

**KAMUSAL BİR AÇIK ALAN OLARAK KENTSEL
KIYI DÜZENLEMELERİNİN İRDELENMESİ
İZMİR KORDONBOYU ÖRNEĞİ**

138801

Dokuz Eylül Üniversitesi

Fen Bilimleri Enstitüsü

Yüksek Lisans Tezi

Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Kentsel Tasarım Anabilim Dalı

Okan OKÇU

Ağustos, 2003

İZMİR

138801

**İZ. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ**

Yüksek Lisans Tezi Sınav Sonuç Formu

Okan OKÇU, tarafından **Prof. Dr. Hülya KOÇ** yönetiminde hazırlanan **“KAMUSAL BİR AÇIK ALAN OLARAK KENTSEL KIYI DÜZENLEMELERİNİN İRDELENMESİ İZMİR KORDONBOYU ÖRNEĞİ ”** başlıklı tez tarafımızdan okunmuş, kapsamı ve niteliği açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.



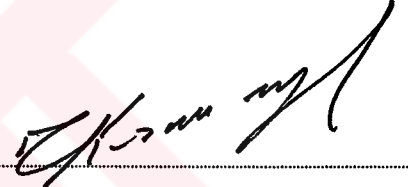
Prof. Dr. Hülya Koç

Yönetici



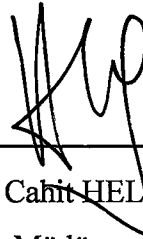
Prof. Dr. Atilla Cincöz

Jüri Üyesi



Yrd. Doç. Dr. Tuğrul Kırım

Jüri Üyesi



Prof. Dr. Cahit HELVACI

Müdür

Fen Bilimleri Enstitüsü

TEŞEKKÜR

Herşeyden önce, bu çalışmanın hazırlanması ve bu şekle getirilmesi süresince her zaman yanımda olan ve benden hiçbir konuda desteğini esirgemeyen nişanlım Y.Mimar Özgür Akbulut'a ve benim bu günlere gelmemde en büyük pay sahibi olan babam İsmet OKÇU ve annem Hanife OKÇU'ya çok teşekkür ederim.

Ayrıca, tezin bilimsel anlamda önemli bir çalışma haline gelmesi konusundaki katkılarından dolayı tez danışmanım Prof. Dr. Hülya Koç'a , özellikle arşiv çalışmalarım sırasında bana yardımcı olan Mimar Nilüfer Çınarlı nezdinde TMMOB Mimarlar Odası İzmir Şubesi'ne, İ.B.B. İmar İşleri Daire Başkanı Hasan Topal'a, İ.B.B Etüd Proje Şube Müdürü Mimar Işık Çelikoğlu'na ve bu konuda katkısı geçen tüm kişi, kurum ve kuruluşlara teşekkür ederim.

Mimar Okan OKÇU

ÖZET

Kentsel kıyı alanlarının planlanması ve tasarlanması süreci günümüzde en çok sorunlarla karşılaşılan konuların başında gelmektedir. Kentsel kıyı alanlarının düzenlenmesi sırasında geçirilen sürecin oldukça uzun olması ve çok karmaşık bir yapıdan meydana gelmesi, yapılacak çalışmalarda istenilen sonuçların alınmasını oldukça zorlaştırmaktadır.

Kentsel kıyı alanlarının düzenlenmesi sorunu, özellikle İkinci Dünya savaşından sonra ulaşım olanaklarının gelişmesi sonucunda sanayi tesislerinin kent içindeki kıyı bölgelerini boşaltmaları ile ortaya çıkan terk edilmiş alanlarla başlamıştır. Günümüzde gelişmiş ülkelerdeki kentsel kıyı alanlarının düzenlenmesi uzun yıllar boyunca yapılan araştırmalar ve uygulamalar sonucunda belirlenen planlama ve tasarım kriterleri ile belirli standartlara oturmuştur.

Fakat ülkemizde izlenen politikalara ve yapılan uygulamalara bakıldığında bizdeki anlayışın birkaç bank ve ortada yeşil alandan öteye gitmediği görülmektedir. Yerel yönetimlerin kıyı alanlarına uzun yıllar boyunca sadece rant getiren bir alan mantığıyla bakması, bu tür mekanların kentliler için sosyal yararlarının göz ardı edilmesine sebep olmuştur. Halbuki bu olgu planlama ve tasarım sürecinde göz önüne alınması gereken çok önemli bir etkidir. Bu yüzden de kentsel kıyı alanlarının planlanması sırasında sadece mühendislik dallarından değil sosyal bilimlerden de faydalanılması gerekmektedir.

Bu tezin hazırlanmasındaki temel amaç, bu tür alanlarla ilgili yapılacak çalışmalarda sürecin başlangıcından itibaren izlenmesi gereken yolu ve disiplinler arasındaki bağlantıları oldukça sade bir biçimde ortaya koymaktır.

Ayrıca kentsel kıyı alanları gibi oldukça karmaşık yapıda bir planlama ve tasarım sürecine sahip olan kamusal açık alanların düzenlenmesinde, farklı meslek gruplarından olan bir çok profesyonelin doğru bir şekilde bir araya getirilmesi ile sağlıklı bir bilgi akışının sağlanması ve bu kişilerin yaptıkları çalışmalara gerekli yerlerde katılımın sağlanarak nasıl yön verilebileceği de irdelenmektedir.



ABSTRACT

The procedure of the planning and designing of the urban waterfront is coming of the top of the teams which have the most problems. It becomes too difficult to take the results which we want, because of the length of the procedure of the planning and the designing of the urban waterfront and the occurring it in a complex structure.

The design problem of the urban waterfront has started at the areas which have come out after being left the waterfronts by the industrial activities at the result of the improvement of communication and transportation especially after the 2nd World war. Now the designation of the urban waterfront areas in the developed countries has reached to the specified standardization by the determinations after long investigations and designing criterias.

But if he looks at the political and technical applications in our country, we see that our understanding dose not go ahead from some sitting elements and a little bid green area. The municipalities have looked at the urban waterfront areas as a mater of income material for long years, and this caused to the forgetting the social benefit of this raums for the public where as, this is a very important factor affecting design and planning process. Because of this, it must be taken the benefit of not only engineering branches but also social sciences.

The purpose of preparing this thesis is to put the links among the disciplines and the metology which must be followed after the beginning these procedure of what will be done in the works related whit this areas in a simple form.

Additionally, in the designation of public and open areas which have very complexive planning and design procedure like urban waterfront areas, with the

bringing together many professionals from many different professions in a correct way, it is being criticized the obtaining of a healthy knowledge circulation and the orientation of the works of these personal by the contribution in necessary intervals.



İÇİNDEKİLER

Sayfa

İçindekiler	VI
Şekil Listesi.....	IX
Resim Listesi.....	X
Harita Listesi.....	XIII
Plan Listesi.....	XIV

Birinci Bölüm

GİRİŞ

1.1 Amaç.....	1
1.2 Yöntem.....	2
1.3 İçerik.....	3

İkinci Bölüm

KENTSEL KIYI DÜZENLEMELERİNE TEMEL AMAÇ VE HEDEFLER AÇISINDAN YAKLAŞIMLAR

2.1 Giriş.....	4
2.2 Başarılı Bir Kamusal Açık Alan Yaratmak İçin Yapılması Gerekenler.....	5

2.3 Etkin Bir Katılımın Sağlanabilmesi Açısından Planlamada Dikkat Edilmesi Gerekenler.....	10
2.4 Kamusal Açık Alanların Planlanmasında Organizasyon Açısından Karşılaşılabilecek Başlıca Sorunlar.....	11
2.5 Başarılı Bir Kamusal Açık Alan Düzenlemesinin Sağlayacağı Ekonomik Ve Toplumsal Yararları.....	14
2.6 Kamusal Açık Alanların Kullanım Açısından Tasarıma Bağlı Olan Başlıca Başarısızlık Nedenleri.....	23
2.7 Kamusal Açık Alanların Başarısının Değerlendirilmesinde Kullanılabilecek Kriterler.....	31
2.7.1 Ulaşılabilirlik ve Çevre Bağlantıları.....	31
2.7.2 Konfor ve İmaj.....	33
2.7.3 Kullanım ve Aktiviteler.....	34
2.7.4 Toplumsallık.....	35
2.8 Kentsel Kıyı Alanlarında Sürdürülebilirliğin Sağlanması.....	36
2.9 Kentsel Kıyı Alanlarının Planlanma Süreci.....	42
2.10 Kentsel Kıyı Alanlarının Düzenlenmesinde Tasarım İlkeleri.....	47
2.10.1 Çok Amaçlı Kullanım Ve Uyumluluk.....	47
2.10.2 Kıyı Odak Noktaları.....	48
2.10.3 İnsan Ölçeği.....	48
2.10.4 Görüş Açıları Ve Bakış Noktaları	49
2.10.5 Emniyet.....	49

Üçüncü Bölüm

İZMİR KIYI BANDININ TARİHSEL GELİŞİMİ

3.1 Giriş.....	51
3.2 İzmir Kıyı Bandının Tarihsel Gelişimi.....	51
3.3 İzmir Kıyı Bandının Bu Güncü Durumu.....	55

Dördüncü Bölüm
KORDONBOYU'NUN TARİHSEL GELİŞİMİ

4.1 Kordonboyu'nun Tarihsel Gelişimi.....	59
4.2 Kordonboyu'nun 1997 Yılı Sonrası Gelişimi.....	70
4.3 Kordonboyu İle İlgili Çeşitli Kurum Ve Kuruluşların Görüşleri	78
4.4 Kordonboyu'nun Bu Günkü Durumu.....	100
4.5 Kordonboyu İle İlgili Yönetmelik.....	109

Beşinci Bölüm
KORDONBOYU KIYI DÜZENLEMESİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

5.1 Kamusal Açık Alanların Planlama Ve Tasarım Kriterleri Bağlamında Kordonboyu Kıyı Düzenlemesinin Değerlendirilmesi	117
--	-----

Altıncı Bölüm

SONUÇ

Sonuç.....	124
Kaynakça.....	124

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1 Alan Diyagramı (orijinal).....	32
Şekil 2.2 Alan Diyagramı	32
Şekil 2.3 Planlama Süreci.....	42
Şekil 2.4 Katılım Süreci.....	43
Şekil 2.5 Tasarım Süreci.....	44
Şekil 3.1 İzmir Kıyı Bandının tarihsel gelişimi ve su derinliği.....	55

RESİM LİSTESİ

Sayfa

Resim 2.1 River Market ve Park.....	15
Resim 2.2 Channel Gardens.....	16
Resim 2.3 Oak Park'taki sokak düzenlemesi	17
Resim 2.4 Albert Park'taki Bocce kortları	18
Resim 2.5 Federal Desing Arhievement ödülünü alan çalışma	19
Resim 2.6 Bryant Park'tan çeşitli görüntüler	20
Resim 2.7 San Bernardino'da yapılan düzenlemeler	21
Resim 2.8 Spor yapan insanlar	22
Resim 2.9 Başarılı ve başarısız örnekler	24
Resim 2.10 Girişin düzenlenmeden önceki hali	25
Resim 2.11 Girişin düzenlikten sonraki hali	25
Resim 2.12 Barselona kıyı düzenlemesindeki görsel elemanlar	26
Resim 2.13 Berlin hayvanat bahçesindeki başarılı bir görsel eleman	26
Resim 2.14 Başarısız bir yaya yolu uygulaması	27
Resim 2.15 Başarılı bir yaya yolu uygulaması	27
Resim 2.17 Yaya geçidi olmadan karşıdan karşıya geçmeye çalışan insanlar	28
Resim 2.18 Güvenli bir şekilde karşıdan karşıya geçen yayalar	28
Resim 2.19 Sıkıcı bir yerde konumlanmış otobüs durağı	29
Resim 2.20 Canlı bir ortamda konumlanmış otobüs durağı	29
Resim 2.21 Sıkıntı veren monoton bir kaldırım	30
Resim 2.22 Çevresinde çeşitli aktiviteler bulunan bir kaldırım	30
Resim 3.1 Bostanlı kıyı düzenlemesi.....	57
Resim 3.2 Bayraklı kıyı düzenlemesi	57
Resim 3.3 Kordonboyu kıyı düzenlemesi	58
Resim 3.4 Güzelbahçe kıyı düzenlemesi	58

Resim 4.1 Limandaki gemiler	59
Resim 4.2 Sarı Kışla ve limanda bekleyen gemiler	60
Resim 4.3 Liman yapım çalışmaları (1870).....	63
Resim 4.4 Limana yük taşıyan tren katarları (1890).....	64
Resim 4.5 Limandan bir görüntü	64
Resim 4.6 Kordonboyu'ndan bir Görünüş	65
Resim 4.7 Kordonboyu'ndaki sakız tipi evler	66
Resim 4.8 Birinci Kordon ve atlı tramvay	66
Resim 4.9 İzmir yangını (1922)	67
Resim 4.10 Kordonboyu 1890'lı yıllar	69
Resim 4.11 Kordonboyu 1990'lı yıllar	69
Resim 4.12 Dolgunun başlangıcı	74
Resim 4.13 Dolgudan önce Kordonboyu	75
Resim 4.14 Cumhuriyet Meydanı'na kadar yapılan dolgunun inşası	75
Resim 4.15 Rekreatif amaçlı düzenlenen kordon dolgusu	77
Resim 4.16 Yüksel Çakmur döneminde hazırlanan broşürün kapağı	81
Resim 4.17 Dolgu alan	82
Resim 4.18 Kordon'un denizle ilişkisinin kesilmesine Sebep olan dolgu	83
Resim 4.19 Burhan Özfatura döneminde hazırlanan broşürün kapağı	84
Resim 4.20 Burhan Özfatura Döneminde Büyükşehir Belediyesi Tarafından Hazırlanan Kordon Dolgu Yolu Tanıtım Broşürleri.....	85
Resim 4.21 Park olarak düzenlenen dolgu alanın hava fotoğrafı	86
Resim 4.22 Meslek odalarınca karşı çıkan Kordonyolu Projesi	88
Resim 4.23 İzmir Mimarlar Odasının hazırladığı kitapçığın kapağı.....	90
Resim 4.24 Çeşitli meslek odalarının hazırlattığı broşür	91
Resim 4.25 Kordonyoluna karşı çizilmiş bir karikatür	91
Resim 4.26 Rekreatif amaçlı Kordonboyu kıyı düzenlenmesi	100
Resim 4.27 Bisiklet yolu.....	101
Resim 4.28 Koşu yolu	101
Resim 4.29 Alsancak İskelesi.....	102
Resim 4.30 Gündoğdu Meydanı.....	103
Resim 4.31 Vasıf Çınar Meydanı	103
Resim 4.32 Doğal taş malzeme	104
Resim 4.33 Bir konser sırasında Kordonboyu gece görünüşü	104

Resim 4.34 Yönetmeliğe uygun gölgelik	105
Resim 4.35 Düzenlemede kullanılan kent mobilyaları	105
Resim 4.36 Alanda bulunan viyadük ayakları	106
Resim 4.37 Dolgu alan üzerinde bulunan çocuk parkı	106
Resim 4.38 Meydanının karşısındaki Zübeyde Hanım heykeli.....	107
Resim 4.39 Alanda bulunan Çocuk heykeli	107
Resim 4.40 Dolgu alan üzerindeki mobil ağaç	108



HARİTA LİSTESİ

Sayfa

Harita 3.1 Günümüzde İzmir Körfezi kıyı kullanımı	56
Harita 3.2 İnciraltı kıyı kesimi	58



PLAN LİSTESİ

Sayfa

Plan 4.1 Kordonboyu kıyı düzenlenmesi	100
Plan 4.2 Alsancak İskelesinin alandaki yeri	102
Plan 4.3 Dolgu alan üzerinde bulunan meydanların konumları	103
Plan 4.4 Dolgu alan üzerinde bulunan ayaklar ve çocuk parkının konumları.....	106
Plan 4.5 Dolgu alan üzerinde bulunan mobil ağacın konumu.....	108



BİRİNCİ BÖLÜM

GİRİŞ

1.1 Amaç

Bu tezin hazırlanmasındaki temel amaç, başlıca iki başlık altında toplanabilir. Bunlardan birincisi; Önemli kentler için her geçen gün artan kentsel kıyı alanlarının düzenlenmesinde dikkat edilmesi gereken planlama ve tasarım süreç ve kriterlerinin incelenmesi iken, diğeri ise İzmir için ayrı bir önemi olan Kordonboyu'nun son yıllarda geçirmiş olduğı süreçlerin detaylı bir şekilde incelenerek bir araya toplanmasıdır.

Birinci amaçta kentsel kıyı açık alan düzenlemelerinin doğru bir şekilde nasıl değerlendirilebileceğı hedeflenirken, bu kapsamda yapılacak çalışmalarda kamusal kullanımın önemi de vurgulanmaya çalışılmıştır

Özellikle ülkemizde yapılan kentsel kıyı alanlarındaki uygulamalara bakıldığında gelişmiş ülkelerde uygulanan belli standartların çok gerisinde kaldığı görülmektedir. Bundan dolayıdır ki, bu tür mekanlar istenilen şekilde değerlendirilememekte veya yapılan uygulamanın ihtiyaç duyulan doğru uygulama olduğı düşünülmektedir. Yapılan çalışmalarda toplumsal katılımın sürekli olarak göz ardı edilmesi bu tür hataların yapılmasına neden olmaktadır.

Bu gibi sorunlardan dolayı bu çalışmada toplumsal katılımın kamusal alan planlama ve tasarım aşamalarındaki öneminin vurgulanması da amaçlanmıştır.

İkinci temel amaçta ise Kordonboyu'nun geçirdiğı ve bir çok tartışmaya sebep olan süreçlerinin ve uygulamalarının derlenerek bir araya getirilmesidir. Ayrıca bu

zamana kadar yapılan uygulamalarında kentsel kıyı alanları açısından planlama ve tasarım kriterleri göz önüne alınarak değerlendirilmesinin yapılması amaçlanmıştır.

Kordonboyu'nun bugünkü durumu irdelenirken geçirmiş olduğu tarihi süreçte araştırılarak, İzmir için neden bu derece öneme sahip olduğu anlatılmaya çalışılmıştır. Buradaki amaç ise böyle bir alandan altı şeritli bir yol geçirilmesi sonucunda kente kimlik kazandıran bir tarihin yok olması ile alanın geçirmiş olduğu tarihsel süreçten gelen öneminin yok sayılarak alanın sıradan bir alan haline gelmesi ve kentlinin denizle olan ilişkisinin kesilmesine dikkat çekilmeye çalışılmıştır.

1.2 Yöntem

Bu çalışma hazırlanırken, mümkün olduğunca pratikte uygulanmış ve sonuçları değerlendirilmiş güncel bilgilerden faydalanılmaya çalışılmıştır.

Gerekli literatür taraması yapıldıktan sonra en güncel bilgilere ulaşılabilmesi için araştırmanın büyük bir bölümünde özellikle yurt dışındaki verilere ulaşmada internet olanaklarından faydalanılarak geniş bir tarama yapılmıştır.

Bu araştırmalar sonucunda elde edilen bilgiler derlenerek herkesin anlayabileceği şekilde basitleştirilmiş ve aralarındaki bağlantılar kurularak ilişki sırasına göre teze konulmuştur.

Ayrıca proje alanı olarak seçilen Kordonboyu'nun İzmir için sahip olduğu önemden dolayı, olaya sadece bir kamusal açık alan düzenlemesi gözü ile bakılmamış ve alanın geçirmiş olduğu süreçlerin hepsi detaylı bir şekilde incelenerek özellikle kordon yolu projesi ile gündeme gelen alanın geleceği konusunda belirtilen görüşlerle ilgili her türlü görüşe yer verilebilmesi amacıyla gerekli arşiv araştırmaları da yapılmıştır.

1.3 İçerik

Yapılmış olan çalışma, altı bölümden meydana gelmiştir. Bu bölümleri kısaca şu şekilde açıklayabiliriz:

- Birinci bölümde, hazırlanmış olan çalışmanın amacı, yöntemi ve içeriği üzerinde durulmuştur.
- İkinci bölümde, çalışmanın temelini oluşturan kentsel kıyı düzenlemelerinde temel amaç ve hedefler açısından yaklaşımlar incelenmiştir. Kentsel kıyı alanlarındaki açık alan düzenlemelerinde kamusal kullanımın ön şart olması nedeni ile kamusal kullanımla ilgi kriterlere ve tanımlara da değinilmiştir.
- Üçüncü bölümde ise, çalışma alanımız olan Kordonboyu'nun içinde konumlanmış olduğu İzmir körfezinin, yani kısaca İzmir sahil şeridinin tarihsel gelişimi ele alınmış ve günümüzde körfez çevresindeki kentsel kıyı düzenlemelerine kısa bir şekilde değinilmiştir.
- Dördüncü bölümde, Kordonboyu'nun tarihsel gelişimi ele alınmış ve bu günkü kullanımı detaylı bir şekilde irdelenmiştir. Ayrıca, Kordondaki dolgu olayıyla birlikte başlayan süreç de detaylı bir şekilde incelenerek farklı kurum ve kuruluşların görüşlerine yer verilmiştir.
- Beşinci bölümde, kamusal açık alanların planlama ve tasarım ilkelerine göre Kordonboyu'nun değeriendirilmesi yapılmıştır.
- Altıncı ve son bölümde ise, konu ile ilgi değeriendirmeler yapılarak bundan sonraki çalışmalarda belli standartların ülkemizde uygulanabilmesi için yapılması gerekenler anlatılmıştır.

İKİNCİ BÖLÜM

KENTSEL KIYI DÜZENLEMELERİNE TEMEL AMAÇ VE HEDEFLER AÇISINDAN YAKLAŞIMLAR

2.1 Giriş

Su bulunduğu yere şekil veren belirleyici bir niteliktir. Ulaşım, enerji üretimi ve endüstri gibi alanlarda kullanılan suyun rolü onu insan yerleşimleri içinde vaz geçilmez bir hale getirmiştir.

Kıyı alanların, kara ile suyun buluştuğu eşsiz mekanlar olduğu ve kıyıların, tarih ve bulunduğu toplumun karakterini belirleyen sınırlı kaynaklar olduğu unutulmamalıdır. Bundan dolayı da suyu sadece görsel bir varlık veya nesne gibi görmek yanlıştır.

Son 30 yıldır izlenen politikalarla özellikle kentsel kıyı alanları hızlı bir şekilde tüketilmiş ve geriye dönüşü olmayan hatalar yapılmıştır. Bu yapılan hatalar sadece kıyılarda değil göl ve nehirlerde de görülmektedir. Bu dönem içinde kentsel kıyı alanlarına sadece gelir getirici bir rant ögesi olarak bakılmış ve ekonomik yararlarının dışındaki getirileri yok sayılmıştır. Fakat son yıllarda yeni yeni kentsel kıyı alanlarının toplum ve kent için önemi kavranmaya başlanmış ve kısa süreli getiriler yerine uzun vadeli faydalar göz önüne alınarak ekonomik getiriler ikinci plana atılmış ve bu yönde çalışmalar hızlanmıştır.

Tüm dünyanın homojenleştiği, küreselleşmenin her yerde hissedildiği dünyamızda, bilgiye ulaşım ve paylaşım da aynı hızla artmış ve kolaylaşmıştır.

Kentsel kıyı alanlarının planlanması ve tasarlanması ile ilgili yapılan çalışmaların dünyanın dört bir tarafından takip edilebilmesi sonucunda, belirli niteliklerin ortaya çıkmasına sebep olmuştur.

Bu niteliklerin en başında kentsel kıyı alanlarının kamusal mekanlar olması gerekliliği gelmektedir. Kamusal olarak burada ifade edilmek istenen alanın her yaş, etnik ve gelir grubundan herkese açık olması ve demokratik sınırlar içinde herkesin alanı rahat bir şekilde kullanabilmesi ve ulaşabilmesidir.

2.2 Başarılı Bir Kamusal Açık Alan Yaratmak İçin Yapılması Gerekenler

Başarılı bir kamusal açık alanın ortaya çıkması için bir çok etkenin incelenerek doğru bir şekilde bir araya getirilmesi gerekmektedir. Kamusal anlamda tasarlanacak açık alanların, bu karmaşık yapısının anlaşılması zor olduğu için, ihtiyaca cevap veren başarılı bir kamusal açık alanın tasarlanmasının son derece zor ve zahmetli bir süreç olduğu ortaya çıkmaktadır. Günümüzde mevcut örnekler incelendiği zaman bir çoğunun bu karmaşık yapının doğru bir biçimde bir araya getirilememesinden dolayı başarısız olduğu görülmektedir.

PPS (Project for public space) proje grubu tarafından yapılan bir araştırmada dünyadaki başarılı kamusal açık alanların bir çoğu incelenmiş ve bu çalışmanın sonucunda kamusal açık alanları, canlı yaşam dolu mekanlar haline getirmek için temel ilkeler belirlenmiştir. Bu ilkeler incelenen başarılı kamusal açık alanlardaki ortak özellikler sonucunda ortaya çıkmıştır. Bu ilkeler şu şekilde özetlenebilir:

1. Toplumun uzman olduğu unutulmamalıdır.
2. Tasarım değil, mekan yaratılmalıdır.
3. Farklı çalışma grupları projeye dahil edilmelidir.
4. Çok sayıda doğru gözlem yapılmalıdır.
5. Alanın bir vizyonu olmalıdır.
6. Deneme yanılma yöntemi ile en doğru kullanım bulunmalıdır.
7. Alanda bulunan kent mobilyaları arasında etkili bağlantılar sağlanmalıdır.

8. Form fonksiyonu izlemelidir.
9. Finansman ilk sorun olarak düşünülmemelidir.
10. Kamusal açık alan projelerinin hiçbir zaman bitmeyen projeler olduğu unutulmamalıdır. (www.pps.org, 2003)

Bu genel ilkeler çerçevesinde yapılması gerekenler şu şekilde açıklanabilir:

Toplumsal uzman olduğunun unutulmaması: Sonuçta bir mekan ne kadar iyi tasarlanırsa tasarlansın, ne kadar kaliteli elemanlar kullanılırsa kullanılsın, bunun başarılı bir uygulama olup olmadığı toplumun vereceği tepkiler sonucunda ortaya çıkacaktır. Her hangi bir kamusal alana bir konsept geliştirirken en önemli başlangıç noktası toplumun ihtiyaçlarının ve isteklerinin doğru tespit edilmesidir. Bunun sağlanmasındaki en etkili yol ise başlangıçtan itibaren kullanıcılarında bu süreçte dahil edilmesidir. Eğer başlangıç sürecinde bu katılım sağlanırsa, toplumun projeyi sahiplenmesi ve katkıda bulunma eğilimleri artar, sonuçta da her iki taraf içinde maksimum fayda sağlanır. Çünkü her toplulukta olaya daha geniş bir perspektiften bakarak alanın geçmişini, toplumun değer yargılarını, alanda ne gibi aktivitelerin olabileceğini ve kritik noktalarda toplumun ne gibi isteklerinin olabileceğini bilinen kişiler bulunmaktadır. Kısacası toplumun son karar verici olduğu unutulmamalı ve yapılacak çalışmalara katılımları mutlaka sağlanmalıdır.

Tasarım değil yaşayan bir mekan yaratılmasına önem verilmesi: Eğer hedef gerçekten yaşayan bir mekan yaratmaksa bunun için sadece tasarım yeterli bir çözüm değildir. Bazen teoride güzel görünen çözümler pratikte istenen etkiyi vermezler. Burada dikkat edilmesi gereken en etkili iki etken toplumsal duyarlılık ve düzgün bir imajdır. Bu iki etken mutlak bir şekilde ortam, aktivite ve kullanımla entegre edilerek desteklenmelidir. Çünkü hepsinin birlikte kullanımı tek tek kullanımlarına nazaran daha güçlü bir etki ve başarı sağlayacaktır. Vasat bir mekanı yaşayan bir mekan haline getirirken fiziksel elemanlar ilk kısmı oluşturmali ve insanları karşılayarak, alanın rahat, huzurlu, serbest ve güvenli olduğu izlenimini vermelidir. Bu mesajın kullanıcıya iletilmesi için kent mobilyaları veya peyzaj öğeleri kullanılabilir. Ayrıca başarılı bir sonuca ulaşmak için yaya sirkülasyonunun iyice araştırılarak planlanması

gerekmektedir. Planlanan sirkülasyon alandaki aktiviteler ile çevredeki perakende satış mekanları arasında daha etkili bağlantılar sağlanmalı ve kullanılacak kent mobilyaları ve peyzaj elemanları ile yapılacak bağlantılar desteklenmelidir.

Farklı çalışma gruplarının projeye dahil edilmesi: Projenin başlangıcından itibaren farklı çalışma gruplarını projeye ortak etmek, projenin gelecekteki başarısı ve kamusal bir mekan özelliğini kazanması için önemli bir noktadır. Bu tür farklı çalışma grupları ile projeye başlamadan önce beyin fırtınası yapılması ve farklı senaryoların geliştirilmesi projeye çok büyük katkılar sağlar. Ayrıca yapılacak çalışmaların sağlam temeller üzerine oturmasına neden olur. Bu çalışma gruplarının özellikle yerel nitelikte olmasının çok daha büyük katkıları vardır. Bunlar o bölgedeki okullar, müzeler, meslek odaları, sivil toplum örgütleri gibi kuruluşlar olabilir.

Çok sayıda doğru gözlem yapılması: Projenin başarısındaki en önemli etkenlerden biri de yapılacak gözlemler ve incelemelerdir. Daha önceden yapılmış örneklerin başarılı ve başarısız yönleri incelenerek de bir çok şey öğrenilebilir. İnsanların davranışlarının gözlenmesi de burada çok önemli bir noktadır. İnsanların kamusal açık alanları nasıl kullandıkları veya kullanmadıkları, nelerden hoşlanıp hoşlanmadıkları gibi gözlemler yapılarak insanların yapmak istedikleri ve istemedikleri şeyler hakkında doğru fikirler edinilebilir. Bu gözlemlerin bir diğer önemli faydası ise bölgelere göre değişen taleplerin daha doğru bir şekilde ortaya çıkmasıdır. Bu gözlemler sayesinde alanda ne tür aktivitelerin olması gerektiği, hangilerinin gereksiz veya eksik olduğu belirlenebilir. Dikkat edilmesi gereken bir diğer nokta ise bu gözlemlerin alanın inşası bittikten sonrada devam etmesinin gerekliliğidir. Bu sayede alanda nasıl bir gelişme olduğu takip edilerek gerekli değişiklikler yapılarak, ihtiyaçların karşılanması sağlanmalıdır.

Alanın bir vizyonunun olması: En başta belirlenmesi gereken şartlardan biri de alanın sahip olacağı vizyondur. Bu belirlendikten sonra yapılacak çalışmalara belirlenen vizyona göre yön verilir. Belirlenen vizyonun toplum tarafından benimsenmesi çok önemlidir. Genel anlamda vizyonun belirlenmesinde en etkili

olan etken alanda ne tür aktivitelerin olacağıdır. Ayrıca alanın iyi bir imaj ve konfora sahip olması, insanların gitmek istedikleri bir yer haline gelmesi için gerekli şartların başında gelmektedir. Burada sağlanması gereken bir diğer önemli nokta ise alanın çevresinde çalışanlara bir gurur aşılmasıdır. İnsanların bu alanla övünmeleri bu projenin benimsenmiş olduğunun en önemli göstergelerindendir.

Deneme yanılma yolu ile en doğru kullanımın bulunması: Kamusal açık alanların planlamasının karmaşık bir çok etkenden bir araya gelmesi ve sürecin uzun zaman almasından dolayı başlangıçtan itibaren her şeyin yolunda gitmesi çok zordur. Bu yüzden alanın kullanımının artırılması için, gözlemlerinin sonuçları kısa sürede alınabilecek hedefler belirlenerek, toplanan verilere göre yapılacak değişiklikler sayesinde alanın daha aktif bir şekilde kullanılması sağlanmalıdır. Bu çalışmalar uzun bir zaman dilimi içinde, gözlemlere dayanılarak gerçekleştirildiği için, alanın tam anlamı ile kullanımı uzun yıllar alabilmektedir. Fakat başarılı bir kamusal açık alan yaratılması için bu süre uzun bir zaman dilimi olarak değerlendirilmemeli ve gerekli gözlemlerin yapılmasından vazgeçilmeden ihtiyaç duyulan değişiklikler yapılmalıdır. Bu gözlemlere dayalı olarak geliştirilecek kısa süreli hedeflerin içinde kent mobilyaları, kafeteryalar, kentsel tasarım öğeleri, kaldırımlar, yaya aksları ve peyzaj uygulamaları sayılabilir.

Alanda bulunan kent mobilyaları arasında etkili bağlantılar sağlanması: Mekanın kullanımının artması, mekan içinde bulunan elemanların aktif kullanımlarının artırılmasıyla da mümkündür. Bunun için yapılması gereken kamusal açık alanlarda farklı elemanların kullanımlarının sağlanması ve bu elemanların arasındaki ilişkilerin doğru bir şekilde kurgulanması gerekmektedir. Yapılacak bu kurguda en azından İngilizce de “triangulate” olarak adlandırılan üçgensel bağlantılar metodu kullanılarak gerekli düzenlemeler yapılmalıdır. Örneğin eğer alandaki bir bank, bir çöp sepeti ve bir telefon kulübesi birbirlerinden bağımsız olarak düzenlenirler ve aralarında bir bağlantı kurulmazsa, kullanımlarının çok kısıtlı kaldığı görülecektir. Fakat bu düzenleme yapılırken aralarındaki bağlantılar üçgensel bir şekilde sağlanırsa ve bunların diğer konfor elemanlarıyla ilişkileri de tasarlanırsa, kullanım oranlarının eskiye nazaran çok daha fazla olduğu görülecektir. Olaya daha geniş bir

yelpazeden bakarsak, eğer bir çocuk kütüphanesi bir çocuk oyun alanının yanına konumlandırılırsa ve bunlarında başka bir konfor elemanı ile mesela yiyecek satış birimleriyle ilişkileri sağlanırsa, kullanımlarının ayrı ayrı konumlandırılmalarına göre, daha fazla olduğu görülecektir.

Formun fonksiyonu izlemesi: Kamusal açık alanlarda görsellikten önce fonksiyonellik gelmelidir. Görsel yönden başarılı bir mekan ihtiyaçlara karşılık vermiyorsa ne kadar güzel olursa olsun istenilen düzeyde kullanılamayacaktır ve kullanımı sınırlı kalacaktır. Ama görsellikte özellikle alanın sahip olacağı imajı açısından önemli bir elemandır. Bu sayede insanlara istenilen mesaj verilebilir. Yapılacak tasarım çalışmalarında form tek başına düşünülmeden gerekli kullanımları destekleyecek şekilde tasarlanmalıdır.

Finansmanın ilk sorun olarak düşünülmesi: Projelerde para ilk sorun olarak ele alınmamalıdır. Bu ifade etkili olmanın yollarından birisidir. Alanın ilk başta temel alt yapı hizmetlerinin sağlanmasından sonra alanın çalışmasını sağlayacak olan elemanlar o kadar pahalı kaynaklar gerektirmemektedirler. Ayrıca başlangıçtan itibaren sürece toplumun ve yatırımcıların dahil edilmesi finans aşamasında maliyetlerin düşmesinde de etkili olmaktadır. Bir takım aktivitelerin finansmanı bu gruplar tarafından karşılanabilmektedir. Ayrıca insanlarda proje için bir kamuoyu oluşturularak, katılımın sağlanması için daha istekli olmaları sağlanırsa, yapılacak çalışmalara daha geniş bir bakış açısıyla bakılır ve projenin getireceği faydalar yanında maliyeti ikinci hatta üçüncü planda kalır. Oluşturulacak kamuoyu desteği oranında maliyetlerin düşmesini sağlayacak farklı kaynaklar ortaya çıkacaktır.

Kamusal açık alan projelerinin hiçbir zaman bitmeyen projeler olması: İyi bir kamusal açık alanın doğasında ihtiyaçlara yanıt vermek vardır. Günümüzde ise insanların ihtiyaçları zaman içinde hızla değişmektedir. Ayrıca bu ihtiyaçlar insanların yaşları, cinsiyetleri, yetişme tarzları, sahip oldukları dünya görüşleri gibi değişik bir çok etkene göre de farklılık göstermektedir. İhtiyaçların değişmesi ve yeni olguların oluşması, kentsel çevredeki konforun zaman içinde hızla tüketilmesinin en başlıca sebebidir. Bu yüzden gözlemlerle alandaki aktivitelerin

kullanımları incelenmeli, toplumun istek ve ihtiyaçlarına göre yapılacak değişikliklerle kullanıcıların ilgisinin sürekliliği sağlanmalıdır. İhtiyaçların değişmesine açık olmak, bu konuda tasarımda ve yönetimde esnekliğin sağlanması, kentte daha kaliteli kamusal mekanların ortaya çıkmasına sebep olacaktır. Buradan da anlaşılacağı gibi tasarımın sonu yoktur. Kısacası bu süreç sürekli devam eden bir olgudur.

2.3 Etkin Bir Katılımın Sağlanabilmesi Açısından Planlamada Dikkat Edilmesi Gerekenler

Kamusal açık alanların planlanmasındaki başarıda en önemli faktörlerin başında katılım gelmektedir. İstenilen katılımın sağlanabilmesi ise taraflar arasında sağlıklı bir iletişim kurulması ile mümkündür. Başarılı bir iletişim için yapılması gerekenleri şu şekilde sıralanabilir:

- ~ Kullanıcıların istek, ihtiyaç ve önceliklerini açıklamaları sağlanmalı
- ~ Toplumun profesyonellerle çalışması sağlanmalı ve sürecin sonuna kadar katılımında bulunmaları için cesaretlendirilmeli
- ~ Çözümler esnek olmalı ve sağlam temeller üzerine oturmalı
- ~ Toplumun sorumlulukları genişletilerek kamusal mekanın şekillenmesinde daha aktif rol almaları sağlanmalı
- ~ Paylaşılan ortak bir vizyonun, tarafların yaratıcı çözümlerini ve projenin finansmanını etkileyeceği unutulmamalı
- ~ Tasarım istenilen kullanımı destekleyecek ikincil bir araç şeklinde düşünülmeli

En başta yapılması gereken, kullanıcıların rahatlıkla istek, ihtiyaç ve önceliklerini açıklayabilecekleri ortamların yaratılması gelmektedir. Buradan elde edilecek veriler ışığında yapılacak çalışmalar yönlendirilmelidir. Yapılacak çalışmalarda kullanıcıların profesyonellerle birlikte çalışması sağlanmalı ve sürecin sonuna kadar bu birlikteliğin sürmesi için cesaretlendirilmelidirler. Bu sayede toplumun projeyi sahiplenmesi sağlanır. Ayrıca sürecin sonunda ortaya çıkan çözümlerin katı değil,

esnek olmasına dikkat edilmeli ve zaman içinde gelen taleplere göre gerekli değişiklikler yapılarak toplumun ilgisinin dağılması önlenmelidir. Zaman içinde toplumun sorumlulukları genişletilerek, kullanacakları kamusal mekanın şekillenmesinde daha aktif rol almaları sağlanmalıdır. Unutulmamalıdır ki ortaya çıkarılacak ortak bir vizyonun hem yaratıcı çözümler yaratılmasına hem de finansmana büyük bir etkisi olacaktır. Yapılacak bu çalışmalar sonucunda tasarım birinci öncelik olmak yerine, istenilen kullanımı destekleyecek ikincil bir araç durumuna gelecektir.

2.4 Kamusal Açık Alanların Planlanmasında Organizasyon Açısından Karşılaşılabilecek Başlıca Sorunlar

Kentsel kıyı alanları projelendirilirken sürecin başından itibaren belli başlı problemlerle ve tespitlerle karşılaşmaktadır. Önceki deneyimlerin incelenmesi sonucunda bu sorunların önceden tespit edilmesi ve yapılacak çalışmalarda başlangıçtan itibaren dikkate alınması projelendirme çalışmalarının daha sağlam temeller üzerine oturmasına yardımcı olacaktır. En çok karşılaşılan sorunları şu şekilde sıralanabilir:

- ~ Hedeflerin açık olarak belirlenememesi
- ~ Yapılan çalışmaların siyasi çıkarlara hitap etmesi
- ~ Dışarıdan değer sistemi empoze edilmesi
- ~ Pahalı kaynak sağlanması
- ~ Çözümlerin belirli tasarım kalıpları ve ihtiyaca cevap vermeyen kullanımlar içinde aranması
- ~ Toplumun değişikliklere direnmesi
- ~ Kısıtlı katılım ve deneyimlerle sonuca gidilmeye çalışılması
- ~ Her şeyin profesyonel ve uzmanlardan beklenmesi

Hedeflerin zar zor belirlenmesi. Hedeflerin zar zor belirlenmesinin başlıca sebebi yapılacak çalışmaların uzun vadeli olarak geniş bir bakış açısıyla değil de, daha çok kısa vadeli dar bir çerçevede düşünülmesinden dolayı, bir vizyon oluşturulamamasından kaynaklanmaktadır. Sonuç olarak ileriye dönük olarak bir

vizyon belirlenmemesi, belirlenen hedeflerin kısa vadeli olmasına ve aslında ana hedefin bir alt başlığı olması gerekirken ana hedef haline gelmesine sebep olmaktadır. Kısa vadeli bu hedefler bir müddet sonra yapılacaklar karşısında yetersiz kalmakta ve proje ilerledikçe ihtiyaçlara karşılık verememektedir.

Yapılan çalışmaların politik çıkarlara hitap etmesi. Özellikle ülkemizde yapılan çalışmalarda yerel yönetimlerin yönetim kadrolarının siyasi kimliklerinin olması ve yaptıkları çalışmaların denetim ayağının yeterince sağlıklı bir şekilde işlememesi politik çıkarların bu tür çalışmalara kolaylık dahil olmasını sağlamaktadır. Bunun sonucunda da görevi halka hizmet olan yerel yönetimlerin, bu tür çalışmalara sadece elde edilecek rant olarak bakmalarına sebep olmaktadır.

Dışardan değer sistemi empoze edilmesi. Yapılacak çalışmalarda alanla ilgili yeterince araştırma, analiz ve gözlem yapılmadığı için bir takım değerler doğru tespit edilememekte ve varsayımlar üzerinden yapılan çalışmalar yüzünden alanla ilgisi olmayan, varsayımlara dayanan bir değer sistemi dışarıdan empoze edilmektedir. Fakat bu durum bir müddet sonra geçerliliğini yitirmekte ve yapılan yatırımla sağlanan fayda birbirini karşılamamaktadır. Sonuçta ölü yatırım diye nitelendirilen çalışmalar ortaya çıkmaktadır.

Pahalı kaynak sağlanması. Özellikle ülkemizde siyasi erkin sahip olduğu güçten dolayı en çok karşılaşılan problemlerin başında gelmektedir. Yapılacak çalışmalarda şeffaflık ve denetim bağımsız bir şekilde sağlanamadığı için belli çıkar gruplarına yarar sağlanması yüzünden yapılan çalışmalar genellikle astarından pahalıya çıkmaktadır. Ayrıca dışarıdan halkın ve özel sektörün projeye katılımları gerçekleştirilemediği için finansman olanakları da yeterince verimli bir şekilde değerlendirilememektedir.

Çözümlerin belirli tasarım kalıpları ve ihtiyaca cevap vermeyen kullanımlarda aranması. Buradaki asıl sorun dışarıdan katılımının sağlanmaması ve kısıtlı deneyimlerle sonuca gidilmeye çalışılmasıdır. Yeterince yapılmayan analiz aşaması sonucunda yapılan çalışmalarda farklı çözümler ortaya çıkmamakta ve sonuçta

alanlar farklı özelliklerde ve konumlar da bile olsa benzer kullanışsız mekanlar ortaya çıkmaktadır. Burada karşılaşılan bir diğer önemli sorun ise dış görünüşe verilen önemin, fonksiyonelliğe verilmemesi ve ortaya çıkan kullanışsız alanlardır.

Toplumun değişikliklere direnmesi. Bu sorunun ana sebebi kullanıcılarla doğru bir şekilde iletişim kurulamamasından gelmektedir. Genelde insanlar alıştıkları ortamdan kolay kolay vazgeçememekte ve yeterince bilgilendirilmedikleri için hemen tepki göstermektedirler. Kullanıcılarla başarılı bir şekilde iletişim kurulması, projeye katkılarının dikkate alınması ve her aşamada düzenli bir şekilde taraflar arasında bilgi akışının sağlanması gerekmektedir.

Halkın katılımının sağlanamaması ve kısıtlı deneyimlerle çözüme gidilmesi. Aslında bu sorun yukarıda bahsettiğimiz halkın yeniliklere direnmesinde sebebini oluşturmaktadır. Katılım sağlanamadığı için gerçek anlamda ihtiyaç ve istekler tespit edilememekte ve yapılan çalışmadan maksimum fayda sağlanamamaktadır. Ayrıca önceden yapılmış uygulamalardan ve bilgi birikiminden de yeterince faydalanılamadığı için kısıtlı deneyimlerle sonuca gidilmeye çalışılmaktadır. Buda sorunların kaynağının ve çözümünün tam olarak tespit edilememesine sebep olmaktadır.

Tamamıyla profesyonellere ve uzmanlara güvenilmesi. Buradaki en büyük yanlışlı uzmanlar ve profesyonellere işi bırakarak katılımın gereksizliğine inanmaktır. Yaşayan bir kamusal açık alan yaratmak için kaçınılmaz olarak bir çok zorluğun aşılması gerekmektedir. Sonuçta bir çok etkenin doğru bir şekilde bir araya getirilmesi sonucu ortaya çıkan yaşayan bir mekanın tasarımı konusunda, hiçbir meslek grubu tek başına yeterli bir bilgiye sahip değildir. Profesyoneller kendi konuları ile ilgili mesleki bilgi birikimine sahiptirler ama, böyle kompleks bir yapının oluşturulmasında bir çok farklı meslek grubunun sahip olduğu bilgi birikimi gerektirmektedir. Kısacası her birinin kendi alanlarında uzman olduğu unutulmamalı ve kamusal bir açık alan yaratmak için farklı disiplinlerden kişilerin bir arada çalışması gerektiği için kendi meslekleri ile ilgili sahip oldukları bilgilerin kısıtlı kaldığı göz ardı edilmemelidir.

2.5 Başarılı Bir Kamusal Açık Alan Düzenlemesinin Sağlayacağı Ekonomik Ve Toplumsal Yararları

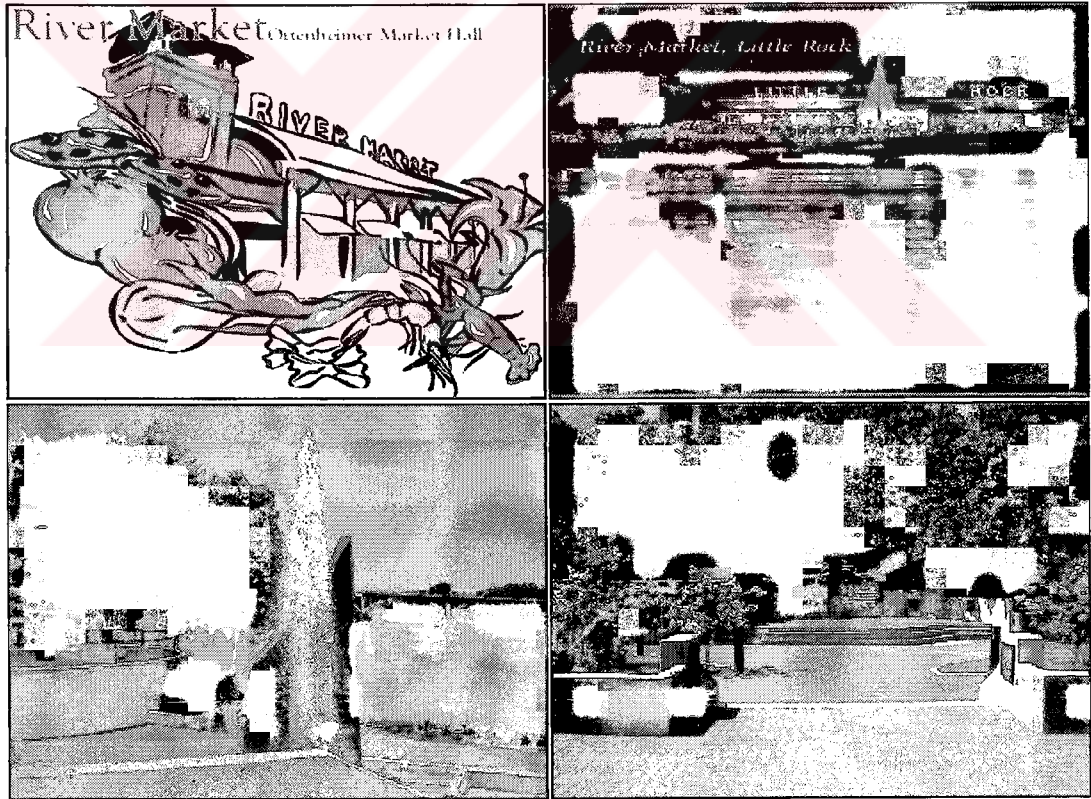
Kamusal açık alanların doğru bir şekilde planlanmasının bir çok ekonomik ve toplumsal yararı vardır. Bu yararların başında çevresine olan olumlu etkilerinden dolayı ekonomik anlamda çok büyük girdiler sağlamaları sebebiyle yeni iş alanlarının açılmasına ve toplanan vergi oranının artmasına sebep olmaktadır. Eğer alanda belirli ticari faaliyetler varsa yapılacak çalışmaların ekonomik olarak bu faaliyetleri destekleyebilme potansiyeli de göz önünde tutulmalıdır. Ayrıca bu tür kamusal mekanların toplumsal yararları da göz ardı edilemeyecek kadar çoktur. Bu gün betonlaşmış şehirlerin içinde hapis olmuş insanların en kolay kaçış noktaları ve psikolojik olarak rahatlamalarını kamusal açık alanlar sağlamaktadır.

Tasarım sürecinin başından itibaren uygulama ve kullanım süreci de dahil olmak üzere, yapılacak bir takım çalışmalarla ve alınacak önlemlerle maliyetlerin düşürülmesi ve gelir elde edilerek alanın kendi kendini mali açıdan yeterli hale gelmesi sağlanmalıdır. Bu çalışmalar sonucunda alanın gelişmesi hızlanacak ve finansman konusunda da bir kaynak yaratılmış olacaktır. Başlıca yapılması gerekenleri şu şekilde sıralayabilir:

- ~ Yerel ekonomilerin desteklenmesi
- ~ Yatırımcıların teşvik edilmesi
- ~ Turizmin desteklenmesi
- ~ Kültürel olanakların değerlendirilmesi
- ~ Gönüllülerin kullanılması
- ~ Suç oranının düşürülmesi
- ~ Yaya güvenliğinin sağlanması
- ~ Toplu taşıma imkanlarının arttırılması
- ~ Kamusal sağlığın geliştirilmesi
- ~ Çevrenin geliştirilmesi

Yerel ekonomilerin desteklenmesi: Yapılacak çalışmaların önemli bir kısmını oluşturmaktadır. Yapılan planlama çalışmalarının temel amaçlarından bir de yapılacak çalışmalar sonucunda yerel ekonomilerin desteklenmesidir. Bu sayede alan sadece bir park niteliğinden çıkarak çevresine fayda sağlayan bir nitelikli mekan haline gelmektedir.

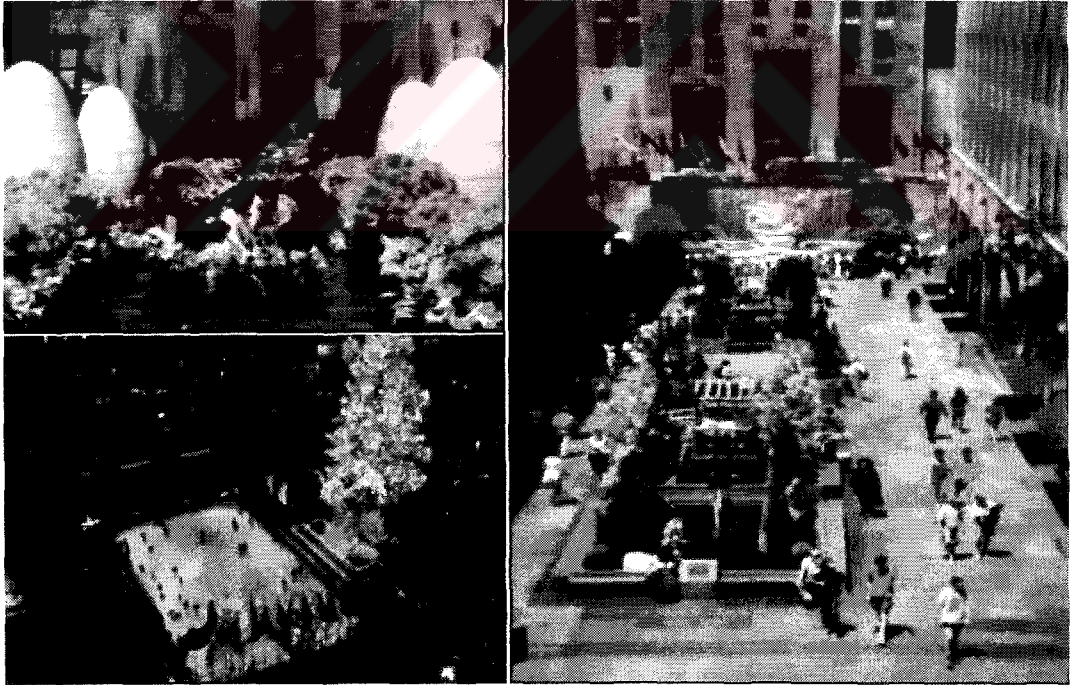
1996 yılında Amerika’da Little Rock kasabasında yapılan bir projelendirme çalışmasında olaya Başkanlık Kütüphanesi de dahil edilmiş ve buradan sağlanan kaynakla tasarlanan kamusal açık alan içerisinde, yerel ekonomiyi destekleyecek şekilde River Market adında bir alış veriş mekanı yapılmıştır. 3 yıl içinde bu market 2 kattan fazla büyümüş ve diğer yerel ekonomik faaliyetlere finansman sağlayarak destek vermeye başlamıştır.



Resim 2.1 River Market ve Park

Turizmin desteklenmesi: Günümüzde bacasız sanayi olarak nitelendirilen turizm, doğru şekilde planlandığı zaman bulunduğu yere çok büyük katkılar sağlamaktadır.. Özellikle tasarlanan alanın tarihsel bir geçmişi varsa yerli ve yabancı turistlerin ilgilerini çekecek çalışmaların yapılması daha da kolaylaşmaktadır.

Yapılan kapsamlı bir araştırmadan sonra PPS tarafından Rockefeller Center'da bulunan Channel Gardens için bir takım tasarımsal önerilerde bulunulmuştur. Bu önerilerde oturma gruplarının arttırılarak, etrafın bir çiçek bahçesi gibi düzenlenmesi ve paten pistinin de bu düzenlemeye dahil edilmesi sağlanmıştır. Sonuçta alan bugün New York'un en çok turist çeken ve popüler mekanlarından birisi haline gelmiştir. Alanın bu derece popüler olmasında burada gerçekleştirilen Today Show programının ve çeşitli zamanlarda düzenlenen farklı aktivitelerinde büyük faydası vardır.



Resim 2.2 Channel Gardens

Yatırımcıların desteklenmesi: Yatırımcıların desteklenmesi özellikle en başta kaynak yaratılması için etkili bir çözümdür. Yapılacak çalışmalarda yatırımcıların ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde bir takım kriterler göz önüne alınarak planlama çalışmalarının yapılmasında çok büyük fayda vardır.

Oak Park, Illinois'te başarısız bir sokak düzenlemesinin yerine, yatırımcıların isteklerini dikkate alarak yapılan bir projelendirme çalışmasında, daha proje tamamlanmadan kiralar %100 artmış ve yatırımlar başlamıştır. Proje tamamlandığında projeye başlanmadan önce yaklaşık olarak %30 olan kiralık yer oranı %5'lere kadar düşmüştür. Sonuçta alanda çok hızlı bir şekilde yenilenme olmuş ve gelir elde edilmeye başlanmıştır.



Resim 2.3 Oak Park'taki Sokak Düzenlemesi

Kültürel olanakların değerlendirilmesi: Kültürel olanaklar ve ortak bir geçmiş insanları kolaylıkla bir araya getirebilecek niteliklerdir. Tasarlanacak alanda bu tür özellikler varsa mutlaka kullanılmalıdır. Bu sayede insanların kendilerini yabancı hissetmeleri önlenmiş ve rahat davranmaları sağlanmış olur.

San Rafael'de İtalyan nüfusun yoğun olduğu bir yerleşim alanında, kullanılmayan ihmal edilmiş bir park için, kültürel değerlerin ön plana alındığı bir vizyon yaratılmış ve İtalyanların çok sevdiği bocce kortlarının yapılmasına karar verilmiştir. Yapılan çalışmalar sonucunda, çevrede oturanlarında projeye katılımları sağlanarak, yaratılan kaynakla, yönetimini kar amacı gütmeyen bir komisyonun yürüttüğü bocce kortları

inşa edilmiştir. Bundan sonra alanın kullanımı çok hızlı bir şekilde artmış ve park halk için çok büyük bir gurur kaynağı haline gelmiştir. Öyle ki San Rafael'in her noktasından insanlar, geceleri aileleriyle beraber parka gelmeye başlamışlardır. Zamanla medyada çıkan haberler sonucunda parkın ünü ülke dışına çıkmış ve parkı görmeye Avrupa'dan da insanlar gelmeye başlamıştır.



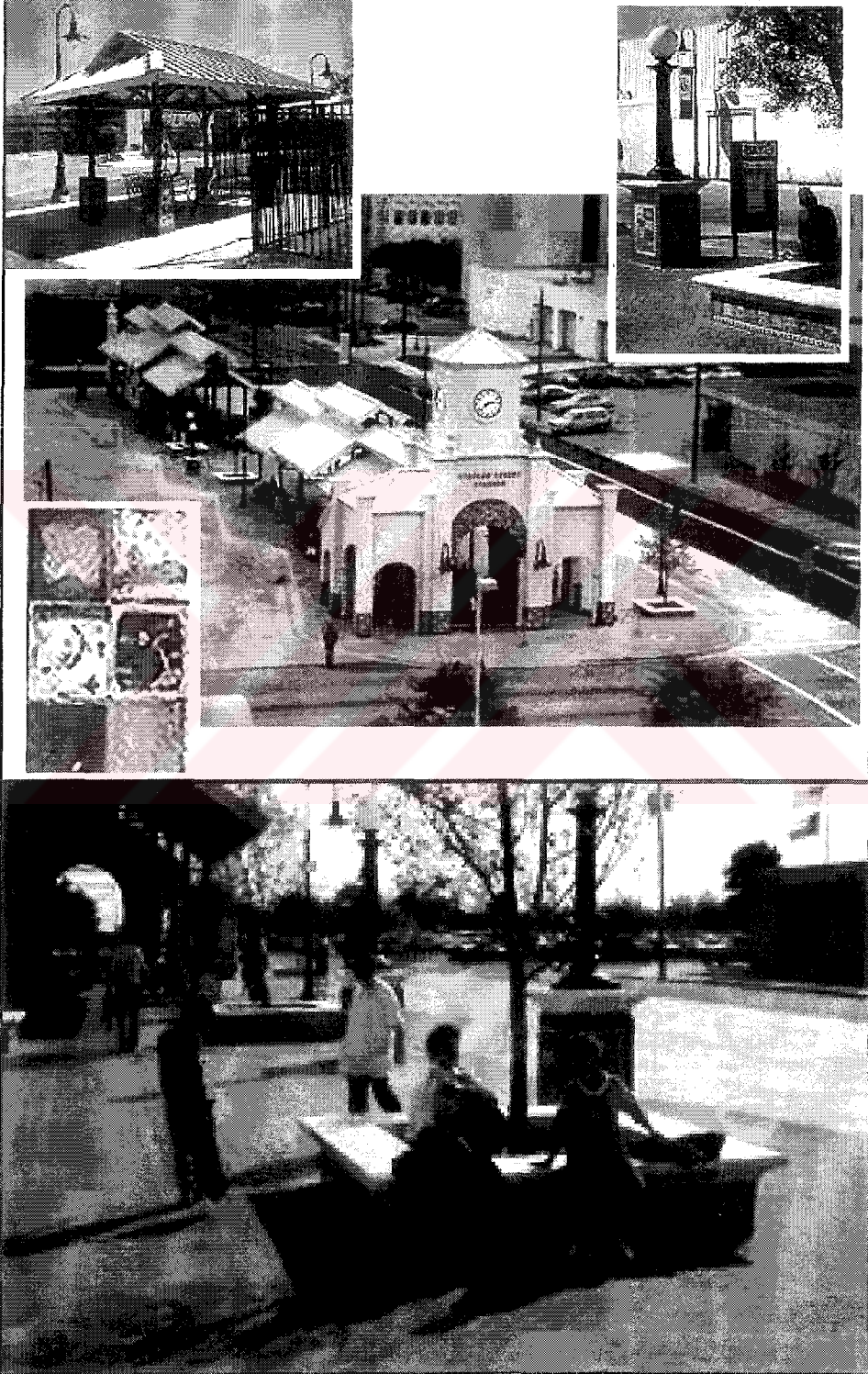
Resim 2.4 Albert Park'taki Bocce Kortları

Çevrenin geliştirilmesi: Son yıllarda kamusal açık alanların öneminin farkına varılması bu kaynakların daha olumlu bir şekilde kullanılmasını sağlamıştır. Bunun sonucunda bu alanların çevrelerine de çok büyük etkisi olduğu gözlenmiş ve çevresel standartların hızla arttığı tespit edilmiştir. Sağlıklı bir çevre ise kullanıma direk etki eden bir özellik olarak ortaya çıkmıştır.

Gönüllülerin desteklenmesi ve kullanılması: Gönüllülerin projenin çeşitli aşamalarında projeye katılımlarının sağlanması tahmin edilemeyecek kadar hem maddi hem de manevi yararlar sağlamaktadır. Özellikle alanın toplum tarafından benimsenmesine çok büyük katkısı vardır.

Corpus Christi, Teksas'da yapılan bir projede, yaklaşık 1500 civarında gönüllünün de katılımı sağlanmış ve alanda bulunan bankların, elektrik direklerinin, kolonların, kemerlerin ve otobüs duraklarının seramikle kaplanması işinde kullanılmışlardır. Sonuçta hem zamandan hem de paradan çok büyük bir tasarruf

sağlanmıştır. Ayrıca bu proje Amerika’da Federal Desing Arhievement ödülünü almıştır.



Resim 2.5 Federal Desing Arhievement Ödülünü Alan Çalışma

Suç oranının düşürülmesi: Alanda güvenlik hissinin sağlanması en başta yapılması gerekenlerin başında gelmektedir. İnsanların kendilerini rahat hissetmelerinin başlıca nedeni huzur ve güven duygusudur. Bundan dolayı da insanların kendilerini huzursuz ve güvende hissetmedikleri yerlere gitmeleri beklenemez.

1980'lerin başında New York'ta bulunan 7 dönüm büyüklüğündeki Bryant Park yasa dışı ilaç satıcılarının istilasına uğramıştı. Bundan dolayı da çevrede çalışanlar ve turistler bu parka gitmeye cesaret edemiyorlardı. Daha sonra yapılan çalışmalarla suç oranı düşürülmüş ve güvenlik sağlanmıştır. Sonuçta bugün güneşli bir günde parkı yaklaşık olarak 10000 kişi kullanmaktadır. Ayrıca yaz aylarında da akşamları ünlü bir film festivali yapılmakta ve büyük ilgi görmektedir.



Resim 2.6 Bryant Park'tan Çeşitli Görüntüler

Yaya güvenliğini artırılması: Alana ulaşılabilirlik sağlanırken yaya güvenliğini ve park alanlarının da düşünülmesi gerekmektedir. Eğer yayalar ulaşmak istedikleri yere trafik kaygısından uzak bir şekilde, park sorunun olmadan ulaşırlarsa alanın kullanım oranı da o derecede atmaktadır.

San Bernardino, Kaliforniya’da, PPS tarafından yapılan bir deneyde 4 şeritli bir yolun iki şeridi arabaların çapraz olarak park edebilecekleri şekilde tasarlanarak trafiğe kapatılmıştır. Bunun sonucunda sokakta ki yaya güvenliği artmış ve sokağın kullanımı %50, park kapasitesi de %25 artmıştır.



Resim 2.7 San Bernardino’da Yapılan Düzenleme

Toplu taşıma imkanlarının artırılması: Kamusal alanlara ulaşılabilirliğin sağlanması konusunda en kolay, güvenli ve ekonomik çözümlerin başında toplu taşıma araçları gelmektedir. Toplumun toplu taşıma araçlarını kullanması için özendirilmesi ve bu konuda gerekli tedbirlerin alınması gelmektedir. Özellikle toplu taşıma araçlarının duraklarının uygun yerlerde konumlandırılması ve sahip oldukları konfor elemanlarının çoğaltılması kullanımı direk olarak artırmaktadır.

Plainfield, New Jersey’ de yapılan bir çalışmada Netherwood tren istasyonu yenilenerek daha konforlu bir hale getirilmiştir. Bu başarılı yenilemeden sonra tren kullanımı %40 oranında artmıştır.

Kamusal sağlının geliştirilmesi: Günümüzde yapılan araştırmalar göstermektedir ki insanlar artık bir yerden bir yere giderken mümkün olduğunca az yürüme eğilimindedirler. Bunun sonucunda da toplumsal olarak daha fazla sağlık sorunları açığa çıkmaktadır. Özellikle gelişmiş ölkelerde özellikle ABD’de bu sorun daha belirgin bir hal almıştır. İstatistiklere göre Amerikan toplumu gün geçtikçe şişmanlamaktadır. Bu yüzden de yapılacak planlama ve tasarım çalışmalarında mutlaka insanlar yürümeye ve spor yapmaya teşvik edilmeli ve bunun içinde gerekli ortamlar sağlanmalıdır.



Resim 2.8 Spor Yapan İnsanlar

2.6 Kamusal Açık Alanların Kullanım Açısından Tasarıma Bağlı Olan Başlıca Başarısızlık Nedenleri

Günümüzde kamusal açık alanların çoğu tasarlanırken kullanmak için değil, daha çok bakmak için tasarlanmış izlenimini vermektedir. Görselliğe verilen önem, fonksiyonelliğe verilmemektedir. Bu tür mekanlara baktığımızda düzenli, temiz ve boş olduklarını görmekteyiz. Bu çözüm daha çok “no people, no problem” (insan yok, sorun yok) mantığına uygun bir çözüm olarak değerlendirilebilir. Eğer kamusal açık bir mekan boşsa, yapılanlar tahrip ediliyorsa veya kullanımında istenmeyen nahoş durumlar oluyorsa, bunların sebebi ya tasarımdan ya yönetim biçiminde veya her ikisinden dolayı kaynaklanabilmektedir. Kamusal açık alan düzenlemelerinin kullanım açısından başarılı olamama sebepleri şu şekilde açıklanabilir:

1. Oturulacak yer bulunmaması
2. Ortak aktivite alanlarının bulunmaması
3. Etkisiz bir giriş ve ulaşılamayan görsel mekanların yaratılması
4. Fonksiyonel olmayan niteliklerin kullanılması
5. İnsanların istedikleri yerlere gitmeyen ve rahatsızlık veren yaya yolları
6. Motorlu taşıtların alandaki hakimiyeti
7. Alan etrafında monoton ortamlar ve ölü alanlar yaratılması
8. Uygunsuz ve sıkıcı yerlere konumlanmış toplu ulaşım durakları

Oturulacak yer bulunmaması: Genellikle kamusal açık alanlarda rastlanan en büyük eksiklik kullanıcıların oturacak yer bulamakta zorlanmasıdır. Bunun sebebi ya alanda bu ihtiyaca karşılık verecek çözümler yoktur, ya vardır ama yeterli değildir yada ihtiyacın duyulduğu yerde konumlandırılmamıştır. İnsanlar genellikle içinde bulundukları ortama uyum sağlamaya çalışırlar ve karşılaştıkları sorunları çözmek için çapa sarf ederler. Bu tür bir problemle karşılaşan insanlar çözümü kendileri yaratır ya uygun bir yere uzanırlar ya çantalarının üzerine otururlar yada mekandan uzaklaşırlar. Eğer alanın kullanımı artırılmak isteniyorsa bu tür sorunlar giderilmeli ve alandaki konfor öğeleri arttırılmalıdır. Ayrıca iyi bir kamusal açık alanda oturma

gruplarının bulunması kadar konumlandıkları yerde eşit derecede önemli bir noktadır. Örneğin en basitinden bankların güneşin altında veya gölgede konumlanmalarına göre alanın kullanımına direk etkilemektedir. Bu konuda dikkat edilmesi gereken bir diğer önemli husus ise oturma gruplarının aktivite alanlarının içinde veya çevresinde konumlanması gerekliliğidir.



Resim 2.9 Başarılı Ve Başarısız Örnekler

Ortak aktivite alanlarının bulunmaması: İnsanların bir diğer ihtiyacı veya isteği ise bir arada olabilecekleri ve çeşitli aktivitelerde bulunabilecekleri mekanlardır. Bu tür mekanlar tasarlanırken birkaçının bir araya geldiği birleşme noktaları da yaratılmalıdır. Birleşme noktalarında kullanılabilecek mekanların başında yiyecek-içecek satılan mekanlar gelmektedir. Başarılı bir birleşme noktaları için bu tür mekanların ayrı bir önemi vardır.

Etkisiz bir giriş ve ulaşılamayan görsel mekanların yaratılması: İnsanlar ilk başta kullanacakları mekanı görerek algılamak ve daha sonrada kolay bir şekilde ulaşmak isterler. Eğer bir alanın kullanımı arttırılmak isteniyorsa ilk önce insanların o mekanı uzaktan görerek algılayabilmeleri ve yapılacak tasarımla kolay şekilde ulaşımı

sağlanmalıdır. Karanlık veya dar girişler, alanın görülebilirliğini engelleyen elemanlar alanın kullanımını azaltmaktadır.

Aşağıda bu konu ile ilgili Amerika’da yapılan bir çalışma görülmektedir. Resim 2.11’de BRYANT PARK’ın girişinin yeniden tasarlanmadan önceki hali görülmektedir. Burada sınırlı bir giriş vardır ve alanı çevreleyen duvarlardan dolayı da dışarıdan algılanma düzeyi oldukça düşüktür. Daha sonra yapılan çalışma ile alanın girişi daha davetkar olarak yeniden tasarlanmış ve alanın algılanmasını zorlaştıran çevresindeki duvarlarda kaldırılmıştır. Girişe konulan küçük büfeler ile alanın içinin caddeden algılanabilmesinin sağlanması sonucu alanın kullanımında büyük bir artış olmuştur. (Resim 2.11)



Resim 2.10 Girişin Düzenlenmeden Önceki Hali



Resim 2.11 Girişin Düzenlendikten Sonraki Hali

Fonksiyonel olmayan niteliklerin kullanılması: Kamusal açık alanlarda kullanılacak kentsel tasarım form ve elemanları sadece görsel amaçlı değil, fonksiyonelde olmalıdırlar. Bu tür form ve elemanlara birer aktivite yüklemek alanın kullanımını artmasına sebep olacaktır.. Mesela çimlere basılabilmeli, görsel olarak konan heykellerle çocuklar oynayabilmelidirler şeklinde bir çok örnek bu konuda verilebilir. Çimlere basmayınız veya heykellere tırmanmayınız gibi uyarılar insanların davranışlarını sınırlamakta ve rahat hareket etmelerini önlemektedir.



Resim 2.12 Barselona Kentsel Kıyı Düzenlemesindeki Görsel Elemanlar



Resim 2.13 Berlin Hayvanat Bahçesindeki Başarılı Bir Görsel Eleman

İnsanların istedikleri yerlere gitmeyen ve rahatsızlık veren yaya yolları: Kamusal açık alanlarda sık olarak rastlanan bir diğer hata ise genellikle çevresinde her hangi bir aktivite bulunmayan, nereye gittiği belli olmayan, anlamsız gezinti yollarıdır. Bunlar genellikle amorf şekillerde olurlar ve tanımsız geometrik şekiller etrafında dolanırlar. İnsanların rahat bir şekilde dolaşmalarını engelleyerek sıkıntı verirler (Resim 2.14). Resim 2.15’de ise daha rahat bir gezinti yolu görülmektedir. Çevresine konan oturma grupları sayesinde insanların oturmaları ve dinlenmelerine olanak sağlanmıştır. Ayrıca oturma gruplarının sabit olmamalarından dolayı insanların bunları ihtiyaçlarına göre şekillendirme şansları bulunmaktadır. Buda dikkat edilmesi gereken bir detaydır. Sonuçta kullanımı arttırmakta ve maksimum fayda sağlanmaktadır.



Resim 2.14 Başarısız Bir Yaya Yolu Uygulaması



Resim 2.15 Başarılı Bir Yaya Yolu Uygulaması

Motorlu taşıtların alandaki hakimiyeti: Tespit edilen önemli bir sorun ise trafiğe açık yolların çok geniş ve yaya geçidi ile kaldırımların yetersiz olmasıdır. Kamusal açık alanların içindeki ve çevresindeki yolların mümkün olduğunca anayol kimliğinden uzak olması gerekmektedir. Çünkü araç trafiğinin yoğun olarak bulunduğu yolların çok geniş olması, yaya geçitlerinin az olması ve yaya kaldırımlarının yetersiz kalması alanın etkinliğini azaltmaktadır. İnsanların alana ulaşmak için yaya geçitlerini güvenli ve konforlu bir şekilde kullanmaları sağlanmalıdır. Hatta mümkünse bu yaya geçitleri insanların arada bekleyip dinlenebilecekleri şekilde düşünülmelidir.



Resim 2.17 Yaya Geçidi Olmadan Karşıya Geçmeye Çalışan Bir Grup İnsan



Resim 2.18 Güvenli Bir Şekilde Karşıdan Karşıya Geçen Yayalar

Uygunsuz ve sıkıcı yerlere konumlanmış toplu ulaşıma durakları: Toplu taşıma araçlarının duraklarının ulaşılması zor ve çevre olarak insanların ilgisini çekmeyen yerlerde konumlanması da bir başka sorundur. Durakların yoğun olarak kullanılan ve aktivitelere yakın yerlerde konumlandırılması sadece alanın kullanımını değil insanların toplu taşıma araçlarını kullanma oranlarını da arttırmaktadır.



Resim 2.19 Sıkıcı Bir Yerde Konumlanmış Otobüs Durağı



Resim 2.20 Canlı Bir Ortamda Konumlanmış Otobüs Durağı

Alan etrafında monoton ortamlar ve kullanışsız alanlar bulunması: Alanın çevresi de alanın tasarımı ve yönetimi kadar başarısını etkilemektedir. Monoton bir çevreye sahip olan, çevresinde herhangi bir aktivite bulunmayan alanların kullanımı tam tersi durumlara göre daha azdır. Örneğin uzun bir duvarın kenarından yürümek, alış veriş

mekanlarıyla dolu bir yerden yürümekten daha az ilgi çekici bir durumdur. Böyle monoton ortamlar insanların canlarının sıkılmasına neden olmaktadır. Her halde bu konuya en iyi örnek D.E.Ü Mimarlık Fakültesini Alsancak'a bağlayan yolun kenarındaki kaldırımdır. Bir kenarında yol diğer kenarında ise uzun sağır bir duvarın bulunmasından dolayı uzun ve monoton bir yapısı vardır. Genellikle kullananlara sıkıntı vermektedir.



Resim 2.21 Sıkıntı Monoton Veren Bir Kaldırım



Resim 2.22 Çevresinde Çeşitli Aktiviteler Bulunan Bir Kaldırım

2.7 Kamusal Açık Alanların Başarısının Değerlendirilmesinde Kullanılabilecek Kriterler

Dünyanın dört bir yanındaki 1000'den fazla kamusal açık alan düzenlemesini inceleyen PPS, başarılı kamusal açık alanların sahip olduğu 4 temel anahtar özellik tespit etmiştir. Bu araştırmaya göre başarılı bir kamusal alanın ulaşılabilir, insanların aktivitelerde söz sahibi olduğu, konforlu iyi imaj sahibi ve sonuç olarak toplumsal olması gerekmektedir. Toplumsal olarak tanımlanan yerler genelde insanların birbirlerini tanıdığı ve gelirirken arkadaş veya akrabalarını da getirdikleri mekanlardır.

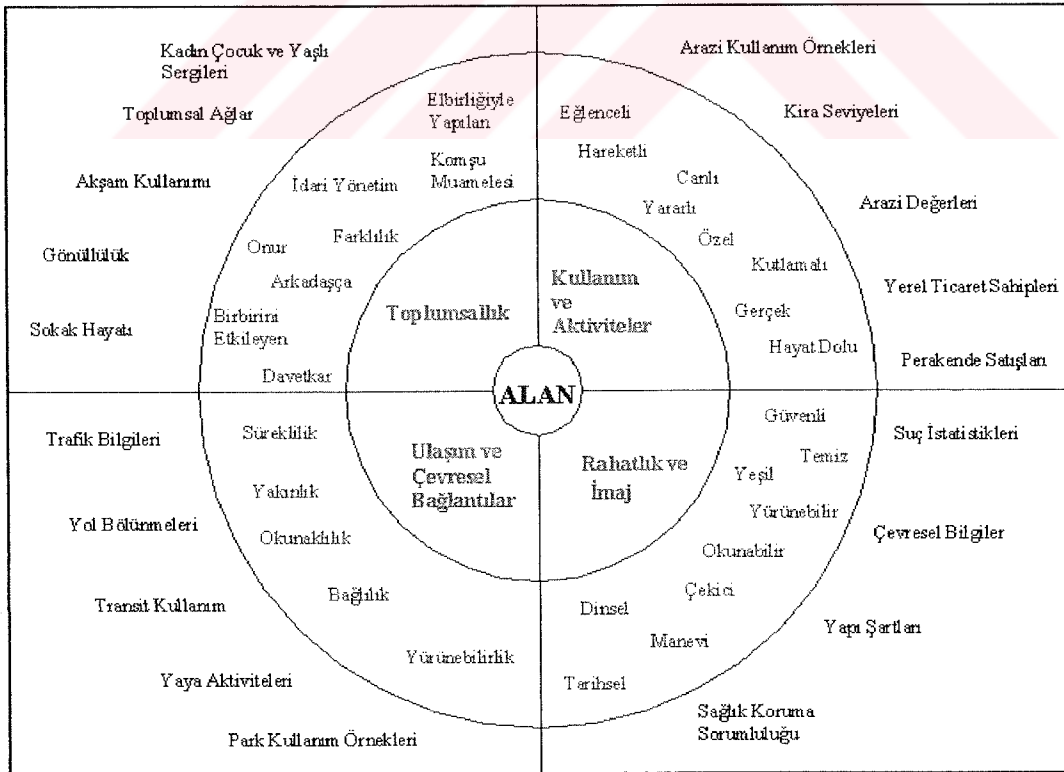
1000'den fazla kamusal alanın incelenmesi sonucunda, kamusal alanların başarılı olup olmadıklarının değerlendirilebilmesi için bir alan diyagram geliştirilmiştir. Bu diyagramın merkezindeki daire kamusal alanı temsil etmektedir. Bu alan bir sokak, kentsel kıyı alanı, oyun sahası, bir binanın çevresi veya benzeri yerler olabilir. Alan bu diyagrama göre 4 temel öge doğrultusunda değerlendirilmeye başlanıyor. Merkezin çevresindeki çemberin içinde yer alan 4 ana kriterin dışında kalan öğeler ise sezgi yolu ile yani nitel olarak değerlendirilebilecek alt başlıkları oluşturmaktadır. Çemberin dışında kalan özellikler ise sayısal değerlerle yani nicel olarak istatistiklerle veya araştırmalarla ölçülebilecek özellikleri temsil etmektedir. (Şekil 2.1, Şekil 2.2)

2.7.1 Ulaşılabilirlik Ve Çevre Bağlantıları

Alanın ulaşılabilirliğinin değerlendirilmesi görsel ve fiziksel olarak alanın çevresi ile bağlantılarının incelenmesi ile değerlendirilmektedir. Başarılı bir kamusal açık alan ilk başta dışarıdan algılanılabilmeli, kolay ulaşılabilir ve içeri girilebilir olmalıdır. Alanın çevresi de bu konuda önemli bir etkidir. Örneğin alışveriş mekanlarıyla dolu bir çevre, her zaman bir duvarın veya boş parsellerin yanından yürümekten daha fazla ilgi çekmektedir. Ayrıca ulaşılabilirlik arttıkça ihtiyaç duyulan park alanı da artmaktadır. Bu yüzden toplu taşıma araçlarının verimli bir şekilde kullanılması çok önemlidir.



Şekil 2.1 Alan Diyagramı (Orijinal)



Şekil 2.2 Alan Diyagramı

Alanın ulaşılabilirlik ve çevre bağlantılarının değerlendirilmesi:

- ~ Alan uzaktan algılanabiliyor mu? Alanın içi dışarıdan görülebiliyor mu?
- ~ Alanın çevresi duvarlarla mı çevrili yoksa çevresindeki yerleşim alanları ile iyi bir şekilde bağlantıları sağlanmış mı?
- ~ İnsanlar alana yürüyerek rahat bir şekilde ulaşabiliyorlar mı yoksa alana ulaşmak için arabaların aralarından geçerken ani hareketler yapmaları gerekiyor mu ?
- ~ Alanda bulunan ulaşım aksları ve gezinti yolları insanları gerçekten istedikleri yere götürüyor mu ?
- ~ İnsanların alan ulaşmak için otobüs, tren, metro, vapur, bisiklet gibi benzer alternatif ulaşım araçlarını kullanma şansları var mı?
- ~ Kaldırımların çevredeki alanlarla bağlantıları var mı?
- ~ Özürlü insanların alana rahatlıkla ulaşabilmeleri için gerekli tedbirler alınmış mı?
- ~ Toplu taşıma araçlarının durakları uygun yerlerde konumlandırılmış mı ?

2.7.2 Konfor Ve İmaj

Bir alanın başarılı olarak addedilmesi için en önemli etkenlerden biride alanın sahip olduğu konfor ve imajdır. Konforun içinde özellikle güven hissi, temizlik ve oturma olanakları önemli yer tutmaktadır. Alanda güven hissi ve temizlik sağlanmadığı müddetçe insanlarda bir huzursuzluk olmaktadır. Ayrıca oturma olanaklarının yeterli olması ve insanların istedikleri yere oturabilmelerinin sağlanması, insanları alanın konforu konusunda oldukça tatmin etmektedir. Bir alanın konforunun ve imajının değerlendirilmesinde kadınlar daha hassas davranmaktadırlar. Çünkü onlar genelde kullandıkları alanları erkeklere nazaran daha dikkatli incelemektedirler.

Alanın konfor ve imajının değerlendirilmesi:

- ~ Alan insanda ilk seferde iyi bir izlenim bırakıyor mu ?
- ~ Alanda erkeklerden daha fazla sayıda kadın var mı?
- ~ Yeterli sayıda oturma olanağı var mı? Oturma elemanları uygun yerlerde mi konumlandırılmışlar? İnsanların istedikleri yerde oturma şansları var mı ?
- ~ Alan temiz mi? Alanın bakımından sorumlu olan kişiler var mı?
- ~ Alan güven hissi veriyor mu? Güvenlik sağlayan bir birim var mı? Eğer varsa ne yapıyorlar? Ne zaman görevliler?
- ~ İnsanlar alan da resim çekiyorlar mı? Farklı mekanlarda resim çekirme olanağı var mı?
- ~ Alanda motorlu taşıtlar mı hakim yoksa sadece yayalara mı açık?

2.7.3 Kullanım ve Aktiviteler

Aktiviteler alanın temel inşa elemanlarıdır. Alanda bulunacak aktivitelerin insanlara alana gelmeleri için bir neden yaratması gerekmektedir. Eğer alanda yapılacak bir aktivite yoksa alan genelde boş olacaktır. Buda bir şeylerin yanlış gittiğinin işaretidir. Kullanım ve aktiviteler açısından alanda dikkat edilmesi gereken noktalar şu şekilde açıklanabilir:

- ~ Alanda fazla sayıda aktivite bulunması sayesinde insanlara seçme şansı verilmelidir.
- ~ Alanın kullanımında kadın ve erkekler arasında denge kurulmalıdır.
- ~ Değişik yaş gruplarından insanların alanı kullanmaları sağlanmalı ve bu sayede alanın tüm gün kullanılması hedeflenmelidir. Özellikle emekli ve çocuklu insanların mesai saatleri içinde alanı kullanmaları sağlanarak ölü zamanlar değerlendirilmelidir.
- ~ İnsanların alana yalnız gelmelerinin yerine arkadaş grupları ve aileleri ile gelmeleri sağlanmalıdır. Çünkü bu alanın toplumsal ve eğlenceli olduğunun göstergesidir.
- ~ Son olarak da başarılı bir şekilde yönetilmelidir.

Alanın kullanımının ve aktivitelerin değerlendirilmesi:

- ~ Alan genellikle boş mu yoksa kullanılıyor mu?
- ~ Alan farklı yaş grupları tarafından kullanılıyor mu?
- ~ İnsanlar gruplar halinde alana geliyorlar mı?
- ~ İnsanlar alanda kaç çeşit farklı aktivitede bulunuyorlar?
- ~ Alanın hangi bölümleri daha çok kullanılıyor hangi bölümleri kullanılmıyor?
- ~ İnsanların yapacakları aktiviteler arasında seçme şansı var mı?
- ~ Alanın yönetiminden sorumlu ayrı bir komite var mı veya siz alanın yönetiminden sorumlu birini tanıyor musunuz?

2.7.4 Toplumsallık

Bir alan için sağlanması en zor niteliktir. Fakat bir kere başarıldığı zaman en önemli belirleyici nitelik olmaktadır. Eğer insanlar alanda arkadaşlarını görürlerse, yeni insanlarla tanıştırlarsa, en azından çevrelerindeki insanları sima olarak tanırlarsa kendilerini daha rahat hisseder ve başka insanlarla daha rahat iletişim kurarlar. Paylaşılanlar arttıkça alanı daha çok benimseme eğilimi içinde olurlar. Alanın bu tür sosyal yapılaşmaya sahip olması çok önemli bir özelliktir.

Alanın toplumsallığının değerlendirilmesi:

- ~ Alan insanların buluşmak için seçtikleri bir yer mi?
- ~ İnsanlar alanda yeni arkadaşlar ediniyorlar mı?
- ~ İnsanlar alana gruplar halinde mi geliyorlar?
- ~ Alanda bulunanlar bir birlerini tanıyorlar mı?
- ~ İnsanlar alanı görmeleri için arkadaşlarını ve akrabalarını getiriyorlar mı?
- ~ İnsanlar alanı muntazaman kullanıyorlar mı?
- ~ Alanda toplumun farklı kesimlerini yansıtan etnik veya yaş grupları var mı?
- ~ İnsanlar yerde bir çöp gördüklerinde alıp çöpe atıyorlar mı?

2.8 Kentsel Kıyı Alanlarında Sürdürülebilirliğin Sağlanması

Önceki bölümde genel anlamda kamusal açık alanlarda yapılması ve bulunması gereken özelliklerden söz edildi. Bu bölümde ise daha ağırlıklı olarak kentsel kıyı alanları ile ilgili sürdürülebilir bir çevre konusunda yapılması gerekenler ele alınmaktadır. Bu bilgiler mevcut kentsel kıyı düzenlemeleri incelenerek, alanın sürdürülebilirliğinin sağlanabilmesi için yapılması gerekenlerin bir araya toplanması ile oluşturulmuştur. WIN (Waterfront International Network) tarafından bir bilgi ağı kurularak dünya üzerindeki çeşitli kentsel kıyı alanlarının düzenlemeleri incelenmiş, elde edilen veriler toplanmış ve sürdürülebilir bir çevre için yapılması gerekenler şu şekilde belirlenmiştir.

1. Su ve çevre kalitesi kontrol altına alınmalıdır.
2. Kıyı alanlarının kentin mevcut bir parçası olduğu unutulmamalıdır.
3. Tarihi süreç alanın kimliğini oluşturmaktadır.
4. Kamusal kullanım ön şart olmalıdır.
5. Planlama ve uygulama aşamasında kamu-özel sektör ortaklıkları ile süreç hızlandırılmalıdır.
6. Karışık kullanımın sürdürülebilir bir çevre için önemi unutulmamalıdır.
7. Kentsel kıyı alanlarında sürdürülebilirliğin sağlanması için halk katılımı mutlaka sağlanmalıdır.
8. Kıyı düzenleme projelerinin uzun süreli projeler olduğu unutulmamalıdır.
9. Kentsel kıyı alanlarının canlandırılması işleminin devamlı bir süreç olduğu unutulmamalıdır.
10. Kentsel kıyı alanlarının projelendirilmesinde önceki deneyimlerden ve eldeki bilgi birikiminden mutlaka yararlanılmalıdır.

Su ve çevre kalitesi kontrol altına alınmalıdır. Her şeyden önce ihtiyaç duyulan sistemdeki suyun kalitesidir. Kıyı gelişiminin sağlanması ve sürdürülebilir bir çevre için, alanda suyun bulunduğu akarsuların, derelerin, kanalların, göllerin veya denizin temiz olması gerekmektedir. Bunun sağlanmasından ise yerel yönetimler sorumludur. Alınacak tedbirlerle ve yapılacak denetimlerle, suyun kalitesinin

arttırılması sağlanmalıdır. Ayrıca bu sağlandıktan sonra suyun temiz bir şekilde kalması temin edilmelidir.

Kentsel kıyı alanlarının kentin mevcut bir parçası olduğu unutulmamalıdır. Kentsel kıyı alanları planlanırken kentten ayrı düşünülmemeli ve onun canlılığına katkıda bulunacak şekilde tasarlanmalıdır. Tasarım sırasında suyun kentsel peyzajın bir elemanı olduğu göz önüne alınmalı ve yapılacak aktivitelerde sudan faydalanmalıdır. Su aktivitelerine dahil edilerek kullanıcıların kullanımına sunulmalıdır. Aksi takdirde alanın su kenarında olmasının bir özelliği kalmamakta ve su sadece görsel bir öge olarak kalmaktadır.

Tarihi süreç alanın kimliğini oluşturmaktadır. Tarihi kimlik alanın karakterini belirleyeceği için, tasarım sırasında göz önüne alınması gereken önemli bir olgudur. Kentin ve suyun ortak geçmişindeki olaylardan, yapılardan ve doğasından yararlanarak yapılacak çalışmalar, bize yenileme karakteri ve kullanılabilir bir çevre için nelerin yapılması gerektiği hakkında önemli ipuçları verir. Geçmişle geleceğin birleştirilmesi insanların yapılacak çalışmaları yadırgamalarını önleyeceği gibi, projeye dışarıdan gelen katılımları da hızlandıracaktır. Özellikle alandaki ticari faaliyetlerin korunması sürdürülebilir bir çevrenin önemli bir parçasıdır.

Kamusal kullanım ön şart olmalıdır. Kentsel kıyı alanlarının planlanması sırasında olmazsa olmaz şartların başında kamusal kullanım gelmektedir. Bu alanlar fiziksel ve görsel olarak her yaş ve gelir grubundaki kişiler için ulaşılabilir olmalıdır. Ayrıca yapılacak çalışmalarda kentsel kıyı alanları yüksek standartlarda, yoğun kullanıma izin verecek bir şekilde inşa edilmeli ve ileride yapılabilecek değişikliklere müsaade etmelidir. Eğer bu sağlanmazsa ileride gelişme süreci içinde bir çok problemler ortaya çıkacaktır ve bir müddet sonra alan çekiciliğini kaybedecektir.

Planlama ve uygulama aşamasında kamu-özel sektör ortaklıkları ile süreç hızlandırılmalıdır. Yapılacak bu çalışmalara halkın ve yatırımcıların katılımının sağlanması süreci hızlandıracaktır. Kentsel kıyı alanları için geliştirilen projelerde kamu-özel birlikteliği mutlaka sağlanmalıdır. Yerel yönetimlerin alanın gerekli altyapı

hizmetlerini yerine getirmeli ve başlangıçtan itibaren sürece dahil edilenler yapılan çalışmalar hakkında sürekli olarak bilgilendirilerek, sağlayacakları katkılar dikkate alınarak, projeyi sahiplenmeleri sağlanmalıdır.

Karışık kullanım sürdürülebilir bir çevre için önemli bir faktördür. Sürdürülebilir bir kentsel kıyı düzenlemesi için karışık kullanım önceliklidir. Konut, ticari ve kültürel çeşitlilik kıyı kullanımlarında sağlanmalıdır. Fakat bunlar yapılırken kıyı özel mülkiyet olmaktan çıkarılmalı ve kamusal kullanım sağlanmalıdır. Suyu erişim herkes için eşit ve erişilebilir olmalıdır.

Kentsel kıyı alanlarında sürdürülebilirliğin sağlanması için halk katılımı mutlaka sağlanmalıdır. Katılımın önemi göz ardı edilmemelidir. Özellikle ülkemizde yapılan örneklerle baktığımız zaman, katılım ayağının her zaman ihmal edildiğini görmekteyiz. Halk başından itibaren olaya katılmalı ve proje ile ilgili çalışmalardan sürekli olarak haberdar edilmelidir. Toplumsal katılım sürdürülebilirliğin bir ön şartıdır. Şehirler sadece kentsel kıyı alanlarının ekolojik ve ekonomik yararlarından değil sosyolojik yararlarından da faydalandığı unutulmamalıdır. Kentsel kıyı alanlarının sosyolojik yararlarından maksimum faydalanılabilmesi ise halkın katılımı ile mümkündür.

Kentsel kıyı alanları projelerinin uzun süreli olduğu unutulmamalıdır. Kentsel kıyı alanları için hazırlanan projeler uzun süreli projelerdir. Bu yüzden adım adım gerçekleştirilmeli ve bu sayede alanın potansiyellerinden bütün şehrin faydalanması sağlanmalıdır. Uzun süreli projeler olması nedeniyle farklı nesillere meydan okurlar ve özellikle zaman içinde monotonluğun önlenmesi için çeşitliliğe ihtiyaç duyarlar. Yapılacak değişikliklerle kullanıcıların ilgilerinin devamlılığı sağlanmalıdır. Bu tür projelerde sürecin sonuna kadar ekonomik, sosyal ve ekolojik başarılar garanti altına alınmalıdır. Yani uygulamaya geçmeden önce her türlü plan-program yapılarak gerekli bağlantılar sağlanmalı ve bir noktaya geldikten sonra projenin tıkanması önlenmelidir.

Yeniden canlandırma devamlı bir süreçtir. Bunun yapılacak planlamalarda göz ardı edilmemesi gereklidir. Bütün master planları kentsel kıyı alanlarının kent için anlamını ve fonksiyonların prensiplerinin detaylı analiz sonuçlarını temel almalıdır. Planlar esnek olmalı, değişikliklere kolay adapte olabilmeli ve hazırlanırken bütün disiplinlerin bu sürece dahil edilmesi sağlanmalıdır.

Kentsel kıyı alanlarının projelendirilmesinde önceki deneyimlerden ve eldeki bilgi birikiminden mutlaka yararlanılmalıdır. Kentsel kıyı alanlarının planlanması karmaşık yapısından dolayı bir çok disiplinden bilim dalının bir arada çalışmasını gerektirmektedir. Burada sadece mühendislik dallarındaki bilim dallarının değil, aynı zamanda sosyal bilimler alanındaki bilim dallarının da sürece dahil edilmesi sağlanmalıdır. Bu kadar çok ve farklı bilim dalının özellikle ülkemizde bir arada çalışması oldukça zordur. Bu yüzden planlama yapılırken çok iyi bir organizasyon yapılması gerekmektedir. Çünkü burada aradaki bilgi akışının çok iyi bir şekilde sağlanması gereklidir. Ayrıca önceki deneyimlerden de faydalanmak bir çok sorunun önceden görülmesine ve tekrarlanmaması konusunda bize çok büyük bir avantaj sağlar. Bunun sonucunda yapılacak çalışmalar daha sağlam temeller üzerine oturur.

Toronto'da Kraliyet Komisyonu (Royal Commission On The Future Of The Toronto Waterfront) tarafından yapılan bir çalışmaya dünyanın dört bir tarafından çeşitli meslek gruplarına dahil olan, kentsel kıyı alanlarının planlanması ve tasarımı konusunda çalışan kişiler katılmış ve kentsel kıyı alanlarının geleceğini tartışmışlardır. Bu çalışmanın sonucunda bir bildiri yayınlanmış ve geleceğin kentsel kıyı alanlarının sahip olması gereken özellikler şu şekilde açıklanmıştır:

- ~ Temiz
- ~ Yeşil
- ~ Çevre ile bağlantılı
- ~ Açık
- ~ Ulaşılabilir
- ~ Kullanılabilir
- ~ Çeşitli

- ~ Gücü yetebilir
- ~ Çekici

Kentsel kıyı alanlarının planlama süreci ise şu özelliklere sahip olmalıdır:

- ~ Katılıma açık
- ~ Saydam ve anlaşılır
- ~ İçinde farklı bileşenler ve fikirlerin bulunması

Geleceğin kentsel kıyı alan düzenlemelerinin sahip olması gereken özellikleri şu şekilde açabiliriz:

Temiz: Alanın gelecekteki gelişimi ve içinde bulunan aktiviteler çevreye zarar vermeyerek çevresel şartlara katkıda bulunacak şekilde, diğer yaşam formları ile birlikte çalışmalıdır. Ayrıca suyun çöplerden arındırılarak temizlenmesi sağlanmalıdır. Bu sayede ortamda yaşayan her türlü canlının zarar görmesi önlenektir.

Yeşil: Yapılacak planlama çalışmalarında mümkün oldukça alanın doğal yapısı bozulmadan yeşil bir alt yapı oluşturulmalıdır. Özellikle alanın doğal ortamına, arazi yapısına, su dönüşüm bölgelerine ve biyolojik formlara dikkat edilmelidir.

Ulaşılabilir: Kentsel kıyı alanları toplumun herkesini tarafından özelliklede toplu taşıma araçları ile ulaşılabilir olmalıdır. Şartlar uygunsa insanların alana yürüyerek veya bisikletlerle ulaşmaları özendirilmelidir. Ayrıca tasarım aşamasından itibaren toplumun hiçbir kesiminin ulaşılabilirlikten mahrum edilmemesi gerekmektedir. Özellikle yaşlıların ve engellilerinde ulaşabileceği şekilde mimari engeller ortadan kaldırılmalıdır.

Çevre ile bağlantılı: Alanın çevresindeki mekanlarla doğru bir şekilde bağlantılarının sağlanması gereklidir. Bölgedeki doğal, kültürel ve tarihi değerlerle mümkün olduğunca yeşil ulaşım aksları planlanmalıdır.

Açık: Mevcut doğal güzellikler korunmalıdır. Yapılacak tasarımda görselliği engelleyecek elemanlardan kaçınılmalıdır. Ayrıca kullanım yoğunluğunun ve tasarımın görsel bakış açılarını engelleyecek şekilde olmamalıdır.

Kullanılabilirlik: Kentsel kıyı alanları kamusal ve özel karışık kullanımları dengeli bir şekilde desteklemelidir. Kullanımlar her şeyden önce su ile desteklenmeli ve kamusal olarak kullanımına herkesin ulaşabilmesi sağlanmalıdır. Ayrıca çevresel fırsatlar doğaya zarar vermeden değerlendirilmeli ve yıllarca kullanımı sağlanmalıdır.

Çeşitlilik: kentsel kıyı alanları kullanım açısından mutlaka çeşitlilik göstermelidir. Bünyesinde farklı kullanımlar, peyzaj elemanları, alanlar, programlar ve değişik fırsatlar öneren fikirler bulunmalıdır. Karışık kullanımlarda kamusal ve özel kullanımlar mutlaka dengelenmelidir.

Gücü yetebilir: Kentsel kıyı alanlarının gelişiminde ve yönetiminde limitli devlet ve özel sektör kaynaklarının hızlı ve verimli bir şekilde kullanılması gerekmektedir. Alanın yönetimi ve gelişimi yapılacak çalışmalar ve alınacak önlemlerle ekonomik açıdan kendi kendine yetebilecek bir duruma gelmesini, ekonomik fırsatları değerlendirerek üstlenmelidir. Ayrıca bu alanların üzerinde kamusal olmalarından dolayı toplumun tüm kesimlerinin söz sahibi olması özellikle, rekreatif faaliyetlerin her gelir grubundan insan için gücü yetebilir şekilde düşünülmesini gerektirmektedir.

Çekici: Tasarım ve peyzaj insanların ilgisini çekecek özel ve anılmaya değer alanlar yaratmalı, korunmalı ve arttırmalıdır. Kentsel kıyı alanlarının tasarımında geçmişten günümüze süreklilik hissi sağlanmalı, mekanlar arasındaki bağlantılar doğru bir şekilde planlanmalı, açık alanlarda uyumlu renkler, dokular ve materyaller kullanılarak alanın bir çekim merkezi olması sağlanmalıdır. Ayrıca bütün bunlar yapılırken alandaki manzara ve bakış açılarının da korunması gerekmektedir.

2.9 Kentsel Kıyı Alanlarının Planlanma ve Tasarım Süreci

Kentsel kıyı alanlarının planlanma süreci genelde alanın bulunduğu yöreye has kıstaslar içerir. Çünkü her bölgenin kendine has karakteristik özellikleri vardır. Fakat sürecin işleyiş şekli genellikle aynıdır. Bunun için planlama süreci aşağıdaki şekilde şematize edilebilir:

BAŞLANGIÇ

Görevin Tanımlanması
Proje Alanının Tespiti
Halkın Katılımını Başlatma
Amaçları Geliştirme

ALAN ÇALIŞMASI

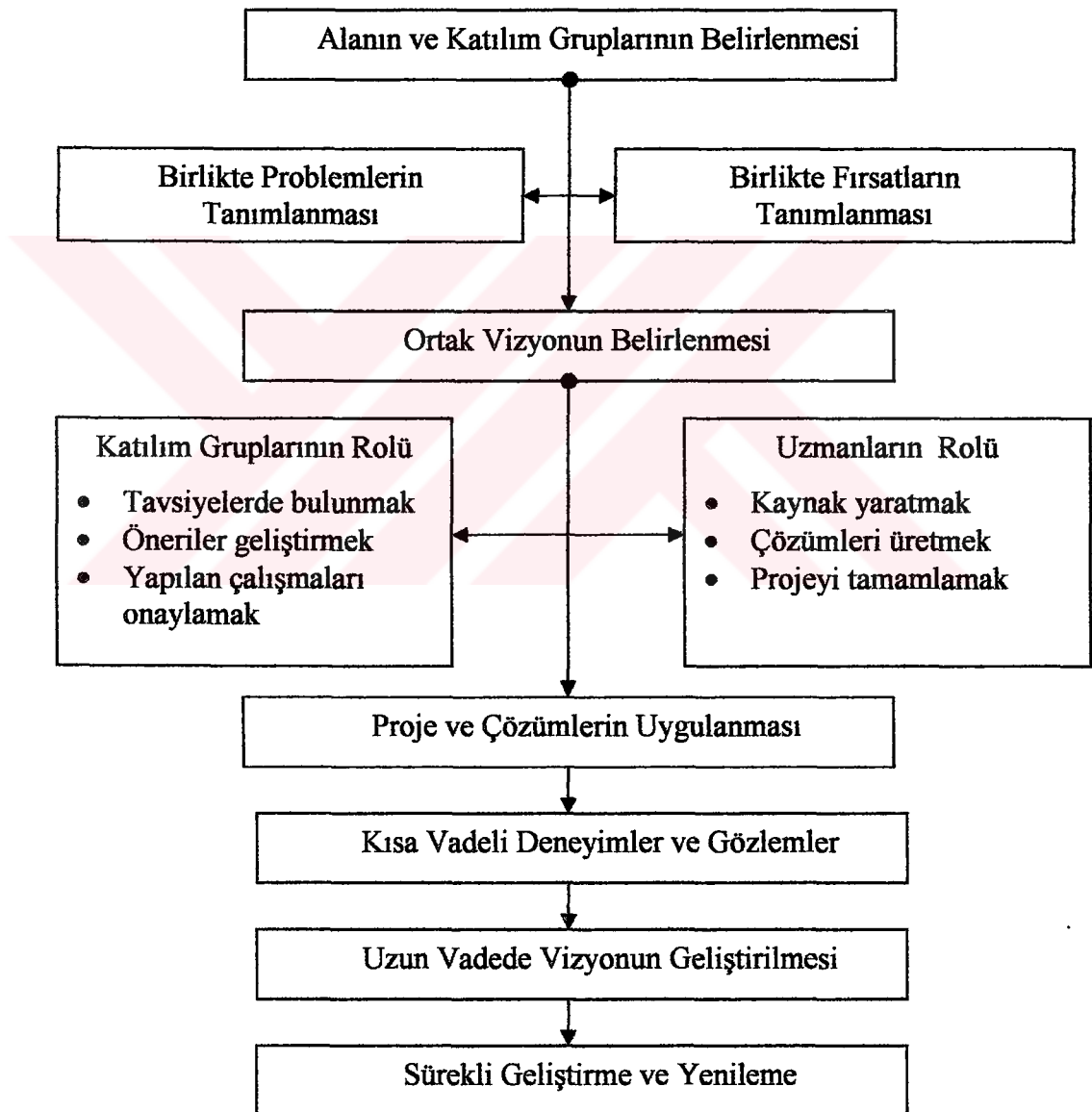
Potansiyel ve Kısıtlamaları Tanımlamak
Kullanıcıları ve İhtiyaçlarını Saptamak
Hedefleri Geliştirmek
Alternatif Projelerin Hazırlanması ve Seçimi

PLANI GELİŞTİRMEK VE UYGULAMAK

Yönetmelik Kuralları Düzenlemek
Başlangıç Noktalarını Saptamak
Uygulama ve Bakım Sorumluluklarını Tanımlamak
Projenin Geliştirilmesi
Projenin Yönetimi
Uygulama

Şekil 2.3 Planlama Süreci

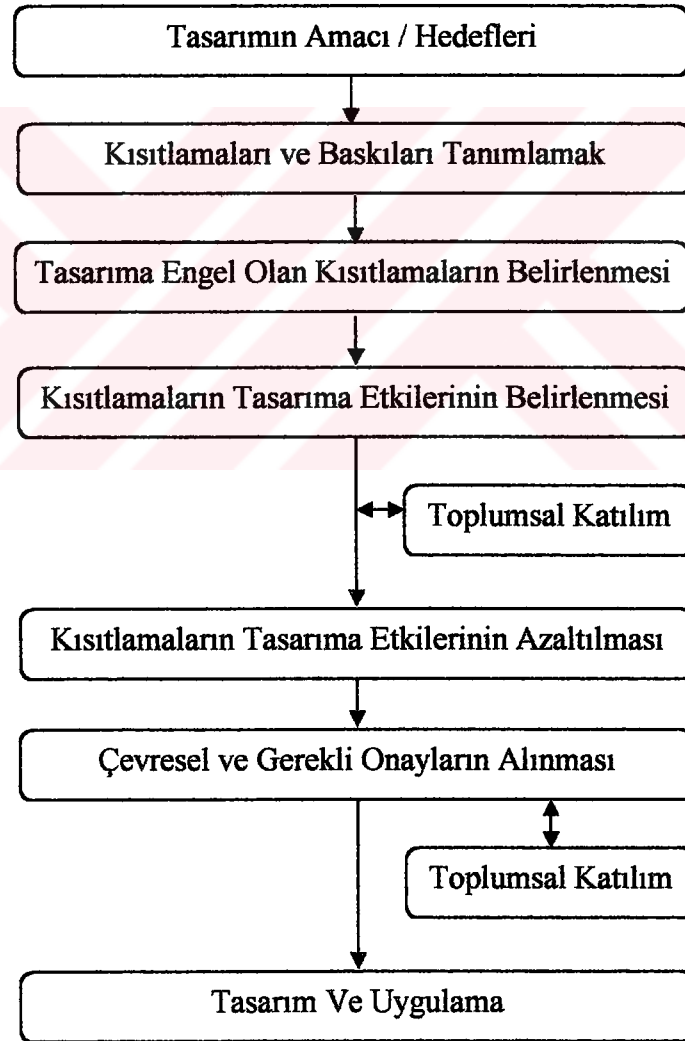
Kıyı planlaması pek çok kullanıcı grubunu ve aktiviteyi içinde barındırdığı için oldukça karışık bir organizasyondur. Bu yüzden alanda yapılacak bir çalışmada özellikle toplumun, sivil toplum örgütlerinin, meslek odalarının, ilgili kurum ve kuruluşların görüşlerinin alınması ve sürece katılımlarının sağlanması gerekmektedir. Eğer görüş ayrılığı çıkarsa bu durumda yerel yönetimler çoğunluğun taraf olduğu bir politika üreterek asgari müştereklerde tarafları buluşturmalıdır. Proje süreci içinde eğer özel sektöründe desteği alınırsa ekonomik olarak büyük bir destek sağlanır. Bu süreç şu şekilde şematize edilebilir:



Şekil 2.4 Katılım Süreci

Genellikle gelişmiş ülkelerde yapılan uygulamalarda öncelikle bir planlama komitesi oluşturulur. Böylelikle yeni planlama politikaları ve arazi kullanımları belirlenmektedir. Bu komite konunun tartışılmasını başlatarak ilgili gruplar arasında iletişimin kurulmasını sağlamaktadır. Eğer böyle bir komite yok ise planlama grubunun yardımcı olduğu yerel komiteler bu işi yürütmektedirler. Halk katılımının sağlanması için buluşma, toplantı ve bölgeye inceleme turları düzenlemektedir.

Yapılan bu çalışmalar sonucunda elde edilen bilgiler ışığında tasarım çalışmaları başlamaktadır. Tasarım süreci ise şu şekilde şematize edilebilir:



Şekil 2.5 Tasarım Süreci

Bütün bu uzun süreç içinde yapılması gerekenler doğru bir şekilde organize edilir ve sistemin başlangıcı sağlam temel üzerine oturtulursa, amaçlara daha kolay ulaşılacağı görülecektir. Bu yüzden ilk adım olarak amaç ve hedeflerin doğru olarak belirlenmesi gerekmektedir. Bu amaçlar toplumun ve ilgililerin görüşlerine uygun olmalıdır. Hedefler belirlenirken ise toplumun ihtiyaç ve istekleri göz önüne alınarak, kente olacak katkılarına göre değerlendirilmelidirler. Amaçlar genel olmalı ve kıyı alanlarının uzun vadede gelişimine izin verecek şekilde belirlenmelidirler. Başlıca amaçlar şu şekilde sıralanabilir:

- ~ Ulaşılabilir bir kıyı alanı,
- ~ Kıyı alanlarının canlandırılması ve çekici kamu alanları yaratılması,
- ~ Yeni iş olanakları sağlanması,
- ~ Turistik cazibenin artması,
- ~ Kıyı alanlarındaki ticari potansiyelin artırılması.

Ayrıca bunlara ek olarak;

- ~ Suyla bütünleşen rekreasyon alanlarının artması
- ~ Özel etkileşimli bölgelerin yaratılması
- ~ Şehrin imajına katkı sağlaması
- ~ Toplumda eğitici bir rol oynaması
- ~ Düzenli olarak yenilenen halka yönelik alanların yaratılması

gibi amaçlar sayılabilir.

Amaç ve hedefler geliştirilirken alanın doğru bir şekilde analiz edilmesinin çok büyük bir önemi vardır. Alanla ilgili ne kadar çok veri toplanırsa, geleceğe dönük çalışmalar yapılırken o derece doğru tespitler yapılır ve belirlenecek amaç ve hedefler alanla bütünleşir. Aksi takdirde alanın eskisinden de kötü bir hal alması kaçınılmazdır.

Alanın potansiyellerinin ve kısıtlamalarının belirlenmesi alan ve çevresi hakkında bilgi toplanması sayesinde ortaya çıkar. Kıyının en büyük potansiyeli eşsiz olmasıdır.

Her kıyı alanının kendine has özellikleri, farklılıkları bulunmaktadır. Bu farklılıkların her biri kıyı alanlarında kullanışlı bir mekan yaratmak için onların potansiyellerini oluşturur. Alanın sahip olduğu özellikler konumuna bağımlı olarak gelişir. Alanın konumu üç şekilde değerlendirilebilir.

Su kütleisindeki yeri: Kıyı alanının su üzerindeki yeri önemli fiziksel karakteristik özellikler sağlar. Kıyı arkasındaki farklı topoğrafik durumlar kıyının veya nehir boylarının farklılaşmasına katkıda bulunurlar.

Bölge içindeki yeri: Kıyı alanlarının önemi bölge içindeki konumlarına göre artıp azalabilmektedir. Özellikle endüstri limanları, rekreasyon alanları, kültür merkezleri gibi oluşumlar kent ve çevresi için oldukça çekici mekanlar oluşturabilirler.

Çevresel aktivitelere yakınlık: Şehir merkezinin bir parçasını oluşturmak, kalabalık aktivite merkezleri, rıhtımlar, şehir merkezinin yüksek mekanları hem yaşayanlar hem de turistler için çekim sebebidir. Bu yüzden alanın çevre ile olan bağlantıları kullanımı direk olarak etkilemektedir.

Bu süreçte dikkat edilmesi gereken alanla ilgili analizler şu şekilde sıralanabilir:

1. Alanın kent içindeki konumu ve önemi,
2. Çevresel kullanımlar ,
3. Su kullanımları,
4. Bölgeye ulaşım imkanları,
5. Su kaynağının karakteristiği,
6. Kıyı konfigürasyonu ve erozyon potansiyeli,
7. Jeolojik özellikleri,
8. Ekstrem iklimsel değişimleri,
9. Bölgenin vista noktaları,
10. Yaya sirkülasyonu,
11. Servis birimlerinin tipi ve yerleri,
12. Bölgenin tarihsel, doğal ve kültürel özellikleri.

2.10 Kentsel Kıyı Alanlarının Düzenlenmesinde Tasarım İlkeleri

1. Çok amaçlı kıyı kullanımını ve ilişkili aktiviteleri sağlamak,
2. Kıyı odak noktalarını yaratmak,
3. İnsan ölçeğini sağlayabilmek,
4. Tasarımlanan alanda ilgi ve çekim gücü yaratabilmek, kimlik oluşturabilmek,
5. Kullanışlı ve emniyetli tasarım çözümleri elde etmek biçiminde özetlenebilir.

(Ministry of Municipal Affairs, 1987)

Yukarıda sayılan tasarım kabulleri başlıklar halinde şu şekilde açılabilir.

2.10.1 Çok Amaçlı Kullanım ve Uyumluluk

Farklı kullanımları bir araya getirmede bazı sorunlar ortaya çıkabilir. İkinci bölümde, kamusal mekanlar kapsamında yapılan değerlendirmeler doğrultusunda problem ve çözümleri aşağıdaki gibi belirtilebilir.

- ~ Önerilen fonksiyonlar için alan kısıtlıysa,
- ~ Kullanıcıların emniyeti ve katılımı, endüstri, trafik ve benzeri fonksiyonlarla kısıtlanıyorsa,
- ~ Pasif ve aktif kullanımlar aralarında tampon bölgeler oluşturulmadan çok yakın yerleştirilmiş ise,
- ~ Farklı yaş gruplarına hitap eden kullanımlar iç içe girmişse bir takım problemler ortaya çıkmaktadır.

Çözüm Yolları:

- ~ İyi bir dış mekan tasarımı ve peyzaj elemanları ile tampon bölgeler oluşturulmalı.
- ~ Ulaşılabilirliğin en kolay ve sade şekilde olması için gerekli çözümler ve önlemler düşünülmelidir.

- ~ Özellikle toplu taşıma araçlarının durakları doğru yerlerde konumlandırılmalıdır.
- ~ Alan mümkün olduğunca yayalara tahsis edilmeli ve motorlu taşıtların alandaki hakimiyeti minimuma indirilmelidir.
- ~ Alandaki aktiviteler için gerekli büyüklükte mekanlar sağlanmalı ve kullanımlar arasında uygun uzaklıklar bırakılmalıdır.
- ~ Alanda bulunan aktivitelerin ve kullanımların birbirini tamamlayıcı özellikte olmasına dikkat edilmelidir. Bir süreklilik sağlanmalıdır.
- ~ Alan içindeki sirkülasyon ağı detaylı bir şekilde düşünülerek çözümlenmelidir.

2.10.2 Kıyı Odak Noktaları

Kullanıcıları kıyıya çekmek amacıyla çeşitli aktivite alanları (kafeterya, spor alanları, marina, deniz feneri, köprü gibi elemanlarla) ile bir takım odak noktaları oluşturulmalıdır. Bu tür alanlar oluşturulurken de özellikle kullanıcı grubunun profiline dikkat edilmeli ve aktivite alanları ona göre tasarlanmalıdır. Burada alanın sahip olduğu tarihi geçmişi ve çevresel faktörlerde önemli yer tutmaktadır. Ayrıca yayalar için hedef niteliğinde görsel odak noktaları oluşturarak, kıyı boyu kullanımı sağlanmalıdır. (Ministry of Municipal Affairs, 1987)

2.10.3 İnsan Ölçeği

Yapılacak düzenlemelerde tasarım sırasında alanda kullanılacak mekan ve elemanların insanı rahatsız etmeyecek ölçeklerde tasarlanması gerekmektedir. Bunun içinde kullanılacak kent mobilyaları, tenteler, güneşlikler, renk kullanımı, kalıcı nitelikli yönlendirme işaretleri ve benzeri elemanlar, insan ölçeğinde mekanlar yaratmak için kullanılacak başlıca elemanlardır. Yapılacak tasarımların özellikle insanı ezecek ölçekte olmasından kaçınılarak insanın bulunduğu ortamda rahat etmesi sağlanmalıdır.

2.10.4 Görüş Açıları ve Bakış Noktaları

Özellikle yapılı çevre ve su arasında kalan bölgelerde yapılacak düzenlemelerde, çevre ile mutlaka görsel ve fiziksel bağlantılar sağlamalıdır. Tasarımda kullanılacak çözümlerin ve öğelerin manzarayı kapatacak şekilde olmamasına dikkat edilmelidir. Bunların birer engel olması yerine, bulundukları ortamı hem görsel hem de fonksiyonel olarak tamamlayıcı öğeler olmalarına dikkat edilmelidir. Su kenarında yapılacak tasarımlarda iyi bakış açıları yakalamada başarılı çözümler elde etmek daha kolaydır. Bu alanlarda dış mekan odakları yaratılabilir. Araçtan inilip yürünebilmeli, yürüyüş uzaklığı içinde görüş açıları çoğaltılmalıdır. Kıyı düzenlemelerinde bakış noktaları oluşturmak ve varolan noktaları korumak; doğal ve tarihsel özelliklerin korunması kadar önemlidir.

2.10.5 Emniyet

Kentsel kıyı alanları gibi kamusal açık alanlar genellikle insanların toplanma mekanları olduğu için hırsızlık gibi olaylarında hedef noktasıdır. Genellikle kentsel sorunlar arasında bu tür vakalar öncelikli sorunlardan biridir. Bu yüzden bu tür problemler eğer tasarım aşamasından itibaren göz önüne alınırsa, yapılacak tasarımlarla bu tür olayların kontrolünü daha rahat bir şekilde sağlanabilecektir.

Yapılacak tasarımlarda alanın insana güven hissi vermesi sağlanmalıdır. Burada alanın konforu, davetkarlığı ve kullanım kolaylığı önemlidir. Sadece bunların yapılması bile alanda fark edilir şekilde güven hissinin artmasını sağlayacaktır.

Amerika'da PUPA (Plan Urban Planning Construction Architecture) tarafından yapılan bir çalışma sonucunda kamusal açık alanlarda güven hissini arttırabilecek belli başlı tasarım kriterleri ortaya konulmuştur. Bu kriterlerin uygulandıkları alanlarda büyük ölçüde başarı sağladığı da otuz yıldan fazla bir süredir Amerika ve Kanada'da yapılan incelemelerle ortaya konmuştur. Dikkat edilmesi gereken bu noktalar şu şekilde sıralanabilir:

- ~ Görüş netliği
- ~ Doğal gözetim
- ~ Toplusalılık ve aktiviteler
- ~ Sorumluluk duygusu
- ~ Okunabilirlik (sadelik)
- ~ Doğal kontrollü girişler
- ~ Kent mobilyaları ve peyzaj düzenlemesi

Görüş netliği başlıca sağlanması gereken bir şarttır. Uygun aydınlatılmış ve sade görünümlü toplanma alanları uygun emniyet koşulları oluştururlar. Alanın görüş netliğine sahip olması doğal gözetimin unsurunu sağlamakta ve güven hissini arttırmaktadır. Ayrıca alanda tasarlanacak farklı aktivite alanları sayesinde sosyal etkileşimin sağlanması kentsel çevrenin gelişmesini sağlamakta ve caydırıcı bir rol oynamaktadır. Ayrıca kullanıcılardaki sorumluluk duygusunun geliştirilmesi alanın tahrip edilmesini de engellemektedir. Çünkü böyle bir durumda insanlar çevrelerinde gördükleri istenmeyen davranışlar karşısında hemen tepki göstermektedirler. Kamusal açık alanlar tasarlanırken mümkün olduğunca karışık tasarımlardan kaçınılmalı ve kullanıcıların kolaylıkla anlayabilecekleri basitlikte tasarım yapılmalıdır. Buradaki gaye insanların bulundukları mekanı kolaylıkla algılayabilmeleridir. Mimarı ve peyzaj teknikleri sayesinde kullanılacak kentsel mobilya ve bitkiler ile alana giriş çıkışlar doğal bir şekilde kontrol altına alınmalıdır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İZMİR KIYI BANDININ TARİHSEL GELİŞİMİ

3.1 Giriş

Kordonboyu, İzmir'in kent kimliğini oluşturan öğeler arasında, bütün Türkiye'ye mal olmuş, adına şarkılar, şiirler yazılmış, en önde gelen parçasıdır. 1860'lardan başlayarak günümüze kadar her dönemde İzmir için önemli bir yere sahip olmuş olan Kordonboyu yalnızca kentsel imaj açısından değil, sosyal ve kültürel açıdan da kent için ayrı bir değer taşır. Herhalde dünyada, kentin sadece küçük bir bölümünde yer alan, kısmi bir kıyı bandının, kentin kimliğiyle bu kadar özdeşleşmiş olması, örneğine az rastlanacak bir olaydır. Bu bölgenin İzmir için neden bu derece önemli olduğunun daha iyi anlaşılabilmesi için İzmir'in ve Kordonboyu'nun tarihsel gelişiminin incelenmesi gerekmektedir.

3.2 İzmir Kıyı Bandının Tarihsel Gelişimi

Bu bölümde İzmir'in tarihsel gelişimi incelenirken daha çok kıyı gelişimini etkileyen tarihsel süreç üzerinde durulmuştur. Körfezdeki dolgu olayının geçmişten günümüze nasıl bir süreç izlediği ortaya konmaya çalışılmıştır.

İzmir Körfezinin tarihsel süreç içinde gelişimini incelediğimizde aslında dolgu olayının çok uzun yıllar önce, kuzeyde Gediz Nehri ile doğuda Kemer Çayının taşıdıkları alüvyonlarla, doğal yollarla başladığı görülmektedir. Araştırmalar sonucunda İzmir'in ilk kuruluşu M.Ö. 3000 yılına kadar uzanmaktadır. Bu araştırmalara göre İzmir'in Efes'ten göç eden İonia'lar tarafından kurulduğu ve ilk kurulduğu yerin Bayraklı olduğu bilinmektedir. "Kent daha sonra, M.Ö. 344 yılında,

büyük İskender tarafından ele geçirildikten sonra, yeniden körfezi çevreleyecek şekilde Kadifekale'nin eteklerinde kurulmuştur.” (Beyru, 1973, 18. ve 19. yüzyıllarda İzmir, s:1) O zamanlar kentin bir iç limana sahip olduğu ve önünde bir kule bulunduğu da bilinmektedir. Ayrıca bu limanın girişinde gerektiğinde giriş çıkışların önlenmesini sağlayan bir de zincir bulunuyordu. Fakat bu iç liman sel sularının etkisiyle zamanla dolmuş, 18. yüzyılın başlarında hayli daralan liman, yeni inşaatlarla birlikte giderek daralmış ve yüzyılın ortalarında liman ağzı kapanmıştır.

İzmir'in geçmişine bakıldığında dolgu olayına en iyi örnek, herhalde bu iç körfez veya diğer bir adıyla zaman içinde kaybolan iç limandır. Fakat o zaman doğal bir süreç içinde, daha uzun bir zaman diliminde gerçekleşen bu değişimler, kişilere bağlı olarak, çok kısa bir sürede ve daha radikal bir biçimde olmaktadır.

İzmir, Roma İmparatorluğu döneminde önemli bir ticaret merkezi olarak işlevini sürdürdü. Ancak Bizans egemenliği altında oldukça sönük bir dönem geçirdi. O zamanlar İzmir, deniz kıyısında olmasından dolayı denizden beslenen bir ticaret kenti görünümündeydi. Kentin tarihsel gelişimi içinde kurulduğu dönemden günümüze kadar geçen sürede İzmir'in gelişimine ve bulunduğu döneme göre değişen ihtiyaçlarına bağlı olarak İzmir ve limanları da değişime uğramıştır. İzmir limanlarının ticari yapısı, içinde bulunduğu zamana ve koşullara göre değişiklikler göstermiştir. Bazıları yenilenmiş bazıları ise yok olmuştur. Bu gelişmelerin her biri İzmir'in kıyı çizgisi üzerinde irili ufaklı değişikliklere sebep olmuştur.

1204-1261 yılları arasında İzmir bir Rönesans dönemi yaşamıştır. O yıllarda Bizanslılar İzmir limanını bir ticaret ve kültür merkezi haline getirmişlerdir. Kent daha sonra Cenevizlilerin yönetimine girmiş, ardından Aydın ve Menteşe Beylikleri bölgenin kontrolünü Cenevizlilerden almıştır. I.Beyazıt 1390'da bölgenin birçok yerini kontrolü altına almasına rağmen sadece İzmir'i alamamıştır. İzmir'i almak daha sonraları Moğolların başı olan Timur'a kalmıştır.

Aslında Timur İzmir'i alırken herhalde gerçek anlamda körfezde yapılan ilk yapay dolguya da sebep olmuştur. “Yıldırım Beyazıt'ı yendiği Ankara savaşının

ardından yönünü İzmir'e çeviren Timur, şehri Hristiyanlardan geri almak amacı ile 1402 yılının Aralık ayında kuşatma başlatır. Ancak karadan yaptığı hücumlarla iç liman girişindeki kaleyi düşüremeyeceğini anlayınca, kumandanlarından Şah Melik, denizle kale arasına bir set yaparak büyükçe bir bölümü taş ve tahtalarla doldurur. Kalenin yıkılarak düşmesi sırasında oluşan taş ve moloz yığınları doldurulan bölümün daha da genişlemesine neden olur." (Yaşar Ürük, İzmir İzmir dergisi, sayı:2, İzmir'in yol vermeyen dağları değil, yol veren körfezi var., s:210-211) Timur Anadolu'yu terk etmeden önce Sultan Beyazıt'ın egemenlik altına aldığı Türk beyliklerini yeniden kurdu. Böylelikle İzmir'de Aydınoğlu beyliğine katılmış oldu. Daha sonra Sultan Beyazıt'ın oğullarının arasındaki kargaşanın bitmesiyle Osmanlılar Aydın'ı ve İzmir'i egemenlikleri altına aldılar. Fakat Osmanlı İmparatorluğu İzmir'e gereken önemi vermemesi sonucunda İzmir, 15 ve 16 yüzyıllarda sönük bir dönem geçirmiştir. Fakat 16. yüzyılın sonlarına doğru İzmir, yavaş yavaş yöresel bir pazar olarak canlanmaya başladı ve ticari bir merkez haline geldi. Bu ticari gelişime paralel olarak nüfusu da oldukça arttı. Bu sıralarda "İngiliz ve Hollandalı tüccarların Doğu Akdeniz'e yönelmeleri, İran-Halep arasında işleyen ticaretin bir bölümünün İzmir'e kaydırılması, İzmir'in dış ticaret açısından daha önemli hale gelmesini sağladı." (Abdullah Martal, 1992, 16. yüzyıldan 20. yüzyıla ticaret ve sanayi gelişimi, Üç İzmir, s:265) Dış ticaretin gelişmesiyle birlikte İzmir, zamanla Levanten ticaretinin merkezi oldu. Bununla beraber yabancı nüfusu da artmaya başladı. Bu dönemde yabancılar (Rumlar, Ermeniler, Yahudiler) liman çevresinde yoğunlaşırken, Türkler ise daha çok Kadifekale taraflarında yoğunlaşmaktaydı. Yabancıların yaşadıkları kentin kuzey kısmına o zamanlarda gavur İzmir denirdi.

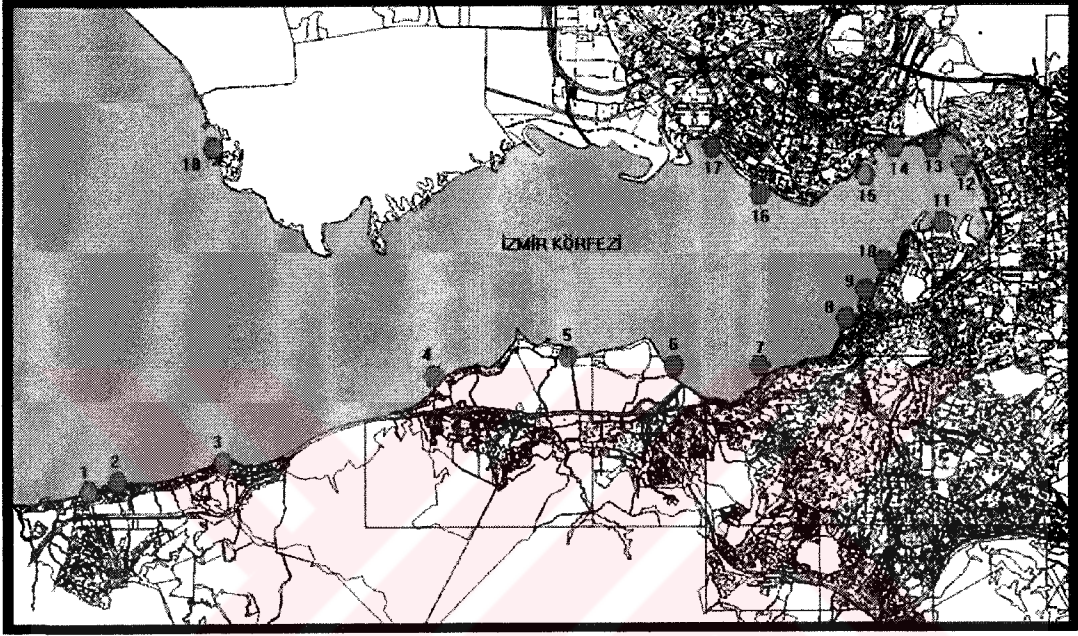
17. yüzyıldan itibaren İzmir, Osmanlı İmparatorluğunun en önemli ihraç limanlarından biri haline gelmişti. Bu yüzyılda kentin eksenini bugünkü Anafartalar Caddesi ve onun limana uzanan kısmı oluşturuyordu. 18. yüzyılda ise iç limanın doldurulmasıyla merkez genişledi ve kuzeye doğru yayıldı.

19. yüzyıl İzmir için tam bir gelişme dönemi olmuştur. Bu dönemde ortaya çıkan teknolojik gelişmeler, hızlı ulaşım araçları ve sanayi devriminin sebep olduğu üretim

artışı İzmir'in gelişmesindeki en önemli etkenler olmuştur. Bu etkenlerle birlikte 19. yüzyılın ikinci yarısında Batı Anadolu'da gerçekleşen yabancı sermaye yatırımları, İzmir'in sosyo-ekonomik yapısında köklü değişimlere yol açtı. İzmir ile iç bölgeler arasındaki mal akımını arttırmak için ulaşım teknolojilerine gerek duyulmaya başlandı. Bu ihtiyacı karşılamak için 1860 yılında İngiliz sermayesiyle İzmir-Kasaba demiryolları yapılarak işletmeye açıldı. Bu ulaşım yollarının devreye girmesiyle hızlanan mal akımını karşılayabilmesi için 1873'te yapımı tamamlanan rıhtım açıldı. “Çevre ile iletişimi sağlamak içinde telgraf hatları çekildi. Böylece demiryolu, liman ve haberleşme bütünleşmesinin sağlanmasıyla İzmir'in dış ilişkileri en üst düzeye çıktı. “ (Musa Çadircı, 1991, Tanzimat döneminde Anadolu kentlerinin sosyal ve ekonomik yapıları, Ankara, s:361,362) (Sadık Kurt, 1996, İzmir'de kamu hizmeti gören kuruluşlar, İzmir, DEÜ (yayınlanmamış doktora tezi)) (Martal, age s: 266-270) “19. yüzyılın sonundan itibaren kent, Avrupalının gözünde siyasi mülkiyeti kime ait olursa olsun, Avrupa şehri idi. Bir Avrupalı için bütün güzellikler İzmir'de toplanmıştı. Osmanlı kentlerinin hiç biri İzmir'in Frenk Mahallesinin marinası ve rıhtımdaki gezi alanları kadar Avrupalı bir kent izlenimi vermiyordu. Rıhtımda akıp giden insan kalabalığı, batı kültürünün kibar ve şık yaşamını sergiliyordu. Buradan kentin içlerine doğru gidildikçe tam bir tezatla karşılaşıyordu. Bu görüntü tozlu bir tablo güzelliğindeki doğu manzarası idi. Kentte her şey tatlı bir karışım içindeydi. Müslüman Türkleri, Yahudileri, Ermenileri, Rumları, Levantenleri ve Avrupalıları, kısacası şarkı ve garbı yan yana görmek mümkündü.” (Siren Bora, 1995, İzmir Yahudileri tarihi (1908-1923), İstanbul, s:25)

Balkan savaşı sonrasında İzmir'e baktığımızda göç eden Türklerin, Kadifekale, Değirmendağı, ve Kemer köprüsü çevresinde yeni mahaller oluşturduklarını görmekteyiz. “Kıyı boyu 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar ticari işlevselliğini korudu. Ancak 1968'de rıhtımın kuruluşuyla bu görünüm değişti. Evler deniz yönünde yapılmaya başlandı ve bu yapılarla evler arasında geniş bir cadde (Kordonboyu) açıldı. 19 yüzyılların sonlarıyla 20. yüzyılın başlarında Kordonboyu'ndan Alsancak'a kadar üç katlı yeni üslupta evler yapıldı.” (Kurt, age s:452)

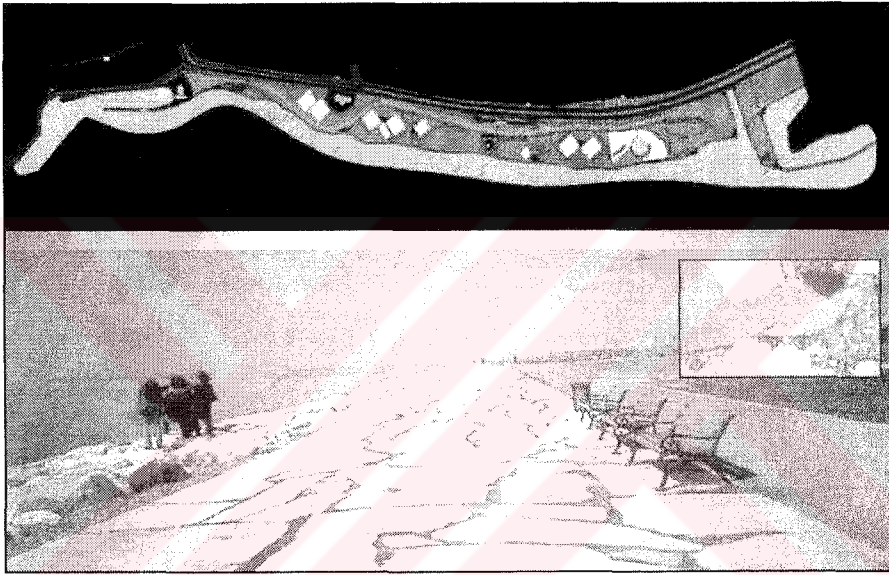
Görüldüğü gibi İzmir, tarihi boyunca bulunduğu çevrede önemli bir kıyı kenti olmuştur. Bugün de bu özelliğini sürdüren İzmir Türkiye'nin en büyük üç kentinden biridir. Yaklaşık olarak bölge nüfusunun %30'luk bir kısmını bünyesinde barındıran İzmir, ülke ekonomisinin de % 11'ini yönlendirmektedir.



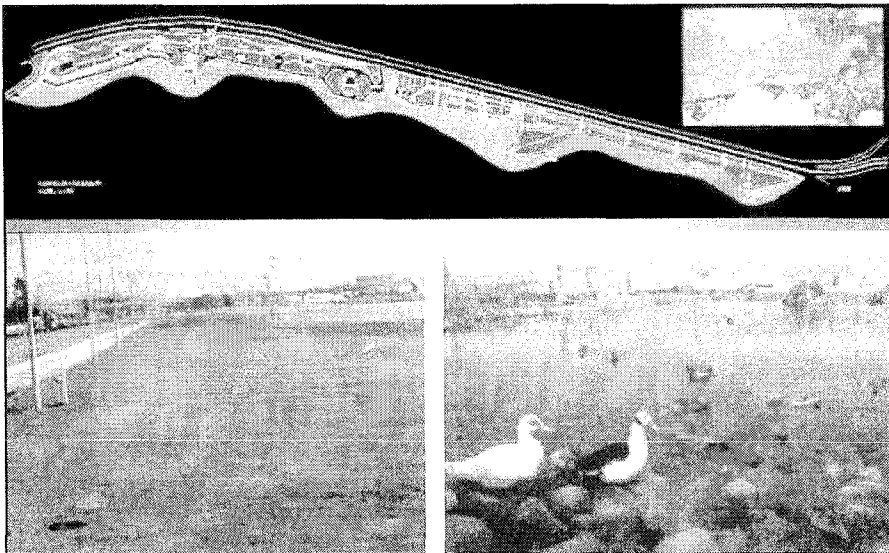
Harita 3.1 Günümüzde İzmir Körfezi Kıyı Kullanımı

- | | |
|--|-------------------------------|
| 1. Güzelbahçe Balıkçı Barınağı | 10. Alsancak Vapur İskelesi |
| 2. Güzelbahçe Vapur İskelesi | 11. Alsancak Limanı |
| 3. Maltepe Vapur İskelesi | 12. Bayraklı Vapur İskelesi |
| 4. Narlıdere Balıkçı Barınağı | 13. Turan İskelesi |
| 5. Çakalburun Balıkçı Barınağı | 14. Alabey Tersanesi |
| 6. Üçkuyular Arabalı Vapur ve Yolcu İskelesi | 15. Karşıyaka İskelesi |
| 7. Göztepe Vapur İskelesi | 16. Bostanlı İskelesi |
| 8. Konak Vapur İskelesi | 17. Bostanlı Balıkçı Barınağı |
| 9. Pasaport Vapur İskelesi | 18. Tuz İskelesi |

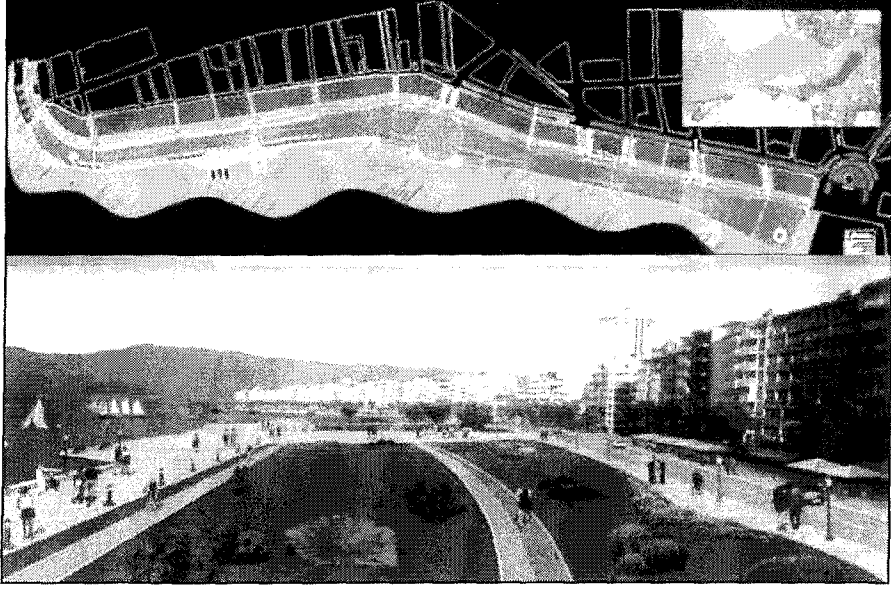
İzmir kent bütününde Güzelbahçe'den Çiğli'ye kadar olan kıyı şeridinde imar planlarının güncelleştirilmesi İ.B.B tarafından tamamlanarak, kentlilerin günlük rekreasyon gereksinimlerini karşılamak amacıyla kesintisiz kıyı kullanımı hedeflenerek çeşitli bölgelerde kıyı düzenlemeleri yapılmıştır. Bu düzenlemeler içinde Bostanlı (resim 3.1), Bayraklı (resim 3.2), Kordon (resim 3.3), Narlıdere ve Güzelbahçe (resim 3.4) kıyı düzenlemeleri bulunmaktadır. Ayrıca özellikle kentlilerin hafta sonu rekreasyon gereksinimlerine yanıt verecek şekilde Çiğli ve İnciraltı (resim 3.5) rekreasyon alanlarının uygulamaları geliştirilmiştir.



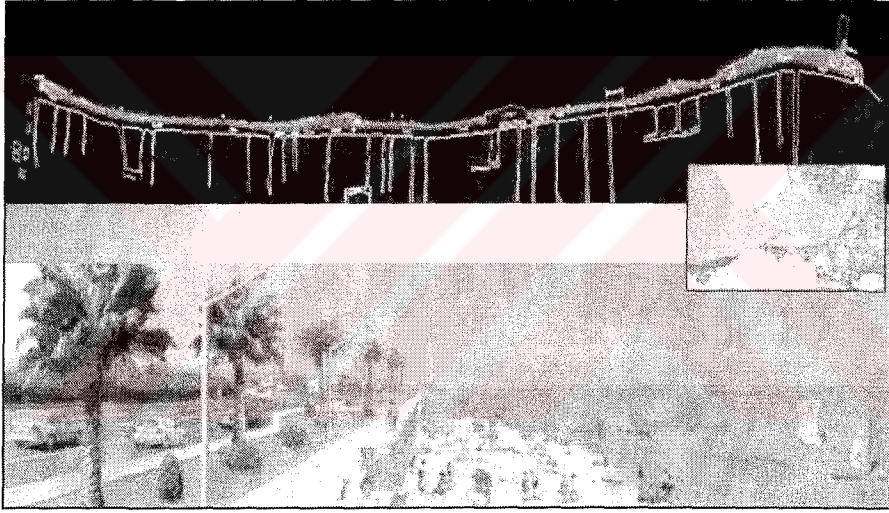
Resim 3.1 Bostanlı Kıyı Düzenlemesi



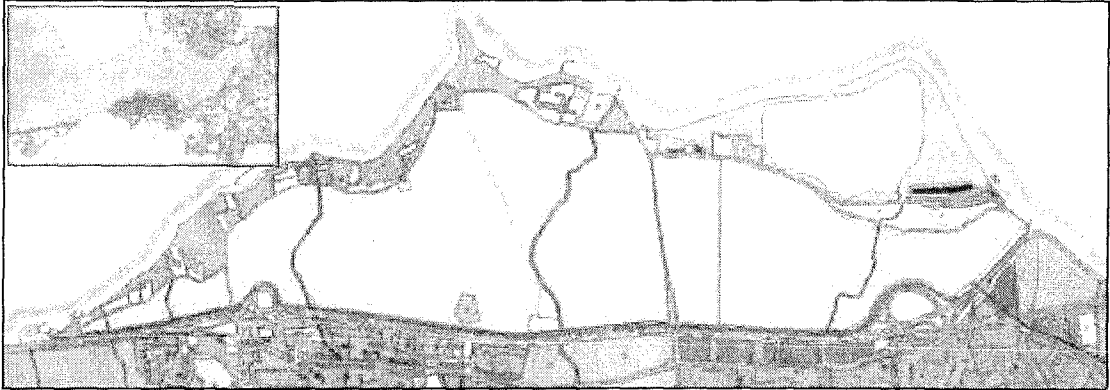
Resim 3.2 Bayraklı Kıyı Düzenlemesi



Resim 3.3 Kordonboyu Kıyı Düzenlemesi



Resim 3.4 Güzelbahçe Kıyı Düzenlemesi



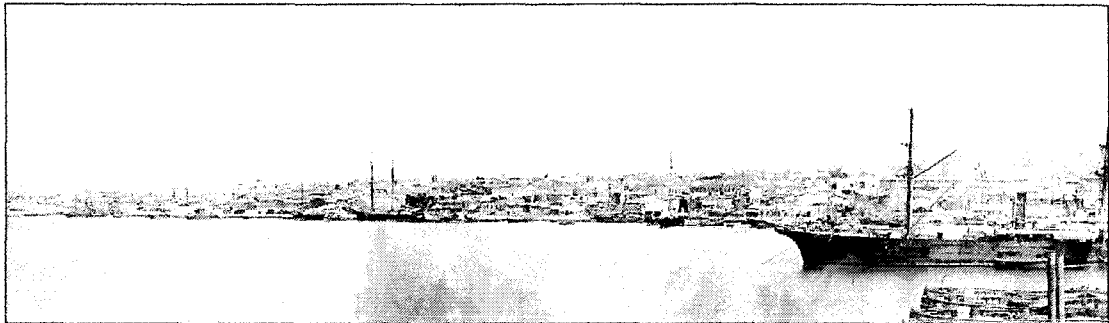
Harita 3.2 İnciraltı Kıyı Kesimi

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KORDONBOYUNUN TARİHSEL GELİŞİMİ

4.1 Kordonboyu'nun Tarihsel Gelişimi

17. yüzyılın ortalarından itibaren, özellikle 1839 yılında imzalanan Osmanlı-İngiliz ticaret sözleşmesi ve 1839 yılındaki Tanzimat Fermanı ile birlikte, ticaret yaşamı gittikçe canlanan ve Akdeniz şehirleri içinde, çok önemli bir liman durumuna gelen İzmir'de, 19. yüzyılın ortalarına kadar gemilerin yanaşabileceği herhangi bir liman yoktu. Körfezde demirleyen gemilerle kıyı arasındaki yük alışverişi, kıyıda ki işletmelerin önlerinde bulunan küçük iskelelere yüklerin kayık, şat, mavra vb. araçlarla taşınmasıyla yapılmaktaydı. Fakat bu şekilde yapılan taşıma sırasında büyük hasarlara sebep olan kazalara da sık sık rastlanmaktaydı. "O dönemde körfeze giren ticari gemi sayısının yıllık toplamı ise 1000'i aşmaktadır."(Yaşar Ürük, İzmir İzmir Dergisi, İzmir'in yol vermeyen dağları değil, yol veren körfezi var. İsimli makale, s:211) Mevcut tesisler yetersiz durumdaydı ve ihtiyaca cevap vermiyordu.



Resim 4.1 Limandaki Gemiler



Resim 4.2 Sarı Kışla ve Limanda Bekleyen Gemiler

1860'lı yıllardan itibaren artık İzmir limanının yenilenmesi düşünölmeye başlanmıştır. 1865 yılında John Charuaud, Alfred Barker ve Georges Quaracino adlarındaki üç İngiliz tüccar yeni bir rıhtım yapımı için kendi aralarında bir şirket kurarlar ve bunun için gerekli mercilere yazıyla başvururlar. Hazırlanan projeye göre:

- Rıhtımın Sarı Kışladan (Konak) İzmir-Aydın (Alsancak/Punta) demiryolunun başlangıcına kadar düz bir çizgi olarak uzatılacaktır.
- Rıhtım için ortalama olarak 76 m genişliğinde bir alan doldurulacaktır. Ayrıca bu alan üzerindeki her türlü inşaat yetkisi şirkete verilecektir.
- Sözleşme dönemi boyunca rıhtım vergileri şirket tarafından toplanacaktır.
- Sözleşme bitiminde de rıhtım ve üzerindeki tesisler bedelsiz olarak Osmanlı Devletine bırakılacaktır.

Ancak, o dönemde alt yapı ve kamu için gerekli yatırımlar genelde yabancı sermaye ile yapılmaktaydı. Çünkü Osmanlı Devleti içinde bulunduğı ekonomik sıkıntıdan dolayı bu tür projelere kaynak ayıramıyor ve planlamasını yapamıyor. O yüzden sermaye sahipleri kendilerine uygun olan projeleri hazırlayıp gerekli mercilere baş vurarak cevap bekliyorlardı.

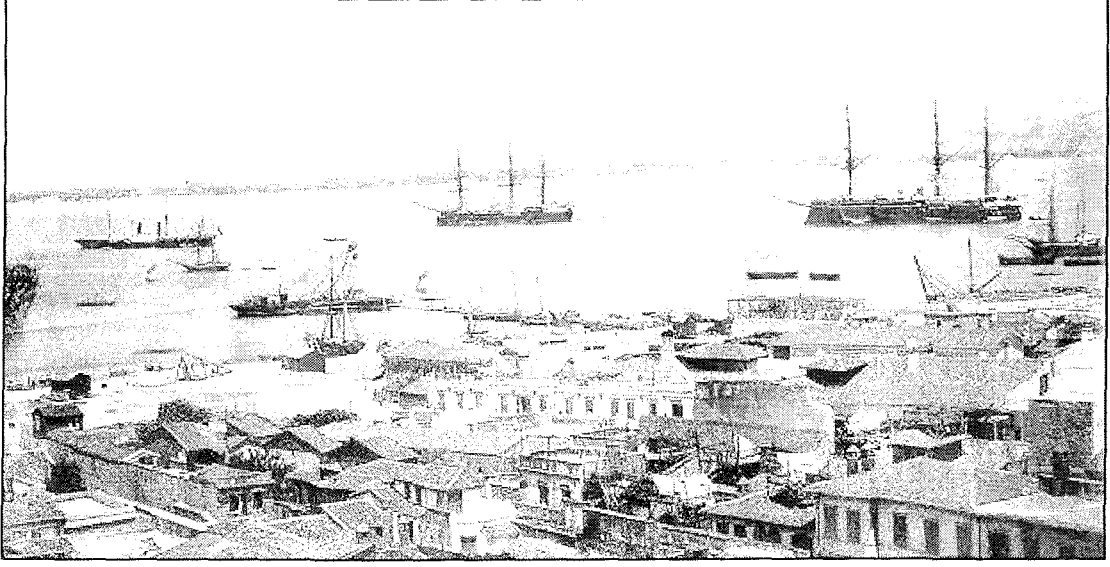
1867 yılındaki depreme kadar rıhtım konusunda somut bir çalışma yapılmamıştır. 1867 yılının Kasım ayında denizde olan bir deprem sonucunda oluşan dev dalgalar mevcut tesisleri kullanılamaz hale getirmiştir. Bunun sonucunda da İzmir'e yeni bir

liman ve rıhtım yapılması zorunlu hale gelmiştir. 27 Kasım 1867 yılında projede yapılan bir takım değişikliklerden sonra gerekli izinlerin alınması sonucunda söz konusu şirket ile Osmanlı Devleti arasında bir sözleşme yapılır. Yapılan değişikliklerden en önemlisi ise şudur; rıhtım hattının düz bir çizgi olarak yapılabilmesi için, denizin, kıyıdaki bazı noktalardan yaklaşık olarak 227 m uzağa kadar doldurulması gerekiyordu. Projeye göre kıyıda mülk sahibi olan herkes rıhtıma kadar olan kısmı 1 yıl içinde kendi imkanları ile dolduracak, doldurmayanların yerine bu işi şirket yapacak ve bedeli karşılığı sahibine satacaktı. “Bu durum karşısında işyeri sahipleri bu kadar geniş bir alanı kendi olanakları ile dolduramayacakları, şirketin doldurulması durumunda ise paylarına düşecek bedeli ödeyemeyeceklerini belirtirler.” (Yaşar Ürük, İzmir İzmir Dergisi, İzmir’in yol vermeyen dağları değil, yol veren körfezi var. İsimli makale, s:212) Bu sorunu aşmak için projede düz bir çizgi şeklinde düşünülen rıhtımın, mevcut kıyı çizgisine uygun bir doğrultuda açılar yaparak doldurulmasına karar verilir. Şirket ile yapılan sözleşmenin ana şartları şu şekildedir:

- Şirket rıhtım üzerinde izin aldığı tarihten itibaren 30 yıl imtiyaz sahibidir.
- Denizi doldurma işlemi şirket tarafından yapılacaktır.
- Doldurma işlemi sonucunda denizden elde edilecek arazi şirket tarafından toptan veya parça parça satılabilecektir.
- Yapılacak işlemler yürürlükteki yasalara uygun olacaktır.
- Rıhtımdan gümrüksüz olarak mal giriş-çıkışı yapılmayacaktır.
- Uzunluğu tahminen 3400 m olacak rıhtım, yaklaşık olarak 19 m genişliğinde ve oluşturacağı köşeler itibarıyla beş parçaya bölünmüş olarak inşa edilecektir. Bu bölümler ise şu şekilde ayrılmıştır; birincisi Sarı Kışla’dan Gümrük’e, ikincisi Gümrük’ten İngiliz Konsolosluğu’na, üçüncüsü İngiliz Konsolosluğu’ndan Gündoğdu Burnuna, dördüncüsü Gündoğdu Burnundan Tuzla Burnuna, beşincisi ise Tuzla Burnundan Aydın demiryolu İstasyonuna (Alsancak Garı) kadar olacaktır.
- Kıyıda bulunan binaların sahipleri yapılacak rıhtım ile aralarında kalan arsaları bedeli karşılığında şirketten satın alabileceklerdir.

- Ayrıca zamanında Kordonboyu'nun simgesi olan tramvay hattı da, hem şirketin gereksinmelerini hem de yayaların ihtiyaçlarını karşılamak için şirket tarafından yaptırılacaktır.
- Şirketin rıhtımını yapabilmesi için gerekli malzemeler ve ağaçlar devlet arazilerinden ücretsiz olarak verilecek ve bunların kolay nakledilebilmesi için şirket Karşıyaka'ya bir iskele yapacaktır. Bu iskelede daha sonra devlete devredilecektir.
- Rıhtım üzerinde veya rıhtıma çıkan sokaklarda halkın güvenliği için gerekli tedbirler şirket tarafından alınacak ve rıhtımın yapımı sözleşme tarihinden itibaren bir yıl içinde başlanarak, beş yıl içinde bitirilecektir.
- Rıhtımda yapılan işlemlerde devlet adına vergiyi şirket toplayacaktır.
- Devlete şirket tarafından ödenmesi gereken bedeller, hiçbir gider düşülmeksizin tüm gelir üzerinden hesaplanarak ödenecektir.
- Otuzuncu yılın sonunda rıhtım, onarıma gereksinimi olmayacak şekilde ve bedelsiz olarak devlete devredilecektir.

Fakat daha önceden Osmanlı Devlet'i ile yapmış olduğu anlaşmalar ile bir takım vergi muhafaziyetine sahip olan İngiliz Hükümeti, en çok iş yaptıkları İzmir limanında kendilerinden rıhtım vergisi alınmasından rahatsız olurlar ve Osmanlı Devletine bunun kaldırılması için baskı yaparlar. “Baskılar karşısında bunalan İstanbul, bu kez şirkete baskı yapmaya başlar ve rıhtımın bir bölümünde inşaat yapılmayıp bu kıyı şeridinin açık bırakılmasını önerir. Rıhtım yapılacak kıyının en problemli yerinde böyle bir bölümün açık bırakılması aslında şirketinde işine gelir ve neredeyse bir yıl tamamlanmak üzereyken 29 Ekim 1868 tarihinde “ek sözleşme” yapılır. “Bu sözleşmeye göre Gümrük önündeki 100 arşınlık yere (yaklaşık 76m) şimdilik rıhtım yapılmayacaktır. Buradan giren çıkan mallardan rıhtım vergisi alınmayacak, ancak bunlar kaydedilecektir. Her yılın sonunda devletle yapılacak kar-zarar hesaplaşmasında dengenin taraflardan birinin aleyhine bozulması halinde dikkate alınacaktır.” (Yaşar Ürük, İzmir İzmir Dergisi, İzmir'in yol vermeyen dağları değil, yol veren körfezi var. İsimli makale, s:213)



Resim 4.3 Liman Yapım Çalışmaları (1870)

Bütün bu gelişmelerden sonra İngilizler finanssal nedenlerle bu işi sürdüremezler ve Dussaud Kardeşlerle ortak olurlar. 6 Mayıs 1869 yılında da Dussaud Kardeşler şirketin bütün hisselerini satın alırlar. Şirket el değiştirir. Şirketin yeni sahibi Fransız inşaat şirketi bütün anlaşmalara sadık kalarak hızla rıhtım yapımına başlar. Gümrük önündeki kısım hariç, geriye kalan dört bölüm, 1876 yılında tamamlanarak hizmete girer. 1877 yılında şirket Gümrük önündeki eksik kalan kısmın tamamlanması için başvuruda bulunur. Yapılan yazışmalar sonunda yapılan ek bir anlaşma ile şirkete gerekli izinler verilir. "... Bu anlaşmaya göre: "Şirket Gümrük'ten Tuzla burnuna kadar olan bölümde rıhtıma paralel bir cadde (günümüzdeki 2. kordon) ve bu caddeden geçen sokaklar ile kaldırımlarını yapacaktır. Bu sokaklar düzeltilmiş ve köşeli taşlarla işlenmiş olacaktır. Şirket söz konusu caddeyi Hükümet Konağının bitişiğine kadar uzatarak düzenleyecektir." Bu ikinci ek anlaşma ile mendirek içindeki gümrük binası, balık hali, karantina binası, posta binası ve fenerler gibi yapıların da şirket tarafından yapımı sağlanır." (Yaşar Ürük, İzmir İzmir Dergisi, İzmir'in yol vermeyen dağları değil, yol veren körfezi var. İsimli makale, s:213) Ayrıca bu anlaşmayla beraber şirketin imtiyaz süresi 1912 yılına kadar uzatılır. Daha sonra yapılan görüşmeler sonucunda bu süre 1952 yılına kadar uzatılır.



Resim 4.4 Limana Yük Taşıyan Tren Katarı (1890)



Resim 4.5 Limandan Bir Görüntü

O dönemde Osmanlı Devletinin içinde bulunduğu Şartlardan dolayı Şirket istediği maddeleri istediği gibi uygulamaya başlar. Hatta kurtuluş savaşı zamanında rıhtımdan elde edilen gelirlerin bir kısmı Yunanlılara verilir. Sonunda Ankara olaya el koyar ve Türkiye Cumhuriyeti Devleti 12 Haziran 1933 yılında, 2309 sayılı

kanunla, rıhtım, liman, tramvay ve bunlara ait menkul ve gayri menkullerin tamamını devir ve satın alır.

Kordon İzmir ve İzmirliiler için ayrı bir değere sahiptir. Yard. Doç. Dr. Emel Kayın bir yazısında Kordonboyu'nun sahip olduğu değeri şu cümlelerle anlatmaktadır:

“Rıhtımın inşası bölgenin fiziksel yapısını değiştirirken, sosyal yaşantısını da etkilemiştir. Denizin doldurulması sonucunda kıyı bandında, asli işlevinin yanı sıra bir rekreasyon aksı niteliğini de taşıyan ve kısa sürede kente kimlik veren, en önemli öğelerden birisini oluşturan ünlü Kordonboyu meydana gelmiştir. Bu yol tramvay hattının da yardımıyla Frenk mahallesinin merkezle bağlantısını kolaylaştırıyordu. Ayrıca 1. Kordon Caddesi üzerindeki büro, dükkan, mağaza, depo, posta ofisi, banka gibi ticareti destekleyen kuruluşların, otel lokanta tiyatro, kafe-bar vb. eğlenme ve dinlenmeye yönelik tesislerle birlikte yer alması kıyı çizgisine özel ve seçkin bir nitelik kazandırıyordu.” (Yard. Doç. Dr. Emel Kayın, İzmir izmir dergisi, sayı:2, Tarihsel süreçte izmir limanları, s:205)



Resim 4.6 Kordonboyu'dan Bir Görünüş



Resim 4.7 Kordonboyu'ndaki Sakız Tipi Evler

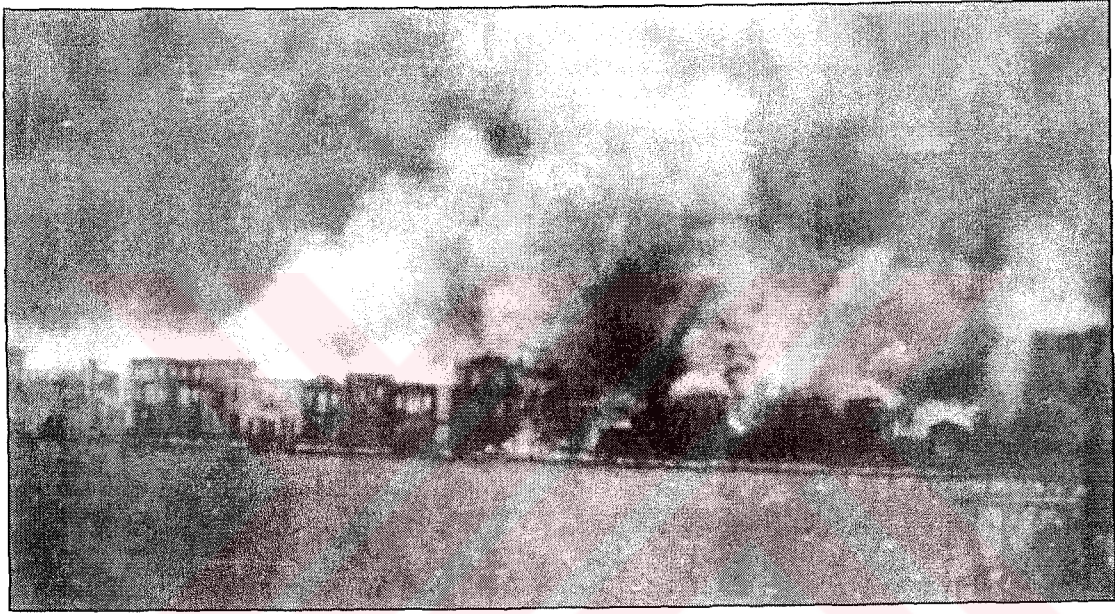
Geçirdiği tarihi süreçten de anlaşılacağı gibi, bugün İzmir'in simgesi haline gelmiş olan Kordonboyu, geçmişte de bugün olduğu gibi birçok olaya da tanıklık etmiştir. İzmir'in tarihinde iz bırakan büyük yatırımlardan biri olan İzmir rıhtımının, denizin doldurularak yapılması ile ortaya çıkan Kordonboyu, kentin yaşantısında, hem ekonomik hem de sosyal yönden, daha inşa aşamasından başlayarak önemli etkilere ve tartışmalara sebep olmuştur.



Resim 4.8 Birinci Kordon ve Ath Tramvay

Kordonboyu'nun bugünkü şeklini almasında etkisi olan bir diğer önemli dönemde, büyük yangından sonra yapılan, planlama çalışmalarıyla başlayan süreçtir.

İzmir için yapılan ilk ciddi kent planı, büyük yangından sonra, 1925 yılında, H.Prost'un danışmanlığında Rene Danje tarafından, Alsancak bölgesinin büyük kısmını içine alan, 1922 yılında olan yangın yerlerinin imarı için hazırlanan imar planıdır.



Resim 4.9 İzmir Yangını (1922)

Rene Denge Planı sadece sınırlı bir bölge için yapılmasından dolayı büyük bir oranda uygulanma imkanı bulmuştur. Planın büyük oranda uygulanabilmesinin başarısını Y. Müh. Mimar Güngör Kaftancı şu şekilde açıklamaktadır; "Bu plan sadece yangın yerleri ile sınırlı kalması, henüz büyük kentlerdeki anormal nüfus artışlarının başlamadığı bir dönemde toplumsal gereksinme ile tam örtüşmesi nedenleri ile geniş ölçüde uygulanma olanağı bulmuştur." Planın ana temasını, kentin yangından kurtulmuş tarihi kesiminin ulaşım olanaklarını geliştirerek, dokunun olduğu gibi korunması ilkesi oluşturuyordu.

İmar planına göre şekillenen Alsancak bölgesi 1950’li yılların başlarında, dengeli bir yoğunlukta iki katlı binalardan meydana gelen çağdaş bir kent görünümündeydi. Fakat rivayete göre planın korumacı yanı, zamanın Belediye Başkanı Dr. Behçet Uz’un kentin tarihi mahallelerinin de çağdaş şehircilik ilkelerine uygun olarak yenilenmesi gereğine olan inancı ile ters düşmektedir.

1940’lı yıllara yaklaşılrken planda, yeni gelişim alanları açılmasına yönelik öneriler bulunmasına rağmen, korumacı yaklaşımından dolayı, bu planın uygulanmasından vazgeçilerek Le Corbusier’e yeni bir imar planı hazırlatılır. 1949 yılında bir rapor ve 22 pafta ile Le Corbusier çalışmalarını belediyeye teslim eder. Fakat yapılan çalışmada toprak mülkiyetinin yok sayılması, nazım plan şemasının gerçekçi ve uygulanabilir olmaktan uzak olmasına sebep olmuştur.

Bütün bu gelişmeler sonuncunda kentin yeni imar planının elde edilmesi için 1951 yılında uluslararası bir yarışma açılır. Yarışma şartnamesinde İzmir’in 1950 yılı nüfusu 230,000 kişi iken 2000 yılı için ön görülen nüfus 400,000 kişidir. İzmir’in bugünkü metropol alanda nüfusunun yaklaşık 2,500,000 kişi olduğu düşünülürse nüfus tahmininin ne kadar hatalı olduğu görülebilir. Yarışmayı Prof. Kemal Ahmet Aru ve ekibinin hazırladığı plan kazanmıştır. Bu plana göre Birinci Kordon’da yol profili titizlikle korunuyor, ama mevcut iki katlı sakız tipi evlerin bulunduğu bu caddeler üzerinde 5-6 kat yüksekliğinde yapılara izin veriliyordu. 1955 yılında Prof. Kemal Ahmet Aru ve ekibinin uygulama planlarını bitirmeleriyle birlikte, belediye meclisleri kat yüksekliklerini arttırma kararı aldılar. Oldukça hızlı gerçekleşen bir süreçte İzmir’in yerleşik bölgesi iki yüz yıl önceki mülkiyet sınırları değişmeksizin 8-9 kata erişti. Zamanın belediye başkanının çağdaş şehircilik ilkesi olarak gördüğü apartmanlarla doldu. Bütün bu uygulamalar yasaldı ve kamu yararı için yapılmaktadır. Tıpkı bugünkü körfez dolgusu yapılırken söylendiği gibi.



Resim 4.10 Kordonboyu 1890'lı Yıllar



Resim 4.11 Kordonboyu 1990'lı Yıllar

4.2 Kordonboyu'nun 1997 Yılı Sonrası Gelişimi

Kordonboyu için önemli bir diğer dönüm noktası ise 1997 yılında denizin doldurulmasıyla başlayan dönemdir. Aslında bu sürecin ilk başlangıcı daha öncelere dayanmaktadır. Fakat 1997 yılına kadar pratikte herhangi bir işlem yapılmadığı için konu sadece ilgili merciler ve meslek kuruluşları arasında tartışılmaktaydı. 1997 yılında körfezin doldurulmaya başlanması ile birlikte konu kent gündeminde büyük tartışmaları sebep olmuş ve herkes durum hakkında görüşlerini açıklamaya başlamıştır. Sonuçta kamuoyu kesin olarak yol yapılıns diyenler ve buna karşı olanlar şeklinde ikiye ayrılmıştır. Konuya birde isim bulunmuştur; KAZIKLIYOL...

Kazıklıyol'un öyküsü 1980'li yılların sonlarına doğru, dönemin başbakanı olan Turgut Özal'ın İzmir'i ziyareti sırasında kendisine, kentin trafik sorununu ileten yetkilere; Konak'a İstanbul boğazında yapılane benzeyen bir kazıklı yol yapılarak trafiğin rahatlatılabileceğini söylemesi ile başlamaktadır. Kamuoyunun bu konu için bulduğu kazıklıyol ismi buradan gelmektedir. Bu yaklaşım üzerine ilgililer 1990'lı yılların başlarında farklı öneri projeleri hazırlarlar. Hazırlanan öneri projelerde üç türlü alternatif geçiş yer almaktadır. Bunlar ;

Konak-Halkapınar arasındaki kesimi için hazırlanan önerilerden ilki, sahil dolgusu yapılarak Kordon'a paralel yeni bir yol oluşturan seçenektir. Bölgenin ulaşımı ile en uyumlu olan önerinin bu olduğu hazırlanan raporlarda belirtilmekteydi. Ayrıca bu öneride Alsancak-Halkapınar arasında yer alan viyadükten limanın ana kapısına iniş-çıkış verilerek liman trafiğine de hizmet etmesi sağlanmıştır. Yolun dolgu şeklinde geçmesinin avantajlarından biride, ileride doğabilecek gereksinmelere göre toplu taşıma araçlarının bu yoldan yararlanacak olanları için, istenilen noktalarda cepler oluşturarak trafiği aksatmayacak şekilde indirme ve bindirme yerlerinin düzenlenebilme esnekliği olarak belirtilmiştir.

İkinci öneride ise; Konak-Alsancak kesiminde deniz dolgusuna alternatif olarak tasarlanan ve sahilden 300-400 metre açıktaki, deniz içinden geçen viyadük üzerinde bir yol tasarlanmıştır. Deniz dolgusu önerilen ilk projede olduğu gibi liman içinden ve

Liman Caddesi üzerinden geçen viyadükle devam etmekteydi. Denizden geçen viyadüklerin yüksekliği Konak İskelesi önünde 20 metre, Cumhuriyet Meydanı önünde ise 40 metre olmaktaydı. Ayak açıklıkları ise 120-160 metre olarak tasarlanmıştı. Bu öneri projede mevcut yollarla bağlantılar Konak'ta Varyant Kavşağında ve Alsancak bölgesinde liman ana kapısı kavşağında sağlanmaktaydı.

Üçüncü ve son öneride ise Konak-Yeşildere Caddesi arasının Kadifekale altından geçen bir tünelle bağlanması öneriliyordu. Bu öneride kent merkezine tünelin Konak'taki girişi için düzenlenen kavşaktan ve Yeşildere Caddesi'nde ise Hilal Kavşağı yolu ile ulaşılmaktaydı.

Bu projelerle birlikte hazırlanan raporda, üçüncü önerideki, Karataş Kız Lisesi altından başlayıp Yeşildere yoluna bağlanan tünelin yapımının çok zor ve maliyetli olduğu da belirtilmekteydi. Fakat yaklaşık 70 m² kesitte, 5000 metre uzunluğunda ve kent nüfusunun en yoğun olduğu yerlerde 4 adet girişinin bulunmasından dolayı, gerekli hallerde bir sığınak olarak kullanılma imkanı bulunması Sivil Savunma açısından kentte bir avantaj sağlamaktaydı. Ama sahip olduğu özellikler ve maliyet açısından en uygun projenin denizin doldurulması sonucu yapılacak çözüm olduğunda raporda belirtilmektedir.

Artık kentlilerin de tartışmaya başladığı “İkiztepe-Konak-Kordon-Alsancak-Halkapınar kent içi geçiş yolu” tanımlı proje aslında İzmir-Çeşme otoyolunun devamı niteliğinde otoyolun şehir içinden geçirilmesidir. Bu durum; projedeki üç geliş, üç gidiş olmak üzere toplam altı izli ve bir hız yolu niteliğindeki kesitinden anlaşılmaktadır.

Dönemin yerel yönetimi ise ilk başta kendileri dışında gelişen bu projeye ilk başında tepki göstermiştir. Fakat daha sonra proje için ayrılan kaynağın başka projelere kaydırılacak olmasından dolayı, projenin gerçekleşmesine dönük çalışmalar içinde yer alır.

Projeyi destekleyenlerin görüşüne göre, yapılacak yol ile Mustafa Kemal Sahil Bulvar'ının birleştirilerek kent içi trafiğin rahatlatılacağı, kentin önemli bir altyapı yatırımına kavuşacağı ve yayaların kullanımı için alanların oluşacağı idi. O dönemde yapılan yayınlarda bu projenin bir çağdaşlaşma projesi olduğu belirtilmekteydi. Ancak günümüzde çağdaş ülkeler olarak nitelendirdiğimiz Avrupa ülkelerinde kent merkezlerinin trafikten arındırılması ve yayaların aktif kullanılmasına açılması yönünde çalışmalar yapıldığını belirtmekte fayda vardır. Bunun en son örneği ise Londra'nın tarihi kent merkezine arabası ile girmek isteyenlere 5 pound karşılığında izin verilmesidir. Burada da amaç trafiği rahatlatmak ve insanları toplu taşıma araçlarına yönlendirerek, merkezin yayalar tarafından aktif kullanımının sağlanmasıdır.

Bu sırada Büyükşehir Belediyesi, Karayolları Genel Müdürlüğünün önerisi ile 1/5000 ölçekli imar planına ve Konak Belediyesi 1/1000 ölçekli planlarına bu çok izli yolu işleyerek yapılması için yolun planlama alanındaki gereklerini yerine getirmişlerdir. Bütün bu gelişmeler olurken diğer yandan bu konuya karşı olan duyarlı çevreler ise Kordonboyu'na yol yapılmasına dönük çalışmalara şiddetle karşı çıkıyor ve eleştiriyordu. Eleştirilerin temelini ise İzmir Nazım İmar Planında böyle bir yolun önerilmediği ve başka alternatifler bulunurken bu projenin trafik sorununu çözmeyeceği oluşturmaktaydı. Bu konuya daha ayrıntılı olarak 4.3 nolu bölümde değinilecektir.

Belediyenin yaptığı plan tadilatlarından sonra 1993 yılında Mimarlar Odası, bu yolun kamu yararına olmadığını belirterek Kordonboyu'na yol yapımına olanak veren 1/5000 imar planının iptali için dava açar. Çeşitli aşamalar sonucunda 1996 yılında İzmir İdare Mahkemesi, yol yapımına olanak tanıyan İzmir Büyükşehir Belediye meclis kararı ve 1/5000 ölçekli imar planını iptal eder. Yolun geçiş güzergahında bulunan Eski Gümrük Depoları, Pasaport İskelesi ve sahil sağlık muhafaza binaları korunacak yapı olarak tescilli binalardır. Fakat yapılacak yol Gümrük binalarının iki aksını yıkmakta ve yapılacak dolgudan dolayı da tarihi Pasaport İskelesini bir kara yapısı haline dönüştürmektedir. 1994 yılında İzmir 1 Nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu, Mimarlar Odasının İzmir

Şubesi'nin başvurusu üzerine, Konak Meydanı'nı, Cumhuriyet Meydanı'nı ve bu iki meydan arasında kalan bölümü tarihsel sit olarak tescil eder. Bu gelişme üzerine Büyükşehir Belediyesi bu kararın iptali için dava açar. Mahkeme konunun incelenmesi için bilirkişi görevlendirir. Bilirkişi raporuna göre Gümrük Binaları inşa edildiği 1854 yılının inşaat teknolojisini yansıtmakta ve kentin tarihinde önemli bir yer tutmaktadır. Mahkeme bilirkişi raporuna dayanarak 1996 yılında kararın sürmesi doğrultusunda bir karar verir. Ayrıca Kurul Kordonboyu'nda önemli tarihi olayların yaşandığı alan ve mekanların olduğu gerekçesi ile Kordon'un tamamını 1997 yılında tarihsel sit olarak tescil eder. Bu kararın alınmasının temel gerekçesini, Kurtuluş Savaşı sırasında Kordon'da geçen olaylar teşkil etmiştir.

Bütün bu gelişmelerden sonra artık Kordonboyu'ndan yol geçirilmesi hukuken mümkün görünmemektedir. Çünkü İmar Planı mahkeme tarafından iptal edilmiş ve güzergahın bir kısmı tarihi sit olarak tescil edilmiştir. Artık herkes bu gelişmelere göre bir koruma planının hazırlanmasını beklerken 1997 yılında Bayındırlık Ve İskan Bakanlığı Kıyı Kanununun 7.maddesine dayanarak Kordonboyu dolgu ve yol planını onaylar.

Kıyı kanununun 7.maddesi şöyledir:

“Madde 7 - Kamu yararının gerektirdiği hallerde, uygulama imar planı kararı ile deniz, göl ve akarsularda ekolojik özellikler dikkate alınarak doldurma ve kurutma suretiyle arazi elde edilebilir.

Bu gibi yerlerde doldurma veya kurutmayı yapacak ilgili idarenin valiliğe iletilen teklifi, valilik görüşü ile birlikte Bayındırlık ve İskan Bakanlığına gönderilir. Bakanlık, komusuna göre ilgili kuruluşların görüşünü de almak suretiyle teklifi inceler. Uygun bulunması halinde ilgili idare tarafından uygulama imar planı hazırlanır. Bu yerler için yapılacak planlar hakkında İmar Kanunu hükümleri uygulanır. Ancak, bu planlar Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu kapsamında kalan alanlardaki planlar ise, anılan Kanunun 7.maddesine göre tasdik edilir. Doldurma ve kurutma işlemleri yürürlükteki mevzuat

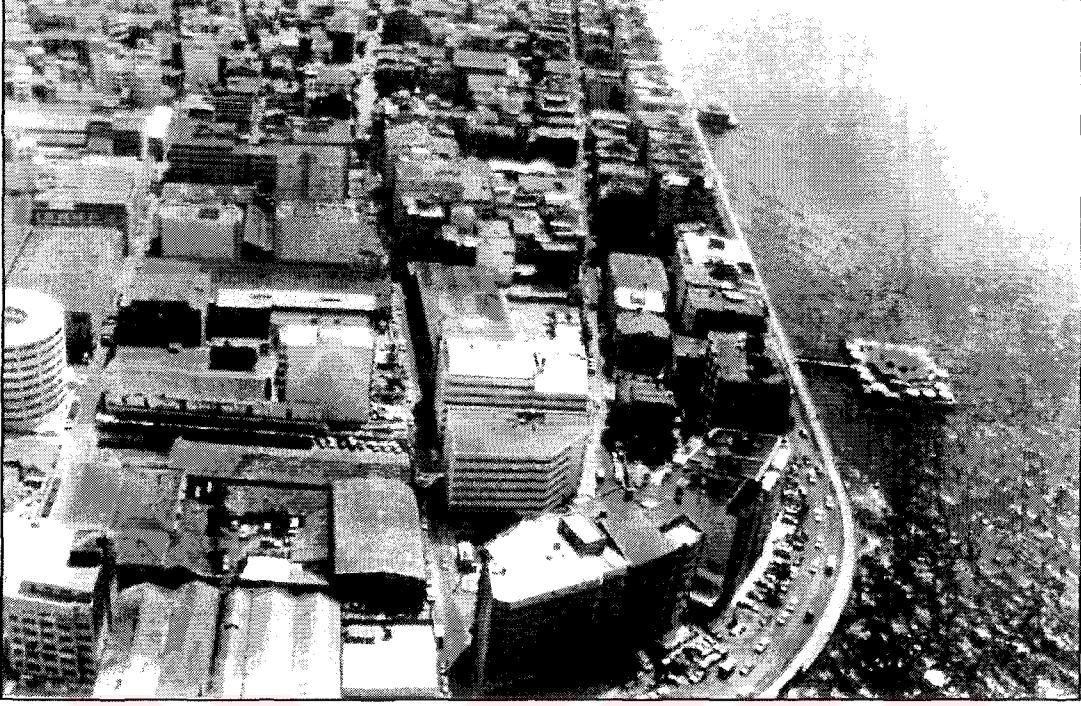
hükümlerine göre yapılır. Bu araziler Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır, özel mülkiyet konusu olamaz.

Bu alanlar üzerinde 6.maddede belirtilen yapılar ile yol, açık otopark, park, yeşil alan ve çocuk bahçeleri gibi teknik ve sosyal altyapı alanları düzenlenebilir.”

Bu karar üzerine Kordon'un doldurulma işlerine Bayındır Holding tarafından hemen başlanır ve çok hızlı bir şekilde doldurma işlemi sürer. Şirket her gün üç vardiya şeklinde 24 saat çalışır. Ayrıca Kordon'daki dolgu işlemi sürerken Bayındır Holding tarafından aynı hızla Alsancak liman bölgesindeki viyadükler ve bağlantı yollar da hızla yapılmış ve tamamlanmıştır. Bu arada İzmir Mimarlar Odası ve İzmir Barosu dolgunun iptali içi dava açar. Dolgu işlemleri ise olanca hızı ile sürmektedir. Öyle ki 5-6 ay gibi kısa bir sürede dolgu Cumhuriyet Meydanına ulaşır ve orada durur. Çünkü burada tarihi sit sınırı başlamaktadır.



Resim 4.122 Dolgunun Başlangıcı



Resim 4.13 Dolgudan Önce Kordonboyu



Resim 4.14 Cumhuriyet Meydanı'na Kadar Yapılan Dolgunun İnşası

Projenin bu noktada tıkanması siyasi erkin duyarsızlığını yansıtmaması bakımından çarpıcıdır. Burada üstünde durulması gereken konu ise ülkemizdeki siyasi erkin, bir takım çıkar grupları ile beraber hareket ederek, ülkenin kaynaklarını kendi çıkarlarına göre kullandıklarını göstermektedir. Konunun bu şekilde yorumlanmasının sebebi ise Cumhuriyet Meydanından sonra zaten devam edemeyecek bir projenin, bakanlık tarafından bilinerek onanması işlemidir.

O günlerde, basında konuyla ilgili yazılar çıkmıştır. Bunlardan bazılarında örnekler verilecek olursa, bugün Büyükşehir Belediyesi Planlama Dairesi Müdürü olan eski Mimarlar Odası Başkanı Mimar Hasan Topal bir yazısında bu konuyu şöyle dile getirmiştir; “Burada plancılardan, mimarların, yöneticilerin, hukukçuların ve bilimden yana olan her kesimin, üzerinde dikkatle durması gereken bir gelişme vardır. O da, Cumhuriyet meydanından sonrası bulunmayan 2x3 izli bir yolun, planının ve dolgunun Bakanlık tarafından onanması işlemidir. Dünyada kentleşme, planlama tarihinde böyle garip bir örneğe daha rastlamak mümkün değildir. Ulaştığı yer belli olmayan çok izli bir yol ve dolgu onaylanmış, bu onay kapsamında da Alsancak Liman bölgesinde viyadükler yapıp çoğu tamamlanmış, İzmir Kordonu da doldurulmuştur.” (Mimar Hasan Topal, İzmir İzmir dergisi, sayı:2, Kordon dolgu alanının bir kentsel mekana dönüşümü, s:178) Bu konu ile ilgili görüş bildiren bir diğer kişi ise Kordon Derneği Başkanı Kent planlamacısı Yüksek Mimar Bülent Turan’dır. Turan bu konu ile ilgili görüşlerini şu şekilde açıklamaktadır;”1998’deki fiili dolgu ve viyadük inşaatlarının temeli, Bayındırlık Bakanlığının İzmir-Çeşme otoyolu inşaatının devamı olarak, İkiztepe(Balçova)-Halkapınar arası kent içi geçişi bölümü Bayındır İnşaat firmasına ihale etmesine dayanmaktadır. Aslında bu ihalenin kent içi geçişi olduğu için Karayollarının tabi olduğu normal ihale mevzuatına göre değil de, uluslararası otoyol ihalesi mevzuatına göre amerikan doları üzerinden yapılmış olması ve tek firmanın ihaleye katılarak tercih edilmiş olması konusunda da tereddütler vardır. Bu konuda Başbakanlık Teftiş Kurulunun bir soruşturma yaptığı da bilinmektedir.” (Yük.Şeh.Plın. Mimar Z. Bülent Turan, Kordonboyu isimli yazı, 1999, İzmir, s:2)

1998 yılının sonlarına doğru Danıştay Altıncı Dairesi İzmir Mimarlar Odası Ve İzmir Barosu'nun açmış olduğu davada koruma planı yapılmadan Kordon Yolunun yapılamayacağına karar vermiştir. Bu kararı Belediye, Karayolları, Bayındırlık Ve İskan Bakanlığı Danıştay da temyiz etmişler ama karar Danıştay da ilk haliyle kesinleşmiştir. Daha sonra taraflar yine Danıştay'a karar düzeltme talebinde bulunmuşlar ama talep Danıştay Dava Daireleri Genel Kurulunda reddedilerek Altıncı Daire Kararı onanmıştır.

1999 yılı Aralık ayında Konak-Kordon Alsancak Kıyı Kesimi Koruma Amaçlı İmar Planı yapılarak Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun onayına sunulmuş ve Şubat ayında Koruma Kurul'u planı onaylamıştır.

1999 yılında yapılan yerel seçimlerde belediye yönetimi değişmiş ve yeni yönetim Koruma Kurulu tarafından onaylanan plana bağlı kalarak hazırlanan uygulama projeleri ile Kordon Dolgusunu rekreatif amaçlı düzenlemiştir.



Resim 4.15 Rekreatif Amaçlı Düzenlenen Kordon Dolgusu

4.3 Kordonboyu İle İlgili Çeşitli Kurum Ve Kuruluşların Görüşleri

Kordonboyu'ndan yol geçirilmesine yönelik alınan kararlar İzmir çapında büyük tartışmalara sebep olmuştur. Bu konuda, kişilerin şahsı görüşleri dışında, gerek sivil toplum örgütlerinden, gerekse konu ile ilgili kurum ve kuruluşlardan bir çok açıklama yapılmıştır. Bir bölümü projeye olumlu bakarken, bir bölümü de tam ters yönde görüş bildirerek çok büyük tepkiler göstermişlerdir. Zamanla değişen yerel yönetimler bile bu konu ile ilgili çok farklı görüşler ileri sürmüşler ve buna göre uygulamalarda bulunmuşlardır. Kimileri bunun İzmir için çok önemli bir proje olduğunu belirtirken, kaçırılmaması gereken bir fırsat olarak olaya yaklaşmış, kimileri de bu projenin Kordonboyu'na ve İzmir'e karşı yapılan çok büyük bir haksızlık olduğunu belirterek katliam olarak nitelemişlerdir.

Konu ile ilgili bu kadar farklı düşüncelerin bulunmasından dolayı, farklı düşünce gruplarının olaylara yaklaşımlarının incelenmesi sonuçta gelinen noktanın anlaşılması bakımından yararlı olacaktır. Bu süreç çok uzun bir zaman dilimi olduğu için, konu hakkında farklı aktörlerin görüşleri incelenirken, farklı zamanlarda yapılan açıklamalarında incelenmesinde fayda olduğu düşünülmektedir. Bundan dolayı bu bölümde sadece kurum ve kuruluşların son görüşlerine değil, bu güne kadar geçen zaman diliminde yaptıkları diğer açıklamalara da yer verilmiştir. Bunun sebebi ise bazı kurumların başında bulunan yönetim kadroları değiştikçe, kurumların olaya bakış açılarının da değişmiş olmasıdır.

Genel olarak yaşananlara bakıldığında projenin uygulanması konusunda, başından sonuna kadar ısrarcı olan, iki önemli aktörden biri Karayolları, diğeri ise projede uygulayıcı konumunda olan Bayındır Holdingdir. Ayrıca siyasi erkin söz sahibi olduğu kurumlarda ise başta bulunan yönetim kadroları değiştikçe konu hakkındaki görüşler ve uygulamalarda değişmiştir. Bu duruma örnek olarak Bayındırılık ve İskan Bakanlığı ile İzmir Büyükşehir Belediyesini gösterebiliriz. Her iki kurum da bu süreç içinde farklı dönemlerde konu hakkında, yönetim kadroları değiştikçe farklı görüşler bildirmişlerdir. Diğer bir grup ise başından sonuna kadar bu projenin uygulanmasının İzmir'e hiçbir fayda getirmeyeceğini belirterek karşı

çıkanlardır. Bu grup daha çok sivil toplum örgütlerinden oluşmaktadır. Bu grubun başında ise TMMOB Mimarlar Odası İzmir Şubesi gelmektedir. Ayrıca bu grupta öne çıkan diğer kuruluşlar arasında İzmir Barosu ve Şehir Plancıları Odası İzmir Şubesini de sayabiliriz.

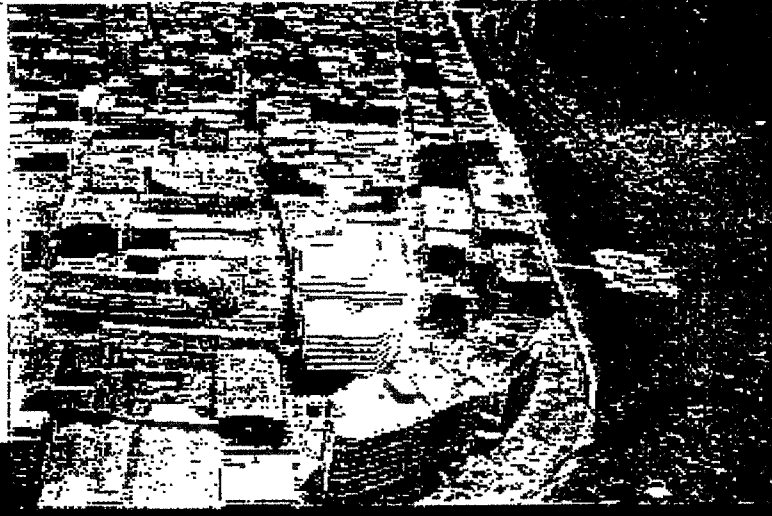
Projenin uygulanmasını savunanların temel dayanakları genel olarak 4 ana başlık altında toplanmaktadır. Bunlar;

1. Kent içinde tıkanan trafiği rahatlatmak,
2. Yapılacak dolgu ile tıkanan Birinci Kordonu açarak, yeşil alan kazanmak,
3. Çeşme-Üçkuyular yönünden Mithat Paşa Bulvarı ile Konak'a kadar gelen trafiği, kent içine sokmadan Karşıyaka-Bornova yönüne ulaştırmak,
4. İzmir'e yatırım için ayrılmış olan bir parasal kaynağın kullanmaktır.

Fakat bu dört ana etken tek tek ele alınıp incelendiği zaman, bu projenin doğruluğuna şüphe ile bakılmasına sebep olacak sonuçlar ortaya çıkmaktadır. Projeye karşı olanların itiraz sebeplerini de bu sonuçlar oluşturmaktadır. Alınan mahkeme kararlarına rağmen, mahkeme kararlarının by-pass edilerek Kordon'un Cumhuriyet Meydan'ına kadar çok kısa bir sürede hızla doldurulması da, etik yönden ve yasalara karşı gelinmesi sebebi ile itirazlara sebep olmuştur. Ayrıca bu itirazların bir önemli sebebi de geçirmiş olduğu tarihsel süreç sonucunda bugün kentin simgesi haline gelmiş, kent kimliğini oluşturan Tarihi Balık Hali, Gümrük Binaları, Pasaport Vapur iskelesi ve Kordonboyu'na bu projede yapılacak olan müdahalelerdir.

Bu süreç içinde en etkili aktörlerden bir diğeri İzmir Büyükşehir Belediyesi'dir. İzmir Büyükşehir Belediyesi bulunduğu konum itibarıyla yönetimde siyasi erkin söz sahibi olduğu bir kurumdur. Bundan dolayıdır ki her yönetim değişiminde konu ile ilgili farklı açıklamaları ve uygulamaları olmuştur. Hatta bazen bu açıklamalar ve uygulamalar bir önceki yönetimin açıklamaları ve uygulamalarının tam tersi yönündedir.

Projenin İzmir Büyükşehir Belediyesi gündemine girmesi ilk olarak Yüksel Çakmur'un belediye başkanlığı dönemine gelir. 1991 yılında Yüksel Çakmur, meslek odalarını toplantıya çağırmış ve bu toplantıda;” İzmir’e bir Proje dayatılıyor, bu kentin sahibi Belediyedir, bu projeyi hep birlikte tartışalım, kimsenin dayatmaya hakkı yoktur.” diyerek odalardan bu konuda katkı ve destek istemiştir. İlk başlarda projeye karşı gibi duran belediye zamanla bu konu hakkındaki görüşlerini değiştirmiştir. Hatta bunun sonucunda aynı partiden olmalarına rağmen dönemin Bayındırlık ve İskan Bakanı Onur Kumbaracıbaşı ile Belediye Başkanı Yüksel Çakmur karşı karşıya gelmişlerdir. Bakan projenin İzmir’e zarar vereceğini belirterek, “kim yaparsa vatan haini olur!” şeklinde açıklamaları o dönemin gazetelerinde yer almıştır. Buna karşılık 4 nisan 1992 yılında İzmir-Urla-Çeşme otoyolunun İkiztepe-Konak-Halkapınar kesimine ilişkin kent içi geçişini düzenleyen 1/5000 ölçekli imar planı değişikliği, kısacası Kordonyolu projesi, Büyükşehir Belediyesi Meclisi tarafından onaylanır. Bu olayın ardından Belediye Başkanı Yüksel Çakmur, yaklaşık 2000 kişinin katıldığı bir toplantıda;”Projenin altına kendi kişiliğimi koyarak imza attım. Yapılması için ne pahasına olursa olsun sonuna kadar mücadele edeceğim.” şeklinde bir açıklama yaparak belediyenin bu konudaki görüşlerini gayet net bir şekilde açıklar. Bundan sonra belediye izlediği politikalarda “ Bir zamanların İzmir’ine dönmemiz artık mümkün değil. Bugünkü görevimiz İzmir’i 2000’li yıllara hazırlamaktır. Kent içi geçiş yolları projesi bu nedenle bir zorunluluktur. Gereken katkı sağlanmazsa bugüne kadar çok şey kaybeden İzmir kaybetmeye devam edecektir.” şeklinde bir açıklama yaparak bastırdığı broşürlerle (resim4.16) projeyi kentlilere anlatarak kamuoyu oluşturmaya çalışır. Bu dönemde Bayındırlık ve İskan Bakanlığıyla Belediye arasındaki görüş ayrılığı nedeniyle olaylar daha çok tartışma ve kamuoyu yaratma şeklinde devam etmiştir.



İZMİR İÇİN DOĞRU KARAR:

KENT İÇİ— GEÇİŞ YOLLARI PROJESİ

EVET. HEMEN. ŞİMDİ.

Yüksel Çamur

İzmir Büyükşehir Belediyesi

Resim 4.16 Yüksel Çamur Döneminde Hazırlanan Broşürün Kapağı

Bayındırlık ve İskan Bakanlığına daha sonra Halil Çulhaoğlu'nun gelmesi ve Bakanın projeye başlangıçta kendisinin de olumlu bakmadığını belirterek, “ Sonradan yaptığım ve uzmanlara yaptırdığım inceleme sonucunda, hem projenin yararlı olduğunu hem de İzmir trafiğini rahatlatmak için başka alternatif olmadığını gördüm. Şimdi İzmir’in geleceği için başka bir yol görmüyorum. Ama İzmirli de bu görüşe katılmalı.” şeklindeki açıklaması ile yeni bir dönem başlamış ve tartışmalar yeniden alevlenmiştir. (gazete ege Kordonyolu tamam ! isimli yazı 15-08-1995) Böylelikle Bakanlık da konuya bakış açısını değiştirmiştir.

Bu dönemde belediye yönetimi de yapılan seçimler sonucunda değişmiş ve yönetime Burhan Özfatura ve ekibi gelmiştir. Yeni yönetimde yolun yapılmasından yana tavır koymuştur ve belediye ile bakanlık proje konusunda aynı çizgiye gelmiştir. Fakat alınan mahkeme ve sit kararları sonucunda herkes artık bu projenin rafa kaldırıldığını düşünürken 13-01-1997 tarihinde, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı “Cumhuriyet Meydanı-Konak Meydanı arasında kalan bölüm sit alanı kapsamında kaldığından daha sonra değerlendirilecektir” diyerek, Cumhuriyet Meydanı-Liman arasını kapsayan 1/1000 ölçekli İmar Planını, Kıyı Kanununun 7.maddesi uyarınca mahkeme kararını by-pass ederek onar. Bu karardan sonra Belediye, Cumhuriyet Meydanından sonrası ne şekilde yapılacağı bilinmediği halde, yapılan hazırlık çalışmalarından sonra 01.04.1997 tarihinde Cumhuriyet Meydanı ile Liman arasında kalan kısmın dolgu çalışmalarına başlayarak, çok hızlı bir şekilde Kordon’u doldurur. Artık geriye dönüşü olmayan bu dolgu (resim4.17), kentin silüetindeki yerini alır.



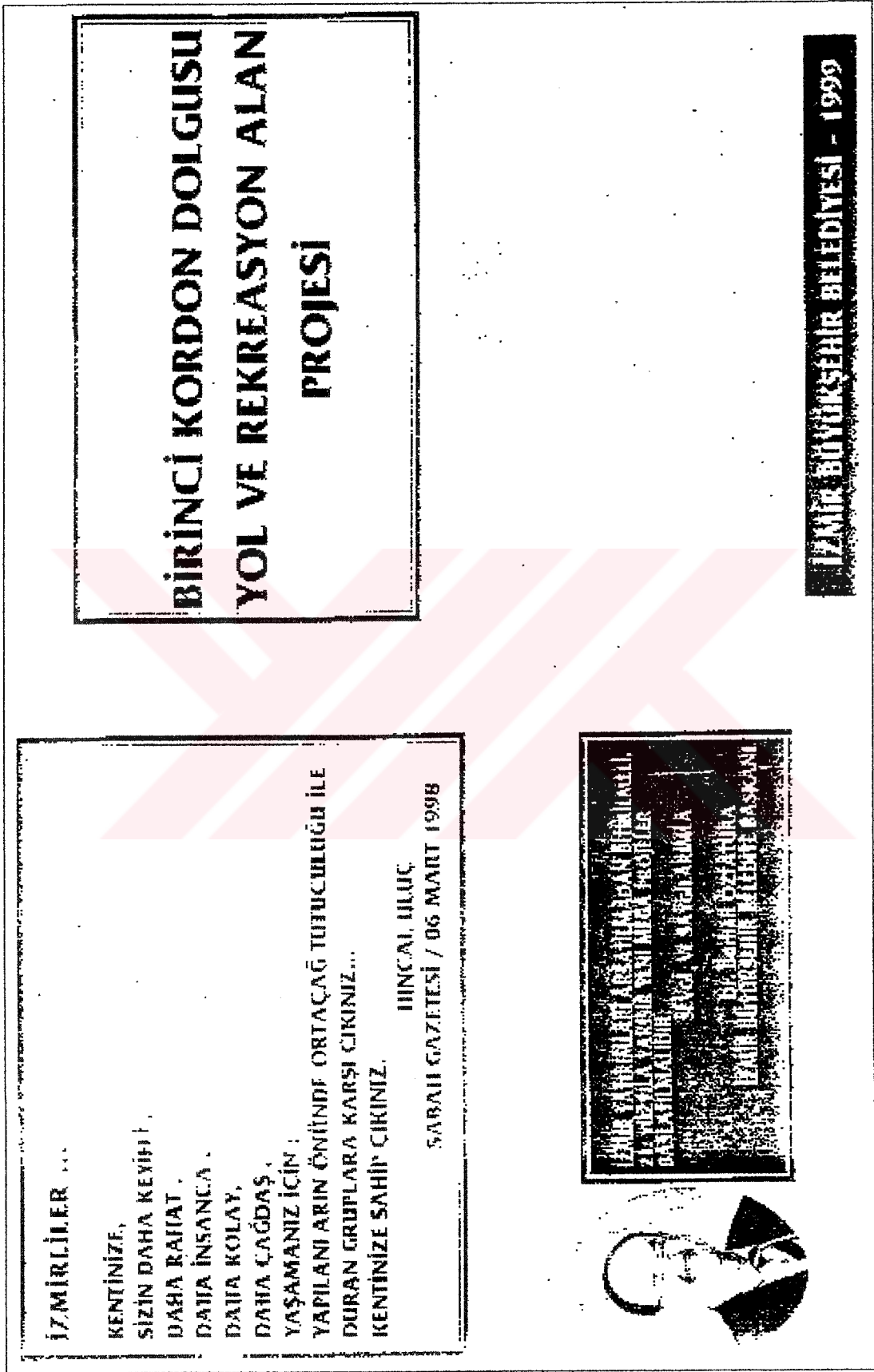
Resim 4.17 Dolgu Alan

Kordonun doldurulmaya başlanmasından hemen sonra 03.04.1997 tarihinde TMMOB'ne bağlı 23 meslek odası ortak bir basın açıklaması yaparak bu yolun İzmir'e bir faydasının olmadığını ve çıkmaz bir yol olduğunu belirterek tepkilerini ortaya koyarlar.

Bundan sonraki dönemde tartışma artık kordonunu doldurulup doldurulmaması üzerine değil, doldurulan bu alanın ne şekilde değerlendirilebileceği üzerinde yoğunlaşır. Artık kentli de olayları daha yakından takip etmeye başlamıştır. Yapılan dolgunun deniz seviyesinden 1,5-2 metre yukarıda olması ve Kordon'un denizle ilişkisinin kesilmesi (resim4.18) tepkilerin daha da artmasına sebep olmuş ve buradan yol geçirilmesine daha sert tepkiler ortaya çıkmaya başlamıştır. Ayrıca yapılan dolgunun Cumhuriyet Meydanından ileriye götürülememesi ve bilindiği halde bu dolgu için trilyonların harcanması ve Limana oradan Kordonun girişine kadar gelen yolların havada kalması, tepkilerin daha da artmasına sebep olmuştur.



Resim 4.138 Kordon'un Denizle İlişkisinin Kesilmesine Sebep Olan Dolgu



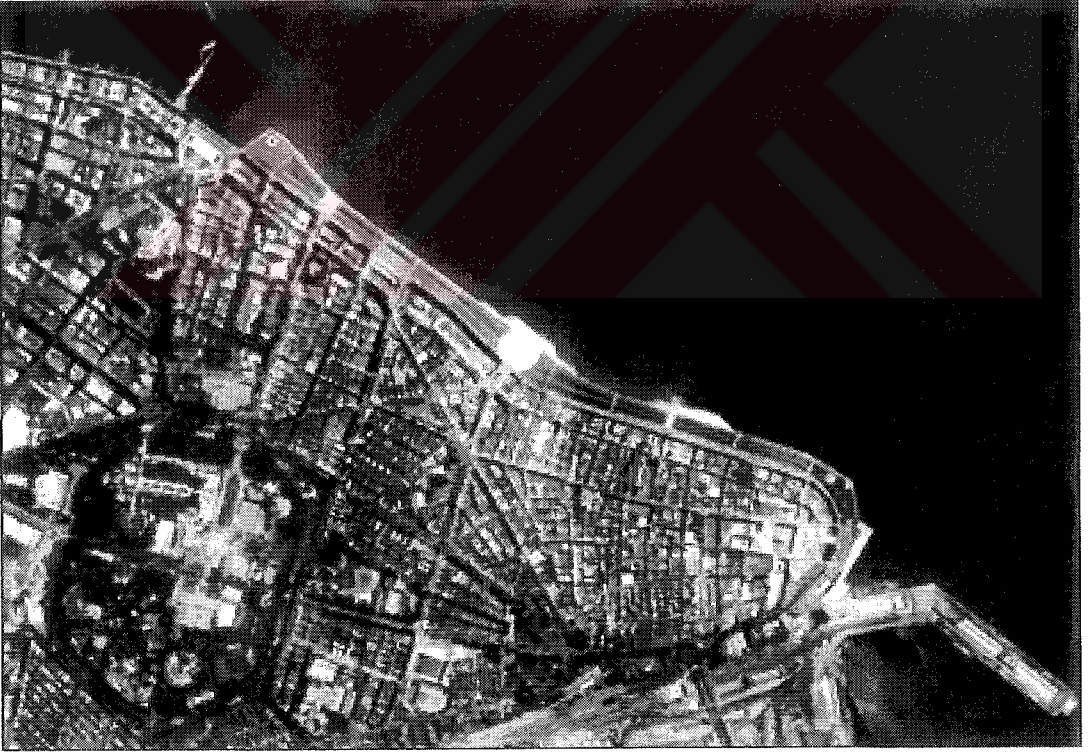
Resim 4.19 Burhan Özfatura Döneminde Hazırlanan Broşürün Kapağı



Resim 4.20 Burhan Özfatura Döneminde Büyükşehir Belediyesi Tarafından Hazırlanan Kordon Dolgu Yolu Tanıtım Broşürleri

Buradaki bir diğer önemli dönüm noktası ise 1999 seçimleridir. Ortaya çıkan tepkiyi gören Büyükşehir Belediyesi, Cumhuriyet Meydanına yakın kısımdaki yüksek dolguyu tıraşlayarak deniz seviyesine indirip, burayı birkaç günde içinde palmiye ağaçlarının da bulunduğu yeşil bir park haline getirmiş ve seçim döneminde kordonun bu şekilde planlanacağını belirtmiştir.

18.04.1999 yerel yönetim seçimlerinde belediye yönetimi tekrar değişmiştir. Yönetime Ahmet Piriştina ve ekibi gelmiştir. Yeni yönetim, Kordon'dan yol geçirilmesi konusunda diğer yönetimlerden farklı bir tutum izleyerek yasalara ve alınan kararlara karşı bir tutum içinde olmayacaklarını ve mutlak bağlı kalacaklarını belirtmiştir. Yasalara uygun olarak hazırlanan uygulama planına göre, Kordonboyu bir park olarak düzenlenerek halkın kullanımına açılmıştır.(resim4.21)

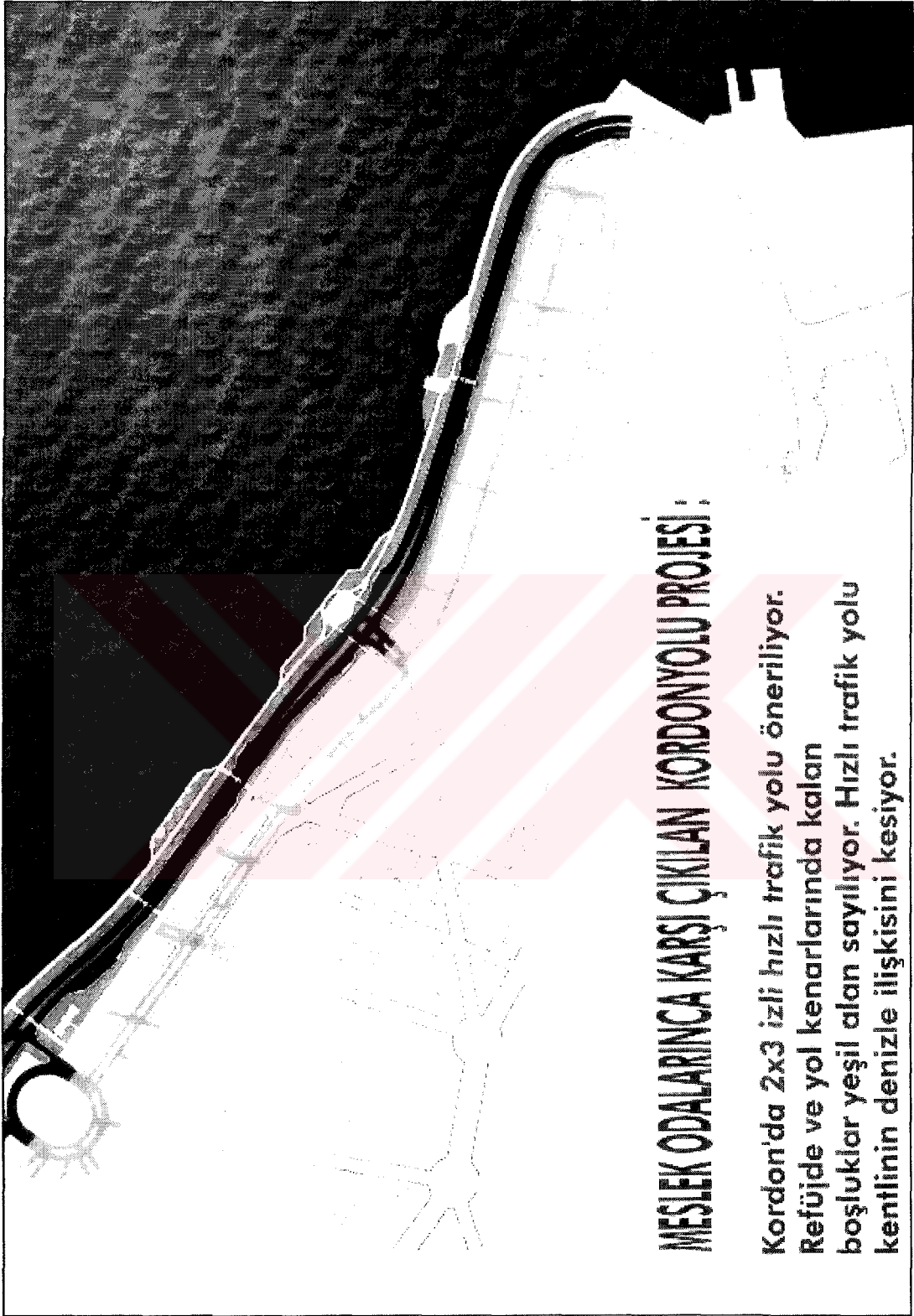


Resim 4 141 Park Olarak Düzenlenen Dolgu Alanın Hava Fotoğrafı

Bütün bu süreç esnasında Kordon'a yapılacak bu dolguya karşı en şiddetli tepkiyi sivil toplum örgütleri ve meslek odaları vermiştir. Ama bu kuruluşlar arasında özellikle iki tanesi konunun sürekli takipçisi olmuştur. Bunlardan birincisi TMMOB Mimarlar Odası İzmir Şubesi iken, diğeri de İzmir Barosudur. Özellikle Mimarlar Odası İzmir Şubesi bu konuda olağan üstü bir çaba göstererek bu projenin yanlış bir proje olduğunu her fırsatta belirtmiştir. Her yanlış adımda gerekli mercilerin harekete geçmesi için gerekli yerlere başvurmuş ve işlemleri başlatmıştır.

Bu süreç içerisinde Mimarlar Odası diğer meslek odalarının da katılımıyla, hazırladığı basın bildirileriyle Kordon'da yöntemi ve inşaat tekniği ne olursa olsun hızlı yol (Resim4.22) niteliğinde bir yolun yapılmasının yanlış olduğunu kamuoyuna sürekli olarak duyurmuştur. Karşı çıkışının gerekçelerini de maddeler halinde şu şekilde açıklamıştır:

- Kordonyolu'nun İzmir Nazım Plan çalışmalarında hiçbir zaman önerilmediğini,
- İzmir'e ayrılan bir parasal bir kaynağın kullanılması için böyle bir projenin uygulanmasının yarardan çok zarar getireceğini,
- İzmir kentiçi ulaşımı ile entegre olmayan, dayatma bir proje olduğunu,
- Kentin ve kentlinin gerek Mustafa Kemal Paşa Sahil Bulvarında, gerekse Bayraklı'da (Altınyol) olduğu gibi denizle ilişkisini koparacağını,
- Kordonboyu ve oradaki tarihi yapıların kent kimliğinde önemli bir yere sahip olmasından dolayı yapılacak müdahalelerle Kent kimliğini önemli ölçüde yok edeceğini,
- Önerilen yol parçasının niteliğinin belirsiz olduğu,
- İzmir-Çeşme otoyolunun 2x3 izli kent içi geçişini öngörmesi nedeni ile hızlı trafiği kent içine özendireceğini, bu nedenle daha büyük ulaşım sorunları yaratacağını,
- Önerilen güzergahla ilgi teknik çalışmaların nasıl başlatıldığının anlaşılamamasından dolayı, kentin planlı gelişmesinden sorumlu olan yerel yönetimin dışında gelişen bir proje olduğunu, çeşitli zamanlarda yaptığı açıklamalarla kamu oyuna duyurmuştur.

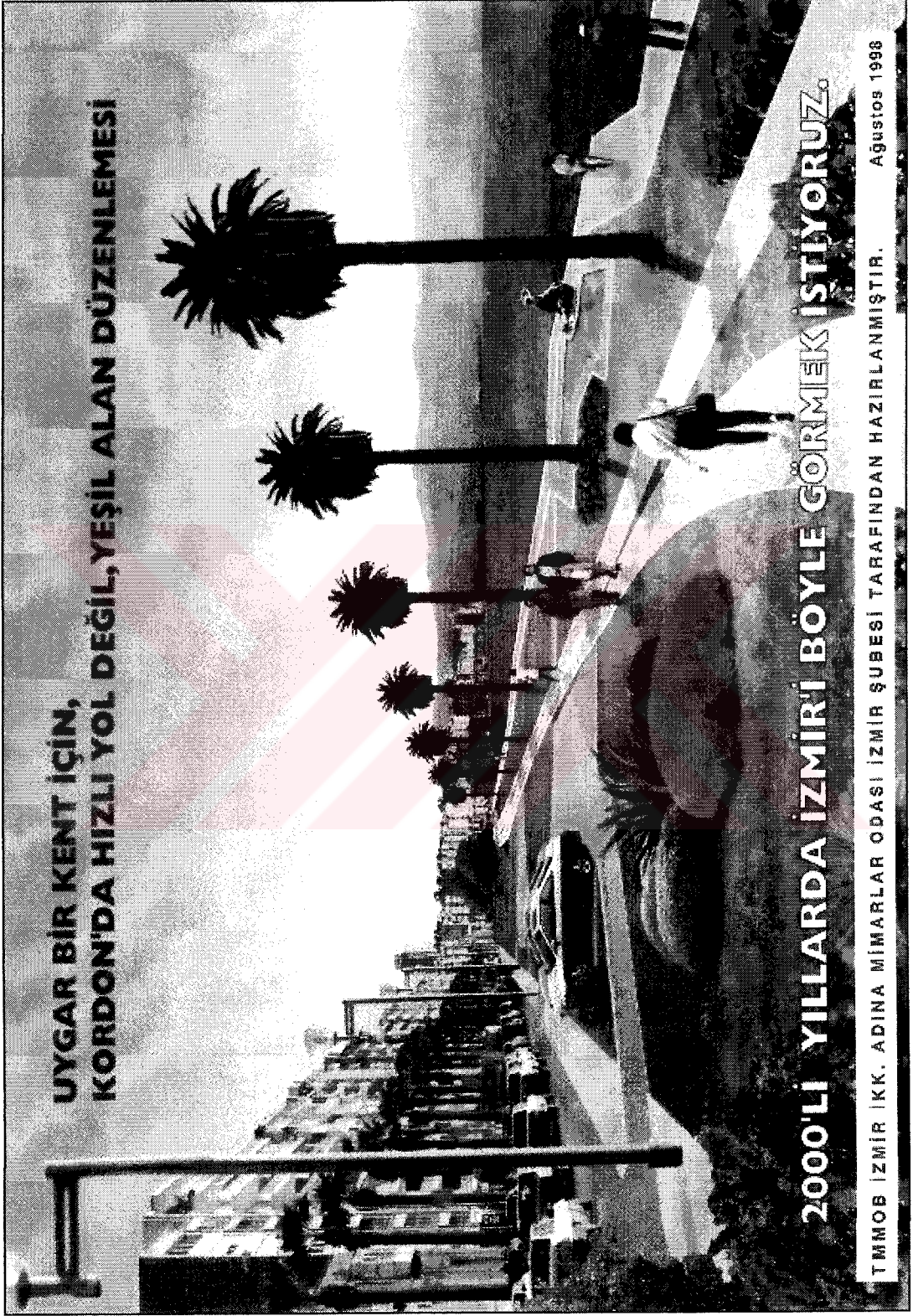


Resim 4.22 Meslek Odalarınca Karşı Çıkılan Kordonyolu Projesi

Mimarlar Odası İzmir Şubesi bu gerekçelere dayanarak şehircilik ve planlama ilkeleri açısından Kordonyolu'nun yapımının kente yarardan çok zarar getireceğini belirtmiştir. Bunları kamuoyuna anlatmak içinde çeşitli yayınlar hazırlamıştır. Ayrıca kendi üyeleri içinde dolgu alan için alternatif projeler hazırlatıp bunları yayınlamıştır. (Resim4.23) Bu yolun yapını önlemek için Mimarlar Odası 02.12.1992 tarihinde mahkemeye baş vurarak açmış olduğu dava sonucunda, Kordonyolu'nun yapımına olanak sağlayan 09.04.1992 tarihli İzmir Büyükşehir Belediye Meclis kararını şehircilik ve planlama ilkelerine aykırı bulunarak iptalini de sağlamıştır.

Kordonyolu hakkında bu yolun yapılmasını savunanların ileri sürdüğü problemlerin çözümü içinde, yolun yapılması yerine, Mimarlar Odası yapılması gerekenleri ise şu şekilde sıralamıştır;

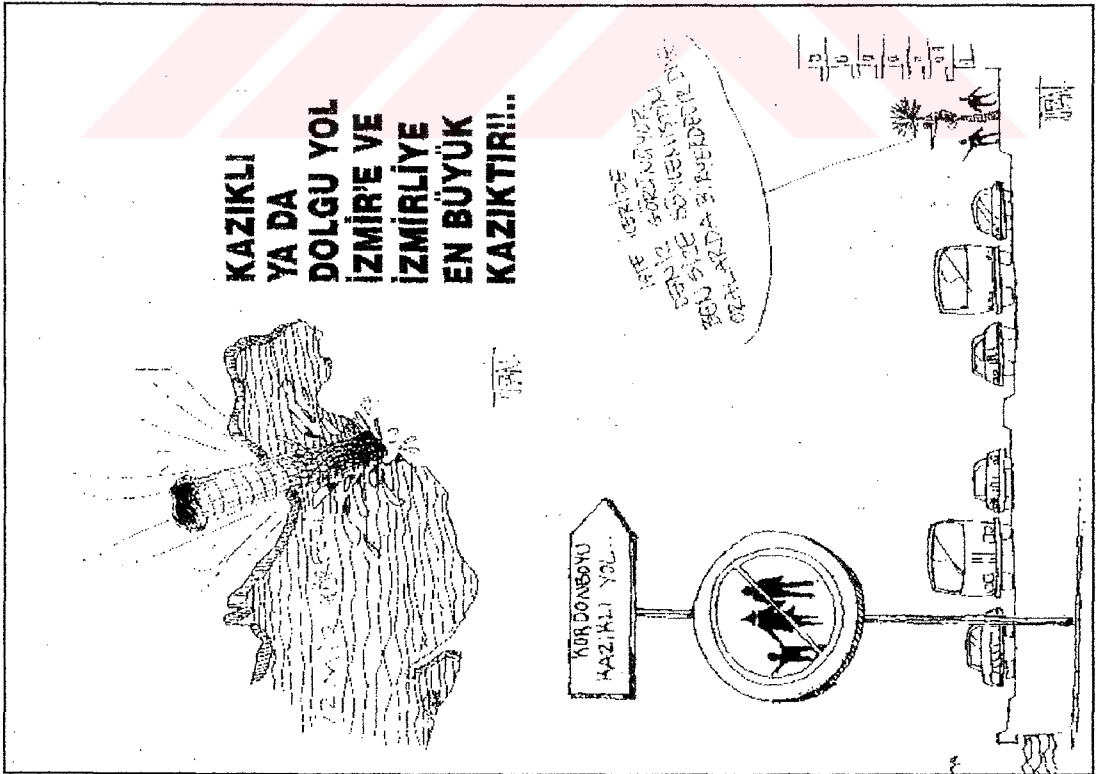
- İzmir çevre yolu bir an önce tamamlanmalı, böylece ağır trafik kent dışına çıkarılmalı, çevre yolunun kullanılması özendirilmelidir.
- Ulaşım sorunu, kent nazım planı ile bütünleştirilmiş ulaşım master planı olarak ele alınmalı, toplu taşıma ve deniz ulaşımına öncelik vererek çözüm aranmalıdır.
- Körfezde deniz ulaşım sistemi ve iskeleler geliştirilmeli, toplu taşınım sistemleri ile entegre edilmeli, hafif raylı sistemde hızla bitirilerek geliştirilmelidir.
- İzmir'in otopark sorunu ciddi olarak ele alınmalı, katlı otopark sayıları artırılmalı, kentin önemli ulaşım arterlerinde trafiğin rahat akışı sağlanmalıdır.
- Konak, Gümrük, Çankaya, Basmane kavşaklarında alt-üst çözümleri süratle planlanıp uygulanarak trafiğin rahat, kesintisiz akışı sağlanmalıdır.
- Özel araçların kent merkezine girişleri özendirilmemeli, önerilecek yollar transit trafiği kent içine çekmemeli ve kent içinde hızlı yol önerilmemeli.
- Kentin tarihsel ve kültürel kimliğine saygılı projeler üretilmeli ve bu alandaki yapısal düzenlemelere titizlikle uyulmalıdır.
- Kaynaklar Kordonyolu yerine yukarıda sayılan önceliklere harcanmalıdır.



Resim 4.23 İzmir Mimarlar Odasının Hazırladığı Kitapçığın Kapağı



Resim 4.24 Çeşitli Meslek Odalarının Hazırlattığı Broşür



Resim 4.25 Kordonyoluna Karşı Çizilmiş Bir Karikatür

Görüldüğü gibi Meslek Odaları bu konunun yakından bir takipçisi olmuş ve her adımı dikkatle izlemiştir. Özellikle Mimarlar Odası İzmir Şubesi, İzmir Barosu ve Şehir Plancıları Odası İzmir Şubesi bu Meslek Odaları içinden olayın kendi meslek gruplarına yakın olmasından dolayı öne çıkan kuruluşlardır.

Yukarıda anlatıldığı gibi oldukça uzun ve karmaşık bir süreçten sonra Kordonboyu bu günkü durumuna gelmiştir. Bu süreç içinde bir çok farklı gelişmeler olmuş ve birçok kurum ve kuruluş bu gelişmelere dahil olmuştur. Bundan dolayı da bu süreç içinde yaşanan olayları kısaca özetlemek gerekirse ortaya şu şekilde bir kronoloji çıkmaktadır;

Kordonyolu, Yargı Süreci Ve Koruma Kurulu Kararları Kronolojisi

- 13.11.1989 İzmir-Çeşme Otoyolu yapımı için Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü ile Müteahhit firma arasında sözleşme yapılması,
- 05.04.1991 İzmir-Çeşme otoyolunun İkiztepe-Konak-Halkapınar bağlantısının yapılmasına ilişkin ihale açılmadan ve projersiz olarak müteahhit firma ile ek sözleşme yapılması,
- 08.04.1991 İzmir-Çeşme otoyolunun Alsancak Limanının arkasından geçirilerek, Halkapınar kavşağına birleştirilmesine yönelik olarak Bayındırlık ve İskan Bakanlığından olur alınması,
- 18.06.1991 Karayolları 2. Bölge Müdürlüğü'nün "İzmir-Urla-Çeşme otoyolunun yapılan ek sözleşme ile, İkiztepe-Konak-Halkapınar kavşağına kadar uzatıldığını" bildiren yazısı,
- 10.09.1991 TMMOB Mimarlar Odası İzmir Şubesi'nin Konak Gümrük Binaları ile Kordon'un Pasaport-Alsancak Limanı arasındaki bölgenin tarihi sit alanı olarak tescil edilmesi için İzmir İnolu Kültür Ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'na başvurusu,
- 18.10.1991 Bayındır İnşaat Tur. Tic. San. A.Ş. tarafından hazırlanan ve Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından onaylanan ön Raporda projenin tanımı;

- İzmir-Urla-Çeşme Otoyolu 0+000-7+200 Konak Meydanı-İkiztepe Kavşağı ve Halkapınar Kavşağı-Konak Meydanı İzmir-Urla-Çeşme Otoyolu İkiztepe-Konak-Halkapınar Kesiminin, toplam 12 km. boyunda bir şehir içi geçişi projesi, Mustafa Kemal Sahil Bulvarı'nın niteliğinin iyileştirilmesi ve Kordon'da deniz dolgusu yapılması,
- 22.11.1991 Karayolları 2. Bölge Müdürlüğü'ne Çevre Uyum Raporu'nun verilmesi,
- 17.12.1991 Karayolları 2. Bölge Müdürlüğü'nün İkiztepe-Konak-Halkapınar kent içi geçiş yolu projesinin yapımına olanak tanıyan İmar planını onay için İzmir Büyükşehir Belediyesi'ne başvurusu.
- 18.12.1891 Karayolları Genel Müdürlüğü Otoyol Proje Şubesi tarafından Çevre Uyum Raporu'nun onaylanması,
- 09.04.1992 İzmir-Urla-Çeşme Otoyolu'nun İkiztepe-Konak-Halkapınar kesimine ilişkin kent içi geçişini düzenleyen 1/5000 ölçekli imar planı değişikliğinin İzmir Büyükşehir Belediyesi Meclisi tarafından onayı. (05-88 sayılı Meclis karar)
- İkiztepe-Konak-Halkapınar Kent İçi Geçiş Yolları Projesi, İzmir Büyükşehir Belediyesi açıklamasına göre 4 ana bölümden oluşmaktadır.
1. İkiztepeler-Konak (İkiztepeler Marina Kavşağı-Konak Meydanı)- Mustafa Kemal Sahil Bulvarı
 2. Konak Meydanı Geçişi
 3. Gümrük-Alsancak Limanı
 4. Alsancak Limanı-Halkapınar Kavşağı bağlantısı
- 01.05.1992 Kordon kesiminde denizin doldurularak geçilmesi projesinin Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından durdurularak, Karayolları 2. Bölge Müdürlüğünden trafiği rahatlatacak başka alternatiflerin etüdüünün istenmesi.
- 20.06.1992 TMMOB'ne bağlı İzmir'de bulunan 17 Meslek Odasının Kordonyolu'na karşı ortak basın açıklaması.
- 19.08.1992 TMMOB Mimarlar Odası tarafından İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin onayladığı plan değişikliğine ve meclis kararına itiraz

dilekçesi verilmesi. “Nazım Plan ana kararlarını bozucu fonksiyonel değişiklikler plan değişikliği yolu ile yapılamaz gerekçesi ile.

- 02.12.1992 TMMOB Mimarlar Odası tarafından Meclis kararı ve Meclisçe onanan Nazım planın iptali istemiyle İzmir 3. İdare Mahkemesine dava açılması, (yolun, 2x3 izli hızlı yol olması nedeniyle halkın denizle olan ilişkisinin kesileceği, çevrenin trafik yoğunluğunun şehir içine özendireceği, Kıyı Yasasına aykırı olduğu, çevre kirliliğine neden olacağı, körfezdeki doğal akıntılara olumsuz etki yapacağı, kent kimliğini yok edeceği, bölgenin Tarihi Sit Alanı olarak tescilli olduğu, ve Nazım Plan ana kararlarına aykırı olması gerekçeleri ile)
- 05.11.1992 Konak Halkapınar bağlantısına ait 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planının 3621 sayılı Kıyı Kanununun 7. Maddesine göre onayı için Bayındırlık ve İskan Bakanlığı’na, İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından gönderilmesi,
- 24.11.1993 İzmir 3. idare Mahkemesince, Mimarlar Odasının açmış olduğu davada Karayolları Genel Müdürlüğünün de hasım mevkiine alınması kararı verilmesi,
- 20.01.1994 Mimarlar Odası İzmir Şubesinin 10.9.1991 tarihli talebi üzerine 4840 sayılı kararı ile İzmir 1 Nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından Gümrük depolan ile Cumhuriyet Meydanı arasındaki kesiminin Tarihi Sit olarak tescili, (Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Yüksek Kurulu ilke kararları uyarınca)
- 20.01.1994 4841 sayılı kararı ile Konak Meydanı ve yakın çevresinin İzmir 1 Nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Kurulu’na Tarihi Sit Alanı olarak tescili. (Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Yüksek Kurulu ilke kararları uyarınca)
- 25.02.1994 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planının İkiztepe-Konak bölümünün Bayındırlık ve İskan Bakanlığı’na onanması. (3621 sayılı Kıyı Kanunu 7. Maddesine dayanarak)
- 19.04.1994 3. İdare Mahkemesi tarafından Mimarlar Odası’nın açmış olduğu davada Meclis kararı ve İmar Planının iptali isteminin reddi.

- E:1992/1435, K:1994/607, (Kordon'da yapılacak yolun otoyol olmadığı, kent içi geçiş yolu olduğu ve trafiği rahatlatacağı gerekçesiyle)
- 21.07.1994 İzmir 3. idare Mahkemesi E:1992/1435, K:1994/607 sayılı kararının Mimarlar Odasına tebliğ edilmesi,
- 04.08.1994 Mimarlar Odası'nın, İzmir 3. İdare Mahkemesinin 19.04.1994 K:1994/607 sayılı kararını Danıştay nezdinde temyize gitmesi,
- 1994/1395 İzmir Büyükşehir Belediyesi'nce, İzmir 1 Nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Kurulunun 4841 sayılı Konak Meydanı Tarihi Sit tescil kararına karşı İzmir 4. İdare Mahkemesinde iptal davası açılması E:1994/1395
- 1994/1719 İzmir Büyükşehir Belediyesi'nce, İzmir 1 Nolu ICTVK Kurulunun 4840 sayılı Gümrük Depoları-Cumhuriyet Meydanı arasında kalan (Atatürk Caddesi) Kordon'un Tarihi Sit kararının iptali istemi ile İzmir 4. İdare Mahkemesinde dava açılması. E:1994/1719
- 15.03.1995 Tarihli dilekçe ile, İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin İzmir 4. idare Mahkemesinde, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Kurulu'nun 4841 sayılı Konak Meydanı Gümrük Depoları Tarihi Sit kararına karşı açmış olduğu davadan feragatı,
- 15.03.1995 Tarihinde feragat nedeniyle 1995/156 K. Sayılı kararda İzmir 4. İdare Mahkemesince İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin açmış olduğu iptal davasının reddedilmesi,
- 29.03.1995 Danıştay 6. Dairesinin, 3. İzmir İdare Mahkemesi kararını bozması. E:1994/4019, K:1995/1316 (Kordon'un bir bölümünün Tarihi Sit olarak tescilli olması ve bilirkişi incelemesi yapılmadan karar alınmış olması gerekçeleri ile)
- 01.09.1995 İzmir 1 Nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Kurulu'nun Belediyenin Kordon Dolgusunu öngören öneri Koruma Planını reddi. 1.9.1995-5909 Nolu karar. Kordonboyu rıhtımının oluşturduğu kıyı çizgisinin tümüyle denizden koparan dolgu ve diğer yöntemlerle kapsamlı ve sürekli değişmesi nedeni ile)
- 01.09.1995 İzmir 1 Nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Kurul

- Kararı Kordon boyu Sit Alanı Koruma Amaçlı İmar Planı hazırlanması istemi. 1995/5909 Nolu karar,
- 09.11.1995 E:1994/1719 sayılı dava nedeni ile 4. İdare Mahkemesinin görevlendirdiği bilirkişilerin raporlarının “Tarihi Sit kararının doğruluğu” sonucuyla verilmesi. 10.06.1996 İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından Bayındırlık ve İskan Bakanlığına Kordonyolu’nu öngören planın Liman-Halkapınar kısmının onay talep yazısı.
- 19.06.1996 İzmir 3. İdare Mahkemesinin kararı, 1995/735 E ve 1996/540 K, yol güzergahında kalan sit alanına ilişkin koruma amaçlı imar planı yapılmadığından, planın uygulamaya konulması hakkındaki işlemin iptaline karar verilmesi. (Meclis kararının ve 1/5000 ölçekli İmar Planının iptali).
- 26.09.1996 İzmir Büyükşehir Belediyesi’nin açmış olduğu E:1994/1719 sayılı Gümrük Depoları ile Cumhuriyet Meydanı arasındaki Kordon’un Tarihi Sit kararının iptali davasının bilirkişi incelemesi sonucunda İzmir 4. İdare Mahkemesince reddedilmesi. K:1996/484
- 15.11.1996 İzmir-Çeşme otoyolu kent içi geçişi 1/5000 ölçekli nazım imar planının Konak-Halkapınar bölümünün Bayındırlık ve İskan Bakanlığı’nca plan notları ile onanması.
- 11.12.1996 İzmir Büyükşehir Belediyesi’nin, Bayındırlık ve İskan Bakanlığına yazısı ile Cumhuriyet Meydanı, Liman arası 1/1000 ölçekli uygulama İmar Planının onaya gönderilmesi.
- 13.01.1997 Cumhuriyet Meydanı-Liman arasını kapsayan 1/1000 ölçekli İmar Planının Kıyı Kanunu 7. Maddesi uyarınca Bayındırlık ve İskan Bakanlığı’nca onanması. (Cumhuriyet Meydanı-Konak Meydanı arasında kalan bölüm sit alanı kapsamında kaldığından daha sonra değerlendirilecektir denilerek)
- 06.02.1997 Mimarlar Odası İzmir Şubesinin Kordon’un tamamının Tarihi Sit olarak tescili için İzmir 1 Nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Kuruluna başvurusu, (Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Yüksek Kurulu ilke kararlarına dayanarak)

- 06.02.1997 TMMOB Mimarlar Odası ve İzmir Barosu'nun Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın Kordon da kıyı dolgusu yapabilmesine ilişkin onama kararının iptali ve yürütmenin durdurulması istemiyle İzmir 2.İdare Mahkemesi'ne başvurmaları,
- 01.04.1997 Cumhuriyet Meydanı Liman arası alandan körfezde dolgu çalışmalarının başlaması,
- 03.04.1997 Dolgu karşıtı eylemler, basın toplantıları, uyarılar. (Yolun çıkmaz otoyol olacağı konusunun anlatılması)
- 14.04.1997 Bayındırlık Ve İskan. Bakanlığının Kıyı Kanunu 7.Maddesi uyarınca kordon dolgusunu ve yolu onamasına karşın, Mimarlar Odası ve İzmir Barosu tarafından İzmir 2. İdare Mahkemesinde yürütmeyi durdurma ve iptal davası açılması. E:1997/224,
- 15.04.1997 Mimarlar Odası tarafından, sit olarak tescil talebine yanıt verilmediğinden Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu işleminin iptali için E;1997/244 no ile İzmir 4. idare Mahkemesinde dava açılması.
- 1997/416 İzmir Büyükşehir Belediyesi, 4. İdare Mahkemesinin 26.9.1996 günlü E:1994/1719, K:1996/484 sayılı Kordon'nun tarihi sit kararını iptal talebini red kararına karşın Danıştay 6.Dairesinde temyiz davası açması.
- 04.06.1997 İzmir 2. idare Mahkemesi kararı, E:1997/224, K:1997/528, Bakanlıkça onaylanan 1/5000 ve 1/1000 imar planlarının ve dolgu işleminin iptali isteminin (Mimarlar Odası ve İzmir Barosu isteminin) mahkemenin görev alanına girmemesi nedeniyle görev yönünden reddi ve Danıştay'a gönderilmesi.
- 02.07.1997 Danıştay 6. Dairesi'nin kararı E:1996/4378 ve K:1997/3275, İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin temyiz istemi doğrultusunda, İzmir 3. İdare Mahkemesi kararının (1996/540) bozulması. (Nazım İmar Planları Bakanlıkça onaylandığından, davanın Danıştay'ın görev alanı içinde olup olmadığının tespiti için)
- 05.08.1997 Danıştay 6. Dairesinin, Mimarlar Odası'nın ve Baro'nun yürütmeyi durdurma talebi ile açmış olduğu E:1997/3489 sayılı dava için ara

- kararı (İlgili Kurul kararlarının ve İmar planlarının dayalı idarelerden istenmesi)
- 21.08.1997 Mimarlar Odası'nın Danıştay 6. Dairesine E:1996/4378, K:1997/3275 sayılı bozma kararının düzeltme istemi ile başvurusu.
- 16.12.1997 Danıştay 6. Dairesinin E:1997/417 Nolu kararı ile, İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin bozma talebini reddederek İzmir 4.İdare Mahkemesinin 26.9.1996 günkü K:1998/484 sayılı kararını onaması. (Kordon Tarihi Sit kararının Danıştay tarafından da onanması)
- 11.02.1998 Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın, 15.11.1996 günü onadığı 1/5000 ölçekli planın Cumhuriyet alanı Gümrük yarımadası bölümüne ilişkin onama kararını, "bu bölümle ilgili tarihi sit kararı bulunduğu" gerekçesi ile iptal etmesi,
- 27.02.1998 Mimarlar Odası İzmir Şubesi'nin 8.2.1997 tarihli başvurusu üzerine 7089 sayılı kararı ile İzmir 1 nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından 1.Kordon'un Cumhuriyet Meydanı ile Alsancak Limanı arasındaki kesiminin de Tarihi Sit olarak tescili.
- 04.03.1998 İzmir 1 Nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 1.Kordon' u Sit Alanı ilan eden 27.2.1998 tarih ve 7089 sayılı Kurul kararının Kültür Bakanlığı tarafından iptali.
- 04.04.1998 İzmir 1 Nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Başkanı Numan Tuna'nın Kültür Bakanlığı tarafından görevinden alınması.
- Nisan 1998 Meslek Odalarının 1 Nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Başkanının göreve iadesini talep eden basın toplantısı.
- 15.05.1998 Mimarlar Odası İzmir Şubesi'nin, İzmir 1 Nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Kurulu'na karşı İzmir 4. İdare Mahkemesinde açmış olduğu E:1997/244 sayılı davanın duruşması.
- 20.05.1998 İzmir Büyükşehir Belediyesi'nce Kordonyolu asfaltlama çalışmalarını Haziran ayında bitirileceğinin açıklanması.
- 21.05.1998 İzmir Büyükşehir Belediye Meclisinde, Cumhuriyet Meydanı-Konak Meydanı arası bölümün tüp geçitle geçilmesini öngören projenin tartışılması, Bayındırlık Komisyonuna gönderilmesi.
- 14.11.1998 İzmir 1nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun

Kordon'u bütünüyle tarihi sit ilan eden Kültür Bakanlığı işlemine yönelik olarak İzmir 2.İdare Mahkemesi'nin yürütmeyi durdurma kararı vermesi,

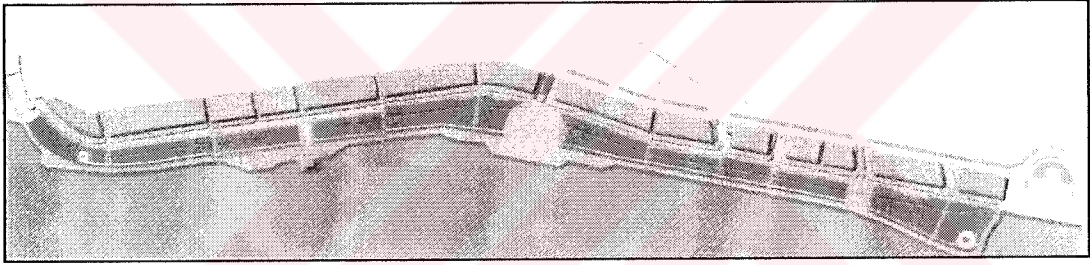
- 24.11.1998 Konak-Halkapınar yolunun yapılmasına olanak oluşturan 1/5000 ölçekli nazım imar planının TMMOB Mimarlar Odası'nın ve İzmir Barosu'nun başvurusu Üzerine Danıştay 6.Daire'sinin verdiği 5794 sayılı kararla, Koruma Kurulunun yöreye ilişkin tarihi sit kararının varlığının dikkate alınmamış olması gerekçesiyle tümüyle iptal edilmesi,
- 17.04.1999 Yerel yönetim seçimlerinde İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na Ahmet Piriştina'nın seçilmesi ve yeni yönetimin yargı kararlarına ve hukuka mutlak bağlı kalacağını açıklaması,
- 22.10.1999 Danıştay Dava Daireleri Genel Kurulu'nun Danıştay 6.dairesinin 5794 sayılı kararını onaması,
- 17.12.1999 Konak-Kordon-Alsancak Kıyı Kesimi Koruma Amaçlı İmar Planı'nın Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 8349 sayılı kararıyla onanması
- 16.09.2000 Birinci Kordon'u İzmir'e ve İzmirililere yeniden kazandıran projeye göre alanda yapılan uygulamaların tamamlanması ve Kordon'un yeni şekli ile halkın kullanımına açılması,
- 27.09.2002 Karayolları Genel Müdürlüğü'nün, İzmir 1 No'lu KTVK Kurulu'nun "İzmir Kordonyolu'nun Cumhuriyet Meydanından başlayarak, Alsancak Limanı'na kadar olan bölümünün tarihi sit olarak tesciline" ve "Konak Köprülü kavşağı"na ilişkin İzmir 1 No'lu KTVK Kurulu'nun ilgili kararın iptali istemiyle Kültür Bakanlığına karşı açtığı davanın Mahkeme tarafından reddi.

Yukarıdaki kronoloji hazırlanırken Prof. Dr. Hülya Koç, Avukat Noyan Özkan, Mimar Hasan Topal ve Mimar Bülent Turan'ın çalışmalarından faydalanılmıştır.

4.4 Kordonboyu'nun Bu Günkü Durumu

18.Nisan.1999 tarihinde yapılan yerel seçimlerin sonucunda göreve gelen İzmir Büyükşehir Belediyesi yönetimi, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun onayladığı, Konak-Kordon Alsancak Kıyı Kesimi Koruma Amaçlı İmar Planına göre hazırlanan uygulama projelerine göre Kordon Dolgusunu rekreatif amaçlı olarak düzenlemiştir.(plan4.1)

Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu ve yargı kararları çerçevesinde rekreasyon alanı haline getirilen Kordon'da, yaklaşık 150,000 m² alanda Büyükşehir Belediyesi Etüd Proje Şube Müdürlüğü tarafından hazırlanan projelere göre yeşillendirme ve rekreasyon çalışmaları yapılmıştır. (resim4.26)



Plan 4.1 Kordonboyu Kıyı Düzenlemesi



Resim 4.26 Rekreatif Amaçlı Kordonboyu Kıyı Düzenlemesi

Hazırlanan projeye göre dolgudan önceki yapıların bulunduğu kaldırım yaklaşık olarak 13.00 m genişletilerek yaya kullanımına ayrılmıştır. Bu düzenleme alanının birinci bölümünde mevcut parsel cephelerinden başlayarak denize doğru 2.90 m genişliğinde kesintisiz yaya yolu, ikinci bölümünden denize doğru 7.30 m genişliğinde rekreasyon, eğlence ve ticari kullanım alanı, üçüncü bölümünde 2.40 m genişliğinde kesintisiz yaya yolu bulunmaktadır. Daha sonra duruma göre, bazı dönemlerde kısmen yada tamamen trafiğe kapatılabilecek nitelikte 6.60 m genişliğinde iki izli bir taşıt yolu ve yapılaşmaya tamamen kapalı olan dolgu alanda ise gezinti yerleri, yeşil alanlar, bisiklet yolu(resim4.27), koşu yolu(resim4.28) ve yaya yolları yer almaktadır.

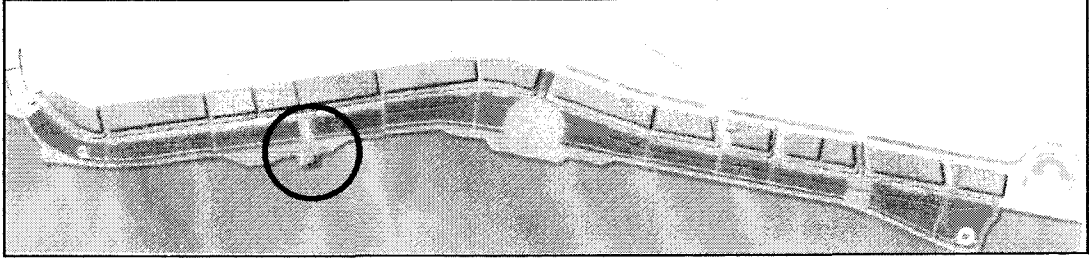


Resim 4.27 Bisiklet Yolu

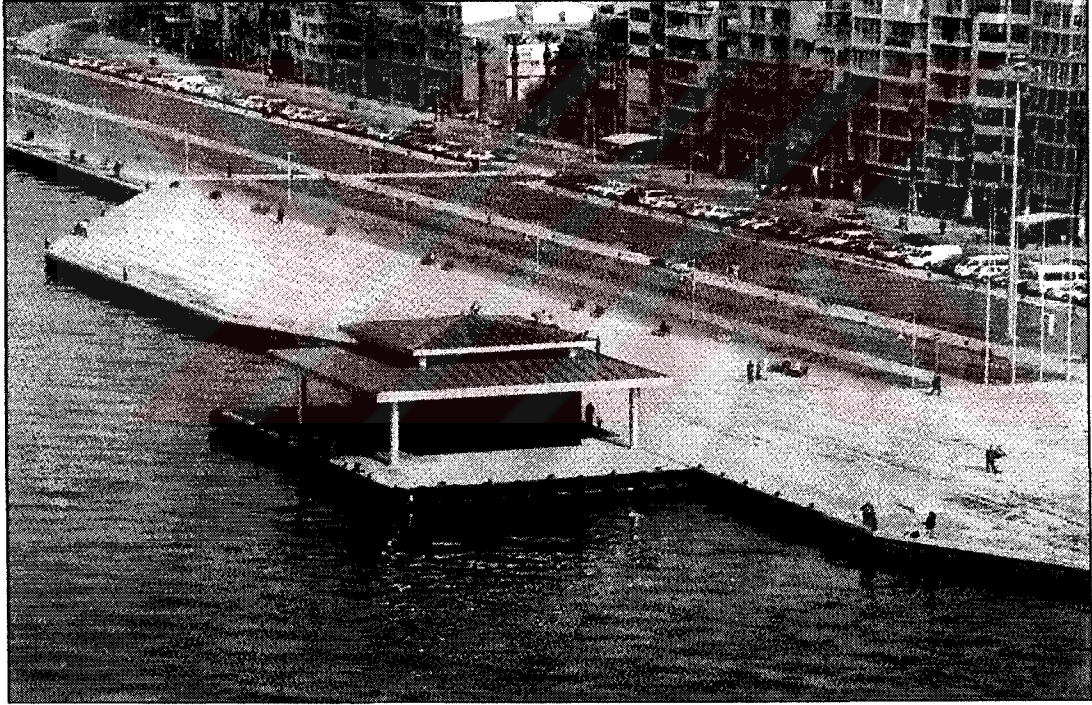


Resim 4.28 Koşu Yolu

Dolgu sonucunda işlevini yitiren Alsancak İskelesi’de, eski bulunduğu konum hizasında dolgu önüne taşınarak hizmete açılmıştır.(Plan4.2) Buradaki iskele yapısında yolcu salonu, bilet gişeleri ve kıyı düzenlemesinden dolayı oluşacak gereksinmelere cevap vermesi için WC’ler yer almaktadır.(Resim4.29)



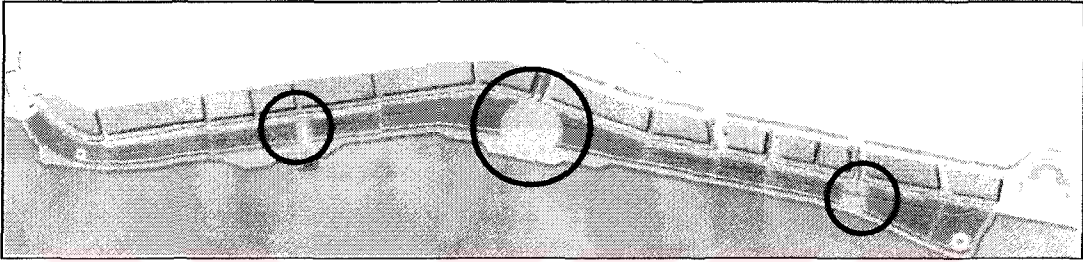
Plan 4.2 Alsancak İskelesinin Alandaki Yeri



Resim 4.29 Alsancak İskelesi

Kıyıda plastik sanat öğeleri ve gerekli kent mobilyaları dışında başka mimari eleman bulunmamaktadır. Özellikle dolgu alan üzerindeki rekreasyon alanında gölgelik türü elemanların düşünülmemesi, İzmir gibi sıcak bir iklime sahip bir kentte yaz aylarında alanın kullanımını kısıtlamaktadır.

Bu düzenlemede dolgu alan üzerinde çeşitli büyüklüklerde üç tanede meydan (plan4.3) bulunmaktadır. Bunlar hemen hemen Kordonboyu'nun ortasına rastlayan, yaklaşık olarak yedi bin metrekareyi bulan dairesel büyükte bir meydan olan "Gündoğdu Meydanı" (Resim4.30) , Vasıf Çınar Bulvarı'nın denize açıldığı noktada iki bin metrekareye yaklaşan "Vasıf Çınar Meydanı" (Resim4.31) ve eski Alsancak İskelesinin yerine yapılan, şimdi iskelenin önünde yer alan dikdörtgen formlu iskele meydanıdır.



Plan 4.3 Dolgu Alan Üzerinde Bulunan Meydanların Konumları



Resim 4.30 Gündoğdu Meydanı



Resim 4.31 Vasıf Çınar Meydanı

Ayrıca belediyenin yaptığı açıklamalara göre Kordonboyu düzenlemesi kapsamında tüm imalatlarda yağmur suyunun doğal drenajının sağlanması için beton kullanılmamıştır. Bunun yerine tüm sert zeminlerde kumla sıkıştırılmış doğal taş kaplama kullanılmıştır. (Resim4.32)



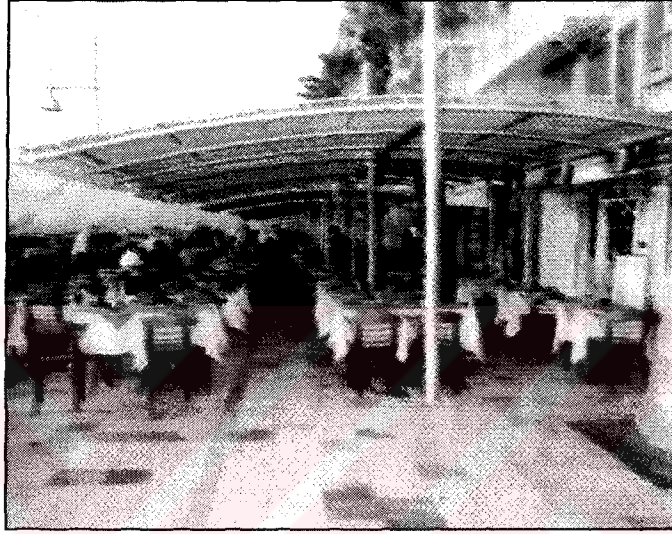
Resim 4.32 Doğal Taş Malzeme

Kıyı düzenlemesinde sürekli yaşayan bir mekan olması amacı ile, gece kullanımlarına imkan verecek şekilde, yaya kaldırımlarında, yürüyüş yollarında ve meydanlarda ışıklandırma elemanları bulunmaktadır. (Resim4.33)



Resim 4.33 Bir Konser Sırasında Kordonboyu Gece Görünüşü

Alanda görsel bütünlüğün sağlanması amacıyla İzmir Büyükşehir Belediyesi'nce bir yönetmelik hazırlanmıştır. Eğlence yerleri, ticarethaneler ve diğer kullanıcıların uymak zorunda oldukları ilkelerin, fiziksel imalat ve düzenleme şartlarının belirlendiği yönetmelik Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından yürürlüğe konmuştur. Bu yönetmelikten bir sonraki bölümde bahsedilecektir.

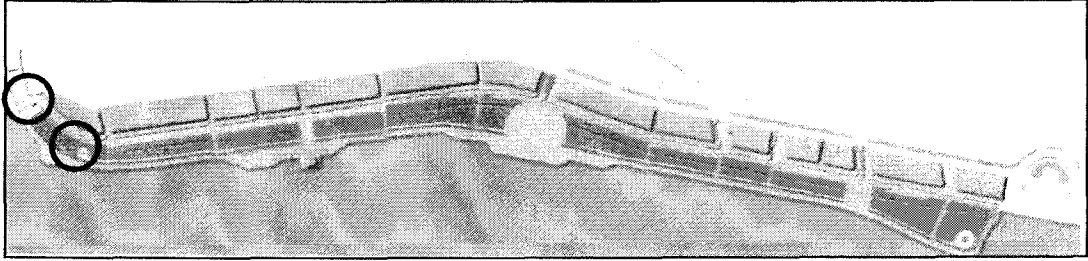


Resim 4.34 Yönetmeliğe Uygun Gölgelek



Resim 4.35 Düzenlemede Kullanılan Kent Mobilyaları

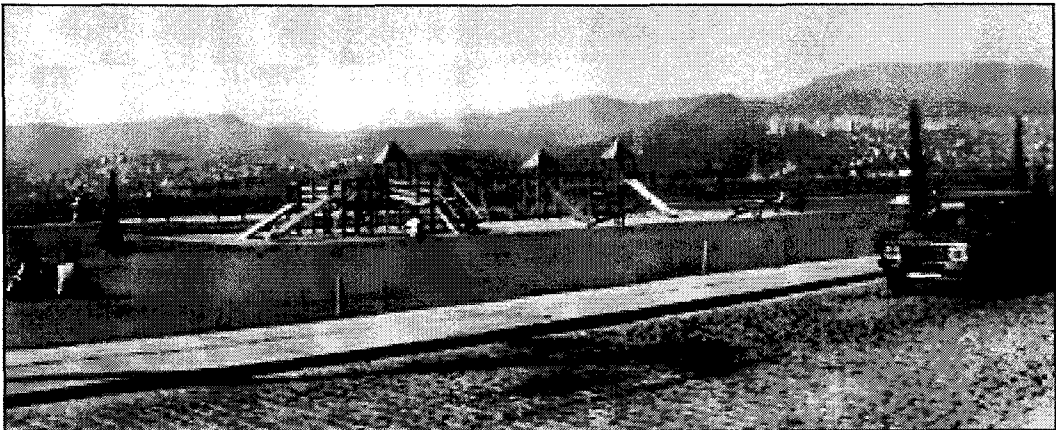
Alanın Alsancak limanı tarafında, rekreasyon amaçlı düzenlenmeden önce düşünülen yolun Kordon'a inmesini sağlayacak ayaklar bulunmaktadır. Bunların ne yapılacağı şu an için bilinmemekte ve çeşitli zamanlarda kamuoyunda ne şekilde kullanılabileceği konusunda çeşitli öneriler tartışılmaktadır.(Resim 4.36) Buranın hemen devamında ise orta ölçekte bir çocuk parkı bulunmaktadır.(Resim 4.37)



Plan 4.4 Dolgu Alan Üzerinde Bulunan Ayaklar ve Çocuk Parkının Konumları



Resim 4.36 Alanda Bulunan Viyadük Ayakları

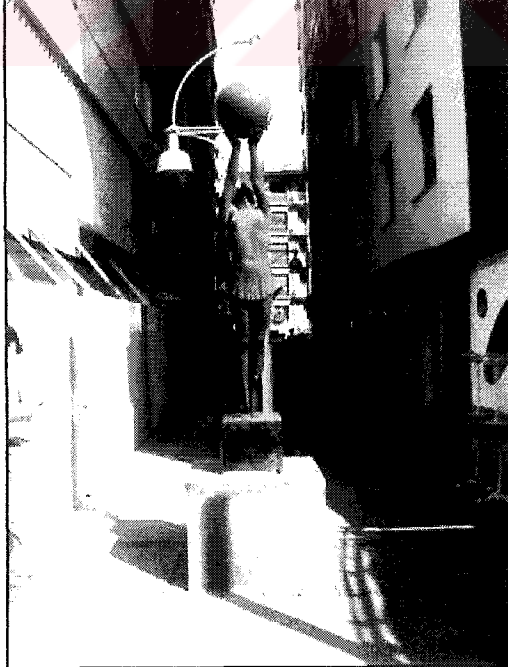


Resim 4.37 Dolgu Alan Üzerinde Bulunan Çocuk Parkı

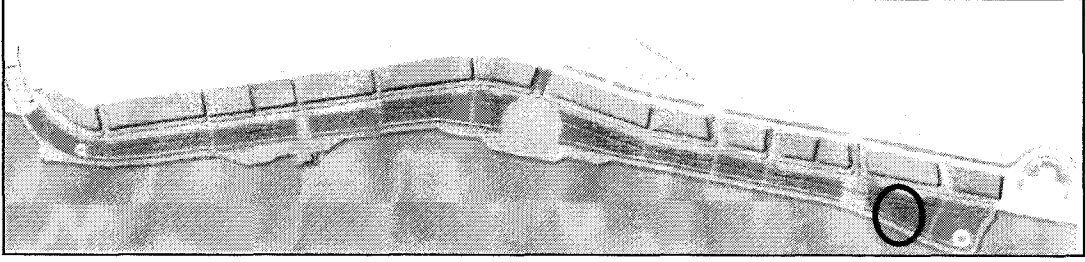
Bunların dışında dolgu alan üzerinde muhtelif yerlerde görsel zenginliği arttırmak için çeşitli heykeller ve kent mobilyaları bulunmaktadır.



Resim 4.38 Gündoğdu Meydanının Karşısındaki Zübeyde Hanım Heykeli



Resim 4.39 Alanda Bulunan Çocuk Heykeli



Plan 4.5 Dolgu Alan Üzerindeki Mobil Ağacın Konumu



Resim 4.40 Dolgu Alan Üzerindeki Mobil Ağaç

4.5 Kordonboyu İle İlgili Yönetmelik

Atatürk Caddesinin (Birinci Kordon) Cumhuriyet Meydanı İle Alsancak Limanı Arasında Yapılan Düzenleme Ve Bu Alanın Kullanım Esaslarına Ait Yönetmelik:

YASAL DAYANAK

Madde 1- Bu Yönetmelik, 3030 sayılı Büyükşehir Belediyelerinin Yönetimi Hakkındaki Yasa'nın Uygulanması ile İlgili Yönetmelik'in 8. maddesinin Büyükşehir Belediyelerine verdiği yetkilere dayanarak hazırlanmıştır.

AMAÇ

Madde 2- Bu Yönetmeliğin amacı, Atatürk Caddesi'nin Cumhuriyet Meydanı ile Alsancak Limanı arasındaki bölümünde yapılan dolguyla ortaya çıkan büyük fiziksel değişikliği de göz önüne alarak, mevcut parsel cepheleri ile deniz arasında kalan alanın kamu yararına öncelik tanıyan bir anlayışla kente yeniden kazandırılması için düzenlenmesine ve kullanımına ilişkin esasları belirlemektir.

KAPSAM

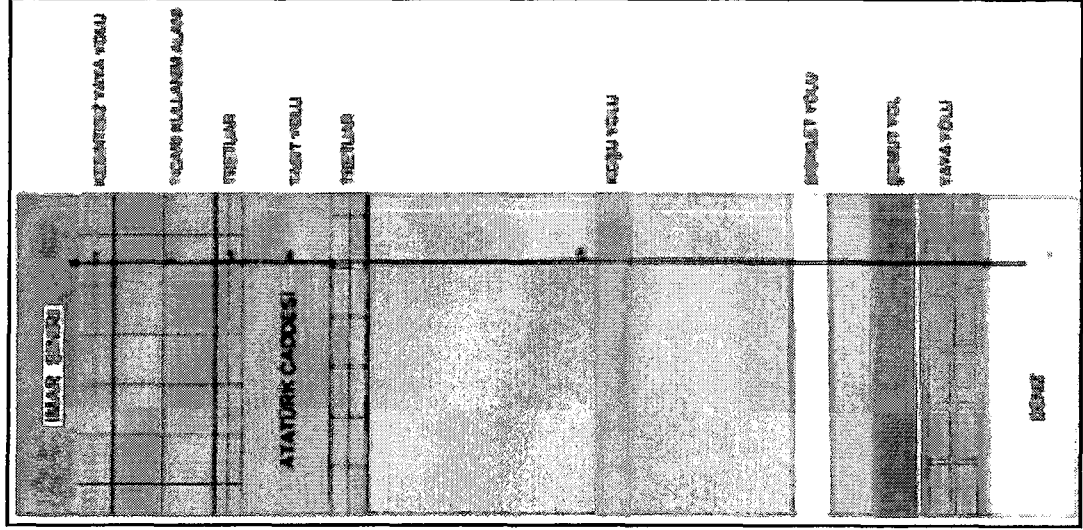
Madde 3- Bu Yönetmelik, Atatürk Caddesi'nin Cumhuriyet Meydanı ile Alsancak Limanı'na kadar olan bölgedeki mevcut parsel cepheleri ile deniz arasında kalan alandaki yaya kaldırımlarını, taşıt yolunu, dolgu ile kazanılmış bölümü; bu alanda yapılacak her türlü mekan düzenlemesi ile alanın kullanımına ilişkin tanım ve esasları kapsamaktadır.

TANIMLAR

Madde 4- Bu Yönetmelikte geçen;

- a) Belediye: İzmir Büyükşehir Belediyesi'ni,
- b) Proje: Atatürk Caddesi'nin Cumhuriyet Meydanı ile Alsancak Limanı arasındaki bölümünü kapsayan alandaki düzenlemeleri içeren ve "Kordon Düzenlemesi" adı verilen projeyi,

- c) Proje Alanı: Atatürk Caddesi'nin Cumhuriyet Meydanı ile Alsancak Limanı'na kadar olan bölgedeki mevcut parsel cepheleri ile deniz arasında kalan ve beş bölüm olarak planlanan alanı,(şekil1)



Şekil1 yönetmelikte belirlenen bölümler

- d) Proje Alanı'nın;
- Birinci bölümü: Cadde boyunca kesintisiz yaya kullanımı için ayrılan ve mevcut parsel cephelerinden başlayarak deniz yönünde 2.70 metre genişliğinde bir şerit oluşturan alanı,
- İkinci bölümü: Deniz yönünde, birinci bölümden sonra gelmek üzere rekreasyon, eğlence ve ticari kullanım olanaklarına ayrılmış olan 7.70 metre genişliğindeki şeridi,
- Üçüncü bölümü: İkinci bölümü izleyen ve yaya kaldırımı olarak ayrılmış 2.05 metre genişliğindeki şeridi,
- Dördüncü bölümü: Üçüncü ve beşinci bölümlerden bordürle ayrılmış 6.60 metre genişliğindeki taşıt yolunu,
- Beşinci bölümü: Taşıt yolundan bordürle ayrılarak deniz kıyısına değin uzanan alanı,
- e) Tarife: İkinci bölümün kullanımı için her yıl Belediye Meclisi'nce belirlenecek olan bedeli gösteren fiyat tarifesini, İfade eder

BÖLÜMLERİN ÖZELLİKLERİ:

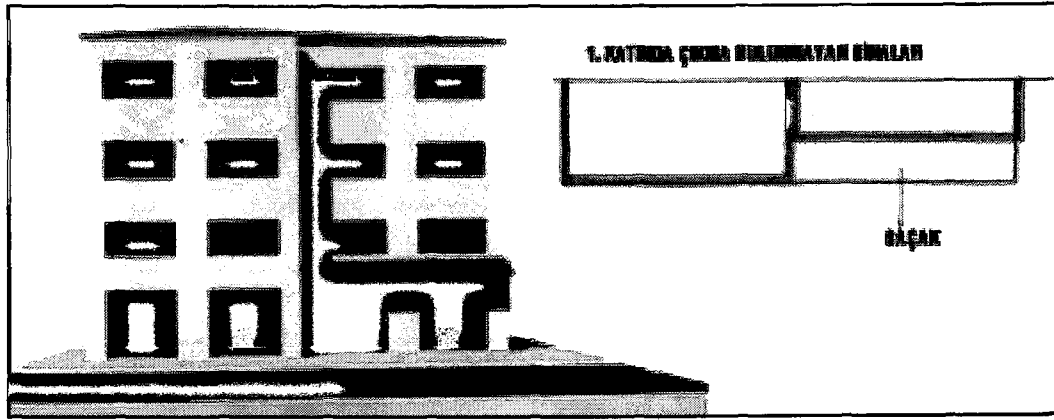
Madde 5- Birinci bölüm, cepheleri Proje Alanı'na bakan yapılara giriş çıkışın engellenmemesi ve ticarethaneler ile vitrinlerin önünde yayaların rahat biçimde dolaşabilmelerini sağlamak amacıyla düzenlenmiştir. Bu bölümde, yayaların yürüyüşünü, geçişini, dolaşımını güçleştirecek, kalıcı ya da geçici, hiçbir engel bulunamaz, bulundurulamaz; sabit pergola ve saçak yapılamaz. Ancak, birinci katında açık ya da kapalı çıkma bulunmayan binalarda yandaki binanın çıkma mesafesini aşmamak(Şekil-2), çıkma alt kotundan aşağıya inmemek (Şekil-3), cephesinde kapalı ya da açık çıkmanın kısmen olduğu binalarda ise bulunduğu binanın çıkma mesafesini aşmamak (Şekil-4), çıkma alt kotundan aşağıya inmemek koşuluyla Belediyece onanacak projeye dayalı olarak saçak yapılabilir. Birinci katında tamamen çıkma bulunan binalarda ise saçak yapılamaz.

İkinci bölümde, bölümün ayrılış amacına uygun olarak Belediye tarafından yapılan, yaptırılan ya da izin verilen donanımlar bulunur. Bu bölümde, İmar Yasası'nın 5. maddesindeki "yapı" tanımına girecek hiçbir tesis yapılamaz.

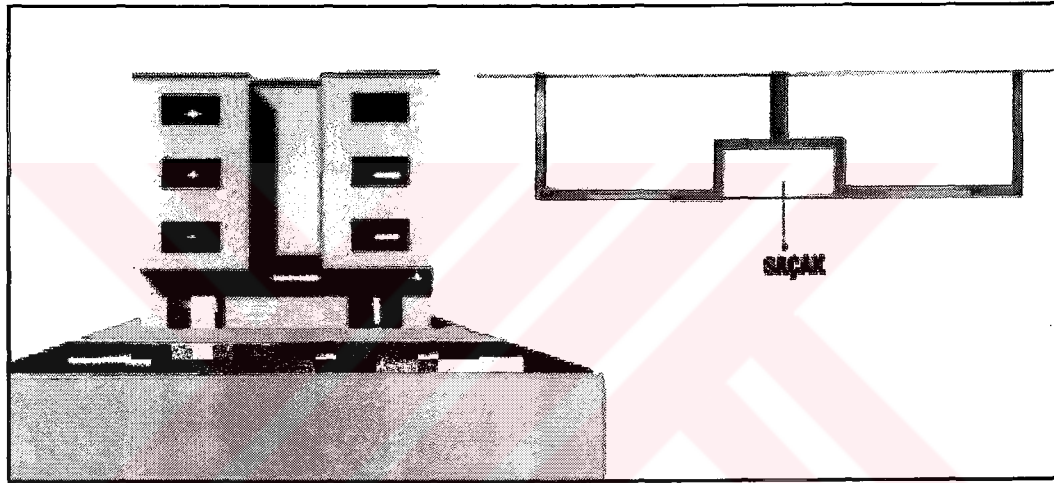
Üçüncü bölüm yaya kaldırımıdır. Bu bölüm, hiçbir biçimde yaya kaldırımı amacı dışında kullanılamaz, işgal edilemez.

Dördüncü bölüm 6.60 metre genişliğinde taşıt yoludur. Bu bölüm iki yanındaki bölümlerden daha düşük kotta düzenlenir ve iki yanındaki bölümlerden bordürle ayrılır.

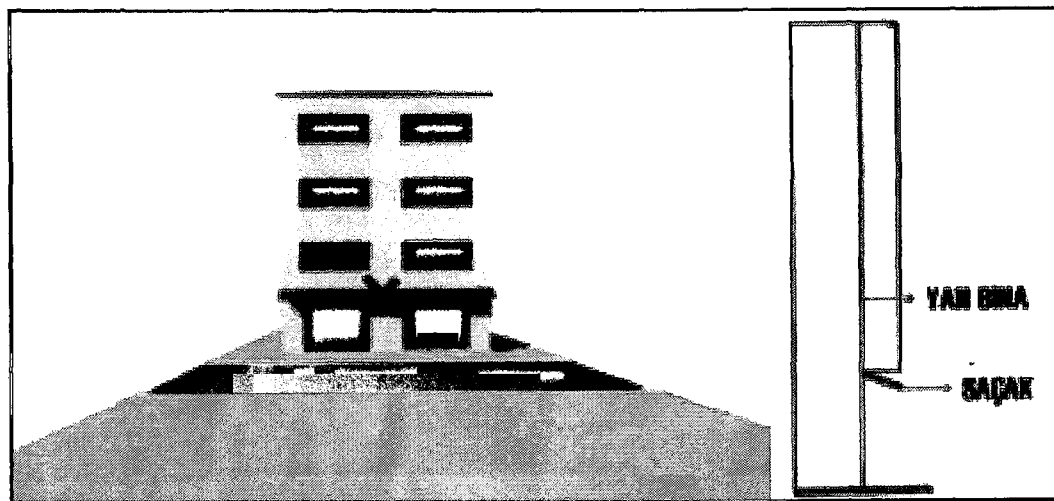
Beşinci bölüm, taşıt trafiğine ayrılan bölümden bordürle ayrılır. Bu bölümde, yalnızca doğal malzemelerle donanmış sert ve yumuşak zemin gezinti, koşu, bisiklet yol ve parkları gölgelikler ve seyir noktaları düzenlenir; bunların dışında hiçbir sabit yapı yer alamaz.



Şekil 2 2 Katında Çıkma Bulunmayan Binalar



Şekil 3 Ara Kısımında Çıkma Bulunan Binalar



Şekil 4 1. Katında Çıkma Olan Binalar

ZEMİN KAPLAMASI:

Madde 6- "Kordon Düzenlemesi"nde zemin tümüyle doğal malzeme ile yapılacaktır. Taşıt yolu olarak düzenlenen dördüncü bölüm el kesimi, birinci, ikinci ve üçüncü bölüm makine kesimi doğal taşlarla kaplanacaktır. Birinci, ikinci ve üçüncü bölümü birbirinden ayıran çizgilerle, yerdeki trafik işaretleri ve bordürler değişik renklerdeki taşlarla imal edilecek, Proje Alanı'ndaki zemin kaplamasının hiçbir yerinde beton kullanılmayacaktır.

AYDINLATMA DONANIMLARI, KENT MOBİLYALARI:

Madde 7- Proje Alanı'nın gece aydınlatması proje bütünlüğü içinde sağlanmıştır. Bu aydınlatmaya proje alanın hiçbir yerinde ve hiçbir biçimde eklenti yapılamaz. İkinci bölümün kullanımı için gerekli olabilecek enerji iletim hatları Belediyeden onay alınarak ve Belediye denetiminde yapılabilir.

Proje Alanı'nda, proje bütünlüğü içinde tasarımı yapılmış olan elektrik direği, sokak lambası, telefon kulübesi, çöp kutusu, reklam ve tanıtım panosu gibi kent mobilyası niteliğindeki donanımlardan başka biçimlerde üretilmiş ve aynı amaca yönelik kalıcı nesneler kullanılamaz.

İKİNCİ BÖLÜMÜN DÜZENLENİŞİ VE KULLANILIŞINDA UYULACAK ESASLAR

Madde 8- Lokanta, pastane, kahvehane gibi rekreasyon amaçlı işyerlerinin, kullanılmasına belediyece izin verilen servis alanları yalnızca Proje Alanı'nın 7.70 metre genişliğindeki ikinci bölümünde yer alır.

İkinci bölümde yiyecek ve içecek satışı ve servisi, Belediye'ce izin verilmesi durumunda, cephesi bu bölümde bulunan işyerlerince gerçekleştirilir. İşyerlerinin bu bölüme cephesi olması, Belediye'ye izin verme zorunluluğu yüklemeyiz, verilmiş iznin iptalini engelleyemez.

Bu bölümü sınırlayan çizgilerin dışına, geçici kullanım için bile olsa reklam ya da tanıtım panosu, ticari levha, fiyat listesi, süsleme amaçlı saksı, çiçek, bitki, dekorasyon elemanları gibi hiçbir nesne konulamaz. Bölümü belirleyen çizgilerin üzeri doğrudan ya da izdüşüm olarak kullanılamaz.

İşletmeler, bu bölümde kullanacakları masa, iskemle, koltuk, tezgah gibi eşyaların seçiminde Belediyece belirlenmiş ilke ve kurallara uyarlar.

Gıda ve içecek firmaları ile başka ticari olan ya da olmayan kuruluşların reklam amaçlı yazı, sembol ve tabelaları bu bölüme konulamaz. Bu bölümde, hiçbir şekilde, sıcak ya da soğuk yiyecek ve içecek üretimi yapılamaz.

İkinci bölümün kullanıcıları kendilerine ayrılan yer ve çevresinin temizliğinden sorumludur. Bu bölümde özel günler ve geçici etkinlikler nedeniyle belediyeden izin alınan durumlar dışında, hiçbir sesli yayın yapılamaz. Bu alanda, saat 23.00'den sonra elektronik cihaz ile müzik dahil, hiçbir ses yayını yapılamaz; gürültüye ve çevrede rahatsızlığa yol açacak hiçbir etkinlikte bulunulamaz. Bu sorumlulukları yerine getirmeyenler hakkında İzmir Büyükşehir Belediyesi Zabıta Yönetmeliği'nin yaptırımlarla ilgili hükümleri uygulanır.

İkinci bölümün kullanımına ve burada yapılacak ya da yaptırılacak donanımlara yönelik koşullar Belediyece hazırlanan bir şartnamede gösterilir. Kullanıcı, Belediyeden alacağı bu şartnameyi iş yerinin herkesçe görülebilir bir yerinde bulundurmakla yükümlüdür.

İKİNCİ BÖLÜMÜN KULLANIM İZNİ

Madde 9- İlgili işletmeler kullanım izni için Belediyeye yazılı olarak başvururlar. Bu başvuruda, kullanımın amacı ile süresi (geçici - sürekli biçiminde) açıkça belirtilir.

İkinci bölüme cephesi olan işletmeler, bu durumu kanıtlayan mülkiyet belgesini ya da kira sözleşmesini, ticaret ve esnaf sicil kaydını, imza sirkülerini ve Belediyece istenecek öteki belgeleri başvurularına eklerler.

Belediyece izin verilmesi uygun görülenler, tarife uygun kullanım bedelini ödeyerek ve Şartnameyi imzalayarak izin belgesini alırlar.

İzin belgesi; Yönetmelik ve Şartname hükümlerine uygun davranmaları koşuluyla, tarife gereğince kullanım bedeli ödenmiş süre için ilgililere kullanım hakkı verir.

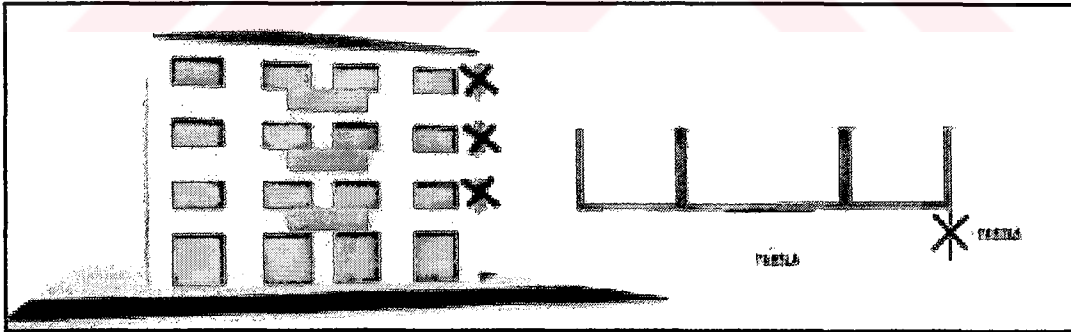
İzin belgesi, iş yerinin herkesçe görülebilir bir yerinde bulundurulur.

BEŞİNCİ BÖLÜMDEKİ TİCARET

Madde 10- Bu bölümde tasarımı Belediyece onanmış gezici araçlarla, koşulları ve kuralları Belediye tarafından belirlenen yiyecek ve içecek satışı yapılır.

PROJE ALANINDAKİ TABELALAR, REKLAM VE TANITIM PANOLARI

Madde 11- Proje Alanı'nın birinci bölümüne açılan işyerlerine ait tabela, reklam ve tanıtım panoları İzmir İlan ve Reklam Yönetmeliği hükümlerine uygun olarak yapılır. Bu tabela, reklam ve tanıtım panoları yola paralel olarak bina yüzeyine asılır. (şekil5)



Şekil 5 1. Bölümdeki iş yerlerine ait tabelaların asılış şekli

ALANA VERİLECEK ZARARLARIN SORUMLULUĞU:

Madde 12- İşletmelerin günlük kullanımında ve etkinlikler sırasında müşteriler ve katılımcılar tarafından söz konusu alana verilecek zararlardan tamamen işletme sahibi ve etkinlikleri düzenleyenler sorumludur.

YAPTIRIMLAR

Madde 13- 8. ve 9. maddelerde belirtilen hükümler ile Şartname hükümlerine uymamaları ve tarife gereğince kullanım bedellerini ödememeleri durumunda, alanın kullanımı için kendilerine yer verilenlerin kullanım izinleri Belediyece iptal edilir. İzinleri iptal edilenlerin alandaki malzeme ve donanımları Belediyece kaldırılır ya da kaldırıılır. Belediyenin tarifieden doğan ve doğacak tüm hakları saklıdır.

YÜRÜRLÜK:

Madde 14- Bu Yönetmelik, yayımlandığı tarihte yürürlüğe girer.

YÜRÜTME:

Madde 15- Bu Yönetmelik hükümlerini İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı yürütür.



BEŞİNCİ BÖLÜM

KORDONBOYU KIYI

DÜZENLEMESİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

5.1 Kamusal Açık Alanların Planlama Ve Tasarım Kriterleri Bağlamında Kordonboyu Kıyı Düzenlemesinin Değerlendirilmesi

Kordonboyu'na yol yapılması için dolgu ve viyadüklerin yapımına çok büyük paralar harcanmıştır. Bundan nedenidir ki bu açık alan düzenlemesi Türkiye'nin hatta belki de dünyanın en pahalı kentsel kıyı açık alan düzenlemesidir. Fakat alanda yapılan düzenlemeye bakıldığı zaman dünya standartlarının çok gerisinde kaldığını görmekteyiz.

Özellikle alandan yol geçip geçmemesi konusunda kamuoyunda oluşan tartışma ortamından sonra Kordonboyu'nun rekreatif amaçlı düzenlemesinin yapıldığı süreçte olaya sadece düzenlemeyi yapan belediye dahil olmuştur. Bu da Türkiye'deki kamusal açık alan düzenlemelerine bakış açısından kaynaklanmaktadır.

Bu tür mekanlar tasarlanırken en önemli faktörlerden biri toplumsal katılımıdır. Planlama sürecinin başından itibaren mutlaka bu katılımın sağlanması gerekmektedir. Sonuçta başarılı bir kamusal açık alan yaratmak için gerekenlerin başında, son karar vericinin kullanıcılar yani toplum olduğu gelmektedir. Bu yüzden de özellikle kamusal alanların şekillenmesinde mutlak suretle çalışmalarda katılım ve kullanıcıların alanın şekillenmesinde yer almaları sağlanmalıdır. Fakat ülkemizde yapılan çalışmalarda bu her zaman göz ardı edilmektedir. Eğer başlangıç sürecinden itibaren Kordonboyu'nun şekillenmesinde İzmirli projeye dahil edilseydi, projeyi

sahiplenmeleri ve katılımında bulunma eğilimleri artar çok daha başarılı bir kamusal açık alan ortaya çıkardı.

Bugün Kordonboyu kıyı düzenlemesine bakıldığında, yapılan çalışmanın canlı bir mekan yaratmaktan ziyade, banklar ve büyük yeşil bir alandan oluşan bir mekan izleniminden öteye geçmediği görülmektedir. Alanda sadece canlılık özelliği gösteren yerler yolun gerisinde kalan barlarla kafeteryaların bulunduğu bölge sayılabilir. Alanın denizle yol arasında kalan dolgu kısmı oldukça monoton bir yapıya sahiptir.

Eğer hedef gerçekten yaşayan bir mekan yaratmaksa bunun için sadece tasarım yeterli bir çözüm değildir. Mekanı canlandırmak ve hayat dolu bir yer haline getirmek için özellikle alanın sosyolojik yapısının ve kentliye ne ifade ettiğinin çok iyi bir şekilde etüt edilmesi gerekmektedir. İşte bu noktada toplumun katılımının sağlanması ve çalışmalara yön vermesi çok önemlidir. Ayrıca bu tür bir katılım süreci olabildiğince hızlandıracaktır.

Buradaki planlama sürecinde yapılan bir diğer hata ise katılımın sağlanmamasından dolayı başlangıçtan itibaren farklı çalışma gruplarının projeye dahil edilmemesidir. Bu sebeptendir ki bu gün İzmir Körfezinde yapılan kentsel kıyı açık alan düzenlemelerinin hepsi tek düze ve birbirinin kopyasıdır. Aralarında hiçbir fark, tarihsel süreçten gelen alana has bir kimlik veya özellik yoktur. Projeye dahil edilecek farklı çalışma gruplarının yerel ölçekte olmasının çalışmalara çok büyük katkı ve faydası vardır. Bu tür çalışma gruplarının projeye katılımlarının sağlanması farklı fikirlerin ve alternatif projelerin açığa çıkması demektir.

Kamusal açık alanlar aslında canlı bir varlık gibi sürekli olarak değişen ve gelişen bir yapıya sahiptirler. Eğer bu gelişim ve değişim sağlanamazsa alan kısa bir süre içinde kullanım açısından oldukça sıkıcı bir hal almaktadır. Çünkü kamusal açık alanlar için konfor elemanı hızla tüketilen bir olgudur.

Kordonboyu kıyı düzenlemesi için de bu böyledir. İnsanlar bir kere Kordonboyu'ndaki dolgu alan düzenlemesine gittikten sonra bir daha gitme ihtiyacı duymamaktadırlar. Çünkü alanın geliştirilmesi konusunda yetkili merciler tarafından hiçbir çalışma veya gözlem yapılmamaktadır. Halbuki bu gözlemlerin en büyük faydası ise bölgelere göre değişen talep ve ihtiyaçların çok kısa bir sürede tespit edilerek uygulamaya konulabilmesidir. Bu sayede alanda sürekli bir gelişim ve değişim gözlenmektedir.

İzmir Körfezi çevresinde bulunan kentsel kıyı alan düzenlemelerine bakıldığında en büyük eksiklerden biride bu alanların gelecekte oynayacakları role göre belli bir vizyonlarının olmamasıdır. Kordonboyu için de durum aynıdır. Alanın geleceğe dönük olarak sahip olduğu bir vizyon yoktur. Genel anlamda ülkemizde yapılan çalışmalarda bu sorun hep vardır.

Eğer vizyon olarak düşünülebilirse İ.B.B'sinin İzmir Körfezi için düşündüğü bütünsel kıyı yönetimi projesi vardır. Bu bir vizyondan ziyade bir hedef niteliği taşımaktadır. Aslında bu tür çalışmalar içerisinde bulunan bölgelerin her birinin geleceğe dönük ve toplum tarafından benimsenmiş vizyonlarının olması gerekmektedir.

Alanda dikkati çeken bir diğer sorun ise görsellik kadar fonksiyonelliğe önem verilmemiş olmasıdır. Genelde kullanılan kent mobilyaları veya aksesuarları görsel ağırlıktadır. Gerçi alanda kullanılan kent mobilyaları ve formları oldukça sınırlıdır. Oturmak için konulan bankların dışında pek fazla kent mobilyası kullanılmamıştır.

Ülkemizde bu tür mekanlar için harcanan paralar genelde masraf olarak görülmektedir. Bu sebepten dolayıdır ki alanın planlaması bitip inşa edildikten sonra projeler rafa kaldırılmaktadır. Halbuki kentsel kıyı alanlarında yapılan düzenleme çalışmaları sonu olmayan bir süreçte sahiptir. Yenilemenin sürekli olarak devam etmesi gerekmektedir. Bugün bu sorun Kordonboyu içinde geçerlidir. Alan rekreatif olarak düzenlendikten sonra o günden bu güne kadar projede kullanım şekline veya ihtiyaçlara göre herhangi bir yenileme yapılmamıştır. Bu tür düzenlemeler için

ayrılacak kaynak fazlalık gibi görülmektedir. Bunun başlıca sebebi katılım sürecinin finansman konusunda da ihmal edilmesi ve mali giderleri sadece belediyenin karşılamasından gelmektedir. Bu yüzden yapılacak çalışmalarda alanın kendi kendini idare edebilecek ekonomik bir yapıya kavuşturulması gerekmektedir.

Eğer bu faktörler göz önüne alınarak alanın sürekli gelişmesinin ve ihtiyaçlara karşılık vermesinin gerekliliği kabul edilirse, görülecektir ki daha kaliteli bir kamusal açık mekan düzenlenmesi kendiliğinden hızlı bir şekilde açığa çıkmaya başlayacaktır.

Buraya kadar bahsedilen sorunlara bakıldığında bu sorunların açığa çıkmasındaki en büyük sebebin planlama sürecinde katılımın ihmal edilmesinden dolayı kaynaklandığı görülmektedir. Bu yüzden yerel yönetime, gerekli katılımın sağlanması için düşen çok önemli görevler vardır. Planlama sürecinde katılımın sağlanabilmesi için tezin ikinci bölümünde geçen etken bir katılımın sağlanabilmesi açısından dikkat edilmesi gerekenler doğrultusunda çalışmalar yapılmalıdır. Bu tür planlama çalışmalarında katılımın sağlanmaması farklı fikirlerin ortaya çıkmasını önlemektedir. Buna bağlı olarak da, çözümler sürekli olarak belirli tasarım kalıpları içinde ve ihtiyaca karşılık vermeyen çözümlerde aranmaktadır.

Kordonboyu geçirdiği tarihsel süreçlerden dolayı İzmir’le özdeşleşmiş özel bir alandır. Bu özelliğinden dolayı da İzmir için bir kamusal açık alan düzenlemesinden çok daha fazla şeyler ifade etmektedir. Kordonboyu’nun sahip olduğu bu önemden dolayı yapılacak çalışmalara katılımın sağlanması ve ortak bir noktada buluşulması daha kolay olacaktır.

Kordonboyu kıyı düzenlemesinin tasarıma bağlı olan başarısızlık nedenleri ise şu şekilde sıralayabiliriz:

En başta göze çarpan eksiklik dolgu alan üzerinde bulunan oturma gruplarının hiç birinde gölge yapacak bir eleman bulunmamasıdır. İzmir gibi sıcakların 40’lı derecelere ulaştığı bir şehirde bu tür bir eksiklik alanın kullanımını oldukça

etkilemektedir. Bu eksiklikten dolayı alan genelde akşamları kullanılmakta ve günün büyük bir bölümünü boş geçirmektedir. Halbuki bu tür kamusal mekanlarda amaç kullanımı gün boyuna yaymak ve alanın tüm zaman dilimlerinde kullanılmasını sağlamaktır. Ayrıca oturma gruplarının sabit olması insanların onlara ihtiyaçlarına göre şekil vermelerini engellemektedir.

Bir diğer dikkati çeken eksiklikse alanda fonksiyon yüklenmiş ortak aktivite alanlarının bulunmamasıdır. Şu anda alanda bulunan çeşitli büyüklüklerdeki üç adet meydan sadece belirli zamanlarda yapılan aktivitelerde kullanılmakta, geri kalan zamanlarda ise boş kalmaktadır. Bunun en büyük nedeni ise alanda ilgi çekici, sürekliliği sağlayacak, farklı fonksiyonlara sahip olan aktivite alanlarının bulunmamasıdır. Dolgu alan üzerinde bulunana ortak aktivite alanları içinde sadece koşu yolu, bisiklet yolu ve çocuk parkını sayabilmekteyiz. Fakat bunların teknik yeterlilikleri de ayrı bir konudur.

Alana gelen insanlar bir daha gelmek için bir çaba sarfetmemektedirler. Çünkü alanın tasarımı oldukça monoton bir yapıya sahiptir. İnsanların belli aralıklarla alana gelmelerini sağlayacak hiçbir aktivite bulunmamaktadır.

Kordonboyu'nun dolgu ile birlikte kazanmış olduğu en büyük avantajların başında geniş bir mekan ve görüş netliği gelmektedir. Bunlar özellikle mekanın dışarıya verdiği konfor ve rahatlık imajına etki etmektedir. Ayrıca İkinci Kordondan alana açılan sokaklardan dolayı da bir çok vista noktası (görüş noktaları) bulunmaktadır. Fakat bu sokaklardaki motorlu taşıt hakimiyeti ve buraların park alanı gibi kullanılması görüş açısını kısıtlamaktadır.

Tasarım sırasında alanda oldukça az kullanılan kentsel tasarım form ve elemanlarının eksikliği dikkat çekmektedir. Alanda sadece mobil ağaç olarak adlandırılmış bir uygulama bulunmaktadır. Bu da sadece görsel bir eleman olarak kullanılmakta olduğundan dolayı alana bir getirisi yoktur. Bu tür mekanlarda kullanılacak formların mümkün olduğunca fonksiyonel özelliklere de sahip olmaları gerekmektedir.

Dolgu alan üzerindeki düzenleme sadece yaya kullanımına açıktır. Fakat dolgudan sonraki kısımda otopark ceplerinin de olmasından dolayı yoğun bir araç hakimiyeti vardır. Özellikle dolgu alanla kafeteryaların açık alanları arasında kalan otopark cepleri bu alanlarda oturanlar için görsel bir engel yaratarak alanın algılanmasını zorlaştırmaktadır.

Belediyenin zaman zaman trafik yoğunluğunu azaltmak için alanın giriş noktalarına güvenlik elemanları koyarak sadece buradaki binalarda oturanların araçlarını alana alması kamusal kullanıma açık bir alan için ne kadar geçerli bir uygulamadır tartışılır. Zaten uygulandığı dönemlerde de kentlilerden büyük bir tepki almaktadır.

Kordonboyu, geçirmiş olduğu tarihsel sürecinde etkisiyle her zaman İzmir'in canlı ve hayat dolu bir bölgesi olmuştur. Dolgu alanın çevresi hala bu özelliğini sürdürmektedir. Fakat dolgu alan üzerine yapılan tasarım bu çevreye göre çok pasif kalmaktadır. Bunun mümkün olduğunca hareketli ve canlı hale getirilmesi gerekmektedir.

Kentsel kıyı alanlarında sürdürülebilirliğin sağlanabilmesi açısından Kordonboyu rekreatif alan düzenlemesine bakıldığında ilk dikkati çeken su ve çevre kalitesinin artırılması için yapılan çalışmalardır. Bu çalışmalar çerçevesinde, bugün körfezdeki suyun kalitesi hızla artmakta ve temizlenen su ile birlikte suyun kullanılabilirliği de çoğalmaktadır. Körfezdeki suyun hızla temizlenmesi körfezin her yerinde olduğu gibi Kordonboyu'nda da etkisini göstermektedir. Özellikle alanın denize olan kıyısı boyunca bir çok balık tutan kişiye rastlanmaktadır. Bu da alana ayrı bir hareket ve canlılık getirmektedir. Su kalitesi arttıkça daha bir çok farklı aktivite alanda kendisini göstermeye başlayacaktır.

Sürdürülebilirlik açısından alana baktığımızda gördüğümüz bir diğer eksiklikse alanın İzmir için sahip olduğu tarihsel geçmişten dolayı ayrı bir öneminin bulunması ve bunun alanın kimliğini oluşturan etmenlerin başında gelmesinin gerekliliğidir.

Sonuç olarak, kentsel kıyı alanlarının da kentin mevcut bir parçası olduğu unutulmamalıdır. Bu yüzden de bu tür alanlarla ilgi çalışmalarda mutlaka alanın kent için ne ifade ettiği göz önüne alınmalıdır. Geçmişten gelen tarihsel süreçle, gelecek oluşturulması düşünülen vizyonun uygun bir şekilde birleştirilmesi buradaki en önemli püf noktasını oluşturmaktadır.

Ayrıca sürdürülebilir bir çevre için karışık kullanım ve farklı aktivitelerin alanda bulunması gerekmektedir. Kordonboyu rekreatif alan düzenlemesinde bu eksiklikte göze çarpmaktadır. Eğer alanda bu çeşitlilik sağlanırsa alanın hızlı bir şekilde canlandığı görülecektir. Fakat bu çeşitlilik sağlanırken kamusal kullanımın ön şart olduğu unutulmamalıdır. Suya erişim herkes için eşit ve erişilebilir olmalıdır.

Kordonboyu ile ilgili yönetmeliğinde bir kez daha gözden geçirilmesi ve gerekli yenilemelerin yapılması gerekmektedir. Genelde yönetmelikteki şartlar çok genel ve belli kalıplar içindedir. Bundan dolayı da bütün çözümler birbirine benzemekte ve alanda farklılıkların oluşması engellenmektedir. Bunun sonucu olarak da birbirine benzeyen mekanlar ortaya çıkmaktadır.

ALTINCI BÖLÜM

SONUÇ

Günümüzde planlama kavramları arasında önemli konulardan biri olan, kentsel kıyı açık alan düzenlemelerinin planlama ve tasarım süreçleri irdelendiğinde, karşımıza belli hedef, kriter ve sorunlar çıkmaktadır. Bu yüzden, bu konu ile ilgili yapılacak çalışmalara başlanmadan önce mutlaka önceden yapılmış örneklerin incelenmesinde büyük yararlar vardır.

Ayrıca, kentsel kıyı alanlarını, kent ve onu oluşturan yapıdan ayırmak ve ayrı bir parça olarak düşünüp çözümler üretmek, bu konuda sıklıkla yapılan hataların başında gelmektedir. Bu şekilde yapılan planlama çalışmalarında, kentsel kıyı mekanı, kentten ayrı bir bölge olarak tasarlanmasından dolayı, kentsel yaşama katılamamakta ve toplumun kullanabileceği şekilde yaşayan bir mekan yaratamamaktadır. Bu yüzden kentten ayrı olarak yapılan çözümler kent ile suyu bütünleştirememekte ve mekanın şehrin dokusuna bir zenginlik katmasını önlemektedir.

Ülkemizde yapılan uygulamalar incelendiğinde, bu sorun çoğunda göze çarpmaktadır. Yapılan bu uygulamalara bakıldığında kentlinin boş kıyı alanlarında gezinmeye zorlandığı görülmektedir. Oysa kentsel kıyı düzenlemeleri gezinme dışında birbirinden farklı su ile ilgili aktiviteler içermeli ve kentlinin denizden gerçek anlamda faydalanması sağlamalıdır. Buradaki amaç toplumun farklı kesiminden olan kişileri aynı mekanda eşit şartlarda farklı aktivitelerde buluşturmak olmalıdır. Bu yüzden kentsel kıyı alanlarında kamusal kullanım ön şart olmalıdır.

Ayrıca ülkemizdeki kıyı mevzuatı yeniden gözden geçirilmeli ve kentsel kıyı alanları daha anlamlı bir biçimde tanımlanarak, kıyıların bugünkü kalıplaşmış imar

yönetmelik ve standartları ile ele alınmasının önüne geçecek yeniden yasal düzenlemeler yapılmalıdır.

Sonuç olarak, bu yaklaşımlar içinde kentsel kıyı alanlarının tasarım ve planlama koşullarını şu şekilde özetleyebiliriz;

- Gerçekleştirilecek uygulama bir tema üzerinde oluşturulmalı ve uzun vadede amaçlanan bir vizyonu olmalıdır. Bunlar yapılırken de alanın tarihten gelen kültürel, fiziksel ve geleneksel yapısı yok edilmeden, aksine ön plana çıkarılarak bu tema oluşturulmalıdır.
- Alanın dışarıdan algılanmasına ve kullanıcılarda iyi bir imaj uyandırmasına dikkat edilmelidir. Bu imaj yaratılırken alanın dışarıya vereceği güven hissi çok önemlidir.
- Alan için yapılan tasarım fonksiyonel açıdan bir bütünlük ve çeşitlilik göstermelidir. Elemanlar sadece görsel amaçlı değil mümkünse fonksiyonelde olmalıdırlar. Burada sağlanacak olan bütünlük alanın diğer kullanımlarla olan ilişkilerinde, çeşitlilik ise sağladığı seçim şansı ile alanın kullanım potansiyellerinin en üst düzeyde sağlanmasında önemli faktörleri oluşturmaktadır.
- Toplumun projeye katılımı kesinlikle göz ardı edilmemeli ve yapılacak çalışmalarla ilgi olarak toplum kesinlikle bilgilendirilerek onayı alınmalıdır. Bu sayede alanda toplumsal bütünleşmenin sağlanması daha kolay olacaktır. Katılımın sağladığı en büyük fayda ise kullanıcı gereksinimlerinin doğru bir şekilde tespiti olacaktır.
- Ayrıca planlama aşamasında yapılacak çalışmalarla finansman sorunu da mutlaka çözülmelidir. Kentsel kıyı alanlarının tasarlanması uzun süreli projeler olduğundan finansman planlamaları da uzun vadeye göre yapılmalıdır.

- Yapılacak çalışmalarda çevresel ve doğal ortam mutlaka göz önüne alınmalı ve alanda tasarlanan aktivitelerin bunlara zarar vermesi önlenmelidir.
- Alanda yapılan projelendirme çalışmaları bittikten sonra gözlemler yapılmalı ve tasarlanan fonksiyonlar kullanım durumlarına göre geliştirilmeli veya başka aktivitelerle değiştirilmelidir. Bu sayede alanın sürekli kendini yenileyerek monotonlaşması önlenmelidir. Bu sebepten dolayıdır ki, kamusal alan düzenlemelerinin hiçbir zaman bitmeyen projeler olduğu göz ardı edilmemelidir.

Unutulmamalıdır ki; teknolojik olanakların olanca hızı ile geliştiği günümüzde, dünya üzerinde yaşanan küreselleşme nedeniyle insanlar arasındaki yüzyüze iletişim kurma ihtiyacının giderek ortadan kalkması ve sosyal ilişki kurma ihtiyacının da hızla azalması, kentsel kıyı alanları gibi insanların ortak aktivitelerde bulunabileceği kamusal mekanların önemini daha da arttırmaktadır.

KAYNAKÇA

Abdullah Martal (1992). 16. Yüzyıldan 20. Yüzyıla Ticaret Ve Sanayi Gelişimi, Üç İzmir.

Ann Breen And Dick Rigby, The New Waterfront, Singapore: C.S Graphics Pte Ltd.

Çınar Atay (1978) Tarih İçinde İzmir. İzmir: Yaşar Eğitim Ve Kültür Vakfı.

Ege Mimarlık (1990), Sayı:31 F. Cana Bırsel Le Courbusier'nin İzmir Nazım Planı Ve "Yeşil Endüstri Sitesi" Önerisi.

E.Özhan, N. Alpaslan (2002). Türkiye'nin Kıyı Ve Deniz Alanları Iv. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 02 Konferansı Bildiriler Kitabı .

Hasan Topal, İzmir'de Planlama Gelişmeleri, İzmir Belediyesi Yayınları.

İ.Hakkı Demir (1996). İzmir 1. Kordon Kazıklı Yol Yapımı Önerisinin Kentsel Tasarım Açısından İrdelenmesi, D.E.Ü. Urban Waterfront Dersi Raporu.

Gülnur Aydınöz (1998). The Revitalization and Redevelopment of Urban Waterfronts , İ.Y.T.Ü Yüksek Lisans Tezi .

İ.B.B (2001). 2000'de Projeler, İzmir Belediyesi Yayınları.

İzmir İzmir dergisi, sayı:2.

Ministry of Municipal Affairs, 1987, Toronto.

R. Beyru (1973). 18. ve 19. Yüzyıllarda İzmir: İzmir.

T. Baykara (1974). İzmir Şehri Ve Tarihi. İzmir: Ege Üniversitesi Matbaası.

TMMOB Mimarlar Odası İzmir Şubesi Arşivi.

Tuğrul Kırmızı –Eser Gültekin (Kasım 2002) Otoyola Ezdirilmek İstenen Kordon / İzmir “Kültürel tarihsel ve doğal değerlerin ve hatıralarımızın korunması” bağlamında bir vaka çalışması. Yapı Dergisi Sayı: 252 sa:51-56

Z. Bülent Turan (1999). Kordonboyu, D.E.U Arc 614 Architecture In The Context Of Enviromental Desing Dersi Raporu.

İ.B.B İmar İşleri Daire Başkanı Mimar Hasan Topal (2002). (Kişisel görüşme).

İ.B.B Etüd Proje Şube Müdürü Mimar Işık Çelikoğlu (2003). (Kişisel görüşme).

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

<http://www.konak-bel.gov.tr/izmir.htm>

<http://www.city.toronto.on.ca/waterfront/>

<http://www.buffalobayou.org/>

<http://www.ecocitycleveland.org/ecologicaldesign/blue/blue.html>

<http://www.eekarchitects.com/projectfr.html>

<http://www.hargreaves.com/projects/waterfronts.html>

<http://unicorn.csc.noaa.gov/docs/czic/>

<http://www.mmm.ca/projsearch.asp?criteria=waterfront>

<http://www.reasite.com/portfolio/projects/riverwalk.htm>

http://www.pps.org/parks_plazas_central_squares/publicspaces_waterfronts.html

<http://www.sjwaterfront.com/>

<http://www.sasaki.com/>

http://www.aucklandwaterfront.org.nz/design_ideas.htm

<http://www.waterfrontcenter.org/>

<http://www.urbanstrategies.com/>

<http://www.atlanticplanners.org>

<http://www.waterwire.net/World/WaterfrontsHome.cfm>

<http://www.waterfront-net.org/main.html>

<http://www.southampton.gov.uk>

<http://www.amrivers.org/riverfronttoolkit/default.htm>

<http://www.urbandesignassociates.com/projectsmain.html>

<http://www.wrtdesign.com/projects/>

<http://www.well.com/user/pk/waterfront>

<http://www.designcommunity.com/>

<http://www.city.ottawa.on.ca>

<http://www.hkip.org.hk/h.htm>

<http://www.augustana.ca/~janzb/place/planning.htm>

<http://www.qualityplaces.marc.org>

<http://www.walkable.org/links.htm>

<http://www.idad.org/Library1.htm>

<http://208.45.47.25/fmpro>