



Değişen Kır Kent İlişkisi ve Bölgesel Kentleşme, İzmir- Urla Örneği

Işın CAN¹, Berna YAYLALI-YILDIZ², İpek EK³, Fulya POLAT⁴

¹ İYTE, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

^{2,3,4} İYTE, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü,

isincan@iyte.edu.tr, arch.berna@gmail.com, ek.ipek@gmail.com, fulyapolat@iyte.edu.tr

Özet: Türkiye’de 1970’lerde gelişen ikincil ev (yazlık ev) olgusu ile küçük kıyı yerleşimleri yaz boyunca ikamet eden yazlıkçılar tarafından farklı mekân tipolojisine dönüşmüştür. İzmir’in 38 km batısında, 1950’lerde daha çok tarımsal aktivitenin bulunduğu küçük bir ilçe olan Urla, bu ikincil ev ve farklı mekânsal kullanım biçimi ile yazlık evlerin bulunduğu bir yerleşime evrilmiştir. Dolayısıyla zaten mevcutta başlamış olan spekülatif baskı ile 1980’lerde mülk sahipleri arazilerini ya satmışlar ya da evlerini kiralamaya başlamışlardır. 1990’larda İzmir-Çeşme otoyolunun inşaatından sonra birçok ikincil ev birincil ev tipine dönüşmüş, artan ulaşım ve erişim imkânları ile yeni inşa edilen birincil konut tipleri ana arter boyunca ve kıyıda iç kesimlere doğru gelişim göstermiştir. 2000’li yıllarda ise İstanbul’dan İzmir’e göçlerin artmasıyla birlikte Urla’da şehirden uzak, sanatla ve doğayla iç içe bir sosyal yaşam üretilmesi için talepler artmıştır. Bu değişen sosyal beklentilerle birlikte, konut sektöründe yeni bir eğilim olarak bu etrafları kuşatılmış (enclaves) konut tiplerini oluşturmuştur. Ayrıca bölgede büyük bir araziye yayılmış olan yeni bir devlet üniversitesinin (İYTE) kurulması ile Urla’da istihdam ve genç nüfus bir nevi artmış ve yukarıda bahsedilen sebeplerden ötürü yerleşimin kırsaldan kente olan dönüşümünü hızlandırmıştır.

Bu çalışma 1969 ve 2015 yılı haritalarının mekan dizilim yöntemi ile oluşturulmuş analizlerini kıyaslayarak Urla’daki morfolojik değişimleri incelemeyi amaçlamıştır. Dolayısıyla çalışmada (segment analysis) parçacık analiz yöntemi kullanılmıştır. 1969 planı elde edilebilen en eski ve tek kadastral haritadır. Mekan dizilim yöntemi sonuçları göstermektedir ki ana arterlere ve merkeze olan bağlantı kayıpları, kapalı sitelerin artması, entegrasyon ve bağlantırlık değerlerinde azalmaya sebep olmuştur. Aynı zamanda son zamanlarda Urla’ya sadece yakınında bulunan kent İzmir’den değil Türkiye ve özellikle de İstanbul’dan gelen nüfus ile iç göç yerleşimi dönüştürmeye devam etmektedir. Bölgedeki lüks konut üretimi ve emlak değerleri son yıllarda büyük artış göstermiştir. Bu çalışma bu morfolojik değişimleri izleyebildiğimiz fiziksel sonuçları, Urla’daki sosyal yapının değişimiyle birlikte kente alternatif alt bölgelerin oluştuğu, kent ve kırsal arasındaki farklılaşmanın gittikçe silinip, Soja’nın (2013) belirttiği türde bir bölgesel kentleşmenin yaşandığı “her yerin kent olduğu” kent kuram literatürü üzerinden yeniden okuyarak yorumlamayı hedeflemektedir.

Anahtar Kelimeler: Mekân dizilim, morfolojik değişimler, kent ve kır, bölgesel kentleşme, ikincil ev (yazlık ev).



Giriş

1950’li yıllarda sanayileşme ile beraber emek ihtiyacının doğurduğu kırdan kente yaşadığımız göç olgusu, son zamanlarda farklı bir yörünge izleyerek kent ve kır ilişkisini yeniden okumamız gerektiğini göstermektedir. 80’lerde dinlenme ve turizm üzerinden kurulan bu ilişki artık daha büyük ölçekteki bölge ekonomileri ile bambaşka bir boyut kazanmıştır. Artan bu kır-kent ilişkisi Sietchiping ve arkadaşlarının (2014) da belirttiği gibi beraberinde çevresel sorunlara da işaret eder, örneğin sınırlı arazi ve kaynakların tüketimi gibi. Daha dengeli bir kır-kent ilişkisinin kurulabilmesi için farklı mekansal planlama sistemleri ve araçlarının geliştirilmesi gerekmektedir. Lefebvre (1970, 2003) de sanayi kentinin yerini “complete urbanisation” tam/eksiksiz kentleşmenin aldığını ifade ederek aslında şu an yaşadığımız sürece gönderme yapmıştır. Bu kentleşme biçiminin literatürde farklı isimlerde tanımlandığını görebiliyoruz. Örneğin Nelson ve Nelson (2010) bunu “küresel kırsal” olarak tanımlarken, Brenner ve Schmid (2015) “planetary urbanization” gezegensel kentleşme olarak ifade eder.

Kentleşmeyi hızlandıran bu ekonomik değişim ve gelişimler kır-kent bağlantısında emek yoğun sanayinin, hizmet sektörünün, ve tarım dışı sanayilerin de gelişmesini sağlamıştır. Tao (2007)’nin de belirttiği gibi Asya kentleri bu şehir-taşra ikili yapısından çıkarak tarımsızlaşma (de-agriculturalisation) ile beraber kır-kent entegrasyonuna geçmiştir. Kırsaldaki dönüşüm ile yerel ekonomilerin önü açılmış, tarım artık kırsal ekonominin bel kemiği olmaktan çıkmış ve kırsaldaki nüfus yeniden inşa edilmiştir. Bununla beraber kırsaldaki demografik yapı değişmekte, kırsalda yeni kullanımlar ortaya çıkmakta, hareket (mobility) kırsalda artmakta ve taşınmazlar ile emlak piyasaları bu bölgelerde hakim olmaya başlamaktadır (Brereton ve diğerleri, 2011). Artık değişen ev-iş ilişkisi ile de Iyer (2017)’in vurguladığı gibi “döngüsel göç” kavramı karşımıza çıkmaktadır. Kentleşme sadece kırdan kente emeğin hareketi ile değil, tam tersi kentten kıra hareket ile de olabilmektedir. Örneğin, İZKA (2014) raporunun da belirttiği gibi Urla ve İzmir arasındaki erişim otoban inşaatı ile birlikte artmış ve ilçe İzmir’in bir parçası haline gelmiştir. Dolayısıyla bu döngüsel göçün bir örneği de Urla’da yaşanmaktadır. İlçede oturup gün içinde İzmir’e işe gidenler olduğu gibi, İzmir’de oturup Urla’ya çalışmaya gelen bir grup nüfus da vardır.

Urla beş bölgeden oluşan parçacıl bir yerleşim olarak Yarımada’nın doğu-batı aksında konumlanmıştır. Bu çalışma ilçedeki üç alana, Urla merkez, kıyı ve otobanın kuzeyine odaklanmıştır, diğer iki alanlar ise Gülbahçe körfezinin doğusundaki Özbek ve batısındaki Gülbahçe-Balıkliova yerleşimleridir (İZKA, 2014). Kıyıdaki yerleşim en eski yerleşim olduğu için her zaman var olmuş, fakat asıl dönüşüm ilçe merkezinde ve iki yol (Eski İzmir-Çeşme Karayolu ve Otoban) arasında kalan bölümde gerçekleşmiştir. Günümüzde kır-kent ilişkisi yeniden evrilmektedir dolayısıyla bünyesinde hem kırsal hem de kentsel dokuyu barındıran Urla ilçesi önemli bir örnek teşkil etmektedir. Bu çalışmada, Hillier ve Hanson’ın geliştirdikleri mekan dizilim yöntemi kullanılarak, Urla-merkez ve kıyı alanlarındaki morfolojik dönüşüm analiz edilmiştir. İlçenin hem kırsal hem de kentsel yapısındaki değişimler plan kararları ve Anakent İzmir doğrultusundaki ilişki ve gelişimi ile açıklanmaya çalışılmıştır. Gans (1993, 51)’in de dediği gibi şimdiden sonra artık kentler ile ilgili yazılıp çizilenler ve geliştirilen kuramlar çok daha fazla içinde bulunduğu an/döneme bağlı olacaktır. Özellikle de sürekli değişen ve öngörülemeyen dünya ekonomisi sebebiyle.



Urla'nın İkincil Konutlar Odaklı Kentsel Gelişimi ve Sayfiye Kimliğiyle İlişkisi

Urla, tek bir ilçenin ismi olmakla birlikte, kentsel ölçekte, Urla Merkez ve Urla İskele olmak üzere, iki çekirdekli bir yapıya sahiptir. Bu ikili yapı sadece kentsel ölçekte değil, aynı zamanda kullanım/yaşam boyutunda da kendisini gösterir: Urla'da ve genel olarak İzmir'de yaşayan herkesin kolektif hafızasında yer eden haliyle, Urla Merkez ve Urla İskele birbirinden farklı iki oluşumdur. Hatta Merkez ve İskele birbirine yürüme mesafesinde bir uzaklığa da sahip değildir; birinden diğerine ulaşabilmek için genellikle taşıt tercih edilir ve 75. Yıl Cumhuriyet Caddesi ile Mithatpaşa Caddesinden oluşan anayol hattı (halk dilinde ağaçlı yol) kullanılır. Bu ikili kentsel çekirdek, Urla'nın sayfiye kimliğini de şekillendiren önemli bir etmen olmuştur. İkincil konutların öncelikle kıyı kesimlerde belirlediği düşünüldüğünde, bu kesimde yer alan İskele'ye ait sayfiye kimliği, daha çok bu tip konutların ortaya çıkışıyla paralel olarak gelişirken, Merkez'in sayfiye kimliği, ikincil konutların, var olan yöresel konut tipolojisi üzerine eklenmesiyle birlikte yapılır ve dolayısıyla burada ortaya daha karma bir mimari dil çıkar.

Urla'nın İzmir kent merkezi ile kurduğu ilişki ise 1950'lerden beri alınan çeşitli kararlarla, kendine özgü ve dinamik bir öyküye sahiptir. Urla için kentsel gelişim bağlamında atılan ilk önemli adım, 1955 tarihli master planda yer alan ve İzmir kentinin Çeşme-Pınarbaşı aksında (doğu-batı aksı) gelişimini öngören karardır (Güner, 2006, 134). Bu kararın temelinde, Körfez'in bir karayolu ağıyla donatılarak, merkez ve çeper arasındaki ilişkinin kıyı üzerinden güçlendirilmesini temel alan proje yatmaktadır. 1989'da yapımına başlanan ve 1993-1996 yılları arasında etap etap tamamlanarak kullanıma açılan İzmir-Çeşme Otoyolu, kent gelişimini batıya doğru ilerleten en önemli adımdır. İzmir merkezden Çeşme'ye olan mesafenin özel araçla yaklaşık 45 dakikaya düşmesi, Çeşme başta olmak üzere, aks üzerinde yer alan tüm sayfiye bölgelerine, özellikle İzmir halkının hafta sonu ziyaretlerini artırır. Buna paralel olarak, Yarımada bölgesi olarak da tanımlanan bu sayfiye yerleşimlerine (Urla, Karaburun, Çeşme, Seferihisar ve Güzelbahçe) uzanan İzmir-Çeşme Otoyolunun kenarlarında saçaklanarak genişleyen, sürekli ve ikincil konut uygulamalarında büyük bir artış yaşanır (İZKA, 2014, 40). Bu durum, Urla gibi az gelişmiş sayfiye yerleşimlerinin erişilebilirliğinin artmasına ve uğrak nokta haline gelmelerine yol açmıştır. Bölgeye ve kente hizmet veren sağlık ve eğitim kuruluşlarının yanı sıra turistik tesis inşaatları bağlamında da, bölgede büyük bir atılım kaydedilmiştir.

Urla'nın gelişimine dair bir diğer önemli vizyon, 1959-1960 yıllarında hazırlanan master plan ile ortaya atılmıştır (Güner, 2006, 128). Bu planda Urla, yeni endüstri bölgelerinden biri olarak tariflenmiştir. Amaç, İzmir kent merkezindeki iç göçü önlemek ve kent çeperlerine doğru gelişimi teşvik etmektir. Ancak bu öneri başarılı olmaz; Urla'nın “sayfiye yeri” olma karakteriyle uyumsuz. 1960'lardan itibaren hızla büyüyen İzmir kentinin kentsel genişleme doğrultusu, 1973 yılında hazırlanan İzmir Nazım Planı'nda kuzey-güney ve doğu-batı aksları olarak yeniden belirlenir (Güner, 2006, 131). Böylelikle, İzmir'in batısında yer alan Urla da kentsel gelişim sürecine, bu defa sahip olduğu işlev üzerinden tekrar dâhil edilmiş olur. Buna göre, İzmir kentinin kuzey-güney akslarındaki yerleşmeler daha çok endüstri işlevine ayrılırken, batı aksında yer alan Narlıdere, Urla, Seferihisar gibi denize kıyısı olan ilçeler turizm amaçlı işlevlendirilerek ikincil konut uygulamalarına rezerve edilir. Nitekim “sayfiye yerleşimi,” “sayfiye evi” ve “ikinci konut” gibi kavramlar da, tam olarak bu dönemlerde (1970'lerden itibaren) Türkiye konut literatürüne ve günlük dile girmeye başlar; sonraki dönemlerde ise yerini “yazlık ev” kavramına bırakır (Özgüç, 1977). “İkincil konut,” mimari ve planlama literatüründe çokça tercih edilen genel ifadedir; buradaki



ikincilik, bireylerin ikinci bir konut satın almaları anlamında değil, kullanım/işlev hiyerarşisi bağlamındadır (Arkon, 1989). Nitekim literatürde de “Başka bir yerde ikamet edip çalışmaları koşuluyla kullanıcıları tarafından satın alma veya kiralama yoluyla yılın belli dönemlerinde rekreatif amaçlı olarak kullanılan, fiziksel çekiciliği yüksek bölgelerde (akarsu, göl, kaplıca, deniz kıyısı, vb.) inşa edilmiş, turizm sektörü ile bütünleşmiş bir emlak yatırımı özelliği gösteren “sabit mülk” şeklinde tanımlanmıştır (Manisa ve Görgülü, 2008, 69). Bu tanımlarda, edinilen ikincil konutun “kentsel yaşam alanlarının dışında” yer almasının gerekliliği de vurgulanmaktadır (Emekli, 2014, 28).

Urla, 1960’lardan bu yana, İzmir’in en önemli yazlık tatil merkezlerinden biri olmuştur. İzmir-Çeşme Otoyolu sayesinde daha da artan, İzmir’in turistik cazibe merkezi Çeşme ilçesi ile Urla arasındaki yakınlık da, Urla’nın turistik işlevle gelişmesine büyük katkı sağlamıştır. 1969 yılında Urla-Çeşmealtı’da açılan ve mimar Ziya Nebioğlu tarafından tasarlanan Nebioğlu Turistik Tesisleri, Türkiye’nin “tatil köyü” konseptiyle gerçekleştirilmiş ilk turistik tesisidir (Arkiv, 2018). Üst gelir grubuna hitap eden bu tesis, gerek yerli, gerek yabancı turistin uğrak noktası haline gelmiş, pek çok filmin çekim mekânı olmuş, kolektif hafızada yer etmiştir. Ancak, bir süre sonra bu tatil köyü kapatılmış ve bölgedeki bu atılımların devamı da gelmeyince, pek çok sayfiye yerleşimi, turizm bağlamında Çeşme’nin gölgesi altında kalmıştır (Güdücüler, 2012, 72). Zaman içinde, Çeşme “gözde sayfiyeler” başlığı altında sınıflandırılabilir turistik niteliklere kavuşurken, Urla “günlük gidilen sayfiyeler” kategorisinde kalmaya devam etmiştir.¹

Dolayısıyla Urla’da ikincil konut kullanımı, daha çok hafta sonları, tatil günleri, bayramlar ve okulların kapalı olduğu Haziran-Eylül arası yaz dönemleriyle (buna Şubat ayı sömestr tatili de eklenebilir) sınırlıdır. Ancak sürekli konut ile ikinci konut arasındaki mesafe ne denli kısa olursa, ikincil konutun kullanım süresi ve sıklığının o kadar arttığı da söylenebilir (Emekli, 2004, 100). Bugün, 1970’lerde özellikle konut kooperatifi aracılığıyla satın aldığı yazlık konutunda, sürekli olarak kalmayı tercih eden emeklilerin sayısı oldukça fazladır. Urla, İzmir kent merkezine yakın sayılabilecek bir sayfiye yerleşimi olduğundan, günlük ziyaretçilerin sayısı da, özellikle yaz aylarında artmaktadır. Bu nedenle, Urla’da turistik pek çok eylemin de, günlük ziyaretçilere yönelik olarak kurgulandığı söylenebilir. Hafta sonu kurulan ve yörede yetişen meyve sebze ile halkın ürettiği çeşitli el işi ürünlerin satıldığı pazarlar, temalı ve yine yöresel ürünler odaklı şenlik ve festivaller (Enginar Festivali ve Ot Festivali) ile turistik amaçlı turlar ve doğa yürüyüşleri oldukça fazla talep görmektedir.

Urla özünde, pek çok turistik potansiyele de sahiptir. Örneğin, Liman Tepe yerleşkesindeki İyonya Klazomenai antik kenti, antik dönemden bu yana Urla’nın bir liman kenti olarak kullanılmış olduğuna işaret ederken, ilçenin tarih turizmine yönelik en önemli değeridir (Tuğcu, 2017, 86). Diğer bir çekim noktası ise, Klazomenai’nin hemen karşısında yer alan, 5000 yıllık tarihi boyunca pek çok medeniyete ev sahipliği yapmış olan ve Cumhuriyet döneminde ağaçlandırması gerçekleştirilen Karantina adasıdır. Bu adada yer alan Urla Kemik Hastanesi (günümüzde Urla Devlet Hastanesi) çevresindeki lojman konutlar, bölgedeki erken konut mimarlığı örneklerindedir. Ada, başta Urla olmak üzere, genel olarak batı kesimindeki diğer sayfiye yerleşimlerine hizmet veren bir sağlık merkezi konumundadır (Urla Devlet Hastanesi, 2018). Ancak deniz ve ağacı buluşturan yapısı, 600 metrelik taş dolgu yol üzerinden yürüyerek de ulaşılabilmesi dolayısıyla, yayalar için ayrı bir görsel ziyafet yaratan ada, turistik amaçlı olarak da ziyaret edilmektedir. Urla Kalabak’taki Kaliforniya plajı, daha 1960’ların sonlarındayken, yerli—ve bir miktar da yabancı—turist için bir çekim noktası oluşturmuştur. Yine Kalabak’taki kum denizi plajı,



bugün de, gününbirlik tatil arayışındaki İzmirliyle hitap eden önemli Urla plajlarındandır.

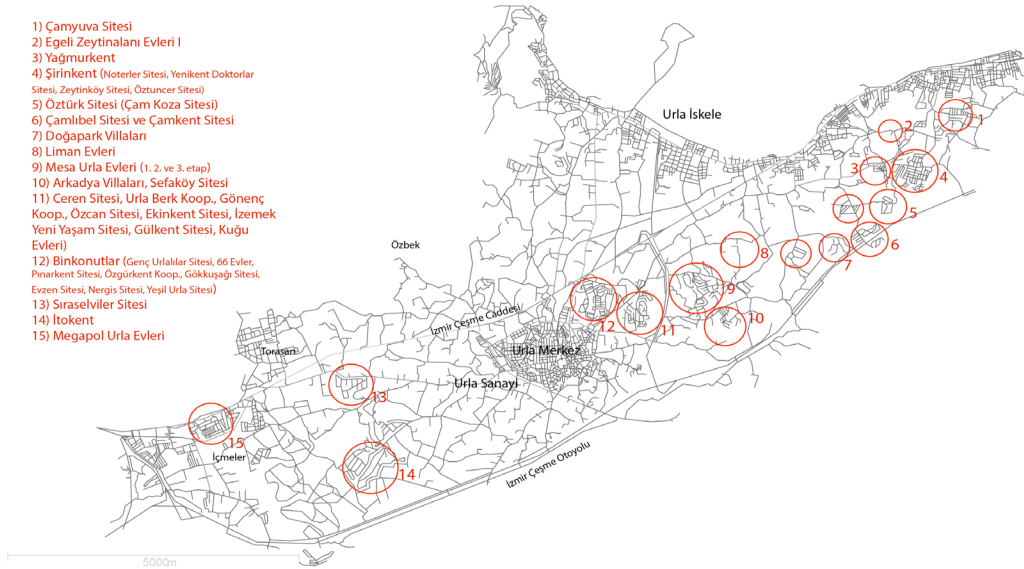
Öte yandan 1970’li yıllarda, turizm odaklı kent işlevi ve ikincil konutlar, Urla’da pek çok İzmirli mimarın etkinlik göstereceği yeni bir iş alanı da oluşturur (Güner, 2006, 131). Keza, İzmir kent merkezinde inşaat yapılabilecek uygun ve boş parsel sayısı, artık oldukça azalmıştır. Bu bağlamda, Urla ve diğer batı ilçelerdeki ikincil konut uygulamalarının, bu dönemlerde iş alma ve nitelikli iş yapma sıkıntısı yaşayan mimarları oldukça rahatlatmış olduğu söylenebilir. Hatta sadece mimarlar değil, inşaat piyasasının diğer aktörleri de (özellikle müteahhitler) bu yeni gelişen turizm bölgelerine odaklanırlar. Öyle ki, 1980’lerin sonuna doğru, Urla, Gümüşdere-Özdere, Karaburun ve Seferihisar başta olmak üzere tüm gibi kıyı kesimleri, çoğu niteliksiz ikincil konut uygulamalarıyla tamamen kaplanmış olacaktır (Güner, 2006, 132). Nitekim 1985’te kabul edilen 3194 sayılı imar yasası, günümüz kıyı yerleşimlerinin kentsel gelişimini ve dokusunu belirleyen en önemli kararları barındırır. Yönetimi yerelleştirme amacıyla olduğu için demokratik bir öz de barındıran bu yasa ile gelişen olumsuzluk, kıyı belediyelerin üst ölçekli çevre düzeni planlarından olumsuz yönde sapmaları, yoğunluk artırmaya gitmeleri ve turistik tesislerin bir bölümünün konuta çevrilmesi şeklinde ortaya çıkmıştır (Arkon, 1997, 37). Urla’da da görüldüğü gibi, bu dinamiklerden etkilenen yerli halk, sürekli konutunu pansiyon olarak işletmeye açacak, dışardan gelerek ikincil konut edinen ve normalde “tatilci” olarak adlandırılan kesim ise bazen kimlik değiştirip, kâr etme amacıyla, bu konutlarını sezonluk olarak diğer yerli turistlere kiralamaya başlayacaktır.

Tüm bu etkilere rağmen, Urla köy ve mahallelerinin özellikle 1990’ların ortalarından itibaren ve 2000’lerden günümüze değin de hızla artarak ikincil konut mimarlığı ile dolmaya başlamasındaki en büyük etkenin ilçeden geçen İzmir-Çeşme Otoyolu olduğu söylenebilir. Urla artık, ikincil konut ihtiyacını en yüksek oranda karşılayan ilçelerdendir (Emekli, 2004). Nitekim konut talebi de bulunmaktadır. İkincil konut uygulamaları bağlamında, Urla’da ilk keşfedilen köy ise, Balıklıova’dır (Güdücüler, 2012, 72). Zeytinalan, Çamlıcağ, Yücesahil-Kalabak, İskele, Çeşmealtı, Denizli, Kocadere, Gülbahçe, Balıklıova ve Özbek kıyıları bugün, yerli konutlardan ziyade, ikincil konutlarla kaplanmış durumdadır. İkincil konutlar, kızılçam ormanları ve zeytinlikler barındıran güney kesimlerde daha seyrek; dolayısıyla bu bölgeler, nispeten bakir doğasıyla alternatif tatil arayan ve kırsal turizmi tercih eden turistlerin daha çok ziyaret ettiği beldelerdir (Güdücüler, 2012, 73). Ancak elbette, ikincil konut uygulamalarının kontrolsüz artışının, kırsal turizmi olumsuz yönde etkilemesi de bir diğer gerçektir.

Konut talebi artışında, 1994 yılında temeli atılan ve 1999-2000 akademik yılından itibaren de Urla Gülbahçe Kampüsünde eğitim veren İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü’nün katkısı büyüktür. Üniversite, pek çok ikincil konutu, özellikle öğrencilere kiralan, dolayısıyla her mevsim kullanılan sürekli konutlara dönüştürmüştür. Ancak, ikincil konut uygulamalarının, zaman içinde sürekli konuta dönüşmesi sonucu, tarım arazilerindeki azalma, halkın yeni geçim kaynağı arayışlarına başvurmasına yol açmıştır (Güdücüler, 2012, 71). Öte yandan, İzmir-Çeşme Otoyolu aksı takip edildiğinde, yol kenarındaki sektörel değişim de hemen göze çarpmaktadır. Pek çok kentli veya yerli yatırımcı, bu aks üzerinde ticari mekânlar açarak, orman ve tarım arazilerine yayılmış durumdadır: Şarabıyla ünlü bağlar (en bilineni: Urlice Vineyards), süs bitkisi yetiştirip satan fidanlıklar, kır düğün mekânları, kahvaltı mekânları, hatta bir golf kulübü, bu farklı sektörler arasında sayılabilir. Yine de, tüm tarımsal alan kayıplarına rağmen, Urla, Yarımada bölgesinde en fazla tarım arazisine sahip yerleşimi olmaya devam etmektedir (İZKA, 2014).



Urla’da, Yücesahil, Çeşmealtı, Torasan ve İçmeler yerleşkelerinde deniz kıyılarında, yollara yer açma amaçlı dolgu alanlar mevcuttur (Emekli, 2004, 41). Dolayısıyla konut uygulamaları bu yolların bulunduğu alanlara doğru da genişlemiştir. Urla kuzey kıyılarında yer alan konutların, 1965-70’li yıllarda yapımına başlanan, deniz ve tali yolların kenarında yer alan, daha çok üst gelir grubuna hitap eden, müstakil ve bahçeli, villa tipinde yapılardan oluştuğu görülebilir (Emekli, 2004, 101). Ancak 1980’den sonra denize belli bir mesafede yer alan ve daha çok orta ve orta-üst gelir grubuna hitap eden, kooperatif aracılığıyla üretilmiş ikincil konutlar da bulunmaktadır. Bunlar Çamlıçay-Çeşmealtı kıyılarındaki sitelerdir (Emekli, 2004, 102). 1985-2000’li yıllar arasında ise Güvendik Çeşmealtı sırtları, kıyıya belli bir mesafede olmakla birlikte, sahip olduğu deniz ve orman manzarası, çam ve zeytin ağaçlarıyla kaplı bir sırt olması gibi sebeplerle, üst gelir grubu kullanıcıları tarafından tercih edilmeye başlanmıştır (Emekli, 2004, 102). Urla’nın batı kıyılarındaki ikinci konut uygulamaları ise daha çok, Çeşme-Karaburun otoyolu üzerinde yer alan Torasan ve İçmeler yerleşimlerinde karşımıza çıkmaktadır. Bu bölgede ikinci konut üretimi, 1990’lardan sonra yaygınlaşmıştır (Emekli, 2004, 102).



Şekil 1. Urla’daki Konut Sitelerinin Morfolojik Yapısı ve Konumları.

Bunlar, yine bahçeli ve müstakil, tekil villaların yanı sıra, kooperatif yoluyla gerçekleştirilen toplu konut sitelerinden oluşmaktadır. Ancak 2000’li yıllardan itibaren, doğal güzellikler bakımından zengin alanlarda, lüks ve sürekli kullanıma yönelik villa tipi konutlarda da artış yaşandığı söylenebilir (İtokent-İzmir Ticaret Odası evleri ve Sıraselviler sitesi gibi) (Emekli, 2004, 102). Otoyol çevresi ve kent merkezinin güneyinde ise, yine üst gelir grubuna hitap eden, bahçeli, nispeten daha geniş alana yayılan, deniz manzaralı, müstakil ve tekil villa tipi ile lüks konut sitelerinin (kapalı site formatında) daha fazla öne çıktığı görülür. Bunlar, sunduğu konfor bağlamında, sürekli kullanıma da uygun konutlardır. Yenikent mahallesine yer alan ve lüks konutlardan oluşan Binkonutlar sitesi, bu gruba iyi bir örnek teşkil eder.



Şekil 2. Urla Merkez ve Çevre Bağlantıları.

Urla kıyı yerleşimleri, turistik bağlamda daha çok rağbet görmektedir. Dolayısıyla üst gelir grubuna hitap eden ikincil konutlar, genellikle kıyı kesimlerde yer almaktadır. Daha çok villa niteliğindeki bu yapılar, Urla yöresel mimarisinden uzakta örneklerdir. Ancak Otoyol ile birlikte, yol kenarında yer alan sitelerin sayısında da büyük bir artış yaşanmıştır. Otoyol kenarındaki siteler, orta ve orta-üst gelir grubuna da hitap eder; kıyı kesimlerdeki konut tiplerinden ise genellikle “mimari gösteriş” bağlamında farklılaşır. Oysa Urla merkezde yer alan konutlar, yöresel mimari özellikleri yansıtan, çoğunlukla taş yığma, tek veya iki katlı ve çoğunlukla yerli halkın yaşadığı konutlardır. Urla’da yer alan ve emlak sitelerinde de öne çıkan konut projelerinden bazıları şu şekilde sıralanabilir: Çamyuva Sitesi, Egeli Zeytinaları Evleri, Yağmurkent, Şirinkent, Öztürk Sitesi (Çam Koza), Çamlıbel Sitesi, Çamkent Sitesi, Doğapark Vilları, Liman Evleri, MESA Urla Evleri, Arkadya Villaları, Sefaköy Sitesi, Ceren Sitesi, Urla Berk Koop., Gönenç Koop., Özcan Sitesi, Ekinkent Sitesi, İzemek Yeni Yaşam Sitesi, Gülkent Sitesi, Kuğu Evleri, Binkonutlar, Sıra Selviler, İtokent, Megapol Urla Evleri. Genel olarak bakıldığında, villa tipi bireysel girişimle üretilmiş konut tiplerinin yanı sıra, kooperatifler aracılığıyla üretilen konut örnekleri de Urla’da oldukça fazladır. 1990’lardan



itibaren üretiminde neredeyse bir patlamanın yaşandığı ikincil konutların yanı sıra, Urla günümüzde, İzmir’e yakınlığı ve sunmaya başladığı kentsel olanaklar sebebiyle, artık, doğrudan birincil konut uygulamalarına da sahne olmaktadır. Bu durum, konut tasarımlarını da etkilemiş, daha büyük ve konforlu konutlar tercih edilmeye başlamıştır.

Urla Mekân Dizilim Analizleri

Hillier ve arkadaşlarının 1970’li yıllarda geliştirdikleri mekan dizilim yöntemi mekânı analitik olarak kavramamızı sağlayan, önemli kuramlardan biridir. Kentsel ölçekte yaya hareketinden yola çıkarak hareket ve mekanın kurgu biçimi arasındaki ilişkiye bakan yöntem, iki boyutlu bir araç olarak görülüp bir çok kez üzerinde tartışılrsa da farklı ölçekteki kentlerin karşılaştırılmasında, kentlerin morfolojik değişimlerini anlayarak, müdahale öncesi ve sonrası durumu kavrayabilmemize yardımcı olan bir analiz yöntemidir (Hillier, 1996). İzmir’in Urla ilçesinin son 45 yıl içerisinde geçirdiği dönüşümleri anlamak için çalışmada bu yöntem kullanılmıştır. Parçalı analiz kentin içindeki tüm sokakları kesiştiği sokaklar üzerinden parçalara ayırarak, her bir parçanın bütün içindeki ilişkisine bakar. Dolayısıyla her bir sokak parçasının diğer parçalara oranla seçilebilme durumunu gösterir. Son dönemlerde aksiyel analize oranla daha çok kullanılmaktadır. Al Sayed ve arkadaşlarının da (2012) belirttiği gibi parçalı analiz, kentlerin büyümeyi üreten yapısal biçimlerini bize sunar. Bununla birlikte yol hiyerarşisi, merkez ve alt merkezlerin hiyerarşik yapısını da görürüz. Kentin kendi kendisini oluşturan ve yaratan süreçlerini anlayarak geleceğe ilişkin stratejik planlar geliştirmemizde yardımcı olur. Urla ilçesi, İzmir kadar karmaşık büyüme süreçleri içinde büyüme göstermemiş olsa da metropoliten alan ölçeğinde alınan ekonomik, politik, ve mekansal kararlar ile ilçenin fiziksel ve kırsal yapısında ciddi değişimler meydana gelmiştir.

Dolayısıyla, Urla’nın mekan dizilim analizlerini yorumlarken İzmir ili içerisindeki konumu ve kentsel gelişimi üzerinden sonuçları okumak gerekmektedir. Bu çalışmada 1969 ve 2016 haritalarının aksiyel modelleri oluşturularak, parçalı analiz yöntemi (segment analysis) ile Urla morfolojik yapısı ve dönüşümü incelenmiştir. 1969 yılı elde edilebilen en eski kadastral haritadır, dolayısıyla sadece 70 sonrası gelişime bakılabilmektedir. 70 dönemi daha önce de belirttiğimiz gibi Türkiye’de hem devlet planlama teşkilatlarının kurulduğu, planlama bürolarının oluşturulduğu ve kentlerin metropoliten planlarının yapıldığı önemli bir döneme işaret eder. Urla-Güzelbahçe, İzmir metropoliten alan içinde batı aksında gelişen uydu merkez olarak plan önerilerinde ele alınmıştır.



Şekil 3. Urla 1969 ve 2016 Bütünleşiklik (Integration) Global ve Lokal Değerleri.

Buna bağlı olarak hem 1960 yıllarında başlayan spekülasyon baskılarının, hem de kıyı gelişimini ikincil konuta ve turizme açan üstten gelen kararların nüvelerini 1969 modelinde görmekteyiz. Örneğin, ikinci dünya savaşı sonrasında sanayi ve kentleşme ile artan dinlenme ihtiyacı ve ikincil konut üretimi ile kıyıların dolduğu dönem (Güçlü, 1988; Emekli, 2004) hem bütünleşiklik hem de seçilebilirlik analizlerinde okunabilmektedir.

Kıyı aksı boyunca uzanan Mareşal Fevzi Çakmak Bulvarı, Eski İzmir-Çeşme Karayolu ve daha önce de bahsettiğimiz gibi iki çekirdeği birbirine bağlayan (sahil- urla merkez) Mithatpaşa ve 75. Yıl Cumhuriyet Caddesi en güçlü akslardır. Kıyıyı merkeze bağlayan bu kuzey güney aksı ilçenin merkezinde Zafer Caddesi ile birleşerek kent merkezini çevreler (Şekil 2). Merkezi çekirdeğin daha çok grid bir yapıda olduğunu görmekteyiz. Kıyıda sahil boyunca düz alanlarda da olan bu grid yapı tarım arazilerinin ve eğimli alanların olduğu bölgede daha organik bir dokuya bürünmüştür. Lokal analizde ise kıyı da pek bir farklılık olmasa da, yoğun grid doku ile merkezi çekirdeğin geçirgen dokusunu okuyabilmekteyiz. Bu Al Sayed ve arkadaşları (2009) ile Hillier'in (1996) de vurguladığı gibi yoğun grid dokunun kent merkezlerinde özellikle de tarihi merkezlerde bütünleşiklik/erişilebilirliğin (integration) en yüksek olduğu noktalar olduğunu görüyoruz. Kıyıda her hangi bir merkezleşme veya alt merkez yapısı ile karşılaşmıyoruz.

Yukarıda da değinildiği gibi 1955 yılında alınan merkez çeper ilişkisini kuvvetlendirme kararı ve 89'da alınan İzmir-Çeşme Otoyol kararları ile İzmir'in batı aksı ile olan bağlantısı arttırılmıştır. 2016 seçilebilirlik (Choice) üst ölçek modelinde (global) ise bu otoyol ile birlikte ilçenin makroformundaki değişim izlenmektedir. Otoyol ile Eski İzmir-Çeşme Karayolunu bağlayan yollar geleneksel dokunun olduğu Zafer Caddesi'nin görevini kuzeydeki Nur Dikmen Caddesine aktarmıştır. Dolayısıyla merkez artık içinden geçilen değil çevresinden dolaşılan bir yer haline almıştır. Alt ölçekte (lokal) merkezde artan yerleşim



alanları ile birlikte seçilebilirliğin (Choice) ve geçirgenliğin arttığını görmekteyiz. Merkez çekirdekteki boş alanların “Bin konutlar” gibi kooperatif yerleşimleri ile tamamen dolması sonucu lokal seçilebilirlik ve bütünleşiklik artmıştır. Yukarıda da değindiğimiz üzere kıyı ile merkez sadece araç ile gidilebilen (global modelde gördüğümüz gibi) bir yerdir ve yerel ölçekte (lokal modelde) merkez çekirdek kıydan tamamen kopuktur.

2016 global seçilebilirlik (Choice) modelinde gördüğümüz üzere, oluşan yeni siteler en baskın üç akstan sonra seçilebilirliği yüksek yollara yakın alanlarda konumlanmışlardır. Aslında 1969 modeline bakarsak bu yerleşimler yerlerini rast gele seçmemişlerdir. Bir çoğu eski mevcut dokuyu kullanarak eski yol ağlarının bulunduğu yerleri seçmiştir ve aralarındaki ucu açık yol ağları birleşerek çıkmaz sokak yapısından çıkmışlardır. Halen yarımada üzerindeki en fazla tarım arazilerini (İZKA, 2014) ve köy yerleşimini (mahalle) içerse de Urla’daki bu dönüşüm ile üretim sektörü de dönüşmektedir. Bu siteler ile birlikte bu sınıfa ait hizmet grupları, golf sahaları, at biniciliği gibi farklı arazi kullanımları ortaya çıkmıştır. Bütünleşiklik analizinde gördüğümüz (Şekil 3) Eski İzmir-Ceşme Karayolunun kuzey-güney aksındaki bağlantı, yol boyunca yerleşmiş süs bitkileri, sera ve çiçekçilik gibi kullanımlar ile azalmıştır. Kent merkezini karşılaştırdığımız bütünleşiklik global haritalarında 1969’da merkez çekirdek bir çok noktadan kuzey aksı ile bağlanmışken 2016 modelinde bunun azaldığını görmekteyiz. Buna rağmen, hem bütünleşiklik hem de seçilebilirlik değerlerine baktığımızda 2016 modelinde 1969 modeline göre tüm bu değerler az da olsa artmıştır (Tablo 1), Urla daha erişilebilir olmuştur. Güneyde Bademler köyünden gelip sanayi alanından geçerek kuzeye Özbek’e uzanan aksın kenarında Urla Devlet Hastanesi ayrı bir çekim noktası yaratarak etrafını dönüştürmektedir. Dolayısıyla 2013’te İzmir ili sınırlarına eklenen Güzelbahçe ve Urla’nın İzmir kenti ile ilişkisi Yarımada’daki diğer ilçelere göre daha kuvvetli olmuş ve kesintisiz bir yerleşim aksı sağlamıştır (İZKA, 2014).



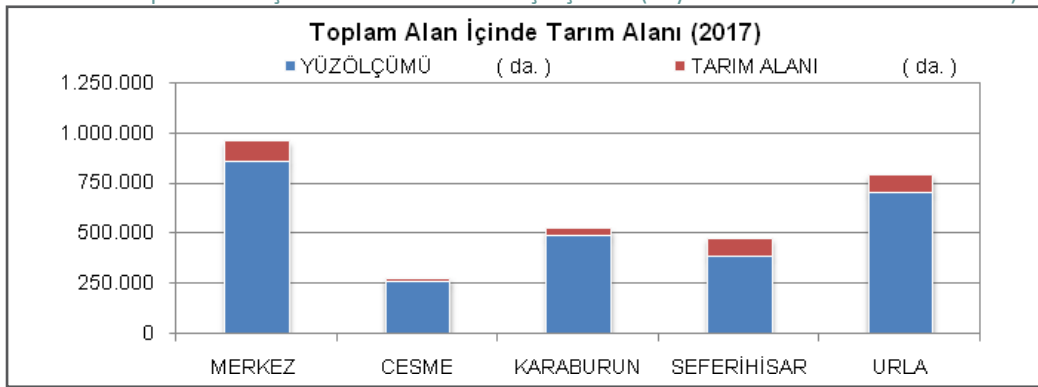
Şekil 4. Urla 1969 ve 2016 Seçilebilirlik (Choice) Global ve Lokal Değerleri.



Tablo 1. Urla 1969/2016 Mekan Dizilim Ölçüleri Ortalama Değerler.

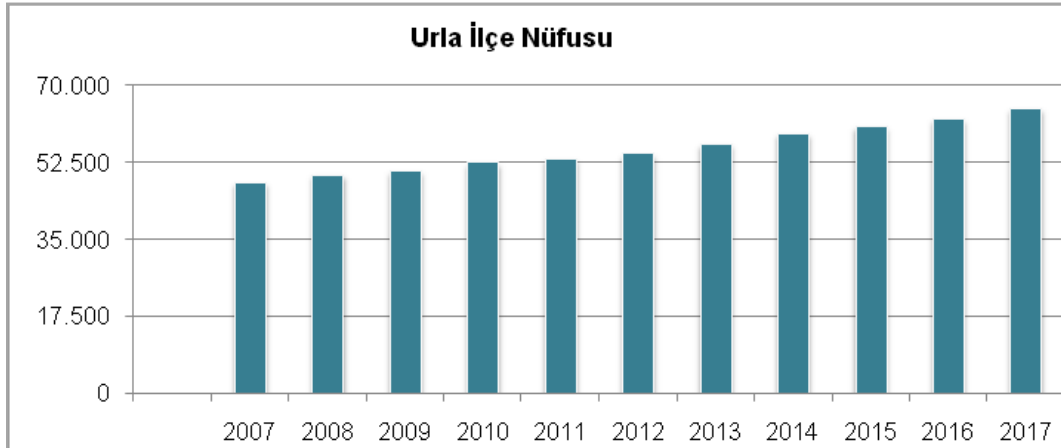
Mekan Dizilim Ölçütleri	Urla 1969	Urla 2016
Connectivity	3,0322	3,04827
Choice (RN)	4,18005	4,21616
Choice (Lokal)	2,98598	3,20704
Integration (RN)	2,9108	3,09257
Integration (Lokal)	1,97815	2,16799

Tablo 2. Toplam Alan İçinde Tarım Alanları Karşılaştırma (Kaynak: ADNKS Tuik Verileri 2018).



Tablo 3. Urla İlçe Nüfusu

(Kaynak: Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı İzmir İl Müdürlüğü Kayıtları 2017).



Sonuç

Bu çalışma, yeni otobanın ve üniversitenin yapılmasıyla kır-kent ilişkisi farklılaşan ve bugüne kadar bir sayfiye yeri olarak kabul edilen Urla'nın merkez ve kıyı alanlarındaki morfolojik değişimine odaklanmaktadır. Önceleri yazlık bir yer olarak kabul gören ve çoğunlukla ikincil konutların inşa edilen Urla'nın zamanla rekreasyon ve eğitim gibi yeni işlevlerin eklenmesiyle, kent ve kır ilişkisinin yeniden okunması gereken yerlerden biri olmuştur. Sonuç olarak Urla'da 3 ölçekte dönüşümden bahsedebiliriz. Birincisi 50'li



yıllarda başlayan turizm ve ikincil konut kararı ile oluşan spekülasyon, ikincisi otoban ve merkez çeper ilişkisinin arttırılması, son dönemde ise artık sadece sayfiye özelliği değil literatürde de gördüğümüz gibi kentten kıra gelen farklı bir göç biçimi görülmektedir. Nelson ve Nelson (2010)’nın da tanımladığı gibi bu göç daha önceki yıllarda gördüğümüz sadece yaz donemi gerçekleşen göçten farklı olarak metropol kent merkezinde belli bir sermaye birikimi sağlayan beyaz yakalı profesyonellerin kırsal alana daha yüksek kalitede bir yaşam standardı getirmesiyle olmuştur. Üstelik artık emekli olmayı beklemek gibi bir durumları da yoktur. Bu sınıf kendileri ile birlikte kendi ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik alt gelir grubunun da kırsala göçmesine sebep olur ki bu literatürde “bağlantılı göç” olarak adlandırılmaktadır. Dolayısıyla artık kentten ve banliyöden/alt-merkezden kaçan üst gelir grubu kendisine yeni bir konfor alanı oluşturabileceği kırsal alana yerleşerek ekonomik dönüşümler ile orayı soylulaştırıp kırsalın kimliğinin değişmesine sebep olur. Bu durumu Nelson ve Nelson (2010) “küresel kırsal” olarak açıklar. Eski İzmir-Cesme Karayolu ve Otoban arasındaki bölgede mevcut tarım ve orman arazileri dönüştürülmüş ve bu alanda kapalı site inşaatı artmıştır ve merkezin lokal ölçekte hem seçilebilirlik hem de geçirgenlik değerleri artmıştır. Bunun tam tersine, sahil aksının seçilebilirlik ve geçirgenlik değerlerinde bir farklılık gözlenmemektedir. Bu anlamda yeni inşa edilen konutların sahil aksında değil, merkeze yakın konumda olması bir tesadüf değildir. Bir diğer önemli dönüşüm tarım alanlarıyla ilgilidir. İzka raporunda, Urla yarımada en çok tarım alanlarına sahip olarak belirtilse de, son 10 yılda büyük tarım alanları oldukça azalmış ve ekilmeyen araziler artmıştır.

Kaynakça

- Al Sayed, K., Turner, A., & Hanna, S. (2009). Cities as emergent models: the morphological logic of Manhattan and Barcelona.
- Al_Sayed, K., Turner, A., & Hanna, S. (2012). Generative structures in cities. In Proceedings of the 8th International Space Syntax Symposium.
- Arkiv. (2018). Nebioğlu Turistik Tesisleri. Erişim tarihi: 31 Mayıs 2018. <http://www.arkiv.com.tr/proje/nebioglu-trustik-tesisleri/6206>.
- Arkon, C. (1997). Kıyılarımızın günümüzdeki görüntüsü. Ege Mimarlık 7(24), 39-43.
- Arkon, C. (1989). İkinci Konutlar: Sorunları ve Potansiyelleri ile Planlama İçerisindeki Konumu, İzmir Örneği. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi.
- Brenner, N. ve Schmid, C. (2015). Towards a new epistemology of the urban?, City, 19:2-3, 151-182, DOI: 10.1080/13604813.2015.1014712.
- Brereton, F., Bullock, C., Clinch, J.P., ve Scott, M. (2011). Rural change and individual well-being: the case of Ireland and rural quality of life. European Urban and Regional Studies 18(2) 203 –227.
- Emekli, G. (2004). Kent Coğrafyası Yaklaşımı ile Urla’da Kentsel Gelişimin Değerlendirilmesi / 2001-EDB-004. Araştırma Projesi. İzmir: Ege Üniversitesi.
- Emekli, G. (2014). İkinci Konut Kavramı Açısından Turizm Coğrafyasının Önemi ve Türkiye’de İkinci Konutların gelişimi. Ege Coğrafya Dergisi 23 (1), 25-42.
- Gans, H. J. (1993). People, Plans, and Policies. Essays on Poverty, Racism, and Other National Urban Problems. Columbia University Press, Russell Sage Foundation, New York.
- Güçlü, K. (1988). Ülkemiz’de Sahil Bantlarında İnşa Edilen Yazlık Evler ve Yarattığı Sorunlar. Ziraat Dergisi 19 (1/4): 205-210.



- Güdücüler, M. (2012). Urla’da Kırsal Kalkınma ve Kırsal Turizm. Uluslararası Sosyal ve Ekonomik Bilimler Dergisi 2 (2), 67-78.
- Güner, D. (2006). İzmir’de Modern Konut Mimarlığı 1950-2006. Planlama 3, 123-142.
- Hillier, B. (1996). Space is the Machine: A Configurational Theory of Architecture (Cambridge University Press, Cambridge).
- Iyer, S. (2017). Circular Migration and Localized Urbanization in Rural India. Environment and Urbanization AsIA 8(1) 105–119.
- İZKA. (2014). Yarımada Sürdürülebilir Kalkınma Stratejisi. İzmir: İzmir Kalkınma Ajansı.
- Lavery, P. (1971). Recreational Geography. Londra: D&C.
- Lefebvre, H., Bononno, R., & Smith, N. (2003). The Urban Revolution. Minneapolis; Londra: University of Minnesota Press. Veri linki: <http://www.jstor.org/stable/10.5749/j.ctt5vkbkv>.
- Manisa, K., Görgülü, T. (2008). İkincil Konutların Turizm Sektöründe Yeniden Kullanılabilmesine İlişkin Bir Model. Megaron, YTÜ Mimarlık Fakültesi E-Dergisi 3 (1), 68-78.
- Nelson, L. ve Nelson, P. B. (2010). The global rural: Gentrification and linked migration in the rural USA. Progress in Human Geography 35(4) 441–459.
- Özgüç, N. (1977). Tatil Evleri. Şehircilik Dergisi, İTÜ 14, 71-74.
- Sietchiping, R., Kago, J., Zhang, X. Q., Augustinus, C. ve Tuts, R. (2014). Role of Urban–Rural Linkages in Promoting Sustainable Urbanization. Environment and Urbanization AsIA 5(2) 219–234.
- Soja, E. W. (2013). Regional urbanization and third wave cities, City, 17:5, 688-694, DOI: 10.1080/13604813.2013.827854.
- Tao, L. (2007). A Study of the Tibetan Rural Urbanisation Model. CHINA REPORT 43 : 1 (2007): 31–42.
- Tuğcu, İ. (2017). Liman Tepe / Klazomenai Antik Limanı Doğu Mendireği Çalışmaları. Ç.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi 26 (1), 85-101.
- Urla Devlet Hastanesi. 82018). Tarihçe. Erişim tarihi: 27 Mayıs 2018. <http://urladh.saglik.gov.tr/TR,103698 /tarihce.html>.

¹ P. Lavery, tatil yerleri üzerine yaptığı çalışmada sekiz hiyerarşik yerleşim türü tanımlar: Merkezi şehirler, seçkin sayfiyeler, gözde sayfiyeler, küçük sayfiyeler, tarihi ve kültürel merkezler, kış sporları merkezleri, kaplıcalar-ıçmeler ve günlük gidilen sayfiyeler (Lavery, 1971). Bu sınıflandırmanın nitelikleri göz önüne alındığında, Çeşme ve Urla’nın farklı sayfiye kategorilerine yerleşmesinin gerektiği söylenebilir.