

EGE ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

(YÜKSEK LİSANS TEZİ)

**KENTSEL TASARIMDA FİZİKSEL GELİŞİMİN
DOĞAL SÜREÇLERLE ENTEGRASYONU
SORUNU -İZMİR LİMAN BÖLGESİ PROJE
YARIŞMASI ÖRNEĞİNDE-**

Ahmet ERDİK

**Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı
Bilim Dalı Kodu: 501.05.00
Sunuş tarihi: 26.12.2006**

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Adnan KAPLAN

Bornova-İZMİR

III

Ahmet Erdik tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak sunulan “**Kentsel Tasarımda Fiziksel Gelişimin Doğal Süreçlerle Entegrasyonu Sorunu -İzmir Liman Bölgesi Proje Yarışması Örneğinde-**” başlıklı bu çalışma E.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Eğitim ve Öğretim Yönergesi'nin ilgili hükümleri uyarınca tarafımızdan değerlendirilerek savunmaya değer bulunmuş ve 26.12.2006 tarihinde yapılan tez savunma sınavında aday oy birliği / oy çokluğu ile başarılı bulunmuştur.

Jüri Üyeleri:

İmza

Jüri Başkanı	: Doç. Dr. Adnan KAPLAN
Raportör Üye	: Prof. Dr. Bülent ÖZKAN
Üye	: Prof. Dr. Tayfun TANER

ÖZET**KENTSEL TASARIMDA FİZİKSEL GELİŞİMİN DOĞAL
SÜREÇLERLE ENTEGRASYONU SORUNU -İZMİR
LİMAN BÖLGESİ PROJE YARIŞMASI ÖRNEĞİNDE-**

ERDİK, Ahmet

Yüksek Lisans Tezi, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı

Tez yöneticisi: Doç. Dr. Adnan KAPLAN

Aralık 2006, 96 sayfa

Kentsel yerleşimlerde sağlıklı fiziksel gelişme ve dönüşümün sağlanması için kentsel tasarım ortamında doğal faktör ve süreçlerin fiziksel gelişimi yönlendirici unsur olarak ele alınması gerekir. Bu çalışmada, fiziksel gelişimin doğal süreçlerle entegrasyon sorunu teorik ve İzmir Liman Bölgesi kapsamında ele alınmıştır.

Çalışmanın materyalini İzmir Kenti'nin stratejik yönden önemli bir alanı olan İzmir Liman Bölgesi ve burada 2001 yılında yapılan Uluslararası Kentsel Tasarım Fikir Yarışması oluşturmuştur. Yarışma süreci, ödül kazanan projeler ve jüri raporları, İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin gerçekleştirdiği Yeni Kent Nazım İmar Planı çalışması çalışma konusu bağlamında değerlendirilmiş, kentsel tasarım aracının teorik ve proje yarışması kapsamında işleyişi hususu tartışmaya açılmış, öneriler getirilmiştir.

Anahtar sözcükler: İzmir Liman Bölgesi; Kentsel Tasarım Proje Yarışması; Fiziksel Gelişim ve Doğal Süreç; Sürdürülebilir Kentsel Tasarım

ABSTRACT

**CHALLENGE IN INTEGRATION OF SPATIAL
DEVELOPMENT WITH NATURAL PROCESSES IN
URBAN DESIGN MEDIUM: A CASE STUDY OF İZMİR
PORT DISTRICT'S PROJECT COMPETITION**

ERDİK, Ahmet

Msc in Landscape Architecture

Thesis supervisor: Assoc. Prof. Dr. Adnan KAPLAN

December 2006, 96 pages

Providing healthy physical development and transformation in urban domain, natural factors and processes should be considered as leading edge of spatial development in urban design medium. Within the scope of this study, the challenge for integration of spatial development with natural processes is evaluated in theoretical base as well as in İzmir Port District.

The study tackled İzmir Port District that is a strategically important centerpiece of the city, and the International Urban Design Idea Competition being held over the district in 2001. The competition process, description of the awarded projects with the jury reports, the new city center development plan that was implemented by İzmir Metropolitan Municipality were evaluated within the context of the study. The fundamental role of urban design in both theoretical manner and the project competition was discussed at length and thus, some proposals were introduced to provide a comprehensive approach with sustainable urban design.

Keywords: İzmir Port District; Urban Design Project Competition; Spatial Development and Natural Process; Sustainable Urban Design

IX

TEŞEKKÜR

“Kentsel Tasarımda Fiziksel Gelişimin Doğal Süreçlerle Entegrasyonu Sorunu -İzmir Liman Bölgesi Proje Yarışması Örneğinde-” konulu Yüksek Lisans Tez çalışmam süresince bilgi birikimi, yakın ilgi ve desteği ile beni yönlendiren danışmanım Sayın Doç. Dr. Adnan KAPLAN’a, anabilim dalı olanaklarından yararlanmamı sağlayan Ege Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Başkanı Sayın Prof. Dr. Bülent ÖZKAN’a, değerli katkılarından dolayı Yaşar Üniversitesi Mimarlık-Mühendislik Fakültesi Öğretim Üyesi Sayın Prof. Dr. Tayfun TANER’e, konuya ilgi gösteren TMMOB Mimarlar Odası, Şehir Plancıları Odası ve Peyzaj Mimarları Odası İzmir Şubesi yetkililerine, İzmir Büyükşehir Belediyesi Planlama Müdürlüğü yetkililerine, İ.T.Ü’liler Birliği İzmir Şubesi Başkanı ve çalışanlarına, yüksek lisansa beraber başladığım dostum Altuğ COŞKUNER’e (Mimar), farklı fikirleriyle tezime yardımcı olan arkadaşım Araş.Gör. Ayşe İsmet ÇALIŞ’a (Yüksek Mimar), bu süreçte desteğini benden esirgemeyen arkadaşım Sayın Menekşe BADİOĞLU’na (Gazeteci) ve tüm hayatım boyunca desteklerini benden hiç esirgemeyen aileme teşekkür ederim.

Aralık, 2006

Ahmet ERDİK
Şehir Plancısı

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
ÖZET	V
ABSTRACT.....	VII
TEŞEKKÜR	IX
İÇİNDEKİLER	XI
ŞEKİLLER DİZİNİ	XIV
ÇİZELGELER DİZİNİ	XVI
1. GİRİŞ	1
2. LİTERATÜR	3
2.1. İnsan Sistemleri ve Doğal Sistemler	3
2.2. Kent Ekosistemi.....	3
2.3. Kentsel Tasarım -Doğal Sistemler- Fiziksel Gelişim.....	6
2.4. Sürdürülebilirlik - Kent Formu.....	8
2.5. Sürdürülebilir (Ekolojik) Kentsel Tasarım.....	12
3. İZMİR KENTİ BAĞLAMINDA LİMAN BÖLGESİ.....	19
3.1. İzmir'in Genel Kültürel ve Doğal Özellikleri.....	19
3.1.1. Tarihi.....	19
3.1.2. Planlama süreci	20
3.1.3. İklim özellikleri.....	21
3.1.4. Jeolojik ve toprak özellikleri	21
3.1.5. İzmir Körfezi kirliliği.....	22
3.1.6. Dereleri	25

XII

İÇİNDEKİLER (devam)

	<u>Sayfa</u>
3.1.7. Depremselliği.....	28
3.2. İzmir Liman Bölgesi.....	30
3.2.1. Konumu.....	30
3.2.2. Yapılaşma.....	34
3.2.3. Planlama süreci.....	35
4. İZMİR LİMAN BÖLGESİ PROJE YARIŞMASI.....	36
4.1. Yarışma Şartnamesi.....	36
4.2. Ödül Kazanan Projeler ve Jüri Raporları.....	38
4.3. İzmir Yeni Kent Merkezi Nazım İmar Planı Çalışması.....	59
5. YÖNTEM.....	62
6. DEĞERLENDİRME.....	65
6.1. Yarışma Süreci Kapsamında Değerlendirme.....	65
6.2. Derece Alan Projelerin Değerlendirilmesi.....	65
6.3. Yeni Kent Nazım İmar Planı Kapsamında Değerlendirme.....	65
7. TARTIŞMA.....	74
7.1. Teorik Bazda Kentsel Tasarım.....	74
7.2. Proje Yarışması Kapsamında Kentsel Tasarım.....	75
8. SONUÇ.....	87

XIII

İÇİNDEKİLER (devam)

	<u>Sayfa</u>
KAYNAKLAR DİZİNİ.....	90
Ek: İzmir Yeni Kent Nazım İmar Planı.....	95
ÖZGEÇMİŞ	96

XIV

ŞEKİLLER DİZİNİ

<u>Şekil</u> <u>No</u>		<u>Sayfa</u>
2.1.	Arazi kullanımı-örtüsü birleşimi.....	5
2.2.	Kavramsal model (insan ve ekolojik yöntem birleştirilmesi)..	6
2.3.	Ekolojik tasarımın çatısı.....	12
2.4.	Kentsel planlama, kentsel ulaşım ve kentsel tasarımı temel alan eko-kentler için kavramsal model.....	14
3.1.	İzmir Yeni Kent Nazım İmar Planı jeolojik etüd paftası.....	23
3.2.	İzmir Körfezi'nin kesimleri.....	24
3.3.	Yarışma alanında bulunan dereler	26
3.4.	Meles ve Arap Derelerinin yeni durumları.....	27
3.5.	İzmir yöresi aktif fayları	28
3.6.	İzmir Metropolitan Alanı aktif fayları.....	29
3.7.	İzmir Kent Alanı sıvılaşma alanları.....	30
3.8.	Yarışma alanının uydudan görünümü.....	31
3.9.	Alsancak Limanı.....	31
3.10.	Yarışma alan sınırı ve kıyı kenar çizgisi.....	32
3.11.	Bayraklı-Salhane kıyı kesimi.....	33
3.12.	Bayraklı-Turan kıyı kesimi.....	33
3.13.	Turan Bölgesi hava fotoğrafı.....	34
4.1.	Birincilik ödülü kazanan projeye (proje no:111) ilişkin raporlar.....	41
4.2.	Birincilik ödülü kazanan proje (proje no:111) sunumları.....	42
4.3.	İkincilik ödülü kazanan projeye (proje no:64) ilişkin raporlar.....	43
4.4.	İkincilik ödülü kazanan proje (proje no:64) sunumları.....	44

ŞEKİLLER DİZİNİ (devam)

<u>Şekil</u> <u>No</u>		<u>Sayfa</u>
4.5.	Üçüncülük ödülü kazanan projeye (proje no:53) ilişkin raporlar.....	45
4.6.	Üçüncülük ödülü kazanan proje (proje no:53) sunumları.....	46
4.7.	Mansiyon ödülü kazanan projeye (proje no:1) ilişkin raporlar.....	47
4.8.	Mansiyon ödülü kazanan proje (proje no:1) sunumları.....	48
4.9.	Mansiyon ödülü kazanan projeye (proje no:20) ilişkin raporlar.....	49
4.10.	Mansiyon ödülü kazanan proje (proje no:20) sunumları.....	50
4.11.	Mansiyon ödülü kazanan projeye (proje no:48) ilişkin raporlar.....	51
4.12.	Mansiyon ödülü kazanan proje (proje no:48) sunumları.....	52
4.13.	Mansiyon ödülü kazanan projeye (proje no:55) ilişkin raporlar.....	53
4.14.	Mansiyon ödülü kazanan proje (proje no:55) sunumları.....	54
4.15.	Mansiyon ödülü kazanan projeye (proje no:81) ilişkin raporlar.....	55
4.16.	Mansiyon ödülü kazanan proje (proje no:81) sunumları.....	56
4.17.	Mansiyon ödülü kazanan projeye (proje no:106) ilişkin raporlar.....	57
4.18.	Mansiyon ödülü kazanan proje (proje no:106) sunumları.....	58
5.1.	Çalışma akış şeması.....	63
7.1.	İzmir ve Bayraklı eski yerleşim.....	78
8.1.	Teorik bazda kentsel tasarım aracının doğal süreçlerle entegre edilerek fiziksel biçimlendirme eylemini gerçekleştirilmesine yönelik bir model önerisi.....	88

ÇİZELGELER DİZİNİ

<u>Çizelge</u>		<u>Sayfa</u>
<u>No</u>		
5.1.	İzmir Liman Bölgesindeki çalışmaları değerlendirme tablosu.....	64
6.1.	Yarışma sürecinin değerlendirilmesi.....	66
6.2.	1.'lik, 2.'lik ve 3.'lük ödülü kazanan projelerin değerlendirilmesi.....	67
6.3.	Mansiyon ödülü kazanan projelerin değerlendirilmesi.....	69
6.4.	Yeni Kent Nazım İmar Planının değerlendirilmesi.....	73
7.1.	Planlama ve yönetim dizgesinde doğal süreçlerin yönlendiriciliği.....	84

1. GİRİŞ

Günümüz kentlerinde yaşanan teknolojik, toplumsal ve siyasal değişimler beraberinde mekansal değişiklikleri getirmektedir. Bu değişimler kentlerin ve içindeki mekanların yeniden biçimlendirilmesini zorunlu kılmakta, kentsel tasarım bu bağlamda kentleri yenilemede, kalitesini ve yaşanabilirliğini arttırmada ön plana çıkmaktadır. Kentsel tasarım ortamı, kentin sosyal, ekonomik, politik, kültürel ve doğal dinamiklerine duyarlı olmayı öngören, bu bağlamlarda fiziksel çevreyi (kent bütünü ya da bölümlerini) biçimlendiren, çevre planlama ve tasarımı disiplinleri arasında işleyen (disiplinler arası) bir alandır.

Hızlı kentleşme ve sanayileşmenin etkisiyle, ülkemiz ve dünya kentlerinde doğanın ve süreçlerin etkisinin azalması ya da tahribatı başlıca problemler arasında gelmektedir. Bu durumun kentlere olan olumsuz etkileri doğal sistemlerin ve kent ekosistemlerinin işlev ve süreç bağlamında bozulmalarına, kentlerin sağlıksız ve plansız gelişmesine yol açmaktadır.

Yukarıda belirtilen kaygıları yeterince taşımayan kent planlama anlayışı kentlerde veya bölümlerindeki mevcut ve olası sorunları çözmeye yeterince etkin olamamaktadır. Günümüzde bu yöndeki çözümsüzlükler, 'sürdürülebilir kentsel tasarım', 'ekolojik kentsel tasarım' gibi yeni tanımlamalar ve yaklaşımları gündeme getirmektedir.

Ancak kentsel tasarım çalışmalarında, genel olarak teoride ve uygulamada doğal dinamikler ve süreçler ikinci plana atılmakta ya da hiç dikkate alınmamaktadır.

Bu çalışmada; kentin ekonomik, sosyo-kültürel ve politik dinamiklerine duyarlı olmayı öngören kentsel tasarım aracının, çalışmalarını gerçekleştirdiği ortamlardaki doğal süreçleri ve karakteristikleri önemli bir veri seti olarak kullanan anlayışta yeniden tanımlanması ve fiziksel gelişmeyi tariflemesi öngörülmektedir.

Çalışma iki temel başlıkta ele alınacaktır. Bunlar;

- Teorik temelde kentsel tasarım aracının doğal dinamikleri kapsayıcı bir şekilde fiziksel gelişmeyi yönlendirmesinin teorik olarak ele alınması,

- İzmir Liman Bölgesi Kentsel Tasarım Proje Yarışması örneğinin kentsel tasarım-doğal süreçler ve karakteristikler-fiziksel gelişim etkileşimi bağlamında değerlendirilmesidir.

Çalışmanın diğer bölümleri;

Literatür: Doğal ve insan sistemleri bağlamında kent ekosistemi ve formu; (sürdürülebilir) kentsel tasarımda doğal sistemler ve fiziksel gelişim ilişkileri ve stratejileri ele alınmıştır.

Materyal: İzmir Kenti bağlamında İzmir Liman Bölgesi'nin doğal ve kültürel özellikleri genel olarak verilmiştir. İzmir Liman Bölgesi Uluslararası Kentsel Tasarım Fikir Yarışması süreci, ödül alan projelerin ve jüri raporları, İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin oluşturduğu Yeni Kent Merkezi Nazım İmar Planı çalışması tanıtılmıştır.

Yöntem: Çalışmanın kurgusu genel kapsamda ele alınmış, bu yolda 'akış şeması' ortaya konmuştur. Proje süreci ve sonrası yapılan çalışmalara yönelik olarak geliştirilen 'değerlendirme kriterleri' tanımlanmıştır.

Değerlendirme: Proje yarışması süreci, derece alan projeler ve Yeni Kent Merkezi Nazım İmar Planı çalışması, tez çalışma konusu çerçevesinde değerlendirilmiştir.

Tartışma ve Sonuç: Kentsel tasarım aracı sayesinde fiziksel gelişimin doğal süreçlerle entegrasyonu teorik olarak ve proje yarışması süreci kapsamında tartışmaya açılmış ve her iki kapsamda öneriler ve sonuçlar ortaya konmuştur.

2. LİTERATÜR:

2.1. İnsan Sistemleri ve Doğal Sistemler

İnsan ve doğa etkileşiminin en karmaşık ve dinamik yaşandığı peyzajların başında kent yerleşimi yer almaktadır. Bu durum kentlerin aynı zamanda ekosistemler olarak tanımlanmasını ve ele alınmasını gerekli kılmaktadır.

İnsan doğa ilişkilerini bir bütün olarak sistem yaklaşımıyla belirleyen yönteme ekosistem denir (Chadwick, 1971; Kıstır'dan, 1981). Ekosistemi oluşturan doğal elemanlar, doğal sistemler içerisinde incelenmektedir (Kıstır, 1981).

Doğal sistemleri oluşturan abiyotik ve biyotik faktörlerin veya etmenlerin, belli bir yeryüzü parçası üzerinde, enerji alışverişi ve üretiminin tüm ilişkilerde bütünlük içinde bulunması söz konusudur (Atalık, 1974; Kıstır'dan, 1981).

İnsan sistemler ile doğal sistemlerin uzlaştırılması, değişen, dinamik ilişkilerinin anlaşılmasında önemlidir. İnsan sistemleri yeryüzündeki tüm müdahaleleri içermektedir. Günümüze kadar, insanoğlu bu sistemleri ve yeryüzündeki kentsel yaşam ortamlarını sürekli olarak değiştirmiştir (Desphande, 2003).

2.2 Kent Ekosistemi

Kent ekosistemi, insanın çevresiyle olan etkileşiminin kentsel mekana yansımalarıyla oluşan kente özgü bir sistemdir. Kentlerin dinamiklerinden olan doğal süreçler, kentte insan sistemleriyle birlikte farklı bir ekosistem (kent ekosistemi) oluşturmaktadırlar (Kıstır, 1981).

Kentler kendini meydana getirenlerin toplamı değildir. Her bir bileşen katılım sağlar fakat biçimi ve bütün davranışlarını kontrol edemez. Trafik sıkışıklığı, hava kirliliği ve kentsel sızrama örnek olarak topografya, ulaşım, altyapı, bireysel hareket örüntüleri, sosyal tercihler ve gayri

menkul piyasası arasında, çeşitli yerel ölçekteki etkileşimlerden ortaya çıkmaktadır. Kentsel alanları diğer ekosistemlerden insanların egemen bileşen olması ayırmaktadır (Alberti et.al, 2003).

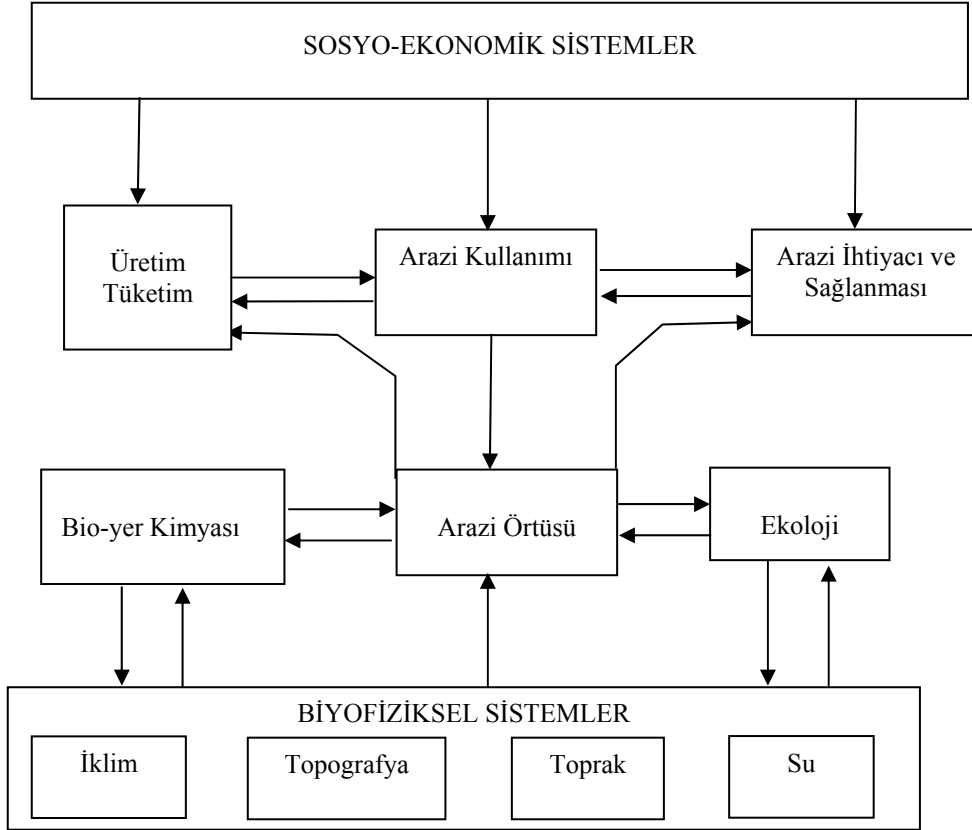
Kentsel ekosistemin sınırlarını tanımlamaya kırsal-kentsel eksenini üzerindeki değişimlerin incelenmesiyle ulaşılabilir. Kent ile diğer ekosistemler arasındaki akış, ‘girdi-çıkıtı’ modeli altında, farklı biçimlerde tanımlanabilir. Örneğin; ırmak kenarındaki bir kent yerleşiminde, tüm havzadan hidrolojik taşıyıcılar ile enerji almakta ve yine ırmakla diğer bölgelere su aracılığıyla besin ve ısı yollanmaktadır. Hidrolojik, meteorolojik, biyolojik ve ulaşım sistemleriyle enerji alınmakta ve verilmektedir (Collins et al., 2000).

Enerji ve maddenin kent boyunca akması şimdiki klasik çalışmalarda kentsel yerleşimleri ekosistem kavramı temelinde görmektedir (Marcotullio et.al., 2003).

Kent ekosisteminin fiziksel strüktürü, toprak, su ve bitkileri kapsamaktadır. Aynı zamanda bunlar üzerinde yer alan beşeri yerleşmeleri de içermektedir. Yerleşmelerin birbirleriyle olan ilişkisi, yoğunluk farklılığı, bağlantıları, kentsel ekosistemin fiziksel strüktürünü oluşturur. Bunlarla birlikte kentsel ekosistem havuzlar, parklar, çalılıklar gibi pek çok alt sistemlerden de meydana gelir (Spirn, 1984). Ekosistem, fiziksel planlama, ekonomik ve sosyal planlamayla birlikte düşünülmektedir. “Ekosistem planlama süreci” içinde tüm eylemlerin bilinmesi ve tanımlanması gerekmektedir (Konuk, 1994).

Habitatların birleşimi olan ekosistemler kendi içlerinde farklılıklar gösterir. Ekosistemler habitat parçalarının birleşimidir. Cam, çelik ve beton materyal yoğunluklu kent bölümleriyle, parklar, ağaçlı yollar, endüstriyel bölgeleri oldukça “parçalı” bir kentsel örüntü göstermektedir. Bu yapı daha büyük bir çoğul sistemin (Collins et.al., 2000).

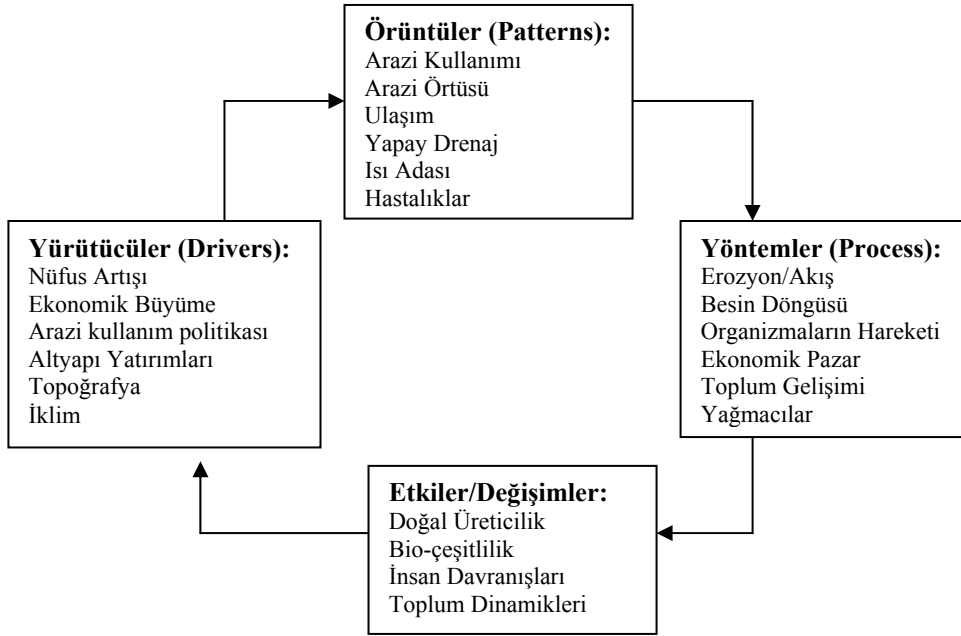
Ekolojik süreçlerin ve fiziksel çevrelerin devinimi, arazi kullanımı ve örüntüsünün etkileşimi karmaşık kent ekoloji kaynaklı problemleri ve ilişkilerini anlamayı sağlayacaktır (Şekil 2.1.). Bu kentsel ekolojik model, kentsel gelişmeyi sağlayacak ve çevresel değişimlerdeki insan faktörlerini daha iyi anlamaya yarayacaktır (Alberti and Waddell, 2000).



Şekil 2.1. Arazi kullanımı-örtüsü birleşimi (Alberti and Waddell, 2000)

Kavramsal model (Şekil 2.2), sistemlerin dinamiklerini öğrenmek, insan ve ekolojik yöntemleri birleştirmek, kentsel örüntüleri ve ekosistem dinamiklerini bir çok ölçekte anlamayı ve kent ekosisteminin içerisindeki esneklikleri öğrenmeyi sağlar (Alberti et.al., 2003) .

Örnek olarak, nüfus büyümesi bir alanda (kullanıcı) kaldırımları ve inşaat faaliyetlerini (örüntüler) başlatır, erozyonu ve boşalmayı (yöntemler) artırır, su kalitesinin bozulmasına sebep olur, balık habitatını olumsuz etkiler. Besin döngüsünün bir sonuç etkisi fiziksel örüntüde görülebilir (Alberti et.al., 2003).



Şekil 2.2. Kavramsal model (İnsan ve Ekolojik Yöntem Birleştirilmesi) (Alberti, et.al., 2003)

2.3. Kentsel Tasarım -Doğal Sistemler- Fiziksel Gelişim

Küreselleşme, teknolojik ilerlemeler ve bilgi çağının gelişmeleri yeni yüzyılda kentlerimizi de etkilemiş olup kent dinamiklerini kentsel tasarım ortamında tümünden değişime zorlamaktadır.

Kentsel tasarım kentsel yerleşimlerin bütünü ya da önemli bölümlerinin kullanımı, yönetimi ve biçimlendirilmesine dayalı olasılıklar üretme sanatıdır. Zamana ve mekana bağlı olarak kentsel modeli yönlendirir. Kentsel tasarım objelerle, insan aktiviteleriyle, yönetsel kurumlarla ve de değişim süreçleriyle ilgilidir (Lynch, 1982; Kaplan ve Küçükerbaş'dan, 2000).

Kentlerimizde yaşanan ve yaşanmakta olan değişimler kentsel tasarım eylemine yeni açılımlar sunmakta ve değişime zorlamaktadır. Kentin sosyal, politik, ekonomik ve kültürel dinamiklerine duyarlı olması yanında doğal dinamiklerle entegrasyonu günümüzde büyük önem

taşımaktadır. Ancak doğal sistemin kent yerleşimiyle bağlantısı genellikle ihmal edilmekte ya da yetersiz kalmaktadır (Hansen 1986; Kaplan ve Küçükerbaş'dan, 2000).

Kentsel tasarımda doğal süreçler ihmal edildiğinde, kent içinde ya da kenti kapsayan doğal sistem (kentte bahçe, park, açık alan, meydan, sokak/caddenin oluşturduğu bir sistem) ile yerleşimlerin iletişimi kesilmektedir (Spirn, 1988; Kaplan ve Küçükerbaş'dan, 2000).

Günümüzde temel hedefi yaşanabilir ve sağlıklı kentlerin üretimi olan kentsel tasarım aracı; yerleşimlere yeni kimlik ve vizyon kazandırmak, sosyal yaşamı canlandırmak ve kentin fiziksel görünümünü yönlendirme yolunda çevre ile uyumlu yani doğal dinamikleri tanımlayan ve bu kapsamda fiziksel gelişmeyi (biçimlendirmeyi) yöneten bir yol izlemelidir.

Modernizm olarak ifade edilen 20. yüzyılın ilk üç çeyreğinde yapılan kentsel tasarım eylemine ilişkin olarak yöneltilen eleştiriler dört alanda yoğunlaşmaktadır:

- a. İnsanın doğasına ilişkin modeller, insan davranışı ve insanın çevreyi nasıl algıladığına yönelik bilgiler yetersizdir.
- b. İnsan ve çevre ilişkisinin dinamiği tam olarak anlaşılammıştır.
- c. Birçok kapsamlı kentsel gelişme projelerinin temellendiği paradigma ve kuramlar, amaçlarına hizmet edecek düzeyde gerçekleşmemektedir.
- d. Birçok kentsel tasarım çalışması ortamın kültürel ve ekolojik koşullarına yeterince yoğunlaşmamıştır (Karaman, 2005).

Kent içinde doğal süreçler, yaşanabilirlik, kalite gibi olgular bina ve bina gruplarının yönlendirdiği kentsel yaşam kurgusunda güdükleşmektedir. Halbuki bina ya da grupları ile çevresel dinamikler / koşullar birbirine çelişki oluşturmasına karşın pratikte içiçelik taşıyarak birbirlerini yönlendirmektedir. Kentsel tasarım ortamında farklı yaklaşımları bütün içinde görerek insan ile yaşadığı çevreyi özdeşleştirme çabaları kentlerin gündemini gelecekte daha yoğun meşgul edecektir (Kaplan ve Küçükerbaş, 2000).

Frederick Law Olmsted tarafından 1887'de Boston, Massachusetts'de yapılmış "Emerald Necklace" park sistemi günümüzde kentin fiziksel

gelişimini yönetmektedir. Bu park sistemi dünyada planlama ve tasarım çalışmaları içerisinde önemli bir yer taşımaktadır. Bu çalışmadaki üç önemli yaklaşım; doğal sistemleri insani sistemlerin çevresel etkileri ile uzlaştırmak, insanların doğal sistemleri eğlenerek, gözlemleyerek ve bu sistemleri değerlendirerek anlamalarına fırsatlar sağlamak, planlama ve tasarım arasında koordinasyon sağlamaktır (Desphande, 2003).

2.4. Sürdürülebilirlik - Kent Formu

1992 Rio Konferansı “sürdürülebilir kent” temel düşüncesinin altyapısını oluşturmaktadır. Yerel Gündem 21 süreci özünde, kentin sürdürülebilir geleceğine yönelik bir vizyon geliştirilmesini, bu yönde arazi kullanım planlaması ve yönetiminin geliştirilmesi, su sağlanması, katı atık yönetimine ilişkin çevresel teknik altyapının bir eşgüdüm içinde sağlanması, herkes için yeterli konutun sağlanması, yerleşmelerde sürdürülebilir enerji ve ulaşım sistemlerinin geliştirilmesini kapsamaktadır (Canan, 2005).

Kentsel model olarak sürdürülebilirlik, mimari tasarıma, inşaat sektörüne, kent planlama yaklaşımlarına yeni ölçütler getirmektedir. İnşaat sektörünün her alanında çevreye olan olumsuz etkilerin en aza indirgenmesi, ekonomik sistemlerin çevreyi gözetmesi, politik kararların desantralizasyonu (kentle ilgili kararlarda yerel katılımın sağlanması) ve herkes için nitelikli bir yaşam hakkı gibi birçok alanda oldukça idealist tutumlar içermektedir. Sürdürülebilir kentin problem alanı yoğunluk, altyapı, ulaşım, toprağın kullanımı ve denetimi, açık alan, kent merkezleri, sosyal ve işlevsel karma gibi konular üzerinde yoğunlaşmaktadır (Gontier, 1999; Canan’dan, 2005).

Günümüzde farklı disiplinlerin kent yerleşmelerini araştırması, temel kentsel form, enerji tüketimi, kirlilik seviyesi gibi çeşitli konuların ele alınmasından kaynaklanmaktadır (Department of the Environment, 1996; Breney, 1992a; Jabareen’dan, 2006).

Kent formu enerji koruma ile, kirliliğin azaltılması, geri dönüştürme projeleri ile, ulaşımda taşıt yerine insana, yolculuğa önem veren, bununla çevre-mekan ilişkisini kuran seçenekleri ile birlikte ele alınmalıdır. Yine kent formu ve ölçeği yürüme, bisiklet kullanımı, etkin toplu taşıma ve sosyal etkileşimi destekleyen bir bütünlük içinde olmalıdır (Kaplan, 1994).

Kentsel form, bir çok konsept elementin sonuç olarak bir araya gelerek kentsel örüntüleri oluşturmasıdır. Kentsel örüntüler, tekrar eden ve birleşen nispeten farklılaşmış tiplerin sınırlı sayıdaki elementlerinden oluşmaktadır (Lozano, 1990; Jabareen'den, 2006).

Sürdürülebilir kent formunun özellikleri Jabareen (2006)'e göre şunlardır;

1. Yoğunluk:

Geniş anlamda, sürdürülebilir kentsel gelişme yoğunluğun konusudur (Carl, 2000; Jabareen'den, 2006). Yoğunluk ve yerleşme tipi sürekliliği, enerji, materyallerin tüketimini, barınma, ulaşım ve kentsel altyapıyı etkiler (Walker and Rees, 1997; Jabareen'den, 2006). Yüksek düzeyde yerleşim yoğunluğu ve arazi kullanımının birleştirilmesi sadece kaynakları korumaz, aynı zamanda sosyal iletişimi destekleyen yoğunlaşmayı sağlar (Jabareen, 2006).

Yapılı çevrenin sıkıştırılması sürdürülebilir kentsel formun başarılabilmesi için geniş anlamda kabul edilebilir stratejidir. Sıkıştırma aynı zamanda kentsel bitişikliğe (ve birleşebilirlik) işaret eder buda gelecek kentsel gelişmeyi mevcut kentsel yapı ile bitişik yer alabilmesini önerir (Wheeler, 2002; Jabareen'den, 2006). Kentsel mekanın sıklaştırılması enerjinin, suyun, materyallerin, ürünlerin ve insanların taşınmasını azaltabilir (Eklin, McLaren and Hillman, 1991; Jabareen'den, 2006).

Kentsel form, kolaylıkla yürünebilir, özel arabayı ortadan kaldırmak için yeterli küçüklükte, zengin kentsel yaşamı oluşturmak için fırsatların ve hizmetlerin çeşitliliğini sağlayacak şekilde yeterli büyüklükte olmalıdır (Dumreicher et al., 2000; Jabareen'den, 2006).

Yapı formlarının yoğunlaşması, öncelikle gelişmemiş kentsel arazilerin gelişimini, mevcut yapıların veya gelişmiş bölümlerin, alt bölümlerin ve dönüşümlerin ve ilavelerin ve uzantıların gelişimini kapsamaktadır (Jenks, 2000; Jabareen'den, 2006).

2. Sürdürülebilir Ulaşım:

Sürdürülebilir ulaşım, taşıma kapasitesini göz önünde bulundurarak, hareket kabiliyeti, güvenli erişim, çevresel kalite ve komşuluk ilişkileri

gibi hususları kapsamaktadır (Jordan and Horan, 1997; Jabareen'den, 2006).

Sürdürülebilir kentsel gelişme için oluşturulacak politikalar; hareket ihtiyacını azaltma, enerji ve çevre dostu ulaşım sağlama yolunda ölçütler geliştirmektir (Jabareen, 2006).

3. Karışık Kullanım:

Karışık kullanım veya heterojen bölgeleme uygun arazi kullanımlarını yakınlaştırarak aktiviteler arasındaki seyahat uzaklıklarını azaltmaya izin verir (Parker, 1994; Jabareen'den, 2006). Karışık arazi kullanımı işlevsel bazda arazi kullanımlarının çeşitliliğine işaret eder. Örnek olarak yerleşim, ticaret, endüstri ve bunların ulaşım ile ilişkisi verilebilir (Jabareen'den, 2006).

Karışık arazi kullanımı sayesinde ev ile iş yeri arasındaki mesafenin kısa olması, alışveriş gibi merkezi aktivitelerin birbirine yakın olması araba kullanımını azaltır, yürüyüş ve bisiklet kullanımı desteklenir (Alberti, 2000; Van and Senior, 2000; Jabareen'den, 2006).

4. Çeşitlilik:

Çeşitlilik boyutunu halkın anlayacağı biçime Jane Jacobs (1961) getirmiş olup, sonradan bir çok planlama yaklaşımında kabul görmüş ve geniş anlamda kullanılmıştır. Örnek olarak yeni kentleşme (new urbanism), akıllı büyüme (smart growth) ve sürdürülebilir gelişme verilebilir (Jabareen, 2006).

Yoğunluk içinde, kullanım çeşitliliği sağlanmış olan kentsel yerleşimlerde insanların yürüme olanakları artırılmış olur. Kentsel sistem yaşanan mekan dizinleridir (Jacobs, 1961; Jabareen'den, 2006).

Çeşitlilik ve karışık kullanım arasında bazı benzerlikler vardır, bununla birlikte çeşitlilik çok boyutlu bir konudur (Turner et al., 2001; Jabareen'den, 2006).

Çeşitlilik gelişimi arazi kullanımları, yapı ve ev tiplerinin, mimari stillerin ve rantların karışımını içerir. Eğer gelişim çeşitli değilse, yapı biçimlerinin homojenliği çekici olmayan, monoton kentsel peyzajlar yaratır, farklı gelir grupları için barınma gereksiniminin karşılanmaması

sınıf ve ırk ayrımı yaratır, araba kullanımı, kalabalık ve hava kirliliğini arttırır (Wheeler, 2002; Jabareen'den, 2006).

5. Enerji Etkin Çevre Tasarımı:

Genellikle sürdürülebilirlik içinde belirli tasarım ölçüleri enerji ihtiyacını azaltmayı ve pasif enerjinin en iyi kullanımını sağlamayı öngörmektedir. Bu tasarım anlayışı yapılı çevrenin formunu etkiler. Örnek olarak yapıların ve kentsel yoğunluğun yönlendirilmesi verilebilir (Thomas, 2003; Jabareen'den, 2006).

Tasarım, güneş enerjisinin kazanımı ve mikroklimatik özelliklerin optimum kullanımını sağlayarak mekanların ısınma ihtiyacını destekler (Owens, 1992; Jabareen'den, 2006).

7. Yeşil Kentler:

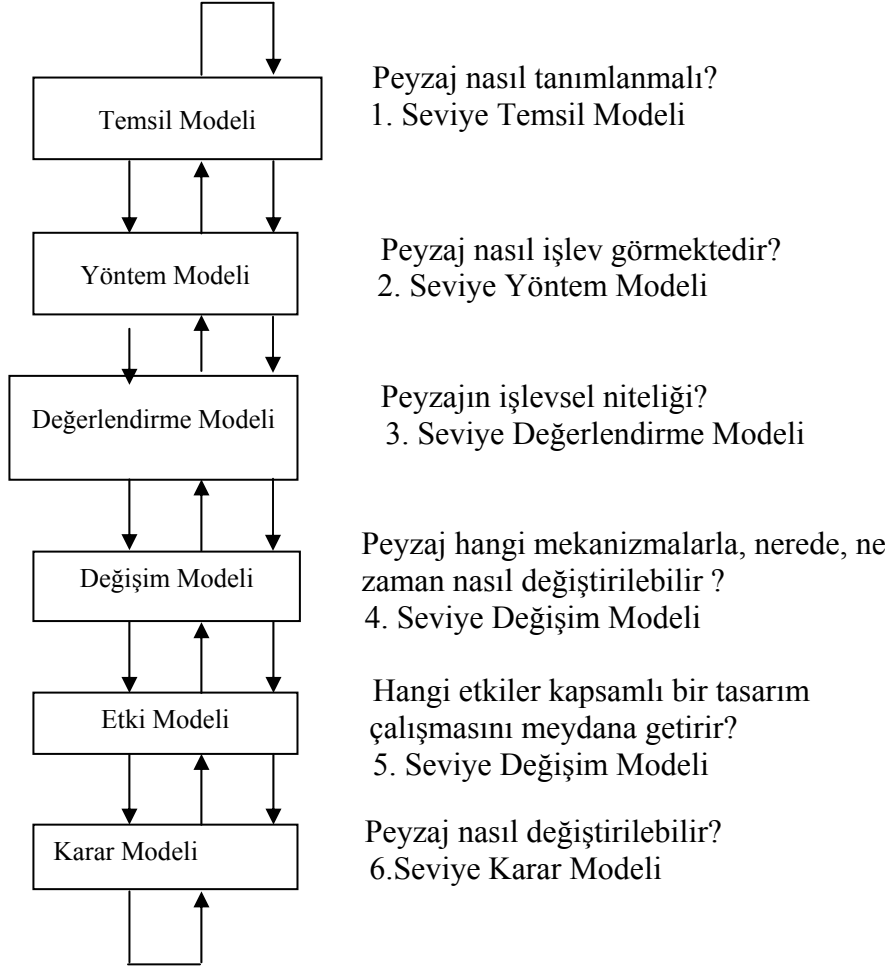
Yeşil mekanlar kentsel alanların sürdürülebilirliği yolunda anahtar konumdur (Swanwick, Dunnett and Woolley, 2003; Jabareen'den, 2006).

Bu anlayış çerçevesinde; lokal ve bölgesel kentsel gelişme kendine yetebilirse, yaşam kolaylaşır. Yüksek kalitede komşuluk ilişkisine ve sosyal yaşama önem verilmesi söz konusudur (Beatley, 2000; Jabareen'den, 2006).

Sürdürülebilir kent formu oluşturulmasının somut adımları; enerji kullanımının, atık ve kirliliğin, araba kullanımının azaltılması, açık alanların korunması, ekosisteme duyarlı, yaşanabilir ve insan ölçeğinde mekanlar oluşturulmasıdır (Jabareen, 2006).

2.5. Sürdürülebilir (Ekolojik) Kentsel Tasarım

Harvard Üniversitesi Tasarım Okulu Peyzaj Mimarlığı Bölümü'nden Prof.Dr. Carl Steinitz ekolojik tasarım ve planlama için bir iskelet oluşturdu. Bu iskelet yapı (Şekil2.3.), 6 soruyu ve bunların bağlı olduğu kuramsal modelleri düzenlemektedir (Johnson and Hill, 2002; Desphande'den, 2003).



Şekil 2.3. Ekolojik tasarımın çatısı (Johnson and Hill, 2002; Desphande'den, 2003).

1) Peyzaj nasıl tanımlanmalı (zaman, mekan, sınırlar ve içerik kapsamında)?

Bu sorgu aşaması peyzajın yapısını açıklar.

2) Peyzaj nasıl işlev görmektedir?

Bu aşama doğal ve insani sistemlerin arasındaki yapısal ve işlevsel ilişkilerini açıklar.

3) Peyzajın işlevsel niteliği?

Bu değerlendirme modelini meydana getirir. Güzellik, sağlık ve kullanıcı memnuniyeti ile ilgili sorular alanın anlaşılması ve yaşamasına göre araştırılabilir.

4) Peyzaj hangi mekanizmalarla, nerede, ne zaman nasıl değiştirilebilir?

Bu değişim modeline götürür. Değerlendirme modelinde tarihsel olarak nasıl değişimler olduğunu anlamaya yardımcı olur. Geçerli projeyi ve uygulanan tasarımları anlayarak, peyzajın nasıl, nerede ve ne zaman değiştirilebileceğini tahmin etmemizi sağlar.

5) Hangi etkiler kapsamlı bir tasarım çalışmasını meydana getirir?

Bu aşama peyzajın nasıl zaman içinde değiştirdiğini ve değiştirilebildiğini ve bazı değişimlerin istenilir mi olduğunu anlamaya çalışır. Bu ihtiyaçlar peyzajın öncelikli anlaşılması şimdiki işleyişi ve ekolojik ve kültürel fırsatlar ve zorlamalar için önemlidir.

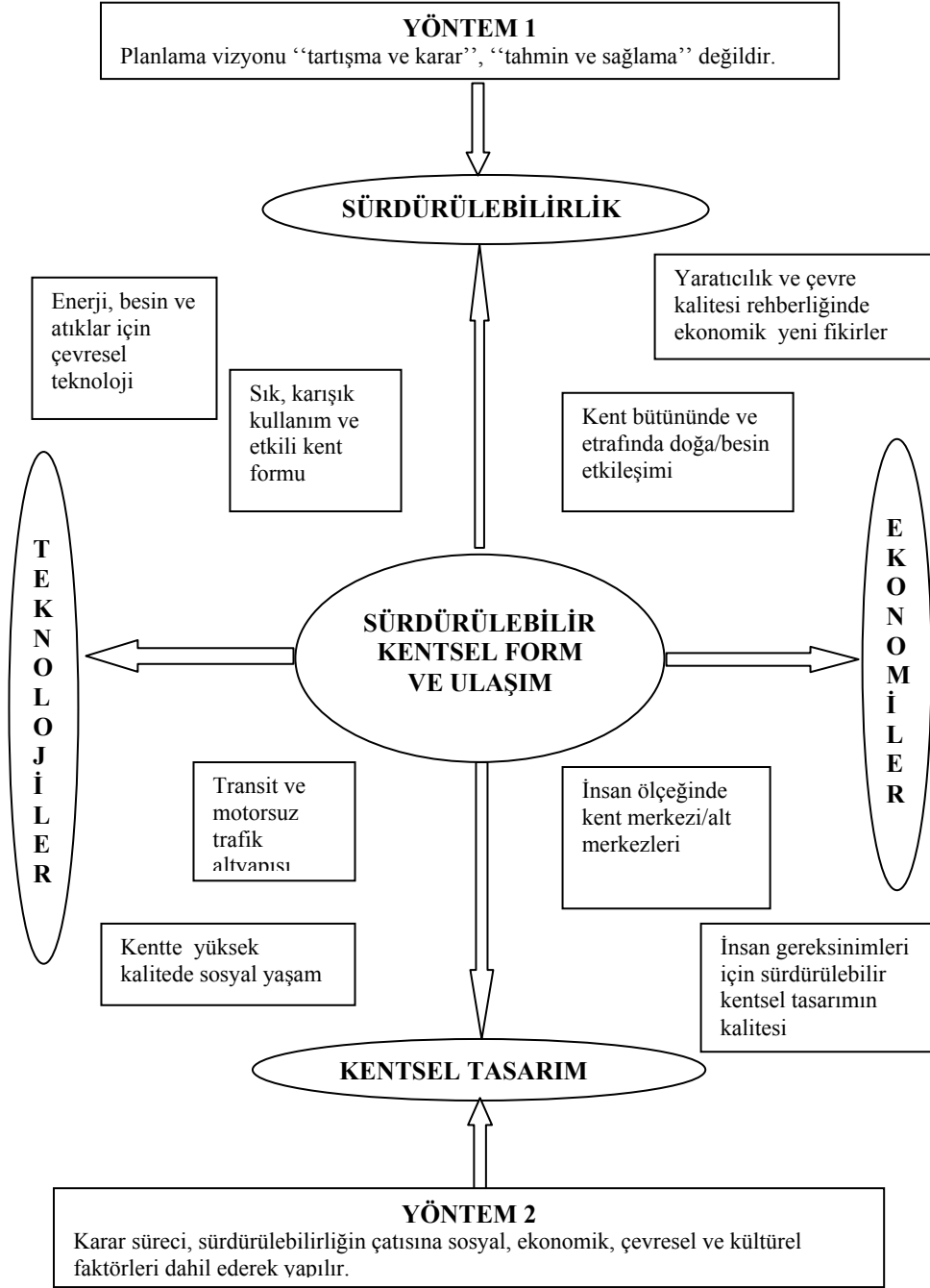
6) Peyzaj nasıl değiştirilebilir?

Bu karar modelidir. Eğer ekolojik prensipler, politikalar, kanunlar, piyasaların genel durumu içinde ilişkilendirilip, biçimlenirse arazi kullanımını kararlarını çok uygun biçimde etkiler.

Kenworthy'un (2006) oluşturduğu model (Şekil 2.4) sürdürülebilir kent formu ve ulaşımı, gelişen eko-kentin merkezinde öngörmektedir. Sık, karışık kullanımlı kent formu doğal kaynakları korumada ve yeşil mekanları arttırmada, doğal peyzajlara ve besin üretim alanlarına dahil edilmesi çabalarında önemlidir. Kent diğer yerleşimlere toplu ulaşım ile bağlanan, iyi tanımlanmış ve yüksek yoğunluklu merkezleriyle güçlü şekilde merkezileşebilir.

Bir ekolojik tasarım da şu kurallar göz önüne alınmalıdır;

- a) Her tür yerleşim alanı bir kentsel ekosistem bütünü içinde görülmelidir.
- b)Yapılanma alanları her ölçekte kentin kritik sorunları ile ilişkilendirilmelidir.
- c) Bir yapılanma alanı; oluşacak problem ve fırsatların sorumluluğunu üstlenmelidir. Yani bu fırsatlar, yapının yakın çevresine vereceği sorun ve olanaklar olacaktır.
- d) Ekolojik tasarım yapı ve çevresinde enerjiyi korumalı, atığı azaltmalıdır.
- e) Yapılanma alanı içinde bulunduğu çevrenin biyolojik, hidrolojik, jeolojik ve mikroklimatik karakteristikleri ile uyumlu olmalıdır.
- f) En önemlisi ise geleneksel kent dokusu içinde varolan ekosistemden ve çevre tasarımından yararlanılmalıdır (Spim, 1984).



Şekil 2.4. Kent planlama, kentsel ulaşım ve kentsel tasarımı temel alan eko-kentler için kavramsal bir model (Kenworthy, 2006)

Ekolojik tasarım modeli bu nedenlerle incelenmelidir. Bir tasarım içinde ekolojik uyum sağlama ölçütleri ise aşağıdaki biçimde ele alınmalıdır (Spirn, 1984);

1. Alanın ekolojik yoğunluğu en önemli ölçüttür. Bu da insan, yapı, araç yoğunluğu ve bu öğelerin birbiri ile olan uyumudur.
2. Yaya için ulaşılabilirlik ölçütü,
 - Uygunluk ve güvenilirlik,
 - Yürüme uzaklığı,
 - Kestirme yol ve güzergah çekiliği ile sağlanabilir.
3. Binalar arası ilişki ölçütü; uzaklık, yönlenme, güneşlenme, hava sirkülasyonu, ölçek, güneş, ağaç, rüzgar, yol dokusu ilişkisi ile değerlendirilir.
4. Altyapı sistemleri ile uyum ölçütü, test edilerek ilişkilendirilir.
5. Estetik uyum ölçütü; estetik kalite ve tipolojik çözüm ile irdelenir.
6. Mekan duygusu ölçütü; konut birimi oluşumu ile test edilebilir.
7. Konut ölçütü; kullanıcı gereksinimine göre oluşturulması yaşam biçimi ile farklı istemlere yanıt verme de çeşitlilik sunmasıdır.
8. Konut gruplaşması ve aileler arası iletişim ölçütüdür.
9. Güven duygusu ölçütü; mekan ile bütünleşme biçiminde değerlendirilmelidir.

Ekolojik tasarım modeli; varolan eski geleneksel yerleşmelerden hareketle yeni gelişim alanlarında uyarlanacak kararlar dizisini içeren bir yaklaşımı ortaya koymaktadır. Model aynı zamanda, kentsel-kırsal yenileme alanlarında da geçerlidir (Spirn, 1984).

McHale'in (1969) çalışması, insan sistemlerini teknolojik, psiko-sosyal ve biyofiziksel sistemlerin çatısı içerisinde tanımlayarak bu sistemlerin çevresel sistemlerle karşılıklı etkileşimlerini incelemiştir. Bu çalışma, yerleşim sistemleri ile davranışlar arasındaki iletişimi sağlamada kullanılabilir (Günay, 1987; Günay'dan, 1999).

Kentsel ekolojinin mekan düzenleme anlayışında parçasal yerine bütünsel anlayış hakimdir. Bir yerin tasarımında o yerin doğal özelliklerinin veri olarak benimsenmesi ve irdelenmesini kendi adı ile anılan bir yöntemle bağlayan Ian McHarg (1971)'in çalışmaları tasarım alanında ekolojik anlayışın kapısını açmıştır (Kaplan, 1994).

Kentte yer alan her yapı veya yapı grubu, yada bunları çevreleyen meydanlar, parklar, sokaklar ve caddeler, kendi içinde bir sistem oluşturacak şekilde planlanmalıdır. Üst ölçekte kent ise metropoliten bütünü yada ekosistemin daha küçük bir parçasıdır. Yapılar yalnızca kentsel alt yapı ile hareket eden öğeler değildirler. Aynı zamanda, çevresindeki hava, toprak ve su ile birliktelik sergiler ve bir bütün oluştururlar. Örneğin yapılar, güneşten ısı ve ışık alır ya da yansıtır, yağmur sularını toplar, birleştirir ve süzer, enerji olarak da fuel oil ya da gaz alır ve kullanır (Konuk, 1994).

Tasarım, artık kaynaklar, enerji, ekolojik sistemin bütünselliği ile ilgilidir. Yeşil ve açık alanlar parçalı değil bir sistemin birbirine şu veya bu biçimde eklenen, sürdürülen uzantılarıdır. Bir park yerine, yeşil ağ içinde bir parçayı oluşturan bir park söz konusudur. Yapıların geliştirilmiş tasarımı, yapı enerjisi bağlamından, arttırılan yapı yaşam sürecine, yapı bloklarının yerel iklimi etkisine, yapı biçimi, yoğunluğu, erişime ilişkin ulaşım öğelerinin trafik durultma, yaya aksları önlemlerine kadar bir bütünü parçalarıdır (Kaplan, 1994).

Ekolojik kentsel sistem modelinde, kentsel yapı alan dışında kalan açık alan da kentin bir parçasıdır. Kentsel tasarım böyle bir kent sisteminde öncelikle sistem ile entegrasyonun ilke edinilmesini gerektirir. Kent parçaları birbirlerinden kopuk olarak değil, birbirleri ile ilintili olarak ve bu ilişkiler hem mekana hem de ekolojik ortama yansıtılarak kurulmalıdır. Ayrıca karma kullanımların sağlanması kentsel tasarımın bir ana ilkesi durumunu alır. Burada da kullanım karmaşasında öge ve aktivitelerin hangi oranda yer alacağı önemlidir. Ekolojik kentsel tasarım, holistik olan ekolojik sürecin, bu süreç içinde yer alan uzun erimli ekolojik kent planlamanın bir parçasıdır, ancak kentsel yapı çevreye insan merkezli anlam yüklenmesinde manivela rolü üstlenen parçasıdır (Kaplan, 1994).

Kamusal açık mekanlarda istenen etki ve uyarıların gerçekleştirilebilmesi işlevsel olduğu kadar biçimsel kurgu ile ilintilidir. Ancak temel amaç, bu mekanların düzen ve uygulamalarında en önemli öge olan insan gereksinimleri ve niteliklerinin karşılanabilmesinde, işlevlere uygun biçimsel yorumun yapılabilmesidir. Bu yorumun mekansal düzene kavuşturulabilmesi olarak kabul ve tarif edilerek uygulamalara yön verilmesidir (Tunçer ve İlçan, 1994).

Tunçer ve İlçan'a göre (1994), sürdürülebilir bir kent merkezini belirleyen başlıca ilkeler şöyle özetlenebilir:

1. Mikroklimatik verilerin etkin şekilde kullanılması:
 - Enerji ve madde tasarrufu,
 - Enerji ve atıkların geri kazanılması,
 - Enerji kaynaklarının ve madde kaynaklarının geliştirilmesidir.
2. Topoğrafik verilerin en etkin şekilde kullanılması:
 - Araziden kaynaklanacak altyapı ve üst yapı sorunlarının en aza indirgenmesi,
 - Jeolojik yapı ve toprak kabiliyetinin değerlendirilmesi,
 - Yapı inşaat alanında yer alan verimli toprakların park gibi yeşil mekanlarda değerlendirilmesidir.
3. Doğal kaynakların en etkin şekilde kullanılması:

Mevcut bitki örtüsü, akarsu, flora ve fauna vb. doğal kaynakların değerlendirilerek geliştirilmesidir.

Ekolojik açıdan açık mekanlara ilişkin kritik konu; drenaj sistemi, taşkınlar, erozyon gibi faktörlerle ilişkili olarak kullanım bölgelerinin belirlenmesidir. Yerleşmenin deniz kenarı, nehir kenarı, göl kenarı, vadi, yamaçta konumlanması gibi özgün niteliğinin de açık mekan tasarımında önemlidir (Koç, 1994).

“The New Urbanism” (yeni şehircilik) olarak adlandırılan ve kentleri daha kompakt olarak kurgulayan mekansal modellerin benimsenmesinin, ekolojik fayda sağlayabileceği ve toplum bilincini yeniden canlandırabileceği sıklıkla ifade edilmektedir (Dündar, 2002).

Sürdürülebilirlik, akıllı ulaşım ve gelişim konularında 1998 yılından bu yana çalışmalarını sürdüren yeni şehircilik akımının ilkeleri şunlardır (<http://www.newurbanism.org/newurbanism.html>);

1. Yürünebilirlik:

İş ve ev 10 dakikalık yürüyüşte olmalı, yaya kullanımına uygun sokak tasarımı ve yaya yolları özel durumlarda arabalar için serbest olmalıdır.

2. Erişilebilirlik:

Birbirine bağlanmış ızgara sistemli trafik ağı kolay yaya erişimini kolaylaştırır. Dar sokak, ağaçlı cadde ve bulvar hiyerarşisi ve kaliteli yaya yolu ağı ve kamusal alanlar erişimde estetik duygumunu artırır.

3. Karma Kullanım ve Çeşitlilik:

Dükkanların, ofislerin, apartmanların ve evlerin karışık kullanılmasıdır. Çeşitlilik, insanların yaş, gelir düzeyi, kültür ve ırk bakımından farklılığı ile ilişkilidir.

4. Karma yerleşim dokusu:

Çeşitli konut tipleri, ölçüleri ve fiyatlarının birbirine olabildiğince yakın olmasıdır.

5. Kaliteli Mimarlık ve Kentsel Tasarım:

Estetiği, insan konforunu ve insan ölçeğinde anlamlı mekanlar oluşturmayı amaçlamaktadır.

6. Geleneksel Komşuluk Birimi:

Farklı merkez ve geçiş bölümleri, merkezi bölümlerde kamusal mekan, kaliteli kamusal alanların önemi, açık mekanların sanat eseri gibi tasarlanması söz konusudur. Kullanımların ve yoğunlukların sıralaması 10 dakikalık yürüyüş içerisinde olmalıdır.

7. Yoğunluk Artışı:

Daha fazla bina, dükkan, ev ve hizmetin birbirine yakın olması yürüme kolaylığını, hizmetlerin ve kaynakların kullanımının etkinliğini arttırmayı ve daha uygun, eğlenceli mekanlar oluşturmayı sağlayacaktır.

8. Akıllı Ulaşım:

Yüksek kaliteli trenler ağı kentleri, kasabaları ve komşulukları birbirlerine bağlar. Yaya dostu tasarım, bisiklet vb. kullanımını ve yürüyüşü günlük ulaşımda teşvik eder.

9. Sürdürülebilirlik:

İmar faaliyetlerinin çevresel etkilerini en aza indirmeye, ekolojiye ve doğal sistemlere duyarlı 'çevre dostu' teknoloji, etkin enerji kullanımı, kaynakları sınırlı olan yakıtların az kullanımı, yerel üretimin ve yürümenin teşvik edilmesidir.

10. Yaşam kalitesi:

Kaliteli yaşam mekanların da kalitesini ve sosyal yaşamı zenginleştirir.

3. İZMİR KENTİ BAĞLAMINDA LİMAN BÖLGESİ

3.1. İzmir'in Genel Kültürel ve Doğal Özellikleri

İzmir şehri, Türkiye'nin ve Ege Bölgesi'nin batı kesimindedir. 11.973 kilometrekarelik alanıyla ülke topraklarının %1.5'lik kısmını kaplamaktadır. Ülkemizin, ticari, endüstriyel, kültür ve sosyal aktiviteleri yönünden en önde gelen şehirlerinden biri olan İzmir, Ege Denizi'nin 60 km. kadar karanın içine sokularak oluşturulduğu doğal bir körfezin etrafında yer almaktadır.

İzmir'in nüfusu 2000 yılında 3.370.866'ya yükselmiştir. Büyükşehir Belediyesine katılan yeni belde ve köylerle birlikte metropol nüfusu 2 866 045 kişiye yükselmiştir. Kentin nüfus yoğunluğu 281 kişi/km²'dir (www.izmir.gov.tr).

İzmir kenti, İzmir Körfezinin doğuya uzanan iç kesimi ile bunun devamındaki Bornova Ovasını çevreleyen yamaçlarda kurulmuş ve gelişmiştir.

Kent, doğal ve korunaklı bir limana sahip olup, özellikle ardındaki zengin tarım toprakları sayesinde kuruluşundan bu yana gelişimini sürdürmüştür. Bir liman ve kıyı kenti olan İzmir'de, 4 adet limanın yanında pek çok yat limanı, iskele, balıkçı barınağı, yanaşma ve barınma yeri bulunmaktadır.

3.1.1. Tarihi

İzmir, kuzeydoğusunda Yamanlar Dağı'nın güney eteğinde körfeze yönelmiş küçük bir yarımada üzerinde 5000 yıl önce, bugünkü adı ile Bayraklı-Tepekule mevkiinde kurulmuştur. Bu bölge tescilli ve koruma altında bulunan prehistorik sit alanıdır. Söz konusu yer, Yamanlar Dağı'nın Turan etekleri önünde bir konumda olup, Hacı Muço olarak da anılmaktadır. Denizin eskiden Tepekule'nin eteklerine kadar geldiği bilinmektedir. Bilinen en eski liman buradaydı.

Batı Anadolu tarihi üzerine araştırmalar yapan İkonomos, kentin Yamanlar dağı'nın güney yamaçlarında yaşayan ve Syles kralı olan Tantal

zamanında kurulduğunu yazmaktadır (İkonomos, 1932; Karadağ'dan, 2000). Akurgal'ın Tantal'ın mezarının kalıntılarını Bayraklı tepelerinde bulması bu görüşü destekler niteliktedir (Akurgal, 1947; Karadağ'dan, 2000). Kent Helenistik (M.Ö.500) ve sonrası Roma (M.S.50) döneminde şimdiki Kadifekale eteklerinde gelişmiştir.

19. yüzyıl içerisinde İzmir'in bir liman kenti olması, ticaretin yoğun olarak yaşanması ve nüfus fazlalığı ulaşım, altyapı, sağlık, imar ve iskan işlerine yönelik gereksinimler gündeme getirilerek belediye kurulması talebi ortaya çıkmıştır (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2006). 20. yüzyıl başlarında tarihi kent, İzmir Körfezi'nin güneyinde Göztepe Mahallesi ile Alsancak İstasyonu arasındaki bölgeyi kapsamaktaydı.

İzmir bir çok medeniyete ev sahipliği yapmıştır. Kent Hitit, İyon, Lydia, Pers, İskender, Roma, Anadolu Selçuklu ve Osmanlı dönemlerini yaşamış tarihi zengin bir kenttir. Kentin Yunan işgalinden kurtuluşuyla birlikte yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin önemli kentlerinden birisi olmuştur.

3.1.2. Planlama süreci

İzmir Kenti'nin ilk imar planını 1925 yılında kent plancısı Rene Danger hazırlamıştır. Rene Danger'ın planında, Alsancak'ta yeni limanın inşası ve İzmir'in en büyük parkı Kültürpark bu plan dahilinde gerçekleşen önemli birimlerdir. Kentin bütünü için bir plan yapılmadığından imar planları yetersiz kalmıştır. Planda sanayi alanı olarak ayrılan Alsancak-Salhane arası bugünde aynen aynı kimliğini sürdürmektedir.

İkinci imar planı Le Corbusier tarafından 1948 yılında hazırlanmıştır. İzmir'in kent merkezi olan Alsancak-Konak arasındaki yerleşmeleri ele almıştır.

Açılan yarışma sonucunda birinci olan Kemal Aru, Gündüz Özdeş ve Emin Canpolat gözetiminde hazırlanan İzmir Belediye İmar bürosunca onaylanan plan 1951 yılında onanmıştır.

1958 yılında Luigi Piccinato ve 1963 yılında Bodmer birer planlama denemesi yapmışlardır.

25.03.1968 tarihinde İzmir metropoliten alan nazım plan bürosu çalışmaya başlamıştır. Nazım plan bürosu 1/25.000 ölçekli planını ve raporunu 1972'de teslim etmiş, ancak nazım plan kararları, günümüze kadar geçen süreçte tam olarak uygulamaya konulamamıştır. Bu planda Alsancak Limanı'nın genişletilmesi, yeni endüstriyel alanın kent dışında kurulması kararları alınmıştır. Daha sonraki dönemlerde nazım imar planı revizyonları yapılmıştır. İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı 2006 yılında yapılmış olup aynı yılın Ekim ayında onaylanmıştır.

3.1.3. İklim özellikleri

İzmir İli Akdeniz ikliminin özelliklerine sahiptir. Yazları sıcak ve kurak, kışları ılık ve yağışlıdır. İzmir'in yıllık ortalama sıcaklığı 16-17 °C, en yüksek ortalama sıcaklık temmuz ayında 33 °C, en düşük ortalama sıcaklık ocak ayında 5.6 olarak gerçekleşmiştir (Yüksel, 2001).

İzmir Bornova meteoroloji istasyonunda ölçülen yıl içindeki egemen rüzgar kuzeydoğu (N 60° E, % 54.5) ve batı (S 75° W, % 27.5) yönlüdür (Karadağ, 2000).

Yerel basınç koşullarına göre İzmir Körfezi'nde etkili olan rüzgar sistemlerinden biri de kara-deniz rüzgarlarıdır (meltemler). "İmbat" olarak adlandırılan deniz meltemleri özellikle kara-deniz arasında yaz aylarında sıcaklık farklılıklarından dolayı ve öğleden sonraları etkili olmaktadır (Erlat, 2003).

İzmir'de yıllık ortalama yağışlar genellikle kış ve ilkbahar aylarında olmaktadır. Ortalama yağış miktarı en yüksek aralık ayında 150.8 kg/m², en düşük temmuz ayında 2.1 kg/m²'dir (Yüksel, 2001).

3.1.4. Jeolojik ve toprak özellikleri

Yarışma alanının bulunduğu İzmir Körfezi, İzmir fayının hareketleriyle oluşmuştur. Bu tektonik hareketler sonucunda alandaki dağlar ve ovalar oluşmuştur. Alanın arka tarafında Bornova ovası İzmir tektonik çukurluğunun en geniş düzlüğü başlar, körfez kıyısından doğuda Belkahve eşliğine kadar devam eder. Alan kuzeyinde Yamanlar dağı (volkanik) ile kuşatılmıştır. Tektonik hareketler dağın güney yamaçlarında birtakım fayların oluşumunu sağlamıştır. Aşınım yüzeylerini de kesen bu

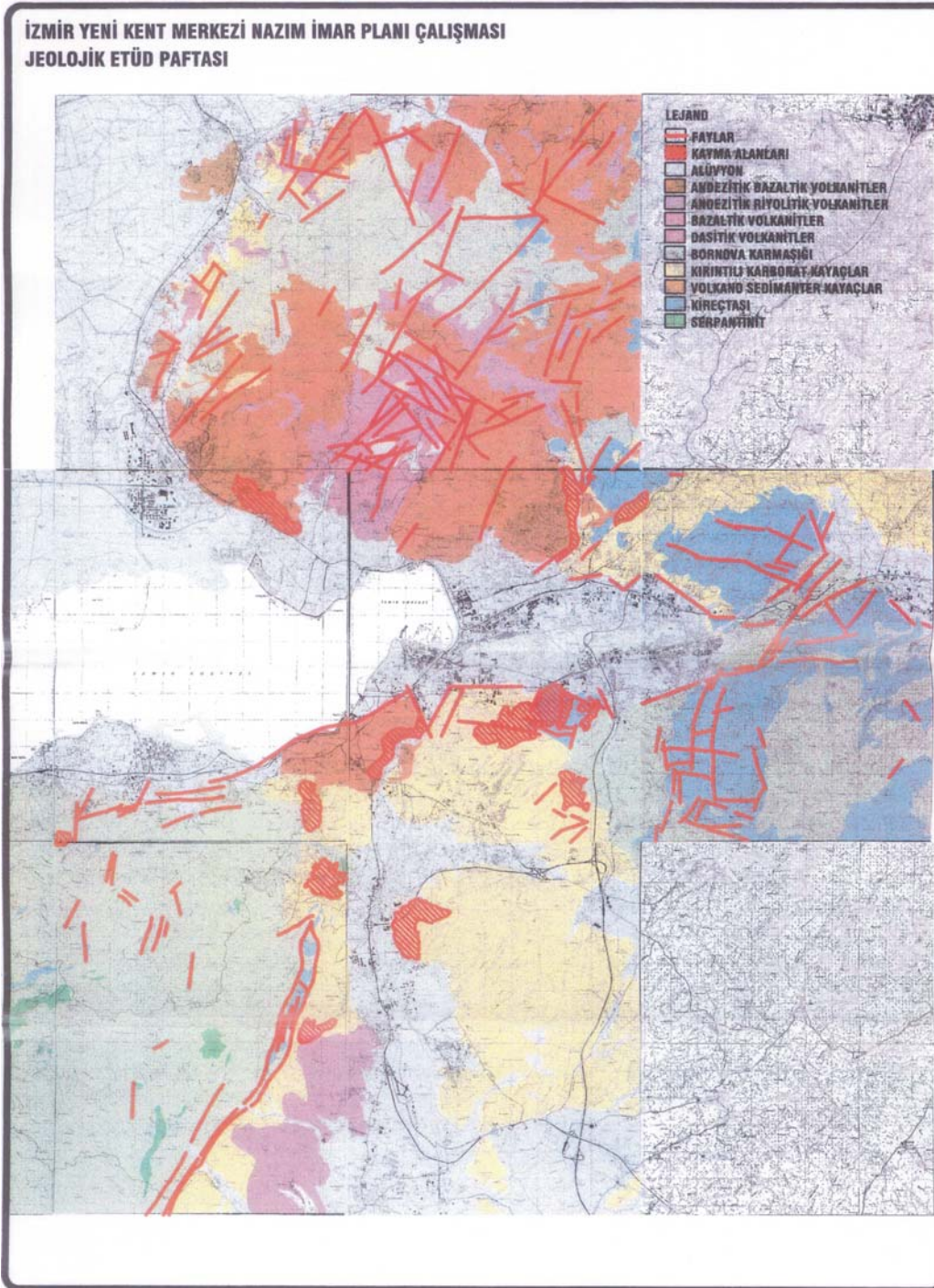
faylar, çarpımlara ve yükselmelere yol açmıştır. Birkaç defa faaliyette bulunduğu anlaşılan Yamanlar Dağı yamaçlarının, bugünkü Bornova Ovası ve İzmir Körfezini dolduran eski neojen gölü seviyesine göre aşınması sonucu belirli seviyelerde aşınım yüzeyleri meydana gelmiştir.

Temeli oluşturan tüm kayaların ayrışması sonucu oluşan ve akarsularla taşınan malzemenin (çakıl, kum, kil boyutundaki) birikmesiyle meydana gelen alüvyon ve yamaç molozları İzmir kent alanının deniz seviyesine (Liman Bölgesi vb.) yakın tüm düzlük alanlarını kaplamış durumdadır. Diğer bir anlatımla, söz konusu alüvyal alanlar (Şekil 3.1), kenti çevreleyen yüksek alanlardan gelen akarsularının beraberinde getirdikleri malzemeleri eğimin azaldığı yerde biriktirmeleri sonucu oluşmuşlardır (Karadağ, 2000). Arazi yetenek sınıflamasına göre yarışma alanı toprakları 1. sınıf arazi sınıfına girmektedir. Fakat bu alanlar yoğun yapılaşmış alana dahil olmuşlardır. Alanda bulunan yer altı suları kirlenmiştir (Karadağ, 2000). Ayrıca alandaki yer altı sularına deniz suyu girişi olmuştur.

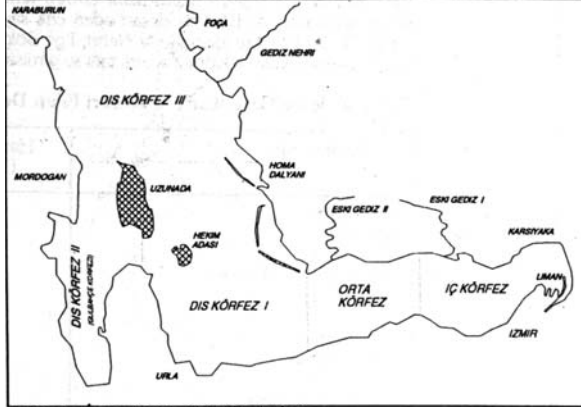
Proje alanının eskiden derelerin ve akarsuların getirdiği sedimentlerle dolarak alüvyonlu bir ova olduğu düşünülürse depremde yıkıma uğrayacak en belirgin yer olduğu görülür. İzmir geneli sıvılaşma haritasına göre alanın sıvılaşma olasılığı en yüksek alan içerisindedir.

3.1.5. İzmir Körfezi kirliliği

İzmir Körfezi, İç, Orta ve Dış Körfez olmak üzere üç kısma ayrılır. İzmir kentsel alanı körfezin en iç kısmında bulunur (Şekil 3.2).



Şekil 3.1. İzmir Yeni Kent Nazım İmar Planı jeolojik etüd paftası (İ.B.Ş.B., 2003)



Şekil 3.2. İzmir Körfezi'nin kesimleri

İzmir Körfezi, jeolojik, morfolojik ve biyolojik özellikleriyle çok uzun yıllardan beri deniz canlılarının barınması, gelişmesi ve üremesi için uygun bir ortam olmuştur. İç Körfez, 1960'lı yıllardan başlayan ve giderek hızlanan bir süreç içinde, estetik ve sağlık açısından tüm Akdeniz'de en önemli kirlilik yoğunlaşmalarının yaşandığı odaklardan biri haline gelmiştir.

İzmir Körfezi'ndeki en büyük problemlerden biride deniz suyu ile akarsu ve yeraltı sularında bir tatlı su-tuzlu su girişimi bulunmaktadır. Bunun nedeni Bornova Ovası'ndan kaçak yer altı suyu çekimidir. Buda denizin kara içerisinde ilerlemesine neden olmakta sular ilerleyen zamanda kullanılamaz hale gelmektedir.

Yapılan çalışmada, 12 farklı noktanın yüzeyden ve dipten alınan numuneler askıda katı madde, bulanıklık ve koli basili miktarı bakımından incelenmiştir (İzmir Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı, 2006);

- Askıda katı madde miktarı; 2004 ve 2005 yılı ölçüm değerlerinin deniz suyu genel kalite kriterlerine göre standart değer olan 30 mg./lt.nin oldukça altında (1-13 mg/lt) kaldığı gözlenmiştir.
- Bulanıklık miktarı; Deniz suyu, genel kalite kriterlerinde belirtilen doğal deniz rengindedir. Secchi disk değerleri bir çok noktada ölçüm derinliği ile eşit seviyeye ulaşmıştır.
- Koli basili miktarı; 2004 ve 2005 yılı ölçüm değerleri istasyonların hemen hemen tamamında rekreasyon amacı ile kullanılan kıyı ve deniz sularının sağlanması gereken standart değerlerin oldukça altında tespit

edilmiştir. Elde edilen değerlerin; “Denize girmenin yasaklanması öngörülen üst sınır limitinin (Dünya Sağlık Örgütü standardı) altında” olduğu görülmektedir (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2006). Yapılan bu ölçümlere rağmen zaman zaman sanayi ve evlerden kaçak olarak derelere atılan atıklar kirliliğe neden olmaktadır.

İzmir Körfezi’nde kirliliği önlemek için yapılan çalışmalardan en büyüğü İzmir Büyük Kanal Projesi’dir. İzmir Körfezi’ni çevreleyen kuşaklama kanalı şeklinde kanala bağlanan ana ve tali kolektörler, ayrık sistem kanalizasyonu, atık su arıtma tesisi ve derelerden su alma yapılarıdır. İzmir’de %70 oranında kanalizasyon sisteminin olduğu düşünülürse, kıyıya yakın nüfus yoğunluğu yüksek yerlerde sisteminde eski olduğu göz önünde bulundurulursa proje faydalı olacaktır.

3.1.6. Dereleri

Bölgede bulunan dereler (Şekil 3.3) Manda Deresi, Arap Deresi, Meles Deresi, Laka Deresi ve Sepetçi Deresi’dir. İzmir Körfezi ve Bornova Ovası akaçlama havzası içerisinde dereler organize olmadan, birleşmeden, ayrı ayrı körfeze dökülmektedir.

Bununla birlikte kentin çevresinde drenaj ağını oluşturan akarsuların hemen tamamı (Laka, Manda, Arap, Meles Dereleri vb.) kısa boylu ve basit rejimli olup, mevsimlik akışı olan akarsulardır.

Laka Deresi’nde konutlardan, Meles Deresi’nde ve Manda Deresi’nde ise sanayi ve konutlardan kaynaklanan su kirliliği bulunmaktadır. Arap Deresi’nin körfeze ulaştığı kısımlarda konut ve ticari binalar yoktur. Sanayi kuruluşları mevcuttur ve kirlilik bu yüzdendir. Arap Deresi üzerinde yapılan yollar ve metro istasyonu taşkına sebep olmaktadır. Arap Deresi belli bir kısımdan sonra tamamen yok edilmiştir (Kılıçaslan, 2004).

İzmir Kenti akarsuları periyodik akarsular olmaları nedeniyle yazın kuru kalmaları açık kanal olarak kullanılmalarına sebep olmaktadır. Fakat aşırı yağışlarda sel baskınları meydana gelmektedir.



Şekil 3.3. Yarışma alanında bulunan dereler (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2001a)

Kentlerdeki sularla ilgili problemler, hidrolojik döngünün geneline etki etmektedir. Akarsuların getirdiği sediment birikimi körfezi kirletmiştir. Bölgedeki akarsuların tamamı kent içinden geçmekte, konut ve sanayi alanlarından kaynaklanan evsel ve endüstriyel atıkları körfeze

taşımaktadır. Bu süreç körfez sularının sıcaklık, tuzluluk ve su hareketlerini üzerinde etkili olmaktadır (Kılıçaslan, 2004).

Yağmur sularını tutacak bitki örtüsünün tahrip edilmesi, hızla akışa geçen suların, daraltılmış ya da çeşitli şekillerde zarar görmüş dere yataklarından taşmasına neden olmaktadır. Bölgedeki derelerin taşıdığı sediment miktarının doğuracağı erozyon sorunu bulunmaktadır. Derelerin çevresel kullanımlardan olumsuz etkilendikleri ve bu haliyle de çevreyi olumsuz etkiledikleri belirlenmiştir (Kılıçaslan, 2004).

Akarsulara bırakılan atıklar, zamanla deniz ve göllere ulaşarak kirliliğin yayılmasına, sularda oksijen tüketiminin artmasına yol açmaktadır. Bunun sonucunda da su içindeki doğal hayat olumsuz yönde etkilenmektedir. Kirli sular toprak altına sızarak, yer altı sularını da kirlemekte, insan sağlığını tehdit etmekte ve bölgenin ekolojisini olumsuz etkilemektedir (Kılıçaslan, 2004).

Manda Deresi'ne akmakta olan tüm atık suları toplayarak büyük kanal ana toplayıcısına taşıyacak olan Manda Deresi kuşaklama kanalı yapılmıştır. Alandaki derelerde su baskınlarını önlemek için su ve rüsubat tutucu bentler yapılmıştır. İzmir Körfezi'ne gelen kirlilik yüklerinin yaklaşık üçte birini taşıyan ve yaklaşık sekiz bin hektarlık alandan gelen atık sular ile yaz aylarında bile açık kanalizasyon gibi çalışan Manda, Arap ve Meles Dereleri'nin denizle birleştikleri ve dere yatağı ile denizin iç içe geçtiği ağız kısımları ıslah edilmiştir. İZSU, sel baskınlarını önlemek amacıyla, yağmurlarda taşan Arap Deresi'nin suyunun enerjisini kırmak için yapılan açık kanalla Meles Deresi'ne birleştirmiştir (Şekil 3.4).

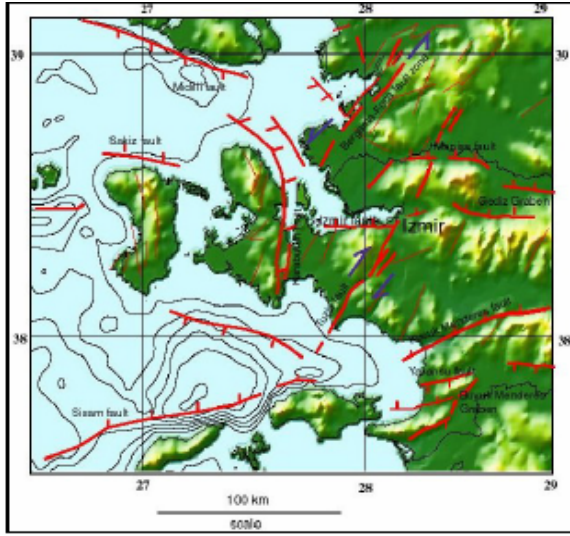


Şekil 3.4. Meles ve Arap Dereleri'nin yeni durumları (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2011b)

3.1.7. Depremselliği

Depremler yerkabuğu hareketleridir ve yıkıcı özellikleriyle can ve mal kaybına neden olan en büyük doğal afetlerden biridir. İzmir deprem kuşakları haritasına göre 1. derece deprem bölgesidir. İzmir ve çevresinde deprem episantrlarının çoğunluğu İzmir Körfezi-Midilli Adası, Karaburun-Sakız Adası, Ege Denizi'nde ve Doğanbey Burnu-Sisam Adası arasındadır (Şekil 3.5) (Akbulut, 2003).

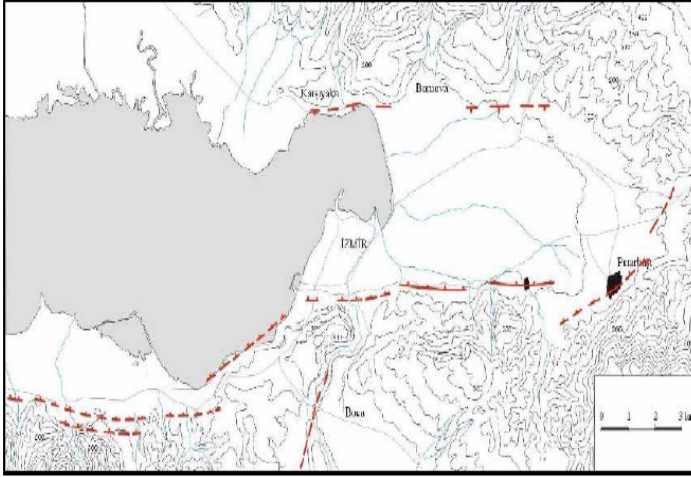
İzmir ve çevresindeki faylar (Şekil 3.5); Gediz ve çöküntüsü batısı faylar, Bornova fayı, Dumanlıdağ fayı, Cumaovası fayı, Karaburun fayıdır (Akbulut, 2003).



Şekil 3.5. İzmir Yöresi aktif fayları (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 1999)

İzmir fayı olarak adlandırılan fay İzmir Körfezi'nin doğusunda, körfezi güneyden sınırlayarak doğu-batı yönünde uzanır. Saha bulgularının azlığına rağmen İzmir fayının aktif olarak değerlendirilmesini zorunlu kılmaktadır (Şekil 3.6) (Akbulut, 2003).

İzmir kentinde meydana gelen bir çok şiddetli deprem kentte büyük ölçüde can ve mal kaybına neden olmuştur ve yanlış yerleşimlerden dolayı çoğu yerleşimler yok olmuştur (Ergin vd., 1967; Karadağ'dan, 2000).

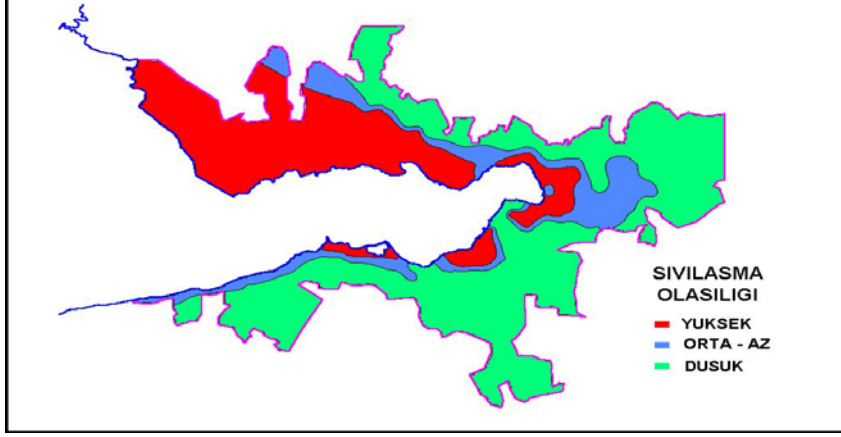


Şekil 3.6. İzmir Metropoliten Alanı aktif fayları (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 1999)

Yeraltı su seviyesinin yüzeye yakın olduğu, diğer bir deyişle suya doymun, kum tabakalarında depremler sırasında boşluk suyu basınçlarının artması sıvılaşma olarak tanımlanan bir olaya yol açmaktadır (Erken ve Ansal, 1994; İzmir Büyükşehir Belediyesi'nden, 1999). Böyle bir durumda kum tabakası, kısa bir süre için viskos bir sıvı haline dönüşmekte ve bu tabakaya oturan bütün yapılarda büyük oturmalar, tabakanın içinde bulunan su ve yakıt depoları gibi yapılarda ise yüzeye doğru hareketler, şevlerde ise kaymalar meydana gelebilmektedir. Bu nedenle bu tür tabakalarda sıvılaşma olasılığının incelenmesi gerekir. Diğer yandan, daha önceleri sıvılaşmayacakları düşünülen siltli kum veya kumlu siltten oluşan, suya doymun, tabii zemin tabakalarının da depremler sırasında sıvılaşabilirliği yapılan araştırmalarda ortaya çıkmıştır (Erken vd., 1995; İzmir Büyükşehir Belediyesi'nden, 1999).

Geçmişte yaşanan pek çok deprem sonucu meydana gelen hasarların %100'üne yakın bölümü ovalarda meydana gelmektedir. Çünkü ovalar yapıları gereği alüvyonel alanlardır, su seviyeleri yüzeye yakındır ve herhangi bir sarsıntı anında sıvılaşma ihtimalleri yüksektir. Halbuki kayalık alanlarda böyle bir risk yoktur. En önemlisi de zemin kaliteleri ve selden etkilenmemeleri açısından yerleşime en uygun alanlardır (Akbulut, 2003). Körfez çevresinde bulunan alanlar, su seviyeleri yüzeye yakın olması nedeni ile sıvılaşma ihtimalinin çok yüksek olduğu alanlardır (Şekil 3.7). Dolayısı ile dolgu alanlar deprem yönünden önemli bir risk teşkil

etmektedir. İzmir Körfez çevresinde kıyıya yakın alanlar sıvılaşma yönünden yerleşimde dikkat edilmesi gereken alanlardır.



Şekil 3.7. İzmir Kent Alanı sıvılaşma alanları (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 1999)

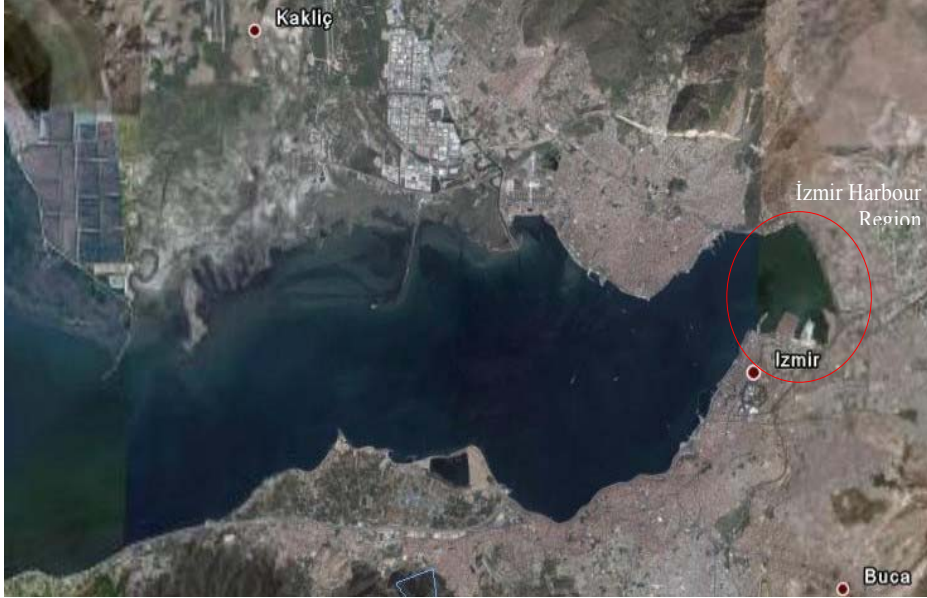
3.2. İzmir Liman Bölgesi

Çalışma alanı İzmir Kenti'nin Liman Bölgesi (Alsancak-Turan arası) olarak adlandırılan 550 hektarlık bölgedir (Şekil 3.10). Yıllarca çöküntü bölgesi olmuş bölgenin geleceğini planlamak ve yeni fikirler elde etmek için İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından 2001 yılında yapılan İzmir Liman Bölgesi Uluslararası Kentsel Tasarım Fikir Yarışması süreci, yarışmayı kazanan projeler ve İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin yaptığı çalışmalar materyali oluşturmaktadır.

3.2.1. Konumu

Yarışma alanı, İzmir Kent merkezinden Karşıyaka'ya giden hat boyunca, Alsancak Garı ile yolcu ve yük limanı, eski ve yeni endüstri tesisleri (havagazı fabrikası ve atölyeler, Şehitler Caddesi üzerinde bulunan Şark Sanayi, vb. üretim tesisleri) içine alan Salhane Bölgesi ile Bayraklı'nın batısında bulunan sahil kesimini içine alan ile Turan Bölgesi'ne varan bir bölgedir (Şekil 3.8-3.13).

Körfezin iki yakasını, Eski İzmir ile Karşıyaka'yı ve diğer iki önemli yerleşim alanları Buca ve Bornova'yı birbirine bağlayan ana ulaşım yolları yarışma alanından geçmektedir.



Şekil 3.8. Yarışma alanının uydudan görünümü (www.googleearth.com)



Şekil 3.9. Alsancak Limanı (Yeni Asır Gazetesi, 2003a)



Şekil 3.10. Yarışma alan sınırı ve kıyı kenar çizgisi (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2001a)



Şekil 3.11. Bayraklı-Salhane kıyı kesimi (Ahmet Piriştina Kent Arşivi ve Müzesi)



Şekil 3.12. Bayraklı-Turan kıyı kesimi (Ahmet Piriştina Kent Arşivi ve Müzesi)



Şekil 3.13. Turan Bölgesi hava fotoğrafı (Yazar, 2006)

3.2.3. Yapılaşma

Alanda yapılaşma hemen hemen düz bir arazi üzerindedir. Alanda Turan Bölgesinin düz bir alanda yerleştiği görülmektedir. Turan Bölgesi'nin hemen arkasında Yamanlar Dağı (1000 m.) yükselmektedir. Yarışma alanının diğer bölgeleri de eğim bakımından düz bir araziye yerleşmiş durumdadır. Bayraklı bölgesinde Tepekule'de alanın yükseltisi artmaktadır. Bayraklı arkeolojik alanın etrafı yoğun konut yerleşimleriyle kaplanmıştır.

İzmir Alsancak Limanı şuan yük ve yolcu limanı olarak Türkiye'nin en büyük ithalat ve ihracat limanıdır. 1962 yılından bu yana limanın yük taşımacılığında arındırılıp sadece yolcu amaçlı kullanılmasına yönelik çalışmalar yapılmaktadır.

Limanın etrafı (güney ve güneydoğusunda) 19.yüzyıl sonlarından itibaren gaz ve elektrik yapıları, yağ fabrikaları, depolar, Devlet Demir Yolları İşletmesi'ne ait binalar ve konutlar ile çevrelenmiştir. Bu alandaki yapılar mimari ve tarihi açıdan önemli yapılardır. Salhane Bölgesi'nde yeni yapılan binalar (Adalet Sarayı, Hürriyet ve Milliyet Gazeteleri, Makine Mühendisleri Odası) mevcuttur. Alanda ayrıca sanayi ve metropoliten alan aktivite merkezleri olarak ayrılmış parseller mevcuttur.

Turan bölgesi yapılaşmış alanında, Petrol Ofisi akaryakıt tesisleri, 1940'lı yıllarda kurulan yağ ve deterjan üreten Henkel Fabrikası, Ege Jandarma Deniz Komutanlığı, küçük imalathaneler ve az sayıda konut (düşük standartlı) bulunmaktadır. Karayolu ve demiryolu bu alandan geçmektedir. Alanın doğu ucunda Askeriye'nin Sahil Güvenlik birimi vardır. Alanın batı ucunda BP A.Ş.'ye ait bir boş bir alan vardır.

3.2.4. Planlama süreci

Yarışma alanı, 1973 yılında yapılan planlama çalışmasına kadar ele alınmamıştır. Yarışma alanındaki tarihsel nazım plan süreci irdelendiğinde; 1973'te onaylanan nazım planda; yarışma alanının büyük bir kesiminin bölgesel kentsel aktivite merkezi olarak; bir kısmının ise depolama alanı olarak belirlendiği saptanmıştır.

1989 yılında onaylanan nazım imar plan revizyonunda ise; alanın kent merkezini oluşturması itibariyle; büyük bölümü MİA (Merkezi İş Alanı) olarak belirlenmiş olup, 1973 planında depolama alanı olarak belirlenen alanların da MİA ve Sanayi alanına dönüştüğü gözlenmiştir. Proje yarışmasını takiben ilgili alanı kapsayan İzmir Yeni Kent Nazım İmar Planı (1/5000 ölçekli) hazırlanmış ve 07.07.2003 tarihinde onaylanmıştır. İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı'nda (2006) da yarışma alanına yönelik hazırlanan nazım imar planını temel almıştır.

4. İZMİR LİMAN BÖLGESİ PROJE YARIŞMASI

İki yıl önce yapılan Uluslararası İzmir Sempozyumu'nda 21. yüzyıl İzmir'ini bir Akdeniz metropolü yapmak ve ona uygun bir imge yaratma sorunu bu yarışmanın ortaya çıkmasına neden olmuştur (Kuban, 2002). İzmir Liman Bölgesi Kentsel Tasarım Fikir Yarışması, İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından 2001 yılında gerçekleştirilmiştir. Yarışmaya 136 proje katılmıştır.

4.1. Yarışma Şartnamesi

Yarışmanın kuralları, UNESCO'nun önerilerine dayalı olarak UIA (Uluslararası Mimarlar Birliği) tarafından uluslararası kent planlaması ve mimari proje yarışmaları için geliştirilmiş ve uygulamaya konmuş öneriler çerçevesinde oluşturulmuştur (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2001a).

Türkiye'nin nüfusu bakımından üçüncü büyük kentinde bu alanın değerlendirilmesi ve geliştirilmesi hem İzmir'e hem de Türkiye'ye yeni açılımlar ve potansiyeller kazandıracaktır. Geçmişi 5000 yıl öncesine uzanan tarihi Bayraklı arkeolojik sit alanı yarışma alanının kuzeydoğusunda yer almaktadır. İzmir'in konumu açısından en önemli merkezinde bulunan Liman Bölgesi günümüze kadar geçiş ve çöküntü bölgesi olarak kalmıştır.

Yarışma şartnamesinde yarışmanın amacı: "İzmir Liman Bölgesi'ndeki kentsel mekan ve mimari karakterin geliştirilmesinde yararlanılacak fikirler elde etmek, kente daha çağdaş bir imaj kazandırmak ve İzmir'in gelişen uluslararası statüsü içinde liman bölgesinde yeni bir kent merkezi oluşturmaktır" şeklinde tanımlanmıştır (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2001a).

Yeni projelerin, 21. yüzyıl İzmir'i için bir bakıma üçüncü İzmir için, tarihi kentin mevcut değerlerini olumsuzlamaksızın, bir karakter yaratması beklenmektedir. Modern planlamanın çevreci vurgusunu ifade edebilmeli, toplumun çağdaş gereksinmelerine yönelik bir yaklaşım geliştirebilmelidir. Bu yeni proje insanların yapılarla ezilmeyeceği, kendini teknoloji ve kentsel gelişmeyle güdümlenmiş hissetmeyeceği geleceğin kentsel çevreleri için bir mesaj içermelidir (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2001a).

Bir başka beklenti ise, yarışma alanında öngörülen gelişmenin ve yapı faaliyetlerinin eski kentin merkezindeki baskıları azaltacağı ve böylelikle korunmasına katkıda bulunacağı doğrultusundadır (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2001a). Yarışmanın jüri üyeleri ağırlıklı olarak mimar olup diğerleri mimar-kent plancısı ve kent plancısıdır.

Yarışma şartnamesinde yarışmacılara cd halinde veriler sunulmuştur (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2001a). Buna göre; yarışma alanının İzmir Kenti'ne göre konumu (1/5000), yarışma alanının baz haritası (1/50000), yarışma alanının arazi mülkiyet haritası (1/5000), yarışma alanının halihazır arazi kullanım haritası (1/5000), fonksiyonel analiz haritası (1/5000), ulaşım/iletişim haritası (1/5000), kıyı kenar çizgisi haritası, yarışma alanının üzerinde tescilli binaları ve korunacak sit alanları işaretlenmiş hava fotoğrafları, özel odak alanları haritası, gelişme önerilerinin üzerine çizileceği panoramik fotoğraflar (1/500), İzmir'in iklim analizi verileri, sondaj alanlarını gösteren jeolojik etüd paftası, yarışma alanında bulunan dereleri gösteren paftadır.

Şartnamede ayrıca, İzmir'in ve yarışma alanının tarihi, imar ve planlama çalışmaları, arazi kullanımı ve özellikleri, temel alt yapısı, binaların durumları anlatılmıştır.

Yarışmacılardan istenen işlevler, kısmen mevcut kullanımlar gözetilerek, kısmen de 1989 tarihli Nazım Plan'ın taleplerine uygun olarak saptanmıştır (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2001a);

1. Koruma

Korunması gereken tescilli binalar haritada gösterilmiş ve numaralandırılmıştır. Her bina için ayrı bir fotoğraf verilmiş ve bu günkü kullanımı belirtilmiştir.

2. Liman Bölgesi

Liman bölgesindeki

- Yolcu limanı korunacak,
- Yük limanı kaldırılacak, burası bir dinlenme alanı olarak yeniden düzenlenecektir (turistik aktiviteler, lokantalar, mağazalar, sınırlı yatak kapasitesi ve eğlence).

3. Ticaret Bölgesi ve İş merkezi

Limanın gerisinde, Meles kanalı ve demiryolu ile sınırlanmış olan üçgen içindedir.

4. Alış-veriş merkezi (toplam alanı 100 000 m² dolayında)

Yeri yarışmacı tarafından saptanacaktır.

5. Yönetim, Tören Alanları ve Temsili Alanlar
Resmi yönetim binaları ilerde bu alan içinde yer alacaktır. Halen yapımı sürmekte olan Adalet Sarayı ve diğer idari binalar harita üzerinde işaretlenmiştir.
6. Kamusal Yeşil Alanlar
Yeşil alanlar bu tasarımın vazgeçilmez öğeleridir. Bunların yarışma alanı içindeki dağılımı kısmen önerilmiş, kısmen yarışmacıya bırakılmıştır.
 - Parklar (Kıyıda ve mevcut yeşil alanlarda, toplam alanın % 25'i oranında kamusal yeşil alan sağlanacaktır)
 - Yeşil alanlarda genel sportif etkinliklere (kürek dahil olmak üzere) olanak sağlanacaktır.
7. Kültür
Belli bir özelliği olan eski endüstriyel yapıların çevresi kültürel etkinliklere ayrılmıştır. Ticaret fuarları için sürekli merkezler, sergi salonları, tiyatrolar, sinemalar ve ilgili fonksiyonlar burada yer alacaktır.
8. Toplantı Merkezi
5000 ile 7000 kişiyi barındırabilecek toplantı / kongre merkezi
9. Konut Bölgesi
Konut bölgeleri halen bu amaçla kullanılan yerlerle sınırlı olacaktır. Bu bölgelerin tamamen yenilenmesi tasarlanmalıdır
10. Helikopter Pisti
İdari merkezde, toplantı merkezinde ve iş merkezinde olmak üzere üç helikopter pistine gereksinim vardır.
11. Park Yeri
İzmir'in özellikle yaz aylarındaki iklim koşullarını ve alanda sağlanması beklenen insani karakteri dikkate alarak görsel olarak rahatsız edici olmayan, güneşe karşı korunmuş, yeterli sayıda büyük park alanı istenmektedir.

4.2. Ödül Kazanan Projeler ve Jüri Raporları

Yarışmaya katılan 136 proje jüri tarafından aşağıdaki değerlendirme kriterleri belirlenerek değerlendirilmeye alınmıştır (Ege Mimarlık Dergisi, 2002);

1. Kamu kullanımı vurgulanmalı ve önemi belirtilmelidir,
2. Binalarla değil, kamu mekanları açısından kimlik,

3. Projenin içeriği kapsamında anlaşılması güç olan alandaki arazi kullanımının uygun karmaşıklığı,
4. Merkez olmaya karşın merkezîyetçilik (alanın merkezi konumu, kent merkezi mi bölgesel merkez mi olduğu),
5. Banliyö özelliklerine karşın kentsel özellikler,
6. İçeriksel elemanlar: dokunun sürekliliği (Örneğin; Karşıyaka ve Alsancak Bölgelerinin sürekliliği),
7. Projenin formal görüntüsü ve konuları oldukça önem taşımaktadır,
8. Körfez etrafındaki süreklilik sorunu; bu sürekliliği tamamlamaya yönelik bir oluşum olup olmadığı,
9. Mesajlar (Başkana, plancılara, kente, halka) verilmelidir,
10. Alanın potansiyelleri değerlendirilmelidir.
11. Gelecek için bir vizyon beklenmektedir. Bu vizyon teknolojiyle de bağlantılı olmalıdır,
12. İçeriksel tutumda kısıtlar (kentın ekonomisi, kültürü ya da politik kültürüne ilişkin içerik düşünölmelidir),
13. Kentin kullanımı ve rolü,
14. Kıyı bandının şekillenmesi ve silüet sorunu,
15. Ölçek sorunu,
16. Sembolik konular (Bayraklı'nın konumu gibi),
17. Yeşilin doğası (orman mı, park mı, rekreasyon alanı mı ya da uygulanabilir bir fikir olup olmadığı, iklimsel konulara ait referanslar gözönüne alınmalı),
18. Yüksek profilli panoramik düzenlemeler,
19. Trafik, yaya hareketi ve park sorunları,
20. Yeniden kullanılabilirliğinin sağlanması sorunu (eski sanayi yapıları vb.),
21. Koruma sorunu,
22. İklimsel düşünceler sorunudur.

Ayrıca ilk turlardan sonra kalan 41 projenin değerlendirilmesi aşğıdaki kriterlere özel bir önem verilerek yapılmıştır (Ege Mimarlık Dergisi, 2002);

1. Ekonomik uygulanabilirlik,
2. Esneklik,
3. İçerik,
4. Mekanın kalitesi,
5. Bölgesel potansiyeldir.

Yarışma sonucunda; 1.'lik ödülünü 111 nolu proje sahibi Jochen Brandi (Almanya), 2.'lik ödülünü 64 nolu proje sahipleri Bünyamin Derman-Dilek Topuz Derman (Türkiye), 3.'lük ödülünü 53 nolu proje sahipleri Ertur Yener-Erdoğan Elmas-Zafer Gülçur (Türkiye) kazanmıştır.

Mansiyon ödülleri kazanan projeler ise; 1 nolu proje sahipleri Maria Aıolova-Tunch Güngör (Bulgaristan-ABD), 20 nolu proje sahipleri Yasemin Balkan-Fırat Aykaç (Türkiye), 48 nolu proje sahipleri Mehmet Kütükçüoğlu-Burcu Kütükçüoğlu-Ertuğ Uçar-Evren Aysev-Tansel Dalgacı (Türkiye), 55 nolu proje sahipleri Zeki Şerifoğlu-Ali Herkül Çelikkol (Türkiye), 81 nolu proje sahipleri Nevzat Sayın-Can Çinici (Türkiye), 106 nolu proje sahipleri David H. Raia-Angela Rheinlaender (Avustralya) olmuştur (Ege Mimarlık Dergisi, 2002).

Proje No:	111 nolu proje
Aldığı Ödül:	1.'lik ödülü
Proje Sahibi:	Jochen Brandt
Ülkesi:	Almanya

Acıklama Raporu:

İzmir kenti bugünkü çevresel tehditleri de aşacak ve “ekolojik, sürdürülebilir” ideal şehir örneği olarak gelişecektir.

Daha batıda yeni bir kıyı profili (3.İzmir) yaratmak üzere toprak kazanılabilir, böylece mevcut trafik sistemini var olan yapıları yıkmadan daha içeriye, ikinci sraya yerleştirmek mümkün olacaktır. İzmir, raylı taşıma sistemiyle her geçen gün yoğunlaşan karayolu trafiğinden kurtulmalıdır. Alsancak Limanı'ndan Karşıyaka'ya bir tünel kuzey-güney çizgisinde önerilmiştir. Liman bölgesinde merkezi olarak konumlandırılmış bir ana istasyonda tüm trafiği optimal düzeyde birleştirecek su yolları, raylı sistem, karayolu ve havayolları ağı içeren merkezi bir trafik sistemi olanağı sunmaktadır (Şekil 4.2).

Doğal rüzgar ve su enerjisi 3. İzmir Bölgesi'nin iklimini iyileştirerek doğal solunum olacak, batıdan esen rüzgarın doğal yönü kentin geleceğini belirleyecek ve yüksek yapılar hava akımına olanak sağlayacak biçimde dar yüzeyleri rüzgara karşı konumlandırılacaktır.

Peyzaj planı kenti adalar (insulae) gibi uzanan, birbirinden ayrılmış, gelişmiş mahallelere bölerek rüzgar koridorları ve filtrasyon zonları ekosistemi için serbest alanlarda bırakmaktadır (Şekil4.2.). Ağaçlı bölgeler denize kadar ulaşmaktadır. Yeşil mekanlar ve özellikle parklarla sınırlanmış bu mahalleler mimarlık da dahil farklı kullanım amaçlarıyla daha biçimsel olarak kendi kimliğini ifade edebilir.

Mevcut yapılar ve yeni projeler nehir kıyısında yer alan ekolojik temelli Çınarlı parkı ile bütünleştirilebilir. Belediyeye ait bütün işlevler denize doğru uzanan binalarıyla Yeni Kent Merkezi-İzmir 3'te birleştirilebilir.

Ege Forumu ve Eski Bayraklı (Tepekule) arkeolojik alanı kültürel tarihsel bir birlik oluşturur. Eski ve antik dönemdeki kıyı profili su yüzeyinde izlenecektir (Şekil 4.2).



Proje planı

Jüri Raporu:

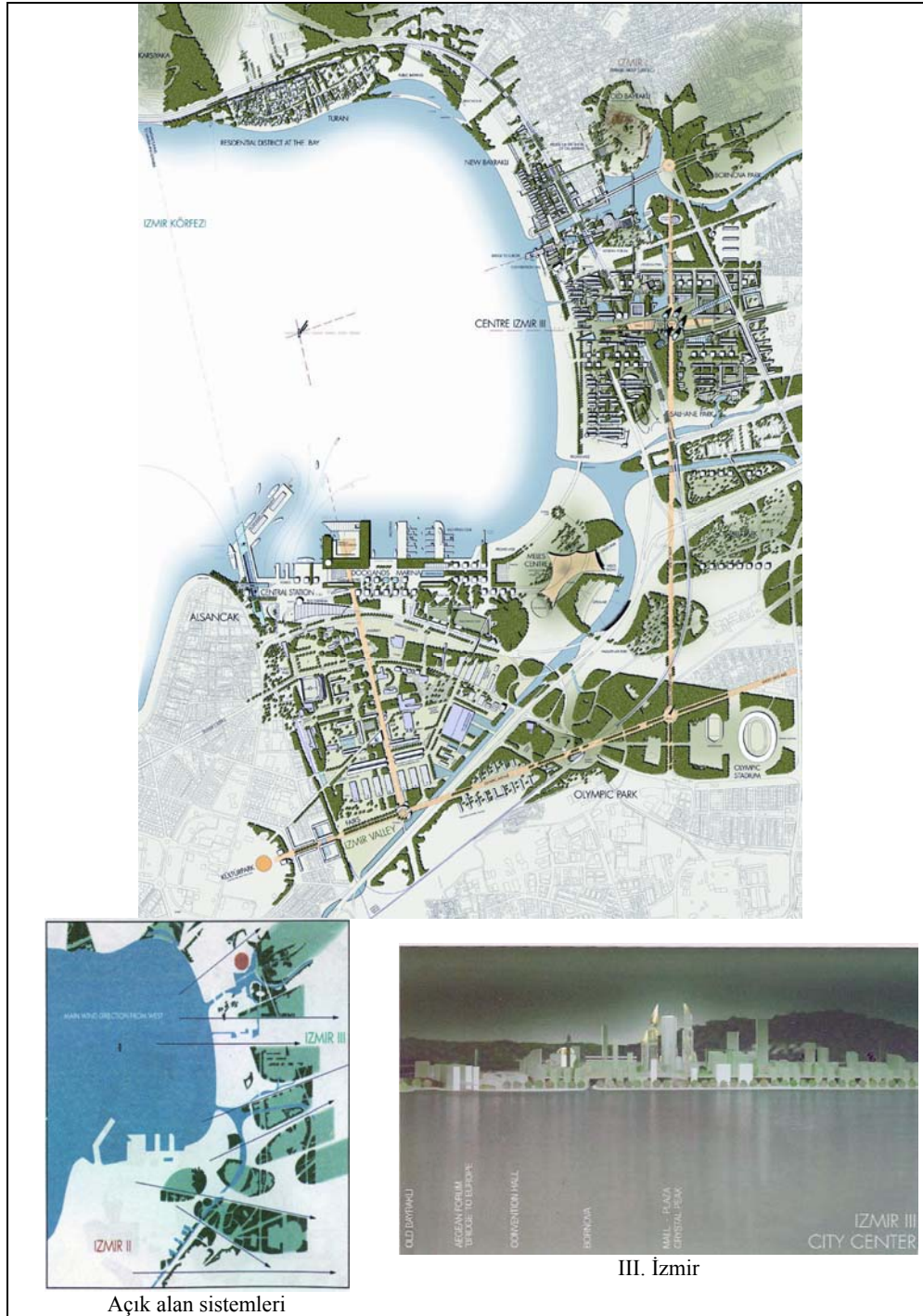
Bu proje geleceğin İzmir'ine ilişkin model bir alanın gerçekleşmesi için bir yol açmaktadır. Yüksek katlı binalar ile uygulanabilir bir bina yoğunluğu vizyonu yaratmakta ve aynı zamanda kamusal kullanım için büyük açık alanlar sağlanmaktadır. Bu bina gelişimi, bina aktivitelerini bu bölgeye çekerek, tarihi kent merkezi üzerindeki baskıları azaltmaktadır.

Projenin ikinci ve çok önemli diğer bir katkısı da Bayraklı arkeolojik alanı (eski İzmir) çevresindeki gelişmedir. Bayraklı Bölgesi'ni vurgulayarak, sembolik bir alanın kentsel gelişimi için bir başlangıç noktası fırsatı önermektedir. Bu potansiyel kolaylıkla gerçekleştirilebilir.

Binalar hakim rüzgar doğrultusunda yönlendirilmiştir. Yayaalara ve bisiklet kullanıcıları ağı ve daha geniş bir iletişim sistemini sağlayan park alanları bulunmaktadır. Mevcut spor aktiviteleri ve uzantılarındaki yeni aktiviteler, Olimpik bir park oluşturulmuştur.

Tüm idari fonksiyonlar, temsili bir alan olarak, hem fiziksel hem de sembolik olarak Bayraklı ile bağlantısı kurulan bir forum etrafında oluşturulmuştur .

Şekil 4.1. Birincilik ödülü kazanan projeye (proje no:111) ilişkin raporlar (Ege Mimarlık Dergisi, 2002)



Şekil 4.2. Birincilik ödülü kazanan proje (proje no:111) sunumları (Ege Mimarlık Dergisi, 2002)

Proje No:	64 nolu proje
Aldığı Ödül:	2.'lik ödülü
Proje Sahibi:	Bünyamin Derman- Dilek Topuz Derman
Ülkesi:	Türkiye

Acıklama Raporu:

Kentsel hafızanın önemsendiği izlerin -mevcut doku, yapı, peyzaj- işlevsel yenileme ve rehabilitasyon ile korunarak yeni sisteme entegre kılınması önemli bir noktadır.

Coğrafyanın etkileri ve kentsel boşlukların yorumlanıp, kentsel dönüşümün adımları oluşturulmuştur. Mevcut kent örgüsü üstüne, coğrafyanın -doğal yapı ve iklimsel veriler- yorumlanarak, içinde her türlü devinim ve ilişki için gerekli akış yaratmayı hedefleyen bir peyzaj altlık oluşturulması (structural network), bu altlık üzerinde geçmişten bugüne kenti şekillendiren ve korunacak olan öğelerin -doku, yapı, peyzaj- diğerlerinden ayıklanarak belirlenmesi, kentsel aktivite omurgalarının -kamusal alanlar (communal zone) oluşturulması, kent boşluklarının, kapalı, açık alanlar -yapısal doku, peyzaj- şeklinde birbirini etkileyen ve destekleyen alanlar olarak düzenlenmesidir (Şekil 4.4).

Birbirini etkileyen, destekleyen çeşitli işlev alanlarının yer aldığı mevcut kentsel örgü üzerinde bütün sistemi birbiriyle entegre kılacak bir strüktürel ağ oluşturulmuştur. Korunacak doku, yapı ve peyzaj bu altlık üzerinde belirlenmiştir. Ardından mevcut ve öneri dokular arasındaki entegrasyonu ve dönüşümü sağlayacak kentsel unsurlar tanımlanmıştır (Şekil4.4).

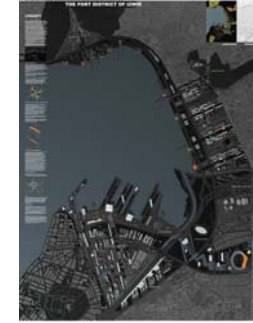
Tema parklar ve kentsel aktivite omurgaları yeşil (peyzaj) sürekliliğini sağlayan ve kent içi ulaşım ağının transfer noktalarını bünyesinde barındıran önemli unsurlardır.

Deniz ulaşımı ulaşımında daha etkin bir rol üstlenmesi planlamanın önemli kararlarından.

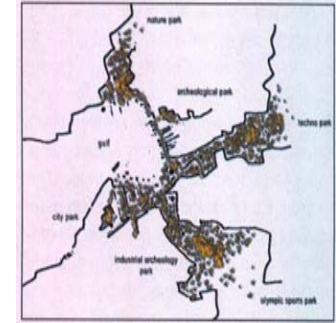
Kentsel aktivite alanları olarak düzenlenen kıyıya dik kentsel omurgalarla kıyı yeşili kent içi yeşille ve tema parklarla ilişkilendirilmiştir. Bu omurgalar, iskele, metro ve karayolu ile ilişkilendirilmiş kıyıya dik bu omurgalar peyzaj içinde yer alan sosyal aktivite alanları ve otoparkı ile etrafında birer merkez konumundadır.

Deniz ve dağ arasında uzanan su yollarının oluşturduğu doğal görsel ve iklimsel koridorlar planlama içinde kent omurgaları ile yeniden yorumlanmıştır.

Kıyı silüeti çeşitli aktivitelerin yer aldığı önemli bir kentsel unsurdur. Limanın doğusu deniz parkına dönüştürülmüştür.



Proje planı



Açık alan sistemleri

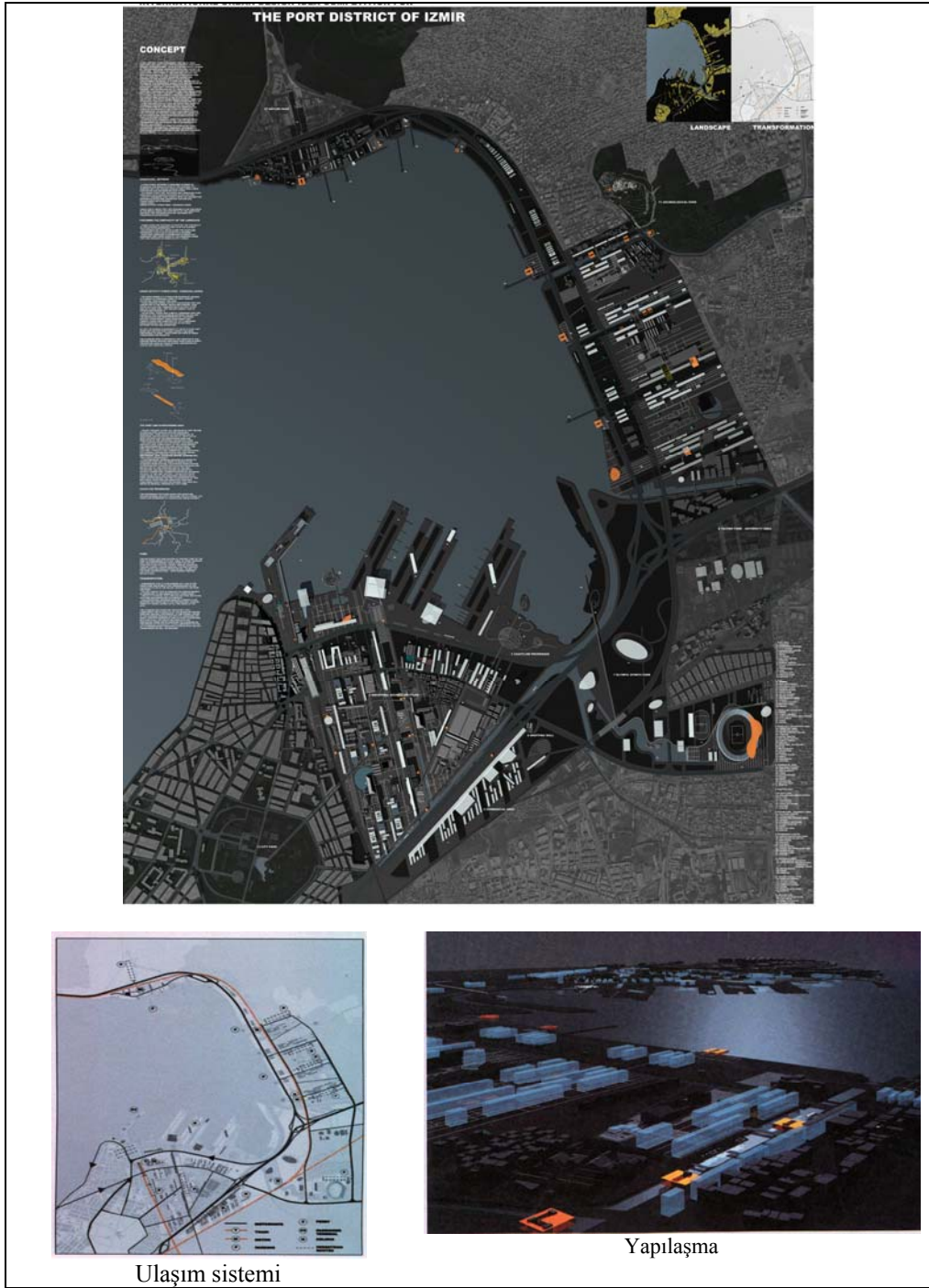
Jüri Raporu:

Bu proje yapısal ağ, öğeler, elemanlardan, toplumsal bölgelerin seçiminden ve düzenli mekan organizasyonlarından oluşan, kentin dönüşümüne ilişkin bir referans projesi sağlanmasını önermektedir. Kentsel aktivite merkezleri olarak doğa parkları, arkeolojik parklar ve teknoparklar gibi açık alanlarda bir süreklilik yaratmak için tema parkları tasarlanmıştır. Hakim rüzgar karar verici bir faktördür.

Proje ölçeğe duyarlıdır. Aynı zamanda, program da gelecekteki değişimleri emecek gereken esnekliği sergilemektedir.

Binaların yönlendirmesine bakıldığında, endüstriyel arkeoloji parkı ana korumanın bulunduğu yerdedir. Aynı zamanda deniz parkı olarak da anılan yük limanı, eğlence ve turizm alanı olarak düzenlenmiştir

Şekil 4.3. İkincilik ödülü kazanan projeye (proje no:64) ilişkin raporlar (Ege Mimarlık Dergisi, 2002)



Şekil 4.4. İkincilik ödülü kazanan proje (proje no:64) sunumları (Ege Mimarlık Dergisi, 2002)

Proje No:	53 nolu
Aldığı Ödül:	3.'lük ödülü
Proje Sahibi:	Ertur Yener-Erdoğan Elmas-Zafer Gülçur
Ülkesi:	Türkiye

Acıklama Raporu:

Merkezin üzerine yerleşeceği arsaların İzmir limanındaki konumunun yanı sıra, topoğrafik ve morfolojik özellikleri gözönüne alınarak, burada gerçekleştirilecek düzenleme ve yapıların, doğal çevreye egemen olmaktan çok, onunla saygılı bir bütün oluşturması ilkesi kabul edilmiştir .

Bu düşünceden hareketle, yapıların arazinin belli noktalarında yoğunlaşması, geri kalan bölümlerin aktif ve pasif yeşil açık alanlar olarak düzenlenmiştir. Bu ilkenin bir devamı olarak araziye serpiştirilmiş çeşitli yapı parçaları anlayışından çok, açık ve kapalı alanları ile bir bütün oluşturan böylece aynı zamanda yaşaması, kullanılması, işletilmesi kolay bir merkez oluşturması öngörüldü (Şekil 4.6).

Mevcut ve yeni düzenlenmiş yeşil alanların devamlılığının ve geliştirilmesinin her iki yönde (kuzey-güney) ve (doğu-batı) sağlanması, yaya dolaşımının gereksinimi olan sakin-temiz-trafikten korunmuş peyzaj mekanlarının düzenlenmesi ilkesi benimsenmiştir.

Bütün kıyıları kamu alanı olarak düzenlenerek bütün körfez boyunca uzanan bir –körfez gerdanlığı- olarak halkın yararına sunulacak, İzmir kentine karakter kazandıracak bir planlama amacı olarak düşünülmektedir. Kıyı kesimi, Turan'dan Alsancak Liman Bölgesine kadar yukarıda belirtilen ilkeye uygun olarak yayaya ayrılmış bir dinlenme ve park alanı olarak planlanarak Kordon Boyu Parkına bağlanmıştır .

Merkezin çevresinde yer alan Turan kesimi yeşili – Bayraklı tarihi sit alanı- Atatürk Spor Kompleksi- Fuar alanı ve Kordon'un merkez ile yaya bağlantısının kurulması bütünleşmesi ana tasarım ilkelerinden bir diğeridir. Bu Newyork Central Park örneğidir.

Merkezde; deniz ulaşımı ve raylı sistem, yaya dolaşımına yardımcı ana ulaşım sistemleri olarak kabul edilmiştir. Liman Bölgesi, kıyı yeşilinin ve yaya ulaşımının odaklandığı ve Kordon'a bağlandığı canlı bir liman-marina olarak tasarlanmıştır.

Ticaret ve iş bölgesinde mevcut yeşil doku artırılıp, zenginleştirilerek, korunması gerekli binalarla yeni önerilen yapılar arasında yeşil koridor ve ortak mekanlar olarak planlanmıştır.

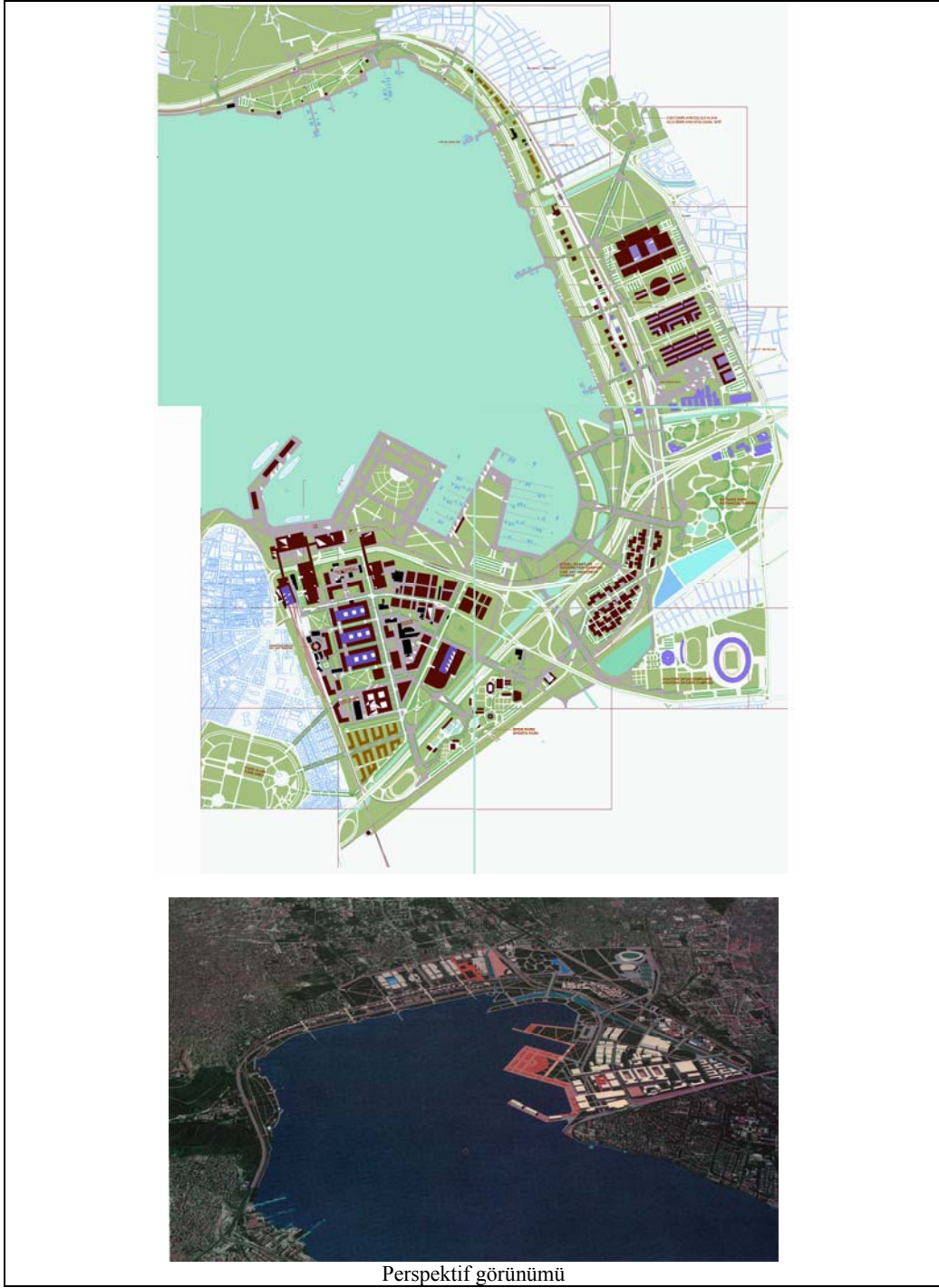


Jüri Raporu:

Bu projede güçlü kentsel bir karakter bulunmaktadır. Liman ve Salhane bölgeleri için önerilen yoğun, henüz düşük katlı kentsel gelişimler olumlu değerlendirilmiştir. Kültürel mirasın iyileştirilmesi ve korunmasına ilişkin kamusal açık alanların kalitesi diğer niteliklerdir.

Komşu bir kamusal açık alan (park) sağlayarak “Eski İzmir”e özel bir vurgu yapılması değerli bir stratejidir. Ancak, kıyıda ekonomik uygulanabilirliğe katkıda bulunacak belirli kamusal yatırımların noksanlığı bir eksikliklerdir. Parçaların net bir şekilde tanımlanması ve projenin tümünün esnekliğe katkıda bulunacak şekilde bütünün düzenleme prensibinin basitleştirilmesi tavsiye edilebilir.

Şekil 4.5. Üçüncülük ödülü kazanan projeye (proje no:53) ilişkin raporlar (Ege Mimarlık Dergisi, 2002)



Şekil 4.6. Üçüncülük ödülü kazanan proje (proje no:53) sunumları (Ege Mimarlık Dergisi, 2002)

Proje No:	1 nolu
Aldığı Ödül:	Mansiyon Ödülü
Proje Sahibi:	Maria Aiolova – Tunch Güngör
Ülkesi:	Bulgaristan-ABD

Açıklama Raporu:

İzmir Hafif Raylı Treni (IHRT), İzmir liman bölgesinde halihazırda bulunan gelişme eğilimlerini ağırlayacak ve bir dizi yeni etkinliği ve kentsel oluşumları sunacak bir yapısal araç olarak düşünülmüştür. Tren hattının çizdiği daireler maddelerin geçişine imkan tanıyan ya da maddeleri içine hapseden bir zar oluşturmaktadır. Plan yoğun bir şekilde geliştirilmiş noktaların ve yaya girişimlerinin halihazırda bulunan toplu taşıma ağına IHRT sistemiyle bağlantısını göstermektedir. (Şekil 4.8.)

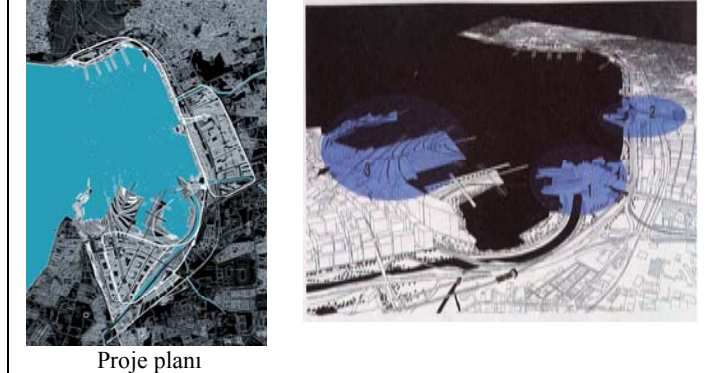
IHRT, üç daire çizerek üç farklı bölge yaratmaktadır. Alsancak Liman Bölgesi yeni iş merkezinden, feribot terminalinden, konvansiyon merkezinden, çeşitli ritim tiplerinden, büyüklü küçüklü pazar yapılarından, meydanlardan, restoranlardan, marinalardan, otellerden ve deniz kıyısı parklarından ve plajlardan oluşacaktır. Bölge, denize doğru görsel koridorlar oluşturacak geniş caddelerden meydana gelecektir (Şekil4.8.).

İkinci tren daresi yeni hükümet merkezinin ve kültürel enstitülerin yer alacağı Salhane Bölgesi'ni içine alacaktır. Önerilen Deniz Müzesi ve Aqua (Su) Parkı, Cumhuriyet anfiyatrosu ve konser salonu bölgenin en önemli noktasını oluşturacaktır (Şekil4.8.).

Üçüncü daire, şehrin marinasının ve su arıtma tesislerinin yer alacağı bölgeyi kapsayacaktır.

Çevre koruma önerilen tüm alanda uygulanacaktır. Büyük yeşil alanların oluşturulması, yoğun endüstriyel bölgenin ıslah edilmesi ve yerini doğal yapıya bırakması, bu amaçların geliştirilmesine katkıda bulunacaktır. Turan Kıyı Bölgesi'ne su arıtma tesisi oluşturulacaktır.

Süreklilik, ekonomik gelişmenin ve çevre korumanın çelişen isteklerinin altında yatan ortak değerleri keşfetmektir.



Proje planı

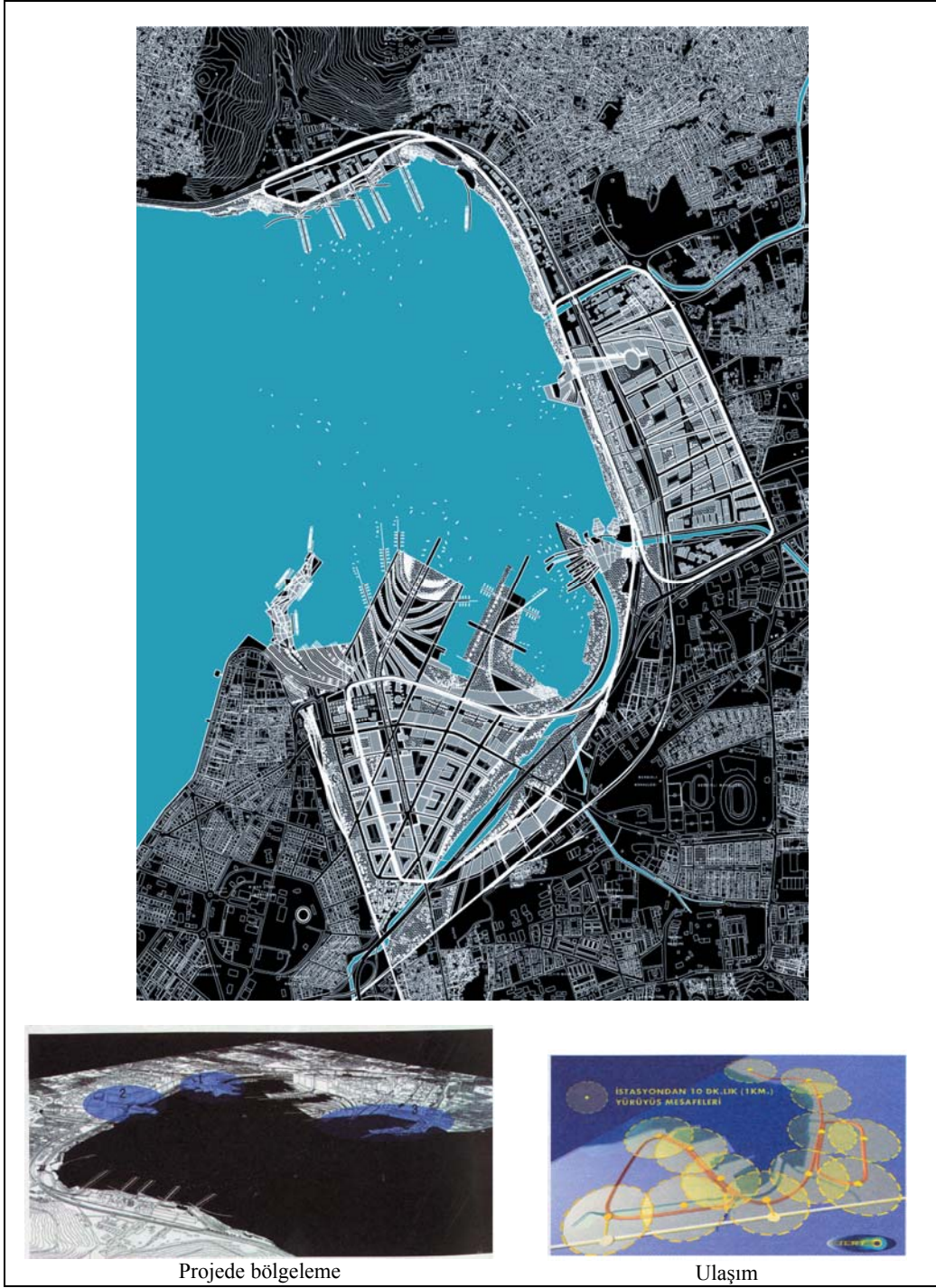
Jüri Raporu:

İç alanlardaki trafik sistemini aktivite üreten hedefler olarak geliştiren bir projedir.

Proje alanın her bir parçasını geride hiçbir kamusal alan bırakmayacak şekilde kullanmasıyla eleştirilmiştir. Kıyıda oteller yoğun bir kentsel karakter ifade etmeleri nedeniyle olumlu bulunmuştur. Marina aktiviteleri de önemli bir ekonomik potansiyel teşkil etmektedir. Ancak dağılım şekli ikna edici değildir. Mimari nitelik ve futurist mimari lisanda bir araştırma söz konusudur.

Yönetim merkezi ve üçgen arasındaki bölge hiçbir karar getirilmeden kendi haline bırakılmıştır. Bu planın zayıf noktasıdır.

Şekil 4.7. Mansiyon ödülü kazanan projeye (proje no:1) ilişkin raporlar (Ege Mimarlık Dergisi, 2002)



Şekil 4.8. Mansiyon ödülü kazanan proje (proje no:1) sunumları (Ege Mimarlık Dergisi, 2002)

Proje No:	20 nolu proje
Aldığı Ödül:	Mansiyon Ödülü
Proje Sahibi:	Yasemin Balkan – Fırat Aykaç
Ülkesi:	Türkiye

Açıklama Raporu:

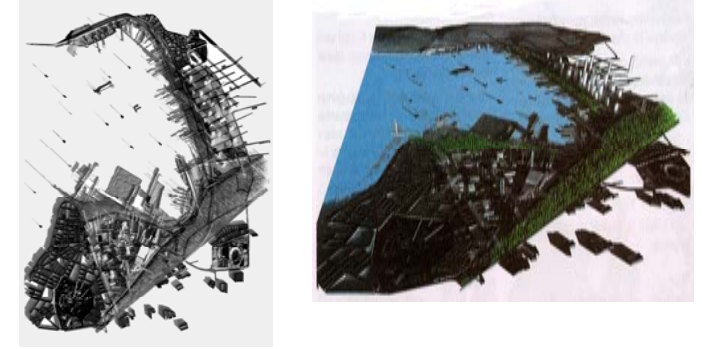
Projede “tek bir ağacın gölgesi ve oluşturduğu alt mekan” temel alınarak, alan geneline egemen olacak “üç boyutlu bir yeşil alan=orman” önerilmektedir. Sınır+su+dış mekan+insan bütünlüğü, suyun üzerine basit şekilde konumlanan “kıyı strüktürleri=iskeleler” ile sağlanmıştır (Şekil 4.10).

Proje, insanı yapı grupları arasından söktüp orman ve kıyı – su gibi kamusal alanlara taşır, kamusal alanlardaki yaya hareketini parçaları bağlayıcı bir etken – ağ olarak kullanılır. Eski endüstri alanındaki mevcut yapıların dış sınırlarının oluşturdukları kamusal mekanları farklı anlamlar taşıyan dış mekan parçaları ile organize eden bir planlama yöntemi önerir. Bu yöntem meydanlar, geçişler, bağlantılar olarak tanımlanan dış mekan parçalarının birbirlerine geçmesiyle oluşan değişebilir bir örgüdür.

Projede orman dokusu, kente kimlik kazandırmak, iklime çözüm bulmak, kamusal alan oluşturmak, insan sirkülasyonunu sağlamak, yapı yoğunluğunu engellemek, Fuar Alanı ve Konak Meydanı aksından başlayarak Bornova’ya yönelmesi amacıyla ve saçak etkisi oluşturmak amacıyla önerilmiştir.

Projede sınır+su+mekan+insan bütünlüğü, suyun üzerine basit şekilde konumlanan iskeleler ile sağlanmıştır. Su ve kara bir sınır olmaktan çıkartılıp, ulaşım ağı oluşturularak trafik çözümü oluşturulmuştur. Kıyı strüktürü, kıyı lokantaları, kıyı terasları, balıkçı barınakları, açık sergi alanları, sinemalar gibi pek çok kamusal işleve yanıt verir ve zaman içinde eklenebilir, gelişebilir ve değişebilir bir yapıya sahiptirler. Proje, bölgenin iklim ve diğer fiziksel verilerinin üzerine en önemli katman olarak “kentteki insanı” ele alır.

Alsancak kent dokusu ile eski endüstri alanları arasındaki yüzey önemsenmiş ve bu yüzey her iki bölge için ortak kullanılacak geçiş bir sınır olarak değerlendirilmiştir. Bu sınır kent içine dalan lineer bir yapı dizisidir. Bir ucu bölgede oluşturulan en büyük toplanma meydanına, diğer ucu da fuar alanının bitimine ulaşarak aynı zamanda kentte iki yönlü bağlayıcılık görevini üstlenmektedir (Şekil 4.10).



Proje planı

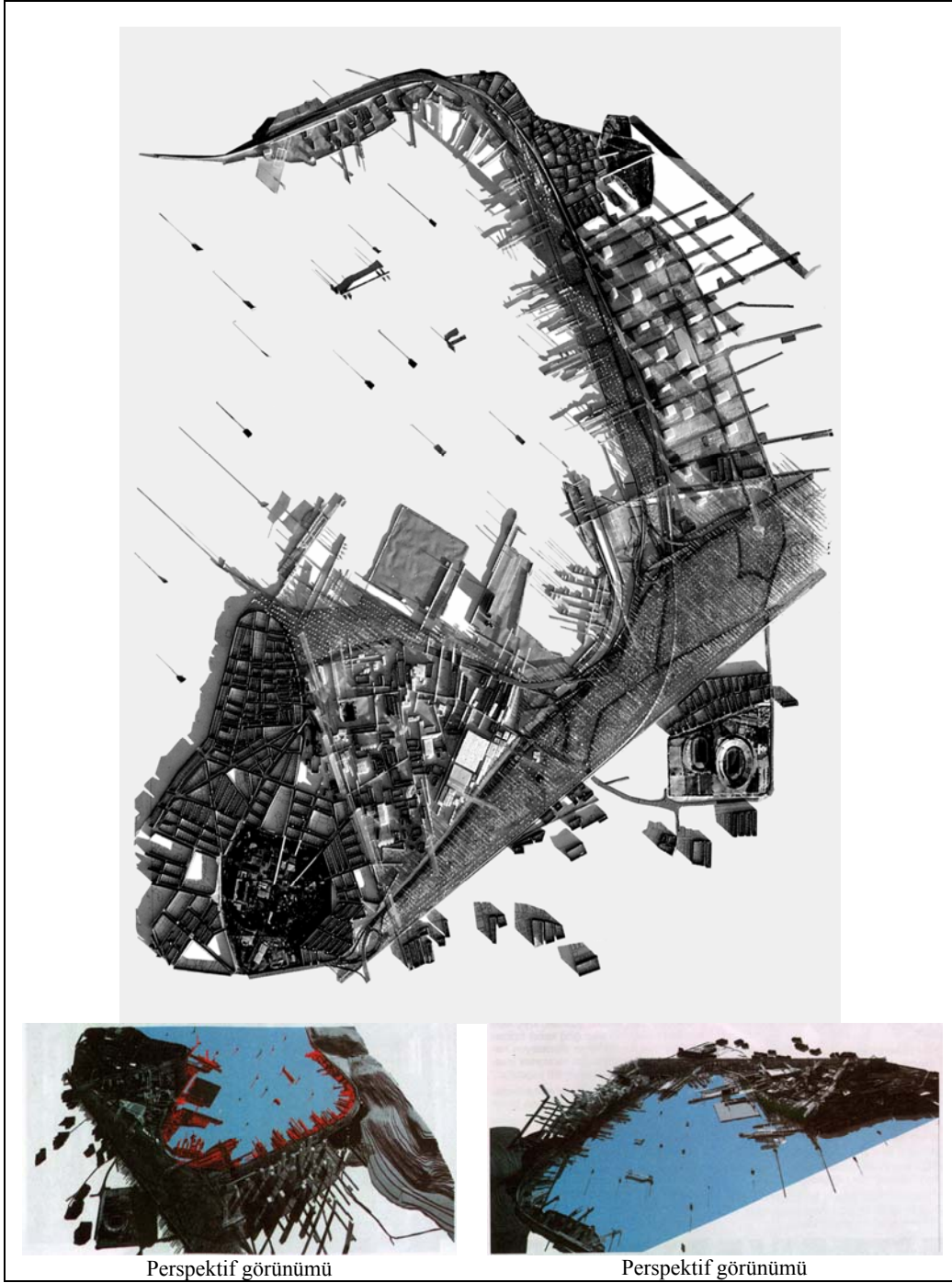
Jüri Raporu:

Proje, çok rafine bir kentsel tasarım diline sahiptir. Kıyıyla ilişki, kıyıdaki gelişim ve bağlantıların sürekliliği anlamında çok hassastır. Projede geçirgenlik bulunmaktadır. Kıyının nasıl ‘duvar’ olamayacağını göstermektedir. Bu önemli bir kavramdır. Proje yeşil kamusal mekanlara nitelik kazandırmaktadır. Öncü bir yaklaşımı bulunmaktadır.

Ulaşım sorunlarını vb. daha fazla çözme eğilimleri görülmemektedir.

Orman kavramı, metafor (mecazi) olarak düşünülmüştür. Her ne kadar projenin şiirsel bir boyutu bulunsa da, sorunun karmaşıklığının giderilmesi anlamında, basit ve şematik bulunmuştur.

Şekil 4.9. Mansiyon ödülü kazanan projeye (proje no:20) ilişkin raporlar (Ege Mimarlık Dergisi, 2002)



Şekil 4.10. Mansiyon ödülü kazanan proje (proje no:20) sunumları (Ege Mimarlık Dergisi, 2002)

Proje No:	48 nolu proje
Aldığı Ödül:	Mansiyon Ödülü
Proje Sahibi:	Mehmet Kütükçüoğlu – Burcu Kütükçüoğlu – Ertuğ Uçar
Ülkesi:	Türkiye

Açıklama Raporu:

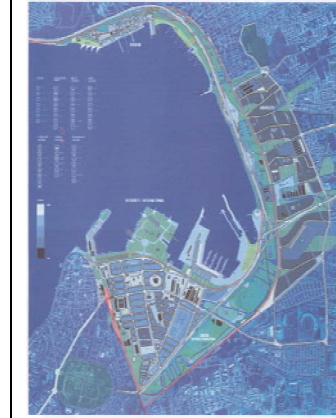
Alsancak Limanı, İzmir'in uzantısı olarak programlanmıştır. Mevcut yolcu limanı, tren istasyonu ve stadyum ile yat limanı, otel, turistik tesisler, kongre salonu, ticaret fuarı, uluslararası kültür kurumları, bürolar, kütüphane, müzeler gibi yeni programlanmış yapılar şehirlerarası-uluslararası değişim çevresi yaratmaktadır. "Aquazoo" yük limanının yerini alır. Fiziksel planlama, zemini yeniden harekete geçirmeyi amaçlayarak, bir sokak ve kaldırımlar ağı karşılıklı etkileşim içinde sürekli bir yüzey sağlar. (Orta yoğunluk)

Salhane bölgesi, yüksek yoğunlukta, Bornova'nın deniz cephesi ara yüzünü oluşturarak doğuya yönelen bir vektör gibi planlanmıştır. Onları izleyen çizgiler, vadiler veya yollar, mevcut programdan ve kısmen de arazi kullanımından çıkarılmıştır. Büyük bir park ve açık tören alanının çevresinde planlanmış yönetim ve kurum binaları için ayrılmıştır. Bu bloklar karma kullanımları ile farklı programlar içermektedir (büyük mağazalar, lobiler, pasajlar, bürolar, otoparklar). Vektörleri birleştiren dik eksen yayalara servis verir (Şekil 4.12).

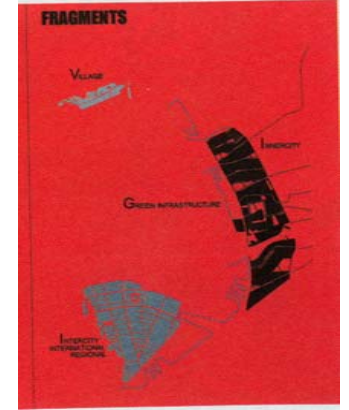
Turan bölgesi kent içinde köy olarak tasarlanmıştır. Program, su sporları kulübü, kıyı kahveleri, deniz kıyısı yürüme yolları, balık restoranları, pansiyonlar, otel ve drive-in sinema ile yoğunlaştırılır. Fiziksel planlama aynı zamanda bir ana cadde, bir meydan, düşük maliyetli inşaat ve az yoğun taşıt trafiğini de içerir.

Projede yeşil altyapı farklı parçaları bir araya getirerek tek bir omurga oluşturarak, İzmir'in kendine yeterli bir kent ekosistemine sahip olması yolunda destek verici bir kent alanı olarak davranır. Tamamlayıcı "atıksu işleme" strüktürü yeşilin temelini oluşturur. İşleme yüzeyini arttırmak için, nehirlerin rotasını değiştiren lemna bitkileriyle dolu kanallar özellikle istenmeyen kokunun ortadan kalkmasında etkili olacak, büyük kanal projesinin tamamlayıcısı bir tür biyolojik arıtma sağlar. Program aktif rekreasyonu öngörmektedir: güneş enerjisi üretimi, atıksu arıtması, çevresel teknolojiler enstitüsü, iklimsel hayvanat bahçesi ve botanik bahçesi, spor alanları, çiçek serası ve çeşitli yeşil kodları.

Yükseltilmiş otoyol önerisi, kırılan sınırların onarılması, plajla bağlantıyı sağlamak, yeşil kuşak ve plaj karayolu mimarisiyle birleşmek amacıyla önerilmiştir (Şekil 4.12).



Proje planı



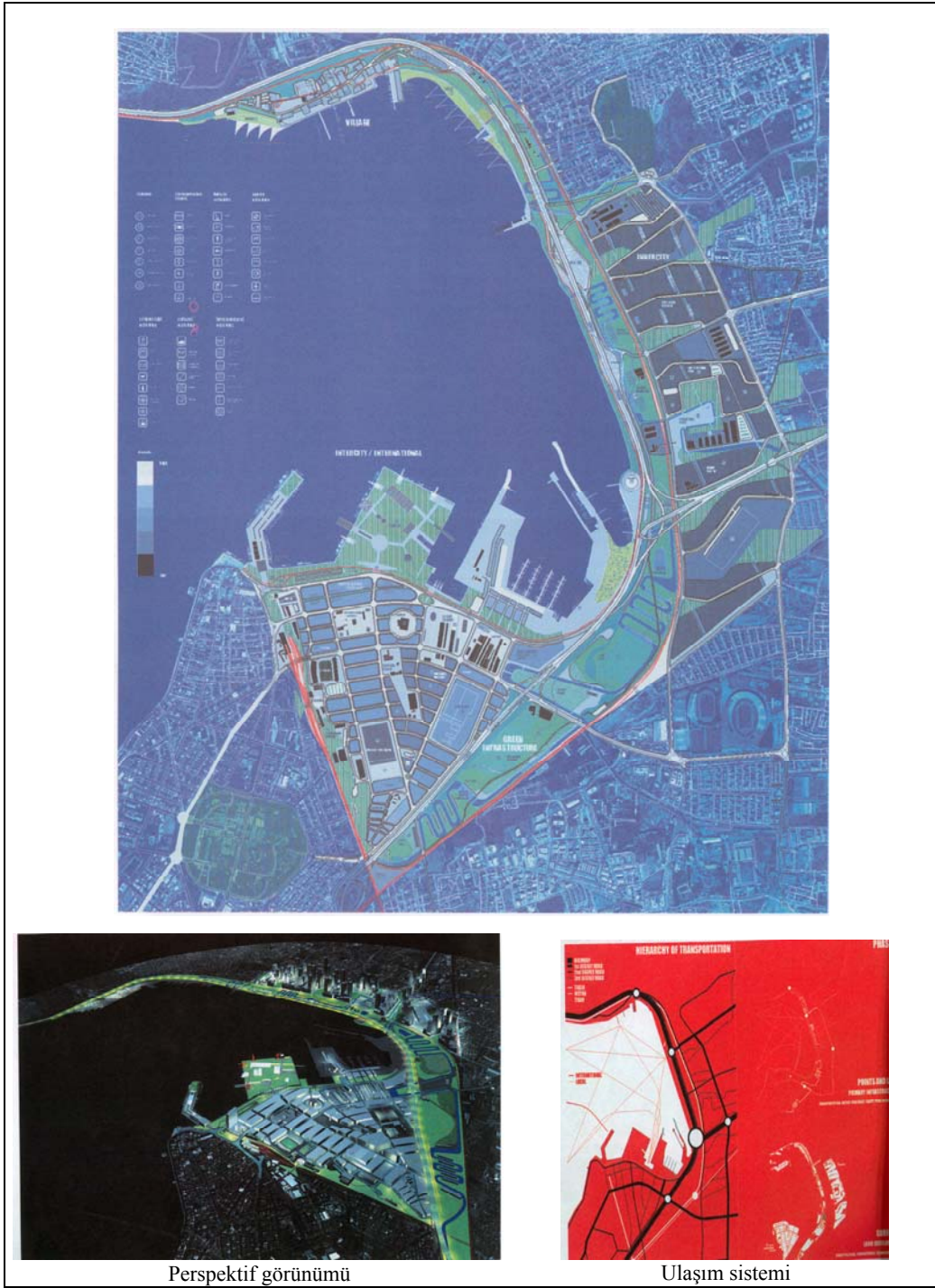
Bölgeleme

Jüri Raporu:

Proje, parkla ayrılan iki farklı bölge ile karakterize edilmiştir. Bu açıklık, jüri tarafından beğenilmiştir. Sorun, böyle bir parkın niteliğidir. Kıyı bandında aktivite kutupları bulunmaktadır.

Sokak dokusu mekanlar ve kullanımlar açısından her ne kadar tatminkar değilse de, mevcut sokak dokusuna olumlu bir şekilde genişletilmiştir. Komşu bölgelerle bağlantısı tatminkar değildir. Baskın yeşiller bulunmamaktadır

Şekil 4.11. Mansiyon ödülü kazanan projeye (proje no:48) ilişkin raporlar (Ege Mimarlık Dergisi, 2002)



Perspektif görünümü

Ulaşım sistemi

Şekil 4.12. Mansiyon ödülü kazanan proje (proje no:48) sunumları (Ege Mimarlık Dergisi, 2002)

Proje No:	55 nolu proje
Aldığı Ödül:	Mansiyon Ödülü
Proje Sahibi:	Zeki Şerifoğlu – Ali Herkül Çelikkol
Ülkesi:	Türkiye

Acıklama Raporu:

Yarışma alanında binaların yönlendiği İzmir'in 19. yüzyıldaki, denize dik açılan ve imbatu iç bölgelere alan doğru anlayışla paralellik taşımaktadır (Şekil 4.14).

Ulaşımında, dış konturdan başlamak üzere denize doğru birbirleri ile bağlantılı Alsancak Bölgesi'nden gelen trafik yollarını sürekli kılan şehir içi yollar hemzemin tasarlanmıştır. Kent dışı trafik ise yarışma alanı sınırlarındaki kavşaklardan kentin diğer bölgelerine ve kent dışı çevre yoluna bağlanmıştır. Hilal bölgesindeki demiryolları, merkezi bir istasyon vasıtasıyla birbirleriyle aynı zamanda metro ve kent içi karayolu ile entegre edilmiştir. Hızlı tramvay hattı muhafaza edilerek yer yer metro hattı ile, yer yer mevcut ve önerilen tren istasyon noktaları ile irtibatlandırılmıştır. Denizyolu ulaşımında önerilen iskeleler karayolu ve demiryolu ile bağlanmıştır.

Alanının denizle birleştiği yüzeyler kentin tümüne hitap edecek aktif yeşil alanlar olarak düzenlenmiştir. Bu yeşil alanlar kültür, eğlence, spor, amfi tiyatro, botanik bahçeleri, vapur ve motor iskeleleri ile desteklenmiştir. Ayrıca yapı adalarında sığınmanın etkisini azaltmak amacıyla pasif karaktere sahip yeşil alanlar öngörülmüştür. Salhane Bölgesi'nde kent parkı önerilmiştir. Alsancak bölgesinde mevcut doku ile öneri yapılaşma arasında, denizi merkez istasyona bağlayan eşik özelliğinde bölgenin yüksek nüfus yoğunluğuna bağlı olarak kent parkı önerilmiştir.

Alsancak bölgesinde genelde kamu binaları (eğitim, sağlık), kültür, modern sanatlar müzesi, güzel sanatlar fakültesi, bilim ve teknoloji müzesi, sanat galerileri, devlet demiryolları müzesi, ticaret, büro, kütüphane, Hilal bölgesinde merkezi istasyon, otel ve alışveriş merkezleri, Adliye binaları ile Bayraklı arkeoloji alanı arasında kalan bölge için, kent merkezi kimliğine sahip olmasına olanak veren kamu ve özel büro binaları düşünülmüş olup, yapıların kısmen yükselmesi öngörülmüştür. Ayrıca bu alanın orta bölgesinde merkez parkı önerilmiştir. Turan bölgesi'nde 2-3 katlı yapılardan oluşan ve eski yapılarla bütünleşen, otel, lokanta vb. tatil bölgesi olarak düşünülmüştür (Şekil 4.14).



Proje planı



Yapılaşma

Jüri Raporu:

Gelişim tanımlanmasında nettir. Bu projede beğenilen kıyı bandının birleştirici rolüdür. Kıyı bandı belirgin bir lineer park niteliğindedir. Sadece terk edilmiş bir mekan değildir. Proje kıyı bandını serbest bırakmaktadır.

Marinanın yeri olumlu bulunmuştur. Binaların ve mekanların mevcut doku ile ölçeği tatminkar değildir. Diğer yandan, binaların mevcut tarihi binalarla ve arkadlarla bağlantısı ve mimari dil olumludur. Önerilen trafik sistemi geliştirilmelidir. Bayraklı bölgesi ile ilişki olumsuzdur.

Şekil 4.13. Mansiyon ödülü kazanan projeye (proje no:55) ilişkin raporlar (Ege Mimarlık Dergisi, 2002)



Perspektif görünümü

Şekil 4.14. Mansiyon ödülü kazanan proje (proje no:55) sunumları (Ege Mimarlık Dergisi, 2002)

Proje No:	81 nolu proje
Aldığı Ödül:	Mansiyon ödülü
Proje Sahibi:	Nevzat Sayın – Can Çinici
Ülkesi:	Türkiye

Açıklama Raporu:

Önerilen mekansal gramerin temel unsuru “cetvel” olarak adlandırılan 120 metre eninde, aralarında 40m.lik boşluk bırakarak yan yana dizilerek üzerlerinde yer alacak yapıların/boşlukların/arıkların ardı ardına dizilmelerine, sınırlanmalarına, sıçramalarına, kaymalarına aracılık ederek zemin teşkil etmektedirler. Cetveller üzerindeki mekansal örüntü dilleri tasarlanan alan üzerinde mevcut olan korunacak binalar, mevcut yollar ve sahil şeridi. Tasarımın buralarda kesintiye uğrar ve ardından da yeni bir forma bürünmesi, önerilen mekansal gramerin asli unsurlarından biridir. Cetveller ile kentin dokunulamayan dokuları arasındaki geçiş bölgeleri açılar olarak adlandırılmıştır. Körfeze cephe veren üç ana bölge arasındaki kırılma noktalarına karşılık gelen yerler mafsallardır. Projede istisna alanları, ne konumlarıyla öne çıkan ne de cetvellerle sürtüşmeye giren bağımsız örüntüler olarak değerlendirilmiştir (Şekil 4.16)

Alsancak Eski Liman Bölgesi, karışık işlevli bir kentsel; jeneratör olarak yorumlanmıştır. Yapılaşma yoğunluğu bir yandan Konak ve Alsancak’a göre gevşetilmiş, öte yandan da kent merkezi işlevini yitirmeyecek bir seviyede tutulmuştur. Salhane Bölgesi yeni Ticari Fuar alanı (Messe) ve idari merkez olarak kurgulanmış, yapılaşma yoğunluğu bir kademe daha gevşetilmiştir. Turan kıyı bandı, düşük yoğunluklu bir sağlık ve rekreasyon merkezi olarak işlevlendirilmiştir.

Aydın ve İstanbul/Ankara karayolları ile metro hattı arasında kalan sınır bandı ise ofis ve konut yapılaşmalarını içeren yüksek yoğunluklu bir meydan bandı olarak ele alınmıştır.



Proje planı



Jüri Raporu:

Bu proje yönlendirme ve ölçek anlamındaki çözümlerin niteliği ile beğenilmiştir. Liman bölgesine çok alan ayrılmıştır. Projenin ekonomik uygulanabilirliğini destekleyecek yeterli yoğunluk bulunmaktadır. Olumsuz nokta aktivite üretici olarak birleştirici değildir.

Kentsel park hiçbir çekiciliği olmadan parçalanmıştır. Metro hattı boyunca ticari gelişme zayıf görünmektedir. Mevcut doku ile ilişkilendirme tatminkar değildir.

Bayraklı bölgesine bağlantı olumludur.

Şekil 4.15. Mansiyon ödülü kazanan projeye (proje no:81) ilişkin raporlar (Ege Mimarlık Dergisi, 2002)



Perspektif görünümü

Projenin ana kararları

Şekil 4.16. Mansiyon ödülü kazanan proje (proje no:81) sunumları (Ege Mimarlık Dergisi, 2002)

Proje No:	106 nolu proje
Aldığı Ödül:	Mansiyon ödülü
Proje Sahibi:	David Haseler Raia –Angela Rheinlaender
Ülkesi:	Avustralya

Açıklama Raporu:

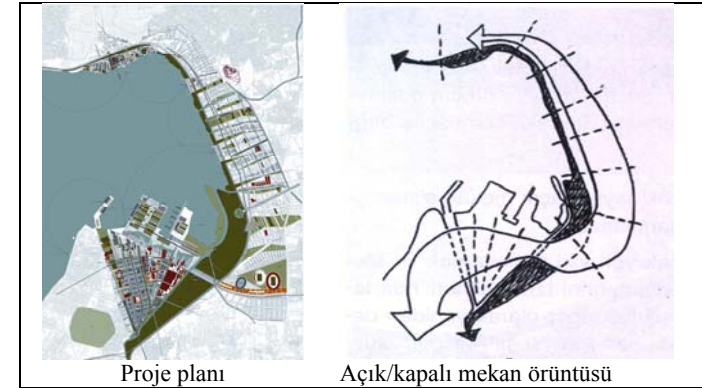
Proje yarışma alanının Meles ve Bornova deltası üzerine kurulmuş bir liman, ticaret ve endüstri peyzajı olarak farklı doğasını ve potansiyellerini ortaya çıkarmakta ve araştırmaktadır. Öneriler İzmir Limanı'nı İzmir kent yaşamı için yeni ve sürdürülebilir bir modele dönüştürmeyi araştırmaktadır.

Ekolojik ve görsel olarak kent-delta-peyzaj ana strüktürünü esas alan bir kent konsepti içinde deltanın su yollarının değerlendirilmesiyle bölgesel bir kabulü yeniden kurmaya yöneldik. Liman bölgesini limanla mevcut nehir ve kanal altyapısı aracılığıyla birbirine bağlama olanakları kavrandı. Birbirinden ayrı kent bölgeleri geliştirildi ve çok sayıda açık mekan sistemiyle bağlandı (Şekil 4.18).

Alsancak yöresini tanımlamak ve Meles-Gediz nehrini İzmir Limanı'nda temel ekolojik değer olarak yeniden değerlendirmek için yeşil akciğer oluşturuldu. Nehir deltası bitkilerini bir park, botanik bahçeleri, açık hava gösterileri için mekanlar ve kent ormanlarını kapsayan yeşil akciğer ana çizgisel kent strüktürü olarak geniş çevre yolunun yerine geçmektedir. Nehir kıyısının yeniden doğal yoldan kendi kendini temizlemesi potansiyelini geliştirmek ve flora ve fauna için uygun ekolojik alanlar sağlamak üzere önerildi (Şekil 4.18).

Tarihi Smyrna kıyısının kent morfolojisini araştırarak kıyı çizgisine dik uzun bina bloğu konsepti oluşturuldu. Bu örnek denizden gelen hava akımının iç bölgelerde ve tepelerdeki mahallelere ulaşmasını sağlar, kıyı çizgisinde kesintisiz uzanan çok katlı blok dizisine karşıt görüntü koridorları açar.

Doğal sistemler ve kent gereksinimleri arasında denge oluşmasına çalışılmıştır. Geçmişin mirasını oluşturan yapılar ve peyzajlara biçimlendirme ve yönelim araçları olarak özel bir önem verilmiştir.



Jüri Raporu:

Bu proje, 3 morfolojik birimden oluşmasıyla beğenilmiştir. Bir çeşit aktivite bölgelemesi uygulanmaktadır. Her bir bölge kendi içinde esnek, ancak bütündeki esnekliği sorunludur. Mimari ihtirasları kabul edilebilirdir, ancak aktivite üretim gücüne ilişkin güçlü noktalardan yoksundur.

Deniz ve arkadaki alanlar arasındaki park iyi tasarlanmıştır. Bayraklı bölgesi ile bağlantı güçlü değildir.

Şekil 4.17. Mansiyon ödülü kazanan projeye (proje no:106) ilişkin raporlar (Ege Mimarlık Dergisi, 2002)



Şekil 4.18. Mansiyon ödülü kazanan proje (proje no:106) sunumları (Ege Mimarlık Dergisi,2002)

4.3. İzmir Yeni Kent Merkezi Nazım İmar Planı Çalışması:

İzmir kenti için çok büyük potansiyele sahip alanın gelecekteki stratejilerini belirlemek amacıyla hazırlanan nazım imar planı yeni bir kent merkezi yaratmak amacıyla hazırlandı (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2003).

Turan ile Alsancak Limanı arasındaki 550 hektarlık alan, proje yarışmasından elde edilen veriler ve fikirlerden de yararlanılarak, İzmir Büyükşehir Belediyesi Liman Bölgesi Planlama Grubu tarafından “Yeni Kent Merkezi” olarak planlanmıştır (Ek). Plan, İzmir Büyükşehir Belediyesi Meclisi’nin 07.07.2003 gün ve 05/82 sayılı kararı ile onaylanmıştır. Planlama grubunda mimar ve şehir plancıları bulunmaktadır.

Planla getirilen kararlar, kentin iki yakasını bütünleştirerek bölünmüşlüğüne son verme, kentin gelişimine yeni bir ivme kazandırma, kentin görüntüsünü değiştirme ve kentsel yaşam kalitesinin yükselmesine olumlu katkı sağlamayı öngörmektedir. Plan kararları ve ilkeleri doğrultusunda planlama alanı üç bölümde ele alınmıştır. Yeni bir kent merkezi olarak İzmir için bu alanda, turizm ve ticaret kullanımlarını öne çıkaran bir anlayışla planlanmıştır (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2003). Buna göre proje alanındaki bölümler aşağıdaki bölümde ele alınacaktır.

Turan Mahallesi: Ağırlıklı olarak turizme dayalı bir etkinlikler alanı olarak değerlendirilebileceği düşünülmüş ve mahallenin bugün de konut alanı olarak kullanılan batı kesiminin, pansiyonculuğun özendirileceği küçük turizm işletmeciliğine ve konut kullanımına ayrılması uygun görülmüştür. Yapılacak yapılar turizme dönük her türlü işletmenin (pansiyon, dükkan, cafe, bar, lokanta vb.) yer almasına uygun olabilecektir.

Batıdan doğuya uzanan ve mahallenin güney sınırını oluşturan kıyı boyunca, hemen kıyıda oluşturulacak yeşil bandın gerisinde ağırlıklı olarak eğlence amaçlı turistik tesisler yer alacaktır. Bu alanın Karşıyaka ile kopukluğunu gidermek için 12 metrelik yol önerisi yapılmıştır. Kıyı düzenlemesi yapılırken bir yat iskelesi yapılması öngörülmüştür (Ek).

Salhane Bölgesi: Merkezi İş Alanı (MİA) olarak düşünülmüştür. Büyük bir kentin merkezinde bulunabilecek her türlü kullanıma uygun

yapılar yer alabilecektir. Örneğin; ofislerden oluşan iş merkezleri, büyük sermaye şirketlerinin yönetim merkezleri, çeşitli mağazaları içeren çarşılar ve alışveriş merkezleri, eğlence yerleri, otel, kongre, toplantı ve gösteri salonları vb. yapılabilecektir. Adliye binasının çevresinde ayrılan alanla bir yönetsel merkez oluşturulması amaçlanmıştır.

Bayraklı Höyüğü Antik Smyrna yerleşim alanının, yapılan kazılarla bir bölümü ortaya çıkarılmış ve alan kültür ve turizm dünyasına kazandırılmasına yönelik çalışmalara hız verilecektir. Bu amaçla, Höyüğün güneyinde oluşturulacak bir gölet ve göleti denize bağlayacak bir kanal ile kanalın güney kıyısı boyunca turistik ve kültürel yatırımların yapılması öngörülmüştür (Ek).

Liman Gerisi: Alsancak Limanı'nın güney ve güneydoğusunda konumlanan bu bölge, 19. yüzyılın sonlarından itibaren, havagazı, elektrik ve yağ fabrikaları, çeşitli ürün paketleme tesisleri, çeşitli amaçlarla kullanılan depolar, buğday siloları, demiryolu işletmesine ait bu yapıların bir bölümü korunmaya değer bulunmuş olup kullanılabilir duruma getirilip korunacaktır. "Endüstri arkeolojisi örneği" olarak tescil edilmiş Sümerbank fabrikası ve içinde bulunduğu parsel tescil gerekçesine uygun biçimde değerlendirilmek durumundadır (Ek).

Planlama çalışmasında temel hedefler aşağıda sıralanan hususları içermektedir (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2003);

- Yörenin potansiyelinin en uygun, en verimli biçimlerde ve olabilecek en kısa sürede değerlendirilmesi gerekmektedir.
- Kıyıda yer almasına karşın, zaman içinde yapılan uygulamalarla denizden koparılmış olan alan ve alanın gerisinde kalan Bayraklı denizle yeniden bütünleştirilecektir.
- Alandaki doğal potansiyelden (dereler, yeşil alanlar, sahil şeridi) yararlanarak bu değerler korunup ön plana çıkarılacaktır.
- Korunmaya değer yapılar, yeni ve çağdaş işlevler yüklenerek varlıkları sürdürülecektir.
- Yük taşımacılığı ile sanayi ve depolama sektörünün terk ettiği/edeceği geniş kullanım alanları merkezi iş alanı olarak yeniden düzenlenecektir.
- Mevcut altyapı yatırımlarını göz ardı etmeden, Metropoliten İzmir'in itici gücünü bu alana yönlendiren yeni bir kimlik yaratılacaktır.

- Çağdaş planlamanın, tarihi ve doğal çevreyi geliştirerek koruma anlayışının göz önünde bulundurulması, denizin ve su sistemlerinin sürdürülebilir biçimde temiz tutulmasına yönelik önlemler alınacaktır.

Planlama çalışmasında yapılaşmanın yönlendirilmesinde aşağıda sıralanan konular dikkate alınmıştır (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2003);

- Deprem ve su baskını tehlikelerine karşı güvenli bir çevre oluşturulması için yapılaşmanın denetlenmesi gerekmektedir. Birinci derece deprem bölgesi niteliğinin göz ardı edilmesine izin verilmeyecek, yapılaşmada bölgedeki en düşük zemin güvenlik gerilimi değerleri esas alınacaktır.
- Akdeniz kenti iklim koşullarının göz önünde bulundurulmasıyla, hava hareketi yönünden, yapılaşmada deniz cepheleri dar tutulacaktır.
- Körfez üzerindeki hakim rüzgar yönünün kuzey, kuzey-batı olduğu gerçeğinden hareketle, yapılaşma bu rüzgarların belirlediği hava akımlarını engellemeyecek biçimde yönlendirilecektir.
- Yapı yüksekliği konusunda esnek davranılacak ancak, yapı sahiplerinden, peyzaj projesine dayalı ve özel olarak düzenlenmiş, geniş, bakımlı yeşil alanlar oluşturmaları istenecektir.
- Yalnızca, eski şehirlerarası otobüs terminalinin bulunduğu alanda, Atatürk Stadı ile Halkapınar tren istasyonu arasında çok katlı bir büyük bölgesel otopark alanı için yer belirlenmiştir. Buna karşılık, otopark gereksinimini doğuran kullanımların bu gereksinimi istisnasız olarak kendi içlerinde karşılaması esası benimsenmiştir.

Planlama alanı ile İzmir'in simgesi Kültürpark arasında bağlantının, kıyı boyunca uzanan yeşil/yaya bandının limandaki ticaret+turizm bölgesi ve Alsancak Garını da kapsayacak şekilde uzatılmasıyla sağlanacaktır.

Yapılaşmada, turizm+konut, kıyı kullanımına yönelik ticaret ve özel karakterli ticaret alanlarında yapılacak yapıların komşu parsel yaklaşma sınırı 3 m.'den; bunların dışındaki alanlarda ise, genel kural olarak, yapıların komşu parsel yaklaşma sınırı 10 m.'den az olmayacaktır.

Raporda ek olarak; İzmir Yeni Kent Nazım İmar Planı (1/5000) (Ek), sondajlı jeolojik etüt paftası (1/5000), jeolojik etüt paftası (1/5000) ve ulaşım şeması (1/5000) verilmiştir (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2003).

5. YÖNTEM

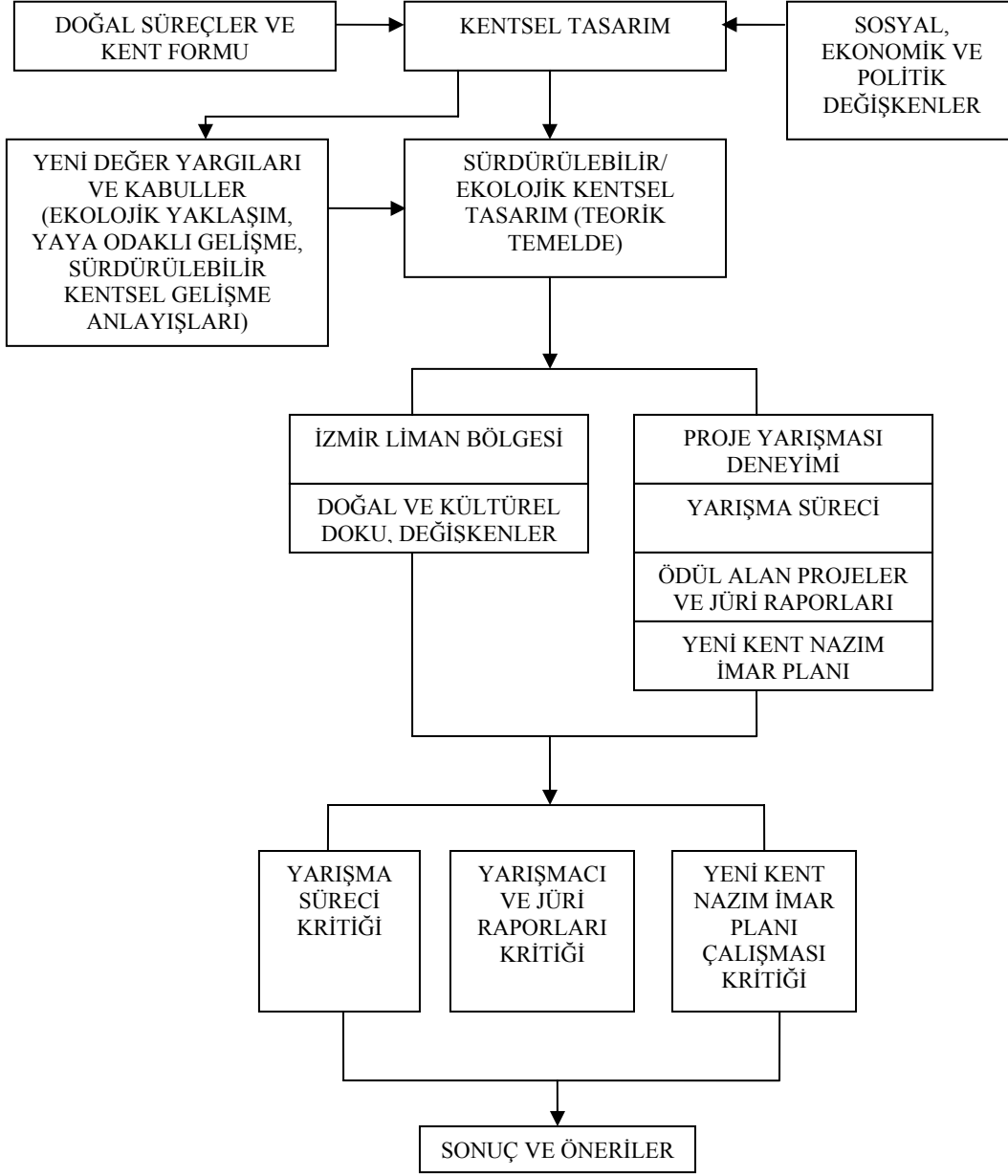
Kentsel tasarım aracının çalışmalarını gerçekleştirdiği ortamlardaki doğal süreçleri ve faktörleri önemli bir veri seti olarak kullanması ve yeniden tanımlanması hedeflenmektedir. Bu kapsamda; İzmir Liman Bölgesi Kentsel Tasarım Fikir Yarışması süreci, ödül kazanan projelerin ve jüri raporlarının değerlendirilmesi, İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin oluşturduğu Yeni Kent Nazım İmar Planı (1/5000) çalışması etüd edilmiştir. İzmir Liman Bölgesi örneğinde fiziksel gelişme ve stratejilerle doğal süreçlerin ve oluşumların yönlendirici boyutu ele alınmıştır.

Çalışma iki temel başlığı sorun alanı olarak seçmiştir;

- 1) Teorik bazda kentsel tasarım aracının doğal süreçlerle entegre edilerek fiziksel biçimlendirme eylemini gerçekleştirmesine yönelik bir model önerisi sunulması,
- 2) İzmir Liman Bölgesi örneğinde kentsel tasarım deneyiminin ve yapılan planlama çalışmalarının değerlendirilmesidir.

Doğal süreçler ve kent formu ayrıntılı olarak etüd edilerek, kentsel tasarımın fiziksel gelişimdeki (potansiyel) etkileri tanımlanmıştır. Buradan yola çıkılarak; kentsel tasarımdaki yeni değer yargıları ve kabullerin öngördüğü sürdürülebilir/ekolojik kentsel tasarım olgusu ele alınmıştır. Teorik bazda sürdürülebilir kentsel tasarım aracı bağlamında İzmir Liman Bölgesi ve Proje Yarışması (yarışma süreci, ödül alan projeler ve jüri kararları) ve İzmir Yeni Kent Nazım İmar Planı kritik edilip öneriler getirilecektir. Bu ilişki dizini çalışmanın akış şemasında verilmiştir (Şekil 5.1).

Sürdürülebilir kentsel tasarım olgusunun öngördüğü değerler ya da kabuller bağlamında kriterler belirlenmiştir (Çizelge 5.1). Bunlar kent formu, arazi kullanımı ve ulaşım başlıkları altında toplanmıştır. Bu kriterlere göre İzmir Liman Bölgesinde yapılan çalışmalar (yarışma süreci, kazanan yarışma projeleri ve İzmir Yeni Kent Nazım İmar Planı) değerlendirilmiştir. Tartışma ve sonuç bölümü de bu çerçevede oluşturulmuştur.



Şekil 5.1. Çalışmanın akış şeması

Çizelge 5.1. İzmir Liman Bölgesindeki çalışmaları değerlendirme tablosu

KRİTERLER	AÇIKLAMALAR
KENT FORMU	
Doğal Dinamiklerin Etkisi/Etkilenmesi	Doğal dinamiklerin etkin bir şekilde biçimlendirmeyi ve gelişimi yönlendirici olmasıdır. Doğal ve kültürel müdahalelerin çalışma ortamındaki doğal dinamikleri sürdürmesiyle ilgilidir.
Kentsel Gelişme	Enerji etkin kentsel gelişme sağlanarak doğal dinamikler bağlamında fiziksel gelişmede yönlendirici olmasıdır.
Bina yükseklikleri, mesafeleri, yoğunlukları	Binaların mekan organizasyonunda, doğal dinamiklerin kat yükseklikleri ve mesafelerinden etkilenmesi hususıyla ilgilidir.
Kullanım Çeşitliliği	Farklı kullanımların birlikteliğidir. Bu husus ulaşımı, yapılaşmayı, iletişimi bir arada geliştirmeyi öngörmektedir.
Açık Mekan Sistemi	Kentsel açık alanlar ve oluşturdukları sistemler sayesinde kentsel gelişme stratejilerini geliştirmesidir.
ARAZİ KULLANIMI	
Yeraltı ve yerüstü doğal dinamiklerin etüdü ve kullanım kararlarına göre yorumu	Arazi kullanımını yönlendirmesi bağlamında doğal dinamikler etüd edilmesidir.
Çok İşlevsel Yaklaşım	Arazi kullanım kararlarının birden çok işleve sahip kullanımlara olanak tanınmasıdır.
ULAŞIM	
Toplu Ulaşım	Araç kullanımının azaltılarak trafik çözümü, hava kirliliği, erişebilirlik, enerji konularında sağlıklı ve güvenli bir şekilde kentsel gelişimin sağlanmasıdır.
Yaya Ulaşımı	Yaya alanları oluşturularak insan ölçeğinde ulaşım çözümleri getirilmesi, yaşanabilir çevre, trafikte araba kullanımının azaltılması, açık mekan sistemleri oluşturulması, bu yolda kamusal mekanlar oluşturulmasıdır.

Bu çalışmanın yönteminin oluşturulmasında; **Spirn**, (1984), **Hough**, (1989), **McHarg**, (1992), **Günay**, (1999), **Desphande**, (2000), **Alberti** et al., (2003) ve **Jabareen**, (2006) kaynaklarından da yararlanılmıştır.

6. DEĞERLENDİRME

Yarışma süreci, yarışma projeleri (ilk üç dereceye giren ve mansiyon ödülü kazanan altı proje) ve İzmir Büyükşehir Belediyesi'nde yapılan çalışmalar (İzmir Yeni Kent Nazım İmar Planı) değerlendirilmiştir. Proje alanının bulunduğu bölgenin doğal dinamikleri incelenmiş, oluşturulan kriterler (Çizelge 5.1) çerçevesinde değerlendirmesi yapılmıştır.

Değerlendirme kriterleri uyarınca; proje alanı örneğinde doğal süreçlerin fiziksel gelişime entegre edilmesi hususu ve (sürdürülebilir/ekolojik) kentsel tasarım aracının yönlendiriciliği bu bölümün çerçevesini oluşturmaktadır.

6.1. Yarışma Süreci Kapsamında Değerlendirme

Proje yarışmasının ilan edilmesi, yarışma şartnamesi hazırlanması, projelerin sunulması ve değerlendirilmesini kapsayan yarışma süreci Çizelge 6.1'de değerlendirilmektedir.

6.2. Derece Alan Projelerin Değerlendirilmesi

1.'lik, 2.'lik ve 3.'lük ödülü kazanan projelerin değerlendirilmesi Çizelge 6.2'de;

Mansiyon ödülü kazanan projelerin değerlendirilmesi ise Çizelge 6.3'de verilmiştir.

6.3. Yeni Kent Nazım İmar Planı Kapsamında Değerlendirme

İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin yaptığı Yeni Kent Nazım İmar Planı'nın tez kapsamında değerlendirilmesi Çizelge 6.4'de verilmiştir.

Çizelge 6.1. Yarışma sürecinin değerlendirilmesi

KRİTERLER		YARIŞMA SÜRECİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ
KENT FORMU	Doğal Dinamiklerin Etkisi/Etkilenmesi	Şartnamede çevrenin doğal ve kültürel potansiyellerini gözeten bir mesaj içermesi istenmiştir. Fakat bu doğal potansiyeller tam anlamıyla aktarılmamıştır. Yarışmacılara İzmir deprem bölgesi ile ilgili ayrıntılı bilgiler verilmemiştir. Yarışmacılardan deprem senaryosu ile ilgili proje geliştirmeleri istenmemiştir. Depremi hızlandıran sıvılaşma alanları üzerindeki yarışma alanının yapılaşmada risk potansiyel alanları belirlenmeliydi. Kent ekosisteminde madde ve enerji alışverişi konularında en önemli alanların potansiyelleri (körfezin durumu ve yapısı, derelerin durumu) net olarak sunulmamıştır. Jüride bu konularda yarışmacılardan isteklerde bulunmamıştır.
	Kentsel Gelişme	Kentsel gelişme için bir kısım istekler vardır. Bunları yönlendirecek unsurlar tam olarak tariflenmemiştir. Enerji etkin kentsel gelişmeyi sağlayıcı nitelikte değildir.
	Bina yükseklikleri, mesafeleri, yoğunlukları	Kıyı silüeti probleminin giderilmesi istenmiştir. Ayrıca jüri yüksek profilli panoramik düzenlemeler istemiştir. Hem yarışma şartnamesinde hem de jüride deprem, sıvılaşma problemi bina yüksekliklerinde, mesafelerinde ve yoğunluklarında yönlendirici olması hususu dikkate alınmamıştır. Bina yapılacak alanların deprem yüzünden bina yapım maliyetleri artacaktır. Yoğunluk konusunda yarışmacılardan net talepler yoktur. Alanda kentsel formun sağlanmasında yarışma alanı yoğunluğu az olmalıdır. Bina yükseklikleri az olmalıdır.
	Kullanım Çeşitliliği	Jürinin karışık kullanım isteği alanda yapılaşmada istenmiştir.
	Açık mekan sistemi	Kamusal açık alan isteği vardır. Açık alan sistemlerinin oluşturulmasında derelerin doğal potansiyelleri ve entegre edilmesi değerlendirilmeye alınmamıştır. Dereleri bentler içine almak yerine açık alan sistemi olmaları hususu vurgulanmamıştır.
ARAZİ KULLANIMI	Yer altı ve yer üstü doğal dinamiklerin etüdü ve kullanım kararlarına göre yorumu	Tüm yeraltı ve yerüstü dinamiklerin arazi kullanımını belirlemede yarışma şartnamesinde ve jüride yeterince vurgulanmamıştır. Depremle ilgili senaryolar ve fiziksel gelişimi etkilemesi, sıvılaşma alanları, su dinamikleri, körfezin yapısı, kıyı dinamiği detaylı şekilde verilerek arazi kullanımında yönlendirici olmaları sağlanmalıydı.
	Çok İşlevsel Yaklaşım	Jürinin çok işlevlilik isteği (eski sanayi yapılarına yeni işlev verilmesi, Alsancak Limanı'na yeni işlev verilmesi) alanda farklı kullanımları karşılaması vb. konular açısından olumludur. Ancak yarışma şartnamesinde çok işlevlilik isteği net değildir.
ULAŞIM	Toplu Ulaşım	Şartnamede alanın altyapısı ve ulaşım sistemlerinin değiştirilmemesi istenmiştir. Alanda kavşak oluşturan taşıt yolları fiziksel bütünlüğü bozmaktadır. Bu konuyla ilgili çözüm istekleri yoktur. Metro ulaşım sisteminin benimsenmesi olumludur.
	Yaya Ulaşımı	Yaya kullanımı ve aktivitelerinin özendirilmesi benimsenmiştir. Fakat net bir şekilde yaya alanlarının diğer alanlarla birleştirici olması hususu vurgulanmamıştır.

Çizelge 6.2. 1.'lik, 2.'lik ve 3.'lük ödülü kazanan projelerin değerlendirilmesi

KRİTERLER		1.'lik Ödülü Kazanan Proje (Proje no: 111)	2.'lik Ödülü Kazanan Proje (Proje no: 64)	3.'lük Ödülü Kazanan Proje (Proje no: 53)
KENT FORMU	Doğal Dinamiklerin Etkisi/Etkilenmesi	Doğal süreçler etüd edilmiş ve doğru yorumlanmıştır. İzmir'in doğal ve iklimsel verilerini yorumlayarak uygun bina yönelmelerini ve organizasyonları sağlamıştır. Jüride bu konuyu olumlu değerlendirmiştir. Deprem senaryosu yoktur. Sıvılaşma alanları konusunda net tanımlar yoktur. Jürinin bu konuda yorumu yoktur.	Doğal süreçlerin/referansların etüdü korunması ve plana entegrasyonu olumludur. Jüride bu gelişmeyi olumlu bulmuştur. Deprem senaryosu yoktur. Sıvılaşma alanları çözümü yoktur. Jüri bu konuda yorum yapmamıştır.	Doğal çevre ile topoğrafya ve morfolojik temelde bütünlük oluşturmaya çalışılmıştır. İklim, deprem, körfez ve dereler, sıvılaşma problemi ile ilgili net yorumlar yoktur. Jüri bu konuda yorum yapmamıştır.
	Kentsel Gelişme	Enerji etkin kentsel gelişmeyi sağlayıcı niteliktedir.	Tasarım enerji etkin kentsel gelişmeyi sağlayıcı niteliktedir.	Tam anlamda enerji etkin kentsel gelişme sağlamaz.
	Bina yükseklikleri, mesafeleri, yoğunlukları	Uygun bina yoğunluğu ve hakim rüzgara göre bina yönelmeleri sağlamıştır. Mekan organizasyonları olumludur. İnsan ölçeğine duyarlı tasarım gerçekleştirmiştir. Jüri tarafından da olumlu değerlendirilmiştir.	İklimsel veriler alanda yoğunluk ve yönelmede ana faktör olmuştur. Ölçek konusunda duyarlıdır. Yoğunluk ve yükseklikler alanda ve kentle uyumludur. Jüride olumlu değerlendirmiştir.	Bina yönelmeleri kısmen rüzgara göredir. Liman Bölgesi yoğunluğu uygundur. Salhane bölgesinde yoğunluk azaltılmıştır.
	Kullanım Çeşitliliği	Karışık kullanım vardır. Jüride olumlu değerlendirmiştir.	Karışık kullanım vardır. Jüride olumlu değerlendirmiştir.	Karışık kullanım vardır. Sadece Turan Bölgesi'nde yoktur.
	Açık mekan sistemi	Tüm alanda açık mekan sistemleri oluşturulmuştur. Açık mekanların birbirleriyle ve diğer bölgelerle birleştirilmesi olumludur. Dereler ve çevresini iyi kullanarak stratejik bir kentsel gelişim sağlamıştır. (Eskiden Bayraklı-Tepekule'ye kadar ulaşan deniz projede uygulanmıştır).	Yeşil ağlar (network) oluşturulması olumludur. Bu açık mekan sistemlerinin kentin diğer bölgelerine bağlanması önemli gelişmelerdir. Su yollarının (deniz-dere) doğal süreçler içinde plana entegresi olumludur.	Açık alan sistem sürekliliği olumludur. Jüride olumlu değerlendirmiştir. Derelerin gelişimi sağlanamamıştır. Deniz kıyısı gelişimi açık alanlar için uygundur.

KRİTERLER		1.'lik Ödülü Kazanan Proje (Proje no: 111)	2.'lik Ödülü Kazanan Proje (Proje no: 64)	3.'lük Ödülü Kazanan Proje (Proje no: 53)
ARAZİ KULLANIMI	Yer altı ve yer üstü doğal dinamiklerin etüdü ve kullanım kararlarına göre yorumu	Uygundur. (Deprem konusunda getirilen öneri yoktur.) Jürinin bu konuda yorumu yoktur.	Bir kısmı yönlendiricidir fakat deprem konusu ve sınılaşma alanları arazi kullanımında yönlendirici olmamıştır. Jürinin bu konuda yorumu yoktur.	Uygunluk tam sağlanmamıştır. Deprem, sınılaşma, toprak yapısı, kıyı dinamiği kullanım kararlarında yönlendirici değildir. Jürinin bu konuda yorumu yoktur.
	Çok İşlevsel Yaklaşım	Arazi kullanımında çeşitli işlevsellik sağlanmıştır. Bayraklı arkeolojik alanı vurgulanmış ve etrafıyla uyumlu gelişme önerilmiştir. Jüri tarafında da olumlu bulunmuştur. Tarihi yapıların işlevselliklerinin dönüşümünün sağlanması olumludur.	Arazi kullanımında çeşitli işlevsellik sağlanmıştır. Bayraklı arkeoloji alanının tüm alanla bütünlüğü sağlamıştır. Tarihi yapıların işlevselliği kente kazandırılmıştır.	Alsancak Liman Bölgesi çok işlevselliği sağlamıştır. Diğer bölgeler tam sağlamamıştır. Bayraklı arkeoloji alanı alanla bütünlük sağlamıştır. Jüride aynı yorumu yapmıştır.
ULAŞIM	Toplu Ulaşım	Raylı taşımacılık sistemi trafik problemini çözecek niteliktedir. Deniz ulaşımı sağlanmıştır. Jüride olumlu bulunmuştur.	Ulaşımında deniz ve metro ulaşımı olumludur. Jürinin bu konuda yorumu yoktur.	Deniz ulaşımı ve raylı sistem ulaşım problemlerini çözecek niteliktedir. Araba kullanımı azaltılabilir nitelikte. Jürinin bu konuda yorumu yoktur.
	Yaya Ulaşımı	Yaya ve bisiklet kullanıcıları ağı sağlanmıştır. Jüride olumlu bulunmuştur. Salhane ile Alsancak arası aks oluşturulmuştur.	Yaya ulaşımı tüm alan ve çevresiyle tam anlamıyla sağlanamamıştır.	Tüm bölge için yaya ulaşımı sağlanmıştır.

Çizelge 6.3. Mansiyon Ödülü Kazanan Projelerin Değerlendirilmesi

KRİTERLER		Mansiyon ödülü kazanan proje (proje no: 1)	Mansiyon ödülü kazanan proje (proje no: 20)	Mansiyon ödülü kazanan proje (proje no: 48)
KENT FORMU	Doğal Dinamiklerin Etkisi/Etkilenmesi	Doğal veriler yönlendirici değildir. Depremle ilgili senaryo geliştirilmemiştir. Aynı şekilde sivilaşmayı çözmek için öneri yoktur. İklim konuları yönlendirici değildir. Jürinin bu konuda yorumu yoktur.	İklim verileri yorumlanmıştır. Rüzgar koridorları oluşturulmuştur. Depremle ilgili senaryo geliştirilmemiştir. Aynı şekilde sivilaşmayı çözmek için öneri yoktur. Jürinin bu konuda yorumu yoktur.	Doğal verilerin bir kısmı yönlendiricidir. Depremle ilgili senaryo geliştirilmemiştir. Aynı şekilde sivilaşmayı çözmek için öneri yoktur. Alanda rüzgar koridorları bırakılmıştır. Jürinin bu konuda yorumu yoktur.
	Kentsel Gelişme	Enerji etkin kentsel gelişmeyi sağlayamaz.	Enerji etkin kentsel gelişmeyi sağlayamaz.	Enerji etkin kentsel gelişmeyi sağlamaz.
	Bina yükseklikleri, mesafeleri, yoğunlukları	Liman Bölgesi ve Salhane çok yoğundur. Binaların yönlenmelerinde, birbirleriyle mesafelerinde ve yoğunlukta iklim faktörü (hakim rüzgar, güneş vb.) dikkate alınmamıştır.	Liman bölgesi yoğundur. Salhane ve Turan Bölgeleri az yoğunluktadır. Bina yükseklikleri fazladır. Binalar mekan oluşturma konusunda anlamsızdır.	Salhane'de bina yükseklikleri uyumsuzdur. Liman bölgesi çok yoğundur. Sık kullanım vardır.
	Kullanım Çeşitliliği	Sadece Liman Bölgesi'nde sağlanmıştır. Diğer alanlarda yoktur.	Alanda karışık kullanım sağlanamamıştır.	Liman bölgesi ve Salhane bölgesi karışık kullanımı sağlayıcı nitelikte önerilere sahiptir.
	Açık mekan sistemi	Sadece kıyı alanında sağlanmıştır. Bütün alanda açık alan sistemleri oluşturulmamıştır. Jüride aynı kararı vermiştir. Derelerin gelişim stratejisi kente entegresi düşünülmemiştir.	Açık alanlar birbirleriyle uyumlu sistem oluşturmaktadır. Jüride bu gelişmeyi olumlu değerlendirmiştir. Projede su ve açık alanlar sistemi vardır.	Yeşil alanların sürekliliği sağlanmıştır. Kıyı boyunca park sistemi oluşturulması olumludur (Alsancak Liman Bölgesi'ne doğru). Binalar arasında açık alanlar bırakılması olumludur.

Çizelge 6.3. ün devamı

KRİTERLER		Mansiyon ödülü kazanan proje (proje no: 1)	Mansiyon ödülü kazanan proje (proje no: 20)	Mansiyon ödülü kazanan proje (proje no: 48)
ARAZİ KULLANIMI	Yer altı ve yer üstü doğal dinamiklerin etüdü ve kullanım kararlarına göre yorumu	Tam yönlendirici olmamıştır. Deprem, toprak yapısı, sıvılaşma problemi, kıyı dinamiği, derelerin potansiyeli yönlendirici değildir. Jürinin bu konuda yorumu yoktur.	Yönlendirici olmamıştır. Deprem senaryosu, sıvılaşma problemi, toprak yapısı, kıyı dinamiği dikkate alınmamıştır. Projedeki orman önerisinde kıyı kesimi ekolojisi yanında jeomorfolojik ve toprak yapısı düşünüldüğünde olası değildir.	Tam yönlendirici değildir. Deprem konusu, sıvılaşma alanları problemi, toprak yapısı, iklim, derelerin potansiyeli yönlendirici değildir. Jürinin bu konuda yorumu yoktur.
	Çok İşlevsel Yaklaşım	Sadece Alsancak Liman Bölgesi sağlar. Bayraklı arkeolojik sit alanı tasarımda değerlendirilmemiştir. Önerilen marina yer seçimlerinin dağılımları olumlu değildir. Limanın doğusunda yeni bir karar getirilmemiştir.	Çeşitlilik sağlanamamıştır. Bayraklı arkeolojik alanı ile ilgili yönlendirme tam anlaşılır değildir. Orman toprak yapısı vb. nedenlerden uygulanamaz. Jüride bu yönde görüş bildirmiştir.	Liman bölgesi ve Salhane bölgesi çeşitliliği sağlayıcı nitelikte önerilere sahiptir. Bayraklı arkeolojik sit alanı tüm alanla bütünlük sağlamıştır.
ULAŞIM	Toplu Ulaşım	Hafif raylı sistem önerisi ulaşım çözümünü çözecek niteliktedir. Jüride bu gelişmeyi olumlu değerlendirmiştir. Deniz ulaşımı çözümü ayrı bir ulaşım önerisi olarak kentsel gelişim için önemlidir.	Deniz ulaşımı önerilmiştir. Kıyıda önerilen çok sayıda iskele bulunması olumlu değildir. Jürinin bu konuda yorumu yoktur.	Kendi içinde ulaşım çözümü sağlanmıştır. Komşu alanlarla olumlu değildir. Yükseltilmiş otoyol önerisi olumlu değildir. Jürinin bu konuda yorumu yoktur.
	Yaya Ulaşımı	Yaya ulaşım çözümü olumludur. Diğer alan dışı bölgelerle bağlantılar olumlu değildir.	Yaya ulaşımı açısından olumlu gelişmeler sağlanmıştır.	Yaya ulaşımı kendi içinde sağlanmıştır. Diğer alanlarla ulaşım bağlantıları tatminkar değildir.

Çizelge 6.3.'ün devamı

KRİTERLER		Mansiyon ödülü kazanan proje (proje no: 55)	Mansiyon ödülü kazanan proje (proje no: 81)	Mansiyon ödülü kazanan proje (proje no: 106)
KENT FORMU	Doğal Dinamiklerin Etkisi/Etkilenmesi	Doğal veriler yönlendirici değildir. Depremle ilgili senaryo geliştirilmemiştir. Deprem, sınılaşma alanları, körfez dinamiği dikkate alınmamıştır. Jürinin bu konuda yorumu yoktur.	İklim verileri yorumlanmıştır. Depremle ilgili senaryo geliştirilmemiştir. Toprakta sınılaşmayı çözmek için öneri yoktur. Jürinin bu konuda yorumu yoktur.	Alanın iklim verilerini, coğrafi unsurlarını ve doğal sistemlerini ortaya çıkarması bakımından olumludur. Depremle ilgili senaryo geliştirilmemiştir. Aynı şekilde sınılaşmayı çözmek için öneri yoktur.
	Kentsel Gelişme	Tüm konuları birleştirici kararlar alınmamıştır. Enerji etkin kentsel gelişmeyi sağlamaz.	Tüm doğal dinamiklerin değerlendirilmesi, alandaki yapılaşmada kentsel gelişim için yeterli değildir.	Doğal dinamikleri belirlemiştir. Bunlar kentsel gelişmeyi yönlendirir. Enerji etkin tasarım çabası vardır.
	Bina yükseklikleri, mesafeleri, yoğunlukları	Binaların ve mekanların mevcut doku ile ölçek problemi vardır. Jüride bu görüştedir. Bayraklı'da öngörülen yerleşim dokusunda binaların yönelmesi denizden esen rüzgarı kesmektedir.	Binaların mevcut doku ile ölçek uygundur. Yoğunluk ve yükseklikler alanda ve kentle olumludur. Binaların yönelmeleri olumludur.	Tüm alanda yoğunluk yüksek tutulmuştur. Binaların birbirlerine göre konuları yakındır. Deprem ve sınılaşmadan dolayı yoğunluk az tutulmalıydı.
	Kullanım Çeşitliliği	Karışık kullanım Alsancak Bölgesi'nde sağlanmıştır. Salhane Bölgesi sağlamamıştır. Jürinin bu konuda değerlendirmesi yoktur.	Alanda karışık kullanım sağlanmıştır.	Karışık kullanımı sağlayacak aktivite üretiminden yoksundur. Sadece Alsancak Bölgesi karışık kullanımı sağlamıştır.
	Açık mekan sistemi	Kıyıda yeşil alanların sürekliliği sağlanmıştır. Fakat iç kesimler ve komşu bölgelerle açık alan sistemleri devamı yoktur. Derelerin potansiyeli açık alan sistemleri içinde değerlendirilmemiştir.	Yeşil alanların sürekliliği sağlanmıştır. Derelerin potansiyelleri tam anlamıyla değerlendirilmemiştir.	Açık alan sistemleri oluşturulmuştur. Açık alan sistemleri oluşturulurken derelerin potansiyeli değerlendirilerek olumlu gelişmeler sağlanmıştır.

KRİTERLER		Mansiyon ödülü kazanan proje (proje no: 55)	Mansiyon ödülü kazanan proje (proje no: 81)	Mansiyon ödülü kazanan proje (proje no: 106)
ARAZİ KULLANIMI	Yer altı ve yer üstü doğal dinamiklerin etüdü ve kullanım kararlarına göre yorumu	Kullanım kararlarında yönlendirici olmamıştır. Jürinin bu konuda değerlendirmesi yoktur.	Sadece iklim verileri yönlendiricidir. Diğer doğal dinamikler yönlendirici olmamıştır. Jürinin bu konuda değerlendirmesi yoktur.	İklim verileri, coğrafi unsurlar ve doğal sistemler, derelerin potansiyeli yönlendiricidir. Deprem, toprak yapısı unutulmuştur. Jürinin bu konuda değerlendirmesi yoktur.
	Çok İşlevsel Yaklaşım	Proje işlevsel çeşitliliği sağlayacak niteliktedir. Kentin ve alanın en önemli arkeolojik sit bölgesi olan Bayraklı-Tepekule tasarımıda unutulmuştur. Jüride olumsuz değerlendirmiştir.	Projede çok işlevci yaklaşım bulunmaktadır. Bayraklı arkeolojik sit alanı tüm alanla bütünlük sağlamıştır. Jürinin bu konuda değerlendirmesi olumludur.	Alanda çok işlevlilik tam anlamda sağlanamamıştır. Bayraklı arkeolojik alanının kent içinde yerinin vurgulanması net değildir. Jüri sadece Bayraklı'nın gelişimini olumlu değerlendirmiştir.
ULAŞIM	Toplu Ulaşım	Ulaşım çözümü olumludur. Hızlı tramvay hattı ve deniz ulaşımı önerisi ulaşımı rahatlatıcak niteliktedir. Jürinin bu konuda değerlendirmesi yoktur.	Ulaşım için olumlu çözümler önerilmiştir. Jürinin bu konuda değerlendirmesi yoktur.	Ulaşım çözümü olumlu değildir. Jürinin bu konuda değerlendirmesi yoktur.
	Yaya Ulaşımı	Yaya ulaşım çözümü olumludur. Jürinin bu konuda değerlendirmesi yoktur.	Yaya ulaşım çözümü olumludur. Jürinin bu konuda değerlendirmesi yoktur.	Yaya ulaşımı sağlanmıştır. Diğer alanlarla ulaşım bağlantıları tatminkar değildir. Jürinin bu konuda değerlendirmesi yoktur.

Çizelge 6.4.Yeni Kent Nazım İmar Planı'nın değerlendirilmesi

KRİTERLER		YENİ KENT NAZIM İMAR PLANI'NIN (1/5000) DEĞERLENDİRİLMESİ
KENT FORMU	Doğal Dinamiklerin Etkisi/Etkilenmesi	Oluşturulan Yeni Kent Nazım İmar planında en göze çarpan özellik deprem bölgesi olan alanda deprem senaryosu hazırlanmamıştır. İzmir Metropolitan Alan aktif fayları incelendiğinde alanın yerleşim açısından tehdit altında olduğu bilimsel bir gerçektir. Alanda yer altı su kaynakları da diğer su alanlarıyla beraber plan içerisinde düşünülmemiştir. Alanda yapılaşmada rüzgar dikkate alınmıştır. Rüzgara göre bina yönelmeleri sağlanmış dar cepheler kıyıya doğru yönlendirilmiştir. Sıvılaşma, derelerin ve körfezin durumu net değildir. Gelecekte bu konuların bu alanda sorunları büyüyeceği kesindir. Doğal dinamiklerin etkileneceklerini göz önüne almak gerekirdi.
	Kentsel Gelişme	Alanda kentsel gelişme sağlansa bile kalıcı çözümler üretilmediği sürece olumsuzluklar alanda problemleri artırır. Yüksek maliyetli çözümlerle gelişimde çözümünü bulacaktır. Ayrıca alanın deprem ve sıvılaşma, körfez kirliliği hepsinin çözülmesi gerekir.
	Bina yükseklikleri, mesafeleri, yoğunlukları	Binaların yönelmesi rüzgara dikkat edilerek denize dik yönelmesi olumludur. Binaların taban alan kullanımı bir önceki imar planına göre azaltılmıştır. Kat yüksekliklerinde denizden kara yönünde uzaklaştıkça artacaktır denmiştir. Bu konuda tartışmalar devam etmektedir ve doğal sistemler gözönüne alınmadığı görülmektedir. Turan bölgesi yoğunluğu az tutulmuştur. Diğer bölgelerin yoğunlukları da bu şekilde olmalıdır. Yoğunluk azaltılmalıdır.
	Kullanım Çeşitliliği	Bölgeleme yapılmıştır. Karışık kullanım tam sağlanmıştır. Bayraklı arkeolojik alanı kente kazandırılmıştır.
	Açık mekan sistemi	Alandan Kültürpark'a bağlantı yapılmaya çalışılmıştır. Alanda tam bütünleşmiş açık alan tasarımı yoktur. Bayraklı arkeolojik alanında gelişim önerisi uygundur. Bayraklı için gelişim önerileri artırılmalıdır. Derelerin çevreleri açık mekan sisteminde potansiyelleri tam değerlendirilememiştir. Açık malan sistemleri içerisinde kıyı düzenleme alanları artırılmalıdır.
ARAZİ KULLANIMI	Yer altı ve yer üstü doğal dinamiklerin etüdü ve kullanım kararlarına göre yorumu	Deprem senaryosu yoktur. Deprem getireceği yükleri alanın ne kadar taşıyacağı ve ekolojik taşıma yükü hesaplanmalıydı. Toprak konusunun en iyi şekilde değerlendirilmesi gerekirdi. Sıvılaşma alanları problemi projede arazi kullanımında yönlendirici olmamıştır. Bu nedenlerden dolayı alanın kısa çözümler değil kalıcı çözümler üreterek arazi planlamasını yönlendirmeliydi. Arazi planlamasına körfezin dinamiklerini katması gerekirdi.
	Çok İşlevsel Yaklaşım	Liman Bölgesi, Salhane Bölgesi (MIA) ve Turan Bölgesi çok işlevliliği sağlamıştır. Tarihi binalara işlev kazandırılması olumludur. Bayraklı-Tepekule arkeolojik sit alanı ve çevresi için getirilen öneriler hem alan hem de kentte kentsel gelişme açısından yeniden değerlendirilmelidir.
ULAŞIM	Toplu Ulaşım	Ulaşımında taşıt yolları yeni planda aynen korunmuştur. Geliştirilmeye çalışılmamıştır. Demiryolunun hızlı metro standardına çıkarılması tüm alanda problemleri çözeceği düşünülmüştür. Deniz ulaşımı sağlanmıştır
	Yaya Ulaşımı	Yaya ulaşımında Salhane Bölgesi'nden Alsancak yönüne doğru aks sağlanmışsa da kısmen kesintiye uğramıştır. Kent merkezlerinde taşıttan çok yaya ulaşımı özendirilmelidir. Turan Bölgesi içinde yaya ulaşımı için önerisi bulunmaktadır.

7. TARTIŞMA

7.1. Teorik Bazda Kentsel Tasarım

Tez kapsamında ele alınan kent ekosistemi ve sürdürülebilir (ekolojik) kentsel tasarım konuları öncelikle teorik temelde tartışmaya açılacaktır.

Ekosistem yaklaşımında, belirli alandaki çalışmalar kenti bir bütün halinde etkileyeceği için kenti veya bölümlerini işlevsel ve ekolojik kaygılarla planlamak ve tasarlamak (Roseland, 1997, Tjallingi, 1993; Marcotullio et.al.'dan, 2003) günümüzün karmaşık sorunları karşısında önem kazanmaktadır.

Kentleri ve bölümlerini planlama ve tasarlama çalışmalarında, ekosistemleri ve ekolojik süreçleri tanımlama ve değerlendirme yolunda analitik etüd verilerinin nasıl kullanıldığı veya planlama ortamında nasıl değerlendirildiği en önemli hususlardır. İnsanın ihtiyacı için “nasıl kullanabiliriz” yaklaşımı yerine, insanın doğanın bir parçası olduğunu kabul eden kent ekosistemlerini doğal sistemlerle bir bütün olarak gören, “nasıl birlikte yaşarız” anlayışının ortaya konduğu ekolojik planlama yaklaşımı ile bütüncül ve uzun dönemli çözümler üretilebilir (Ezer ve Demir, 2000). Bu yaklaşım günümüz sosyo-politik, ekonomik ve planlama dinamikleri ile çatışmakla beraber günümüzde artış gösteren çevre tabanlı sorunların çözümünde yaşamsallık taşımaktadır.

Kentsel tasarım kenti ekosistem bağlamında tanımlayarak, doğal sistem ve süreçlere duyarlı tasarımlarla sağlıklı, yaşanabilir yerleşimler oluşturacak potansiyelindedir.

Kentsel tasarımda, Kaplan ve Küçükerbaş (2000) ve Karaman (2005)'a göre; proje alanındaki doğal sistemlerinin kavranması önümüzdeki dönemin en önemli konusu olacaktır. Kent ölçeğinden dünya ölçeğine kadar uzanan mekan dizinlerinde doğal sistemlerinin duyarlılığı, kaynaklarının sınırlı ve tükenmekte oluşu bu durumu desteklemektedir.

Geleceğin kentsel tasarımı, ekolojik araçlar üretme ve bunların toplumsal bilinç düzeyine taşınmasını geliştirecektir (Dündar, 2002).

Kentsel tasarımda ekolojik yaklaşımlar doğal sistemleri tanımlayan ve etkin bir şekilde fiziksel biçimlendirmede kullanarak, geleceğin yerleşimlerini insan ölçeğinde tasarlayan bir araç işlevselliği taşımaktadır.

Yukarıda belirtilen konular kentin veya bölümlerinin biçimlendirilmesinde doğal süreçlerin etkisinin günümüzde ve gelecekte kentsel tasarımın en temel konulardan biri olacağını göstermektedir. Doğal dinamiklerin fiziksel biçimlendirmede entegre edilerek, yönlendirici ana faktör olarak kullanılmamasından kaynaklanan problemler artmaktadır. Sürdürülebilir kentsel tasarım çalışmalarında doğal sistem ve süreçlerin kent içerisinde fiziksel biçimlendirme ve tasarımda (sosyal, ekonomik, politik dinamiklerle birlikte) göz önüne alınması, değerlendirilmesi/korunması ve fiziksel gelişmeyi yönlendirici ana dinamik olarak ön plana çıkartılması gerekir.

7.2. Proje Yarışması Kapsamında Kentsel Tasarım

Bu bölümde İzmir Liman Bölgesi Proje Yarışması süreci, ödül kazanan projeler ve Yeni Kent Nazım İmar Planı değerlendirmeleri tartışmaya açılmıştır.

İzmir Liman Bölgesi Uluslararası Kentsel Tasarım Fikir yarışması şartnamesi oluşturulurken katılımcı bir yaklaşım sergilenmemiştir. Kentteki ilgi gruplarının (üniversitelerin, sivil toplum kuruluşlarının ...) görüş ve istekleri, İzmir'e yönelik yapılmış çalışmalar şartnamede etkin bir şekilde yer almamıştır.

Yarışma jüri üyeleri incelendiğinde, kentsel tasarımın disiplinler arası yaklaşımını sağlayacak farklı disiplinlerden katılımlar sağlanmamıştır. Alanın tüm potansiyellerini birleştirecek disiplinler arası katılım (şehir plancısı, peyzaj mimarı, coğrafya uzmanı ...) sağlanabilirdi. Jüride danışman üye olarak coğrafya uzmanı, hidrojeolog, jeofizik mühendisi, kıyı mühendisleri vb. bulunması ve bu alanlarda yapılmış çalışmalar sayesinde doğal sistemlerin varlığı ve proje alanını yönlendirmesi hususlarına (deprem, sivilaşma, körfez dinamiği, dereler, iklim) şartnamede özel önem gösterilmesi gerekirdi.

Taner vd. (2002) uyarınca; yarışmayla ilgili şartnamenin planlama mı, kentsel tasarım yarışması mı, fikir yarışması mı olduğu hususu

belirsizlikler taşımaktadır. Şartname korunacak yapıların korunmasını işaret ederken, bir yandan da fikir yarışması olması nedeniyle daha özgür çözümler beklenmektedir. İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin beklentilerinden biri de, yarışma alanında öngörülen gelişmelerin eski kent merkezindeki baskıları azaltacağı ve korunmasına katkı sağlayacağıdır. Yarışma alanının alternatif bir kent merkezi mi, yoksa dönüşüm önerisi mi olup olmadığı net değildir.

Diğer yandan “Mimarlık, Peyzaj Mimarlığı, Mühendislik, Kentsel Tasarım Projeleri, Şehir ve Bölge Planlama ve Güzel Sanat Eserleri Yarışmaları Yönetmeliği” (<http://www.izmimod.org.tr/>) uyarınca fikir yarışmaları; sorun çözmeye yönelik yenilikçi buluşlar, yöntemler, yeni araştırma, planlama, tasarım yaklaşımlarını özendirmek amacı ile mühendislik, mimarlık, şehir ve bölge planlama, peyzaj mimarlığı ve kentsel tasarım alanlarında, daha sonraki plan ve proje kademelerine temel olacak fikir, kavram ve yaklaşımların ortaya konulması, temel veri ve programların belirlenmesi amacı ile açılan yarışmalardır. Bu yarışmalar, daha sonra açılacak başka bir yarışmaya veya uygulamaya yönelik plan, proje çalışmalarına hazırlık niteliğinde de olabilir.

Turan (2001)'a göre; proje yarışması ile kentsel tasarım alanı tanımlanmakla beraber ölçek tanımlamasında tam bir netlik ortaya konulamamıştır.

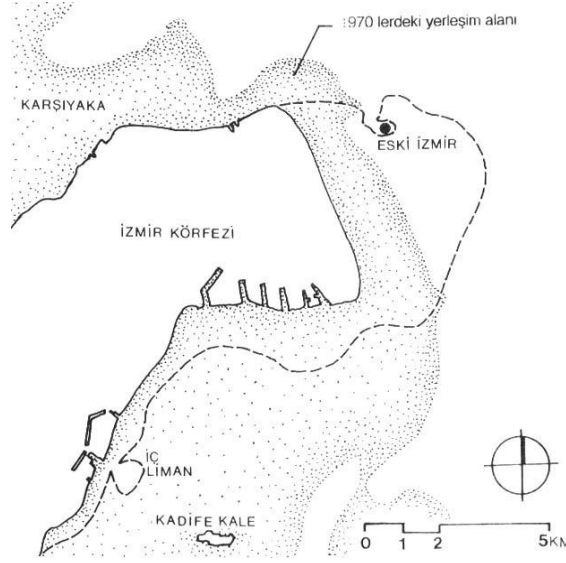
Yarışma şartnamesi oluşturulurken kentin bu bölümüne ilişkin nazım imar planı kararı yoktu. Şartnamenin bazı kararları bütüncül anlayışta kararlar için öneriler beklemektedir. Bu şekilde anlayış alanın kent bütününde planlanmasını gerektirmektedir. Böyle büyük bir alanın tasarlanması, üst ölçekte kararlara etkili olması beklentisi kentsel tasarım üzerinde genel anlamda yapılan tartışmalarda da devam etmektedir.

Yarışma şartnamesinin yarışmacılara verdiği dökümanlarda bazı eksiklikler bulunmaktadır. Örneğin, İzmir'in depremselliği konusunda ayrıntılı bilgiler yarışmacılara verilmemiştir. Jürinin depremle ilgili senaryo isteği bulunmamaktadır. Yerleşim alanının jeolojik özelliklerinin bilinmesi ve bunların yorumlanması durumunda, kentin arazi kullanımından, altyapı donanımının kurulmasına ve doğal afetlere karşı önlem alınmasına kadar uzanan birçok soruna çözümler getirilebilirdi.

Körfezin 1688 yılındaki depremde Alsancak kıyı şeridi 60 cm çökmüştür. Liman denizin içindedir. Radius Projesi'ne göre, fayın 6.5 büyüklüğündeki depremi Alsancak'ta 8.5 olarak hissedilecektir (Yeni Asır Gazetesi, 2003a). Alanda deprem ayrıntılarıyla incelenmelidir. Burada yapılacak yerleşimde kullanımlar belirlenirken deprem yönlendirici olmalıdır. Yeni yapılacak yapılarda deprem ve zemin sıvılaşmasından dolayı bina yapım maliyetleri ileri teknoloji kullanıldığında artacaktır (Prof. Dr. Asaf Koçman ile kişisel görüşme, 2006). Radius projesine göre, Alsancak Limanı ve diğer üç limanla birlikte, alandaki taşıt yolları, alt yapı tesislerinin zemin sıvılaşması, zemin oturması ve yayılması nedeniyle çeşitli derecelerde hasar görülmesi olasıdır (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 1999).

İzmir Yeni Kent Nazım İmar Planında “yapılacak yapılarda en düşük zemin geriliminin esas alınacağı” belirtilmektedir. Ayrıca “denizden kara yönüne uzaklaştıkça kat yüksekliği artacaktır.” kuralının konması deprem kavramının göz ardı edildiğini göstermektedir. Deprem konusunda alanda senaryo üretilmemiştir. Depremin fiziksel gelişimde etkin olması ve jeolojik açıdan değerlendirmelerin net olarak tanımlanması ve fiziksel biçimlendirmeyi yönlendirmesi gerekirdi.

Yarışma şartnamesinde alanın toprak yapısı verilmiştir. Ancak alanda ayrıntılı olarak sıvılaşma alanları bilgisi ve olası riskler yarışmacılara verilmeliydi. Eski İzmir (Şekil7.1)'de görüldüğü gibi; Bayraklı deniz kıyısında idi. Yarışma alanının olduğu bölge geçmişte tamamen denizle kaplıydı. Bu alanlarda yapılan kurutma ve dolgu çalışmalarını izleyen yapılaşma faaliyetleri günümüze kadar sürmüştür. Fakat konu ile ilgili yarışmacıların getirdiği çözümlerde, yerleşme kriterlerinde bu konu ifadesini bulamamıştır. Bu konuda Sezer (2001)'e göre; deprem zararlarını arttırıcı potansiyel sıvılaşma alanlarında 3 kattan fazla yeni yapılaşmaya izin verilmemesi, kat sayısı 3'ten fazla olan yapıların ise güçlendirilmesi gerekir. Kıyılarda olası tsunamiler için önlemler alınmalıdır. En azından 10 km.'lik kıyı kuşağı dahilinde yeni yapılaşmaya kesinlikle izin verilmemelidir.



Şekil 7.1. İzmir ve Bayraklı eski yerleşim (Ahmet Piriştina Kent Arşivi ve Müzesi)

Yeni Kent Nazım İmar Planı yapımı aşamasında toprakla ilgili veriler ayrıntılı olarak jeolojik etütlerle belirtildiği halde yoğunlukta, bina yüksekliklerinde ne kadar yönlendirici olduğu net değildir. Sıvılaşma alanlarının fiziksel biçimlendirmede ele alınmadığı görülmektedir. Alanda küçük ölçeğe kadar sıvılaşma alanlarının haritası yapıp tehlikeli alanlar belirlenerek yapılaşma yönlendirilmeliydi.

Yapılaşmaya açılacak alanlarda ve çevrelerinde sıvılaşma olasılığının dikkate alınması ve bu yerlerde özel bitkilendirme çalışmalarının yürütülmesi (Prof. Dr. Aydın Güney ile yapılan kişisel görüşme, 2006) ve özellikle açık alan kapsamında değerlendirilmesi gerekir.

Yarışma şartnamesinde İzmir Körfezi'nin taban sedimentlerinin kirlilik durumları, suyun akış dinamiği, körfezin yapısı vb. konular hakkında ayrıntılı bilgiler verilmemiştir. Bu konular su döngüsü, enerji, deniz gelişimi konuları için önemlidir.

Alanda bulunan dereler ise fiziksel biçimlendirmede ele alınması gereken önemli potansiyellerdir. Yarışma şartnamesinde alanın derelerinin açık mekan sistemi oluşturması ya da entegre edilmesi, ekolojik ve biyolojik çeşitlilik, rekreasyonel aktivitelerin çeşitlenmesi gibi hususlardaki işlevleri net olarak tanımlanmamıştır. Deniz ve derelerin açık

mekan sistemi ile beraber ele alınması, bu kapsamda planlama ve tasarım yapılmasının gerekliliği vurgulanmamıştır.

İzmir Yeni Kent Nazım İmar Planı raporu, derelerin potansiyelinin değerlendirileceği belirtilmektedir. Yarışma alanında derelerde İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin yaptığı çalışmalar sadece dereler üzerinde bentler yapılması ve mevsimsel temizlik çalışmalarıyla sınırlı kalmıştır. Derelerde kirlilik nedenlerini azaltmak için sanayi tesisleri kent sağlığı ve estetiği açısından şehir dışına alınmalıdır. Olası sel baskınları ise yamaçların bitkilendirilmesi suretiyle kısmen de olsa çözülecektir. Alanda tüm derelerin birbirleriyle bütünleşik planlanması ve etkili su yönetimi stratejileri oluşturulmalıdır. Bu sürdürülebilir kentsel gelişme için önemlidir.

Kıyı kanununda, sahil şeridi; "Kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alan" olarak tanımlanmaktadır. Deniz kıyılarında bu kesimlerde yapılaşma konusunda sınırlamalar getirilmiştir. Ancak, akarsu kıyılarına yönelik bu tür bir tanımlamaya gidilmemiş, kıyı kenar çizgisinden itibaren ne kadar mesafede yapılaşmaya izin verileceği konusunda bir açıklama getirilmemiştir (Kılıçaslan, 2004). Alandaki derelerin ekoloji, biyoçeşitlik, ekosistem kavramı içerisinde yeniden değerlendirilmesi gerekir. Derelerin çevresindeki yapılaşma koşulları için kısıtlamalar getirilmelidir.

Yarışmanın değerlendirilmesinde ilk turda kıyı bandının şekillenmesi ve silüet sorunu kriter olarak değerlendirilmeye alınmıştır. Bu kriterde kıyı bandının morfolojisi ve doğal dinamiklerin/faktörlerin etkisi incelenmemiştir. Ayrıca ilk tur kriterlerinde gelecek için vizyon beklentisinin teknolojiyle bağlantılı olması istenmiştir. Vizyonun içeriğini doğal referanslar ve süreçler de belirler. Bu konuda yarışmacılar yönlendirilmemiştir.

İlk turdan sonra yarışmacıların projeleri değerlendirilirken temel vurgu kültürel dinamiklere yapılmaktadır. Doğal faktörleri ve süreçleri içeren değerlendirme kriterleri dizgesi de yer almalıydı.

Yarışmada 1. lik ve 2.'lik ödülü kazanan projeler, deprem senaryosu, sivilaşma alanları hususları hariç doğal sistemleri doğru analiz ederek fiziksel biçimlendirmede doğru kararlar almıştır. Özellikle birinci ödüllü

yarışmacı, sürdürülebilir kentsel gelişme parametrelerini kullanmıştır. Bu yolda iklim özellikleri, bina yoğunluğu ve yönlenme, açık mekan sistemleri, hava koridorları, derelerin potansiyeli hususlarına duyarlılık göstermiştir. Bayraklı arkeolojik sit bölgesi gelişimi örnek alınabilir. İncelenen diğer yarışmacılarda deprem konusunda senaryo önerilerinde bulunmamıştır. Doğal sistemleri tam anlamıyla yönlendirici olarak ele almamışlardır. Bazı yarışmacılar sadece iklim faktörlerini dikkate almış, diğer faktörleri dikkate almamışlardır.

Yarışmacılar denizi etkin kullanmak için marina yer seçimini genelde Alsancak Liman Bölgesi'nde ve Turan Bölgesi'nde önermiştir. Yarışma şartnamesinde alan seçimi konusunda herhangi bir işaret yoktur. Sadece yük limanının kaldırılması istenmiştir. Marina yer seçimi konusunda ayrıntılı olarak su dinamiği, kirlilik, denizin ekolojik yapısı, deprem, marinanın çevreyi etkilemesi/etkilenmesi gibi hususların belirleyici tasarım kriterleri olarak verilmesi gerekirdi. Yeni Kent Nazım İmar Planı marina için yer seçimini daha uygun görünen Turan Bölgesi'nde önermiştir.

Yarışma şartnamesinde Bayraklı ile ilgili bilgiler verilmiştir. Alanda arkeolojik kazılarla nelerin ortaya çıkarıldığı ve koruma amaçlı imar planının yapılıp yapılmadığı ortaya konmamıştır. Jürinin ilk tur değerlendirmelerinde sembolik konular olarak Bayraklı'nın konumu yarışma projelerinde incelenmiştir. Bu arkeolojik sit hem alanın hem de İzmir'in en önemli potansiyeli konumundadır. Jürinin değerlendirmesinde sadece tarihi ve sembolik yönüne vurgu yapılması yeterli değildir.

Yeni Kent Nazım İmar Planında alanın kuzeydoğusunda ve İzmir'in en önemli arkeolojik sit statüsündeki bölgesi olan Bayraklı-Tepekule değerlendirilmiştir. Alana bitişik olan Bayraklı arkeolojik alanı tüm alanla bütünlük sağlayacak şekilde, eskiden Tepekule'nin deniz kıyısında olmasına paralel olarak (1. ödüllü projede olduğu gibi), bir kanal ve etrafında park sistemi oluşturularak denizle buluşturulmuştur. Alanın potansiyelini daha iyi değerlendirmek üzere ayrıca ele alınmalı ve özel proje alanı olarak değerlendirilmelidir.

Tez kapsamında değerlendirme kriterlerinden olan "kent formu" başlığı altındaki karışık kullanım hususu, yarışma şartnamesinde ve jürinin değerlendirmelerinde ele alınmıştır. İzmir Yeni Kent Nazım İmar Planının da tüm alanda (Liman Bölgesi, Salhane ve Turan Bölgeleri) karışık

kullanım ve işlevsel çeşitlilik sağlanmıştır. Planda tescilli yapıların değerlendirilmesi ve yeni işlev verilerek kullanıma açılması hususu olumludur. 2. ödüllü projede Liman bölgesinde önerilen endüstri arkeoloji müzesi planda da uygulanmıştır.

“Bina yükseklikleri, yoğunlukları ve mesafeleri” hususu doğal sistemler dikkate alınarak fiziksel biçimlendirmede yönlendirici olması bağlamında değerlendirilmiştir. Jürinin değerlendirmelerinde ise “yüksek profilli panoramik düzenlemeler” (!) hususu yer almaktadır. Bu konuda doğal sistemlerin yönlendirici olması hususu göz önüne alınmamıştır. İzmir Yeni Kent Nazım İmar Planı, 1989 yılı revizyon nazım imar planına göre binaların zeminde taban alanı kullanımını azaltmıştır. Ancak bina yüksekliklerini denizden kara yönüne doğru arttırma kararını getirmiştir. Bu hususta deprem, sıvılaşma riski, körfez dinamiği dikkate alınmamıştır.

Yarışma şartnamesinde ayrıntılı olarak alanın arazi kullanımı bilgileri geçmişten günümüze kadar verilmiştir. Jüri değerlendirmesinde “arazi kullanımında yeraltı ve yerüstü dinamiklerinin yönlendirici olması” hususunda değerlendirmeler yapılmamıştır.

Planda, alan ile Kültürpark arasında bağlantı (yeşil/yaya bandı) kurulması amaçlanmıştır. Oluşturulması öngörülen yeşil aks Liman Bölgesi’nde yapılaşmadan dolayı kesintiye uğramaktadır. Alternatif olarak 1. ödüllü yarışmacının yeşil aks bağlantısı örnek olarak alınabilir. 1925 yılında Rene Danger tarafından İzmir’in ilk imar planı çalışmasında Kültürpark çevresinde ışınsal gelişim önerisi ve bu kapsamda kent merkezinde başlıca ulaşım hatları boyunca açık alan sistemi oluşturması hususu anlamlıydı. Bu suretle kentin fiziksel gelişimi sınırlanabilirdi. Ancak bu durum yapı yoğunluğunun arttırılması suretiyle tam tersine gelişmiştir. Kültürpark çevresindeki ışınsal gelişimin sürdürülebilmesi durumunda, yarışma alanından Alsancak’a kadar açık alan sistemi oluşturulması daha kolay olacaktı.

Yarışma şartnamesi taşıt yollarının aynen korunmasını ve değiştirilmemesini öngörmüştür. Jüri ilk tur değerlendirmesinde taşıt ve yaya hareketi hususunda yarışma projelerini incelemiştir. Alanın ileride taşıt yolları için yeterli taşıma kapasitesine sahip olmayacağı ortadadır. Özellikle yaya hareketliliğinin artması, taşıt trafiğinin azaltılması, kamusal mekanların arttırılması ve bu yolda açık mekan sistemi oluşturulması

önemlidir. İzmir Yeni Kent Nazım İmar Planı, şartnamede belirtildiği üzere, ulaşım altyapısını değiştirmemiştir. Alanda Alsancak Limanı'nın doğusunda Meles Deltası üzerinde kavşak oluşturan yollar (Zafer Payzın Kavşağı) birbirine girmiş durumdadır. Bu sorunlu alanla ilgili çözüm üretilmemiştir.

Yarışma şartnamesi İzmir'in iklim profilini ayrıntılarıyla yarışmacılara vermiştir. Jüri iklimsel düşünceler kapsamında değerlendirmelerini yapmıştır. İzmir Yeni Kent Nazım İmar Planı, İzmir genelinde sahilde yapılan bitişik nizam yapılaşma anlayışı yerine, binalar arasında geniş koridorlar bırakılması ve binaların dar cephelerinin kıyıya dik yönlendirilmesi, imbat rüzgarının ve deniz yönünden gelecek rüzgarların iç kesimlere kadar olan sirkülasyonu açısından önemlidir.

Yarışma alanının bağlı olduğu yasalar aşağıda kısaca ele alınmıştır. Buna göre;

Çevre politikamızı belirleyen 2872 sayılı "Çevre Yasası"nın amacı: bütün vatandaşların ortak varlığı olan çevrenin korunması, iyileştirilmesi; kırsal ve kentsel alanda arazinin ve doğal kaynakların en uygun şekilde kullanılması ve korunması; su, toprak ve hava kirlenmesinin önlenmesi; ülkenin bitki ve hayvan varlığı ile doğal ve tarihsel zenginliklerinin korunarak, bugünkü ve gelecek kuşakların sağlık, uygarlık ve yaşam düzeyinin geliştirilmesi ve güvence altına alınması için yapılacak düzenlemeleri ve alınacak önlemleri, ekonomik ve sosyal kalkınmanın hedefleri ile uyumlu olarak belirli hukuki ve teknik esaslara göre düzenlemektir (<http://www.izmircevre.gov.tr/>).

2863 sayılı "Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu"nın amacı; korunması gerekli taşınır ve taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları ile ilgili tanımları belirlemek, yapılacak işlem ve faaliyetleri düzenlemek, bu konuda gerekli ilke ve uygulama kararlarını alacak teşkilatın kuruluş ve görevlerini tespit etmektir (<http://www.peyzajmimoda.org.tr/>). Alanda bulunan koruma kurulu tarafından belirlenen tescilli yapılar ve Bayraklı arkeoloji alanının potansiyelleri tekrar ele alınmalı ve özel tasarımlarla kente kazandırılmalıdır.

İmar planı yapımında kullanılan teknik şartnamede, "doğal kaynakların" doğal yapı başlığı altında jeolojik, jeomorfolojik, hidrojeolojik, hidrolojik özelliklerinin ve biyolojik yapısının özellikleri ve

fonksiyonlarına göre sınırlayıcı altyapı verileri olarak tanımlanması, artan kültürel baskıların önlenmesi için doğal kaynakların özelliklerinin doğal sistem içindeki fonksiyonları en kısa sürede belirlenerek imar planlarının temel verisi olarak planlamaya aktarılmalıdır (Ezer ve Demir, 2000). Fiziki planların ülkemizde en önemli dayanağı olan 3194 sayılı “İmar Kanunu”nda doğal sistemleri değerlendirme aşamasında yetersizlikler bulunmaktadır. Ayrıca teknik şartnameler belediyeler tarafından uygulamada kesinlikle kullanılmalıdır.

Üretilen fiziki planlarda, sistemi ve özellikleri hakkında ekolojik bilgilerin planlama ortamında değerlendirilmesi sonucu; Ezer ve Demir (2000) uyarınca, planların parçacı, günübürlük çözüm üreten ve uzun dönemli sorunlara çözüm getirmekten uzak olması kaçınılmazdır. Doğal sistemler kentsel tasarımda ve planlamada yönlendirici olmalıdır. Kentlerimiz gün geçtikçe kalabalıklaşmakta, ekolojik dengeleri bozulmakta ve sağlıklı yerler haline gelmektedir. Kentsel tasarım çalışmalarında gelişim ve dönüşümün kente getireceği iyileştirmelerde vazgeçilmez hususlar arasında ekolojik kaygılar yer almalıdır.

Toplumun önemli gereksinimlerini karşılamayı ve hızlı kalkınmayı hedef alan fiziksel planlar, çok disiplinli bir çalışmanın ürünü olsalar bile, genellikle tek yönlü yaklaşımları nedeniyle doğal çevre ile uyumlu, sağlıklı bir gelişme sağlayamazlar. Kendi içlerinde tutarlılıklarına ve doğal çevreye karşı iyi niyetli yaklaşımlarına karşın, uygulama sonucu farklı konum ve boyutlarda umulmadık sorunlar yaratabilmektedir. Bu ise, doğal süreçleri doğanın yapı ve işlevlerini doğru tanımlayan geniş kapsamlı bir çevresel yaklaşımı zorunlu kılar (Gündüz, 1980). Doğal süreçlerin çevresel yaklaşım içerisinde tanımlanıp fiziksel planlara veri oluşturması sağlanmalıdır.

3621 sayılı “Kıyı Kanunu” deniz, tabii ve suni göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde olan ve devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerini gözeterek koruma ve toplum yararlanmasına açık, kamu yararına uygun kullanma esaslarını tespit etmek amacıyla düzenlenmiştir. Kanunda, kıyı şeridi kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak, 1) Uygulama imar planı yapılacak alanlarda yatay olarak en az 20 m. genişliğindeki alan, 2) Uygulama imar planı bulunmayan belediye ve komşu alan sınırları içinde veya dışındaki yerleşik alanlarda, çevre düzeni ve/veya nazım imar planı bulunsun veya

bulunmasın, yatay olarak en az 50 m. genişliğindeki alan, 3) Belediye ve komşu alan sınırları içinde ve dışındaki iskan dışı alanlarda, çevre düzeni ve/veya nazım imar planı bulunsun veya bulunmasın, yatay olarak en az 100 m. genişliğindeki alan şeklinde tanımlanmıştır. Yasanın 7. maddesi, kamu yararının gerektirdiği durumlarda, uygulama imar planı kararıyla, deniz, göl ve akarsularda, doldurulma ve kurutma yoluyla toprak kazanılabileceğini de göstermektedir. Bu topraklar üzerinde, yol, açık otopark, park, yeşil alan ve çocuk bahçesi gibi teknik ve toplumsal altyapı alanları düzenlenebilir (<http://www.spo.org.tr/>). Anayasa Mahkemesi, kamu yararını gözetme amacıyla 20 m. genişliğindeki alan tanımını iptal etmiştir (Resmi Gazete, 23.01.1992, No:21120). Kıyı kanununda kıyıların ekolojik özellikleri dikkate alınarak yapılaşma alanları buna göre belirlenmelidir.

Genel anlamda ülkemizde çevre yaklaşımını belirleyen çevre politikalarından, fiziki planların dayanağı olan imar planlama çalışmalarına ve kentsel tasarım anlayışına kadar uzanan planlama ve yönetim hiyerarşisinde doğal kaynakların ve süreçlerin yönlendiriciliği tartışması aşağıda ele alınmıştır (Çizelge 7.1).

Çizelge 7.1. Planlama ve yönetim dizgesinde doğal süreçlerin yönlendiriciliği

TÜRKİYE'DE YAŞANAN SÜREÇ	ÖNERİLER (ÖNGÖRÜLEN)
ÇEVRE POLİTİKALARI	Doğal kaynakların ve süreçlerin kent içinde yaşatılması, zenginleştirilmesi, yasa ve yönetmeliklerde bu konulara yer verilmesi, arazi kullanım politikaları vb. hususların yönlendiriciliği sağlanmalıdır.
KENT STRATEJİLERİ / VİZYONU	Sürdürülebilir kentsel gelişme, yaya erişimi, sosyal yaşamın niteliği, açık mekan sistemleri, tarihi ve turistik referansların öne çıkarılması, enerji tasarrufunu sağlayıcı çözümler, toplu ve bütünleştirici ulaşım-altyapı çözümleri, hava-su-toprak kirliliğine dayanan çevre sorunlarının çözümlenmesi vb. ele alınmalıdır.
PLANLAMA	İlgili kesimlerin uzlaşması, kamu katılımı, altyapı, kent ve çevre bağlantıları, ısı adaları, kullanımların kent içinde dengeli dağılımı, habitatların parçalanmasının önlenmesi, kent formu, sürdürülebilirlik vb. hususlar gözetilmelidir.
KENTSEL TASARIM	Fiziksel biçimlendirme, tasarım rehberleri, insan sağlığı ve konforu, doğal süreçlerin etkisi/etkilenmesi, algısal dinamikler, biyoçeşitlilik, enerji tasarrufu, karma kullanım, yaya ulaşımı, yoğunluk, sürdürülebilirlik vb. hususlara önem verilmelidir.

Günümüzde İzmir Yeni Kent Nazım İmar Planı ile ilgili yaşanan tartışmalar genellikle bina emsal değerlerinin artışına kilitlenmiş olup proje yarışması sürecinde proje alanına ve dolayısıyla İzmir kentine biçilen rol geri planda kalmıştır.

İzmir Büyükşehir Belediyesi 13 Mart 2006'da 550 hektarlık alanda öngörülen imar değişikliğini kabul etti. Bu değişikliğe göre zemin kullanımı yüzde 15, emsal inşaat yoğunluğu yüzde 1 arttırıldı. Bayındırlık Müdürlüğü yeşil alan, otopark gibi sosyal donatıların yetersiz kaldığını savunarak olumsuz rapor verdi. İzmir Valiliği bu rapora dayanarak iptal davası açtı.

Mimarlar Odası İzmir Şubesi Başkanı Tamer Başbuğ'un "Önceki planda kullanışsız binalar vardı. Zemindeki kullanım oranının azlığı mimari çözüme engel oluyordu. Bu düzenlemeyle bunun önüne geçilmiş, bu durum kent için olumlu bir gelişme yaratmıştır." görüşlerine yer verilmiştir (Milliyet Gazetesi, Ege Eki, 2006).

Turan-Alsancak Limanı bölgesinde zeminde yüzde 25, 30 ve 35 olan kullanım hakkını yüzde 40, 45 ve 50'ye yükseltildi. Planda 3 ve 3,5 emsal olan inşaat yoğunluğu hakkı ise 4 ve 4,5 emsale çıkartıldı. Yükseklikte ise sınır konmamıştır. İzmir Girişim Platformu Dönem Sözcüsü Tuncay Karaçorlu bu gelişmelere karşı "Planda yapılan değişikliğin sağlam hukuksal, toplumsal temellere dayandırılmamıştır. Bu plan hukuk dışı özellikler taşımaktadır. Çünkü, bu planda bir plancının imzası yoktur ve belediyenin ilgili teknik birimlerinin onayı alınmamıştır. Yine bu planın bütün toplumsal kesimlerin ihtiyaçlarına cevap veren bir anlayışla hazırlanması gerekirken, burada belli çıkar çevrelerinin çarpık, haksız ve ayrıcalıklı inşaat çevrelerinin ihtiyaçlarına ve taleplerine göre yapılmış bir plandır. Yeni yoğunluklar getiren plan gerek alanın kıyı özelliklerine gerekse kentsel planlama değerleri açısından sağlıklı bir nitelik taşımamaktadır." görüşlerini belirtmiştir (<http://www.ntvmsnbc.com/news/369170.asp>).

Bu görüşe karşı; "Yapı yüksekliği ile ilgili bir kısıtlamamız yok ama zemin kullanımına ilişkin kısıtlayıcı önlemler aldık. Bazı istisnalar olmakla birlikte bölgede ortalama yüzde 30 zemin kullanımı öngördük. Kıyıdan kara yönüne ilerledikçe artan bir inşaat emsali belirledik. Zemindeki kullanımı daraltarak, denizden karaya doğru ilerledikçe çok büyük genişliklerin kalmasını sağlamış olduk" (Yeni Asır Gazetesi, 2003b)

yolunda İzmir Yeni Kent Merkezi Planlama Grubu Başkanı Cengiz Türksoy'un görüşleri İzmir'in gündemini yoğun bir şekilde oluşturmaktadır.

Planın, geçmiş planlardan gelen uygulama verilerini göz ardı ederek, sorunları yalnızca yoğunluk artışıyla çözmeyi hedeflemesi dikkat çekicidir. Toplam inşaat alanının artışından kaynaklanabilecek teknik ve sosyal altyapı yetersizliği konusuna dikkat edilmelidir (Cumhuriyet Gazetesi, Ege Eki, 28.03.2006, Şehir Plancıları Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu'nun açıklaması).

Tez konusu kapsamındaki tartışmaların yerine, günümüzde yüksek yapılaşmanın neler getireceği ve yatırımcıları çekebileceği hususları kamuoyunu meşgul etmektedir. Kentin en önemli alanı olan İzmir Liman Bölgesinin geleceğini yönlendirecek olan doğal süreçler ve bu bağlamda deprem, körfez dinamiği, sıvılaşma, kıyı özellikleri, dereler, iklim özellikleri üzerinde durulmamaktadır. Kentte bu alanda beklenen emsal artışları bu alanda yoğunluğu arttırmakla kalmayacak, doğal süreçlerin işleyişini engelleyerek, bu konuda bir çok problemi de tetikleyecektir. Yukarıda sayılan konular bağlamında proje alanında kapsamlı bir açık alan sistemi, yaya odaklı kullanımlar, çevre ve yaşam kalitesinin artırılması gibi hususların bu tartışmalarda ve planlama ortamında ivedilikle ele alınması gerek bu bölgenin gerekse de İzmir'in geleceği açısından önem taşıyacaktır.

8. SONUÇ

Teknolojik, toplumsal, siyasal ve kültürel değişimlere kentlerin ayak uydurması ve kentlerin geleceği için doğal süreçlerin ve unsurların önemi giderek daha fazla kavranmaktadır. Kentsel tasarım aracı kentin yenilenmesi, iyileştirilmesi ve dönüştürülmesinde günümüzde daha etkin olabilmek için farklı anlamlar yüklenerek hareket alanını genişletmelidir.

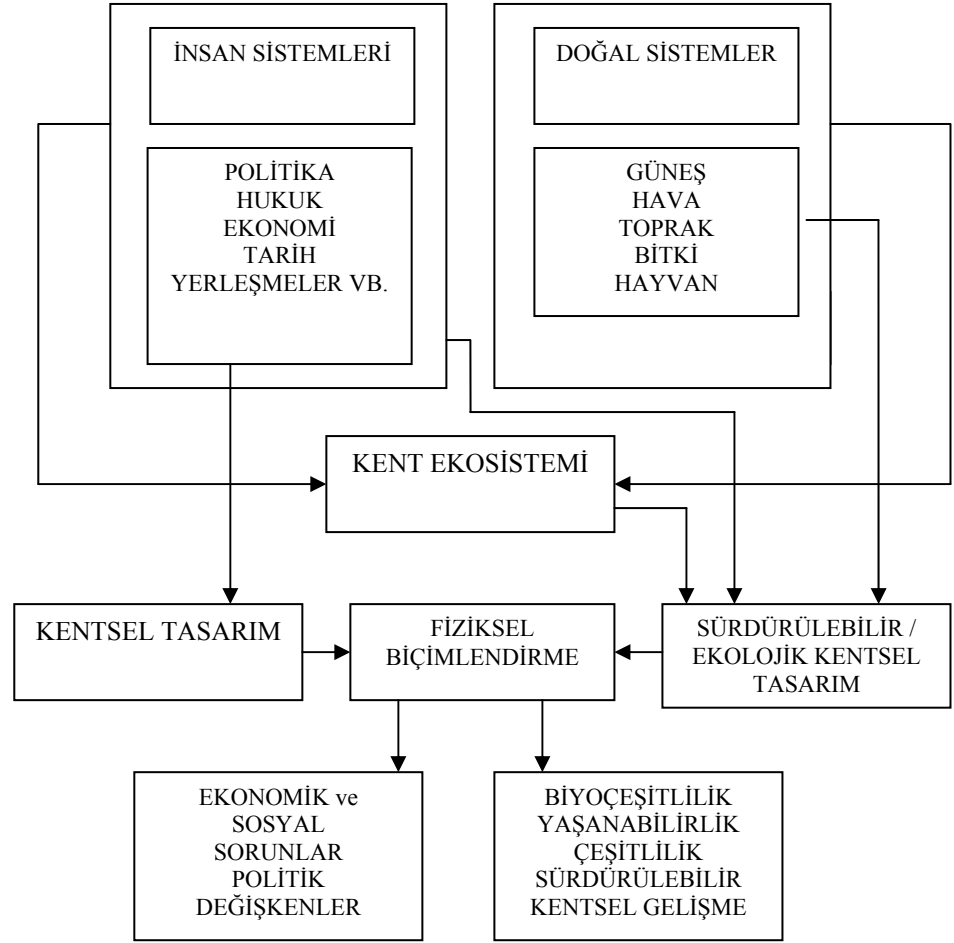
Kentin tüm bileşenlerini bir araya getiren anlayışta kentsel tasarımın ekolojik duyarlılığı ön planda tutması gerekir. Ekolojik kentsel tasarım anlayışıyla doğal süreçleri tanımlayan çevresel yaklaşımlı doğal sistemleri insani sistemlerle bir araya getirmesi olanaklı olmaktadır. Kentsel tasarımda doğal süreçlerin ve faktörlerin fiziksel biçimlendirmeyi yönlendirmesine, kısıtlamalar ve yeni olanaklar sunmasına duyarlı olmalıdır.

Teorik bazda kentsel tasarım aracının doğal süreçlerle entegre edilerek fiziksel biçimlendirme eylemini gerçekleştirmesi için; doğal süreçler ve unsurlar insan sistemleri ile birlikte kentsel tasarım içerisinde değerlendirilip fiziksel biçimlendirmeyi yönlendirmesi “sürdürülebilir (ekolojik) kentsel tasarım” olgusunu gündeme getirmektedir. Sadece insan değer yargıları ve kabulleri kentsel tasarımı biçimlendirdiği için salt ekonomik ve sosyal sorunlara ve politik değişkenlere odaklanmış durumdadır. Bunun sonucu olarak yaşanabilirlik, sürdürülebilir kentsel gelişme, kullanım çeşitliliği, taşıt ulaşımı yerine yaya ulaşımı gibi hususlardaki eksikliklere son yıllarda önem verilmektedir. Bu hususları kapsayan bir model önerisi Şekil 8.1’de ele alınmıştır.

İzmir Liman Bölgesi Kentsel Tasarım Fikir Yarışması örneğinde görüldüğü gibi, yarışma şartnamesinde doğal faktör ve süreçler, çalışmalardaki yönlendiriciliği yeterince tanımlanmamıştır. Proje Yarışması Yönetmeliğinde yer alan “kentsel tasarım çalışmalarında” bu hususlara yer verilmelidir. Ayrıca proje yarışmaları şartnamesi hazırlık sürecinde ve jüride danışman olarak farklı disiplinlerden katılıma olanak sağlamalıdır.

Yeni Kent Nazım İmar Planının İzmir Liman Bölgesinin (550 hektarlık alan) kentin diğer alanlarına örnek olacağı, yeni bir kent merkezi

olması ve yeni bir imge yaratılması fikirlerini oluştururken alanın doğal sistemleri kent bütününde araştırılıp daha sonra gelişim stratejileri belirlenmelidir. Alanda acilen yapılaşmadan önce deprem konusu tekrar gözden geçirilmelidir. İzmir Yeni Kent Nazım İmar Planında önerilen yoğunluk ve kat yükseklikleri düşük tutulmalıdır. Alandaki derelerin çevresi de açık sosyal ortam alanları olarak ele alınarak açık mekan sistemine entegre edilmelidir. Körfez kıyı dinamiğini yeniden ele alan anlayışla fiziksel gelişim yönlendirilmelidir.



Şekil 8.1. Teorik Bazda Kentsel Tasarım Aracının Doğal Süreçlerle Entegre Edilerek Fiziksel Biçimlendirme Eylemini Gerçekleştirmesine Yönelik Bir Model Önerisi

Alanda ulaşım çözümü için toplu ulaşım (metro ve deniz ulaşımı) hızla yapılandırılırken taşıt yollarının kıyıda oluşturduğu karmaşıklık giderilmelidir. Bu konuda deprem, kıyı dinamiği, sınılaşma potansiyeli olan kıyı alanları göz önüne alınmalıdır. Yarışma alanında kıyı kesimleriyle, iç kesimler ve diğer alanlar arasında açık alan sistemleri oluşturulmalıdır.

Yeni Kent Nazım İmar Planı, sürdürülebilir ideal kentsel tasarım örneği bir alan oluşturması ve kentin diğer alanlarındaki kentsel gelişmelere örnek olabilmesi için yukarıda sayılan konuları dikkate alan çevresel anlayışta yeniden ele alınıp değerlendirilmelidir.

Yarışma alanında kritik yapılaşma alanlarını belirlemede doğal sistemler hakkında veri toplama, değerlendirme ve uygulama aşamalarında yönlendirici olabilmesi için farklı disiplinlerin katılımıyla bir birim oluşturulmalıdır. İzmir Büyükşehir Belediyesi'nde oluşturulacak olan bu birim, yarışma alanındaki doğal faktörleri ve süreçleri planlama ve kentsel tasarım çalışmalarında yönlendirici hususlar olarak ele alarak yürütülmekte olan çalışmaların revize edilmesini sağlayacaktır.

Ülkemizde çevre politikalarından planlama çalışmalarına, planlama çalışmalarından kentsel tasarıma kadar uzanan süreçte doğal faktör ve süreçlerin önemli bir belirleyici unsur olarak yer alması gerekir. Yasa ve yönetmeliklerde (3194 sayılı İmar Kanunu, Kıyı Kanunu, Çevre Kanunu vb.) bu hususlar doğrultusunda çalışmalar yürütülmelidir.

KAYNAKLAR DİZİNİ

Kitap, tez, makale, bildiri, rapor

Akbulut, Ö., 2003, Jeolojik Yapılanmalar Işığında Yerleşim İlkeleri ve Bu bağlamda Afet Yönetimi Çerçevesinde İzmir İçin Bir Model Önerisi, Yüksek Lisans Tezi, DEÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İzmir.

Alberti, M. and Waddell, P., 2000, An Integrated Urban Development and Ecological Simulation Model, Integrated Assessment, 1, 215-227.

Alberti, M, Marzluff, J., Shulenberger, E., Bradley, G., Ryan, C., and Zumbrunnen, C., 2003, Integrating Humans into Ecology: Opportunities and Challenges for Studying Urban Ecosystems, BioScience, 53(12), 11p. (<http://faculty.washington.edu/cmryan/biosciUE.pdf>)

Canan, F., 2005, Sürdürülebilir Kentsel Gelişim İçin Yoğunlaştırma Stratejisi, Yapı Dergisi, sayı 286, 51-57s.

Collins, J. P., Kinzig, A. P., Grimm, N. B., Fagan, W. F., Hope, D., Wu, J. and Borer, E. T., 2000, Yeni Kent Ekolojisi (Çev.: Ayşe Turak), Bilim ve Teknik Dergisi, sayı 396, 74-80s.

Deshpande, A. M., 2003, Design Process to Integrate Natural and Human Systems, Masters Thesis, Virginia Polytechnic Institute and State University, Virginia.

Dünder, Ş., 2002, Mekan Organizasyon Birimlerinin Yeniden Yapılanmasında Bir Araç Olarak Kentsel Tasarım, Doktora Tezi, DEÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir Planlama Ana Bilim Dalı, İzmir.

Ege Mimarlık Dergisi, 2002, İzmir Liman Bölgesi İçin Kentsel Tasarım Uluslararası Fikir Yarışması, (2001/4-2002/1), 40-41, 58-90s.

Erlat, E., 2003, İzmir'in Hava Tipleri Klimatolojisi, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, No:21, İzmir.

Ezer, A. ve Demir, N., 2000, Doğal Kaynakların Planlamada Ele Alınış Biçimi, Dünya Şehircilik Günü 24. Kolokyomu, Geleceği Planlamak, Yeni Planlama Yöntemi/Dili, Yasal Düzenlemeler, TMMOB Şehir Plancıları Odası, 6-8 Kasım 2000, İzmir, 199-205s.

Günay, B., 1999, Urban Design is a Public Policy, ODTÜ Yayınları, Ankara.

Gündüz, O., 1980, Fiziksel Planlama Çalışmalarında Çevresel Yaklaşım, İzmir Körfez Havzası Doğal Gizilgücünün Kentsel Gelişime Uygunluğunu Saptamayı Amaçlayan Bir Yöntem Araştırması, Doktora Tezi, Ege Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi, İzmir.

Hough, M., 1989, City Form and Natural Process, Routledge, London.

İzmir Büyükşehir Belediyesi, 1999, İzmir Deprem Senaryosu ve Deprem Master Planı, İzmir Büyükşehir Belediyesi ile Boğaziçi Üniversitesi Arasında İmzalanan Araştırma Projesi Protokol Sözleşmesi Kapsamında Hazırlanmıştır (<http://www.izmir.bel.tr/izmirdeprem/izmirrapor.htm>).

İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2001a, İzmir Liman Bölgesi İçin Uluslararası Fikir Yarışması Şartnamesi CD'si, İzmir.

İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2001b, Arap, Manda, Meles Dereleri Islah Çalışmaları, Su ve Kanalizasyon İdaresi Genel Müdürlüğü, İzmir, 46s.

İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2003, İzmir Yeni Kent Nazım İmar Planı Raporu, İmar Daire Başkanlığı, Plan Program Koordinasyon Şube Müdürlüğü, İzmir, 20s.

İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2006, İzmir Büyükşehir Belediyesi 2006-2017 Stratejik Planı, İzmir, 147s. (http://www.izmir.bel.tr/ibb_stratejik_plan.pdf)

İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığı, 2006, Çevre ve Sağlık İşleri Daire Başkanlığı Körfez Koruma ve Kontrol Çalışmaları, Kent Konseyi Toplantısı, 15.02.2006, İzmir.

Jabareen, Y., 2006, Sustainable Urban Forms, Journal of Planning Education and Research, Association of Collegiate Schools of Planning, 26:38-52p.

Kaplan, A. ve Küçükerbaş, E., 2000, Kentsel Tasarımda Peyzaj Mimarlığının Yeri ve Kentsel Peyzaj Tasarımı. Peyzaj Mimarlığı Kongresi, 19-21 Ekim 2000, Ankara, 45-57s.

Kaplan, H., 1994, Yeni Bir Kentsel Tasarım Paradigması Olarak Ekolojik Kentsel Tasarım, 5. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, Kentsel Tasarım ve Ekoloji “Tasarıma Ekolojik Yaklaşım”, İstanbul, 91-144s.

Karadağ, A., 2000, Kentsel Gelişim Süreci, Çevresel Etkileri ve Sorunları İle İzmir, İzmir.

Karaman, A., 2005, Kentsel Tasarımın Değişen Paradigmaları, Tasarım Dergisi, sayı 150, 60s.

Kenworthy, J., 2006, The Eco-city: Ten Key Transport and Planning Dimensions for Sustainable City Development, Environment & Urbanization, 18(1), 67-85p.

Kılıçaslan, Ç., 2004, Akarsuların Kentsel Gelişme-Dönüşüm Süreci İçinde Çeşitli Kullanımlar Yönünden Etkileşimlerinin İzmir Kenti Örneğinde Ortaya Konulması, Doktora Tezi, Ege Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı, İzmir.

Kıstır, M. R., 1981, Kentsel Gelişme Potansiyelinin (KGP) Belirlenmesinde Bir Yöntem: Ekolojik Yaklaşım, Yüksek Lisans Tezi, KTÜ İnşaat ve Mimarlık Fakültesi, Trabzon.

Koç, H., 1994, Konut Alanları Tasarımında Ekolojik Yaklaşımlar, 5. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, Kentsel Tasarım ve Ekoloji “Tasarıma Ekolojik Yaklaşım”, İstanbul, 290-297s.

Konuk, G., 1994, Ekolojik Tasarım ve Cumalıkızık Örneği, 5. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, Kentsel Tasarım ve Ekoloji “Tasarıma Ekolojik Yaklaşım”, İstanbul, 145-170s.

Kuban, D., (2002-b), İzmir Liman ve Çevresi Uluslararası Fikir Yarışması'nın Düşündürdükleri. Yapı Dergisi (242) Ocak 2002, 28-29s.

Marcotullio, P., Piracha, A. and King, C., 2003, Urban Ecosystems and the Millennium Ecosystem Assessment: Towards an Inclusive Framework, UNU/IAS Working Paper, No:105.

McHarg, I. L., 1992, Design with Nature, John Wiley & Sons, New York.

Sezer, L. İ., 2001, İzmir Sismoteknik Yöresinde Deprem Aktivitesi ve Riski, Yerel Gündem 21, Yerel Gündem Birlikteliğinde İzmir'de Deprem Riski, İzmir, 29-45s.

Spirn, A.W., 1984, The Granite Garden: Urban Nature and Human Design, Basic Books, New York.

Şenlier, N., 1994, Sürdürülebilir Kent Gelişimi İçin, Enerji Tasarrufuna Yönelik Tasarımda Mikroklimatik Etmenler, 5. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, Kentsel Tasarım ve Ekoloji "Tasarıma Ekolojik Yaklaşım", İstanbul, 196-205s.

Tayfun, T., Hepcan, Ş. ve Kaplan A., 2002. İzmir Liman Bölgesine Uluslararası Kentsel Tasarım Fikir Yarışması Uyarınca Yaklaşım, Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları IV. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları Konferansı Bildiriler Kitabı, 5-8 Kasım 2002, İzmir, 413-423s.

Tunçer, M. ve İlçan, M., 1994, Kent Merkezleri Planlamasına Ekolojik Yaklaşım, 5. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, Kentsel Tasarım ve Ekoloji "Tasarıma Ekolojik Yaklaşım", İstanbul, 261-284s.

Turan, B., 2001, İzmir Liman Bölgesi Yarışması Hakkında Öznel Bir Değerlendirme. Yayınlanmamış Rapor (15.06.2001), 3s.

Yazar, Ş., 2006, İzmir-Turan'da Bölgesiyle Bütünleşen Meydan Tasarımı, Yüksek Lisans Tezi, DEÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İzmir.

Yüksel, T., 2001, Radius Projesinin Meteorolojik Değerlendirmesi, Yerel Gündem 21, Yerel Gündem Birlikteliğinde İzmir'de Deprem Riski, İzmir.

Gazeteler

Resmi Gazete, No:21120, 23.01.1992.

Yeni Asır Gazetesi, 2003a, İzmir Limanını Tartışıyor, 25.01.2003 günü Prof. Dr. Atilla Uluğ (DEÜ Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü) ile Röportaj, Hazırlayan Şevket Özçelik, İzmir.

Yeni Asır Gazetesi, 2003b, Alsancak Limanının Arkasındaki Alan Yeni Baştan Yaratılacak, İzmir Yeni Kent Nazım İmar Planı Çalışma Grubu Başkanı Cengiz Türksöy ile Röportaj, Hazırlayan Ertan Gürcaner, 12.03.2003, İzmir.

Cumhuriyet Gazetesi, Ege Eki, 2006, Şehir Plancıları Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu'nun açıklaması, 28.03.2006.

Milliyet Gazetesi, Ege Eki, 2006, Uzlaşma Çağrısı, Gökdelen Tartışmasına Çözüm Aranıyor. 14.04.2006.

İnternet Adresleri

www.googleearth.com

www.izmir.gov.tr

<http://www.izmircevre.gov.tr/>

<http://www.izmimod.org.tr/>

<http://www.ntvmsnbc.com/news/369170.asp>

<http://www.newurbanism.org/newurbanism.html>

<http://www.peyzajmimoda.org.tr/>

<http://www.spo.org.tr/>

Kişisel Görüşmeler

Prof. Dr. Asaf KOÇMAN, 2006, Ege Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü

Prof. Dr. Aydın GÜNEY, 2006, Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü

Bazı fotoğraflar Ahmet Piriştina Kent Arşivi ve Müzesi (APİKAM), İzmir'den alınmıştır.

ÖZGEÇMİŞ

1977 yılında Aydın'da dünyaya gelen Ahmet ERDİK ilk öğrenimini Aydın Yedi Eylül İlkokulu'nda, orta ve lise öğrenimini Aydın Efeler Lisesi'nde tamamlamıştır. 1994-1999 yılları arasında (ilk yıl İngilizce hazırlık) İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nde eğitim-öğretim görmüştür. 1999-2000 yılları arasında askerlik görevini Ankara Jandarma Genel Komutanlığı, Jandarma İstihkam İnşaat Daire Başkanlığı'nda tamamlamıştır. 2000-2001 yılları arasında Aydın'da Gözde İnşaat, Mimarlık ve Şehircilik Şirketinde Şehir Plancısı olarak çalışmıştır. 2001 yılından itibaren Devlet Hava Meydanları İşletmesi (D.H.M.İ) İzmir Hava Seyrüsefer Birimi'nde çalışma yaşamına devam etmektedir. 2003 yılında Ege Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı'nda Yüksek Lisans Programı'na başlamıştır.