SAYFİYE YERLEŞİMLERİ KIYI KULLANIMI SORUNLARI: URLA ÖRNEĞİ

Ruken Simge Kaya
161401110

YÜKSEK LİSANS TEZİ
Mimarlık Anabilim Dalı
Mimarlık Yüksek Lisans Programı
Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Özgür Özkan

İstanbul
T.C. Maltepe Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Ağustos, 2019

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

RUKEN SİMGE KAYA'ın "Sayfiye Yerleşimleri Kıyı Kullanımı Sorunları ; Urla Örneği" başlıklı tezi 16.09.2019 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından değerlendirilerek "Maltepe Üniversitesi Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliği" nin ilgili maddeleri uyarınca Mimarlık Anabilim Dalı Yüksek Lisans/~~Doktora tezi~~ oy birliğiyle/~~oy çokluğuyla~~, başarılı/~~başarısız~~ olarak kabul edilmiştir.

	Unvanı, Adı ve Soyadı	İmza
Üye (Tez Danışmanı)	Dr. Öğr. Üyesi Özgür ÖZKAN	.....
Üye	Dr. Öğr. Üyesi Jülide ALP	.....
Üye	Dr. Öğr. Üyesi Elif SÜYÜK MAKAKLI	.....

Prof. Dr. İlter BÜYÜKDIĞAN
Enstitü Müdürü

	ŞEKİL ONAY SAYFASI	Doküman No	FR-105
		İlk Yayın Tarihi	20.12.2017
		Revizyon Tarihi	10.12.2018
		Revizyon No	01
		Sayfa	1/2

ŞEKİL ONAY SAYFASI

04/10/2019

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE,

Aşağıda bilgileri bulunan lisansüstü öğrencinin tezi şekil yönünden tarafımca incelenmiş ve Enstitüye teslim edilmesi uygun bulunmuştur.

Prof. Dr. Yıldız Kosnel

Anabilim Dalı Başkanı

ÖĞRENCİ BİLGİLERİ	
ADI SOYADI	Ruken Simge Kaya
ÖĞRENCİ NUMARASI	161401110
ANABİLİM DALI	Mimarlık Anabilim Dalı
PROGRAMI	(*) YÜKSEK LİSANS ( ) DOKTORA ( ) SANATTA YETERLİK
DANIŞMANI	Dr. Öğr. Üyesi Özgür Özkan
TEZ BAŞLIĞI	Sayfiye Yerleşimleri Kıyı Kullanımı Sorunları; Urla Örneği
SAVUNMA TARİHİ	16.09.2019
e-posta	rukensimgekaya@gmail.com

İç Kapak	☑ Var ☐ Yok
Jüri Onay Sayfası	☑ Var ☐ Yok
Etik İlke ve Kurallara Uyum Beyanı	☑ Var ☐ Yok
İntihal Raporu	☑ Var ☐ Yok
Teşekkür Sayfası	☑ Var ☐ Yok
Öz (Başlık-Öz-Anahtar Sözcükler)	☑ Var ☐ Yok
Abstract (Title-Abstract-Key Words)	☑ Var ☐ Yok
İçindekiler	☑ Var ☐ Yok
Çizelgeler Listesi	☐ Var ☑ Yok
Şekiller Listesi (varsa)	☐ Şekil yok ☑ Uygundur ☐ Uygun Değildir
Kısaltmalar Listesi	☑ Var ☐ Yok
Tablolar Listesi (varsa)	☐ Tablo yok ☑ Uygundur ☐ Uygun Değildir
Ekler Listesi (varsa)	☑ Ek yok ☐ Uygundur ☐ Uygun Değildir
Özgeçmiş	☑ Var ☐ Yok
Sayfa Genişliği	☑ Uygundur ☐ Uygun Değildir

Hazırlayan İlgili Birim	Kalite Koordinatörü Dr. Öğr. Üyesi Şafak GÜNDÜZ	Kurumsal Yetkili Prof. Dr. Belma AKŞİT

(Doküman No: FR-105; Yayın Tarihi 20.12.2017; Revizyon Tarihi: ; Revizyon No:00)

	ŞEKİL ONAY SAYFASI	Doküman No	FR-105
		İlk Yayın Tarihi	20.12.2017
		Revizyon Tarihi	10.12.2018
		Revizyon No	01
		Sayfa	2/2

Yazı Tipi	☑ Uygundur ☐ Uygun Değildir
Referans Kullanımı	☑ Uygundur ☐ Uygun Değildir
Kaynakça Yazımı	☑ Uygundur ☐ Uygun Değildir
Ekler (varsa)	☑ Ek yok ☐ Uygundur ☐ Uygun Değildir

Hazar Akgül

Hazırlayan İlgili Birim	Kalite Koordinatörü Dr. Öğr. Üyesi Şafak GÜNDÜZ	Kurumsal Yetkili Prof. Dr. Belma AKŞİT

(Doküman No: FR-105; Yayın Tarihi 20.12.2017; Revizyon Tarihi: ; Revizyon No:00)

REVİZYON NO	TARİH	AÇIKLAMA
00	01.03.2018	İlk yayın.

ETİK İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI

07/10/2019

Bu tezin bana ait, özgün bir çalışma olduğunu; çalışmamın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalarından bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilmeyen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi; çalışmanın Maltepe Üniversitesinde kullanılan "bilimsel intihal tespit programı" ile tarandığını ve öngörülen standartları karşıladığını beyan ederim.

Herhangi bir zamanda, çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara razı olduğumu bildiririm.

Ruken Simge Kaya

SAYFİYE YERLEŞİMLERİ KIYI KULLANIMI SORUNLARI: URLA ÖRNEĞİ

Yazar Ruken Simge Kaya

Gönderim Tarihi: 04-Eki-2019 10:36AM (UTC+0300)
Gönderim Numarası: 1185914285
Dosya adı: NT_HAL_N_-_SAYF_YE_YERLE_MLER_KIYI_KULLANIM_SORUNLARI.docx (80.99K)
Kelime sayısı: 18109
Karakter sayısı: 129148

04.10.2019

SAYFİYE YERLEŞİMLERİ KIYI KULLANIMI SORUNLARI: URLA ÖRNEĞİ

ORIJINALLIK RAPORU

%5	%5	%1	%3
BENZERLIK ENDEKSI	İNTERNET KAYNAKLARI	YAYINLAR	ÖĞRENCI ÖDEVLERI

BIRINCIL KAYNAKLAR

1	kentcevre.politics.ankara.edu.tr İnternet Kaynağı	%1
2	mpgm.csb.gov.tr İnternet Kaynağı	%1
3	aves.akdeniz.edu.tr İnternet Kaynağı	%1
4	acikarsiv.ankara.edu.tr İnternet Kaynağı	<%1
5	Submitted to Ege Üniversitesi Öğrenci Ödevi	<%1
6	www.coastguidetr.com İnternet Kaynağı	<%1
7	www.modulplanlama.com.tr İnternet Kaynağı	<%1
8	Submitted to Selçuk Üniversitesi Öğrenci Ödevi	<%1

Yrd. [illegible] ÖZKAN

9	www.gidilmeli.com İnternet Kaynağı	<%1
10	docplayer.biz.tr İnternet Kaynağı	<%1
11	www.alarmveguvenliksistemleri.com İnternet Kaynağı	<%1

Alıntıları çıkart	Kapat	Eşleşmeleri çıkar	< 25 words
Bibliyografyayı Çıkart	Kapat		



TEŞEKKÜR

Bu tez Maltepe Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü' ne bağlı Mimarlık Anabilim Dalı yüksek lisans programı için hazırlanmıştır. Konusu "Sayfiye Yerleşimleri Kıyı Kullanımı Sorunları: Urla Örneği"dir.

Lisansüstü eğitimim ve tez çalışmam boyunca bilgi ve birikimlerini benimle paylaşan, teknik desteği kadar manevi desteğiyle de tez çalışması sürecine katkıda bulunan çok değerli danışman hocam Dr. Öğr. Üyesi Özgür Özkan'a; fikirleriyle katkı sunan Dr. Öğr. Üyesi Jülide Alp'e ve Dr. Öğr. Üyesi Elif Süyük Makaklı'ya;

Her zaman yanımda olan, bana inanan ve sabırla yaklaşan en büyük destekçilerim sevgili annem Saniye Kaya ve sevgili babam Ali Kaya'ya tezimi ithaf ederek;

Tüm aileme, desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen sevgili kuzenim Müjde Akçin'e; sevgili Suna Sulmaz'a; tüm süreçte yanımda olan çok değerli dostlarım Rojda Söylemez'e, Seda Alparslan'a;

Eğitimim boyunca bana yol gösteren ve katkıda bulunan değerli hocalarıma;

Urla konusunda araştırma ve veri toplama sürecinde yardımlarını esirgemeyenlere;

Yanımda olan, varlıklarıyla katkı sunan herkese;

Sonsuz teşekkürlerimi sunarım...

Ruken Simge Kaya

Ağustos, 2019

ÖZ

SAYFİYE YERLEŞİMLERİ KIYI KULLANIMI SORUNLARI: URLA ÖRNEĞİ

Ruken Simge Kaya
Yüksek Lisans Tezi
Mimarlık Anabilim Dalı
Mimarlık Yüksek Lisans Programı
Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Özgür Özkan
Maltepe Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2019

Kıyılar geçmişten günümüze dek birçok farklı kullanıma fırsat tanıması sebebiyle bireyler ve kentler açısından önemli alanlar olmuşlardır. Bu durum kıyı alanları, bu alanların çevrelerini değiştirmiş ve geliştirmiştir.

Yapılan araştırmada tarihi, kültürel ve doğal değerler taşıyan, konumu gereği geçmişte olduğu gibi günümüzde de önemli bir ulaşım merkezi olan, İzmir'in Urla ilçesi kıyıları kullanım fonksiyonlarına göre irdelenmiş; Urla kıyı alanlarına dair saptamalar yapılmıştır.

Urla ilçesi birçok kıyı bölgesi yerleşim yeri gibi, kıyılarının farklı birçok alanda kullanıma fırsat tanıması ile önemli bir potansiyel kazanmıştır. İlçe sınırları içinde yer alan üç ayrı kıyı şeridi, bu şeritlerin çevreleri, değişen koşullar ve kentlilerin ihtiyaçları doğrultusunda şekillenmiş ve düzenlenmiştir.

Tez kapsamında, bir sayfiye yerleşim bölgesi olan Urla ilçesinin geçmişten bugüne önemli bir çekim ve odak noktası olmasını sağlayan Urla kıyılarının kullanım alanları nedenleriyle beraber araştırılmıştır. Yapılan bu araştırmalar sonucunda Urla kıyı alanlarına, kıyı alanlarının kullanımlarından kaynaklanan problemli unsurlara dair değerlendirmeler yapılmıştır.

Anahtar Sözcükler: 1.Kıyı; 2. Kıyı Alanları; 3. Kıyı Kullanımları; 4. Urla; 5. Kıyı Sorunları.

ABSTRACT

PROBLEMS OF COASTAL USE IN SUMMER SETTLEMENTS: EXAMPLE OF URLA

Ruken Simge Kaya
Master Thesis
Department of Architecture
Architecture Programme
Advisor: Asst. Prof. Dr. Özgür Özkan
Maltepe University Institute of Science and Technology, 2019

The coasts have been important areas for individuals and cities because they provide opportunities for many different uses from past to present. This has changed and improved the coastal areas and their environment.

In this thesis, the shores of the Urla district of İzmir, which has historical, cultural and natural values; Urla coastal areas were determined.

Like many coastal settlements, the district of Urla has gained significant potential with its coasts giving opportunity for use in many different areas. Three different coastlines within the boundaries of the district have been shaped and arranged in line with the changing environment and the needs of the citizens.

Within the scope of the thesis, the usage areas of the Urla Coast, which have been an important attraction and focal point of Urla district, which is a summer settlement, have been investigated together with the reasons. As a result of these researches, evaluations were made on Urla coastal areas and problematic elements arising from the use of coastal areas.

Keywords: 1.Coast; 2. Coastal Areas; 3. Coastal Uses; 4. Urla; 5. Coastal Problems.

içindekiler

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI .....**Hata! Yer işareti tanımlanmamış.**

ETİK İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI**Hata! Yer işareti tanımlanmamış.**

İNTİHAL RAPORU .....**Hata! Yer işareti tanımlanmamış.**

TEŞEKKÜR ix

ÖZ x

ABSTRACT xi

İÇİNDEKİLER xii

TABLOLAR LİSTESİ xiv

ŞEKİLLER LİSTESİ xv

KISALTMALAR xviii

ÖZGEÇMİŞ xix

BÖLÜM 1. GİRİŞ 1

1.1. Çalışmanın Amacı 2
1.2. Çalışmanın Kapsamı 2
1.3. Çalışma Yöntemi 3

BÖLÜM 2. KAVRAMSAL OLARAK KIYILAR VE KIYI ALANLARI 4

2.1. Kıyılara Dair Tanımlamalar 4
2.1.1. Kıyıların Coğrafi Tanımlamaları 5
2.1.2. Kıyının Mevzuattaki Tanımlamaları 6
2.2. Geçmişten Günümüze Kıyıların Önemi 8
2.3. Kıyıların Kullanım Şekilleri 11
2.3.1. Turizm-Rekreasyon Amaçlı Kullanım 12
2.3.2. Daimi-İkinci Konut Amaçlı Kullanım 16
2.3.3. Endüstriyel-Ulaştırma Amaçlı Kullanım 17
2.4. Kıyıların Karşı Karşıya Kaldığı Problemler 22
2.4.1.Turizm-Rekreasyon Amaçlı Kullanımın Yarattığı Durumlar 24
2.4.2. Endüstrileşme-Ulaşım Kaynaklı Sorunlar 26
2.4.3. Daimi Konut-İkinci Konut Yapılaşması Kaynaklı Sorunlar 28
2.4.4. Kıyı Alanları Üzerindeki Aidiyet Sorunu 29
2.4.5. Kıyı Dolguları ve Kurutmaların Sebep Olduğu Sorunlar 31

BÖLÜM 3. ÇALIŞMA ALANI-URLA (İZMİR)..... 34

3.1. Urla'nın Coğrafi Konumu 34
3.2. Urla'nın İdari Yapısı..... 36
3.3 Nüfus ve Sosyal Yapı 38
3.4. Urla'nın İklimi ve Fiziksel Özellikleri Çevresi 43
3.5. Urla'nın Tarihi..... 44
3.6. Urla'nın Turistik Potansiyeli 45
3.6.1. Karantina Adası..... 47
3.6.2. Urla Sanat Sokağı 48
3.6.3. Bademler Tiyatrosu..... 49
3.6.4. Urla Devlet Tiyatrosu..... 50
3.6.5. Urla'da Kültür-Turizm Etkinlikleri 51

BÖLÜM 4. URLA (İZMİR) KIYI ALANLARI 55

4.1. Urla Kıyılarının Morfolojik Yapısı, Dağılımı ve Özellikleri..... 56
4.2. Kullanım Şekillerine Göre Urla Kıyıları 57

..... 58

4.2.1. Turizm-Rekreasyon Amaçlı Kullanılan Urla Kıyıları 59
4.2.2.1. Kum Denizi Plajı..... 61
4.2.2.2. Zeytinalanı Sahili Ve Rekreasyon Alanı..... 63
4.2.2.3.Demircili Plajı ve Çevresi, Altınköy Plajı 65
4.2.2.4.Balıklıova Rekreasyon Alanı ve Sahili 68
4.2.2.5.Çeşmealtı Sahili ve Rekreasyon Alanı..... 69
4.2.2.6. İskele Rekreasyon Alanı 71
4.2.2.7. Gelinkaya Plajı..... 72
4.2.2.8. İçmeler-Torasan Arası Kıyı Sporları..... 73
4.2.2. Endüstriyel-Ulaşım Amaçlı Kullanılan Urla Kıyıları 74
4.2.2.1. Urla Limanı..... 74
4.2.2.2.Çeşmealtı Limanı..... 76
4.2.2.3. Kalabak Limanı..... 78
4.2.2.4. Balıklıova Limanı 79
4.2.2.5. Özbek Limanı..... 80
4.2.2.7. Kıyı Alanlarında Bulunan Taşıt Yolları..... 81
4.2.3. Daimi Konut ve İkinci Konut Gibi Yerleşme Amaçlı Kullanılan Urla Kıyı Alanları 82
4.2.3.1. Kuzey Bölgesindeki Urla Kıyılarındaki Yerleşmeler..... 83
4.2.3.2. Güney Bölgesindeki Urla Kıyı Alanlarında Yerleşmeler 92

4.3. Urla Kıyı Alanlarında Yaşanan Problemler..... 94
4.3.1. Turizm-Rekreasyon Amaçlı Kullanımlarda Yaşanan Kıyı Problemleri... 95
4.3.2. Endüstrileşme-Ulaşım Amaçlı Kullanımlarda Yaşanan Kıyı Problemleri 96
4.3.3. Daimi-İkinci Konut Amaçlı Kullanımlarda Yaşanan Kıyı Problemleri ... 97

BÖLÜM 5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME 100

KAYNAKÇA..... 103

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1. Turist İhtiyaçlarındaki Değişim 14
Tablo 2. Yıllara Göre Urla Nüfusu 38
Tablo 3. 2018 Yılı Urla Mahallelere Göre Kadın, Erkek ve Toplam Nüfus Verileri 39
Tablo 4. Urla'daki Eko-Turizm Güzergâhları 51
Tablo 5. Urla'da Bulunan İşletme ve Yatırım Belgeli Tesislere Dair Veriler 54

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.Urla İlçesi 1
Şekil 2.Kıyıya Dair Başlıca Unsurlar 6
Şekil 3.3621 Sayılı Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Kıyıya Dair Açıklamalar 7
Şekil 4. Kuşadası (Aydın)'da Bir Turizm Amaçlı Kullanıma Örnek Bir Otel 13
Şekil 5.Bostanlı (İzmir) Günbatımı Terası Rekreasyon Alanı 15
Şekil 6.İstanbul 'da Kıyı Alanlarında Yer Alan Bazı Konutlar 17
Şekil 7.Gülbahçe (İzmir) Kıyıda Yer Alan Bir Taşıt Yolu 18
Şekil 8.Kıyıda Ulaşım Amaçlı Kullanım Şematik Haritası 18
Şekil 9. Foça (İzmir) İskelesi 19
Şekil 10.İstanbul - Tuzla Tersanesi 20
Şekil 11.İzmir Limanı 20
Şekil 12.Bodrum Kruvaziyer Limanı 21
Şekil 13. Teos/Sığacık (İzmir) Marina 22
Şekil 14 Kıyı Dolguları Şematik Haritası 32
Şekil 15.İzmir İlçeleri İçerisinde Urla' nın Konumu 35
Şekil 16. Urla ve Çevresi Yol Haritası 36
Şekil 17. İzmir Manisa Bölgesi 1/ 100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı 37
Şekil 18.Emiroğlu'nun 1985 Yılına Ait Urla Yarımadası Nüfus Yoğunluğu Haritası 41
Şekil 19.Emiroğlu 'nun Urla Yarımadası Nüfus Yoğunluğu Haritası 42
Şekil 20.Urla'nın da İçinde Olduğu Jeotermal Kaynaklar Ve Volkanik Alanlar Haritası 43
Şekil 21.Liman Tepe'nin Konumu 45
Şekil 22.Liman Tepe Arkeolojik Kazı Çalışması Alanı 47
Şekil 23. Karantina Adasının Karşıdan Görünüşü 48
Şekil 24.Urla Sanat Sokağının Mekân Analizi Kaynak 49
Şekil 25.Bademler Tiyatrosu 50
Şekil 26. Urla Devlet Tiyatrosu 50
Şekil 27.Urla Kıyıları 55
Şekil 28 Kuzey Urla Kıyılarının Kullanım Şekilleri (Google Earth,2019) 58
Şekil 29 Kuzey Urla Kıyılarındaki Turizm Rekreasyon Kullanımı (Google Earth,2019) 59

Şekil 30. Kum Denizi Plajı 61
Şekil 31. Kum Denizi Plajında Bulunan Bazı Donatılar ve Birimler 62
Şekil 32.Zeytinalanı Sahili ve Rekreasyon Alanının Uydu Görüntüsü 63
Şekil 33.1 Numaralı Bölge 64
Şekil 34.2 ve 3 Numaralı Bölge 64
Şekil 35.Urla Güney Kıyılarındaki Plajlar ve Yerleşim Bölgeleri (Google Earth) 65
Şekil 36. Demircili Plajı 65
Şekil 37. 2 ve 3 Numaralı İşaretli Bölge 66
Şekil 38. 4 Numaralı İşaretli Bölge 66
Şekil 39.Altınköy Plajı ve Çevresi 67
Şekil 40.Balıklıova Sahili ve Rekreasyon Alanının Havadan Görüntüsü 68
Şekil 41.Balıklıova Rekreasyon Alanına Bütünleşik Sahil Bandı 69
Şekil 42.Çeşmealtı Sahili 70
Şekil 43.Çeşmealtı Sahilde Bulunan Yürüme Yolu ve Kumluk Plaj Alanı 70
Şekil 44.Çeşmealtı Sahilde Spor Amaçlı Kıyı Kullanımı 71
Şekil 45. İskele Rekreasyon Alanı 71
Şekil 46.Gelinkaya Plajı 73
Şekil 47. Su Sporlarının Yapıldığı Alan 73
Şekil 48.Urla Limanının Havadan Görüntüsü 74
Şekil 49. Urla Limanı'nın Panaromik Fotoğrafı 75
Şekil 50.Urla Liman ve Çevresi Yerleşimi 75
Şekil 51.Çeşmealtı Limanı Havadan Görüntüsü 76
Şekil 52.Çeşmealtı Limanı 77
Şekil 53.Çeşmealtı Limanı'nda Bulunan Deniz Taşıtları 77
Şekil 54.Kalabak Limanı Uydu Görüntüsü 78
Şekil 55.Kalabak Limanı 78
Şekil 56.Balıklıova Limanı 79
Şekil 57.Balıklıova Limanı'nın Uydudan Görüntüsü 79
Şekil 58.Balıklıova Limanı'nın Panaromik Görüntüsü 80
Şekil 59. Özbek Limanı'nın Uydudan Görüntüsü 80
Şekil 60.Özbek Limanı 81
Şekil 61. Balıklıova Bölgesi Yerleşim Analizi 83
Şekil 62.Gülbahçe Mahallesi ve Çevresi Kıyı Yerleşmeleri 84

Şekil 63.Torasan Bölgesinde Kıyı Yapılaşmaları 85
Şekil 64. Özbek Yarımadasında İkinci Konut Yerleşmesi 86
Şekil 65. Güvendik-Çeşmealtı İkinci Konut yerleşmeleri 87
Şekil 66.Çeşmealtı'nda Bulunan Konut Yerleşimleri 87
Şekil 67. Urla İskele - TCDD Dinlenme Tesisi Arasındaki Alanın Analizi 88
Şekil 68. Karantina Adası Çevresinde Konut Yapılaşmaları 89
Şekil 69. Karantina Adası-Kum Denizi Plajı Çevresi Yapılaşmalar 89
Şekil 70. D300 Yolunun Kıyıdan İç Kısmına Doğru Olan Yapılaşmalar 90
Şekil 71.Zeytinalanı Kıyıda Yer Alan Konutlar 90
Şekil 72.Balıklıova'nın Batı Kıyıları 91
Şekil 73.Kuzeybatı Urla Kıyılarında Bulunan Tek Yerleşim Bölgesi 91
Şekil 74.Urla Güney Kıyıları 92
Şekil 75.Güney Kıyıları A Bölgesindeki Yerleşmeler 92
Şekil 76. Bölgedeki Konut Yerleşimi (A Bölgesi) 93
Şekil 77.Altınköy Sitesindeki Bahçeli Konutlar 94

KISALTMALAR

ADNKS	: Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi
Cº	: Santigrat derece
ÇDP	: Çevre Düzeni Planı
ÇŞB	: Çevre ve Şehircilik Bakanlığı
İYTE	: İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü
KÇ	: Kıyı Çizgisi
KKÇ	: Kıyı Kenar Çizgisi
km	: Kilometre
MÖ	: Milattan Önce
TC	: Türkiye Cumhuriyeti
TMMOB	: Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
vb	: ve benzeri
vd	: ve diğerleri
vs	: vesaire
yy	: yüzyıl

ÖZGEÇMİŞ

Ruken Simge Kaya

Mimarlık Anabilim Dalı

Eğitim

Y.Ls	2019	Maltepe Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı
Ls.	2015	Çukurova Üniversitesi, Mühendislik Mimarlık Fakültesi Mimarlık Anabilim Dalı
Lise	2009	Tunceli Anadolu Öğretmen Lisesi

İş/İstihdam

2015 -	Mimar. Pınarlı Mimarlık
2015-18	Mimar. Kültürel Mimarlık

Mesleki Birlik/Dernek Üyelikleri

2015 - Üye : TMMOB İzmir Şubesi

Kişisel Bilgiler

Doğum yeri ve yılı : Tunceli, 1991 Cinsiyet: K

Yabancı diller : İngilizce (İyi)

GSM / e-posta : 05376131891. / rukensimgekaya@gmail.com

BÖLÜM 1. GİRİŞ

Su bireyler için yaşamsal unsurlardan olmasının yanı sıra kentler için de önemli bir kaynak rolü üstlenmektedir. Kent oluşumları ve gelişimleri süreci suyun varlığıyla ilişkilidir. Geçmişten günümüze kadar olan süreç göz önüne alındığında kentler için suyun yaşamsal, yerleşimsel ve görsel etkisinin önemli olduğu görülür. Kıyı alanları suyun şekillendirdiği sınırlardır ve kıyı alanları ile bu alanların çevreleri birçok farklı amaç için kullanılır.

Kentlerin, yerleşimlerin ilk oluşumlarının kıyı alanları etrafında olduğu görülür. Yerleşik hayata geçilmesiyle tarıma olanak sağlayan, su faktörüne bağlı kıyı alanları çevreleri talep görmeye başlamıştır. Üretimin artması zaman içerisinde ekonomik girdi sağlayacak ürünlerin denizaşırı ulaşımının sağlanmak istenmesi, ulaşım ağının genişlemesi, gelişen endüstriyel koşullarla beraber kıyılar; ulaşım, endüstri ve ticaret gibi amaçlar için aracı olmaya başlamıştır. Sürekli olarak ileriye giden ve değişen Dünya şartlarıyla birlikte rekreasyon, turizm, daimi-ikinci konut gibi amaçlar için de kullanılan kıyı alanları kent ve kentliler için önemini her zaman korumaya devam etmektedir.



Şekil 1. Urla İlçesi

Urla tarihine bakıldığında bölgenin önemli bir merkezi olduğu görülür. Bulunduğu Urla Yarımadası'nın Ege Bölgesi'ndeki konumu, deniz aşırı faaliyetlere olanak tanıması, önemli merkezlere yakın ve erişilebilir olması, kıyı alanlarının varlığı Urla'yı güçlü bir liman bölgesi ve yerleşim yeri yapmıştır.

Birçok farklı uygarlığa ev sahipliği yapan ilçe sınırları içinde üç farklı kıyı bölgesi bulunmaktadır. Bu özelliğiyle sayfiye yerleşimi olan Urla birçok kıyı alanı olan yerleşim bölgelerinden ayrılmaktadır.

Geçmişten günümüze değişen ihtiyaçlar, şartlarla beraber Urla özelinde kıyı alanlarının rolü de değişmiştir. Çalışmada kıyı alanlarının tarihsel süreçte kentliler başta olmak üzere tüm canlılar ve kentler üzerindeki rolü değerlendirilmiştir. Bu değerlendirme yapılırken Urla kıyıları günümüzdeki kullanım şekillerine göre gruplandırılıp, kıyı alanlarına dair analizler yapılmış; Urla kıyı alanlarında yaşanan problemli durumlar ortaya konmuştur.

1.1. Çalışmanın Amacı

Geçmişten günümüze dek birçok farklı topluluğa ev sahipliği yapan; kültürel ve tarihi bakımdan oldukça büyük değere sahip, İzmir'in ve Urla Yarımadası'nın önemli sayfiye yerleşimlerinden olan Urla'nın gelişimi ve büyümesi kıyılarıyla bağlantılı şekilde gelişmiştir. Urla'nın avantaj sağlayan unsuru kıyılardır.

Çalışmanın amacı, araştırma bölgesi seçilen ve coğrafi konumu gereği kuzey ve güney olarak adlandırılabilecek iki farklı kıyı aksına sahip İzmir ilinin Urla ilçesi kıyı alanlarının bireyler ve bulunduğu alanlar için önemini, avantajını belirtmek; kıyı çevrelerindeki oluşumlar-durumlar dahilinde Urla kıyı alanlarının kullanım fonksiyonlarını ve fonksiyonlarının sebep olduğu kullanım sorunlarını sayfiye yerleşimi ölçeği üzerinden değerlendirmektir.

1.2. Çalışmanın Kapsamı

Beş kısımdan oluşan tez çalışmasında ilk kısımda tezin amacı, kapsamı ve yöntemi açıklanmıştır.

İkinci kısımda kıyı kavramı irdelenmiş, kıyı alanlarının geçmişten günümüze kadar olan süreçteki durumu ortaya konmuş, kıyı alanlarının kullanımları ve kullanımların neticesinde oluşan ya da oluşabilecek tehlikeler açıklanmıştır.

Üçüncü kısımda tez çalışmasının konusu kıyı alanları üzerinden değerlendirmenin yapılacağı alan seçilen İzmir ilinin Urla ilçesi "alan araştırması" kapsamında incelenmiş, birçok farklı çerçeveden bakılan alana dair veriler ortaya konmuştur.

Dördüncü kısımda tez çalışmasının konu ettiği Urla kıyı alanları kullanım fonksiyonlarıyla beraber sınıflandırılmış, irdelenmiş; alana dair veriler, belgelendirme çalışmalarıyla desteklenerek mevcut durum ortaya konmuştur.

Beşinci kısım olan tez çalışmasının son kısmında ise dördüncü bölümdeki veriler doğrultusunda ortaya çıkan mevcudun tespiti ve elde edilen durumun değerlendirilmesi yapılmıştır..

1.3. Çalışma Yöntemi

Tez çalışmasında izlenen yöntem kıyılara ve araştırma alanı olan İzmir/Urla'ya dair literatür taramasına ve alan araştırmasına dayanmaktadır. Birinci yöntem olan "literatür taraması"nın içerisinde tez konusuyla alakalı, yazılı kaynak olarak, üniversitelerin kütüphanelerinde bulunan tezlerin, kitapların, makalelerin, konferansların, bildirilerin, süreli yayınların, raporların, yasaların/yönetmeliklerin, planların taranması vardır. Bunun dışında internet kaynaklı araştırma sitelerinden belgelere ulaşılmıştır.

İkinci olarak kullanılan yöntem ise "alan araştırması"ndan oluşmaktadır. Teze konu olan araştırma alanı Ege Denizi'ne kıyısı olan İzmir'in Urla ilçesi farklı zaman aralıklarında incelenmiş, mevcut ortaya konmuştur. Çalışma alanı olan kıyıların analizleri yapılmış, çıkarımlarda bulunulmuştur. Literatür taraması ve alan araştırması yöntemleriyle elde edilen veriler ile ortaya çıkarılan saptamalar doğrultusunda Urla kıyı alanları ve bu alanların çevreleri üzerine değerlendirmeler yapılmıştır.

BÖLÜM 2. KAVRAMSAL OLARAK KIYILAR VE KIYI ALANLARI

Bu başlıkta kıyı kavramına farklı çerçevelerden bakılıp, kıyılara dair tanımlamalar yapılacak; kıyının mekansal izdüşümü olan kıyı alanlarından bahsedilecektir. Ayrıca kentlerin kurulma stratejileri üzerinden kıyılara, kıyı kültürüne; su ögesinin kıyılar ve kentler açısından şekillendirilmesinin doğal-tarihi boyutuna değinilecektir. Tarihsel süreç boyunca da kıyı alanlarının kullanım şekilleri ve üzerindeki olumsuz durumlar aktarılacaktır.

2.1. Kıyılara Dair Tanımlamalar

Kıyılar özelinde gerçekleşebilecek mevzuat oluşturma çalışmalarında, bilimsel araştırmalarda, belirlenecek stratejilerde yapılacak temel olan aşamalardan biri konunun tespitidir; yani kıyıların tanımlanmasıdır (Rakipsiz, 2017). Çalışmanın temel konusu olan kıyılara dair söylemlerde bulunabilmek için tanımlamaların yapılması oldukça önemlidir.

Kıyı kavramsal olarak çok yönlü ve çok anlamlıdır. Bu bakımdan birçok farklı kıyı tanımlaması yapılabilir. Türk Dil Kurumu (TDK)'ya göre kıyı, *'' 1. Kara ile suyun birleştiği yer; 2. Kenar, perdiferi; 3.Sahil; 4. Issız, tenha yer ''* olarak tanımlanmıştır.

Karabey (1978) kıyının özelliklerinin ilk önce tabii bir tanımlama gerektirdiğini ve deniz hareketleriyle karanın mevcudunun bir süre sonra kıyıda şekiller oluşturmak suretiyle karşılıklı olarak birbirleriyle etkileşim içinde olduğunu; oluşan bu özgün ortamın kıyılardaki çevresel koşulların ilk dinamiği olduğunu söyler. Kıyı, su ve karanın buluştuğu çizgi; bir diğer ifade ile deniz, göl, akarsu gibi farklı su hacimlerini sarıp çevreleyen toprak şeridi olarak tanımlandırılabilir.

Kıyı doğal, coğrafi tanımlarının dışında kavramsal olarak da tanımlandırılabilmektedir. Ciravoğlu (2008) kıyının bir sınır olduğunu, kavramsal ve mekansal çerçeveden bakıldığında kıyının bir geçiş ve dönüşüm mekanı olduğunu belirtmiştir. Bu bakımdan kıyıları, su ve karanın birbirlerine değip etkileşim içinde oldukları, farklı mekansal değişimlerin yaşandığı, somut bir limit (uç) ve arada kalmış mekan olarak ifade etmek doğru olur.

2.1.1. Kıyıların Coğrafi Tanımlamaları

Erkmen (2015) kıyıyı yüzey bilimsel (jeomorfolojik) ve coğrafi bakımdan farklı değişimlere uğrayabilme potansiyelini taşıyan ve bir denizi sınırlayabilen toprak parçası olarak tanımlandırırken; Güney (2003) kıyıyı ve kıyı çizgisini:

*"**Kıyı**: Denizin karaya doğru sığlaşmış kesimi, dalgaların işlediği yalıyar ve geride şerit gibi birimlerin bütünü oluşturduğu yer şekli,*

***Kıyı Çizgisi**: Açık deniz boyunca uzanan kıyı çizgisi. Kıyılar sabit şekiller değildir. Marin erozyon, denüdasyon, kütle hareketleri sonucunda kıyılar işlenir, biçimlenirler. Karada aşındırılan yerler geriletilen yalıyarlar abrozyon platformunun genişlemesine yol açar. Dalgaların işlediği malzeme kıyıda bir topuk oluşturur"* olarak tanımlandırmıştır.

Karabey (1978) ise kıyı ve kıyı ile bölümleriyle ilgili :

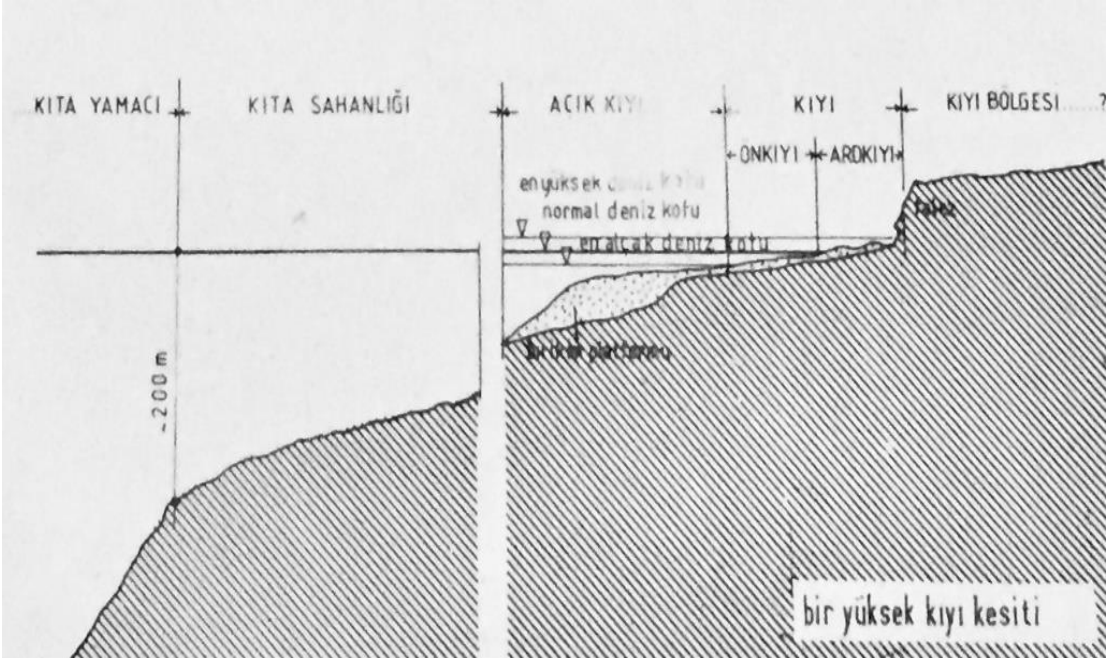
Kıyı, kara ile denizin temas noktalarının meydana getirdiği bir çizgi boyunca uzanır ve bütün kıtaları çevreler.

Kıyı Bölgesi, falezlerin gerisinden başlayarak karaların içerisine doğru uzanan ve genişliği kesin olarak tanımlanamayan bir bölgedir.

Kıyı Şeridi, deniz veya göl sularının en alçak oldukları zaman çekildikleri sınır ile falezlerin kaidesi arasında kalan şerittir.

Açık Kıyı, ön kıyının dış sınırlarından, açıklara doğru uzanan sığ ve genişliği değişik bölgedir.

Kıta Sahanlığı, ön kıyının dış sınırından, yaklaşık su altında 200 m derinlikteki su altı zemini kırılma noktasına kadar uzanan az eğimli bölgedir tanımlamaları yapmıştır.



Şekil 2.Kıyıya Dair Başlıca Unsurlar
(Karabey, 1978)

2.1.2. Kıyının Mevzuattaki Tanımlamaları

Kıyının çok yönlü bir kavram olduğu ve birçok farklı tanımlanmasının yapılabileceği önceki başlıkta belirtilmişti. Mevzuat sisteminde de kıyı ve kıyıya dair birtakım tanımlar ve sınırlar belirtilmiştir. 04.04.1990 tarihinde yayımlanan, resmi gazete tarihi 03.08.1990 ve resmi gazete sayısı 20594 olan 3621 sayılı "Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik"te kıyıya dair başlıca tanımlar şunlardır:

Kıyı çizgisi (KÇ): Deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, taşkın durumları dışında, suyun kara parçasına değdiği noktaların birleşmesinden oluşan meteorolojik olaylara göre değişen doğal çizgidir,

Kıyı Kenar çizgisi (KKÇ): Deniz, tabii ve suni göl ve akarsuların, alçak-basık kıyı özelliği gösteren kesimlerinde kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturduğu kumsal ve kıyı kumullarından oluşan kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık benzeri alanların doğal sınırı; dar-yüksek kıyı özelliği gösteren kesimlerinde ise, şev ya da falezin üst sınırıdır,

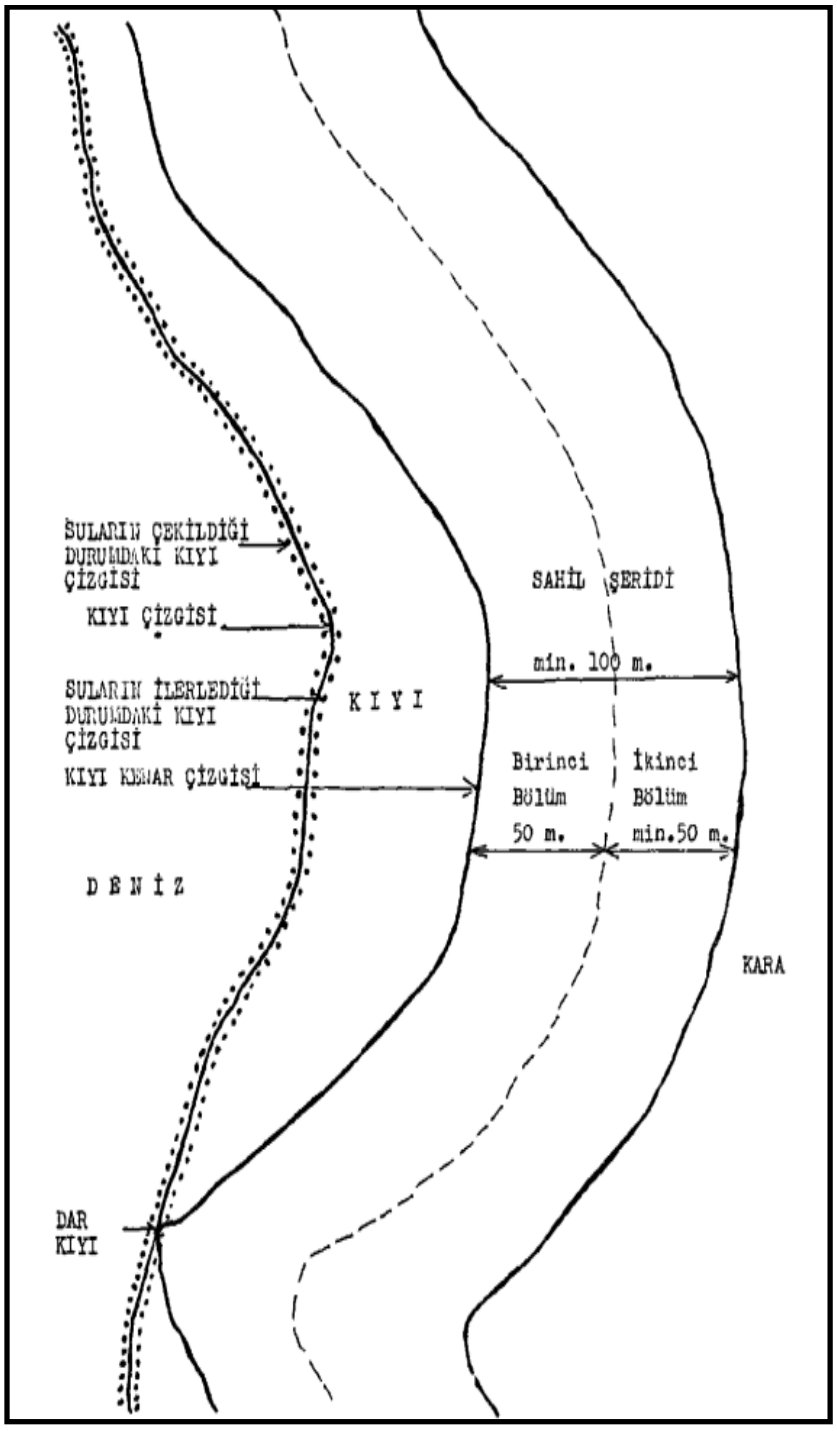
Kıyı:Kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alandır.

Dar-Yüksek Kıyı: Plaj ya da abrazyon platformu olmayan veya çok dar olan, şev veya falezle son bulan kıyılardır,

Alçak-Basık Kıyı: Kıyı çizgisinden sonra da devam eden, kıyı hareketlerinin oluşturduğu plaj, hareketli ve sabit kumulları da içeren kıyı kordonu lagün gölü,

lagün alanları, sazlık, bataklık ile kumluk, çakıllık, taşlık ve kayalık alanları içeren kıyılardır,

Sahil Şeridi: Deniz ve tabii göllerin kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alandır. (3621 Sayılı Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik).



Şekil 3.3621 Sayılı Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Kıyıya Dair Açıklamalar

2.2. Geçmişten Günümüze Kıyıların Önemi

Kıyı alanları iki ayrı çevre arakesiti olup, deniz-kara hayatlarının bütünselliğinin yarattığı farklılıklar ve zenginlikler kıyı alanlarında yoğunlaşmaktadır (Gülöksüz, 1976). Kıyılar yalnızca kara değil, denizin de sona erdiği noktalar olduğundan kıyı alanlarında kimlik farklılaşır; oluşan yeni kimlik ile uyumlu ya da bu farklı iki kimliği de kapsayan hayat sürer (Özkan, 2017). Kıyı alanları bu haliyle kıyı-deniz aksında her iki çevreyi de etkileyen önemli bir geçiş ve dönüşüm noktası; değer kaynağıdır. Kıyı alanlarına dair tüm söylemler karşılıklı etkileşim halinde olan deniz ve karayı ilgilendirmektedir.

Günümüze kadar kentler farklı gereklilikler ve stratejiler üzerinde kurulmuştur. Özdeş (1972) kent kuruluşlarında dört nedenin egemen olduğunu söyler. Bu nedenleri coğrafi nedenler, ekonomik nedenler, askeri nedenler, devlet reisi veya hükümetin isteği olarak sıralandırır. İlk medeniyetlerde yaşamsal gereklilikler ön planda olduğundan, toplulukların yahut bireylerin gıdaya ulaşması; kendilerini dış etkenlere, saldırılara karşı koruması gayesi haliyle ön plandaydı. Geçmiş irdelendiğinde; büyük ölçekte toplumlar, küçük ölçekte bireyler göçebe yaşam tarzından yerleşik hayat diye adlandırılan, uzun süre aynı yerde ikamet edilen yaşama tarzına geçiş yapmışlardır. Seçilen bu yaşam tarzı birçok alanda olduğu gibi temel yaşamsal ihtiyaçlardan gıdaya erişimde de büyük bir değişim sürecini beraberinde getirmiştir. Tarım devrimi de bu radikal değişimin en büyük halkalarından biridir. Toprak besine ulaşmanın tercih edilen en büyük kaynaklarından biri olmuştur. Yapılan tarımsal faaliyetler zamanla hem gıdaya ulaşmak hem de gıda kalitesini yükseltme bağlamında verimli araziler üzerine yönelmiştir. İşte bu yönelim toplulukların yaşayışını da şekillendirmiştir. Toplumsal yaşam ve kentleşme olgusuna bakıldığında suyun bu oluşumu etkileyen önemli bir etken olduğu söylenmektedir. Kentlerin oluşum etkenlerine bakıldığında "su" ögesinden bahsetmek gerekir. Öncelikli olarak canlılar için yaşamsal değerde olan suyun kent üzerindeki rolü çalışmanın konusu olan kıyı alanlarını doğrudan ilgilendirir. Kıyıyı tanımlandırmak ve analiz etmek için dahi olsa "su" ögesini işlemek gerekmektedir.

Su ögesi, kentin başka kentlere açılımını sağlar ve kentin yerleşiminde sınırlayıcı bir rol oynar. Kıyı, kentin sınırı, bittiği yer ve su ile kentin ilişki kurduğu mekandır. Yani su kent imajını arttıran bir faktördür (Akyüz, 2011). Bu bakımdan suyun doğal bir

kaynak olarak kentler üzerinde önemi oldukça büyüktür. Geçmişten günümüze dek kentlerin kuruluşunda etkili olan sebepler de göz önünde bulundurulduğu zaman su etrafında yerleşim gösterme ilk medeniyetlerden bu yana tesadüf halinde yapılan bir eylem olmayıp, aksine coğrafi, ekonomik, askeri amaçlı kentleşmeyi de tetikleyen önemli bir stratejik durumdur. Gerek nehir kenarında gerekse deniz kenarında suyun var olabilecek faydalarından yararlanmak amaçlı yerleşim temelleri atılmıştır. Zaman içerisinde su kenarlarında kurulan kent yerleşimleri diğer yerleşim katmanlarından farklı olarak daha hızlı bir biçimde gelişmişlerdir. Suyun yaşamsal gerekliliğin önemli bir basamağında yer aldığı düşünülürse ne yerleşimlerin su kenarında başlaması ve yoğunlaşması ne de su kenarlarındaki yerleşimlerin diğer bölgelere göre daha hızlı bir biçimde gelişmesi tesadüf sayılır.

Su insanlık tarihinin varlığından beri insanların hayatlarını kolaylaştıran temel unsurdur ve ulaşımdan savunmaya, ekonomiden sanayiye birçok farklı alanda önemli misyon yüklenmiştir. En önemli olanı ise suyun varlığının suya dayalı yerleşim kültürünün oluşmasında gelişmesinde oldukça önemli bir rol üstlenmesidir. Su ve karanın ortak yüzeyi olan kıyılar insan faaliyetleri açısından elverişli ortam yaratmaktadırlar (Kılıç, 1999).

Bir kentin işleyişinde, o kentin belirli bir cazibe merkezi olmasında ya da kentin imgelenmesinde su ögesinin varlığı önemlidir. Suyun olması ya da olmaması o kentin kıyı kenti olup olmamasını tanımlar. Bir kentin kıyılarıyla tanımlanması o kenti birçok bakımdan geliştiren, anlamlandırma sağlayan bir durumdur. Su kentin sınırlandırma ve şekillendirme aracıdır. Kıyı yerleşmeleri suya bağlı olarak şekillenirler. Yaptı'ya (2015) göre su yaşamın, devamlılığın, yerleşmenin ve tabiatın vazgeçilemeyen bir faktörüdür. Tarihte su ilk olarak zorunluluk olarak varken; sonrasında içme, ısınma, temizlik, tapınma gibi amaçlar için kullanılmaya başlanmıştır. Sonrasında suyun önemi artmış,su olduğundan büyük sosyal kıymet taşımaya başlamıştır. Zaman içerisinde de suyun yaşamı daha basitleştiren, her çeşit işlevinden yararlanabilmek için yerleşim yerleri olarak su çevreleri veya suya yakın olan yerler seçilmeye başlanmıştır.

Birçok canlıya göre insanlar suya özelikle bağımlıdırlar. Su kenarları farklı türde fauna ve flora yaşamını destekleyen zengin ekosistemleriyle avcı toplayıcı olan insanlar için oldukça çekici ortam oluşturmaktadır (Erkök, 2002). Tarihsel sürece de

bakıldığında ilk yerleşimlerin su etrafında yoğunlaştığı görülmektedir. İlk medeniyetlerde yaşamsal gereklilik üzerine ihtiyaç kaynaklı başlamış, suya dolayısıyla kıyıya yönelim zaman içerisinde tarımsal aktivite yapma, ekonomik gereksinimleri karşılama, ulaşım maksatlı kullanma veya manzaraya yönelme şeklinde çeşitlenmiştir. Günümüzde de geçmişteki gibi su temel unsur olup, kentsel yerleşimde hala su kaynaklı yönelim mevcuttur. Bu bağlamda geçmişten günümüze suyun yerleşim üzerindeki rolü değişmemiştir. Kılıç (1999) suyun günümüzde ülkelerin toplumsal bakımdan ileri seviyelere gelmesinin temel unsurlarından biri olduğunu; tüm uygarlıkların su etrafında ve suya bağlı olarak doğduğunu; insanların kentleri su kenarına, yaşadıkları toprakları savunma, ticari faaliyette bulunma, taşımacılığından yararlanma, manzara ve kıyı ikliminin özelliklerinden faydalanma, suyun, yaşam, güç, konfor ve haz kaynağı olmasından ötürü, yenileme ve arındırma simgesi olarak inşa ettiğini söyler.

Sosyoloji, tarih, ekonomi, hukuk, coğrafya gibi bilimlerin kıyıyı direkt ya da dolaylı olarak ele almaları kıyının insan faaliyetlerinin en fazla yaşandığı alan olmasıyla ilişkilidir (Duru, 2003). Kıyılar bu haliyle deniz ve kara etkileşimi arasında bireylerin çeşitli faaliyetleri gerçekleştirmelerine olanak tanırlar.

Kent ve su ilişkisi bir manada boşluk-doluluk tezatlığından irdelenebilir. Doluluk ve boşluğun kent-su ikilisi üzerinden karşılaştırılması muğlaktır; içinde geçişler ve karşılaşmalar barındırır; suyun izini takip eden kıyılar aslında kentin aktığı, eridiği, farklı bir alana dönüşme potansiyeli taşıdığı, açıldığı noktalardır (Ciravoğlu, 2008).

Şehirlere dair imge olarak kıyılar, kendilerine özgü coğrafi yapıları, çeşitlilikleri, jeomorfolojileri, ekolojik işleyişleri, devamlılıkları, karayla olan etkileşimleriyle çok yönlü içeriklere sahip olarak kıyı kültürünü oluşturmakta ve bu özellikleriyle de geçmişten bu yana bireyler için sosyal- ekonomik etkileşim alanları olmuşlardır (Özer, 2015).Kıyı kültürü şehri, mimariyi, şehrin makro organizmasını, şehir tasarımını etkisi altına alan, soyut görünümlü; fakat birçok farklı somut datayı içine eklemleyebileceğimiz bir durumdur. Bazı bölgelerde şehrin makro şeklini ve mekansal biçimlenmesini de doğanın koyları, adaları ve ona sahip coğrafi değerler belirlemektedir (İdil, 2017'den Aktaran Bayhan, 2017).

2.3. Kıyıların Kullanım Şekilleri

Kıyılar kentlerin ve hatta ülkelerin gözde mekanlarıdır ve bulundukları yerlere büyük avantaj sağlarlar. Bunun sebebi birçok farklı alanda kıyıların kullanımda sağlamış olduğu faydalardır. Bu başlıkta kıyıların kullanım alanlarından bahsedilecektir.

Kıyılar geçmişten bu yana insanlık ve kentleşme açısından mühim fiziksel faktörlerden olmuşlardır. Kente ekonomik ve sosyal katkısından, rekreasyon imkanlarına olanak vermesinden, estetiksel değerler barındırmasından, bireylerin ikincil gerekliliklerini sağlamasından ötürü kıyılar etkileştiği kentlere daima artı yönde etki etmişlerdir. Suyla etkileşmeyen, kıyısı olmayan kentler farklı avantajlar elde edemedikleri durumlarda eksik olmuşlardır (Erkmen, 2015).

Kıyılar karayla denizlerin kesiştiği yerler olarak mühim bir pozisyondadır ve deniz ile kara hayatlarının çeşitli yapısı ve kaynakları kıyılarda yoğunlaşmaktadır. Ulaşım düzeneği kıyıyı, limana bağlı etkinlikler ve yerleşmeler açısından en elverişli yerlere çevirir. Ayrıca kıyılar kentlerin, bölgelerin ve yaşanılan yerlerin kenarlarıdırlar. Bu bakımdan kıyılar çok yönlüdürler (Özdemir, 2007).

Paşalıoğlu'na (1993) göre kıyıdaki kullanım türleri toplumların yaşayış biçimine bağlı olarak değişmiştir. Genel itibariyle, ilk olarak su ürünlerinden ve ulaşımdan faydalanmak için kullanılan kıyılar sonrasında teknolojinin gelişmesi, ulaşım ve depolama nedenlerinden sanayi türü kullanımlara olanak sağlamıştır

Kıyıların günümüze dek yerleşimlerde çekici alanlar olmasında kıyıların elverişli şartlar yaratmasının yanında, insanların da olduğu canlı topluluklarının hayatlarını destekleyebilecek işlevsel durumlar yakalayabilmesi etkilidir. Kıyılar karadan gelecek kanalizasyon ve kimyasal atıklar türevinde olan kirletici unsurlar açısından filtre vazifesi yaparlar; haliçlerde canlı hayatlarının devam etmesi gibi canlı popülasyonları açısından elverişli ortamlardırlar; deniz, okyanus gibi su hacimlerinin fırtına, dalga gibi tabii yıkıcı hadiselerine karşı duran yüzey görevi yaparlar; balıkçılık ve farklı başka canlıların yetiştirilmesi olayına elverişli ortam sağlayabilmesi açısından büyük besin kaynaklarıdır; fotoğraf, edebiyat, resim ile ilgilenenler açısından ilham alacakları, estetiksel değer taşıyan mekanlardır (Duru, 2003). Kıyılar yalnızca insanları değil diğer canlıları da doğrudan veya dolaylı olarak etkileyebilecek alanlardır; kıyılarla canlıların etkileşim içerisinde olduğu durumlar, kıyılardaki potansiyel faaliyetlere

olanak tanır. Kıyılarda yapılabilecek faaliyetlere de bakıldığında yalnızca insan üzerinden değil, diğer canlılar üzerinden yapılan faaliyetlerin de olduğu görülür.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı kıyı alanlarında yer alan faaliyetleri şu şekilde sıralamışlardır:

Yerleşimler ve Kentsel Alanlarda Kıyı Kullanımı, İkinci Konut Gelişimleri, Deniz Ulaştırması, Limanlar, İskeleler, Boru Hatları, Enerji Üretimi, Petrol Rafinerileri, Petrokimya Sanayi, Tarımsal Faaliyetler ve Ormancılık, Balıkçılık Faaliyetleri, Doğa Koruma ve Sit Alanları, Deniz Koruma Alanları, Su Ürünleri Yetiştiriciliği, Turizm ve Rekreasyon, Yat Turizmi, Kruvaziyer Turizmi, Enerji İhtisas Bölgeleri, Sanayi Endüstri Bölgeleri, Serbest Bölgeler, Gemi İnşa ve Bakım Sanayi, Tersaneler, Askeri Alanlar, Güvenlik Bölgeleri, Kara ve Demiryolu Bağlantıları, Lojistik Merkezler, Sahil Güvenliği. (https://mpgm.csb.gov.tr).

Tez çalışmasının bundan sonraki başlığında kıyı alanlarının kullanımları elde edilen referanslar ve ilişkili olan, etkileşim sağlayan kullanım biçimleri göz önüne alınarak 3 temel alt başlığa indirgenmiştir.

2.3.1. Turizm-Rekreasyon Amaçlı Kullanım

Turizm eğlenme, dinlenme, gezme vb. gereksinimlerini karşılamak açısından yapılan faaliyetler bütünüdür. Kıyılar da turizmin önemli odak noktası mekanlarındandır. Bulundukları çevrenin imajını etkileyen kıyı alanları farklı zaman aralıklarında,çeşitli amaçlar doğrultusunda kullanılır. Coğrafi konumu gereği etrafı suyla çevrili alanlar belirli düzenlemeler sonucunda turizm amaçlı kullanımına sunulur. Böylece kıyılar belirli sınırlar çerçevesinde düzenlenir ve plajlara dönüştürülür. Pala (1975) kıyıların salt su kenarı olmadıklarını; kumu, tuzlu-tatlı suyu, güneşi, rüzgarı, radyoaktivitesi ile dünya nimeti olduğunu; tüm bunların insanın sağlıklı yaşam kaynaklarından olduğunu belirtmiştir. Bu özellikleriyle kıyılar, su ve diğer çevresel faktörlerden ötürü insanların turizm ihtiyacını karşılayabilen önemli mekanlardır.

Turizm amaçlı kıyı kullanımında;

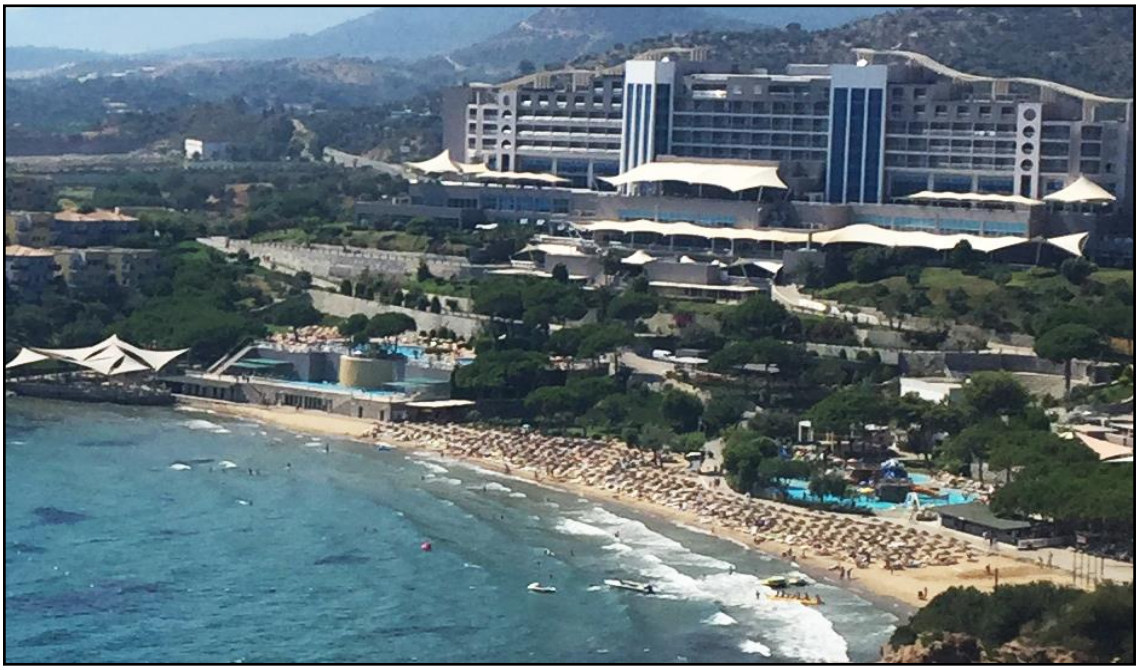
• Doğal, yapay ve sosyal çevre koşullarına bağlı kalınmalıdır.

• Turizmin, kültürler arasındaki iletişimi ve sosyal yaşantıyı güçlendirmesi ve turizm tesislerinin buna uygun planlanması gereklidir.

• Turizm açısından çekici değerlerin olduğu yerleşimlerde yapılacak turizm yapıları, yerleşmenin geleneksel dokusu ve kültürel özellikleri ile uyumlu bir biçimde ve ölçekte yapılması sağlanmalıdır.

• Büyük yapı kütlesi gerektiren tesisler, kentsel dokuların dışında ve kıyı kuşağının gerisinde konumlanmalıdır.

• Turistlerin, tesisleri ziyaret etmeleri değil, kasaba ve kentlerdeki sosyal yaşama katılmaları, yöresel kültürlerle tanışmaları ve "farklı bir ülkede farklı bir halkla birlikte olduklarının ayrımına" varmaları yönünde bir turizm aktivitesinin gerçekleşmesi amaçlanmalıdır(Ekinci, 1991'den Aktaran Kum, 2007)



Şekil 4. Kuşadası (Aydın)'da Bir Turizm Amaçlı Kullanıma Örnek Bir Otel

Akyarlı vd. (2005)turizm algısının değiştiğini ve genel olarak algılanan standart turizm ile yenilikçi turizm anlayışı arasında beklenti ve ihtiyaç farklılıklarını tablolaştırmışlardır. Yeni turizm anlayışı doğallığı benimseyen, kıyı alanlarının da farklı ihtiyaç ve beklentiler doğrultusunda kullanılabilecek uygun alanlar olduğunu gösteren bir anlayıştır. Günümüzde yenilikçi turizm prensibi güncelliğini korumakta ve doğaya dönük faaliyetlere yönelim artmaktadır (Turizm anlayışının yaşam tarzıyla alakalı olduğunu, her iki anlayışı benimseyen birçok kişinin mevcut olduğu da belirtmek gerekir).

Tablo1. Turist ihtiyaçlarındaki değişim

Standart turizmde arananlar	Yeni turizm anlayışında arananlar
Hava alanları	Kum tepeleri
Anayollar	Su alanları
Oteller	Temiz su
Park alanları	Balık
Alkol	Kuşlar
Hazır İçecekler	Bisiklet yolları

Kaynak:Akyarlı vd., 2005

Kıyıların turizm maksatlı kullanılmak istenmesi beraberinde yoğun bir talep zincirini oluşturmaktadır. Kıyıları kullanılabilir olan bölgeler yerli yabancı birçok ziyaretçiyi beraberinde getirmektedir. Gelen ziyaretçilerin temel ihtiyaçlar dahil birçok ihtiyacını karşılayabilmek için kıyı bölgeleri çevrelerinde farklı oluşumlar meydana gelmektedir. Günübirlik ziyaretlerin ötesinde uzun süreli konaklamalara da imkan sağlamak için kıyı bölgesi yakınlarında yapılaşmalar yapılmaktadır. İkinci konut (yazlık), tatil köyü, otel, pansiyon gibi birçok yapıyı kıyı mekanları çevresinde görmek mümkündür.

Temelde bir amaca bağlı olmadan ya da güdülenmeden, bireylerin kendileri için yapmış olduğu faaliyetler düşüncesi olarak görülen rekreasyon, bireylerin kendilerine kalan boş zamanlarından zevk almak veya fiziki, toplumsal bazı davranış kazanımı sağlamak amacıyla yaptıkları faaliyetler veya tecrübelerdir. Bu sebeple bireylerde doyuma ve iyiye doğru ilerleyen bir duygudur. Bu duygular temelinde güçlü olma, üstün olma, canlı olma, kabul görme, başarılı olma, zevk alma gibi duygulardan oluşur ve öz imajı kuvvetlendirir (Köktaş, 2004'ten Aktaran Gülser, 2017).

Rekreasyonun en temel tanımı ise; boş zamanı değerlendirme amaçlı yapılan her türlü faaliyetlerdir. Bireyler yaşam konforlarını arttırmak, zihinsel ve fiziksel açıdan iyileşmek, güzel zaman geçirmek veya boş vakitlerini değerlendirmek için birtakım aktivitelere ihtiyaç duyarlar. Bu aktiviteler kimi zaman insanlarla sosyalleşme şeklinde, kimi zaman da doğaya dönük şekilde olmaktadır. Kentler bireylerin bu ihtiyaçlarını karşılamak için rekreasyona dönük birçok kullanım alanına sahiptir. Kentlinin kentin bir parçası olarak mekana dahil olduğu, sosyalleştiği rekreasyon alanları içerisinde su ve kıyının olduğu alanlar tercih sebebidir. Manzara, suyun vermiş olduğu iyileştirme hissi

kentlinin kara ile denizin etkileşim halinde olduğu kıyı mekanlarına yönelimini sağlar. Fanusçu (1994), kıyı mekanlarını bireylerin sosyal ihtiyaçlarına kaynaklık eden; kıyı parkları, botanik bahçeler, spor alanları, meydanlar, çocuk oynama alanları olarak değerlendirilmek gerektiğini söylemektedir.

> Kıyı rekreasyonu, insanların kıyıların doğal ve kültürel zenginliklerine dönük dinlenme ve yitirilen enerjinin yeniden kazanılması eğilimleridir. İnsan sağlığı üzerindeki olumlu etkileri, çekicilikleri ve rekreasyonel potansiyelinin büyüklüğü sebebiyle su ve kıyıları en fazla tercih edilen rekreasyon alanlarıdır. Su yüzeylerini ve kıyıları rekreasyonel bakımdan önemli kılan faktörlerden birisi de gerçekleştirilebilecek aktivite çeşitliliğinin çok fazla olmasıdır (Yılmaz,2006'dan Aktaran Çakmak, 2009)



Şekil 5. Bostanlı (İzmir) Günbatımı Terası Rekreasyon Alanı

Kıyılar insanlığın doğal ve kültürel değerleridir ve kıyılar birçok farklı amaca hizmet ederler. Kullanıma hizmet edilen alanlardan biri de rekreasyondur. Kıyıların korunmasını sağlamak ve koruma dengesi içinde doğru ve ideal bir planlama yapabilmek maksadıyla kıyılara olan rekreasyon ihtiyacı, kıyıların rekreasyon kapasitesi ve kıyıların kaldırabileceği potansiyeller belirlenmelidir (Sümer, 1983). Aksi takdirde kıyılarda istem dışı yoğunluk yaşanır ve bu durum kıyılara dolaylı olarak zarar verir.

Kıyıların rekreasyon amaçlı kullanıldığı alanlar kentsel kıyı alanı olarak değerlendirilmektedir. Akyüz (2011), kentsel alan ve su arasında kalan bu kentsel kıyı alanlarını kentlinin kullanabileceği toplanma, etkileşim ve çeşitli aktivitelerin yapılabileceği alanlar olarak ifade etmektedir. Çalışma alanı olan İzmir'de bulunan kıyı

alanları yoğunluklu olarak farklı kullanımlara olanak tanıyan, devamlılığı olan, rekreasyona dönük faaliyetlere hizmet etmektedir ve kamusal kullanıma açık kentsel kıyı alanlarıyla önemli bir kıyı kenti olmaktadır.

2.3.2. Daimi-İkinci Konut Amaçlı Kullanım

Kıyıların önemi başlığında geçmişten bu yana kıyı alanlarının, su ögesinin birçok özelliğinin sağladığı faydaya bağlı yerleşimde öncelikli alanlar olduğu söylenmiştir. Kıyılara ilk yönelim yerleşme faaliyeti üzerinden olmuştur. Yaşam tarzları tarih boyunca değişmiş; fakat bu durum kıyıların yaşam için seçilen bölgeler olması olgusunu değiştirmemiştir. Yerleşimin ilk adımı ve somut belirtisi olan yaşama alanları, konutlar, su ve çevrelerinde kıyı alanlarında yoğunlaşmaktadır. Su kaynağına ulaşma, tarımsal faaliyetleri sürdürme gereksinimleri, zaman içinde yerleşme özelinde bakıldığında, yeni bir anlayışa evrilmiştir. Günümüzde neredeyse her birey kıyıya yakın konutlarda yaşamanı sürdürmek ister. Kıyıya yakın konutlar avantajlı durumdadırlar; çünkü suyun etkisini hissetmeleri oldukça kolaydır. Konut piyasası üzerinden de değerlendirildiğinde kıyıda yer alan arazilerin, konutların genel olarak iç kesimlere nazaran daha fazla fiyatta olduğu ve daha çok talep edildiği görülür.

Daimi konutlar gibi ikinci konutlar vardır ki -en bilinen ifade ile yazlıklar- bu konutlar bireylerin dönemsel olarak zaman geçirdikleri mekanlardır (Bazı durumlarda ikinci konutlar daimi konutlara dönüşmektedirler). Bu konut çeşidinde de daimi konutlarda olduğu gibi kıyı kenarlarında olması tercih edilen bir özelliktir. İkinci konutlar ve kıyı ilişkisini incelerken, bu yapıların kullanım amaçlarından, kıyıya bağlı turizm faktöründen de bahsetmek önemlidir.

İkinci konutlar ekonomik kazanç sağlaması, tabii ve kültürel düzeyde farklılıklar oluşturması, turizm ile aynı zaman-mekan paylaşımı sebebiyle turizmin bir uzantısı olarak değerlendirilir; hizmet ettikleri rekreasyona dönük hedef ve yoğunluk kazandığı turizm çeşidine göre adlandırılır. İkinci konutlar genel olarak kıyı, kırsal ve kültürel turizm alanlarında yayılım sağlarlar. Mevsime bağlı, kış mevsiminde hafta sonları ve tatillerde de kullanılarak kullanım süreleri artan bu ikinci konutların mimari birtakım özellikleri farklılaşmaktadır; özellikle şehir merkezlerine yakında yer alan konutlar bütün sene boyunca kullanılabileceği için iç yapısı, ısıtma sistemleri daimi konutlardan farksız derecededir ve bu konutlar zaman zaman daimi konutlara dönüşebilmektedir

(Emekli, 2014). Kent merkezlerinde yaşayan ve şehrin stresli ortamlarından uzaklaşmak isteyen birçok kentli, kente göre daha sakin ve huzurlu buldukları kıyı bölgelerini tercih ederler ve kıyı çevrelerinde yer alan ikinci konutlara sahip olurlar. Özellikle kıyılarıyla oldukça talep edilen alanlar ve bu alanların çevreleri ikinci konutlarla çevrili durumdadır. Tatilleri geçirmek için ideal konaklama imkanı sağlayan ikinci konutları tercih eden, hayatlarını bu bölgelerde yaşamaya adapte eden birçok kentli ikinci konutunu daimi konut olarak kullanmaktadırlar.



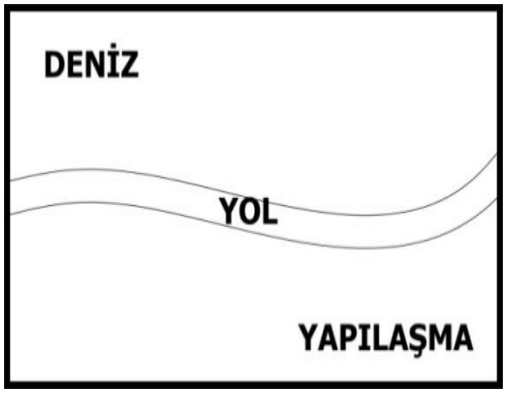
Şekil 6.İstanbul 'da Kıyı Alanlarında Yer Alan Bazı Konutlar

2.3.3. Endüstriyel-Ulaştırma Amaçlı Kullanım

Kıyı yerleşmelerinin tarihsel sürecine bakıldığında ilk dinamiğin kara ulaşımının zorluklarına karşılık gelişim gösteren deniz ulaşımı ve buna bağlı oluşan kıyı uygarlıklarıdır. Mekan olarak kıyılardan antik dönemlerden bu yana bu özellikleriyle deniz aşırı ilişkiler kurulması işlevine bağlı olarak faydalanılmıştır. Günümüzde de birçok büyük şehir gelişmelerinin büyük tersane, sanayi bölgelerinin, ticaret temelli şehirlerin liman olmalarının avantajlarına dayanarak kıyı boylarında geliştiği söylenebilir (Karabey, 1978).Günümüzde de -geçmişte olduğu gibi- ulaşım, sanayi ve ticari faaliyetlerde kıyı alanları üzerinden yapılmaktadır. Bu şekilde birçok farklı faaliyete ev sahipliği yapan kıyı alanları kullanım fonksiyonlarına göre farklı mekansal dönüşümlere uğramış ve yeni mekansal kimlikler kazanmışlardır.



Şekil 7.Gülbahçe (İzmir) Kıyıda Yer Alan Bir Taşıt Yolu



Şekil 8.Kıyıda Ulaşım Amaçlı Kullanım Şematik Haritası

Ulaşım özelinde bakıldığında; kıyılarda deniz yolu ulaşımının yapıldığı görülür. Yapılan deniz yolu taşımacılığının deniz yolu ulaşımının kara yolu ulaşımına nazaran daha ekonomik olduğuna kanaat getirilmiştir. Bu durum zaman içinde taşımacılıkta deniz yolunun tercih edilmene sebep olmuştur. Endüstriyel birçok gelişmenin de oluşması deniz yolu ulaşımını ve dolayısıyla kıyıların önemini arttırmıştır. Kıyı ve çevrelerinde liman, tersane gibi yapılaşmaların oluşmasını sağlamıştır.

Taşımacılık endüstrisi ülke gelişimleri açısından önemli bir kıstastır. Deniz taşımacılığı da taşımacılık ağının önemli bir parçasıdır; ideal bir şekilde yapıldığında oldukça ekonomiktir ve taşıma hacmi olarak da oldukça büyük kapasiteye sahiptir.

Kıyılarda olan endüstri kullanımını ve tarihsel süreçte endüstriyel faaliyetlerin yer seçimi kıstaslarına göre değerlendirmek gerekir. Bunlardan doğaya bağlı olanlar hammadde kaynağı olması, yüzey şekli, iklimi ve enerji kolaylığıyken; beşeri faktörler ise işgücü, sermaye, pazar, teknolojik gelişmişlik ve karar organlarıdır (Karabey, 1978).



Şekil 9. Foça (İzmir) İskelesi

Kıyılarda yer alan bir başka kıyı kullanım biçimi de "liman" olarak kıyı kullanımıdır. TDK limanı "gemilerin barınmalarına, yük alıp boşaltmalarına, yolcu indirip bindirmelerine yarayan doğal veya yapay sığınak" olarak tanımlandırmıştır (http://sozluk.gov.tr). Geçmişten günümüze kıyılardaki yapılaşmaların ilk basamakları limanlar olmuşlardır. Özellikle endüstri devrimi ile başlayan süreçte limanların sayısı artmıştır; bu durum beraberinde ekonomik kazanımları olan, büyüyen ve gelişen bir ulaşım ağı ve endüstriyel ağ yaratmıştır. Deniz yolu taşımacılık maliyetlerinin kara yolu ve türevi diğer ulaşım türlerine göre daha ekonomik olması da limanların yapım sıklığını arttırmıştır. Zaman içerisinde kıyılarda limanla başlayan ticari ve ekonomik faaliyetler endüstriyel faaliyetlerin ortaya çıkmasını sağlamış ve dolayısıyla kıyılardaki endüstri kullanım hacmi genişlemiştir.



Şekil 10.İstanbul - Tuzla Tersanesi
Kaynak: https://www.virahaber.com

Liman kentlerinin ortaya çıkması ve buna bağlı ticari faaliyetlerin gelişmesinde coğrafi konum oldukça önemli bir rol oynamaktadır. Yapılan ticaretin kapasitesi kentin gelişmesi ve büyümesiyle paralel olarak gelişir. Kıyı kentlerinin limanlarıyla beraber daha hızla gelişim gösteren kentler olduğu görülmektedir. Liman kentleri dünya liman taşımacılığı ve beraberindeki ticari faaliyetleriyle etkileşim içindedir ve gemicilik sektöründeki gelişmeler liman kentlerinin şekillenmelerine vesile olmaktadırlar (Eşkar, 1997).



Şekil 11.İzmir Limanı
Kaynak: https://www.insaatderyasi.com

Limanların kullanım türleri farklılık göstermektedir. Yük taşımacılığı, depolama, durma faaliyetlerinin yanında yolcu taşımacılığı yapılan kruvaziyer* limanlar da vardır. Her liman kruvaziyer deniz taşımacılığına sığınma imkânı vermez. Belirli kruvaziyer liman bölgeleri bulunur. Bu bölgeler ve çevrelerinde turizm gelişme göstermektedir. Yolcu kapasitesi bakımından oldukça yoğunluk gösteren bu taşıtlar durakladıkları liman ve çevresinde turizmin gelişmesine büyük katkı sağlarlar.



Şekil 12. Bodrum Kruvaziyer Limanı
Kaynak: https://www.bodrumgundem.com.

Yatlar ise deniz ulaşımına olanak sağlayan çeşitli türleri bulunan teknelerdendir. Bu araçların durma halinde olduğu, bekleme istasyonları marinalardır. Marinalar, bir diğer ifadeyle yat limanları, kıyılar vasıtasıyla deniz turizmine olanak sağlayan mekânlardır.

Dünya ölçeğinde denize yönelik eğlence ve dinlenme gibi faaliyetleri içeren deniz turizminde diğer turizm değerleri gibi önemli bir gelişme yaşamıştır. Bireylerin doğaya ve suya yönelmek istemesi, stresten uzaklaşmak istemesi, ekonomik standartların iyi olması deniz turizmi temelinde yat endüstrisini geliştirmiştir. Bu durum doğal olarak yat limanlarını da etkilemiştir. Ekonomik gelir standartlarının daha üst seviyelerde olduğu bireylerin genel olarak tercih ettiği yatların konaklama istasyonları olan marinalar ülkemizde de belirli kıyı alanlarında mevcuttur.

*Büyük gezinti gemisi (TDK)



Şekil 13. Teos/Sığacık (İzmir) Marina

Kıyılar birçok farklı şekilde toplumlar tarafından kullanılmaktadırlar. En yoğun kullanım alanları ise deniz ticareti, turizm ve balıkçılıktır. Bu aktivitelere katılım sağlayan gemi, tekne, yat, balıkçı teknesi, vb. dalga ve akıntının olabilecek etkisinden sakınmak için korunaklı alanlar ararlar; bu alanlar barınaklardır (Eşkar, 1997). Kıyı alanlarında en yaygın kullanımlardan biri de balıkçı barınaklarıdır. Balıkçı barınakları balıkçı teknelerine hizmet eden,su kütlelerini dalgakıranla çevirip havuz oluşturan alanlardır. "Kıyı Kanunun Uygulanmasına Dair Yönetmelik"te balıkçı barınakları manevra için yerince sahaya, bağlama rıhtımına, teknik şartları sağlayan yönetim birimine, çekek alanına, elektrik-su-ağ kurutma sahasına, geçici depolama alanına ve satış birimlerine sahip olan kıyı yapısı olarak tanımlandırılmıştır.

2.4. Kıyıların Karşı Karşıya Kaldığı Problemler

Çalışmanın önceki kısımlarında kıyıların öneminden, barındırdıkları potansiyel değerlerden ve kullanım fonksiyonlarından bahsedilmiştir. Bu başlıkta ise kıyıların karşı karşıya kaldıkları birtakım tahrip edici unsurdan ve tehlikelerden bahsedilecektir.

Kıyıların karşı karşıya kaldığı sorunların birçok farklı sebebi bulunmaktadır. Bu sebepleri tanımlarken kıyıya bir bütün olarak yaklaşmak ve kıyıların etkileşimde bulunduğu alanları belirtmek gerekmektedir.

Kıyılar geçmişten günümüze kentlerin gözde mekanları sayılmış, birçok farklı amaç için kıyılar ve kıyı alanlarının çevreleri, dolaylı ya da direkt olarak insanlığa hizmet etmişlerdir. Kullanım sıklıklarının zaman içerisinde nüfusun çoğalmasına ve fonksiyonlarının oluşturduğu taleplere bağlı artması; kıyılar ve çevrelerinin mekansal çekiciliğinin dezavantajını yaşamasına neden olmuştur. Kıyılar oluşan rağbet sonucu kapasitelerini zorlamaya başlamış, bu da birtakım sıkıntıları beraberinde getirmiştir.

Duru (2003) sanayi veya turizm ile uğraşan girişimcilerin, yazlıkçıların, mevsimlik çalışanların, devletin öncülük ettiği girişimlerde çalışanların, emlakçıların, turizmle uğraşan girişimcilerin, yöre sakinlerinin, yap-satçıların, yerli ve yabancı turistlerin kıyıları kullanırken, kıyı mekanlarının nitelik kaybına uğramalarında etkili olduğunu belirtir. Bu faktörler kıyıların maruz kaldığı birtakım sıkıntıların kaynağı sayılabilmektedir; fakat bu faktörlerin dışında kıyıların niteliksel ve kimliksel yapısını olumsuz etkileyen durumlar olduğunu belirtmek gerekmektedir. Garipağaoğlu vd (2014) kıyı mekanlarının deniz ve kara sahalarının etkileşim alanları olduğunu belirtmiş; kıyı alanlarındaki değişimleri fiziki ve beşeri kaynaklı değişimler olarak sınıflandırmış ve fiziki etkenleri dalga aşınması, biriktirmesi, sedimantasyon (tortu oluşumu, çökelme), tektonik unsurlar olarak; beşeri etkenleri ise kıyıların birtakım sebeplerle doldurulması, liman, iskele tarzı oluşumların yapılması ve ulaşım maksatlı yapılmak istenen ulaşım yolları için yapılan müdahaleler olarak belirtmişlerdir.

> Kıyı mekanları özellikle ekolojik, ekonomik ve sosyal açıdan kentlerin gelişim süreci içinde önemli bir rol üstlenmektedir. Ekolojik açıdan önemi; güçlü ve çoğu zaman denetimsiz kıyı gelişimi, kentsel genişleme ve yüksek popülasyon yoğunluğu nedeniyle deniz ve kıyı kaynakları sürekli bir baskı altında bulunmaktadır. Bununla birlikte sanayileşme ve bölgesel altyapı gelişimi, turizm ve ikinci konut baskısı, deniz yapıları ve deniz taşımacılığının gelişmesi rant uğruna düzensiz ve çarpık yapılaşmaların gelişmesini sağlamaktadır. Aşırı kullanım ve hızlı tüketim sonucu büyük baskı altında kalan kıyılarda, çarpık kentleşmenin yarattığı sosyal altyapı sorunları, su kirliliği, kıyı karakterinin bozulması ve flora ile faunanın yok olması gibi ekolojik sorunlar, buralarda yer alan tarihi ve kültürel mirasın nüfus baskısı ve denetimsizlik yüzünden yok olması gibi kültürel kimlik sorunları, özellikle turizmden kaynaklanan mevsimlik nüfus artışı ile kamu hizmetlerinin yetersiz kalması, yasal düzenlemelerdeki eşgüdüm eksikliği, planlama yaklaşımı ve sürecindeki eksiklikten kaynaklanan örgütlenme ve planlama sorunları ortaya çıkmaktadır(Gören, 2011).

Kıyıların sahip oldukları belirli potansiyel değerler vardır; bu değerlerin fazlaca geliştirilmesi bazen bu değerlerin tamamıyla yok olmasına sebep olan çevresel bazı

bozulmaları beraberinde getirmektedir. İlave olarak farklı bazı sektörlerin yoğun, birbirleriyle uyuşmayan kullanım istekleri sebebiyle kıyılarda koruma-kullanma dengesi oluşturulamamakta ve bu sebeple tabii ve kültürel kaynaklar potansiyel tehlike ile karşı karşıya kalmaktadırlar (Akyarlı vd., 2005). Tehdit altında kalan kıyılar her şeyden önce doğanın, ekosistemin bir parçasıdır. Yoğun kullanımlar, kıyılardaki tahribatlar global çaptaki hasarlara sebep olmaktadır. Yeryüzünde yapılan faaliyetlerin olumsuz tüm sonuçları direkt olarak ortak yaşam alanında bulunan canlıları etkilemektedir. Yeryüzünde yaşayan insanlar ve diğer tüm canlı popülasyonlarını düşünürsek, kıyılara gelebilecek hasarların yerkürede beraber yaşayan ve birbirleriyle etkileşimde bulunan tüm canlıları etkileyeceğini söyleyebiliriz. Özellikle kıyı ve çevrelerinde yaşayan canlı grupları kıyılara gelebilecek tüm olumsuz durumlar ile bizzat karşı karşıya kalırlar.

Kıyılar üzerindeki baskı ve yaşanan olumsuz durumlar daha fazla olumsuz sonuç doğurmasın diye birtakım tutumlar sergilenmesi gerekmektedir. Kıyı alanlarındaki baskıların azalması ya da kısa-uzun vadede sorunların çözüme kavuşabilmesi için bu alan üzerinde doğru bir sorun saptaması yapılması gerekir. Bunun için de kıyı alanlarının bir bütün olarak ele alınması, bu doğrultuda çözüm önerileri bulunması önemlidir. Rakipsiz (2017) kıyıların yalnızca kara yönüne değil, deniz yönüne de odaklanan kararlar alınması gerektiğini savunur ve bugün kıyılarda karşı karşıya kalınan birtakım sorunun temelinde kıyıların tek taraflı tanımlanmasının ve mevzuatın bu doğrultuda şekillenmesinin olduğunu söyler. Demiralp (1998) ise kıyıların aşırı ve plansız kullanımlara maruz kalması sonucu doğal yapısının bozulduğunu; kıyı mekanlarının düzenlenmesinde "gelişebilen, açık, esnek, devingen, uygulamaya yönelik" metot araştırmasının gerektiğini belirtmiştir.

2.4.1.Turizm-Rekreasyon Amaçlı Kullanımın Yarattığı Durumlar

Kıyı alanlarınında turizm ve rekreasyon önemli bir kıyı kullanım biçimi olup; bu amaç doğrultusunda gerçekleşen kapasite üzeri kullanımda kıyı alanları ve çevreleri birtakım problemli durumla karşılaşırlar.

Kıyı alanları turizm etkinliklerinin oldukça büyük bir kısmına ev sahipliği yapmaktadırlar. Turizm yöreleri senenin belirli zamanlarında nüfuslarını arttırırlar. Bu durum bu alanların taşıma kapasitelerini zorlamakta ve kıyı alanları diğer bölgelerle kıyaslandığında daha büyük sorunlarla karşı karşıya kalmaktadır. Turizm kaynaklı

baskıları grupladığımızda ilk olarak; tabii ve tarihi değerlerin turizmden kaynaklı olumsuz etkilendiğini; ikinci olarak nüfus yoğunluğunun sonucu olarak iletişim ve ulaşım vasıtasının etkisini; son olarak da yoğun turizm faaliyetlerinin desteklenmesi üzerine kurulan altyapının istenmeyen sonuçlar doğurduğunu görürüz (Urry, 1999'dan Aktaran Duru, 2003).

Doğrudan veya dolaylı olarak kullanılan kıyı alanları taşıyabilecekleri potansiyellerin üzerine çıkan bir durumla karşılaştığında tahribe uğrarlar ve verimli olamazlar.

Turizm maksadıyla kontrollü olmayan bir biçimde yapılan, planlanmamış, arazi şartları göz ardı edilerek yapılan etkinlikler tarıma ayrılmış arazilerin yok olmasına neden olur (Baysan& Dal, 2007). Özellikle kıyı alanları çevresinde bulunan ve tarıma ayrılan arazilerin, daha fazla maddi değer kazanacağı düşüncesiyle turizm maksatlı yapılaşmaya fırsat tanıması ya da kullanılması verimli arazi kaybına neden olmaktadır. Bu tür uygulamalar geri dönüşü olmayan, uzun vadede ülke ve doğa açısından büyük olumsuz sonuçlar doğurmaktadır.

Kıyı alanlarının yaşadığı olumsuz durumların başrolünde "insan" faktörü vardır. Bu olumsuz durumun iki farklı şekilde oluştuğu söylenebilir. İlki, dolaylı bir etki olan, artan nüfusla beraber ortaya çıkan gereksinimlerin kıyı alanlarından karşılanmasının yarattığı bir bozulma durumudur. İkincisi, direkt bir etki olup, insan baskısı, altyapı kaynaklı baskılar, kıyının tabii olan halinin bozulması, çevredeki değerlerin kaybolması gibi problemleri doğuran sorunlardır (Duru, 2003). Kıyılar bu haliyle birçok farklı faktör tarafından değişime uğrarlar. Bu dönüşümler kimi zaman düzebilecek hasarlar halindeyken, kimi zaman ise dönülmesi mümkün olmayan şekilde kalıcı hasarlar şeklindedir. Bu durumda kullanıcılara düşen sorumluluk kıyıların toplumun ortak kullanımında, tüm insanlığa ait olduğu bilincinde olmak; güzide değerlerden sayılan kıyı alanlarının belirli bir kapasitesi-sınırı olduğunu, yeni doğal kıyılar yaratılamayacağını göz önünde bulundurmak ve kıyılara belirli korumacı yaklaşım çerçevesinde bakmaktır.

2.4.2. Endüstrileşme-Ulaşım Kaynaklı Sorunlar

Sanayileşme ile beraber yerleşmeler hızlı bir biçimde gelişmeye başlarlar ve yeni kullanımlar için alana ihtiyaç artar. Bunu karşılayabilecek potansiyelde olan kıyı alanları, insan ve yapılaşma yoğunluğuyla karşılaşırlar (Tekeli, 1976). Kıyı çevrelerinde ticari, endüstriyel maksatlı oluşturulan bu yapılaşma ve beraberinde gelen insan fazlalığı kıyılarda ve çevrelerinde birçok niteliksel bozulmalara sebep olmaktadır. Bu da kıyıların toplum yararına kullanım ömrünü azaltmakta ve yenisi gelemeyecek bir değerin zaman içinde önce hasar görmesine sonrasında da tamamen yok olmasına dahi yol açmaktadır. Korkut & Şimşek (2009) sanayi gibi kullanımların kıyı şeritlerinden uzakta yer alması gerektiğini; Gülez (1983) kıyılara olan bu yoğun talebin kıyıların kaynak ve mekan olma özelliğini kaybetmesine neden olduğunu; kıyıların hatalı planlama ve kullanımının toplumu etkilediğini belirtmiştir.

Rakipsiz (2017) endüstriyel faaliyetleri yürütmek için kıyı mekanını seçen endüstriyel alanları, kıyılara verdikleri zararlar ve kıyılardan faydalanma şekillerine göre; çıkarım endüstrileri (kıyıları hammadde olarak değerlendiren endüstriler); enerji santralleri ve ağır endüstri kuruluşları olarak üç farklı gruba ayırmıştır.Bu bağlamda çalışma alanının olduğu İzmir ilinin Aliağa ilçesi kıyıları endüstriyel kıyı kullanımına örnek gösterilebilir. Gerek İzmir, gerek Türkiye ve Dünya'da önemli bir endüstri bölgesi sayılan Aliağa'nın endüstriyel amaçlı kullanılan kıyı alanlarında; yoğun kullanımın neden olduğu bozulmaları ve nitelik kaybını; yapılaşmanın-insan yoğunluğunun artmasıyla kıyı baskılarının çoğaldığını görmek mümkündür.Aliağa yerleşim merkezinin uzağında konumlandırılan endüstri bölgesi, farklı kullanıma olanak tanıyan diğer kıyı alanları açısından olumlu bir durumdur. Kıyıdaki endüstriyel faaliyetlerin sonucu oluşan kirlenmenin, denizde yüzmek isteyen ya da rekreasyona dönük faaliyet yapmak isteyen kentlinin doğrudan etkileşim alanında bulunmaması bu bakımdan önemli bir durum olarak değerlendirilebilir.

Genel olarak üst ölçek olarak adlandırılabilen büyük kapasiteli yerleşim bölgelerinde, etkileşim alanı geniş, stratejik konumu gereği erişilebilirliğe uygun olan kıyı alanlarında yapılan endüstriyel kıyı faaliyetleri orta ölçek sayılabilen sayfiye yerleşim bölgelerinde ve kıyı alanlarında çoğunlukla gözlenen bir durum değildir. Bu bakımdan bahsi geçen endüstriyel faaliyetler sonucu oluşan kıyı alanları sorunları

sayfiye yerleşimi kıyılarında -endüstriyel kıyı kullanımına olanak sağlamadığı sürece- görülen bir durum olmamaktadır.

Kıyılarda yer alan yapılardan biri de ulaşım maksatlı yapılan taşıt yollarıdır. Bu yollar kullanıma bağlı kıyı ve kıyı doğal çevresinde tahribata yol açmaktadır.

Kıyı bandında bulunan taşıt yolları kent-su arasına engel oluşturarak, insanların su ile direkt olarak etkileşim içinde bulunamamasına neden olmakta ve insan-su ilişkisini kopartmaktadır. Taşıt yollarının kıyılardaki varlığı kıyıların tabii yapısını zedelemekte; kıyıda mevcut olan yapı dokusunun değişimine neden olmaktadır. Bir diğer durum ise yolun çekim noktası olarak çevrede rant artışına neden olmasıdır. Bu durumların sonucunda kıyılarda yer alan fonksiyon çeşitleri ve yapı yoğunlukları da değişime uğramaktadır (Tanrıöver, 1976).

> Kıyı mekanında yer alan kara ulaşımının yaratacağı olumsuzlukları önlemek için;
>
> *Yollar, kıyıya paralel geçirilmemelidir. Ara yollar kıyıya dik ve doğal su akışını kolaylıkla sağlayacak altyapı koşulları sağlanmalıdır.
>
> *Yükseltilmiş taşıt yolları ve köprüler, kıyıdaki su sirkülasyonunu engelleyici potansiyele sahiptir. Bunu önleyebilmek için yollar kıyı ardı mekandan geçirilmelidir.
>
> *Yol yapımında suya olabilecek toprak akışı önlenmelidir. (Clark, 1974'ten Aktaran Demiralp, 1998).

Kıyı alanlarının olanak tanıdığı bir diğer ulaşım türü olan deniz ulaşımı bu alanların olumsuz durumlarla karşı karşıya kalmasına neden olmaktadır. Deniz taşıtlarının kıyı ile temas halinde olması kıyıların tabii dengesini değiştirmektedir. Alkay (1995) limanların kıyılar üzerindeki en temel probleminin kirlenme; kirlenmenin de gemilerden, liman üzerindeki yapılardan dolayı olduğunu belirtmiş ve liman yeri seçilirken, mümkünse doğal olarak korunabilecek, çevreye en az olumsuz sonuç doğurabilecek alanların seçilmesi ve limanların kirliliğin kontrol edileceği biçimde tasarlanması gerektiğini söylemiştir.

Çalışma bölgesi olan İzmir ili kıyı alanları üzerinden ulaşım kaynaklı kıyı değerlendirmesi yapıldığında; kıyı alanlarında kara yollarının, demir yollarının (tramvay) ve deniz yolu ulaşımına olanak sağlayan iskele yapılaşmalarının bulunduğu

görülür. Kıyı alanında bulunan sahil yolları deniz ve kentlinin kullanacağı kamusal arasında tampon bir bölge olarak kalmış, deniz-kıyı ilişkisinde arada kalan taşıt yolundan kaynaklı kopma meydana gelmiştir. Kentlinin denize doğrudan ulaşma hali sekteye uğramış ve taşıt yolları geçilmesi gereken bir engel durumuna gelmiştir. Benzer durum yer yer kıyı alanından geçen tramvay hattı için de geçerli olmaktadır. Bir diğer ulaşım yansıması ise iskeleler, balıkçı barınakları, marinalar, limanlar, kruvaziyer limanlardır ve İzmir'de önemli kullanım ağına sahiptirler. Kıyı alanlarında yaşanan deniz yolu ulaşımından kaynaklı kirlenme, fauna-flora dengesinin değişmesi gibi problemler İzmir kıyı alanlarında da yaşanmaktadır. Genele bakıldığında; metropol olan İzmir'de; çalışma alanı seçilen, sayfiye bölgesi olan İzmir-Urla ilçesi kıyı alanlarında karşılaşılan problemler -aynı kullanım şekillerinde- benzerlik göstermekte; problemin yarattığı durumun büyüklüğü değişmektedir.

2.4.3. Daimi Konut-İkinci Konut Yapılaşması Kaynaklı Sorunlar

İnsanların şehrin gürültüsünden uzaklaşma ve doğayla daha yakın olma arzusu, deniz kenarı konutlarının yatırım aracı olarak düşünülmesi, deniz ile güneşin bireyleri iyi hissettirmesi, turistik ve rekreasyonel aktivitelerin kıyılarda toplanmış olması; devletin bu durumları desteklemesi, deniz kenarında ev sahipliğinin statü unsuru olarak görülmesi gibi sebepler kıyılarda ikinci konut sayısını arttıran sebeplerdendir. 1950'li yılların sonrasında, Ege ve Akdeniz kıyıları başta olmak üzere ikinci konut sayılarında artış yaşanmış, kıyılar ikinci konutlarla dolmuştur. Oldukça büyük alanlara yayılan ikinci konut yapılaşmaları, kıyı alanlarını olumsuz etkilemiştir. Kıyıların taşıma kapasiteleri zorlanmış; kıyı alanlarının koruma-kullanma dengesi bozulmaya yüz tutmuştur (Alp, 2012).

İkinci konutlar, kıyılardan en yüksek düzeyde verimlilik sağlamak isteyen yerli-yabancı kullanıcıların kıyı alanları çevrelerinde belirli zaman aralığında barınmak için kullandığı yapılardır. Günümüzde ikinci konutlar oldukça yoğun ilgi görmekte sayıları da günden güne çoğalmaktadır. Bu durum kıyılarda büyük kütleler halinde konumlanan; silüet, altyapı, organizasyon gibi durumları etkileyen ikinci konutların kapasiteyi zorlamasına; kıyılar ve çevrelerinde kıyı benliğinin tahribatına ve yapılaşmanın plansız ve düzensiz gelişip dönüşmesine neden olmaktadır. Ayrıca Demiralp (1998) kontrolsüz yapılaşmanın suyun drenajını etkilediğini, bu durumun su

akışında değişim sağladığını; kıyıların da bu sebeple deforme olduğunu ve ekolojik dengesinin hasar gördüğünü belirtmiştir.

Kıyı alanlarının çevresi yoğun olarak daimi konut ve ikinci konut yerleşmeleri kullanılır. Yerleşim analizlerine bakıldığında yerleşmede kıyı kenarları özellikle tercih edilmektedir. Ülkemizde de bu durum böyledir. Bireylerin refah düzeyinin artmasıyla beraber, tatil ve konaklama ihtiyacını karşılayacakları daimi olarak oturdukları konutların haricinde kıyı alanları çevrelerinde yazlık olarak adlandırılan ikinci konutlara sahip oldukları görülür. Çalışma alanı olarak seçilen İzmir ili de farklı kıyı alanına sahiptir. İzmir'deki kıyı alanları birçok farklı şekilde kullanılmaktadır; bu kullanım şekillerinden biriside daimi-ikinci konut amacıyla kullanımdır. Konut yerleşmelerinin bulunduğu kıyı alanları ve çevrelerinde yapılaşmadan kaynaklanan kıyı problemleri bulunmaktadır.Bu problemler daimi konutların ve çok fazla tercih edilen ikinci konutların belirli kıyı alanında yoğunlaşmasının sebep olduğu altyapısal problemler;düzenli olmayan-planlanmamış, kıyı ile kamusal alanlar ilişkisini engelleyen yapılaşmaların sebep olduğu problemlerdir.

Kıyı alanlarının çevrelerinde yerel yönetimler kaynak eksikliği yaşamaktadırlar. İkinci konut olarak kullanılan konutlar yılın büyük bir kısmını boş olarak geçirmektedir. Fayda ve katkısı sınırlı olan bu konutlar ölü yatırım olarak nitelendirilebilirler. Yaz aylarında konutların yoğunlukla yapıldığı yerlerde nüfus üç dört misline çıkabilmektedir. Böyle olunca yerel yönetimler açısından saptama ile alakalı problemler oluşmaktadır. İşin temelinde yaz ve kış nüfusunun birbirinden çok farklı olması vardır. Yerel yönetimler açısından yaz aylarının nüfusu referans alınsa, kış aylarında nüfus hayli azalacağı için israf olacak, tam aksi durum referans alınsa konuk nüfus olarak değerlendirilen nüfus ekonomik katkıda bulunmayacaktır. Bir diğer önemli durumsa merkezi yönetimden aktarılacak nüfusla orantılı olan yardım desteğidir (Alp, 2012).

2.4.4. Kıyı Alanları Üzerindeki Aidiyet Sorunu

Bir köyün sınırları içerisinde bulunan kıyı parçalarının satılması, bir villanın rıhtımında denize girmek isteyenler ve mülk sahiplerinin anlaşmazlığa düşmesi, tel örgülerle kumsal alanların halkın kullanımına kapatılması ve bu alanların kimlere ait olduğunun çözümlenememesi sorunu kıyılar üzerinde yaşanan aidiyet sorunlarının başlıcalarıdır. Toplumda ayrıcalıklı belirli grupların tekelinde ve bu grupların

kullanımına açık olan kamu kampları gibi, kıyı alanları üzerinde yaşanılan anlaşmazlıklar kamuoyunun da ortak sorunu haline gelmiştir (Pala, 1975). Kıyıların karşı karşıya kaldığı bu gibi sorunlar kıyıların kullanımlarının doğurduğu olumsuz durumların ötesinde kıyıların aidiyet sorunuyla alakalıdır. Kıyılar ve çevrelerinin değerinin zamanla artması mülkiyetle alakalı birtakım problemi de beraberinde getirmiştir. Solmaz (2017) ülkemizde oluşan kıyılardaki mülkiyetle alakalı problemleri temelde iki duruma bağlamaktadır: İlki Osmanlı dönemi ve Cumhuriyet dönemimizde kıyılarda farklı nedenlerle mülkiyet oluşumuna izin verilmesi, teşvik dahi edilmesi; ikinci olarak da KKÇ (Kıyı Kenar Çizgisi)'nin tespit usulünün sebep olduğu problemlerdir. Kıyılarda yaşanan bu aidiyet, mülkiyet, kullanım hakkı gibi durumlarının bireyler ya da topluluklar tarafından karmaşaya yol açmaması kıyılarla ilgili mevzuatın sınırlarının bilinmesiyle mümkündür. 04.04.1990 tarihinde yayımlanan, resmi gazete tarihi 03.08.1990 ve resmi gazete sayısı 20594 olan 3621 sayılı "Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik"te bu durum oldukça açık ve nettir. Yönetmeliğin genel esaslar 5. maddesinde belirtilen durum; kıyıların devletin hükmü ve tasarrufu altında olduğu; kıyıların herkesin eşit-serbest kullanımına açık olduğu; kıyı ve sahil şeritlerinden faydalanmada ilk olarak kamu faydasının gözetileceği; Kıyıların herkesin eşit ve serbest faydalanması ilkesi gözetilerek, bu alanlarda hiçbir yapının yapılamayacağı ve duvar, tel örgü, çit, kazık, hendek vb. engeller oluşturulamayacağıdır.

Tabii kaynaklar tükenmeye yüz tutmuşken en yoğun baskılar kıyı alanlarında yaşanmaktadır. Sürdürülebilirlik ilkelerine yoğunlaşması gereken kıyı kullanım şekilleri, çevre sorunlarına da yoğunlaşmalıdır. Günümüzde kıyı kullanımı denildiğinde çevresel denge ve bireylerin kıyıdan en fazla faydalanma düşüncesi yerine ekonomik açıdan kazanç sağlayacak kullanım düşüncesi talep görmektedir. Kıyının korunması üzerine olan yasalar genel olarak düzenleme ve tanımlamaları içeren bir anlayış üzerinedir;dikkat çekmek gereken koruma- kullanma tanımlamaları zayıf kalmıştır. Bu durum kıyı alanlarındaki yasal boşluğa neden olmaktadır (Rakipsiz, 2017). Kıyıların bireylerin yahut toplulukların ekonomik çıkar sağlayabileceği alanlar olarak görülmesi; rantı da beraberinde getirir. Bu durum istenilen bir durum değildir. Kıyılar önceliği her zaman toplumun amaçlarına hizmet etmek olan ve korunması gereken alanlardır. Oluşabilecek olumsuzlukları önlemek bireyselliğin ötesinde, yönetimlerin elindedir ve

kıyıya dair birçok durum mevzuatla belirlidir. Pala (1975)kıyıların birçok Dünya nimetinden oluşan ortak değerler bütünü olduğunu; kıyıların kişi, topluluk ya da devletin elinde olmaması gerektiğini, tüm bireylerin bu nimetlerden eşit yararlanması gerektiğini belirtir.

> Türkiye'de, kıyı ve kıyı alanlarından kaynaklanan sorunlar, diğer çevre sorunlarına koşut olarak, ancak 1970'lerden sonra büyük ölçüde duyumsanmaya başlamıştır. Kıyılardan yararlanmada toplum yararı ilkesinin geçerli olması gerektiği tüzel düzenlemelerde, planlama kararlarında ve öğretide öteden beri vurgulanmaktadır. Ancak, bugüne değin kıyının toplum yararına kullanılması gerektiği ilkesinden anlaşılan şey, buralarda sanayinin, turizmin, yerleşim yerlerinin, karayollarının geliştirilmesi olmuştur. Bu yolla toplumun tümünün kıyılardan elde edilecek yararı paylaşabileceği düşünülmüştür. Söz konusu tutumun, kıyı alanlarının doğal yapısına verdiği zararlar bir tarafa bırakılacak olsa bile, toplum yararı ile ne ölçüde bağdaştığı da bugün doğurduğu sorunlardan belli olmaktadır. Yalnızca çevresel dengeyi koruma içgüdüsüyle hareket etmek, toplumda var olan farklı sınıfların durumunu göz ardı ederek kimi düzenlemelere girişmek de yine yukarıda anılan asıl amaçlara ulaşılmasını engelleyebilecektir. Çünkü bu kez de tüm toplumun aynı toplumsal konumda, benzer koşullarda yaşamını sürdürdüğü bir ön kabul olarak alınacaktır. Ancak toplumda var olan değişik sınıfların durumunu, bir başka anlatımla dengesiz gelir dağılımını, göz ardı ederek, bunların üstünde düşünülen soyut bir "toplum yararı", aslında düşük gelir kümelerinin yararına sonuçlar doğurmamakta, tam tersine bunların kıyılardan yararlanma olanaklarını iyice azaltmaktadır. Toplumun tüm kesimlerinin kıyıdan yararlanabilmesinin kesin çözümü yalnızca kıyıları ortak kullanıma açmak değildir; halkın, özellikle de düşük gelir kümelerinin buralardan yararlanabilmesine elverişli olacak düzenlemelerin de yapılması gerekmektedir. Devletin ekonomik acıdan güçsüz bulunanlar için bu bölgelerde türlü tesisler yapması ya da aynı amaca ulaşmaya yönelik girişimleri desteklemesi bunlardan sayılabilir.(Duru, 2003).

2.4.5. Kıyı Dolguları ve Kurutmaların Sebep Olduğu Sorunlar

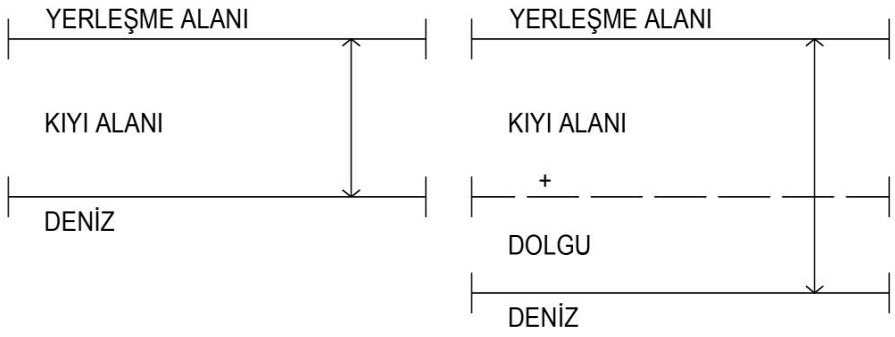
Kıyılarda kullanım alanını genişletmek üzere su kütlesinin doldurulmasıyla kıyı alanının büyütüldüğü kıyı dolgu faaliyetlerinde temel amaç kıyı alanlarından daha fazla faydalanabilmektir. Su kütlesine ilave yapılarak kıyı alanını genişleten kıyı dolguları kıyı alanının kullanım şeklini değiştirebilmekte ve kıyı alanına yeni bir kullanım şekli kazandırabilmektedir.

Kıyılarda dolgu yol yapımı, rekreasyon için alan yapımı gibi farklı birtakım sebeplerden olabilmektedir. Kıyılarda, alanı genişletmek veya oluşacak yeni ilave alanın kullanımda fayda sağlaması amaçlı dolgular yapılmaktadır. Yapılan bu kıyı dolguları zorunlu sebeplerin haricinde kıyılara yapılan yapay bir ilavedir;kıyıların doğal

morfolojisini farklılaştırır.Kıyı formları yapılan dolgu ilavesi ile düzenlenmiş ve sınırları belirli bir dönüşüme uğrar; yerleşim alanı ve su kütlesi arasında önlenemez bir kopukluk yaşanır. Su kütlesi ile yapılaşmalar arasındaki mesafeyi arttıran dolgu alanları, kent-su ilişkisi göz önüne alındığında kent ve suyun etkileşim mesafesini arttırması bakımından kopukluğa neden olan olumsuz bir durumdur.

Kıyı alanları yalnızca kentlilerin kullanımında olmayıp; deniz-kara arasında bulunan, ekosistemin bir parçası olan diğer canlılar için de var olma mekanlarıdır. Kıyılarda yapılan dolgular ile bu alanların tabii durumu değişime uğramakta ve kıyı alanlarında bulunan canlı dengesini de değişmektedir. Rakipsiz (2017) kıyı alanlarındaki dolgularla ilgili olarak:

> Kıyı alanlarındaki nüfus artışı ve yerleşme talepleri beraberinde kıyılarda arazi kazanma amacıyla yapılan dolgu çalışmalarını da getirmektedir. Yapılan bu dolgu alanları kıyı kenar çizgisinin değişmesi, kıyı karakterinin bozulması, flora ve faunanın yok olması gibi ekolojik sorunlara neden olmaktadır demiştir.



Şekil 14 Kıyı Dolguları Şematik Haritası

> Kıyı Kanunu'na göre belirlenen deniz, kıyı şeridi ve sahil şeridi sınırları arasındaki geçirgenlik; mevsim ve iklim şartlarına göre bu sınırların hareketliliği/değişkenliği yani net/tanımlı bir sınırın olmaması durumu, bu alanların doğal ve organik yapılarının bir sonucudur. Dolayısıyla doğal sınırlar, bu alanların doğal fonksiyonlarını da belirler. Deniz ve yerleşim alanı arasındaki geçirgen yüzey ise, bölgenin bir kıyı yerleşmesi olarak şekillenmesini; bu anlamda alanın denize karşı yönelişini, siluetini, morfolojisini ve tipolojisini etkiler. Dolgu alanları ise; yapay ve doldurulmuş/tasarlanmış alanlar olmaları nedeniyle deniz ile arasında net ve yapay bir sınır tarifler. Bu alanlarda değişen et kalınlığına göre farklı fonksiyon alanları (ulaşım, rekreasyon, miting alanı vb.) belirlenir. Dolgu sınırı deniz ve yerleşim alanı arasındaki mevcut geçirgenliği yok eden, denizi yerleşim alanından öteleyen belirgin bir sınıra dönüşür (Alp vd., 2015).

Yapılan dolgu alanlarının özel mülkiyetin ekonomik çıkarına dayalı bir yaptırım olması toplumun hizmetinde olan kıyılara yapılmış bir olumsuz bir durum olarak değerlendirilebilecekken, kamu yararına yapılacak hizmet amaçlı kıyıların doldurulması, gerekli olduğu durumlarda toplum için olumlu bir durum olarak değerlendirilebilir. Mevzuatta da bu durum kamu yararına gündeme gelebilecek; gereklilik ya da zorunluluk şartı gözetilerek oluşturulacak yapılanmalar olarak belirtilmiştir.

Dolgular ve kurutma işlemleri her zaman, her durumda olabilecek bir uygulama değildir. Uygulamanın yapılabilmesi için yalnızca kamu yararı gözetilmesi gerekmektedir. Yapılacak dolgu ve kurutma işlemleri belirli şartları sağlaması durumunda imar plan kararıyla yapılabilmektedir.[*]

> Kıyı alanlarındaki yapılacak her türlü düzenleme ve yapı imar planı yapımını gerektirir. Bu kapsamda kıyı ve dolgu alanlarında yapılacak yapı türleri ikiye ayrılır:
>
> - Birinci olarak; kıyının kamu yararına kullanımına ve kıyıyı korumak amacıyla yapılabilecek altyapı tesisleri veya bu amaçla yapı yapılabilmek için gerekli dolgu alanları ve üzerindeki tesisler sayılabilir. Daha açık bir anlatımla, iskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, dalgakıran, kayıkhane, tuzla, dalyan, fener, köprü, menfez, istinat duvarı, tasfiye ve pompaj istasyonu gibi kullanım amaçlı dolgular bu kapsamda sayılmaktadır. Görüldüğü gibi bunların bir bölümü üzerinde herhangi bir yapılanmanın söz konusu olmadığı kullanımlardır (Köprü, menfez, istinat duvarı, iskele dalgakıran gibi). Bir bölümü ise, kamu yararına kullanılabilmesi amacıyla üzerinde ayrıca yapılanmaya gidilmesi gereken türde dolgulardır (liman, kayıkhane, barınak, fener, pompaj istasyonu gibi). Kanunun ve yönetmeliğin ilgili maddelerine göre dolgu alanlarında, kıyıda yapılabilecek yapılarla birlikte yol, meydan, açık otopark, park, yeşil alan, fuar, çocuk bahçesi, deniz, hava ve kara ulaşımına dönük tesisler de yapılabilmektedir. Dolayısıyla bu alanların ve gerekli ise dolguların planlamasında zorunlu ve asgari üst yapının düşünülmesi gerekmektedir.
>
> - İkincisi; faaliyetinin özelliği gereği kıyıdan başka yerde yapılması mümkün olmayan yapı ve tesislerdir. Bunları da; tersane, gemi söküm yeri, su ürünleri üretim ve yetiştirme tesisleri olarak saymak mümkündür.(https://mpgm.csb.gov.tr/kiyi-ve-dolgu-alanlarinda-ne-tur-yapilar-yapilir-i-4464)

[*]https://mpgm.csb.gov.tr,derlenmiştir.

BÖLÜM 3. ÇALIŞMA ALANI-URLA (İZMİR)

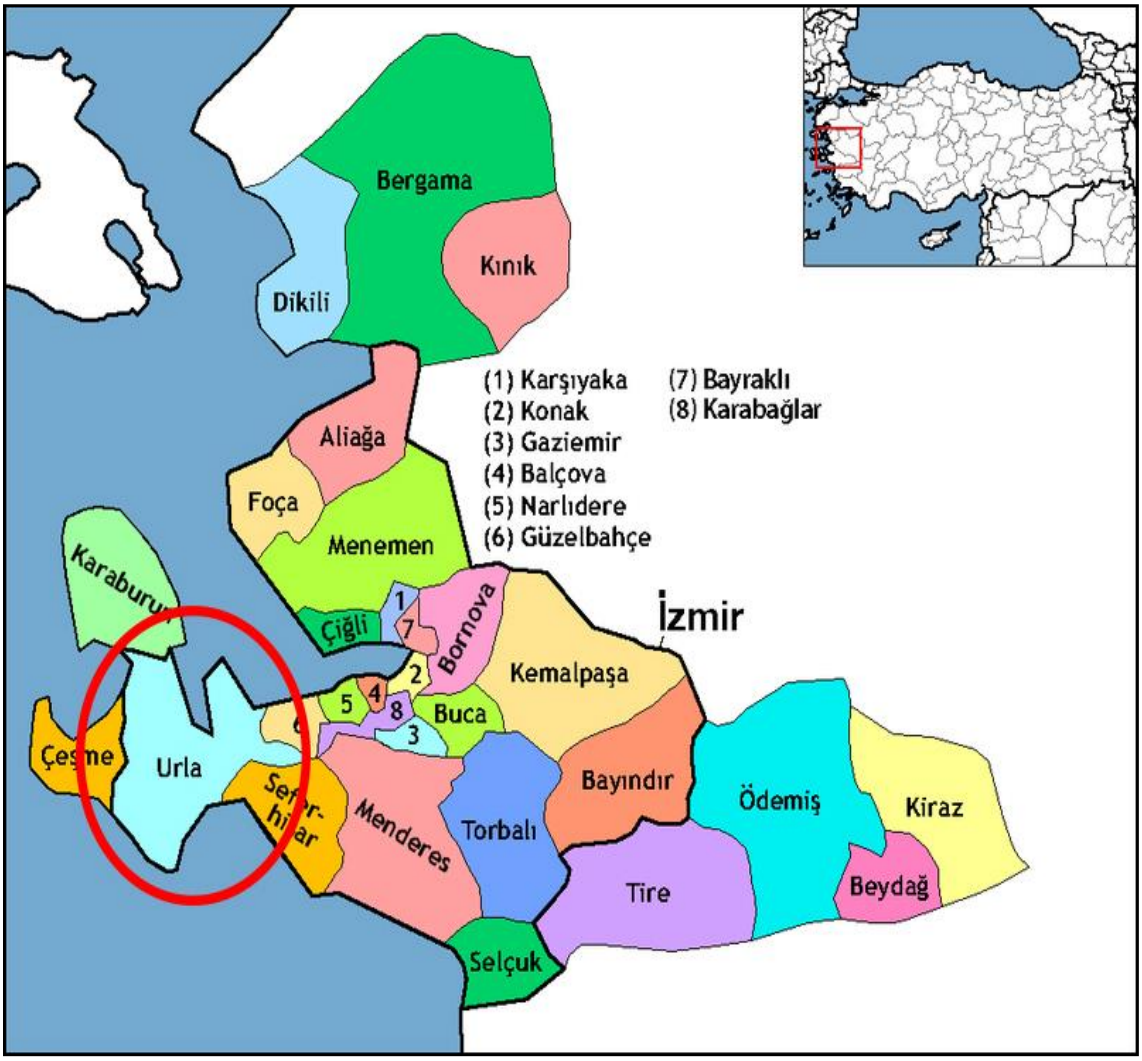
Tez çalışmasının üçüncü bölümünde çalışma için alan olarak seçilen ve sayfiye yerleşimi olan İzmir'in Urla ilçesi ele alınacaktır. Tezin ana konusu kıyı alanlarını inceleyebilmek ve analiz edebilmek açısından Urla'ya dair verilerin açıklanması önemlidir.

Alan araştırmasına dayanan bu bölümde Urla'nın araştırma alanı seçilen sayfiye bölgesi olmasında rol oynayan ve kıyı alanları ile ilişkilendirilebilecek faktörler; Urla'nın niteliksel özellikleri birtakım verilerle ortaya konmuştur.

3.1. Urla'nın Coğrafi Konumu

Urla, Ege Bölgesi'nde bulunan yarımadalar içerisinde, en büyüğü olarak bilinen Urla Yarımadası'nın merkezinde bulunmaktadır (Mater, 1982). Emiroğlu (1988) 1. Coğrafya Kongresi'nden (1941) bu yana Urla'nın içinde bulunduğu yarımadaya Urla Yarımadası adı verildiğini; bu yarımadanın Karaburun Yarımadası ve Çeşme Yarımadası olarak da adlandırıldığını ve yarımadanın Karaburun' un batı kıyısında yer alan "Erythrai" antik kentinden ötürü A. Philipson tarafından Eritre Yarımadası olarak adlandırıldığını belirtmiştir

Urla, İzmir iline bağlı otuz ilçeden biridir. Batısında Çeşme, doğusunda Güzelbahçe ile Seferihisar, kuzeybatısında ise Karaburun ilçeleri mevcuttur. Aynı zamanda kuzey ve güneyi ise Ege Denizi' ne temas etmektedir. İzmir kent merkezine de 35 km uzaklıkta bulunmaktadır. İlçenin yüzölçümü 727 kilometrekare, rakımı ise 69 metredir.



Şekil 15.İzmir İlçeleri İçerisinde Urla' nın Konumu
Kaynak: https://upload.wikimedia.org.

Ege Denizine kıyıları olan Urla'nın çevrelediği alan içinde 12 adet ada (Karantina Adası, Yassıca Ada, Kel Ada, Taş Ada, Pita Adası, Adacık, Güvercin Adası, Uzunada, Hekim Adası, Pınarlı Ada, Eşek Adası, Yılanlı Ada) vardır ve bu adalar coğrafi görüntüyü zengin göstermektedir (Zoğal, 2016).

Urla-İzmir kent merkezi kara yolu ulaşımı Konak- Balçova-Narlıdere-Güzelbahçe-Urla sahil güzergahından ve son zamanlarda sıklıkla 1998 yılında yapılan Çeşme Otoyolundan yapılmaktadır. Kent dışı güzergahtan geçen otoyolla İzmir merkezinden Urla'ya geliş süresi oldukça kısalmaktadır. İzmir'den Urla'ya günübirlik gelen dolmuşlar ve otobüs hatları bulunmaktadır. Bunun dışında alternatif olarak yoğun

ziyaret edilen aylarda İzmir merkezindeki Karşıyaka, Konak iskelelerinden Urla'ya deniz yolu ile vapur seferleri yapılmaktadır.



Şekil 16. Urla ve Çevresi Yol Haritası
Kaynak: http://www.kgm.gov.tr/

3.2. Urla'nın İdari Yapısı

Urla, İzmir iline bağlı olarak ilçe statüsüne 1867 yılında erişmiş; ilçenin ilk belediye teşkilatı ise 1890 yılında kurulmuştur. Aynı zamanda İzmir ilinin 30 ilçesinden biri olan ilçe, merkez belediyesine bağlı Altıntaş, Atatürk, Bademler, Balıklıova, Barbaros, Birgi, Camiatik, Çamlıçay, Demircili, Denizli, Gülbahçe, Güvendik, Hacı İsa, İçmeler, İskele, Kadıovacık, Kalabak, Kuşçular, M. Fevzi Çakmak, Naipli, Nohutalan, Ovacık, Özbek, Rüstem, Sıra, Şirinkent, Torasan, Uzunkuyu, Yağcılar, Yaka, Yelaltı, Yeni, Yenice, Yenikent, Zeytinalanı, Zeytineli, Zeytinler Mahallesi olmak üzere 37 adet mahalleden oluşmaktadır.



Şekil 17. İzmir Manisa Bölgesi 1/ 100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı
Kaynak:https://mpgm.csb.gov.tr/izmir-manisa-planlama-bolgesi-1-100.000-olcekli-cevre-duzeni-plani-i-82265

Ülke ve bölge planı kararlarına uyumlu tarım, konut, turizm, sanayi, yerleşme, arazi kullanımı ve ulaşım kararlarını belirleyen; yapılması ve onaylanması Türkiye

Cumhuriyeti (TC) Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (ÇŞB)'nın hükmünde olan planlar "Çevre Düzeni Planı (ÇDP)" olarak adlandırılırlar. İller, çeşitli plan bölgelerine ayrılmışlardır. Urla'nın içinde bulunduğu plan bölgesi ise "İzmir/Manisa Plan Bölgesi"dir. **Şekil 15'te** Urla'nın sınırları, altyapısı, arazi kullanımı, koruma alanları, enerji ve sulamaya dair veriler bulunmaktadır.

3.3 Nüfus ve Sosyal Yapı

Urla genelinin TÜİK-ADNKS "Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Veri Tabanı"ndan alınan sonuçlara göre Urla nüfusunun 2018 yılı güncel hali 66.360 olup; 32.963 kişisi kadın, 33.397 kişi ise erkek nüfustur.

Türkiye'deki nüfusun sistemsel olarak kolayca takip edilmesi amacıyla oluşturulan ve 2007 yılında aktif olarak hizmet vermeye başlayan ADNKS "Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi"nin verilerine göre, 2007'den başlayarak 5-6 yıllık periyotları baz alarak, Urla nüfusuna dair sayısal veriler aşağıdaki tablo gibidir (Tablo 2):

Tablo 2.Yıllara Göre Urla Nüfusu

Yıllar	Urla Nüfusu
2007	41058
2012	46289
2018	66360

TÜİK-ADNKS Verilerine Dayanarak Oluşturulmuştur.
Kaynak: http://www.tuik.gov.tr

ADNKS "Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi" 2007 yılında oluşturulan güncel nüfus sisteminin takip edildiği bir sistemdir; veriler de 2007 yılından 2018 yılına kadar olan süreci kapsamaktadır. ADNKS "Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi" verileri doğrultusunda Urla nüfusunun 2007-2012-2018 yılları verilerine bakılarak nüfusun arttığı söylenebilir. 37 adet mahalle üzerinden kadın erkek nüfusun dağılımını da gösteren 2018 güncel nüfus verileri ise şu şekildedir (Tablo 3):

Tablo 3. 2018 Yılı Urla Mahallelere Göre Kadın, Erkek ve Toplam Nüfus Verileri

MAHALLE ADI	TOPLAM	KADIN	ERKEK
ALTINTAŞ	3.258	1.639	1.619
ATATÜRK	3.472	1.694	1.778
BADEMLER	1.991	991	1.000
BALIKLIOVA	1.066	564	502
BARBAROS	328	158	170
BİRGİ	129	65	64
CAMİATİK	860	430	430
ÇAMLIÇAY	2.295	1.155	1.140
DEMİRCİLİ	285	136	149
DENİZLİ	2.909	1.359	1.550
GÜLBAHÇE	4.193	2.188	2.005
GÜVENDİK	3.287	1.954	1.333
HACI İSA	1.535	740	795
İÇMELER	2.693	1.348	1.345
İSKELE	2.486	1.220	1.266
KADIOVACIK	232	126	106
KALABAK	3.960	1.893	2.067
KUŞÇULAR	2.749	1.428	1.321
M.FEVZİ ÇAKMAK	2.922	1.419	1.503
NAİPLİ	258	135	123
NOHUTALAN	162	79	83
OVACIK	132	66	66
ÖZBEK	1.713	1.037	676
RÜSTEM	1.211	630	581
SIRA	2.976	1.515	1.461
ŞİRİNKENT	1.757	856	901
TORASAN	1.460	664	796
UZUNKUYU	409	206	203
YAĞCILAR	515	251	264
YAKA	4.558	2.228	2.330
YELALTI	1.614	782	832
YENİ	733	375	358
YENİCE	2.368	1.167	1.201
YENİKENT	3.087	1.522	1.565
ZEYTİNALANI	2.013	992	1.021
ZEYTİNELİ	376	192	184
ZEYTİNLER	368	193	175

TÜİK-ADNKS Verilerine Dayanarak Oluşturulmuştur.

2018 TÜİK-ADNKS "Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Veri Tabanı" yukarıdaki verilerine bakıldığında Urla' da nüfusun en az olduğu beş mahalle 129 kişi

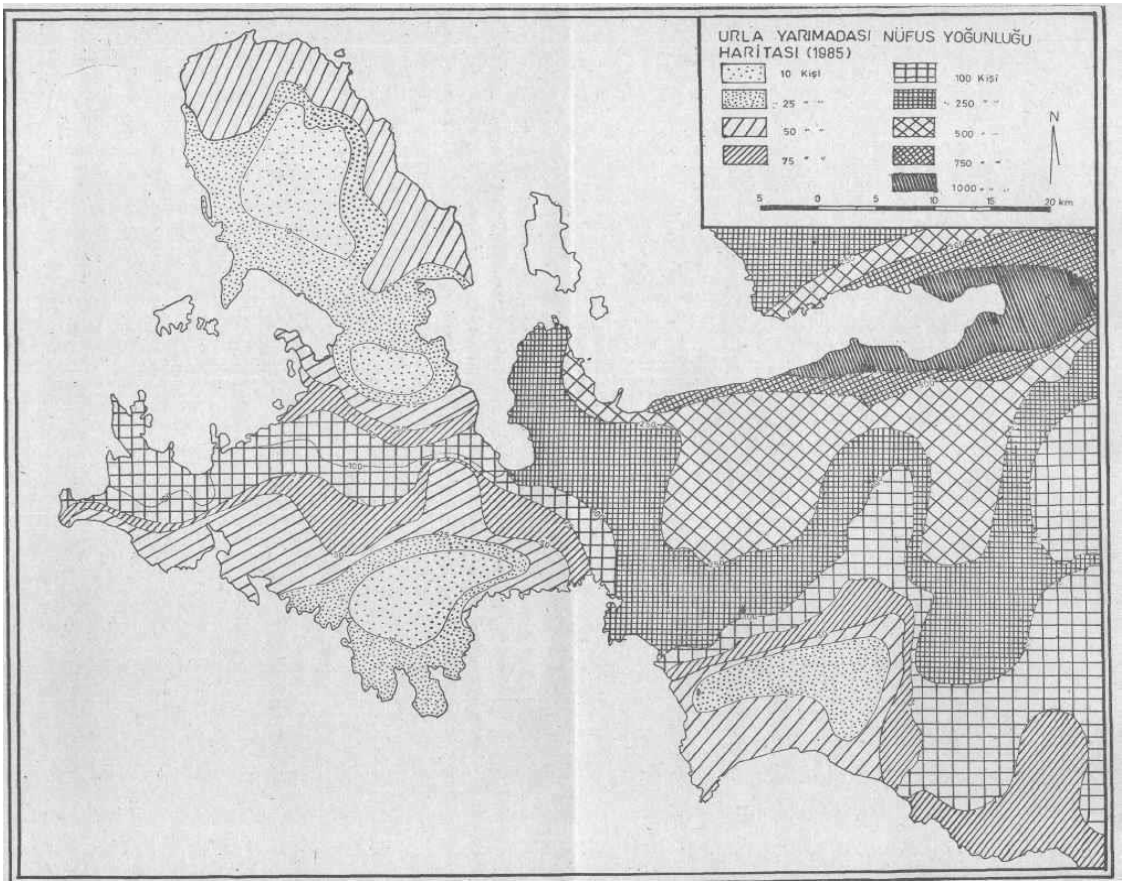
ile Birgi, 132 kişiyle Ovacık, 162 kişiyle Nohutalan, 232 kişiyle Kadıovacık ve 285 kişiyle Demircili iken nüfusun en fazla olduğu ilk beş mahalle ise 4.558 kişiyle Yaka Mahallesi, 4.193 kişiyle Gülbahçe, 3.960 kişiyle Kalabak Mahallesi, 3.472 kişiyle Atatürk Mahallesi, 3.327 kişiyle Güvendik Mahallesi olduğu görülür. Genelde, yerleşme kararlarına bakıldığında, yerleşmelerin ve nüfus dağılımlarının suya kıyısı olan bölgelerde kıyı etrafında yoğunlaştığı görülür. Kuzey ve güneyinde kıyısı olan Urla' da kuzey kıyılarında yer alan mahallelerin nüfusunun güney kıyılarında yer alan mahallelere ve iç kesimlerde yer alan mahallelere nazaran daha fazla olduğu söylenebilir. Tablodaki 2018 verilerine de bakıldığında ilk beşte bulunan, kıyıda yer alan Gülbahçe, Kalabak, Atatürk, Güvendik Mahalleleri Urla'nın kuzey kıyıları içinde yer almaktadır. Bir diğer nüfusun fazla olduğu mahalle olan Yaka Mahallesi (2018 verilerine göre en fazla nüfusa sahip olan mahalle). Urla'nın merkezi sayılan, devlet resmi kurumlarının da bulunduğu mahalledir ve iç kesimde yer almaktadır. Kıyı kesimlerinde nüfusun iç kesimlere göre fazla olduğu genellemesi Urla' nın kuzey kıyılarındaki yerleşmeler için doğrulansa da, güney kıyılarındaki nüfusun sayısal değerlerine bakıldığında bu durumun farklı olduğu görülür. Güney kıyılarındaki yerleşmeler olan Zeytineli, Zeytinler, Demircili için geçerli değildir. Bu durumun sebebi güney kıyılarının yer aldığı kesimde yeryüzü şekillerinin elverişsiz yapısıdır. İlerleyen başlıklarda kıyıların mevcut durumlarıyla alakalı bilgi verilecektir.

Urla geçmişten günümüze dek bulunduğu bölge ve yarımadada yerleşimde tercih edilen bir ilçe olmuştur. İçinde bulunduğu iklimin tarıma elverişli, yeryüzü şekillerinin yerleşime uygun, coğrafi konumu gereği kıyı kesiminde yer alması dolayısıyla ticaret, balıkçılık, turizm, rekreasyon gibi faaliyetlere olanak sunması ilçenin günümüze kadar yerleşimde tercih edilmesinin başlıca nedenleri arasında gösterilebilir. Nüfusun tarihsel değişimine bakıldığında Urla'nın nüfusuyla ilgili olarak Emekli (2002):

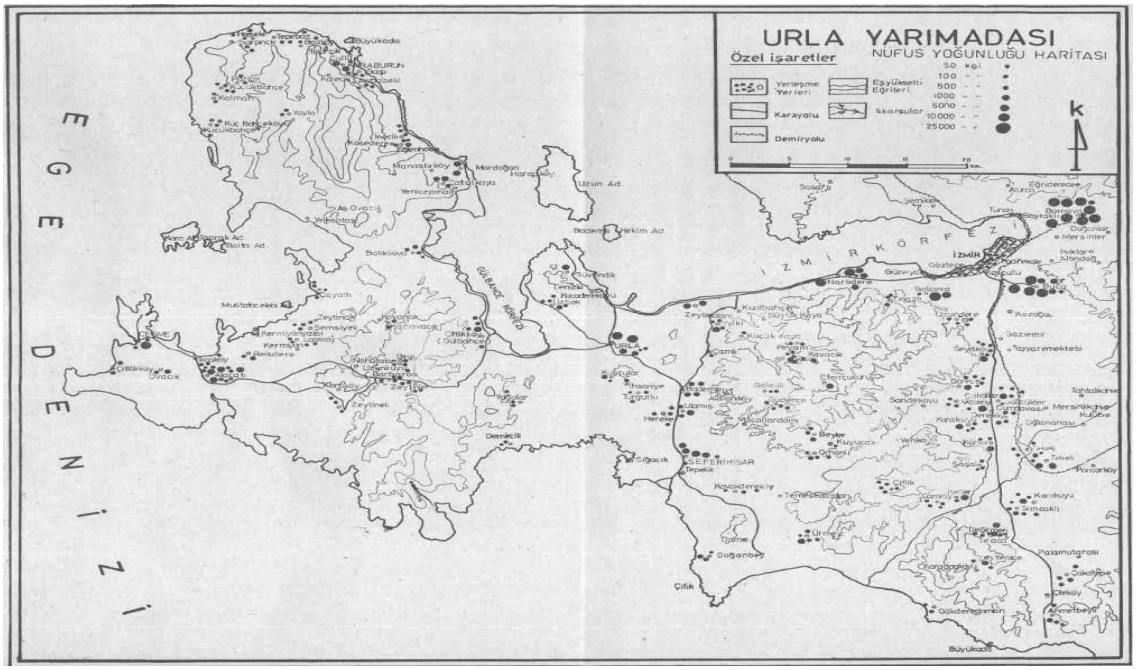
> Cumhuriyetin ilk yıllarında 15548 (1927) olan toplam nüfusun %57,5'ini kentsel nüfus oluşturmaktadır. 1950 yılında 19309 olan toplam nüfus (%54'ü kentsel nüfus), 1975'te 22774'e çıkmıştır(%61 kentsel nüfus) Bu yıllardan sonra tatil ve rekreasyonel amaçlı kullanımlar için tercih edilen ilçenin nüfusu daha hızla artmaya başlamıştır. Sözgelimi 1990'da 35467 olan toplam nüfus (%72 kentsel nüfus), 1997'de 43087'ye (%73 kentsel nüfus). 2000 yılında ise 49505'e (%75 kentsel nüfus) yükselmiştir. Kentsel nüfusun toplam nüfusa bağlı olarak artması

Urla ilçesi kıyılarında daha çok kent merkezine yakın kıyı mahallelerinde turistik ve rekreasyonel kullanımların yoğunlaştığını göstermektedir. Bununla birlikte Urla'nın kıyı turizmine olanak sağlayan, ikinci konutların yoğunlaştığı Özbek, Balıklıova, Gülbahçe köylerindeki nüfus artışı dikkat çekici bir boyut kazanmaktadır. Urla köylerinin nüfus büyüklüğü 400-800 kişi arasında iken bu köylerin nüfusu 2000'i aşmaktadır. Önceleri kıyılar yazlık tatil amaçlı konutların baskısı altında iken günümüzde kıyıdan uzak deniz/orman manzaralı otoyola yakın yerlerin yıldızı parlamış ve 1990'lı yıllardan sonra otoyol ve Yüksek Teknoloji Enstitüsü ile çekicilikleri artan Urla'da daimi oturanların sayısı da artmaya başlamıştır demiştir.

Mater (1982), 1935-1970 yılları arasında İzmir şehir merkezinin yöredeki nüfusun çoğunu kendine çektiğini; Urla'dan ve Urla'nın dahil olduğu Urla yarımadasından birçok kişinin kent merkezine göç ettiğini belirtmiştir. Bu durum kırsal nüfusu azaltırken, kentsel nüfusu arttırmıştır.



Şekil 18. Emiroğlu'nun 1985 Yılına Ait Urla Yarımadası Nüfus Yoğunluğu Haritası (Emiroğlu, 1988).



Şekil 19. Emiroğlu 'nun Urla Yarımadası Nüfus Yoğunluğu Haritası (Emiroğlu, 1988).

Nüfusu etkileyen birçok farklı durum vardır. Urla' nın ikliminin elverişli olması, özellikle yaz aylarında denizden yararlanma amaçlı deniz turizmine olanak sağlaması, kıyılarının ulaşılabilir, denize girmeye uygun olması buranın talep edilme sebeplerinden bazılarıdır. Bölgenin sakin, doğa ile iç içe yapısı zaman içinde ilçenin cazibesini arttırıp kentlilerin buraya yerleşmelerine vesile olmuştur Bu durum nüfusu da doğal olarak arttırmıştır. Bir diğer nüfusun artmasına sebep olan durumsa Gülbahçe Mahallesi sınırları içerisinde olan 1992 yılında kurulmuş olan İYTE (İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü)'dir. Üniversite yerleşkesinin çevresi farklı bölgelerden göç almaktadır. Bu durum bu bölgedeki nüfusu olumlu olarak etkilemektedir. Nüfusu olumlu olarak etkileyen durumların yanı sıra birtakım sınırlandırıcı unsurlar da vardır.

Urla'da yerleşmeyi sınırlandıran, aynı zamanda koruyan unsurlardan biri sit alanların varlığıdır. Klazomenai antik kenti 1. derece arkeolojik sit alanı; otoyol ile çevresi, Urla'nın güney bölgeleri, İçmeler ve Torasan Mahallelerinin sırtları doğal sit alanı içerisinde yer alır. Bu alanlarda yerleşimler sınırlıdır ve nüfus etkileşimleri diğer bölgelere nazaran daha ağır artmaktadır (Zoğal, 2016).

Nüfusu daimi olarak artan ve artmaya da devam edecek Urla'nın nüfusu ile ilgili olarak ÇŞB (2018).İzmir Manisa Bölgesi Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre

Düzeni Planı Plan Açıklama Raporu'nda Urla'nın, ulaşım olanaklarının artmasına bağlı olarak ikinci konuttan daimi konutlara dönüşmelerin fazlalaşması ve konut taleplerinin bölgede artmasının bölgenin yükselen bir değeri olduğu, nüfusunun daha da artacağı ve 2025 hedef yılı için öngörülen nüfusun da 112.000 olabileceği belirtilmiştir.

3.4. Urla'nın İklimi ve Fiziksel Özellikleri Çevresi

Urla Akdeniz ikliminin etkisi altındadır; yazları sıcak ve kurak, kışları ılık ve yağışlıdır. Urla ve çevresinde ortalama olarak 17.5 Cº olup Ocak ayında ortalama sıcaklık 7 Cº, temmuz ayı ortalama sıcaklık 28,5 Cº' dir. Sıcaklıklar Mayıs ayında 20 Cº'nin üzerine çıkmaya başlar; Eylül ayında ise sıcaklıklar azalır. Ortalama en yüksek sıcaklık 34-35 Cº gibidir (Ünsal, 2012). Yaz aylarında sıcaklığı düşüren en büyük faktör rüzgardır. Yazları daimi bir şekilde esen rüzgar, boğucu olan sıcaklığa karşı ferahlık hissini sağlar (Emekli, 2002).

Su kaynakları bakımından ise Urla zengin sayılmamaktadır. Akarsuları kısa ve sel karakterli, ayrıca mevsimliktir. Sürekli akarsular ise azdır ve karstik kaynaklarla beslenirler (Emekli, 2002).

Urla ve çevresinde -bulundukları Urla yarımadası da dahil olmak üzere- bitki örtüsü iklime bağlı; yüksek yerlerde genelde ormanlık alan olan kızılçamlar, alçak yerlerde ise makilerdir. Yarımadanın bitki örtüsü birçok hasara maruz kalmış, kızılçamların hasar gördüğü yerlerde maki grupları yer almaktadır (Mater,1982).



Şekil 20. Urla'nın da İçinde Olduğu Jeotermal Kaynaklar Ve Volkanik Alanlar Haritası http://www.mta.gov.tr/

Mater (1982) jeolojik yapıyla alakalı, Urla Yarımadası'nın dağ ile tepelik oluşum gösterdiğini, yarımadada alüvyal tabakalar bulunduğunu; kıyıların şekillenişinde tektonik hareketlerin etkisi olduğunu; bu hareketlerin yarımadada çökme-kırılmasına bağlı kara- deniz alçalıp yükselmesinde alçak kısımların koyları, yüksek kısımların burunları meydana getirdiğini; mevcutta girinti-çıkıntı olan alanların bu tektonik hareketlenmelerin sonucu olduğu söylemektedir. Urla ve çevresinin jeotermal kaynaklar bakımından oldukça verimli yapıya sahip olduğu söylenebilir (Şekil20).

3.5. Urla'nın Tarihi

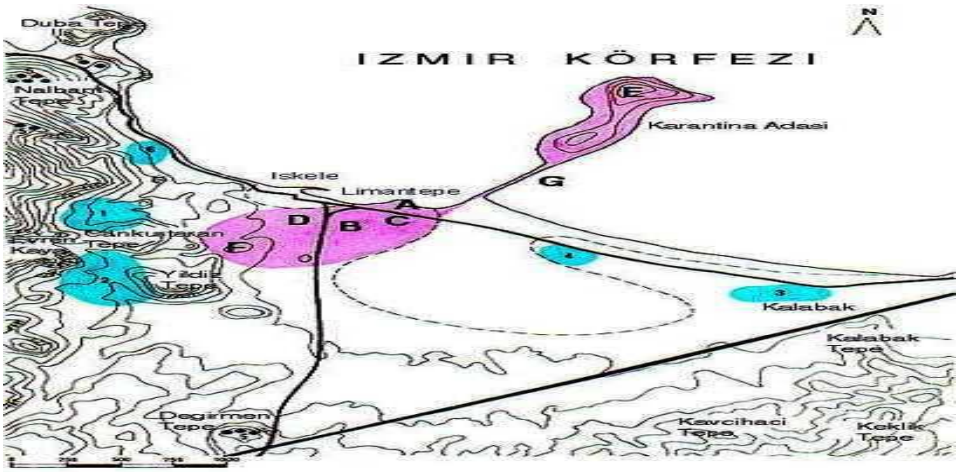
Geçmişten bu yana farklı medeniyetlere ev sahipliği yapan Urla ve Urla'nın da dahil olduğu yarımada önemli bir tarihi geçmişe sahiptir. Urla tarihi antik çağlara dayanır. Bölge sırasıyla Pers-İskender, Roma ve Bizans imparatorluklarının egemenliğinde olmuş; bu süreçte sırasıyla Büyük Selçukluların, Anadolu Beyliklerinin, Anadolu Selçuklularının ve Osmanlı İmparatorluğunun egemenliği sürmüş; 1. Dünya Savışı'nda ise üç sene kadar işgalde kalmış; 12 Eylül 1922'de Türkiye Cumhuriyetinin egemenliği altına girmiştir (http://www.izmirkulturturizm.gov.tr).

Urla isminin oluşumuna yönelik farklı söylentiler vardır. Latince ve Rumca bataklık-sazlık anlamına gelen "Vurla" kelimesinden; Padişah Mehmet Çelebi'nin komutanlarından İbrahim Beyin sefere giderken "Uğurola", "Uğurlu geldi" şeklinde seslenilmesinden ortaya çıktığı söylenenlerdendir. Bir diğer söylenti de Evliya Çelebi'nin Seyahatnamesinde yerleşmenin Kıdafe Kralının kızı "Ulice" tarafından oluşturulduğu, bu yerleşim alanına da "Urli" denildiği, zamanla da Urla' ya uyarlandığı yazmaktadır (http://www.izmirkulturturizm.gov.tr).

Tarihi M.Ö. 6000 yılına dayanan Urla, tarihi ve kültürel olarak önemli yerleşmelerden biridir. 12 İyon şehrinden birisi olan Klazomenai antik şehri Urla' da yerleşilen ilk alandır ve önemli kültürel değer taşır. Klazomenai antik şehri limanı ve İyonya bölgesindeki en eski zeytinyağı işliklerinden birine sahiptir. M.Ö. 6. yy.'a ait bu işlik bütün alt yapı elemanlarıyla beraber tespiti yapılan ilk örnek olması sebebiyle oldukça önemlidir (Zoğal, 2016). Yapılan kazı çalışmaları sonucunda bulunan zeytinyağı işliği yapılan ayağa kaldırma çalışmaları sonucunda aktif olarak kullanıma

sunulmuştur. Zeytinyağı işliği ve diğer antik kalıntılar Karantina Adasının da içinde olduğu İskele Mahallesi sınırlarında yer almaktadır.

Urla tarihi açısından önemli bir antik bölge de Liman Tepe Höyüğü'dür. Kalkolitik Çağ'dan Roma Dönemi sonuna dek hayatın devam ettiği bölge 1979 yılında keşfedilmiştir. Aynı zamanda Türkiye'nin ilk su altı ve kazı çalışmalarının gerçekleştiği bölgedir. Alanda yapılan çalışmalar sonucunda kalıntılara rastlanmıştır. Kalıntılara göre, kentin en eski kültür tabakalarından bu yana denizaşırı ticaretin odağında bulunan güçlü bir liman kenti konumunda bulunduğu bilinmektedir (http://www.visitizmir.org/tr).Liman Tepe hem önemli bir iman kenti, hem de madencilik, tekstil gibi alanlarda da üretim aktivitelerinin yapıldığı önemli bir bölge olmuştur (http://www.izmirmuzesi.gov.tr).



Şekil 21. Liman Tepe'nin Konumu
Kaynak: http://www.klazomeniaka.com

3.6. Urla'nın Turistik Potansiyeli

Urla doğal güzellikleri, antik dönemlere dayanan tarihi, kıyıları,denizi, sakin ve huzur veren bir ilçe olması, sanatın- eğlencenin önemli merkezlerinden biri haline dönüşmesi, tarımsal bakımdan önemli ürünleri ile markalaşması ve bu markalaşmayı etkinlikler ile birçok bireye sunabilmesiyle geçmişten bugüne gözde bir ilçe olmuştur. Günümüzde birçok kültürel, sosyal, ekonomik faaliyet Urla-İzmir aksında ilerlemektedir. Bu durum Urla'nın merak edilen bir lokasyon olmasına vesile olmuştur. Farklı yerde yaşayan insanlar tarafından ilçeyi tanımak, dolaşmak, etkinliklere katılmak, denizden faydalanmak amaçlı turistik faaliyetler düzenlenmektedir. Urla'nın bir başka

turist potansiyeli ise İzmir ve çevresinde yaşayan, ve daha çok günübirlik zaman geçirip ardından kendi evlerine dönen kentlilerdir.

İzmir-Çeşme Otoyoluyla beraber ulaşım süresinin oldukça kısalması, İzmir kent merkezi ile oldukça yakın, erişilebilir bir konumda yer alması Urla'nın tercih edilme sebeplerinden biridir. İzmir merkezine yakın olması buranın günübirlik gidiş-dönüş yapılmasına olanak sağlamaktadır. Özellikle yaz aylarında ilçenin plajlarının bulunduğu kıyı kesimleri oldukça talep görmektedir. Günübirlik kullanımın dışında bölgede uzun süre vakit geçirmek isteyenlerin ihtiyaçları doğrultusunda yapılan turistik tesisler ve ikinci konutlar (yazlık olarak adlandırılan) da mevcuttur.

Urla Yarımadası olumlu iklimsel özelliklerinin yanında, doğal güzellikleri, deniz mevsimi-güneşlenme sürelerinin uzunluğu, tarihi zenginlikleri, tiyatro, agora, jimnazyum, kale, hisar, ılıca- kaplıca, plaj ve kentsel kalıntılarıyla önemli turizm potansiyeline sahiptir. Bölgede turizmin gelişmesi otel, motel, mokamp (kamp yeri), plaj gibi turistik tesislerinin yaygınlaşmasını sağlamış, böylelikle kıyıların önemi ve ekonomiye katkıları artmıştır (Emiroğlu, 1988).

Urla tarihte birçok farklı devlete, medeniyete ve döneme ev sahipliği yapmıştır. Antik çağlara uzanan, uzun bir geçmişe sahip olan ilçe günümüze birçok kalıntı aktarmıştır. Bu kalıntılar kültürel ve tarihi kimlik ve değerler açısından oldukça önemli ve tanımlayıcıdır. Turistik potansiyeller başlığı altındaki en önemli alanlar tarihi ve kültürel miraslardır. Soyut ve somut kültürel varlıkları barındıran değerler her zaman için öncelikli değerler olmuşlardır. Bu bakımdan Urla tarihi ve kültürel altyapısıyla turistik birçok çekici alana sahiptir. Antik çağlardan günümüze eklemlenebilen İyon kentlerinden biri olan Klazomenia kenti buluntuları önemli turizm potansiyeline sahip alanlardandır. Günümüzde buluntuları İskele Mahallesi sınırları içinde olan antik kentin buluntuları arasında zeytinyağı işliği, deposu, çeşitli seramikler, çömlekler bulunmaktadır. Buluntulara bakıldığı ve buluntular incelendiği zaman Klazomenia antik kentinde önemli oranda tarım ve aynı zamanda endüstriyel faaliyet yapıldığı ortaya çıkmıştır (https://www.izmirdergisi.com/tr).Klazomenia kentinin buluntuları arasında bölgenin önemli ürünleri arasında yer alan zeytinin işlendiği, bu topraklardaki ilk zeytinyağı işliği, 2007 yılında yeniden işlevli hale gelecek duruma getirilmiştir. Bölgedeki diğer antik buluntu da Denizli Mahallesi'nde bulunan Liman Tepe'dir. Sualtı

kalıntılarının var olduğu bu antik liman, kullanıldığı dönemin ticari faaliyetlerinin gerçekleşmesini sağlayan oldukça önemli bir mekandır. Mevcutta sualtı kalıntıları arasında kalan limandan deniz ötesi zeytinin ticareti yapılmaktaydı.

Klazomenia antik kenti ve Liman Tepe liman kenti bulguları arkeolojik sit alanındadır ve Urla için tarihi değeri yüksek mekanlardır. Klazomenia Kültür ve Turizm bakanlığına bağlı, müze-örenyeri konumunda ve ziyarete açıktır. Liman Tepe' de ise arkeolojik kazı çalışmaları devam etmektedir.



Şekil 22. Liman Tepe Arkeolojik Kazı Çalışması Alanı

3.6.1. Karantina Adası

Karantina Adası adını veba, kolera gibi salgın hastalıkların görülmeye başlanmasından sonra deniz yoluyla gelen hastalık şüphesi taşıyanların hastalığın yayılmasını önlemek amacıyla yapılan karantina binalarından almıştır. Osmanlı Devleti döneminde -1800lerin sonunda- Fransızlara yaptırılan bu binalar 1950 yılına kadar karantina binası olarak kullanılmıştır (http://www.urla.bel.tr).Sonrasında deniz ve güneş tedavi enstitüsüne, 1960'da kemik ve mafsal hastalıkları hastanesine dönüştürülmüş; 1986'da devlet hastanesi olmuştur (https://www.visitizmir.org).2014 yılına kadar da Urla Devlet Hastanesi olarak kullanılmıştır. Günümüzde ise Sağlık Bakanlığı'na bağlı Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü-Urla Karantina Adası Müdürlüğü'nün Ulusal ve Uluslararası Acil ve Afetlerde Sağlık Eğitim Merkezi olarak hizmet vermektedir.



Şekil 23. Karantina Adasının Karşıdan Görünüşü

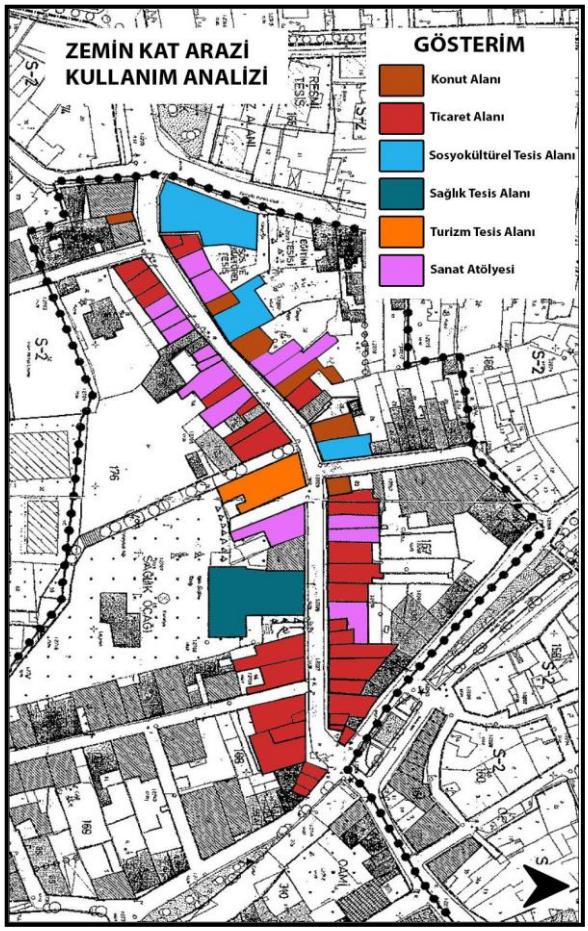
Adanın karayla yol bağlantısı bulunmaktadır. 2014 yılına kadar adaya araçla ve yaya olarak giriş mümkün iken günümüzde değişen kullanımdan ötürü girişler sınırlandırılmıştır. Ada ile bağlantıyı sağlayan yol, M.Ö. 225 yılında Büyük İskender tarafından yapılmıştır (https://www.visitizmir.org). Tarihi değeri olan ada günümüzde Atatürk Mahallesi sınırları içerisinde yer alıp; arkeolojik sit alanı içinde bulunmaktadır. İzmir 1 Nolu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü'ne bağlıdır.

3.6.2. Urla Sanat Sokağı

Urla Sanat Sokağı, Zafer Caddesi olarak da adlandırılan, ilçenin uğrak yerlerinden biridir. Burayı değerli yapan en önemli özellik sokağa adını da veren sanatsal faaliyetler ve bu faaliyetlerin ürünleridir. Zaman içinde İzmir başta olmak üzere ülkenin birçok yerinden sanatçıların atölyelerini bu sokağa taşımaları ve sanat faaliyetlerini bulundukları alana da yansıtmaları, tarihi dokusu da bulunan bu alanı kültürel ve tarihi alanda ön plana çıkarmıştır. Atölyelerin, kursların, butik tarzda kafelerin, pastanelerin, kitapçıların, antikacıların bulunduğu sokak, atölye ve kurslarıyla sanatın birçok dalına hizmet verdiği gibi diğer mekanlar için de turizm açısından ilçeye önemli bir gelir kaynağı sağlamaktadır. Sanat atölyelerinde yapılan eserler, yine bu sokakta satışa sunulmaktadır.

Yoğunluklu olarak Rumların konut ve işyerinin bulunduğu Zafer Caddesi, 19. yy.da prestij sahibi alanlardandır. Cadde içindeki konutlar, yapan ustaların Rum

olmasından ötürü geleneksel Türk konutlarından mekansal özellikler bakımından ayrılmışlardır. Mimari bütünlük içinde farklı özgün yapısını koruyan konutlar olduğu gibi, yapı sahiplerinin isteklerine bağlı işleyiş değişimi yaşayan yapılar da mevcuttur (Demircioğlu, 2016).



Şekil 24. Urla Sanat Sokağının Mekân Analizi Kaynak (Demircioğlu, 2016).

3.6.3. Bademler Tiyatrosu

Urla'daki bir başka değer ise Bademler Mahallesi'dir. 2018 yılı TÜİK ADNKS verilerine göre güncel nüfusu 1991 olan mahalle öncesinde köy statüsündeydi. Köylerin tüzel kişiliğinin kaldırılması ardından köy mahalle statüsüne kavuşmuştur. Bademler Mahallesi'ni değerli kılan en önemli özellik Türkiye'nin ilk ve tek köy tiyatrosuna sahip olmasıdır. İzmir kent merkezinde tiyatro yok iken 1933 senesinde köyde kurulan bu tiyatro Urla için önemli bir kültürel değerdir. Bunun yanı sıra mahalle halkının kültür, sanat, spor ile yakından ilgili olması, gelenek görenekleri yaşatması bölge açısından önemli bir durumdur.

Bademler Mahallesi tiyatronun yanı sıra kütüphanesi, Türkiye'nin ilk oyuncak müzesini barındırması, 2012 yılında en temiz mahalle seçilmesi ve kırsal turizme olanak sağlamasıyla Urla'nın, İzmir'in ve hatta Türkiye'nin dikkat çeken yerlerindendir.



Şekil 25. Bademler Tiyatrosu

3.6.4. Urla Devlet Tiyatrosu

Urla Devlet Tiyatrosu Türkiye' de ilçeler arasında bağımsız kurulan ilk tiyatrodur. Bu bakımdan önemi oldukça fazladır. Öncesinde belediyeye ait olan Atatürk Kültür Merkezi 2015 senesinde Devlet Tiyatroları'na verilerek ilçeye Kültür ve Turizm Bakanlığı'na bağlı bir tiyatro kazandırılmıştır. Mevcutta sanat sokağının girişinde bulunan tiyatro birçok oyunun sahnelenmesine ve aynı zamanda ilgililere sanat eğitiminin verilmesine olanak tanımaktadır.



Şekil 26. Urla Devlet Tiyatrosu

3.6.5. Urla'da Kültür-Turizm Etkinlikleri

Urla doğası, tarihi, kültürü ve birçok farklı değeriyle önemli bir turizm merkezidir. Birçok turistik cazibeye sahip olan ilçe turizmin birçok alt dalına da olanak tanımaktadır. Bu alt dallardan biri de eko-turizmdir. Son zamanlarda bilinirliği artan bu turizm anlayışı çevreyi koruma prensibini benimsemiş, doğayı ve kültürleri tanıtan, diğer yandan da yerel halkın da bu ekonomik-kültürel duruma dahil edildiği bir anlayıştır. Bir diğer eko-turizm tanımı şöyledir:

Kültürel ve çevresel değerleri gün yüzüne çıkararak, özgün bir kültür ortaya çıkarmış; insanı ve kültürü birleştiren, yöredekilerin ekonomik, kültürel ve sosyal gelişmesine ortam sağlayan, doğaya karşı duyarlılık bilinci geliştiren, tabii dengeyi, sürdürülebilirliği koruyan turizm çeşididir (www.izmirkulturturizm.gov.tr/). Urla da bu turizm anlayışın benimsendiği ve eko-turizme uygun güzergahların bulunduğu bir ilçedir.

Aşağıda bu durumu kültürü ve doğayı keşfetme başlıklarında inceleyen tablo mevcuttur:

Tablo 4.Urla'daki Eko-Turizm Güzergâhları

Bölgeler	Kültürü Keşfetme	Doğayı Keşfetme
İskele- Limantepe- Yıldıztepe	*	*
İskele- Karantina Adası	*	*
Güvendik- Karantina Adası	*	*
Özbek Köyü-Özbek- Çeşmealtı		*
Özbek (Gülbahçe Körfezi)- Torasan		*
İçmeler- Özbek		*
Nohutalan- Birgi- Barbaros	*	*
Zeytineli- Zeytineli Köyü	*	*
Yağcılar- Demircili (Arkadeniz)	*	*
Demircili- Altınköy	*	*

Kaynak:http://www.izmirkulturturizm.gov.tr

Urla'da turistik potansiyeli etkileyen önemli faktörlerden biri de yapılan festivallerdir. İlçenin gelenekselleşmiş, kendi kültürel anlayışını yansıtan, yapıldıkları dönemde İzmir ve çevresinden de oldukça yüksek katılım gören festivalleri Urla Enginar Festivali, Urla Ot Festivali ve Urla Bağbozumu festivalidir. Enginar festivali bölgede yetişen, hasadı yapılan enginarın başrolde olduğu, her türlü yemeğinin yapıldığı, sergilendiği bir festivaldir. 2019 yılında 26-27-28 Nisan tarihlerinde yapılan festivale oldukça yüksek katılım gösterilmiştir. Urla Ot Bayramı ise bölgedeki otların tanıtıldığı, otlardan çeşitli yemeklerin yapılıp tadıma sunulduğu, ot toplama etkinliğinin olduğu bir festival olup, 2019 yılında Urla'nın Özbek Mahallesi'nde 23-24 Mart'ta kutlanmıştır. Etkinliğin ritüelinde baharın gelişinin kutlamak olup, yerel inanışlara göre doğanın uyanma vaktinde kutlanır. Urla Bağ Bozumu Şenliği Urla'nın temel gelir alanlarından biri olan bağcılığın tanıtılması ve bu bağcılık kültürünün canlandırmak istenmesi maksadıyla her yıl ağustos ayında yapılan, 2019 yılında da 14 Ağustosta yapılması planlanan şenliktir. Bu şenlikte üzümlerin sergilenmesinin, satışının yanı sıra konserler, eğlenceye yönelik çeşitli yarışmalar da yapılmaktadır. Bu çok bilinen festivallerin yanı sıra Nohutalan Kavun Festivali ve Barbaros Oyuk* Festivali de ilçenin önemli festivallerindendir.

Urla için önemli diğer unsurlar ise ilçeye çevreden de gelinmesini sağlayan pazarlardır. Bu pazarlar Kadın Üretici Pazarı, Gece Pazarı ve Malgaca Pazarı'dır. İlçede kadınların kendi emekleriyle oluşturdukları çeşitli ürünleri satışa sundukları pazar Kadın Üretici Pazarı' dır. Belediye tarafından ortak işbirliğiyle kurulmuş olan pazar eski tamirhane binasında kurulmaktadır. Kendi yaptıkları ürünleri satan kadınlar burada hem ekonomilerine katkıda bulunmakta hem de yapılan spor etkinliklerine katılmaktadırlar. Gece Pazarı Çeşmealtı'nda bulunan gece geç saatlere kadar hizmet etmesiyle ünlü bir pazardır. Dönemsel hizmet veren bu pazarın açılışı etkinliklerle yapılmaktadır. Bir diğer önemli, tarihi ve kültürel değeri bulunan mekânlar ise Malgaca Pazarı ve Tarihi Arasta Çarşısı'dır. Urla merkezde bulunan çarşı ve pazar geçmişte olduğu gibi günümüzde de önemli ticari merkezlerdendir.

Urla Bağcılık ve Şarap Üreticileri Derneği'nin teşvikiyle yapılmış olan, üzüm bağlarının ziyaret edildiği; şarap tadımlarının yapıldığı; yürüyüş yolu, bisiklet yolu,

* Oyuk tarla ürünlerini korumak amacıyla yapılan tarla korkuluklarının yöredeki ifadesidir.

zeytin yolu, bağ yolu, mavi rota olarak 5 farklı gezi rotasından oluşan Urla Yarımada Projesi'nin güzergah kapsamındaki rotalardan biri de Urla Bağ Yolu'dur.

Urla'da geleneksel üzüm hasadı ve şarapçılık kültürünü geliştirmek ve bu kültürü ilçeye başta olmak üzere ülkeye, dünyaya tanıtmak ve entegre etmek amacıyla oluşturulan Urla Bağ Yolu güzergahı, alana yayılmış farklı bağları ve bu bağların hizmet ettiği şarap tesislerini içerir. Tesislerde farklı yerlerden gelen ziyaretçiler için, butik şarapların da olduğu Urla mahsulü üzümden üretilen şarapların tadımları yapılır. Urla Bağ Yolu güzergahı üzerinde yedi adet şarap üretimi yapan bağ evi bulunur ve burada ziyaretçilere ilçeyi, üzümleri, şarapları, tesisi tanıtıcı bilgilendirmeler yapılır, yanı sıra üretilen şaraplar ikrama sunulur.

Bölgelere turizm ölçeğinden bakıldığında turizmin yansıması olan konaklamayı da incelemek gerekir. Urla turizm potansiyeli açısından önemli bir yerdir. Yılın birçok zamanında yerli-yabancı turistler tarafından ziyaret edilir. Yaz aylarında kıyılardan faydalanmak isteyenlerin çoğunlukta olduğu kitle tarafından; yılın diğer tüm zamanlarında sosyal-kültürel etkinliklere katılmak ve doğadan faydalanmak isteyenler tarafından bölgeye ziyaretler gerçekleşir. Bu ziyaretler çoğu zaman günü birlik olmaz; bu durum konaklama ihtiyacını beraberinde getirir.

Urla'ya en yoğun ziyaret genelde yaz aylarında olur. İzmir ve çevresi başta olmak üzere birçok insan Urla'yı bir bütün olarak keşfetmek için ilçeye gelirler. Gelen ziyaretçilerin konaklayabileceği farklı yerlerde konumlanan; farklı ekonomik bütçeye hitap eden otel, pansiyon, motel, butik otel gibi ticari işletmeler mevcuttur. Bu işletmeleri özellikle turistik değeri yüksek olan, sıkça ziyaret edilen, kıyı alanlarının çevresinde olan yerlerde görmek mümkündür.

Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından belgelendirilen (işletme ve yatırım belgesi) tesislere dair sayısal veriler aşağıdaki tablodaki gibidir:

Tablo 5. Urla' da Bulunan İşletme ve Yatırım Belgeli Tesislere Dair Veriler

Konaklama Tesisleri	**İşletme Belgeli Tesisler**			**Yatırım Belgeli Tesisler**			**TOPLAM**		
URLA	Tesis Sayısı	Oda Sayısı	Yatak Sayısı	Tesis Sayısı	Oda Sayısı	Yatak Sayısı	Tesis Sayısı	Oda Sayısı	Yatak Sayısı
	7	107	212	2	238	375	9	345	587

Kaynak: http://www.izmirkulturturizm.gov.tr

BÖLÜM 4. URLA (İZMİR) KIYI ALANLARI

Tez çalışmasının bu bölümünde alan üzerinden (Urla) tez konusu olan kıyı alanları, kıyı alanlarının kullanım biçimleri ve kıyı alanları sorunları irdelenecektir.Urla kıyılarının yapısı ve özellikleri, kullanım biçimleri üzerinden örneklendirilecek; sayfiye yerleşim bölgesi olan Urla üzerinden kıyı alanları, kıyı kullanımları ve kıyı alanlarının kullanım sorunları ile ilgili değerlendirmeler yapılacaktır.



Şekil 27. Urla Kıyıları
(Urla Belediyesi, 2019)

Kıyı alanları, kıyı alanlarının kullanım şekilleri ve kıyı alanlarının karşılaştığı sorunların incelendiği tez konusunun Urla (İzmir) kıyıları özelinde incelenmesinin birçok sebebi bulunmaktadır. Bunlardan biri aynı su kütlesiyle (Ege Denizi) etkileşim içinde olan ve aynı ilçe sınırları içerisinde yer alan, farklı coğrafi özellikleri olan kıyı alanlarının var olmasıdır. Bu özelliğiyle Urla kıyıları oldukça önemlidir. Urla için kıyı alanlarını iki kısımda incelemek mümkündür. Coğrafi açıdan bölgelere ayrılmış kıyı alanları "kuzey" ve "güney" kıyıları olarak sınıflandırılmıştır. Bu sınıflandırma yapılırken kuzeybatıda bulunan ve uzunluk olarak diğer iki bölgeden çok daha kısa uzunlukta olan kıyı bölgesi (Balıklıova kıyılarının kuzeybatısı) "kuzey kıyıları" olarak kabul edilmiştir.

Sayfiye yerleşim bölgeleri üzerinden kıyı incelemesi yapılırken Urla'nın araştırma alanı seçilmesinin sebeplerinden biri de geçmişten günümüze dek Urla kıyı alanlarının olanak sağladığı kıyı kullanımları ve bu kullanımların sebep olduğu problemli durumlardır.

Bahsedilecek sayfiye yerleşimi kıyı kullanımları ve sorunları metropol kentlerdeki kullanımlardan ve problemlerden birtakım farklılık göstermektedir. Olanak tanınan kıyı kullanım biçimine, kıyı alanlarının kapasitesine, nüfusa, fiziki ve çevresel unsurlara göre sayfiye bölgesi kıyı alanları ve metropollerdeki kıyı alanları problemli unsurlar bakımından ayrılmaktadır. Tez çalışmasının bundan sonraki alt başlıklarında araştırma alanı seçilen Urla'nın kıyı kullanım biçimleri ve bu kullanımların sebep olduğu problemli unsurların değerlendirilmesi yapılacaktır.

4.1. Urla Kıyılarının Morfolojik Yapısı, Dağılımı ve Özellikleri

Kıyılar önceki bölümlerde de bahsedildiği üzere farklı yapısal özelliktedirler ve farklı fonksiyonlara hizmet ederler. Bu başlıkta da Urla kıyılarının yapısı, dağılımları irdelenecektir. İlçenin sınırları ve coğrafi durumuna bakıldığında kuzey ve güneyinin Ege Denizi'ne sınırı olan kıyılarının var olduğu görülür. Emekli (2005) Urla kıyı alanlarının toplam uzunluğunun 28 km olduğunu belirtmiştir.

İlçe sınırının kuzeydoğu aksındaki başlangıç yeri olan Zeytinalanı ile başlayan Urla kıyıları kuzeybatıda Balıklıova kıyılarıyla son bulur. Bu kıyı geçiş aksı Balıklıova, Gülbahçe, Sıra, Altıntaş, Özbek, Güvendik, Denizli, İskele ve son olarak Zeytinalanı ile

son bulur. Güney kıyıları ise güneydoğuda Kuşçular ile başlayıp, Yağcılar, Demircili, Yağcılar (Demircili kıyı alanları iki ayrı Yağcılar sınırı arasında kaldığı için), Zeytinler ile devam eder ve kuzeybatı kıyıları olan Zeytineli ile sona erer.

Urla kıyılarını genel olarak coğrafi konum gereği kuzey ve güney kıyıları olarak iki farklı grupta sıralanabilir. Güney kıyıları girintili-çıkıntılı özellikte olup, koy ve burunlardan oluşmaktadır. Çoğunluğu kayalıklardan oluşan güney kıyıları denizden faydalanma bakımından da sınırlı alanlara sahiptir. Koy ve burunlardan oluşan kayalık yapıda, engebenin gölgesinde kalan kıyı alanlarından denizden yararlanma, kamping alanı oluşturma, teknecilik-balıkçılık faaliyetleri gibi biçimlerden faydalanılmaktadır.

Kuzey kıyıları ise güney kıyılarına benzer şekilde girintili-çıkıntılı yapıdadır; fakat güney kıyıları kadar dik ve kayalık yapıda değildir. Kuzey kıyı alanları özellikle denize girmeye olanak tanıyan, daha düz kıyı formuna sahip ve kumlu-düzlük özelliğiyle kıyılardan yararlanılabilecek her durumda daha fazla tercih edilmektedir.

4.2. Kullanım Şekillerine Göre Urla Kıyıları

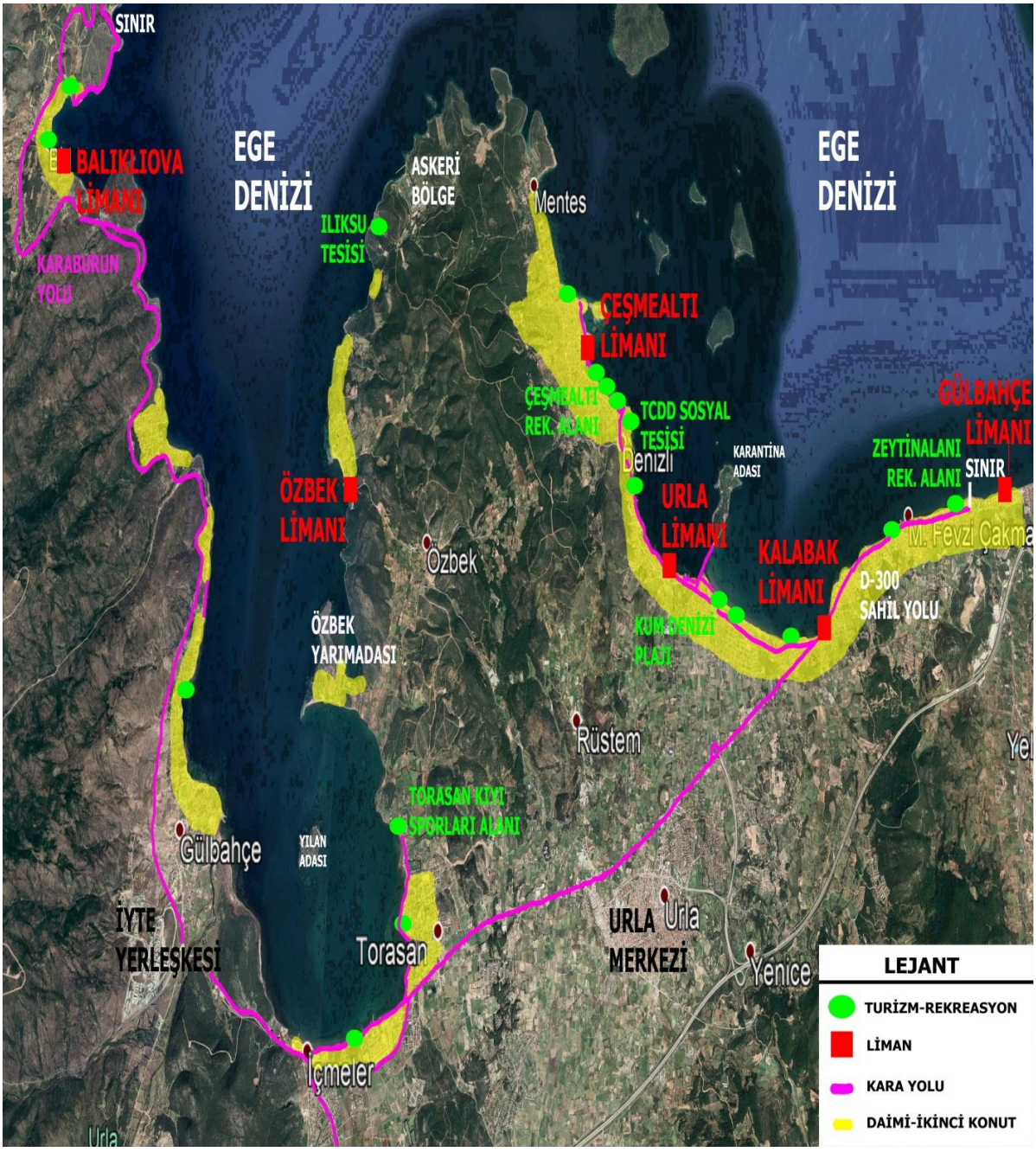
Bu başlıkta Urla (İzmir) ilçesinin sınırları içerisinde yer alan kıyı alanları, fonksiyonları üzerinden incelenmiş ve sınıflandırılmıştır.

Urla kıyı alanları farklı birçok amaca hizmet eder. Her kentlinin kıyılardan yararlanabileceği birçok durum ve geniş alan mevcuttur. Bu haliyle kıyılar daimi ve ikinci konutların konumlarını şekillendirmiş, turizmin ilçe için büyük bir kaynak olmasını sağlamış, farklı yaş gruplarının faydalanacağı rekreasyona dönük faaliyetlere olanak sağlamış, ulaşımın sağlanmasında katkıda bulunmuş ve birçok farklı su sporlarının yapılması ve gelişmesine olanak tanımıştır.

Kıyılar tarih boyunca yerleşim, ulaşım, ticaret gibi birçok alanda tercih edilen mekanlar olmuşlardır. Bu durum Urla kıyıları için de farklı değildir. Liman Tepe olarak adlandırılan ve günümüzde sualtı kalıntılarının araştırıldığı bölgenin tarihine ve kullanım amacına bakıldığında; liman olarak kullanılan kıyı alanının deniş aşırı ticari faaliyetlere olanak tanıdığı görülür. Bu durum kıyıların geçmişte de günümüzde olduğu gibi, mekansal çerçeveden bakıldığında önemli işlevleri olduğunu gösterir.

Urla kıyılarının girintili-çıkıntılı biçimde olması tarihsel süreçte bu alanlara değer kazandırmıştır. Büyük savaş gemilerinin, en ufak deniz araçlarının bile kıyılarda

kolayca barınabilmesi, kıyıların deniz taşıtlarına barınaklık yapan bölgeler olmasını sağlamıştır. (Mater, 1982) Ege kıyılarına kervanlarla gelen ve buradan iç kesimlere yayılan malların kara deniz hattında aktarımının sağlaması gemiciliğe uygun kıyıların olması sayesindedir (Emiroğlu, 1988).



Şekil 28 Kuzey Urla Kıyılarının Kullanım Şekilleri (Google Earth,2019)

4.2.1. Turizm-Rekreasyon Amaçlı Kullanılan Urla Kıyıları

Urla İzmir merkeze yakın olması, ulaşımın kolay sağlanabilmesi sayesinde başta İzmir ve çevresindeki kentliler olmak üzere Türkiye'nin birçok yerinden ve yurtdışından birçok ziyaretçinin uğrak yeri olmaktadır. Tarihi, kültürel, sosyal birçok alanda Urla; İzmir'in, Türkiye'nin ve ardından Dünya'nın farkında olduğu bir sayfiye yerleşim bölgesidir. Turizm potansiyeli bu farkındalıklarla her geçen gün daha da artmaktadır.

Urla'nın bağlı bulunduğu İzmir ve Ege bölgesi; konumu, verimli ovaları, yüzey şekilleri, tarımsal çeşitliliği, sanayisi ile yüksek kalkınma potansiyeline sahip bölgelerin başında yer almaktadır. Ayrıca iklimi, doğal güzellikleri, kıyıları, kültürel zenginlikleri, tarihi ve, termal kaynaklarıyla turizmin gelişmesini sağlamıştır (Emekli, 2002).



Şekil 29 Kuzey Urla Kıyılarındaki Turizm Rekreasyon Kullanımı (Google Earth,2019)

İlçenin potansiyel barındıran ve simgeleşen en önemli unsurlarından biri de kıyılarıdır. Urla kuzey ve güney kıyılarının denize girmeye uygun plajları ve koyları olması, deniz sıcaklığının uygun olması, iklimin elverişli ve güneşlenme süresinin uzun olması, kıyılar ve çevresinin temizliğinin daimi olarak kontrol edilmesi, kıyılara ulaşımın kolay sağlanması, kullanılacak plaj veya koy çevrelerinde uygun konaklama imkanlarını sağlaması, su sporlarına olanak sağlaması, çeşitli yaş gruplarının eğlenebileceği aktivitelerle sahilin entegre olması, yalnızca yaz mevsiminde değil diğer mevsimlerde de kentlilerin yararlanabileceği rekreasyon alanlarıyla kullanıcıları kıyı ile buluşturabilmesi kıyı-deniz ilişkisi bağlamında Urla kıyılarının tercih edilme sebeplerindendir.

Urla'nın turizm potansiyelinden bahsederken Çeşme'den de bahsedilmesi gerekir. Karaburun'un da dahil olduğu Urla Yarımadası'nda bulunan ve komşu olan iki

ilçe birbirini beslemektedir. Özellikle Urla'nın bilinirliğinin artmasında Çeşme'nin rolü büyüktür. Çeşme bilindiği üzere kıyı turizminin markalaşmış ilçelerinden biridir. Her yıl binlerce kişi tatillerini değerlendirmek için gerek yurtiçi gerekse yurtdışından buraya gelmektedir. Çeşme'nin turistik çekiciliği yalnızca kıyı turizmi ile sınırlandırılamaz. Tarihi dokusu, geçmişten bu güne ticaretin-ulaştırmanın odak noktası olan Çeşme Limanı, mimari dokusu gibi birçok özellik burayı markalaştıran durumlardandır. İzmir-Çeşme arasında geçiş aksında yer alan Urla, zamanla Çeşme'nin turizm ekolü olmasının avantajını kullanmış; özellikle kara yolu ile Çeşme'ye gideceklerin yol güzergahı üzerinde bulunması Urla'nın merak edilen bir yer konumuna gelmesine vesile olmuştur. Zaman içinde bu durum alanın turizm potansiyelini arttırmıştır. Bir diğer durum ise zamanla İzmir ve çevresinde yaşayan, denizden yararlanmak isteyen tatilcilerin Çeşme' ye göre nispeten daha yakın konumda olan, Urla'yı tercih etmesidir. 1998 yılında kullanıma açılan İzmir-Çeşme Otobanı ile de İzmir-Urla arası 35 dakika kadar kısa bir süreye inmiştir (İzmir merkezi Konak olarak alınmıştır). Bu durum günübirlik ziyaretçiler başta olmak üzere ilçeye gelenlerin sayısını olumlu yönde etkilemiştir.

Urla Deniz suyu sıcaklıklarının Çeşme ile yakın olması, benzer şekilde plajların da kumlu ve temiz olması özellikle kuzeydeki Urla kıyıları açısından bu alanların da tercih edilmesini sağlayan önemli bir durumdur.

Türkiye'de iç-dış turizmin başladığı kentlerden biri İzmir olup, ilçeleri arasında da Urla bulunmaktadır. Özellikle 1960'ların sonlarında Ege Bölgesi'nde İzmir hızlı bir şekilde gelişmiş, nüfusu da hızlıca artmıştır. Gelişen ve büyüyen İzmir'den kentten uzaklaşma ve dinlenme amaçlı uzaklaşmak isteyenler öncelikle kıyılara yönelmişlerdir. Bu durum kıyılara olan baskının artmasına neden olmuştur. Bu baskının Urla kıyılarında hissedilmesi ise 1965-1970'li tarihlerdedir (Emekli, 2002).

Urla kıyıları turistik ve rekreasyonel çerçevede üç ayrı zona indirgenebilir. En yoğun kullanılan zonZeytinalan'dan Çeşme ye kadar olan ilk bölgedir. İkincisi Urla-Çeşme eski yolu güzergahındaki Özbek'ten Balıklıova'ya kadar devam eden kıyı aksını kapsamaktadır. Bu zona geçiş zonu adı verilmektedir. Üçüncü son zon ise Seferihisar'a komşu olan güney kıyılarındaki Yağcılar, Demircili, Zeytineli'dir (Emekli, 2002).

Plajlar için sezon olan yaz mevsimi ve hava-deniz sıcaklıklarına, yağışlara bağlı olarak ilkbahar-sonbahar mevsimlerinde kıyı turizmi yapılmaktadır. Bu mevsimler

haricinde kış aylarında ve havanın, denizin elverişli olmadığı zamanlarda kötü durumda olan ve kullanılmayan kıyı alanları, kıyılardan yararlanma dönemine yakın düzenlenip sahil haline getirilerek yazın insanların kullanabileceği bir yer haline dönüştürülmektedir. Belediyece yapılan bu hizmet çeşitli ekipmanlarla alanın düzeltilmesini ve kumun kalitesini arttırmayı sağlamaktadır. Bu düzenlemeler sonucunda halkın sağlıklı ve temiz olarak kullanabileceği ortak bir alan, sonrasında plaj malzemelerinin de eklendiği bir denize girme sahası sağlanmaktadır. Güneşlenme ve denize girmeye olanak sağlayan sahil şeridine ilave olarak halkın kullanacağı tuvalet ve duş yapma yerleri, giyinme kabinleri, çeşitli kent mobilyaları konulmakta, otomobille gelenler için park yeri düzenlemesi yapılmaktadır.

4.2.2.1. Kum Denizi Plajı

Kum Denizi Plajı, Urla İskele ve Kalabak Mahalleleri arasındaki Atatürk Mahallesi sınırları içerisinde yer alır. Plaj denizden faydalanma dönemi olan yaz mevsiminde kullanılır.



Şekil 30. Kum Denizi Plajı

Kum Denizi Halk Plajı "Mavi Bayrak" sahibi olan plajlar arasına girmiştir. "Mavi Bayrak" çeşitli standartları içinde taşıyan marina ve plajlara verilen uluslararası çevre ödülüdür. Bu ödülü almanın çeşitli kriterleri vardır. Plajlar için yüzme suyu kalitesi, temizlik, plajların arazi kullanımı ve işletme açısından kıyı alanları kullanımını içeren tüm yasa ve yönetmeliklere uyması, plaj ekipmanlarının düzgün şekilde işlevine uygun hizmet etmesi, can güvenliğine uygun olması gibi kriterler bunlardan bazılarıdır.

Kum Denizi Plajı Urla'daki tek mavi bayraklı plajdır ve bu özelliğiyle yaz sezonunda ilçenin en uğrak yerlerinden biri haline gelmektedir. Halk plajı olarak kullanılan yaklaşık olarak 200 metre uzunluğundaki alanı sığ deniziyle, ayrılmış şezlonglu alanlarıyla ve tasarlanan su oyun alanı ile de fazlaca talep görmektedir. Plaj sınırları içinde yer alan bu su oyunları parkuru çocuklar başta olmak üzere birçok kişinin ilgisini çekmektedir.



Şekil 31. Kum Denizi Plajında Bulunan Bazı Donatılar ve Birimler

Kum Denizi Plajı Urla'da en fazla tercih edilen plajdır. Uzun bir düzlüğe yayılan kum zeminden oluşan plaj konumu, kapasitesi, niteliksel özellikleriyle birçok ziyaretçinin uğrak yeri olmaktadır. Plaj içerisinde engelli vatandaşların da kullanımına uygun olan şezlongların bulunduğu kısımlar, giyinme kabinleri, duş-tuvalet alanları, bebek emzirme odaları, su oyun alanı mevcuttur. Plaj sınırları içerisinde ayrıca ziyaretçilerin kullanımına açık olan belediyenin işletiminde olan, yeme-içme hizmeti yapan, üzeri asma germe örtü sistemle kapatılmış ve platform üzerine oturtulmuş alana sahip Urit Beach Kafe bulunmaktadır.

4.2.2.2. Zeytinalanı Sahili Ve Rekreasyon Alanı

Zeytinalanı Sahili Urla kuzey kıyılarından olan ve Urla'nın Güzelbahçe ilçesinden itibaren batı aksında başlayan Zeytinalanı Mahallesi sınırları içerisinde yer alır. Uzun düz bir kıyı aksına sahip Zeytinalanı Sahili'nin kıyıdan iç kesimi genel olarak ikinci konut yerleşmesiyle doludur.



Şekil 32. Zeytinalanı Sahili ve Rekreasyon Alanının Uydu Görüntüsü
Kaynak: Google Earth, 2019.

Zeytinalanı Sahili "2" numaralı kumluk alandan başlayan ve "1" numaralı alanın son bulduğu alana kadar devam eder ve tamamı kumluk yapıdadır. Kumluk yapıdaki kıyı alanı yılın belirli zamanlarında özellikle alanın çevresinde oturan sakinler tarafından faydalanılmaktadır.



Şekil 33.1 Numaralı Bölge

"1" Numaralı rekreasyon alanı sahille paralel devam eden; dinlenme-oturma amacıyla konulan banklar, spor yapma gereçleri, kauçuk zeminden yapılmış çocuk parkı, yürüyüş ve bisiklet yolları gibi donatı ve birimleri içeren açık bir kamusal alandır. Alan içerisinde yeme-içme-oturma faaliyetlerinin yapılabileceği büfe-kafe ve ürün satışı hizmeti veren bir alan vardır.

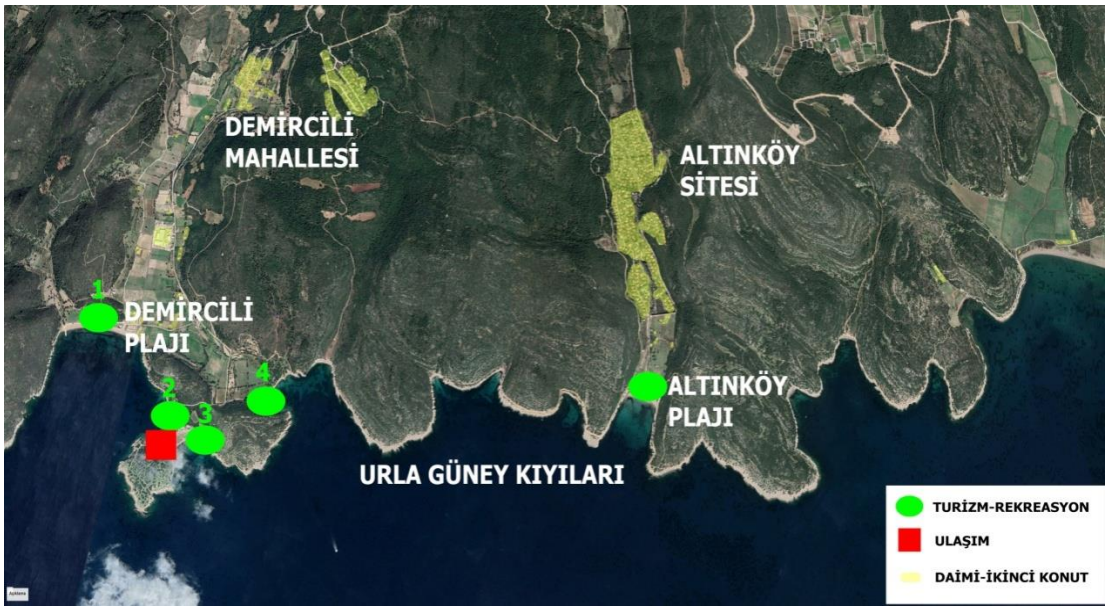
Rekreasyon alanı ile sahil arasında bir metrelik bir kot farkı ve iki kot arasında geçişi sağlayan beton merdivenler bulunmaktadır. "1" Numaralı ve "2" Numaralı alan arasında sahilin üst kotunda taşıt yolu bulunmaktadır.



Şekil 34.2 ve 3 Numaralı Bölge

"2" Numaralı bölge 140 metre uzunluğunda kumluk sahil bir alandır. Bulunduğu çevreye hizmet eder. Çevresinde herhangi bir sosyal tesis bulunmamaktadır ve "3" Numaralı rekreasyon alanına açılmaktadır. Bu rekreasyon alanı iki konut bölgesi arasında kalan ve kıyıyla bütünleşik; çocuk oyun alanı, spor yapma gereçleri, yürüyüş yolları olan kamusal alandır.

4.2.2.3.Demircili Plajı ve Çevresi, Altınköy Plajı



Şekil 35. Urla Güney Kıyılarındaki Plajlar ve Yerleşim Bölgeleri (Google Earth)



Şekil 36. Demircili Plajı

Demircili Mahallesi sınırlarında yer alan Demircili Plajı, 25 metre genişliğinde 300 metreye yakın uzunluktadır. Taşlık olan kıyı alanı düzenlenmiş bir halde değil,

doğal halindedir. Plaj alanı içerisinde yeme-içme faaliyetlerinin yapıldığı sosyal tesis de bulunmaktadır.



Şekil 37. 2 ve 3 Numaralı İşaretli Bölge



Şekil 38. 4 Numaralı İşaretli Bölge

2 numaralı bölge bir bölümünün ufak boyuttaki teknelerin demir atma alanı, diğer bir bölümünün ise kamp alanı olarak kullanıldığı bölgedir. 3 numaralı bölge denize girilen, kamp yapılan taşlık yapıdaki kıyı alanıdır. Kıyı alanı belirli bir sınıra

kadar kamp alanı, geri kalan kısmı ise denize girme alanı olarak kullanılmaktadır. Bölge içinde bulunan tesise ait olan şezlonglar belirli bir yere kadar devam eder, sonrasında ise taşlık alan bulunmaktadır. 4 numaralı bölge ise özel bir sosyal tesisten oluşmaktadır. Tesis içerisinde yeme-içme faaliyetlerini karşılayan bir bölüm, kıyı alanında ise düzenlenmiş, platformlar oluşturulmuş bölüm vardır.

Altınköy Plajı Urla'nın güneyinde Yağcılar Mahallesi sınırları içerisinde yer alan, adını bulunduğu çevredeki Altınköy Sitesi'nden alan halk plajıdır. Yalnızca site sakinleri tarafından değil, Urla'nın ve İzmir'in birçok yerinden gelen kentliler tarafından kullanılmaktadır. Demircili ve çevresindeki plajlara nazaran Altınköy Plajı'nın kullanıcı potansiyeli daha yüksektir. 200 metre kıyı sahil uzunluğu olan, kumlu yapıdaki plaj büyük bir alana sahiptir. Büyük ve geniş alana sahip olması alandaki kullanıcı sayısının daha fazla olmasına olanak tanımaktadır.



Şekil 39.Altınköy Plajı ve Çevresi

Plaj alanı yalnızca denize girme amaçlı kullanılmamakta; kamp yapmak isteyenler için kamp yeri olarak da kullanılmaktadır. Sahilin bir kısmı kamp alanı olarak ayrılmış, geri kalan kısım ise denize girmeye uygun şekilde boş bırakılmıştır. Kamp yapmak isteyenler için tüm olanaklara sahip olan alan aynı zamanda sosyal tesise de sahiptir. Yeme-içme, oturma, satış gibi aktivitelere olanak tanıyan tesis, kumluk plaj alanıyla arasında şezlongların olduğu tampon bir bölge oluşturmuştur.

4.2.2.4.Balıklıova Rekreasyon Alanı ve Sahili



Şekil 40. Balıklıova Sahili ve Rekreasyon Alanının Havadan Görüntüsü
Kaynak: https://www.insaatderyasi.com

Balıklıova Rekreasyon Alanı Urla Balıklıova Mahallesi sınırları içerisinde 18000 metrekare alana yayılmış rekreasyon alanıdır. Balıklıova Limanının yanında bulunan alan kıyı ile bitişik ve iç içedir. Balıklıova kıyısında yapılan bu rekreasyon alanı 2017 yılında Türkiye Sağlıklı Kentler Birliği tarafından sağlıklı şehir planlaması kategorisinde birincilik ödülü almıştır.

Kıyıda yer alan rekreasyon alanı, alanla bütünleşik olan kumluk ve denize girmeye olanak sağlayan sahile sahiptir. Sahil, Balıklıova Limanı ile aynı aksta yer almaktadır.

Balıklıova rekreasyon alanı 220 metre uzunluğunda sahil bandına, spor-yürüyüş alanlarına, amfi tiyatroya, çocuk oyun alanlarına, bisiklet yoluna, voleybol alanına, futbol sahasına, oturma-dinlenme alanlarına, kafeye ve yerel halkın ürünlerini sattıkları kadın üretici pazarına sahiptir.



Şekil 41. Balıklıova Rekreasyon Alanına Bütünleşik Sahil Bandı

İzmir Büyükşehir Belediyesi'ni Yarımada İzmir Projesi kapsamında bazı güzergahlar belirlemiştir. Yürüme- bisiklet yolu, zeytin yolu, bağ yolu, mavi rota olarak belirlenen güzergahlar İzmir'in çeşitli noktalarından geçmektedir. Hazırlanan proje kapsamında Balıklıova da güzergah noktaları arasında bulunmaktadır. Bu güzergahlar doğrultusunda kıyılarda rekreasyonel ve sportif faaliyetler için düzenlemeler yapılması planlanmaktadır.

4.2.2.5.Çeşmealtı Sahili ve Rekreasyon Alanı

Çeşmealtı Rekreasyon Alanı Urla Denizli Mahallesi sınırlarında, Yalı Caddesi'ne paralel kıyı şeridinin Çeşmealtı Limanı'na kadar olan kısmını kapsayan, yürüyüş yolları, oturma-dinlenme alanları, iskele, şezlonglu alanları içeren alan olarak tanımlanabilir.



Şekil 42.Çeşmealtı Sahili

Çeşmealtı Sahili doğal kıyı oluşumu üzerine düzenlenmiş bir taşıt yolu ve yanında 2.5 metre civarında yaya yolunun da olduğu 1.35 kmlik bir güzergahı kapsar. Yaya yolu üzerinde sık aralıklarla yerleştirilmiş banklar bulunur. Taşıt yolu ve yaya yolunun alt kotunda bulunan, kıyı çizgisi ile yaya yolunun bittiği nokta arasındaki alan bazı yerlerde düzenlenmemiş şekilde taşlık ve kumluk yapıda, bazı yerlerde ise düzenlenmiş beton platform ve kumluk alandan oluşur.



Şekil 43.Çeşmealtı Sahilde Bulunan Yürüme Yolu ve Kumluk Plaj Alanı

Çeşmealtı Sahil'de kıyı üzerinde yapılan faaliyetlerin biri de" windsurf" olarak da adlandırılan rüzgar sörfü ve yelken sporudur. Urla rüzgarlı yapısı ve kıyı alanları ile

bu sporu yapmaya oldukça elverişlidir. Çeşmealtı Sahilinde bu tarz su sporlarının eğitiminin verildiği ve pratiğinin yapıldığı spor tesisi vardır.



Şekil 44.Çeşmealtı Sahilde Spor Amaçlı Kıyı Kullanımı

Çeşmealtı Sahil kıyı boyunca denize doğru platformlar oluşturulmuştur. Bu platformlar yaz aylarında denize girmek isteyen kentlilerin faydalandığı bir alan, kış aylarında ise dinlenme duraklama, balık tutma gibi faaliyetlere olanak tanıyan alanlardır.

4.2.2.6. İskele Rekreasyon Alanı



Şekil 45. İskele Rekreasyon Alanı

İskele Rekreasyon Alanı; İskele Mahallesi sınırları içerisinde, Urla Limanı'nın bulunduğu kıyı güzergahında bulunan ve oturma alanı, yürüyüş yolları, çocuk parkı gibi birimleri içeren kamusal bir açık alandır. Rekreasyona dönük faaliyetlere olanak tanıyan alan, Urla İskele'si kıyı güzergahı boyunca devam eden yürüyüş ve bisiklet yolu ile bütünleşik bir vaziyettedir. Yürüyüş ve bisiklet yollarının kıyı sınırı ile arasında beton bir set oluşturulmuştur. Yapılan bu beton setler ahşap donatılarla oturma birimlerine dönüştürülmüştür.

Aynı kıyı güzergahında yer alan İskele bölgesi ve bu bölgenin etrafında gelişen ticari faaliyetler kıyıdaki yürüyüş yolu ile rekreasyon alanını beslemektedir. Rekreasyon alanının çevresinin önemli odak noktası olması ve alanın aynı zamanda kıyıya açılması ve kıyı ile etkileşim halinde olması oluşturulan rekreasyon alanını da önemli bir çekim merkezi haline getirmiştir. Kıyı alanındaki yürüyüş yoluna bitişik, kaide üzerine oturtulmuş heykel figürü de bu durumu destekleyen bir olgudur.

4.2.2.7. Gelinkaya Plajı

Gelinkaya Plajı Denizli Mahallesi sınırlarında yer alan, Urla İskele'den sonra İskele Caddesi-Fevzi Çakmak Caddesi güzergahı üzerinde bulunan sahile dönüştürülmüş 100 metre civarındaki kıyı alanıdır. Karantina Adası'ndan itibaren batıya doğru ilerleyen kıyı alanları içerisinde denize girmeye uygun ilk bölge burasıdır. Urla'ya bu amaçla gelen günübirlik ziyaretçilerin kuzey bölgesinde Kum Denizi Plajı'ndan sonra tercih ettiği plaj Gelinkaya Plajı'dır. İsmini kumluk sahil alanının başladığı kayalıktan alan plaj alanı içerisinde yeme-içmeye olanak tanıyan sosyal tesis bulunmaktadır. Plaj sınırları içerisinde duş-tuvalet-giyinme kabini gibi birimler ve şezlong gibi dinlenmeye olanak sağlayan gereçler bulunmaktadır.



Şekil 46. Gelinkaya Plajı

4.2.2.8. İçmeler-Torasan Arası Kıyı Sporları



Şekil 47. Su Sporlarının Yapıldığı Alan

İçmeler-Torasan arasında yapılan su sporlarının yapıldığı alan Urla ve çevredeki kentlilere hizmet etmektedir. Alanda eğlencenin yanı sıra sporcu yetiştirmek üzere yelken, windsurf (rüzgar sörfü), kiteboard, kitesurf gibi spor branşlarında eğitimler verilmektedir. Rüzgarlık bir bölge ve düz bir kıyı hattına sahip olan Torasan-İçmeler arası bu alan gelişmekte olan su sporlarına olanak tanıması açısından önemlidir.

4.2.2. Endüstriyel-Ulaşım Amaçlı Kullanılan Urla Kıyıları

Çalışma alanı olan Urla ilçesi İzmir'in sayfiye yerleşimi olarak adlandırılabilecek bölgelerinden biridir. Urla kıyı alanlarında yapılan faaliyetler, metropol kentlerin kıyı alanlarından farklıdır.Urla'nın içinde bulunduğu İzmir'in kıyı alanlarında endüstriyel amaçlı kıyı kullanım görülebilmekteyken, sayfiye yerleşimi olan Urla'da endüstriyel amaçlı kıyı kullanımı mevcut değildir. Bu başlıkta Urla üzerinden ulaşım maksatlı kıyı alanları kullanımlarının değerlendirilmesi yapılacaktır.

4.2.2.1. Urla Limanı

Urla Limanı; Urla İskele ve Balıkçı Barınağı olarak da adlandırılan, Karantina Adası'nın batısında bulunan, yatların, balıkçı teknelerinin, deniz taşıtlarının demir attığı, 60 deniz taşıtı kapasitesi olan alandır. Liman mendirekle çevrili ve su yüksekliği 3 ile 5 metreye yakındır.



Şekil 48. Urla Limanının Havadan Görüntüsü
Kaynak: http://www.urla.bel.tr

Urla Limanı 19. yy. sonlarına sahadaki en uğrak liman olma özelliğini taşımaktaydı. Foça, İzmir Urla, Karaburun, Foça ring seferleri yapan deniz taşıtları

1950'li yıllara dek sahada ulaşım bakımından oldukça önemli bir konumdaydı (Mater, 1982).



Şekil 49. Urla Limanı'nın Panaromik Fotoğrafı

Liman çevresinde alışveriş dükkanları, restoranlar, çay bahçeleri, oteller bulunmaktadır. İskelede bulunan balıkçı teknelerinin getirdiği balıkları sattıkları balık mezadı da liman alanında bulunur. Birçok sosyal işletme ve rekreasyon alanını da içeren liman ve çevresi özellikle yaz mevsiminde yoğun olarak kullanılır.



Şekil 50. Urla Liman ve Çevresi Yerleşimi

İskele Mahallesi'nin sınırları içerisinde bulunan; balıkçı barınağı, tekne vb. çeşitli deniz taşıtlarının bulunduğu, etrafı yürüme yolu ve ticari mekanlarla çevrili liman bölgesi, kıyı ile aynı güzergahta olan rekreasyon alanı ile bütünsellik oluşturmaktadır. Çevresinde birçok birim olan ve önemli bir ulaşım merkezi olan liman bu özellikleriyle çevresinde önemli bir odak noktasıdır.

Urla Limanı ya da Urla İskelesi aynı zamanda yılın belirli dönemlerinde aktif olan, İzmir'in belirli yerlerinden vapur seferlerinin yapıldığı iskele alanını da içerir.

4.2.2.2.Çeşmealtı Limanı



Şekil 51.Çeşmealtı Limanı Havadan Görüntüsü
Kaynak: Google Earth, 2019.

Çeşmealtı Limanı Urla Güvendik Mahallesi sınırları içerisinde yer alan tekne ve yatların demir attığı alandır. Liman üç kısma ayrılmış uzun bir alandan oluşmaktadır. Limanda su derinliği yaklaşık olarak 2 metre civarıdır.



Şekil 52.Çeşmealtı Limanı

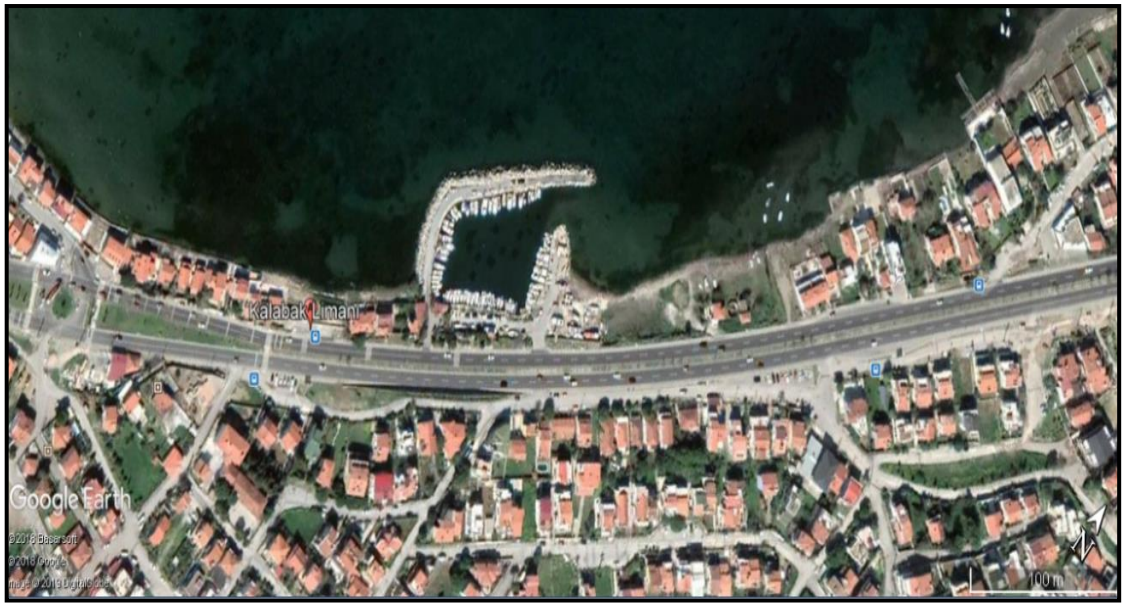
Çeşmealtı Limanı tıpkı Urla Limanı gibi etrafı lokanta, kafe gibi yeme- içme mekanlarının ağırlıkta olduğu mekanlarla çevrilidir.Alışverişe olanak tanıyan Çeşmealtı Gece Pazarı da limanın ortasında konumlanmaktadır.



Şekil 53.Çeşmealtı Limanı'nda Bulunan Deniz Taşıtları

Çeşmealtı Sahili olarak adlandırılan ve Yalı Caddesi' ne paralel olan kıyı alanının bitiminde yer alan liman Urla' da bulunan ve hem alan olarak hem de deniz taşıtı kapasitesi olarak Urla'daki en büyük liman olma özelliğini taşımaktadır.

4.2.2.3. Kalabak Limanı



Şekil 54. Kalabak Limanı Uydu Görüntüsü
Kaynak: Google Earth, 2019.

Kalabak İskelesi Urla' nın Denizli Mahallesi sınırlarında, Urla'nın kuzey kıyıları içerisinde yer alan balıkçı teknelerinin, yatların demir attığı limandır. İzmir merkez Gülbahçe D300 sahil yolunun 5-10 metre kuzeyinde yer alan ve diğer limanlara nazaran daha ufak olan liman sosyal mekan olarak da olanaklara sahip değildir. Liman etrafında kafe ve ayrı mekan olarak konumlanmış tuvaletler vardır.



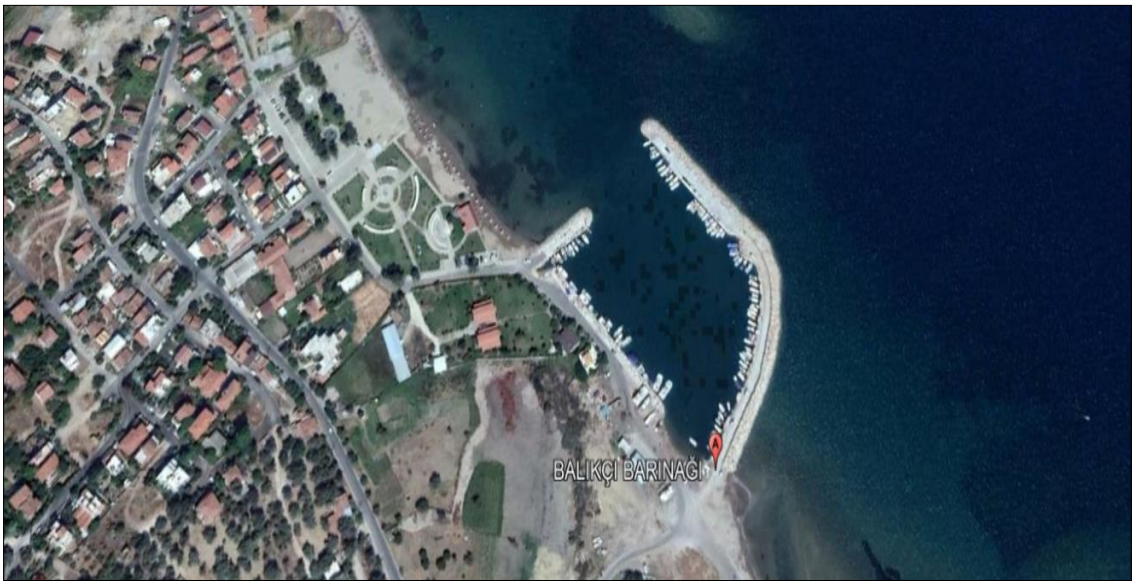
Şekil 55. Kalabak Limanı

4.2.2.4. Balıklıova Limanı



Şekil 56. Balıklıova Limanı

Balıklıova Limanı Urla'nın kuzeyinde bulunan Balıklıova kıyılarında yer alan yaklaşık olarak 90-100 deniz taşıtı kapasitesine sahip, küçük balıkçı teknelerinin, yatların demir attığı limandır. Balıkçı barınağı olarak da isimlendirilen ve "Su Ürünleri Kooperatifi" tarafından işletilen limanın etrafında kapalı alan olarak tuvalet birimleri bulunmaktadır. İlave olarak, liman çevresinde 165 metre uzunluğa sahip Balıklıova Rekreasyon Alanı bulunmaktadır.



Şekil 57. Balıklıova Limanı'nın Uydudan Görüntüsü
Kaynak: Google Earth, 2019.



Şekil 58. Balıklıova Limanı'nın Panaromik Görüntüsü

Gülbahçe Körfezi'nin batısında, İnce Burun'la Dalyan Burnu arasındaki geniş limandır. Balıklıova Limanının ortasında ve Balıklıova beldesinin önünde küçük bir balıkçı barınağı bulunur. Bu barınağın ana mendirek ucunun 50 metre uzantısında bir sığlık bulunur. Bu sığlık 70 metrelik bir alana yayılmış olup, şamandıra ile işaretlenmiştir. Barınak içinde 1.5-3 metre arası derinlik vardır ve demir atmak gerekir. (coastguidetr.com/tr/koy/80205/balikliova-limani).

4.2.2.5. Özbek Limanı



Şekil 59. Özbek Limanı'nın Uydudan Görüntüsü
Kaynak: Google Earth, 2019

Özbek Limanı Urla Özbek sınırları içerisinde, kuzey kıyıları dahilinde olan limandır. Liman iki kısma ayrılmıştır ve her iki tarafta da balıkçı tekneleri ve yatların olduğu deniz taşıtları bulunmaktadır. Balıkçı barınağı olarak da adlandırılan alanı su ürünleri kooperatifi işletmektedir.

Akkum Koyu olarak da bilinen limanın etrafında kafelerin, restoranların, konut yerleşmesinin olduğu bir yapılaşma alanı bulunmaktadır. Ayrıca alan içerisinde deniz taşıtlarının onarımına, imalatına olanak tanıyan tekne imal yeri de bulunmaktadır.



Şekil 60.Özbek Limanı
Kaynak: https://www.coastguidetr.com/tr

4.2.2.7. Kıyı Alanlarında Bulunan Taşıt Yolları

Urla'da kıyı alanlarından geçen birçok taşıt yolu bulunmaktadır. Gülbahçe'den başlayıp Zeyinalanı'na gelen kıyıya paralel olan yol; İskele, Çeşmealtı ve Menteş'te (Denizli Mahallesi) yerleşim bölgeleri ile kıyı arasında kalan yol; Torasan-İçmeler arası kıyıya paralel giden yol; Balıklıova-Gülbahçe arasında kıyıdan giden yol ve Balıklıova'dan Karaburun'a giden sahil yolu kuzey kıyı alanlarında bulunan taşıt yollarındandır. Güney kıyılarında ise kıyı yapısından dolayı taşıt yolu kullanımı mevcut değildir.

Kıyı alanlarında bulunan taşıt yolları kullanım kapasitesi yüksek olmayan, tali yollar olarak kullanılan sahil yollarıdır. Gülbahçe'den Urla'ya gelen D300 Yolu kullanım kapasitesi en fazla olan, en çok kullanılan sahil yoludur; fakat tüm kuzey kıyı aksı boyunca devam etmez. Kalabak Limanından sonra iç kesimlere doğru devam eder.

4.2.3. Daimi Konut ve İkinci Konut Gibi Yerleşme Amaçlı Kullanılan Urla Kıyı Alanları

Urla'da en yoğun kıyı kullanım biçimlerinden biri daimi-ikinci konut yapılaşmalarıdır; Urla'nın önemli bir bölge olması kıyı alanlarında doğrudan konut yapılaşmalarını etkilemiştir. Bu başlıkta sayfiye yerleşim bölgesi olan Urla'nın kıyı alanları coğrafi konumlarına göre bölgelere ayrılacak, kıyı alanları ve çevrelerinde oluşan yapılaşma alanları belirtilecek; kıyı alanlarında yerleşmeden kaynaklı problemli unsurların değerlendirilmesi yapılacaktır.

Urla daimi-ikinci konut yerleşmelerinin oldukça fazla olduğu bir sayfiye bölgesidir. İzmir merkezine yakın ve erişilebilir olması; fiziksel çevre koşullarının yerleşmeye müsait olması; kıyı alanlarının varlığı ve denize girmeye imkan tanımasıkentlilerin Urla gibi yüksek nitelikli bir sayfiye bölgesini yerleşme alanı olarak seçmelerinin başlıca sebeplerindendir. Bu sebeptendir ki Urla'da konut-ikinci konut fiyatları Türkiye'de emsali diğer sayfiye yerleşimlerine göre daha yüksek değerdedir. Çalışma alanının Urla olarak seçilmesinin sebeplerinden biri de yüksek değer biçilen ikinci-daimi konut yapılaşmalarının-özellikle kıyı alanları ve çevrelerinde yoğun olarak görüldüğü- bu sayfiye bölgesini, kıyı alanlarındaki konut yapılaşmaları ve bu yapılaşmaların kıyı alanlarındaki etkileri bağlamında değerlendirmektir.

Urla'da kıyı alanlarında konut yapılaşmaları kuzey bölgesinde güney bölgesine göre oldukça fazladır. Bu durumun sebeplerinden biri yerleşmeyi sınırlayıcı faktörlerdir. Bu faktörlerin biri sit alanlarının varlığıdır. Urla'nın güney bölgesinde yerleşmeyi sınırlayan ve kıyı alanlarını da içine alan yoğun bir sit alanı hakimiyeti mevcuttur.

1960'lı ve 1970'li yıllar Urla'da kıyılarda ikinci konutların sayılarının artmaya başladığı zamanlardır. İkinci konutlar yaz aylarında Urla için ekonomiyi ve sosyal hareketliliği arttıran bir unsur olup; bu gelişmelerin tam olarak turizm olgusu olup olmadığı muğlaktır. Bir alanda turizm etkinliklerinden bahsedebilmek için mal, hizmet üretimi ve tüketiminin ekonomiye girdi sağlaması ve ekonomide önemli bir faktör olması gerekir. Ayrıca yeterince turistik tesis ve bu tesislerin de kullanım potansiyelinin yüksek olması gerekir. Urla bu bakımdan yeterince gelişmiş olmasa da son zamanlarda bu durumu düzeltmeye yönelik hamleler yapılmaktadır (Zoğal, 2016).

4.2.3.1. Kuzey Bölgesindeki Urla Kıyılarındaki Yerleşmeler

Urla'nın üç kısma ayrılmış kıyı bölgelerinden kuzey bölgesinde yer alan kıyı bölgesinin sınırları kuzeybatıda Balıklıova'da başlayıp kuzeydoğuya doğru Zeytinalanı ile son bulur. Bu bölümde Urla'nın kuzey kıyı alanlarında bulunan daimi konut ve ikinci konutlara dair değerlendirmeler yapılacaktır.

Urla'nın kuzeybatısındaki mahalle olan Balıklıova'da yapılaşma yoğunluğuna bakıldığında kıyı alanlarının ve çevrelerinin önemli oranda daimi-ikinci konut olarak kullanıldığı görülmektedir. Balıklıova sınırları içerisinde, Karaburun yolu çevresinde ise yerleşme alanları değil de tarıma ayrılmış arazilerinin varlığı görülür.



Şekil 61. Balıklıova Bölgesi Yerleşim Analizi

Balıklıova kıyıları konut bölgesinden başlar; ardından iskele, sahil ve rekreasyon alanıyla devam eder. Bu alanların bitiminde kıyıya paralel ve temas halinde kafe ve restoran; kıyıdan iç kesimlerde ise aynı şekilde ticari mekanlar ve konut yapılaşması bulunmaktadır. Balıklıova'nın ve Urla kıyılarının kuzeybatıda bittiği bölge ve çevresinde isetatil sitesi ve ikinci konut yapılaşması mevcuttur.

> Zeytinalanı, Çamlıçay, Yücesahil-Kalabak, İskele, Çeşmealtı, Denizli, Kocadere, Gülbahçe, Balıklıova, Özbek kıyılarında yerli konuttan daha fazla ikinci konut vardır. (Emekli, 2005).

Balıklıova-Gülbahçe arasında kalan yerleşme bölgesi gridal plan şeması kullanılarak tasarlanmış tatil sitesi, ikinci konut yapılaşması ve Balıklıova'dan kıyı boyunca gelen bir yoldan oluşmaktadır. Karaburun Yolu'na da oldukça yakın olan yerleşim bölgesinin etrafı zeytinliklerden oluşmaktadır. Bu alanların haricinde kalan alanlarda ise yerleşimin olmadığı, kıyının doğal olarak kaldığı ve kıyıya dönük faaliyetlerin yapılmadığı alanlar mevcuttur.

Gülbahçe Mahallesi Urla açısından önemli bir yerleşim bölgesidir. İYTE (İzmir Yüksek Teknoloji Üniversitesi) bölge sınırları içerisindedir. 1992 senesinde yerleşkesinde eğitim-öğretime başlayan okul, Gülbahçe Mahallesi'nin nüfusunu etkilemiştir. Artan nüfus ve konut ihtiyacı bu bölgenin gelişmesinde çok önemli bir faktördür. Birçok yerleşim bölgesi gibi Gülbahçe'de de konut yapılaşmalarının yoğunluğu kıyı alanları ve çevresindedir. Gülbahçe Mahallesi, İzmir ve çevresindeki kentlilerin yazın belirli dönemlerinde tatilini geçirmek, yatırım yapmak amacıyla sahip oldukları ikinci konut yerleşmeleri ile bilinen bir yerleşim bölgesidir. Üniversitenin kurulması, Çeşme Otoyolu'nun faaliyete geçmesiyle beraber İzmir ve çevresi mesafe ve zaman olarak azalmış; Gülbahçe'ye gelen nüfus artmıştır. Bu durumlar da bölgede daimi olarak kalan kişi sayısını etkilemiştir. Yılın belirli dönemlerinde ikinci konut, diğer bir deyişle yazlık olarak kullanılan konutlar, yılın uzun bölümünün geçirildiği daimi konutlara dönüşmeye başlamışlardır. Artan nüfusla beraber konut ihtiyacı da artmış, kıyı alanları da bu durumdan etkilenmiştir. Kıyılarda yapılaşma düzeyi artmıştır.



Şekil 62.Gülbahçe Mahallesi ve Çevresi Kıyı Yerleşmeleri

> Çeşme-Karaburun yolu üzerinde yer alan Torasan ve İçmeler mahallelerindeki ikincil konutlar 1990'lardan sonra yoğunluk kazanmaya başlamıştır. Bahçeli tek katlı ikinci konutların yanı sıra toplu konut kooperatifleri aracılığıyla yapılan siteler de mevcuttur ve bunların birçoğu yazlık olarak kullanılmaktadır. Ancak 2000'li yıllarla birlikte bu kıyıların iç kesimlerinde bitki örtüsü bakımından zengin olan yerlerde daimi konut olarak yapılan lüks konutlar da dikkat çekmektedir. Yaz kış oturanların oranı artmaktadır. (Emekli, 2005).

İçmeler-Torasan kıyı alanlarında da ikinci konut-daimi konut yerleşim yerlerini görmek mümkündür. D300 yolunun İçmeler bölgesinde kıyıya dönük olan yerleşim bölgesi kendi içinde birçok farklı sosyal birimi olan, yüksek konfor şartları sunan, villa-konut alanlarını kapsamaktadır. Torasan bölgesinde ise müstakil, bahçeli, genel olarak ikinci konut olarak kullanılan yapılaşmalar bulunmaktadır.



Şekil 63. Torasan Bölgesinde Kıyı Yapılaşmaları

Torasan-Özbek sınırları arasında Özbek (Akkum) Limanı'na kadar devam eden bölge sınırlarında kıyı bölgelerinde yoğun bir yerleşme olmadığı görülmektedir. Yılan Adası'nın karşısında Özbek Yarımadası olarak adlandırılan alan yakın çevresindeki kıyı alanlarına göre kıyı alanları içerisinde en fazla yerleşim yerine sahip bölgedir.Özbek Yarımadası'nda bulunan yerleşim alanları ise ikinci konut olarak kullanılan "site" biçimindeki oluşumlardır.



Şekil 64. Özbek Yarımadasında İkinci Konut Yerleşmesi

Özbek (Akkum) Limanı'nın kuzeyindeki alanda daimi ve ikinci konut yapılaşmaları mevcuttur. Kuzeye doğru gidildikçe kıyı güzergahında "site" şeklinde ikinci konut yapılaşması bulunur; kıyıdan iç kesimlere doğru ise yapılaşma azalmaktadır.

Urla kuzey kıyıları arasında, Kel Adası ile komşu Menteş Mahallesi sınırlarında yer alan, yerleşim alanlarının olmadığı ve girintili-çıkıntılı morfolojik yapıda olan kıyı alanlarına sahip bölge mevcuttur ve genel olarak ormanlık alanlardan oluşmaktadır. Ele alınan bölgede Menteş Atış Tatbikat Bölgesi bulunmaktadır. Menteş'in kuzeyinde yer alan bölge "askeri alan" olarak ilan edildiği için yerleşim alanı olarak kullanılamamaktadır.

Urla'nın Güvendik Mahallesi sınırları içinde yer alan Çeşmealtı Limanı'ndan sonra başlayan kıyı alanını kapsayan bölge; limandan hemen sonra başlayan ve devam eden bölge kıyıda konut yerleşimi bakımından oldukça zengindir. Kıyı güzergahında batıya doğru gittikçe yerleşim ve konut sayısı da azalmaktadır. Daimi ve ikinci konut olarak kullanılan yapılar kıyı alanı ve çevresinde yoğunlaşmıştır. Konut yapılaşmasının yanı sıra kıyı güzergahında otel, pansiyon gibi turizm işletmeleri de bulunmaktadır. Kıyı alanları denize girmeye uygun, kumlu yapıda olduğundan özellikle denize girme zamanı olan yaz aylarında daimi-ikinci konutlar ve turistik işletmeler yoğun talep görmektedir.

1985-2000 yılları arasında artan oranda ilgi çeken Güvendik, Çeşmealtı sırtları, kıyıdan uzak olmasına rağmen kıyı ve orman manzaralı, çam ve zeytin ağaçları

ile kaplıdır ve gelir düzeyi yüksek aileler tercih etmektedir. Kıyıların bu yıllarda dolmaya başlaması ile sessiz sakinliği tercih edenler, villa tipi bahçeli lüks konutlar yapmaktadır. Yaz aylarında oturan sayısı yüksek olmakla birlikte, konutların yarısı kış aylarında da kullanılmaktadır. (Emekli, 2005).



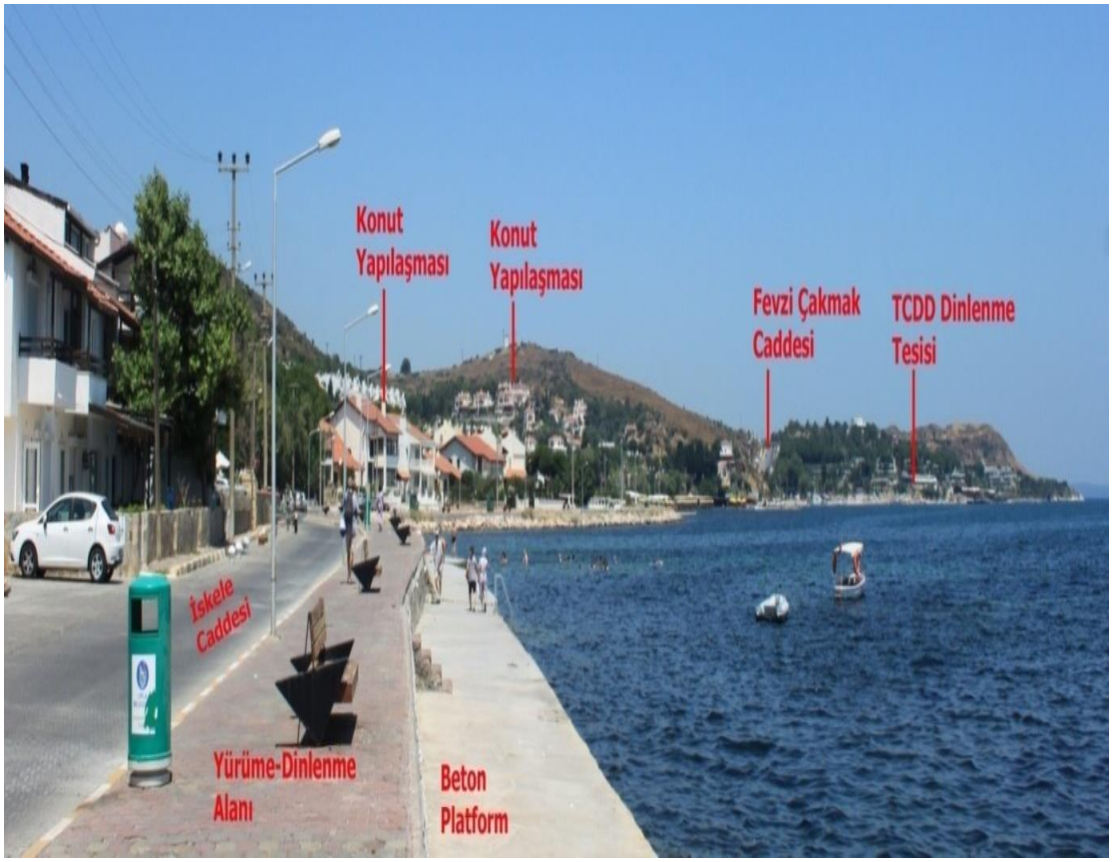
Şekil 65.Güvendik-Çeşmealtı İkinci Konut yerleşmeleri

Çeşmealtı Limanı ile TCDD Dinlenme Tesisi arasında kalan alan daimi konut-ikinci konut yapılaşmasının Urla'da en yoğun olduğu yerlerdendir.Alan Denizli Mahallesi sınırlarında yer almaktadır.



Şekil 66.Çeşmealtı'nda Bulunan Konut Yerleşimleri

Çeşmealtı Sahil ve Rekreasyon alanının bulunduğu kıyı güzergahı boyunca konut-ikinci konut yerleşmeleri bulunmaktadır. Çoğunluklu olarak iki katlı ve bahçeli yapıların olduğu alanda, müstakil tek katlı yapılaşmalar da mevcuttur. Bu bölgedeki konutlar genel olarak ikinci konut olarak kullanılmaktadır. Aynı güzergah içerisinde kısım kısım da ticari yapılaşmalar, turizm amaçlı kullanılan otel, motel, pansiyon gibi yapılaşmalar bulunmaktadır.



Şekil 67. Urla İskele - TCDD Dinlenme Tesisi Arasındaki Alanın Analizi

Fevzi Çakmak Caddesi'nin bitişiğinde kıyı ile arasında yalnızca yol olan konut bölgesi, İskele Sahil güzergahı boyunca devam eden genelde iki katlı konut yapılaşmalarının olduğu alandır. Urla İskelesi'nin etrafında gelişen çoğunluğu kafe-restoran, otel, pansiyon olan ticari işletmelerin olduğu yapılaşma bölgeleri ve Karantina Adası'na giden bağlantı yolunun Urla İskelesi güzergahına doğru gelişen, kıyı ile arasında yalnızca tampon alan olarak yol bulunan, konut bölgesini kapsamaktadır.



Şekil 68. Karantina Adası Çevresinde Konut Yapılaşmaları

Karantina Adasına giden yolun sağ kısmında kalan yerleşim bölgesi iki katlı konut yapılaşmalarının olduğu alan düzenlenmiş sahil alanına yakın olup, yerleşim bölgesinin Karantina Adasına dönük kıyı ile arasında tampon bir yeşil alanı vardır. Fazla büyük olmayan bu alan kamp yapmak isteyen kentlilerin kullanıp, konakladıkları bir bölgedir. Karantina Adası'nın çevresinde, kıyıya yakın alanlarda ikinci konut, pansiyon, otel gibi yapılaşmalar mevcuttur. Kum Denizi Plajı'na da yakın olan bu bölgede bulunan ticari konaklama mekanlar ve ikinci konutlar özellikle yaz aylarında yoğun bir biçimde talep edilmektedir.



Şekil 69. Karantina Adası-Kum Denizi Plajı Çevresi Yapılaşmalar

Kalabak Mahallesi ve Urla ilçesinin kuzeydoğuda başladığı Zeytinalanı Mahallesi sınırlarını kapsayanbölge, D300 Güzelbahçe ilçesinden gelen sahil yolu konut yapılaşmalarını ikiye ayırmaktadır. Yolun kıyıya yakın kısmında kalan alanlar daha çok ikinci konut olarak, yolun diğer yüzünde kalan alanlar ise daimi konut olarak kullanılmaktadır. Kıyıya yakın kısımlar rekreasyona dönük-plaj faaliyetleriyle de desteklenebildiği için kıyıya paralel gelişen ikinci konut yerleşmeleri oldukça fazladır. Alansal olarak bakıldığında ise konut yerleşme alanının ikinci konut yerleşmelerinden daha fazla olduğu söylenebilir. Urla' da yerleşmenin başladığı ilk bölge de İzmir sınırına (merkez) en yakın bölge olan ve kentin doğal bir uzantısı olarak gelişen Zeytinalanı'dır. Devamında ise kıyı aksında devam eden bölge ve bu bölgelerin çevresidir.



Şekil 70. D300 Yolunun Kıyıdan İç Kısmına Doğru Olan Yapılaşmalar



Şekil 71. Zeytinalanı Kıyıda Yer Alan Konutlar



Şekil 72. Balıklıova'nın Batı Kıyıları
(Google Earth,2019).

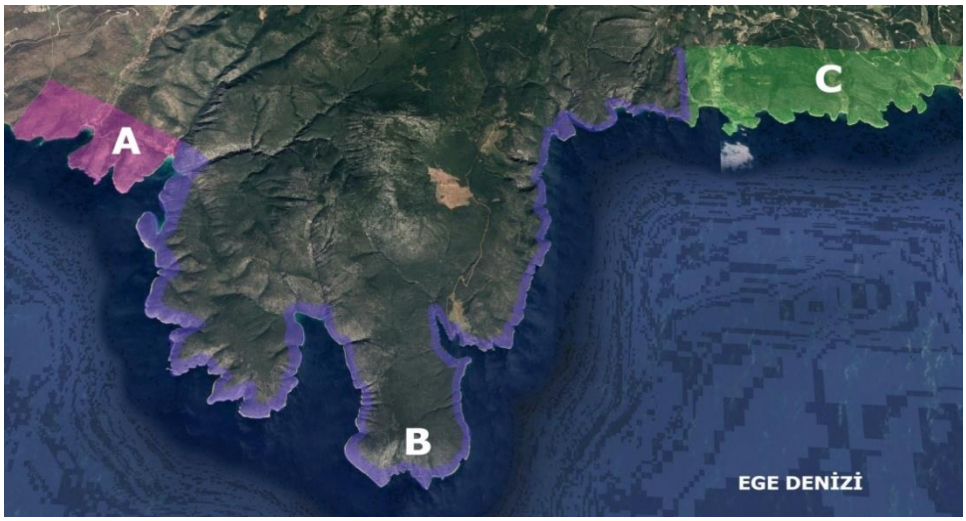
Şekildeki kıyı bölgesi Karaburun ve Ildır ile sınırı bulunan, kuzeybatı Urla kıyılarını gösteren bölgedir. Balıklıova'nın batısındaki kıyı alanlarında yalnızca bir bölgede yerleşim alanı bulunmaktadır Şekilde kırmızı dikdörtgen olarak işaretli yerleşim bölgesi (sarı zemin üzerinde) Karaburun ile sınır komşusu ve Balıklıova Mahallesi sınırları içerisindedir. Tatil sitesi olarak kullanılan bu yerleşim bölgesi içinde sosyal alanlar, rekreasyon alanları, kıyıda ise deniz taşıtlarının demir attığı bir alan mevcuttur.



Şekil 73. Kuzeybatı Urla Kıyılarında Bulunan Tek Yerleşim Bölgesi
Kaynak: http://www.iltur.com

4.2.3.2. Güney Bölgesindeki Urla Kıyı Alanlarında Yerleşmeler

Güney kıyıları üç ayrı bölgeye ayrılmış ve her bir bölgedeki yerleşim analizleri yapılmıştır. Genel olarak Urla güneyinde yerleşim ve nüfus sayısı kuzey bölgesine göre çok daha azdır. Güney kıyıları çevresindeki yerleşmeler kıyıdan iç kesimlerde ve ikinci konut yerleşmeleri, kırsal yerleşimin sürdüğü konutlar, çiftlik evleri, site içerisinde yer alan bahçeli 2 katlı konutlar şeklindedir. Güney kıyı alanlarına ve kıyı çevresindeki yerleşmelere ulaşım diğer bölgelere göre zordur. Zeytinliklerin ve çam ağaçlarının bulunduğu ormanlık alan içerisinden, geçilerek kıyı alanlarına ve yerleşim bölgelerine ulaşılmaktadır.



Şekil 74. Urla Güney Kıyıları
(Google Earth, 2019).



Şekil 75.Güney Kıyıları A Bölgesindeki Yerleşmeler
(Google Earth,2019).

"A" bölgesi Zeytineli Mahallesinin sınırlarında olan, kırmızı çember içerisinde gösterilmiş iki farklı yerleşim alanına sahip bölgedir. Yerleşim yerlerinin olduğu alanlar koyların etrafında, düzlük alanda oluşturulmuş, ikinci konut bölgeleridir.



Şekil 76. Bölgedeki Konut Yerleşimi (A Bölgesi)

"B" ile işaretlenmiş bölge Zeytinler Mahallesi sınırları içindedir ve bölge içerisinde yerleşim alanı bulunmamaktadır. Mor renkle boyanmış kıyı alanı ve çevresini içeren bölge orman alanı olup, doğal ve 2. ve 3. derece arkeolojik sit alanlarına sahiptir. "B" bölgesinin bulunduğu kısım aynı zamanda "Akdeniz Foku Yaşam Alanı"dır ve bölge bu bakımdan oldukça önemlidir.

3 ayrı bölgeye ayrılan güney Urla kıyıları arasında en yoğun yerleşimin görüldüğü yeşil renk ile işaretlenmiş "C' bölgesidir. Bölge yükseltisi fazla olup; kıyıları koy ve burunlardan oluşan girintili-çıkıntılı formdadır. Yoğun doğal sit alanı, yer yer de 2. ve 3. derece arkeolojik sit alanlarının varlık göstermektedir. Yerleşim yoğunluğu "A" ve "B" bölgesine göre fazla olsa da, sit alanlarının varlığı, yükseltinin fazlalığı, engebe gibi unsurlar yerleşmeyi sınırlandırmıştır.

"C" bölgesi Demircili, Yağcılar ve Kuşçular Mahallelerini kapsayan alandır. Bölge içerisinde yoğun bir yapılaşma alanı yoktur. Kıyı alanlarına yakın olan dağınık yapıda ikinci konut olarak kullanılan tek katlı ve bahçeli, çiftlik evi tarzında konut yerleşmeleri bulunmaktadır. Yerleşmeyi sınırlandıran unsurlardan ötürü alansal oran olarak az bir bölgede yerleşim vardır.Altınköy Sitesi'nin olduğu ikinci konut bölgesi ve

güney kıyılarının doğu kısmında bittiği Kuşçular Mahallesi sınırlarında yer alan çiftlik evi tarzındaki konutlar haricinde; plaj ve kamp alanı olarak kullanılan alanlar (Demircili Plajı ve çevresi) ve çevrelerinde yapılaşma görülür. Kıyı çevresindeki bu yapılaşmalar genel olarak sosyal tesislerdir.



Şekil 77. Altınköy Sitesindeki Bahçeli Konutlar

Urla'da kıyı bölgeleri ve çevrelerinde konut amaçlı kullanıma hizmet eden yapılaşmalardan biri de Yağcılar Mahallesi sınırları içerisinde yer alan Altınköy Sitesi'dir. Bir diğer ismi de Altınköy Çiftlik Evleri olan yerleşim yeri Urla merkeze 15 km civarı uzaklıktadır. Site aynı zamanda güney kıyı alanları ve çevresindeki en büyük yerleşim alanıdır. Çiftlik evi konseptiyle yapılmış olan iki katlı konutlar geniş bahçelere sahip olup, daimi ve ikinci konut olarak hizmet vermektedir. Ekonomik gelir düzeyi yüksek kesimin genel olarak tercih ettiği bu konutlar şehirden uzak, çevresi ormanla çevrilidir. Yerleşim yeri içerisinde birçok farklı kullanıma olanak tanıyan birim vardır. Sosyal tesis, çocuklar için oyun alanı, spor yapma alanları, yürüyüş yolları bunlardan bazılarıdır. Site aynı zamanda Altınköy Plajı olarak adlandırılan plaja yürüme mesafesindedir.

4.3. Urla Kıyı Alanlarında Yaşanan Problemler

Bu başlıkta üçe ayrılmış sayfiye yerleşimi Urla'nın kıyı alanlarının kullanımlarının sebep olduğu problemli durumlar anlatılacaktır.

4.3.1. Turizm-Rekreasyon Amaçlı Kullanımlarda Yaşanan Kıyı Problemleri

Urla'da kıyı alanlarında en fazla kullanım biçimlerinden biri turizm-rekreasyon amaçlı kıyı kullanımıdır.Kuzey ve güney Urla kıyı alanları rekreasyona dönük ve turizm faaliyetlerine olanak tanımaktadırlar.

Değişen yaşam koşullarıyla beraber hayat kalitesi bireyler için öncelikli duruma gelmiştir. Hayat kalitesi çevre, su kalitesi, gelişme,eğlenme gibi unsurları kapsamaktadır. Hayat kalitesine olan talep kıyı alanlarına yönelmiş olan göç, strese ve aşırı yüke neden olmaktadır (Akyarlı vd., 2005). Tezin çalışma alanı olarak seçilen "İzmir-Urla" çevresi de yılın belirli aylarında bölgeye gelen topluluklarla beraber oldukça kalabalıklaşmaktadır. Bu yoğun taleple gelen kalabalık kitle özellikle kıyı alanlarında yoğunlaşmaktadır. Oluşan bu yoğun talep beraberinde birtakım sorunları da getirmektedir. Kıyı yapısının değişime uğraması, bozulması ve insan temelli karşılaşılan en büyük sorunlardan olan kirlilik istenmeyen durumların başında gelmektedir.

Urla turizm-rekreasyona dönük faaliyet tanıyan kıyı alanlarıyla, başta İzmir olmak üzere birçok farklı kent tarafından bilinmektedir ve kentliler tarafından tercih edilmektedir. Özellikle yaz aylarında Urla kıyıları çok büyük bir oranda bu amaçla kullanılmaktadır. Turizm-rekreasyon amaçlı kullanımlarda yaşanan kıyı problemleri kıyı alanlarına olan yoğun insan eylemleri sonucunda artan baskı ve bu baskının kıyı alanlarındaki yansıması olan kirlilik, kıyı karakterinin değişime uğraması, altyapının kapasitesinin zorlanması gibi problemlerdir. Urla'da rekreasyon-turizm faaliyetli kıyı kullanımları yoğun kullanıma maruz kaldıklarından tüm bu problemli unsurlar Urla kıyı alanları için de geçerlidir.

Urla kıyıları ve çevreleri en yoğun kullanımı yaz ayalarında yaşarlar. Birçok kentli Urla kıyılarını denizde yüzmek, su sporları yapma, rekreasyon faaliyetlerinden yararlanmak vb. amacıyla kullanmaktadır. Yaz aylarında Urla'ya gelen kentliler ilçenin turizm girdisini arttırmak gibi olumlu bir duruma sebep olsalar da; kıyı alanlarında kapasite üstü kullanım durumunda altyapıyı zorlayan olumsuzluklar yaratırlar. Kıyı alanları çevresindeki otopark, sosyal tesisler, düzenlenmiş alanlar da bu durumdan benzer şekilde etkilenirler.

Metropol kent yerleşimleri ve sayfiye yerleşimlerini rekreasyon-turizm amaçlı kıyı kullanımı bakımından kullanıcı sayısı miktarı bakımından ayırabiliriz. Sayfiyedeki

kıyı alanı, metropoldeki kadar geniş bir alana yayılmamakta ve metropoldeki gibi yoğun bir kullanıma maruz kalmamaktadırlar. Urla da bu bakımdan bağlı bulunduğu İzmir ilinin dahi turizm-rekreasyon amaçlı kullanımından farklı kullanım şekline, kapasitesine ve kıyı problemine sahiptir. Metropollerde yaşanacak kıyı baskısı, altyapıdaki yetersizlik daha büyük çaplı ve etkisi daha genişken, Urla ve Urla gibi sayfiye bölgelerinde kapasite ve etkileşim bölgelerine göre bağlı bu durum daha alt ölçekte hissedilmektedir.

4.3.2. Endüstrileşme-Ulaşım Amaçlı Kullanımlarda Yaşanan Kıyı Problemleri

Günümüzde sayfiye yerleşim bölgesi olan Urla'nın kıyı alanlarında, içinde bulunduğu İzmir kenti ve diğer metropol kenti kıyı alanlarında yapılan endüstriyel amaçlı faaliyetler yapılmamaktadır. Bu durumda Urla'da endüstriyel kıyı kullanımı ve kıyı kullanımına dair problemli bir unsur da bulunmamaktadır.

Urla ve Urla'nın içersinde bulunduğu yarımada geçmişte önemli etkileşim ağı olan, ulaşım potansiyeli yüksek antik liman bölgesi konumunda olup; taşımacılık, ticaret gibi birçok farklı amaç için liman olarak kullanılmıştır. Günümüzde Urla sınırları içerisinde faal olarak kullanılan beş adet liman bulunmaktadır. Kıyı alanlarında bulunan bu liman, iskele, balıkçı barınağı olarak adlandırılan yapılaşmalarının kullanım hacmi ve kapasitesi fazla değildir ve yoğun bir kullanım potansiyeli yoktur. Bu bakımdan Urla'da kıyı alanlarında, deniz ulaşımı maksatlı kullanımların kamusallığı etkilemediğini; büyük çapta niteliksel bozulmaya neden olmadığını; metropol kentlerin kıyı alanlarındaki benzer kullanımlarda yaşanan kıyı problemlerin Urla'da görülmediğini söylemek mümkündür.

Kıyılarda ulaşım maksatlı kullanımlarda yaşanan problemli sorun kirliliktir. Deniz taşıtları yanaştığı kıyı alanının ve çevresinin kirlenmesine yol açar ve o bölgedeki su-kıyı kalitesini etkileyerek gerek kentliler, gerekse kıyıda yaşayan canlı sistemleri için olumsuz bir durum yaratırlar. Bu sebeple bu kıyı kullanımına olanak sağlayan alanların yerleşim alanlarından uzak yerde konumlandırılması beklenir. Urla'da kıyılarda ulaşım maksatlı yapılaşmalar yerleşim bölgesiyle bitişik, devamlılık sağlayan, erişimi kolay bölgelerde konumlandırılmıştır. Kalabak, Urla, Çeşmealtı, Özbek ve Balıklıova Limanları yerleşim bölgelerine yakındır; limanların çevrelerinde denize girmeye de

olanak tanıyan rekreasyon alanları mevcuttur. Bu durum deniz suyu kalitesini olumsuz etkileyen bir durumdur.

Urla'da kıyı alanlarında bulunan ulaşımın bir diğer kolu olan taşıt yolları kuzey kıyılarında Zeytinalanı'ndan başlar ve yer yer sekteye uğrayarak Balıklıova'da son bulur. Güney kıyı alanlarında ise kıyı yapısından dolayı taşıt yolu kullanımı mevcut değildir.

Taşıt yolları kıyı-deniz ilişkisi arasında kopukluk yaratması; kentli ve su arasındaki doğrudan ulaşımı engelleyerek araya geçilmesi gereken bir alan yaratması; kullanım yoğunluğuna göre tabii kıyı alanını niteliksel kayba uğratması bakımından kıyı alanlarında olumsuzluk yaratmaktadır. Urla üzerinden değerlendirilme yapıldığında kuzey kıyı alanlarında Gülbahçe'den gelen Zeytinalanı'nda kıyı ile paralel giden taşıt yolunun; İskele, Çeşmealtı ve Menteş'te (Denizli Mahallesi) yerleşim bölgeleri ile kıyı arasında kalan yolun; Torasan-İçmeler arası kıyıya paralel giden yolun; Balıklıova-Gülbahçe arasında kıyıdan giden yolun ve Balıklıova'dan Karaburun'a giden sahil yolunun benzer olumsuzluklar yarattığını söylemek doğru olur. Kullanılan bu taşıt yolları kullanım kapasiteleri fazla olan anayollar değil, Urla içi ulaşımda yoğun olarak kullanılmayan sahil yollarıdır. Urla'da kıyı alanlarında bulunan bu taşıt yolları yerleşim ve deniz ilişkisini sekteye uğratması, kıyılarda niteliksel eksiltmeler yaratması gibi olumsuzluklara sebep olmaktadır; fakat yoğun kullanımlı, kapasitesi fazla ve geniş alana yayılmadıklarından kamusallığı etkileyen büyük çaplı hasara yol açmamaktadırlar.

4.3.3. Daimi-İkinci Konut Amaçlı Kullanımlarda Yaşanan Kıyı Problemleri

Kıyı alanları ve çevreleri konut yapılaşmalarında en çok tercih edilen alanlardır. Bu durum sayfiye yerleşim bölgesi olan Urla için de farklı değildir. Urla, İzmir'deki ve çevresindeki benzer özellikte bulunan birçok kıyı alanına sahip sayfiye yerleşimine göre daimi-ikinci konut yapılaşmasının en yoğun olduğu; günden güne çoğaldığı bir yerleşim bölgesidir. Urla kıyı alanlarında birçok farklı tipolojide daimi-ikinci konut bulunmaktadır. İzmir merkezinde yaşayan birçok kentli kent merkezinin devamında olan, yakın, erişilebilir, doğası ve kıyı alanları bakımından gözde olan Urla'da yazlık olarak adlandırılan ikinci konutları tercih etmektedirler. Kıyı alanlarında bulunan bu konutların fiyatları da Ege'de bulunan emsali birçok kıyı bölgesinden oldukça yüksektir.

Yeryüzü şekilleri vesit alanlarının varlığı yapılaşmaları sınırlandıran önemli iki faktördür; Urla'da da özellikle güney kıyı alanları ve çevresi bu durumdan etkilenmiştir. Bu unsurların etkilemediği daimi-ikinci konut yapılaşmaları Urla'nın kuzey kıyı alanlarında mevcuttur ve yoğunlaşmıştır. Güney kıyı alanlarında ise Zeytineli Mahallesi sınırlarında ve Demircili-Yağcılar arasında kıyıdan iç kesimlerde çiftlik evi ve site tarzında yapılaşmalar mevcuttur. (Urla'nın güney kıyılarında bu yerleşimlerin haricinde yapılaşma bulunmamaktadır.)

Kıyı alanlarında konut yapılaşmalarının sebep olduğu birtakım problemli durum vardır. Zeytinalanı'ndan başlayan ve Menteş'e kadar devam eden bazı ikinci-daimi konut yapılaşmaları kamusallığı ve kentli ile deniz-kıyı ilişkisini sekteye uğratmakta, bu durum da olumsuzluğa sebep olmaktadır. Konut yapılaşmalarının kıyı alanlarında yoğunlaşmasının yarattığı diğer olumsuzluklar ise plansız-düzensiz yapılaşma ve bu yapılaşmanın yansıması olan silüetteki değişimler, altyapıda eksiklikler oluşması, kıyı benliğinin hasara uğramasıdır.

Urla'da ikinci konut yapılaşmalarının ilk olarak görüldüğü Zeytinalanı-Menteş aksındaki kuzey kıyıları genel olarak kıyı alanlarına paralel ve yer yer kıyıya teğet biçimde konut yapılaşmasıyla dolmuş, sonrasında Torasan-İçmeler-Gülbahçe kıyı aksı konut yerleşiminde tercih edilmeye başlanmıştır.Urla'da yaşayan nüfusun ihtiyacı olandan daha fazla konut yapılaşması mevcuttur; birçok kentlinin yılın yalnızca belirli bölümünde kullandıkları ikinci konut yapıları daimi konutlar kadar çoktur. Sürekli olarak da yeni yapılaşmalar (özellikle site ve çiftlik ev tarzında) yapılmaktadır. Bu durum Urla kıyılarında öncelikle tabii bir bozulma yaratmış; ekolojik denge bu durumdan etkilenmiş, değişime uğramıştır. Sonrasında ise yapılaşmalardan kaynaklı altyapısal, drenajı etkileyen problemler ortaya çıkmıştır.

Urla, İzmir ve çevresindeki kentlilerin ikinci konut olarak kullandıkları yapılaşmaların en fazla bulunduğu sayfiye yerleşimlerinden biridir. Yapılaşma yoğunluğu da en fazla kıyı alanlarında görülmektedir. Yaz aylarının başlamasıyla ikinci konutlarına gelen kentliler yazın bitimiyle kent merkezlerindeki daimi konut olarak kullandıkları konutlara dönmektedir. Yaz aylarında Urla'da nüfus miktarını arttıran bu sebeplerden biri yazlıkçı olarak adlandırılan Urla'da konut sahibi olan ve bir süre Urla'da konaklayan kentlilerdir. Yaz ayları dışında yılın büyük bir bölümünde boş kalan

kıyı alanları çevresindeki ikinci konut -yazlık- yapılaşmaları dolaylı bir olumsuzluk yaratmaktadır.Bu olumsuz durum özellikle yerel yönetimler açısından yaşanan nüfus farkından dolayı kaynak dengelenmesi ve erişilmesi sorunudur.

BÖLÜM 5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Kıyılar, kara ve deniz yönündeki etkileşim alanları olup kent dinamiğinin önemli alanlarıdır. Kıyılar zaman içerisinde kentle tamamlanarak, kentin önemli parçası haline gelir ve odak noktaları olarak kentlere büyük zenginlik sağlarlar. Sosyal, ekonomik faydalar haricinde kıyıların estetiksel anlamda da kent üzerinde birçok olumlu yansımasını görmek mümkündür. Yaşanan tüm bu etki ve gelişmeler kıyıların geçmişten günümüze dek tercih edilme sebepleri olmuşlardır. Tarihsel süreçte ihtiyaç olan yaşamsal döngüyü devam ettirme temelli başlayan kıyı yönelimi, zaman içerisinde kullanım ölçeğini genişletmiş, değişen koşullar ve ihtiyaçlarla beraber yeni kıyı kullanım türleri ortaya çıkmıştır.

Çalışma alanı olan İzmir'in Urla ilçesi kıyı alanları bakımından önemli değere sahip bir sayfiye yerleşim bölgesidir. Sınırları içinde bulunduğu Urla Yarımadası Ege Denizi'nde birçok ülke içi ve ülke dışı yere yakın ve erişilebilir olduğundan, kritik bir pozisyondadır. Yerleşimlerin M.Ö. 6000'li yıllara dayandığı ilçe, zeytin tarımı ve Klazomenai zeytinyağı işliklerinden elde edilen zeytinyağı ile ekonomik döngüsünü devam ettirirken, ürünün dış pazara sunulması fikri ile beraber ihracat yapılmaya başlanmıştır. Ürünün pazara ulaşmasını sağlamak amacıyla da en kolay ve ekonomik yöntem olarak deniz yolu seçilmiştir. Liman Tepe, zeytin ve zeytinyağının satışı ile başlayan ve sonrasında ticari birçok faaliyetin yapıldığı, Ege denizinde bilinen en eski ve merkezi limanlardan biri olmuştur. Yerleşmeler de liman çevresinde gelişmiş ve alan aynı zamanda liman kenti konumuna gelmiştir. Bu durum Urla için kıyı alanlarının antik çağlarda kullanılmaya başladığının göstergesidir.

Günümüz Urla sınırları içerisinde üç ayrı bölgeye ayrılmış kıyı şeridi vardır ve bu kıyı şeritlerinin özellikleri birbirinden farklıdır. Kuzey ve güney olarak coğrafi konumlarına göre iki kısımda sınıflandırılan kıyı alanları antik dönemlerden günümüze dek birçok farklı kullanıma olanak sağlamışlardır. Çalışmada kıyı alanları kullanım şekilleri üzerinden değerlendirilmiş, bu değerlendirme yapılırken değişen şartların ve mevcut kullanımları etkileme durumundan da bahsedilmiştir.

Urla, İzmir'e 35 km mesafede olup, birçok doğal, tarihi, kültürel ve turistik değere sahip bir ilçedir. Urla'nın sahip olduğu bu değerler içerisindeki en büyük

paylardan biri kıyı alanlarıdır. Yerleşmeler, suya dayalı spor faaliyetleri, rekreasyona dönük faaliyetler, denizcilik ve ulaşım faaliyetleri, turizm faaliyetleri gibi birçok bakımdan Urla kıyı alanları kullanılmaktadır. İzmir merkeze yakın ve kolay erişilebilir olan; kumlu, çakıllı, kayalık, dik ve düz yapıda olan kıyı alanları bu kullanımlara olanak tanıdığından önemli cazibe noktalarıdır. Kullanılan kıyı alanları ve çevreleri ilçe açısından yeni talepleri ve oluşumları da beraberinde getirmektedir. Bu durum ekonomik durum başta olmak üzere birçok dinamiği etkilemektedir.

Urla'ya özellikle yaz aylarında yoğun bir nüfus akışı sağlanmaktadır. Gerek günübirlik gerekse dönemsel olarak birçok kentli Urla'ya deniz, spor etkinliklerinin de dahil olduğu rekreasyona dönük faaliyetler dolayısıyla kıyılardan yararlanmak için gelmektedirler. Aynı durum uzun vadede ikinci konutlar için de yaşanmaktadır. Urla'da birçok kentlinin çeşitli kıyı bölgelerinde ikinci konutu bulunmaktadır. Kıyı alanlarının işlevi ve değeri artıp, Urla ile çevre bölgelerin ulaşım mesafesi kısalınca daimi konuta dönüşen konut sayısında da artış olmuştur. Tüm bu durumlar ilçenin turizm potansiyelini, imajını etkilemektedir. Urla sınırları içerisinde kıyı ve çevrelerinde en fazla kullanım olan rekreasyona dönük-turistik kullanıma uygun büyük çaplı tesis bulunmamaktadır. Devlet kurumlarına ait tesisler, konaklama birimleri ya da rekreasyon alanları olsa da, kıyı potansiyelini bölge için avantaja çevirecek alan sayısı yetersizdir.

Genel olarak Urla'da kuzey kıyıları güney kıyılarına göre daha fazla kullanıma olanak tanımaktadır. Kuzey kıyıları, güneydekilere nazaran daha elverişli kıyı yapısına ve formuna sahiptir. Aynı zamanda bulundukları çevrelere bakıldığında güney bölgesinin yükseltisinin fazla ve sit alanları bakımından zengin olduğu; kuzey bölgesinin ise İzmir kent merkezi ile bütünleşik ve süreklilik sağlayan kıyı şeridi oluşturduğu ve sit alanları yoğunluğu bakımından güney bölgesine göre daha az olduğu görülür.

Urla kıyı alanları ve çevreleri birçok farklı kullanıma olanak tanır; bu kullanımlar sonucunda kıyı alanları ve çevrelerinde birtakım olumsuzluklar meydana gelir. Kullanımlar sonucu meydana gelen olumsuz durumlar metropol kentlerde görülen kıyı problemlerinden kullanıcı sayısı, alan hacmi, fiziki koşullar, etkileşimde olduğu kamusal alanlar bakımından ayrılmaktadır. Metropol bölgesindeki kullanım biçimi sayfiye bölgesine uygun da olmayabilmektedir. Urla'nın bağlı bulunduğu İzmir kenti

metropol yerleşimindeki kıyı alanlarında endüstriyel amaçlı faaliyetler yapılırken, sayfiye yerleşimi Urla kıyı alanlarında bu faaliyetin gerçekleşmemesi duruma örnek olarak gösterilebilir.Bu duruma ilave olarak sayfiye yerleşimi kıyı kullanımlarına bağlı olarak oluşan hasarlar, metropol kent kıyı alanlarındaki kadar büyük çaplı hasarlar olmamaktadır.

Urla'da kıyı alanlarının yapıları ve kullanım fonksiyonları göz önünde bulundurulduğunda, bu alanların ilçe ve çevresi için önemli tabii, turistik, ekonomik kaynak olduğu görülmektedir. Üç tarafı kıyı ile çevrili ve birçok farklı biçimde ilçeye, kentlilere ve hatta fauna-floralara, herkese eşit, hizmet veren Urla kıyı alanlarına farkındalıkla yaklaşmak gerekmektedir. Kent stratejisi geliştirirken kıyı alanlarının uzun periyotlarda kullanıma olanak tanıyan potansiyeli göz ardı edilmemeli, mümkün olduğunca kıyı-kent iletişimi sağlanmalı, kıyı alanlarına korumacı yaklaşmalı, aynı zamanda kullanımlardan kaynaklanabilecek sorunlara da çözümcü çerçeveden bakılarak yaklaşılmalıdır.

KAYNAKÇA

Akyarlı, A., Çevik, E., Güler, I., Yalçıner, A. C. & Yüksel,Y. (2005). Kıyı Bölgesi Yönetimi ve Türkiye Örneği. *Antalya Yöresinin İnşaat Mühendisliği Sorunları Kongresi,* Antalya.

Akyüz, B. (2011). *Kruvaziyer Limanların Kentsel Kıyı Mekanlarına Etkileri: İstanbul Zeytinburnu KazlıçeşmeAtaportKruvaziyer Limanı Projesi Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Alkay, E. (1995). *Kentsel Peyzaj Ögesi Olarak Kıyı Mekanı ve Bandırma Üzerine Bir İnceleme,*Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Alp, B. (2012). *Kente Karşı Suç Kavramına Kıyı Alanlarındaki İmar Uygulamaları Çerçevesinden Bir Bakış: Kuşadası Örneği,* Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Alp, J., Özkan, Ö. & Tanrıverdi, Ç. (2015). "Dolgu Alanları: Kıyı Sınırını Yeniden Oluşturmak!" *9.Uluslararası Sinan Sempozyumu*, 21-22 Nisan 2015, Edirne, https://www.researchgate.net/publication/307477165, Erişim Tarihi:06.08.2019.

Bayhan, B.(2017). "Tasarımcı Gözüyle Bakıldığında İzmir' in En Büyük Problemlerinden Biri Kıyı Kültürü", http://www.arkitera.com/soylesi/917/baran-idil, Erişim Tarihi: 19.09.2018

Baysan, S. & Dal, N. (2007). "Kuşadası' nda Kıyı Kullanımı ve Turizmin Mekasnsal Etkileri Konusunda Yerel Halkın Tutumları". *Ege Coğrafya Dergisi*, (16), 69-85.

Ciravoğlu, A. (2008). "Denizine Küsen Kent: İstanbul", http://www.mimarizm.com/makale/aysen-ciravoglu-kiyi-dedigimiz-bir-esik-salt-kavramsal-degil-mekansal-anlamda-da-bir-esik_113650, Erişim Tarihi: 01.04.2018.

Çakmak, A. (2009). *Sinop Kıyı Kenti'nin Gelişimi*, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Demiralp, J. K. (1998). *Nehir Kıyısı Kentsel Mekan Kullanımlarının Değerlendirilmesi Üzerine Bir Çalışma: Vardar ve Yeşilırmak Kıyısı Örneği,* Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Demircioğlu, F. (2016). *Yaratıcılık ve Kamusal Alanın Dönüşümü Urla Sanat Sokağı Örneği,* Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.

Duru, B. (2003). *Kıyı Yönetiminde Bütünleşik Yaklaşımlar ve Ulusal Kıyı Politikası.* Ankara: Mülkiyeliler Birliği Vakfi Yayinları.

Emekli, G. (2002). "Sürdürülebilir Turizm Yaklaşımı İle Urla (İzmir) Kıyılarının Değerlendirilmesi".*Türkiye Kıyı Alanları Sempozyumu.* İzmir. https://www.academia.edu/9757390/S%C3%BCrd%C3%BCr%C3%BClebilir_Turizm_Yakla%C5%9F%C4%B1m%C4%B1_%C4%B0le_Urla_%C4%B0zmir_K%C4%B1y%C4%B1lar%C4%B1n%C4%B1n_De%C4%9Ferlendirilmesi, Erişim Tarihi: 05.03.2019.

Emekli, G. (2005). Urla Kent Coğrafyası. İzmir: Çantay Yayınevi.

Emekli, G. (2014). "İkinci Konut Kavramı Açısından Turizm Coğrafyasının Önemi ve Türkiye' de İkinci Konutların Gelişimi". *Ege Coğrafya Dergisi*, 23 (1), 25-42, https://dergipark.org.tr/download/article-file/56733, Erişim Tarihi: 05.03.2019.

Emiroğlu, M. (1988). "Urla Yarımadasında Nüfusun Gelişmesi", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih- Coğrafya Fakültesi Dergisi,* (1-2), 237-267, http://dtcfdergisi.ankara.edu.tr/index.php/dtcf/article/view/3211, Erişim Tarihi: 24.12.18

Erkmen, B. (2015).*Kentsel Kıyı Alanlarının Yeniden Canlandırılması: İstanbul Limanı'na İlişkin Bir Öneri,* Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Erkök, F. (2002). *Kentsel Bileşenleri ve Kıyı Kenti Bağlamında İstanbul'un Öznel ve Nesnel Değerlendirmesi,* Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Eşkar, F. (1997). *Liman Kentlerinin Yenilenmesi*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Fanusçu, M. E. (1994). *Florya, Bakırköy, Zeytinburnu, Samatya Sahil Parklarının Peyzaj Açısından İrdelenmesi,* Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Garipağaoğlu, N., Özcan, S., & Uzun, S. M. (2014). "Moda- Caddebostan (Kadıköy) Arası Kıyı Alanındaki Değişimin İncelenmesi". *Marmara Coğrafya Dergisi*, (29), 60-80, http://dspace.marmara.edu.tr/bitstream/handle/11424/2741/5000007044-5000011218-1-SM.pdf?sequence=1&isAllowed=y, Erişim Tarihi: 10.04.2019.

Google Earth, 2019.

Gören, B. G. (2011). *Kıyı Alanlarının ve Kıyı Alanlarındaki Endüstri Alanlarının Kültür Ve Eğitim Odaklı Dönüşümü: Haliç Kıyı Alanı Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Gülez, S. (1983). "Kıyısal Alanların Rekreasyonel ve Turistik Yönden Planlanmasında Yeni Bir Yaklaşım", *Türkiye 7. Dünya Şehircilik Günü, Kıyılar Kolokyumu,* 6-8.12/1983, Trabzon.

Gülöksüz, Y. (1976). Kıyıların Toplum Yararına Kullanılması Üzerine Düşünceler. *Mimarlık* , (2), 54-58, http://dergi.mo.org.tr/dergiler/4/285/4014.pdf, Erişim Tarihi: 24.11.18.

Gülser, F. Y. (2017), *Metropol Kentlerde Rekreasyon Sunumu Ve Kullanım Sorunları, İzmit Kenti Örneği,* Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Güney, E. (2003). *Yerbilim Terimleri Sözlüğü*, Nobel Yayın Dağıtım: Ankara.

Karabey, H. (1978). *Kıyı Mekânının Tanımı. Ülkesel Kıyı Mekânının Düzenlenmesi İçin Bir Yöntem Önerisi,* İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi Yayınları.

Kılıç, A. (1999). *Kıyıdan Geri Çekilme Sürecinde Kent-Kıyı İlişkisi Kentsel Kıyı Tanımı ve Bu Kavrama Dayalı Kentsel Kıyı Geliştirme Stratejileri: İstanbul Örneği*, Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik (1990, 3 Ağustos), Resmi Gazete (Sayı: 20594).

Korkut, A. B. & Şimşek, D. S. (2009). Kıyı Şeridi Rekreasyon Potansiyelinin Belirlenmesinde Bir Yöntem Uygulaması: Tekirdağ Merkez İlçe Örneği. *Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi*, (6) 3, 315-327, https://dergipark.org.tr/download/article-file/178461, Erişim Tarihi: 25.11.2018.

Kum, N. (2007). *Kentsel Kıyı Kullanımları, Çanakkale Sarıçay Kıyısının Mevcut Durumu ve Gelecek İçin Öneriler,* Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Özdemir, E. (2007). *İstanbul Kıyı Mekânında Dolgu Alanların Rekreasyonel Kullanımının Planlama Açısından İrdelenmesi İstanbul Avcılar Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Özdeş, G. (1972). *Şehirciliğe Giriş ve Toplum Ölçeği*, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Matbaası.

Özer, M. N. (2015). "Kıyı Kenti Olamayan Antalya", http://www.arkitera.com/gorus/643/kiyi-kenti-olamayan-antalya, Erişim Tarihi: 12.10.2018

Özkan, Ö. (2017). "Kıyı Kentinin Kültürü-Yeniden Oluşan Sınır ile Değişen Kent Kültürü: Maltepe Sahili Örneği", *Mimar.ist, (59), 46-51,* https://www.academia.edu/34306330/K%C4%B1y%C4%B1_Kentinin_K%C3%BClt%C3%BCr%C3%BC_-_Yeniden_Olu%C5%9Fan_S%C4%B1n%C4%B1r_ile_De%C4%9Fi%C5%9Fen_Kent_K%C3%BClt%C3%BCr%C3%BC_Maltepe_Sahili_%C3%96 rne%C4%9Fi, Erişim Tarihi: 10.08.2019.

Pala, K. (1975). "Türkiye nin Kıyı Sorunları ve Politikası". *TMMOBHarita ve Kadastro Mühendisleri Odası Dergisi*, (33-34), 3-

38,https://www.hkmo.org.tr/resimler/ekler/8CPH_ee3dfcd8a0645a2_ek.pdf, Erişim Tarihi: 22.03.2019.

Paşalıoğlu, A. (1993). *İstanbul'da 1980–1992 Arası Düzenlenen Kıyı Mekanlarının Kullanıcı Görüşlerine Göre Değerlendirilmesi; Haliç, Bakırköy Örneği*, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Rakipsiz, C. (2017). "*Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Gelişimi: 'Antalya Bütünleşik Kıyı Alanları Planı' Örneği"*, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Solmaz, S. (2017). Geçmişten Günümüze Türkiye Kıyı Politikaları Ve Türkiye Kıyılarında Yaşanan Mülkiyet Sorunları, Uzmanlık Tezi, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Ankara.

Sümer, G. (1983). "Kıyısal Alanların Rekreasyonel ve Turistik Yönden Planlanmasında Yeni Bir Yaklaşım". *Kıyılar Kolokyumu, 7. Türkiye Dünya Şehircilik Günü,* 6-8 Aralık 1983, Trabzon.

Tanrıöver, H. (1976). "Kıyıların Toplum Yararına Kullanılması İlkesi ve Kent Planlama Eylemi". *Mimarlık*, (2), 84-86, http://dergi.mo.org.tr/dergiler/4/285/4021.pdf, Erişim Tarihi: 24.11.2018

Tekeli, İ. (1976). "Kıyı Planlamasının Değişik Boyutları". *Mimarlık*, (2), 41-47, http://dergi.mo.org.tr/dergiler/4/285/4008.pdf, Erişim Tarihi: 24.11.2018

Uçlar, S. (2012). *Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ve İstanbul Örneği,* Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Urla Belediyesi (2019). Fen İşleri Müdürlüğü. (Görsel Alındı)

Ünsal, I. (2012). *Alan Kullanım Kararlarına Yönelik Doğal Eşik Analizi Modeli Geliştirilmesi Üzerine Bir Araştırma: (İzmir) Urla Örneği*,Yüksek Lisans Tezi, Ege Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.

Yaptı, D. E. (Ed.) (2015). Su ve Mimarlık. *Güney Mimarlık*, (20), 24.

Zoğal, V. (2016). *Urla' da (İzmir) İkinci Konutların Turizm Coğrafyası Yaklaşımıyla Değerlendirilmesi,* Yüksek Lisans Tezi, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

URL KAYNAKLARI

URL1: https://mpgm.csb.gov.tr/kiyi-alanlarinda-yer-alan-faaliyetler-i-84352, (Erişim Tarihi: 20.12.2018).

URL2: https://www.virahaber.com/tuzla-tersaneler-bolgesi-yeni-imar-planlari-askiya-cikti-41550h.htm, (Erişim Tarihi: 10.01.2019).

URL3: https://www.insaatderyasi.com/izmir-limani-da-varlik-fonuna-devredildi-2869h.htm, (Erişim Tarihi:07.01.2019).

URL4: http://sozluk.gov.tr/, (Erişim Tarihi:04.12.2018).

URL5: https://www.bodrumgundem.com/2018)./05/10/bodrum-kruvaziyer-limani-icin-oy-kullanin-avrupanin-en-iyisi-olma-yolunda/, (Erişim Tarihi:07.01.2019).

URL6: *https://mpgm.csb.gov.tr/kiyi-ve-dolgu-alanlarinda-ne-tur-yapilar-yapilir-i-4464,* (Erişim Tarihi: 24.06.2019).

URL7:https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/5/56/%C4%B0zmir_districts.png/800px-%C4%B0zmir_districts.png, (Erişim Tarihi:17.12.2018).

URL8: http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionImages/KGMimages/Haritalar/b2.jpg, (Erişim Tarihi: 15.02. 2019)

URL9: http://www.tuik.gov.tr, (Erişim Tarihi: 10.01.2019).

URL10: http://www.mta.gov.tr/v3.0/hizmetler/jeotermal-harita, (Erişim Tarihi: 17.02.2019).

URL11: http://www.izmirkulturturizm.gov.tr/TR-77470/urla.html, (Erişim Tarihi: 23.03.2019).

URL12: http://www.klazomeniaka.com/01-06resim.html, (Erişim Tarihi: 12.04.2019).

URL13: http://www.visitizmir.org/tr/search?word=URLA, (Erişim Tarihi: 14.04.2019).

URL14: http://www.izmirmuzesi.gov.tr/antik-yerlesim-alanlari-limantepe.aspx, (Erişim Tarihi:14.04.2019).

URL15: http://www.iltur.com/tumgaleri.html, (Erişim Tarihi: 10.08.2019).

URL16: coastguidetr.com/tr/koy/80205/balikliova-limani, (Erişim Tarihi: 17.06.2019).

URL17: https://www.izmirdergisi.com/tr/dergi-arsivi/32-8inci-sayi/2124-klazomenia, (Erişim Tarihi: 10.05.2019).

URL18: http://www.urla.bel.tr, (Erişim Tarihi: 11.05.2019).

URL19: https://www.visitizmir.org, (Erişim Tarihi: 13.05.2019).

URL20: http://www.izmirkulturturizm.gov.tr/TR-77209/kirsal-turizm---eko-turizm.html, (Erişim Tarihi: 13.05.2019).

URL21:www.izmirkulturturizm.gov.tr/ (Erişim Tarihi:13.05.2019).

URL22: http://www.urla.bel.tr, (Erişim Tarihi: 24.04.2019).

URL23: https://www.insaatderyasi.com, (Erişim Tarihi: 01.08.2019).

URL24: https://www.coastguidetr.com/tr, (Erişim Tarihi: 01.07.2019).

URL25: http://rota.yarimadaizmir.com, (Erişim Tarihi:15.05.2019).

URL26:http://www.izmirkulturturizm.gov.tr/TR-77470/urla.html (Erişim Tarihi: 09.05.2019).