-



Harita 17 - Bölgedeki yeşil alan düzenlemeleri ve ulaşım yolları (İYTE, Stüdyo çalışmaları)



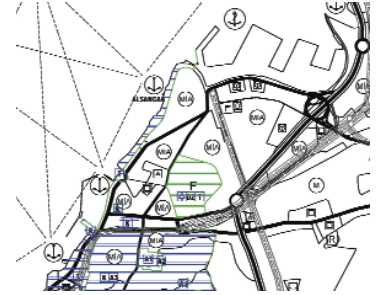
Harita 18 - Liman ile Cumhuriyet Meydanı Arası

dan önem arzettiği tartışılmıştır. Bölge yeni kent merkezine dönüşümünde kıyının kullanım şekli ve yapısı da değişecektir. Bu dönüşüme uygun olarak kıyının yeniden tasarlanması, tasarlanırken de gece ve gündüz yaşayabilen, ard alanındaki gereksinimlere ve işlevlere cevap veren bir nitelikte dönüşmesi gerekmektedir. Ayrıca kent tarihi açısından oldukça önemli olan antik Smyrna yerleşmesi ile kıyının ilişkisinin kurulmasına önem verilmelidir.

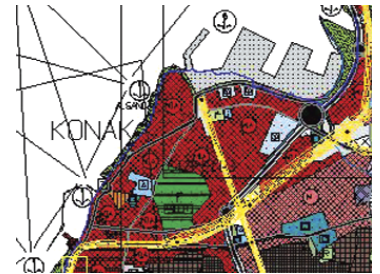
Özetle; bu kıyı bölgesinin tasarımının diğer kıyı bölgelerine göre farklılaşması gerektiği açıktır. Bu bölge kentin yeni ve dünyaya açık iş merkezi olarak gelişecektir. Kruvaziyer limanının bu bölgede yapılacak olması ve Alsancak Limanının bulunması bu kıyıya ayrı bir kimlik vermektedir. Kıyı ve kıyıya bitişik yapıların bu yörenin gelecekte yükleneyeceği işlevler açısından yaratıcı bir tasarım müdahalesine gereksinimi vardır. Bu yörenin diğer kıyı bölgelerinden farklı işlev ve standartta tasarlanmasının İzmir'in Ege'nin merkezi olması işlevinin güçlendirilmesine katkısı olacaktır.

5.2.5 Alsancak Limanı – Cumhuriyet Meydanı Arası

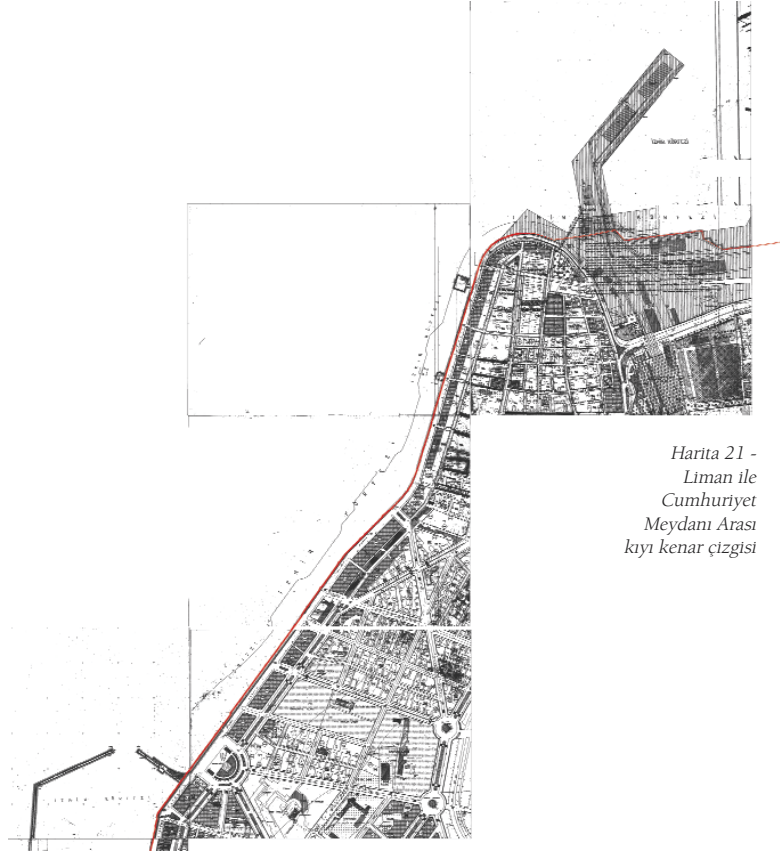
Limani, Ege Bölgesi'nin ticaret merkezi olmasının yanında ayrıca tarihsel açıdan da önem taşımaktadır. Kent için önem arzeden iki meydan Gündoğdu ve Cumhuriyet Meydanı bu alandır. Bölge eğlence, alışveriş ve kültür merkezidir. Ayrıca eğitim, otel, sağlık tesisleri ve bunlarla ilişkili ticaret alanlarını barındırmaktadır. Alsancak bölgesinde Atatürk Müzesi, Fransız Konsolosluğu, Alman Konsolosluğu, Fransız Kültür Merkezi gibi kullanımlar da yer almaktadır. Kültürpark Fuar alanının yaklaşık 3000 kişilik kongre merkezi olarak yeniden düzenlenmesi planlanmaktadır.



Harita 19 - Sit Alanları



Harita 20 - Plan Kararları



Harita 21 -
Liman ile
Cumhuriyet
Meydanı Arası
kıyı kenar çizgisi

Yüksek gelir gurubunun konut alanlarının yer aldığı bölgede otopark önemli bir sorundur. Kahramanlar'daki açık olimpik yüzme havuzu ve Kültürparkta düzenlenen yer altı otoparkı ile otopark sorununa çözüm aranmıştır. Şair Eşref Bulvarı gibi ana akslarda ortaya çıkan yoğun trafik sorununu çözmek için Konak tramvayı projesinin hayata geçirilmesi düşünülmektedir. Kıbrıs Şehitleri Caddesi ve Ali Çetinkaya Bulvarı gibi yaya dolaşımının yoğun olduğu bölgelerde yeni düzenlemeler yapılarak mekan kalitesi iyileştirilmiştir. Deniz yolu ile ulaşım Alsancak Vapur İskelesinden yapılmaktadır.

Tasarım bölgesi tarihsel önemi nedeniyle sit kararlarını barındırmaktadır. Eski Gümrük depoları, Pasaport İskelesi ve Sahil Sağlık Muhafaza binaları tescilli yapılardır. 1994 yılında Konak Meydanı, Cumhuriyet Meydanı ve iki meydan arası ve Kordonun Limana kadar olan kısmı tarihsel sit olarak tescil edilmiştir.

Harita 29'da belirtildiği gibi taralı kısım tarihi sit kararı bulunan alanı göstermektedir. Kordonboyu 1/ 25000 ölçekli Kentsel Bölge Nazım İmar planında kentsel yeşil alan, arkası ise merkezi iş alanı olarak planlanmıştır.

Kıyı tasarımı projesi kapsamında yapılan anket çalışmasının bulgularına göre bölgedeki kıyı kullanıcılarının %48'i 1000-2000, %26'sı 2000-3000 TL arasında hanehalkı gelirine sahiptir. Eğitim düzeyi açısından %22'si ilköğretim okulu, %37'si lise, %26'sı üniversite mezunudur. İzmir'de doğup-büyüyen kullanıcı oranı %52'dir.

Kullanıcıların %53'ü kıyıya arkadaşları ile gelmeyi tercih etmektedir. Sadece %8'i yalnız geldiğini belirtmiştir. Ankete katılanların % 30'u haftada birkaç gün kıyıya gelmektedir. %31'i ise ayda birkaç gün geldiğini söylemiştir. Hafta içi ve hafta sonu kullanımında zirve yapılan zaman aralığı 17.00-19.00 arasındır. İkinci zirve saat 20.00-22.00 aralığıdır. Kullanıcıların %65'i kıyıda 3-4 saat, %14'ü 1-2 saat vakit geçirmektedir. Kıyıda öncelikle tercih edilen aktiviteler sırasıyla doğayı, denizi seyretmek, aile veya arkadaşlarla piknik yapmak ve kıyıda gezmektir. Kullanıcılarının %70'i başka ilçe veya mahalleden gelmektedir. %21'i 15-20 dakikalık araç mesafesinden, %66'sı ise 20 dakikadan daha uzak araç mesafesinden kıyıya gelmektedir. Gelenlerin %50'den fazlası toplu ulaşım olanakları kullanmaktadır. Bölgenin denizle ilişkisi oldukça yüksektir. Kentin diğer bölgelerinden gelenler için de Kordon önemli rekreatif alandır.

Liman ile Cumhuriyet Meydanı arasında kalan kıyı bölgesi spor aletleri, piknik masaları, yol döşemesi, çocuk oyun alanları ve gölgelik alanlar açısından yetersiz veya kullanışsız olarak işaret edilmiştir.

ALSANCAK LİMANI İLE CUMHURİYET MEYDANI ARASI	
Kullanıcı Algısı	Güzel deniz manzarası, dinlendirici, eğlenceli
Kullanıcı Grubu	Kent geneli
Yoğun kullanılan saatler	17.00-19.00, 20.00-22.00
Kıyıda geçirilen ortalama süre	3-4 saat
Kıyıda yapılan aktiviteler	Denizle ilişkisi yüksek, çeşitli rekreatif faaliyetler, yeme-içme, eğlence
Kullanıcı Beklentisi	Mekansal düzenlemelerin (gölgelik vb.), kültürel-sanatsal aktivitelerin yapılması, güvenlik önlemlerin artırılması

Yüzyıllar boyunca kentin en önemli kamusal alanlarından biri olan ve giderek bir kentsel simge haline gelen Kordonboyu'nun yeniden düzenlenmesi öncelikli konulardan biridir. Yalnızca kentlinin değil, tüm ziyaretçilerin ve turistlerin ilk uğradığı yer olan Kordonun kent imajı açısından taşıdığı önem tasarım probleminin daha da dikkatle ele alınmasını gerektirmektedir. Kordon, ortak kullanılan, kullanım biçimi bilinen, müdahale olduğunda direnc gösterebilecek kesimlerin olduğu bir mekandır. Lineer bir meydan olarak görülmektedir. İzmir Tasarım Forumunda, Kordon için alınacak her türlü dönüştürücü kararın gerilim yaratabileceğinin altı çizilmektedir. Kordon'daki yol projesinin geri çevrilmiş olması şehircilik ve sivil toplum tarihi bakımından çok önemli bir olaydır. Bu nedenle Kordon'la ilgili tepeden inme tasarım yapmak mümkün değildir. Kentliyle işbirliği, tasarım yönteminde yenilikçi yaklaşımların denenmesi, ses getirebilecek ve oraya başka anlamlar katacak müdahalelerin olması gerekmektedir.



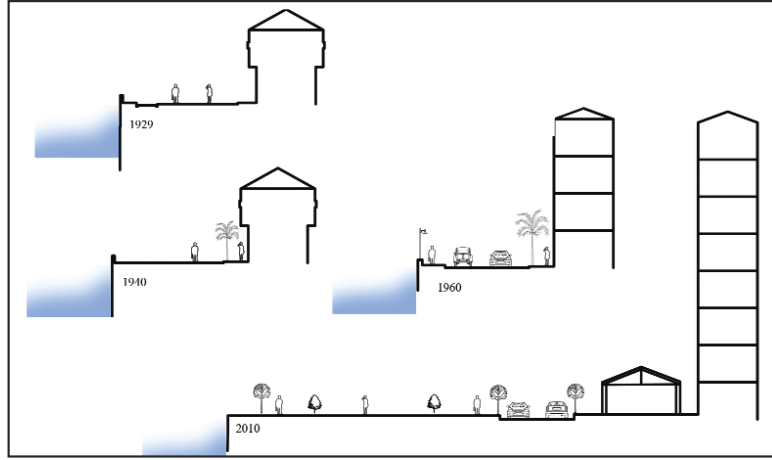
Resim 5 - Eski Kordon'dan fotoğraflar.

Liman-Cumhuriyet Meydanı arasındaki bölge kıyının kullanım özellikleri açısından iki farklı altbölgeye ayrılmaktadır. Liman-Gündoğdu Meydanı arası ve Gündoğdu-Cumhuriyet Meydanı arası. Gündoğdu Meydanı, Kordonun önemli çekim noktalarından biridir. Konserlerin yapıldığı Gündoğdu Meydanı için ifadeler kullanılmaktadır. Tasarım forumunda, Gündoğdu'dan Limana doğru hareketliliğin ve canlılığın giderek azaldığı, Gündoğdu'dan Cumhuriyet meydanına ulaşan aksın daha canlı olduğuna dikkat çekilmektedir. Yaşayanların ve özellikle bazı firmaların merkezlerini Kordon'dan taşımaları sonucunda farklılaşmaya başlayan Liman-Gündoğdu arasını canlandırmak için yöntemler geliştirilmelidir. Bölgedeki viyadük alanlarının şehrin kalaniyla ilişkisi kurulmalıdır. Tasarım Forumunda, Kordon'un, Liman arkası ve Bayraklı yeni kent merkezindeki dönüşümlerden bağımsız olamayacağına altı çizilmektedir. Yalnızca Kordonboyunun değil, Kordona açılan önemli

aksların da yeniden ele alınması ve Basmane, Montrö ve Lozan'dan denize açılan akslarda iyileştirmeler yapılması gerektiği düşünülmektedir.

Yapılan Tasarım Forumlarında Kordonboyunun çevre niteliğinin ve kalitesinin yükseltilmesi önemli görülmüştür. Aydınlatma sorunu öncelik arzeden konulardan biridir. Enerjiyi tutumlu kullanan, yeni aydınlatma çözümleri getiren aynı zamanda kentsel estetiği geliştiren çözümlere ihtiyaç duyulmaktadır. Kordonboyundaki bir diğer müdahale alanı bina cephelerindeki farklılıkların düzenlenmesi ve bir dil birliği geliştirilmesidir. Yeme-içme, alışveriş ve konut kullanımalarının yer aldığı bina cephelerinin düzenlenmesi (pergola, balkon kapatma, reklam levhası, klima vb.) amacıyla tasarım rehberlerinin hazırlanması önerilmektedir.

Kıyının kullanışlı hale getirilmesi, denizle ilişkinin yeniden kurgulanarak, güçlendirilmesi gerekmektedir (yeni iskeleler, tekne bağlama yerleri vb.). Tasarım forumunda Kordonboyunu cazip hale getirecek kamusal faaliyetlerin ve etkinliklerin tasarlanması (pavyonlar, tasarımcıların yapıtları, sergiler, sanat eserleri vb.) ve bunların zamansal organizasyonlarının yapılmasının gerekliliği önemle vurgulanmaktadır.



Şekil 1 - Kordonun yıllar içinde değişen yol enkesiti (İYTE, Stüdyo çalışmaları)

Türkiye'de yaşayanlar arasında İzmir imgesi büyük ölçüde İzmir Kordonuyla özdeşleşmiştir. Günümüzde iç körfezin çevresini uzun bir sahil yolunun sarmasına karşılık, İzmir'de kordon denilince anlaşılan bu kıyı parçasıdır. Kordon markalaşmış bir yerdir. Bu bakımdan Kordonun kara kısmında yer alan lokantaların yeme-içme yerlerinin özel bir önemi bulunmaktadır. Bu kesim tüm Ege Bölgesine, İzmir'e Türkiye'den ve Türkiye dışından gelenlere hizmet etmektedir. Kordonla deniz arasında yer alan dolgu üzerinde oluşmuş yeşil alan kordon ve yakın çevresinde oturanlara, İzmir'den piyasa için gelenlere hizmet etmektedir. Bu kullanışları zenginleştirmek yaşantının lezzetini artırmak ve seçenekleri çoğaltmak kıyının yeniden tasarımı içinde düşünülmelidir.



Resim 6 -
Geçmişten
bugüne Kordon
(İYTE, Stüdyo
çalışmaları)



Harita 23 -
Sahil şeridindeki
dolgu alanları

Kıyıda dolgu yapılmasından sonra İzmir'in kentsel yaşamı bakımından ortaya çıkan en önemli olgu Gündoğdu çevresinde siyasal gösteriler ve müzik gösterileri için kullanılan lineer bir meydanın oluşmasıdır. Bu meydanın kullanılışı için yapılacak düzenlemeler ve geliştirilecek öneriler İzmir'in ve bu bölgenin yaşam kalitesine olumlu katkı yapacaktır. Körfezin gösteri mekanı olarak düzenlenmesi projesiyle Gündoğdu Meydanı ve çevresi birlikte düşünülmelidir. İzmir Büyükşehir Belediyesinin, körfezi bir gösteri mekanı olarak düzenlemek için geliştireceği, şatlar vb. araç ve gerecin yanaşmasıyla Gündoğdu meydanının gösteri sırasında denize taşınması bu kıyının değerlendirilmesinde bir nitelik sıçraması yaratabilecektir.

5.2.6 Cumhuriyet Meydanı - Konak Pier Arası:

Bu bölgede kamusal yapılar, ofisler, iş merkezleri, oteller (Swiss Otel, Grand Efes Otel, Hilton Otel, Movempick Otel v.b.) yer almaktadır. Ayrıca gazeteler, konsolosluklar ve hastanelerde (Çocuk Hastanesi, Devlet Hastanesi) bu aksta yer seçmişlerdir. Bazı önemli tarihi yapılar ile Santa Maria Katolik Kilisesi, St. Policarp Katolik Kilisesi de bulunmaktadır.



Harita 24 - Cumhuriyet Meydanı-Konak Pier arası tasarım bölgesi.

Kıyı tasarımı projesi kapsamında yapılan anket çalışmasının bulgularına göre bölgedeki kıyı kullanıcılarının %56'sı 1000-2000, %17'si 2000-3000 ve 500-1000 TL arasında hanehalkı gelirine sahiptir. Kıyıda farklı gelir gruplarını bir arada görmek mümkündür. Eğitim düzeyi açısından %27'si ortaokul, %42'si lise, %21'i üniversite mezunudur. İzmir'de doğup-büyüyen kullanıcı oranı %55'dir.

Kullanıcıların %62'si kıyıya arkadaşları ile gelmeyi tercih etmektedir. Sadece %10'u yalnız geldiğini belirtmiştir. Ankete katılanların %37'si haftada birkaç gün kıyıya gelmektedir. %18'i ise ayda birkaç gün geldiğini söylemiştir. Kıyıya hafta sonu gelenlerin oranı %47'dir. Hafta içi ve hafta sonu kullanımında zirve yapan zaman aralığı 17.00-19.00 arasındadır. 20.00-22.00 ve 15.00-17.00 aralığında kullanım oranı yaklaşık %20'dir. Kullanıcıların %54'ü kıyıda 3-4 saat vakit geçirmeyi tercih etmektedir. Kıyıda öncelikle tercih edilen aktiviteler sırasıyla aile veya arkadaşlarla piknik yapmak, denizi seyretmek, balık tutmak, fotoğraf çekmek ve

benzeri aktivitelerdir. Kullanıcılarının %66'sı başka ilçe veya mahalleden gelmektedir. %21'i 15-20 dakikalık araç mesafesinden, %63'ü ise 20 dakikadan daha uzak araç mesafesinden kıyıya gelmektedir. Gelenlerin %50'den fazlası toplu ulaşım olanakları kullanmaktadır. Kıyı bölgesinde yer alan spor aletleri, piknik masaları, yol döşemesi, çocuk oyun alanları ve gölgelik alanlar, bisiklet yolu, denetim hizmetleri, heykel ve sanat ürünleri ve güvenlik gibi unsurlar yetersiz bulunmaktadır.

CUMHURİYET MEYDANI İLE KONAK PİER ARASI	
Kullanıcı Algısı	Deniz manzarası güzel, canlı ve hareketli
Kullanıcı Grubu	Kent geneli
Yoğun kullanılan saatler	17.00-19.00, 20.00-22.00, 15.00-17.00
Kıyıda geçirilen ortalama süre	3-4 saat
Kıyıda yapılan aktiviteler	Denizle ilişkisi yüksek, çeşitli rekreatif faaliyetler, yeme-içme, eğlence
Kullanıcı Beklentisi	Mekansal iyileştirmeler, Kültürel-sanatsal aktiviteler
Projeler	Eski limanın yat limanına dönüştürülmesi

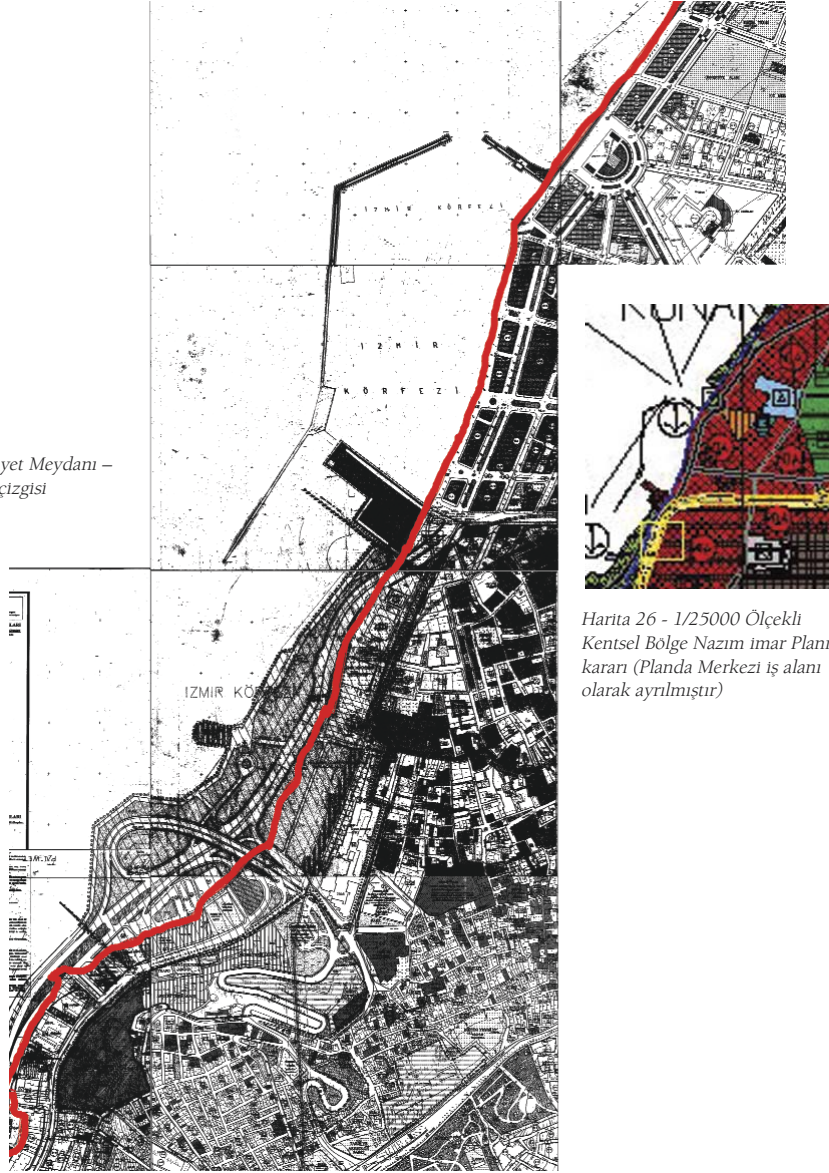
Kıyının bu bölümünde iki önemli kısım bulunmaktadır. Bunlardan birincisi Atatürk Anıtının bulunduğu Cumhuriyet Meydanıdır. Burası İzmir'in tören alanıdır. Fransız tasarımcı René Danger'nin düzenlemesidir. Deniz kıyısındaki bir Fransız ekolü meydan tasarımının özelliklerini yansıtmaktadır. Etrafındaki binalar da böyle bir meydanın varlığına göre biçimlenmiştir.

İkinci kısım ise Pasaport'tur. Pasaport İzmir'in eski limanıdır. Pasaport'un Kordon ve Konak arasında bağlayıcı bir etkisi bulunmaktadır. Pasaport'un konumu ve eski liman olarak taşıdığı tarihsel önemi nedeniyle özel bir yerdir ve burası için verilecek kararlar stratejik önem arz etmektedir. Pasaport'un denizle olan ilişkisi güçlüdür, geçmişten gelen referansların bazılarını koruyabilmiştir. Rıhtımı, kordonun kıyısında İzmir'in geçmişe atıf yapan kahvehaneleri ile mütevazı yeme-içme mekanlarının yer aldığı Pasaport'un yat limanı olarak düzenlenmesi düşünülmektedir. Yat limanına dönüştürülmesi olanağının elde edilmesi halinde ne tür düzenlemelere gidilebileceği araştırılmalı ve kullanımının artırılması hedeflenmelidir.



Resim 7 - Cumhuriyet Meydanı ve Pasaport İskelesinden görünüm.

Harita 25 - Cumhuriyet Meydanı –
Pier arası kıyı kenar çizgisi



Harita 26 - 1/25000 Ölçekli
Kentsel Bölge Nazım İmar Planı
karanı (Planda Merkezi iş alanı
olarak ayrılmıştır)

Yapılan Tasarım Forumu sırasındaki tartışmalarda, Cumhuriyet Meydanının tören alanı olarak düzenlenmesi ve eski limanın daha çok kullanılmasına imkân sağlayacak ve kentlinin gündelik yaşam döngüsüyle bütünleşmiş olan Kordon kullanışlarını geliştirecek düzenlemelere gidilmesi gerektiğinin altı çizilmiştir. Kıyının bu kısmında da cephe düzenlemelerinin yapılması, yeme-içme yerlerine ait sandalye ve tente tiplerinin tasarım bütünlüğü içinde ele alınması gerekmektedir.

5.2.7. Konak Pier - Konak Köprülü Kavşağı Arası

Konak Köprülü Kavşağı ile Pier arasında kalan bölge Konak Meydanının düzenlemesi projesi kapsamında Konak Alt Geçişi ile birlikte düzenlenmiştir. İzmir Büyükşehir Belediye Binası, İzmir Valiliği, tarihi Saat Kulesi, Küçük Camii ve Tarihi Kemeraltı çarşısı gibi kentin kalbi niteliğindeki pek çok kullanımın yer aldığı bir bölgedir. Ulaşım Konak Vapur İskelesi, Üçyol-Bornova hattındaki mevcut metro güzergahı, otobüs durakları ile ulaşım bağlantılarının da düğüm noktasıdır.

Kıyının bu bölgesi iki altbölgeye ayrılabilir. Bölgelerden biri Kemeraltı çarşısı, Agora ve Kafikale'yi içine alan kentin en önemli tarihi merkezi ve aksıdır. Diğeri ise İzmir Saat Kulesini çevreleyen Konak Meydanı ve yakın çevresidir.



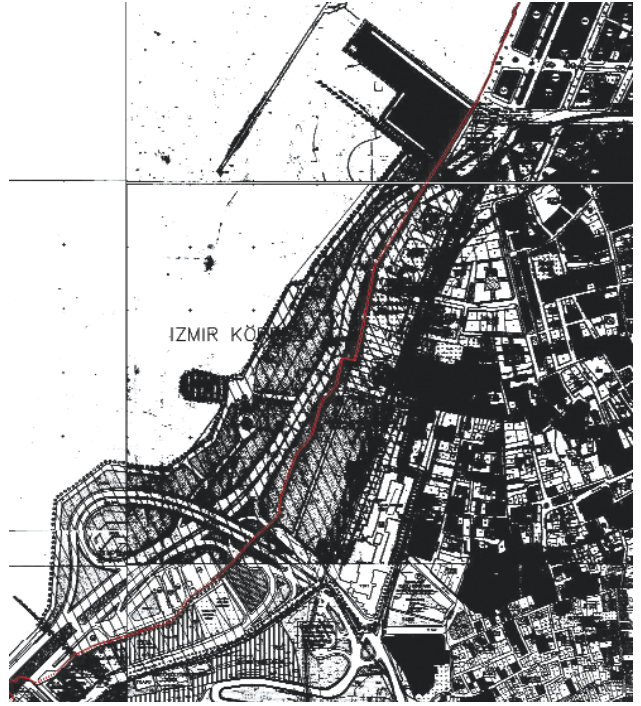
Harita 27 - Konak Pier ile Konak Köprülü Kavşağı arası tasarım bölgesi.

Kemeraltı çarşısı, Agora ve Kafikale'yi içine alan kentin en önemli tarihi bölgesine dair Büyükşehir Belediye tarafından pek çok çalışma yapılmaktadır. Kemeraltı ve çevresi ait 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı hazırlanmış ve onaylanmıştır. 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı çalışmaları etaplar halinde devam etmektedir. Kadifekale surlarının rölöve, restitüsyon ve restorasyon projeleri elde edilmiştir. Kadifekale çevresinde jeolojik sakıncalı alanların Kentsel Dönüşüm Projesi kapsamında yıkımı sağlanmış olup bu alanların kentinin rekreatif amaçlı kullanımına ve seyir terasları olarak düzenlemelerine yönelik çalışmalar başlatılmıştır. Agora ve Çevresi Koruma Geliştirme ve Yaşatma Projesi kapsamında ilk olarak 1/1000 ölçekli Agora ve Çevresi Koruma Amaçlı İmar Planı hazırlanmış ve onaylanmıştır. Plan kapsamında kamulaştırma çalışmalarının 4 etabı tamamlanmış ve yıkımlar gerçekleşmiştir. Bu çalışma neticesinde bilimsel kazı alanı üç kat daha büyümüş ve bu bölümlerde başlayan kazı çalışmalarında önemli arkeolojik ve mimari buluntulara ulaşılmıştır. İkiçeşmelik caddesinin güney istikametinin sonunda konumlanan Cici Park ve Antik Roma Yolu'nun düzenlenmesine ilişkin projeler Koruma Bölge Kurulu'na iletilmiştir. Antik Roma Yolu'nun bulunduğu alanın seyir

Meydanının tasarlanması için tarihsel periyotta pek çok girişim olmuştur. Konak Meydanı ve çevresi ile ilgili bugünkü düzenlemenin tasarım çalışmaları 2002 yılında başlamış, uygulaması 2003 yılında yapılmıştır. Yapılan düzenleme ile taşıt aksı yer altına alınmış, iş merkezleri, Kemeraltı girişi, toplu ulaşım aktarma noktaları ve Konak Vapur İskelesi yaya yolları sistemi ile birbirine bağlanmıştır. Eski Gümrük binaları restore edilerek, Konak Pier olarak alışveriş merkezi dönüştürülmüş; Varyant'ı sahil yoluna bağlayan köprü tamamlanmış, köprü'nün deniz tarafında kalan kısmında ise toprak bir seyir terası düzenlenmiştir. Kıyı boyunca yapılan düzenlemelerle Cumhuriyet Bulvarı-Pasaport-Kordon arasında sürekliliği olan kesintisiz yaya bağlantısı oluşturulmuştur.

1/25000 ölçekli Kentsel Bölge Nazım İmar Planı kararlarına göre kıyı ve çevresi kentsel yeşil alandır. Tarihi kent merkezi olan Kemeraltı ise merkezi iş alanı olarak gösterilmektedir. Tasarım bölgesinde arkeolojik sit alanları (A1, A2,) kentsel arkeolojik sit alanı (A3), kentsel sit (K) ve doğal sit (D) Alanı bulunmaktadır.

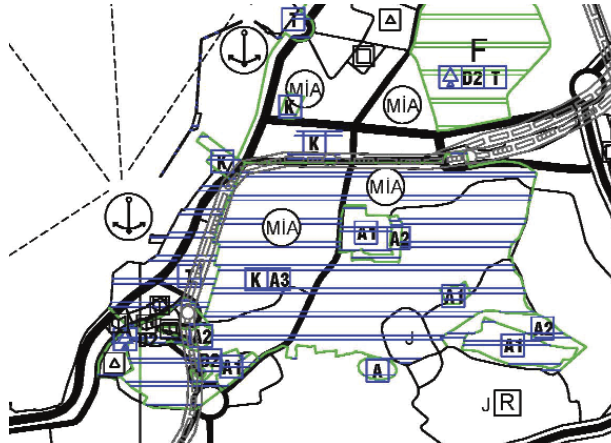
Kıyı tasarımı projesi kapsamında yapılan anket çalışmasının bulgularına göre Konak Pier-Konak Köprülü Kavşağı arasında kalan bölgedeki kıyı kullanıcılarının %46'sı 1000-2000, %26'sı 500-1000 TL arasında hanehalkı gelirine sahiptir.



Harita 30 -
Konak Pier ile
Konak Köprülü
Kavşağı arası
Kıyı kenar çizgisi



Harita 31 -
1/25 000 Ölçekli
Kentsel Bölge Nazım Planı



Harita 32 -
Konak-Pier- Köprülü
Kavşak Sit Sınırları

Eğitim d¼zeyi açısından %24'¼ ortaokul, %33'¼ lise, %18'i ¼niversite mezunudur. İzmir dışında doğan kullanıcı oranı %51'dir.

Kullanıcıların kıyıya gelme sıklığı çeşitlilik g¼stermektedir. Ayda birkaç g¼n gelenlerin oranı ile haftada birkaç g¼n gelenlerin oranı (%27) aynıdır. Kıyıya arkadaşları ile gelmeyi tercih edenlerin oranı %46'dır. Yalnız gelmeyi tercih edenlerin oranı d¼ř¼kt¼r. Kıyıya hafta sonu gelenlerin oranı %36'dır. Hafta içi ve hafta sonu kullanımında zirve yapan zaman aralığı 17.00-19.00 arasındır. Kullanıcıların %60'ı kıyıda 3-4 saat arasında vakit geçirmektir. Kıyıda ¼ncelikle tercih edilen aktiviteler sırasıyla denizi seyretmek, aile veya arkadaşlarla piknik yapmak ve kıyıda gezmeğtir.

Kullanıcılarının %69'u başka ilçe veya mahalleden gelmektedir. %26'sı 15-20 dakikalık araç mesafesinden, %60'ı ise 20 dakikadan daha uzak araç mesafesinden kıyıya gelmektedir. Gelenlerin b¼y¼k bir çoğunluğu toplu ulaşım olanakları kullanılmaktadır. Kıyı b¼lgesinde memnuniyetsizlik yaratan unsurlar mekansal d¼zenlemeden çok alanın bakım ve tutumu, denetimi ve g¼venliđi ¼zerine yoğunlaşmaktadır.

KONAK PİER İLE KONAK K¼PR¼L¼ KAVşAğI ARASI	
Kullanıcı Algısı	Merkez, ulaşımı kolay, deniz manzarası g¼zel
Kullanıcı Grubu	Kent geneli
Yoğun kullanılan saatler	17.00 - 19.00
Kıyıda geçirilen ortalama s¼re	3-4 saat
Kıyıda yapılan aktiviteler	Denizle ilişkisi y¼ksek, çeşitli rekreatif faaliyetler (gezmek, piknik yapmak, denizi seyretmek)
Kullanıcı Beklentisi	Alanın bakım ve tutumu, çeşitli aktiviteler
Projeler	Tramvay, Konak T¼neli

K¼pr¼l¼ kavşağın ve otoparkın bulunduğu alanın yeniden tasarlanabileceği, denizde su oyunlarına yer verilebileceği g¼r¼řleri vardır. B¼lgenin geleceğinde etkili olabilecek projelerden biri projelendirilen Konak T¼neli'dir. M¼rselpařa ile Konak arasında yapılacak projeden Bahri Baba Parkı ve M¼ze çevresi etkilenmektedir.



Alsancak Limanı ile Cumhuriyet Meydanı Arası

Kullanıcı Algısı
Güzel deniz manzarası, dinlendirici, eğlenceli
Kullanıcı Grubu
Kent geneli
Yaşın kullanılan sınırlar
1700-1900, 2000-2200
Kıyıda geçirilen ortalama süre
3-4 saat

Kıyıda yapılan aktiviteler
Denizle ilişkisi yüksek, çeşitli rekreatif faaliyetler, yeme-içme, eğlence

Kullanıcı Beklentisi
Mekansal düzenlenmelerin (gölgelik vb.), kültürel- sanatsal aktivitelerin yapılması, genetik düzenlenimin artırılması
Projeler
Yaşadıkları alanın etkin koloniyel ilişkisinin kurulması, Apartman çarhanelerindeki ruhsatlıkların giderilmesine yönelik tasarrım çabalarının oluşturulması



Cumhuriyet Meydanı ile Konak Pier Arası

Kullanıcı Algısı
Deniz manzarası güzel, canlı ve hareketli
Kullanıcı Grubu
Kent geneli
Yaşın kullanılan sınırlar
1700-1900, 2000-2200, 1500-1700
Kıyıda geçirilen ortalama süre
3-4 saat

Kıyıda yapılan aktiviteler
Denizle ilişkisi yüksek, çeşitli rekreatif faaliyetler, yeme-içme, eğlence

Kullanıcı Beklentisi
Mekansal düzenlenmeler, Kültürel-sanatsal aktiviteler
Projeler
Eski limanın yat limanına dönüştürülmesi



Konak Pier ile Konak Köprüllü Kavşağı Arası

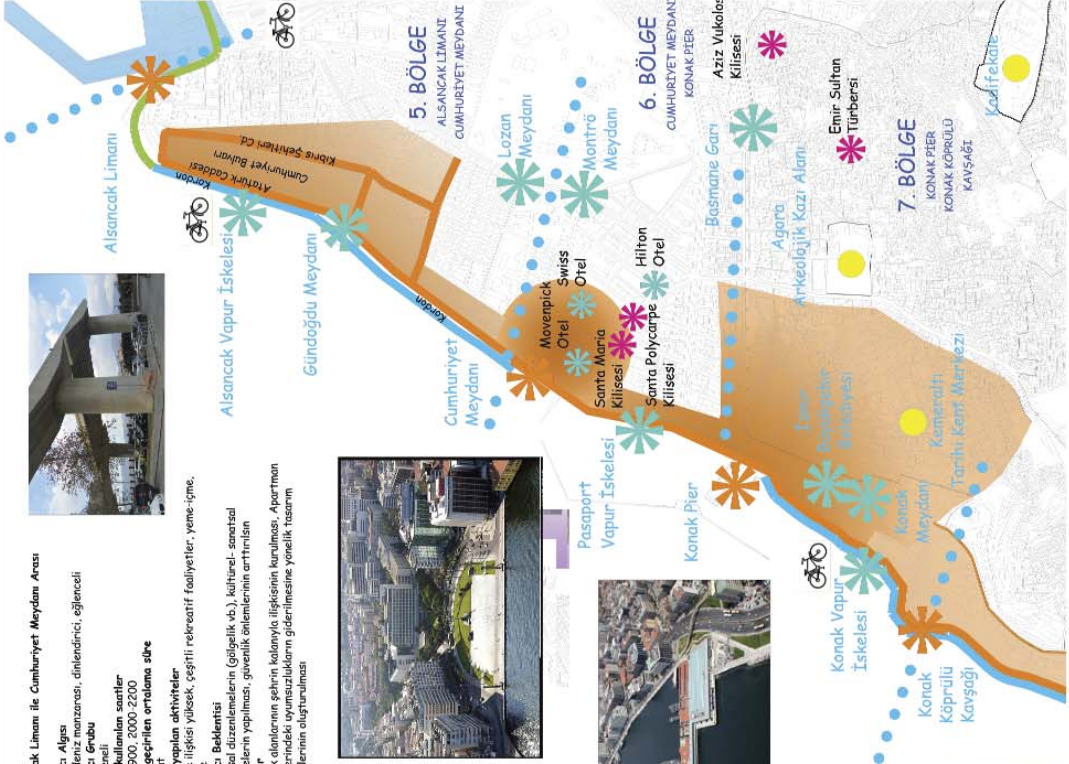
Kullanıcı Algısı
Merkez, ulgırlı kolonyel, deniz manzarası güzel
Kullanıcı Grubu
Kent geneli
Yaşın kullanılan sınırlar
1700-1900
Kıyıda geçirilen ortalama süre
3-4 saat

Kıyıda yapılan aktiviteler
Denizle ilişkisi yüksek, çeşitli rekreatif faaliyetler (gezme, piknik yapmak, denizi seyretmek)

Kullanıcı Beklentisi
Alınan bölgenin ve tutulumu, çeşitli aktiviteler
Projeler
Tramvay, Konak Tüneli



- Yaya kullanım yoğunluğu olan alanlar
- Düzenlenecek Bisiklet Yolu
- Mevcut Bisiklet Yolu
- Kenttsel Yenilenme Alanı



5.2.8 Konak Köprülülü Kavşığı - Mithatpaşa Endüstri Meslek Lisesi Arası

Konak yakınından başlayarak Atatürk Kültür Merkezi (AKM), Sabancı Kültür Merkezi, Devlet Tiyatrosu, Arkeoloji Müzesi, İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından restore edilen Sayaç Atölyesi gibi kültür alanları, Ordu Evi, Güney Deniz Saha Komutanlığı gibi askeri alanlar bulunmaktadır. Doğal sit alanı olan Bahribaba Parkının altı belediye otobüslerinin aktarma merkezi olarak kullanılmaktadır. Konak tramvayının Mustafa Kemal Sahil Bulvarının kara tarafından geçmesi planlanmıştır. Karataş'a Vapur İskelesi yapılması düşünülmektedir. Tasarım forumunda, Ege Ordu Komutanlığı ve Endüstri Meslek Lisesinin bulunduğu alan bir alt bölge olarak tanımlanmış ve kıyı ile bütünleşebilecek yeni bir meydan, kamusal alan yaratılması düşüncesi kabul görmüştür.

Harita 34 - Konak Köprülülü Kavşığı ile Mithatpaşa Endüstri Meslek Lisesi Arası tasarım bölgesi



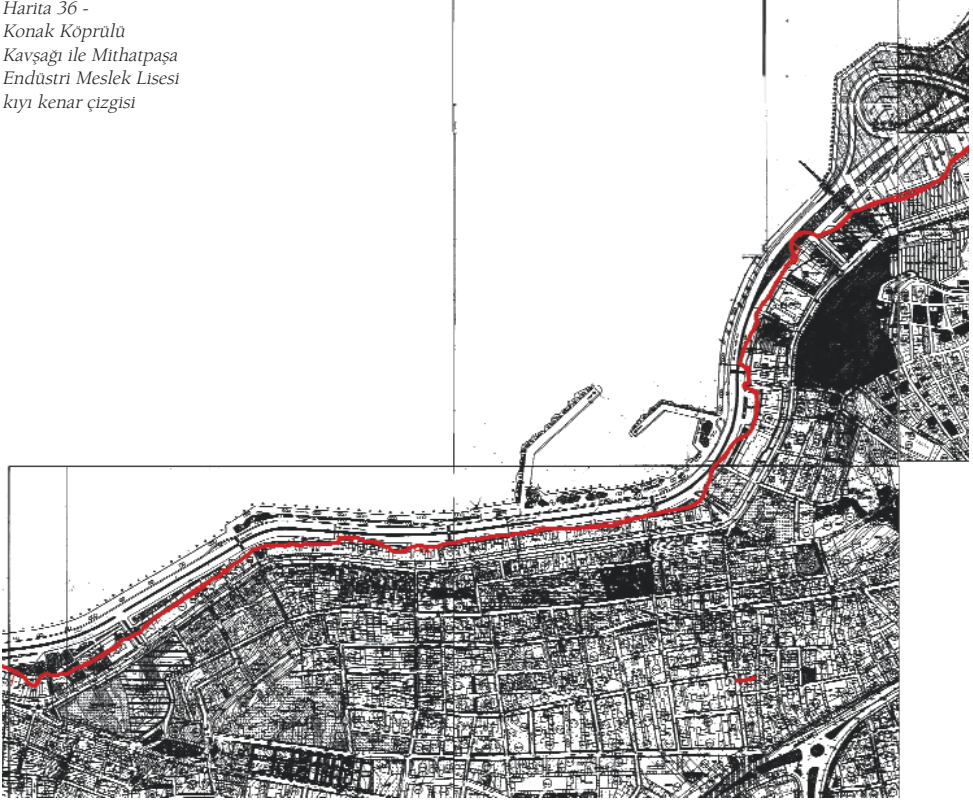
Harita 35 - 1/25 000 ölçekli Kentsel Bölge Nazım İmar Planı

Çoğunlukla orta gelir düzeyine sahip konut bölgesidir ve yoğun trafik aksına rağmen bölgenin denizle ilişkisi vardır. Kıyı yürüyüş, koşu ve bisiklete binmek için kullanılmaktadır. 1/25000 Ölçekli Kentsel Bölge Nazım İmar Planı kararlarına göre kıyı kentsel yeşil alan olarak planlanmıştır. Mithatpaşa Endüstri Meslek Lisesinin bulunduğu alan eğitim tesisi olarak planda korunmuştur.

Kıyı tasarımı projesi kapsamında yapılan anket çalışmasının bulgularına göre bölgedeki kıyı kullanıcılarının %37'si 1000-2000 arasında hanehalkı gelirine sahiptir. Eğitim düzeyi açısından %20'si ortaokul, %35'i lise, %17'si üniversite mezunudur. İzmir'de doğup-büyüyen kullanıcı oranı %42'dir. Kıyıya haftada birkaç gün gelenlerle, haftada bir gün gelenlerin oranı (%28) aynıdır. Kıyıyı hafta sonu kullananların oranı %47'dir. Arkadaşları ile gelmeyi tercih edenlerin oranı %39'dur. Hafta içi ve hafta sonu kullanımda zirve yapan zaman aralığı 17.00-19.00 arasındadır. Hafta sonları sabah 9.00-12.00 aralığında da yoğun kullanılmaktadır. Kullanıcıların %44'ü kıyıda 3-4 saat arasında vakit geçirmektedir. Kıyıda öncelikle tercih edilen aktiviteler sırasıyla denizi seyretmek, aile veya arkadaşlarla piknik yapmak ve kıyıda gezmektir.

Kullanıcılarının %49'u başka ilçe veya mahalleden gelmektedir. 20 dakikadan daha uzak araç mesafesinden kıyıya gelenlerin oranı %54'tür. Gelenlerin büyük bir çoğunluğu toplu ulaşım olanaklarını kullanmaktadır. Kıyı bölgesinde memnuniyetsizlik yaratan unsurlar arasında alanın bakım ve tutumu, denetimi, güvenliği, gölgelik alanların ve eğlence yerlerinin olmaması sayılmaktadır.

Harita 36 -
Konak Köprüsü
Kavşağı ile Mithatpaşa
Endüstri Meslek Lisesi
kıyı kenar çizgisi



KONAK KÖPRÜLÜ KAVŞAĞI İLE MİTHATPAŞA ENDÜSTRİ MESLEK LİSESİ ARASI	
Kullanıcı Algısı	Merkeze yakın, deniz manzarası güzel
Kullanıcı Grubu	Yakın çevre ve kent geneli
Yoğun kullanılan saatler	Hafta içi 17.00-19.00 Hafta sonu 9.00-12.00
Kıyıda geçirilen ortalama süre	3-4 saat
Kıyıda yapılan aktiviteler	Yürümek, spor yapmak, ve diğer rekreatif faaliyetler (piknik yapmak ve kıyıda gezmek),
Kullanıcı Beklentisi	Mekansal iyileştirmeler
Projeler	Tramvay

Konak Köprülü Kavşağı ile Üçkuyular İskelesi arasında kalan bölge kıyının kullanım özellikleri ve tasarım problemi açısından benzer özellikler göstermektedir. Ancak uzun kıyı bandının daha kolay algılanabilmesi için Konak Köprülü Kavşağı-Mithatpaşa Endüstri Meslek Lisesi ve Mithatpaşa Endüstri Meslek Lisesi-Üçkuyular Vapur İskelesi olarak ikiye ayrılmıştır. Tasarım Forumu sırasındaki tartışmalarda Konak Köprülü Kavşağı ile Mithatpaşa Endüstri Meslek Lisesi arasındaki bölge için yapılan öneriler aşağıda özetlenmektedir.

- Kıyı ile konut bölgesi geniş ve hızlı bir yolla kesildiğinden denizle ilişki kurmak zorlaşmaktadır. Kullanıcıların sahile çıkmasını kolaylaştıracak çözüm önerilerinin geliştirilmesi gerekmektedir. Kullanıcı grubu genellikle çevrede yaşayanlardan oluşmaktadır. Hızlı trafiği aşanlara deniz kıyısına geldikleri zaman dolaşabilecekleri bir yaya ve bisiklet yolu bulunmaktadır. Sabahları koşanlar, bisiklete binenler, spor yapanlar bulunmaktadır, ancak kıyıda yoğun bir kullanım bulunmamaktadır.
- Yolla apartmanlar arasında bir otopark alanı bulunmaktadır. Bu otopark alanı ile yapılar arasında kalan alan restoranlar ve kafeler nedeniyle bir yaşam alanı olarak kullanılmaktadır. Kafelerden oluşan bu aksın düzenlenmesi gerekmektedir. Projelendirilen tramvay hattı bu bölgeden geçecektir. Üçkuyular'daki benzinliğin arkasından başlayacak, Mustafa Kemal Sahil Bulvarı'nın kara tarafında, otopark alanının yol tarafından yedi metrelik bir hat olarak düzenlenecektir. Yolcu trafiğinin tramvayla taşınması ve böylece araç yoğunluğunun azaltılması amaçlanmaktadır.
- Bu bölgede ayrıca deniz ulaşımının güçlendirilmesi ve tramvay hatları ile bütünleştirilmesi amacıyla yeni vapur iskelelerinin yapılması düşünülmektedir.
- Bölgenin önemli sorunlarından biri denize bakan cephelerdeki kötü yapı kalitesidir. Denize bakan cepheler Kordon'a göre daha kötü yapılaşmıştır. Cephelerin düzenlenmesi amacıyla tasarım rehber hazırlanmalıdır.
- Bir diğer sorun alanı Sahil Bulvarı yapılırken sokak merdivenlerinin referans alınmamasıdır. Kıyıya dik içeriye giren sokaklarda düzen aşağıya doğrudur. Yani yayalar aşağıya doğru iner. Yukarı çıkmak için Hatay yönünden otobüs ile gitmeyi tercih ederler. Bunu önlemek için mevcutta kullanılan önemli yaya akslarının yeniden ve yaratıcı yöntemlerle tasarlanması, yukarı çıkışlarda da kullanılabilir çözümlerin getirilmesi gerekmektedir.
- Karataş'tan Üçkuyular'a kadar olan hat balık tutmak, kayak ve benzeri aktiviteler açısından önemli bir banttır. Hâlihazırda olmayan ve İzmir'e renk katacak bir işlev ve etkinlik getirilmesi önerilmektedir (Taşınabilir, sökülebilir, başka yere kurulabilir geçici bina yaptırmak gibi).
- Kıyı ile binaların bulunduğu ikinci bant arasında yeni bağlantıların oluşturulması ve kıyıya daha çok akabilme şansının verilmesi gerekmektedir.
- Etrafın kolayca görülebileceği, manzarası güzel, kentten algılanabileceği noktalarda terasların tasarlanması önerilmektedir (Hatay, Halil Rifat Paşa).

- Kıyıda mekansal kalitenin artırılması amacıyla su elemanlarının (çeşme vb.), gölgelik ve oturma alanlarının, tuvalet ve kioksların, kıyı aydınlatmasının ve denizle ilişkiyi güçlendirmek için yapılacak iskelelerin tasarım bütünlüğü içinde ele alınması gerekmektedir.

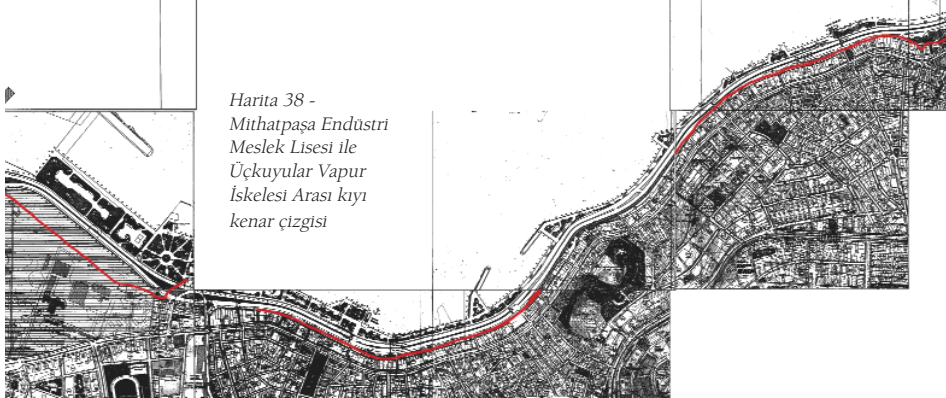
Özetle, daha önceki bölümlerde İzmir’de dünyayla bütünleşen ve yarışma kapasitesini artırarak, dünyadaki iş bölümünde konumunu yükseltmeye çalışırken kentin huzurlu gerilimsiz yaşam kalitesini kıskançlıkla koruması gerektiği üzerinde durulmuştur. Kıyının bu bölümünde İzmir’in gerilimsiz huzurlu yaşamının sürdürülmesi temel çıkış noktasını oluşturacaktır. Tasarım bu amaca katkıda bulunacak kullanışlar ve fiziksel çevreye katkıda bulunacak düzenlemeler getirecektir.

5.2.9 Mithatpaşa Endüstri Meslek Lisesi - Üçkuyular Vapur İskelesi Arası

Orta ve yüksek gelir gurubunun yaşadığı konut ağırlıklı bir bölgedir. Ahmed Adnan Saygun Sanat Merkezi bu alanda yer almaktadır. Projelendirilen Konak tramvayının güzergahı kara tarafından geçmekte, yeşil alanlara ve mevcut otopark alanlarına en az zarar verecek şekilde tasarlanmaktadır. Hava Kuvvetlerine ait askeri alan sonrası Konak tramvayı, Metro istasyonu ile buluşmaktadır. Üçkuyular’da ayrıca bir belediye otobüsleri aktarma merkezi oluşturulmuştur.



Harita 37 -
Mithatpaşa Endüstri
Meslek Lisesi ile
Üçkuyular Vapur
İskelesi Arası tasarım
bölgesi



Harita 38 -
Mithatpaşa Endüstri
Meslek Lisesi ile
Üçkuyular Vapur
İskelesi Arası kıyı
kenar çizgisi

1/25000 ölçekli Kentsel Bölge Nazım İmar Planına göre kıyı kentsel yeşil alan olarak planlanmıştır. Kıyı arkası ise sık yoğunlukta konut alanıdır. Doğal ve arkeolojik sit alanı olan Susuzdede Parkının bakım ve onarımı yapılırken aynı zamanda seyir terası olarak düzenlenmesi düşünülmektedir. Bölgede bulunan 3 adet sivil yapının restorasyon çalışmaları başlamıştır.

Harita 39 -
1/25000 ölçekli
Kentsel Bölge
Nazım İmar Planı



Kıyı tasarımı projesi kapsamında yapılan anket çalışmasının bulgularına göre bölgedeki kıyı kullanıcılarının %40'ı 1000-2000, 527'si 2000-3000 arasında hanehalkı gelirine sahiptir. Eğitim düzeyi açısından %26'sı ortaokul, %37'si lise, %16'sı üniversite mezunudur. İzmir'de doğup-büyüyen kullanıcı oranı %59'dur. Kıyıya

haftada birkaç gün gelenler %35, her gün gelenlerin oranı %18'dir. Arkadaşları ile gelmeyi tercih edenlerin oranı %37'dir. Hafta içi ve hafta sonu kullanımda zirve yapan zaman aralığı 17.00-19.00 arasındadır. 20.00-22.00 arası en yoğun ikinci zirve saat aralığı olarak tespit edilmiştir. Kullanıcıların %47'si kıyıda 3-4 saat, %28 1-2 saat arasında vakit geçirmektedir. Kıyıda öncelikle tercih edilen aktiviteler sırasıyla denizi seyretmek, aile veya arkadaşlarla piknik yapmak ve kıyıda spor yapmaktadır. Kullanıcılarının %33'ü 20 dakikadan daha uzak araç mesafesinden, %20'si ise 15-20 dakikalık yürüyüş mesafesinden gelmektedir. Gelenlerin büyük bir çoğunluğu toplu ulaşım olanakları kullanmaktadır.

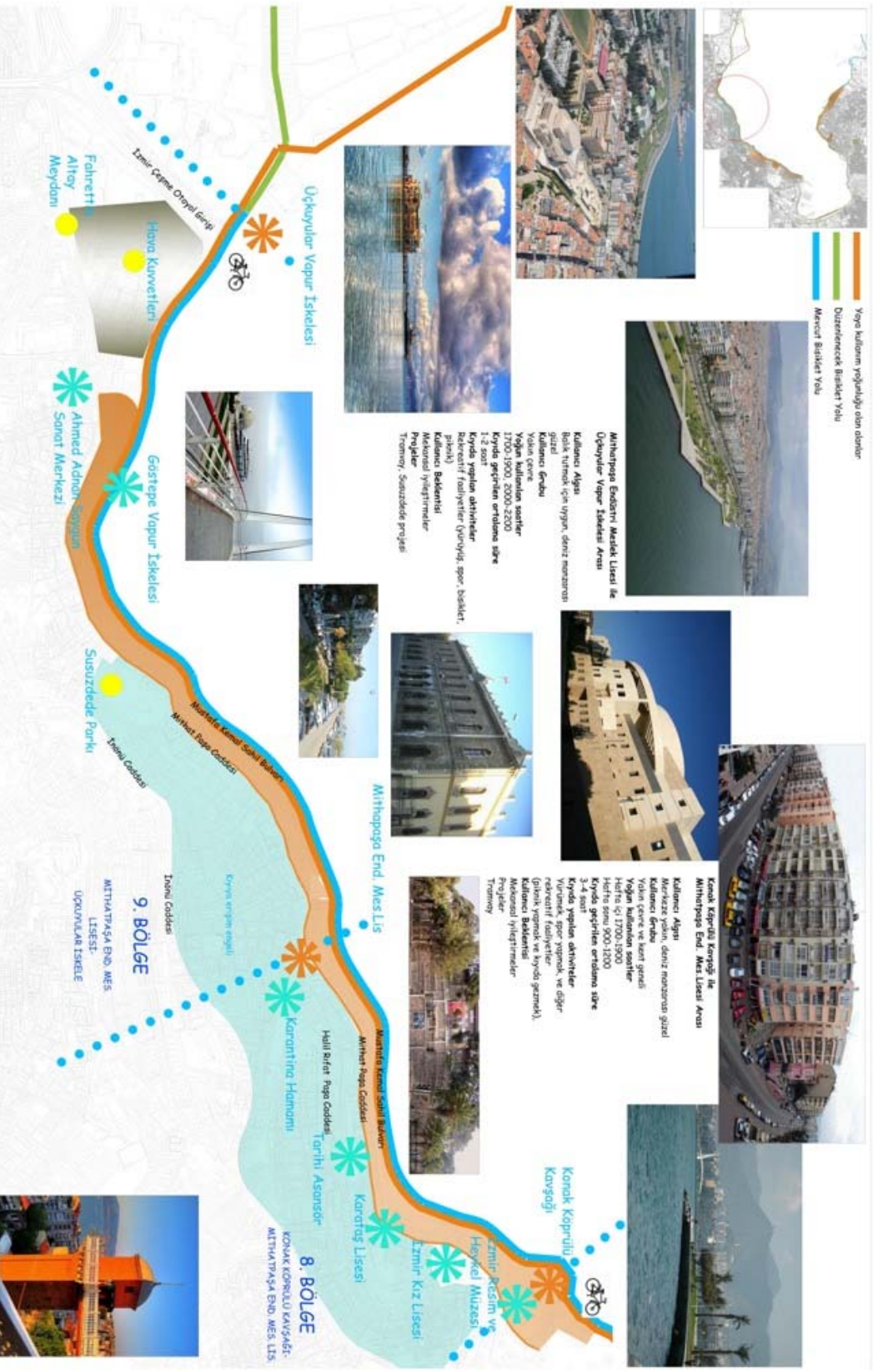
Kıyı bölgesinde memnuniyetsizlik yaratan unsurlar arasında alanın bakım ve tutumu, denetimi, güvenliği, gölgelik alanların ve eğlence yerlerinin olmaması sayılmaktadır.

MİTHATPAŞA ENDÜSTRİ MESLEK LİSESİ İLE ÜÇKUYULAR VAPUR İŞKELESİ ARASI	
Kullanıcı Algısı	Balık tutmak için uygun, deniz manzarası güzel
Kullanıcı Grubu	Yakın çevre
Yoğun kullanılan saatler	17.00-19.00, 20.00-22.00
Kıyıda geçirilen ortalama süre	1-2 saat
Kıyıda yapılan aktiviteler	Rekreatif faaliyetler (yürüyüş, spor, bisiklet, piknik)
Kullanıcı Beklentisi	Mekansal iyileştirmeler
Projeler	Tramvay, Susuzdede projesi

Konak Köprütlü Kavşağı ile Üçkuyular İskelesi arasında kalan kıyının kullanım özellikleri ve tasarım problemi açısından benzer özellikler taşıdığı bir önceki bölümde ifade edilmişti. Kıyının bu bölümünde de devam eden Sahil Bulvarı nedeniyle konut bölgeleri ile kıyı arasında ilişki kurmak zorlaşmaktadır. Kıyı ile binaların bulunduğu ikinci bant arasında yeni bağlantıların oluşturulması ve kıyıya daha çok akabilme şansının verilmesi gerekmektedir. Yolla apartmanlar arasında bulunan otopark alanından geçecek tramvay hattı nedeniyle yeniden düzenlenmesi gerekecektir. Kıyıda bakınca Karataş'tan Hava Kuvvetlerinin olduğu yere kadar, cephelerin düzenlenmesi gerekmektedir. Kıyıda mekansal kalitenin artırıl-

ması amacıyla su elemanlarının (çeşme vb.), gölgelik ve oturma alanlarının, tuvalet ve kloakların, kıyı aydınlatmasının ve denizle ilişkiyi güçlendirmek için yapılacak iskelelerin tasarım bütünlüğü içinde ele alınması gerekmektedir. Tasarım Forumunda bölge için vurgulanan bir diğer konu Ahmed Adnan Saygun Sanat Merkezi'nin bulunduğu alanın canlandırılması amacıyla işletimi ile ilgili yeni düzenlemeler yapılmasıdır.

Özetle, kıyının bu bölümünde oldukça oturmuş bir kullanım bulunmaktadır. Kıyı ve gerisi bir 'yer' olma niteliği kazanmıştır. Kıyının bu bölümünde İzmir'in gerilimsiz huzurlu yaşamının sürdürülmesi temel çıkış noktasını oluşturacaktır. Tasarım bu amaca katkıda bulunacak kullanışlar ve fiziksel çevreye katkıda bulunacak düzenlemeler getirecektir. Bu sahile denizden ulaşılabilirliğin artırılması ve bu sahilde oturanların tekne sahibi olabilmesine olanak verebilecek düzenlemeler de düşünülebilir.



5.2.10 Üçkuyular Vapur İskelesi - Yeni Kale Arası

Kıyının bu bölgesinde Kent Ormanı, piknik alanları, balık lokantaları, balıkçı barınakları, kafeler ve restoranlarla kent için oldukça önemli gününbirlik rekreatif faaliyetler gerçekleştirilmektedir. İnciraltı Engelliler Merkezi ve Kafeteryası, Kent Ormanı içinde yer almaktadır. Bölgeye ayrıca yeni bir düzenleme ile bir tören alanı kazandırılmıştır. Denizcilik Eğitim Merkezi olarak planlanan, 1987 yılında kara tesisleri, 1991 yılında ise marina olarak hizmete giren Levent Marina yeni düzenlemesi ile 2011 yılında yeniden faaliyete başlamıştır. Metro, tramvay, otoyol, iskele, aktarma merkezi ve ilçe terminali ile bölge ulaşım açısından önemli bir düğüm noktasıdır. EXPO alanının bu bölgede yapılması düşünülmüştür.

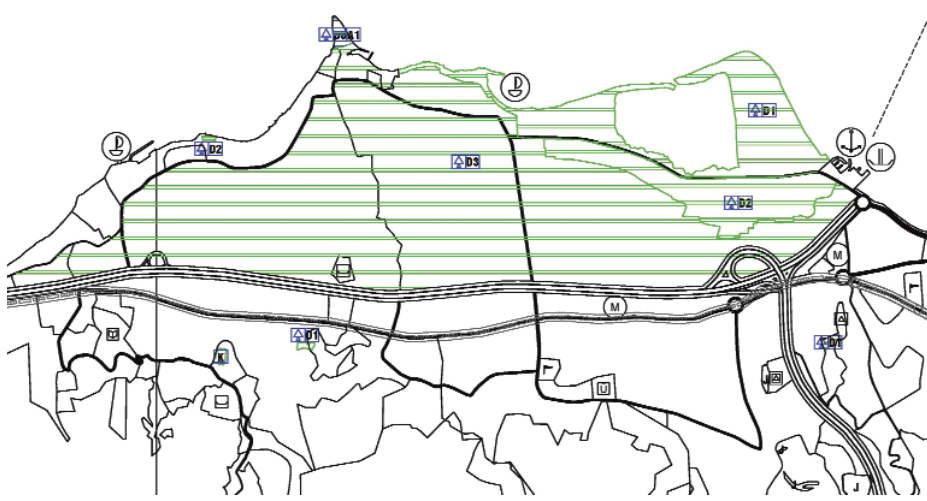
Bölgenin en önemli özelliklerinden biri Çakalburnu Dalyanı barındırmasıdır. Dalyan Balçova-İnciraltı sınırlarında yaklaşık 150 hektarlık büyüklüğe sahiptir. Oldukça sığ olan (0.5-1,5 m.) Çakalburnu Dalyanı, lagüner ekosistem özelliklerini taşımasının yanı sıra çevre ve insan aktivitelerine bağlı ötrofik ortam özelliğine de sahiptir (Can ve diğerleri, 2004). Göçmen kuşların uğrak yeri olan Dalyanda yılın belirli zamanlarında karabatak, flamingo, pelikan gibi kuş türleri gözlenmektedir.

Harita 41 -
Üçkuyular
Vapur İskelesi
ile Yeni Kale
Arası tasarım
bölgesi



Harita 42 -
Üçkuyular
Vapur İskelesi
ile Yeni Kale
Arası kıyı
kenar çizgisi





Harita 43 -
Üçkuyular
Vapur İskelesi
ile Yeni Kale
Arası Sit
Alanları

Çakalburnu Dalyanı İzmir Körfezi'ndeki en önemli akivades toplama alanlarından biridir (Serdar ve Lök, 2005). Dalyanın bulunduğu alan 1. derece doğal sit alanıdır. Dalyanın arkasında bulunan özel nitelikli tarım alanları ise 2. ve 3. derece doğal sit alanıdır.

Kıyı tasarımı projesi kapsamında yapılan anket çalışmasının bulgularına göre kıyı kullanıcılarının %55'i 2000-3000 arasında hanehalkı gelirine sahiptir. Eğitim düzeyi açısından %23'ü ortaokul, %37'si lise, %17'si üniversite mezunudur. İzmir'de doğup-büyüyen kullanıcı oranı %56'dır. Kıyıya ayda birkaç gün gelenler %41, haftada birkaç gün gelenlerin oranı ise %18'dir. Arkadaşlar, aile ve bazen başına kıyıya gelmeyi tercih edenlerin oranı %59'dur. Yalnız başına gelmeyi tercih edenlerin oranı düşüktür (%5). Hafta içi ve hafta sonu kullanımında zirve yapan zaman aralığı 17.00-19.00 arasındır. Hafta sonu 15.00-17.00 arası ikinci yoğun saat aralığı olarak tespit edilmiştir. Kullanıcıların %70'i kıyıda 3-4 saat vakit geçirmektedir. Kıyıda öncelikle tercih edilen aktiviteler sırasıyla kıyıda gezmek, aile veya arkadaşlarla piknik yapmak ve kıyıda çeşitli aktivitelerle (balık tutmak, fotoğraf çekmek) vakit geçirmektir.

ÜÇKUYULAR VAPUR İSKELESİ İLE YENİ KALE ARASI	
Kullanıcı Algısı	Balık tutmak için uygun, deniz manzarası güzel, ortam rahat
Kullanıcı Grubu	Kent geneli
Yoğun kullanılan saatler	Hafta içi 17.00-19.00 Hafta sonu 15.00-17.00
Kıyıda geçirilen ortalama süre	3-4 saat
Kıyıda yapılan aktiviteler	Rekreatif faaliyetler (yürüyüş, piknik, balık tutmak, yeme-içme)
Kullanıcı Beklentisi	Mekansal iyileştirmeler, aktiviteler yapılması

Kullanıcılarının %54'ü 20 dakikadan daha uzak araç mesafesinden, %22'si ise 15-20 dakikalık araç mesafesinden gelmektedir. Gelenler toplu ulaşım olanakları ve özel araçları ile gelmektedir. Kıyı bölgesinde memnuniyetsizlik yaratan unsurların başında piknik masalarının, spor aletlerinin ve çocuk oyun alanlarının yetersizliği gelmektedir.

Tasarım Forumunda, bölgenin diğer bölgelerden farklı olan yapısına dikkat çekilmiştir. Bölgenin İzmir'in rekreasyon alanı olduğu, kıyının da rekreasyon planlaması ile bütünleşmiş bir biçimde düzenlenmesi gerektiği belirtilmiştir. Bölgeyle ilgili gelecek senaryoları farklılaşma birlikte (EXPO alanı, termal turizm alanı) ekolojik açıdan önemi, barındırdığı yaban hayatı ve kentte denizle ilişkinin en güçlü kurulabildiği yer olması itibarıyla özel tasarım müdahalelerine ihtiyaç duyulmaktadır. Yaban hayatının izlenebileceği sistemlerin geliştirilmesi önemsenmelidir. Dalyanı çevreleyen Kent Ormanının bir kısmının "Kardeş Kent Ormanı" olarak düzenlenmesi düşünülmektedir.



Resim 8 -
İnciraltı Rekreasyon
alanından görünüm



Yeni kullanim yoğunluguna olan dunder
Duzenlenecek Birkeler Yolu
Mevcut Birkeler Yolu



5.3 Yamaçlardaki Kent Terası Tasarım Projeleri

Büyüyen ve yamaçlara tırmanan kentte herkes her gün kıyıya inerek denizle ilişki kuramamaktadır. Kentin yamaçlarında oluşturulacak kent terasları ve bu terasların düzenlenmesinde gerçekleştirilecek tasarım kalitesi kentlinin denizle ilişkisini güçlendirecek ve yeni bir anlam kazandıracaktır. Kent teraslarının oluşumunda iki farklı türün geliştirilmesi düşünülmektedir. Birinci türdekiler kentlinin mevcut dokusu içinde yer alan, özel araba sahibi olmayanların yaşam yerlerinden yaya olarak ya da kamu ulaşım araçlarıyla ulaşabilecekleri teraslar olacaktır. İkinci türdekiler ise ilginç bakı noktaları olan yoğunlukla özel arabayla ulaşılan teraslar olarak tasarlanacaktır.

Kentin farklı noktalarında seyir terası olarak düzenlenebilecek potansiyel alanlar belirlenmiştir. Kadifekale, Cici-park, Susuzdede, Bayraklı günübirlik alanı (Ekrem Akurgal Yaşam Parkı), Şato, Asansör, Teleferik, Karşıyaka Emek mahallesinde yer alan günübirlik rekreasyon alanı, Belkahve ve Homeros kent terası olarak düzenlenebilecek alanlardır. Bu alanların bazılarında Büyükşehir Belediyesi tarafından projelendirme çalışmaları yürütülmektedir.

Kentsel Dönüşüm projesi kapsamında yer alan Kadifekale jeolojik sakinçali alandır. Kadifekale çevresinde kamulaştırmalar ve yıkımlar yapılmış, bölgede kentlinin rekreatif amaçlı kullanımına olanak veren, seyir teraslarını da içeren bir proje geliştirilmiştir. Projede açık performans alanları, spor tesisleri, kültürel alan, yeme-içme üniteleri, tarihsel ve kültürel öğelerle ilgili bilgi vermek amacıyla kurgulanmış ofis ve otopark alanları bulunmaktadır.

Kadifekale Projesi geliştirilirken aşağıdaki unsurlar gözönünde bulundurulmuştur:

- Alandaki alt yapı sirkülasyonu,
- Projenin temel elementlerinin sirkülasyon omurgası boyunca geliştirilmesi,
- Projenin seyir amaçlı olması ve kültürel dokuyu keşfetmek, bilgilendirmek üzerine kurgulanması (açık performans alanları, yağmur suyu toplama havuzu, spor tesis alanı, hızlı toplu ulaşım noktası, kültürel alan, yeme-içme üniteleri, bilgilendirme ofisi, tanıtım tabelaları, otoparklar)
- Yoğun kullanılabilen, ulaşımı konforlu, alanın fonksiyonel kullanıldığı,
- Hizmet kalitesini artırarak, cazibe merkezi oluşturulması,



Harita 45 - Yapılması düşünülen kent teraslarının yerleri

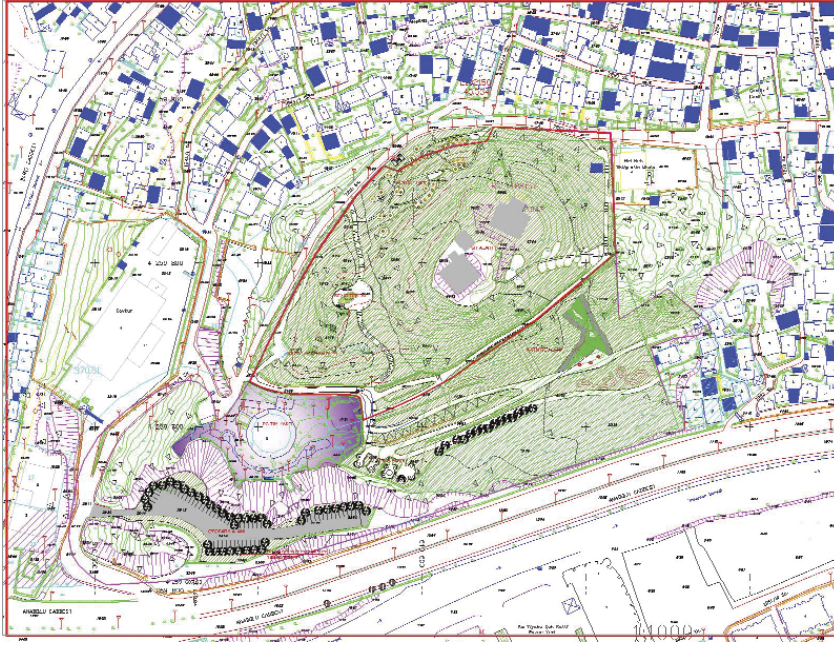
Harita 46 -
Kadifekale ve
çevresi



Harita 47 -
Kadifekale
Rekreasyon
alanı

KADIFEKALE KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJESİ
ÇALIŞMA PAFTASI





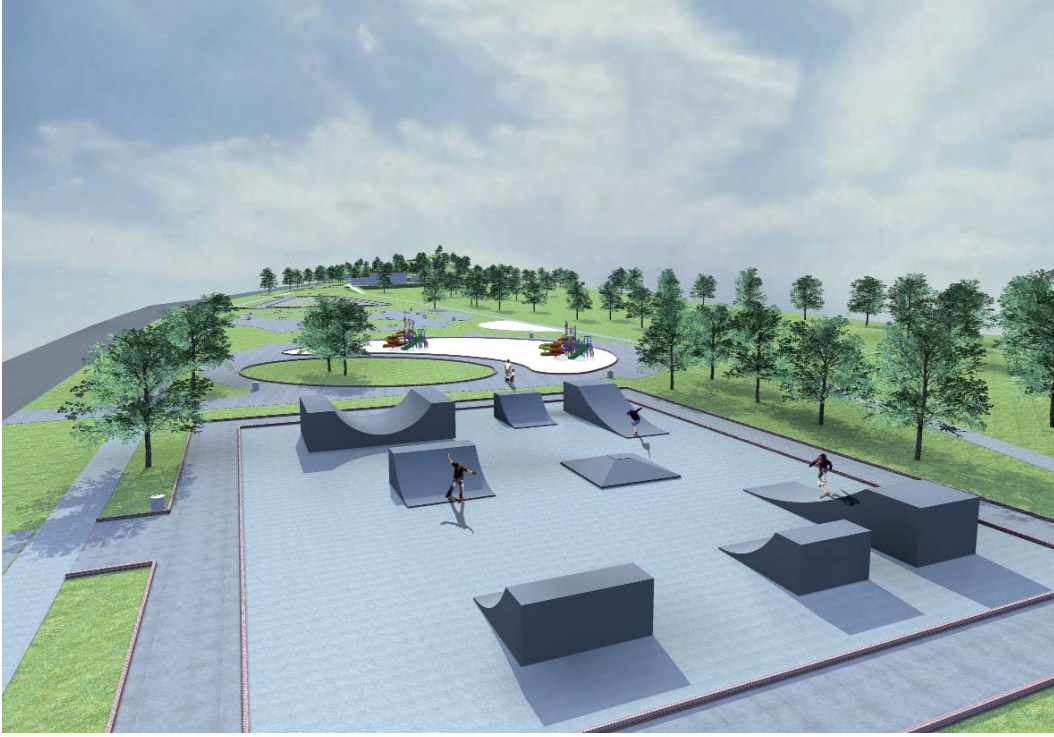
Harita 50 -
Karsiyaka Emek
Mahallesi Günübirlik
Tesis Alanı

Bayraklı günübirlik tesis alanı (Ekrem Akurgal Yaşam Parkı) yaklaşık 90.000 m² büyüklüğünde bir alanı kapsamaktadır. İçinde 3 adet çocuk oyunu alanı, 2 basketbol, 1 tenis kortu ve 1 futbol sahasını barındıran alanda ayrıca kafeterya, çok amaçlı salon, eğitim parkı, açık sergi alanı, paten sahası, kaykay alanı, oturma ve piknik alanı, koşu yolu ve otopark alanları ile çok sayıda kondüsyon alanı tasarlanmıştır.



Harita 51 -
Bayraklı günübirlik
rekreasyon alanı
(Ekrem Akurgal
Yaşam Parkı)

Tasarım Forumunda, Bornova girişindeki Belkahve mevkinin pek çok nedenle kent terası olarak düzenlenebileceği tartışılmıştır. Körfezi tepeden seyreden konumu, İzmir'in doğudaki kent girişi olması ve Kurtuluş Savaşı'nda Türk Ordularının ve Atatürk'ün buradan kente girmesi nedeniyle taşıdığı tarihsel önem gözönüne alındığında Belkahve mevkinin özel bir kent terası olarak düzenlenmesi kararlaştırılmıştır.



Resim 10 -
Projelendirilen
Bayraklı günübirlik
rekreasyon alanı-
dan modellenmiş
görünüm

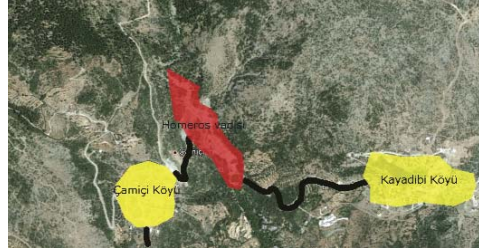


Harita 52 -
Belkahve Mevki

Tasarım Forumunda Homeros Vadisi de düzenlenmesi gereken bir bölge olarak tartışılmıştır. nl düşünür Homeros'un yaşadığı rivayet edilen mağaraların bulunduğu vadi, İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından rekreasyon alanı olarak düzenlenmiştir. Doğa yürüyüşlerinin yapıldığı Homeros Vadisinin farklı bir tasarım yaklaşımı ile yeniden ele alınması ve tematik bir park olarak düzenlenmesi düşünülmektedir.



Resim 11 -
Belkave'den
görünümler.



Harita 53 -
Homeros Vadisinin
Konumu



Resim 12 -
Homeros vadisinden
görünümler

6. TASARIM STRATEJİSİ İÇİN UYGULAMA VE İZLEME MEKANİZMASI

6.1. Kıyı tasarımı konusunda izlenen yol haritası

İzmir Belediyesi tasarım stratejisini geliştirmek için bir danışma kurulu kurmuştur. Bu kurulda Belediye Başkanının danışmanları, Türkiye’de saygınlığı olan İzmir’i seven tasarımcılar, İzmir’de ki üniversitelerin tasarım bölümlerinden öğretim üyeleri ve Büyükşehir Belediyesinin ilgilileri yer almıştır. Kurul, bu kitapta anlatılan proje konseptini, yani İzmir’in denizle ilişkisini tasarım yoluyla güçlendirerek, stressiz yaşam özelliğini koruyarak; yaşam kalitesini geliştirme konusunda bir oydaşma oluşturmuş; uygulamaya geçebilmek için bilfiil tasarım faaliyetinin nasıl örgütleneceğini değerlendirmiştir.

Çok büyük bir alanda, çok değişik konularda hem kapsamlı, hem de hemen uygulamaya geçebilecek detaylara sahip, çok sayıda tasarımcının katılımını gerektiren ve kısa sürede gerçekleştirilecek bir tasarım işi söz konusuydu, bunun örgütlenmesi varolan olanaklar içinde adeta kendiliğinden bir biçim kazandı. Danışma kurulundaki tasarım kökenli üyeler koordinatörlük işlevlerini yüklediler. Bir kişi genel koordinatörlük işlevini yükledi. Mavişehir-İnciraltı Kent Ormanı arasında kalan sahil şeridi 4 alt bölgeye ayrılarak (Mavişehir-Alaybey Tersanesi 1. bölge, Turan-Alsancak Limanı 2. bölge, Alsancak Limanı-Konak Köprülü Kavşağı 3. Bölge, Konak Köprülü Kavşağı-İnciraltı Kent Ormanı 4. bölge) her bölge için projeleri izleyecek ve yönlendirecek bölge koordinatörleri belirlendi (Bkz Harita. 54). Körfezin etkinlik ve gösteri mekanı olarak tasarlanması sürecini organize edecek ayrı bir koordinatör tanımlandı. Bu koordinatörler, tasarım ekiplerini oluşturarak, belediyenin ilgili birimleriyle birlikte projelerini geliştirmeye başladılar. Bu süreçte kendilerinin ihtiyaç duyduğu teknik donanım, çalışma ortamı, bilgi ve belge İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından sağlanmıştır.

Projeler, sürekli gelişen ve önerilere açık bir sistem olarak kurgulanmıştır. Belli aralıklarla tüm proje ekipleri geliştirdikleri projeleri birbirlerine sunarak karşılıklı etkileşme içinde bir bütünlük sağlamaya çalışmışlardır. Çok sayıda profesyonelin katılımıyla ortaya çıkan tasarım ürünü belli bir aşamaya gelince toplumun değişik kesimlerine sunulularak onların eleştirilerine ve önerilerine açılmıştır.

6.2 Kıyı bölgelerinin tasarımını yönlendiren temel ilkeler

İzmir’in kıyı kullanımlarını güçlendirmek için geliştirilecek tasarım projelerinde uygulanacak stratejik tercihler Tasarım Forumlarındaki tartışmalar esas alınarak saptanmış ve raporun 5. bölümde aktarılmıştır. Bu bölümde stratejik tercihlere yeniden değinilmekte ve tasarım sürecinde dikkat edilmesi gereken temel çerçeve oluşturulmaktadır.



Harita 54 - Tasarım Bölgeleri

Tasarımı yönlendirecek temel ilkeler;

- “Akdeniz kenti İzmir” vizyonuna ve kentin tarihsel kimliğine uygun, Akdenizlilik imajını pekiştirecek özgün tasarımların geliştirilmesi ve halkın kaliteli tasarım objeleri ile karşılaşabilecekleri mekanların yaratılması,
 - Farklı yaş grupları ve sosyal kesimler gözetilerek kıyının temel kullanım ve ihtiyaçlar açısından kullanışlı hale getirilmesi (gölgelekler, dinlenme alanları, aktivite cepleri, telefon-internet erişim noktaları, çeşmeler, kiosklar vb),
 - Deniz-insan ilişkisinin yeniden kurgulanarak, güçlendirilmesi (ör: denizden algılama, denize açılan kesintisiz yaya alanları ve bakı noktaları),

- Kentin sosyal ve kültürel yaşamında kıyının farklı şekillerde yer tutmasını sağlayacak aktivite önerilerine yönelik çok-işlevli ve programlanabilir mekansal çözümlerin geliştirilmesi,
- Kentsel estetiği geliştiren, kamusal sanat nesnelерinin sergilenebileceği alanların düzenlenmesi (örneğin tasarım kalitesi yüksek kent mobilyaları kullanmak, iyi seçilmiş heykel, enstalasyonları sergilemek, sanat etkinliklerinin yoğunlaşacağı ve sergilenebileceği platformlar geliştirmek ve tasarımlar kapsamında semtlere özel semboller oluşturmak vb.),
- Kıyı boyunca, gece ve gündüz bir deniz kenti olan İzmir'in görsel imajını zenginleştirecek öneriler getirilmesi (ör: kamusal seyir terasları),
- Tasarım sürecinde kıyıcı kullanıcı için cazip hale getirecek etkinliklerin ve faaliyetlerin tasarlanması ve bunların zamansal organizasyonuna yönelik önerilerde bulunulması,
- Kıyı boyunca kent mobilyalarının tasarlanması (özgün, fonksiyonel, modern ve dayanıklı)ve bunların çok amaçlı kullanımlarına yönelik sistem önerilerinin geliştirilmesi,
- Kıyı ile iç bölgesindeki alanların görsel / işlevsel ilişkisinin kurulması ve uyumlandırılması, gerektiği takdirde kıyı bandına cepheli mevcut binaların cephelerine yönelik yeni önerilerin geliştirilmesi,
- Kıyının spor, eğlence ve oyun değeri nin çoğaltılması (ör: su sporları merkezi), yaşa-eğlen-öğren temelinde deneyimlenebilir mekan-aktivite bütünlüğünün kurgulanması,
- Kıyıda yer alan kullanılabilir durumdaki mevcut yapı stokunun yeniden işlevlendirilmesi, tarihi ve doğal değeri nın korunması ve artık alanların yeniden kullanılmasına yönelik önerilerin geliştirilmesi (ör: viyadükler),
- Kıyıda yaya taşıt ilişkilerinin yaya ve çevre dostu sistemler olarak tasarlanması (ör: gürültü kirliliğini azaltacak önlemler geliştirme; bisiklet gibi alternatif ulaşım türlerinin kullanımına elverişli hale getirme; finiküler, teleferik, yürüyen merdiven gibi ulaşım önerilerini tasarıma yansıtma)
- Kıyıya halkın etkin ve konforlu erişimini arttıracak toplu taşıma araçları durakları ve aktarma istasyonlarının kurgulanması, ulaşım türlerinin entegrasyonunu sağlayacak önerilerin ve gerekli mekansal düzenlemelerin yapılması (ör: bisiklet park yerleri, otobüs durakları),
- Kıyının yeniden organizasyonunda onu yaşanabilir kılacak, ekolojik prensipleri göz önünde bulunduran altyapı detaylarının (ör: yağmur suyunu toplayacak sistemler, doğal vantilasyon, temiz enerji, enerji verimliliği) geliştirilmesi,
- Kıyı aydınlatmasına yönelik detayların tasarıma yansıtılması (yaratılan ortam, enerji verimliliği, konumlandırma-ışık kirliliği), güvenli dolaşım mekanlarının oluşturulması,

- Tasarım sürecinde halkla ilişki kurma stratejilerinin önemsenmesi ve halkın tasarım sürecine katılımını sağlayacak araçların geliştirilmesi,
- Kıyı mevzuatının getirdiği koşullar ile hükümlere uygunluk sağlanmasıdır (kazı-dolgu, dolgu üzerindeki yapılar, setler, kanal vb. yapılar).

6.3. Kıyı bölgelerinin tasarlanmasında tasarımcıdan beklenenler

Kıyı bölgelerinin mevcut durumları ve bu bölgelerde uygulanacak tasarım stratejilerine raporun 6. bölümde değinilmektedir. Buradaki açıklamaların 5. bölümle birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir. Körfezin bir gösteri mekanı olarak düzenlenmesi ve kıyı kullanıcılarına tasarımla yeni düzenlemeler getirilmesi sürecinde tasarım ekiplerinden beklenen işler ve izlenmesi gereken prosedür aşağıda tariflenmektedir. Tasarım forumlarında Alaybey Tersanesi ve Kemeraltı-Agora-Kadifekale tarihi aksı için iki ayrı fikir yarışmasının açılması önerildiğinden bu bölgeler kıyı tasarımı projesinden çıkarılmıştır.

6.3.1 Bir gösteri mekanı olarak Körfezin düzenlenmesi

İzmir kentsel yerleşmesi iç körfezi bir anfiteatr olarak sarmaktadır. Bu mekânın değişik olaylarda bir gösteri platformu halinde örgütlenmesi ve tasarlanması sürecinde gerçekleştirilmesi gereken 3 aşama bulunmaktadır. Bunlar;

- Körfezi bir gösteri mekanına dönüştürecek şenlik ve etkinliklerinin tasarlanması,
- Şenliğin yapılması için gerekli araç ve donanımın tasarlanması,
- Deniz ile kıyıyı birbirine bağlayan (iskele, yat limanı, barınak, mavna vb.) olanakların tasarlanması,

Körfezin bir gösteri mekanı olarak tasarlanması sürecinde öncelikle şenlik tasarımı konusunda öneriler geliştirilmelidir. Bu kapsamda şenliğin nasıl olacağı, hangi zamanda/zamanlarda gerçekleştirileceğinin kararı verilmelidir. Halkın şenlik projesine alışmasına imkan tanıyacak, katılımını sağlayacak öneriler geliştirilmelidir. Şenliğe katılanların izleyici değil, ortamın ve yapılanların parçası olduğu, deneyimlenebilir, mekan-aktivite bütünlüğünün kurgulandığı bir şenlik anlayışı geliştirilmelidir. Bu projede tasarımcı bir çeşit şenlik simülasyonu yapmalıdır. Işık, ses ve multimedya araçlarını bir arada kullanabilir. Tasarımcıdan ayrıca şenlik için gereken diğer araç, gereç ve donanıma dair öneriler geliştirmesi, gerektiğinde tasarlaması ve şenlik sırasında deniz ile kıyıyı bağlayacak olanakları göstermesi (mavna, iskele vb.) beklenmektedir. Tasarımcı bir gösteri mekanı olarak körfezi düzenlerken bu gösterinin nasıl izlenebileceği konusunda da (örneğin seyir terasları ile görsel iletişiminin kurgulanması) öneriler geliştirmelidir.

Şenlik olmadığı durumunda yeni yaratılan mekânların nasıl kullanılacağı konusunda öneriler getirilmelidir. Tasarım süreci ve şenlik kurgusu katılımcı süreçleri barınmalıdır. Tasarım sürecinde halkla ilişki kurulmalıdır. Bu ilişki biçimine dair yaratıcı önerilerin geliştirilmesi projenin kabul edilme ve uygulama sürecini hızlandıracaktır.

6.3.2 Mavişehir-Alaybey Tersanesi Arası

Burada iki tasarım bölgesi bulunmaktadır, Mavişehir-Bostanlı İskelesi arası ve Bostanlı İskelesi–Alaybey Tersanesi arası. Mavişehir-Bostanlı İskelesi arası kentin önemli odaklarından biri haline gelecektir. İzmir'in diğer kıyılarındaki kullanımlardan farklı bir yaşam deseninin meydana getirilmesi, farklı bir kimlik oluşturulması olanağı bulunmaktadır. Kıyı için geliştirilecek tasarım projesinde bir yandan günümüzde bu kıyayı kullananların talepleri karşılanmaya çalışılırken, diğer yandan bu kıyının gelecekte tüm kente hizmet vererek kazanacağı farklı kimliğe geçiş için gerekli olan alt yapıların oluşturulması hedeflenmelidir. Bostanlı İskelesi-Alaybey Tersanesi arasında kalan bölge ise yoğun bir şekilde kullanılmaktadır ve bir 'yer' olma özelliğini kazanmıştır. Tasarım müdahalelerinde bu özellik göz önünde tutulmalı, müdahaleler yer olmanın anlamlarını değiştirmeden çevre kalitesini yükseltmeye ve kullanıcıların taleplerini karşılamaya dönük olmalıdır.

Mavişehir ekolojik açıdan hassas ve duyarlı alanların hemen yakınında bulunmaktadır. Bu nedenle kıyı tasarımında verilecek kararlarda ekolojik hassasiyetin göz önünde tutulması önem taşımaktadır. Yapılması düşünülen Mavişehir İskelesi, yat limanı, opera binası ve balıkçı barınağına tasarım projesinde yer verilmeli ve bu fonksiyonların bölgede yaratacağı çekim gücü düşünülmelidir. Bostanlı İskelesi-Alaybey Tersanesi arası konum olarak körfezde yapılacak etkinliklere en yakın bölgelerden biridir. Rüzgârla ilişkisi nedeniyle sportif amaçla kullanılma potansiyeli yüksektir.

6.3.3 Turan-Alsancak Limanı Arası

Turan-Alsancak Limanı arası iki altbölgeye ayrılmıştır: Turan bölgesi, Bayraklı ve Liman alt bölgesi. Planlama kararları açısından Turan bölgesinde turizme dayalı kullanımlar, Salhane'de kamu binaları, merkezi iş alanları, alışveriş ve eğlence tesisleri, Liman gerisinde ise turizm ticaret alanı ve özel planlama alanları bulunmaktadır. Turan-Alsancak Limanı arası diğer kıyı bölgelerine göre farklılaşması gereken bir bölgedir. Bu bölge kentin yeni ve dünyaya açık iş merkezi olarak gelişecektir. Kruvaziyer limanın bu bölgede yapılacak olması ve Alsancak limanının bulunması bu kıyıya ayrı bir kimlik vermektedir. Yeni kent merkezine uygun olarak kıyı bölgesinin yeniden tasarlanması, tasarlanırken de gece ve gündüz yaşayabilen, ard alanındaki gereksinimlere ve işlevlere cevap veren bir nitelikte dönüşmesi gerekmektedir. Alana kimlik kazandırabilecek, zaman içinde yer haline gelmesini sağlayacak öneriler geliştirilmelidir.

Kentin stratejik yönden en önemli bölümlerden biridir. Bölgenin gelecekte yükleneyeceği işlevler açısından yaratıcı bir tasarım müdahalesine gereksinimi vardır. Bu bölgenin diğer kıyı bölgelerinden farklı işlev ve standartta tasarlanmasının İzmir'in Ege'nin merkezi olması işlevinin güçlendirilmesine katkısı olacaktır. Kent tarihi açısından oldukça önemli olan antik Smyrna yerleşmesi ile kıyının ilişkisinin kurulmasına önem verilmelidir.

6.3.4 Alsancak Limanı-Konak Köprülü Kavşağı Arası

Kıyının bu bölgesi yalnızca kentlinin değil, tüm ziyaretçilerin ve turistlerin ilk uğradığı yer olarak kent imajı açısından oldukça önemlidir. Bu nedenle tasarım probleminin dikkatle ele alınması gerekmektedir. Bölgenin alt parçaları olan Alsancak Limanı–Cumhuriyet Meydanı arası, Cumhuriyet Meydanı-Konak Pier arası ve Konak Pier-Konak Köprülü Kavşağı arası farklı niteliklerde tasarım önerilerine ihtiyaç duymaktadır. Bölgenin;

- “Tasarım kenti İzmir”i sergileme alanı olan bu bölgenin farklı bir bakış açısıyla tasarlanması,
- Kentin önemli meydanları için yeni düzenlemeler önermesi,
- Cephe düzenlemelerinin, yeme-içme yerlerine ait sandalye ve tente tiplerinin tasarım bütünlüğü içinde ele alınması ve tasarım rehberi önerilerinin geliştirilmesi,
- Teknelerin kıyıya yaklaşmasına olanak sağlayacak sistemlerin önerilmesi,
- Kentle bütünleşmiş bir yat limanı için öneriler geliştirmesi,
- Tasarım sürecinde katılımcı modellere yer vermesi,
- Bölgedeki viyadük alanlarının şehrin kalaniyla ilişkisini kuran çözümler önerilmesi,
- Gerektiğinde denize açılan önemli akslar için de tasarım önerileri geliştirmesi,
- Kordonboyunu cazip hale getirecek kamusal faaliyetlerin ve etkinliklerin tasarlanması (pavyonlar, tasarımcıların yapıtları, sergiler, sanat eserleri vb.) ve bunların zamansal organizasyonlarının yapılması beklenmektedir.

Kordonboyundaki tasarımlarda kullanışları zenginleştirmek, yaşantının lezzetini artırmak ve seçenekleri çoğaltmak amaçlanmalıdır. Kordonboyunu kapsayan tasarım süreci kentliyle işbirliğini, tasarım yönteminde yenilikçi yaklaşımların denenmesini, ses getirebilecek ve oraya başka anlamlar katacak müdahalelerin olmasını gerektirmektedir.

6.3.5 Konak Köprülü Kavşağı-Yenikale Arası

Konak Köprülü Kavşağı ile Üçkuyular İskelesi arasında kalan bölge kıyının kullanım özellikleri ve tasarım problemi açısından benzer özellikler göstermektedir. Kıyının bu bölgesinde Ege Ordu Komutanlığı ve Endüstri Meslek Lisesinin bulunduğu alanda bir alt bölge tanımlanmıştır. Altbölgede kıyı ile bütünleşen yeni bir kamusal alan yaratılması yönünde öneriler geliştirilmesi istenmektedir.

- Kullanıcıların sahile çıkmasını kolaylaştıracak çözüm önerilerinin geliştirilmesi,
- Sahil Bulvarı ve apartmanlar arasında kalan alanın (projelendirilen tramvay hattını da içerek şekilde) düzenlenmesi,

- Deniz, otobüs, tramvay, bisiklet ve diğer ulaşım modlarını bütünleştiren bir proje yaklaşımının benimsenmesi,
- Denize bakan bina cephelerinin düzenlenmesi yönünde önerilerin geliştirilmesi,
- Deniz ile arka alanın yaya ilişkisini güçlendiren, kıyıya dik içeriye giren sokaklarda topografyanın ulaşımı kısıtlayan dezavantajını azaltacak çözüm önerilerinin geliştirilmesi,
- Sahile renk katacak ve canlandıracak işlev ve etkinliklerin önerilmesi,
- Kentin algılanabileceği bakı noktalarının tespit edilmesi ve düzenlenmesine yönelik önerilerin geliştirilmesi,
- Mekansal kalitenin artırılması amacıyla kentsel mobilyalara, kıyı aydınlatmasına ve diğer tasarım öğelerine ait önerilerin, sistemlerin geliştirilmesi beklenmektedir.

Kıyıda son tasarım bölgesi Üçkuyular Vapur İskelesinden başlayan ve Yenikale'de son bulan Kent Ormanı ve Çakalburnu Dalyanını içine alan kısımdır. Güneyde Bakü Bulvarı ile sınırlanabilecek tasarım bölgesi ekolojik açıdan önemi, barındırdığı yaban hayatı ve İzmir'de denizle ilişkinin en güçlü kurulabildiği yer olması itibarıyla özel ve yaratıcı müdahalelere ihtiyaç duymaktadır.

Çakalburnu Dalyanının bulunduğu alan 1. derece doğal sit alanıdır. Dalyanın arkasında bulunan özel nitelikli tarım alanları ise 2. ve 3. derece doğal sit alanıdır. Ekolojik alanlarla ve kıyı ile bütünleşmiş bir rekreasyon alanı önerisi geliştirilmiştir. Yaban hayatının izlenmesine yönelik sistemlerin geliştirilmesi önemsenmektedir.

6.3.6. Kent Teraslarının Tasarlanması

Büyüyen ve yamaçlara tırmanan kentte herkes kıyıya inerek denizle ilişki kuramamaktadır. Kentin yamaçlarında oluşturulacak kent terasları ve bu terasların düzenlenmesinde gerçekleştirilecek tasarım kalitesi kentlinin denizle ilişkisine yeni bir boyut kazandıracaktır. İki farklı kent terası türünün geliştirilmesi düşünülmektedir. Birinci grupta, kentte özel araba sahibi olmayanların yaşam yerlerinden yaya olarak ya da kamu ulaşım araçlarıyla ulaşabilecekleri kentin mevcut dokusu içinde geliştirilmiş teraslar bulunmaktadır. İkinci grupta, ilginç bakı noktaları olan çoğunlukla özel arabayla ulaşılan yerler tasarlanacaktır. İki teras türüne ait birer örnek proje geliştirilmesi istenmektedir. Kentin mevcut dokusu içinde yeralan yaya olarak ya da kamu ulaşım araçlarıyla ulaşılabilen teras örneği olarak Susuzdede, özel arabayla ulaşılan teras örneği olarak Belkahve seçilmiştir. Terasların düzenlenmesinde;

- Gösteri mekanı körfezi seyretmeyi sağlayacak öneriler geliştirmesi,
- Teraslarda yer alabilecek kültürel etkinlikler ve faaliyetlerin tanımlanması,

- Diğer terasların düzenlenmesi içinde kullanılabilir işlevsel, fiziksel veya donanımına yönelik sistem(ler) önermesi, (Örneğin; çay kahve içilen, kaliteli yemek yenebilen, kentlinin yaşamına ve kendini sergileme alışkanlığına yanıt veren, etkileyici bir aydınlatma tasarımı olan, teraslar arasında görsel bir bağın kurulduğu vb.)

- Tasarlanması sürecinde nasıl bir katılımçılık modeli izleneceğine dair önerilerde bulunması beklenmektedir.

Düzenlenecek teraslar ile kentlinin kıyıya inmeden denizle görsel olarak ilişki kurması sağlanacak ve giderek teraslar zinciri oluşturularak bu ilişki güçlendirilecektir. Tasarım sürecinde halkla ilişki kurulmalıdır. Bu ilişki biçimine dair yaratıcı önerilerin geliştirilmesi projenin kabul edilme ve uygulama sürecini hızlandıracaktır.

6.4 Grupların Tasarım Çalışmalarının Uyumunu Sağlamak Konusunda İzlenebilecek Yaklaşımlar

İzmirliilerin denizle ilişkisini güçlendirmek için tanımlanan bu projede, ele alınacak tasarım konularının farklılığı dolayısıyla, yararlanılacak tasarım yaklaşımlarını izlenecek yol bakımından ikiye ayırmak gerekli görünmektedir. Birinci grupta uzun süren bir dönemde oluşmuş, anketlerle kullanıcıların bu oluşumuna anlam yükledikleri saptanmış, yani (*place*) 'yer' niteliğini kazanmış kıyı kesimlerinde izlenecek tasarım yaklaşımları yer alacaktır. İkinci grupta ise ilk kez yapılacak olan tasarımlarla oluşacak, ya da geçmişte oluşmuş ama kullanıcıların bir anlam yüklemeyeceği, yani yer niteliği kazanmamış alanlara ilişkin tasarımlar yer alacaktır. Bu grupta körfezin bir gösteri mekanı olarak düzenlenmesi, kent terasları ve Alaybey Tersanesiyle Alsancak arasındaki kıyı bölümünün tasarımı yer almaktadır.

- Birinci grupta sıfırdan yapılan tasarımlar değil, varolan yapıya eklenilebilecek olumsal diye nitelenebilecek tasarımlar yer alacaktır. Toplumun oluşturduğu eski anlam alanlarına, hatta eski tahayyüllere (projelere) saygılı olarak, varolan fırsatlar/olanaklar tasarımın yaratıcılığıyla değerlendirilmeye çalışılacaktır. Bu halde basit, kolay, büyük olmayan müdahaleler söz konusudur. Bu alanlarda geleceğe ilişkin bir estetik değer vadine dayanarak, toplumda oturmuş bir anlam alanını tahrip etmek savunulabilir bir tutum olarak görülmemektedir. Bu alanlarda ancak katılımcı süreçlerden geçen ve varolan anlam alanını geliştiren evrimsel bir tasarımı savunmak gerçekçi olacaktır.

- İkinci grupta ele alınacak projelerde ise oluşmuş bir anlam alanı söz konusu değildir. Bu tür bir anlam alanı yeni tasarım ve uygulamaları sonrasında zaman içinde oluşacaktır. Bu projelere ilişkin tasarımlarda kullanıcıların kıyı ve kent teraslarındaki kullanım taleplerine duyarlı, kentte varolan ev dışı alan kullanım kültürüyle uyum içinde, katılımcı süreçlere açık bir yaklaşımın izlenmesi halinde, bu alanların İzmirliilerce anlamlı bulunması için geçecek zaman kısalmaktadır.

- Her iki tür tasarımda da sadece mekansal düzenlemeler değil aynı zamanda da olayların (*event*) yıllık takvim içinde dağılımının planlanması söz

konusudur. Tasarımcılar yalnız mekan düzenlemeleri değil, bununla ilişkili bir takvim de önerceklerdir. Bu olayların gerek mekandaki, gerek zamandaki yoğunlaşmalarının yaratacağı dramatik etkilerin yaşam kalitesine katkısını hesaba katacaklardır. Tabii, bu olayların takvim ve mekandaki yayılımının hangi sıklık sonrasında İzmir'in yaşam kalitesinden kayıplara yol açacağı da değerlendirme konusu olmalıdır.

- Her iki grup tarafından gerçekleştirilen tasarımlarda da belli bir süreklilik ve dil bütünlüğünün sağlanmasına özen gösterilecektir. Bu bakımdan tasarımcılara yaya yolları, bisiklet yolları ve tramvay sistemi belli bir süreklilik sağlama olanağı vermektedir. Ayrıca değişik alanlarda aynı işaretleme sisteminin ve benzer nitelikte kent mobilyalarının kullanılması da bütünlüğün farkettilmesi /gösterilmesi bakımından bir başka olanak oluşturmaktadır. Bütünlüğün ve düzenin kurulması konusu abartılarak aşırı zabıta uygulamalarına gerekçe oluşturur hale getirilmemelidir. Bu konunun farkında olmaları tasarımcıların performanslarını olumlu yönde etkileyecektir.
- Tasarımların getirdiği yeniden düzenlemelerin yerlerinin kent mekanındaki dağılımında belli dengelerin korunmasına duyarlı olunmalıdır. Bu dengeler arasında; kıyıda ve denizler üzerindeki öneriler arasındaki dengenin gözetilmesi gibi, kıyıları ve kent terasları arasındaki öneriler arasında ki dengenin gözetilmesi de sayılabilir. Tabii arzedilen olanakların toplumun değişik katmanları arasında dengeli dağıtımına da özen gösterilmelidir.
- Tasarımla gelen kullanımlar evrilmeye, yeni önerilere, gelecekteki gelişmelere ve değişmeye açık olmalıdır. Ancak bu değişimler projenin ortaya koyduğu ilkeleri tahrip edici olmamalı ve topluma emrivaki teşkil etmemelidir.
- Etkili tasarımlar geliştirebilmek için duyuları dikkate alan bir yaklaşım izlenmelidir. Görme duyusu (renk, estetik, ışıklandırma vb.), koku (balık kokusu, deniz kokusu, yemek, bitki), ses (teknelerin rüzgarla dansı, kentin ritmi), dokunma (kent mobilyaları, zemin, bitkilendirme, suya temas vb.) ve tat duyularını dikkate alan, bunların karşılıklarını geliştiren ve zenginleştiren öneriler geliştirilmelidir. Bu konudaki bazı öneriler bulunmaktadır. Örneğin kentin koku takviminin oluşturulması ve peyzajın buna hizmet edecek şekilde düzenlenmesi önemli görülmektedir. Mevsimlere, mevsim geçişlerine ve İzmir'e özel kokulu bitkilerin (narenciye çiçekleri, ıhlamur, manolya, yasemin vb.) seçilmesi önerilmektedir. Bir diğer öneri zemin uygulamaları için bulunmaktadır. Dokunma açısından olduğu kadar görme duyusuna da hitap edecek grafik zeminlerin oluşturulması ve engellerden arındırılması bir yaklaşım olarak seslendirilmektedir.
- Denize dik kesitler (*transect*) belirlenmeli ve bu koridorlarda deniz-kıyı ilişkisini kuvvetlendirilecek öneriler geliştirilmelidir. Uygun olan kesitler kente nefes aldran rüzgar koridorları olarak tasarlanmalıdır.

- Değişik nitelikteki tasarım alanları ve tasarım grupları arasında geçiş stratejileri oluşturulmalı, ilişkiler tariflenmeli ve ara kesitte kalan kısımlar çözümlenmelidir.
- Kıyı için geliştirilen tasarımlara ve uygulamalara yön gösterecek tasarım kılavuzu/rehberi hazırlanmalıdır. Kılavuz içinde genel kurallar ve bölgelere özel tasarım kodları bulunmalıdır. Tasarım rehberi, birarada yaşamının ortaya çıkardığı kurallar olarak düzenlenmeli, farklı kullanımların kentsel kamusal alana saldırganlığını önleyici nitelik taşımalıdır. Tasarım rehberinin hazırlanması sürecinde İBB Kentsel Tasarım ve Kent Estetiği Müdürlüğü ile tasarımcılardan oluşacak bir komisyon kurulmalı ve çalışmalar tasarım projeleri ile birlikte eş zamanlı olarak yürütülmelidir. Gerektiğinde belediye içinde yeralan diğer birimlerdeki uzmanlardan da (peyzaj, ulaşım vb.) bilgi ve katkı alınmalıdır.
- Geliştirilen tasarımın değişik kesimlerinin gerçekleştirilmesi konusunda da bir zamanlama önerisi yapılmalıdır. Bu zamanlamada üçlü bir dönemlemeye gidilebilir. İlk dönemde 2014 yılına kadar gerçekleştirilecek projeler yer almalıdır. İkinci dönem olarak 2014 sonrasındaki beş yıllık periyot alınmalıdır. 2019 sonrasında gerçekleştirilebilecek yada gerçekleştirilebilirliği belirsiz projeler üçüncü döneme konulmalıdır.

6.4.1 Her Tasarımın Kamu Alanındaki Sunumu Öncesinde Yapılacak Sınamada Kullanılacak Ölçütler

Her tasarım projesinde yapılan önerilerin hangi kamu otoritelerinin kararlarıyla gerçekleştirilebileceği konusunda bir sınıflandırma yapılmalıdır. Bu kırılganlık (*vulnerability*) ölçütü diye adlandırılacaktır. Projenin sivil toplumla ilişkilerinin güçlendirilmesi önemli bir çıkış noktası olmalıdır. Sivil toplum tarafından projelere sahip çıkılması hayata geçme olasılığını yükseltecek ve kamu otoriteleri arasında fikir birliğinin oluşmasına olumlu etki yapacaktır.

Tasarım projesi içinde ister kıyı, ister kent terasları için yapılacak önerilerin çoğu kez yoğun bazı hallerde ise belli sürelerde aşırı kullanıma yol açabileceği gözden uzak tutulmamalıdır. Bu nedenle, önerilen çözümler, kullanılan malzemeler dayanıklılık (*resilience*) ölçütü bakımından sınanmadan geçirilmelidir.

İster kıyılarda, ister körfezde yapılacak müdahaleler olsun, bunların denize ve ekolojik sisteme etkileri bakımından yeterli düzeyde araştırılmış olması gerekir. Bu araştırma yapılan önerilerin hem gerçekleştirilebileceğinin sınanmış olmasını sağlayacaktır. Ayrıca bu konuda toplumda doğabilecek duyarlılıklar hakkında ön farkındalık yaratacaktır. Her tasarım projesi, raporun 4. bölümünde öngörülen talepleri karşılayıp karşılanmadığı bakımından sınanmış olmalıdır. Örneğin tuvalet gereksinmesinin karşılanması böyle bir taleptir. Bu tutarlılık testidir. Karşılanmayanlar varsa nedeni açıklanabilir olmalıdır.

İzmirliilerin Denizle İlişkisini Güçlendirmek için Uygulanacak Tasarım Stratejisi Raporunun dikkati çektiği en önemli konularından biri, İzmirliilerin gerilimsiz huzurlu yaşamın çok değerli olması ve bunun korunması gerekliliğidir. Yapılan tasarım önerilerinin çekicilik yaratma adına bir araya gelmesinin ortaya çıkaracağı

dışsallıkların bu gerilimsiz huzurlu yaşamı tahrip etmesi konusunda yakın bir tehlike bulunmaktadır. Her tasarım bu bakımdan çok dikkatli bir şekilde sınanmalıdır.

Kırılganlık, dayanıklılık, tutarlılık, huzurlu yaşam ilkeleri açısından projeler test edilmesine ve olumlanmasına karşın halen bazı kaygılar ve kabullenilmesi konusunda dirençler var ise proje önerileri yeniden gözden geçirilmelidir. Diğer bir deyişle benimsenebilirlik boyutu test edilmelidir.

6.4.2 Tasarım Sürecinde Üzerinde Durulması Gereken Ana Temalar

6.4.2.1 Deniz Kullanımı

Bu konudaki temel çıkış noktası İzmir'deki yelken görüntüsünü ve körfez kullanımını artırmak olmalıdır.

Marinalar: Tek tip marina olmayacaktır. 2 tür marina üzerinde durulmaktadır:

- Turizme yönelik, uluslararası ve geri alan ihtiyacı olan marinalar ile,
- İzmirliilerin gündelik yaşamında kullanacağı (semt) marinalarının sayısı ve yerleri belirlenmelidir.

Birinci tür ulusal, uluslararası amaçlı marinalar turizme yönelik, ard alan talebi olan yerlerdir. Erişim denetimlidir. Diğer kamu otoritelerinin de işaret ettiği bu tür marina alanları üst veri olarak kabul edilebilir. Bu kapsamdaki marina alanları için Pasaport, Üçkuyular (Levent Marina) ve Turan bölgeleri düşünülebilir.

İkinci tür, gezinti veya balıkçılık amacı ile kullanılan, günlük kullanıma dönük semt marinaları ise kentin belli odaklarında kümelenme gösterebilir (Göztepe, Karşıyaka vb.). Semt marinaları kamu mekanı niteliği gösteren bir yer olarak ele alınmalı semt ölçeğindeki balıkçı barınağı, yelken klubü gibi kullanışlarla beraber düşünülmelidir.

Marinalarda mendirek yapımı çok pahalı olduğundan mümkünse mevcut mendi-reklerin yeniden ele alınması gerekmektedir. İskele ve marinalarda modüler bir sistem çalışılabilirse etaplama ve yapılabilirlik açısından kolaylık olabilir. Ayrıca gösteri amaçlı imal edilecek yüzer iskelelere de tekne bağlanabilir.

İskeleler: İskeleler, yüklenen işlevlerin niteliği ve yapılabilirliği açısından iki grupta toplanabilir:

- Genelgelerle tarif edilen yayalara yönelik ahşap iskeleler (20x5m.),
- Tekne ve gemilerin bağlanabildiği, imar planı değişikliği gerektiren iskeleler.

Projeler geliştirilirken uzlaşmacı bir biçimde alternatifli yaklaşımlar önermek gerekebilir. Örneğin dolgu yapılmaması, çakarak veya yüzdürerek iskelelerin oluşturulması düşünülebilir. Hareketli platformlar konusunda değişik eklemlenme biçimleri üzerinde düşünmek gerekmektedir. Yüzer platformların ekleneceği sabit platformları ve ayakları birlikte ele alan modüler çözümler getirilmelidir. Yüzer

platformlarda yapılacak etkinliklerin programlanması önemli bir diğer boyuttur. Körfezin ortasındaki etkinliğin görünür olması bakımından bazı yöntemlere ihtiyaç duyulmaktadır. Gezici olarak düzenlenecek etkinliklerin kıyıya belirli bir mesafede olması, ancak kıyından seyredilebilir ve görünür olması önemli görülmektedir.

Denize Girmenin Örgütlenmesi: Denize girmeyi engelleyen kamu sağlığına zararlı bakteriler sıfırlanmışsa, deniz dibindeki çamur temizlenmişse bu konunun tartışılması gerekmektedir.

- Deniz kıyısında deniz suyuyla çalışabilecek havuzlar,
- Deniz banyoları (ör: Güzelyalı banyoları)
- Denize doğrudan girilebilecek alanlar,

Denize girme eyleminin bir senaryo etrafında, sloganla ele alınması ve bu iş için en uygun kıyı bölgesinin bulunup, bu amaçla düzenlenmesi gerekiyor. Denize girmenin örgütlenmesi ve soyunma kabinleri, tuvalet vb. ihtiyaçların gözetilerek plaj tasarımının yapılması gerekmektedir.

6.4.2.2 Kıyı Kullanımı

Bu bölümde kıyılardaki değişik sosyalleşme alanları ve kıyı yaşantısının tasarımı ele alınmaktadır.

Yeme-içme: Yeme-içme faaliyet alanları içinde alt başlıklar olarak şunlar belirlenmiştir; (a) Seyyar satıcılar, (b) Sabit lokantalar, (c) Piknik yerleri, (d) Deniz üzerindeki yeme-içme yerleridir. Bu hizmet alanlarının toplumun bütün kesimlerine hitap edecek şekilde bir dengesinin kurulması gerekmektedir.

Toplu etkileşim alanları: Kahvehaneler, spor klüpleri gibi yerlerde bir sosyal etkileşim söz konusudur. Bunlar toplumda sosyal sermayenin oluşmasına da katkıda bulunan alanlardır. Bu faaliyetlerin dışı geçirgenliği ve açıklığı nasıl tarif edilecek? Bu tür toplu etkileşim alanlarının açık alan-kapalı alan faaliyetleri arasında bir geçiş problemi de söz konusu. Açık-kapalı alan faaliyetlerini düzenleyecek kural-lara ihtiyaç duyulmaktadır.

Piyasa olgusunun ele alınma biçimi: Piyasa olgusu için senaryolar düşünülebilir mi? Örneğin odak noktaları tarif edilebilir mi? Piyasayı tek kişilik mi yoksa gruplar halinde mi düşüneceğiz? Kıyıda piyasa olgusu ard alanda da kuvvetli olabilir. Dolayısıyla bunun sahile aktarılması da gerekecektir.

Piyasa olgusunda önemli noktalardan biri görme-görülme ilişkisi, insanların kendini sergileme şekli olmasıdır. Piyasa faaliyetinin şekli ve biçimi zamansal olarak değişiklik gösterebilir. Örneğin gece kullanımında aydınlatma stratejisi de buna etki edebilir.

Aktivite ve etkinliklerin zamansal boyutu göz ardı edilmemeli, şehir hayatı bu şekilde tanımlanıyor. Aynı zamanda olan faaliyetlerde belirli gruplar oluşabiliyor (nikah merasimi, konser vb.). Bunların varlığı hem zamanda hem mekanda koordinasyon gerektiriyor. Bu sergileme biçimi başkalarının da olduğu ve bulunduğu

bir zamanda mümkün oluyor. Belki tek piyasa değil, değişik piyasalar söz konusu. Akşamüstü piyasası ile, akşam yemeği sonrası bir piyasa konuları ve mekanı açısından farklı nitelikler gösterebilir.

Eğer kıyı aktiviteleri sunulursa kullanılıyor. Belirli yerlerde kapalı alanlarda yaşananları dışarı aktarıp kıyıya aktarabilir miyiz sorusu da önem kazanıyor. İzmir gibi iklim özellikleri açısından düşünüldüğünde yaz kullanımını piyasa olgusuna açılıyor.

Piyasa eyleminde genellikle yeme-içme yerleri öne çıkıyor. Kahvehane gibi toplu etkileşim alanları arka planda kalıyor. Kahve, yerellekle bağı olan, müdavimlik ilişkisi içinde ele alınması yer olarak ortaya çıkıyor. Bunun kaybı sosyal sermaye, kimlik açısından önemli bir sorundur.

Acaba yeni bir sosyalleştirme türü geliştirilebilir mi? (ör: yeni bir işletme biçimi). Kahvehane gibi her yere yayılabilecek hatta kent teraslarında da kullanılacak bir kullanım olabilir mi? İnsanı oraya çekebilecek bir şey. Örneğin bireylerin tek tek spor yaptığı spor aletleri var. Böyle bir spor aleti kullanma potansiyeli varsa acaba toplu da yapılabilen bir spor faaliyetine dönüştürülebilir mi? (yoga, *thai-chi* vb.) Bu sosyalleşmenin daha açık, kendi kendini yöneten bir yapısı olmalı, belirli bir siyasal sisteme angaje olmaması gerekir.

Deniz-kıyı ilişkisinde körfezde olta balıkçılığı teşvik edilmeli, vapur seferlerinin süresi geceyarısına kadar uzatılmalıdır. İskele ve çevresinin yerel sanatçı ve gruplara açık olması önerilmektedir. Çeşitli grupların özendirilmesi gerekir. Özellikle çocukların optimist, windsurf gibi alanlarda teşvik edilmesiyle canlılık sağlanabilir. Gençlerin alanlara çekilmesi açısından teknolojinin kullanımı artırılabilir. Belirlenen odaklarda ücretsiz internet erişim noktaları yaratılabilir.

Kıyı planlaması bakımından kıyıda belli aralıklarla odaklar oluşturulmasına çalışılmalıdır. Bu odakların her birinin farklı kimliği olmasına özen gösterilmelidir. Bu odaklar yaşayanların kenti öğrenmelerini kolaylaştıracak, kentte yaşarken oluşturacakları senaryoları planlamasına olanak verecektir.

6.4.2.3 Ulaşım

Yaya önceliği tüm projeler için esas teşkil etmektedir. Ancak körfez hızlı yollarla çevrelenmiş durumda. Burada en önemli nokta sahil şeridine erişimi güvenli bir biçimde sağlama konusudur ve önemli bir tasarım problemidir.

İkinci bir konu bisiklet yolları projesidir. Bunun körfez etrafında sürekliliğinin ve bütünlüğünün sağlanması gereklidir. Bisiklet kullanımının özendirilmesi, kent kart ile bisiklet kiralama gibi yöntemlerin geliştirilmesi önerilmektedir.

Tramvay projesi kıyıdaki bazı kullanışları rahatsız edebilecek olması nedeniyle dikkatle ele alınmalıdır. Projenin ne kadarının ne zaman ve ne biçimde yapılacağı siyasi bir tercih konusu olmaktadır. Tramvay projelendirilen haliyle sık aralıklarla faaliyet gösterecek olması nedeniyle erişim denetimi gerektirmektedir. Özel araçın özendirilmemesi hedeflenmiştir. Tramvaylar enerjisini direkler (kataner sistem) üzerine takılmış tellerden alan bir yapıdadır. İki hat geliş gidiş 8,2 m. enindedir ve istasyon yerlerinde genişlemiş bir koridor yaratmaktadır.

Deniz ulaşımının teşvik edilmesi öncelikli konulardan biridir. Vapur seferlerinin özellikle gece yarısı sonrasına kadar çalışması konusunda gerekli düzenlemelere gidilmelidir. Yeni vapur iskelelerine yönelik çalışmalar da yapılmalıdır.

6.4.2.4 Şenlik

Genelde iki tür şenlik üzerinde durulmaktadır. Birinci tür sanatçı olmadan, kendiliğinden bir şenliğin/festivalin düzenlenmesidir. İkinci tür şenlikler takvime bağlanmış, organize olanlardır. Burada özellikle Akdenizlilik vizyonuna bağlanmış uluslararası bir şenliğin düzenlenmesi amaçlanmaktadır. Akdeniz şenliğine her yıl Akdeniz liman kentlerinden birinin konuk olarak çağırılması düşünülmektedir. Şenlik fikrinin yerelde geliştirilmesi konusunda üç temel sorun var:

- Birincisi, İzmirli sanatçıların ve tasarımcıların yaşama katılması kanallarının oluşturulması ve açık tutulması gerekiyor.
- İkincisi yerel sanatçıların kapasitelerinin geliştirilmesi gerekiyor.
- Üçüncüsü kendi aralarında örgütlülük geliştirmeleri ve şenlik etkinliğinin muhatabı olmaları gerekiyor.

Şenlik tasarımı içinde sanat faaliyetleri ve etkinlikleri yeralacaktır. Gönüllü ve sivil inisiyatiflerinin katkıları olmadan bu faaliyetlerin gelişmesi, süreklilik kazanması mümkün görünmemektedir. Körfezin etrafında belli odakların, aksların oluşturulması ve şenlik faaliyetleri için düzenlenmesi önemli bir diğer noktayı oluşturmaktadır. Kentin kavranabileceği, özel kimlik taşıyabilecek odaklar seçilmeli ve bu odaklar çok işlevli olmaya uygun olarak tasarlanmalıdır. Bu odakların sıklığı ne olmalıdır? İskeleler ile bu odaklar örtüşebilir mi? Fiziksel ve kentsel eşikler de odakların seçilmesinde belirleyici olmaktadır.

6.4.2.5 Peyzaj

Peyzaj tasarımında yalnızca görsel açıdan değil, diğer duyularımızı da harekete geçirecek bir strateji izlenmelidir. Diğer bir deyişle duyularımıza hitap eden bir ele alış biçimi geliştirilmelidir. Kentin koku takvimi nasıl oluşturulur veya geliştirilebilir? (narenciye, yaz mevsimi, yasemin vs.) Kıyıda tematik park alanları yer alabilir mi? (Örneğin Meles Çayı)

Gölgelikler, gölge yapan ağaçlar, çim alanlar konusunda da yaratıcı öneriler geliştirilmelidir. Peyzaj faaliyeti zaman içerisinde süreklilik göstermeli, birbirini takip eden aşamalar izlenebilmelidir. Örneğin ağaçların büyüdüğünü görmek orada yaşayanlar için anlam taşıyabilir. Ömrünü tamamlayan ağaçların yerine yenisini yetiştirmek peyzajın sürekliliği açısından etkili olabilir.

Kentin nasıl bir ses ortamı olmalıdır? (sessizlik, vapur sesi, şenlik sesi vs.) Burada kaybolmaması gereken temel unsur gerilimsiz huzurlu kent yaşamıdır. Işıklılandırma konusunda da çalışmalar yapılarak, stratejiler belirlenmelidir.

İZMİR KÖRFEZİ ve İZMİR KENTİNİN KÖRFEZİN ÇEVRESİNE YERLEŞMESİNİN TARİHİ COĞRAFYASI

İzmir'in bugünkü iç körfezi çevreleyen bir anfitiyatr halini alan yerleşmesindeki yaşam kalitesini geliştirmek için tasarımı yoluyla yapılacak müdahaleleri kararlaştırabilmek için bugünkü kent formunun ne tür bir topografya üzerinde ne tür coğrafik etkilerle, nasıl bir tarihsel süreç geçirdikten sonra oluştuğunu anahatlarıyla da olsa bilmek gerekir. Bu nedenle bu bölümde İzmir kentinin tarihi coğrafyası ana hatlarıyla ortaya konulmaya çalışılacaktır. Bunun için her aşaması birbirine ilişkilendirilen beş aşamalı bir çözümleme yürütülecektir. Birinci aşamada jeolojik süreçlerle İzmir ve çevresinin topografyasının oluşumu, ikinci aşamada bu topografya içinde oluşan körfezin nitelikleri betimlenecek, üçüncü aşamada bu topografya ve körfezin ortaya çıkardığı İzmir'e özgül iklim nitelikleri ele alınacak, dördüncü aşamada bu coğrafyada nasıl bir yerleşme gelişmesi olduğu, beşinci aşamada ise yerleşmelerin körfez ve kıyısında yarattığı sorunların giderilmesi için ne tür düzenleyici kararlar alındığı, ne tür projeler geliştirildiği üzerinde durulacaktır.

1- İzmir Körfezi ve Çevresindeki Topografyanın Oluşumu ve Nitelikleri¹

İzmir Körfezi ve çevresinin topografik yapısı büyük ölçüde Dördüncü (Kuaterner) Jeolojik zamanda oluşmuştur. Türkiye'nin bugünkü topografyası bu dönemde yaşanan dağ oluşumları ve çökmeler sonucu gelişmiştir. Anadolu'nun kuzeyinde Kuzey Anadolu Dağları, Güneyinde Toros Dağları yükselerek kıyıda dar şeritler oluştururken, Ege Bölgesi'nde horst dağları ve graben çöküntüleri bulunmaktadır. Bu jeolojik zamanda bugünkü Ege Denizi'nin yerinde bulunan Egeit denilen kara parçasının çökmesi sonrasında Akdenizin bu çöküntüye akmasıyla oluşan Ege Denizi, horstlar arasında oluşmuş bulunan grabenlerin içlerine uzanarak Ege körfezlerini ortaya çıkarmıştır. Körfezler oluşuktan sonra bu körfezlerin gerisindeki grabenlerden akan dört akarsu; Bakırçay, Gediz, Küçük ve Büyük Menderes taşıdığı sürüntü maddeleriyle döküldükleri körfezleri doldurmaya başlamıştır.

İzmir körfezi de genel olarak Ege'de yaşanan bu süreç sonunda ortaya çıkmıştır. İzmir Körfezinin bugünkü biçimini anlamak için öncelikle körfezin bugünkü biçiminin oluşmasında belirleyici olan dağ oluşumları üzerinde durmak gerekir. Körfezin kuzeyinde Yamanlar- Karadağ (Manisa Dağı) Kütlesi yer alır. Gediz Nehri ve Nif Çayı arasında uzunluğu 40 km. genişliği 15 km.dir. Bu kitlenin Yamanlar Dağındaki en yüksek tepesi Karatepe (1.076 m.), Karadağ'ın en yüksek tepesi Spil Dağı (1.513 m.) dir. Körfezin güney doğusunda Bozdağ kitlesi yer almaktadır. Gediz ve Küçük Menderes arasında yükselmektedir. Doğudan batıya doğru bu kitlenin uzunluğu 110 km. genişliği 20-30 km. arasında değişmektedir. Bozdağlar'ın en yüksek yeri 2.159 m.dir. Bu dağın batı uzantısında Mahmut Dağı ve Nif Dağı (1.506 m.) bulunmaktadır. Körfezin güneyinde Teke Dağı (Kızıldağ) bulunmaktadır. Kuzeyden-güneye uzanan boyu 25 km. doğu-batı yönündeki eni 20 km.dir. Bu dağın en yüksek noktası Karabelen Tepesinin yüksekliği (1.042 m.)dir. Bu Teke Dağının körfeze yakın ucunda Çatalkaya (825 m.) belirgin bir tepe oluşturur. Körfezin batısında ise Karaburun yarımadası bulunur. Karaburun yarım adasında bulunan Akdağ (mimas) vardır. Akdağın en yüksek tepesi (1.212) metredir.

Akdeniz Egeit'in çöküşünden Ege Denizini doldururken Yamanlar Dağı, Nif Dağı (Kemalpaşa Dağı), Karabelen Dağı ve Akdağ'ın yamaç yüzeylerinin arasındaki çöküntü alanlarını Ege Denizinin suları doldurduğunda büyük ve kara içinde kıvrılarak uzanan ucu boynuz şeklindeki bir körfez oluştu. Bu çöküntü

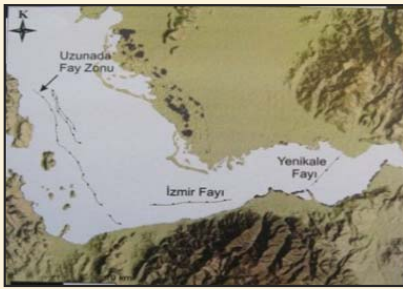


Harita 55 - İzmir kıyı çevresi topografik haritası

¹ Bu bölüm büyük ölçüde Yurt Ansiklopedisi İzmir Maddesi ve ansiklopedinin eki olan Türkiye haritasından yararlanılarak hazırlanmıştır.



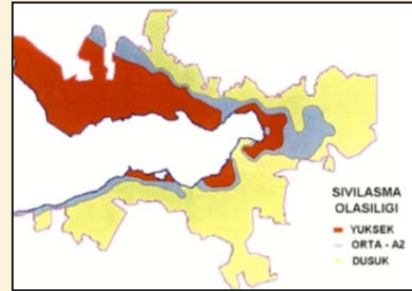
Harita 56 - İzmir Körfezinin Aktif Fayları



Harita 57 - İzmir ve Çevresinin Aktif Fayları



Harita 58 - İzmir'deki Aktif Fayları



Harita 59 - İzmir'de sivilaşma olasılığı

alanının dolması yalnız körfezin konturlarını çizmedi belli sayıda adalar da oluşturdu. Günümüzde bunlardan Uzun adayı, Hekim Adasını, Çiçek Adalarını ve Karantina Adası'nı biliyoruz. Ama körfezin kuzeyinde bugün Taşlı Tepe, Değirmen Tepe ve Üç Tepeler diye bulunan yerler de körfez oluştuğunda adalar halindeydi.

Tektonik hareketlerle genel özelliklerini gördüğümüz bu topografya oluşurken körfez çevresinde faylar oluşmuştur. Bu faylar Harita 56 ve Harita 57'de verilmektedir.

İzmir körfezinin çukuru doğu-batı yönünde uzanan faylarla oluşmuştur. Kuzeyde Bornova-Karşıyaka fayı, güneyde Pınarbaşı-Halkapınar, Balçova Urla fayları bulunmaktadır. Harita 57'de görüldüğü üzere Çeşme yarımadasında kuzey-güney istikametinde de faylar bulunmaktadır. Körfez ve çevresinin bu kırıklı yapısı bu yörede önemli depremlerin oluşmasına yol açmıştır. Tarihsel veriler kullanılarak yapılan bir saptamaya göre 2000 yıllık surede 86 kez önemli deprem geçirmiştir (Tinal, 2011). Bu nedenle İzmir ve çevresi birinci derece deprem bölgeleri içine alınmıştır. İzmir'de depreme yönelik çalışmalar BM tarafından başlatılan RADIUS Projesi ile başlamıştır. BM 1990-2000 dönemini 'Doğal Afetleri Azaltma Onyılı' (IDNDR) ilan edilmiştir. Projenin uygulanacağı 9 kentten biri olarak İzmir seçilmiştir. Bu projeye bilimsel veri tabanı oluşturacak girdilerin elde edilmesi amacıyla, İzmir Büyükşehir Belediyesi ile Boğaziçi Üniversitesi ve İstanbul Teknik Üniversitesinden oluşturulan bir ekip protokol yapılmış ve hazırlanan "İzmir Deprem Master Planı" 1999 yılında sonuçlanmıştır.

Jeolojik oluşum süreçleri içinde körfezi biçimlendiren dağlar aynı zamanda İzmir kentinin peyzajının konturlarını belirlemektedir. İzmir'de yaşayanları İzmir kentini bu dağların oluşturduğu silüet içinde algılamaktadır. Kenti içinden ufuk çizgileriyle algılanılan dağlar, kararlı, etkili kentin görsel algısına olumlu katkılar yapan varlıklardır. İzmir bu bakımdan zengindir. İzmir'i çevreleyen bu dağlar sahile yada dağlar arasında oluşan ovalara ya da düzlük alanlara yamaçlar boyunca alçalarak yaklaşırken yer yer oluşturduğu tepeler şehir için çok değerli bakı noktaları teşkil etmektedir. Kuzeyde Çiğli ve Karşıyaka alüvyal düzlükleri yeralmaktadır. Bunun batısında Eski Gediz Deltasının düzlük alanları vardır. Çiğli ve Karşıyaka'nın gerisinde Yamanlar Dağı yayvan ve kararlı bir kitle olarak yer alır. Daha geriden Dumanlı ve Kara Hasan dağlarının silüeti izlenir. Yamanlar Dağı Karşıyaka alüvyal düzlüğüne yamaçlarla yaklaşırken, belirgin bir morfolojik özelliği olan Küçük Yamanlar (75 m.) tepesini oluşturur. Küçük Yamanlar Tepesi ile Bayraklı Tepesi arasındaki Kayalık, Naldöken sırtları doğrudan denize inerek karadan Bornova Ovasına ulaşımı zorlaştırırlar.

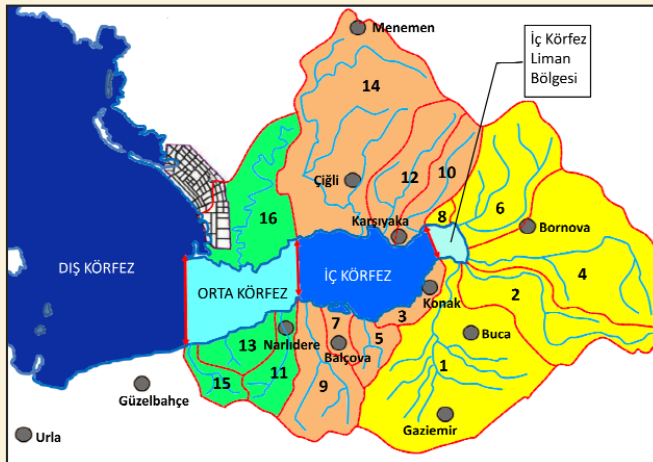


Resim 13 - İzmir Körfezinin Bölümleri. (Kaynak: İZSU)

ların en önemlisi Gediz'dir. 18.000 km² bir yağış havzasını sularını körfeze taşımaktadır. Getirdiği su miktarı yıllık ortalama 2.270 milyon m³ olmaktadır. İzmir Körfezi 'nde İngiliz Deniz subayları tarafından 1836-1837 yıllarında yapılan deniz dibi haritalandırma çalışmaları 1844'de yayınlanmış ve çalışmalara 1873, 1880, 1882, 1885'de devam edilmiştir. Bu incelemeler yapılırken Gediz deltasında biri kuzeyden diğeri güneyden iki yataktan denize ulaşıyordu. Güney yatağı orta körfezden denize dökülmekteydi. Araştırmalarda elde edilen veriler Gediz'in güney yatağından denize dökülen kısmının getirdiği sürüntü maddelerinin Taşlıtepe, Değirmen-tepe ve Üçtepe adalarını kıyıya bağladığını ortaya koymuş ve bugünkü Yenikale Geçidi'nin bulunduğu bölgenin Gediz tarafından hızla doldurulduğunu göstermişti. Yönetim "gemi seyir kanalı hızla daralıyor, çamurların temizlenmesi gerekiyor" uyarısını ciddiye alarak 1866'da Gediz'in denize ulaşmakta kullandığı güney yatağıyla (Pelikan Mecrası) ilişkisi kesilerek sadece kuzeydeki Maltepe mecrasından denize ulaşması sağlanmıştır. Gediz günümüzde de bu mecradan dış körfeze akmaktadır. Böylece iç körfezin Ege Denizi ile olan su alışverişinin devamı sağlanmış körfezin kapanması tehlikesi bertaraf edilmiştir.

İzmir'in orta ve iç körfezine akmayan Gediz dışında kalan akarsular ve su toplama havzaları Harita 61'de verilmektedir. Bu akarsuların körfeze taşıdıkları su miktarları ise Tablo 1'de verilmiştir.

İzmir Körfezi çevresinde yer alan ve doğal drenajı İzmir Körfezi liman bölgesi, iç körfez veya orta körfez bölümlerinden biri olan 16 ayrı akarsu havzası belirlenmiştir. Bu akarsu havzalarının yağış alanları 7,3 km² ile 148,1 km² arasında değişmektedir. Havzalardan bazıları şehir içi bölümden oluşmakta olup belirgin bir dere bulunmakta, bir bölümü de birkaç derenin birleşiminden sonra denize tek bir dere olarak bağlanmaktadır.



Harita 61-

İzmir Körfezi çevresindeki dereler ve deresi bulunmayan drenaj alanları.

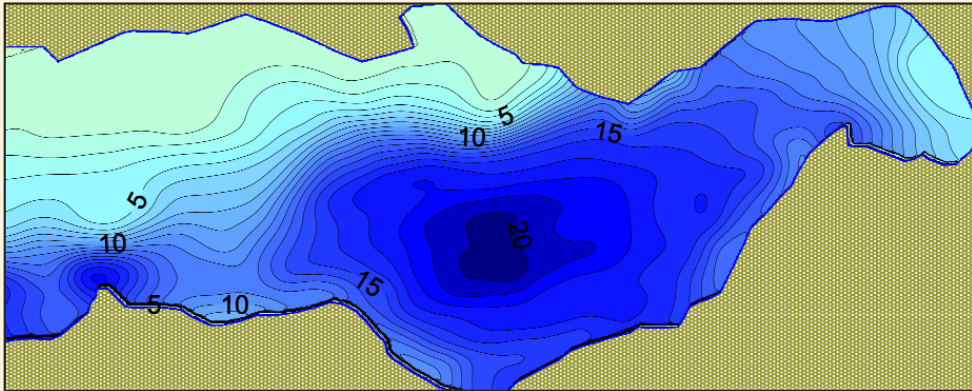
(Kaynak: İZSU)

Tablo 1 Körfeze Dökülen Akarsular ve Su Toplama Havzaları

No	Dere Adı	Havza alanı km ²	Su potansiyeli milyon m ³ /yıl	Su potansiyeli %
16	Tuzlaya bitişik olan eski Gediz yatağı	53,5	8,29	4,6
14	AOSB kanalı deresi ve Eski Gediz yatağı	148,1	27,5	15,1
12	Bostanlı deresi	36,5	9,68	5,3
10	Karşıyaka İlica deresi	23,0	5,90	3,2
8	Turan bölgesi drenaj alanı	7,3	1,67	0,9
6	Laka ve Bornova dereleri (Hacı Muço)	49,3	13,18	7,2
4	Manda çayı	107,5	30,59	16,8
2	Arapderesi (Gökdere)	50,2	18,16	10,0
1	Melez çayı (Yeşildere) (Kemer Çayı)	123,4	29,98	16,5
3	İzmir merkez bölge drenaj alanı	10,3	1,84	1,0
5	Poligon deresi	11,7	2,48	1,4
7	Balçova deresi	10,5	2,31	1,3
9	Balçova İlica deresi	41,6	13,19	7,2
11	Narlıdere deresi	21,7	6,89	3,8
13	Abdullahaga bölgesi drenaj alanı	17,2	5,16	2,8
15	Yağ çayı	14,8	5,12	2,8
TOPLAM		726,6	181,94	100,0

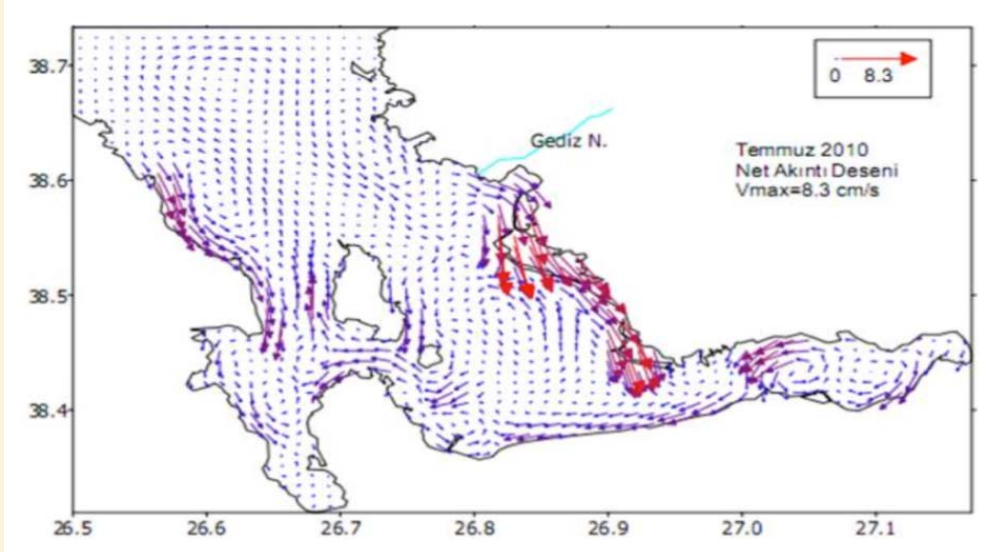
Bu akarsular genellikle yazın kuruyan kış ve bazen de bahar aylarında akan sel dereleri mahiyetindedir. Bu derelerin yılın yağışlı aylarında önemli sel baskınları yapmasına engel olmamıştır. Özellikle Melez ve Manda Çayları sık sık taşkınlara neden olmuştur. Bu akarsuların, akaçlama havzaları dar ve yatak profilleri çok eğilimlidir. Bu nedenle taşıdıkları sürüntü maddeleri yeterince uflanmamış iri çakıllardan oluşmakta ve eteklerde birikinti konileri oluşturarak körfezin dolmasına katkıda bulunmaktadır. İzmir Alsancak Limanının dolması bakımından, Melez Çayı, Arapderesi ve Manda Çayının getirdiği sürüntü maddeleri önem taşımaktadır.

İzmir Büyükşehir Belediyesi Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknoloji Enstitüsü ile birlikte "İzmir Körfezi Batimetrik ve Sismik Özelliklerinin Ortaya Çıkarılması İle Körfezin Akıntı Sisteminin İncelenmesi ve Modellemesi Projesi"ni 2010 yılında tamamlanmış ve İzmir Körfezi'ndeki sedimantolojik ve akıntı konusundaki veri eksikliğini tamamlamış ve bundan sonra Körfez ve çevresinde yapılacak çalışmalar için temel bilgileri oluşturmuştur. Bu çalışmalar sonrasında elde edilen körfezdeki derinlik bilgileri Harita 62'de verilmektedir.



Harita 62 - İzmir İç Körfezi Eşderinlik Haritası (DEÜ Deniz Bil. 2010 Raporu)

Körfezin batimetrik haritasından Körfez içinde en derin yer 20 metre civarındadır. Haritadan körfezin doğu ucunda liman arkasında dolma dolayısıyla bir sığlaşma olduğu açık olarak görülmektedir. Körfezin kuzeyinde Gediz'in doldurduğu kesimdeki sığlaşma açıkça görülmektedir. Bu dolgu iç ve orta körfezi birbirinden ayıran Yenikale Burnu üzerinden kuzeye doğru uzanan hat, körfez içinde derinliği ve genişliği daha az olan doğal bir eşik meydana getirmektedir. Bu eşik Yenikale Burnu hizasında gemiler için körfeze giriş genişliğini daraltmış bulunmaktadır. İkinci Dünya Savaşı sırasında bu noktada batırılan gemilerle giriş genişliği daha da daraltılmıştır.



Harita 63 - İzmir Körfezi Temmuz ayı net akıntı deseni (DEÜ Deniz Bil. 2010 Raporu)

Akıntı ölçerlerden elde edilen gerçek verilere göre; Ege Denizi sularının Yenikale geçidinden İç Körfeze ortalama 6.20 cm/s hızla girdiğini, güney kıyıları takip ederek Göztepe civarından sonra doğu-kuzey doğuya doğru yöneldiğini ve Karşıyaka Bostanlı civarından sonra batıya yönelerek İç Körfezi 5.90 cm/s hızla terk ettiğini göstermektedir. Diğer bir deyişle, İç Körfeze giren ve çıkan akıntı hızları birbirlerine çok yakındır.

3- İzmir'in İklim Özellikleri

Türkiye genel olarak orta kuşak içinde yer aldığı için yaz ve kış mevsimlerinde farklı hava kitlelerinin etkisi altında kalmaktadır. Ege Bölgesi gibi İzmir'de bu orta kuşakta olma niteliğini Akdeniz İklimi özellikleri içinde yaşamaktadır (Atalay, 1989).

Yaz aylarında Türkiye tropikal kökenli hava kütesinin etkisi altına girmektedir. Bu mevsimde polar hava kütesi kuzey yarı kürede 60. enlemin kuzeyine çekildiğinden Türkiye ve İzmir tropikal hava kütesinin etkisi altında kalmaktadır. Kuzey batıdan sokulan denizsel hava kütesi nemli ve serin olarak estiği günlerde hava görece olarak serinler. Buna karşılık karasal tropikal hava kütesi ise Anadolu'ya sokulduğunda kavurucu sıcaklar hakim olur. Yaz aylarında ülke tek hava kütesinin etkisi altında kaldığından yağış olmamakta, kurak geçmektedir.

Kış aylarında Akdeniz ve İzmir kuzeyden güneye doğru ilerleyen polar hava kütesiyle güneyden sokulan tropikal hava kütesinin etki alanı altında kalmakta ve bu iki hava kütesinin çarpışmasıyla cepheler oluşmakta ve bunun sonucu olarak yağışlar oluşmaktadır. Hareketli olan ve sürekli yer değiştiren bu cephe sık sık hava şartlarının değişmesine neden olmaktadır.

Bu etkiler altında İzmir'de ortalama sıcaklık 17,5°C olmaktadır. Kış mevsiminde zaman zaman kuzey ve kuzey-batıdan sokulan denizsel hava kütesi dolayısıyla sıcaklık düşmektedir. En soğuk ay ocaktır. Bu ayda ortalama sıcaklık 8,6 °C olarak hesaplanmıştır. Bu ayda sıcaklık 0 °C'ın altına düştüğü günler ortalaması 3,4'dür. Yani don

tehlikesi vardır. En sıcak aylar Temmuz ve Ağustostur. Ortalama sıcaklık Temmuzda 27,6 °C, Ağustosta 27,3 °C olmaktadır. Ortalama yüksek sıcaklık ise Temmuzda 33,2 °C Ağustosta 33,1 °C olmaktadır. İzmir'de ısının 30 °C 'nin üzerinde olduğu tropik günlerin sayısı 88,9'dur. Yazın kıyı kesimlerinde İzmir'in İmbatının estiği saatlerde ısı 1 ya da 2 °C daha düşük olmaktadır. 5 Kasım -17 Nisan arasında ısı değeri 15 °C 'nin altındadır. Bu aradaki 169 günde İzmir'de ısınma gereksinmesi doğmaktadır. 17-24,9 °C dereceleri arasındaki sıcaklıklar genellikle konfor sıcaklığı kabul edilmektedir. İzmir'de 28 Nisan 10 Haziran arasıyla, 27 Ağustos 18 Ekim arasındaki 94 günde konfor sıcaklıkları arasında kalınmış olmaktadır (Karadağ, 2000).

Yaşam konforunu ısı ve nem miktarları birlikte belirlemektedir. İzmir'de ortalama günlük nispi nem yüzdesi en yüksek değerlerini ocak ayında %72'yle almaktadır. Bunu şubat ayındaki %69 değeri izlemektedir. Bu yüksek nemlilik değerleri soğukun konforu azaltma etkisini artırmaktadır. Nisbi nem değerleri temmuz ve ağustos aylarında %49'a düşmektedir. Bu düşüş sıcaklığın yarattığı konfor düşürmesinin daha yüksek hissedilmesini bir ölçüde önlemektedir.

İzmir'de yıllık ortalama yağış 700,2 mm.dir. Yağış aylara ve mevsimlere göre dağılımı büyük farklılıklar gösterir. İzmir'deki yağışların %22'si ilkbaharda, %2'si yazın, %21'ri sonbaharda, %55'si kışın gerçekleşmektedir. Bu yağış rejimi Akdeniz ikliminin kışları ılık ve yağışlı yazları ise kurak geçmesiyle tamamen uyum içindedir.

İzmir ikliminin üzerinde durulması gereken ve insanın mutlu olmasına katkıda bulunan özelliği havaların açık olmasıdır. İzmirde yılda ortalama açık günler sayısı 144,2, bulutlu günler sayısı 169,4, kapalı günler sayısı 51,7 olarak saptanmıştır. Ortalama açık günler sayısı ocak ayında 3,7'ye ve şubat ayında 4,9'a düşmektedir. Oysa temmuzda 26,7'ye, ağustosta 27,6'ya yükselmektedir. İzmir ve çevresinde yaz günleri genellikle açık, kış ve bahar ayları daha çok bulutlu ve kapalı geçmektedir. (Yurt Ansiklopedisi, 1982-1983, s.4249.)

İklimin bir kentte yaşanlarının konfor algılamalarına etkili olan bir diğer iklim ögesi hava kütlelerinin hareketlerinin yani rüzgârların varlığı ya da yokluğuyla, hızıdır. Hava hareketleri temelde, atmosfer basıncının bölgeler arasında farklı olmasından doğar.

Hava, daima yüksek basınç merkezinden alçak basınç merkezine doğru hareket eder. Atmosferdeki basınç farkları büyük ölçüde sıcaklık farklarıyla ilişkilidir. Sıcaklığın düşük olduğu yerlerde yüksek basınç, sıcaklığın düşük olduğu yerlerde alçak basınç bölgeleri oluşur. İki bölge arasındaki basınç farkı ne kadar büyük olursa, rüzgâr hızı o kadar fazla olmaktadır. Denizlerdeki rüzgâr hızı da denizdeki dalgaların gücünü belirlemektedir. B(Günbatısı),KB(Karayel) K (Yıldız) KD (Poyraz) D (Gündoğusu) GD (Keşişleme) G (Kible) GB (Lodos)

Türkiye'de rüzgârlar estikleri yönler göre isimler almaktadır. Kuzeybatıdan esene karayel, kuzeyden esene yıldız, kuzeydoğudan esene poyraz denilir. Batıdan esen günbatısı, doğudan esen gündoğusu adını alır. Güneybatıdan esene lodos, güneyden esene kible, güneydoğudan esene keşişleme denilmektedir. Kuzeyli olan rüzgârlar (yıldız, poyraz, karayel) özellikle kış aylarında havayı soğutucu etki yaparlar. Güneyli rüzgârlara ısıtıcı etki yaparlar. İzmir'de ortalama rüzgâr hızı 3,5 m/sn dir. En hızlı rüzgâr 41,2 m/sn hızlı bir lodos'tur. Ortalama fırtınalı günler sayısı 21,6 olarak saptanmıştır. İzmir'de esen rüzgârların yönünü ve şiddetlerini belirten rüzgâr gülü Grafik 18'de verilmektedir.

İzmir'de egemen rüzgâr yönü (GD) keşişlemedir. Bunu (B) günbatısı ve (KB)karayel rüzgârları izlemektedir. Kışın hakim olan rüzgârlar (GD) keşişleme ve (KD) poyrazdır. Rüzgâr gülünde kış aylarında doğudan geldiğini gördüğümüz (D) gündoğusu rüzgârları, Anadolu'nun içine yerleşen soğuk hava kütlelerinin yarattığı yüksek basınç alanından sıcak olan kıyılardaki alçak basınç bölgelerine olan hava akımı dolayısıyla gerçekleşmektedir. Yazın ise



Grafik 18 - İzmir'in Rüzgâr Gülü
Kaynak: Yurt Ansiklopedisi, 1982-1983, Cilt.6, s.4250.

(B) gnbatusı (KB) karayel rüzgarları egemen olmaktadır. Kuzey batı Avrupa zerine yerleşen yüksek basınç alanından Basra alçak basınç alanına yönelmiş olan rüzgar ilk çağlardan beri dikkati çekmiştir. Eteziyen adı verilen bu rüzgarlar Türkçede karayel diye adlandırılmaktadır. Yazın rüzgar glnde görüldüğü üzere az sayıda da olsa güney doğudan gelen rüzgarlar kuru, kavurucu sıcaklar oluşturmakta ve samyeli diye adlandırılmaktadır.

Buraya kadar İzmir çevresinde hakim olan, kent ve körfez dışındaki yerlerdeki basınç farklılıklarının doğurduğu, rüzgarlar üzerinde durduk. Oysa farklı niteliğ olan, İzmirlilerin yaşam konforuna çok olumlu etkiler yapan İmbat'ın üzerinde ayrıca durmak gerekir. İzmir'de özel bir adı olan bu rüzgara, iklimle ilişkin yazında genel olarak meltem denilmektedir. Meltem; körfez ve çevresindeki dağların ve karanın farklı ısınma eğilimlerinin ortaya çıkardığı bir rüzgardır. Gündüzleri karalar, denizlerden daha çabuk ısınırlar. Dolayısıyla deniz üzerinde yüksek, kara üzerinde de bir alçak basınç alanı oluşur. Bunun sonucunda denizden karaya doğru bir rüzgar başlar. Bu rüzgarı deniz meltemi denir. Bu rüzgar hızı, sıcaklık arttıkça artarak ve öğlen saatlerinde en fazla hıza ulaşır. Hava karardığında ve güneş batığında ise tüm bunların tam tersi yaşanır. Kara daha çabuk soğuduğ için bu seferde karadan denize bir rüzgar esmeye başlar. Buna da kara meltemi denir.

Bu noktada ilginç bir sonuca ulaşmak olanaklı hale gelmektedir. İzmir'in yerleşme alanı içinde İzmir Körfezinin bulunması çevresindeki dağlarla etkileşim halinde kente serinlik getiren rüzgarları yaratmak bakımından önemli bir etki yaratmaktadır. Ama körfezin çevresindeki Akdağ, Yamanlar, Nif Dağı, Teke Dağı bulunduğu yerlere göre rüzgar glnde gördüğümüz rüzgarların körfezi etkilemesi konusunda bir koruyuculuk sağlamakta ve körfezdeki vapur seferlerini kolaylaştırmaktadır.

4- İzmir Körfezi'nin Çevresindeki Yerleşmenin Gelişmesinin Tarihi

Bu çalışmada körfez çevresindeki yerleşme tarihine ilişkin ayrıntılı bir sunuş yapılmak istenilmemektedir. Amaçlanan körfezin etrafında Resim 14'de verilen şekilde iç körfezin etrafını saran bir büyük aglomerasyonun oluşumunun öyküsünü ana çizgileriyle vermektir. Verimli tarımsal ovalar, verimli bir körfez ve stratejik bir konum beklenilebileceği çok erken dönemlerden itibaren insan yerleşmelerini kendine çekmiştir. nce küçük çok sayıda yerleşme varken zaman içinde az sayıda daha büyük yerleşme oluşmuş sonra hepsi bir araya gelerek resimdeki aglomerasyonu oluşturmuştur.



Resim 14 - İzmir Körfezine Orta Körfezin Girişinden Doğuya Doğru Bir Bakış.

Nemrut Höyükte yapılan kazılar, bu alanlardaki yerleşik yaşamın günümüzden 9000 yıl kadar geriyeye gittiğini ortaya koymuştur. Ama daha sonra Smyrna diye adlandırılan Bayraklı-Tepekule Hyğnde yerleşik yaşamın İ.. 3300/3000 tarihlerinde başladığı kabul edilmektedir. Geç Neolitik (İ.. 5000/4900) ile Bayraklı-Tepekule'de yerleşik iskanın başladığı erken Tunç Çağı (İ.. 3300/3000) arasında 2000 yıllık bir iskan boşluğu bulunmaktadır. İlk Tunç Çağ yerleşmeleri tarım ve hayvancılıkla uğraşan toplulukların yerleşmeleridir. Yakın çevrede bu döneme ait olan Tepekule dışında kazı yapılmış iki yerleşme daha, Klazomenai (Urla), Erythrai (İldırı) bulunmaktadır. (Yurt Ansiklopedisi, 1982-1983, sayfa: 4257-4287)

İzmir ve çevresinde Paleolitik Çağ'dan bazı kalıntılar bulunmuş olmasına karşın bu konuda yeterli araştırma yoktur. Ama körfez ve çevresinde Neolitik Yerleşmelerin olduğu konusunda yeterli kanıt biriktirilmiş denilebilir. Yüzey araştırmalarının yapıldığı Menemen Ovasının kuzeyindeki Helvacıky Araptepe-Bekirtepe'de yine aynı bölgede Melengç sektisi Höyükte, Aliaga Çaltıdere Höyükte, Karşıyaka Küçük Yamanlar Tepesinde, Bornova Işıkkent-Yeşilova Höyükte, Urla-Tepe stnde Geç Neolitik Çağ'a ait çanak çömlek parçaları bulunmuştur. Yeşilova Höyükte ve Kemal Paşa

İ.Ö. 2000 sonrasında Orta Tunç Çağı dönemine girilmektedir. Bu dönemde önemli bir kültürel devrim yaşanır, at ilk kez Anadolu'da taşıma ve binek hayvanı olarak görülür. Asurlu tüccarlar eliyle yazılı tanışılır. Bu dönemde Bayraklı'da bulunan çanak çömlek Hitit etkisinin hakim olduğunu göstermektedir. Hitit döneminde batı Anadolu'da Assuva, Arzava (Efes) gibi kent devletleri bulunmaktadır. Bayraklı-Tepekule'nin Hitit kayıtlarındaki Assuva olduğu konusunda belli bir uzlaşma vardır. Hititler bu kentleri tam olarak denetim altına alamamıştır. Zaman zaman bu yöreye seferler düzenleyerek vergi vermelerini sağlayan vasallık ilişkileri kurmuşlardır. Körfezde Orta Tunç Çağında Üçtepeliler, Degirmentepe ve Taşlıtepe'nin en kuzeyindeki Panaztepe ile Foça tepelerinin güneyinde Gerenköy Manastırtepe yerleşmelerinin de bulunduğunu biliyoruz. Bu dönemde İzmir Körfezinin durumu düşünüldüğünde bir Geç Tunç Dağı kalesi ve yerleşmesi için uygun bir yer olan Kadifekale 'de İ.Ö.2000'de bir yerleşme bulunduğuna ilişkin bir veri, belki de şimdiye kadar burada arkeolojik araştırma yapılmadığı için, bulunmamaktadır.

Geç Tunç Çağı (yaklaşık olarak İ.Ö. 1200) hem Doğu Akdeniz'de hem de Ege Bölgesinde Trakya'dan gelen 'Kavimler Göçü' ve yığınsal saldırılar, Hitit İmparatorluğu'na ve Assuva gibi kent devletlerine son vermiştir. Bu dönemde Bayraklı-Tepekule'de terk edilmiş ya da önemsizleşmişti. Burada Smyrna'nın yeniden kuruluşu Kuzeyden gelen Aioller tarafından İ.Ö. 1051'de olmuştur. İ.Ö. 8 yüzyılın başında kentte İyonlular hakim bulunuyorlardı. Smyrna'nın kurulduğu dönemde Kadifekale (Pagos) yöresinde Lelegler, Karyahlar yaşamaya başlamıştı. Kazılar İ.Ö. 8. yüzyılda Smyrna'nın henüz Doğu Akdeniz ticareti içinde yer almadığını göstermiştir. Bu yüzyılda kenti genişletilmiş surları bulunmaktadır. İç Batı Anadolu'nun en verimli vadileri üzerinde ilk ticari krallığı kuran Lidyalılar Egeye açılmak için Smyrna'yı ve limanını (Naulkohon) stratejik bir hedef olarak seçmişlerdi. Lidyalılar Smyrna'yı 100 yıllık bir baskı döneminden sonra İ.Ö. 600'lü yıllarda almışlar yıkıp yakmışlardır. Smrynalılar bundan sonra 200 yıl kadar çevrelerdeki yaylalarda yaşamışlardır. Heredotos'un anlattığına göre Lidyalılar İzmir'i aldıktan sonra Klazomenai (Urla İskelesi)'ye yöneldi ise de burada bozguna uğradı. İzmir'in bu yıkımdan sonra 10 yıl içinde kendini toplayarak refahını sürdürdüğü anlaşılmaktadır. Belli bir süre sonra Kroisos Lidya Kralı olduğunda Aiol ve İon Kentleri üzerinde vergi ve vasallık ilişkileriyle önemli ölçüde kontrol kurmuştu. Bu dönemde Lidya çok zenginleşmiş denetimi Kızılırmak kıyılarına ulaşmıştı.

Ama Lidya Doğudaki Pers İmparatorluğuyla girdiği savaşı İ.Ö. 546 'da kaybedince Anadolu'da Pers yönetimi altına girdi. Pers İmparatorluğu 23 satraplığa ayrılmıştı. İzmir ve yakın çevresi Yauna Satraplığı'na bağlıydı. Bu satraplığın merkezi Sardes'ti. Bu tarihten sonra iki yüzyıl kadarlık sürede tarihsel kayıtlarda İzmir'in adı geçmemektedir. İ.Ö. 352'de Perslere başkaldıran Pers Amiralı Takhos Üç Tepelerde Leukai kentini kurdu. Batı Anadolu'da merkezi bir güç olan Perslerin egemen olduğu dönemde bu coğrafya da kent devletleri döneminden farklı bir kontrol stratejisi uygulanmıştır. Bayraklı-Tepekuleye yaklaşan tüm yolları denetleyecek noktalarda ve geçitlerde kale, kule vb. savunma tesisleri yapılmıştır. Buralara askeri garnizonlar yerleştirilmiştir. Bunlar arasında Bayraklı yakınlarındaki Laka köyünde bulunan Aksetepe Kulesi, İzmir'in doğusunda Belkahve Kalesi, Kaynaklar kalesi, Kaletepe üzerindeki gözetleme kuleleri, Demirci Çakraktepe ve Kocadağ Kaleleri, Güneyde Görece (Çatalkaya) ve Akçakaya Kaleleri sayılabilir.



Resim 64 - Antik dönemdeki kıyı izi (mavi renk ile belirtilen çizgi) (Güçer, 2011)

Büyük İskender'in İ.Ö. 334'de Anadolu'ya geçmesiyle Anadolu'da Helenistik dönem başlamaktadır. Bir söylence halinde İskenderin Nemesisler Tapınağında uykuda gördüğü rüya üzerine Bayraklı-Tepekule'deki kenti Pagos Tepesi'nin güneyindeki etek ve yamaçlarla Meles Çayının deltası üzerine taşıdığı söylenmektedir. Bu taşınmayı gerçekleştiren onu izleyen dönemde bu yörede hüküm süren komutanları gerçekleştirmiştir. Taşınmayı İskender'in ölümünden Antigonos başlatmış, Lysimakos tamamlamıştır (İ.Ö. 281). Kentin bu noktaya taşınmasının 50 yıl aldığı kabul edilmektedir. Bu taşınmanın temel nedeninin İzmir'in Efes'le yarışabilen limana sahip olması arayışı olduğu söylenebilir. Yeni çalışmalar Bayraklı-Tepekuledeki kentin kurulduğu zamanda bile kapalı bir limanı olmadığını göstermektedir. Bu limanın ucuna koruyucu kale çok sonra 1222 yılında İznik Bizans Devleti döneminde inşa edilecektir.

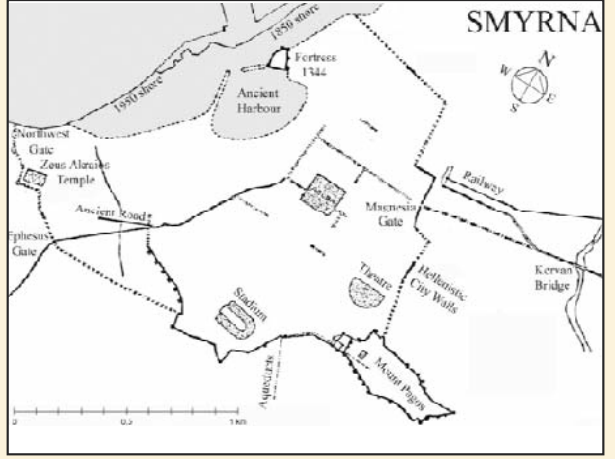
Lysimakos'un ölümünden sonra İzmir Selevkos İmparatorluğu ve Bergama Krallığının çekişme alanı haline geldi. Son Bergama Kralı İ.Ö. 133'de öldüğünde vasiyetinde topraklarını Romaya bırakmıştı. Böylece İzmir'de İ.Ö. 133 ile 395 arasında sürecek yaklaşık 500 yıllık Roma dönemi başlamış oldu. Roma İmparatorluğunda İ.Ö. 129 Asya Eyaleti oluşturulduğunda eyalet merkezi olarak Efesos seçilmişti. Bu yıl Efesos-İzmir-Pergamon yoluyla İzmir Sardes yolunun Roma yolları standardına yükseltilmesi kararı verilmiştir. Belli bir süre sonra Asya Eyaleti 10 Dokeiseis'e bölündüğünde Smyrna bunlardan birinin merkezi olmuştu. Roma döneminde İzmir ve civarında şarapçılık çok gelişmişti. Özellikle Pramnios şarabıyla ünlenmişti. Augustus ve Hadrianus'un İmparatorluk döneminde İzmir kamu yatırımları ve mabetlerin inşasıyla donatıldılar. Bu dönemde artık 'Güzel Symrna' olarak anılmaya başladı. Kent 178 yılında büyük bir deprem geçirir. Birçok tapınak, agora, tiyatro yerle bir olmuş, iç liman kapanır. Bu dönemde ünlü hekim Cladius Galenus Symrna'da yaşamıştır. Ama kent kısa sürede imar edilir. Günümüze kalan kamu yapıları bu yeniden yapılmış olanlardır.

Roma İmparatorluğunun çok büyümesi yönetilmesini zor hale getirince İmparatorluk 395 yılında ikiye ayrılmıştır. Doğu eyaletleri geçmişlerindeki Helenistik Çağın kültürel mirasının da katkılarıyla Doğu Roma İmparatorluğu olarak 1000 yıl daha varlığını sürdürmüştür. Bu dönemde de İzmir gelişmesini sürdürerek batı Anadolu kıyılarındaki yarıştığı Helen kentleri arasında ön plana geçmiştir. Bizansın güçlü olduğu ilk dönemlerde İzmir büyümesini sürdürmüş ve İmparator Leon İzmirli Konstantinopolis dışındaki kentlerin başkenti ilan etti. Kent "Autokefalia" olarak adlandırılıyordu yani özerkti. Bizans İmparatorluğu 7. ve 8. yüzyıllarda önce Sasani sonra Arap saldırılarıyla karşılaştığında İzmir'de bir ölçüde etkilendi. Özellikle Arap akınları sırasında ekonomik çöküntü yaşandı, kıyıda köyler ve kentler terk edildi. Kısa sürelerde Araplar kenti ele geçirdiler. Arap korsanlarını faaliyetlerinin sürmesi karşısında 9. yüzyılda İzmir Bizans savaş filosunun üssü haline gelmiş ve tersanesiyle ün yapmıştır. Bu yüzyılın sonunda Bizans İmparatorluğu Ephesos'tan Edremite kadar uzanan kıyı bölgelerini ve karşısındaki adaları içine alan Samos Themasını oluşturduğunda merkezi İzmir oldu. Bu dönemde kentte birçok yeni kamu yapısı yapılmıştır. 10 ve 11 yüzyıllarda İzmir İmparatorluğun en önemli deniz üssü olmayı sürdürdü. Artık limanı dolmaya başlayan Ephesos'a karşı Symrna'nın üstünlüğü kesinleşir. Buna paralel olarak İzmir Piskoposluğu da Ephesos Piskoposluğundan ayrılarak hiyerarşideki yerini geliştirir.

11. yüzyılın sonuna doğru Bizans İmparatorluğu bir doğudan diğeri batıdan gelen iki farklı saldırıyla karşı karşıya kalır. Bunlardan birisi doğudan gelen Türkmen akınlarıdır. Bizansın 1071 yılında Malazgirt Savaşı kaybetmesi üzerine Türkmenlerin Ege kıyılarına ulaşması çok zaman almaz. Çakabey 1081-1095 arasında İzmir'i elinde tutar, İzmir'de bir donanma oluşturur, Rodos'tan Çanakkale'ye kadar olan geniş bir bölgeyi yönetmeye başladya da bir süre sonra bu yörelerde Bizans yeniden hâkimiyetini kurar. Bizans'ın karşılaştığı batıdan gelen tehdit IV Haçlı seferi sırasında 1204'de Konstantinopolis Latinler tarafından işgal edildi ve kentte büyük bir yağma uygulandı. Bunun üzerine Theodoros Laskaris İznik Bizans Devletini oluşturdu. Smyrna ve Batı Anadolu bu devletin denetimi altına girmişti. Laskaris sonrasında İmparator olan Ioannes III Vatatzes bu yöreye çok önem verdi, İzmir limanını koruyan kaleyi yaptırdı. Kenti sadece askeri ve ticari bakımdan değil kültürel olarak da Akdeniz'in yıldızı haline getirmeye çalışmıştır. Vatatzes İzmir'de 300 savaş gemisi inşa ederek Rodos'a Selanik'e karşı sefere çıkmıştır. İznik bir dini merkez olarak kalırken Nymphaion (Kemalpaşa) İmparatorluğun idari merkezi haline geldi. İzmir kent olarak Türklerin eline geçmesinden önce son parlak dönemini yaşarken yakın çevresindeki yerleşmeler de önemli gelişme yaşıyorlardı. 13. yüzyıl Bizans kayıtlarında Prinobaris (Bornova), Baris (Bayraklı), Mantaiia (Bornova Ovasında bir başka yerleşme), Kordoleon (Karşıyaka)'ya rastlanmaktadır. Geç Bizans çağı belgelerinde Gediz Irmağının Körfeze döküldüğünü ve oluşturduğu deltanın kıyısında tuzlalar ve dalyanlar bulunduğunu yazmaktadır. Bu dönemlerde Bayraklı kıyılarındaki da tuzlalar bulunmaktaydı. 1261'de yapılan Nymphaion Antlaşmasıyla Bizans'ın başkenti İznik'ten İstanbul'a naklediliyordu.

Öte yandan Cenevizliler Bizans toprakları üzerinde vergi ödemediği ticaret yapabilecek, Cenevizlilerin oturduğu ticaret mahalleleri kurulacak, Smyrna'da yönetim Bizans'ta kalacak, liman ve liman kalesi Cenevizlilerin eline geçecekti. Ardından Venediklilerinde Bizans'la anlaşması sonrasında İzmir ticari bir merkez haline geldi. (Yurt Ansiklopedisi, 1982-1983.)

Bizansın içine girdiği parçalanma sonrasında siyasi hâkimiyet parçalanarak Anadolu'da beylikler dönemi oluştuğunda 1308'de Birgi merkezli Aydınogulları Beyliği kurulduğunda, yakınındaki İzmir'i almak temel hedefi haline geldi. Aydınogulları Smyrna'nın Akropolisi olan Kadifekaleyi 1317'de almıştır. Liman kalesini Cenevizlilerden alamamıştır. Bazı kaynaklarda Gazi Umur Beyin 1329'da Liman Kalesini ele geçirerek İzmir'de inşa ettiği donanmayla Ege'de saldırılar başlatmıştır. Umur Bey bu dönemde Beyliğinin merkezini İzmir'e taşımıştır. 1344'de Haçlı saldırısıyla Liman Kalesi St. Jean Şövalyeleri tarafından alınmış ve kale yeniden inşa edilmiştir. 1348'de Aydınogulları ile St. Jean Şövalyeleri arasında yapılan anlaşmayla Liman Kalesi Latinlerde, Kadife Kalede Aydınogullarında kalmıştır. Ama denizden kopan Aydınogulları da merkezlerini İzmir'den Ayasuluga taşımıştır. (Yurt Ansiklopedisi, 1982-1983.)



Harita 65 - Tarihsel perspektifte kıyı şeridi (Naumann ve Kantar, 1950)

Osmanlı devleti oluşuktan sonra İmparatorluğa dönüştürken Anadolu'daki beylikleri tasfiye sürecine girişmişti. Bu sürecin Timur'un 1402'de Ankara savaşını kazanması sonrasında kesikliğe uğraması İzmir'in Osmanlı hakimiyetine girmesini geciktirmiştir. Yıldırım Beyazıt 1390'da yaptığı seferde Batı Anadolu'nun önemli limanlarını ve Kadifekaleyi almış olmasına karşın liman kalesini ele geçirememiştir. Ankara Savaşı sonrasında buraya kadar gelen Timur 1402 Aralık ayında liman kalesini ele geçirerek kaleyi yıkmıştır. İzmir'den ayrılırken Smyrna'nın yönetimini Cüneyd Bey'e bırakmıştır. Ama İzmir üstünde Osmanlı hakimiyetinin nihai olarak kuruluşu II. Murat döneminde 1426'da gerçekleşmiştir. Osmanlı yönetiminde kent Venedik ve Ceneviz ticaretinin katkısıyla belli bir gelişme gösterirken, 1463'de Osmanlılar Venediklilerle savaşmaya başlayınca İzmir bundan etkilendi. 1472'de Venedik Donanması İzmir'e asker çıkararak şehri yağmaladı. Bunun üzerine Fatih Sultan Mehmet İzmir kalesinin yeniden yapılmasını emretmiştir. Bundan sonra İzmir 500 yıldan fazla Osmanlı hâkimiyetinde olmuştur. (Yurt Ansiklopedisi, 1982-1983.)

İzmir 15. ve 16. yüzyılda İzmir oldukça durağan görülmektedir. İzmir'in kaderi 1569'da Fransızlara ve 1580'lerde İngilizlere verilen İmtiyazlar sonunda İzmir ticaretinde Venediklilerin ve Cenevizlilerin yeri gerilerken Fransa, İngiltere, Hollanda ve Avusturya almaya başlamıştır. İngilizlerin Levant Company'si 1581'de, Fransızların ki 1666'da kuruldu. Bu şirketler ticaret tekeline sahipti. Levant Company Anadolu'da İzmir'i merkez olarak seçti. Buna paralel olarak 1610'da İngiliz ve Fransız konsoloslukları Sakız'dan İzmiere nakledildi. Safavi-Osmanlı savaşının sona ermesi üzerine İpek ticaretinin İzmir'e kayması ve Ege'de hakim olan Karaosmanoğlu ailesinin Avrupalıların talebini karşılayacak tarımsal üretimi geliştirmesi ve Osmanlıların İzmir'de bilinçli olarak esnek bir yönetim uygulaması sonucu Levantın yıldızı haline geldi. (Yurt Ansiklopedisi, 1982-1983.)

İzmir nüfusu 11. yüzyılda 2.500 iken 16'ncı yüzyılda 5.000 ler civarına yükselmişti. Bu büyüklükte bir yerleşmenin Resim 14'de görülen körfez ve çevresinde kapsadığı alan çok küçüktür, adeta noktasaldır. Bu sanayi öncesi kentin alt yapıları topografyayı etkileme gücü sınırlıdır. Yaratığı atıklar sorun yaratmadan doğal süreçler içinde kolayca ayrıştılabilmektedir. 16. yüzyıl sonunda başlayan İzmir'in ticari merkezleşmesi ve Levantların yıldızı haline gelmesi sonucu nüfus artmış, Rumlaşma ve Frenkleşme yaşanmıştır. 18. yüzyıl sonunda kentin nüfusunun 100.000 yükseldiği tahmin edilmektedir. İzmir yerleşmesi İzmir iç limanın çevresine kümelenmiş 200 hektarlık kompakt bir alanı kapsamaktadır. Tabii nüfusu artan yalnız İzmir değildir. Bu dönemde İzmir'in yakınında körfezin kıyılarında yer alan küçük yerleşmelerin de nüfusu artmıştır. Resim 14'de körfezin çevresini saran aglomerasyonun oluşumunu belirleyen dinamikler bu dönemden sonra başlamıştır. (Yurt Ansiklopedisi, 1982-1983.)

İzmir'in gelişmesine paralel olarak kent içinde bir bedesten ve çok sayıda yeni han yapılmış, Kaplan Mustafa Paşa İzmir'deki iç limanın yarısını doldurarak buraya bir çarşı yaptırmış ve 1668'de ticari faaliyetleri denetlemek için Sancak Kalesi (Yeni Kale) inşa edilmiştir. İzmir 19. yüzyılda yaşadığı dönüşümle bugünkü yerleşme biçiminin oluşmasında önemli yol almıştır. Bu dönüşüm bir yandan İmparatorluğun merkezden yönlendirilen bir modernleşme arayışına girmesi öte yandan Avrupa kapitalizminin ulaştığı birikim düzeyinde çevre ülkelerine kapital ihraç ederek sanayi toplumunda geliştirilmiş altyapıları ihraç etmeye başlamasından sonra, İzmir'in bu ihraçtan demiryolu ve kentsel altyapı olarak pay alması dolayısıyla hızlanmıştır. Bunun sonucu olarak ticaret yapma biçimi değişmiş, İzmir'de bankalar, oteller kurulmaya başlamıştır. İzmir'de sanayi kurulmuş, yeni örgütlenen bürokrasi için devlet daireleri yapılmış, modern eğitim kuruluşları açılmış ve 1868'de yerel yönetim olarak İzmir Belediyesi kurulmuştur.

Bu gelişme sonucu Birinci Dünya Savaşı öncesinde kentin nüfusu 250.000'ne yükselmiştir. Bu büyüklük körfezde kıyının kullanımını ve yerleşmenin körfezin yamaçlara tırmanması bakımından önemli değişiklikler getirmişti. Bu dönemde liman ve rıhtımın yapılması için 1867 yılında üç girişimciyle Osmanlı devleti bir anlaşma yapılmıştır. Bu anlaşma ikinci kez yapılan bir anlaşmayla genişletilmiştir. 1880'de İnşaat tamamlandığında, 4 km. uzunluğunda 1,5 m. yüksekliğinde bir rıhtım, 1200 metre uzunluğunda bir mendirek inşa edilmiştir. Rıhtım boyunca bir atlı tramvay işletilmeye başlamıştır. Rıhtım boyunca eski kıyıyla yeni rıhtım arasında 40-150 m arasında değişen bir dolgu yapılmış ve inşaata açılmıştır. İzmir'in en prestijli kordonu oluşmuştur. Bu inşaat sürerken kıyıdaki liman kalesi 1872 yılında yıkılmış, böylece eski iç limanın dolma süreci tamamlanmıştır.

Bu dönemde İzmir yerleşmesinin biçimlenişini etkilemek bakımından iki önemli gelişme yaşanmıştır. Bunlar kent içi toplu ulaşımın örgütlenmesiyle ilişkilidir. Demiryolu yatırımlarının başlamasıyla 1860'da Buca 1865'de Bornova ve Karşıyaka demir yoluyla İzmir'e bağlamıştır. Ayrıca oldukça yaygın bir tramvay şirketi 1884'den itibaren de İzmir Körfezinde kent içi ulaşım için gemi işletilmeye başlamıştır. Bu gelişmeler İzmir kentinin kompakt formunun çözülüp yayılmasına neden olmuştur. Körfezin güney sahilinde Göztepe, Reşadiye (Güzelyalı), Üçkuyular sayfiye yerleşmeleri tramvay hattının geçişiyle bütünleşerek bir şerit haline geldi. 1880'ler sonrasında Halil Rifat Paşa ve Eşref Paşa caddelerinin yapılmasıyla kentin güney yamaçlara tırmanması gerçekleşmiştir. Buca ve Bornova banliyölerinin kentle ilişkileri güçlenmiştir. Konak'tan Alsancak'a kadar sahil yeniden yapılanmış ve buradaki yerleşme dokusu Aydın demiryoluna kadar derinlik kazanmıştır. Körfezin doğu kıyısında Mersinli, Salhane ve Bayraklı kıyısında yerleşmeler oluşmaya başlamış, Karşıyaka'da önce istasyon çevresinde başlayan gelişme gemilerin işlemlerinden sonra Karşıyaka vapur işletmesiyle istasyon arasında Bahariye Caddesi çevresinde ve Karşıyaka'da sahil boyunca yayılmıştır. Bu dönemde kent lekesinin yayılımı tahminen 1400 hektara yükselmiştir.

19. yüzyılın ikinci yarısındaki gelişmeler arasında mühendislik uygulamalarının devreye girmesi dolayısıyla doğayı etkileme çabalarının başladığı görülmektedir. Bunlardan biri de 1886 yılında daha önce de üzerinde durduğumuz biçimde Gediz'in körfeze dökülme yerinin orta körfezden dış körfeze kaydırılması olmuştur. Bu dönemde Gediz deltasının körfez kıyılarında başka gelişmeler daha yaşanmıştır. Daha önce körfezin kuzeyindeki tuzlalar yerine geçen modern tuzla 1863'de bir İtalyan sermayesi tarafından işletilmeye başlamıştır. Böylece günümüzdeki Çamaltı tuzlasının (2832 ha.) gelişmesi için ilk adım atılmıştır. Bu kıyıda Ragıp Paşa (500 ha.), Homa (1824 ha), Kırdeniz (400 ha.), Çilazmak (725 ha) dalyanları oluşmuştur. Karşı kıyıda İnciraltında ise Çakalburnu (150 ha) dalyanı kurulmuştur.

İzmir I. Dünya Savaşı sırasında saldırıya uğramamış ve savaştan tahrip olmadan çıkmıştı. Ama savaş sonrasındaki barış müzakereleri sırasında Yunan işgaline izin verilmesi üzerine 15 Mayıs 1919 ile 9 Eylül 1922 arasında kent Yunan işgalinde kalmıştır. Kurtuluşun dört gün sonra 13 Eylül 1922'de çıkan yangında İzmir'in Frenklerin, Rumların ve Ermenilerin oturduğu kentin en zengin mahallerinden 300 ha.lık alan yandı. Lozan Barış Anlaşması sonrasında yapılan mübadelede gerçekleşikten sonra 1927 yılında yapılan nüfus sayımında kentin nüfusu 154.000'ne düşmüştü. İzmir Kurtuluş Savaşı sonrasında Rene Danger planıyla yangın yerini imar ederken, uluslararası ticaretle bütünleşmiş bir kentten, ulusal pazarını bütünleştirerek ithal ikamesiyle sanayileşmeye çalışan bir ülkenin ana ihraç limanı haline geldi. Kent Birinci Dünya Savaşı öncesindeki büyüklüğüne 1953 yılında ulaşmıştır denilebilir. Bu nedenle kentin mekânsal yayılımında ve kıyının biçimlenmesinde önemli bir değişiklik yaşanmamıştır. Başka bir deyişle bu dönemde kent Resim 14'deki görünüm doğrultusunda önemli bir gelişme yaşanmamıştır.

1950 yılı sonrasında Türkiye’de hızlı bir kentleşme yaşanmaya başlayınca,³ İzmir’de payını aldı. Ülkenin yaşadığı hızlı kentleşmenin gerektirdiği düzeyde bir kapital birikimi bulunmayınca, kentlerin büyümesini bu koşullarda gelişen iki konut sunum biçimi belirledi. Bunlardan en beklenmediği gecekondular oldu. Kentin çeperlerinde gecekondular kuşakları oluşmaya başladı. İlk gecekondulaşma Kadifekale’nin körfeze bakan yamaçlarında başlamış daha sonra Meles Çayı vadisinin batı yamaçlarında Kadifekale sırtlarına kadar tırmanmıştır. İlk çekim odağı Kadifekale’nin kuzey ve doğu yamaçları olmuştur. Ondan sonra gelişme Bayraklı demiryolunun doğusuna yönelmiştir. Bunu Bornova ovasına bakan tepelik kesimde Samantepe, Ferahlı, İstiklal, Boğaziçi, Gültepe ile Meles Çayı vadisinin güneye açılan kesiminde Ballıkuyu, Gürçeşme, 1. Kadriye, 2. Kadriye, Kadifekale izledi. Bu yayılım 1960’lı yıllarda gerçekleşmiş bulunuyordu. 1960 sonrasında bu gecekondular alanları kendi çevrelerine yayılmıştır. Yeni gecekondular yayılmaları Bayraklı ve Yamanlar Dağı bölgelerinde doğuda Çay ve Çiçek, kuzeyde ise M. Erener mahalleleri olmuştur. Bir başka gelişme Kadifekalenin Batı-Güneybatı yamaçlarında İmariye, Yeşilyurt, Cennetözü, Veziraga ve Bozyaka mahalleleridir. Eski bir köy olan Altındag’da ve oradan Bornova Ovasında uzanan düzlükte ise Çamdibi ve Mersinli gecekondular bölgeleri oluşmuştur. 1970’ler sonrasında Karşıyaka Gediz düzlüğünde Güneyde Naldöken, Kuzeyde Emek, Örnekköy’ün bir kısmı ve Cumhuriyet, Yamaç, İmbat, Maltepe, Gümüşpala, Balatçık ve Gültepe gecekondular mahalleleri oluşmuştur. Buca’nın doğu ve kuzey doğusunda Ufuk, Çamlık, Bahçekapı ve Adatepe, kuzey batısındaki ovada Kozagaç, Gediz, Fırat ve Çaldıran gecekondular mahalleleri ortaya çıkmıştır. Buca gecekondular bölgesinin güneye uzanan bölümü Gaziemir bölgesinde oluşan gecekondular mahalleleriyle bütünleşerek 9 Eylül ve İrmak gecekondular mahallelerini oluşturmuştur. Ayrıca Narlıdere’de dik yamaçlarda 2. İnönü, Çamtepe ve Narlı, Güzelbahçe’de de Şafak ve Yaka gecekondular mahalleleri gelişmiştir. Bu gelişmeler sonucu kent nüfusunun yüzde 40’ı gecekondular alanlarında yaşamaya başlamıştır.

Bu dönemde gelişen ikinci konut sunum biçimi yapsatçılık olmuştur. Kentte ruhsatlı inşaat kesiminde bu sunum biçimi hakim hale gelmiştir. Bu küçük girişimci faaliyetinin iki sonucu olmuştur denilebilir. Bunlardan birincisi eski İzmir konutlarının yıkılarak yerini çok katlı apartmanların yer alması sonucunu doğurmuştur. Kentin yerleşme yoğunluğu yükselmiştir. Bu süreç Güzelyalı-Konak, Konak-Alsancak ve Karşıyaka kordonu boyunca iki katlı evler yıkılarak yerini 10 katlı modernist apartmanlar olarak kentten geride kalan konutlarını imbata karşı büyük ölçüde kapatmış kentten kıyısında adeta bir duvar oluşturmuştur. Bu duvarın sahil bandındaki ortalama yüksekliği 24 m. dir. Bu imbat rüzgârının geride sokak aralarında ortalama yarılanmasına neden olmakta kentlinin ısı konforunu düşürmektedir.

Yapsatçılığın ikinci sonucu yeni yerleşmeye açılan alanlarda da apartmanların oluşturduğu yüksek yoğunluklu bir dokunun ortaya çıkmasına neden olmuştur. Gecekonduların yamaçlara tırmanması gibi ruhsatlı konutlar da Hatay Caddesi açıldıktan sonra Konak- Güzelyalı bandının geriye genişlemesiyle gerçekleşmiştir. Karşıyaka’da ise ruhsatlı konut alanları Bostanlıya yayılmıştır.

Bu dönemde kentten gelişmesi genel olarak tek tek binaların eklenmesiyle kentten dışı bağlayan karayolları boyunca bir yağlekesi biçiminde olmuştur. Bu dinamik içinde ana yollar boyunca oluşan sanayi yığılmaları gözlenmeye başlamıştır. Kentten 1950-1960 arasındaki sanayi gelişmesi Halkapınar’dan Bayraklı’ya uzanan aksda, ve İşikkent Pınarbaşı çevresinde oluşmuştur. 1960 sonrasında Kuzeyde Bayraklı’dan Menemen’e uzanan eksen, ikincisi İzmir-Ankara Karayolu boyunca, Üçüncüsü güneyde Karabağlar-Cumaovası eksenindeki kümelenmelerdir. Tabii bu gelişmelerle gecekondular alanlarının yayılımı arasında karşılıklı bir belirleyicilik bulunmaktadır.

Bu dönemde deniz kıyısı kullanımını etkileyen iki önemli değişim yaşandı. Bunlardan ikincisi limanın 1960’lı yıllarda kentten içinden Alsancak’a nakledilmesi oldu. Bu değişim eski liman arkasındaki antrepolar alanının yıkılarak yeniden yapılanmasına neden olurken, bu işlevler Alsancak Limanı çevresinde yeniden konumlandı. Alsancak-Halkapınar arası bir depolar alanı olarak yapılandı. İkinci gelişim Alaybey tersanesinin genişletilmesi oldu. Kuruluşu 1925’e dayanan bu tersane 1973 yılında genişletildi. 12.000 DWT’luk gemilerin tamir ve bakımını yapan, 100 m. den küçük şehirhattı vapurları gibi gemileri inşaa edebilecek kapasiteye kavuştu. Sahilde 7,1 ha. bir alan kaplayan tersane 1999 yılında Deniz Kuvvetleri’ne devredilecektir.

³ Bu bölümün sonrası için bkz: Cezmi Sevgi: *Kentleşme Sürecinde İzmir ve Gecekondular*, İzmir Konak Belediyesi, İzmir, Aralık, 1988. Hülya Koç: *Kentsel Konut Sunumunda Konut Kooperatiflerinin Etkinlikleri üzerine Bir Araştırma*, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir 1989. (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Arife Karadağ: *Kentsel Gelişim Süreci, Çevresel Etkileri ve Sorunlarıyla İzmir*, İzmir, 2000.

1980'de İzmir kentinin İzmir Belediyesi'nin sınırları dışında yayılması sonucu kentsel alan İzmir belediyesi ve etrafındaki 13 belediyeden oluşan bir aglomerasyon haline geldi. İzmir belediyesinin nüfusu 760 bine ulaştığında, yerleşme lekesinin büyüklüğü 6250 ha. yükselmişti. Bu leke içinde Karşıyaka'nın yerleşme lekesi 2000 ha. kadardı. Kentin çevresindeki 13 belediyede 450 bin kadar bir nüfus yaşıyordu. 1 milyon 210 bin nüfuslu kentsel alanın yayılımı kent merkezinden 25 km. yarıçapıyla çizilen daire içinde kalıyordu.

1980 sonrasında kentin mekânsal yayılımı etkileyen iki önemli değişiklik yaşandı. Bunlardan birincisi ulaşım alt yapısında ve kentiçi ulaşım işletmeciliğinde yaşanan gelişmeler sonucu İzmir içinde ve İzmir'in yakın çevresinde mesafe-zaman ilişkilerinin değişmesidir. İkincisi ise genel olarak sistemin yapı alanında daha büyük miktarda kapitalleri harekete geçirebilme kapasitesinin artması sonucu kentin tek tek binaların eklenmesiyle büyüme yerine büyük kent parçalarının eklenmesiyle büyümeye geçilmiştir. Bu büyük parçalar, toplu konut girişimleri, organize sanayi bölgeleri, üniversite kampusları, büyük hastane kampusları, büyük alışveriş merkezleri, gibi farklı birimler olabilmektedir. Bu büyük birimler sağladığı dışsallıklar dolayısıyla merkezden kopabilmekte ucuz arsaların bulunduğu yerlere sıçrayabilmektedir. Bu büyük girişimlerin olanaklılığı küçük ve ortaboy girişimcileri emlak piyasasından elememekte, bu sıçramalar gerçekleştikten sonra, bu sıçrama noktasıyla kent merkezi arasında yapsatçılar etkinliklerini sergileyerek aranın dolmasını sağlamaktadır. Yaşanmaya başlayan bu süreç İzmir' in çevresine yayılırken kendisinin bir kentsel bölge karakterini kazanmasını sağlamaktadır.

Bu dönemde İzmir'de metro yapılarak işletilmeye başlaması ve yeni alanlara uzatılması, körfezde gemi işletmesinin belediyeye geçmesi, elektrikli trenin devreye sokulması ve belediye otobüslerinin yeni yerleşmelere hizmet vermesi İzmir'de geniş halk kesimleri için uzaklık-zaman matrisi önemli ölçüde değişmiştir.

8 Mart 2000 tarihinden itibaren İzmir Körfezinde deniz işletmeciliği Büyükşehir Belediyesince yapılmaya başlamıştır. İşletmenin 7 yolcu gemisi, 3 arabalı vapuru vardır. Ayrıca Turyol'dan kiralanmış 14 gemiyle hizmet vermektedir. Bostanlı, Karşıyaka, Bayraklı, Alsancak, Pasaport, Konak, Göztepe ve Üçkuyular iskeleleri arasında 15 hatta günde 200 sefer yapılmaktadır. Bu 15 hattın biri Bostanlı Üçkuyular arasında işletilen araba vapuru hattıdır. Deniz işletmesinin belediyeye geçmesi kentiçi taşımacılığında deniz taşımacılığının payını arttırmıştır. Deniz taşımacılığının yalnız insanların iki nokta arasında yer değiştirmesini sağlamadığı, yolculuk sırasında bir sosyalleşmeye ve gündelik yaşamın stresinden belli bir süre koptuğu olanak verdiği de hatırlanırsa bu hizmetin kentlinin yaşamına kattığının taşıdığı yolcu miktarıyla ölçülemeyeceğini de kavramış oluruz.

İzmir'de metro 2000 yılı Ağustosunda çalışmaya başladı. Üçyol ile Bornova arasında 11,6 km'lik bir hatta hizmet veriyordu. Hat daha sonra bir uçtan uzatılarak Ege Üniversitesine bağlanmış, diğer uçtan ise Üçyoldan Üçkuyulara uzatılmaktadır. İzmir'in raylı ulaşımındaki bir başka önemli projesi Aliğa-Menderes arasındaki 80 km.lik elektrikli hattın 2010 yılında işletmeye başlanmasıdır. 31 durağı vardır. Bu metro standartlarında hizmet vermektedir. Halkapınar'da metro sistemiyle ilişkilendirilmiştir. Bu hat yakın gelecekte Torbalıya bağlanacaktır. Daha sonra Aliğa Bergama ve Torbalı Selçuk bağlantısı kurulunca hattın boyu 195 km. ye ulaşacaktır. Bu hat yeni çalışmaya başladığı için kent bölgenin oluşumunda yaratacağı çok önemli etkiler halen gözlenmemektedir.

Ayrıca 2004 yılından itibaren Büyükşehir Belediyesinin etki alanı genişletildiği için belediye 13 ilçe ve 37 beldeye otobüs hizmeti vermeye başlamıştır. İzmir kentsel bölgesinde uzaklık-zaman matrisinin değişmesi sadece toplu ulaşım hizmetlerindeki değişme dolayısıyla değil aynı zamanda da yol altyapısındaki değişmeler dolayısıyla gerçekleşmiştir. Bu bakımdan en önemli yatırım İzmir Çeşme Otoyolunun yapılması olmuştur. 1989 yılında yapılan yatırım 1997 yılında tamamlanmıştır. Geçmişte de İzmir'in sayfiyesi olan, Çeşme, İlica ve Alaçatı ile İzmir'in ilişkisi yeniden tanımlanmıştır. Artık İzmirililer yazlıklarında otururken hergün İzmir'deki işlerine gitmektedir. Türkiye'de özellikle iç turizm bakımından önemi artan bu alanın İzmir'le entegrasyonu sürekli olarak artmaktadır.

İzmir-Çeşme Otoyolunun Karayollarınca yapılmış olmasının bir başka sonucu bu otoyolun İzmir'de iç körfezin kıyısını saracak hızyolu olarak uzatılması konusunda bir baskı yaratması olmuştur. Bunun sonucu olarak gerisinde bir yeşil şerit bırakılan 6 şeritli bir hızyolunun Güzelyalı-Konak kısmı gerçekleştirilmiştir. Bu yolun sahilden devam ettirilerek eski limanı da ortadan kaldıracak şekilde gerçekleştirilmesi konusundaki proje İzmir STK'larının direnciyle karşılaşmış ve dava konusu olmuştur. Bu sırada da dönemin belediye başkanı Alsancak'tan Cumhuriyet Meydanı'na kadar 1.5 km.lik bir bölümü 80 metre genişliğinde emrivakı halinde doldurmuştur. Bu konuda STK'ların açtığı davalar sonuç alınmasını sağlamış bu alanın bir hız yolu haline gelmesi engellenmiştir. Doldurulmuş olan alan daha sonra bir yayalar mekanı olarak yeniden düzenlenmiştir. Böylece İzmir halkı tarihsel kordonunun bir hız yolu haline gelmesini engellemiştir.

Şimdi de kentte uzaklık-zaman matriksinin yeniden düzenlenmesinin ekonomide kenti büyük parçalar halinde gerçekleştirecek sermayenin bir araya getirilmesine olanak veren bir gelişmeyle bir araya geldiğinde kenti nasıl biçimlendirdiğini ele alalım. 1980'den 2010'lu yıllara kadar kent kuzeyde Sasalı, Seyrek, Koyundere, Ulukent ve Asarlıka kadar kısacası Menemene dayanmıştır. Bu yayılmada toplu konut ve organize sanayi bölgesi yapımlarının payı büyüktür. 1990'lılarda Emlak Bankası kuzey batıda kıyıda Atakent (25 ha.) ve Mavişehir I (16,4 ha.) Mavişehir II toplu konut girişimlerinin başlatmıştır. 2008 yılında Sasalı'da Büyükşehir Belediyesi 2008'de 42,5 ha. lık Doğal Yaşam Parkını ziyarete açtı.

Çiğli'de gelişmeyi yoğunlaştıran en önemli etki 1990'da Atatürk Organize Sanayi Bölgesinin çalışmaya başlaması olmuştur. 750 ha.lık bu bölgede 526 fabrika bulunmakta ve 30.000 kişi çalışmaktadır. Diğer bir gelişme 1997 yılında Menemen-Maltepe'de İzmir Menemen Deri Serbest Bölgesinin kurulması olmuştur. Halen 7500 kişi çalışmaktadır. Buna paralel olarak Çiğli'de toplu konut kooperatifleri kümelendi. Bu kümeleşmede TOKİ'nin Çiğli konutları, Büyükşehir Belediyesi'nin Çiğli'de yaptığı Evka II (116 ha.), Evka V(99 ha), Evka VI (12 ha.), İzkent II (5 ha.), İzkent(4 ha.), İlçe Belediyesinin gerçekleştirdiği Çiğli Koop ve Ege-Koop'un Egekent I (159 ha.), apartmanlardan oluşan toplu konut girişimlerinin önemli payı vardır. Ayrıca Seyrek'te Ege-Koop daha düşük yoğunluklu Ege-Villakent (100 ha.) ve Ege-Bahçekent (100 ha.) girişimleri yer almıştır.

Kentin yayılımı doğuda Bornova-Kavaklıdere köyüne kadar uzanmıştır. Bir başka deyişle Kemalpaşa'ya dayanmıştır. Körfezin doğu kıyılarında Alsancak Limanı'yla Turan arasında 550 ha. lık bir bölüm kentin yeni iş merkezi olarak planlanmış ve gerçekleştirme yoluna girilmiştir. Doğu yönünde bu dönemde Ankara Cad. üzerinde Hurdacılar Sitesi, Kemalpaşa Cad. üzerinde 5. Sanayi sitesi yer almıştır. Bu yönde Bornova Belediyesi'nin öncülük ettiği Bor-Koop I,II, III, IV (toplam. 31 ha.) ve İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin Evka. III (30 ha.), Yeşiltepe'de Evka. IV (72 ha.), Pınarbaşı'nda İzyuva (2 ha.), Ergene Mahallesi ve Pınarbaşı'ndaki İzkent. III ve Buca-Koop'un (30 ha.) toplu konut alanları izlemiştir.

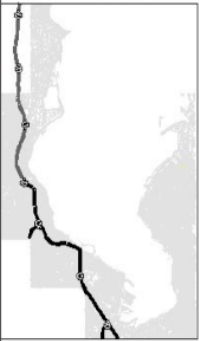
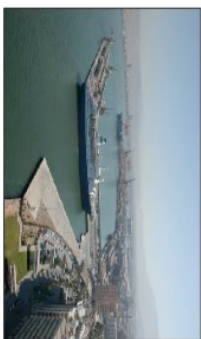
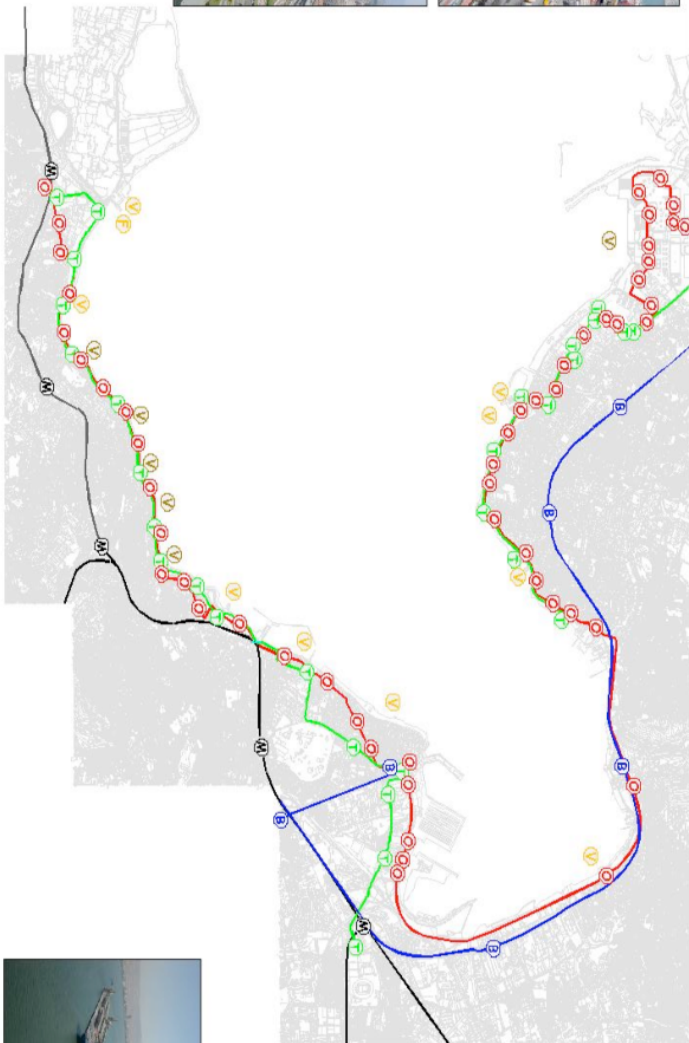
Kentin İzmir Aydın Otoyolu üzerinden güneye yayılımı bakımından en önemli gelişme Ege Serbest Bölgesinin İzmir Aydın Karayolu üzerinde yer alması oldu. 220 ha. alanı kapsayan bölge 1990 yılında çalışmaya başladı. Halen 236 firmanın bulunduğu bölgede 17500 kişi çalışmaktadır. Bir başka gelişme; Adnan Menderes Hava Limanının yapılmasıdır. Bu dönemde bu yöndeki iki önemli gelişmeden biri Karabağlar Bozyaka Eğitim ve Araştırma Hastanesinin kuruluşu, diğeri ise Dokuz Eylül Üniversitesi Kampusunun Buca'ya sığmasıdır. Bu gelişmeler beraberinde toplu konut girişimlerinin buraya yönelmesine neden olmuştur. Bu bağlamda; TOKİ'nin Buca konutları, Büyükşehir Belediyesinin Gazimir'de yaptırdığı Evka VII (20 ha.) Buca-Tınaz tepede yaptırdığı İzkent (9 ha.) ve İzkent. I (19 ha.), Emlak Bankasının Gazimir'de yaptığı Gazikent I, II, III (32 ha.), Buca Belediyesinin öncülüğünü yaptığı Buca-Koop (30 ha.), Ege-Koop'un Buca-Tınaztepe'de yaptırdığı Egekent. III (13 ha.) ve Torbalı- Ayrancılarda yaptırdığı Egekent IV (7,5 ha.) uygulamaları sayılabilir.

Kentin batıya yayılımı Teke Dağının kuzeyiyle deniz arasındaki şeritte İzmir- Çeşme yoluna uzanarak Güzelbahçe ve Seferihisar yol ayrımına ulaşmıştır. Urla'yı da bu yayılımın içinde düşünmek gerekir. Üçkuyular- Balçova-Narlidere-Güzelbahçe alanında kamu kuruluşlarının toplu konut girişimleri yoktur, olanlar özel girişimcilerin yüksek gelirli gruplar için yaptığı Folkart vb. alanlardır. Bu alanlarda sanayi gelişmeleri yoktur. Dalyan-Balçova-Narlidere arasında koruma kararlarının da etkisiyle yoğun bir seracılık yapılmaktadır. Bu alanda istihdam sağlayan önemli kuruluşlar hizmet kesimindedir. Bunlar arasında; İzmir Ekonomi Üniversitesinin kampusu, 9 Eylül Üniversitesinin Hastane kompleksi, Balçova'da termal su kaynaklarını kullanan oteller, örneğin Balçova Termal Otel, Kaya Otel, Crowne Plaza Otel, vb. ile İzmir-Çeşme otoyolunun girişine yakın olarak kümelenen Kipa, Migros vb. alışveriş merkezleri (AVM) sayılabilir.

Gelişim öyküsünü gördüğümüz İzmir kentsel bölgesinde yaşayan nüfus 2010 yılında 3 milyon 606 bin 326 kişiye ulaşmıştır. Yerleşme lekesinin büyüklüğü 538574,2 hektara yükselmiştir. Yarıçapı 50 km. olan dairesel bir alan içinde yer almaktadır.

5- Körfez Çevresinde Yerleşmelerin Gelişiminin Yaratdığı Sorunlar ve Bu Sorunların Giderilmesi için Alınan Düzenleyici Kararlar Ve Geliştirilen Projeler

İzmir Körfezi ve çevresindeki yerleşmelerin günümüzde üç temel sorun yarattığı söylenebilir. Bunlardan birincisi körfezi saran yerleşmelerin atıklarının yarattığı deniz kirliliği, ikincisi yayılan yerleşme alanlarının biyoçeşitlilik konusunda yarattığı tahribat, üçüncüsü ise körfezin çevresindeki akarsuların yarattığı siltasyonun körfezi doldurarak



Vapur Hatları
Mevcut Hatlar
Öneri Hatlar



Mevcut Otobüs Hatları



Mevcut Bariliyo Hatları



Öneri Tramvay Hatları



Metro Hatları
Mevcut Hatlar
Öneri Hatlar

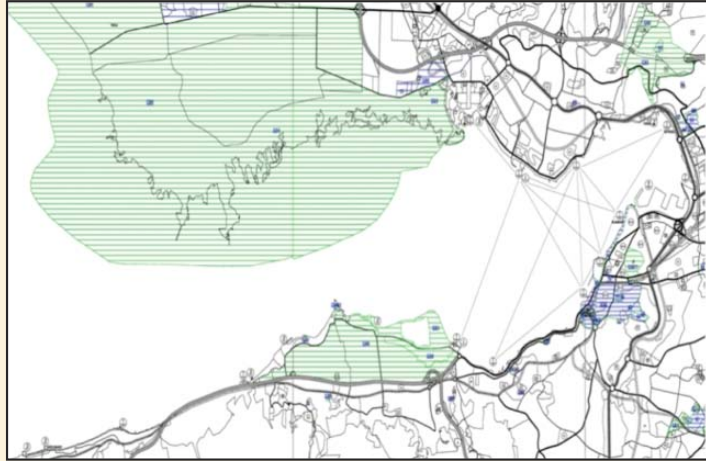
gemi trafiğine engel teşkil etmeye başlaması olmuştur. Her üç sorunla da başa çıkabilmek için önlem alınmakta, projeler geliştirilerek uygulamaya konulmaktadır.

Birinci sorun Körfezin kirlenmesidir. Körfezin çevresinde yaşayan nüfus 200.000'lerin altındayken yaşayanların atık sularını deşarjı körfezin kendisini yenileme kapasitesi bakımından önemli bir sorun yaratmıyordu. Ama körfezin çevresinde yaşayan nüfus 500.000'lere yükseldiğinde, kentteki sanayileşmenin de gelişmesiyle birlikte sanayi atıklarında denize boşalması sonucu körfezde kirlilik hissedilmeye başlamış körfezde denize girilmez hale gelmiştir. Körfez kıyısında yerleşen nüfusun 1.700.000'ne çıktığı 1990'larda deniz kirliliği çok yükseğe çıkmış avlanan balıklarda ağır metal konsantrasyonlarının yüksekliği saptanmıştır.

Bu kirlenme süreci sırasında Büyük Kanal Projesi geliştirilerek uygulamaya konulmuştur. Bu projenin amacı İzmir'in tüm evsel ve sanayi atık sularını toplayıp, arıttıktan sonra İzmir Körfezine deşarjını ve bir kısmında tarımsal sulamada kullanmayı amaçlamaktadır. İzmir Büyük Kanal Projesi ile ilgili ilk çalışmalar 1969 yılında DSİ tarafından, Camp-Harris-Mesara Ortaklığına yaptırılan fizibilite çalışması olarak başlatılmış, 1983 yılında İller Bankası tarafından ilk yatırım ihalesi, Ana Kuşaklama Kanalı için yapılmıştır. 1987 yılında İzmir Büyükşehir Belediyesi'nce İZSU Genel Müdürlüğü'nün kurulması üzerine projeyi İZSU devralmış ve ilk yatırım ihalesini 1992 yılında yapmıştır. İzmir'de yaklaşık 4150 km. uzunluğunda ana kanalizasyon şebekesi ve 100 km uzunluğunda ikincil toplayıcı kanalizasyon hatları ile toplanan atıksular Narlıdere'den Çıglı Atıksu Arıtma Tesisine kadar 42 km. uzunluğundaki ana kuşaklama kanalı ve 4 adet pompa istasyonu aracılığı ile iletilmektedir. Büyük Kanal Projesi sayesinde körfezde hem koku giderilmiş hem de su kalitesi artırılmıştır. 2010 yaz aylarında gerçekleştiren ilave çalışmalar, temizlik çalışmaları ve ilave hat yapımı ile bu önemli projenin eksiksiz ve verimli çalışmasını sağlanmıştır. Körfezde su kalitesinin iyileştirilmesi, doğal yaşamın daha da canlandırılması ve körfezin hem sportif hem de turizm amaçlı kullanımı için İZSU Genel Müdürlüğü tarafından eylem planı oluşturulmuştur. İzmir Büyük Kanal Projesi kapsamında yapılan tüm bu çalışmalar neticesinde; körfezin su kalitesinde önemli iyileşmeler gözlenmiştir. Özellikle iç körfez başta olmak üzere, körfezin değişik bölgelerinde çekilen deniz dibi fotoğrafları da değişik türde canlıların deniz dibinde yayılmaya başladığını ve hayatın yeniden canlandığını, bulanıklığın hızla azaldığını göstermektedir.

İkinci sorun olan, körfez ve kıyısıyla ilgili olan biyoçeşitliliğin korunması bakımından, en duyarlı yerin Gediz Deltası'ndaki dalyanlar ve Kuş Cenneti olduğu söylenebilir.

Kuş Cenneti'nde ilk koruma çalışmalarına 1980 yılında Orman Bakanlığı'nce başlatılmış, 1982 yılında "Sukuşları ve Koruma ve Üretme Sahası" olarak tescil edilmiş, 1984 yılında "Yaban Hayatı Koruma Sahası", 1985 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığınca "Doğal ve Arkeolojik Sit", 1987 yılında İzmir Büyükşehir Belediyesi'nce "Kuş Cenneti" ilan edilmiştir. Nihayet Çevre Bakanlığı tarafından İzmir Kuş Cenneti'nin ve dalyanların bulunduğu Gediz Deltası 15. 04. 1998 gün, 23314 sayılı RG de yayımlanarak Ramsar (özellikle su kuşları yaşama ortamı olarak uluslararası öneme



Harita 67 - Kıyı Yerleşimi Sit Alanları (İBB İmar Daire Başkanlığı, 2011)

sahip sulak alanların korunması) Sözleşmesi listesine dahil edilmiştir. Daha sonra Ulusal Sulak Alan Komisyonu tarafından 13.06.2007 tarihinde "Gediz Deltası Yönetim Planı" onaylanmış, ilgili kurum ve kuruluşlar arasında işbirliği ve koordinasyon sağlanarak, bölgenin koruma kullanma dengesi içerisinde korunması ve geliştirilmesi hedeflenmiştir. Planlama alanının batısında yer alan, Türkiye'nin en büyük tuzlası olan Çamaltı Tuzlası, 1. derece

doğal sit alanı olarak tescil edilen bölge de, Ramsar ve Sulak Alan Koruma Bölgesi'nde kalmaktadır. Bu sit alanı 26.000 ha. bir alanı kapsamaktadır.

İzmir kentinde kentsel gelişmenin günümüzde ulaştığı yoğunluk ve fiziki yapıya yansımaları değerlendirildiğinde bu alanların korunabilmesi için Çiğli-Sasalı yerleşmesinin denetim altına alınması kritik bir öneme sahiptir. Bu yerleşme için, Büyükşehir Belediyesi'nce hazırlanan 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı İzmir 2 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunca 02.07.2001 tarih, 10064 sayılı kararıyla 3. derecede tescil edilmiş ve bölgenin koruma kullanma dengesi içinde ekolojik özellikleri korunarak ve çevresi ile etkileşimi de göz önünde bulundurulularak planlanmıştır.

İzmir Körfezi çevresinde kabul edilmiş sit alanları Harita 67'de verilmektedir. Kuş Cennetinin doğusunda, kentin kuzeyinde yer alan bir diğer doğal sit alanı da Doğançay, ve Atatürk Ormanı doğal sit alanıdır. İzmir 1 Nolu KTVKK.nun 15.10.1992 tarih ve 4020 sayılı kararı ile doğal sit alanı olarak tescil edilmiştir. 397 hektarlık bir alan kapsamaktadır. Koruma Amaçlı İmar Planı onaylanmıştır.

Kentin doğusunda yer alan Bornova Manisa yolu güneyi Çiçekliköy çevresi doğal sit alanı İzmir 1 Nolu KTVKK.nun 17.12.2002 gün ve 10162 sayılı kararı ile 1. derece doğal sit alanı olarak tescil edilmiştir. 3307,8 hektarlık alanı kapsamaktadır. Bornova ilçesinde yer alan bir diğer doğal sit alanı da Kavaklıdere 1.derece doğal sit alanıdır. Alan İzmir 1 Nolu KTVKK.nun 31.7.2002 gün ve 10027 sayılı kararı ile 1.derece doğal sit alanı olarak tescil edilmiştir. 440 hektarlık alanı kapsamaktadır.

Ayrıca kentin merkezinde yer alan Kültürpark (fuar) alanı da İzmir 1 Nolu KTVKK.nun 12.11.1992 tarih ve 4072 sayılı kararınca doğal sit olarak tescil edilmiştir.

Güneyde ise Gökdere 1. derece doğal sit alanı bulunmaktadır. İzmir 1 nolu KTVKK.nun 31.7.2002 gün ve 10027 sayılı kararı ile 1. derece doğal sit alanı olarak tescil edilmiştir. 805,8 hektarlık bir alanı kapsamaktadır.

Kentin batısında ise Narlıdere ve Balçova doğal sit alanları bulunmaktadır. Toplam 927 hektar olan alanda Narlıdere kesimi İzmir 1 Nolu KTVKK.nin 17.12.2002 tarih ve 10167 sayılı kararı ile Balçova kesimi ise aynı kurulun 17.12.2002 tarih ve 10168 sayılı kararı ile doğal sit alanı olarak tescil edilmiştir. Narlıdere doğal sit alanına ilişkin koruma amaçlı nazım imar planı onaylıdır.

İnciraltı, İzmir 1 KTVKK. tarafından birinci derece doğal sit alanı ilan edilmiştir. Aslında İnciraltı, İzmir'in, doğal özelliklerini korumuş, yeşil kalmış yegane yeridir ve bu bölge üzerinde yıllardır rant elde edebilme amacıyla çeşitli girişimler ve spekülasyonlar sürmektedir. Üstelik burası Uluslararası Ramsar Sözleşmesiyle de koruma altına alınmış olan, İzmir'in ikinci büyük kuş cenneti Çakalburnu Dalyanı sulak alanını da kapsamaktadır.

Üçüncü sorun alanı körfezin siltasyon yoluyla dolmasının gemi trafiği için bir engel haline gelmesinin engellenmesidir. Bu bölümde 2'de İzmir Körfezinin niteliklerini incelerken nerelerde nasıl bir dolma yaşandığını görmüştük. Dünyanın önemli nehir ağzı limanlarını incelediğinde, sürekli hale getirilen dip taramaları ile alüvyonların temizlendiğini ve böylelikle limanların hayatıyetini sürdürürlüğü görülür. İzmir Büyük Şehir Belediyesi, son yıllarda bu taramaları yapacak tekne, araç ve gereçle donatılmış bulunmaktadır. Bu durumda Büyükşehir Belediyesi tarafından sürekli taranmasını ve gelen alüvyonların bertaraf edilmesini içeren çalışmalar projelendirilmektedir. Bu projede öncelikle her yıl dere ağızlarından gelen malzemelerin taranması öngörülmektedir. İkinci olarak ise körfezin kuzeyindeki su sirkülasyonunu hızlandıracak bir kanalın açılması düşünülmektedir. Bu çalışma, Güney aksından (Yenikale Burnu'ndan) gelen ve kuzeydeki sığlıkta yavaşlayan hakim akıntının körfezin iç kısımlarına kadar yayılmasını, canlılık ve su kalitesinin maksimum düzeyde iyileştirilmesini sağlayacaktır. Bu nedenledir ki, kanal açıldığında İzmir Körfezi'nin yeniden hayat bulacağı ve yüzülebilir hale geleceği öngörülmektedir.

Şimdiye kadar belediyenin körfezde uyguladığı tarama çalışmalarının gelişimi aşağıda verilmektedir.

İzmir Limanı Derinleştirilmesi [1984]

İzmir Körfezi'nde daha önce gerçekleştirilen en kapsamlı dip temizliği çalışması, İzmir Limanına yanaşma ve giriş çıkışı rahatlatmak amacıyla yapılan dip tarama işlemleridir. Bu çalışmalarda istenilen ulaşım koridoru için yeterli derinliğin elde edilmesi gerçekleştirilmiştir. İhtiyaç üzerine çalışma zaman zaman tekrarlanmaktadır. Derinleştirme işleminden çıkan dip çamurları, Urla Hekim Adası açıklarında deniz tabanına boşaltılmaktadır.

Melez Çayı Deltasında Dıp Temizliği [1986]

Melez Çayı deltasında denize taşınan sediment birikimini ve kirliliği ortadan kaldırmak amacıyla bir dıp tarama çalışması yapılmıştır. Bu çalışmada ortaya çıkan dıp çamurları, Urla Hekim Adası açıklarında deniz tabanına boşaltılmıştır.

Ragıp Paşa Dalyanının Yıkılması ve Körfez Temizliği Çalışması [2000]

Körfezin kuzey kıyılarında yer alan ve uzunluğu 7 km. 'ye ulaşan Ragıp Paşa Dalyanının deniz içindeki seddelerinin yıkımı 2000 yılında gerçekleştirilmiştir. Bu çerçevede körfezin kuzey kıyılarına boşalan dere ağzlarında ve körfez içinde derinleştirme yapılarak körfezdeki su akıntılarının etkinliği artırılmıştır.

Melez Çayı Deltasında Islah Çalışması [2001]

2000-2001 yıllarında gerçekleştirilen çalışma ile Melez çayı deltasındaki sediment birikimi, kirlenme ve koku problemi, yeni bir karasal delta alanı oluşturularak çözümlenmiştir. Melez çayının denize boşalan ağız kısmı, taşkın akımlarını da karşılayacak şekilde kademeli beton kaplamalı bir yamuk kesit içine alınmıştır.

İZSU Genel Müdürlüğü Dere Ağzları ve Körfez Temizliği Çalışması [2010]

İZSU Genel Müdürlüğü, Harmandahı Deresi olarak da adlandırılan eski Gediz nehir yatağı, Atatürk Organize Sanayi Kanalı Deresi ve Bostanlı Deresi ağzları ile 2000 yılında üst duvarları yıkılan Ragıp Paşa Dalyanının kalıntıları nedeniyle körfezde sığlaşma görülen bölgelerin temizlenmesi amacıyla Nisan 2010'da başladığı temizlik çalışmalarını sürdürmektedir. 380.000 ton çamur çıkarılmıştır.



Resim 15 - İZSU tarafından yapılan körfez temizliği bölgesi ve dere ağzları.

Ege Üniversitesi uygulama dalyanı olarak kullanılan Homa Dalyanında da sığlaşma dolayısıyla balık üretim kapasitesinde düşme yaşanmaktadır. Körfezdeki ve özellikle kuzey kıyılarındaki 1996, 2005 ve 2009 yıllarında karasallaşma değişimlerini izlendiğinde kuzey bölgesindeki kıyılarda karasallaşmanın giderek arttığı ve deniz alanının yok olduğu gözlemlenmektedir. Bu gelişme, körfez için çok büyük bir tehlike oluşturmaktadır.

Bu bölgedeki derinleştirme çalışmalarının ardından, Mavişehir ve Doğal Yaşam Parkı'na hizmet verecek bir iskelenin yapılması mümkün olacaktır. Böyle bir iskele, körfez içi ulaşımında yeni bir hat ve kentlinin kullanımı için yeni bir imkan olacaktır. Bostanlı' da yat ve diğer küçük deniz taşıtları için halkın kullanımına açık bir marina yapımı da, denizin daha verimli kullanımı açısından etkin bir rol oynayacaktır.

İZMİR KENTSEL BÖLGE NAZIM İMAR PLANI REVİZYONU

GÖSTERİM Ö: 1/25000

TURİZM ALANLARI

- TURİZM MERKEZİ ALANI
- TURİZM TESİS ALANLARI
- TERMAL TURİZM TESİS ALANLARI
- GÜNÜBÜRLÜK TURİZM TESİS ALANLARI
- KAMPİNG ALANLARI
- GOLF TESİSİ ALANLARI
- TERCİHLİ KULLANIM ALANLARI

BÜYÜK VE AÇIK ALAN KULLANILARLI

- BÖLGE PARKI
- TABİAT PARKI
- EKOLOJİ PARKI
- FUAR, PANAYIR, FİSTİVAL ALANI
- BOTANİK BAĞÇESİ (ARBORETUM)
- REKREASYON ALANLARI
- KENTSEL YEŞİL ALANLAR
- KENTSEL VE BÖLGESEL BÜYÜK SPOR
- ÜNİVERSİTE YERLEŞKE ALANLARI
- SAGLIK TESİSLERİ
- EĞİTİM ŞİTELERİ
- KÜLTÜREL TESİS ALANI
- KENTSEL SOSYAL ALTYAPI ALANLARI

TARIM ALANLARI

- TARIMSAL NİTELİĞİ KORUNACAK ALANLAR
- DİKLİ TARIM ALANLARI
- MERA ALANLARI
- ORGANİZE ÇİÇEKÇİLİK BÖLGESİ
- ORGANİZE HAYVANCILIK BÖLGESİ
- ORMAN ALANLARI
- AĞAÇLANDIRILACAK ALANLAR
- ÖZEL ÇEVRE KORUMA BÖLGESİ

DİĞER ARAZİ KULLANMA KARARLARI

- ASKERİ ALANLAR
- ASKERİ SAKINCALI ALANLAR
- BUSTER DÜŞME SAHASI
- MEZARLIKLAR

KORUMA ALANLARI

- SİT ALANLARI
- BİRİNCİ DERECE SİT ALANLARI
- İKİNCİ VE ÜÇÜNCÜ DERECE SİT ALANLARI
- DOĞAL SİT
- BİRİNCİ DERECE ARKEOLOJİK SİT ALANI
- ARKEOLOJİK SİT
- TARİHİ SİT
- KENTSEL SİT
- KENTSEL ARKEOLOJİK SİT
- DOĞAL KARAKTERİ KORUNACAK ALANLAR
- DOĞAL VE AĞAÇLIK KARAKTERİ KORUNACAK ALANLAR
- MAKİLİK VE FUNDALIK ALANLAR
- PLAJ VE KUMSAL
- SAZLIK VE BATAKLIK ALANLAR
- AKDENİZ FOKU YAŞAM ALANLARI
- YAPI YASAĞI VE KISITI GETİRİLEN ALANLAR
- JEOLOJİK SAKINCALI ALANLAR
- TAŞKINA MARUZ ALANLAR
- SU HAVZASI KORUMA BANDI
- DERE MUTLAK KORUMA ALANI
- HAVA ALANI KORUMA BANDI

SINIRLAR

- İL SINIRI
- İLÇE SINIRI
- PLAN ONAMA SINIRI (İBŞB SINIRI)
- ALT YÖRE SINIRI
- ÖZEL ÇEVRE KORUMA ALAN SINIRI
- TURİZM MERKEZİ ALAN SINIRI
- YABAN HAYATI KORUMA ALANI SINIRI
- DSİ SULAMA ALANI SINIRI
- ASKERİ GÜVENLİK BÖLGESİ SINIRI
- ASKERİ STRATEJİK BÖLGE SINIRI
- TERMAL- KAPLICA SINIRI
- HAVA ALANI UÇUŞ KONİSİ VE MANİA SINIRI
- ÖZEL NİTELİKLİ TARIM ALANLARI
- RAMSAR SINIRI
- SULAK ALAN TAMPON BÖLGE SINIRI
- SULAK ALAN KORUMA BÖLGE SINIRI
- EKOLOJİK ETKİLENME BÖLGE SINIRI
- MUTLAK KORUMA BÖLGE SINIRI
- SAGLIKLAŞTIRMA-YENİLEME ALAN SINIRI

ARAZİ KULLANIM

YERLEŞME ALANLARI

KENTSEL YERLEŞİK (MESKUN) ALANLAR

- SIK YOĞUNLUKTA (360- + ki/ha)
- ORTA YOĞUNLUKTA (180-360 ki/ha)
- SEYREK YOĞUNLUKTA (90-180 ki/ha)
- ÇOK SEYREK YOĞUNLUKTA (0-90 ki/ha)

KENTSEL GELİŞME ALANLARI

- SIK YOĞUNLUKTA (360- + ki/ha)
- ORTA YOĞUNLUKTA (180-360 ki/ha)
- SEYREK YOĞUNLUKTA (90-180 ki/ha)
- ÇOK SEYREK YOĞUNLUKTA (0-90 ki/ha)
- KIRSAL YERLEŞME ALANLARI

ÇALIŞMA ALANLARI

TİCARET VE YÖNETİM MERKEZLERİ

- MERKEZİ İŞ ALANLARI
- 2. VE 3. DERECE MERKEZLER
- TARIMSAL TİCARET
- BÜYÜK ALAN KULLANIMI GEREKTİREN KAMU KURULUŞ ALANLARI

SANAYİ BÖLGELERİ

- ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ
- SERBEST BÖLGE
- SERBEST BÖLGE GELİŞME ALANI
- SANAYİ BÖLGESİ
- TARIMSAL SANAYİ
- TUZLA ALANI
- KÜÇÜK SANATLAR (SANAYİ SİTELERİ)
- SANAYİ VE DEPOLAMA
- DEPOLAMA
- KONUT DIŞI KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI
- TERSAHE
- TEKNE-YAT İMALAT ALANI

ALTYAPI - ULAŞIM

KARAYOLLARI

- OTOYOL
- TRANSİT YOL
- BİRİNCİ DERECE YOLLAR
- İKİNCİ DERECE YOLLAR
- ÜÇÜNCÜ DERECE YOLLAR
- KÖY YOLLARI
- TERMİNAL
- TIR PARKI, KAMYON GARAJI, GARAJLAR

DEMİRYOLLARI

- DEVLET DEMİRYOLU
- DEVLET DEMİRYOLU - BANLIYO
- HAFIF RAYLI SİSTEM
- İSTASYONLAR

DENİZ YOLLARI

- LİMAN VE LİMAN GERİSİ HİZMET ALANI
- İSKELELER
- FERİBOT İSKELESİ
- BALIKÇI BARINAKLARI
- YAT LİMANI
- DENİZ ULAŞIM BAĞLANTILARI
- HAVA ALANLARI

ENERJİ - SULAMA

ENERJİ ÜRETİMİ

- BARAJLAR-GÖLETLER
- ENERJİ YATIRIM BÖLGESİ
- ENERJİ KAYNAK ALANLARI
- MEVCUT ENERJİ ÜRETİM ALANLARI (DOĞALGAZ ÇEVİRİM SANTRALI)

ENERJİ TAŞINIMI

- ENERJİ NAKİL HATTI
- DOĞALGAZ BORU HATTI
- AKARYAKIT BORU HATTI
- TRAFO MERKEZLERİ

SU, KANALİZASYON VE ATIK İÇME VE KULLANMA SUYU

- SU İSALE HATTI
- ARITMA TESİSİ ALANLARI
- ATIK BERTARAF VE DEPOLAMA TESİSİ ALANLARI
- ATIK BERTARAF VE DEPOLAMA TESİSİ KORUMA BANDI

KAYNAKLAR

- ARDEL, A., KURTER, A. & DÖNMEZ, Y., Klimatoloji Tatbikatı, İstanbul Üniversitesi, İstanbul, 1969.
- ATALAY, İ., Türkiye Coğrafyası, Ankara, 1989.
- Büyük Kanal Projesinin İzmir Körfezi Denizel Ortamında Fiziksel, Kimyasal, Biyolojik ve Mikrobiyolojik Etki ve Sonuçlarının İzlenmesi Final Raporu, Hazırlayan: DEÜ Deniz Bilimleri ve Teknoloji Enstitüsü, Destekleyen: İBB-İzmir Su ve Kanalizasyon İdaresi Genel Müdürlüğü, Eylül, 2010.
- CAN, E., TIRAŞIN, E. M. & CİHANGİR, B., “Çakalburnu Dalyanı'nda Carcinus Aestuarii, (Nardo, 1847) Türü Üzerine Gözlemler”, 2(3): 77-84, Turkish Journal of Aquatic Life, 2004.
- Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri Raporu, 2010.
- Gediz Deltası Yönetim Planı, Doğa Derneği Faaliyet Raporu, 2007-2009.
- GÜÇER, E., Tarihsel Mirasın Stratejik Değerlendirilmesinde Zaman-Mekansal Veri Analizi (İzmir Kent Dokusunu Okumak), Tamamlanmamış Doktora Çalışması, 2011.
- İzmir Büyükşehir Belediyesi Kıyı Kullanım Sonrası Değerlendirme Çalışması Raporu, Ege Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İzmir, Ekim, 2011.
- İzmir Deprem Senaryosu ve Deprem Master Planı Raporu, Hazırlayan: Boğaziçi Üniversitesi, Destekleyen: İzmir Büyükşehir Belediyesi, 1999.
- İzmir Kuş Cenneti Kuş İzleme Noktaları, www.gedizspildogaegitimi.com
- KARADAĞ, A., Kentsel Gelişim Süreci, Çevresel Etkileri ve Sorunları ile İzmir, E.Ü. Edebiyat Fakültesi, Ege Koop, İzmir, 2000.
- Kentsel Tasarım Stüdyosu (4. Sınıf) Öğrenci Çalışmaları, İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, 2011.
- KOÇ, H., Kentsel Konut Sunumunda Konut Kooperatiflerinin Etkinlikleri üzerine Bir Araştırma, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir, 1989.
- MÜLAZIMOĞLU, N., “Enez, İmroz, Bozcaada, Edremit, Ayvalık, İzmir, Çeşme, Kuşadası, Güllük, Bodrum Liman ve İskeleleri ile Çevrelerindeki Bazı Meteorolojik Elemanlarla Deniz Arasındaki Bağlantılar ve Deniz Durumları Hakkında Kısa Bir Etüd”, Jeomorfoloji Dergisi, Yıl.2, Sayı.2, s.77-99, Nisan 1970.
- NAUMANN R. ve KANTAR, S., Die Agora von Smyrna, İstanbuler Forschungen, Vol. 17, s. 69-114, 1950.
- SERDAR, S., LÖK, A., “Çakalburnu Dalyanı'ndan Toplanan Akivadeslerin (Tapes decussatus L., 1758) Mevsimsel Olarak Gonad Gelişimi”, E.Ü. Su Ürünleri Dergisi, 2005.
- SEVGİ C., Kentleşme Sürecinde İzmir ve Gecekondular, İzmir Konak Belediyesi, İzmir, Aralık, 1988.
- TEKELİ, İ., “İzmir'in Farklılığı Üzerinde Düşünmenin Değişik Yolları”, İzmirli Olmak Sempozyum Bildirileri (22-24 Ekim, 2009), s.29-36, İzmir Büyükşehir Belediyesi, İzmir, 2010.
- TINAL, M., İzmir Depremleri, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kitaplığı, İzmir, Mayıs, 2011.
- Yurt Ansiklopedisi, 1. Baskı, İstanbul, 1982-1983.
- www.izmir.bel.tr
- www.izsu.gov.tr

