

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

İZMİR VAPUR İSKELELERİNE İLİŞKİN
BİLİŞSEL BİR ÇÖZÜMLEME

Kadriye ABACI

Ekim, 2019
İZMİR

İZMİR VAPUR İSKELELERİNE İLİŞKİN BİLİŞSEL BİR ÇÖZÜMLEME

Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü

Yüksek Lisans Tezi

Mimarlık Anabilim Dalı, Bina Bilgisi Programı

Kadriye ABACI

Ekim, 2019

İZMİR

YÜKSEK LİSANS TEZİ SINAV SONUÇ FORMU

KADRIYE ABACI, tarafından PROF.DR. İLKNUR TÜRKSEVEN DOĞRUSOY yönetiminde hazırlanan “İZMİR VAPUR İSKELELERİNE İLİŞKİN BİLİŞSEL BİR ÇÖZÜMLEME” başlıklı tez tarafımızdan okunmuş, kapsamı ve niteliği açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.



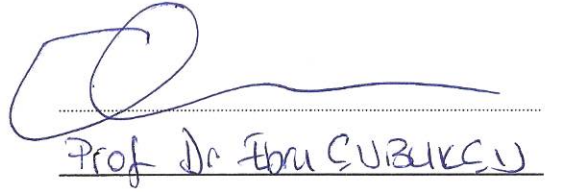
Prof. Dr. İlknur TÜRKSEVEN DOĞRUSOY

Yönetici



Doç. Dr. Gülnur BALLICE

Jüri Üyesi



Prof. Dr. Ebru ÇUBUKÇU

Jüri Üyesi



Prof. Dr. Kadriye ERTEKİN

Müdür

Fen Bilimleri Enstitüsü

TEŞEKKÜR

Yüksek Lisans eğitim hayatım süresince, tüm bilgi ve birikimleriyle bana yol gösteren, tavsiye ve deneyimleriyle destek olan ve hepsinin ötesinde tez yazım sürecimde bana sunduğu tüm özveri, güven ve inancı için danışman hocam Prof. Dr. İlknur TÜRKSEVEN DOĞRUSOY' a sevgi ve teşekkürlerimi sunarım.

Çalışmama yönelik aktardıkları bilgi ve fikir paylaşımları ile tezime sağladıkları değerler için jüri üyelerim Prof. Dr. Ebru ÇUBUKÇU ve Doç. Dr. Gülnur BALLİCE' ye saygılarımı sunarım.

Tez aşaması boyunca, her daim birlikte eğlenip birbirimize enerji ve güç olduğumuz Cemre ŞAHİN KAZICI ve Burcu Filiz DEMİRCİ' ye, hayatımın her anında varlığını ve desteğini hissettiğim sevgili dostum Sibel ÖZCANLI' ya ve yine tez sürecim boyunca hayatımdan pozitifliği eksik etmeyen, her daim neşe kaynaklarım olan Müge ÖZATA ve Dilara DÜDÜKÇÜ' ye teşekkürlerimi sunarım.

Hayattaki en büyük zenginliğim olan sevgili annem ve babam başta olmak üzere her anımda güler yüzleriyle yanımda olan geniş aileme minnetlerimi sunarım.

Son olarak onu tanıdığım günden beri tüm nazımı, tezimi çeken, tez sürecim boyunca arka planda her daim saygısı, desteği ve tüm pozitifliğiyle yanımda olan sevgili eşim Emrehan ABACI' ya teşekkürlerimi sunarım.

Kadriye ABACI

İZMİR VAPUR İSKELELERİNE İLİŞKİN BİLİŞSEL BİR ÇÖZÜMLEME

ÖZ

Günümüzde İzmir kıyı hattı, kıyı düzenleme çalışmaları ile bir dönüşüm süreci içerisinde ve yapılan çalışmalarla da asıl amaçlanan; suyun pozitif enerjisinden yararlanılarak, kentlinin ev dışı yaşam alanlarını, kendilerini sergileyebilecekleri, kenti tüm olanaklarıyla daha iyi deneyimleyebilecekleri kamusal platformlara dönüştürmektir. İzmir’de deniz ulaşımı ise, hem kent ve kentlinin birbiriyle etkileşimini güçlendiren önemli bir potansiyel hem de sağlıklı, konforlu ve sürdürülebilir bir ulaşım türüdür. Vapur iskeleleri ise kentlinin, denizle kurduğu deneyimi ulaşım etkinliği üzerinden başlattığı ve bitirdiği anların, mekânsal karşılıklarıdır.

Bu noktada bu çalışma ile asıl amaçlanan; dönüşüm sürecindeki kıyı hattında, mevcut iskelelerin çevresel algısını çözümleyerek, kullanıcı için öne çıkan ve tasarıma etki eden bileşenleri keşfetmek ve gelecekte önerilmesi planlanan yeni vapur iskelesi tasarımlarında dikkate alınması gereken faktörlere ilişkin kullanıcı algısı perspektifinden bir altlık oluşturmaktır. Bu amaçlar doğrultusunda hazırlanan tezin ilk bölümünde; çalışmanın amacı, kapsamı, önemi ve yöntemi anlatılmıştır. İkinci bölümde; vapur iskelelerinin etki alanını ve bağlamını oluşturan İzmir kıyı hattının tarihsel süreç boyunca geçirdiği ticari, biçimsel ve kamusal değişimler aktarılmıştır. Üçüncü bölümde; araştırmaya konu oluşturan İzmir Vapur iskelelerinin kent belleğindeki morfolojik, kamusal ve işlevsel yerleri çözümlenmiştir. Dördüncü bölümde ise; çevresel algıda temel yaklaşımlar ve algıdaki bilişsel sürece odaklanılarak, İzmir Vapur iskelelerinin çevresel algı ve kıyı kimliğindeki rolünü anlamaya dönük gerçekleştirilen alan çalışmasının kurgusu, yöntemi ve sonuçları aktarılmıştır. Alan çalışmasında yüz yüze görüşme yöntemi ile veri toplama tekniği olarak anket uygulanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Çevresel algılama, bilişsel süreç, kıyı-kent ilişkisi, kent imgesi, İzmir vapur iskeleleri

COGNITIVE ANALYSIS ON İZMİR FERRY BUILDINGS

ABSTRACT

İzmir coast line is in a transformation process with coastal arrangement studies and the main purpose is; by utilizing the positive energy of water, transforming the urban living spaces of the inhabitants into public platforms where they can exhibit themselves and experience the city better. In İzmir, maritime transport is an important potential that strengthens the interaction between the city and the citizen and is a healthy, comfortable and sustainable mode of transportation. On the other hand, ferry piers are the spatial equivalents of the moments in which the citizen starts and ends the experience established by the sea through transportation activity.

At this point the main purpose of this study; to analyze the environmental perception of the existing piers on the coastal line in the transformation process, to discover the components that are prominent for the user and to influence the design and to form a base from the user perception perspective regarding the factors that should be taken into consideration in the new ferry port designs that are planned to be proposed in the future. In the first part of the thesis prepared for these purposes; the aim, scope, importance and method of the study are explained. In the second part; the commercial, formal and public changes of the Izmir coastline, which constitutes the scope and context of the ferry piers, are explained. In the third section; The morphological, public and functional places of İzmir ferry piers, which constitute the subject of the research, were analyzed. In the fourth section; focusing on the basic approaches in environmental perception and cognitive process in perception, the fiction, method and results of the field study conducted to understand the role of İzmir ferry piers in environmental perception and coastal identity are presented. In the field study, a questionnaire was applied as data collection technique by face to face interview method.

Keywords: Environmental perception, cognitive process, coastal-city relationship, coastal image, İzmir ferry piers

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
YÜKSEK LİSANS TEZİ SINAV SONUÇ FORMU	ii
TEŞEKKÜR.....	iii
ÖZ	iv
ABSTRACT.....	v
ŞEKİLLER LİSTESİ	ix
TABLolar LİSTESİ.....	xii
BÖLÜM BİR - GİRİŞ	1
1.1 Problemin Tanımı.....	1
1.2 Çalışmanın Önemi ve Amacı	3
1.3 Çalışmanın Kapsamı ve Yöntemi.....	5
BÖLÜM İKİ - İZMİR’ DE KIYI – KENT İLİŞKİSİ.....	8
2.1 İzmir Kıyı Hattının Ticari Olarak Gelişim Süreci.....	9
2.2 İzmir Kıyı Hattının Biçimsel Olarak Gelişim ve Değişim Süreci.....	24
2.3 İzmir Kıyı Hattının Kamusal Olarak Gelişim ve Değişim Süreci.....	35
2.4 İzmir Kıyı Hattına Yönelik Güncel Çalışmalar.....	41
BÖLÜM ÜÇ - İZMİR KIYI HATTINDAKİ VAPUR İSKELELERİ.....	46
3.1 İzmir’ de Deniz Ulaşımı	46
3.1.1 Bostanlı Vapur İskelesi.....	50
3.1.1.1 Tarihsel Gelişim Süreci.....	50
3.1.1.2 Günümüzdeki Yapısal, İşlevsel ve Kamusal Kimliği	50
3.1.2 Karşıyaka Vapur İskelesi.....	53
3.1.2.1. Tarihsel Gelişim Süreci.....	53
3.1.2.2 Günümüzdeki Yapısal, İşlevsel ve Kamusal Kimliği	58

3.1.3 Bayraklı Vapur İskelesi	60
3.1.3.1 Tarihsel Gelişim Süreci.....	60
3.1.3.2 Günümüzdeki Yapısal, İşlevsel ve Kamusal Kimliği	61
3.1.4 Alsancak Vapur İskelesi	63
3.1.4.1 Tarihsel Gelişim Süreci.....	63
3.1.4.2 Günümüzdeki Yapısal, İşlevsel ve Kamusal Kimliği	65
3.1.5 Pasaport Vapur İskelesi	67
3.1.5.1 Tarihsel Gelişim Süreci.....	67
3.1.5.2 Günümüzdeki Yapısal, İşlevsel ve Kamusal Kimliği	68
3.1.6 Konak Vapur İskelesi	70
3.1.6.1 Tarihsel Gelişim Süreci.....	70
3.1.6.2 Günümüzdeki Yapısal, İşlevsel ve Kamusal Kimliği	73
3.1.7 Göztepe Vapur İskelesi.....	76
3.1.7.1 Tarihsel Gelişim Süreci.....	77
3.1.7.2 Günümüzdeki Yapısal, İşlevsel ve Kamusal Kimliği	77
3.1.8 Üçkuyular Vapur İskelesi	79
3.1.8.1 Tarihsel Gelişim Süreci.....	79
3.1.8.2 Günümüzdeki Yapısal, İşlevsel ve Kamusal Kimliği	79

BÖLÜM DÖRT - ÇEVRESEL ALGILAMADA İZMİR VAPUR İSKELELERİNİN ROLÜ 85

4.1 Algı ve Algı Kuramları.....	85
4.1.1 Duyuya Dayalı Algı Kuramları	90
4.1.2 Bilgiye Dayalı Algı Kuramı.....	95
4.2 Çevresel Algı	97
4.3 Alan Çalışması	105
4.3.1 Araştırmanın Kuramsal Modeli ve Hipotezleri	105
4.3.2 Araştırmanın Örneklemi ve Yöntemi	112
4.3.3 Araştırmanın Bulguları	114
4.3.3.1 Kullanıcı Profili	114
4.3.3.2 Ulaşım Ağı Kullanımı.....	115

4.3.3.3 İskelelerin Çevresel Algısına İlişkin Bulgular	116
BÖLÜM BEŞ – DEĞERLENDİRME VE SONUÇ	127
KAYNAKLAR	134
EKLER.....	145
EK 1: Alan Araştırma Soruları.....	145



ŞEKİLLER LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 2.1 İzmir körfez haritası	10
Şekil 2.2 Smyrna Antik kenti	11
Şekil 2.3 Eski Smyrna' nın kuzeydoğudan görünümü	12
Şekil 2.4 Yeni Symrna' nın doğal iç limanı	13
Şekil 2.5 İzmir Rıhtımı (Pasaport Limanı) yapımından önce körfezin durumu	15
Şekil 2.6 İzmir gümrüklerinin 1930' lu yıllardaki Başmüdürlük hizmet binası	16
Şekil 2.7 Gümrüğün güney görünümü ve çelik konstrüksiyon antrepolar.....	17
Şekil 2.8 Yıkılan Tarihi Sarıkışla ve dönemin Konak Meydanı	18
Şekil 2.9 Rıhtım İşletme ve Pasaport Kontrol Binası	19
Şekil 2.10 İzmir Rıhtımı.....	19
Şekil 2.11 1900' lerde Kordon.....	20
Şekil 2.12 İzmir Yangını, Rıhtım	20
Şekil 2.13 İzmir Pasaport Limanı	21
Şekil 2.14 Alsancak Limanı inşaatından görüntü, 1957	22
Şekil 2.15 Alsancak Limanı	24
Şekil 2.16 1340' lardaki kıyı sınırı	25
Şekil 2.17 Kemeraltı Kavisi/Doldurulan İç Liman	25
Şekil 2.18 1910 yıllarında Değirmendağı' ndan Konak görünümü	26
Şekil 2.19 Günümüzden Karataş Sırtlarından Değirmendağı ve Konak Görünümü .	26
Şekil 2.20 1876 yılına ait Beyru' dan aktarılan yukarıdaki haritada gösterilen beyaz hat, dönemin kıyı hattını oluşturan Frenk Sokağı' nı 'Dördüncü Kordon' u temsil etmektedir	28
Şekil 2.21 Kordon' daki tramway hattı	30
Şekil 2.22 İzmir-Karşıyaka kıyısının dolgularla denize doğru genişletilmesi	33
Şekil 2.23 Geç Osmanlı dönemi Karşıyaka kıyısı ve aynı siluetin bugünkü durumu.	34
Şekil 2.24 Kordon	35
Şekil 2.25 Kemeraltı.....	36
Şekil 2.26 Karşıyaka Deniz Banyoları	39

Şekil 2.27 Deniz Banyolarının İskelelere Dönüşümü	40
Şekil 2.28 İzmirdeniz Projesi çalışma alanları	41
Şekil 2.29 İzmirdeniz Konak-Alsancak hattı çalışmaları	42
Şekil 2.30 İzmirdeniz Karşıyaka hattı çalışmaları	42
Şekil 2.31 İskele kafe ‘Bayraklı İskelesi’	43
Şekil 2.32 Karantina vapur iskelesi	44
Şekil 2.33 Güzelbahçe vapur iskelesi	44
Şekil 3.1 İç Körfez vapur iskelelerinin kıyı hattındaki konumları	49
Şekil 3.2 Bostanlı vapur iskelesi sefer yoğunluğu	50
Şekil 3.3 Bostanlı İskelesi, deniz cephesi	51
Şekil 3.4 Bostanlı İskelesi, kara cephesi	52
Şekil 3.5 Bostanlı İskelesi, perspektif	53
Şekil 3.6 Karşıyaka’ nın ilk ahşap iskelesi	55
Şekil 3.7 Sahildeki Sakız Evleri, Karşıyaka	55
Şekil 3.8 1930’ larda Karşıyaka’ nın ilk betonarme iskelesi	57
Şekil 3.9 1975’ de Karşıyaka İskelesi	57
Şekil 3.10 Karşıyaka vapur iskelesi sefer yoğunluğu	58
Şekil 3.11 Karşıyaka İskelesi’ nin ilk kara cephesi	59
Şekil 3.12 Karşıyaka İskelesi’ nin mevcut kara cephesi	59
Şekil 3.13 Karşıyaka İskelesi, deniz cephesi	60
Şekil 3.14 Kordon Palet Restoran	61
Şekil 3.15 Bayraklı vapur iskelesi sefer yoğunluğu	61
Şekil 3.16 Bayraklı İskelesi	62
Şekil 3.17 İlk ahşap Alsancak İskelesi	63
Şekil 3.18 İlk Betonarme Alsancak İskelesi	64
Şekil 3.19 Alsancak vapur iskelesi sefer yoğunluğu	65
Şekil 3.20 Günümüzde Alsancak İskelesi	66
Şekil 3.21 İzmir (Pasaport) İskelesi	67
Şekil 3.22 Pasaport vapur iskelesi sefer yoğunluğu	68
Şekil 3.23 Pasaport İskelesi	69
Şekil 3.24 İlk ahşap Konak İskelesi – 1	70
Şekil 3.25 İlk ahşap Konak İskelesi – 2	71

Şekil 3.26 İki katlı ilk iskele, Konak İskelesi, 1935	72
Şekil 3.27 İlk betonarme Konak İskelesi, 1940	72
Şekil 3.28 Konak vapur iskelesi sefer yoğunluğu.....	73
Şekil 3.29 Günümüzde Konak iskelesi - 1	74
Şekil 3.30 Günümüzde Konak iskelesi - 2	75
Şekil 3.31 Günümüzde Konak iskelesi - 3	75
Şekil 3.32 İlk ahşap Göztepe İskelesi, 1940	76
Şekil 3.33 Göztepe vapur iskelesi sefer yoğunluğu	77
Şekil 3.34 Göztepe İskelesi -1.....	78
Şekil 3.35 Göztepe İskelesi -2.....	78
Şekil 3.36 Üçkuyular vapur iskelesi sefer yoğunluğu.....	79
Şekil 3.37 Üçkuyular İskelesi - 1	80
Şekil 3.38 Üçkuyular İskelesi - 2	80
Şekil 4.1 Algısal süreç şeması.....	86
Şekil 4.2 Çift yönlü algısal süreç	87
Şekil 4.3 Kelebeği algılama imajı	88
Şekil 4.4 Çift yönlü algılama kelebek imajı.....	88
Şekil 4.5 Estetik değer algısı	91
Şekil 4.6 Şekil-zemin ilişkisi.....	92
Şekil 4.7 Yakınlık ilkesi.....	93
Şekil 4.8 Benzerlik ilkesi	93
Şekil 4.9 Tamamlama ilkesi.....	94
Şekil 4.10 Süreklilik ilkesi	94
Şekil 4.11 Basitlik ilkesi	95
Şekil 4.12 Rapoport' un algılama, bilişim ve değerlendirme çizelgesi.....	99
Şekil 4.13 Kent İmgesi öğeleri.....	105
Şekil 4.14 İskeleler ve görsellerini eşleştirme grafiği.....	118

TABLÖLAR LİSTESİ

	Sayfa
Tablo 3.1 Mevcut iskelelere yönelik çözümleme tablosu.....	82
Tablo 4.1 Algı kuramları tablosu	89
Tablo 4.2 Alan çalışması kullanıcı profili.....	114
Tablo 4.3 Ulaşım ağı kullanım biçimleri	116
Tablo 4.4 İskeleler ve görsellerini eşleştirme tablosu.....	117
Tablo 4.5 Açık uçlu sorular cevap analizi - 1	121
Tablo 4.6 Açık uçlu sorular cevap analizi - 2	124
Tablo 4.7 Açık uçlu sorular cevap analizi - 3	126

BÖLÜM BİR

GİRİŞ

1.1 Problemin Tanımı

İzmir, binlerce yıllık tarihe sahip dünyanın en eski liman kentlerinden biridir ve bu kent coğrafi konumu gereği, liman çevresinde ve körfez etrafında genişlemiştir. Günümüzde gelişmiş ve hatta bugün bulunduğu konumda önemli hale gelmiş çoğu yerleşim birimleri genellikle su kaynaklarına yakın konumdadır (Erginer, 2009). Bunun sebebi geçmişteki insanların, topraklarını savunma, deniz taşımacılığından yararlanma, ticaret yapma, manzara ve kıyı ikliminin yumuşatıcı özelliklerini deneyimleme ve suyun yaşam, güç, konfor ve haz kaynağı olmasından dolayı, yenileme ve arınmanın sembolü olarak ilk yerleşim birimlerini su kenarlarına yakın kurmalarıdır (Kılıç, 1999). İzmir kenti ise kıyısını özellikle taşımacılıkta kullanarak kendine ticari alanda bir yer edinmiş ve bu ticari potansiyelinin getirisi olarak da kıyı, zamanla kentlinin gündelik yaşamına sağladığı kamusal olanaklarla daha çok dâhil olmuştur.

Değişim, zamana bağlı olarak bir kentin ulaşımından teknolojisine, sanayisinden, mimarisine kadar her alanında yaşanmaktadır ve bu değişimler aslında o kentin geleceğine yön vermektedir. Kentlerdeki bu değişimi ve dönüşümü tetikleyen; siyasi, idari, kültürel ve sosyal çeşitli faktörler vardır. Gerçekleşen bu değişim ve dönüşüm; eğer ki kentsel ölçekte ise o kentte öncelikle kıyı hattından başlamaktadır. Çünkü kıyı hattı; kent içerisinde bir tarafındaki su ile diğer tarafındaki karayı birbirinden ayıran ama aynı zamanda birleştiren interaktif bir sınır hattıdır. Başka bir deyişle kıyı hattı; kentin dışa açıldığı ama aynı zamanda kent içindeki etkileşimin de en çok yaşandığı bir geçiş hattıdır (Erdoğan, 2012). Karabey (1978) ise kıyıyı “tüketimlerin, kayıpların en çok gerçekleştiği, üretim ilişkilerinin belirlendiği, çok ve çabuk verim oluşturan bir potansiyele sahip öncelikli eylem alanı” olarak açıklamıştır (Karabey, 1978, s.95). Kıyılar, tarih boyunca yerleşimlere asıl şekil veren ve insanların yaşamları üzerinde de en çok etkili olan coğrafi öğelerden ve mimari alanlardan biri olmuşlardır.

Günümüzde ise İzmir kıyı hattı, İzmirdeniz projesi kapsamındaki kıyı düzenleme çalışmaları ile halen bir değişim ve dönüşüm süreci içerisinde. Söz konusu kıyı düzenleme çalışmaları, 24 Ekim 2009 tarihinde İzmir' e gönülden bağlı, kültür, sanat ve bilim insanlarının da katılımıyla gerçekleşen 'Kültür Çalıştayı' ile başlamıştır. Bu çalıştay ile başlayan kıyı düzenleme çalışmalarını, 31 Mayıs 2011 tarihinde toplanan ve sonraki süreçlerde de toplanmaya devam eden 'İzmir Tasarım Forumları' izlemiştir. Tasarım Forumlarında uygulama stratejilerinin belirlendiği İzmirlinin 'Denizle İlişisini Güçlendirme Projesi' nin raporu ise Ekim 2012 tarihinde yayınlanmıştır (İzmimod, 2012). Böylece kente ve kentliye dair bir takım kıyı düzenleme çalışmaları 'İzmirdeniz projesi' başlığı altında başlatılmıştır. Yenilikçi ve katılımcı bir anlayışla hazırlandığı belirtilen İzmirdeniz projesi ile İnciraltı Kent Ormanı ve Mavişehir arasındaki yaklaşık 40 km' lik kıyı hattının; kentli ve denizin daha iç içe olduğu bir kent için yeniden organize edilmesi amaçlanmıştır. Bu çalışma kapsamında kıyı dört gruba ayrılmış ve Karşıyaka, Bayraklı, Konak-Alsancak ve Güzelyalı kıyı çalışmaları olarak planlamaları yapılmıştır (İzmirdeniz, b.t.).

Mavişehir' den Alaybey' e, Alaybey' den Limana, Alsancak' tan Konak' a, Konak' tan Üçkuyular' a bu dört bölgenin yanı sıra beşinci bir grup da oluşturulmuştur. Bu beşinci grubun çalışma alanı ise kıyının bir parçası değil; Körfez' i bir bütün olarak ele alarak Körfez' in bir gösteri mekânı olarak kullanılmasını sağlamak, kentlilerin kıyı kullanımına yönelik kamusal düzenlemeler ve kıyıya inmeden denizin seyredilebileceği teraslamalara dair tasarımları ve denizin içinde, denizin etrafında kentliyle buluşabilecek etkinlik ve şenliklerin planlamalarını kapsamaktadır (İzmirdeniz, b.t.). İzmirdeniz projesi kapsamında dörde bölünen kıyı hattı kendi içerisinde de etaplara ayrılarak bir yandan tasarım süreçleri bir yandan da uygulama süreçleri bir arada yürütülmüştür. Bugün ise tasarım süreçleri tamamlanmış ancak uygulamaları etap etap halen devam etmektedir.

Kıyı çalışmalarıyla asıl amaçlanan; suyun pozitif enerjisinden yararlanılarak, kentlinin ev dışı yaşam alanlarını, kenti tüm olanaklarıyla daha iyi deneyimleyebilecekleri kamusal platformlara dönüştürmektir. Bu sebeplerle, yapılan kıyı düzenlemeleriyle, kentteki kıyı yaşam biçimleri yeniden organize edilmiştir.

Böylelikle kıyı hattında daha çok rekreatif düzenlemelere, heykellere, engelsiz parklara, kesintisiz gezi yollarına, bisiklet yollarına ve özel peyzaj düzenlemelerine yer verilmiştir. Yine bu çalışmalar doğrultusunda kıyı hattında, 10 adet yeni vapur iskelesi yapılması öngörülmüştür (İzmirdeniz, 2013).

Kentlerin kurulmasında ve gelişmelerinde ulaşımın rolü çok büyüktür. Yani bir kentin ulaşım potansiyeli de o kentin uygarlık ve gelişmişlik ölçütü sayılabilir. Kent olarak İzmir'den bahsedildiğinde deniz bu kent için ne denli önemliyse, deniz ulaşımının da artık en az onun kadar önemli olduğu söylenebilir. Özsoy' un (2009) belirttiğine göre, Türkiye'de deniz ulaşımı konusunda İstanbul'dan sonra gelen ikinci kıyı kenti İzmir' dir ve bu kıyı kentinde de deniz ulaşımı, hem kıyı-kent ilişkisini hem de kent-kentli ilişkisini karşılıklı olarak besleyen bir ulaşım türüdür. Kentin merkezi kıyı hattında, mekânsal varlıklarıyla konumlanan vapur iskeleleri ise, kentlinin deniz ulaşımını tercih ettiği andan itibaren kentin, hem karadan denize hem de denizden karaya geçiş arterlerini oluştururlar. Aynı zamanda iskele yapıları, kıyı şeridini deneyimlerken, kıyı sınırında yürürken veya vapurla kıyıya yaklaşırken, gerek konumlarıyla olsun, gerekse biçimleri ve cephelerinin çok boyutlu olarak algıya açık olmalarıyla olsun, kentin kıyı kimliğinin oluşturulmasında da önemli roller üstlenmektedir. Bu bağlamda yapılması planlanan yeni vapur iskelelerinin tasarımında, kullanıcının çevresel algısını da dikkate alan araştırmaların yapılması ve tasarım yaklaşımları geliştirilmesi önemli bir konudur.

1.2 Çalışmanın Önemi ve Amacı

Kıyılar aslında kara ve deniz ortamının yan yana gelmesiyle oluşmaktadırlar. Bu yan yana gelme biçimi üç farklı şekilde yorumlanabilir. Bunlardan ilki; kıyıyı bir sınır olarak değerlendirmektir. Kıyı denize göre karanın, karaya göre ise denizin bir sınırıdır. İkincisi, karanın ve suyun karşılıklı olarak birbirini etkilemesi ve şekillendirmesiyle oluşan arakesit olarak tanımlanabilir. Üçüncüsü ise; bir ortamdan diğer bir ortama yani karadan denize, denizden karaya geçiş alanı olarak düşünülebilir. Bu üç tanımlama kıyı kelimesinin kavramsal ve fiziksel olarak zenginliğinin ve disiplinler arası bir çalışma alanı olduğunun göstergesidir. Bu

noktada mimarlık ve tasarım disiplininde değerdendirilecek olan kıyı kavramı için üç açıklamayı bir arada yorumlamak daha doğru bir yaklaşım olacaktır. Kıyı bir sınır hattıdır; o kent içinde sürekli bir ilişkinin olduğu bir ayırım yüzeyidir. Bu ayırım ise farklı bir ortam ile farklı bir kimliğin gerekliliğini doğurmaktadır. Aynı zamanda bu ayırım iki farklı ortamın birinden diğetine nasıl geçileceğı problemini de yaratır. Bunun için bir eşik gerekmektedir. Yani sınırın eşikle birlikte düşünülmesi gerekmektedir. Denizden karaya çok büyük yüklü gemilerle yaklaşıldığında o kıyı hattında ancak büyük limanlar eşik görevi üstlenmektedir. Denizden karaya yolcu taşıyan bir vapur yaklaşıyor ise kıyıdaki bir iskele yapısı o kıyı sınırındaki eşik rolünü üstlenmektedir. O iskele yapısı aynı zamanda denize ve karaya aynı anda hizmet eden kamusal bir kıyı yapısı konumundadır.

Günümüzde kent ölçeğinde tasarım, mekânın fiziksel kurgusunun yanı sıra yaratacağı psikolojik etkiyi de önemseyerek, insanlar için daha kaliteli mekânlar yaratma eğilimindedir ve kamusal platformların fiziksel, doğal, sosyo-ekonomik kullanım koşullarını da değerdendirerek daha nitelikli kamusal mekânlar yaratmakla ilgilenmektedir (Özdemir ve Ocakçı, 2017). Bu mekânlar, öncelikle anlamlı olmalı ve kullanıcı ihtiyaçlarına yanıt vermelidir. Kullanıcının fiziksel gereksinimlerine olduğu kadar psikolojik gereksinimlerine de yanıt veren, çevresel algıda olumlu yer edinen tasarım arayışları, mekânın ve giderek kent kimliğinin iyileştirilmesine katkıda bulunmaktadır.

İzmir kıyı hattında konumlanan mevcut iskele yapıları, kentin kıyı kimliğini oluşturan en önemli kıyı yapıları olmalıdır. Çünkü iskeleler konumları itibariyle kıyı sınırında, hem karadan yaklaşan kullanıcılar için hem de denizden yaklaşan ve uzaklaşan için çok boyutlu olarak kentlinin algısına ve kullanımına açıktırlar. Yapıların morfolojik özellikleri kadar, kullanıcıların yaşantısı, deneyimi ve kişisel özellikleri de çevresel algıyı etkilemektedir. İzmir kent belleğinde çok önemli bir yeri olan ve günümüzde dönüşüm süreci içerisindeki kıyı hattında konumlanan vapur iskelelerinin çevresel algısını çözümlemeye yönelik bir araştırma daha önce gerçekleştirilmemiştir. Bu anlamda tezin literatüre yapacağı katkı ve bu katkının kıyı

düzenlemesi çerçevesinde pratik anlamda yeni yapılacak olan vapur iskelelerinde dikkate alınma potansiyeli bu tezi önemli ve değerli kılmaktadır.

Araştırmanın temel amacı kıyı hattındaki ulaşım yapılarının tasarımında, kullanıcı algısını da dikkate alan tasarım yaklaşımlarının geliştirilmesine katkıda bulunmaktır. Çalışmada İzmir kentlisinin kıyı hattındaki yapıları fiziksel çevreyi ve vapur iskelelerini nasıl algıladıkları ve zihinlerinde nasıl temsil ettikleri sorularına yanıt aranmış ve bu bağlamda bilişsel çözümlemeler gerçekleştirilmiştir.

1.3 Çalışmanın Kapsamı ve Yöntemi

İzmir'in kıyı kimliği, denizin taşımacılıkta kullanılmasıyla birlikte kendini öncelikle ticari alanda tanımlamaya başlamıştır. Tarih boyunca kentin ticaret ağının büyümesine bağlı olarak, kentin limanı birçok kez yer değiştirerek, kıyı hattını günden güne dönüştüren ve biçimlendiren asıl etken olmuştur. Ancak Endüstri Devrimi'yle beraber kentlerde farklı bir sanayileşme dönemi başlamıştır. Önceleri kentin, kentli hayatının hatta kıyının birer parçası olan limanları, deniz ticaretinde de teknolojinin egemen olmaya başladığı bu yeni süreçle, makineleşen ve insanlardan kısmen soyutlanan alanlara dönüştürmüştür. Böylece kentlerde artık insanlardan çok makinaların yani teknolojinin egemen olduğu, kentten kopuk ve kendi içinde küçük kentlere dönüşen liman bölgeleri oluşmaya başlamıştır. Bu sebeplere bağlı olarak, İzmir Limanı da birçok kez yer değiştirmiş ve bu değişimler günümüzdeki Alsancak Limanı'na ulaşana değin devam etmiştir. Alsancak Limanı'nın yapımından sonra kentin kıyı hattında kamusal yaşam gelişmeye başlamıştır. Çünkü İzmir'in de diğer birçok kıyı kenti gibi kıyı kimliği, öncelikle sahip olduğu ticari potansiyelle tanımlanmış günümüzde kıyıda ve kıyıya dayalı kamusal kullanımlarla kıyı kimliğini sürdürmüştür. Endüstri Devrimiyle özellikle liman kentlerinde yaşanan, kıyı – kent ilişkilerindeki kopmalar, kıyıda kamusal yaşamların yeniden organize edilmesi gerekliliğini doğurmuştur. Bu sebeplerle İzmir'deki güncel kıyı düzenleme çalışmaları yapılaşmadan çok kamusal kullanımlara ve kentlinin temel kamusal açık mekân gereksinimlerine odaklanmaktadır. Ancak kıyı hattında kentlinin kamusal yaşamını destekleyen ve tarih boyunca konumunu koruyan iskele yapıları da bulunmaktadır ve bu yapılar da kentlilerin gün içinde ilişki kurduğu, içinden geçtiği,

kullandığı, çevresine belli bir kamusal yaşam enerjisi yayma potansiyeli bulunan kıyı yapılarıdır. Bu noktada kıyı çalışmaları rekreatif, sosyal ve kültürel eksenli tasarım çalışmalarının yanı sıra kıyı yapıları ile birlikte bir bütün olarak ele alınmalıdır.

Bu tez, iç körfez kıyı hattına odaklanarak, kıyı sınırında konumlanan mevcut vapur iskelelerinin çevresel algıdaki rolünü irdelemektedir. Bu anlamda bir alan çalışması kurgulanmış, alan çalışmasında veri toplama tekniği olarak yüz yüze görüşme yöntemiyle anket tekniği uygulanmıştır. Tasarlanan anket çalışması, kent içinden ve çevrelerinden olmak üzere seçilen 3 farklı alışveriş merkezinden (Forum Bornova, Mavibahçe Alışveriş Merkezi ve Optimum Alışveriş Merkezi) eşit sayıda katılımcı olacak şekilde rastgele örnekleme yöntemiyle seçilen toplam 99 katılımcıya hafta içi ve hafta sonu olmak üzere uygulanmıştır.

Çalışma alanı üzerinde öncelikle kavramsal ve tarihsel süreç üzerine literatür taraması yapılmıştır. Literatür taramaları ile hatıra, hafıza ve çevresel imge, kimlik değerleriyle bütünleşen çevresel algıda bilişsel süreç incelenmiştir. Yine bu literatür taramaları ile İzmir kıyı hattının zamana bağlı geçirdiği ticari, biçimsel ve kamusal dönüşümleri aktarılmıştır. Mevcut iskele yapılarının tarihsel süreçleri ve bugünkü kıyı kimliklerine yer verilmiştir. Araştırılan çevresel algı kuramları doğrultusunda, kıyıda mevcut iskele yapılarına dair bir anket tasarlanmıştır. Literatür taramalarının ardından kurgulanan anket, yüz yüze görüşme tekniğiyle kentlilere uygulanmıştır. Böylelikle mevcut iskele yapılarının, kentlilerin zihnindeki imgelerine ulaşılması amaçlanmıştır.

Çalışma beş ana bölümden oluşmaktadır ve birinci bölümde çalışmanın problemi tanımlanmış, problemin önemi doğrultusunda çalışmanın amacı, kapsamı ve izlenen yöntemler ile yapılan literatür taramalarına yer verilmiştir. İzmir'in kıyı kimliğini çözümleyebilmek adına çalışmanın ikinci bölümünde; İzmir kıyı hattının tarih boyunca ticari alanda, biçimsel olarak ve kamusal olarak geçirdiği dönüşümler aktarılmıştır. Çalışmanın üçüncü bölümünde ise mevcut İzmir vapur iskelelerinin tarihsel süreçleri, işlevsel ve biçimsel özellikleri aktarılmıştır. İskelelerin geçmişten bugüne, kıyı hattındaki hem yapısal hem fonksiyonel hem de morfolojik özelliklerine

ilişkin bilgiler sunulmuştur. Çalışmanın dördüncü bölümünde ise çevresel algı kuramlarına ve algılamada “bilişsel süreç” kavramı üzerine bir literatür taramasına yer verilmiştir. Bu taramalar sonucunda, çevresel algıda öne geçen bileşenler doğrultusunda organize edilen alan çalışmasının sonuçları aktarılmıştır. Çalışmanın beşinci bölümünü oluşturan sonuç bölümünde ise; yapılan literatür taramaları sonucunda oluşturulan alan çalışmasının sonuçları değerlendirilmiş, tartışılmış ve yorumlanmıştır. Mevcut iskele yapılarının, kullanıcıların zihinlerinde hangi biçimsel, fonksiyonel ve kollektif özellikleriyle hatırlandıklarına dair çözümlemeler yapılmıştır.



BÖLÜM İKİ

İZMİR' DE KIYI – KENT İLİŞKİSİ

Kentlerin oluşumunda etkili olan ekonomik, coğrafi, askeri (savunma) gibi nedenlerin temelinde yatan ana kaynak “su” dur. Su, insanlığın varoluşundan bugüne kadar her zaman insan hayatını kolaylaştıran temel unsurlardan biri olmuştur. Geçmişteki insanlar, ilk kentleri su kenarlarına, topraklarını savunma, deniz taşımacılığından yararlanma, ticaret yapma, manzara ve kıyı ikliminin yumuşatıcı özelliklerini deneyimleme ve suyun yaşam, güç, konfor ve haz kaynağı olmasından dolayı, yenileme ve arınmanın sembolü olarak kurmuşlardır (Kılıç, 1999). Bu nedenlerle suyun sağladığı avantajla su kenarında kurulan kentler, kara kentlerine göre, sahip oldukları gelişme dinamiklerinin çeşitliliği sebebiyle hem daha farklı hem de daha hızlı bir biçimde gelişme göstermişlerdir.

Kıyı kavramı ise coğrafyadan jeolojiye, jeomorfolojiden mimarlığa kadar birbirinden farklı birçok disiplinin üzerine çalışmalar yaptığı özel alanlardır. Farklı disiplinlerin kıyı kavramına dair yoğun yaklaşım ve çalışmaları, kıyı kelimesinin hem kavramsal hem de mekânsal olarak zenginliğin bir göstergesidir. Türkiye’nin yürürlükteki kıyı kanununa göre kıyı; bir alan olarak tanımlanmaktadır. Bu yasaya göre “Kıyı; kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alandır“ şeklinde ifade edilmektedir. Burada bahsedilen kıyı kenar çizgisi ise kıyının karadaki sınırıdır (Mevzuat, 1990). Karabey kıyı çizgisini; “İki değişik yapıda uzay kuruluşunu ayıran bir çizgidir. Aslında bir görsel mekân olarak ele alındığında kıyı, denizde ufuk çizgisine, karşı olarak karada silüet çizgisine dayanan ve üçüncü boyutta havaya ve su altına doğru devam eden bir bütündür” şeklinde tanımlamaktadır (Karabey, 1978, s.95).

Kıyılar, mimarlık ve kent planlama disiplinlerinde mekânsal tasarım potansiyeli açısından olağanüstü zenginliklere sahip özel alanlardır (İncedayı, 2006). Aynı zamanda kıyılar, coğrafi olarak karanın ve suyun birbirinden ayrıldığı dinamik alanlar olmanın yanı sıra yerleşmelerin dışa açıldığı ve kent içinde de asıl etkileşimin yaşandığı alanlardır (Erdoğan, 2012). Yukarıda bahsedilen olanaklarıyla kıyılar,

geçmişten günümüze kentsel alanların yeniden organize edilmesinde ve kentin yeni rolünün keşfedilmesinde her zaman önemli roller üstlenmişlerdir (Ünal, 2008).

Ünal'a (2008) göre İzmir'in bir kıyı kenti olması sebebiyle, su ve suya dayalı aktiviteler ve fonksiyonlar, kentin temel varlığını oluşturduğu gibi gelişimini de sürekli kılan dinamik zenginlikleridir. Bu sebeple kent en büyük değişimlerini her zaman kıyı hattından başlayarak yaşamıştır. Kentin limanı, günden güne artan ticari kapasitesi ve zamanla gelişen ulaşım teknolojilerinin de getirişiyle sürekli yer ve biçim değiştirmiş ve İzmir Körfezi kıyı hattını biçimlendiren asıl etken haline gelmiştir. Günümüzdeki Alsancak Limanı'na kadar uzanan bu değişim süreciyle aslında kıyılar zamanla kamusal kullanımlarla donatılmaya başlanmıştır. Çünkü kıyının kullanım alanları kentlilerin deneyimleme, yaşama mekânlarıdır ve kıyıya asıl kimlik katan o kentte yaşayanlardır.

Kıyı hattında kamusal kullanımlarla birlikte bir kamusal ulaşım yapı türü olarak bu ilişkilerin bir bölümünü düzenleyen iskele yapıları da yer almaktadır. Güncel kıyı çalışmalarıyla kıyıdaki kamusal yaşama yeni yaklaşımlar getirilirken, kıyının sahip olduğu kimlik, iskeleler üzerinden yeniden yorumlanmalıdır. Böylece hem mevcut iskele yapıları hem de planlama aşamasındaki yeni iskele yapılarının tasarımları kıyıdaki kamusal yaşam ile daha iyi organize olacaktır. Bu yaklaşımlar doğrultusunda öncelikle iskele yapılarının yer aldığı bağlamı tarifleyen İzmir kıyı hattının geçirdiği dönüşümü irdelemek gerekmektedir. Bu inceleme ticari, biçimsel ve kamusal inceleme eksenlerinde gerçekleştirilmiştir.

2.1 İzmir Kıyı Hattının Ticari Olarak Gelişim Süreci

İzmir kenti, tarihi 5000 yıllık bir geçmişe uzanan ve bugün de adını taşıdığı körfez etrafında, yaklaşık olarak 70 km boyunca yayılmış ve Buca, Bornova ve Gaziemir gibi ilçeleriyle de iç bölgelere genişlemiş bir kıyı kentidir.

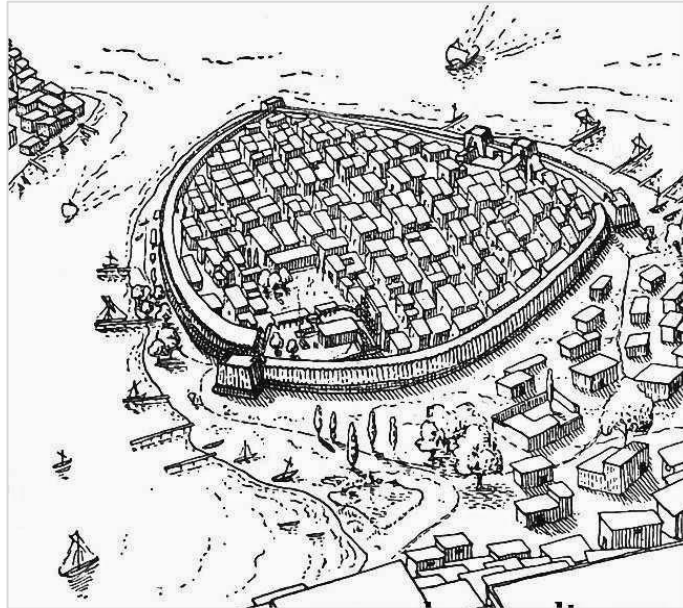


Şekil 2.1 İzmir körfez haritası (İto, 2018)

İzmir’ in tarihsel zenginliği, kültürel birikiminin yanı sıra kültüründe ve kimliğinde taşıdığı ve kaynaştırdığı denizcilik yönü de, kenti her zaman diğer kentlerden farklı kılmıştır (Arı, 2009). Genel olarak kıyı yerleşimleri diğer kara yerleşimlerine göre coğrafi özellikleri sebebiyle daha hızlı gelişim göstermektedirler. Bu tür yerleşimlerde kıyının zamana bağlı değişimi aslında bu hattın “ kullanım stratejileri “ ile direkt olarak bağlantılıdır (Erdoğan, 2012). İzmir kenti de tarihteki ilk varlığını, deniz ticareti ile birlikte göstermeye başlamıştır. Kent, jeopolitik konumu itibarıyla Anadolu’ da ve Batı Anadolu’ da yetişen ve üretilen bütün ürünlerin tüm dünyaya ihraç edilebildiği, İstanbul’un yanı sıra Türkiye’ yi dünyaya açan bir kapı olma özelliğine de sahip bir liman kentidir. Sayısız uygarlık, tarih boyunca İzmir’ i ve körfezini elde etmek için çabalamıştır. Konumu itibarıyla dünya ticaretindeki çok önemli ticaret yollarının üzerinde yer alan bir kavşak noktası oluşturması ve dünya üzerinde eşine rastlanamayacak kadar korunaklı bir körfez ve doğal limanlara sahip olması, İzmir kıyı hattının ticari kimliğini çağlar boyunca muhafaza etmesini sağlamıştır (Çiçek, 2006).

Tarih içerisinde kent limanının konumu, kentin ticaret hacminin sürekli gelişip büyümesine bağlı olarak yer değiştirmiştir. Bu süreçte kıyı hattında farklı konumlanmış dört farklı limandan bahsedilmektedir; Eski Symrna Limanı, Yeni Symrna Antik Limanı, İzmir Limanı ve son olarak Alsancak Limanı gelmektedir.

Eski Smyrna (Tepekule) Limanı: İyon uygarlığının, MÖ 650-545 yılları arasında en parlak dönemini yaşarken, sahip olduğu en büyük ticari gücü limanıdır. O dönemlerde Smyrna (İzmir), sadece tarımla yetinmemiş, sahip olduğu deniz potansiyelini de kullanarak Akdeniz ticaretine katılmıştır. Dönem kalıntılarında bulunan Akdeniz fayans örnekleri o dönemde limanın uluslararası ticarete katıldığına bir kanıttır (Çiçek, 2006). Körfezin kuzeydoğusunda, küçük bir yarımada üzerinde konumlanan Symrna (Bayraklı, Tepekule mevki) kenti, bugünkü İzmir'in bilinen en eski kent merkezidir (İzmimod, 2004). Denize doğru uzanan ve yaklaşık uzunluğu 370 metre, genişliği 220 metre olan ve ortalama 16 metre yükseklikteki bir yarımada (Bayraklı kazısının yapıldığı Tepekule' nin o dönemde bir yarımada olduğu bilinmektedir), mendirek görevi gördüğü için, doğudan gelen rüzgârlara kapalı olan korunaklı alan, liman sahası olarak kullanılmıştır. Kuzeyindeki bütün yamaçları kaplayan çam ormanları ve doğusundaki Bornova Ovası ile döneminin yegâne yerleşim yeridir (Balköse, 2007).



Şekil 2.2 Smyrna Antik kenti (Apikam, b.t.)

Limanın konumu, Lidya Krallığına uzanan ticaret yollarının, deniz ulaşımı ile Akdeniz'e çıkış noktasındadır ve bu sayede bölgede ve Anadolu' da hüküm süren tüm devletlerin, egemen olmak istedikleri bir liman haline gelmiştir. Hititler, Aioller, İyonlar ve Lidyalılar sırasıyla burada yaşamışlardır. Ancak Perslerin Anadolu' ya hâkim olmasıyla bu parlak döneme son verilmiş ve M.Ö.333 yılında İskender' in gelişiyle, kendi halindeki bu kent, Kadifekale (Pagus Dağı) ve yamaçlarına taşınmıştır (Çiçek, 2006).

Günümüzde ise Smyrna, Bayraklı' daki höyük üzerinde yer almaktadır. Antik dönemde ise bu alanın, batısı ve güneyi denizle çevrili olan küçük bir yarım adacık olduğu ortaya çıkmıştır. Yüzölçümünün yaklaşık olarak yüz dönüm olduğu bilinmektedir ve bugün sit alanı olan bu tepecik üzerindeki mevcut kazı çalışmaları halen devam etmektedir (Akurgal, 2014). Şimdiye kadar yapılan kazı çalışmaları ile bu höyük üzerinde küçük ama zengin bir yerleşmenin olduğu belirtilmektedir. Batı dünyasının ilk ve en eski geometrik dokulu, ızgara tipi kent planı burada Smyrna' ı mimarlar tarafından geliştirilmiştir (Akurgal, 2012).



Şekil 2.3 Eski Smyrna' nın kuzeydoğudan görünümü (Tanrıver, 2017)

Yeni Symrna Antik Limanı (İç Liman): Kentin, M.Ö. 4. yüzyılın sonlarına doğru Bayraklı' daki yerinden Kadifekale (Pagus Dağı) ve yamaçlarına taşınması ile Kadifekale yamacındaki doğal liman, ticaret alanında yoğun bir şekilde kullanılmaya başlanmıştır. Kadifekale, esasen kentin Pagus Dağı' na taşınmasıyla kurulmuştur. Helenistik dönemde bu yeni kentin sınırları; kuzeyde Halit Ziya Bulvarı' na, Güneyde Eşrefpaşa semtine kadar uzanıyor ve yay şeklinde denizde son bulmaktadır. Anafartalar Caddesi ise kentin o dönemdeki deniz sınırını oluşturan kıyı şerididir ve bu kıyı şeridinde, kent içine doğru yay şeklinde oluşmuş doğal bir iç liman bulunmaktadır. Bu İç Liman bugünkü Kemeraltı Ali Paşa Meydanı' ndan başlayarak, kuzeydoğu-güneybatı doğrultusunda yine bugünkü Namazgâh, Mezarlıkbaşı, Agora yakınlarına kadar uzanmaktadır.

Liman girişinin genişliği yaklaşık 200 metre ve derinliği ise yaklaşık 700 metredir. İç liman girişinde St. Pietro Kalesi ile birlikte kıyı boyunca iskeleler, gümrük depoları ve antrepolar bulunmaktadır (Balköse, 2007).



Şekil 2.4 Yeni Symrna' nın doğal iç limanı (Çiçek, 2006)

Osmanlı İmparatorluğu, kentin bir liman kenti olma potansiyelini ilk başlarda tam olarak değerlendirememiştir ancak 1566 yılında Sakız Ada' sının ve 1571 yılında Kıbrıs Ada' sının Osmanlı egemenliğine katılmasıyla birlikte kent limanını tam bir dış ticaret limanına dönüştürmüştür. Bunun yanı sıra, 17. yüzyılın başlarında yabancı devletlerin konsolosluklarını İzmir' e taşıması ile kent dünya ekonomisine eklemlenmiş ve nüfusta da hızla bir büyüme başlamıştır.

Çiçek'in (2006) aktarımına göre, 19. yüzyıl başlarında Fransız Konsolosu Felix de Beaujour "İzmir, bütün Asya Türkiye' sinin bir antreposu olduğundan büyük bir ticari önem taşırdı. İzmir adeta Avrupa, Asya ve Afrika' nın ticari pazarı konumundadır" diyerek İzmir' in ticari kimliğini nitelendirmiştir (Çiçek, 2006, s.5). Kentin dünya ticaretindeki bu konumu ve gelişimine bir de Sanayi devrimine bağlı olarak hammadde ihtiyacının artması, o süreçte İzmir'in dış ticaretinin gelişiminde adeta başrol oynamıştır. İzmir Ticaret Odası' nın verilerine göre 19. yüzyılın sonlarına doğru, İzmir' in Osmanlı dış ticaretindeki payı ihracatta %45, ithalatta ise %20 olarak belirtilmiştir (Çiçek, 2006).

Hammadde ihtiyacının artması ile daha hızlı ulaşım gereksinimi ortaya çıkmıştır ve bu gereksinimlerle birlikte 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar deve kervanları ile taşınan mallar artık demiryolları ile nakil edilmeye başlanmıştır (Çiçek, 2006). Artan bu ticari potansiyele karşın İç Limanda, körfezin kuzeyinde birkaç noktada denize ulaşan Gediz' in bir yandan körfezin derinliğini azaltırken bir yandan da gemilerin geçişlerini engellemeye başlaması problemler yaratmaya başlamıştır. 1886 yılında Gediz Nehri' nin yatağı Foça yakınlarına alınarak önlem alınmaya çalışılmışsa da, İç Liman için en büyük tehlike ise, Melez Çayı' ndan gelen alüvyonlar ve Pagus Dağı' ndan inen sel sularıyla Liman' ın tamamen dolması olmuştur. İç Liman' ın dolması sebebiyle, Liman' a yanaşmak isteyen gemiler, artık İzmir körfezine demirlemeye başlamışlardır. Yüklerini ise şatlar ve mavnalar ile kıyadaki küçük iskelelere getiriyorlar ve yine aynı yöntemle ihraç mallarını gemilere yüklüyorlardı (Balköse, 2007). Ticaretin çok yoğun olduğu bir süreçte İç Limanda yaşanan bu sorunlar, hem yeni İzmir Limanı' nın (Rıhtım) oluşması için bir dönüm noktası oluşturmuştur hem de İzmir kıyı hattını fiziksel olarak değiştirmeye başlamıştır.



Şekil 2.5 İzmir Rıhtımı (Pasaport Limanı) yapımından önce körfezin durumu (Balköse, 2007)

İzmir Rıhtımı (Pasaport Limanı): Osmanlı İmparatorluğunda ilk demiryollarının İzmir merkezli yapılması İzmir’ in gerek o dönemlerde gerekse günümüzde Anadolu’ nun en büyük ihracat limanına sahip olmasıyla direkt olarak bağlantılıdır. İzmir-Aydın ve İzmir – Kasaba (Turgutlu) demiryolları hattı, ucu İzmir Limanı’ na bağlanabilecek şekilde tasarlanmışlardır. Demiryolları sevkiyatının devreye girmesiyle, kentin dış ticaret hacmi daha da genişlemiş ve mevcut liman artık iyice yetersiz kalmaya başlamıştır.

19. yüzyıl ortalarında (1854), kapitülasyonlar dönemi yaşanırken, gümrükler Fransızlar’ ın elindedir. Sahil şeridi çok dar ve hatta binalarla denizin arasında kalan alan, teknelere yüklenmek üzere ihraç ürünlerinin yığıldığı alandır; aynı zamanda da kıyıdaki aktif dolaşım alanıdır. Sahil şeridinde oteller, gazinolar, restoranlar, özel tüccar kulüpleri, kahveler, tüccar yazıhaneleri, jandarma ve gümrükçü kulüpleri konumlanmıştır. Bu binalardan çıkan insanlar kendilerini, el arabaları, at arabaları,

rıhtıma yığılmış üzüm-incir çuvalları, tütün balyaları, develer, deveciler, hamallar, tren, atlı tramvay, arasında buluyordu ve sahil şeridinin darlığı sebebiyle gemiler de kıyıya yeteri kadar yanaşamıyorlardı. Fransızlar dönemin Sadrazam'ından rıhtımı doldurma izni aldılar ve bu doldurma eylemi için kendilerine uygun en stratejik alanı seçerek; kendi işletme imtiyazlarında olan Basmane Garı'nın (İzmir-Kasaba demiryolu hattının son durağı) denize bağlandığı noktada yani bugünkü Fevzi Paşa Bulvarı uzantısındaki alanda 42 metre genişliğinde ve 15 metre denize doğru uzanan bir dolgu yaptılar. Başlangıçta, bu dolgu üzerine iki ahşap kulübe yerleştirip, bu alanı gümrüklü mal depolama alanı olarak kullandılar ancak birkaç yıl içerisinde tek katlı olan dönemin gümrük binasını inşa etmişlerdir (Emlakansiklopedi, 2013).



Şekil 2.6 İzmir gümrüklerinin 1930'lu yıllardaki Başmüdürlük Hizmet Binası (Ege.gtb, b.t.)

Deniz nakliyatında daha büyük tekne ve gemilerin kullanılmaya başlanması ve mevcut kıyının buna elverişli olmaması sebebiyle, Fransızlar ihtiyaç duydukça denizi doldurmaya devam etmişlerdir. Sürekli genişletilen bu dolgu, sonuçta 40 metre genişliğinde ve denize doğru, 100 metre uzunluğunda bir alan halini almıştır (Pekin, 2005). Dolgunun en son ucuna 1860 yılında ikinci bir bina yapılmış ve 1865–70 yıllarında, gümrük işlemlerinin artması nedeniyle, yine dolgunun ortasına cephesinde mermer payandalara oturtulmuş mermer balkon bulunan, iki katlı, yığma taş

strüktürüne sahip üçüncü bir gümrük binası inşa edilmiştir. Binalar arasında kalan boşluklar da depolama alanı olarak değerlendirilmiş ve döküm kolonlar, çelik profil çatı makaslarıyla kapatılmış ve bunun yanı sıra yine döküm kolonlar kullanılarak güney cephesine bir de sundurma eklenmiştir (Unesco, b.t.).



Şekil 2.7 Gümrüğün güney görünümü ve çelik konstrüksiyon antrepolar (Ege.gtb, b.t.)

1867 yılında meydana gelen depremin etkisiyle atıklarla dolan mevcut İç Liman kullanılamaz hale gelmiştir ve böylece 19. yüzyılın sonunda yeni ve modern bir liman yapma düşüncesi doğmuştur. Bu yeni projeye göre, gümrük için yapılan dolgu, Sarıkışla’ dan başlayıp, Tuzla Burnu’ ndaki Alsancak Garı’ nda sona erecek şekilde devam ettirilecek ve dolgunun uzunluğu 3.800 metre olacaktır.

Dolgu yapılırken, kıyı şeridinin girintili çıkıntılı bölümlerinin düzeltilmesi, bir kordonun oluşturulması, ardından da liman inşaatının (Rıhtım) ve dalgakıranların yapılması planlanmıştır. Dolgu kıyısında yapılacak 18 metrelik kara alanı Rıhtım’ a ait olacak ve üzerine bir tramvay hattı döşenecektir. Böylelikle bu yeni liman düşüncesi ile artık İzmir kıyı hattı doldurma işlemlerinin de devam ettirilmesiyle fiziksel olarak başkalaştırılmaya devam etmiştir.



Şekil 2.8 Yıkılan tarihi Sarıkışla ve dönemin Konak Meydanı (Levantineheritage, b.t.)

Liman batı, güney ve kuzeyde üç mendirekten oluşacak, güneyden ve kuzeyden iki girişe sahip olacaktır. Yine projeye göre, güney mendireğinde gümrük depolarıyla gümrük binası, batı mendireğinde gemiler için kömür depoları, kuzey mendireğinde de karantina, fenerler, posta ve telgraf idaresi ile pasaport salonları yer alacaktır (Şekil 2.9). Bu yapılaşma ile ise kamusal yapılar kentin kıyı kimliğinde ilk defa yer edinmeye başlamıştır (Çiçek, 2006). Bu yeni liman planlamaları sonucunda, 1876 yılında yeni limanın inşaatı tamamlanarak, hizmete girmiştir. Hizmette girdikten sonra da bazı bölümlerin inşaatı kısım kısım da olsa devam ettirilmiştir (Kutukoğlu, 2000).

Rıhtım yapımı öncesi 150.000 civarı olan kent nüfusu 1900' lü yıllara gelindiğinde artık 300.000' lere ulaşmıştır. Rıhtımla beraber kentte yenilikler birbirini takip etmiş ve Rıhtım, kıyıda inşa edilen yeni binalarla şehrin bir vitrini konumuna gelmiştir. 1876 yılında Pasaport Limanı olarak da bilinen İzmir Rıhtımı, 1023 metre boyunda dalgakıranı ile 271100 metrekare korunan su alanına ve 877 metre rıhtıma sahiptir (Balköse, 2007).



Şekil 2.9 Rıhtım İşletme ve Pasaport Kontrol Binası (Eskiturkiye, b.t.)



Şekil 2.10 İzmir Rıhtımı, 1900 (Eskiturkiye, b.t.)

Yeni liman projesi kapsamında yapılan Kordon ise, bugün modern İzmir’ in simgelerinden biri haline gelmiştir.



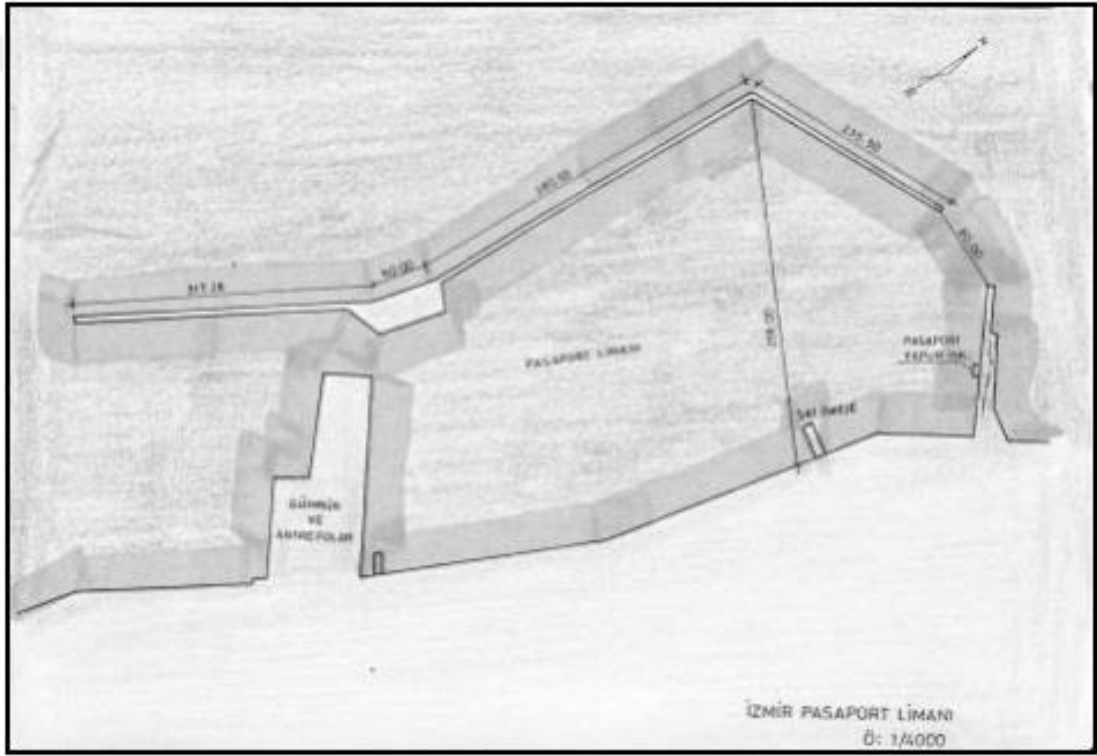
Şekil 2.11 1900' lerde Kordon (Kordonhaber, b.t.)

1922 yılında Kurtuluş Savaşı sürecinde yaşanan büyük İzmir yangını ile İzmir' in birçok bölgesinde olduğu gibi Rıhtım ve çevresindeki bütün binalar da hemen hemen yok olmuştur.



Şekil 2.12 İzmir yangını, Rıhtım (İzmiryangin, b.t)

İzmir Yangını ile alansal olarak, İzmir'in 2 milyon 600 bin metrekarelik yerleşim parçası yok olmuştur, bu ise Türk mahalleleri dışında kalan kent alanının dörtte üçüne denk gelmektedir. Bu felaket ile birlikte zaten 1. Dünya Savaşı ile zedelenen kent ekonomisi daha da zayıflamıştır. Buna bağlı olarak da kent nüfusunda büyük ölçüde azalma yaşanmıştır. Ancak 1923' te Cumhuriyet' in ilanı ile Türkiye yeniden bir millileşme çabası içine girmiştir ve bu noktada ülkenin ayağa kaldırması gereken en önemli işletmesi İzmir Limanı olmuştur. Böylece İzmir Limanı aslında bugünkü Alsancak Limanı olarak yeniden projelendirilmiş ve yeni konumuyla tekrar işletmeye açılmıştır (Sayar, 2010).



Şekil 2.13 İzmir Pasaport Limanı (Balköse, 2007)

Alsancak Limanı: Kent, 1954 yılında Alsancak İskelesi' nin inşa edilmesi ile birlikte, Foça' dan başlayan ve güneye doğru uzanan, eski İzmir Limanı' nı da içine alan ve Karaburun' a kadar uzanan kıyı şeridi ile modern bir liman kenti olmayı yeniden başarmıştır.



Şekil 2.14 Alsancak Limanı inşaatından görüntü, 1957 (Pinigm, b.t.)

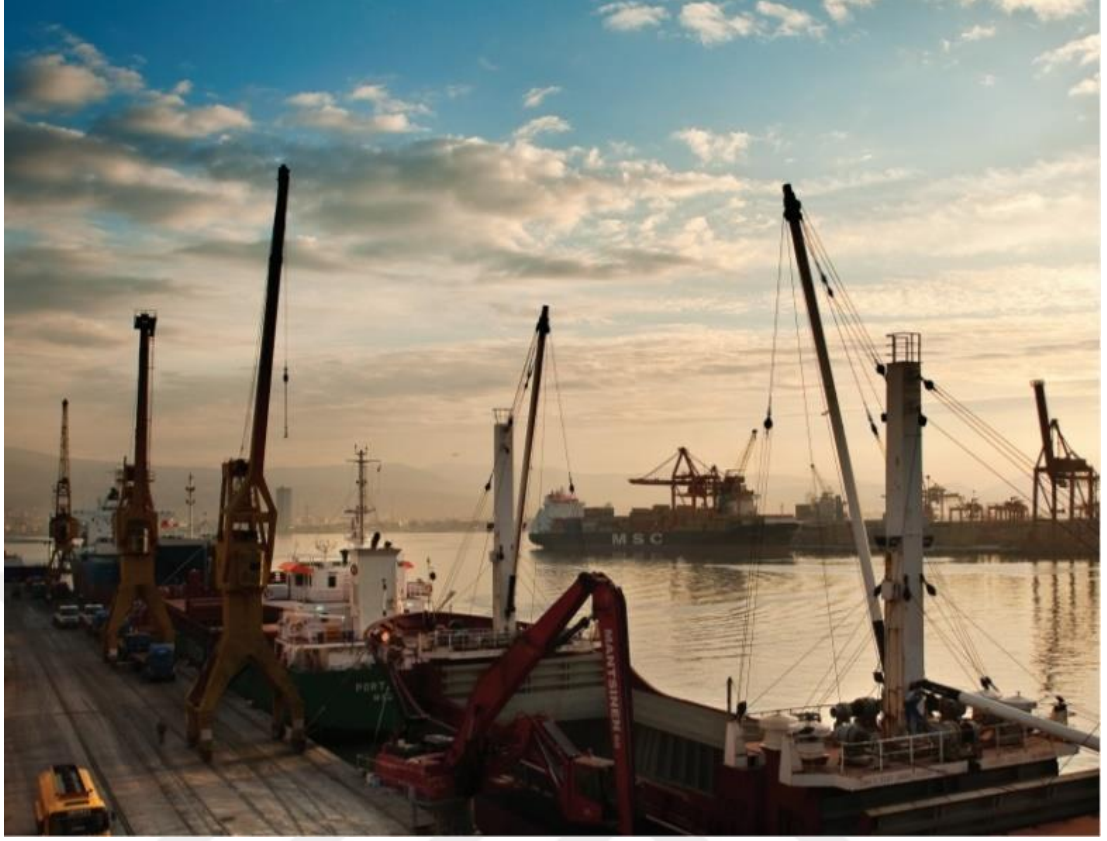
Balköse' ye (2007) göre, Pasaport Limanı' nın artık ihtiyaçlara cevap verememesi üzerine, batıdan gelen rüzgârlara karşı doğal olarak korunmuş bulunan, Alsancak' ta Nafia vekâleti tarafından yepyeni bir liman tesisinin yapılması işi, 1954' te başlamış ve 1959'da bitirilmiştir. -10,5 metre su derinliğinde, 795 metre uzunlukta ve 75 metre genişlikte bir iskeleden, -7 metre su derinliği olan 223 metre uzunluğunda rıhtım ve 3500 metrekarelik 3 transit ambarı ile bir antrepodan oluşan İzmir Alsancak Ticaret Limanı, 1969 yılında 4080 metrekarelik bir yolcu salonuna da kavuşmuştur.

Bartan' ın (2007) belirttiği üzere, iletişim ve ulaşım teknolojilerinin hızlıca gelişmesiyle sermaye, ürün ve hizmet üretiminin sınırlar ötesine yayılması, iç ve dış ticarete serbestleşmenin bir sonucu olarak piyasaların ve ekonomilerin artık daha yoğun bir karşılıklı bağımlılık içine girmesiyle birlikte artan ekonomik bütünleşme,

bugünün küreselleşme deneyimini ifade etmektedir. Güçlü küreselleşme dinamiklerinden olan ulaşım devrimi eşyanın, insanların, işletmelerin, göçmenlerin, sınırlar arasında akışkanlığı olarak düşünülebilmektedir. Liman geniş tarımsal ve endüstriyel hinterlanda da sahiptir. Ege Bölgesi' nin tarım ve endüstri limanı olan İzmir, aynı zamanda ülkenin ihracatında hayati rol oynamaktadır. Limanda her türlü yüke hizmet verilmekte olup, liman genişletme çalışmaları da devam etmektedir. Liman, demiryolu ve karayolu şebekesi ile de bağlantılıdır. İzmir' in Ege' deki tarihi ve turistik yerlere çok yakın olmasından dolayı liman yolcu terminali de bugün önemli düzeyde bir trafiğe sahiptir (Bartan, 2007).

Körfez, nasıl İzmir' i zenginleştiren doğal bir oluşum ve güzellikse, liman da insan eliyle yapılan ve kente o zenginliği aktaran en önemli yapısıdır. İzmir'e gelen araştırmacılar, gezginler de kentin bu kimliğine sıkça değinmişlerdir. Kentin limanı sadece İzmir' i geliştirmiyor bunun yanı sıra, çevredeki yerleşimler de İzmir üzerinden dünyaya açılıyorlardı. Çünkü limana gelen gemiler, Türkiye' den mal getirdiği gibi Türkiye' den de mal götürüyorlardı. Liman önce İzmir' in, giderek de İzmir' in çevresindeki diğer kentlerin ve hatta Türkiye' nin en önemli kapılarından biri haline gelmiştir. Kısacası kentin modernleşmesi, toplumsal ve kültürel yapısının belirlenmesinde liman en önemli katkıyı sağlamıştır. Dolayısıyla, Alsancak Limanı hem bölgeye açılan hem de bölgeyi dışa bağlayan kentin en önemli kapısı konumundadır (Arı, 2009).

Bölüm 1.3' de de bahsedildiği gibi Alsancak Limanı' nın yapımından sonra kentin kıyı hattında kamusal gelişmeler yaşanmaya başlamıştır. Çünkü önceleri kentin, kentli hayatının hatta kıyının birer parçası olan kent limanları, deniz ticaretinde de teknolojinin egemen olmaya başladığı yeni süreçlerle, makineleşen ve insanlardan kısmen soyutlanan alanlara dönüştürmüştür. Böylece kentlerde artık insanlardan çok makinaların yani teknolojinin aktif olduğu, kentten kopuk ve kendi içinde küçük kentlere dönüşen liman bölgeleri oluşmaya başlamıştır. Alsancak Limanı da kısmen bu yapılaşmaya bir örnektir. Alsancak Limanının konumu diğer İzmir Limanlarına göre kentin kıyı kullanımından ayrılmıştır ve böylelikle kıyıdaki kamusal yaşamların yeniden organize edilmesine imkân sağlamıştır.



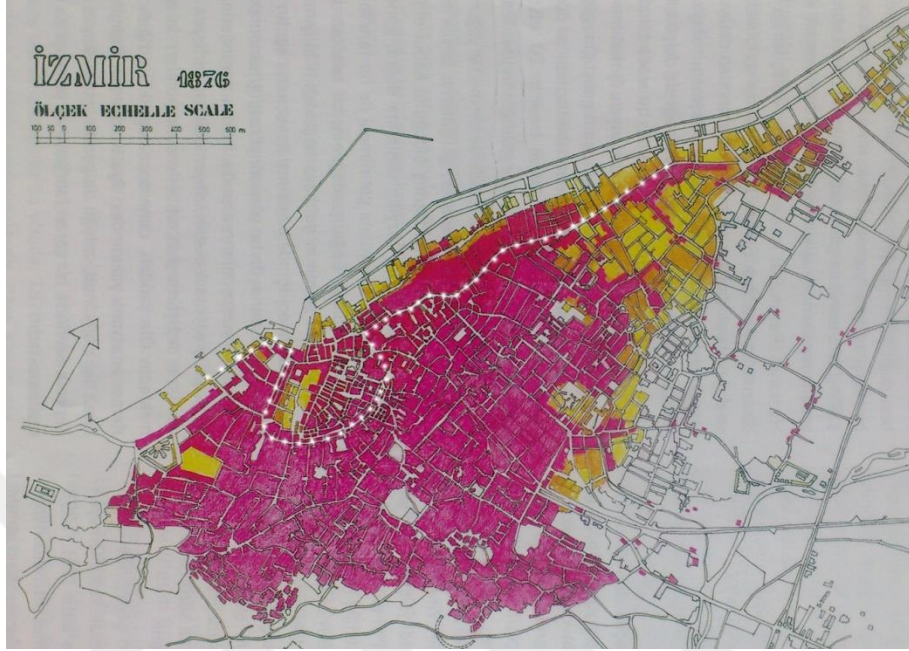
Şekil 2.15 Alsancak Limanı (İnvestinizmir, b.t.)

2.2 İzmir Kıyı Hattının Biçimsel Gelişim Ve Değişim Süreci

İzmir Kent Limanı; kentin günden güne artan ticari kapasitesi ve zamanla gelişen ulaşım teknolojilerinin de getirisiyle sürekli yer ve biçim değiştirmiştir. Bu değişimlerin getirisiyle geliştirilen kent limanları, İzmir Körfezi kıyı hattını biçimlendiren asıl etken haline gelmiştir. Özellikle 19. yüzyılda ortaya çıkan yeni ulaşım teknolojilerinin, demiryollarının ve buharlı deniz ulaşımının gerektirdiği yeni ve modern liman projesinin uygulanması, İzmir kentinin ekonomik ve ticari yapısında olduğu kadar fiziksel yapısında da büyük ölçüde değişim yaratmıştır (Bilsel, 2000).

İzmir Körfezi kıyı hattı; tarihi boyunca aslında sürekli denize doğru doldurulmuş böylece de devamlı olarak denizden yeni alanlar, araziler elde edilmiştir. İlk olarak 15. yüzyılda, dönemin limanının (İç Liman) doldurulmasıyla bugünkü Konak

Meydanı ve Kemeraltı Çarşısı oluşturulmuştur. Yani bugünkü Kemeraltı Çarşısı' nın konumlandığı kavis, dönemin rıhtım çizgisini oluşturmaktadır.



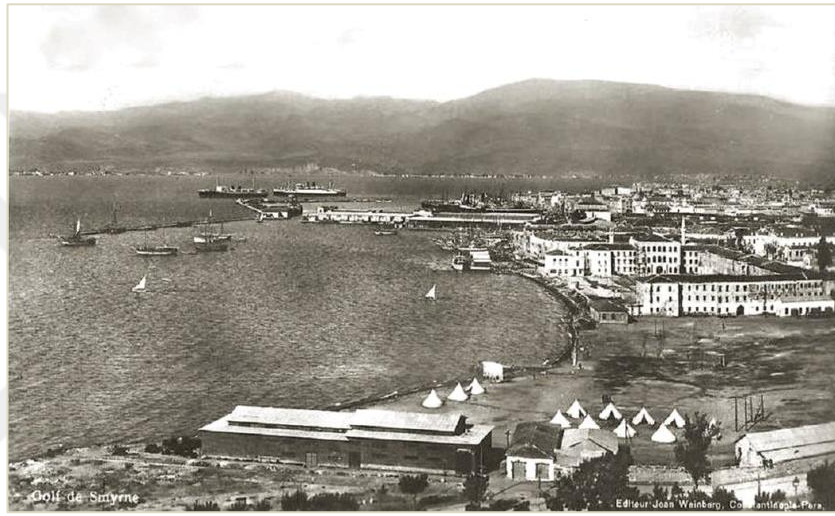
Şekil 2.16 1340' lardaki kıyı sınırı (Beyru, 2011)



Şekil 2.17 Kemeraltı kavisi/Doldurulan İç Liman (İzmirguide, 2018)

Ürük' e (2017) göre ise; kıyı hattına uygulanan yoğun müdahalelerle geçmişte deniz bir kere doldurulmaya başlanmış ve İzmir Körfezi' nde o günden bugüne

kadar, az önce de bahsedildiği üzere bu "doldurulma" işlemi uygulanmaya devam etmiştir. Bugün İzmir Körfezi' nin, Mavişehir' den başlayıp İnciraltı' nda sonlanan ve İç Körfez olarak adlandırılan bölgesinde "dolgu" işlemine uğramamış bir alan hemen hemen kalmamıştır. Doldurulmamış bölgeleri ise genellikle Mavişehir ve İnciraltı' ndan sonra kısım kısım da olsa görebilmek mümkündür. En çok müdahale edilen alanlarına bakılacak olursa da, güney kıyısındaki Değirmendağ önlerinden başlayıp, Halkapınar Köprüsü' ne kadar uzanan alan, bugün en büyük dolguya sahip bölgesidir.



Şekil 2.18 1910 yıllarında Değirmendağı' ndan Konak görünümü (Konak, 2005)



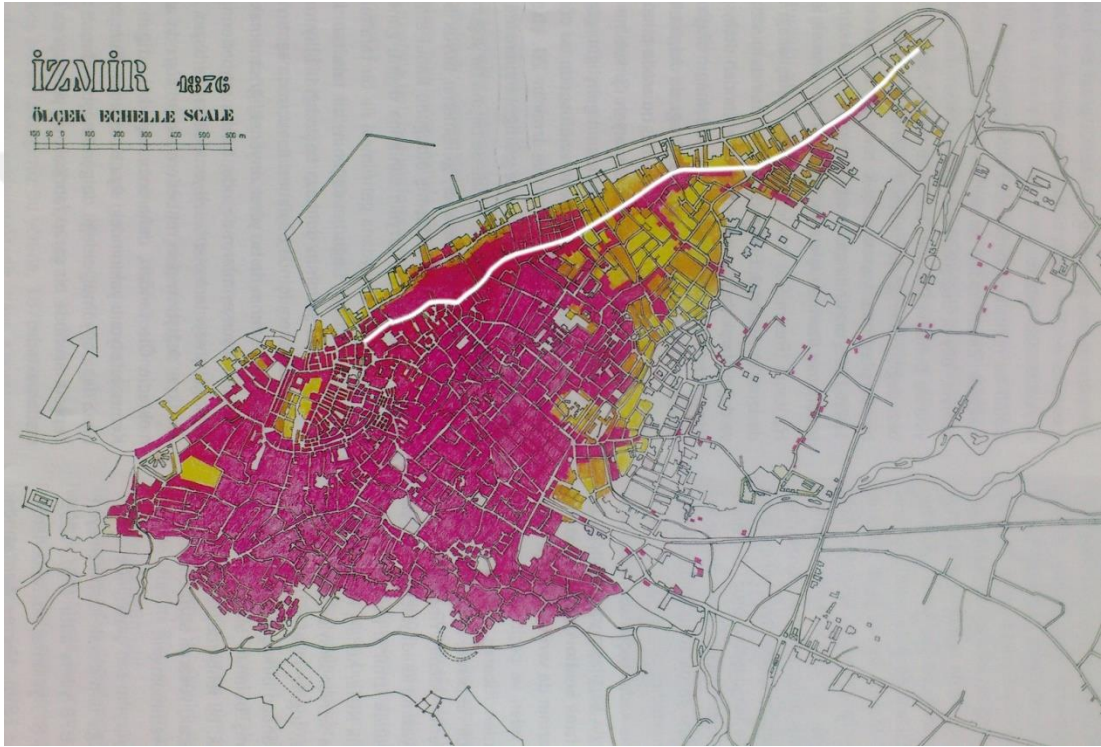
Şekil 2.19 Günümüzde Karataş sırtlarından Değirmendağı ve Konak görünümü (Yeniasır, 2018)

Körfez' in güneydoğu sahili olan bölümü, bugüne dek en çok dolan/doldurulan kıyı alanıdır. Bu sebeple, İzmir' de körfezin güney yakasında günümüzde deneyimlediğimiz birçok sokak arası veya arter, bir dönemin kıyı şeridini temsil etmektedir. Başka bir deyişle; özellikle körfezin güneydoğusunu oluşturan ve günümüzdeki Kordon' a (Rıhtım) paralel olarak sıralanan arterler, doldurulmaktan içeride kalmış eski kıyı hatları olarak nitelendirilebilir (Ürük, 2017).

19. yüzyılda gerçekleştirilen projeler içerisinde özellikle Rıhtım' ın yapımının, İzmir kentinin biçimsel anlamda en büyük dönüşümü yaratan uygulama olduğu söylenebilir. Çünkü kıyıda en büyük doldurulma işlemi Rıhtım' ın yapımı ile başlamıştır. Sonrasında kentte büyüyen ticari hacme paralel olarak yetersiz kalan Liman için, denizi doldurarak kıyıda alan elde etme eylemleri aralıksız devam etmiştir. Kentin deniz cephesini tamamen etkileyen ve dönüştüren bu uygulamalar, o süreçte Batı sermayesi ve teknoloji sayesinde gerçekleştirilebilmiştir. Çünkü o dönemde Osmanlı Hükümeti, İzmir' i hammadde ihracat kenti olarak ön plana çıkartmış ve azınlık tüccarlara da önemli vergi imtiyazları tanımıştır. Bu sebeple de Batılı tüccarlar bu kentin verimli topraklarında yetişen ürünleri dünyaya pazarlama kapısı olarak İzmir' i seçmişler ve bu kente oldukça büyük yatırımlar yapmışlardır (Ürük, 2017).

Doğu Akdeniz' li tüccar toplumu olarak bilinen Levantenler' in o dönemki çarşıları hatta iş ve sosyal yaşam merkezleri Frenk Sokağı' dır. Osmanlı İmparatorluğu tarafından bu Batılı tüccarlara sunulan ihraç vergi muafiyeti sayesinde İzmir, 18. yüzyılda uluslararası ticaret merkezi olarak yükselme dönemi yaşamıştır ve bu dönemde kentin önemli çarşı arterlerinden biri olan Frenk Sokağı, kentin sermaye merkezi olarak ön plana çıkmıştır. Frenk Sokağı için "1922 yangını öncesinin dördüncü Kordon' u" olarak benzetmeler yapılmıştır. Geçmişte Frenk Sokağı' ndaki pazar alanı ve hanlara bitişik olan yol üzerinde, İzmir' in en güzel evlerinin bir kısmı ile konsolosluklarda çalışan insanların yaşadığı evler sıralanmaktadır. Bu evlerin ön cephelerinde çok sayıda kapı vardır ve arka cephelerindeki teraslar yaya yolu olarak kullanılan körfeze doğru açılmaktadırlar. Bu evler aynı zamanda hem körfeze ve hem de civarda yer alan kırsal alana da

bakmaktadır (Ürük, 2017). Kırsal alandan bahsedilen ise; günümüzdeki Alsancak semtidir. O dönemde Alsancak' ın önemli bölümünün Boyacı Deresi olarak adlandırılan akarsuyun taşıdığı alüvyonlu toprak nedeniyle zengin bir tarım alanı olduğu belirtilmektedir. Zamanın Frenk Sokağı' ndaki bu evlerin arka bahçeleri ise direkt olarak denize ulaşıyor ve geceleri gemilerin yükleme ve boşaltılmasında rıhtım olarak kullanılmaktadır. Yani bu tüccarlar, ticareti kendi evlerinin depolarını kullanarak gerçekleştirebilmektedir.



Şekil 2.20 1876 yılına ait Beyru' dan aktarılan yukarıdaki haritada gösterilen beyaz hat, dönemin kıyı hattını oluşturan Frenk Sokağı' nı, 'Dördüncü Kordon' u temsil etmektedir (Beyru, 2011)

Fransız Konsoloslugu arşivine göre de, 1687 yılında meydana gelen depremde şehirdeki evlerin dörtte üçü yıkılmış ve Frenk Sokağı depremden sonra çıkan yangının da etkisiyle tamamen yok olmuştur. Ancak kent, ticari konumu ve coğrafi zenginlikleri sayesinde kısa sürede yeniden toparlanmıştır. Bu kalkınmanın ardından kentte tekrar oluşan ticari yoğunluk, 17. yüzyılın kıyı hattını oluşturan Frenk Caddesi' nin deniz tarafına kısmi dolgular yapılarak, iç limanın tamamen doldurulmasına sebep olmuş ve bu tarihlerden itibaren yaklaşık 1872 yılına kadar İzmir, aslında rıhtımsız kalmıştır. Bu doldurma müdahaleleri ile dönemin kıyı çizgisi

değiştirilmeye başlanmış ve aslında bu süreç günümüze kadar da devam etmiştir (Ürük, 2017).

Frenk Sokağı' nın kıyı hattını oluşturduğu o dönemlerde yukarıda belirtildiği üzere hem kentin gittikçe artan ticari yoğunluğu hem de Frenk Sokağı' nı deniz kabarması sebebiyle sürekli olarak sel bastığından, Frenk mahallesine deniz cephesi boyunca bir liman (rıhtım) uygulanması düşüncesine odaklanılmıştır. Ancak kıyı hattındaki mülk sahipleri ile bir uzlaşma sağlanamaması sebebiyle bu rıhtımın uygulama aşamasına kolay kolay geçilememiştir (Bilsel, 2000). Sonraki süreçlerde ise verilecek ödeneklerin miktarları yükseltilmiş ve bu ödeneklerden memnun hale gelen mülk sahipleriyle yapılan anlaşmanın ardından uygulanan liman projesi kapsamında; kentin deniz cephesi boyunca 4 km uzunluğunda ve denizden 1,5 m yüksekliğinde bir rıhtım, 20 hektar korunaklı bir liman alanı oluşturan 1200 metre uzunluğunda bir dalgakıran inşa edilmiştir (Karabağ, 2008).

1866' da açılan Aydın demiryolu, Alsancak Garı' nda sonlanıyordu, ancak Liman Pasaport' taydı. Aydın demiryolunun açılmasıyla, İzmir 'in arkasındaki geniş topraklar tarıma açılarak büyük bir üretim kaynağı yaratılmış olacaktı. Ancak bunun için öncelikle Pasaport Limanı ve Alsancak Garı' nın birbirine bağlanması gerekiyordu. Bu sebeple Kordon olarak bildiğimiz çakıl taşlı sahilde bir rıhtım düzenlenmiş ve Konak ile Alsancak Garı arasında 3600 metre uzunluğunda çift hatlı bir tramvay yolu ile Pasaport Limanı ve Alsancak Garı birbirine bağlanmıştır. Bu tramvay hattında; gündüzleri tramvaylar çalışıyor ve kamusal ulaşım hizmeti veriyor, geceleri ise aynı hatta yük katarları gidip geliyor ve gara inen mallar böylelikle limana taşınabiliyordu (Egemeclisi, b.t.).



Şekil 2.21 Kordon’ daki tramvay hattı (Egemeclisi, 1890)

Kent zamanla ticarete dev adımlarla ilerlemeye aday konuma gelmiştir. Gelişen ticaret ağına eklenen demiryolları ile kentte bir ulaşım ağı da oluşmaya başlamıştır. Zenginliğin ve kozmopolit nüfusun günden güne arttığı kentte, artık kendini daha çok hissettirecek olan bir yenilenme çağı Rıhtım ile başlamıştır (Georgelin, H., çev., 2008).

1870’ li yıllarda kentin dışında kalan Karataş’ ın ilerisindeki Karantina, Göztepe ve Kokaryalı (Güzelyalı) bölgeleri, kentteki hızlı nüfus artışının getirdiği ivme ile 1881 yılında Karataş-Göztepe yolunun genişletilmesi ve sonrasında ise 1883 yılında tramvay hattının döşenmesi ile artık kentten kopuk olmayan, prestijli birer semte dönüştürülmüştür. 1891 tarihinde Halil Rıfat Paşa Caddesi’ nin açılması ile bu isimle anılan semt oluşturulmuştur. Bu bölgenin doğusunda, kentin geleneksel Musevi mahallelerinden ayrılan Yahudilerin yerleştiği Karataş semti oluşmuştur. İzmir’ de yaşayan tüccar Nesim Levi tarafından, 1907 tarihinde Karataş ile Halil Rıfat Paşa Caddesi arasındaki metrelik yarı aşmak için, buhar gücüyle çalışan bir ‘Asansör’ inşa ettirilmiştir ve böylece bölgedeki topografik bariyer de aşılmıştır.

Körfez içi Vapur İşletmeciliğinin 1883 yılında başlamasıyla birlikte, Karşıyaka ve Mersinli kıyısındaki Bornova İskelesi olarak adlandırılan yer, deniz yoluyla da ulaşılabilir hale gelmiştir (Beyru, 1998). 19. yüzyılın ortalarında günümüzde ‘Smyrna Meydanı’ olarak bildiğimiz yerin yakınlarında Bornova İskelesi’ nin bulunduğu bilinmektedir. Konak İskelesi’ nden kalkan vapurlar Bornova yolcularını Bornova iskelesi’ nde indirirlerdi ve böylece yolcular orada bekleyen faytonlar aracılığıyla, Bornova’ nın merkezine ulaşabilmekteydiler. Bu sebeple, İzmir Körfezinin bu uç noktası, o yıllarda ‘Bornova Körfezi’ olarak bilinmektedir (Bornova.bel, b.t.). Beyru’ nun (1998) belirttiğine göre, bu iskele, körfezin dış kısmından Bornova’ ya uzanan yolun denize ulaştığı noktada yer almaktadır. Kent, kara ve demiryolu ile olduğu kadar artık denizyollarıyla da birbirine eklemlenerek, bütünleşik hale gelmeye başlamıştır.

Kent, bu yenilenme çağının tüm dinamik potansiyelleriyle gelişirken, 1922 yılında Kurtuluş Savaşı sürecinde yaşanan büyük İzmir yangını ile Rıhtım ve çevresi başta olmak üzere İzmir’ in birçok bölgesinde 20-25 bin civarında bina yanıp kül olmuştur (Beyru, 1994). Yangın felaketinin ardından Türkiye aslında bir millileştirme çabası içine girmiştir ve bu noktada da ülkenin ayağa kaldırması gereken en önemli işletmesi limanı olmuştur ve Cumhuriyetin ilanıyla beraber liman Alsancak - Punta bölgesine taşınmıştır. Böylece Pasaport Limanı 1990’ larda tamamen işlevsiz hale gelmiştir. Topal’ ın (2016) belirttiğine göre, geçmişi 8500 yıl öncesine uzanan, tarihi bir kıyı kenti olan İzmir’ de, İç Körfez’ in kıyı hattı boyunca 19.yüzyıl sonlarından günümüze kalabilmiş tek tarihi kıyı alanı Cumhuriyet Meydanı ile Konak eski gümrük depoları arasında kalan Pasaport bölgesidir (Topal, 2016). Bunun yanı sıra İzmir kentinin 19.yüzyılın ikinci yarısından günümüze kadar çok az değişiklikle kalabilmiş tek kıyı alanı olan Pasaport, Kordon ve Dalgakıran(mendireği) ile birlikte, eski liman ve mendirek üzerinde yapılacak düzenleme ve uygulamaların büyük bir titizlikle ele alınabilmesi için Kültür Varlıkları Koruma Kanunu uyarınca Tarihi Sit olarak tescillenmiştir (Topal, 2012).

Pasaport bölgesi, İzmir kent tarihi açısından önemli referanslar içeren, kültür mirası bir kentsel alandır. Limanın aktif olduğu dönemde, Rıhtım İşletme ve Pasaport

Kontrol Merkezi olarak kullanılan kıyı yapısı günümüzde Kantar Polis Merkezi ve pasaport salonlarının bulunduğu alanı ise yapılan restorasyon çalışmalarının ardından Pasaport İskelesi olarak kullanılmaktadır. İzmir’ in kamusal kent belleğinde tarihi bir düğüm noktası olan Pasaport bölgesinde bugün, Pasaport İskelesi aracılığıyla kentin kıyı kimliği ticari olarak değil ancak kamusal olarak yaşamaya devam etmektedir.

Yangından sonraki yapılaşmada ise Türkler, kıyı boyunca planlanan konutlar ve birbirini dik kesen dar sokaklar ile karışık bir yerleşim tipolojisi kurgulamışlardır. Bugünkü Basmene Garı ve Kemeraltı’ nın güneyi ile Kadifekale etekleri yoğunluklu olarak konutlarla kaplanmıştır. Kokaryalı’ ya (Güzelyalı) kadar uzanan bu alan, kentin en yoğun konut yerleşim bölgesi olmuştur. Karantina semtinden itibaren konut alanları kıyı boyunca dar bir hat şeklinde uzanmaktadır. Özellikle Cumhuriyet sonrasında Selanik’ ten gelen göçmenler sebebiyle, yoğunluklu olarak Levanten ailelerin yazlık konutlarının bulunduğu Buca, Bornova semtleri de önemli ölçüde nüfus artışı yaşamışlardır. Bunun yanı sıra 19. yüzyıl sonlarında, yalnızca kıyı hattında ve genellikle yazlık konut yerleşimin gözlendiği Karşıyaka’ da da nüfusun hızla artışı ile çevreye ve hatta denize doğru yine dolgularla yerleşim yayılmaya başlamıştır (Aşkan, 2011).

Karşıyaka kıyı hattı tarihsel süreç içerisinde fiziksel olarak müdahaleler ve değişimler yaşamıştır. Farklı farklı dönemlerde kıyı, dolgular yoluyla denize doğru genişletilmiştir. Denize doğru yapılan dolgular ile kıyıdaکی mevcut deniz banyoları, deniz iskeleleri ve plajlar kaldırılmış ve bu da kıyının kullanım biçiminin değişmesine sebep olmuştur.



Şekil 2.22 İzmir-Karşıyaka kıyısının dolgularla denize doğru genişletilmesi (İBB, b.t)

- 1950 Kıyı hattı
- 1963 Kıyı Hattı
- Günümüz Kıyı Hattı

1960' lı yıllara kadar sayfiye kasabası sayılan Karşıyaka, bu tarihlerde dönemin imar planlarının onaylanması ve uygulamaya girmesinden sonra kıyının biçimsel yapısı ve planlaması hızlıca değişmeye başlamıştır. Kıyı hattındaki en büyük mimari yapısal değişiklik; gabari artışı ile gerçekleşmiştir. Bu gabari artışı ile kıyı hattındaki yapılaşma tipolojisi; müstakil konuttan apartman tipolojisine geçmiştir. İdil' e göre İzmir' de kent ve kıyı dokusunu değiştiren en temel neden; 1950' li yılların sonlarında şehir planlamasını aşarak ve İzmir kentinde yüksek yapılaşmayı yani apartmanlaşmayı tercih etmek gibi özetlenebilir. 1953' e kadar aslında biçimsel olarak çok fazla bir değişiklik yaratmasa da bu tercihlerin sonucu 50' lerin ikinci yarısında ortaya çıkmıştır. İdil' e göre 1950' lerden sonra bu apartmanlaşma öyle hızlı sonuç vermiştir ki; Karşıyaka' da 2 veya 2,5 katlı olan gabari, 1990' larda 8 katlı gabariye dönüşmüştür; böylece kıyının, kentin tüm fiziksel yapısını ve silüetini değiştirmiştir (İdil, 2017). Şekil 2.23' de soldaki fotoğrafın merkezinde yer alan günümüze ulaşan tek yapı olan büyük bina, halen Öğretmenevi Lokali olarak kullanılmaktadır.



Şekil 2.23 Geç Osmanlı dönemi Karşıyaka kıyısı ve aynı siluetin bugünkü durumu (Apikam ve Karşıyaka Belediyesi, b.t.)

Topal (2016), İzmir' in bugünkü kıyılarını oluşturan dolguların ise 1960' lı yıllarda başladığını, Bayraklı sahilinin 1960'lı yılların sonunda doldurulmasıyla Altinyol, Konak-Üçkuyular arasının ise 1980'li yılların ilk yarısında yapılan dolgu müdahalesiyle Mustafa Kemal Sahil Bulvarı'nın yapıldığını belirtmiştir. Bugünkü Bayraklı sahili, Karşıyaka iskelesi, Bostanlı balıkçı barınağı arası ve tersane ile anıt arasını kapsayan kıyının 1980' lerin sonu 1990' ların başında doldurulduğunu ve üzerinde yol, iskele yapıları ve yeşil alanlar düzenlendiğini belirten Topal, 1990' ların ikinci yarısında ise İnciraltı Lagünü' nün metro kazı malzemeleri ile doldurulduğunu vurgulamıştır (Topal, 2016).

İzmir' in kıyı hattını kökten değiştirecek başka bir gündeme getirilen yeni bir doldurma, yol yapma projesi ise İzmir-Çeşme Otoyolu' nun bugünkü Kordon' dan geçirilmesi girişimi olmuştur. Topal, konuya ilişkin ilk girişimin 1980' lerde olduğunu ve proje kapsamında 1997 yılında Kordon' da büyük çaplı bir dolgu çalışmasına başlandığını belirtti. Bu yol çalışması, Kıyı Kanununa uygun olmadığı ve TMMOB' un girişimleri sonucunda, bölgenin kültür varlığı olarak da tescil edilmiş olması sebebiyle durdurulmuştur. Topal' ın (2018) belirttiğine göre, kentle denizin ilişkinin bütünüyle kesecek olan bu otoyol projesine ilişkin hukuki mücadele 20 yıl kadar sürmüştür ve son olarak 2000 yılında mahkeme kararları ile kesinleşmiştir. İzmir-Çeşme Otoyolu yapmak amacıyla doldurulan Kordon dolgu alanı bugün TMMOB' un önerisine yakın bir biçimde yüzbinlerce kişiyi buluşturabilen bir rekreasyon alanına dönüştürülmüştür.



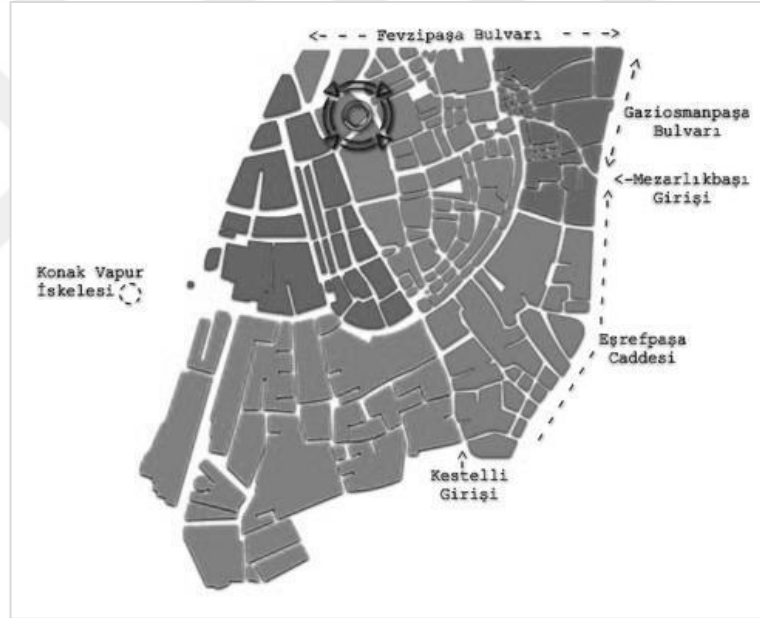
Şekil 2.24 Kordon (İzmirmag, 2016)

2.3 İzmir Kıyı Hattının Kamusal Olarak Gelişim Ve Değişim Süreci

İzmir kenti özellikle 19.yüzyılın ikinci yarısında, önemli değişimleri üst üste yaşamıştır. 1850'lerin sonlarına doğru yapımına başlanan Aydın ve Kasaba (Turgutlu) demiryolları ve bu demiryollarının Buca, Şirinyer, Seydiköy ve Bornova ile kurdukları bağlantı, ilerleyen yıllarda denizin doldurulmasıyla oluşan birinci ve ikinci Kordonlar ve o süreç içerisinde yine çalışmaları tamamlanan tramvaylar, kentteki gelişim kanallarının kentin her alanına yayıldığı bir göstergesidir. Kent içinde yaşanan bu gelişmelere paralel olarak kent nüfusu da günden güne artmıştır. Nüfus artışıyla beraber konut, iskân ve ulaşım gibi çözümlenmesi gereken yaşamsal problemlerde beraberinde gelmektedir. Özellikle 1950'li yıllarda kentte yaşanan en büyük değişiklik gabari artışı ile gerçekleşmiştir. Bu değişim ile birlikte özellikle kent genelinde ve hatta kıyı hattında yapılaşma tipolojisi az katlı müstakil konuttan çok katlı apartman tipolojisine dönüşmüştür. Bunun yanı sıra kent içi ulaşımın gelişmesi adına özellikle ulaşım ağıyla ilgili çözümler üretilmiştir. Körfez vapur iskelelerinin ve seferlerinin geliştirilmesi de bu çözümlerin başında gelmektedir. (Beyru, 1992).

İzmir’ in kent limanları ticari gereksinimlerle tarih boyunca yer değiştirmiştir. Bir kıyı kentinin düğüm noktası limanlarıdır. Kentin limanı yer değiştirdikçe, kentin morfolojik yapısı da şekillenmektedir. Kentin geçirdiği fiziksel değişimler ise direkt olarak o kent içinde yaşayanların yani kentlilerin kamusal yaşam dinamiklerini etkilemektedir.

Kent tarihinde ilk doldurma eyleminin yapıldığı İç Liman, günümüzün en önemli kamusal alanının oluşmasına sebep olmuştur. 88 hektarlık bir alana yayılmış olan, Anafartalar Caddesi ve Mezarlıkbaşı semtinden başlayarak deniz kıyısını da kapsamına alan ve Konak Meydanı' na kadar ulaşan Kemeraltı Çarşısı, 1650–1670 yılları arasında İç Liman’ ın doldurulmasıyla kurulmuştur (İzmirtarih, 2017).



Şekil 2.25 Kemeralı (Mimarizm, 2008)

Kemeralı Çarşısı’ nın limandan başlayarak gelişen ticari bir kamusal merkez haline gelmesi 19.yüzyıla denk gelmektedir. Kemeralı’ nın zamanla hem kültürel hem de ticari bir çekim merkezi haline dönüşmesi ile 19.yüzyılın İzmir Limanı çevresinin de gelişmesini yönlendirmiştir. Konak Meydanı ise 18.yüzyılın sonlarına kadar İç Liman etrafında konumlanmış olan İzmir yerleşik alanının henüz dışında kalmaktadır. 19.yüzyılda ise değişen dünya koşullarıyla birlikte kentteki nüfus artışı ile kentin yayılması esnasında idari merkezin de burada yer alınmasıyla büyük önem

kazanmıştır. Sonraki süreçlerde Sarıkışla' nın meydandan taşınması ve kışla alanının bir millet bahçesi olup tiyatro, kütüphane gibi işlevlerle rekreatif bir kimlik kazanması amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda kışla duvarları kaldırılarak Hükümet binasının bahçesi ile birleştirilmiştir. Böylelikle, meydana ilk kez düzenli bir park çalışması başlamıştır. Bu dönemde, Basmane Garı' ndan Hükümet Konağı' na kadar uzanan bir bulvar açılmış ve bu aks ile meydanın yeni eksenleri güçlendirilmiş, kentin kuzeyi ile batısını birbirine bağlayan bir düğüm noktası oluşturulmuştur (Eyüce, 2000).

1929 yılında, Saat Kulesi çevresinden Güzelyalı hattına elektrikli tramvay sistemi uygulamasıyla yaya ve taşıtların ortak kullanımına açılan meydan, ilk kez trafik kavramı ile tanıştırılmıştır. Ardından Rıhtım çalışmalarıyla bir yapılan Punta (Alsancak)' ya uzanan atlı tramvay hattı 1895'de Göztepe' den başlayıp Konak Meydanı' ndan geçerek Kokaryalı (Güzelyalı)' ya kadar uzanmıştır. 1884 yılında Körfez'de Hamidiye vapurları ile Karşıyaka-Konak arası ilk vapur seferleri başlamıştır. İlk vapur iskelesi olan Konak İskelesi 1930' larda ahşap malzemeye yapılmıştır. Bu iskele bugünkü Konak İskelesi ile aynı konumdadır. Konak İskelesinin yapılması ile beraber kent içi taşımacılık gelişmeye başlamış ve 1937 yılında Eshot' un da kurulmasıyla Konak Meydanı ulaşım konusunda kentlilere hizmet eden bir düğüm noktası haline gelmiştir (Eyüce, 2000).

19.yüzyılın ikinci yarısında İzmir' in ticaret ve ihracat alanında sahip olduğu potansiyeller ve yaşadığı gelişmeler kapsamında Kordon' un Rıhtım ve Pasaport bölümünde liman ve dalgakıran ile gümrük binaları yapılmıştır. İzmir kent tarihi için önemli bir alan olan Kordon-Pasaport-Liman ve dalgakıran yapıldığı dönemlerde bütünsel bir kıyı projesinin kente kazandırdığı önemli kamusal alanlardan ve yapılardandır. Limanın Alsancak - Punta bölgesine taşınmasıyla 1990' larda tamamen işlevsiz hale gelen eski Pasaport limanı ve eklentilerinin, yeniden işlevlendirilerek kent yaşamına katılması planlanmıştır. 1922 İzmir yangınında da büyük zarar gören Pasaport Binası ve eklentileri 1923 yılında Cumhuriyet' in ilanıya ana yapıya yeni yolcu salonu eklenerek yeniden inşa edilmiştir. 1926 yılında yeni salonun açılışı da

yapılmış ve Pasaport İskelesi olarak hizmet vermeye başlamıştır. Bugünkü Pasaport İskelesi ana yapıya eklenen yolcu salonu kısmından ibarettir (Ege.ticaret, b.t.).

Karşıyaka ise; körfezin kuzeyinde, Gediz ırmağının alüvyonlarının oluşturduğu küçük bir delta üzerinde kurulu bir sayfiye yerleşmesidir (Öner ve Kayan, 2006). Osmanlı İmparatorluğu döneminde küçük bir sayfiye yerleşmesi olan bu bölge, özellikle Cumhuriyet Dönemi' nde yaşanan gelişmeler sebebiyle körfezin güneyindeki Alsancak vb. gibi kentin bir kıyı semtine dönüşmüştür.

Kordelya' da yani bugünkü adıyla Karşıyaka' da yerleşim 19.yüzyılın sonlarına doğru oluşmaya başlamıştır. 1900' lü yıllarda İzmir bir liman kenti olarak hareket kazanmış ve bünyesinde birçok kökenden gelen insanları bir arada barındırmaya başlamıştır. O dönemde büyük ticari imtiyazlara sahip olan yabancılar yani Batılılar kent merkezinde yani körfezin güney bölgelerinde büyük çaplı ticari hareketlilik yaşarken, bir yandan da bu yüksek gelirli Batılılar Karşıyaka kıyısında kendilerine, yazlık köşkler inşa ederek bu kıyıyı da yerleşim alanı olarak hareketlendirmeye başlamışlardır (Aksoy, 1988).

İdil (2017)' e göre Karşıyaka' nın kentin diğer kıyı bölgelerine göre şöyle bir ayrıcalığı vardır; kıyı hattı zaten bir kordona göre şekillenmiştir ve temelde kıyı yerleşiminin egemen olduğu bir semttir. Kıyı bölümü, bitişik nizamdan oluşan, “Sakız Evleri” denen, önünde ve arkasında uzun bahçeleri olan gabarisi 2-2,5 katlı müstakil yapılardan, köşklere dönüşmektedir (İdil, 2017). Erdoğan' ın (2012) belirttiğine göre, Osmanlı Dönemi' nde körfezin kıyı yapısı gereği Göztepe gibi kıyı yerleşmelerinde yalılar denize doğrudan açılarak kıyıdaaki kamusal düzeni kesintiye uğrattırken, Karşıyaka köşklere ise önünde kentlilerin kullanımına açık kamusal bir sınır ve düzlem oluşturulmuştur. Buna göre kıyı hattındaki büyük bahçeli köşklere önünde bir kamusal düzlem vardır ve bu köşklere bahçelerinden denize doğru uzanan ancak denizin üzerinde uzantı şeklinde konumlanan deniz banyoları oluşturulmuştur.



Şekil 2.26 Karşıyaka deniz banyoları (İzmirharitasi, 2012)

Dönemin Batılı kimliğine ait olan ve yukarıda da bahsedilen deniz banyoları hem kapalı hem de açık hacimleri bulunan yapısal bir forma sahiptir. Kapalı bölümde erkek ve kadın için soyunma bölümleri bulunurken, açık hacimlerde ise denize girmenin yanı sıra, köşk yaşayanları ve komşuları için birer sosyalleşme alanıdır. İşte Karşıyaka kıyısı boyunca konumlanan bu deniz banyoları; köşk yaşayanlarının özel kullanımlarına ait olan, ancak yine de kıyıdaki kamusal düzlemden geçilerek ulaşılan kıyı yapılarıdır.

Geç Osmanlı ve Erken Cumhuriyet dönemlerine kadar varlığını sürdüren deniz banyolarının dışında, 1960'lı yıllarda Karşıyaka'daki ilk mahalle olarak şekillenen Alaybey Mahallesinde ise bir plajın varlığından söz edilmektedir. Erdoğan'ın (2012) Alaybey'de yaşayan eski kentlilerle yaptığı görüşmelere yer verdiği çalışmasında, kentliler semt plajını "bir grup insan sahilde gezerken, teknesi olanlar da denizde gezerlerdi. Kordelya (Karşıyaka) şehirden çok bir sayfiye kasabası gibiydi, mesela Palamut'ta bir plaj vardı, denize girilirdi" diyerek betimlemişlerdir. Yine Erdoğan'a (2012) göre, o zamanların Palamut plajı (Turan) olarak bilinen plajda kentliler denize girer, bir araya gelip sohbet ederler ve hatta yelken seferlerine

çıkarlardı. Bu bölgede yine 1960' lı yıllarda bir Palamut Fabrikası açılmıştır, ardından ise bir tersane inşa edilmiş ve alan askeri bölgeye dönüştürülmüştür. İşte bu müdahale kentlilerin kıyı boyunca olan denizle ilişkisini önemli ölçüde kesintiye uğratmıştır. Tersane ve yine o adada bulunan Palamut Fabrikası ve devamındaki plaj, iki katlı evler ve sahilde kayıklarla bir yaşam, yazlık sinemalar, esnaf profili geniş bir çarşı, yine kıyı hattındaki çay bahçeleri o dönemde gelişimin ve değişimin eşiğinde bulunan bir kıyı kenti olarak Karşıyaka' nın kıyı dönüşümüne dair simgeler olarak ifade edilmektedir (Erdoğan, 2012).

Geç Osmanlı Döneminde kıyı hattındaki köşklere ait özel kullanım ve sosyalleşme mekânları olan deniz banyoları, Cumhuriyet Dönemi ile birlikte kapalı kütleli bulunmayan birer iskeleye dönüştürülmüşlerdir. Böylece yine kıyıda ki kamusal düzlemde ulaşılan ve bu sefer herkesin denize girmek için kullanabileceği bu iskeleler; deniz banyosunun dönüştürülmüş varyasyonları olmasının yanı sıra kıyı hattındaki kamusal yaşamın ilk örnekleridir. Kamusal iskeleler 1960' lara kadar varlıklarını sürdürmüşler ve 1960' larda da denizin kirlenmesi sebebiyle kıyıda ki denizle bağlantılı tüm kamusal mekanlar; banyolar, iskeleler ve plajlar tamamen kaldırılmıştır.



Şekil 2.27 Deniz banyolarının iskelelere dönüşümü (Levantineheritage, b.t.)

Günümüzdeki Karşıyaka kıyısı ile artık sayfiye yeri niteliğinde bir ilişki kuramamaktadır. Kentli denizi görsel ve ulaşım amaçlı kullanabilmekte ancak kıyı

boyunca doldurularak oluşturulmuş yeşil alanlarda sosyalleşebilmektedir. Kıyı hattında günümüze ulaşan birkaç bahçeli köşk dışında çok katlı yapılaşma mevcuttur. Kıyıda konumlanan çok katlı apartmanlar, iç kesimdekilere göre daha yüksek gabaride olduklarından denizden gelen imbat kentin iç kesimlerine tam olarak ulaşamamaktadır. Kıyı kullanım kültürü geçmişte kişilerin yaşam mekânlarını oluşturduğu gibi zamanla geçirdiği değişimlerle kentlilerin bugünkü kıyı yaşantısının temelini oluşturmuştur.

2.4 İzmir Kıyı Hattına Yönelik Güncel Çalışmalar

Günümüzde İzmir kıyı hattı, “İzmirdeniz” ve “İzmirlinin Denizle İlişkisini Güçlendirme” projeleri kapsamında halen bir değişim ve dönüşüm süreci içerisinde. İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından, yenilikçi ve katılımcı bir anlayışla hazırlandığı belirtilen İzmirdeniz projesi ile İnciraltı Kent Ormanı ve Mavişehir arasındaki yaklaşık 40 km’ lik kıyı hattının; kentli ve denizin daha iç içe olduğu bir kent için yeniden organize edilmesi amaçlanmıştır. Yine bu çalışmalar doğrultusunda kıyı hattında, 10 adet yeni vapur iskelesi yapılması öngörülmüştür (İzmirdeniz, 2013).



Şekil 2.28 İzmirdeniz Projesi çalışma alanları (İzmirdeniz, 2013)

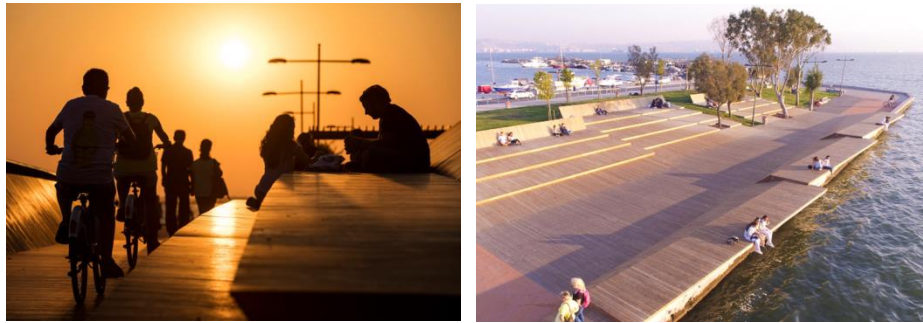
Konak – Alsancak Hattı Düzenlemesi: Konak Pier ile Cumhuriyet Meydanı arasındaki yaklaşık olarak 700 metrelik uzunluğundaki Pasaport sahili, kentlilerin

rahatça deneyimleyebileceği bir kıyı şeridine dönüştürülmüştür. Meydanlar, kent donatıları, ağaç altı aydınlatma elemanları ve bisiklet parkları ile kamusal kullanım olanakları arttırılmıştır. Kentlilerin kıyıdan daha kaliteli bir şekilde yararlanabilmesi için Konak sahilinde ahşap pergoleler yapılmıştır. Konak İskele'nin Karataş'a doğru uzanan kıyı bandında yer alan çim amfiler yeniden düzenlenmiştir. Bisiklet ve yaya yollarında düzenlemeler yapılmıştır (İzmir.bel, 2018). Daha çok kıyının kamusal yaşantısına yönelik rekreatif düzenlemelere yer verilen bu düzenlemelerde, kıyı hattındaki mevcut iskele yapılarına dair sadece bakım ve onarım çalışmalarına yer verilmiş, yeniden yapılaşmaya dair bir kurguya yer verilmemiştir.



Şekil 2.29 İzmirdeniz Konak-Alsancak hattı çalışmaları (İzmir.bel, 2018)

Karşıyaka Hattı Düzenlemesi: Karşıyaka' daki, mevcut kıyı kullanım kültürünü zenginleştirmek ve kamusal kullanımı artırmak amacıyla yapılan çalışmalar kapsamında ilk uygulama alanı olan Bostanlı Yaya Köprüsü ve Bostanlı Günbatımı Terası tamamlanarak kullanıma açılmıştır (İzmir.bel, 2018). Bu hat üzerindeki düzenlemelerde tıpkı Konak hattı gibi kıyıdaki kamusal yaşama yönelik çalışmalardan oluşmaktadır.



Şekil 2.30 İzmirdeniz Karşıyaka hattı çalışmaları (İzmir.bel, 2018)

Bayraklı Hattı Düzenlemesi: İç körfezin en iç ve en sığ bölgesini oluşturan bu hatta gerçekleştirilen çalışmada, öncelikle kıyı kullanımı yeniden planlanmıştır. Altınyol ve İzban hattının oluşturduğu fiziksel engeli aşmak için bazı noktalarda kıyıya bağlanan yaya köprüleri uygulanmıştır. Etkinlik alanı, tanıtım ve sergi alanı, sosyal medya alanı ve sağlıklı yaşam spor alanı gibi farklı amaçlara yönelik aktivite alanları tasarlanmıştır (İzmir.bel, 2018). Bölüm 3.1.3’ de aktarılacağı üzere, mevcut Bayraklı iskelesi zaten Kordon düzenlemeleri sebebiyle Kordon’ dan Bayraklı Sahili’ ne taşınmış bir restoran yapısıdır. Daha sonraları ise bu restoran yapısı, kamusal bir iskele yapısına dönüştürülmüş ve kentlinin kullanımına açılmıştır. Ancak güncel kıyı düzenlemeleri ile mevcut Bayraklı İskelesinin, iskele fonksiyonu iptal edilmiş ve bu yapı İskele Kafe olarak kentlinin kullanımına açılmıştır. Bayraklı sahilinde kentlilerin ulaşım etkinliğine aracı olan yapının, sahilde gerçekleştirilen kamusal düzenlemelerle kullanım yoğunluğunda hızlı bir artış beklenirken, vapur seferlerinin iptal edilip, yapının kafeterya olarak hizmet vermeye başlaması; kıyının rekreatif düzenlemelerle deneyimlenebilirken, deniz ulaşımı üzerinden deneyimlenmesini ve kıyının bütüncül algısını kesintiye uğratmıştır.



Şekil 2.31 İskele Kafe, ‘Bayraklı İskelesi’ (İzmir.bel, 2018)

Güzelyalı Hattı Düzenlemesi: İnciraltı Kent Ormanı’ nın başlangıcı niteliğindeki Üçkuyular İskelesi’ nden Göztepe İskelesi’ ne uzanan kıyı şeridi; seyir amfileri, özel kıyı mobilyaları, yeni ahşap seyir iskeleleri, bitki terasları ve aydınlatma elemanlarıyla yenilenmiştir. Yine bu hat üzerinde Karantina Meydanı

İzmir’ e kazandırılan yeni bir meydandır ve Karantina Meydanı’ na deniz ulaşımının da sağlanması amacıyla “Vapur İskelesi” ve teknelerin yanaşabileceği “Tekne Yanaşma Yeri” yapılmıştır (İzmir.bel, 2018).



Şekil 2.32 Karantina Vapur İskelesi (İzmir.bel, 2018)

Güzelyalı hattı çalışma alanı üzerinde ikinci bir vapur iskele olarak da Güzelbahçe İskelesi uygulanmıştır.



Şekil 2.33 Güzelbahçe Vapur İskelesi (İzmir.bel, 2018)

İzmirdeniz projesi kapsamında yapılan çalışmalarda, İzmirlinin denizle ilişkisini güçlendirmek adına tasarlanan yaklaşımlar daha çok kıyıdaki kamusal yaşamı canlandırmaya yöneliktir. Projelendirme süreçlerinde kıyı hattında 10 adet yeni

vapur iskeleleri tasarlanması tartışılsa da, sadece Karantina ve Güzelbahçe iskeleleri uygulanmıştır, bunun yanı sıra var olan Bayraklı iskelesinin de seferlerine son verilerek, mevcut kıyı yapısına İskele Kafe fonksiyonu yüklenmiştir.

İ  körfez kıyısı boyunca, kıyı sınırının yapılı siluetini neredeyse sadece iskele yapıları oluşturmaktadır. İzmir’ de kıyı bir dönüşüm içerisindedir ve kıyı yapıları olan iskeleler bu dönüşümün yapısal sorumluluğunu oluşturmaktadırlar. İskelelerin kıyı kimliklerini anlamaya yönelik daha önce bir çalışma yapılmamıştır. Bu konudaki boşluğa dikkat çekilerek, bir sonraki bölümde İzmir kıyı hattındaki mevcut iskele yapılarının zaman içerisindeki biçimsel, işlevsel ve kamusal değişimlerinin analizleri yapılacaktır.

BÖLÜM ÜÇ

İZMİR KIYI HATTINDAKİ VAPUR İSKELELERİ

3.1 İzmir’ de Deniz Ulaşımı

“Ulaşım, insanların; avcı-toplayıcı toplumsal yapılarından sıyrılmaya başlayarak, gereksinimlerini ve mal edinimlerini, metanın karşılıklı el değişimi ile sağlamaya yöneldiklerinden beridir, toplumsallaşmalarını da buna göre gerçekleştirmelerini sağlayan en önemli etkinliktir” (Arı, 2011, s.1).

Beyru’ ya (1998) göre, İzmir’ de deniz ulaşımının ilk kullanıldığı dönemlerde körfezde dört adet özel iskele bulunmaktadır. Bunlar; Saman İskelesi (bugünkü Pasaport İskelesi), Maltızlar İskelesi, Hollanda İskelesi ve İngiliz İskelesi’ dir. Bu iskeleler ticari gemilerini körfezde, açıkta demirleyen insanların sahile ulaşmasını sağlayan sandalların yanaşabildiği ulaşım noktalarıdır (Beyru, 1998). Bu özel iskelelerden Saman İskelesi dışındakilerin fonksiyonları, Rıhtım’ ın yapılmasıyla beraber sona ermiştir. Saman İskelesi ise bugün, Pasaport İskelesi olarak aynı konumda kamusal bir ulaşım yapısı olarak hizmet vermektedir.

Yukarıda bahsedilen özel iskeleler haricinde o süreçte kamuya hizmet eden üç iskele daha bulunmaktadır. Bunlardan ikisi kentin kuzey yönüne doğru genellikle İstanbul’ a gitmek isteyenlerin, yolculuklarının başlangıç noktasını oluşturmaktadır. Bu iskelelerden ilki Menemen İskelesi’ dir. Bu iskele, bugünkü Bostanlı iskelesinin kütleli olmayan, sadece ahşap platformdan oluşan varyasyonudur. O dönemde ticaret ve seyahat amaçlı İstanbul’ a gitmek isteyen kişiler, körfez çevresindeki kötü durumdaki yolları kullanmak istemedikleri için, İzmir’den Menemen İskelesi’ne ulaşırlar ve kara ulaşımına o noktadan sonra başlarlardı. Aynı nitelikteki ikinci iskele yapısı ise Karşıyaka İskelesi’ dir. 19. yüzyılın ilk yarısında sayfiye yeri olan Karşıyaka yine özellikle İstanbul tarafına yolculuk etmek isteyenlerin Menemen İskelesi’nin yetersiz kaldığı koşullarda daha çok kullandığı bir iskeledir. Üçüncü ve en çok kullanılan iskele ise Bornova İskelesi’ dir. Bu iskele, körfezden Bornova’ya ulaşan yolun denizle buluştuğu noktada konumlanmaktadır. Buraya ulaşan yolcular burada bekleyen faytonlarla Bornova Merkez’ e ulaşabilmekteydiler (Beyru, 1998).

İzmir’le Karşıyaka arasında günümüze ulaşan buharlı gemilerin çalışması ise İzmir’de Rıhtım’ ın yapılmasıyla beraber yaklaşık olarak 1870’ lerde başlamıştır. Çünkü Rıhtım’ ın yapılmasıyla beraber, İzmir’ de liman mendireği içerisinde mevcut Gümrük ile Pasaport dairesi arasında ama Gümrük‘ e daha yakın konumdaki mevcut Saman İskelesi, Pasaport İskelesi olarak yeniden düzenlenmiştir. Karşıyaka’ nın da 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren hızlıca gelişmesiyle birlikte, İzmir (Pasaport) – Karşıyaka iskeleleri arasında vapurlarla sağlanan yolcu seferleri başlatılmıştır. Bu seferlerle birlikte deniz ulaşımı çok yoğun taleplerle kullanılmaya başlanmış ve hatta 1880’ li yıllarda günümüzdekinden bile daha yoğun kullanıma sahip olduğu dönemleri yaşamıştır (Beyru, 1998).

19. yüzyılın özellikle son yıllarında, İzmir’ in yaşadığı hızlı gelişme ve nüfus artışı sebebiyle, Göztepe vapur hattı da deniz ulaşım ağına eklenmiştir. 1900’ lü yıllar ise körfez içi vapur seferlerinin daha da yoğunlaştığı hatta Bayraklı İskelesi’ nin de seferlere açıldığı yıllardır. Göztepe’de ise o yıllarda, Karataş, Salhane, Karantina, Göztepe ve Kokaryalı (Güzelyalı) iskeleleri vardır. 1902 yılında Karşıyaka’ ya yeni bir iskele daha eklenmiştir. Osmanzade İskelesi olarak kaynaklarda geçen bu iskelenin konumu ile ilgili net bir bilgiye ulaşılamamıştır. Bu süreç içerisinde Gümrük yanındaki İzmir (Pasaport) İskelesi’ nin daha merkezi bir konum olan Konak Meydanı’ na taşınması planlanmış ancak bu değişim o dönemde gerçekleştirilememiştir. Sonraki dönemlerde ise nakliyeden vazgeçilmiş, Konak Meydanı’ na 1930’ lu yıllarda Konak İskelesi inşa edilmiştir (Beyru, 1998).

Yukarıda da bahsedildiği gibi özellikle 19.yüzyılın sonlarına doğru körfez içi deniz ulaşımı bugüne oranla çok daha aktif, yoğun ve kapsamlı bir şekilde kullanılmıştır. Günümüzdeki deniz ulaşımını değerlendirmek gerekirse, Ege Bölgesinin toplam deniz kıyısı uzunluğunun, bugün Türkiye’ nin tüm kıyılarının toplam uzunluğuna oranı 2805/8333’ dür. Yani yaklaşık olarak Ege Bölgesi kıyı uzunluğu, ülkemizin toplam kıyı uzunluğunun üçte biri kadardır (Erginer, 2009). Ege Bölgesi’nin en büyük kenti de İzmir’ dir ve İzmir, körfezine göre şekillenmiş bir kıyı kentidir. Bu kentte deniz, kentliye iki kıyı arasında yaklaşık 5-6 km olan bir körfez içinde sunulmaktadır. Kentin bu konumu itibariyle de deniz, hem günlük

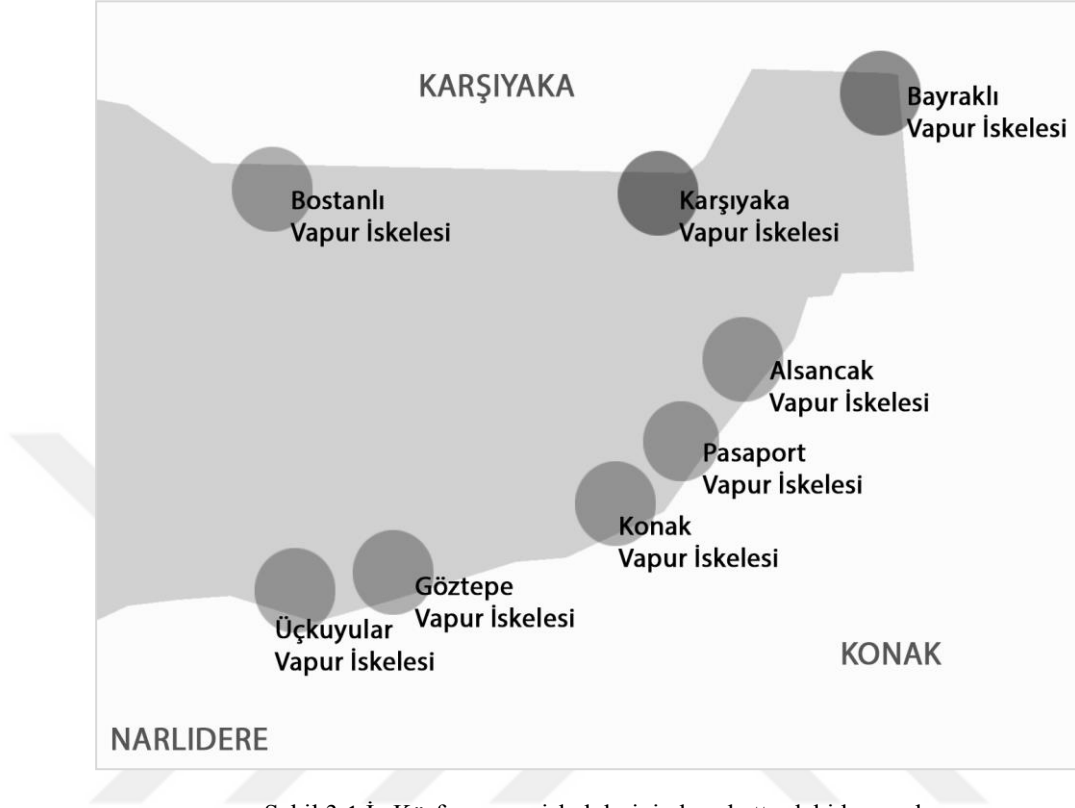
hayatta hem de ulaşım söz konusu olduğunda daha yaşamsal bir değer kazanmaktadır. Tekeli'ye göre İzmir'de deniz, kentlileri için sadece “uzaktan görülen bir manzara” değil aynı zamanda kenarında yürünebilen, içine girilebilen, yüzülebilen olmasının yanı sıra; üzerinde gidilebilen, ulaşım ihtiyacına da cevap olabilen ve böylece kentte günlük yaşam yoğunluğunun dışına çıkabilme, soluk alma, rahatlama, dinlenme olanağı verebilen, hem kentin ortasında hem de kentten uzakta olma duygusunu yaşatabilen alternatif bir rol üstlenmektedir (Tekeli, 2010).

İzmir' de deniz ulaşımı, hem kent ve kentlinin birbiriyle etkileşimini güçlendiren önemli bir potansiyel hem de sağlıklı, konforlu ve sürdürülebilir bir ulaşım türüdür. Kentin kıyı sınırında bulunan kıyı yapıları genellikle; balıkçı barınakları, yat limanları, ticari liman, vapur iskeleleri ile az sayıda kafeterya ve restoranlardır. Ancak iç körfeze odaklanıldığında, kıyı sınırında mekânsal varlıklarıyla konumlanan vapur iskeleleri, kentlinin deniz ulaşımını tercih ettiği andan itibaren kentin, hem karadan denize hem de denizden karaya geçiş eşiklerini oluşturmaktadır.

İzmir körfezinin, fiziksel ve meteorolojik şartları deniz ulaşımına çok uygundur. İzmir'in körfez çevresindeki yerleşik nüfusu, toplam kent nüfusunun yaklaşık %25'i kadardır. Karşıyaka-Konak iskeleleri arasındaki uzaklık karayolu kullanılınca 12 km civarında iken bu iki yerin deniz yoluyla uzaklığı 3,9 km' dir. Bunun yanı sıra Bostanlı-Üçkuyular arası ulaşım karayolu ile 31 km olurken, deniz yoluyla 4,5 km'dir (Erginer, 2009).

İzmir' de iç körfez kıyı hattında sekiz adet vapur iskelesi bulunmaktadır. Ancak bunlardan Bayraklı İskelesi' nin mevcut kıyı çalışmaları kapsamında fonksiyonu değiştirilmiştir ve bugün İskele Kafe olarak hizmet vermektedir. Diğer yedi vapur iskelesi ise; Bostanlı İskelesi, Karşıyaka İskelesi, Alsancak İskelesi, Pasaport İskelesi, Konak İskelesi, Göztepe İskelesi ve Üçkuyular İskelesi olarak sıralanmaktadır. Bunun yanı sıra, kent içinde deniz ulaşımı tercihini arttırmak amacıyla 2018 yılının Aralık ayından itibaren güncel İzmirdeniz projesi kapsamında iki adet yeni vapur iskelesi de vapur seferlerine başlamıştır. Bunlar; Karantina ve Güzelbahçe İskeleleridir. Ancak bu tezin alan çalışması bu tarihten önce yürütüldüğü

için bu iki iskelenin konumları haritalarda belirtilmiş ancak çalışmaya dâhil edilememiştir.



Şekil 3.1 İç Körfez vapur iskelelerinin kıyı hattındaki konumları

Şekil 3.1’ de iç körfez kıyısındaki bütün iskele yapıları konumlarına göre yerleştirilmiştir. İzdeniz’ in sefer tablolarına göre iç körfez kıyı hattındaki mevcut iskelelerden en yoğun seferleri yapan hatlar; Karşıyaka-Konak-Karşıyaka, Karşıyaka-Alsancak-Pasaport-Karşıyaka, Konak-Bostanlı-Konak ve Bostanlı-Üçkuyular-Bostanlı ile Bostanlı-Pasaport-Alsancak-Bostanlı hatlarıdır (İzdeniz, 2019).

İzdeniz’ in yine güncel verilerine göre; 2019 yılı ağustos ayında 1.551.638 yolcu, 88.393 araç, temmuz ayında 1.491.824 yolcu, 96.248 araç ve haziran ayında 1.387.406 yolcu, 82.362 araç deniz ulaşımı kullanılarak taşınmıştır (İzdeniz, 2019). Bu rakamlara göre, İzmir’ de deniz ulaşımının genel olarak artan bir ivmeye sahip olduğu ve buna bağlı olarak her bir iskele yapısının her geçen gün daha çok kullanıcı tarafından ziyaret edilmesi ve deneyimlenmesi beklenmektedir. İç körfez kıyı hattındaki bu iskele yapılarının bugünkü kimliklerini, tarihsel süreç içerisinde

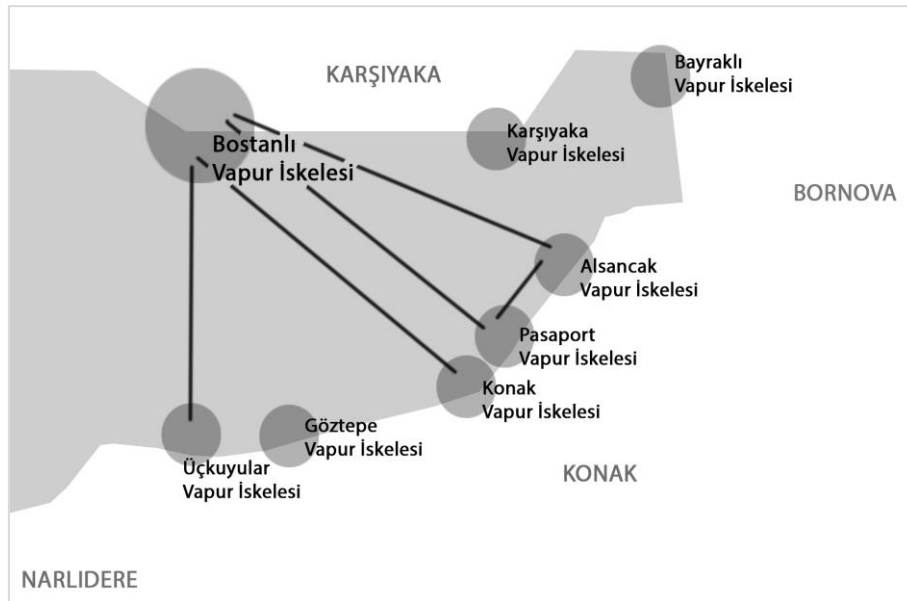
yaşadıkları değişimler oluşturmıştır. Bu sebeplerle çalışmanın bu bölümünde her bir iskele yapısının kıyıdaki konumlarına göre, zaman içerisinde yaşadıkları biçimsel, işlevsel ve kamusal değişimlerle bugün var oldukları kimliklerine yer verilecektir.

3.1.1 Bostanlı Vapur İskelesi

3.1.1.1 Tarihsel Gelişim Süreci

Bostanlı (Papa Scala veya Papas Köyü), 1884' lü yıllarda, Menemen bölgesinden gelen tüm kavun ve karpuzların boşaltıldığı ve gemilere yüklendiği bir ticari iskeleye sahiptir. Toplanan kavun ve karpuzlar at arabalarıyla önce Bostanlı İskelesi' ne (Menemen İskelesi) getirilir ve buradan da başka yerlere gönderilirdi (Ürük, 2007). Daha sonraları özellikle İstanbul' a ulaşmak isteyen ticaret insanları, iç körfez çevresindeki kara yolunu kullanmak yerine İzmir'den Menemen İskelesi' ne deniz yoluyla ulaşarak, kara yolculuğunu bu noktadan itibaren kullanmaya başladılar. Böylece ticari amaçlı kullanılan bu iskele artık bireylerin de aktif olarak kullandığı bir yolcu iskelesine de dönüşmüştür. İskele ise tamamen ahşaptan yapılmış ve kapalı bir hacimden oluşmayan, denize doğru uzanan bir platformdan oluşmaktadır.

3.1.1.2 Günümüzdeki Yapısal, İşlevsel ve Kamusal Kimliği



Şekil 3.2 Bostanlı vapur iskelesi sefer yoğunluğu

Karşıyaka' ya bağlı bu yerleşim birimi, kentteki nüfus yoğunluğunun artması ve kıyı hattındaki iki katlı yapı gabarisinin yavaşça ama zamanla çok katlı yapılara dönüşmeye başlamasıyla bugünkü kullandığımız Bostanlı İskelesine dönüşmüştür. Karşıyaka iskelesinin yapımında ilk defa betonarme malzemenin kullanılmasının ardından yapılan Bostanlı İskelesi de betonarme malzemeyle yapılmıştır ve bu yapı zemin kat, galeri katı ve teras kat olmak üzere üç katlı olarak projelendirilmiştir. Form olarak dikdörtgen bir forma sahip olan iskele yapısı, dört köşesinden yükselen silindirik eklentileri ile dikkat çekmektedir ve Türk mimarlarının o dönemki uluslararası üslubunu tamamen yansıtmaktadır.



Şekil 3.3 Bostanlı İskelesi, deniz cephesi (Yelp, 2016)

Üç katlı Bostanlı İskelesi kullanıcıya karma fonksiyonlar sunmaktadır. Yapının zemin katı, vapur iskelesi (gişe, idari birimler, tuvalet birimleri, yolcu karşılama ve uğurlama alanları bulunmaktadır) olarak kullanılırken, galeri katında (850 metrekare kapalı alan) ticari amaçlı birimler bulunmaktadır. Teras katı (319 metrekare) ise bugün restoran olarak hizmet vermektedir. Böylelikle bu iskele yapısı, kullanıcıların sadece deniz ulaşımını tercih ettikleri zaman diliminde değil, diğer yaşamsal, kamusal anlarında da ilişkide oldukları bir kıyı yapısıdır.

Bostanlı İskelesi' nin denizden algılanan üç cephesi; yüksek pencere detayları ile tek katlıymış gibi algılanabilmektedir. Denizden kıyıya yaklaşan kullanıcılar için yüksek pencere açıklıkları ile bir bütün cephe olarak algılanabilmesine karşın, kara tarafındaki giriş cephesi ise bant pencere detaylarına rağmen oldukça sağır bir yüzeye sahiptir. Bir kıyı yapısı olarak biçimi itibariyle ağır bir kütle ve ölçek olarak büyük bir forma sahiptir.



Şekil 3.4 Bostanlı İskelesi, kara cephesi (Mapio, 2008)

Yapının deniz ve kara cephesinde ise teras kat, zemin ve birinci katın yapı izinden daha geride çözümlenmiştir ve böylece restoran olarak kullanılan birimin deniz cephesinde bir teras oluşturulmuştur. Bu teras sebebiyle aslında yapının teras katındaki kapalı hacim, denizden ve karadan da sonradan algılanan konumundadır. Ancak günümüzde bahsedilen bu terasın deniz cephesi, kış bahçesi olarak kullanılmak üzere kapatılmıştır. Bu sebeple iskele deniz cephesindeki yapı kimliği müdahaleye uğramıştır.



Şekil 3.5 Bostanlı İskelesi, perspektif (Egedesonsoz, 2019)

Bostanlı'nın ilk iskelesi olan Menemen İskelesi kapalı bir hacme sahip değil iken günümüzde Bostanlı İskelesi toplamda üç katlı bir kıyı yapısıdır. Menemen İskelesi, denize doğru uzanan ahşap bir platformdan ibarettir. Ancak Bostanlı İskelesi betonarme malzeme ile inşa edilmiştir ve kullanıcılarına vapur iskelesi işlevi dışında farklı kamusal kullanımlar sunan bir yapıdır.

3.1.2 Karşıyaka Vapur İskelesi

3.1.2.1 Tarihsel Gelişim Süreci

Karşıyaka, İzmir Körfezi' nin kuzeyinde yer alan ve Gediz Irmağı' nın alüvyonlarının oluşturduğu küçük bir delta üzerinde kurulu bir kıyı yerleşimidir (Öner ve Kayan 2006). Osmanlı İmparatorluğu döneminde küçük bir sayfiye yerleşimi olan bu bölge, özellikle Cumhuriyet Dönemi' nde yaşanan gelişmeler sebebiyle körfezin güneyindeki Alsancak vb. gibi kentin bir kıyı yerleşimine dönüşmüştür.

Karşıyaka, özellikle 1865 yılında tren yolu yapımının tamamlanmasıyla yerleşime açılmış ve gelişmeye başlamıştır. Yine bu tarihte, Rıhtım' ın yapımını üstlenecek şirketle imtiyaz anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşmaya göre Rıhtım' ın yapımını

üstlenen şirket, Rıhtım için gerekli malzemeleri devlet arazisinden karşılayabilecek ama malzemelerin taşınması için de Karşıyaka' ya ticari bir iskele kuracaktır ve süreç tamamlandığında bu iskeleyi de devlete bağışlayacaktır. 1884' de tamamen ahşaptan yapılan bu ilk iskele, Karşıyaka' da bilinen en eski iskeledir. Bu iskele aracılığıyla tonlarca malzeme karşı kıyıya taşınabilmiş ve İzmir limanının Rıhtım' ı buradan taşınan malzemeler sayesinde tamamlanabilmiştir. Aslında bir anlamda Kordon' un oluşumunda dönemin Karşıyaka İskelesi başrolü oynamıştır (Ürük, 2006).

Birkaç yıl içinde İzmir kentinin nerdeyse tüm kıyılarında yerleşmenin artması ve bunun getirisiyle kentin gelişme göstermesi, İzmir Körfezi' nde deniz ulaşımını kârlı bir iş haline getirmiştir. Yukarıda da bahsedildiği üzere, 1865 yılında yapımı tamamlanan tren yolu da Karşıyaka' nın hızla gelişmesine katkıda bulunmuştur. Artan nüfus yoğunluğu ve günden güne daha da canlanan kıyı hattı sebebiyle Karşıyaka' daki ahşap ticari iskele, yolcu iskelesine dönüştürülmüş ve vapur seferleri ile yolcular deniz yoluyla karşı kıyıya taşınmaya başlamıştır. Tamamen ahşaptan inşa edilen bu ilk yolcu iskelesi, dikdörtgen bir forma sahiptir ve iki tarafında da simetrik olarak planlanmış iki eklentisi vardır. Her birinin kırma çatısı vardır ve bu iskele yapısının, o dönemdeki Karşıyaka yalısındaki iki katlı Sakız Evleri denen; bitişik nizam, önünde ve arkasında uzun bahçeleri olan 2-2,5 katlı yapılarla uyum sağladığı gözlemlenmektedir. İskele yapısının ortadaki ana kütesinin yolcu bekleme bölümü, yandaki iki simetrik eklentinin ise bilet gişesi ve idari bölüm olduğu düşünülmektedir. Bu iskele 1906 yılında havagazı ile aydınlatılmaya başlanmıştır ve iki yıl sonraki bir ayaklanmada yakılmıştır. Daha sonra ise aynı yapısal özellikleri korunarak onarılmıştır (İdil, 2017).



Şekil 3.6 Karşıyaka'nın ilk ahşap iskelesi (Eskiturkiye, b.t.)



Şekil 3.7 Sahildeki Sakız Evleri, Karşıyaka (1912karsiyaka, b.t)

1910' lu yılların Karşıyaka' sınırında iki iskelesi vardır. Biri malzeme taşımak için kullanılan Donanmacı Sahili' ndeki (bugünkü Karşıyaka İskelesinin olduğu yer) ahşap iskeledir. Karşıyaka 20. yüzyıla, idari olarak İzmir'e bağlı, 11 köyün merkezi ve üç mahallesi olan bir köy olarak girmiştir. O dönemde mahalleleri, Donanmacı, Alaybey ve Osmanzade' dir. Türklerin oturduğu köylerin dışında, nüfusunun tamamı gayrimüslim olan Papaskala (Bostanlı), Tomazo (Nergiz) ve Naldöken (Petrota), tramvay bağlantısı sonrasında her ne kadar Karşıyaka'nın birer mahallesi gibi görünseler de, Karşıyaka'ya bağlı birer köydür. Karşıyaka' nın sahip olduğu diğer bir iskele ise Bostanlı' daki kavun karpuz taşımacılığında kullanılan ticari Menemen iskelesi' dir (Yavuz, b.t.).

1919 yılında, Rumların yoğunluklu olarak yaşadığı yer olan Karşıyaka' da, 15 Mayıs 1919 işgal günü Rumlar, Yunan gemilerini karşılamak için Karşıyaka iskelesi' nde toplanırlar ve zaten çürümeye yüz tutmuş olan mevcut ahşap iskele, o kadar çok insanın yoğunluğunu taşıyamaz ve çöker (Arı, 2011). Çöken iskele özgün özellikleriyle yeniden tadilat edilerek tekrar kullanıma açılmıştır. 1926 yıllarında ise Karşıyaka İskele' den diğer tüm iskelelere aktarmasız vapur seferleri başlamıştır. Karşıyaka İskelesi o güne kadar çok fazla onarım gördüğü için, artık bu yoğun kullanımı kaldıramayacağı düşünülerek yeni bir proje geliştirilerek Karşıyaka' ya yeni bir iskele inşa edilmiştir.

1934 yılında inşa edilen bu iskele yapısı ise İzmir Körfezindeki ilk betonarme iskeledir. Bu iki katlı yapı dikdörtgen bir kütle formundadır ve zemin kat, dönemin izleri olan tekrar eden ritmik pencere detaylarına sahiptir. Aslında dikdörtgen form ikinci katta idari birim olabileceği düşünülen bir yükselti ile bozulmaktadır. Buna ek olarak da, yolcu karşılama - uğurlama denize doğru ilerleyen bir uzantı şeklinde planlanmıştır. Yapı sadece yolcu vapur iskelesi olarak kullanılmaktadır.



Şekil 3.8 1930' larda Karşıyaka' nın ilk betonarme iskelesi (İzmirdergisi, b.t.)

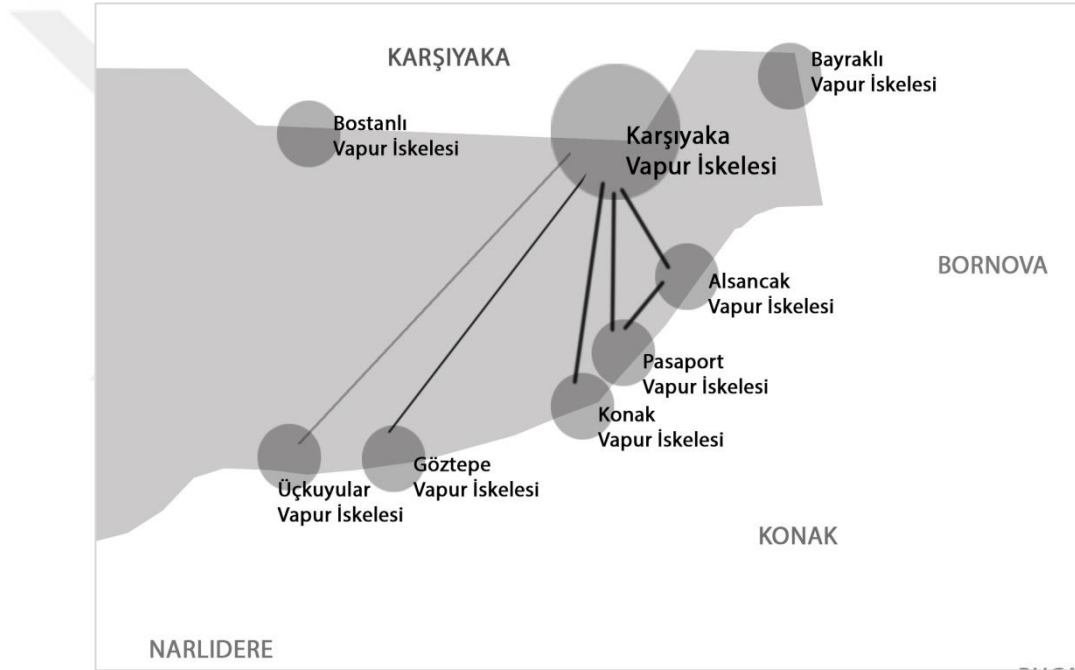
Karşıyaka kıyı hattında yaşanmaya başlayan yapısal değişiklik, kıyı cephesini de başkalaştırmaya başlamıştır. Kıyı hattındaki yapılarda gerçekleşen gabari artışı, yerleşimin nüfus yoğunluğunu direkt olarak etkilemiştir. Nüfus yoğunluğundaki bu hareketlilik ise Karşıyaka İskelesi'nin kullanım yoğunluğunu daha da arttırmıştır. Karşıyaka İskelesi' nin yeniden bir tadilat süreci geçirmesiyle, yine dikdörtgen forma sahip, betonarme malzeme ile inşa edilen ancak yapısal kimliği oldukça değişen yeni bir iskele modeli ortaya çıkmıştır.



Şekil 3.9 1975' de Karşıyaka İskelesi (Magazinizmir, b.t.)

Mimari açıdan incelendiğinde bir önceki betonarme iskeleye göre ölçek olarak sadece yatay düzlemde büyüyen, dikdörtgen prizma şeklindeki kütle tek katlıdır ve geniş pencere açıklıkları ile daha şeffaf yüzeylere sahiptir. Önceki iskelelere göre çatı tipolojisi tamamen değişmiştir. O güne kadarki tüm iskele yapıları kırma çatılardan oluşurken, bu iskele yapısı düz, teras çatıya sahiptir. Bunun yanı sıra, yolcu bekleme bölümü olduğu düşünülen alanın tavanı, mevcut teras çatıdan yırtık açılarak, yaklaşık olarak seksen cm kadar yükseltilmiştir.

3.1.2.2 Günümüzdeki Yapısal, İşlevsel ve Kamusal Kimliği



Şekil 3.10 Karşıyaka vapur iskelesi sefer yoğunluğu

Mevcut Karşıyaka İskelesi betonarme malzeme ile inşa edilmiş üç katlı bir kıyı yapısıdır. İskele karma fonksiyonlara sahiptir; zemin katında iskele birimleri (gişe, idari birimler, yolcu bekleme alanı, tuvalet birimleri bulunmaktadır), birinci ve ikinci katta ise ticari fonksiyonlar sunan birimler bulunmaktadır. Bugün birinci kat banka, ikinci kat ise mağaza olarak kullanılmaktadır. Yapı yine dikdörtgen formdadır ve bir önceki betonarme iskeleye göre yatayda ve düşeyde ölçek olarak oldukça büyümüştür. Bunun yanı sıra denizden algılanan üç cephesi birbiri ile benzerlik

göstermesine karşın, kara cephesi diğerlerinden oldukça farklıdır. Bunun sebebi, iskelenin ilk yapıldığı süreçte giriş cephesi daha hafif malzemelerden oluşurken, özellikle üst katlardaki ticari birimleri kullanan işletmeler değiştikçe, yapının giriş cephesinin de değişkenlik göstermesidir. Bugün kara cephesi ise birinci katın mevcut kullanımı olan banka için uygulandığı düşünülen kaplama malzemeleri ile daha yoğun bir cephe ve şeffaf yüzeylerle de bu doluluk esasen kırılmaya çalışılmıştır.



Şekil 3.11 Karşıyaka İskelesi' nin ilk kara cephesi (Uludagsozluk, b.t.)



Şekil 3.12 Karşıyaka İskelesi' nin mevcut kara cephesi (Yelp, 2013)

Deniz cepheleri ise kara cephesine göre daha az müdahale görmüştür. Herhangi bir kaplama malzeme uygulanmamıştır ve diyagonal uygulanan konsol çıkmalar ile yapıya hareketlilik katılmıştır. Ayrıca orta ve geniş olan kısmı yatay bant pencere ile çevrelenmiştir. Böylece, kütleye hafiflik ve şeffaflık verilmek istense de bir kıyı yapısı olarak bu bina ağır bir kütleyle sahiptir.



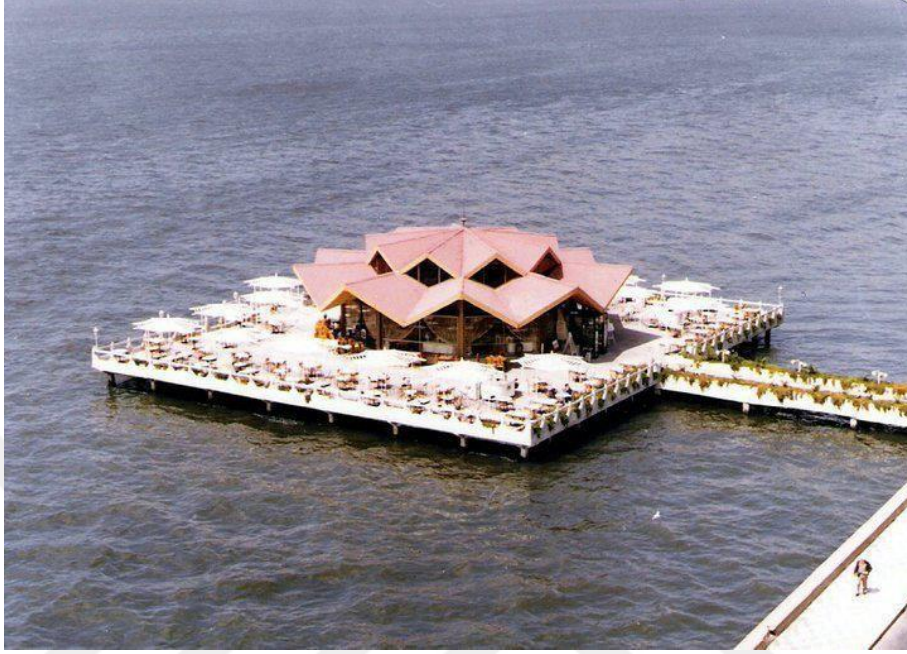
Şekil 3.13 Karşıyaka İskelesi, deniz cephesi (Yelp, 2013)

3.1.3 Bayraklı Vapur İskelesi

3.1.3.1 Tarihsel Gelişim Süreci

Bölüm 2.2’ de Kordon’ da, Palet Restoran’ ın bulunduğuna değinilmişti. 1997 yılında Kordon’ un doldurulmasıyla bu Palet Restoran işletme olarak Bayraklı Sahili’ ne taşınmıştır. Bu taşınma, restoranın yapısal özelliklerinin korunarak, Bayraklı Sahili’ nde yeniden inşa edilmesi ile gerçekleşmiştir. Ancak uzun yıllar Kordon’ da hizmet veren restoran, Bayraklı Sahili’ nde aynı ilgiyi görememiştir. Çünkü kent

belleğinde yapının yeri Kordon kıyısıdır. Bayraklı kıyısında, restoran olarak hizmet bermeye devam edemeyen yapı, o süreç içerisinde deniz ulaşımındaki yoğunluğun da artması sebebiyle Bayraklı İskelesi olarak kentlilere hizmet vermeye başlamıştır.



Şekil 3.14 Kordon Palet Restoran (Pinterest, 2019)

3.1.3.2 Günümüzdeki Yapısal, İşlevsel ve Kamusal Kimliği



Şekil 3.15 Bayraklı vapur iskelesi sefer yoğunluğu

İzdeniz' in verilerine göre Bayraklı İskelesi' nden diğer hatlara gün içerisinde çok az sayıda seferler yapılmaktadır. Geçmişte bu kıyı hattının kentli tarafından çok aktif kullanılamaması sebebiyle, vapur da ulaşım için çok tercih edilen bir ulaşım türü olamamıştır. İzmirdeniz projesi ile Bayraklı Sahili, yayalar için daha erişilebilir bir kıyı hattına dönüştürülmüştür. Bu süreç içinde Bayraklı İskelesi' nin sefer sayıları arttırılabilir ve deniz ulaşımı bu konumdan da daha aktif kullanılabilir konuma getirilebilirdi. Ancak proje kapsamında, yapının iskele fonksiyonuna son verilmiş ve İskele Kafe olarak kullanıma açılmıştır. İzmir Büyük Şehir Belediyesi' ne bağlı İzdeniz' in 2017 planlarına göre, Bayraklı Adliyesi civarında yapılması planlanan yeni bir vapur iskelesinden bahsedilmektedir. Ancak bugün bu proje ile ilgili herhangi bir uygulama henüz yapılmamıştır.

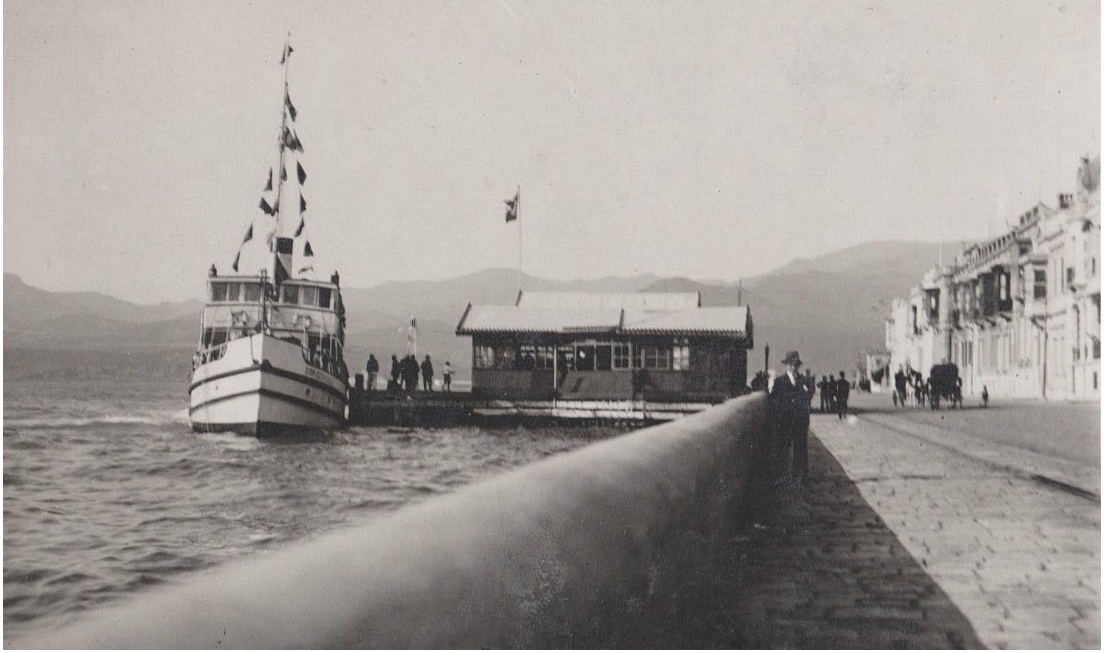


Şekil 3.16 Bayraklı İskelesi (Mapio, 2018)

3.1.4 Alsancak Vapur İskelesi

3.1.4.1 Tarihsel Gelişim Süreci

İlk Alsancak vapur iskelesi 1927 yılında tamamen ahşap malzemeye inşa edilmiştir. Yine ahşaptan yapılan Konak ve Karşıyaka vapur iskelelerine çok benzer yapısal özellikler göstermektedir ve diğer iskeleler gibi kıyı hattındaki yapıyı fiziksel çevre ile uyum içindedir. Kare formlu bu iskele yine kırma çatılarla hareketlendirilmiştir. Bu iskele, Pasaport ile Punta arasındaki Kordonboyu üzerinde konumlandırılmıştır ve zamanla körfez vapurlarının en işlek duraklarından biri haline gelmiştir.



Şekil 3.17 İlk ahşap Alsancak İskelesi (Eskiturkiye, b.t.)

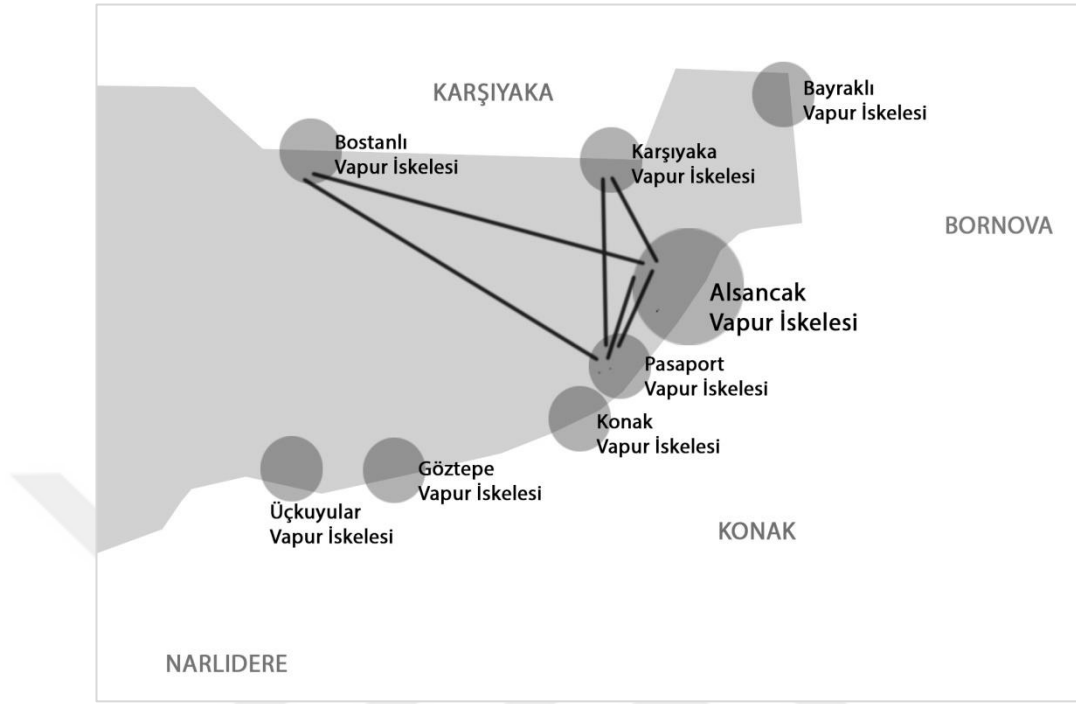
Ahşap iskelenin yoğun kullanımı karşısında güçsüz kaldığı düşüncesiyle yeni bir iskele yapılmıştır. Biçimsel olarak yine kare forma sahip olan bu yeni iskele, betonarme malzeme ile inşa edilmiştir. Bu iskele de ilki gibi tek katlıdır ve sadece iskele fonksiyonuna sahiptir.



Şekil 3.18 İlk betonarme Alsancak İskelesi (İzmirmag, b.t.)

Yukarıda bahsedilen iskelenin de yıkılmasının ardından 1980 yılında bir başka betonarme iskele inşa edilmiştir. Bu iskele de betonarme malzeme ile inşa edilmiştir ve düz çatılıdır ve tek katlı olmasına rağmen ağır bir kütsel yapıdır. Binaların çatısına yapılan yükselti fener olarak adlandırılmaktadır. Fenerler ise genellikle yapıya daha çok ışık almak için yapılmaktadır. Bu iskelenin çatısında yapının ölçeğiyle uyumsuz bir fener vardır. Deniz üzerinde dört cephesi özgür olan bir yapının, cephelerinden ışık alamayıp, çatısına fener yapılarak ışık almak istenmesi yapıldığı dönemde çokça tartışılmıştır (Özsoy, 2009). Ancak bu iskelenin görseline ulaşamamıştır.

3.1.4.2 Günümüzdeki Yapısal, İşlevsel ve Kamusal Kimliği



Şekil 3.11 Alsancak vapur iskelesi sefer yoğunluğu

Günümüz Alsancak İskelesi ise 2003 yılında inşa edilmiştir. Bir önceki iskele ile neredeyse aynı yapı izine sahip ve biçimsel olarak da onunla benzerlik göstermektedir. Ancak cephe özellikleriyle oldukça farklılaşmaktadır. Kare formundaki bu yapı minimalist bir yaklaşımla planlanmıştır (Tümer, 2011).

Tümer, yeni Alsancak İskelesi' ni “Yeni Alsancak İskelesi, eski limanla yeni liman, yani Pasaport’ la Punta arasındaki, uzun, çok uzun kıyı şeridi üzerinde yer alan, tek ‘leb-i derya’ yapı” şeklinde betimlemiştir (Tümer, 2011). Eski iskele ile form olarak benzeşmeler de, o dönemde iskele ile aynı kıyı sınırında denize doğru uzanan Palet Restoran vardı. Bu sebeple o dönem için iskelenin kıyı sınırındaki biricikliğinden bahsedilememektedir. Ayrıca yine o süreçte Kordon bugüne göre çok daha dardı ve iskele hemen arkasındaki yapı fiziksel çevreyle çok fazla etkileşim içerisindeydi. Bugün ise Kordon genişletilmiştir ve Alsancak iskelesi bu bakımdan oldukça özgür bir binadır. Bunun yanı sıra, eski iskelenin ayakta olduğu dönemde Kordon’daki iki katlı eski tip konutlar bugün ise yerlerini çok katlı apartmanlara

bırakmıştır. Bu da tek katlı Alsancak İskelesi' nin denizden yaklaşıldığında arkadaki silüetle ölçek problemi yaşamasına sebep olmaktadır. Bu sebeptendir ki Alsancak İskelesi karadan yaklaşıldığında yapılı çevreye hiç bağımlı değildir ancak denizden yaklaşan için o kadar da bağımsız kalamamaktadır.

Kare forma sahip yapı sadece iskele fonksiyonuna sahiptir. Yolcu bekleme alanı, bilet gişesi ve ıslak hacim birimlerinden oluşan yapının, bekleme alanının tam izdüşümüne denk gelen çatı bölümü yükseltilmiştir. Eski iskeledeki feneri hatırlatan bu tasarım kararı, bu yeni iskelede ölçekle ve yapıyla daha bir uyum içindedir. Dört köşeye denk gelen kolonlar ise geniş saçakları strüktürü çok da zorlamadan taşımak için konumlandırılmıştır. Giydirme cam cepheler ise yansıtma özelliği sayesinde bu kıyı yapısını daha da derinleştirmektedir.



Şekil 3.20 Günümüzde Alsancak İskelesi (Fotografturk, 2011)

Alsancak' ın eski iskele yapıları önce ahşap malzemeden ve sonrasında ise betonarme olarak inşa edilmişlerdir. Bütün iskele yapıları tek katlı ve sadece iskele olarak işlev görmektedir. İlk örnekleri kırma çatılıyken sadece bir önceki iskelenin düz çatılı oldu bilinmektedir. Düz çatıdan sonra bugünkü iskelede yine kırma çatı, yapının biçimiyle uyumlu olarak tasarlanmıştır. Yapının üç cephesi tamamen şeffaf

yüzeylerden oluşurken bir cephesi tuvalet çözümleri sebebiyle tamamen sağır bir cephe oluşturmaktadır.

3.1.5 Pasaport Vapur İskelesi

3.1.5.1 Tarihsel Gelişim Süreci

İzmir Limanında Rıhtım' ın yapımından önce, açıklığa demirleyen gemilerden inen yolcular sandal ve kayıklarla karaya çıkarlar ve pasaport kontrolünden geçmezlerdi. Bu sebeple, kentte bir takım sorunlar yaşanmıştır ve bu sorunlar pasaport binasının gerekliliğini doğurmuştur. Binanın yapımı ile bu kontrolsüzlükler giderilmiştir. Pasaport binasının içinde liman idare binaları, Osmanlı Telgraf Bürosu, Liman Başkanlığı, Sağlık Büroları, Karantina Yönetimi, Fener İşletmeleri ile İzmir İskelesi diye bilinen bir iskele bulunmaktadır (Özsoy, 2009).



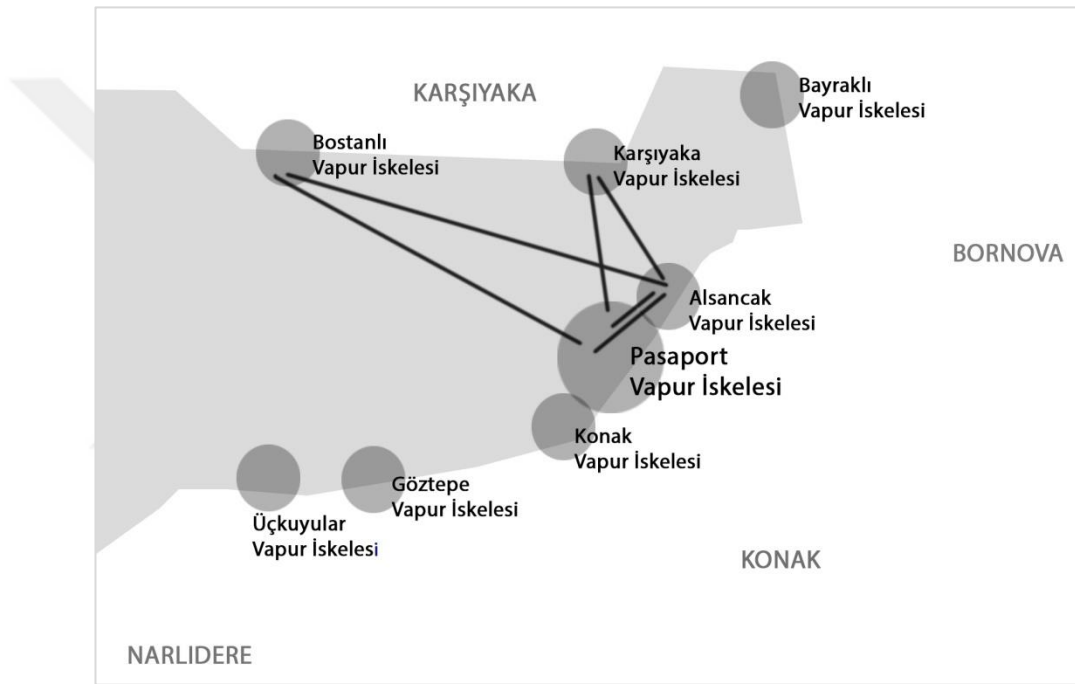
Şekil 3.21 İzmir İskelesi (Gazeteege, 2015)

Rıhtım ile beraber kentte yenilikler birbirini takip etmeye başlamıştır ve Rıhtım, kıyıda inşa edilen yeni binalarla şehrin bir vitrini konumuna gelmiştir. 1876 yılında Pasaport Limanı olarak da bilinen İzmir Rıhtımı, 1023 metre boyunda dalgakıranı ile 271100 metrekare korunan su alanına ve 877 metre rıhtıma sahiptir (Balköse, 2007). Bu Rıhtım ile Pasaport bölgesi kentin kıyı ticaretinin merkezi olmuştur. Kent bütün

gelişim dinamiklerini öncelikli olarak bu noktadan başlayarak yaşamıştır. Bu sebeple de Pasaport, kentin kolektif belleğinde kıyı kimliği ile her daim bir yer edinmiştir.

Rıhtım ile beraber deniz ulaşımına da açılan İzmir İskelesi bugünkü Pasaport İskelesi'dir ve Liman' ın Alsancak' a taşınmasıyla beraber Pasaport bölgesi, kıyının ticaret merkezinden kamusal merkezine dönüşmeye başlamıştır.

3.1.5.2 Günümüzdeki Yapısal, İşlevsel ve Kamusal Kimliği



Şekil 3.22 Pasaport vapur iskelesi sefer yoğunluğu

13 Eylül 1922' de yaşanan yangın, rüzgârın da etkisiyle birinci Kordon boyunca tüm binalara sıçramış ve Pasaport bölgesi de bu yangından çok zarar görmüştür. Yangından sonra Pasaport binası enkaz halini almıştır. 1926 yılında harabe halinde olan iskelesi "Birinci Ulusal Mimarlık Akımı" adı verilen tarzda yeniden inşa edilmiştir. Yapı, sivri kemerleri, geniş saçaklı çatıları, Selçuklu tarzı kornişleri ile Milli Mimarlık akımının tipik öğelerini barındırmaktadır (Levantineheritage, b.t.).

2000' li yıllarda Pasaport İskelesi' nin fiziksel sıkıntılarının giderilebilmesi için bir takım çalışmalar yapılmıştır. 150 yıla yakın bir zaman dilimi süresince Mendirek ve Kordonboyu arasında görsel bütünlüğü sağlayacak şekilde şeffaf elemanların kullanılması, kullanılan çelik ve cam malzemeye yeni yapı ile tescilli yapılar arasında kontrast bir etki elde edilerek, bu etki deniz mavisine yakın bir rengin seçilmesiyle kuvvetlendirilerek tarihi Gümrük Binası ile Karantina Binalarının daha ön plana çıkartılması amaçlanmıştır. Pasaport İskelesi bir bütün olarak ele alınmıştır. Eskiden üstü açık olan bekleme bölümünün olumsuz hava koşullarından korunması ve yapılan yeni bekleme salonunun bütünlüğünün sağlanması için tek eğimli yekpare ve hafif bir çatı yapılmıştır. Şeffaflığı elde etmekteki kaygı nedeniyle oldukça yalın, modüler çelik konstrüksiyonla tasarlanmış yapıda mendirek ile Kordon arasındaki görselliği yakalaması, reflekte camlarla suyun yansımalarını iki eski yapı arasına alması ile tarihini bugüne taşıyan bir kontrastlık sağlanmıştır (Levantineheritage, b.t.)



Şekil 3.23 Pasaport İskelesi (Kentstratejileri, b.t.)

3.1.6 Konak Vapur İskelesi

3.1.6.1 Tarihsel Gelişim Süreci

18. yüzyılda Konak Meydanı; Sarıkışla ve Hükümet Konağı' nın arasında kalan alan olarak betimlenmektedir. Sarıkışla dönemin askeri kışlası konumundadır ve bu kışlanın varlığı meydanın sınırlarının askeri ve politik bir kimliğe bürünmesini sağlamıştır. 1913 yılında batılılaşma hareketleri çerçevesinde, kışla buradan taşınmıştır. O dönemde, Basmane Garı' ndan Hükümet Konağı' na kadar uzanan bir bulvar açılmış ve bu aks ile meydanın yeni eksenleri güçlendirilmiş ve 1930' lu yıllarda Saat Kulesi çevresinden Güzelyalı hattına elektrikli tramvay sistemi uygulamasıyla yaya ve taşıtların ortak kullanımına açılan meydan, ilk kez trafik ile tanışmıştır. Aynı yıl içerisinde ahşap Konak Vapur İskelesi' nin inşa edilmesiyle bu meydan tam bir eşik haline dönüşmüştür (Eyüce, 2000).



Şekil 3.24 İlk ahşap Konak İskelesi – 1 (Beyru, 2011)



Şekil 3.25 İlk ahşap Konak İskelesi – 2 (Beyru, 2011)

Uygulanan bu ahşap iskele Karşıyaka’ nın ilk ahşap iskelesiyle benzer yapısal özelliklere sahiptir. Yapı malzemesi tamamen ahşaptır. Tek katlıdır ve yapıda yine simetriklik ön plandadır. Fotoğraflardan ana kitlede yolcu bekleme, gişe ve idari birimin konumlandırıldığı ve yolcu karşılama - uğurlama için ise yapının sağında ve solunda, kırma çatılı ayrı bölümlerin oluşturulduğu düşünülmektedir. Çatı yükseklikleri farklılaştırılarak, dönemin genel kıyı algısındaki yapı tipolojisi yansıtılmıştır.

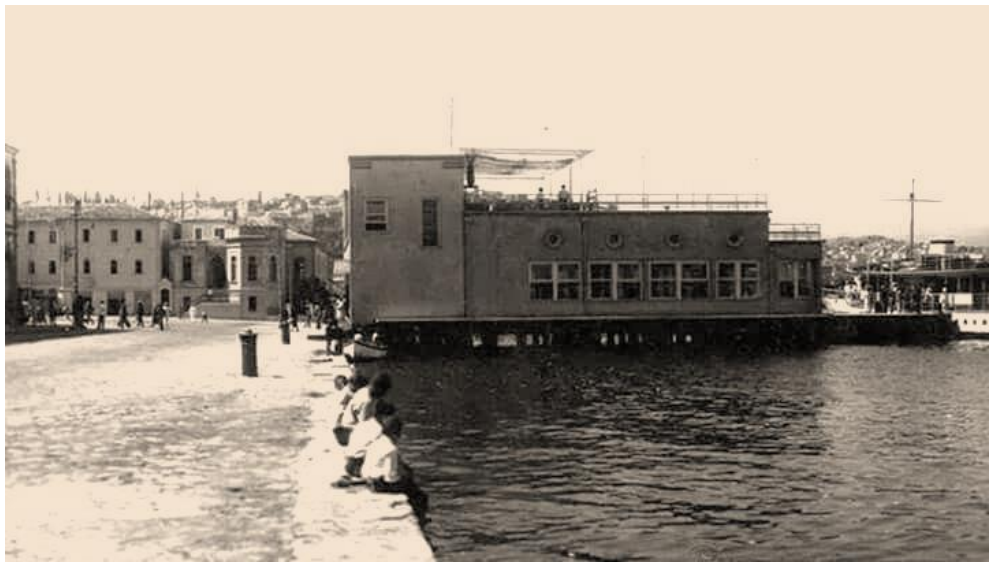
Ahşap iskele 1938 yılında yıkılmış ve yerine yine ahşap malzemeden bir iskele inşa edilmiştir. Bu yeni iskele, denize doğru uzanan bir aksın ucundaki iki katlı bir yapılaşmadır. Böylece tek katlı iskele yapısından iki katlı yapılaşmaya geçiş ilk Konak İskelesi ile gerçekleşmiştir (Şekil 3.26). Zamanla artan kent nüfusu sebebiyle, iskelelerin kullanım yoğunluğunda hızlı bir artış yaşanmıştır ve 1940’ lı yıllarda ise yine iki katlı ancak betonarme malzemeyle yeni bir iskele inşa edilmiştir (Şekil 3.27).

1970’ lerde ise deniz ulaşımını kullanan yolcuların, Konak Meydanı’ na ulaşımını kuvvetlendirmek amacıyla meydan bir dönüşüm sürecine girmiştir. Ulaşımın bu denli yaya odaklı hale gelmesi ve iskele ile meydan arasında aktif bir etkileşim

sağlanması üzerine zamanla Konak Vapur İskelesi kamusal bir merkez haline gelmiştir. Bu da yeniden projelendirme sürecine girmesine yol açmıştır ve böylece günümüzde kullandığımız son iskele yapısı da 1984 yılında yapılmıştır.

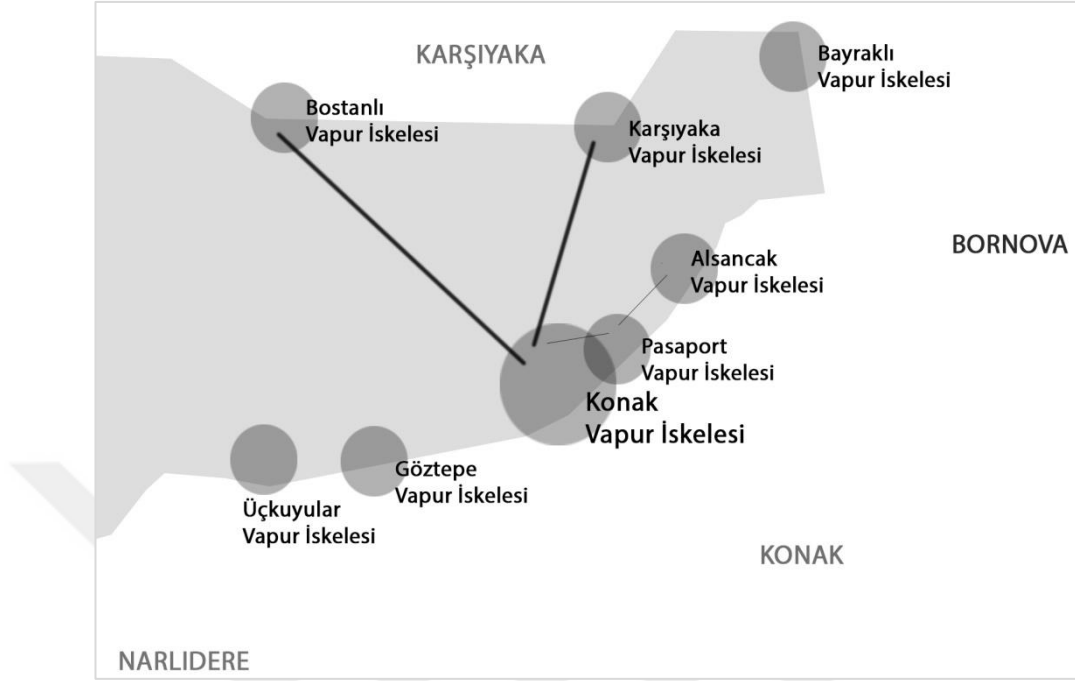


Şekil 3.26 İki katlı ilk ahşap iskele, Konak İskelesi, 1935 (Eskiturkiye, b.t.)



Şekil 3.27 İlk betonarme Konak İskelesi, 1940 (Eskiturkiye, b.t.)

3.1.6.2 Günümüzdeki Yapısal, İşlevsel ve Kamusal Kimliği



Şekil 3.28 Konak vapur iskelesi sefer yoğunluğu

Günümüzde kullanılan Konak İskelesi iki katlı ve betonarme malzemeden inşa edilmiştir. Yapının zemin katında; yolcu karşılama, uğurlama ve bekleme salonu, idari birimler, tuvalet birimleri düzenlenmiştir. Gişe ise yapının hemen giriş holünde organize edilmiştir. Bu yeni iskele ile kullanıcılara farklı fonksiyonlar sunulmaktadır. Yapının üst katı deniz manzaralı bir restoran ve mutfak, kafeterya ve idari bölümler şeklinde planlanmıştır (Özsoy, 2009).



Şekil 3.29 Günümüzde Konak iskelesi - 1 (İzmir.bel, 2017)

Farklı çatı tasarımı ve farklı cephe kaplama malzemesiyle denizden yaklaşan kullanıcıların algısına açık olan iskeleye, karadan yaklaşıldığında ise; yapının sağında ve solunda karaya doğru uzanan iki büyük kitle eklentisi karşılamaktadır. İskelenin kara cephesi diğer 3 deniz cephesinden oldukça ayrılmaktadır. Uygulanan ilk ahşap iskeleye göre bu yeni iskele, hem yatayda hem de dikeyde ölçek olarak çok büyümüş ve biçimsel olarak da çok değişmiştir. Eski iskeleler tek katlı iken bu yeni iskele iki katlıdır. İlk iskele sadece iskele fonksiyonuna sahip iken bu iskele hem ulaşım hem de restoran, kafeterya gibi kamusal hizmetler de sunmaktadır.

Konak İskelesi plan düzleminde sade, yalın ve net bir şemaya sahip iken yapılaşmaya başladığında cephelerinde 5. boyut olarak nitelendirdiğimiz çatının baskınlığı göze çarpmaktadır. Denizden algılanan üç cephesinde de tıpkı Karşıyaka iskelesindeki gibi konsol çıkmalar ve diyagonal kırılmalar mevcuttur. Özellikle çatıdaki farklı kaplama malzemeleri ve yine tekrarlanan diyagonal kırılmalar, yapının okunaklılığında bir karmaşa yaratmaktadır. Bu çatı kaplaması kıyının alışılmış çatı

malzemelerinden farklıdır. İlk ahşap iskelede de çatı yüksekliklerinde farklılar vardı, günümüz iskelesinde de diyagonal konsollar üzerinde farklı yüksekliklerde çatılar oluşturulmuştur. Ancak eski iskelelere göre oldukça büyük bir kütleye sahiptir.



Şekil 3.30 Günümüzde Konak İskelesi - 2 (Mapio, 2018)



Şekil 3.31 Günümüzde Konak İskelesi - 3 (Mapio, 2018)

2003 yılında tamamlanan Konak Meydanı' nın yeniden projelendirilmesi sürecinde, iskeleden uzanan bir üst geçit yapılmıştır. Bu üst geçitle denizden gelen kullanıcı yaya direkt olarak meydana ulaştırılmıştır. İkinci bir yaya geçidi ise Konak

Pier' in hemen yanından sahilden meydana uzanan geçittir. Bu çözümlerle Cumhuriyet Meydanı'ndan da Konak Meydanı'na ulaşım kolayca sağlanabilmiştir. Bu çalışmalar yayayı daha aktif bir kullanıcı yapmış ve tüm ulaşım aksları kolayca vapur iskelesine bağlanmıştır. Böylece deniz ulaşımının da sürekliliği sağlanmıştır ve meydana denizden ulaşım kolaylaşmıştır (Zengel, 2007). Tüm bu sebeplerle Konak İskelesi' nin, kentlinin kolektif belleğinde çok önemli bir yeri olan Konak Meydanı'nda konumlanması, kamusal kimliğini daha da güçlendirmektedir.

3.1.7 Göztepe Vapur İskelesi

3.1.7.1 Tarihsel Gelişim Süreci

19. yüzyılın son yıllarında, İzmir' in batı gelişmesinin de ivme kazandığı bir dönem olmuştur. Buna bağlı olarak da vapur seferlerine Göztepe hattı da dâhil olmuştur.

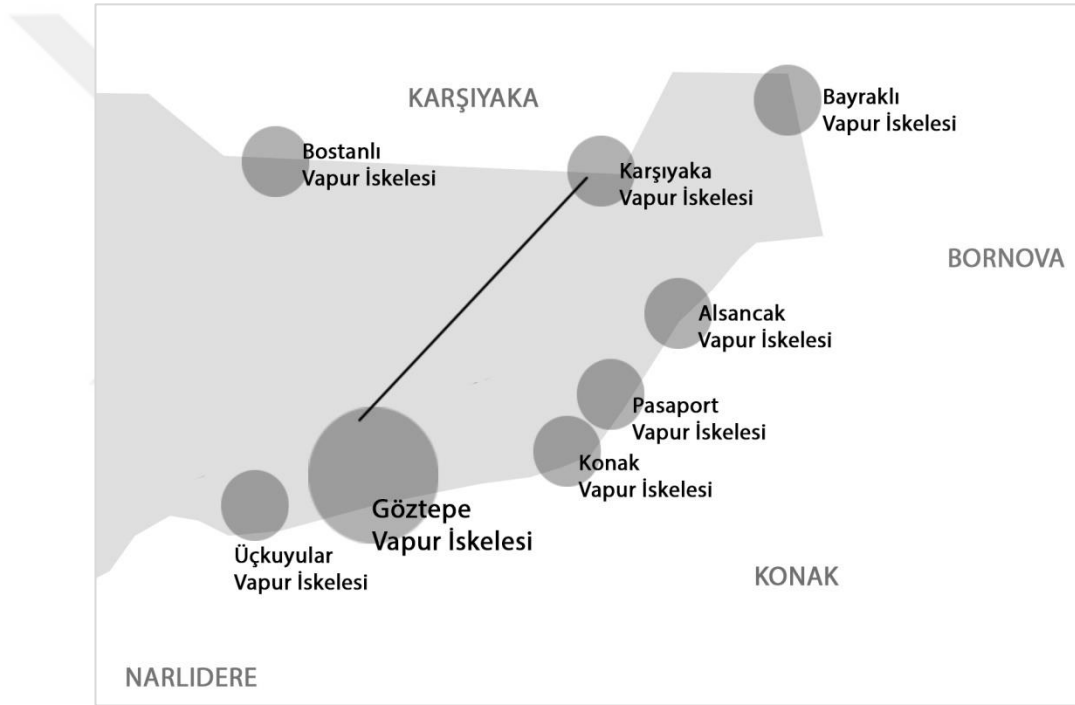


Şekil 3.32 İlk ahşap Göztepe İskelesi, 1940 (Hızlıates, b.t.)

Göztepe İskelesi de, dönemin diğer tüm iskeleleri gibi ahşap malzemeden inşa edilmiştir ve kırma çatılara sahip, simetrik bir yapılaşma göstermektedir. Yine bu süreç içerisinde Bayraklı İskelesi de açılmış ve seferlere başlamıştır. Göztepe İskelesi' nin diğer aktarılan iskeleler gibi tarihi bilgilerine ulaşamamıştır.

Günümüzdeki Göztepe İskelesi, kent içerisinde artık deniz ulaşımının iyice hız kazandığı bir dönemde gereksinimlere cevap olabilmek adına inşa edilmiştir.

3.1.7.2 Günümüzdeki Yapısal, İşlevsel ve Kamusal Kimliği



Şekil 3.33 Göztepe vapur iskelesi sefer yoğunluğu

Günümüzde Göztepe İskelesi, Göztepe Köprüsü' nün ayağında konumlanmaktadır. Biçimsel olarak kubbe formundadır ve ölçek ve biçimsel olarak diğer tüm iskele yapılarından ayrılmaktadır. Karma fonksiyonlara sahip olamayacak kadar küçük olan bu iskele yapısı; sadece yolcular için bilet alma noktasıdır. Çünkü yapının küçüklüğünden dolayı yolcular genellikle vapurları bile dışarıda beklemektedir.



Şekil 3.34 Göztepe İskelesi-1 (Mapio, 2016)



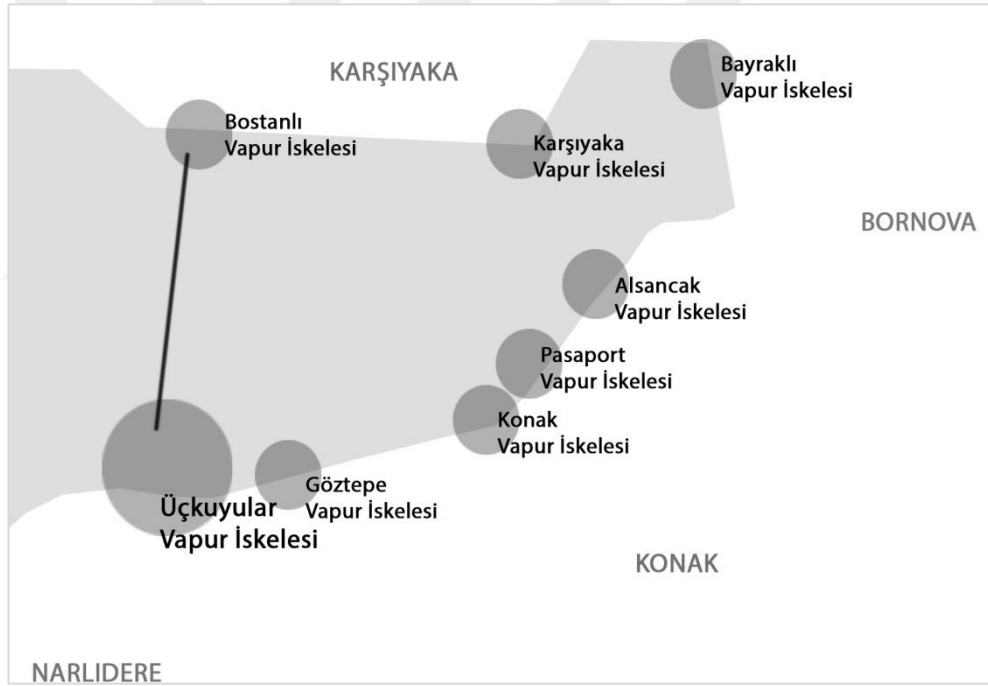
Şekil 3.35 Göztepe İskelesi-2 (İzmir.bel, 2010)

3.1.8 Üçkuyular Vapur İskelesi

3.1.8.1 Tarihsel Gelişim Süreci

1900 yılında körfez içi ulaşımın günden güne arttığı bir süreç yaşanmıştır. Bu süreç içerisinde deniz ulaşımının kullanım yoğunluğu sürekli bir ivme kazanmıştır. İşte o dönemde Göztepe ve Bayraklı İskeleleriyle beraber yapılan bir diğer iskele Üçkuyular İskelesi'dir. Üçkuyular iskelesi, dönemin mimari üslubunun tüm izlerini taşımaktadır.

3.1.8.2 Günümüzdeki Yapısal, İşlevsel ve Kamusal Kimliği



Şekil 3.36 Üçkuyular vapur iskelesi sefer yoğunluğu

İki simetrik dairesel formu yine dikdörtgen bir form ile birbirine bağlayan plan şemasına sahiptir. İki katlı planlanmıştır; zemin kat iskele olarak kullanılırken birinci kat restoran olarak hizmet vermektedir. Deniz cephesi ve kara cephesinden de yaklaşılsa form olarak aynı görülebilecek simetrik bir biçime sahiptir. Özellikle cephedeki dairesel, diyagonal formlar ve kemerler dikkat çekmektedir.

İskelenin formu incelendiğinde aslında hem karma fonksiyonları barındırmasıyla, hem kıyı hattındaki konumuyla hem de biçimiyle Bostanlı İskelesiyle benzeştiği görülmektedir.



Şekil 3.37 Üçkuyular İskelesi-1 (Mapio, 2016)



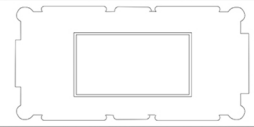
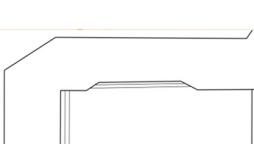
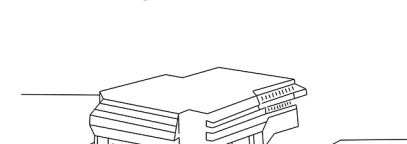
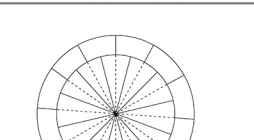
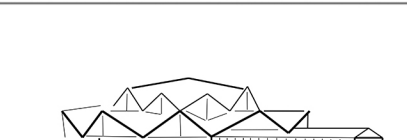
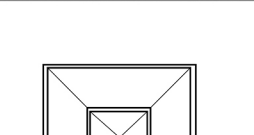
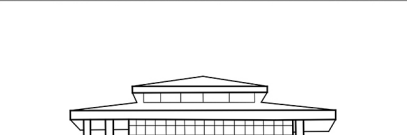
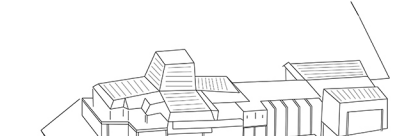
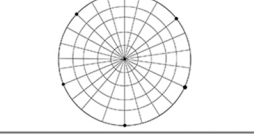
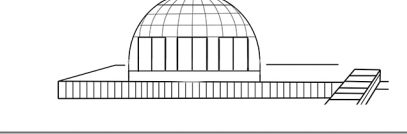
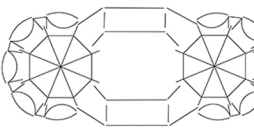
Şekil 3.38 Üçkuyular İskelesi-2 (Mapio, 2016)

Bölüm 2.4' de, İzmir kıyı hattına yönelik güncel çalışmalar başlığı altında da belirtildiği gibi İzmirdeniz projesi ile iç ve dış körfez olmak üzere kıyı hattına toplamda 10 adet yeni vapur iskelesi ekleneceğine ve mevcut iskelelerde de onarım ve yenilemeye gidileceğine değinilmişti. Dış körfez hattında, 2015 yılında Foça İskelesi, 2016 yılında Mordoğan İskelesi ve 2017 yılında Urla İskelesi hizmete açılmıştır. Bu iskelelerden Urla iskelesi de Karantina ve Güzelbahçe iskeleleriyle benzer özellikler gösteren bir kütle, modül tasarımıdır. Mordoğan ve Foça iskeleleri ise sadece kıyı platformlarından ibarettir. Sonrasında ise iç körfeze yoğunlaşan çalışmalarla, Karantina ve Güzelbahçe iskeleleri 2019 Ocak ayında seferlere başlamıştır. Mavişehir ve Adliye İskeleleri ise planlanma aşamasındadır (İzmir.bel, 2018).

Mevcut iskelelerde yapılan düzenlemeler ise; Bostanlı, Karşıyaka, Alsancak, Pasaport, Konak, Göztepe ve Üçkuyular İskeleleri' nin, yeni yolcu ve arabalı yolcu gemilerine uyumu kapsamında özellikle karşılama – uğurlama alanlarında düzenlemeler yapılmıştır. Üçkuyular ve Bostanlı İskeleleri' nin ise araç peronları, otopark ve otobüs durakları bölümünde düzenleme ve yenileme çalışmaları yapılmıştır. Arabalı vapur iskelelerinde yolcu bekleme alanları oluşturulmuştur. Mevcut iskelelerde yapısal olarak bir değişikliğe gidilmemiş, belirli ölçülerde onarımlardan geçmişlerdir.

İskeleler tüm cepheleri algıya açık, kentin kıyı sınırında konumlanan belki de kentin en özgür yapılarıdır. Tarih boyunca kıyı hattının ticari kapasitesine bağlı olarak yaşadığı fiziksel değişim, zamanla kıyı hattını ticari kimlikten kamusal kimliğe dönüştürmüştür. Bu süreçte kentin kıyı hattını yaşatan yapılı fiziksel çevreyi ise iskele yapıları oluşturmuştur. Yukarıda, iskelelerin tarihsel süreç içerisindeki yapılaşmaları, malzeme ve biçimlerine ve kamusal kullanımlarına yönelik çözümlemelere yer verilmiştir. Yapılan bu çözümlemeler, mevcut iskelelerin kıyı hattına ilk nasıl konumlandıklarına, hangi malzemeden üretildikleri, form olarak nasıl fiziksel boyut kazandıklarına ve biçimsel olarak ne kadar değiştiklerine dair bilgiler vermektedir.

Tablo 3.1 Mevcut iskelelere yönelik çözümleme tablosu

Vapur İskeleleri	Tarihsel Değişim Süreçleri				Mevcut Biçimsel ve İşlevsel Özellikleri		İskelelerin Hat Seferleri	Kullanım Sıklığı	Kollektif Bellek Değeri	İskele Kullanımını Destekleyen Yakın Çevre Kamusal Kullanımlar	İskelelerin Kıyı Kamusalılığına Katkısı	
Bostanlı İskelesi			1993 Betonarme Üç katlı				Dikdörtgen plan şeması, simetriklik, teras çatı Zemin kat : iskele (gişe, idari birimler, yolcu bekleme alanı, ıslak hacim birimi) Birinci kat : Ticari birimler Teras kat : Restoran	Alsancak - Pasaport - Bostanlı Konak - Bostanlı Üçkuyular - Bostanlı	YOĞUN	MEVCUT DEĞİL	Bostanlı Sahili rekreatif alanlar, Eshot aktarma merkezi, tramvay durağı Açık hava Tiyatrosu, Açıkava Müzesi	MEVCUT DEĞİL
Karşıyaka İskelesi							Dikdörtgen form, diyagonal hatlı çıkmalar, bant pencere, teras çatı Zemin kat : iskele (gişe, idari birimler, yolcu bekleme alanı, ıslak hacim birimi) Birinci kat : Banka Teras kat : Ticari birim	Alsancak - Pasaport - Karşıyaka Konak - Karşıyaka Göztepe - Karşıyaka	ÇOK YOĞUN	İlk iskele seferleri Karşıyaka -Konak arasında yaşanmasıyla hafızalarda kurduğu yer	Karşıyaka Sahili kıyı yaşamı ve rekreatif alanları, tramvay durağı, Karşıyaka Çarşısı aksı	MEVCUT DEĞİL
Bayraklı İskelesi							Dairesel plan şeması,fenerli çokgen kırma çatı Zemin kat : İskele (gişe, idari biirimler, yolcu bekleme alanı, ıslak hacim birimi)	Alsancak - Konak - Bayraklı	YOĞUN DEĞİL	MEVCUT DEĞİL	MEVCUT DEĞİL	MEVCUT DEĞİL
Alsancak İskelesi							Kare plan şeması,fenerli, geniş saçaklı kırma çatı, giydirme cam cephe, dairese kolonlar Zemin kat: İskele (gişe, idari birim, yolcu bekleme alanı, ılak hacim birimi)	Karşıyaka - Alsancak Bostanlı - Alsancak Bayraklı - Alsancak	ÇOK YOĞUN	MEVCUT DEĞİL	Kordon ve çimler, Kordonboyu kafeler, restoranlar, Gündoğdu Meydanı ve Cumhuriyet Meydanı ile kurduğu ilişki	MEVCUT DEĞİL
Pasaport İskelesi							Dikdörtgen plan şeması, çelik strüktür Zemin kat: İskele (gişe, yolcu bekleme alanı)	Karşıyaka - Pasaport Bostanlı - Pasaport	YOĞUN	Pasaport Limanı, Rıhtım, Gümrük yapıları ve Kordon ile hafızalarda edindiği yer, kimlik	Cumhuriyet Meydanı, Konak Meydanı, kıyıdaki kafeler, restoranlar ile kurduğu ilişki	MEVCUT DEĞİL
Konak İskelesi							Dikdörtgen plan şeması, farklı yüksekliklerde kaplama çatılar Zemin kat : İskele (gişe, yolcu bekleme, idari birimler, ıslak hacim birimleri) Birinci kat : Kafeterya	Karşıyaka - Konak Bostanlı - Konak	ÇOK YOĞUN	Sarıklı, Konak Meydanı Eski Gümrük yapıları ile ilişkisi	Konak Meydanı, Eshot aktarma merkezi, Konak Metro, Kemeraltı, kamu yapıları ve kültür binaları ile kurduğu ilişki	MEVCUT DEĞİL
Göztepe İskelesi	1940 Ahşap Tek katlı			2000'li yıllar Çelik strüktür Tek katlı			Dairesel plan şeması, kubbe çatı Zemin kat: İskele (gişe, yolcu bekleme alanı)	Karşıyaka - Göztepe	AZ YOĞUN	MEVCUT DEĞİL	Göztepe Sahili, Göztepe Asma Köprü, sahildeki kafeler, restoranlar ile kurduğu ilişki	MEVCUT DEĞİL
Üçkuyular İskelesi			1993 Beronarme İki katlı				Dairesel ve dikdörtgen plan şeması, simetriklik Zemin kat : İskele (gişe, yolcu bekleme alanı, idari birimler, ıslak hacim birimi) Birinci kat : Restoran	Bostanlı - Üçkuyular	YOĞUN	MEVCUT DEĞİL	İzmir Büyükşehir Belediyesi İnciraltı Kent Ormanı, Engelliler Parkı, Eshot aktarma merkezi ve yakınındaki restoran yapıları ile kurduğu ilişki	MEVCUT DEĞİL

Yukarıdaki tabloya göre; tarihsel süreç içerisinde, kentin kıyı hattındaki ilk iskele yapıları ahşap malzemeye inşa edilirken, günümüzde genellikle betonarme ve çelik malzeme kullanılmıştır. İlk iskele yapıları genellikle tek katlıdır ve sadece iskele olarak işlev görmektedir. Zamana bağlı olarak kentteki nüfus yoğunluğunda yaşanan artış ile iskelelere sürekli ya yapı güçlendirme uygulanmış ya da yeniden yorumlanarak, güncel malzemelerle yeni baştan inşa edilmişlerdir. Kentteki nüfus artışı ile paralel olarak kentteki mekân ihtiyacı da artmıştır. Bu sebeplerle Göztepe, Alsancak, Pasaport ve Bayraklı iskeleleri dışındaki iskele yapılarına farklı işlevler de yüklenmiştir. Konak İskelesi'nde; zemin kat iskele, birinci kat ise kafeterya olarak, Bostanlı İskelesi'nde; zemin kat iskele, teras kat restoran olarak, Karşıyaka İskelesi'nde; zemin kat iskele, birinci kat banka, teras kat ise mağaza olarak ve son olarak Üçkuyular İskelesi'nde ise; zemin kat iskele, birinci kat restoran olarak işlev görmektedir. Bu sebeple bu iskeleler iki ya da üç kattan oluşmakta ve diğer dört iskeleye göre ölçek olarak da oldukça büyüklüktedir.

Alsancak ve Göztepe iskeleleri tek katlıdır ve basit geometrik formlardan oluşmaktadır. Bayraklı iskelesi de tek katlıdır ancak dairesel form, çokgen ve diyagonal kırılmalardan oluşan saçaklı çatı tipolojisiyle daha karma bir forma sahiptir.

Pasaport iskelesi ise kolektif bellek değeri ile kimlik kazanmış bir iskeledir. Pasaport İskelesi geçmişte, İzmir Limanı'nın yoğun kullanıldığı süreçte; denize teknelerini demirleyen ticaret adamlarının karaya ulaştığı noktadır. Daha sonra liman yer değiştirmesine rağmen bu iskele konumunu, adını ve Pasaport'un tüm tarihini günümüzde önemli bir kamusal ulaşım yapısı olarak yaşatmaya devam etmektedir.

Konak İskelesi de bir diğer kolektif bellek değeri olan iskeledir. Kentin limanı yer değiştirdikçe kent içindeki ticari alanlar esasen kamusal kullanımlara bırakılmıştır. Konak Meydanı da kentin en önemli kamusal alanlarından biri olmuştur. Konak Meydanı planlandığı andan itibaren gerek yaya ulaşımı bağlantılarıyla gerek Kemeraltı ve Pasaport ile kurduğu ilişki ile Konak İskelesi'nin varlığını ve kullanımını destekleyen kamusal bir etken olmuştur.

Tablo 3.1' e göre her bir iskele, yakın çevresindeki kamusal yaşam ve kullanımlarla aslında beslenmektedir. Örneğin Karşıyaka İskelesi, Karşıyaka için önemli bir aks olan Karşıyaka Çarşı aksının, tam denizle buluştuğu konumdadır. Böylece hem biçimsel olarak hem de işlevsel olarak bu kamusal aksın denizden giriş eşiği konumundadır. Bu da iskelenin hem çevresel algısını hem de bellek değerini güçlendirmektedir.

İskele yapılarının kullanılma biçimleri aslında kullanım yoğunluklarını da etkilemektedir. Kıyı hattındaki mevcut iskele yapıları ulaşım amaçlı kullanılabileceği gibi, suyun rahatlatıcı etkisinden yararlanmak adına seyir ve deneyimsel olarak da gün içinde kullanılabilmektedir. Bu bağlamda iskele yapılarının yakın çevresindeki kamusal yapılar, kamusal kullanımlar, meydanlar, rekreatif alanlar ve sahil şeritlerinin, kıyıdaki mevcut iskele yapılarının kullanımlarını desteklediği söylenebilir. Ancak günümüzdeki mevcut iskele yapılarının, özellikle kıyı kamusalılığına sağladığı herhangi bir katkıdan bahsedilememektedir.

Tablo 3.1' e göre en yoğun kullanılan sefer hatları Karşıyaka – Konak, Bostanlı – Konak, Alsancak – Karşıyaka, Bostanlı – Alsancak hatlarıdır. Buradan yapılan çıkarımla ve İzdeniz' in sefer yoğunlukları değerlendirildiğinde mevcut tüm iskeleleri içerisinde en yoğun kullanılan iskele yapıları Karşıya ve Konak iskeleleridir. En az kullanım yoğunluğuna sahip iskele yapısı ise Bayraklı' dır. Bir sonraki bölümde gerçekleştirilecek olan alan çalışmasında, kullanım sıklığının, kullanıcının zihnindeki iskele görüntüsü ve bellek değerine etkisi daha kapsamlı değerlendirilecektir.

BÖLÜM DÖRT

ÇEVRESEL ALGILAMADA İZMİR VAPUR İSKELELERİNİN ROLÜ

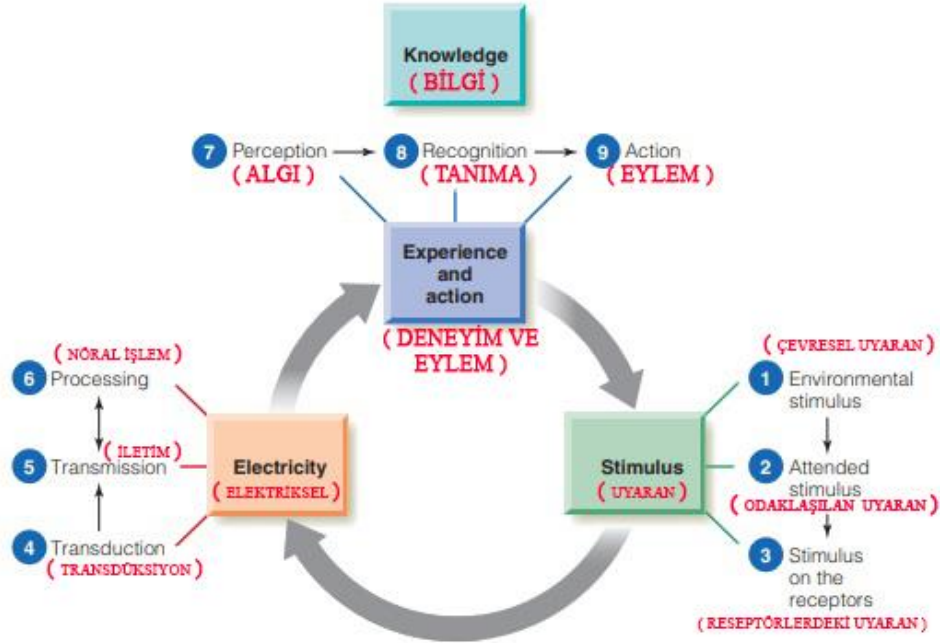
4.1 Algı ve Algı Kuramları

Birçok disiplinin çalışma alanını oluşturan ‘algı’ için birbirinden farklı görüş açılarıyla yapılmış çeşitli tanımlamalar mevcuttur. Schulz’ un (1966) ‘Intentions in Architecture’ isimli kitabındaki algı tanımlamasına göre; birey içinde bulunduğu çevreden yararlanabilmek için öncelikle onu tanımlamak, anlamak ve böylelikle çevreye uyabilmek ve çevreyi de kendisine uydurabilmek durumundadır. Bu süreç çevreden bilgi almak yoluyla kendiliğinden gelişen bir süreçtir ve bu noktada bahsedilen bilgileri bize, çevremiz içerisinde daha doğru hareket etmemizi sağlayacak şekilde yorumlayıp, değerlendiren algıdır. Caudwell (1974) algıyı, bireyin duyuları aracılığıyla gerçeklikten edindikleri bilgiler olarak yorumlarken, Bertalanffy (1969, s.237) ise algıyı “insanın psiko-fizik araçları ile belirlenmiş evrensel bir olgudur” şeklinde tanımlamıştır. Algıyı, dış dünyanın duyularla gelen imgesinin bilincimizdeki tasarımı olarak yorumlayan Hançerlioğlu’ nun (1999) yanı sıra Tanyeli ve Sözen (2011), algı gerçekliklerinin farkına varılıp anlama kavuşturulması süreci olarak ve Budak (2000) ise duyu organları aracılığıyla çevreden alınan uyarıcıların tutarlı, anlamlı bir bütünlük oluşturacak şekilde zihinde örgütlenmesi, yorumlanması ve sentezlenmesi süreçlerinin tamamı olarak tanımlamışlardır. Çevreyi algılama ve analizleme sürecinde önemli bir kavram olarak ortaya çıkan algı, genel olarak ‘nesnel dünyayı duyular yolu ile öznel bilince aktarma’ şeklinde tanımlanmaktadır (Özcan, Bayraktar, Göker ve Tekel, 2003).

Algılama kavramı ise bu noktada bir organizmanın ihtiyaçlarını karşılamak için çevresindeki bilgileri bir yöntemle elde etme süreci olarak ifade edilebilir (Genç ve Sipahioğlu, 1990). Çevik (1991) tarafından ise algılama “çevre güzelliklerinin - etkilerinin sübjektif kabulü ve çalışılması” olarak açıklanmaktadır. Ittelson’ a (1973) göre çevre her zaman insanın kapasitesinden daha fazla bilgi yaymaktadır. Bu sebeple insan amaçlarını karşılayan uygun enformasyonları çevresinden seçmek durumundadır (Erkman, 1982). Rapoport (1982) ise bunu filtreler yardımıyla çevreye

yaklaşma olarak açıklamaktadır. İnsanın kendi yarattığı filtrelerden çevresinden alabileceği bilgiyi süzdüğünü savunmaktadır. Özsoy' a (1998) göre, bir yeri, mekânı ya da çevreyi anlamlı kılan şey aslında öznenin o yere, mekâna ya da çevreye yüklediği semboller ve anlamlardır. Her insan yaşadığı mekâna ya da çevreye farklı anlamlar yükler. Her insanın aynı mekâna yüklediği anlam da farklılaşmakta, özgünleşmektedir. Bu sebeple algı; bakılanı görmek, içselleştirmektir. Algılamaya çabaladığımız şey ise kendi anılarımız ve kültürel geçmişimizle bir ağ gibi yayılarak ilişki kurmaya başlar ve işte bu bağlanma biçiminin ise kendisi 'deneyimlemektir' (Asar, 2013).

Tarihsel süreç içerisinde algılama ya sadece duyuların ya da salt aklın ürünü olarak sayılsa da Başkaya' nın (2003) belirttiğine göre algı, aslında duyusal-ansal (zihinsel) gerçekleşen bir sürecin bütünlüğüdür. Bu süreç nesnel uyarıların algılanmasını kapsayan fizyolojik süreç ile başlar ve bunun sonucunda oluşan girdilerin zihinde yorumlanması, anlamlandırılması işlemlerini içeren bilişsel süreci de kapsayan iki aşamalı aktif bir süreçtir. Algısal süreç bu noktada algı – biliş süreci olarak da yorumlanabilmektedir.



Şekil 4.1 Algısal süreç şeması (Goldstein, 2009)

Goldstein' in algısal süreç çizelgesine göre çevresel uyaran, algının gerçekleştiği o anda bireyin dikkat kesildiği ya da kesilmediği olayların tümünü ifade ederken, odaklanılan uyaran o bağlam içerisinde bireyin dikkat kesildiği nesnedir. Reseptörlerdeki uyaran ise zihinde oluşturulan görüntünün (imajın) bir takım nöral işlemlerle beyne iletilmesini sağlar böylece beyindeki algı süreci de başlamış olur. Transdüksiyon, beyne iletim ile nöral işlemlerin gerçekleştiği ve algının oluştuğu aşamadır. Bu noktada devreye deneyim (tanıma, aşinalık), bilgi ve eylem girer. Bu süreçte aslında algı süreci tamamlanmış olur ve şemanın içerdiği 'tanıma, bilgi, eylem' bölümü algının kişiye göre değişkenlik gösterdiği, özgülleştiği kısmı oluşturur. Bu kısımda ya geçmiş deneyimlerimizi kullanırız ya da yeni deneyimler yaşarız. Her bir yeni deneyimlememiz ise algı eşiğimizin arttırılmasını sağlamaktadır (Asar, 2013).

Yukarıda bahsedilen tek yönlü algısal sürecin yanı sıra Weiten' e (2007) ait çift yönlü algısal süreç tablosu da mevcuttur (Şekil 4.2).



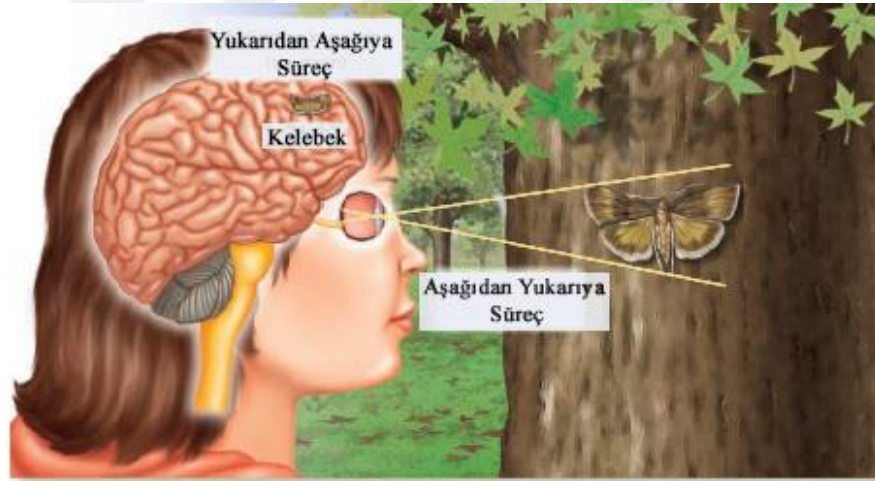
Şekil 4.2 Çift yönlü algısal süreç (Weiten, 2007)

Algılamanın ana hedefi, bireyin içinde yaşadığı çevreyi daha iyi okuyabilmesi ve böylece çevresiyle daha uyumlu bir iletişim kurarak daha kaliteli bir yaşam sağlayabilmesidir. Bu noktada çift yönlü algı sürecinin her iki yönü de algılama esnasında aktif olmalıdır. Şekil 4.2' de verilen çift yönlü algısal süreç tablosu,

Goldstein’ in şekil 4.3 ve şekil 4.4’ deki kelebek imajlarıyla aktarılmaya çalışılacaktır.



Şekil 4.3 Kelebeği algılama imajı (Goldstein, 2009)



Şekil 4.4 Çift yönlü algılama kelebek imajı (Goldstein, 2009)

Şekil 4.3’ de bireyin kelebeği algıladığı ve tanımlamak için harekete geçtiği ifade edilmeye çalışılmıştır. Şekil 4.4’ de ise bireyin zihnindeki kelebek imajı öncelikle aşağıdan yukarıya işleyen algı süreciyle oluşmaya başlamıştır. Bu sebeple önce kelebek tanınır, sonrasında kelebeğin rengi, büyüklüğü gibi niteliksel özellikleri zihinde netleşmeye başlar. Bu süreç işlerken bir yandan da kelebek hakkında bireyin belleğinde daha önceden var olan bilgiler de yukarıdan aşağıya işlemeye başlar. Böylece birey kelebek ile karşılaştığı anda aşağıdan yukarıya süreç ile kelebeğe dair

niteliksel özellikleri tanımlarken, yukarıdan aşağıya süreç ile zaten zihninde var olan kelebek bilgileri ile de imaj bağlantısı kurar. Böylece çift yönlü bu etkileşimin sayesinde bireyin keleşbeği tanıma ve algılama süreci tamamlanmış olur.

Algılama kavramını daha iyi aktarabilmek adına bugüne kadar geliştirilmiş algı kuramlarını değerlendirmek gerekmektedir. Lang'ın (1987) algı kuramları üzerine yaptığı detaylı çalışmalara göre; algı kuramları duyuya dayalı (duyumsal süreç) ve bilgiye dayalı (zihinsel süreç) kuramlar olmak üzere iki başlık altında değerlendirilmiştir. Duyuların ne kadar önemli olduğunu, algının genel tanımını oluşturan 'nesnel dünyanın duyular yoluyla öznel bilince aktarılması' ifadesi açıklamaktadır. Duyuya dayalı kuramların alt başlıkları, Rasyonalist teoriler, Ampirist teoriler, Nativist teoriler ve Gestalt teorileri olarak sınıflandırılırken, bilgiye dayalı algı kuramları ise nesnenin sadece niteliksel özellikleriyle ilgilenmektedir.

Tablo 4.1 Algı kuramları tablosu (Lang, 1978)

Algı Kuramları		
<u>Duyuya Dayalı Algı Kuramları</u>		
Kuramlar	Açıklama	Temsilcileri
Rasyonalist Teoriler	'Akıl' öğretisi	Parmenides, Kant, Aristoteles...
Ampirist Teoriler	'Deneyim' öğretisi	Empedocles, John Locke, Berkeley, Hume...
Nativist Teoriler	'Doğuştan gelen bilgiler' öğretisi	Platon, Leibniz, Descartes...
Gestalt Teorileri	'Biçim Psikolojisi' öğretisi	M.Wertheimer, K.Koffka, W.Köhler
<u>Bilgiye Dayalı Algı Kuramı</u>		
	Açıklama	Temsilcileri
	Nesnenin niteliksel özellikleri ile ilgilenilir	James Gibson, Elaanor Gibson

4.1.1 Duyuya Dayalı Algı Kuramları

4.1.1.1 Rasyonalist Teoriler

Rasyonalist teorilerde bilginin tek kaynağı akıldır ve duyularla algılanan şey, gerçeğin bir yanılsamadır, gerçek ise değiştirilemez olandır. Bu yaklaşım bütün insanların doğuştan bir akla sahip olduğunu ve bu gerçekliğin deneylerle değiştirilemez olduğunu savunmaktadır. Bu yönüyle Ampirist teorinin tam karşıtıdır. Çünkü Rasyonalizm her türlü doğaüstü durumu reddeden ve inanca karşı akli ön plana çıkaran yaklaşımdır. Rasyonalizmin en yaygın ifadesi ise Hegel'in ‘‘Gerçek olan her şey ussal, ussal olan her şey gerçektir’’ sözüdür (Özçınar, 2014, s.101).

4.1.1.2 Ampirist Teoriler

Ampirist teorilerde ise bilginin kaynağı deneyimdir ve bu teori gerçeğin gözlenebilir olduğunu, algının yalnızca nesnenin kopyalarının içselleştirilmeleriyle oluşabileceğini savunur. Bilgilerin ampirik olduğu düşüncesi, doğuştan ve ustan olmadıklarının göstergesidir. Bu yaklaşıma göre duyumlara güvenmek esas olandır (Asar, 2013).

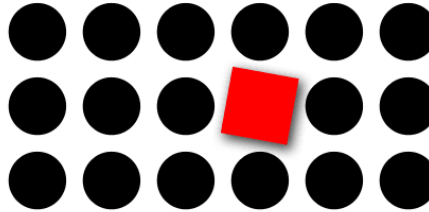
4.1.1.3 Nativist Teoriler

Nativistlere göre de deneyimle kazanılan bilgiden önce doğuştan gelen bilgiler vardır ve bu yönüyle rasyonalist teoriyle karıştırılsa da aslında doğuştan gelen bilgiler, aklın ve bilincin dışında gelişir. Nativistler de akılcıdırlar çünkü doğduğumuz anda tüm bilgilerin zaten kafamızda var olduğuna inanmaktadırlar. Bu teori; asıl bilgiye ulaşmak için deneyimlerin yetmeyeceğini ve bu noktada doğuştan gelen bir şeylerin bu sürece eklemlenmesi gerekliliğini savunmaktadır (Ertürk, 1984).

4.1.1.4 Gestalt Teorileri

Gestalt teorilerine göre algı bir örgütlenmedir ve ‘Bütün, parçaların toplamından öte bir şeydir, daha kapsamlıdır’ ifadesi, Gestalt teorilerinin temel ilkesini oluşturan düşüncedir (Asar, 2013). Gestalt, algının deneyimin temeli olduğunu, insan deneyiminin öğelerin bir araya gelmesinden ziyade örgütlenmiş bütünlerden oluştuğunu savunmaktadır.

Gestalt teorileri, insan algısı ve algıya bağlı bilme süreçlerini ve özellikle görsel algı ile mekânın görsel organizasyonu üzerine yoğunlaşan ve sorgulayan bir kuramdır (Asar, 2013). Gestalt kuramcıları görsel öğenin önemini şu şekilde ifade etmişlerdir; insanoğlu dış dünyadan aldığı bilgilerin yüzde seksen beşini görme duyusu sayesinde edinir ve bu yüzden insan ile çevre arasındaki ilişkilerin genel sorunu içinde görsel bildirim ve estetik algılama bu kuramın odak noktasıdır. Nesnelerin algılanmasında bizlerin fiziksel ve fizyolojik sınırlarımızı etkileyen koşullardan biri şüphesiz ki estetik değerdir. Estetik değer algıya katkısı şöyle özetlenebilir; tamamen düzenli dairelerden oluşan bir düzlemde tek bir karenin farklı bir renkte ve açılı algılanma potansiyelini artıracaktır (Erhan, 1978). Bu sebeplerle Gestalt teorilerinin görsel deneyimleri önemsemesinden ötürü aslında mimarlık ile kurduğu ilişki de diğer kuramlara göre daha ön plana çıkmaktadır.



Şekil 4.5 Estetik değer algısı (Şentürk, 2016)

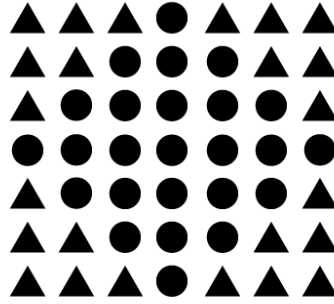
Görsel algılama sürecinde ise insanlar algılanan kavrama yönelik ilk olarak yüzeysel bir edinim süreci yaşarlar. Bu süreç aslında iki boyutlu bir algılamadır. Bu süreç içerisinde, birey gördüğü nesneleri sadece genişlik ve yükseklik olarak algılamaktadır. Bu süreç sonrasında ise birey, görsel algı alanına giren nesneye ilişkin zihninde daha derinlere ulaşan bir örüntü oluşturmaya başlar. Bu esnada ise derinlik algısı ile birlikte üçüncü boyut devreye girer. Daha sonrasında ise birey,

(Weiten, 2007). Şekil 4.7’ de birbirine aynı mesafede bulunan on beş adet uçan insan figürü bulunmaktadır ancak şekle bakıldığında bu bir ağaç olarak da algılanmaktadır. Bunun sebebi birbirine yakın olan nesnelerin gruplanarak algılanma potansiyelidir (Bulut ve Koç, 2010).



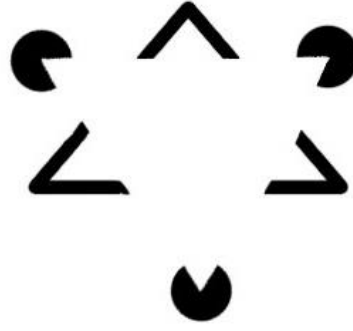
Şekil 4.7 Yakınlık ilkesi (Koç ve Bulut, 2014)

b.Benzerlik (Similarity): Bireyler, birbirleriyle benzer özelliklere sahip olan nesneleri algıda bir bütünlük sağlayarak tek bir nesne olarak algılama eğilimindedirler (Zeren, 2008). Şekil 4.8 bir bütün olarak ele alındığında aynı biçimlerin oluşturduğu bir kare şekli ifade etmektedir. Ancak bu kare şeklin içerisinde üçgen ve dairesel formlar bulunmaktadır. Bu biçimlerin grup içinde benzer algılanmalarına karşın esasen birbirlerinden farklı olma durumlarıdır.



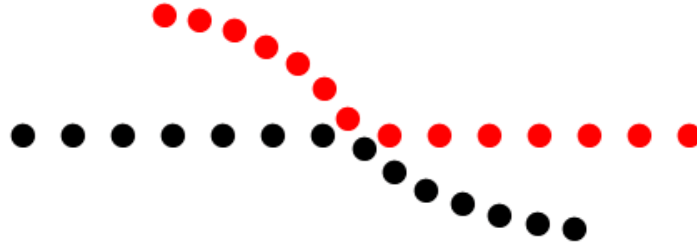
Şekil 4.8 Benzerlik ilkesi (Şentürk, 2016)

c.Tamamlama (Closure): Görsel algının bütüncül çalışması sebebiyle uyarıcıların eksik kalması durumunda, zihnimiz imajın eksik ya da boşluklu kısımlarını tamamlayarak nesneyi bir bütün olarak algılar (Zeren, 2008). Şekil 4.9’ daki daireler ve üçgenler tamamlanmamış olmalarına rağmen bir bütünlük içinde algılanabilmektedirler.



Şekil 4.9 Tamamlama ilkesi (Buğa, 2012)

d.Devamlılık (Continuity): Belirli bir düzen içerisinde tekrar eden noktalar, çizgiler ve nesneler sürekliliği varmış gibi algılanmaktadır (Weiten, 2007). Yan yana sıralanan noktaların bir çizgi gibi algılanmasının yanı sıra aynı eğri, çizgi ya da düzlem üzerindeki noktalar birbirleriyle daha ilişkili olarak algılanmaktadır. Şekil 4.10'da renklerinin farklılıklarına rağmen aynı doğrultudaki ve aynı eğri üzerindeki noktalar bir bütün olarak algılanmaktadır.



Şekil 4.10 Süreklilik ilkesi (Şentürk, 2016)

e.Basitlik (Simplicity): Bu ilkeye göre ise diğer koşulların eşit olduğu durumlarda birey, basit, simetrik ve düzenli bir şekilde organize edilmiş olan biçimleri öncelikli olarak algılama eğilimindedir (Senemoğlu, 2010). Bu bağlamda şekil 4.11'de birbiri içine geçmiş net bir üçgen ve kare biçimi ilk olarak algılanırken, birleşme noktasında oluşan ikinci bir üçgen de mevcuttur. Bu ise algıda geri planda kalmaktadır.



Şekil 4.11 Basitlik ilkesi (Koç ve Bulut, 2014)

Gestalt teoristleri, sıklıkla bahsettikleri “good form” yani ‘iyi biçim’ kavramının çoğunlukla basitlik ilkesi ile sağlanabileceğini savunmaktadırlar. Birçok teorist, bireylerin basit formları bir araya getirerek algılama eğiliminde olduklarını belirterek, iyiliğin basitlikten kaynaklandığını savunurken, kimi teoristler ise basitlikle oluşturulan bir biçimin iyi olarak nitelendirilmesinin en kolay yol olduğunu vurgulayarak, sadece basit olanın iyi olarak değerlendirilemeyeceğini savunmaktadır (Kosslyn ve Osherson, 1995).

4.1.2 Bilgiye Dayalı Algı Kuramı

Elaanor Gibson ve James Gibson’ ın öncüleri olduğu bu kuram; bireydeki algıyı literal algı ve şematik algı olarak gruplamıştır. Ertürk (1984, s.5) bu kuramı “Literal algı; algının temel algısal boyutları olan yüzey, kenar, dış çizgi, ölçü, biçim, renk, doku gibi mimari biçimin temel fiziksel özelliklerine dayanan, nesnel bir algı düzeyidir. Şematik algı ise; literal algıdan kaynaklanan, bireyden bireye değişimler gösteren öznel bir algı düzeyidir” olarak ifade etmiştir. Literal algı her türlü deneyim için gerekli temel izlenimlere ilişkindir ve şematik algıyı anlayabilmek için öncelikle literal algıyı anlamlandırmak gerekmektedir.

Bilgiye dayalı kuram genel hatlarıyla görsel algı ve hareket konusuna vurgu yapmakta ve nesnenin tamamen niteliksel özelliklerine yoğunlaşmaktadır. Kuramın ana problem olarak cevaplamaya çalıştığı soru “nasıl görürüz?” sorusudur. Aslında bu kuram bu soruya bütüncül bir cevap aramak yerine soruyu üç parçaya bölmektedir. Bunlar; ‘Bir nesnenin hareketini nasıl görürüz? Sabit olan bir çevreyi

nasıl görürüz? Sabit bir çevredeki hareketi nasıl algılarız?’ sorularıdır (Gibson, 1954).

Bilgiye dayalı algılama kuramı özellikle son yıllarda mimarların dikkatini ve ilgisini oldukça çekmektedir. Bu kuramı sıkça çalışmalarının arasına alan Lang’ e göre bu kuram, çevreyi ve çevrenin içerisindeki ilişkileri bizlerin nasıl bildiğini ve daha ileri deneyimlerle nesneler ve onların nitelikleri arasında ayırım gözetmeyi nasıl öğrendiğimize dair sorularımıza cevap aramaya çalışmaktadır (Lang, 1975).

Ertürk’ ün (1984) belirttiğine göre, bilgiye dayalı olan bu algılama kuramı retinal imge ile başlamaz, nesnenin yansıttığı dağınık ışık (ambient light) ile başlar. Dağınık ışık ise yüzeylerden yansır ve son noktası olan göze ulaşır. Farklı malzemelerden oluşan ve farklı doğrultularda olan bu yüzeyler yine farklı doğrultular üzerinde farklı yoğunluklara sahiptirler ve dağınık ışık bu noktada optik diziye (optic array) ulaşır. Optik dizi; gözde bir araya gelen ve aslında çevreye karşılık gelen bir örüntüye sahip olan ışınlar kümesidir. İşte o noktada gözlemci için orada potansiyel olarak bir bilgi vardır, denilebilir. Eğer ki bu gözlemcinin dikkatini çekerse o bilgi etkili bir bilgiye dönüşür. Optik dizi başka bir deyişle, yüzeylerden yansıyan ışık yoğunluğunun farklılıklarından oluşmaktadır. İşte bu geçişler dünya hakkında bilgiler içermekte ve bu bilgiler yansıyan yüzeyin kenarlarına, köşelerine ve diğer düzensizliklerine bağlıdır. Gibson’ a göre görsel algı için gerekli olan tüm bilgiler optik dizi akışında vardır. Görsel algıda başlıca öğrenme deneyimi bireyin biçimleri bir araya getirmesiyle değil, onların boyutları, özellikleri ve niteliklerindeki küçük farklılıkların ayırımına varılması ile gerçekleşir. Başka bir deyişle algısal öğrenme uyarıcının değişkenlerinin ayırımını yapabilmekle başlar (Gibson, 1954).

Kuramın hareket konusuna yaptığı vurgu da mimarlar için önem arz eden diğer bir noktadır. Çünkü gözlemci ya da nesnenin hareket ettiği bir anda optik dizinin bazı özellikleri değişirken bazı özellikleri değişkenlik göstermez. Bu noktada optik dizide yaşanan değişmezlik, çevrenin düzenindeki belirleyici faktör konumundadır. Gözlemci aslında bu değişmezleri toplayarak algısını oluşturur (Ertürk, 1984). Gibson (1954) görsel algıyı anlamının yolunun algının nerede başladığının

belirlenmesinden geçtiğine ve algılamanın fiziksel nesneler ile ışık ve gözle başladığına dikkat çekmiştir.

Bilgiye dayalı algı kuramı; görme, nesnelerin niteliksel özellikleri ve hareket odaklı olduğu için aslında mimarlık ile güçlü bir ilişki kurmaktadır. Bu kuramın ‘Nasıl görürüz ve algılarız?’ sorusuna cevap arayışı, mimari tasarımda gerek tasarımcılara yönelik olsun gerekse kullanıcı adına, mekânları oluşturmak, yeniden düzenlemek ve en önemlisi deneyimlemek/deneyimlenebilir kılmak adına önemli bir arayış olmuştur.

Bireylerin çevrelerini anlamlandırmasında, kişisel deneyim, bireyin karakteristik özellikleri, bireyin duygusal yapısı ve o çevrede bulunma sebebi etkili olmakta ve bu sebeple çevre, birey tarafından tasarımcının yüklediği anlamdan daha farklı yorumlanabilmektedir. Tasarımcının çevreye yüklediği anlam ile kullanıcıların anladıkları belirli bir ölçüde farklılaşabilir ancak ideal olan durum, duygular üretebilen bir yapısal çevrenin oluşturulması ve bu çevrenin kullanıcılar tarafından da anlaşılabilir olmasıdır (Kancıoğlu, 2005). Bu noktada algı, bireyin içinde bulunduğu çevreye dair zihninde oluşturmaya başladığı ‘biliş, bilişim (cognition)’ ile çalışmamıza dâhil olmaktadır. Çünkü insan bir algı, biliş ve davranış mekanizmasıdır. Bireyin çevreden algısıyla bilgi edinme süreci, bireyin çevreyi algılamaya başlamasını ifade ederken, çevreden aldığı o bilgileri zihninde yorumlama süreci ise bireyin çevresel algısındaki bilişsel süreci ifade etmektedir. Yukarıda Kancıoğlu’ndan alıntılanan, çevrenin kullanıcılar tarafından da anlaşılabilir olması ile kastedilen, bireyin algısındaki bilişsel süreç ile çevresine dair anlamlar oluşturması dahası günümüzde bireyin duygularını da harekete geçiren çevre tasarım önerilerinin gerekliliğidir.

4.2 Çevresel Algı

İnsanlar yaşamlarını bir çevre içerisinde sürdürmektedirler. İnsanın çevreyle ilk iletişim ve etkileşimi ise, geçmişte duyduğu ilk barınma ihtiyacıyla bir kovuğa sığınmasıyla gerçekleşmiştir. Böylece insan öncelikle çevrenin kurucusu zamanla ise

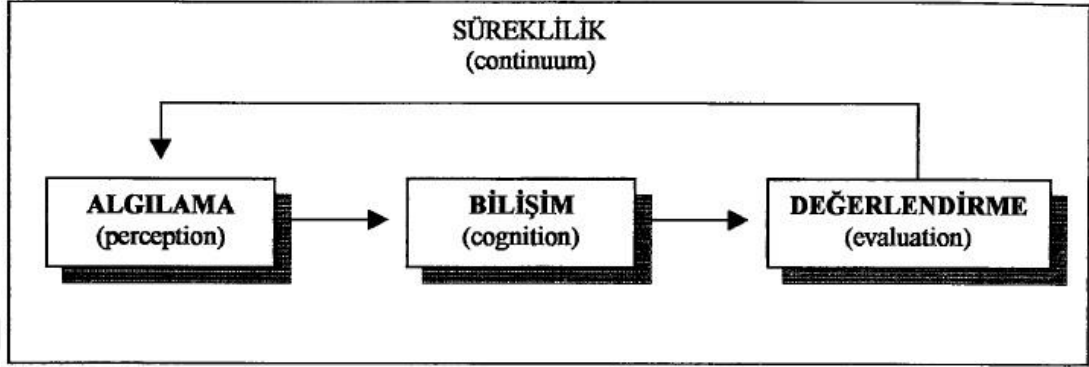
o çevrenin kullanıcısı, yaşıyanı olmuştur (Erkman, 1982). Lang' e (1987) göre, insan bir yandan çevresine adapte olmaya çabalarken bir yandan da çevresini biçimlendiren özne konumundadır. Bu sebeple insan-çevre ilişkisi birbirinden bağımsız düşünilemeyen ve birbirini besleyen ikili bir etkileşim sistemidir (Aydınlı, 1986). Çevre, fiziksel bir boşluğu temsil eder ve insan bu boşluğu tanımlamaya çalışandır. Birbiri ile anlam bulan insan-çevre ilişkisi, esasen özne-nesne diyalektiği içerisinde somut ve fiziksel boyuttan oluşan basit bir yolculuğun, soyut ve kavramsal boyuta dönüşen karmaşıklığının ifadesidir.

Bilgiye dayalı algılama kuramı algılamayı; çevreden bilgi edinmeyi sağlayan aktif bir süreç olarak tanımlamaktadır. Bu yaklaşım esasen çevreyi sadece bir uyaran olarak değil aynı zamanda bir bilgi kaynağı olarak da saymaktadır. Çevresel psikolojinin bir alt başlığını oluşturan 'çevresel algı' kavramı Küller (1972) tarafından algı ve bilişi kapsayan insan-çevre ilişkisinin bileşenleri ile zihinsel sürecin bütünlüğü olarak tanımlamaktadır. Çünkü çevre, bireylerin zihninde fiziksel gerçekliğinden ziyade kavramsal boyutuyla temsil olmaktadır (Ayyıldız, 2000).

Çevresel algı çalışmalarına bakıldığında ise sayılabilen, ölçülebilen gerçek bir fiziksel çevreden bahsedilirken, bir de öznenin algıladığı yapay bir çevreden söz edilmektedir. İlk olarak 1935 yılında çevre konusunda bu ayırmadan bahseden Gestaltçı Kurt Kafka bu durumu 'Alfa – Beta' etkisi olarak tanımlamıştır. Alfa etkisi gerçek çevreyi tasvir ederken, beta etkisi öznenin algıladığı çevreye karşılık gelmektedir. İnsanın bu alfa – beta etkileşimi içerisinde çevresini anlamlandırmaya çalışması ise hem kendi kimliğini hem de yerin kimliğini oluşturma sürecidir. (Ayyıldız, 2000).

Birey çevresini, ihtiyaçları doğrultusunda öncelikli olarak algısal süreç içerisinde somut olarak duyuları ile algılarken, bilişsel süreç boyunca ise bu somut duyumları zihninde işleyerek soyut ve kavramsal bir boyuta taşımaktadır. Değerlendirme aşamasını kapsayan bu anlamlandırma (kimlik oluşturma) aşamasında ise birey kendi içsel gerçekliğiyle beraber çevresine aslında yaşamsal bir boyut kazandırmaktadır. Bu bağlamda aslında fiziksel varlığıyla bir boşluğu ifade eden çevre, algı-biliş-anlam

dizisi ve sürekliliği sayesinde kişilerde ‘yer’leştirilerek o bireye özgün kılınmaktadır. İşte bu noktada algı (perception) duysal bir süreç, bilişim (cognition) zihinsel bir süreç, anlam, değerlendirme (evaluation) ise duygusal bir süreç olarak ifade edilmektedir (Rapoport, 1981).



Şekil 4.12 Rapoport' un algılama, bilişim ve değerlendirme çizelgesi (Rapoport, 1981)

Çevrenin algılanması şekil 4.12’ de görüldüğü üzere; çevresel algı, çevresel bilişim ve çevresel değerlendirme süreçlerinin sürekliliği ile gerçekleşmektedir. Bu noktada bu süreklilik içerisindeki algılama aşaması, uyarılarla etkileşime giren duysal yoluyla gerçekleşmektedir. Anatomimizde her duysal organının yeri, işlevi, uyarıları ve dolayısıyla da onlardan elde ettiğimiz bilgiler de farklılık göstermektedir. Beş duyumuzdan görmenin uyarıcısı ışıktır. Işığın ne ışığı olduğu, renginin ne olduğunu ve nereden geldiğini fark etmemiz ise algıdır. Kokusal algıda uyarıcı hava içerisindeki gaz haline gelmiş kimyasallardır ve onların kokulu, kokusuz, hoş ya da kötü olmalarını fark etmemiz algıdır. İşitsel algıda uyarıcı sestir. Sesin ne sesi olduğunu fark etmemiz ise algıdır. Dokunsal algıda ise uyarıcı deridir ve bu algı da basınç, kuvvet ve asıl uyarılarla gerçekleşmektedir. Bu uyarılar sayesinde dokunduğumuz şeyin ne olduğunu fark ederiz, bu ise algıdır. Aslında dokunma duysusu sadece ellerimizle değil tüm vücudumuzla alakalıdır. Örnekleme gerekirse kış günlerinde biran önce sıcak evimize varmak isteğimiz öncelikle evimizin sıcak olma algısını sonrasında da bütün bedenimizin mekânla ilişkisini hissedebilme algısını oluşturur ki; tüm bedenimizin algısının mimarlıkla olan ilişkisi de bu noktada başlamış olur (Asar, 2013).

... Bir mekâna ait verileri gözümüzle; görürüz, kulağımızla; o mekânın sessel özelliklerini işitiriz; burnumuzla; o mekânın kokusal niteliklerini koklarız; bedenimizle; o mekânın fiziksel niteliklerini hissederiz. Bu algılama sonucunda öğrenilen bilgi ve deneyim daha sonra kullanılmak üzere depolanır; benzer mekân özelliklerine sahip yerlerde bu bilgi direkt olarak kullanılabilir. Ancak bilindik, tanıdık gelemeyen mekânlarda da bu bilgiyi dolaylı olarak kullanırız. Bireysel olarak elde edilen bu bilgi, bize bir yere ait çevresel niteliklerin çözümlemesinde yardımcı olmaktadır (Aytuğ & İnceoğlu, 2009, s.134).

Çevresel bilişim ise bireyin duyu yoluyla edindiği bilgileri zihinde yorumlama sürecini ifade etmektedir. Ittelson (1973) bu noktada algı ile bilişim arasındaki ayrımı, teorik olarak açıklamanın zorluğuna değinmiştir. Algı-bilişim ayrımı konusunda teoristler görüş ayrılıkları yaşamaktadırlar. Glick' in (1992) çalışmasına göre, Werner ve onu takip teoristler algıyı, bilişimin alt sistemi olarak değerlendirerek bilişimi; algılama, üzerine düşünme, yargılama, muhakeme etme ve anımsama olmak üzere bilmenin tüm bileşenlerinin bütünlüğü olarak tanımlamaktadırlar. Bu bağlamda algının, bilişimin bir alt sistemi olarak sayılmasının yanı sıra bilişimi besleyen bir süreç olduğuna da değinilmiştir. Piaget ve onu takip eden teoristlere göre ise, çevreye dair bilgiler iki görünüme sahiptir ve bunlardan ilki; direkt olarak çevreyle kurulan ilişkinin anlık suretlerinin imajları ile ilgili olan “figüratif mod”, diğeri ise bireyin gerçek dünyayı zihninde tekrar işleyerek içsel şemalara dönüştürdüğü “operatif mod” olarak ifade edilmektedir (Hart ve Moore, 1973). Bu bağlamda figüratif mod algıya, operatif mod ise bilişime karşılık gelmektedir. Bu noktada algı ve bilişim, çevreden gelen farklı iki bilginin, bireydeki farklı iki anlamlandırma modu olarak değerlendirilmiştir.

Rapoport (1977) ise bilişimin, kitle iletişim araçları (dergi, gazete, radyo vb.) ile de sağlanabilen böylelikle dolaylı yollarla da ulaşılabilen bir bilgi kaynağının varlığına dikkat çekerek, biliş ile algının ayrımını vurgulamıştır. Bu noktada birey, daha önce direkt olarak iletişim kurmadığı çevrelere yönelik de bilgiler edinebilmektedir. Böylece hiç deneyimlemediği bir çevreye dair de zihninde yorumlamalar yapabilmektedir. Algılama ise bireyin direkt olarak duyularıyla

çevresinden edindiği bilgidir. Bu noktada uyarıcılar ile birey arasındaki tek aracı duyulardır. Algının gerçekleşebilmesi için bireyin uyarıcıyı görmesi, duyması, dokunması, tatması, koklaması gerekmektedir. Bu bağlamda birey çevreye dair ilk bilgi edinim sürecini yaşadktan sonra çevresiyle etkileşimi artmaya başlamaktadır. Yaşanan bu yeniden iletişimlerde ortaya çıkan her bir yeni olgu ise bilişimdir. Bu iki sürecin devamında çevresini değerlendirmesiyle, çevre içindeki davranışlarını yöneten birey, bu değerlendirme esnasında öncelikle algısal tepkilerini kullanabileceği gibi, bilişsel güdülerini de öncelikli olarak kullanması beklenebilmektedir. Bunun yanı sıra algı, sürekli değişkenlik gösterebilen, anlık ve aktif bir süreç iken, bilişim ise etkin ancak çok daha yavaş değişkenlik gösteren bir süreçtir. İşte bu noktada çevresel algılama, bireyin çevresini fiziksel boyutuyla somut olarak algılaması ile başlar, bilişim aşaması ile edinilen bilgilerin zihinde kavramsallaşma ve soyutlaşma süreçleriyle devam eder ve değerlendirme aşamasıyla da son bulmaktadır. Bu bağlamda Krampen (1991) bilişimi, bireyin çevreden gelen nesnel bilgileri, öznel yargılarla donatarak, çevrenin kendisi için ne ifade ettiğini anlamak arasındaki ilişki olarak tanımlamaktadır.

Çevresel algı süreklilik şemasının son aşaması olan çevresel değerlendirme ise insanın yöneldiği ve amaçladığı anlamlılıklardan oluşmaktadır. Başka bir deyişle değerlendirme, kişinin çevreyle kurduğu ilişki doğrultusunda karar verme anını temsil etmektedir. Değerlendirmenin olabilmesi için, öncelikle algısal ve bilişsel süreçlerin yaşanmış olması gerekmektedir. Bireyin çevreden edindiği alternatif bilgiler içerisinde birini, fiziksel ya da zihinsel bir sebebe dayandırarak tercih etmesi tam olarak “değerlendirme” kavramını açıklamaktadır (Tapan ve Sey, 1976). Kişi bu değerlendirme ile beraber çevresine dair bir anlama ulaşmış olur. Bu noktada ise anlam; Schulz (1971) tarafından “kimliklendirme” yani bireyin ait olma duygusunun temeli olarak tanımlanmaktadır. Hesselgren (1960) anlamı, bilinçte gerçekleşen ilk zihni işlem olarak ifade etmektedir. Bunun yanı sıra Pennartz ve Elsinga’ nın (1990) çalışmasında, öncü teoristlerden olan Neisser’ in bir çevre içerisindeki en algılanabilir durum ve nesnelerin “anamlı” olanların olabileceği düşüncesine vurgu yapılmıştır.

Birey çevresini zihninde algıdan bilişe, bilişten anlama, anlamdan ise imaja taşır ve tüm bu duyuşsal ve bilişsel süreçleri ile bir bütün olarak hareket ederek, bütün duyuların eşzamanlılığı ile esasen bedensel olarak mekânsal bilincin özünü oluşturmaktadır (Merleau-Ponty, 2008). Mekânsal algı kavramı ise mekânın, somut varlığını oluşturan fiziksel boyutunun ötesinde, birey tarafından zihinsel süreçlerle tanımlanmaya başladığında karşımıza çıkmaktadır.

Lynch mekân algısı kavramını kent ölçeğinde çalışmıştır ve çalışmasında kullanıcıların, kenti okuma ve anlamlandırma sürecini ve kentsel algının önemini vurgulamıştır. İnsanın içinde yaşadığı en genel çevre, kenttir. Lynch (1960) farklı bir bakış açısıyla kenti; “netlik kazanmış bölgeleri, belirli sokakları ya da belirli işaretleri kolaylıkla tanınabilen veya kolaylıkla kapsayıcı bir modele girebilecek biçimde ayırt edilebilen bir yapılanma” olarak tanımlamıştır. Lynch, bahsettiği bu kent imgelerini tanımlayan bileşenlerini, ‘kentim imaj öğeleri’ olarak; yollar, sınırlar, bölgeler, düğüm/odak noktaları ve işaret öğeleri olmak üzere beş başlık altında toplamıştır.

Çevrenin zihindeki imajlarına ilişkin çalışmaların, genellikle kent ölçeğinde yapıldığı görülmektedir (Çakın, 1988). Bölüm 1.2’ de de bahsedildiği üzere günümüzde kentsel tasarım, üretilecek bir mekânın sadece fiziksel kurgusunu değil kullanıcılar üzerinde yaratacağı psikolojik etkiyi de önemseyerek, insanlar için daha kaliteli mekânlar yaratma eğilimindedir. Bu mekânlar, öncelikle anlamlı olmalı ve kullanıcı ihtiyaçlarına yanıt vermelidir. Kullanıcının fiziksel gereksinimlerine olduğu kadar psikolojik gereksinimlerine de yanıt veren, çevresel algıda olumlu yer edinen tasarım arayışları ise mekânın ve kent kimliğinin iyileştirilmesine katkıda bulunmaktadır.

Rapoport (1977) ise çevresel imajı, bireylerin deneyimlerine dayalı olarak çevreyi algılamaları neticesinde, nesnelerin zihinde biçimlenerek şemaya dönüşmesi süreci olarak açıklamaktadır. Baud-Bovy ve Lawson (1977), imajı; bütün hedef bilgilerin, etkilerin, ön yargıların, hayal güçlerinin ve duyuşsal düşüncenin ortak bir ifadesi olarak tanımlamaktadır. Aydınlı (1993) ise, çevresel imajı, bireyin çevresiyle

tarihsel, ekonomik, politik, sosyal ve kültürel ilişkileri neticesinde amaçlı olarak seçtiği ve kalıcı etki yaratan biçimsel özelliklerin bilişsel ve duyuşsal alanda bir bütün oluşturduğu bir zihinsel şema olarak tanımlamaktadır.

Lynch (1960) ise çevresel imajı (environmental image), fiziksel dünyanın insan zihninde yer alan genelleştirilmiş resmi olarak tanımlamaktadır. Çevresel imajın (imge) oluşumu, gözleyen ve gözlenen arasında gelişen çift yönlü bir sürece bağlıdır. Gözleyenin neyi gördüğü dış şekline bağlı bulunmakta, fakat onun gördüğünü nasıl yorumladığı ve düzenlediği ile dikkatini yönlendirmesi neyi gördüğünü etkilemektedir.

Bizlerin kent algısı da genel olarak bütüncül değildir; içinde her zaman başka yaşamsal endişeleri ve kişisel duygu dünyamızı da barındıran parçalı bir algıdır. Lynch (2010) bunu; “Kent, çok çeşitli sınıf ve karakterlere sahip milyonlarca insan tarafından algılanabilen ve hatta zevk alınan bir nesne olmanın ötesinde, yapısını kendilerince sebeplere göre sürekli geliştiren pek çok yaratıcının da ürünüdür” cümleleriyle ifade etmiştir (Lynch, K., çev., 2010, s.2).

Lynch görsel gerçekler ile imajları karşılaştırarak hangi şekillerin güçlü bir imaj oluşturduklarını tespit etmek amacıyla kentsel tasarım için bazı ilkeler ortaya koymuştur. Lynch’e göre görsel kalite, kentsel görünümün öncelikle okunaklılığına bağlıdır. Okunaklılık, gözlemci üzerinde yüksek imaj etkisi uyandıran bir nesnenin sahip olduğu şekil, renk ve düzen gibi nitelikleridir ve yaşanılan çevreyi, kentin getirdiği boyut, zaman ve karmaşıklık ölçütünde ele alırken özel bir öneme sahip olmaktadır. Kent ölçeğinde okunaklılık Lynch tarafından, “kent, kendisi aracılığıyla kısımlarının tanınacağı ve tutarlı bir doku içinde düzenleneceği tabiiğidir” olarak tanımlanmıştır (Lynch, 1960, s.8). Bu da bizleri imgelenebilirlik tanımına yönlendirmektedir. İmgelenebilirlik; gözlemcide güçlü bir imge yaratmak ihtimali taşıyan objenin, nesnenin, yapının niteliğidir. Bu tanıma anlayabilmek adına, kent sadece kendi başına bir oluşum olarak görülmemeli, içinde yaşayanların onu nasıl algıladığına da dikkat edilmelidir.

Çevrenin okunabilirlik derecesinin, bireyin çevreye ilıştireceği imajı etkilemesinden ötürü; çevrenin okunabilirliği, çevresel imaj ile bağlantılı bir çevresel özelliktir. Okunabilir bir çevre, şekil, renk vb. aracılığıyla oluşturulan kimlik, etkin strüktür, çevrenin tanımlayıcı zihinsel imajları gibi tarif edici düzenlemelerden meydana gelmektedir (Shulz, 1972). Okunabilir çevre, bireyin çevreyi kolay ve doğru algılamasına yardımcı olur; çevre içerisinde, yönünü bulabilmede rahatlık hissettirerek, bireyde güven duygusu yaratmaktadır. Lynch'e (1960) göre, iyi bir çevresel imge, duygusal anlamda güven vermelidir.

“İyi bir çevresel imge aynı zamanda duygusal olarak güven de sağlar. Kişi kendisi ile dış dünya arasında uyumlu bir ilişki kurabilir. Kaybolduğunda ortaya çıkan korkunun tam tersidir bu. Yuva'nın tanıdıklıktan dolayı yarattığı sıcaklık hissi, ayırt edici olduğunda daha da güçlüdür” (Lynch, K., ev., 2010, s.5).

İnsanların fiziksel çevrelerini nasıl algıladıkları sorusuna yanıt aramaya çalışan araştırmalar, çoğunlukla ölçek ve nüfus bakımından büyük kent merkezlerinde yapılmakta ve incelenen gruplar, genellikle araştırılan bölgede uzun yıllar ikamet etmiş, alana tanıdık olan kişilerden seçilerek, bu imaj öğelerinin kent sakinlerinin zihinlerinde hangi önceliklerle şekillendiği, hangi oranlarda var oldukları ve zamanla nasıl değiştikleri, sorularına yanıt aramaya odaklanmıştır (Ülkeryıldız, Durmuş Arsan ve Akış, 2009). Kevin Lynch, 'Kent İmgesi' kitabında, Boston, Jersey City ve Los Angeles'dan oluşan üç kentin anket yöntemi ile kentliler tarafından nasıl kullanıldığına, algılandığına ve yorumlandığına dair bir arayış içine girmiştir ve bu arayışta kentliler aktif bir rol üstlenmişlerdir. Bireyler kendi kimliklerini bulmaya çalışırken bir yandan da kentin kimliğini oluştururlar. Çünkü bir kente asıl kimlik kazandıran o kentte yaşayanlar ve yaşananlardır. Tüm bu sebeplerden ötürü tezin bir sonraki bölümünde bir alan çalışmasına yer verilecektir ve bu alan çalışmasında da Lynch'in kent okumalarından yararlanılarak, İzmir kıyı hattındaki iskele yapılarının kullanıcı algısındaki imajları ve anlamları çözümlemeye çalışılacaktır.

4.3 Alan Çalışması

4.3.1 Araştırmanın Kuramsal Modeli Ve Hipotezleri

Çalışmanın bu bölümünde, bölüm 4.1’ de aktarılan, duyuya dayalı algı kuramlarından olan Gestalt algı teorisinden, bilgiye dayalı algı kuramından Rapoport’ un algısal süreklilik şemasından (algı, biliş, değerlendirme) ve Kevin Lynch’ in “Kent İmgesi” kitabında üç şehre (Boston, Jersey City, Los Angeles) yönelik yaptığı kent okumalarından da faydalanılarak, çalışmanın kuramsal modeli kurgulanmıştır. Bu noktada Gestalt algı teorisi görsel algıyı kuvvetlendiren öğeleri keşfetmek için, Lynch’ in parametreleri ise; biliş ve değerlendirmeyi kuvvetlendiren öğeleri keşfetmek için kullanılmıştır. Lynch (1960), kent imgelerini tanımlayan bileşenlerini, ‘kentim imaj öğeleri’ olarak; yollar, sınırlar, bölgeler, düğüm/odak noktaları ve işaret öğeleri olmak üzere beş başlık altında toplamıştır.



Şekil 4.13 Kent İmgesi öğeleri (Openarc, 2019)

Yollar (Paths) : Gözlemcilerin genellikle rastlantısal olarak, bazen ise potansiyel olarak kullandığı ulaşım kanallarıdır. Gözlemcilerin çoğunluğu için yollar, imajlarının baskın elemanlarıdır. Çünkü yolların bir kent içerisindeki en temel karakteristik özelliği bireyin yön bulma (wayfinding) eylemidir. Bireyler yolların başlangıç noktalarını ve yolun izleyeceği güzergâhı bir arada düşünme eğilimindedirler ve yolların nerede başladığı ve nerede bittiğiyle ilgilenirler. Başlangıç ve bitiş noktaları bilinen yolların, bireyde daha güçlü bir kent imgesi oluşturması beklenir. Çünkü aşına gelen yol, bireyin çevresinden güven hissi almasına yardımcı olur. Bunun yanı sıra beklenmedik yön değişimleri (kaybolmak), yolun uzamsal algı koridorunu sınırlandırır ve birey çevredeki yapılara dair görsel algısını daha da derinleştirir, dikkat kesilir. Çünkü birey yönünü kaybettiğinde, doğru yolun hangisi olduğuna karar vermesi, dikkat gerektiren bir karardır ve çevresindeki unsurları artık çok daha net bir şekilde görmeye ve algılamaya başlamaktadır. Bu bağlam bölüm 4.2’ de

bahsedilen çevresel algılama dizininin bir parçası olan çevresel değerlendirme süreci ile örtüşmektedir. Tapan ve Sey (1976) tarafından, çevresel değerlendirme, bireyin çevreden edindiği alternatif bilgiler içerisinde birini, fiziksel ya da zihinsel bir sebebe dayandırarak tercih etmesi şeklinde tanımlanmıştır.

Bireyler yollar üzerinde ve arasında hareket halindeyken kenti gözlemleyebilirler ve bu yollar üzerindeki diğer çevresel öğeleri algılayarak kentin bütünüyle ilişki kurabilirler (Lynch, K., çev., 2010). Yollar öğesini kendi problematiğimizde değerlendirdiğimizde ise İzmir vapur iskeleleri için deniz yolcuğunun başladığı ve bittiği noktalar olduğu söylenebilir. Yolculuğun başlangıç ve bitiş noktaları bilindiği için güvenli ve konforlu bir seyahat tercihidir. Ayrıca iskeleler, deniz ulaşımın bittiği, kara yolunun başladığı geçiş mekânlarıdır. Böylece farklı yol deneyimlerinin hissedilebildiği mekânlardır.

Bu bağlamda alan çalışması oluşturulurken, kullanıcıların iki karşı kıyı arasındaki yolculuklarına odaklanılmıştır. Yolculukları esnasında körfezin ortasında hareket halinde olan kullanıcının, kıyıya dair çevresel algısındaki duyuşal ve zihinsel süreçlere ulaşabilmek için, açık uçlu sorulara yer verilmiştir.

Sınırlar (Edges) : Gözlemciler tarafından yol aksları olarak kullanılmayan doğrusal elemanlardır. Bunlar herhangi iki bölüm arasında sürekliliği kıran veya farklı iki bölümün birbirlerine göre sınırını oluşturan elemanlardır. Örneğin kıyı sınırı, bir tarafında suyu, bir tarafında karayı barındıran bir sınır hattıdır. Bu sınır öğeleri de birçok kişinin yollar kadar baskın olmasa da kent içinde yön bulmak (wayfinding) için kullandığı önemli kent öğeleridir (Lynch, K., çev., 2010). Özellikle deniz kentleri için kıyı alanı aslında güçlü bir sınır öğesidir.

İzmir kıyı hattında konumlanan mevcut iskele yapıları, kentin kıyı kimliğini oluşturan en önemli kamusal kıyı yapılarıdır. Çünkü iskeleler konumları itibarıyla kıyı sınırında, hem karadan yaklaşan-uzaklaşan kullanıcılar için hem de denizden yaklaşan-uzaklaşan için çok boyutlu olarak kentlinin algısına ve kullanımına açıktır. Gestalt teorisinin bir bileşeni olan şekil-zemin ilişkisi bağlamında, yolculuk

esnasında, körfezin ortasında hareket halindeki kullanıcı için hangi imajların şekil hangi imajların zemin oluşturduğunu çözümlemeye yönelik açık uçlu sorular oluşturulmuştur.

Sınır kelimesi iki tarafı birbirinden ayırmak anlamına gelse de kıyı sınırı, kıyı kenar kullanımları ve iskele yapıları aracılığıyla kenti ve suyu birbirine bağlar. İskele yapıları tam da bu noktada kıyı sınırının eşiği konumundadırlar ve bu sebeple İzmir'in kıyı sınırında, kentteki en önemli yapıları fiziksel çevreyi oluşturan mimari elemanlar iskele ulaşım yapılarının olduğu söylenebilir.

Bir sınır hattı, belli bir mesafe boyunca sürekliliğini sağlayabiliyorsa bulunduğu noktanın karakterini çok güçlü bir şekilde gözler önüne serer ve esasen yan yana iki farklı bölgeyi birbirinden ayırmaz aksine net bir şekilde birleştirir. Böylece kentin kıyı hattındaki su alanlarının mekâna dönüşmesi bile güçlü bir görsel etki bırakmaktadır denilebilir. Bu sebeple iskele yapıları sadece kıyıdaki konumları itibarıyla bile kent içerisinde kolayca dikkat çekebilme potansiyellerine sahiptir. Üstelik önemli bir sınır hattı, kente bağlanan çok sayıda görsel bağlantı ve sirkülasyon ile desteklenirse bu potansiyelini daha da güçlendirmektedir. Bu sebeple özellikle Konak İskelesinin, Konak Meydanı ile kurduğu kolektif kimlik ile Bostanlı ve Üçkuyular iskelelerinin kent içerisinde kurdukları 'ulaşım düğüm noktası olma' potansiyelleriyle hafızalarda kodlanmış olmaları beklenmektedir.

Bölgeler (Districts) : Bölgeler, kent içerisinde ortak bir karakter taşıyan alanların bir arada olduğu ve diğerlerinden kolayca ayrılabilen, tanınabilir özelliklere sahip parçalar, bölümlerdir. Kişinin kent imgesinde en az yollar kadar baskın bir etkiye sahip olduklarından, kent yapıları genellikle yollar ve bölgeler temel alınarak oluşturulmaktadır. Yön bulmak için kullanılmalarının yanı sıra bölgeler, kent yaşamının deneyimlenmesinde de önemli roller üstlenmektedirler. Bir kentin tanınabilirliği arttıkça bölgeler de daha iyi tanımlanabilmektedir. Bölgeleri belirleyen fiziksel özellikler; doku, alan, form, ayrıntı, sembol, yapı tipleri, kullanım fonksiyonları, kentlileri gibi sınırsız çeşitliliklere sahip süreklilikler olarak belirtilmektedir. Bir kent bölgesi, en basit tanımıyla homojen karakterlerin bir araya

gelmesiyle oluşan alanlardır. Bölge içinde süreklilik sağlayan, bölge dışına çıkıldığında ise bu sürekliliğini kaybeden ipuçları da bölgenin tanımını sağlamaktadır. Buradan yapılan çıkarımla bölge her zaman bir alanı ifade etmez; bir yol üzerindeki yan yana sıralanan binalarda gözlemlenen homojen bir dil, rengin, malzemenin, dokunun, ölçeğin, cephe ayrıntılarının, aydınlatmanın ve silüetin sürekliliği de bu etkiyi yaratabilmektedir (Lynch, K., çev., 2010).

Bu bağlamda denizden iskele yapılarına yaklaşıldığında kente, kıyıya ve hatta iskele yapısına dair imgeler zihinlerde değişkenlik göstermeye başlayacaktır. Çünkü her bir iskele yapısı, iç körfezin farklı bir kıyı noktasındadır ve yine her birinin, bireyin zihninde oluşturacağı şekil – zemin ilişkisi özgünleşmeye başlayacaktır. Bunun yanı sıra İzmir iskele yapılarının arka planları genellikle çok katlı apartmanlardan oluşan bir kent silüetidir. Ancak örneğin Üçkuyular İskelesi sıralı apartman yapılaşmasının bittiği ve bulunduğu kıyı hattının devamında İnciraltı Kent Ormanı kıyı silüetinin değişkenlik gösterdiği konumdadır. Bu kırılmanın Üçkuyular İskelesi'nin algılanması ve hatırlanmasına katkı sunacağı düşünülmektedir.

Düğüm noktaları (Nodes) : Kent içerisindeki öncelikle birleşme noktalarıdır, seyahat anındaki duraklama ve ayrılma yerleridir; ulaşımın kırıldığı, yolların kesiştiği yönelim noktalarıdır, bir yapıdan diğerine doğru yol alırken kullandığımız odak noktalarıdır. Farklı bir bakış açısıyla düğüm noktaları, kentlerimizin kavramsal dayanak noktalarıdır. Bu kavramsal desteğin ise ilk koşulu, düğüm noktasının kimliğinin oluşturulmasıdır (Lynch, K., çev., 2010). Bu noktada düğüm noktasını mekân ölçeğinde değil kent ölçeğinde değerlendirmek konumuz için daha doğru olacaktır. Kent ölçeğinde bir düğüm noktası; meydanlar, parklar ve ulaşım ağları olarak değerlendirilebilir. Konumuzla özdeşleştirildiğinde ise kıyı sınırındaki iskele yapılarının, kentin düğüm noktalarıyla nasıl bir ilişki kurduğunu ve bu ilişkinin bireyin imgesine nasıl bir katkı sağladığına açıklık getirmek gerekmektedir.

İzmir kıyı hattındaki iskele yapılarından hangileri kent içinde bir düğüm noktası oluşturmakta ya da hangi düğüm noktası ile ilişki kurmaktadır? Bu bağlamda araştırma sorularında kent içerisinde hangi ulaşım türünü tercih ettikleri ve deniz

ulaşımını da hangi yoğunluklarla kullandıkları sorularına yer verilmiştir. Böylelikle ulaşım ağı oluşturan iskele yapılarının algısına yönelik çıkarım yapılması amaçlanmıştır. Bu konu katılımcıların da cevaplarıyla beraber alan çalışması bölümünde daha da derinleşerek aktarılacak olsa da, Bostanlı İskelesi, Konak İskelesi ve ckuyular İskelesinin, kentin birbirine uzak bölgeleri için oluşturulan ulaşım ağının birere parçası oldukları söylenebilir. Üstelik Konak İskelesi, ulaşım ağının dışında Konak Meydanı ile de kurduğu ilişkiyle kolektif bir düğüm noktası da oluşturmaktadır. Bu üç iskele konumları itibariyle kullanıcıların yolculukları sırasında yöntem değiştirdikleri noktalardır. Deniz ve kara ulaşımının düğümlendiği bu noktalara bir de güncel kıyı çalışmalarıyla birlikte tramvay hatları da eklemlenmiştir. Düğüm noktaları, kullanıcıların imgelerinde çoğunlukla yer alırlar ve bu sebeple bu üç iskelenin, kullanıcıların zihninde diğerlerine oranla daha tanımlı birer imge oluşturabileceği düşünülmektedir.

İşaret ğeleri (Landmark) : İşaret ğeleri/simgeler, yer - yön bulmada ve mekânın hatırlanmasında esas olan görünür referans noktalarıdır. Kentsel organizasyon içinde çevresinden farklılaşan, görsel olarak kolayca fark edilebilen, kolayca tanımlanabilen, algılanabilir durumda olandır. Sürdürülebilir bir işaret ögesi için tek önemli özellik, biricik olması; bağlamı ve arka planıyla tezat içerisinde olmasıdır. Alçak atılar arasındaki tek bir yüksek bina gibi ya da sütün ve kre gibi formu daha net olan biçimler daha çok dikkat çekmektedir. Büyük lekli bir yapının işaret ögesi olarak algılanması için uzamsal konumu görünürlüğünü sağlamalıdır. Daha küçük bir yapı ise özellikle zemin cephesi göz hizasında veya göz hizasına yakın olmalıdır (Lynch, K., ev., 2010).

... Bir işaret ögesi, geniş bir zaman veya mesafe aralığında görülebilirse daha güçlüdür, bakılan yn ise ayırt edilebilirse daha kullanışlıdır. Yakından ve uzaktan, hızlı veya yavaş hareket halinde, gece veya gündüz tanımlanabiliyorsa, karmaşık ve değişken kent yaşamının algılanmasında değişmez bir güven kaynağına dönüşür (Lynch, K., ev., 2010, s.112).

Araştırma sorularında kullanıcılara öncelikle hangi ulaşım hatlarını daha yoğunlukla kullandıkları sorusuna sonrasında ise iskele yapıları ile iskele görsellerini eşleştirmelerine yer verilmiştir. Böylelikle yoğunluklu olarak deneyimledikleri iskele yapıları ile görsel eşleştirmelerin doğru ya da yanlış yapılmaları irdelenebilecektir. Bu noktada amaçlanan; hafızada yer eden iskele yapıları tespit etmek ve nedenlerini sorgulamaktır.

Araştırmada “Varsayalım ki körfezin ortasında, vapurda seyir halindesiniz ve kıyıya doğru yaklaşıyorsunuz. Denizden kıyıyı izlediğinizde, zihninizde nasıl bir resim canlandı? Bu resmi bize anlatır mısınız?” sorusuna yer verilmiştir. Bu soru ile kullanıcının kıyı – kent silüetinde hangi imajları ya da iskele yapısını işaret ögesi olarak değerlendirdiği çözümlenmeye çalışılacaktır.

Ancak bölüm 4.2’ de aktarılan Lynch’in mekan algı bileşenlerine göre kent ölçeğinde bir mekanın görsel niteliğindeki en önemli etken kent manzarasındaki “okunaklılığıdır”. Kent olarak İzmir’e odaklanıldığında ise bu etken “kıyı manzarasındaki okunaklılığı” olarak da değerlendirilmelidir. Çevresine açık bir yapı, imgelenebilirlik açısından gelişmeye açık bir kaynaktır. Zaten bireyin aradığı sürekli gelişime açık bir çevredir. Çünkü insanoğlunun ilk zamanlardan bugüne süregelen en büyük özelliği; çevresine uyum sağlayabilmek ve kendisi için uygun olanı algısal olarak seçmek ve diğerlerinden ayırt etmektir. Bu bireyin çevresine yönelik *duygusal adaptasyon* sürecidir.

Formun diğer bir niteliği ise sadeliğidir. Gözlemciler karmaşık olan tüm görüntüleri basite indirgeyerek görme eğilimindedir. Geometrik formun sadeliği (bir dikdörtgen, bir kubbe) bireyin zihninde kolaylıkla bir imge oluşturabilmektedir (Lynch, 1960). Yine bu niteliğe göre, özellikle yapısal olarak karma formlar sunan Konak, Karşıyaka ve Bostanlı iskelelerinin biçimsel olarak net bir imge sunamayacağı düşünülmektedir.

Bireyin ilk olarak nesnenin biçimsel özelliklerini algılaması, fiziksel formun algılarımızdaki serüveninin başlangıcını oluşturmaktadır. Lynch (1960) bir formun

belirli niteliklere sahip olması gerektiğine değinmiştir. Bunlar; tekil olma, sade olma, sürekliliği sağlama, hâkimiyet kurma ve isimleriyle anlam oluşturma olarak açıklanabilir. Bu niteliklerden tekilcilik, yapının bulunduğu silüet içerisinde biricik olma ya da arka planıyla tamamen zıtlık oluşturmaları olarak yorumlanabilir. Örneğin Alsancak ve Göztepe iskelelerinin, arkadaki 8-10 kat gabarili sıralı apartman silüeti içerisinde tek katlı ve net bir geometrik biçim oluşturmaları hem kıyıdaki konumuyla tekilcilik hem de arka plan ile zıtlık ilkesini karşılamaktadır. Net bir forma sahip olan ve Lynch'in de dediği gibi küçük ölçekli bir yapıda zemin katın göz hizasında olması algısını artırır düşüncesiyle örtüşen bu iki iskele yapıları ölçek olarak da diğer iskelelerden ayrılmaktadır. Bu sebeplerle bu iskelelerin bu yönleriyle kullanıcı zihinlerinde kendi imgelerini oluşturmaları beklenmektedir.

Bunların dışında Bayraklı İskelesi biçimsel olarak farklı bir forma sahiptir ancak bu form net bir form değildir. Üstelik bu iskele Kordon'dan Bayraklı sahiline taşınmış bir restoran yapısıdır ve sonradan iskele yapısı olarak kullanılmaya başlanmıştır. Bu sebeple kendi içinde bir kimlik kaybı hali hazırda yaşamaktadır.

Formun sürekliliği ise çalışmamızda iskele yapıları değil, arka fondaki kıyı silüetinin sürekliliği olarak değerlendirilmelidir. Bu noktada Üçkuyular İskelesinin hafızalarda diğerlerinden farklılık göstermesi beklenir çünkü diğerleri gibi arka fonda bir kent silüeti yoktur. Bu sebeple de bireyin kıyı sürekliliğini kesintiye uğrattığı için dikkatleri üzerinde toplayabileceği düşünülmektedir.

Formun hâkimiyeti ise boyut ve yoğunluk olarak formun dikkat çekmesini ifade etmektedir. Kıyı hattında kütleli olarak ağır formlara sahip iskele yapıları Konak, Karşıyaka, Bostanlı ve Üçkuyular İskelesi' dir. Bu yapılar bir kıyı yapısı olarak hem yüksek, hem ağır hem de karma bir mimari üsluba sahiptirler. Bu sebeple bu iskelelerin kullanıcılarda hâkimiyet özelliği ile yani kıyıdaki boyut ve yapısal yoğunlukları ile anımsanmaları beklenmektedir.

Pasaport İskelesinin ise tamamen kentin tarihi dokusuyla özdeşleşmesi sebebiyle zihinlerde resmedilmiş olması beklenmektedir. Pasaport İskelesini bir kez bile

deneyimlemeyen bir katılımcının dahi, kentin tarihsel, kültürel ve kolektif belleğinde Pasaport İskelesini görsel anlamda içsel olarak hatırlayacağı düşünülmektedir.

Yukarıdaki Lynch'in bir kent okumasına dair belirlediği mekânsal algı bileşenleri ile bu tezin çalışma alanı olarak neden İzmir iç körfez kıyı hattındaki iskelelerin seçildiğine açıklık getirilmeye çalışılmıştır. İskeleler; kıyı sınırındaki ve kent içindeki konumları ile deniz yolculuğunun mekânsal varlıklarını oluşturmaları, yine çok boyutlu olarak hem denizden hem de kent içerisinden algıya açık olmaları, kıyının farklı noktalarında arkalarındaki kıyı silüetinin de farklılaşmasıyla oluşturdukları birbirinden farklı şekil - zemin ilişkileri ile, ulaşım ağının birer parçası olmalarıyla kent içerisinde ve deniz kıyısında oluşturdukları düğüm noktası ve son olarak da biçimleri ile kentin kimliğine çokça referanslar sunmaktadırlar. Kullanıcıların bu referansları nasıl yorumladığına, iskelelerin kentin okunaklılığına nasıl bir katkı sağladıklarını ve eksikliklerinin neler olduğunu çözümlemeye yönelik bir sonraki bölümde araştırmanın örnekleme ve yöntemi aktarılacaktır.

4.3.2 Araştırmanın Örnekleme Ve Yöntemi

Bu tez çalışması İzmir kıyısındaki vapur iskelelerinin yapısal niteliklerini, kentlilerin ‘‘bilişsel süreçlerine’’ dayandırarak çözümlemeye çalışmıştır. Bu sebeple tezin uygulamalı bölümünü oluşturan alan çalışmasında, Lynch'in çevresel algı bileşenleri, Gestalt algı teorisi ve Rapoport' un algısal süreç şeması (algı, biliş, değerlendirme) da esas alınarak, kıyı hattında konumlanmış olan iskele yapılarının fiziksel varlıklarının, kullanıcıların zihninde nasıl yorumlandıkları bilgisine ulaşabilmek için bir anket tasarımı kurgulanmıştır.

Anket tasarımının (Ek 1'de) ilk bölümünde; katılımcı profilini anlamaya yönelik; cinsiyet, yaş, eğitim durumu, meslek ve kent içerisinde katılımcının yaşadığı konum ile ilgili sorulara yer verilmiştir. Anketin ikinci bölümünde; katılımcıların deniz ulaşımını kullanma biçim ve yoğunluklarını öğrenmeye yönelik sorular sorulmuştur. Yine katılımcılardan iskele yapılarının biçimsel ve tasarım, malzeme özelliklerinin kullanıcılar tarafından ne kadar hatırlandığını ve çevresel algıda yer aldığını anlamak için iskele görselleri ile iskele isimleri arasında eşleştirmeler yapması istenmiştir.

Bu sorular ile öncelikle gündelik hayatta kullanıcının hangi yoğunluklarla deniz ulaşımını tercih ettiği ve bunun yanı sıra iskele binalarını öncelikle fiziksel olarak ne ölçüde anımsayabildiği bilgisine ulaşmak amaçlanmıştır. Anketin son bölümünde ise, kullanıcıların algısındaki zihinsel süreçleri ve değerlendirme (deneyim) aşamalarını keşfetmeye yönelik açık uçlu sorulara yer verilmiştir.

Böylelikle kullanıcıların iskele yapılarına dair belleklerinde nasıl bir imge oluşturdukları ve duygusal olarak nasıl bir bağ kurdukları ya da kuramadıklarına yönelik çıkarımlar yapmak amaçlanmıştır.

Son olarak katılımcının duygu, düşünce ve önerilerine yer verilmiştir. Bu soru ise, kullanıcıların memnuniyet, memnuniyetsizlik düzeylerini ve taleplerini öğrenmeye yöneliktir.

Tasarlanan anket çalışması, kent içinde ve çevresinde olmak üzere kota örneklemeyle farklı bölgelerden seçilen ve kent için önemli kamusal toplayıcı alanlar olduğu düşünülen üç farklı alışveriş merkezinde (Forum Bornova alışveriş merkezi, Mavibahçe alışveriş merkezi ve Optimum alışveriş merkezi) ve her bir alışveriş merkezinden rastgele belirlenen 33 katılımcıya, hafta içi ve hafta sonu olmak üzere yüz yüze görüşülerek uygulanmıştır. Bu anket çalışmasıyla, iskele yapılarına dair kullanıcıların zihnindeki resme ulaşmak amaçlandığı için örneklem olarak iskele yapılarından kısmen uzak bölgeler tercih edilmiştir.

Katılımcılara yüz yüze görüşme yöntemiyle uygulanan anket çalışması öncelikle Forum Bornova'da, sonrasında Mavibahçe Alışveriş Merkezi'nde ve son olarak Optimum Alışveriş Merkezi'nde gerçekleştirilmiştir. Mayıs-eylül ayları içerisinde, hafta içi ve hafta sonu olmak üzere çeşitli saatlerde gerçekleştirilen bu alan çalışması toplamda 234 kişiye sunulmuş ve 99 kişinin katılımı sağlanmış ancak 135 kişi bu çalışmayı reddetmiştir.

Anket sonucunda ortaya çıkan veriler excel programı ile kodlanmış ve elde edilen bilgiler tablolar oluşturularak frekans analizi yapılmış ve yorumlanmıştır.

4.3.3 Araştırmanın Bulguları

4.3.3.1 Kullanıcı profili

Tablo 4.2 Alan çalışması kullanıcı profili

Alan Çalışması Kullanıcı Profili	N	%
<i>Cinsiyet</i>		
Kadın	51	51,5
Erkek	48	48,4
Toplam	99	100
<i>Yaş aralığı</i>		
18 yaş altı	11	11,1
18 – 35 yaş aralığı	57	57,5
36 – 50 yaş aralığı	21	21,2
50 – 64 yaş aralığı	5	5,0
65 ve üzeri	5	5,0
Toplam	99	100
<i>Eğitim durumu</i>		
İlk ve orta öğretim	25	25,2
Üniversite	60	60,6
Lisansüstü	10	10,1
Diğerleri	4	4,0
Toplam	99	100
<i>Meslek</i>		
Öğrenci	22	22,2
Çalışan	68	68,6
Emekli	9	9,0
İşsiz	0	0
Toplam	99	100
<i>İzmir’de oturduğu semt</i>		
Kent merkezi yerleşimler	81	81,8
Kent çeperi yerleşimler	18	18,1
Toplam	99	100

Katılımcılardan 51' i kadın geriye kalan 48' i ise erkektir. Toplam 99 sayıdaki katılımcının %51,5' i kadın, %48,4' ü ise erkektir. Bu dağılıma göre ankete katılanlar arasında cinsiyet kategorisine göre önemli bir fark görülmemektedir.

Tabloya göre, kullanıcı profilinin %11,1' ini 18 yaş altı, %57,5' ini olarak 18-35 yaş aralığındaki, %21,2' sini 35-50 yaş aralığındaki, %5' ini 50-64 yaş aralığındaki ve %5' ini 65 yaş ve üzerindeki katılımcılardan oluştuğu görülmektedir.

Tabloya göre, kullanıcı profilinin %25,2'sini ilk ve ortaöğretim mezunları, %60,6'sını üniversite mezunları, %10' unu lisansüstü mezunları ve son olarak %4' ünü diğeri (hiç eğitim almamış kullanıcılar) oluşturmaktadır.

Tabloya göre, kullanıcı profilinin %22,2'si öğrenci, %68,6'sı çalışan ve %9'u emeklilerden meydana gelmektedir.

Tabloya göre, kullanıcıların %81,8'i İzmir kent merkezinde (Bornova, Karşıyaka, Konak vb.) yaşamakta iken, %18,1'i ise kent çeperi bölgelerde (Tire, Kiraz, Ödemiş vb.) ikamet etmektedir.

4.3.3.2 Ulaşım ağı kullanımı

Anketin ikinci bölümünde; katılımcılara, “İzmir’ de en çok kullandığınız ulaşım türü hangisi ya da hangileridir?” ve “Deniz ulaşımını ne sıklıkta kullanıyorsunuz?” soruları yöneltilmiştir.

Tablo 4.3 Ulaşım ağı kullanım biçimleri

	N	%
Karayolu ulaşımı	44	44,4
Raylı sistemler (izban, metro, tramvay)	30	30,3
Denizyolu ulaşımı (vapur, feribot)	25	25,2
Sürdürülebilir ulaşım (yürüyüş, bisiklet, vb.)	0	0
Diğerleri	0	0
Toplam	99	100

Katılımcılara gündelik hayatlarındaki ulaşım tercihleri sorulduğunda, kent içi ulaşımında 99 katılımcının 44'ünün (%44,4) karayolu ulaşımını tercih ettikleri görülmektedir. Karayolunu tercih eden 44 katılımcının %50'si kendi özel araçlarını kullanırken %50'si de toplu taşıma araçlarını kullandığını belirtmiştir. 99 katılımcıdan 30'u (%30,3) raylı sistemleri (İzban, metro, tramvay) kullandığını belirtirken, geriye kalan 25 kişi (%25,2) gün içinde yoğunluklu olarak deniz ulaşımını tercih ettiklerini belirtmişlerdir.

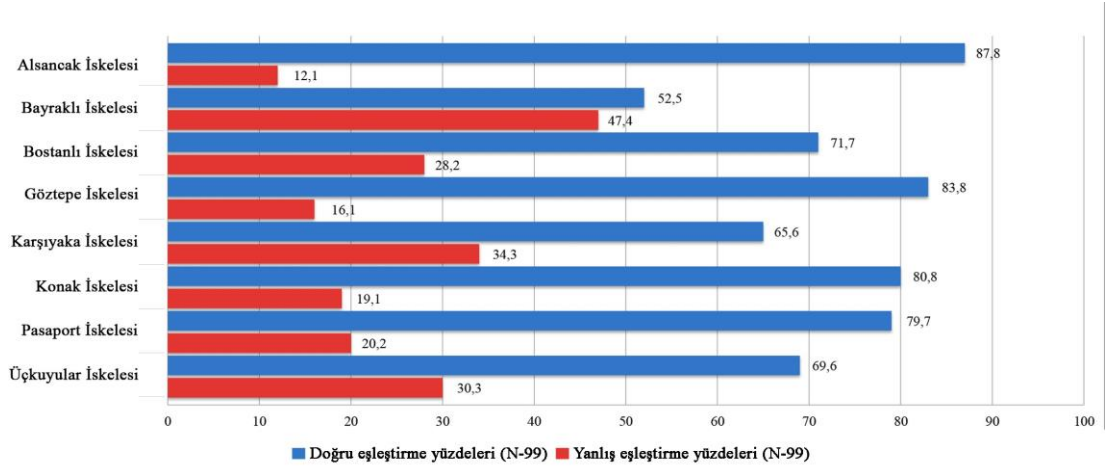
Anketin bir diğer sorusunda, katılımcıların deniz ulaşımını kullanım sıklıklarını; yılda 1-2 defa, ayda 1-2 defa, haftada 1-2 defa ve her gün seçeneklerinden biriyle ifade etmeleri istenmiştir. Bu sebeplerle katılımcıların sadece 8' i (%8,08) her gün deniz ulaşımını kullandığını belirtirken, 48' i (%48,4) haftada 1-2 defa cevabı ile sıklıkla kullandıklarını belirtmişlerdir.

4.3.3.3 İskelelerin çevresel algısına ilişkin bulgular

Anketin bu bölümünde, isimleri silinmiş iskele görselleri ile iskele isimlerinin eşleştirilmesi istenmiştir. Eşleştirmelerin sonucu aşağıdaki Tablo 4.3' de verilmiştir.

Tablo 4.4 İskeleler ve görsellerini eşleştirme tablosu

İskele İsimleri	Görseller	DOĞRU		YANLIŞ	
		N	%	N	%
Alsancak İskelesi		87	87,8	12	12,1
Bayraklı İskelesi		52	52,5	47	47,4
Bostanlı İskelesi		71	71,7	28	28,2
Göztepe İskelesi		83	83,8	16	16,1
Karşıyaka İskelesi		65	65,6	34	34,3
Konak İskelesi		80	80,8	19	19,1
Pasaport İskelesi		79	79,7	20	20,2
Üçkuyular İskelesi		69	69,6	30	30,3



Şekil 4.14 İskele ve görsellerini eşleştirme grafiği

Şekil 4.14' e göre; görsel eşleştirmesi istenen Alsancak İskelesi için toplam katılımcıların %87,8' i (N=87) doğru eşleştirme, %12,1' i (N=12) ise yanlış eşleştirme yapmıştır. Görsel eşleştirmesi istenen Bayraklı İskelesi için toplam katılımcıların %52,5' i (N=52) doğru eşleştirme, %47,4' ü (N=47) ise yanlış eşleştirme yapmıştır. Görsel eşleştirmesi sorusunda, Bostanlı İskelesi için toplam katılımcıların %71,7' si (N=71) doğru eşleştirme %28,2' si (N=28) ise yanlış eşleştirme yapmıştır. Görsel eşleştirmesi istenen Göztepe İskelesi için toplam katılımcıların %83,8' i (N=83) doğru eşleştirme %16,1' i (N=16) ise yanlış eşleştirme yapmıştır. Görsel eşleştirmesi istenen Karşıyaka İskelesi için toplam katılımcıların %65,6'sı (N= 65) doğru eşleştirme % 34,3'ü (N=34) ise yanlış eşleştirme yapmıştır. Görsel eşleştirmesi istenen Konak İskelesi için toplam katılımcıların %80,8' i (N=80) doğru eşleştirme, %19,1' i (N=19) ise yanlış eşleştirme yapmıştır. Görsel eşleştirmesi istenen Pasaport İskelesi için toplam katılımcıların %79,7' si (N=79) doğru eşleştirme, %20,2' si (N=20) ise yanlış eşleştirme yapmıştır. Görsel eşleştirmesi istenen Üçkuyular İskelesi için toplam katılımcıların %69,6' sı (N=69) doğru eşleştirme %30,3' ü (N=30) ise yanlış eşleştirme yapmıştır.

Görsel eşleştirme sorusuna verilen yanıtlara göre, biçimsel olarak kullanıcı zihninde en çok kodlanmış iskeleler; Alsancak, Göztepe ile Konak ve Pasaport İskeleleridir. Alsancak ve Göztepe İskelelerinin en çok doğru eşleşmesi yapılan

iskele yapısı olmaları; biçimlerindeki tekilcilik ve Lynch' in basit form savına uygunluğuyla, hafızalarda diğerlerine göre daha çok ön plana çıkması hipotezini desteklemektedir. Konak ve Pasaport İskelelerinin eşleşme yüzdeleri ise sahip olduğu tarihsel dokusu sebebiyle kentlilerin kolektif belleklerinde güçlü bir yer edindikleri gerekçesiyle, kentlilerin çevresel imajlarında kimlik bulduğu hipotezini desteklemektedir. Pasaport İskelesi İzmir' in varlığını oluşturduğu günden bugüne, kentin aktif olarak kullanılan bir kıyı yapısıdır. Hatta İzmir iç körfez kıyısı, eski limandan itibaren Pasaport İskelesi ile kullanıcıların zihninde kimlikleşmiştir. Konak İskelesi' nin %80,8' lik doğru eşleşme yüzdesine sahip olması, tarihi değerinin yanı sıra, hem kıyı hattındaki yapısal yoğunluğu (kıyı hâkimiyeti) sebebiyle hem de oluşturduğu düğüm noktası ile hatırlanabileceği hipotezini desteklemektedir. Üstelik kent içi ulaşımında bir düğüm noktası oluştururken, Konak Meydanı ile sahip olduğu kolektif izler sayesinde bireylerin zihinsel imajlarında daha da güçlü bir biçimde yer aldığı söylenebilir.

Bostanlı ve Üçkuyular İskeleleri ise eşleşmelerde çoğunluklu olarak birbirleriyle karıştırılmış iki iskele yapısıdır. Bunun sebebinin; bu iki iskelenin yapım yıllarının yakın olması, benzer yapısal özellikler göstermesi ve iki iskele arasında yoğunluklu olarak gerçekleştirilen arabalı vapur seferlerinin olduğu düşünülmektedir. Bireylerin özellikle arabalı vapur için tercih ettiği bu iskele yapılarının işlevsel özellikleri de benzerlik göstermektedir. Yapıların plan düzleminde gözlemlenen simetriklik ve cephelerdeki diyagonal kırılmalar ve dairesel kıvrımlar dikkat çekmektedir. İki iskele yapısı da kıyı hattında yapısal olarak bir yoğunluk sunmakta yani kıyı hâkimiyeti sağlamaktadır. Ancak Üçkuyular İskelesi' nin arka planında, kıyı hattında boyunca devam eden bina silüetinin kırılıp, yerine yeşil bir silüet bulunması (yanındaki İnciraltı Kent Ormanı gibi) yani arka plandaki bölge değişikliğinin (iskeleyi ön plana çıkarması) hipotezi, çıkan yüzdelere desteklenememiştir. Üstelik kent içi ulaşımında bir düğüm noktası oluşturmasının da imgeyi güçlendirmesi beklenirken, bu hipotez de hem Üçkuyular hem de Bostanlı için desteklenemiştir.

Karşıyaka İskelesi' nin karma fonksiyonları ile kara ve deniz cephelerinin birbirinden çokça farklılık göstermesi ve biçimsel olarak da ağır bir kütleyle sahip

olması sebebiyle bireyin zihinsel imajında net bir biçim sağlayamayacağı düşünülmekteydi. Doğru görsel eşleştirme yüzdelerine göre Karşıyaka; Alsancak, Göztepe, Konak, Pasaport Bostanlı ve Üçkuyular İskelesi'nden sonra gelmektedir ve sadece Bayraklı İskelesinden daha yüksek bir doğru eşleşme oranına sahip olmuştur. Çoğu katılımcı Karşıyaka İskelesi'ni deniz cephesinden tanımlamakta oldukça zorlandı. Katılımcılar bu iskeleyi daha çok Karşıyaka Çarşı ile özdeşleşmesinden ötürü tanımlayabildiler. Çünkü Çarşı, Karşıyaka için bir meydan, bir park niteliğinde olmamasına rağmen kentliler tarafında yoğun bir şekilde kullanılan kamusal bir düğüm noktasıdır.

Bayraklı İskelesi ise en çok yanlış görsel eşlemesi yapılan iskele olmuştur. Bunun sebebinin Bayraklı Sahili'ne yaya ulaşımının çok rahat sağlanamaması ve sahilin diğer kıyı sahillerine oranla daha az deneyimlenebilir olmasıdır. Bunun yanı sıra, diğer tüm iskeleler, deniz kıyısında ve denize doğru uzanan platformlar halindeyken Bayraklı İskelesi'nin konumu yine Bayraklı sahilindedir ancak yapı denize doğru uzanan, içinden geçilip direkt vapura ulaşılabilen bir yapı modeli değildir. İskeleden gişe işlemlerini halleden kullanıcılar, uzunca bir üst örtünün altından yürüyerek denize ve vapurlara ulaşabilmektedir. Bu sebeple denizden yaklaşan kullanıcılar için, İzmir kıyı hattında görsel varlığıyla direkt olarak etkileşime girebilen bir kıyı yapısı değildir. Üstelik Bayraklı İskelesi'nin karadan deneyimlemek isteyenler için de kolay erişilebilir bir konumu yoktur. Zaten tüm bu sebeplerle gün içerisinde çok az sayıda sefer sayısı bulunmakta ve az sayıda deneyimlenmektedir. Güncel kıyı çalışmalarıyla da var olan sefer sayıları kaldırılmış ve bugün İskele Kafe olarak hizmet vermektedir.

Anketin bir diğer sorusu iskele yapılarının, kullanıcıların algısal ve bilişsel süreçlerine dokunmaya, anlamaya yönelik “ Belleğinizde İzmir'deki iskele yapıları ile ilgili anılarınız var mı? Paylaşır mısınız?” sorusu yöneltilmiştir. Bu soru ile beraber bireyin iskele yapılarına dair algısal deneyimleri ve bilişsel yorumlamaları çözümlenmeye çalışılmıştır.

Tablo 4.5 Açık uçlu sorular cevap analizi - 1

	N	%
Görsel algı (duyuya dayalı algı,görme, duyma Gestalt teorisi)	51	51,5
Bilişsel algı (biliş, değerlendirme aşamaları; anı, deneyim, hafıza)	45	45,4

Bu soruya toplam katılımcıların %51,5’ i iskelelerin fiziksel özellikleri ile ilgili cevaplar vermişlerdir. Örneğin; Alsancak İskelesi’ nin cam giydirme cephesi, Konak İskelesi’ nin çatı tipolojisi, Bayraklı İskelesi’ nin çokgen diyagonal kırma çatısı, Karşıyaka İskelesi’ nin büyüklüğü, Üçkuyular İskelesi’ nin kemerli şeffaf açıklıkları ve Göztepe İskelesi’ nin kubbe formundan bahsedilmiştir.

Aynı soruya katılımcıların %45,4’ ü ise iskelelere dair belleğindeki duygusal deneyimleri yorumlayarak cevap verdiler. Bu cevaplarda, iskelelerin somut varlıklarından ve fiziksel özelliklerinden ziyade, kullanıcıların geçmiş deneyimlerinden elde ettikleri bilgiler, anılar ve soyutlaştırdıkları kavramlar, duygular, yorumlar vardı.

“Konak vapur iskelesinde, çocukken simit kokuları ve vapur sesleri eşliğinde oradan oraya koşuşturmak en büyük mutluluğumdur”. (görme, koklama, duyma)

“İskele kelimesi bende denizin içine uzanan bir bina olarak çağrışım yapıyor ama bunu ruhen bir tek Pasaport İskelesinde yaşıyorum. Diğerleri deniz kenarına yapılmış bir binadan vapura geçiyormuşsun gibi bir his sadece”. (bilişsel yorumlama)

“Kıyıdaki banklarda oturup, güneşin batışı eşliğinde vapurun Alsancak İskelesine yaklaşmasını izlemek bana her zaman huzur vermiştir”. (bilişsel yorumlama)

“Bostanlı İskelesini ilk deneyimlediğimde iskelenin neresinden içeri gireceğim, vapura nasıl ulaşacağım hiç çözememiştim, anlamsızdı”. (kaybolma; algı ve biliş süreçlerinden değerlendirme yani tercih anına geçiş)

“Bir kapıdan geçiyorsun ve deniz, başka bir kapıdan geçiyorsun şehrin tam ortasındasın”. (çevresel imaj)

“Konak İskelesinin üst katındaki kafeterya denizi en çok izlemeyi sevdiğim yer”. (görme)

“İskele dendiğinde aklıma binadan ziyade vapur sesi, martılar ve günbatımı manzarası geliyor”. (görme, duyma)

“Pasaport İskelesini yoğunluklu olarak kullanıyorum. Pasaport’a vapurla gelmeyi seviyorum. İzmir, denizden daha güzel görünüyor”. (görme)

“Lisedeyken Göztepe sahilinde zaman geçirirdik ve her zaman köprü ayağındaki iskeleydi benim için”. (bilişsel yorumlama, imaj)

“Konak İskelesini küçükken hep kuşa benzetirdim”. (görme)

“Genelde Pasaport’u kullanıyorum ama şuan iskeleden ziyade tarihi karakol binasını hatırlıyorum”. (çağrışım, bilişsel yorumlama)

“Sadece Üçkuyular İskelesini kullandım ama sadece büyük bir bina olduğunu ve üst katında restoran olduğunu hatırlıyorum”. (fiziksel boyut, işlevsellik)

“Karşıyaka – Alsancak hattını çok sık kullanıyorum. Alsancak İskelesini görünce Kordon, Karşıyaka İskelesini görünce ‘Çarşı’ geliyor aklıma”. (çağrışım, bilişsel yorumlama)

“İlk vapur deneyimimi üniversiteye geldiğim gün Alsancak- Karşıyaka arasında yaşamıştım. O gün bugündür vapur yolculuğu benim için özgür hissetme anıdır”. (his, bilişsel yorumlama)

“Kuşların simidi sevdiğini ben Konak İskelesinde öğrendim”. (Bilişsel yorumlama)

“Alsancak İskelesi tam bir sosyal hayat kapısı”. (bilişsel yorumlama)

“Konak İskelesi vapur beklemeyi bile sevdiğim bir iskele, ihtişamlı”. (görme, ölçek)

Anketin bir sonraki sorusunda ise iskelelerin kıyı silüetindeki yapısal kimlikleri çözümlenmeye çalışılmıştır. Bu amaçla kıyıya yaklaşan bir katılımcının zihninde nasıl bir resim canlandığı tasvir edilmesi istenmiştir (Varsayalım ki körfezin ortasında, vapurda seyir halindesiniz ve kıyıya doğru yaklaşıyorsunuz. Denizden kıyıyı izlediğinizde zihninizde nasıl bir resim canlandı? Bu resmi bize anlatır mısınız?). Bu noktada hangi iskeleden yolculuğa başladığı, hangi kıyıya doğru yaklaşıp hangi kıyıdan uzaklaştığı katılımcıya bırakılmıştır.

Tablo 4.6 Açık uçlu sorular cevap analizi- 2

		N	%
Yapılı Fiziksel Çevre	Kent Yaşamı –Arka plan (Kent tasviri, kent silueti)	49	49,4
	Kıyı Yaşamı – Ön plan (Kıyı tasviri, kıyı silueti)	42	42,4
Toplam		91	91,9
Röper Noktaları	Konak İskelesi	3	3,03
	Atatürk Kültür Merkezi	2	2,02
	Karşıyaka İŞ Bankası	1	1,01
	Tarihi Asansör	1	1,01
	İnciraltı Kent Ormanı	1	1,01
Toplam		8	8,0

Tabloya göre, toplam katılımcılardan %91,9'u (N=91) yapılı fiziksel çevreye yönelik ve bunların da %49,4 'ü (N=49) kent yaşamını, %42,4' ü (N=42) ise kıyı yaşamını betimlemiştir. %8'i ise kıyı–kent siluetindeki röper noktaları ile cevap vermişlerdir.

“Tam bir metropol şehri; sık konumlanmış binalar, akşam vakti mesela evlerde yanan ışıklar, çok güzel tablo gibi”. (Kıyı silueti)

“Yolculuğun bitmesidir Kordon’u görmek benim için, karşıdan izlemek de keyiflidir Kordon’da koşuşan insan hallerini”. (Kıyı yaşamı)

“Kordon, Kordon’daki evler ve turuncu panjurları “. (Kıyı silueti)

“Kırık dökük evler, yamaçlarda üst üste binen sayısız binalar ve arada da birkaç tane yüksek bina”. (Kent silueti)

“Kıyıya yaklaşırken aslında deniz etkisi kayboluyor, binalar yükselmeye başlıyor, dar ve kalabalık sokaklar bizi bekliyor”. (Kent silueti)

“Konak İskelesi .(Röper Noktası)

“Karşıyaka’ya yaklaşırken İş bankası binasını, Konak’a yaklaşırken Atatürk Kültür Merkezi’ni görüyorum”. (Röper Noktası)

“Çimlerde gitar çalanları, bira içenleri, cips yiyenleri görüyorum”. (Kıyı yaşamı)

“Konak İskelesi’nin yeşil çatısını, her zaman bana asil ve büyüleyici gelmiştir”.(Röper Noktası)

“Kıyıdaki lüks apartmanlar, lüks yaşamlar”. (Kıyı silueti, kent yaşamı)

“Bostanlı kıyısında balık tutan insanları görürüm”. (Kıyı yaşamı)

“Birbirleriyle aynı yükseklikteki sıkışık binalar ve bu binaların arkasında onlardan da yüksek birkaç tane bina daha”. (Kent silueti)

“Kent ormanının uçsuz bucaksız yeşilliğini görürüm”. (Röper Noktası)

“Kordon’un turuncu kepenkli evlerini ve camlarından yansıyan ışık huzmeleri”. (Kıyı silueti)

“Gecekondulu bir dağ resmi canlandı”. (Kent silueti)

“Karşıyaka kıyısındaki çok sıkışık evler dizisi”. (Kıyı silueti)

“Atatürk Kültür Merkezi’nin küf yeşili çatısını “. (Röper Noktası)

Anketin sonunda ise katılımcılara “ İzmir vapur iskeleleriyle ilgili anketin içermediği ancak bizimle paylaşmak istediğiniz duygu ve düşünceleriniz varsa, lütfen belirtiniz.” cümlesi yöneltmiştir.

Tablo 4.7 Açık uçlu sorular cevap analizi- 3

Memnun olanlar		Memnun olmayanlar		Öneride bulunanlar	
35	%35,3	52	%52,5	12	%12,1

“Bütün körfezi seyri sefer turlayan vapur seferleri düzenlenebilir“. (Öneride bulunanlar)

“Daha güncel malzemelerle yenilenebilirler”. (Öneride bulunanlar)

“Çok düzensizler”. (Memnun olmayanlar)

“Daha denizle uyumlu olabilirler”. (Öneride bulunanlar)

“Denize yatay ve geniş olsalar, içerisinde başka güzel fonksiyonlar da olsa, vapur beklerken zevkle zaman geçirsek çok güzel olurdu”. (Öneride bulunanlar)

“Ben çok memnunum, Konak’ a gidiyorum, üst katta kahvemi içerken vapurumu bekliyorum”. (Memnun olanlar)

“Yeterli seviyedeler benim için”. (Memnun olanlar)

“İki tarafları da güzel olmalı, sadece deniz tarafı değil”. (Memnun olmayanlar)

“İskele sayıları arttırılrsa daha iyi olabilir”. (Öneride bulunanlar)

“İskelelerde sokak sanatçılarının ya da öğrencilerin canlı müzik yapabileceği alanlar, bölümler olabilir” . (Öneride bulunanlar)

“Bütün körfezi gezebileceğimiz ek bir sefer olmalı her iskelede. Böylelikle uzun soluklu yolculuklarla İzmir’ i denizden de uzun uzun izleyebiliriz”. (Öneride bulunanlar)

“Engelliler için çok konforlu değiller açıkçası. Engellilere daha çok fırsat tanınmalı, deniz yolculuğu onların da hakkı. Denizle daha iç içe binalar yapılmalı ve engelli ulaşımı problemi de çözülmeli”. (Öneride bulunanlar)



BÖLÜM BEŞ

DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

İzmir önemli bir deniz kentidir ve bu sebeple kıyı çizgisi, kentin temel varlığını oluşturduğu gibi gelişimini ve değişimini de sürekli kılan önemli bir sınır hattıdır. Bu sebeple kent en büyük değişimleri kıyı hattından başlayarak yaşamıştır ve günümüzde de kıyı düzenleme çalışmaları ile değişmeye ve gelişmeye devam etmektedir.

Günümüzde kent ölçeğindeki bir tasarım, üretilecek bir mekânın sadece fiziksel kurgusunu değil kullanıcılar üzerinde yaratacağı psikolojik etkiyi de önemseyerek, insanlar için daha kaliteli mekânlar yaratma eğilimindedir. Bu mekânların somut olarak biçimsel ve soyut olarak kavramsal anlamda kullanıcı ihtiyaçlarına cevap vermesi ve böylelikle anlam kazanmaları; çevresel algıda olumlu yer edinen tasarım arayışları ile mekânın ve kent kimliğinin iyileştirilmesine katkıda bulunmaktadır.

İzmir kıyı hattında konumlanan mevcut iskele yapıları, kentin kıyı kimliğini oluşturan en önemli kıyı yapıları olmalıdır. Çünkü iskeleler konumları itibariyle kıyı sınırında, hem karadan yaklaşan kullanıcılar için hem de denizden yaklaşan ve uzaklaşan için çok boyutlu olarak kentlinin algısına ve kullanımına açıktırlar. Yapıların morfolojik özellikleri kadar, kullanıcıların yaşantısı, deneyimi ve kişisel özellikleri de çevresel algıyı etkilemektedir. İzmir kent belleğinde çok önemli bir yeri olan ve günümüzde dönüşüm süreci içerisindeki kıyı hattında konumlanan vapur iskelelerinin çevresel algısını çözümlemeye yönelik bir araştırma daha önce gerçekleştirilmemiştir. Bu anlamda tezin literatüre yapacağı katkı ve bu katkının kıyı düzenlemesi çerçevesinde pratik anlamda yeni yapılacak olan vapur iskelelerinde dikkate alınma potansiyeli bu tezi önemli ve değerli kılmaktadır.

Tüm bu yaklaşımlarla İzmir’de, kentin kıyısında konumlanmış kamusal iskele yapılarının çevresel algı bağlamında bilişsel çözümlemelerini yapabilmek adına bir alan çalışması kurgulanmıştır. Böylelikle, iskele yapılarının, kullanıcıların belleğindeki yerine (kimlik), kavramsal boyutuna ve zihinsel yorumlamalarına ulaşılmıştır.

Alan araştırma soruları oluşturulurken Gestalt algı kuramının bileşenleri olan şekil-zemin ilişkisi ve gruplandırma ilkesi (yakınlık ilkesi, benzerlik ilkesi, tamamlama ilkesi, süreklilik ilkesi ve basitlik ilkesi) ile Kevin Lynch'in kentsel analiz yöntemi olarak çalışmalarında yer verdiği parametreleri; yollar, sınırlar, bölgeler, düğüm/odak noktaları ve işaret öğeleri ve Rapoport' un algıda biliş ve değerlendirme aşamaları, iskele yapılarının çevresel algı bileşenleri olarak yeniden yorumlanmışlardır.

Bu bağlamda yol; yolculuğun başlangıç ve bitiş noktalarını iki karşı kıyı iskelesinin oluşturduğu bir seyahat modeli olarak ele alınmıştır. Kullanıcıların kent içi ulaşımında hangi ulaşım metodlarını, ne yoğunluklarla tercih ettiği ve bu tercihlerin içerisinde deniz ulaşımının kullanım sıklığının ne olduğuna yönelik araştırma soruları 'yol' parametrisine göre kurgulanmıştır.

Anket sonuçlarına göre; kent içi ulaşımında kara yolu ulaşımı yoğunluklu olarak kullanılırken, raylı sistemler ve denizyolu ulaşımı daha az yoğunluklarla tercih edilmiştir. Katılımcıların deniz ulaşımını kullanma yoğunluklarının ifade ettikleri cevap ise genel olarak ayda 1-2 (sıklıkla) cevabıdır. Karşıyaka İskelesi en yoğun seferlere sahip olan iskele yapısıdır. Ancak alan çalışmasında iskele ve görsellerin eşleştirilmesinde en düşük ikinci doğru yüzdesine sahip iskele çıkmıştır. İskelenin yoğun seferlere sahip olması, o iskele yapısının kullanıcıların görsel algısını çok etkilememektedir denilebilir. Ancak çevresel algı bağlamında, tekrar/sıklık/aşinalık durumları o iskele yapısının, hafızada daha çok yer almasını ve bilişsel anlamda zihinde çağrışım yapmasını sağlamaktadır.

Ulaşım ağı bulgusunun yol parametresiyle kurduğu bir diğer ilişki ise kullanıcıların kent içi ulaşımında metodlarını değiştirdikleri anı oluşturmalarıdır. Yani kullanıcılar kent içi ulaşım sirkülasyonu içerisinde karayolundan, demiryoluna, demiryolunda da deniz ulaşımına geçiş yapmakta ve aslında bu değişiklik anları, kullanıcıların bir yol deneyiminden başka bir yol deneyimine geçişini temsil etmektedir. Kullanıcı bu tercih anında çevresini daha dikkatli gözlemlediği için de o an, iskeleler yapısal olarak varlıklarıyla algıya açıktırlar. Dahası kullanıcı deniz

ulaşımı dışında bir yol deneyimi içerisindeyken dahi, iskele yapıları hala kullanıcının çevresel algısını oluşturmaya devam etmektedir.

Araştırma soruları oluşturulurken bir kıyı kentinin, sınır hattındaki su alanlarının mekâna dönüşmesinin bile güçlü bir görsel etki bırakacağı düşüncesiyle iskele yapılarının kıyı-kent silüetindeki konumu, sınır parametrisine bağlı olarak ele alınmıştır. Bu bağlamda Gestalt algı kuramının şekil-zemin ilişkisi de iskeleye denizden ve karadan yaklaşma-uzaklaşma süreçlerinde, bu yapıların kullanıcıların algısındaki biçimsel boyutun da ötesinde zihinsel yorumlamaları için araç olarak kullanılmıştır. Anket sonuçlarına göre kullanıcıların şekil olarak kıyı yaşamı ve kent yaşamını seçerken, zemin olarak iskele yapıları seçilerek, iskele yapıları genel olarak kullanıcı odağının dışınsa kalmıştır. Sadece Konak İskelesi üç kullanıcı tarafından röper noktası olarak söylenmiştir. O kullanıcılar için Konak İskelesi şekil, kıyı-kent yaşamı zemin olarak seçilmiştir.

Bu bağlamda öncelikle iskelelerin, kıyı sınırındaki konum ve biçimlerinin kullanıcının algısındaki yerini anlamaya yönelik iskele isimleri ile iskele görsellerinin eşleştirilmesi istenmiştir. Bu noktada en çok hatırlanan iskele Alsancak İskelesi olmuştur. İkincisi ise Göztepe İskelesi, üçüncü ise Konak İskelesi olmuştur.

Lynch (1960) bir formun belirli niteliklere sahip olması gerektiğine değinmiş ve bu konuda formun tekil olma, sade olma, sürekliliği sağlama, hâkimiyet kurma ve isimleriyle anlam oluşturma durumlarına dikkat çekmiştir. Bu yaklaşımla formun tekil ve sade olması(Alsancak, Göztepe), formun baskın, hakim(Konak) olmasından daha önemli bir bileşen olarak saptanmıştır. Bunun yanı sıra, Konak İskelesi'nin kullanım sıklığı, Alsancak İskelesi'nden daha fazladır. Bu noktada da kullanım sıklığı görsel algılamayı etkilememekte ancak bilişsel algı için önemli bir bileşendir denilebilir.

Formun hâkimiyeti ise boyut ve yoğunluk olarak formun dikkat çekmesini ifade etmektedir. Bu bağlamda Konak, Karşıyaka, Bostanlı ve Üçkuyular iskeleleri form olarak diğer iskelelere göre kıyıda boyutsal olarak diğerlerinden ayrılırlar.

Kent ölçeğinde bir yapının görsel niteliğindeki en önemli etken okunaklılığı ve imgelenebilir olmasıdır. Gestalt algı kuramının basitlik ilkesi de bu düşüncüyü desteklemektedir. Geometrik bir formun sadeliği(bir dikdörtgen, bir kubbe) bireyin zihninde kolaylıkla bir imge oluşturmaktadır. Çünkü gözlemciler karmaşık görüntüleri basite indirgeme eğilimindedirler ve bu sebeplerle kullanıcılar tarafından en çok doğru eşleştirmesi yapılan iskeleler; Alsancak ve Göztepe iskeleleri olurken, daha büyük ölçekli olan iskele yapıları eşleştirmede geri planda kalmıştır. Bu noktada ankette isimleri silinerek kullanıcıya gösterilen iskele fotoğraflarında ortak bir dil olmaması, bazıları denizden, bazıları karadan cephe fotoğraflarıyla sunulurken, perspektiften çekilen iskele fotolarının da olması, alan çalışması sonrasında kullanıcı için karıştırıcı etmen olarak saptanmıştır. Üstelik Göztepe İskelesi' nin, Göztepe Köprüsü ayağındaki bir fotoğrafının kullanılmasının kullanıcıya referans oluşturmaya sebep olabileceği yine alan çalışması sonrasında saptanmıştır. Bunun yanı sıra, yine Göztepe İskelesi' nin gece çekilen bir fotoğrafının kullanılması ve diğerlerinin gündüz fotoğrafı olması da karıştırıcı etmen olarak saptanmıştır.

Bunun yanı sıra düğüm noktası parametresi ise kıyı sınırındaki iskele yapılarının, kentin düğüm noktalarıyla nasıl bir ilişki kurduğunu ve bu ilişkinin bireyin imgesine nasıl bir katkı sağladığına açıklık getirmek için ele alınmıştır. Bu bağlamda Konak İskelesi, Bostanlı İskelesi ve Üçkuyular İskelesi, kentin birbirine uzak bölgeleri için oluşturulan ulaşım ağının birer parçalarıdır. Üstelik Konak İskelesi, ulaşım ağının dışında Konak Meydanı ile kurduğu ilişkiyle de kolektif bir düğüm noktası da oluşturmaktadır. Bu sebeplerle anket sonuçlarına göre; üçüncü olarak doğru eşleştirmesi yapılan diğer iskele, Konak İskelesi olmuştur. Ancak düğüm noktası parametresi Üçkuyular ve Bostanlı için Konak kadar önemli bir detay olamamıştır. Bunun sebebinin Konak' ın düğüm noktası potansiyelinin diğer bileşenlerle de desteklenerek etkisinin güçlendirilmesinin (Konak Meydanı gibi) olduğu düşünülmektedir.

Pasaport İskelesi ise Cumhuriyet ve Konak Meydanı'nı yani iki düğüm noktasını birbirine ulaştıran aks üzerinde konumlanmıştır. Üstelik kentin tarihsel, kültürel ve

kolektif belleğindeki kimliğiyle de kullanıcıların görsel anlamda ve içsel, dürtüsel olarak belleklerinde yer edinen bir iskeledir. Anket sonuçlarına göre, dördüncü olarak eşleştirmesi yapılan iskele Pasaport İskelesidir.

Bostanlı İskelesi konumuyla bir ulaşım oluştururken, bu ulaşım sirkülasyonu sebebiyle kıyıdaki fiziksel yapılaşmadan daha ayrılmış durumdadır. Örneğin Karşıyaka İskelesine denizden yaklaşırken arkasındaki yapı silüetiyle yakın durumdadır ancak Bostanlı İskelesi devam eden kıyıdaki yapı silüetinden ayrılmakta ve daha denize doğru uzanmaktadır. Aslında bu sebeple kıyının devam eden silüeti Bostanlı İskelesinin olduğu konumda farklılaşmaktadır. Bu da şekil-zemin ilişkisindeki zeminin(arka plan) değiştiği andır. Bu değişim anı algıda dikkat gerektiren bir andır. Yine Üçkuyular İskelesi sıralı apartman yapılaşmasının bittiği ve bulunduğu kıyı hattının devamında İnciraltı Kent Ormanı, kıyı silüetinin de değişkenlik gösterdiği konumdadır. Bu kırılmanın Üçkuyular İskelesi'nin algılanması ve hatırlanmasına katkı sağlanması beklenirken, anket sonuçlarında bu beklenti karşılanamamıştır. Bostanlı İskelesi eşleştirmelerde beşinci, Üçkuyular İskelesi ise altıncı sıradadır.

Karşıyaka İskelesi en yoğun kullanılan hatlardan biri olması sebebiyle aslında kullanıcı ile en çok bir araya gelen iskele yapısıdır. Gün içerisinde birçok kullanıcı bu yapıyı deneyimleyerek ulaşım etkinliğini gerçekleştirmektedir. Bu iskelenin eşleştirmelerde geri planda kalmasının en önemli sebeplerinden birinin, ankette sunulan görselinin arkasındaki yapı fiziksel çevreyle sunulmamış olması ve bu sebeple kullanıcıların çevresel referans noktası yakalayamamış olduğu düşünülmektedir.

Bayraklı İskelesi ise form olarak tekil ancak sade bir yapı değildir. Çokgen bir form ve içbükey kırılmalarla oluşturulmuş bir çatı sistemi mevcuttur. İskele olarak kullanıldığı süreçte eşleştirmelerde en az doğru eşleştirmesi yapılan iskele olmasının ilk sebebi sık kullanılmaması ve bu sebeple kullanıcı deneyimin kısıtlı sağlanabilmesidir. Diğer bir sebebi ise konumudur. Çünkü bu iskele tam olarak kıyı sınırında konumlanmamıştır. Sahil olarak nitelendirilen kıyı çizgisinin kara tarafında

konumlanmaktadır. Normalde kullanıcılar iskeleye girdiklerinde oradan vapurlara ulaşmaktadır. Ancak Bayraklı İskelesinde yapıya girip, gişe işlemlerini hallettikten sonra ince uzun bir üst örtünün altından vapura yürüme mesafesi vardır. Bu da konumunun bir getirisi. Konumu sebebiyle kullanıcının özellikle denizden algısında geri planda kalmaktadır.

Biçimsel eşleştirmelerden sonra kullanıcıya yöneltilen ve zihinsel yorumlarını keşfetmeye yönelik açık uçlu ‘‘Belleğinizde İzmir’deki iskele yapıları ile ilgili anılarınız var mı? Paylaşır mısınız?’’ sorusu yöneltilmiştir. Bu soruya verilen cevaplar; görsel algı (biçim, form, materyal vb.) ve bilişsel algı (duygu, anı, hatıra, deneyim). Başlıkları altında değerlendirilmiştir. Ankete göre; bu soruda kullanıcılar yalnızca Bayraklı İskelesinden hiç bahsetmemişlerdir. Diğer iskele yapılarıyla her bir kullanıcının fiziksel varlığıyla ilgili ve fiziksel boyutunda ötesinde duygusal olarak anlatacak hatırası vardır.

Diğer bir açık uçlu soru ise ‘‘Varsayalım ki körfezin ortasında, vapurda seyir halindesiniz ve kıyıya doğru yaklaşıyorsunuz. Denizden kıyıyı izlediğinizde zihninizde nasıl bir resim canlandı? Bu resmi bize anlatır mısınız? Sorusudur. Bu noktada hangi iskeleden yolculuğa başladığı, hangi kıyıya doğru yaklaşp hangi kıyıdan uzaklaştığı katılımcıya bırakılmıştır.

Bu soru ile kullanıcının tüm cevapları iki başlık olarak kodlanmıştır. Bunlar; yapı fiziksel çevre ve röper noktalarıdır. Yapı fiziksel çevre de; kent yaşamı (kent tasviri, kent silueti) ve kıyı yaşamı (kıyı tasviri, kıyı silueti) olmak üzere iki alt başlıkla kodlanmıştır. Bu soru kullanıcıların kendi çizdikleri resimde direkt olarak bahsedecekleri iskele isimleri çevresel algı için ön plana çıkacaktır. Kullanıcıların çoğunluğu kent ve kıyı silüetine değinirken bu silüet içerisinde sadece Alsancak, Göztepe, Konak ve Pasaport iskelelerinin ismi geçmiştir. Bu sonuca göre form ve formun niteliği; sadelik, okunaklılık ve imgelenebilirlik ilkeleri iskelelerin çevresel algısında çok önemli bir yer tutmuştur.

Pasaport İskelesi ise tarihi ve kamusal kimliğiyle hiç deneyimlemeyen kullanıcıların bile yorumlamalarına girmiştir. Bu durum gösteriyor ki anılarımızda ya da belleğimizdeki var olan mevcut bilgiler, bilişsel algı sürecinde devreye giriyor ve zihinsel imgenin bilinçte daha da güçlenmesini sağlıyor.

Konak İskelesi yine tarihi ve kamusal kimliği olan bir iskeledir ve bunun yanı sıra yapının boyut olarak ihtişamlı duruşu ve yapı malzemesi olarak da çevresindeki yapı düzeninden ayrışması oldukça dikkat çekici bulunmuştur. Kullanıcılar sıkça Konak İskelesinden ve çatısından bahsetmişlerdir. Bu anlamda Konak İskelesi röper noktası olarak da tariflenen tek iskele olmuştur.

Son olarak kullanıcılara iskelelere yönelik memnuniyet durumları ve önerileri sorulmuştur. Çoğunluk memnuniyetsizliğinden bahsederken çok az sayıda kullanıcı önerilerde bulunmuştur.

Sonuç olarak biçimsel olarak öne çıkan formlar Alsancak ve Göztepe İskelesi' dir. Kollektif bellekte yeri önemli olan Pasaport ve Konak İskelesi'dir. Kullanım yoğunluğu biçimsel olarak Karşıyaka İskelesi için dillendirilmese de açık uçlu sorularda, bu iskelenin kullanım yoğunluğu deneyim, anı, hatıra bağlamında sıkça dile getirilmiştir. İskeleler içindeki hatırlanma oranları düşük olan Üçkuyular ve Bostanlı için, alternatif kullanımlarının (kafe, restoran gibi) bir algı bileşeni oluşturduğu ve az da olsa bu sebeple doğru eşleşmelerin yapıldığı düşünülebilir. Son olarak; kamusal yaşam deneyiminin ise Karşıyaka İskelesi' nin (Karşıyaka Sahil), Alsancak İskelesi' nin (Kordon), Konak İskelesi'nin (Konak Meydanı, Kemeraltı) ve Pasaport İskelesi' nin (Cumhuriyet Meydanı) ve Göztepe İskelesi' nin (Göztepe Sahil) kullanıcı deneyimlerini arttırdığı söylenebilmektedir.

KAYNAKLAR

- 1912karsiyaka. (b.t.) *Sakız evleri*. 11 Nisan 2019. <http://1912karsiyaka.com/ksk-tarihi>.
- Aksoy, Y. (1988). *Karşıyaka tarihi*. İzmir: Tükelmat Matbaası.
- Akurgal, M. (2012). *Smyrna – Bayraklı höyüğü*. 12 Ağustos 2019, <http://www.izmirmuzesi.gov.tr/antik-yerlesim-alanlari-smyrna.aspx>.
- Akurgal, M. (2014). *Bayraklı höyüğü – Smyrna*. 12 Ağustos 2019, <https://izmir.ktb.gov.tr/Eklenti/9470,bayrakli-hoyugupdf.pdf?0>.
- Apikam. (b.t.). *Symrna*. 13 Ağustos 2019, <http://www.apikam.org.tr/> - <http://www.apikam.org.tr/Bagimsiz/izmirin-tarihi>.
- Arı, K. (2009). İzmir’de denizcilik: İzmir bahriye birliği. “İzmirli Olmak” Sempozyum Bildirileri, 361-372.
- Arı, K. (2011). İzmir’ de deniz ulaşımı ve ticaretinin kent kimliğinin oluşumu üzerindeki etkileri. *Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 3(Özel Sayı), 1-18.
- Aşkan, A. A. (2011). *1922-1960 yılları arasında, İzmir’deki mimarlık ve kentsel planlama bağlamında Rıza Aşkan*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Aydınlı, S. (1986). *Mekansal değerlendirmede algısal yargılara dayalı bir model*. Doktora Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Aytuğ, A. ve İnceoğlu, M. (2009). Kentsel mekânda kalite kavramı. *Megaron*, 4(3), 131-146.

- Ayyıldız, A. (2000), *İnsan – çevre diyalektiğinin duyusal – zihinsel – duygusal süreçleri: çevresel algı – bilişim – anlam*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Balköse, Ö. Ö. (2007). Ege limanlarının en önemlisi İzmir Limanı; dünü, bugünü, yarını. 6. *Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu*, 189-196.
- Bartan, D., Yılmaz, D., Çevik, E. ve Yüksel, Y. (2007). İzmir Alsancak Limanı yük performansının değerlendirilmesi. 6. *Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu*, 399-406.
- Başkaya, A., Dinç, P., Aybar, U. ve Karakaşlı M. (2003). Mekansal imaj üzerine bir deneme: Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Eğitim Bloğu Giriş Holü. *Gazi Üniversitesi Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 18(2), 79-94.
- Baykara, T. (1974). *İzmir şehri ve tarihi* (1. Baskı). İzmir: Ege Üniversitesi Matbaası.
- Bell, S. (1993). *Elements of visual design in the landscape*. London: E and FN Spon.
- Beyru, R. (1992). 19. *Yüzyılın ilk yarısında İzmir’ de sosyal yaşam* (1.Baskı). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Beyru, R. (1994). Planlamada 1935-1950 dönemi Le Corbusier İzmir’ den geçmişti. *Ege Mimarlık Dergisi*, (14), 17-23.
- Beyru, R. (1998). 19. Yüzyılda İzmir’ de eski iskeleler hakkında kısa bir not. *Ege Mimarlık Dergisi*, (26), 40-41.
- Bilsel, C. (2000). 19. Yüzyılın ikinci yarısında İzmir’de büyük ölçekli kentsel projeler ve kent meydanının başkalaşımı. *Ege Mimarlık Dergisi*, (36), 34-37.

Bornova.bel. (b.t.). 10 Haziran 2019, <https://bornova.bel.tr/tarihce/>.

Budak, S. (2000). *Psikoloji sözlüğü*. Ankara: Bilim ve Sanat Yayınları.

Buğa, D. (2012). *Algıda Gestalt ilkeleri*. 04 Ekim 2019, <http://duygubuga.blogspot.com/2012/09/algda-gestalt-ilkeleri.html>.

Çağlayan, S., Korkmaz, M. ve Öktem G. (2014). Sanatta görsel algının literatür açısından değerlendirilmesi. *Eğitim ve Öğretim Araştırmaları Dergisi*, 3(1), 160-173.

Çakın, Ş. (1988). *Mimari tasarım, insan, toplum ve çevre ilişkileri*. İstanbul: Özal Matbaası.

Çiçek, Ü. (2006). *İzmir Limanı' nın tarihsel gelişimi*. 12 Mayıs 2019, http://www.izto.org.tr/portals/0/iztogenel/dokumanlar/izmir_limaninin_tarihsel_gelisimi_u_cicek_26.04.2012%2022-21-21.pdf.

Dökmen, Ü. (1994). *Okuma becerisi, ilgisi ve alışkanlığı üzerine Psiko-Sosyal bir araştırma*. Ankara: MEB Yayınları.

Egedesonsoz. (2019). *Bostanlı İskelesi' nin ticari ilanları için ihale*. 12 Kasım 2019, <http://www.egedesonsoz.com/haber/Bostanli-Iskelesi-nin-ticari-alanlari-icin-ihale-zamani/1017588>.

Ege.gtb. (b.t.). *İzmir gümrükleri tarihçesi*. 15 Mayıs 2018. <https://ege.gtb.gov.tr/kurumsal/izmir-gumrukleri-tarihcesi>.

Egemeclisi. (1890). *İzmir tramvay*. 08 Eylül 2018. <http://www.egemeclisi.com/haber/31586/izmir-rihtiminin-hikayesi.html>.

Egeticaret. (b.t.). *İzmir gümrükleri tarihçesi*. 18 Mayıs 2019, <https://ege.ticaret.gov.tr/kurumsal/izmir-gumrukleri-tarihcesi>.

Erdoğan, B. (2012). Bir kıyı yerleşmesinde kimlik dönüşümü: tarihsel süreç içinde Karşıyaka' nın (İzmir) kıyı kullanımında gözlenen değişimler. *Ege Coğrafya Dergisi*, 2 (21), 37-46.

Erginer, K. E. (2009). *İzmir'de deniz ulaşımı*. 18 Mayıs 2019, <http://www.tmmobizmir.org/wp-content/uploads/2014/05/200848.pdf?cv=1>.

Erhan, İ. (1978). *Endüstri tasarımında görsel bildirişim*. Doktora Tezi, İstanbul Devlet Güzel Sanatlar Enstitüsü, İstanbul.

Erişti, S.D., Uluuysal, B., Dindar, M. (2013). Görsel algı kuramlarına dayalı etkileşimli bir öğretim ortamı tasarımı ve ortama ilişkin öğrenci görüşleri. *Anadolu Journal of Educational Sciences International*, 3(1), 47-66.

Erkman, U.(1982). *Mimari tasarım için bir veri üretim yöntemi olarak çevre analizi*. İstanbul: İTÜ Matbaası.

Ertürk, S. (1984). *Mimari mekânın algılanması üzerine deneysel bir çalışma*. Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon.

Eskiturkiye. (b.t.). *Pasaport Kontrol Binası*. <http://www.eskiturkiye.net/1577/pasaport-izmir#lg=0&slide=0>.

Eyüce, Ö. (2000), Resimlerle geçmişten günümüze Konak. *Ege Mimarlık Dergisi*, (35), 4-8.

Fotografturk. (2011). *Alsancak İskeleyi*. 22 Eylül 2019, <https://www.fotografturk.com/alsancak-iskeleyi-p139704>.

Gazeteege. (2015). *Pasaport İskelesi*. 11 Mart 2019, <https://gazeteege.com.tr/eski-izmir-resimleri/alsancak-rihtim-nostalji/>.

Georgelin, H. (2008), *Smyrna' nın Sonu - İzmir' de kozmopolitizmden milliyetçiliğe* (1). (S. Özen, Çev.). İstanbul: Birzamanlar yayıncılık. (Orijinal çalışma basım tarihi 2005).

Gibson, J. (1954). The visual perception of objective motion and subjective movement. *Psychological Review*, 61(5), 304-305.

Glick, J. A. (1992). Werner's relevance for contemporary developmental psychology. *Developmental Psychology Review*. 28(4), 555-565.

Goldstein, E. B. (2009). *Sensation and Perception*. (8th ed.). Canada: Nelson Education.

Hançerlioğlu, O. (1999). *Felsefe sözlüğü*. İstanbul: Remzi Kitabevi.

Hart, R. A., Moore, G. T. (1973). Extracts from the development of spatial cognition. In M. Downs and D. Stea, (Ed.). *A review, in image and environments* (27-49). Chicago: Aldine Publishing Co.

Hesselgren, S. (1990). *The language of architecture*. London: Applied Science Publishers.

Hızlıateş, B. (b.t.). *Göztepe Vapur İskelesi - İzmir – 1940*. 10 Kasım 2019, <https://i.pinimg.com/originals/69/38/0c/69380cb62e331c0da8584149f2bf6dd0.jpg>

Ittelson W. H. (1973). *Environment perception and contemporary perceptual theory* (2). New York: Environment And Cognition Seminar Press.

İdil, B. (2017). *Tasarımcı gözüyle bakıldığında İzmir' in en büyük problemlerinden biri kıyı kültürü*. 18 Mayıs 2019, <http://www.arkitera.com/soylesi/917/baran-idil>.

İnvestinizmir. (b.t.). *İzmir deniz yolu lojistiği: limanları*. 12 Nisan 2019, http://www.investinizmir.com/upload/Node/27441/files/IZMIR_DENIZYOLU_LOJISTIGI_LIMANLAR.pdf.

İto. (2018). *İç körfez haritası*. 12 Mayıs 2019. https://moovitapp.com/index/tr/toplu_ta%C5%9F%C4%B1ma%C4%B0zmir_Ticaret_Odas%C4%B1-IzmirAyd%C4%B1n-site_10184013-1564.

İzmimod, (2004). *İzmir kent merkezi mimarlık haritası*. 19 Mayıs 2019, <http://www.izmimod.org.tr/v2/assets/images/brosurler/izmirharita.jpg>.

İzmimod, (2012). *1/25000 ölçekli İzmir Büyükşehir bütünü çevre düzeni planı açıklama raporu*. 13 Mayıs 2019, http://izmimod.org.tr/docs/RAPOR_IBSBCDP.pdf?cv=1.

İBB, (b.t.). *İzmir - Karşıyaka kıyısının dolgularla genişletilmesi: 1950 yılı ortofoto haritası ve kıyı düzlemi dolgusu*. 14 Ocak 2018, İzmir Üç Boyutlu Kent Rehberi City Surf Globe.

İzmir.bel. (2010). *Göztepe İskelesi' nden vapur seferleri artırıldı*. 11 Kasım 2019, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/g0ztepe-iskelesinden-vapur-seferleri-artirildi/6483/156>.

İzmir.bel. (2018). *İzmirdeniz projesi*. 10 Ekim 2019, <https://www.izmir.bel.tr/tr/ProjeKategori/1245/4>.

İzmirdeniz, (b.t.). *Körfezin kıyısında, yaşamın ortasında*. 19 Mayıs 2019, <http://www.izmirdeniz.com/YuklenenDosyalar/Yayin/YayinDoc/K%C4%B1y%C4%B1%20Tasar%C4%B1m%20Kitap%C3%A7%C4%B1%C4%9F%C4%B1.pdf>

İzmirdeniz, (2013). *Körfezin kıyısında, yaşamın ortasında*. 3 Nisan 2019
<http://www.izmirdeniz.com/Bagimsiz/Index/8>.

İzmirdergisi. (b.t.). *Kordelya' dan Karşıyaka' ya*. 15 Ekim 2019,
<https://www.izmirdergisi.com/tr/dergi-arsivi/38-14uncu-sayi/266-kordelyo-dan-karsiyaka-ya>.

İzmirharitasi. (2012). *Deniz banyoları*. 05 Temmuz 2019. <http://izmir-hatirasi.blogspot.com/2012/06/>.

İzmirmag. (2016). *Dünden bugüne Kordon' un geçirdiği evrim*. 03 Kasım 2018,
<http://www.izmirmag.net/2016/04/dunden-bugune-kordonun-gecirdigi.html>.

İzmirtarih. (2017). *İzmir-tarih projesi tasarım stratejisi raporu*. 05 Kasım 2019.
<http://www.izmirtarih.com.tr/pdf/TasarimStratejisiRaporu.pdf>.

İzmiryangin. (b.t.). *İzmir yangını*. 12 Eylül 2018.
<http://depresifayununizmiri.blogspot.com/2014/01/buyuk-izmir-yangn.html>

Kancıoğlu, M. (2005), Çevresel imaj, kimlik ve anlam kapsamında turizm binalarına ilişkin kullanıcı değerlendirmeleri, *Uludağ Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 10(2), 49-62.

Karabağ, E. N. (2008). *Kent arkeolojisi metoduyla çok katmanlı kentlerdeki tarihsel sürekliliğin korunması (İzmir örneği)*. Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

Karabey, H. (1978). Kıyı mekânının tanımı, ülkesel kıyı mekânının düzenlenmesi için bir yöntem önerisi. *O.D.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 4(1), 91-114.

Kentstratejileri. (b.t.) *Pasaport İskeleyi*. 12 Ekim 2019,
<https://kentstratejileri.com/category/projeler/izmir-deniz-projesi/page/2/>.

Kılıç, A. (1999). *Kent-kıyı ilişkisi bağlamında kentsel kıyı kavramı: İstanbul örneği*. Doktora Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Koç H., Bulut, İ. (2014). Gestalt kuramının öğrencilerin harita okuma ve yorumlama beceri düzeyleri üzerine etkisini belirlemeye yönelik bir inceleme. *Marmara Coğrafya Dergisi*, DOI: 10.14781/MCD.2014308140 (30), 1-19.

Konak.bel (2006). *Konak*. 13 Ağustos 2019, <http://www.konak.bel.tr/>.

Kordonhaber. (b.t.). *Eski İzmir*. 11 Ekim 2018, http://www.kordonhaber.com/portfolio_item/eski-izmir-fotograflari#.

Kosslyn, S. M., Osherson, D. N. (Ed.). (1995). *An invitation to cognitive science: Visual cognition* (2nd ed.). Massachusetts: MIT Press.

Krampen, M. (1991). Environmental meaning. In E. Zube and G. T. Moore, (Ed.). *Advances in environment behaviour and design* (3rd ed.) (231-265). London: Plenum Press.

Krasner, L. (Ed.). (1980). *Environmental design and human behavior: A psychology of the individual in society*. Newyork: Pergamon Press.

Kutukoğlu, M. (2000). *İzmir tarihinden kesitler*. İstanbul: İBB Kültür yayınları.

Küller, R. (1972). *A semantic model for describing perceived environment* (12). Stockholm: National Swedish Institute For Building Research.

Lang, J. (1975). *Designing for human behavior*. Stroudsburg: Van Nostrand Reinhold.

Levantineheritage. (b.t.). *Sarıkişla ve Konak Meydanı*. 15 Ocak 2019., <http://www.levantineheritage.com/sarikisla.htm>.

Lynch, K. (2010). *Kent imgesi*. (İ. Başaran, Çev.). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları. (Orijinal çalışma basım tarihi 1960).

Magazinizmir. (b.t.). *Eski Karşıyaka İskelesi*. 12 Haziran 2019, https://www.magazinizmir.com/foto-galeri/saglik-yasam/hic-gormediginiz-eski-izmir-fotograflari/karsiyaka-iskele_17.

Mapio. (2008). *Bostanlı iskelesi*. 14 Eylül 2019, <https://mapio.net/pic/p-45821175/>.

Mapio. (2016). *Bayraklı İskelesi*. 13 Kasım 2019, <https://mapio.net/pic/p-1908371/>.

Mapio. (2016). *Göztepe İskelesi*. 01 Kasım 2019, <https://mapio.net/pic/p-3277394/>.

Mapio. (2016). *Üçkuyular İskelesi*. 12 Kasım 2019, <https://mapio.net/pic/p-10646062/>.

Mapio. (2018). *Konak İskelesi*. 11 Kasım 2019, <https://mapio.net/pic/p-17039570/>.

Mevzuat, (1990). *Kıyı kanununun uygulanmasına dair yönetmelik*, 10 Nisan 2019, <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.4897&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=k%C4%B1y%C4%B1%20kanununun>.

Nasar, J. L. (1989). *Public places and spaces*. Newyork: Plenum Press.

Norberg-Schulz, C. (1971). *Genius Loci: Towards a Phenomenology of architecture*. London: Academy Editions.

Oral E. Z. Özerden A., (2010), İzmir Alsancak Limanı'nda yük ve gemi hizmet olanaklarının geliştirilmesi, *İzmir Ticaret Odası Yayınları*, (3), 1-51.

Öner, E., Kayan, İ., 2006. İzmir körfezi kıyılarında alüvyon birikimi ile Karşıyaka ve Bayraklı kıyılarının şekillenmesi. *Karşıyaka Kültür ve Çevre Sempozyumu Bildirileri*, 8-22.

Özcan, Z., Bayraktar, N., Göker, N., Tekel, A. (2003). Kente dair analitik bir çözümleme: sokaklar 'İlk yıl şehir planlama atölyesi deneyimi'. *Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 18(2), 17-30.

Özçınar, Ş., (2014). Düşüncenin tarihsel sürecinde Hegel' in varlık, yokluk ve oluş diyalektiği. *Kaygı Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Felsefe Dergisi*, (22), 91-111.

Özdemir, B. ve Ocakçı, M. (2017). Kentsel tasarım kriterlerinin mekânın algısal atmosferine etkisi. *Uluslararası Hakemli Tasarım ve Mimarlık Dergisi*, (11), 73-90.

Özsoy, A.(1998). *Mimarlıkta psikoloji*. İstanbul: İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları.

Özsoy, M. (2009). İzmir körfezi iskeleleri ve deniz ulaşımının dünü, bugünü. *İzmirli Olmak Sempozyum Bildirileri*, 373-385.

Pekin, S. Z. (2005). *Konak Pier*. 11 Nisan 2019, <http://www.matu.com.tr/mimarlik/projeler.asp?pid=8>.

Pennartz, J. P., Elsinga, M. (1990). Adults, adolescents, and architects differences in perception of the urban environment. *Environment and Behaviour*, 22(5), 675-714.

Pinigm. (1957). *Alsancak Limanı*. 14 Eylül 2018, <http://depresifayununizmiri.blogspot.com/2014/01/buyuk-izmir-yangn.html>.

Pinterest. (2019). *Kordon Palet Restoran ve Körfez manzarası*. 12 Kasım 2019, <https://tr.pinterest.com/pin/318559373618488876/?lp=true>.

Rapoport, A. (1977). *Human aspects of urban form: towards a man-environment approach to urban form and design*. Oxford: Pergamon Press.

Rapoport, A. (1982). *The meaning of the built environment*. Beverly Hills: Sage Press.

Sayar, Y. (2010). *Geçmişin modern mimarlığı*. 12 Nisan 2019, <http://v3.arkitera.com/h55135-gecmisin-?cv=1>.

Senemoğlu, N. (2010). *Gelişim öğrenme ve öğretim*. Ankara: Pegem Akademi.

Solak G. G. (2017). Mekân-kimlik etkileşimi: kavramsal ve kuramsal bir bakış, *MANAS Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 6(1), 13-37.

Stefanou, J. (1992). *Environmental iconolgy*. London: Kluwer Academic Publishers.

Şentürk, S. (2016). Kullanıcı deneyimi tasarımında bilişsel psikoloji: Gestalt görsel algı ilkeleri. 04 Ekim 2019, <https://medium.com/sherpa-blog-bulten/kullan%C4%B1c%C4%B1deneyimitasar%C4%B1m%C4%B1ndabili%C5%9Fsel-psikoloji-gestalt-g%C3%B6rsel-alg%C4%B1-ilkeleri-bad4c3d59786>.

Tanrıver, D. A. (2017). Eski Smyrna'nın keşfi. *SDÜ Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (42), 77-79.

Tanyeli, U. ve Sözen, M. (2011). *Sanat ve kavram terimleri sözlüğü*. İstanbul: Remzi Kitabevi.

Tapan, M., Sey, Y. (1976). *Değerlendirmede temel sorunlar ve mimarlıkta değerlendirme*. İstanbul: İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi.

- Tekeli, İ. (2010). İzmir' in farklılığı üzerinde düşünmenin değişik yolları. '*İzmirli Olmak*' Sempozyum Bildirileri, 29-30.
- Topal, H. (2012). *İzmir Pasaport limanı ve dalgakıranı(Mendireği) hakkında*. 13 Nisan 2019, <http://www.izmimod.org.tr/e-bulten/010212/gorus01.htm?cv=1>.
- Topal, H. (2016). *İşte doldurulmayan tek kıyı*. 11 Mayıs 2019, <http://www.hurriyet.com.tr/eg/iste-doldurulmayan-tek-kiyi-40047845>.
- Tümer, G. (2011). Alsancak İskelesi, Ronchamp Şapeli, heykelsilik, akılcılık vb. üzerine. *Ege Mimarlık Dergisi*, (37), 40-41.
- Uludagsozluk. (b.t.). *Karşıyaka İskelesi*. 11 Kasım 2019, <https://galeri.uludagsozluk.com/r/kar%C5%9F%C4%B1yaka-iskelesi-35318>.
- Ülkeryıldız, E., Durmuş Arsan Z., ve Akış, T. (2009). Öğrenci zihin haritalarında kente ilişkin deneyimle değişen çevre algısı. *Balıkesir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 11(1), 72-82.
- Ünal, Y. (2008). *Kıyı bölgelerinin yeniden canlandırılması, Haydarpaşa Limanı ve çevresi örnek alanı*. Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Ünlü, E. (b.t.). *Yıkıldı ama ismi yaşıyor İzmir Liman Kalesi*. 17 Mayıs 2019, <https://izmirdergisi.com/tr/dergi-arsivi/49-25inci-sayi/1734-yikildi-ama-ismi-yasiyor-izmir-liman-kalesi>.
- Ürük, Y. (2017). *Herkesin merak ettiği Frenk sokağı*. 10 Mayıs 2019, <http://www.kentyasam.com/herkesin-merak-ettigi-frenk-sokagi-yhbrdty-3951.html>.
- Voogd, H. (1994) *Issues in environmental planning: Introduction, issues in environmental planning*. London: Pion Limited.

Weiten, W. (2007). *Psychology: themes and variations, active learning edition*. California: Wadsworth Publishers.

Yavuz, C., Akbulut, D., Şık, A. (2017). Duyulara hitap etme noktasında ses - ürün etkileşimi: çocuklarla, oyuncaklar ve sesleri üzerine bir çalışma, *Sanat Tarihi Dergisi*, 233-251.

Yavuz, S. (b.t.). *Tarihçemiz Karşıyaka*. 13 Mart 2019, <http://serhatyavuz.org/?cv=1>.

Yelp. (2013). *Karşıyaka İskelesi*. 13 Kasım 2019. <https://www.yelp.com.tr/biz/kar%C5%9F%C4%B1yaka-vapur-iskelesi-izmir>.

Yelp. (2016). *Bostanlı vapur iskelesi*. 14 Ekim 2019. <https://www.yelp.com.tr/biz/bostanl%C4%B1-vapur-iskelesi>.

Yılmaz, B. (2017). *Bilişsel kuramlardan Gestalt kuramı*. 07 Ekim 2019, <http://psikolektif.com/bilissel-kuramlardan-gestalt-kurami/>.

Yüksel, Y., Çevik, E., (2006). *Liman mühendisliği*. İstanbul: Arıkan Basım Yayım Dağıtım.

Zengel, R. (2007). “Dönüştürülmüş” bir meydan: *İzmir Konak Meydanı’ na analitik bir yaklaşım*. 15 Haziran 2019, <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=52&RecID=1290>.

Zeren, Ş.G. (2008). *Gestalt Kuramı*. Ankara: Anı Yayıncılık.

EKLER

EK 1: Alan Araştırma Soruları

Sayın Katılımcı,

Yüksek lisans tezi kapsamındaki bu çalışmanın amacı, İzmir’ de yaşayan sizlerin, vapur iskeleleri ile ilgili görüş ve düşüncelerinize ulaşmaktır. Sizlerin görüş ve düşünceleri bu çalışmanın doğru ve verimli sonuçlara ulaşması açısından son derece önemlidir. Ankette yer alan soruların doğru veya yanlış cevapları yoktur. Soruları samimiyetle cevaplamanız, yeterli olacaktır.

Katkılarınız için şimdiden teşekkür ederim.

Saygılarımla

Kadriye Abacı, Mimar

Dokuz Eylül Üniversitesi

Fen Bilimleri Enstitüsü

Bina Bilgisi Yüksek Lisans Programı

Katılımcının

Cinsiyeti :

☐

Kadın

☐

Erkek

Yaşı :

☐

18 yaş altı

☐

18 - 35

☐

35 - 50

☐

50 - 64

☐

65 ve üzeri

Eğitim Durumu :

☐

İlk ve Orta Öğretim

☐

Üniversite

☐

Lisansüstü eğitim

☐

Diğerleri

Mesleği :

☐

Öğrenci

☐

Çalışan

☐

Emekli

☐

İşsiz

İzmir' de oturduğu yer/sem:

1. İzmir’ de en çok kullandığınız ulaşım türü hangisi ya da hangileridir?

- ☐ Kara yolu  ☐ Toplu Taşıma
- ☐ Özel Araç
- ☐ Raylı Sistemler (İzban, Metro, Tramvay)
- ☐ Deniz Yolu (Vapur, Feribot)
- ☐ Sürdürülebilir Ulaşım (yürüyüş, bisiklet vb.)
- ☐ Diğerleri

2. Deniz ulaşımını ne sıklıkta kullanıyorsunuz?

- ☐ Yılda 1-2 defa
- ☐ Ayda 1 - 2 defa
- ☐ Haftada 1-2 defa
- ☐ Hergün

3. Körfezdeki vapur hatlarından en çok hangilerini kullanıyorsunuz ? Belirtir misiniz?

4. Aşağıdaki İzmir vapur iskelelerini görselleriyle eşleştiriniz .

- A. Alsancak İskelesi
- B. Bayraklı İskelesi
- C. Bostanlı İskelesi
- D. Göztepe İskelesi
- E. Karşıyaka İskelesi
- F. Konak İskelesi
- G. Pasaport İskelesi
- H. Üçkuyular İskelesi



1.



5.



2.



6.



3.



7.



4.



8.

5. Belleğinizde İzmir’deki iskele yapıları ile ilgili anılarınız var mı? Paylaşır mısınız?

6. Varsayalım ki körfezin ortasında, vapurda seyir halindesiniz ve kıyıya doğru yaklaşıyorsunuz. Denizden kıyıyı izlediğinizde zihninizde nasıl bir resim canlandı? Bu resmi bize anlatır mısınız?

7. İzmir vapur iskeleleriyle ilgili anketin içermediği ancak bizimle paylaşmak istediğiniz duygu ve düşünceleriniz varsa, lütfen belirtiniz.