

## Şube'den

## DÜN DEN YARINA

Marmara Bölgesinde yaşanan depremden sonra ülke genelinde kentleşme ve yapılaşma politikaları ve kararları bütün toplum kesimlerince sorgulanmaya başladı. Bu sorgulamanın önemli bir alanını yasa ve yönetmeliklerin yeniden düzenlenmesi, değiştirilmesi konuları oluşturmaktadır, ancak hedeflenen sağlıklı sonuçlara ulaşılması uzak görünmektedir.

Sağlıklı fiziki çevreleri ve güvenli kentleri oluşturmak için kamu yararını gözetilen planlama anlayışının benimsenmesi, planlama eşiklerine ve plan kararlarına saygılı olunması kaçınılmaz bir gerçektir.

Diğer yandan yapı alanıyla ilgili uzmanlıkların, mesleki hak, yetki ve sorumlulukların doğru saptanması, yasal güvencelerin oluşturulması, uzmanlık alanlarının kendi kendini denetleyebileceği demokratik kurumsal yapılar olan Meslek Odalarının gerekli işlevlerinin belirlenmesi gereklidir.

Ülke gerçeklerine uyan, toplumun ihtiyaçlarına yanıt verebilecek, meslek alanında öncü rolünü her zaman koruyacak, yapı norm ve standartlarını geliştirecek, uygulamanın içinde meslek içi eğitimi koordine edecek, kamu ve toplum yararına, hizmet üreten üyelerini denetleyerek, bu konuda kullanıcılara güvence verebilecek Mimarlar Odası, işlevsel, güvenli, estetik düzeyi yüksek yapıların gerçekleşmesinde etkin rolünü üstlenmelidir. Dün başlayan, bugün karmaşa boyutunda süren sağlıksız kentleşme ve yapılaşmanın yarın daha düzeyli olabilmesinin koşullarından biri budur.

Ancak bu kapsamda, etkin, bilimsel gelişmeyi izleyebilecek, mesleğin gelişmesine yönelik ilkeler ortaya koyabilecek bir meslek kurumu olabilmek çok kolay değildir. Geçen iki yıl boyunca, çarpık kentsel gelişmelere içerikli raporlarla karşı dururken, yargı süreçlerinde bu yanlışların önüne geçilmeye çalışılırken, kentlinin sağlıklı bir kent konusunda bilinçlendirilmesine çaba gösterilirken, ulusal ve yerel siyaset erklerine kentle ilgili uyarı ve öneriler yaparken, mimarlık alanında da sıcak olarak yaşanan eksiklerin giderilmesine çaba gösterilmiştir.

Yönetim Kurulumuzun geçmiş iki yıllık çalışma dönemi, bütün bu konularda araştırmacı ve müdahale edilen bir dönem olmuştur. Gelecek dönemlerin ve yılların, bilgiyi doğru kullanan, uzmanlık alanının yasal boşluklarını tamamlamış, etkin ve denetleyebilen, üyelerinin ihtiyaçlarına yanıt verebilen, aranan meslek kurumlarına çok ihtiyaç duyacağı ortadadır.

Bu anlamda önümüzdeki çalışma döneminin ana akslarını da, meslek içi eğitim, sağlıklı yapılaşma ve uzmanlık alanımızın geliştirilmesi için arayışlar oluşturmalıdır.

35.Şube Genel Kurulunda göreve gelecek Yönetim Kurulu Odamızın geleneğinden gelen duyarlı ve dinamik tutumunu sürdürerek, mimarlığın topluma güvence oluşturacak bir uygulama alanı olmasını sağlayacak çalışmalarda üyelerinden gelen katkıyı her zaman görecektir.

YÖNETİM KURULU

## Ege Mimarlık'tan

"Dalaman Havaalanı Dış Hatlar Terminali Proje Yarışması" projeleri bu sayımızın ağırlıklı konusunu oluşturuyor. Mimarlık ortamını heyecanlandıran, genç isimlerin ortaya çıkmasında en önemli kurumlardan biri olan mimari proje yarışmaları, son bir yıldır "Havaalanı Dış Hatlar Terminali" binaları kapsamında sürüyor. Geçtiğimiz bir yıl içinde arka arkaya Ankara-Esenboğa, İzmir-Adnan Menderes, Muğla-Milas/Bodrum Havaalanları Dış Hatlar Terminal Binaları yarışmaya açıldı. Yılın son yarışması Dalaman Dış Hatlar Terminal Binası Yarışması oldu. 96 projenin katıldığı yarışma bol ödüllüydü. 8 ödül ve 10 satın almayla toplam 18 ödül verilen yarışmanın sunuş projelerinin kalitesinin yüksekliği mimarlık ortamı adına sevindirici kuşkusuz. Jüri raporunda da belirtildiği gibi "Türkiye mimarlık ortamının geldiği olumlu düzeyi ve uluslar arası ortamla bütünleşme gücünü temsil ettiği izlenimini taşımaktadır. Bu olumlu izlenimin kaynağı projelerin ulaştığı profesyonel düzey kadar, ülke mimarlığını temsil edebilecek, klişe değerleri aşan güçlü bir soluğun gelişmesine yönelik araştırmacı tutumların da gözlenebilir oluşundandır."

17 Ağustos'99 ve 12 Kasım'99 tarihlerinde gerçekleşen, ülkemizi derinden etkileyen depremlerin yarattığı sarsıntı sürüyor. Ege Mimarlık Dergisi olarak meslektaşlarımızı bilinçlendirmek, depreme dayanıklı yapı üretim süreçlerinde aktif rol almalarını sağlamak amacıyla başladığımız çalışmalar sürüyor. Bu sayımızda da "Radius Projesi Kapsamında İzmir'de Yapılanlar" ve "Hasarlı Yapıların Onarılması" temalı makalelerin ilginizi çekeceğini umuyoruz. Aynı temada hazırlanan yazıları önümüzdeki sayılarımızda da sürdüreceğiz.

İzmir kent gündemini uzun süredir işgal eden "Kordonyolu" konusunda yaşanan son gelişmeler umut verici. İzmir Büyükşehir Belediyesi yargı kararlarını dikkate alarak, Kordon kıyı dolgusunu yeşil alan olarak düzenleyen koruma amaçlı imar planı hazırladı. Önümüzdeki günlerde tamamlanması düşünülen Kordon düzenlemesinin başarılı olacağını umuyoruz. Bu sayımızda İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan Kordon düzenleme projelerini yayınlıyoruz.

Gelecek sayımızda Dergimizin ağırlıklı temasını "Meydanlar" konusu oluşturacak. Geçmişten günümüze ülkemizden ve dünyadan meydan örneklerinin yer alacağı Dosya'ya katkılarınızı bekliyoruz.

YAYIN KOMİTESİ

# Konak - Alsancak Kıyı Kesimi Koruma Amaçlı İmar Planı

Yıllardır kentimizin en önemli gündemlerinden biri olarak tartışmaları sürmekte olan Kordon'da yeni gelişmeler yaşanıyor. Şubemizin ve İzmir Barosu'nun birlikte açmış olduğu davada, Danıştay İdari Dava Daireleri Genel Kurulu'da yine Danıştay 6. Dairesi'nin, Koruma Planı yapılmadan inşaata başlanması ve yolun bir bütün olması nedeniyle Alsancak'tan, Halkapınar'a kadar olan viyadüklerin de iptalini öngören kararını 22.10.1999 tarihinde onamıştır. Bu kararlar koruma planı yapılmadan Kordon'da herhangi bir faaliyet mümkün değildir.

Diğer yandan İzmir Büyükşehir Belediyesi, yargı kararlarını esas alan bir planlama çalışması sürecini başlatmıştır. Belediye Planlama Müdürlüğü tarafından, yargı kararları ve koruma kurulu kararlarına uygun olarak hazırlanan 1/5000 ölçekli Konak, Cumhuriyet Meydanı, Alsancak Halkapınar, Kıyı Kesimi Planı ve Kordon proje düzenlemeleri konusunda İzmir'de bulunan teknik meslek odalarına 17 Aralıkta bir birifing vererek gelinen son aşamayı anlatmışlardır.

• Konak Meydanı mevcut trafik kısmen yeraltına alınarak, kısmen platformlarla üstten yaya geçişleri sağlanacak şekilde düzenlenmektedir.

• Kemeraltı girişi, Hükümet Konağı, Meydan, Saat Kulesi gibi tarihi öğelerin ve çok güçlü olan yaya sirkülasyonunun denizle olan görsel ilişkisi güçlendirilmektedir.

• Gümrük depolarının restore edilerek korumaya alınması, Konak Meydanı yaya kullanımı ile ilişkileri güçlendirilerek desteklenmektedir.

• Pasaport'a kadar olan Atatürk Caddesi kısmen tek yönlü olarak trafik amaçlı düzenlenmiştir. Cumhuriyet Meydanı deniz tarafı taşıt trafiğine kapatılarak, meydan-yaya-deniz ilişkisi kesintisiz olarak sağlanmakta, trafik meydan arasındaki bölünmüş yoldan gidiş-geliş olarak düzenlenmektedir.

## KORDON

• Kordon bölümünde, mevcut tretuarlar ve mevcut yolun 20 mt.lik genişliği, yaya ve trafik için yeniden düzenlenmektedir.

• Yapıların bulunduğu yöndeki kaldırım 13 mt.ye çıkartılarak tam bir yaya alanı işlevine kavuşturulmaktadır. Bu kaldırımda bulunan, kafeterya ve restoranların açık alan kullanımına yönelik olarak 6 mt.lik bir bölüm ayrılmakta geri kalan 7 mt.lik alan yaya aksı olarak düzenlenmektedir.



• 13 metrelik bu yaya aksından sonra 7 mt.lik bir trafik yolu (iki iz) farklı malzeme ile de tanımlanarak düzenlenmekte ve Cumhuriyet Meydanından, Alsancak Limanına kadar kesintisiz devam etmektedir. Bu düzenleme dolgu sınırına taşmadan gerçekleştirilmektedir.

• Alsancak İskelesi eski bulunduğu konumda dolgu önüne taşınmakta, yan tarafında taşıt yoluna paralel 100 araçlık bir otopark cebi oluşturulmakta, aynı sayıda bir otopark cebide Eski Nato binası karşısında öngörülmektedir.

• Trafik izi, mevsim olanaklarına göre, bazı dönemlerde kısmen ya da tamamen trafiğe kapatılabilecek nitelikte düşünülmüştür.

## DOLGU ALAN

• Dolgu alan, yeni oluşan kıyıda dalgalara karşı oluşturulan Kronman betonu arkasında 5 mt.lik bir yaya aksı ile trafik izi kenarındaki 2 mt.lik yaya aksı arasında tamamen bitki, yeşil doku ve platolarla düzenlenmektedir. Yeşil alan üzerinde Alsancak Limanı - Cumhuriyet Meydanı arası bölümde yalnızca bisiklet ve yaya yolu öngörülmektedir.

• Kordon'da kıyıya dik olarak ulaşan sokaklardan deniz kenarına yaya erişimini sağlayacak geçiş koridorları, farklı kaplama malzemeleri ile belirlenmektedir.

• Aydınlatma kıyıda ve kara tarafında, özel olarak imal edilen elemanlarla sağlanmaktadır.

• Kıyıda ve dolgu alan üzerinde, plastik sanat öğeleri ve gerekli kent mobilyaları dışında başka mimari eleman bulunmamaktadır.



• Bütün bu çalışmaların sonunda, 54.500 m<sup>2</sup> yaya aksı ve 66.000 m<sup>2</sup> yeşil alan yaratılmış olacaktır.

• İzmir'in simgelerinden olan Kordon'un çağdaş bir uygulama ile yeniden denizle ilişkisi kurulmuş, kent yeniden denizle barışık konuma getirilmiş olacaktır.

## Cumhuriyet Meydanı - Alsancak Limanı Arası Kıyı Düzenlemesi

Toplam Düzenleme Alanı	: 146.000 m <sup>2</sup>
Dolgu Alan	: 102.000 m <sup>2</sup>
Toplam Yaya Alanı	: 54.000 m <sup>2</sup>
Toplam Yeşil Alan	: 66.000 m <sup>2</sup>
Bisiklet Yolu (1.5 km)	: 3.000 m <sup>2</sup>
Koşu Yolu (1.5 km)	: 4.500 m <sup>2</sup>
Taşıt Yolu	: 18.000 m <sup>2</sup>

# İzmir Radius Projesi

## Fügen Selvitopu

Mimar, İzmir Büyükşehir Belediyesi İmar Müdürü

Birleşmiş Milletler 1990 yıllarını doğal afetlerin neden olduğu can ve mal kayıpları ile sosyal ve ekonomik zararları azaltmak amacıyla "Uluslararası Doğal Afetleri Azaltmanın On Yılı" olarak belirlemiştir. IDNDR (International Decade for Natural Disaster Reduction) sekreteryası, IDNDR Bilim ve Teknik Komitesi ile bazı temel kurumların danışmanlığı ve Japon Hükümetinin de maddi yardımları ile 1996 yılında RADIUS Projesini başlattı. Proje, dünya çapında, özellikle gelişmekte olan ülkelerde, şehirlerdeki deprem afetine karşı yapılması gereken girişimleri teşvik etmeyi amaçlıyordu.

Bu amaçla 1997 yılında IDNDR sekreterliği, dünyada gelişmekte olan ülkelerden Radius çalışması içinde yer almak isteyen 58 adet şehirden başvuruları kabul etmiştir. İzmir Büyükşehir Belediyesi 28.05.1997 tarihinde Radius Projesi için resmi başvurusunu yaptı.

IDNDR Sekreterliği, başvuru formlarındaki bilgileri ve bölgesel dağılımı göz önüne alarak 58 şehirden 20 tanesini ön seçim sonucu belirledi.

Uluslararası Araştırma Enstitülerinden atanan uzmanlar, bu 20 şehri ziyaret ederek gerekli araştırmalarda bulundular. Bu amaçla 24.11.1997 tarihinde İzmir'i incelemeye gelen Uluslararası uzman Dr. Philippe Masure'a Valilik, Belediye, Üniversite, Teknik Meslek Odaları ve diğer sivil toplum örgütlerinin çalışmaları tanıtıldı. Böylece İzmir, aralarında Selanik, Bükreş ve Sofya'nın da bulunduğu kentler arasından teknik yeterliliğini kanıtlayarak seçilebildi.

IDNDR Sekreterliği Ocak 1998 tarihinde, tüm dünyadan 9 kenti Radius Projesinin gerçekleştirilmesi için seçti. Projenin uygulanması için seçilen 9 kent şunlardı.

Adisababa (Etopya), Guayaguil (Ekvator), Taşkent (Özbekistan), Tijuana (Meksika), Zigong (Çin), Antofagasta (Şili), Bandung (Endonezya), İzmir (Türkiye), Üsküp (Makedonya).

Radius kelimesinin açılımı "Risk Assessment Tools for Diagnosis of Urban Areas Against Seismic Disasters" olup, anlamı "Şehirlerin Sismik Afetlere Karşı İncelenmesi İçin Risk Değerlendirilmesinde Kullanılacak Araçlar" olarak açıklanabilir.

## Seçilen 9 Şehrin Amaçları

Radius Projesine seçilen 9 kentin program süresince gerçekleştirmeleri gereken iki ana hedefleri bulunmaktadır.

1. Deprem Hasar Senaryosunu geliştirmek (olası bir depremde meydana gelebilecek hasar bölgelerini, hasarların niteliklerini ve boyutlarını belirlemek).
2. Risk Yönetim Planını hazırlamak (deprem felaketini hafifletmeye, vereceği zararları azaltmaya yönelik eylem planı).

## Radius Projesi ile İlgili İzmir'de Yapılanlar

Belediyemizce, 28.05.1997 tarihinde Radius Projesi için resmi başvuru yapılmış, ve 18.02.1998 tarihinde de İzmir seçilerek IDNDR sekreteryası ile İzmir Büyükşehir Belediyesi arasında sözleşme imzalanmıştır.

Radius projesinin birinci hedefi olan deprem hasar senaryosu daha çok teknik ve bilimsel bir çalışmayı gerektirmektedir. Bu nedenle Büyükşehir Belediyesi bu projeye bilimsel veri tabanı oluşturacak girdilerin elde edilmesi amacıyla Boğaziçi Üniversitesi ile "İzmir'de Deprem Master Planı Hazırlanması İşi" ile ilgili bir protokol imzalamıştır.

Daha sonra Radius programı dahilinde yapılacak işlerin yürütülmesi için öncelikle yürütücü bir komite oluşturulmuştur. Komite, Belediyeden 2 kişi, İnşaat Mühendisleri Odası adına bir kişi ve Dokuz Eylül Üniversitesi Jeoloji Mühendisliği Bölümünden de bir kişi yer aldı.

Bu komite, 28 Nisan 1998 tarihinde bir toplantı düzenledi ve bu toplantıya; İzmir Valiliği Bayındırlık İskan Müdürlüğü, İl Sivil Savunma Müdürlüğü, İl Sağlık Müdürlüğü, İzmir'deki üç üniversitenin Jeoloji, Jeofizik ve İnşaat Mühendisliği Bölümleri, Mimarlar Odası, İnşaat Mühendisleri Odası, Jeoloji ve Jeofizik Mühendisleri Odası, Tabipler Odası, Ticaret Odası ve Sanayi Odası davet edildi. Ticaret ve Sanayi Odası dışında tüm kurumlar toplantıya katıldılar. Toplantı sonucunda, projede belirlenen hedefleri gerçekleştirmek üzere 4 ayrı konuda çalışma grupları oluşturularak çalışmaların bu komisyonlarca yönlendirilmesi uygun görüldü.



## Çalışma Grupları

- A. Risk Analizi Komisyonu
- B. Bina ve Alt Yapı Değerlendirme Komisyonu
- C. Sosyal ve Ekonomik Durum Değerlendirme Komisyonu
- D. Kurtarma Çalışmaları ve Onarım Organizasyonu Komisyonu

## Risk Analizi Komisyonu Çalışma Konuları ve Katılımcıları

1. Aktif fay hatları, heyelan sahaları ve sıvılaşma bölgeleri dahil jeolojik ve tektonik yapının irdelenmesi,
2. İzmir ve çevresindeki geçmiş depremlerin irdelenmesi, yaptıkları yıkımların belirlenmesi, sismik alet kayıtlarının arşivlenmesi,
3. Geçmiş deprem deneyimlerinin ışığında olası jeolojik yönden riskli alanların ve bu alanlardaki yapılaşmaların durumunun belirlenmesi. Sismik risk faktörünün ve yangınlar, yakın barajlardaki yıkımlar, tsunami gibi depremin neden olduğu zarar verici olayların değerlendirilmesi.

Bu komisyonun üyeleri; Jeoloji Mühendisleri ve Jeofizik Mühendisleri Oda Temsilcileri, Maden Tetkik Arama Enstitüsü, Üniversitelerin Jeoloji ve Jeofizik Mühendisliği Bölümü'nden temsilciler.

Bu komisyonun çalışmalarının çoğu Boğaziçi Üniversitesi'nce yapılan çalışmalarını içeriyordu. Bu komisyon çalışmalarının sonucunda MTA'dan "İzmir İlinin Çevre Jeolojisi ve Doğal Kaynakları Raporu" alınmıştır. 1/100 bin ve 1/250 bin ölçekli jeoloji, jeomorfoloji, heyelan arazi kullanım potansiyel haritaları içeren bu rapor genel anlamda nazım plan çalışmalarında veri olarak kullanılabilir. Bu rapor genel anlamda nazım plan çalışmalarında veri olarak kullanılabilir.

## Bina ve Alt Yapı Değerlendirme Komisyonu Çalışma Konuları ve Katılımcıları

1. Metropol alan içindeki yapı stokunun, yapım yılları, yapım sistemleri ve yükseklikleri vb. açısından değerlendirilmesi,
2. Yapıların mimari biçimleri, temel sistemleri, yapı sistemine ilişkin özellikler ve mevcut zemin koşullarına göre sınıflandırılması,
3. Yapıların geçmiş depremlerdeki hasarlarının değerlendirilmesi,
4. Köprüler, otoyollar, metro, demiryolu, havaalanları, limanlar, barajlar, içme suyu, kanalizasyon, enerji nakil hatları, trafolar, P.T.T merkezleri, itfaiye binaları, önemli endüstri merkezleri gibi mevcut alt yapının konumları, şekilleri, yapım tarihleri, yapım sistemlerine göre değerlendirilmesi.

Bu komisyonun üyeleri; Mimarlar ve İnşaat Mühendisleri Oda Temsilcileri, üniversitelerin ilgili bölüm temsilcileri, Bayındırlık ve İskan Müdürlüğü, Metro, Telekom, Karayolları, D.S.İ, TEAŞ, TEDAŞ, DLH, Demiryolları Bölge Müdürlükleri, İZ-SU, Bü-

yükselir Belediyesi Fen İşleri Daire Başkanlığı, Ege Ordu Komutanlığı'ndan temsilciler.

Bu komisyonunda bulunan bütün kurum ve kuruluşların yardımıyla İzmir'deki hemen hemen tüm alt yapı bilgileri (konumları, yapım şekilleri, projeleri vb.) elde edildi ve değerlendirilmek üzere Boğaziçi Üniversitesi'ne gönderildi. Boğaziçi Üniversitesi'nin hazırladığı final raporunda alt yapı verilerinin değerlendirilmesi yer almaktadır.

Ayrıca, İnşaat Mühendisleri Odası'nca oluşturulan ekiplerce İzmir'deki binalarla ilgili genel bir değerlendirme yapılmış, gözlemsel verilere dayanılarak hazırlanan bina envanteri ile ilgili bilgiler değerlendirilmek üzere Boğaziçi Üniversitesi'ne iletilmiştir. Bu çalışma ile toplu konutlar dahil yaklaşık 220.000 binaya ilişkin istatistik bilgi elde edilmiştir. Yine bunların sonuçları Boğaziçi Üniversitesi'nin hazırladığı Deprem Master Planı final raporunda belirtilmiştir.

## Sosyal ve Ekonomik Durum Değerlendirme Komisyonu Çalışma Konuları ve Katılımcıları

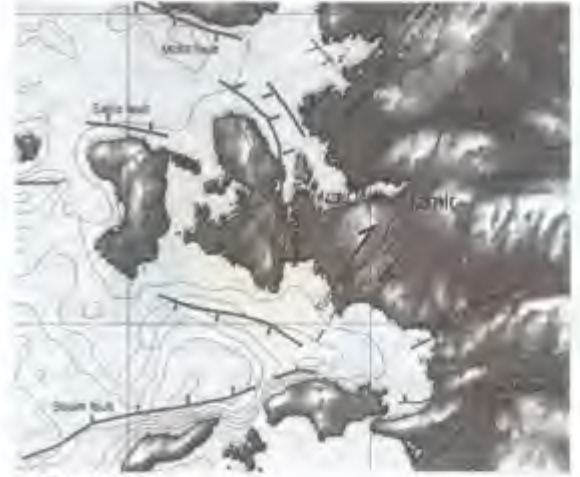
1. İzmir metropol alan sınırları içindeki toplumsal yapının, toplumun kültürel geçmişi, eğitimi, ekonomik seviyesi, yaşama biçimleri, nüfus ve göç oranları vb. açısından irdelenmesi,
2. Ticaret merkezlerinin, hipermarketlerin, ulaşım sistemlerinin, rekreasyon alanlarının, boş alanların, hastanelerin, kliniklerin, okulların, üniversitelerin, polis karakollarının ve insanların sıkça gittikleri yerlerin belirlenmesi,
3. Doğal afetlerden en az etkilenecek yeni gelişme alanları ve kent planlaması için ana noktaların belirlenmesi.

Bu komisyonun üyeleri; Mimarlar Odası, Ticaret ve Sanayi Odaları, Tabipler Odası, Ege Üniversitesi Coğrafya ve Sosyoloji Bölümleri, Gündem 21 Temsilcileri.

Bu komisyonunda Gündem 21'den alınan muhtarlık bilgileri ile mahallelerin nüfus yapısı hakkında genel bilgilenme sağlandı, ayrıca sağlık ocaklarından alınan veriler ile yine nüfus yapılanması ile ilgili bilgilere ulaşıldı, ticaret ve sanayi odalarından ticari ve sanayi faaliyetlerle uğraşanlarla ilgili genel bilgiler elde edildi. Bütün bunlara göre coğrafya bölümü genel bir nüfus haritası hazırladı.

## Kurtarma Çalışmaları ve Onarım Organizasyonu Komisyonu Çalışma Konuları ve Katılımcıları

1. İnşaat sektöründe etkin kalite kontrol sistemlerinin saptanması ve yeni yapı yönetmeliklerinin önerilmesi,
2. Halk için, deprem süresince ve deprem sonrasında nasıl hareket edileceğini gösteren bir rehber hazırlanması,
3. Kurtarma, yangın söndürme, taşıma, acı çeken insanlara yardım gibi deprem



Aktif fay haritası



İzmir Büyükşehir Belediyesi arazi kullanım haritası



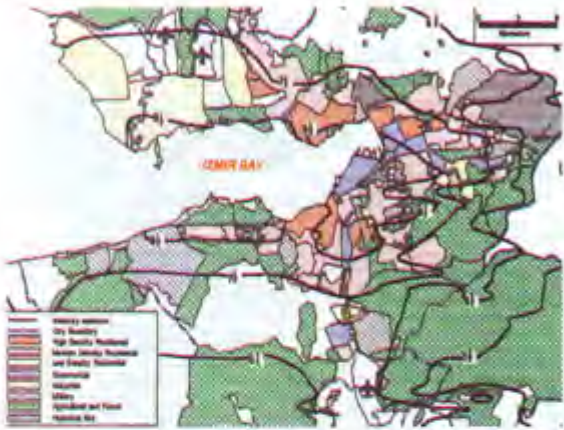
İzmir Büyükşehir Belediyesi nüfus yoğunluğu haritası



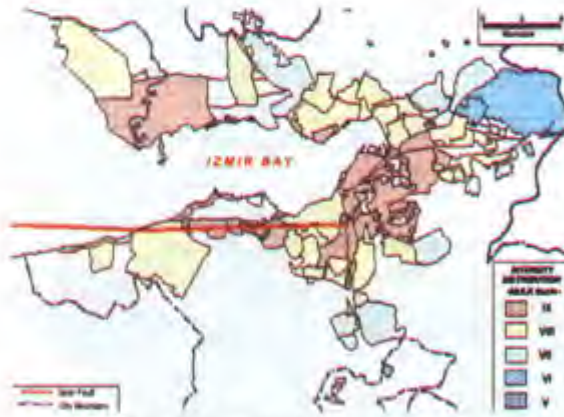
Deprem tehlikesi haritası



Izmir fayı ve heyelan bölgeleri



Senaryo depremine göre şiddet sınırları



Izmir fayı ve kent sınırı



Demiryolu ve metro hattı

sonrası ilkyardım faaliyetleri konusundaki bilgilerin broşürler ve yerel medya programları aracılığı ile halka ulaştırılması,

4. Büyük bir deprem sonrası hasar görmüş binaların onarılması ve güçlendirilmesi konusunda bir rehber kitap ve belgesel filmlerin hazırlanması.

Bu komisyonun üyeleri; İl Sivil Savunma Müdürlüğü, İl Sağlık Müdürlüğü, Tabipler Odası, Acil Yardım Dernekleri, Üniversitelerin Halk Sağlığı Bölümünden temsilciler, Amatör Telsizciler Derneği, İl Trafik Denetleme Müdürlüğü, Emniyet Müdürlüğü, Milli Eğitim Sivil Savunma Birimi, Ege Ordu Komutanlığı, Mimarlar Odası, İnşaat Mühendisleri Odası.

Bu komisyonda il sivil savunmanın ve emniyetin, acil yardımın afet organizasyon şemaları bir arada toplandı, olabilecekler tartışıldı ve diğer komisyondan gelen bilgiler dikkate alınarak deprem senaryosu metni hazırlandı.

### Deprem Senaryosu

Önceki hasar yapan depremler ve geotektonik bilgilerin değerlendirilmesi sonucu, İzmir için senaryo depremi olarak "İzmir Fayı" üzerinde oluşacak Ms: 6.5 büyüklüğünde bir depremin göz önüne alınması uygun bulunmuştur.

Senaryo için seçilen İzmir Fayı, İzmir Körfezinin güneybatısında doğu batı istikameti boyunca uzanan sismik açıdan aktif ve normal bir fay niteliğindedir.

Geçmiş depremlerin gerçek niteliğini tanımlamakta yeterli bilgi bulunmadığından senaryo depremi bir varsayıma dayanmaktadır. Ancak kullanılan parametreler, fay hakkında bilinenlerle tutarlılık göstermektedir.

Senaryonun amacı, kentin deprem karşısındaki durumunu ortaya çıkarmak, buradan yola çıkılarak bir eylem planı belirlemektir.

"Senaryo" sözü yanıltıcı olmamalıdır. Bu senaryodan kastedilen somut bir gerçeklik değildir. Bazı ölçülmüş, tespit edilmiş fiziki sonuçlardan da hareketle olasılıkları insanların gözünde canlandırmak, pratik çarelere halkı hazırlamaktır. Bir çeşit örneklemedir. Bazı gerçekliklerden de hareket eden bir hikaye, canlandırma çalışmasıdır.

Burada önemli olan eylem planıdır. Yani Risk Yönetim Planı. Bu Plan, deprem sonrası kadar deprem öncesi önlemleri de içermektedir.

Örneğin,

- Kent planlamasında deprem hasarlarını azaltmak için planlamada, zemin etütleri ve mikro bölgelemeler yaparak plan koşullarının belirlenmesi,

- Buna göre arazi kullanımını sınırlandırmak yapı yönetmeliklerini uygulayarak proje ve yapı denetimini mutlaka gerçek-

leştirilmek,

- Kent açısından önemli binaların ve alt yapının kontrolü ile, sağlama çalışmalarını,

- Boş alanların ve acil durum yollarının açık tutulmasının planlanması ve evsiz kalan insanların yerleştirileceği alanların belirlenmesi,

- Hayat kurtarma, yaralıları tedavi etme, acil durumlarda ulaşım gibi afet sonrası yapılacaklarla ilgili plan geliştirme,

- Kentlilerin ve çocukların eğitilmeleri gibi hususlar eylem planının ana hedefleridir.

### Radius Projesinin Sonu

IDNDR Sekreteryası ile imzalanan sözleşmede Radius Projesinin 01.02.1998 tarihinde başlaması ve 31.07.1999 tarihinde sonuçlandırılması öngörülmüştür. Radius Proje Koordinatörlüğüne, Proje programı gereğince iki defa ara rapor hazırlanarak sunulmuştur. Boğaziçi Üniversitesi'nin Deprem Mastr Planına ilişkin final raporunun gecikmesi ve Radius Projesinin süreli olması nedeniyle, Radius Projesi Final Raporu, Boğaziçi Üniversitesi'nin I. ve II. Ara Raporlarında belirtilen veriler ile proje kapsamında oluşturulan komisyonların çalışmaları sonucu elde edilen bilgiler kullanılarak hazırlanmış ve Birleşmiş Milletler IDNDR Sekreteryası'na iletilmiştir.

11-14 Ekim 1999 tarihlerinde Tijuana'da (Meksika), Radius Projesine katılan şehirlerin bu konudaki deneyimlerini, sempozyuma katılacak olan (yaklaşık 50-100 arasında) diğer ülkelerin şehir temsilcilerine aktaracakları, bir sempozyum (Uluslararası IDNDR Sempozyumu) düzenlenmiştir. İzmir de proje uygulayıcısı kentlerden biri olması nedeniyle, sempozyumda tebliğ sunacak kentler arasında yer almıştır. Radius yürütme kurulundan 3 kişi sempozyuma katılarak, İzmir de yapılan çalışmaların, tebliğ sunumu, yuvarlak masa toplantıları ve poster sergisi ile anlatmışlardır.

Radius Çalışması yaklaşık iki yıldır sürdürülmesine ve bu konuda çeşitli toplantılar yapılmasına rağmen, özellikle Marmara depreminden sonra basın ve kamuoyunun RADIUS PROJESİ'ne olan ilgisi artmıştır.

Ancak, basında ve kamuoyunda bu projenin tamamlanmasıyla birlikte bütün sonuçların alınacağı ve bütün soruların cevaplanacağı gibi bir kanı oluşmuştur. Halbuki bu proje sadece bir başlangıçtır. Projedeki amaç, kent bilgilerinin toplanması ve kentin tüm yöneticilerinin dikkatlerinin bu konuya çekilmesidir. Proje bu konularda başarılı olmuştur.

Ancak başlanan bu çalışmaların sürdürülmesi için, projede bugüne kadar yapılanlarla yapılamayanların irdelenmesi ve bundan sonra yapılması gerekli olanların belirlenmesi gerekmektedir.

## Radius Projesinde Eksik Kalan Çalışmalar

1. Boğaziçi Üniversitesinin final raporunun hazırlık aşamasında elimize ulaşmaması nedeniyle bazı teknik bilgilerde eksiklikler oluşmuştur.
2. Kentin nüfus yapısı ile ilgili bilgilerde farklı yerlerden (muhtarlardan ve sağlık ocaklarından) farklı sonuçlar elde edilmiştir. Ancak bu sonuçların bir arada değerlendirilmesi ve eksik bilgilerin elde edilmesi için yöntemlerin saptanması gerekmektedir.
3. Kentin sanayi ve ticaret yapılanması yönünden değerlendirilmesi yapılamamıştır. Ticaret Odası'ndan kayıtlı ticari işletmelerin adres listeleri gelmiş ancak bunların haritalar üzerine işlenmesi veya çalışma konularına göre gruplaşması gibi dokümanlar elde edilememiştir. Yine sanayi yapıları ile ilgili aynı değerlendirme eksiklikleri vardır.
4. Kurtarma çalışmalarını ile ilgili her kurumun kendi organizasyon şemaları elde edilmiş, ancak bunların koordinasyonu, tek elden yönetimi gibi konularda herhangi bir çalışma yapılamamıştır.
5. Eğitim konusuna hiç girilememiştir. Halkın ve çocukların bilgilendirilmesi ve eğitimi konusunda sadece bir deprem broşürü bastırılmıştır. Ancak, eğitimciler, sosyolog ve psikologlarla bağlantı sağlanarak bu konuda yapılması gerekenler saptanamamıştır.
6. Projenin kamuoyuna ve basına aktarımı ve tanıtımında bazı eksikler yaşanmıştır.

## Bundan Sonra Yapılması Gerekenlere İlişkin Öneriler

Ülke genelinde yapılması gerekenler ve yerelde yapılması gerekenler olarak iki aşamada irdeleyebiliriz.

Ülke genelinde öncelikle mevcut Afet Yasasının değiştirilmesi gerekmektedir. Her şeyin merkezden yönetildiği bir model yerine, Valilik (yani merkezi yönetim) yerel yönetim (belediyeler ve onlarla birlikte meslek odaları ve sivil toplum örgütleri) ve ordunun ciddi olarak hazırlanmış bir afet yönetim planı çerçevesinde afet öncesi eşgüdüm çalışmalarını yapabilmelerini sağlayan bir model oluşturulmalıdır.

Ayrıca, yapıların ruhsatsız olarak yapılmasını engelleyecek, gerek proje aşamasında gerekse inşaat aşamasında yetkili teknik uygulama sorumlularından denetimini sağlayacak ve bugün uygulanan sistemi değiştirecek yasal düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

Yerelde yapılması gerekenler ise daha önce eylem planında yer alan hususlardır.

1. Kent planlamasında, deprem hasarlarını azaltmak için, zemin etütleri ve mikro bölgelemeler yaparak plan koşullarının belirlenmesidir.
2. Yapı yönetmeliklerini uygulayarak proje ve yapı denetiminin mutlaka gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bu konuda iki çalışma vardır. Birincisi, iki yıldır uygulanmakta olan Yüksek Yapılar Yönetmeliğidir. İkinci-

si ise, hazırlanmakta olan Yeni İmar Yönetmeliğidir. İmar Yönetmeliğinin yenilenmesine ilişkin çalışmalar son aşamaya gelmiş olup Meslek Odalarının, İlçe Belediyelerinin ve ilgili kurumların görüşlerine sunulmuştur.

3. Kent açısından önemli binaların ve alt yapının kontrolü ile, sağlamlaştırılmaları. Bu konuda, Boğaziçi Üniversitesi'nden gelen final raporunda belirtilen hususlar dikkate alınarak bütün ilgili kurumlara iletilmeli ve riskli olan yapıları için gerekli önlemleri almaları istenmelidir.

Ayrıca,

- Boş alanların ve acil durum yollarının açık tutulmasının planlanması ve evsiz kalan insanların yerleştirileceği alanların belirlenmesi,
- Hayat kurtarma, yaralıları tedavi etme, acil durumlarda ulaşım gibi afet sonrası yapılacaklarla ilgili plan geliştirme,
- Kentlilerin ve çocukların eğitimleri gibi hususlar diğer sosyal ve eğitime yönelik çalışmaların ise Gündem 21 bünyesinde devam ettirilmesi uygun olacaktır.

Belediyede yapılması önerilen çalışmalar; Belediye örgütlenme şeması içinde yer alacak bir merkezin veya birimin kurulması, Radius yürütme kurulunda bugüne kadar toplanan tüm bilgilerin ve dokümanların bu birime aktarılması, zaman içinde bu merkezin GIS sistemi ile güçlendirilmesi ve Kent Bilgi Sisteminin bu birimle ilişkilendirilmesidir.

Bu merkezdeki çalışma sistemi iki konu başlığında planlanabilir.

- Afet öncesi alınması gereken önlemler
- Afet sonrası yapılacakların planlanması

Bu merkez veya birimin; kentteki tüm resmi kurum ve kuruluşlar ile üniversitelerin ve sivil toplum örgütlerinin bu konudaki çalışmalarını koordine edecek, bu kurumlar arasında bilgi alışverişini sağlayacak, yönlendirecek ve eylem planının hayata geçirilmesi için yapılması gerekenleri belirleyerek takip edecek ve sonuçlandıracak bir işleve sahip olması gerekmektedir.

Bu bölümün amacı, genelde kağıt üstünde kalan afet örgütlenmesinin, Belediyenin de aktif katılımıyla halkı ve sivil toplum örgütlerini de içine alacak şekilde organize olmasını sağlamaktır. Daha sonra bu merkezin, kent bilgi sisteminin hayata geçirilmesi ve GIS sistemi ile takviye edilmesi sonucunda, İtfaiye bünyesindeki acil yardım-kurtarma ve eğitim merkezi ile de entegre edilerek, Tokyo ve Los Angeles kentlerinde bulunan, her türlü afet uygulamalarının değerlendirildiği, yürütüldüğü, yönlendirildiği bir "Afet Yönetim Merkezi" haline gelmesi amacımız olmalıdır ●

• Bu bildiri, Mimarlar Odası İzmir Şubesi ve YEM birlikteliğinde 27 Kasım 1999 tarihinde düzenlenen "Marmara Depreminin Ardından Yapı Üretim Süreçleri" panelinde sunulmuştur.



Köprüler, yollar, otoyollar



İletişim sistemleri



Pompa istasyonları, depolama tankları ve su depoları



Enerji nakil hatları ve trafolar

# Yapıların Onarım ve Güçlendirilmesi

Nejat Bayülke

İnşaat Y. Mühendisi

Depreme dayanıklı yapı tasarımı kavramına göre yapılarda,

- 1-hafif depremlerde hiç hasar olmamalı,
- 2-orta şiddetli depremlerde mimari hasar ve
- 3-çok şiddetli depremlerde de yapıda can kaybına yol açmayacak düzeyde hasar olabilir.

Bu yaklaşım depreme dayanıklı yapılarda "hasar" beklemektedir. Depreme dayanıklı yapı kurallarına göre yapılmamış çok sayıda yapının var olduğu gerçeği nedeni ile depremlerden sonra çok sayıda değişik düzeylerde onarım ve güçlendirilmesi gereken yapı ile karşılaşmaktadır. Özellikle kentlerde olan 1992 Erzincan 1995 Dinar, 1998 Ceyhan ve en son 17 Ağustos 1999 Körfez Depremi çok sayıda yapının onarım ve güçlendirilmesini gerektirmiştir.

17 Ağustos 1999 depreminden sonra Marmara Denizinin ortasında olması beklenen "büyük deprem" ve yapıların genellikle çok yetersiz olan deprem dayanımları da bir deprem olmadan önce yapıların güçlendirilmesini gerektirmiştir. Türkiye'de deprem öncesinde ve sonrasında onarım ve güçlendirilmesi gereken çok sayıda yapı vardır.

## Onarım ve Güçlendirmenin Tanımı

Onarım hasarlı bir yapı elemanı ya da yapıyı hasar öncesi dayanım ve güvenlik düzeyine yükseltmektir. Hasar taşıyıcı elemanın taşıma gücünü ve de dolaylı olarak güvenlik katsayısını azaltmıştır. Onarımla bu durum giderilmektedir.

Yapı ya da eleman hasarı depremin şiddet düzeyine göre beklenen ve olması gereken düzeyin üzerinde olmuş ise yapının hasar öncesi düzeyden daha yüksek bir güvenlik düzeyine çıkarılması gerekir. Bu işlem yapının güçlendirilmesidir.

## Hasar, Onarım ve Güçlendirme İlişkisi

Yapı elemanı ya da yapının onarım ya da güçlendirilmesinde önemli ve ilk aşama hasar düzeyinin belirlenmesidir. Bu özel-

likle yapının onarım ve güçlendirilmesi ya da yıkılması gibi bir sınıflamanın yapılması için belirleyicidir. Bu değerlendirmenin yapılması için yapıdaki taşıyıcı elemanlardaki hasar düzeyi ve hasarlı elemanların yapıdaki hasarsız elemanlara olan oranıdır. Eleman ve yapıdaki kalıcı şekil değiştirmeler ve ötelenmeler de belirleyicidir.

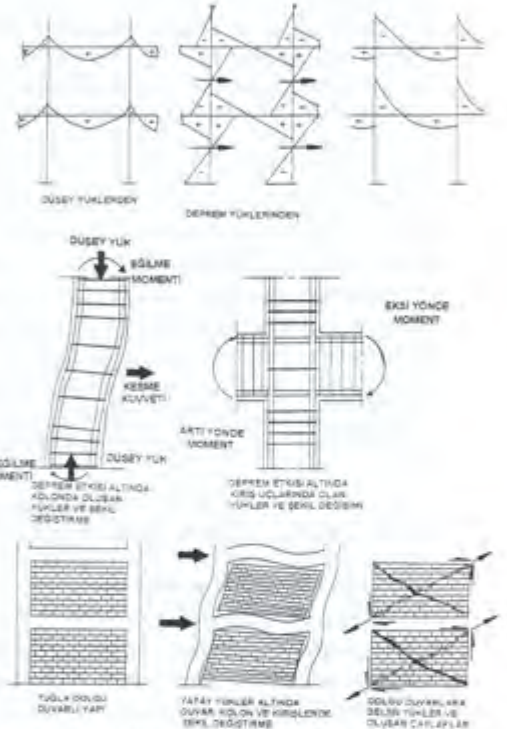
Elemanlardaki hasar düzeylerinin taşıma güçlerinde ve güvenlik düzeylerinde ne kadar bir azalmaya neden olduğunun bilinmesi gerekir. Bunu belirleyenler elemandaki çatlak düzeyleri ve eleman geometrisinde olan değişimlerdir.

Betonarme elemandaki çatlaklar hasarın eğilme, basınç ya da kesme etkilerinden hangisinden dolayı olduğunu belirler. Bir başka belirleyici bu çatlakların yeridir. Taşıyıcı elemanlarda depremden dolayı olan çatlakların yeri düşey yüklerden dolayı olan çatlakların yerinden farklıdır.

Çatlakların olduğu elemanların yapı güvenliği açısından da bir önem sırası vardır. Kolonlarda olan çatlaklar yapı güvenliği için daha tehlikeli, kirişlerde olan çatlaklar ise daha az tehlikelidir. Elemanlarda çatlakların oluşuna neden olan etkiler de güvenlik açısından değişen önemdedir. Genellikle EĞİLME çatlakları BASINÇ ve KESME çatlak ve hasarına göre daha az bir taşıma gücü kaybının ve daha çok deprem titreşim enerjisinin tüketildiğinin göstergesidir.

Betonarmede çatlak, betonun belli bir birim şekil değiştirmenin üzerinde bir çekme kuvveti ile zorlandığının göstergesidir. Eğer bu çatlakı kesen bir demir varsa, bu demir hesaplarda kabul edilmiş gerilme düzeyinden daha yüksek bir gerilme düzeyi altındadır, daha yüksek bir çekme kuvveti taşımaktadır. Bu çatlakı dik yönde geçen demir gerilme düzeyine göre elastik ya da plastik bölgede olabilir: bu çatlakın genişliğini belirler. Çatlak genişliği elemanda ne kadar daha taşıma gücü kaldığını gösterir.

Beton ne kadar sık aralıkla enine donatı, etriye ile sarılmış ise çatlaklar o kadar kılcal ya da milimetre boyutunda kalır. Çatla-

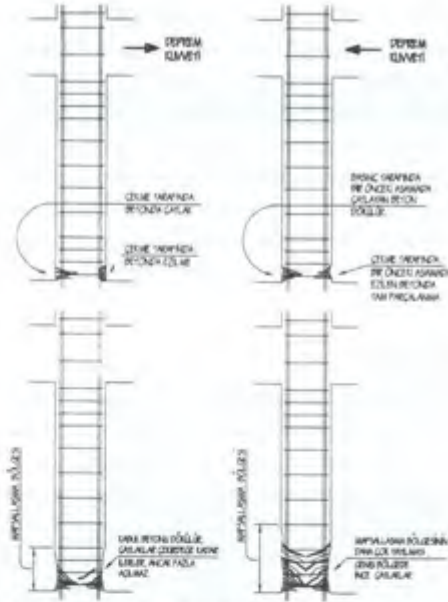


Yapıda düşey ve deprem yüklerinin oluşturduğu eğilme etkileri

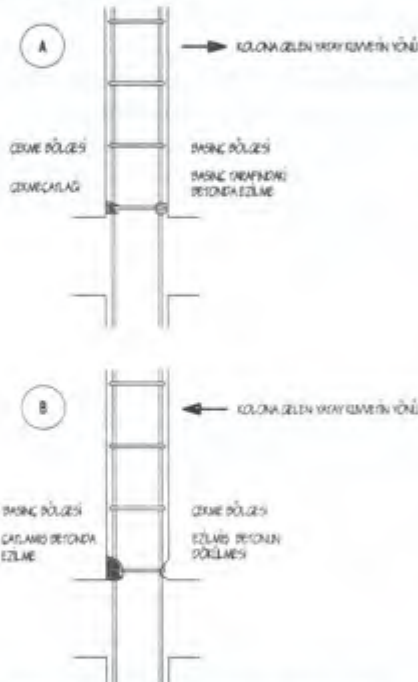
ğı geçen donatılardaki birim uzamalar daha azdır ve daha geniş bir bölgeye yayılır: Betonarme elemanların uçlarında "mafsallaşma" ile deprem enerjisi tüketimi yapının fazla hasar görmeden gerçekleşmesi sağlanır. Sık aralıklı etriyeler kolon ve kiriş uçlarındaki betonun paralanıp dağılmasını önler.

Elemanlardaki deprem hasarı

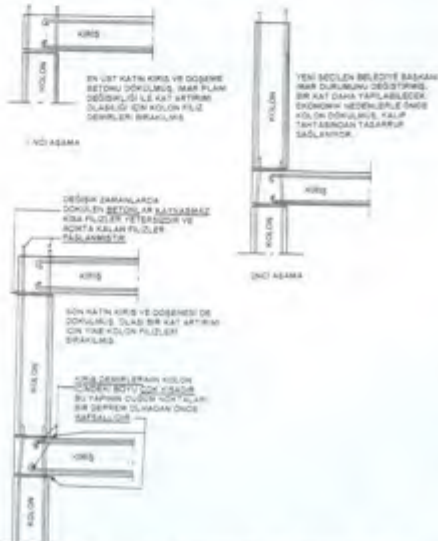
- 1-kolon ve kiriş uçlarında kılcal ve daha geniş çatlaklar,
- 2-kabuk betonunun dökülmesi,
- 3-çatlakların daha geniş bir bölgeye yayılması,
- 4-etriyelerin açılması,
- 5-etriyelerle sarılmış çekirdek betonunun parçalanıp dökülmesi,
- 6-boylamasına demirlerin burkulması ve
- 7-elemanın kolon ise ezilmesi ve boyunun kısalması ya da kiriş ise mesnetinden kopup düşmesi aşamalarını izler.



Depreme dayanıklı betonarme yapı kolonunda mafsallaşmanın gelişimi



Depreme dayanıksız betonarme yapı kolonunda mafsallaşmanın gelişimi



Türkiye'de sözde "Betonarme" yapılarının yapım aşamaları

Elemanlardaki bu hasar aşamalarının yapının bütünüdürün deprem davranışı bakımından karşılığı ise yapının rijitliğindeki giderek büyüyen azalmadır. Eleman uçlarının mafsallaşması yapının yatay ötelenmelerini artırır, ikinci mertbe momentler ortaya çıkar yapı giderek şakülden uzaklaşır, labil bir duruma ulaşır ve büyük yanıl ötelenmelerle yıkılır.

Eleman hasar düzeyi yukarıda sayılan düzeylerden ilk üçü içinde kalmış ise elemanda büyük bir taşıma gücü kaybı yoktur. Yapının hasar düzeyini belirleyen ise en ileri hasar düzeyindeki elemanın toplam aynı cins eleman sayısına oranıdır. Bu oran yüksek ise hasar o düzeyde olmuş olarak kabul edilmelidir. Yapının bir bütün olarak hasar düzeyini belirleyen bir başka belirti yapının kalıcı ötelenmesidir. Kalıcı ötelenme yapı yüksekliğinin 1/100'ünü aşarsa hasar ağırlaşır.

### Depreme Dayanıklı Yapının Özellikleri

Depreme dayanıklı yapı kiriş uçlarında mafsallaşarak deprem enerjisi tüketebilen yapıdır. Mafsallaşma sırasında özellikle kiriş uçlarında çatlaklar kılcal düzeyleri aşmamalıdır, yukarıda sayılan aşama (3). Bunun kadar önemli olan bir diğer özellikte yapının yatay ötelenmelerinin kısıtlanmasıdır. Bu iki özelliğin sağlanması için

a-kiriş ve kolon uçlarında etriye sıklaştırması ve boyuna demirleri yeterli ankrāj ve kenetlenme boyunda konulmuş olmaları, b-mafsallaşmanın kirişlerde olabilmesi için kolonların kirişlerden daha yüksek dayanımlı olması ve

c-yapıda yanıl ötelenmeleri kısıtlayan perde duvarların olması gerekir.

Depremlerde orta hasar gören yapılarda bu özellikler yoktur. Bunun sonucu olarak kolonlarda mafsallaşma ile ortaya çıkan hasar vardır. Kolonlarda mafsallaşma hasarı kolonun düşey yüklere karşı güvenliğini de azaltmıştır. Perde duvarı olmadığı için yapının yanıl yük taşıma gücü azdır ve yanıl yükler altında büyük kalıcı ötelenmeler yapar ve yıkılabilir.

Orta hasarlı yapıların özellikle kolonlarında olan bu hasarın giderilmesi ve yapının yatay yüklere karşı dayanımının artırılması onarım ve güçlendirme işlerinin temel ilkesidir. Ancak etriye sıklaştırması olmayan kolon ve kiriş uçlarına etkili bir biçimde yeniden etriye koymak ya da boyuna donatıların ankrāj boylarını uzatmak olanağı yoktur.

### Onarım

Yapıda eleman onarımı:

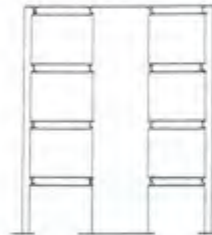
- 1-betondaki çatlakların epoksi ile doldurulması ya da
- 2- çatlakları kesen ve saran dıştan donatı ile sarılması ya da bağlanması biçimindedir.



Kirişleri kolonlarından daha yüksek dayanımlı yapı

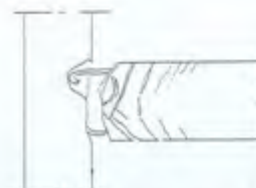
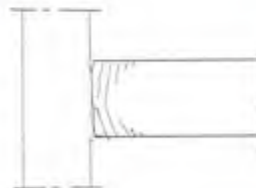
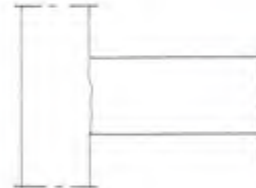


Kolonları kirişlerden daha yüksek dayanımlı yapı



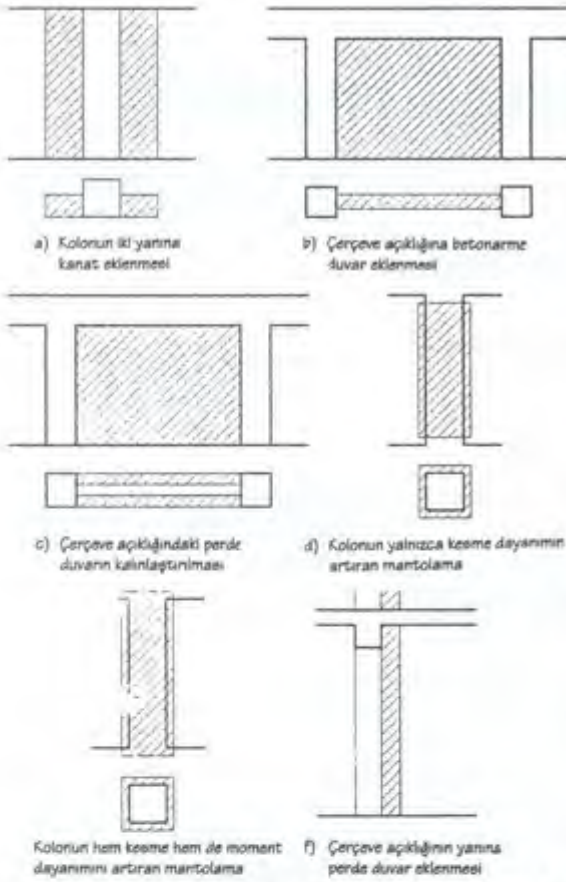
Perde duvarlı-kolonlu betonarme yapı

### Betonarme yapıların yıkılma mekanizmaları



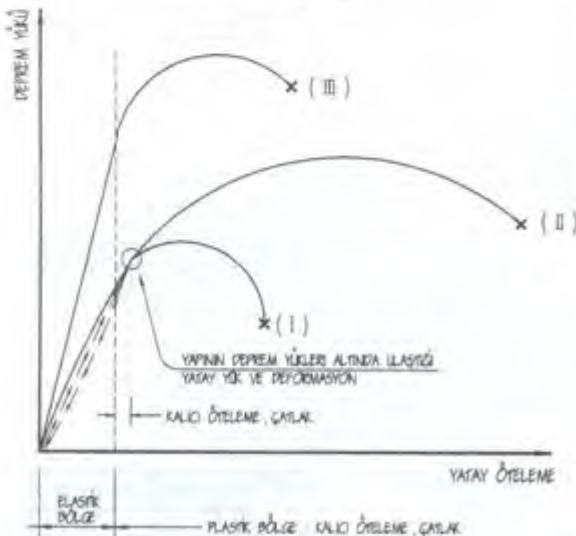
Betonarme kirişlerde moment kırılmasının aşamaları





**Betonarme kolon ve çerçevelerinin yatay yüklerle karşı güçlendirme yöntemleri**

- ( I ) BETON DAYANIMI DÜŞÜK, ERİŞİME SAĞLANMASI YOK, PERDE DUVARI YOK, DONATISI ANNEKJİ BOYUNLARI YETERSİZ
- ( II ) BETON DAYANIMI YÜKSEK, ERİŞİME SAĞLANMASI VAR, PERDE DUVARI YAPTI, DONATISI ANNEKJİ BOYUNLARI YETERSİZ
- ( III ) ELASTİK YATAY YÜK TAŞIMA, ÖZGÜ ARTIRILMASI YAPTI ( TAKVİYE EDİLMİŞ YAPTI )



**Betonarme yapıların yatay yükler altında davranışları (Şematik)**

Eğer elemanda daha ileri aşamada hasar varsa, özellikle kolonların mantolanması ya da çelik bir kafes içine alınması gerekir. Bu işlemler kolonun deprem hasarı öncesi güvenlik düzeyinin, düşey yüklerle karşı sağlanması içindir. Bu onarımlar düşey yük taşımaya karşı etkili olurken kolonun depremlerde oluşan yatay yüklerin yarattığı eğilme momentini taşıma gücüne bir katkı sağlamaz.

### Güçlendirme

Yapının yatay yük taşıma gücü artırılmalı ve yatay ötelenmeleri kısıtlanmalıdır. Bu amacı en iyi gerçekleştiren, yapıya perde duvarlar eklenmesidir.

### Onarım ve Güçlendirmenin Fiziki ve Uygulama Sorunları

Onarım ve güçlendirmenin uygulamasının başarılı olması temel olarak istenen katkının ve davranışın gerçekleştirilmesidir. En önemli sorun yeni eklenen elemanların var olan elemanlarla birlikte çalışması eski elemanlardan yeni elemanlara kuvvet aktarılmasıdır. Eski beton ile yeni betonun kaynaştırılması, var olan donatılarla yeni donatıların birbirine bağlanması, yeni elemanlara yapının yükünün aktarılması, perde duvar eklenmişse bunun var olan elemanlara bağlanması.

Eklenen perde duvarların yapıda burulma etkileri yaratmayacak biçimde konulması gerekir. Yapının mimarisi her zaman bu perde duvarların burulma yaratmayacak biçimde yerleştirilmesine olanak vermez. Perde duvar eklenmesi yapının sıva, boya, badana, sıhhi tesisat duvar kaplaması vb mimari bölümlerinde önemli masraflar çıkarabilir.

Beton yerleştirme ve kalıp işçiliği sorunları olabilir. Perde duvarların eklenmesi temellerin güçlendirilmesini gerektirir.

### Onarım ve Güçlendirmenin Başarısı

Onarım ve güçlendirme ile yapının deprem dayanımının artırılmasının iki başarılı örneği vardır. Bu yapılar bir depremde hasar gördükten sonra güçlendirilmiş ve ilk depremden daha şiddetli depremleri hiç hasar olmadan yaşamışlardır. 1983 Erzincan Depreminde (Mağnitüdü 5.0) orta hasar gören ve bütün kolonları mantolanarak güçlendirilen Erzincan Yatılı Bölge Okulu Yatakhane Binasında 1992 Erzincan Depreminde (Mağnitüdü 6.8) hiç hasar olmamıştır. 1967 Mudurnu Depreminde (Mağnitüdü 7.0) ağır hasar olan ve güçlendirilmiş Sakarya Valilik Binasında da 17 Ağustos 1999 Depreminde (Mağnitüdü 7.4) hiç hasar olmamıştır.

Bu başarılı örneklerin yanında başarısız örneklerde vardır: Yine aynı yukarıdaki iki yapı gibi aynı depremleri yaşamış Erzincan

can İplik Fabrikası (1983 ve 1992 Depremleri) ve Kocaeli'ndeki Pirelli Lastik Fabrikaları (1967 ve 1999 Depremleri) ilk depremlerde oluşan hasardan sonra onarılmış ya da güçlendirilmiş ancak bu yapılar daha sonraki depremlerde daha büyük hasar görmüşlerdir: ya onarım ve güçlendirme gerektiği düzeyde yapılmamış ya da yapılan güçlendirme gereken yerlerde yapılmamıştır.

### Sonuç

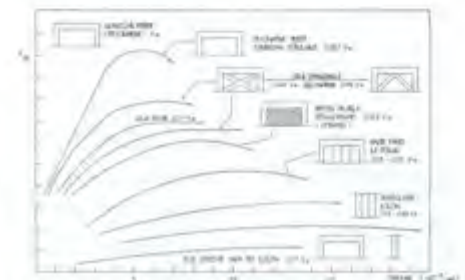
Depremlerde hasar gören yapıların onarım ve güçlendirilmesinin başarılı olabilmesi için yukarıda sayılan iki ana kural vardır. Hasarlı elemanları deprem öncesi güvenliklerine ulaştırmak ve yapıya yatay yüklerle karşı daha yüksek dayanım kazandıran perde duvar gibi elemanlar koymak. Perde duvarlar aynı zamanda ve belkide dayanım artışından çok yatay ötelenmelere karşı kısıtlama sağlayarak ikinci mertebeden etkileride önledikleri için yapının yıkılmasına karşı önemli bir direnç sağladıkları için çok önemlidirler. Geçmişten gelen ve depremlerle başarıları kanıtlanmış güçlendirme örnekleri vardır. Bu örnekler yeni uygulamalara yardımcı ve yol gösterici olacaktır ●

• Bu bildiri, Mimarlar Odası İzmir Şubesi ve YEM birliğinde 27 Kasım 1999 tarihinde düzenlenen "Marmara Depreminin Ardından Yapı Üretim Süreçleri" panelinde sunulmuştur.

### KAYNAKLAR

Anadol, K., Anoğlu, U. ve Anoğlu, E. (1973) "1967 Akyazı Depreminde Ağır Hasar Gören Sakarya Valilik Binasının Onarım ve Takviye Projesi" Türkiye'de Deprem Sorunu ve Deprem Mühendisliği Sempozyumu, 2-5 Şubat 1972, Bildiriler Kitabı, Tübitak, Ankara

Bayülke N. (1995) "Depremlerde Hasar Gören Yapıların Onarım ve Güçlendirilmesi, 3ncü Baskı" İnşaat Mühendisleri Odası İzmir Şubesi.



**Çerçeve açıklığının değişik yöntemlerle doldurulmasının dayanım ve deformasyon gücü üzerindeki etkileri**

# Doğal Afetler Konferanslarından

## Fikret Okutucu

Y. Mimar

Türkiye, jeolojik yapısı, topografyası ve iklim özellikleri nedeniyle sık sık doğal afetlerle karşılaşmaktadır. Bu nedenle de büyük miktarlarda bedensel/ruhsal bozukluklar, can kayıpları ve ulusal servet kayıplarına uğramaktadır.

Son altmış yıl içinde Türkiye’de meydana gelen doğal afetlerin neden olduğu ulusal servet kayıplarının, toplam kayıp içerisindeki oranları şöyledir:

Doğal Afet Türü	Toplam Kayıp İçerisindeki Oranı
Deprem	% 65
Su baskını	% 15
Heyelan	% 11
Kaya düşmesi	% 7
Yağmur, fırtına, yeraltısuyu	% 1
Çiğ	% 1’den az

Ayrıca, 17 Ağustos 1999’a kadarki ortalama göre ülkemizde her 1,1 yılda deprem olmaktadır. Bunların magnitudü 6.3’ün üzerinde yıkıcı karakterli olanların olma olasılığı 4 yıldır.

Doğal afetlerde uğradığımız kayıpların olması gerekenden çok büyük olmasının bilinen nedenlerinden biri de toplumun doğal afet olayına karşı önceden alabildiği koruyucu ve önleyici tedbirlerin ulaşabildiği düzeydir. Doğal afetleri önleyebilmek henüz mümkün olmadığına göre, yıkıcı etkilerini en aza indirmek için önlemlerin alınmasına gayret etmek gereklidir. Bu önlemlerin nerelerde ve hangi zaman dilimlerini içerisinde alınması gerektiğini tahmin edebilmek yararlıdır. Gelecek tahmin bili-

mi (fütüroloji) bu gayretler sonucu doğmuştur. Bu bilim dalı “bilimsel falcılık” olarak da adlandırılmaktadır. Bu bilim dalının kullandığı tekniklerin en yaygın olanı simülasyon yani afetlerin taklit edilmesi ve benzeşimi ile afet senaryoları hazırlanması tekniğidir.

İl kurtarma ve yardım planlarının hazırlanabilmesi için ön şartların en önemlilerinden biri afet senaryoları hazırlanmasıdır. Laboratuvar ortamında hazırlanan bir yapı türü için sarsma tablaları üzerinde istenilen büyüklükteki deprem nedeniyle modelde oluşan hasarlar ve deney sonuçları, gerçek yapılarda uygulanabilir. Ancak bu teknik birçok belirsizlik ve sınırlı kullanım alanına sahiptir.

Diğer teknik, matematik modellemedir. Günümüzde, bilgisayar destekli benzeşim modelleri olarak yaygın şekilde kullanılmaktadır. Bir doğal afetin oluş şekli, şartları, meydana getireceği etkiler, bu etkilerin binalardaki/şehirlerdeki sonuçları, afet sırasındaki ölüm ve yaralanmalar, kurtarma sırasında ihtiyaç duyulabilecek gerekli/önemli malzemeler bu bilimsel falcılık tekniği ile doğruya en yakın olarak tahmin edilmeye çalışılmaktadır.

Bu tekniklerin kullanılmasının amacı, kentlerin imar planlarının hazırlanmasına veya revizyonuna ışık tutabilmek ve il kurtarma yardım planlarının daha gerçekçi olarak hazırlanmasını sağlamaktır.

Afet benzeşim (simülasyon) modelleri genellikle mevcut veri ve bilgiler esas alın-

rak yapılan modellerdir ve en fazla 10 yıl gibi bir süre sonunda geçerliliklerini yitirmektedirler.

Bu süre, hızlı şehirleşmenin, çok hızlı değişen sosyal yapının olduğu şehirlerde 2-3 yıl gibi çok kısa süreleri içeren afet benzeşim modellerinin yapılmasını gerekli kılmaktadır.

Aşağıdaki soruların cevaplanabilmesi durumunda il ve belediyeler için afet benzeşim senaryolarının gerçeğe yaklaşma şansı artırılabilir.

1. O yöredeki geçmiş doğal afetler ve yaptıkları hasarlar hakkında detaylı bilgiler var mı? Neler?
2. Doğal afetler, özellikle depremler sonrasında baraj yıkılmaları, nükleer santrallerdeki kaçaklar, doğal gaz kaçakları, rafineri yangınları vb. olaylar sonucu ikincil hasarlar neler olabilir?
3. Bölgenin boşaltılması planları var mıdır, bu planın uygulanmasına kim karar verecektir?

Bu yazı, Bayındırlık Bakanlığı’nın 1992 yılında Ankara’da düzenlediği uluslararası “Doğal Afetler Konferansı” ve TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası - İstanbul Şubesi, Deprem Mühendisliği Türkiye Millî Komitesi ve İ.T.Ü. Yapı ve Deprem Uygulama Araştırma Merkezi’nin 10-13 Mart 1993’te İstanbul’da düzenlediği “2. Ulusal Deprem Mühendisliği Konferansı”nda tutulan notların yardımı ile hazırlanmıştır.



# Üçüncü Bin Yılın Eşiğinde

**Orol S. Ataman**

Mimar, Bölge Plancısı

Dünyamızda şu andaki politik, toplumsal, ekonomik ve çevre sorunlarının temelinde "hızlı nüfus artışı" yatmaktadır. Bu nedenle yerleşimimizin geleceği ile ilgili her türlü öngörü de öncelikle bu "hızlı nüfus artışı" sorununu incelemek zorundadır.

Elde yeterli istatistik veriler olmamasına rağmen, geçmiş asırlardaki dünya nüfusunu inceleyen uzmanlar, dünya nüfusunun bütün ortaçağ boyunca çok az arttığını, hatta sabit kaldığını, sanayi devrimi ile birlikte önce aritmetik olarak artmaya başladığını, sanayi devriminin dünya üzerinde yaygınlaşmaya başlamasıyla da artışın geometrik bir çoğalmaya dönüştüğünü saptamaktadırlar.

Sanayi devrimi ile başlayan bu **HIZLI NÜFUS ARTIŞI**'nin nedenlerini anlayabilmek için yaptığımız bir "Correlation-Bağıntı" araştırması, tıptaki gelişmeler ve ilerlemeler sonucu kadınların doğurganlık oranlarındaki değişimler, ortalama insan ömrünün uzaması, salgın hastalıklardaki ölüm oranlarının azalması, dünya üzerinde savaşların azalması ve gelişmiş teknolojiler nedeniyle savaşlarda ölen insan sayısındaki azalmalar...vb. pek çok etken arasından **HIZLI NÜFUS ARTIŞI** ile en yüksek "Correlation Coefficient-Bağıntı Katsayısı" nı veren faktörün **SANAYİ ve SANAYİNİN GELİŞMESİNE BAĞLI OLARAK TARIM SEKTÖRLERİNDEKİ YENİ İŞGÜCÜ TALEBİ** olduğunu göstermiştir.

Bu sonuçtan da anlaşılacağı biçimde, dünya nüfusu, hiç de öyle tesadüfen veya istenmeye istenmeye hızla artıp, bugünkü düzeylerine gelmiş değildir. Tam tersine, iradi bir biçimde, tarım ve sanayi sektörlerindeki işgücü talebine bağımlı olarak artmış ve sanayileşmesini tamamlayan toplumlarda da işgücü talebindeki değişime paralel olarak önce durağan bir hale gelip sonra azalmaya başlamıştır. (Bkz. Batı Avrupa ülkelerinin nüfusları)

Böyle bir analitik incelemeden hareketle dünya nüfusunun geleceğine ilişkin öngörülerde bulunmaya çalışırsak, sanayileşmesini tamamlamamış topluluklarda nüfus artışının bir süre daha devam edeceğini ve buna bağlı olarak dünya nüfusunun da artacağını, sanayileşmesini tamamlayıp sanayi ötesi bilgi toplumuna geçen ve nüfusu azalmaya başlayan insan topluluklarının henüz nüfusu artmaya devam edenlerle eşit bir noktaya geldiğinde, dünya nüfusunun da bir süre için durağanlaşacağını ve daha sanayi ötesi bilgi toplumuna geçen nüfusun dünyada çoğunluğu oluşturmasıyla, dünya nüfusunun da önce aritmetik, sonra geometrik bir biçimde azalmaya başlayacağını söyleyebiliriz.

Kantitatif olarak dünya nüfusedeki bu değişiklik öngörülerini, devam etmekte olan uzay çalışmalarını, her türlü üretimde daha çok ve daha yaygın bir biçimde bilgisayar ve robot kullanımının artması eğilimleri, yeni teknolojik gelişmeler ve bunların küreselleşmeye etkileri, tüm dünyada ve bu arada özellikle Kuzey Amerika, Avrupa ve Güney Doğu Asya'da izlenen politik ve ekonomik bütünleşme çalışmaları, S.S.C.B'nin dağılmasıyla dünyanın hızla tek kutuplu bir yapıya doğru kayışı, çokuluslu şirketlerin dünya ticaretinde gittikçe artan payları gibi en belirgin politik, toplumsal, ekonomik ve teknolojik kalitatif etkenlerle bir arada ele aldığımızda, 21 inci yüzyılın sonunda dünyamızın ulaşacağı yeni durum hakkında şu öngörülerde bulunabiliriz.

21. yüzyılın ilk çeyreğinde dünya nüfusu, hızı azalsa da artmaya devam edecek, ikinci çeyreğinde bir süre durağanlaştıktan sonra azalmaya başlayacak ve yüzyılın ikinci yarısında bu azalış ivme kazanarak **asrın sonunda dünya nüfusu 1 - 2 milyar arasında bir seviyeye inmiş olacaktır.**

Sanayide ve tarımda, gittikçe artan oranlarda bilgisayar ve robot kullanımı yaygınlaşacak ve 21. yüzyılın ilk yarısının sonlarına doğru kaba kol gücüne veya başka bir deyişle **nitelsiz işgücüne ihtiyaç sifra inecektir.** Eğitilmiş, nitelikli işgücü ise daha çok bilgisayar ve robotlarla gerçekleştirilecek tarım ve sanayi üretiminin

planlanmasında, programlanmasında ve denetlenmesinde kullanılacaktır. Hizmetler sektörü nitelikli işgücünün en yoğun istihdam edildiği sektör olacaktır.

21. yüzyılın ilk çeyreğinin sonundan itibaren, bütün dünyada günlük ve haftalık çalışma saatleri hızla azalmaya başlayacak ve yüzyılın sonunda bu rakam günde sadece 1 -2 saate kadar inecektir. Bunun sonucu olarak, bugün için insanların boş zamanı dediğimiz, zaman çok artacak ve bireylerin çeşitli güzel sanat dalları, spor, eğitim, kültür ve turizm faaliyetleriyle ilgilenme olanakları genişleyecektir. **İnsanlığın itici gücü sanatçılar ve bilim adamları olacaktır. Böyle bir gelişme tüm dünyada yeni bir "Rönesans" in başlangıcı olabilir.**

Bilgisayar, telekomünikasyon ve ulaşım teknolojilerindeki gelişmelere paralel olarak insanların konut, işyeri, eğitim v.b. farklı işlevler için farklı mekanlar kullanma anlayışları bütünüyle değişecek, dünyada yeni oluşacak bilgi otobanlarından hızla akacak her türlü bilgi, haber, görüntü ve rakamlara oturdukları yerden ulaşabilme olanakları sayesinde, insanlar **yer değiştirmeden, aynı mekanda hem konaklayıp, hem çalışıp, hem eğitilip, hem de sağlık hizmetleri alabileceklerdir.**

Yine ulaşım teknolojilerinde ortaya çıkacak gelişmeler sonucu, otomobil teknolojilerine göre şekillenmiş kentlerden ve yapılarından, insanların bireysel olarak uçmalarına göre şekillenecek yeni kentlere ve yeni yapı türlerine bir dönüşüm gerçekleşecektir. **Fiziki anlamda, motorlu taşıt araçlarının gideceği yolların ve bunların çerçevesindeki çeşitli kullanımlara ayrılmış yapı adalarının bulunmayacağı yeni bir kentsel mekan oluşacaktır.** Yine bina ölçeğinde de, zemin katından girilen ve tek bir kullanıma ayrılmış yapı türlerinden, **üst katından girilen ve fonksiyonları buna göre yeniden tanımlanmış, çok amaçlı, çok kullanımlı yapı türlerine geçilecektir. 21. yüzyılın kent plancıları ve mimarları bu yeni kentleri ve bu yeni yapıları tasarlayacaklardır.**

21. yüzyılın ilk çeyreğinden sonra, dünya nüfusedeki azalmaya paralel olarak, dünyadaki çevre sorunlarında da düzelmeler görülecek, ozon deliği asrın sonunda yeniden kapanacak ve dünya yeni bir ekolojik dengeye kavuşacaktır. **Dünya yeniden, daha temiz ve daha iyi yaşanabilir bir gezegen haline gelecektir.**

21. yüzyılın sonunda dünya nüfusu sadece 1 - 2 milyara düşeceğinden, insanların dünyanın her tarafına yerleşmelerine gerek kalmayacak ve insan yerleşmeleri iklimin, bitki örtüsünün ve doğal yaşam koşullarının daha uygun olacağı ılıman iklim bölgelerindeki deniz, göl ve nehir kıyılarında yoğunlaşacaktır. **Bugünkü insan yerleşmelerinin büyük bir çoğunluğu terk edilecektir.**

Fiziksel mekanlardaki bu gelişmelerle birlikte toplumsal yapıda da büyük bir değişim yaşanacaktır. İnsanları bugün birbirinden ayıran din, dil, etnik köken, cins, renk, sosyal sınıf gibi farklılıklar, gittikçe ivmesi artacak olan küreselleşme ve bir asır birlikte yaşama sonucu, 21. yüzyıl sonunda anlamlarını bütünüyle yitirecek ve birer ayıncı faktör olmaktan çok etnografik ve folklorik birer özellik haline dönüşeceklerdir. **Büyük bir olasılıkla asrın sonunda, kadın-erkek eşitliğinin tam olarak sağlandığı, ırk ayrımının dünya yüzünden silindiği, kimsenin inançlarının başkalarını ilgilendirmede olduğu, dünya üzerinde yaygın olarak tek bir dilin konuşulduğu, sosyal sınıf ayrımının ortadan kalktığı, uzayda kendinden başka akıllı yaratıklarla karşılaşmış ve onlara karşı bütünleşmiş, kendi içindeki çelişkileri törpüleyerek enaza indirmiş tek bir İNSANLIK karşımıza çıkacaktır.**

Üçüncü bin yılın daha sonraki asırları, dünya üzerinde fiziksel, ekonomik, toplumsal, ekolojik, demografik ve siyasal anlamda yeni dengeleri kurabilme başarısını göstermiş olan bu insanlığın uzaydaki yeni maceraları ile geçecektir ●

# Muğla Dalaman Havalimanı Dış Hatlar Terminali Proje Yarışması

**Jüri Başkanı:** Abdî Güzer

**Danışman Jüri Üyeleri:** A. Gafur Yardımcı, M. Nusret Yanıkkaş, S. Sedat Çınar, Mehmet Erol, Hakan Fehmi Görk

**Asli Jüri Üyeleri:** Orhan Şahinler, Cihat Fındıkoğlu, Erkut Şahinbaş, Ersen Gürsel, Mehmet Eğilmez, Halls Ertunç

**Sonuçların Açıklanması:** 12.10.1999

## Genel Değerlendirme

Türkiye'de yüzyılın son mimari proje yarışması olan Muğla/Dalaman Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası için 96 öneri sunulmuştur. Gerek Türkiye ortamı için oldukça yüksek olan bu rakam, gerekse sunulan projelerin mimari nitelikleri, bu yarışmanın önemli bir yapıyı seçmenin ötesinde, meslek ortamı ve mimarlık kültürü açısından da özgün bir birikim sunmasını getirmektedir. Jüri, yarışmaya sunulan projelerde gözlenen niteliklerin Türkiye mimarlık ortamının geldiği olumlu düzeyi ve uluslararası ortamlarla bütünleşme gücünü temsil ettiği izlenimini taşımaktadır. Bu olumlu izlenimin kaynağı, projelerin ulaştığı profesyonel düzey kadar, ülke mimarlığını temsil edebilecek, klişe değerleri aşan güçlü bir soluğun gelişmesine yönelik araştırmacı tutumların da gözlenebilir oluşundadır. Sunulan projelerin yüksek nitelikleri Jüri'yi mimarlık ortamına karşı yarışma beklentileri ile sınırlı olmayan bir sorumlulukla karşı karşıya bırakmaktadır.

Bu genel saptama ışığında Jüri, hiçbir projenin yarışma dışı tutulmasına neden olacak ölçüde temel bir eksiklik ya da hata gözlemediği gibi, 1. elemelerde de durdurulması öngörülecek proje bulamamıştır. İkinci eleme aşamasında projeler, sundukları tasarım yaklaşımı, ulaştıkları genel mimari düzey, programın fiziki boyutlara dönüştürülmesindeki iç tutarlılık gibi genel ölçütler çerçevesinde değerlendirilerek, ortaya çıkan tipolojik ayrışmalar temelinde, projelerin görelî çözüm ve ifade yetenekleri karşılaştırılmış ve 27 proje elenmiştir.

Üçüncü eleme aşamasında projelerin işlevsel altyapıları ve sundukları teknik çözümler daha ayrıntılı olarak değerlendirilmiş, ağırlıklı olarak tekrar gözlenen tipolojik yaklaşımların dışına çıkan özgün örneklerin sundukları alternatif olanaklar ve kısıtlar tartışmaya açılmıştır. Bu aşamada 37 proje elenmiştir.

Dördüncü eleme aşamasında projelerin ayrıntılarına girilmiş; iç mekan kaliteleri, taşıyıcı sistem önerileri, maliyet girdileri, mimari dil özellikleri, örtü sistemleri ve gerek hava gerekse kara tarafında yolcu ve bagaj akış şemalarının, seçilen sistemlerin işleyişi tartışılmış; Jüri bazı projeleri geride bırakmakta güçlük çekmiştir. Bu noktada İdare'nin Jüri'ye tanıdığı satın alma olanaklarının yaygın olarak kullanılmasına, 8 ödülün dışında 10 projenin bu yoluyla değerlendirilmesine karar verilmiş; 14 proje bu aşamada elenmiştir.

Ödül ve Satın Alma gurubunun sıralanmasında Jüri, benzer özellikler gösteren projeler arasında karşılaştırmalı değerlendirmeler yapmış, işleyiş açısından karşılaşılan sorunların giderilebildiği ve bunun için gerekli revizyonların boyutları tartışmaya açılmıştır. Bu aşamada sundukları alternatifin özgünlüğüne karşın işleyiş açısından sorunlu görülen bazı projelerle, işleyişinde ulaşılan çözüm kalitelerine karşın mekan zenginliği ve dil açısından görelî kısıtları olan bazı projeler satın alma aşamasında tutularak ilk sekiz ödüle aday olan projeler belirlenmiştir. Gerek satın alma yoluyla değerlendirilen, gerekse ödül alan projelere yönelik ayrıntılı raporlar ektedir.

Yarışma bir bütün olarak değerlendirildiğinde öne çıkan ve dereceye giren projelerde ağırlıklı olarak temsil edildiği düşünülen değerler ve ilgili kriterler şunlardır:

- Tasarım yaklaşımının zenginliği, öncülüğü, özgünlüğü ve işlerliği
- Projenin ana kurgusu korunarak gelişmeye ve değişime açıklığı, teknik revizyonlara ve zaman içinde gelişen değişimlere uyum sağlama potansiyeli
- Planlama başarısı; yolcu, bagaj ve servis dolaşımına ilişkin işlevsel ve teknik gerek ve önceliklerinin sağlanması,
- Çağdaş, araştırmacı, özgün ve öncü bir mimari kimliğin ifadesi, mekansal zenginlikler,

- Yapı sistemi ve malzeme seçiminde izlenen ilkeler ve taşıyıcı sistemle mimari dil arasında süreklilik oluşturulması,
- İklim verileri ve konfor koşullarına ekolojik bir duyarlılıkla yaklaşılması, ekonomik iklimlendirme olanakları,
- Yapının ülkeye giriş ve çıkışta bir kapı olma özelliğinin yorumu, ilk ve son imaj oluşmasına katkıda bulunacak bir tasarım dilinin varlığı,
- Terminalin uçaktan algısı: '5. Cephe Estetiği'
- Teknolojik uygulama kolaylığı

Jüri bu değerlerin önemli bir bölümünün yalnızca ödül alan projelerde değil neredeyse tüm projelerde ağırlıklı olarak ele alındığını, bu araştırma zemini oluşturduğunu saptamıştır. Bu nedenle karşılaştırmalar bu değerlerin çoğunun bir bütün olarak, birbirleri ile çelişmeden, tasarım olgunluğu ve incelmeliği içinde ele alınışına yönelmiştir. Birinci ödüle değer bulunan projenin bu değerleri kolay tüketilen uluslararası ve yerel referanslara itibar etmesizin, ağırlıklı olarak sağladığı düşünülmektedir. Değerlendirme aşamalarında yaşanan çok boyutlu tartışmalar ve bazı projeler üzerinde oluşan görüş ayrılıkları, Jüri'nin kararsızlığından çok projeler genelinde oluşan yüksek düzeyin bir sonucudur. Jüri bu yarışmaya zemin hazırlayan İdarenin Türkiye'de büyük yatırımlara yönelen tüm işletmelere örnek olduğu ve sürecin kalitesini destekleyen tüm yarışmacıların kutlanması gerektiği inancındadır. Türkiye mimarlık kültürü açısından özgün bir araştırma ve birikim oluşturan bu yarışma sürecinin tüm projeleri içerecek bir yayına dönüşmesi ve kalıcılığının sağlanması önerilmektedir.

# 1. ÖDÜL

Emre Arolat  
Büyüamin Derman

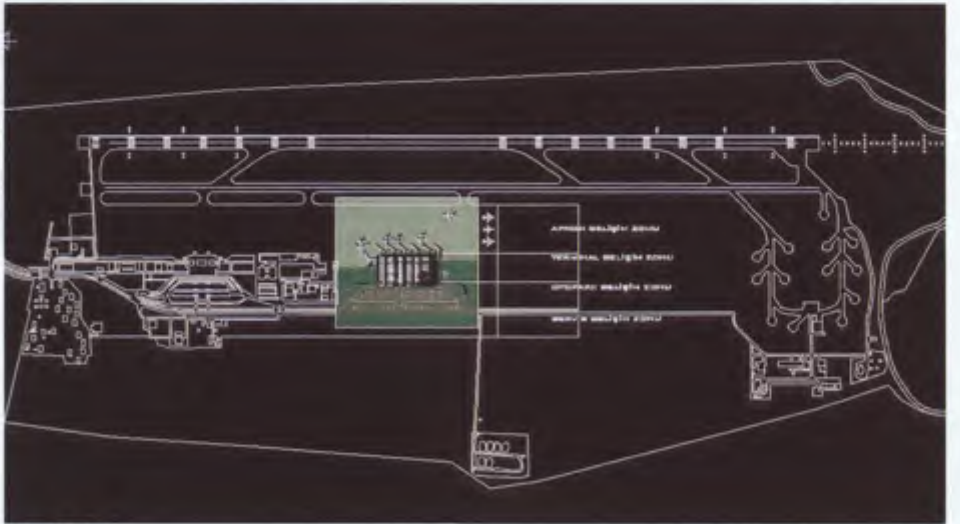
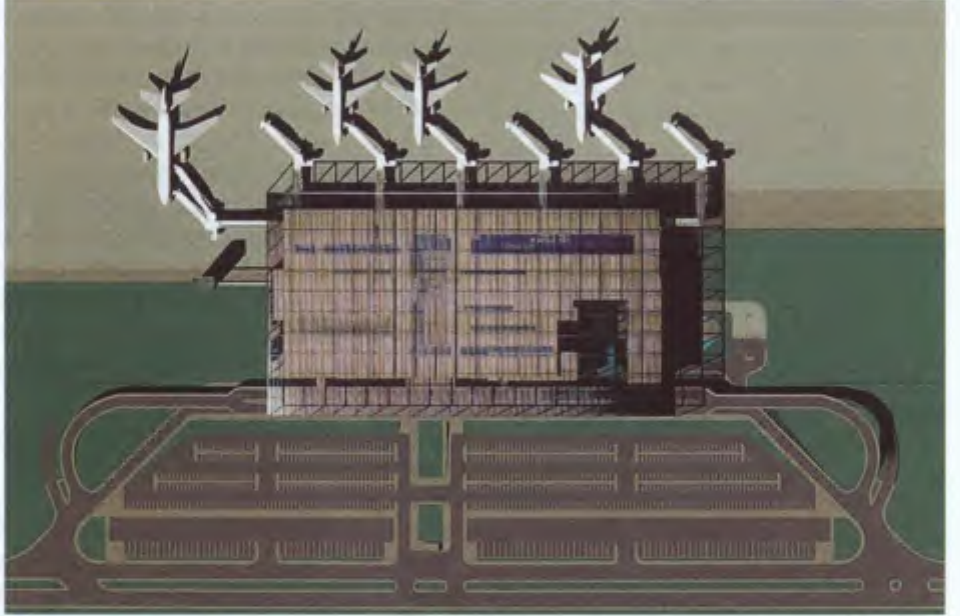
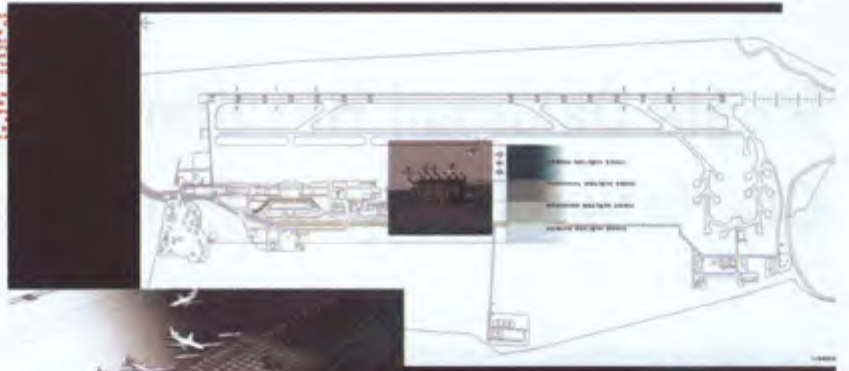
## 1. Ödül hakkında jüri raporu:

Proje, uluslararası hava alanlarına benzer tiplerden farklılaşan sade, alçakgönüllü tutumuna karşın simgeselliği olan; bağlantı köprüleri, iç avlu ve peyzaj olanakları ile doğayı içine çeken; çatı formu ile doğal havalandırma ve konfor imkanları sağlayarak, adeta kendi mikroklimasını kendi yaratan özgün bir yapı önermektedir.

Ekolojik tasarımın gerekli parametreleri olan iklim koşulları, güneş etkileri, doğal havalandırma, konfor ve Dalaman yöresinin eşsiz peyzajı yapının şekillenmesine katkıda bulunmuştur. Yapının hafif konstrüksiyonlu tek bir çatı örtüsü ve tekrar eden bir taşıyıcı sistemin belirleyiciliği altında iç ve dış mekanların esneklik kazanabildiği bir sistem olarak ele alınışı, bir yandan iklim koşullarına yönelik koruyucu ve rüzgara açık, nefes alan bir örtü oluşmasını, öte yandan özgün bir mimari dilin araştırma zeminini oluşturmuştur. Köprü ve onu destekleyen mahallerin bir bütün oluşturmasını sağlayan yapının standart çelik profillerle ulaşabildiği kalite övgüye değer bulunmuştur. Burada köprü ile yapı ilişkisinin özellikle büyük uçak bekleme mahallerinde oluşturduğu sıkışıklığın strüktüre dayalı sistematik büyüme olanağı ile aşılabileceği; taksirut çeperine inen saçak taşıyıcılarının apron trafiğini rahatlatmak üzere konsol olarak ele alınabileceği; seçilen bagaj sisteminin ise karusel imkanlarını gözetecek alt yapıya sahip olması, yapıya yönelik bazı eleştirilerin kolayca giderilebileceği izlenimini oluşturmuştur. Bu yapının özellikle idarece önerilebilecek ve zaman içinde gündeme gelecek değişikliklere açık, esnek kurgusu ve abartısız bir form ve yapım sistemi ile ulaşabildiği mimari değerler nedeniyle birinci ödüle layık görülmesine 5/2 oy çokluğu ile karar verilmiştir.

HAZIRLANANLARIN İÇİN  
ÖZELİNİN İZLENİMİ  
YERİNİN İZLENİMİ  
KONFORU İZLENİMİ  
BAĞLANTI İZLENİMİ  
PEYZAJ İZLENİMİ  
KONFOR İZLENİMİ  
BAĞLANTI İZLENİMİ  
PEYZAJ İZLENİMİ  
KONFOR İZLENİMİ

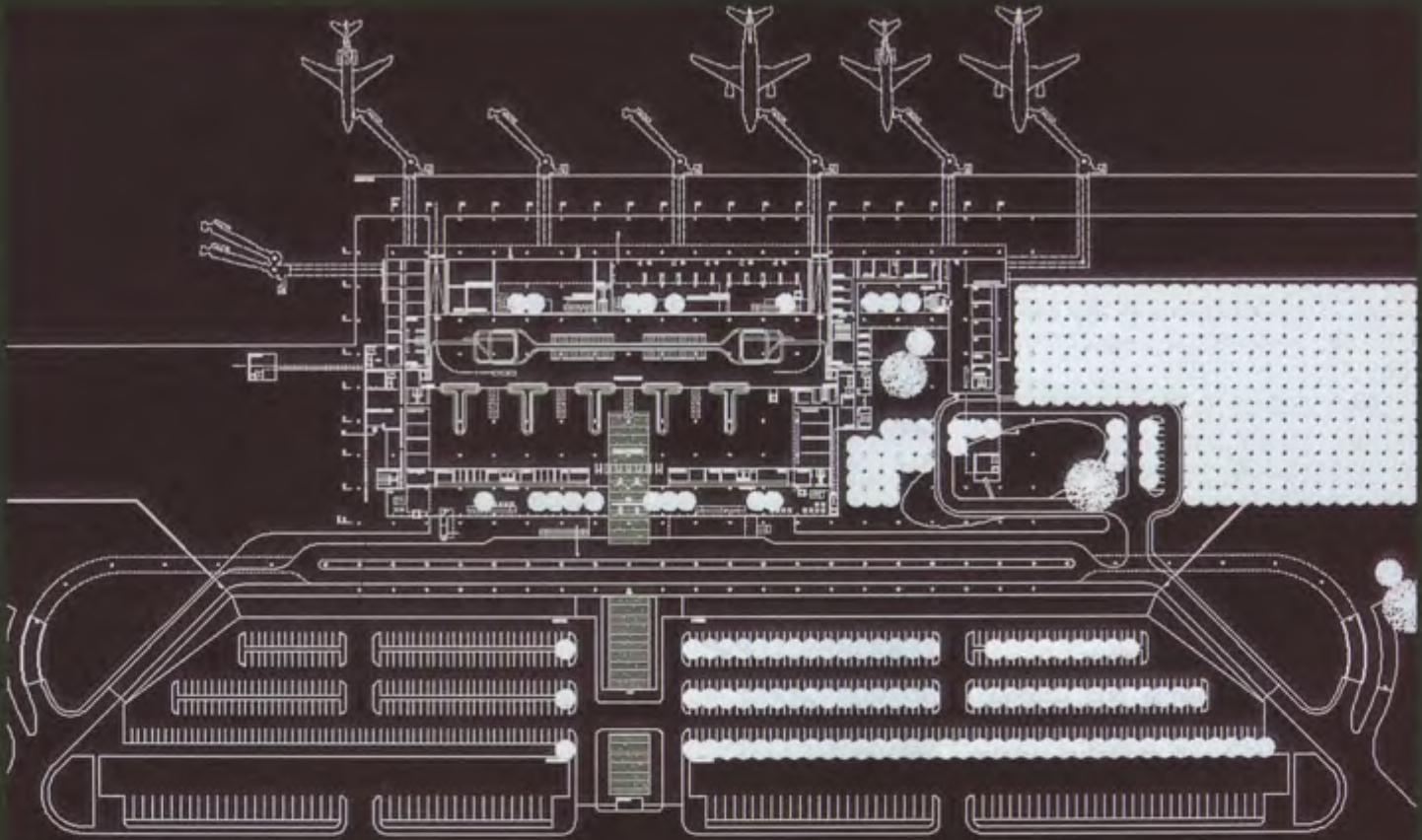
DALAMAN



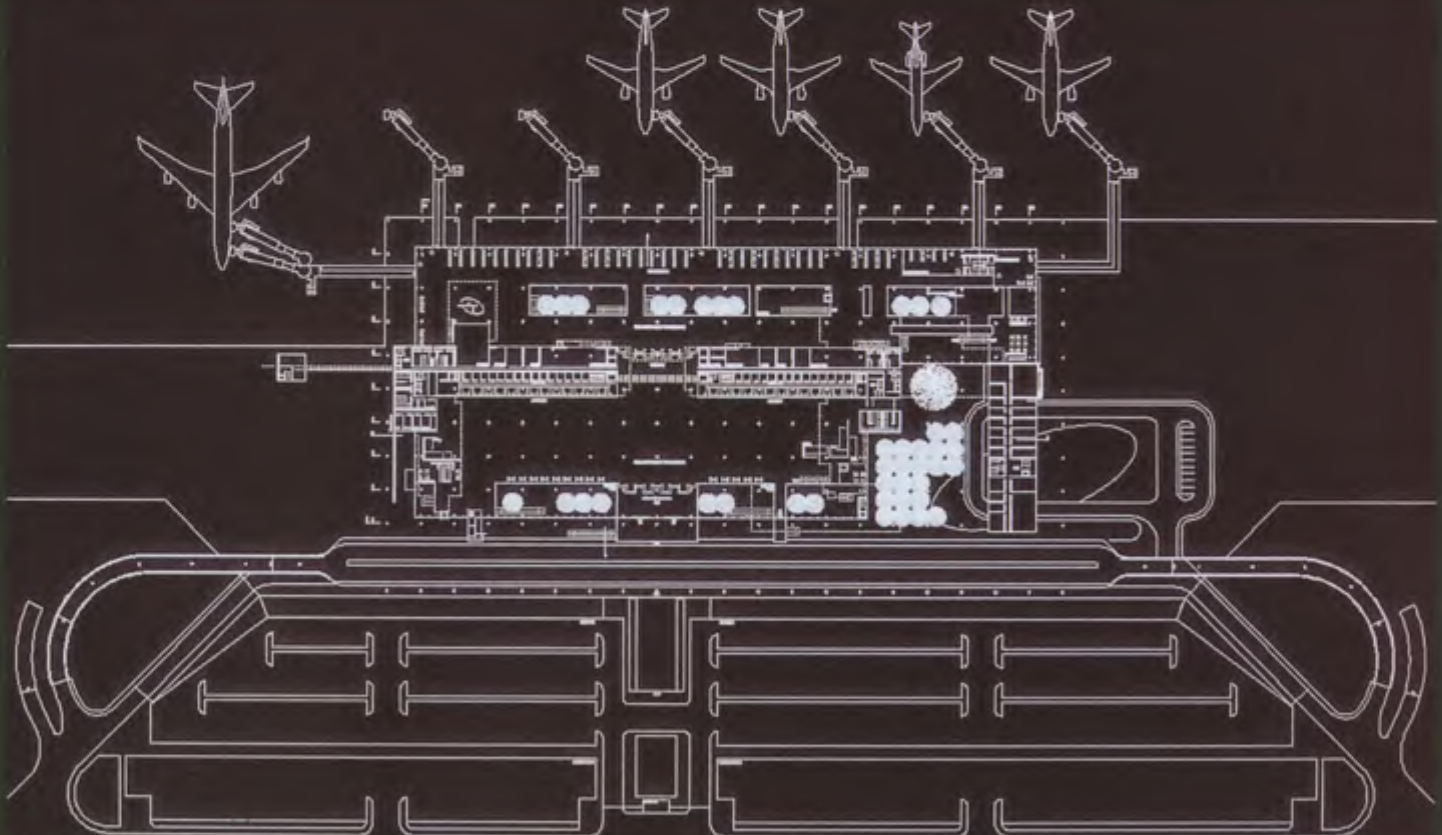
Vaziyet planı



Görünüş



+0.00 kotu planı



+9.00 kotu planı



1-1 Kesiti

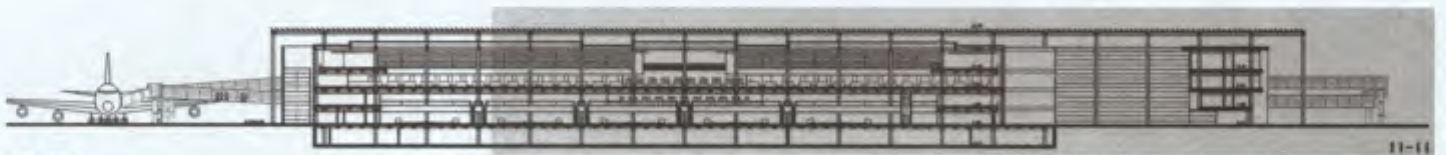
### Mimari açıklama raporundan

Havalimanının inşa edileceği bölgenin iklimsel özellikleri, terminal binası ve otoparkın ilerideki olası gelişmeleri, apron-terminal-otopark ilişkileri, bagaj nakil sisteminin hatasızlığı gibi etmenler projenin gelişimindeki ana ölçütler oldu. Havalimanları yer aldıkları konum dolayısıyla göreceli uzak perspektiften algılanabilen yapılar. Bu olgu, bu tür yapıların ilk algı etkilerini diğer birçok yapıya oranla daha önemli kılıyor.

Önerilen projedeki yarı geçirgen üst örtü, bölgenin iklimsel özellikleri nedeniyle oluşan kimi olumsuz koşulları göğüslerken, diğer yönden de yapının uzak algı bütünselliğini ve net geometrisini oluşturuyor. Güney yönüne kapanan güneş kırıcı paneller, kimi yerde geçirgen malzeme ile örtülü çelik çatının da üzerinde yer alarak ana çatının ısınmasını engelliyor.

Rasyonel bir betonarme grid üzerinde, standart malzemelerle oluşturulabilecek çelik çatı örtüsü büyük strüktürel iddialar taşıyor. Yapı iç ve dış mekânda bu iddiayı gerekli kılmıyor. Net ve rasyonel taşıyıcı sistem, yapının cephe etkisini kendiliğinden oluşturacak ek bir artükilasyona gerek bırakmıyor.

Alan içinde yer alacak çeşitli tesislerin birbirleriyle dengeli kapasitelerde olması, uluslararası standartlara uygun niteliklerin sağlanması, yolcu ve bagajların kara araçlarından uçağa veya tersine transferinin en kısa yoldan yapılabilmesi ve özellikle yürüyüş uzaklıklarının kısa olması, giden ve gelen yolcuların karşılaşmaları gibi birincil etkenler, iç mekan kurgusunu yönlendirdi.



2-2 Kesiti



Görünüş



## 2. ÖDÜL

Ersin Pöğün  
Volkan Duruk  
Kıvılcım Duruk  
Yüksel Pöğün  
Can Aysan

### 2. Ödül hakkında jüri raporu:

Projenin bagaj sisteminde ve yapı işleminde teknik beklentilere uygunluğuna karşılık, check-in adacıklarının yakınlığı yolcu dolaşımı açısından mahzurlu bulunmuştur. Mimari dil açısından uluslararası standartlara erişen donanımda olmasına karşın özellikle çatı formunda ve taşıyıcı sistem seçiminde önerdiği tipolojik kurgunun özgün bir mimari dil oluşturmada kısıtlı kalışı, bazı uluslararası örneklerin deneyimleri ile sınırlı olması ve bu durumun plan oluşumunda mekan zenginliklerini engellemesi çözümlerde ve sunuşunda ulaşılan olgunluğa karşın bu projenin 5/2 oy çokluğu ile ikinci ödüle getirilmesine karar verilmiştir.



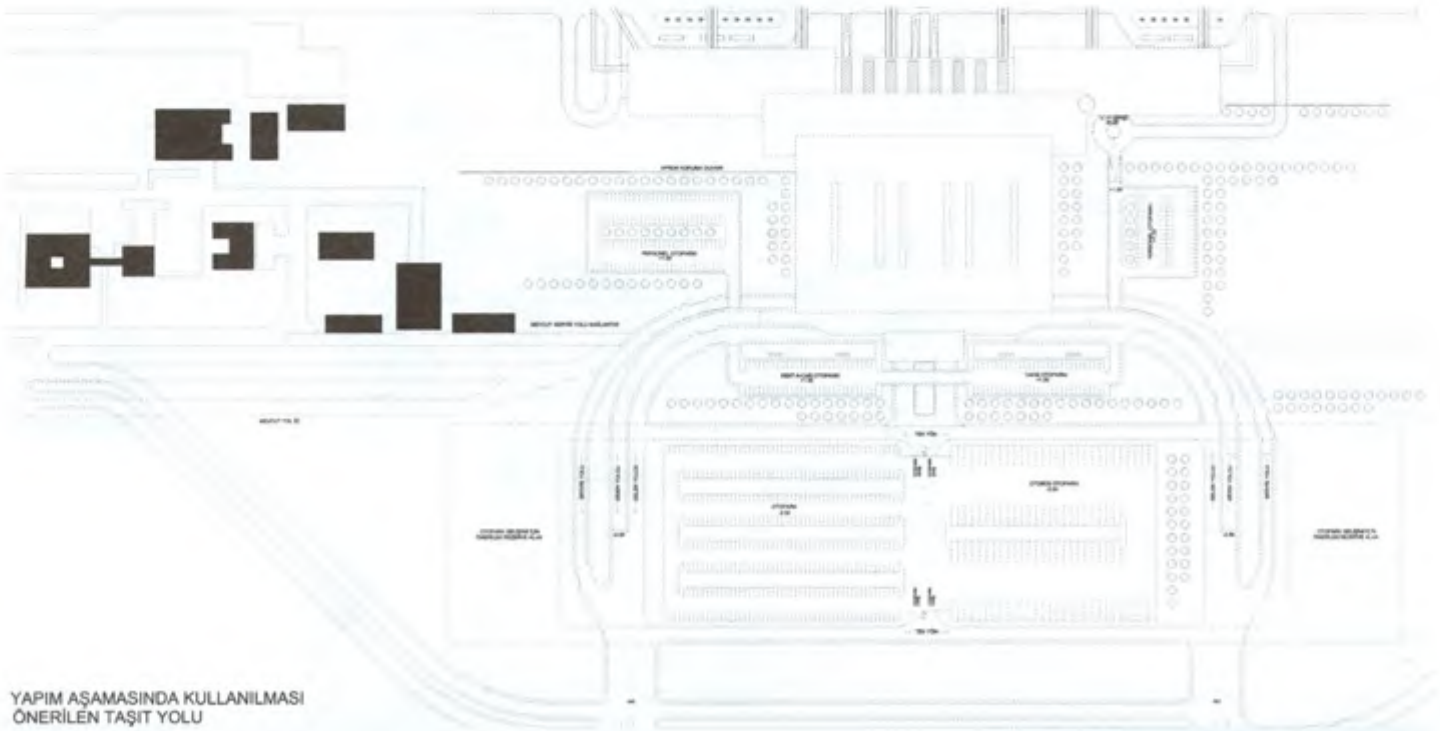
### Mimari açıklama raporundan:

Hava alanı girişindeki çift yönlü hal-i hazır yol, mevcut terminaller (dış-iç) ayrımına kadar korunmuştur. Bu noktadan sonra yol deplase edilerek otopark-terminal alanlarına basit bir dönüşle yönelinmekte ve her noktaya her çeşit amaçla kesintisiz ve en kısa yoldan lo-oplar (halkalar) oluşturularak ulaşılmaktadır. Park etme ve kısa beklemler için gelişime açık otoparklar ve taşıt yanaşma cepleri oluşturularak trafiğin akışının sürekliliği sağlanmıştır. Hava tarafında apron trafiğinin sürekliliği lineer iskele binası ile sağlanmıştır.

Gerek otoparklardan, gerekse yolcu platformlarından gelen ve giden yayaların en kısa yoldan direkt, kesintisiz ve güvenli bir biçimde giriş ve çıkış kapılarına ulaşmaları sağlanmıştır.

Yolcu, personel, bagaj, gümrüklü/gümrüksüz mal gibi birbirinden ayrı seyretmesi gereken elemanların sirkülasyonu kapalı devreler oluşturacak biçimde düzenlenmiştir. Gerekli noktalarda bu devreler birbirleriyle ilişkilendirilmiştir.

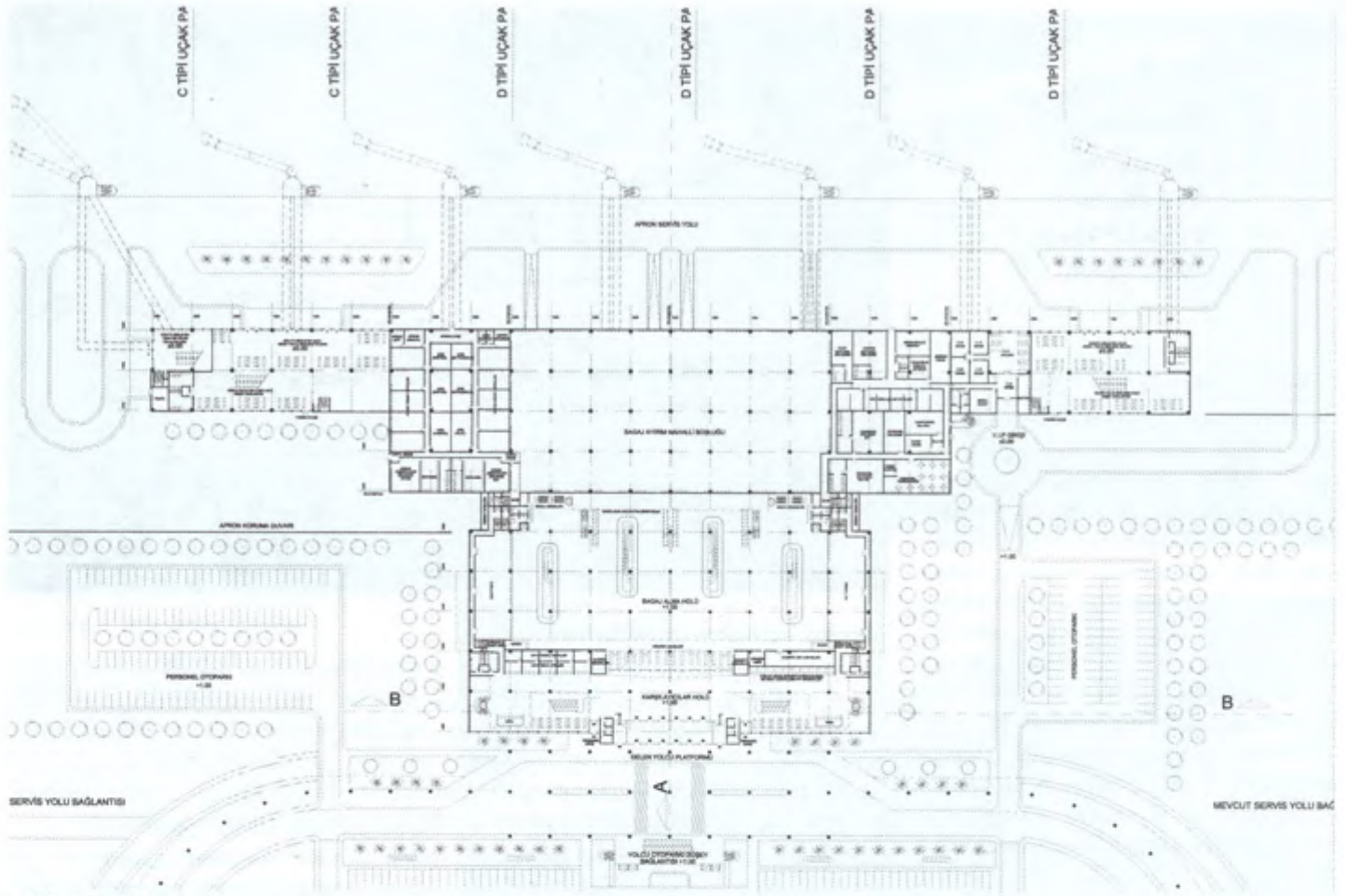
"İskele binası"nda hiç bir değişiklik yapılmadan bir adet köprü ilave edilebilmekte ve böylece köprü adedi sekize çıkartılabilmektedir. Buna paralel olarak, uzakta bekleyen uçakların gelen yolcusu, tesisin sadece kuzey kanadında yer almış ve böylece hem alansal ekonomi sağlanmış, hemde sınırlı büyüme (köprü ilavesi gibi) ihtiyacı doğması halinde, güney kanat gelişime açık tutulmuştur.



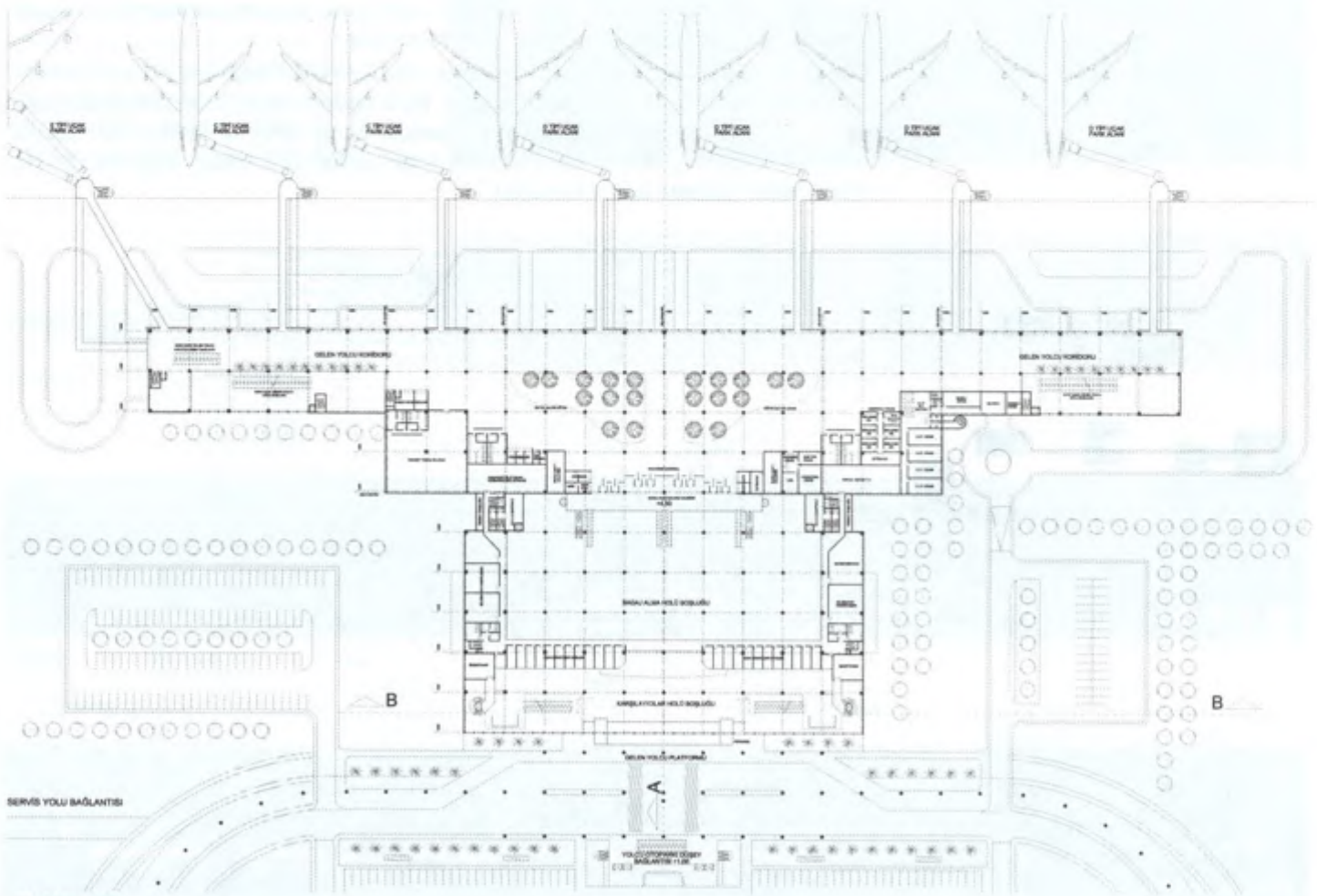
YAPIM AŞAMASINDA KULLANILMASI  
ÖNERİLEN TAŞIT YOLU

Vaziyet planı

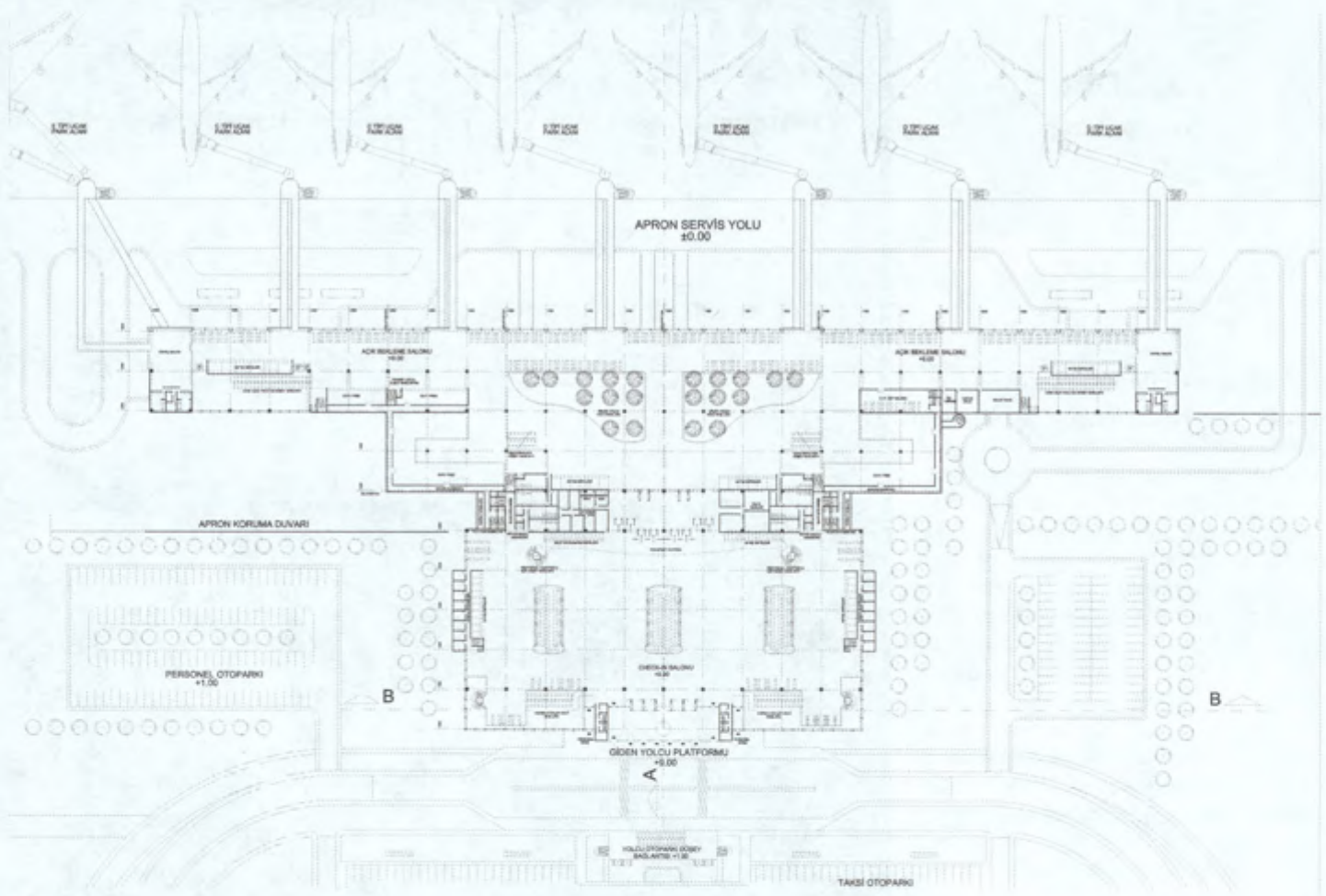




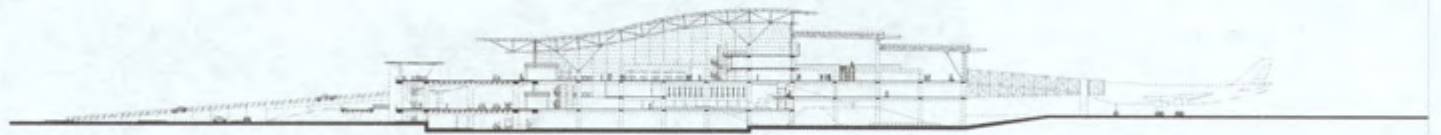
±0.00 ve +1.00 kotu planı



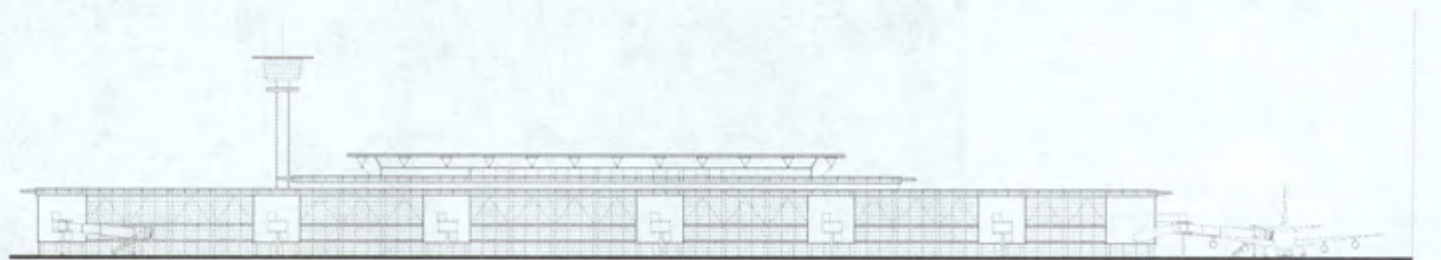
+4.50 kotu planı



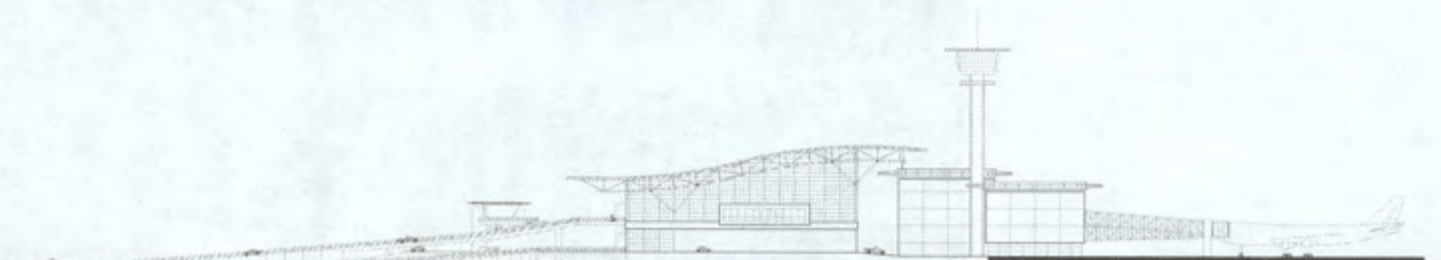
+9.00 kotu planı



A-A Kesiti



Doğu görünüşü



Güney görünüşü

### 3. ÖDÜL

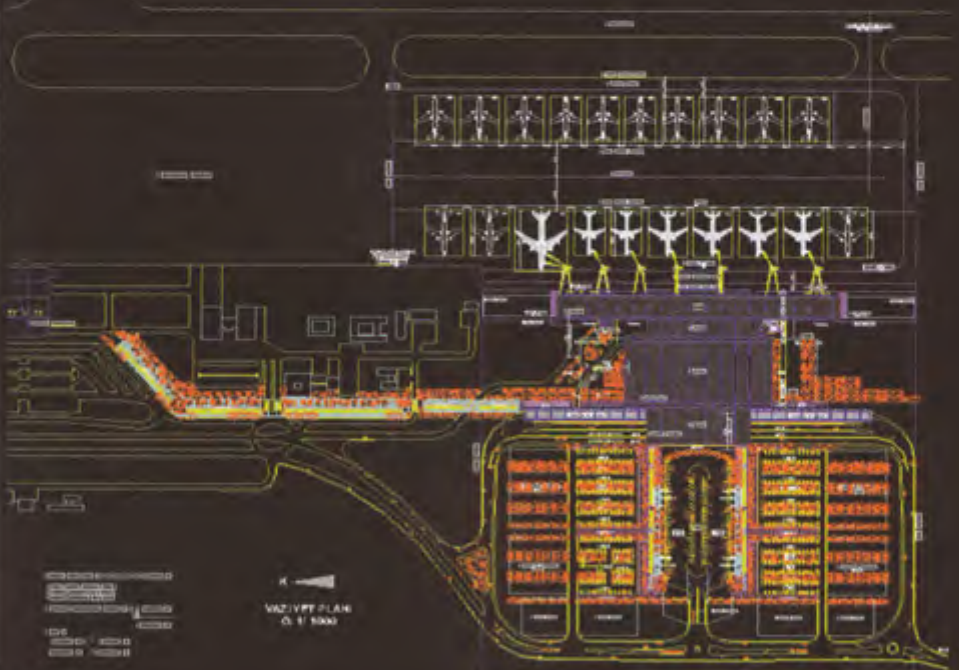
Yakup Hazan

#### 3. Ödül hakkında jüri raporu:

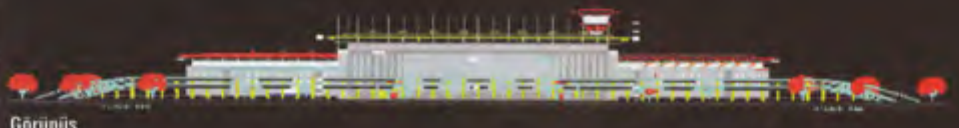
Özellikle plan çözümü açısından en olgun projelerden biri olan bu projede gerek mevcut yapıyla kurulan ilişki, gerekse sistemin gelişmeye açık tutumu olumlu görülmüş; ancak, yapının ülkeye bir giriş kapısı olma potansiyelinin yeterince varlık bulamayışi eleştirilmiştir. Dalaman için özellik gösteren tur otobüslerinin bir proje girdisi olarak, saçak altı çözümleriyle ele alınması ve iç dış bağlantılarının akışkanlığı olumludur. Buna karşın viyadük sisteminin iki kata çıkarılması ve bunun sonucunda yapının abartılı bir yükseklik etkisine taşınması ve mimari dil ve mekan zenginliğinin sağlanmasında sınırlı kalınması bu önerinin 5/2 oy çokluğu ile üçüncü ödüle layık bulunmuştur.

#### Mimari açıklama raporundan:

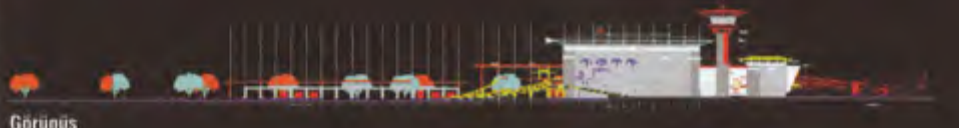
Mevcut ulaşım sistemi kullanılarak yeni terminalin ulaşımına entegre edilmiştir. Mevcut apron genişletilmiş, mevcut ve yeni terminal genişletilen bu apronu kullanacaklardır. Tasarlanan apron alanına maksimum sayıda uçak park edebilmektedir. Mevcut taxiway'in devamlılığı sağlanmıştır. İskele ve terminal, apron ve piste paralel yerleştirilmiş; lineer iskele ve lineer terminal tasarlanmıştır. Gelecekteki genişlemeye ve gelişmeye uygun yerleşim sağlanmıştır. Terminal ve iskelenin verilen alanda maksimum büyüebilmesi tasarlanmıştır. Tasarlanan otopark maksimum büyüebilmektedir. Mevcut terminal ile yeni terminal arasında bağlantı kurulmuştur. Yolcu hareketleri yapının içindeki yüzeylerin tasarlanmasında önemli faktör olarak yer almıştır. Gelen ve giden yolcu dolaşım esnasında karşılaştırılmamıştır. Otopark ve terminal yaya ulaşımı araç trafiğinden arındırılmıştır. Yeni terminal binasının çözümünde birimler birbirlerine yakın olacak biçimde ve lineer şemadadır. İskele ve 7 adet yolcu köprüsü aprona paralel ve lineer şemada tasarlanmıştır. Yeni terminal ilerideki mikro ve makro gelişmelere en uygun biçimde araziye yerleştirilmiştir. Mevcut yol düzeni korunmuştur. Otopark zeminde; yeni terminal binasının batısında ve gelişmeleri düşünülerek tasarlanmıştır. Böylece oto trafiğini kesmeden yayaların otoparka direk ulaşmaları en iyi biçimde sağlanmıştır.



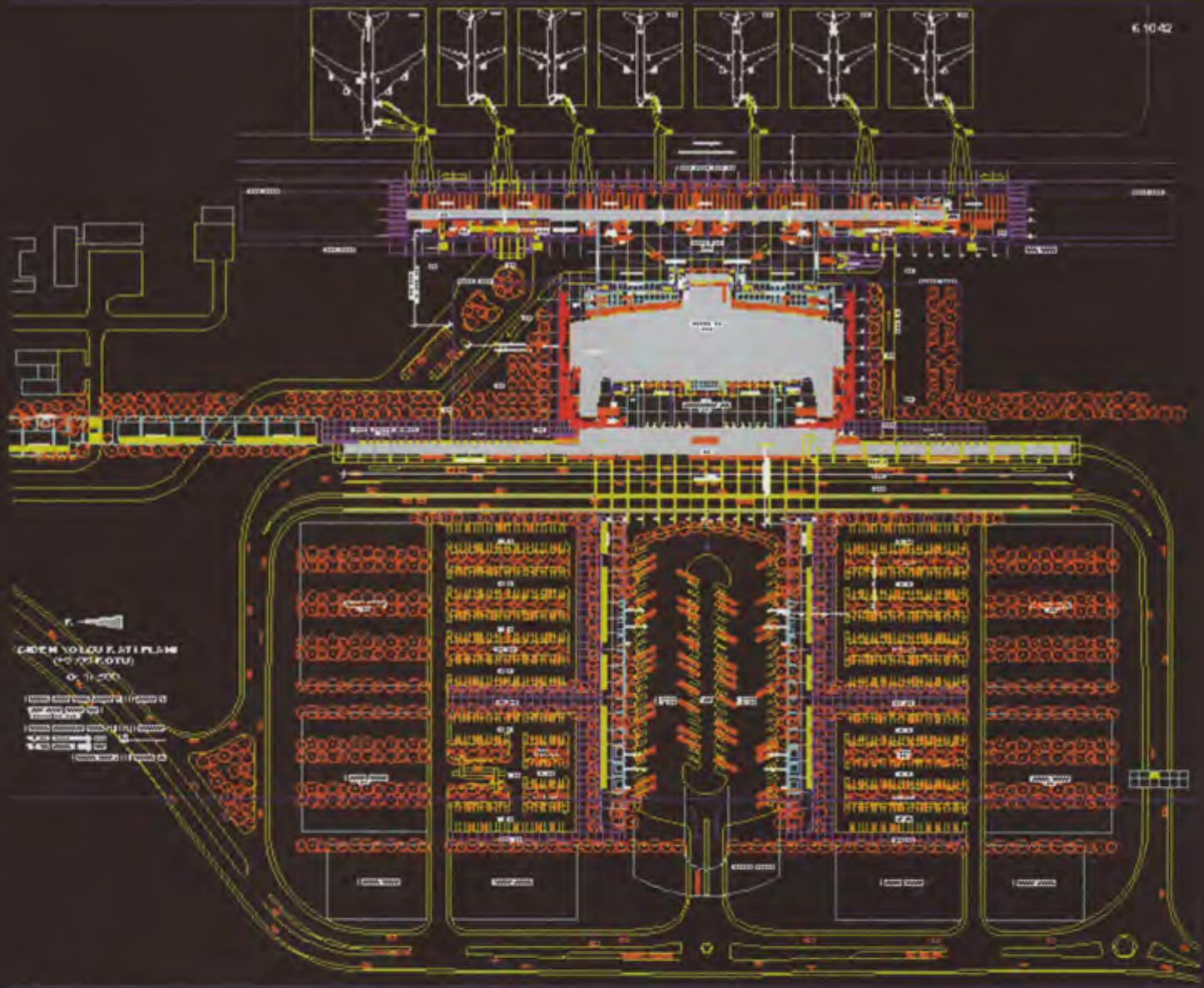
Vaziyet Planı



Görünüş

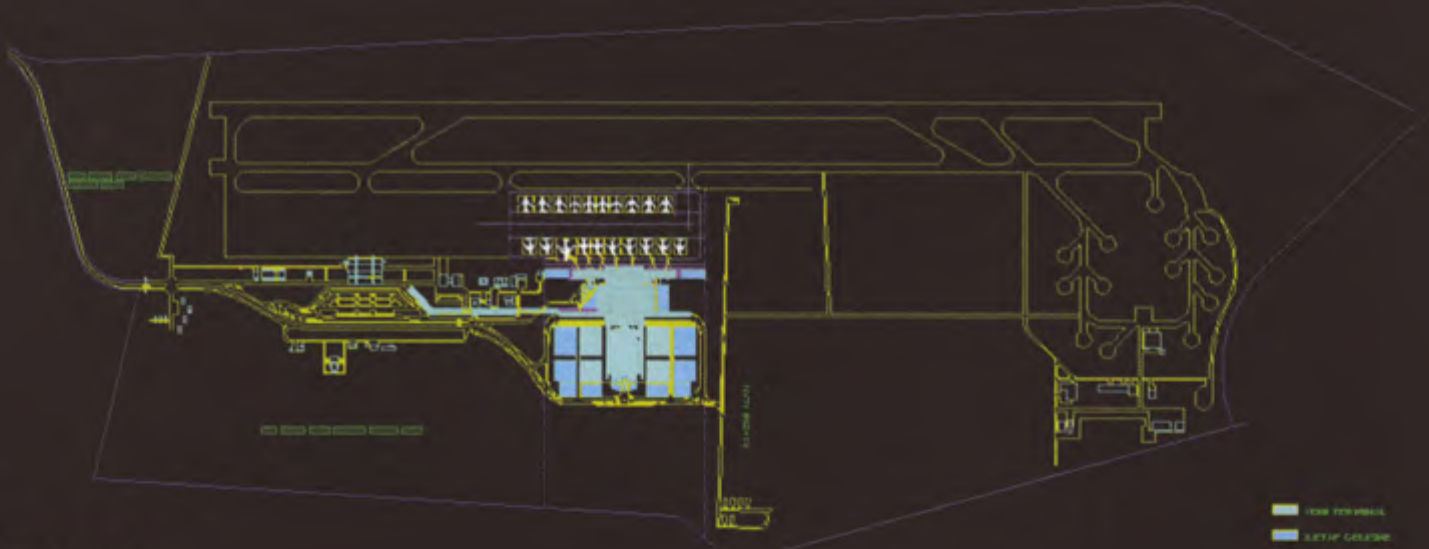


Görünüş

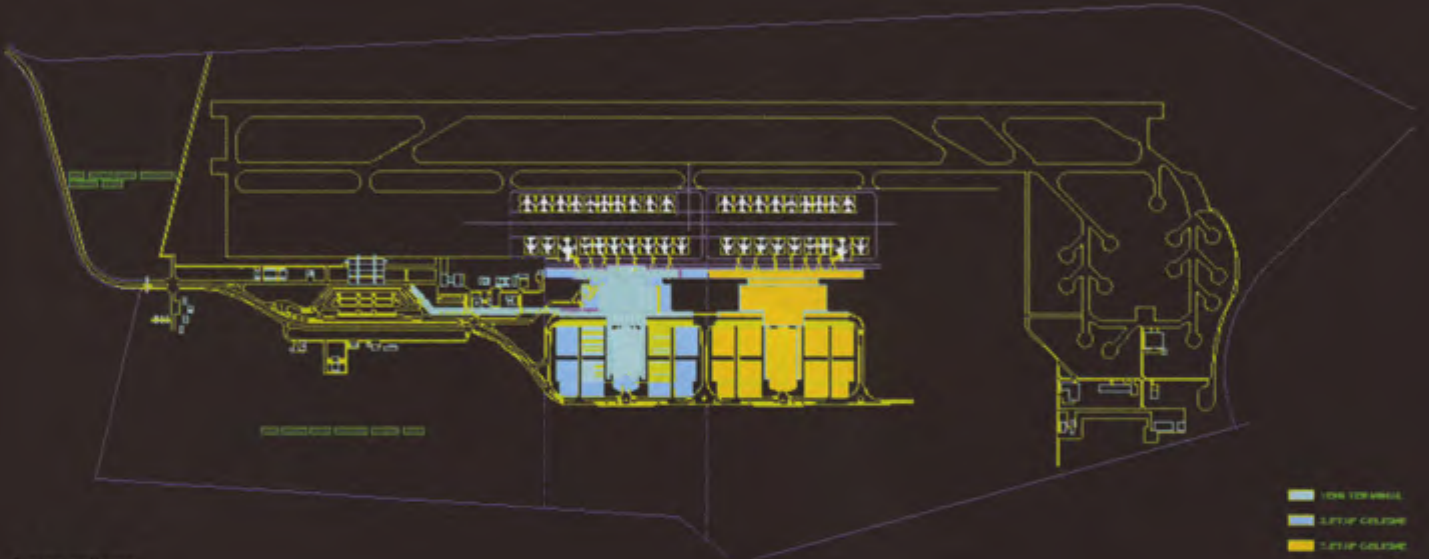


+9.00 kotu planı

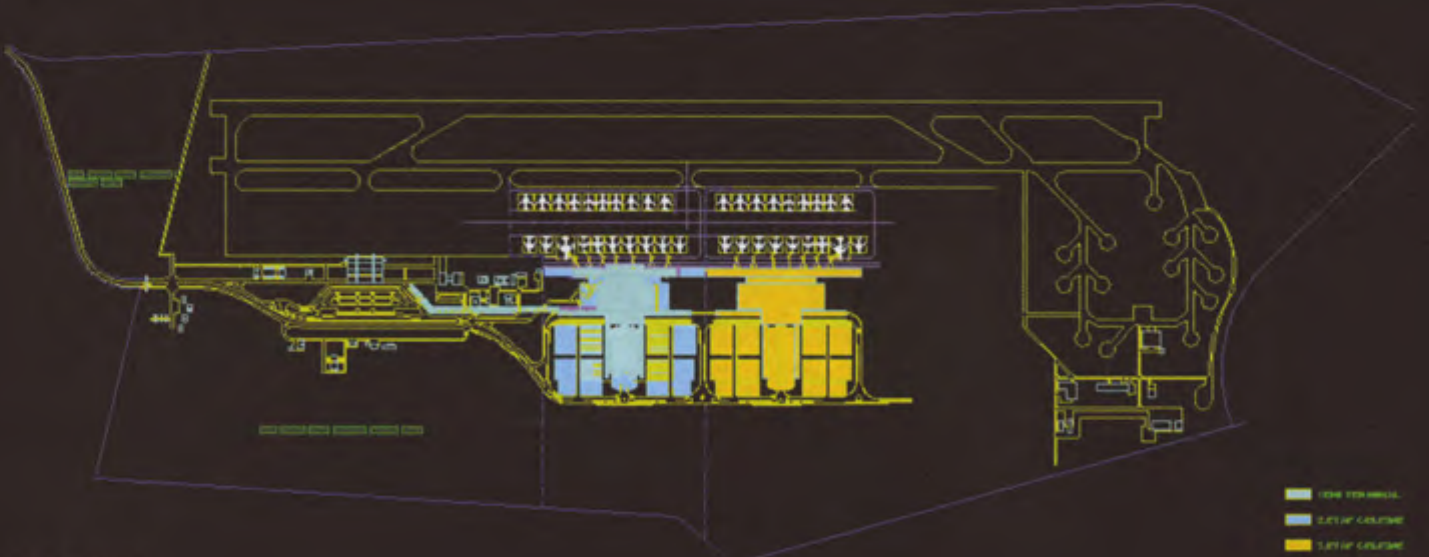




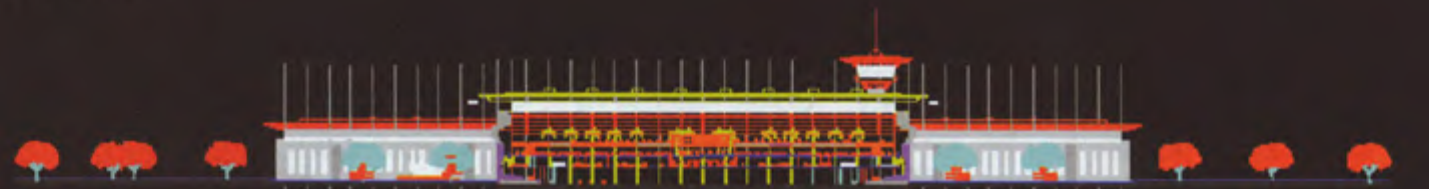
2. etap gelişme



3. etap gelişme



4. etap gelişme



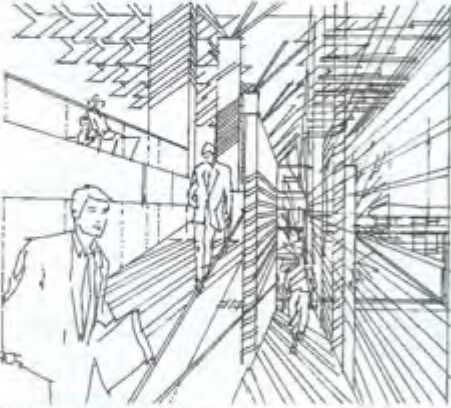
Görünüş

## 4. ÖDÜL

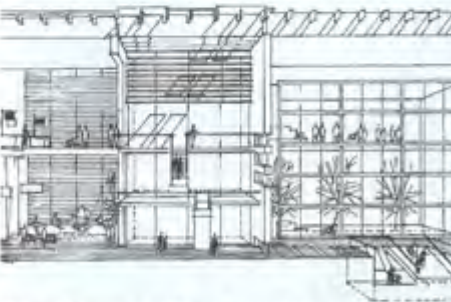
Murat Tabanlıoğlu

### 4. Ödül hakkında jüri raporu:

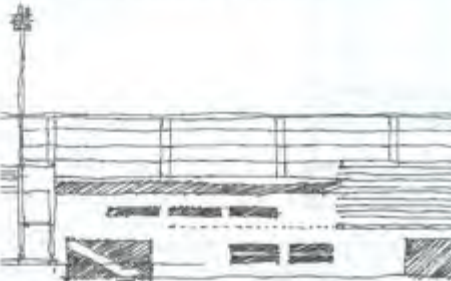
Tek bir örtü altında aranan sade yapı etkisi ve iç çözümlerinde ulaşılan olgunluk olumlu bulunmasına karşın, yapının temsili gücüne yönelik bir ana imajı oluşturacak mimari unsurun eksikliği eleştirilmiştir. Kütle mekanın plastik değerleri bakımından tekdüzeliğin aşılamayarak, iç mekan ve kütle etkisi bakımından sınırlı kalışı, iç çözüm tercihlerinde ada şeklinde check-in düzeninin yapıyı irileştirishi ve buna bağlı olarak çatının oluşturduğu kütleli etki bu ölçekteki bir havalanı için olumsuz bulunmuş, bu projenin 5/2 oy çokluğu ile dördüncü ödüle layık görülmesine karar verilmiştir.



Giden yolcu köprü bağlantı rampası



Güvenlik kontrol holü kesit perspektifi



Bekleyen uçaklar için bekleme salonu apron cephesi



### Mimari açıklama raporundan:

Binanın kuzey cephesi önemli bir rol oynuyor tasarımımızda. Bu cephenin ana ögesi transparanlık. Gelen giden yolcu akışı dışardan binaya girmeden algılanabiliyor.

Bina iki ana kütlede oluşmakta:

12.00 m x 12.00 m ana aks sisteminden oluşan yapı ahşap çatısı ve çelik bağlantıları harici betonarme bir sistemden oluşmakta.

Binanın giriş cephesindeki büyük (iki katlı) cam kutu, girişi ve çıkışı sembolize ediyor.

Bütününe bakıldığında, organizasyonu iyi yapılmış her bir operasyonun kolayca ve anlaşılır gerçekleşmesi, teknolojiden maksimum yararlanabilmek, çağdaş strüktürel olanaklardan yararlanmak, görsel ve yapsal kimliğin uluslararası standartta olması projeyi mimari anlamda belirleyen kriterler olmuştur.

• Bu çalışmada iç organizasyonun kolay anlaşılabilir olmasına çalışılmıştır. Program gereği kolayca okunabilen, geometrileri güçlü mekan organizasyonları yapılmıştır. Tüm kat organizasyonlarına hakim, yalın mekan çözümleri vardır.

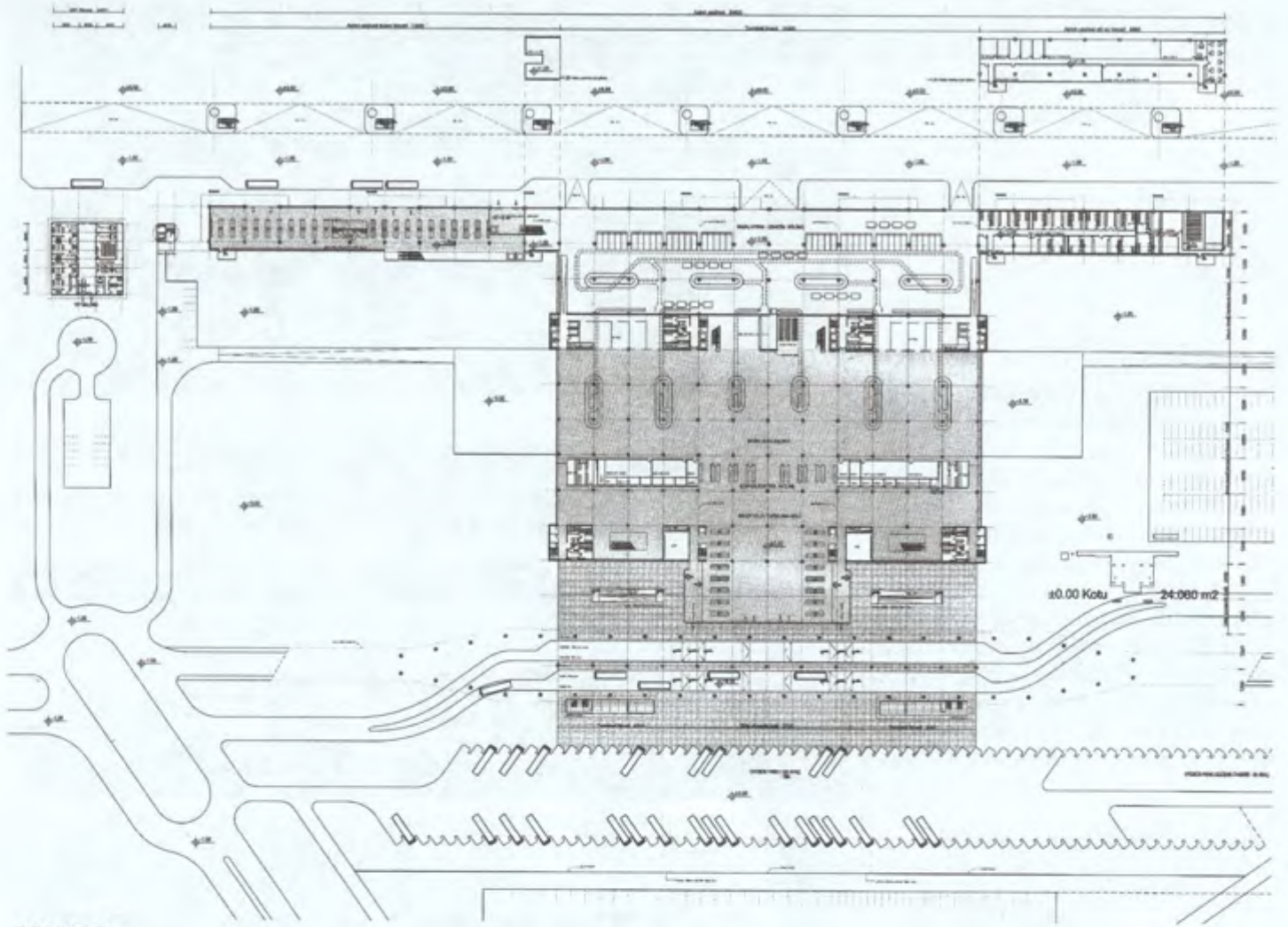
• Gelen yolcu - giden yolcu akışı kesintisiz ve çakışmayacak şekilde organize edilmiştir.

• Aynı şekilde kullanıcının da 3 boyutlu olarak bina yapısını kolayca anlayacak ve kullanımını kolaylaştıracak, tanımlı geometrik düzenler oluşturulmuştur. Strüktürel yapı saf - net geometrisi ile çağdaş malzemeler ve uluslararası bir dilde detaylı olarak işlenmiş, bu etki cam gibi algıda daha az etkili ama dış çevreyle etkileşim içinde olan yüzeylerle şeffaflaştırılmış ve hafifletilmiştir.

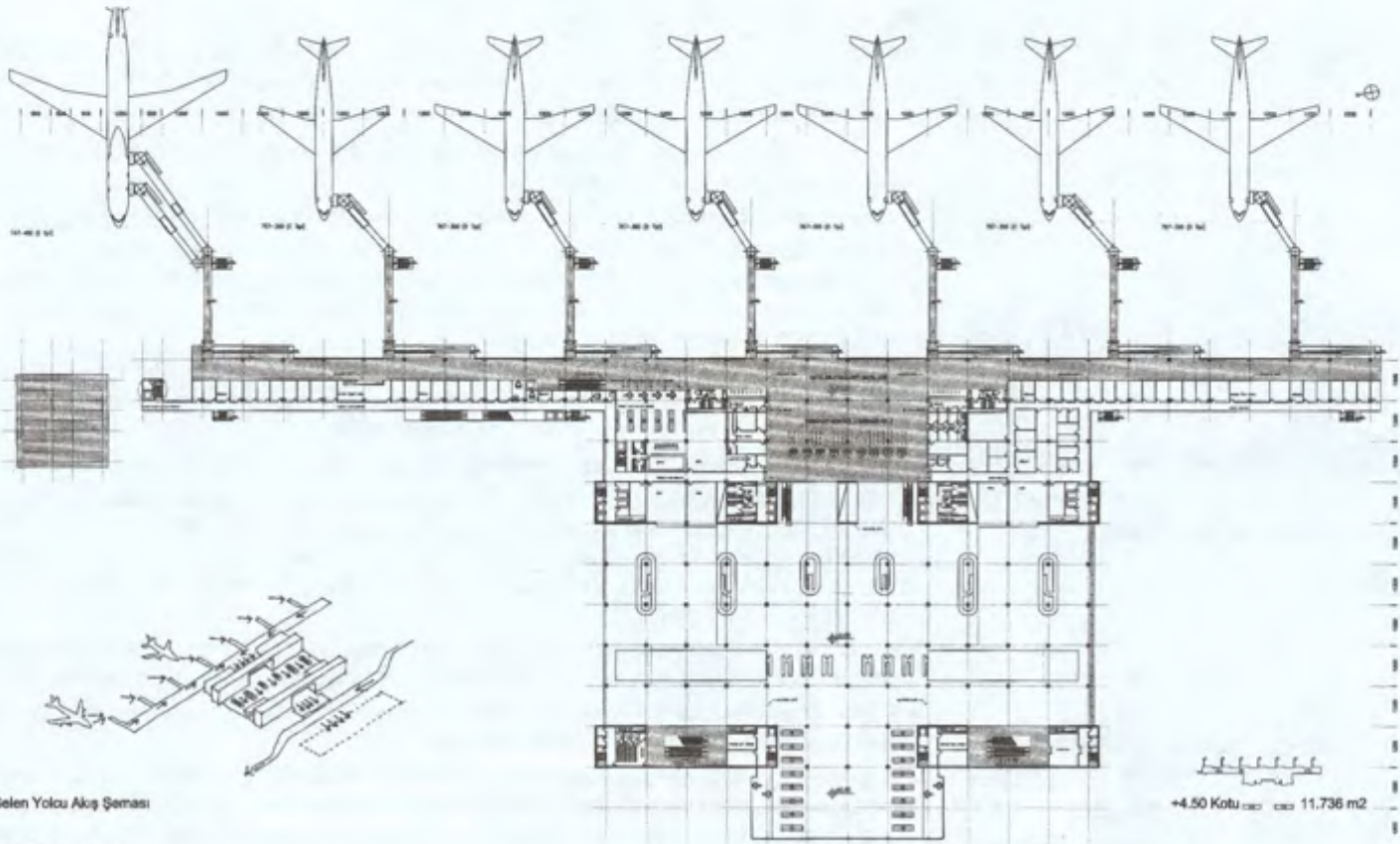
• Strüktürel olanaklar, maksimum seviyede kullanılmış, oluşturulan çatı sistemi gün ışığını, bütün gün boyunca kontrollü olarak içerden hissedilebilir biçimde organize edilmiştir.

• Büyük kütle etkisi, hem fonksiyonel gerekler hem de biçimsel düzenlerle gelişmeyi ve etaplamaı belirleyecek şekilde parçalanmıştır.

• Büyük ölçekli bina olması dolayısıyla, yararlanılan strüktürel olanaklar mümkün olduğunca dış mekandaki büyük hacim etkisine göre içeride insan ölçeğine indirgenmiş iç mekan organizasyonunda, iç içe girmiş mekanlar kendi hiyerarşilerinde ana kitlenin içinde dağıtılmışlardır.

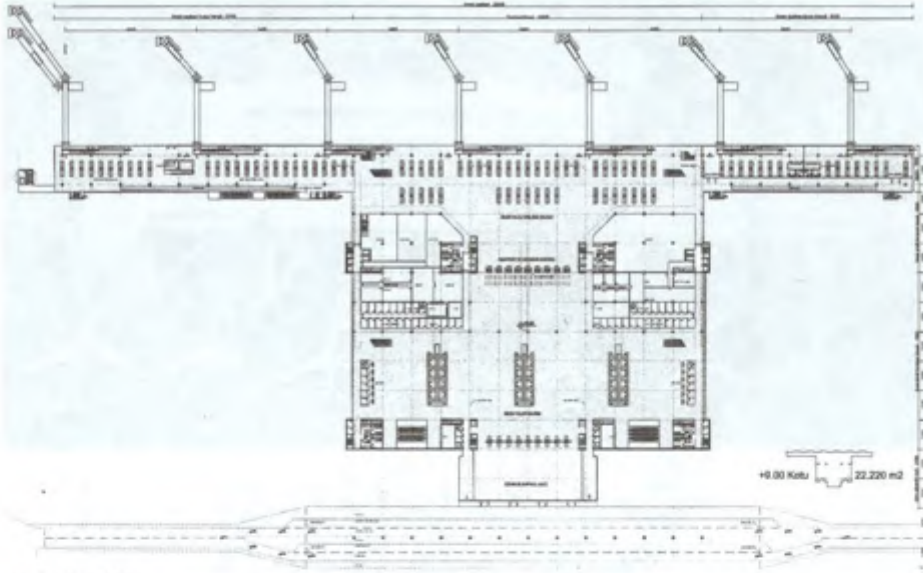


±0.00 kotu planı

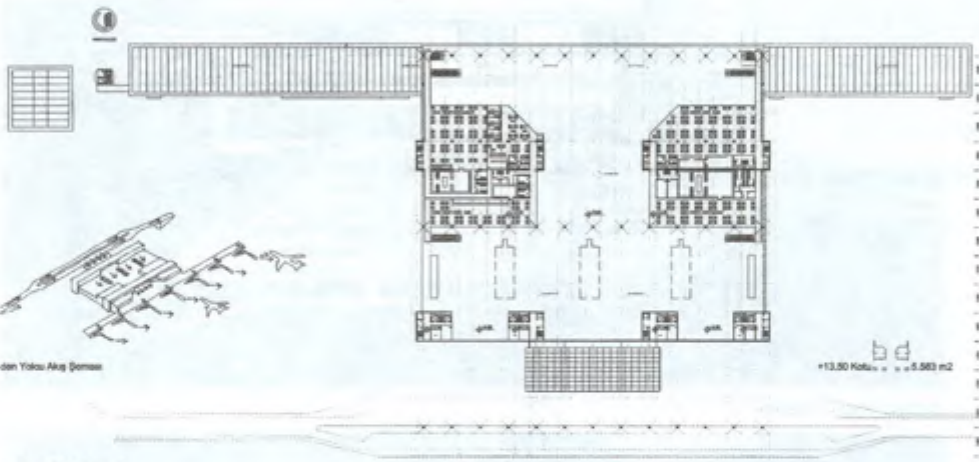


Gelen Yolcu Akış Şeması

+4.50 kotu planı



+9.00 kotu planı



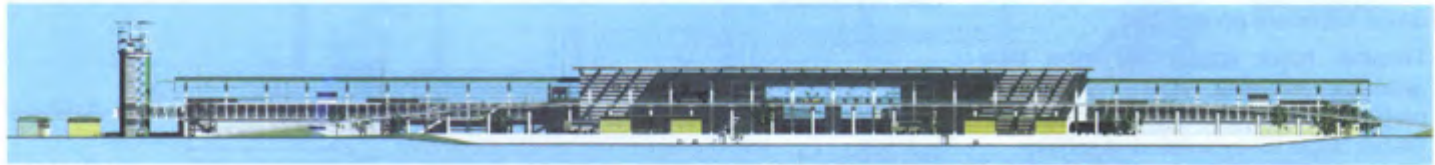
+13.50 kotu planı



Kesit perspektif



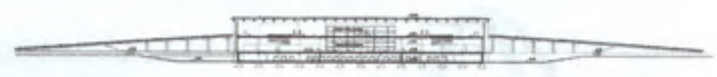
Kuzey görünüşü



Batı görünüşü



B-B kesiti



C-C kesiti



A-A kesiti



D-D kesiti



## 5. ÖDÜL

Can Çinici  
Serdar Uçar  
Çağlayan Çağbayır

### 5. Ödül hakkında jüri raporu:

Yapının kitlesel değerleri iklim koşullarını ve yerel değerleri gözeterek duyarlı ve özgün çözümler, ulaşılan iç mekan kaliteleri, doğal aydınlatma ve özgün çelik tonoz çatı çözümleri olumlu bulunmasına karşın özellikle bagaj ve check-in mahallerinde ölçülendirme sorunlarının yapıya köklü müdahaleler olmaksızın aşılamayacağı düşüncesiyle bu projenin 5/1 oy çokluğu ile beşinci ödüle layık görülmesine karar verilmiştir.

### Mimari açıklama raporundan:

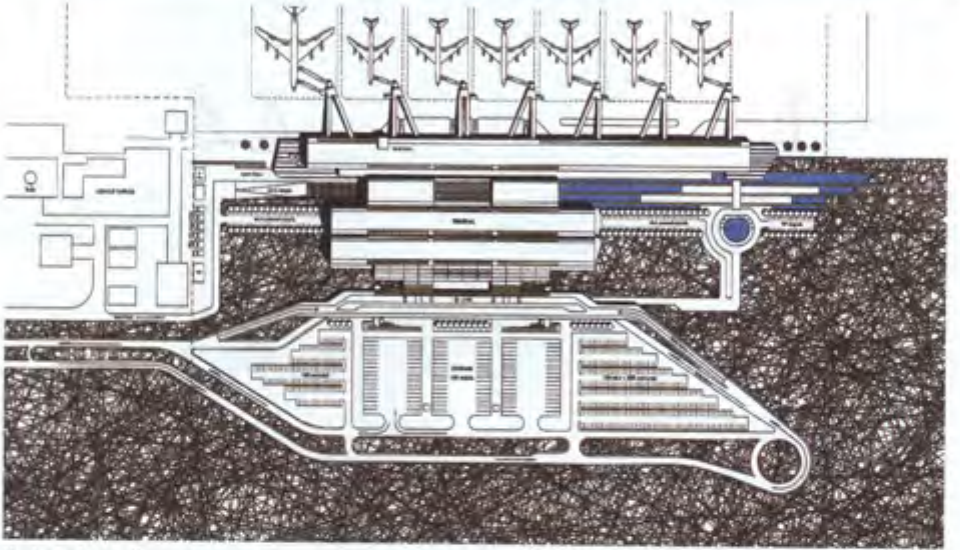
Öneri proje, hava terminalinin alışlagelmiş kendi içine kapanmış yapısını kırmayı amaçlamakta ve 'Dış'a açık bir özellik taşımaktadır.

Çevresindeki tabii ve tasarlanmış peyzajı, sağladığı iç hacimlerin zenginliği ve içerdiği vistaları içine alması açısından lineer dilimli parçalanmış kütle anlayışı benimsenmiş ve dış konturunu hareketli olmasına özen gösterilmiştir.

Ana iskele tonozunun kara tarafı boyunca tasarlanan havuz ve bahçe, terminali karakterize eden en önemli unsurdur. Gelen, giden ve bekleyenlere bütün mekanlardan görsel bir zenginlik veren bu havuzlu dış bahçe, bölgenin zengin yeşil örtüsü ile kaynaşarak yakındaki denize referans verir.

Öneri Terminal Binası aprona paralel olarak yerleştirilmiş herbiri 24 metre açıklık geçen çelik konstrüksiyonlu 4 adet tonoz ile belirlenmektedir. Bu tonozların her biri projedeki +9.00 kotunda yer alan büyük alanlı işlevsel kümeleri - giden yolcu mekânlarını - barındırır ve uzunlukları içerdikleri hacimlere göre değişir.

Terminal, tonoz aralarındaki lineer tepelikleri vasıtasıyla, yörenin aydınlık ve parlak havasını içeride de kuvvetle hissettirecek doğal bir aydınlatmaya sahiptir.



Vaziyet planı + Konum



Check-in salonundan



Kesit görünüş A-A



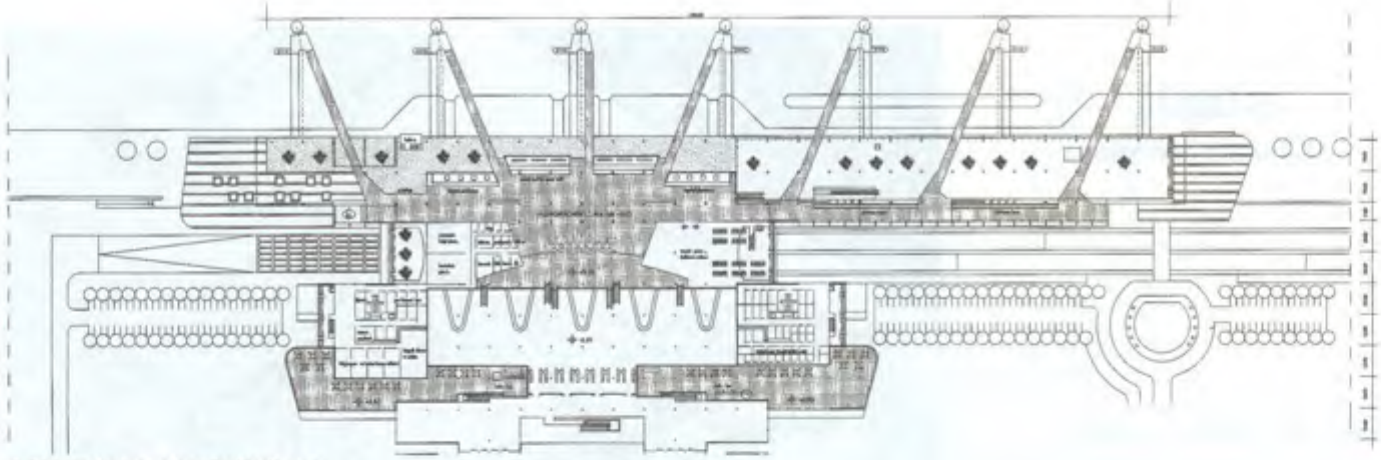
Kesit görünüş B-B



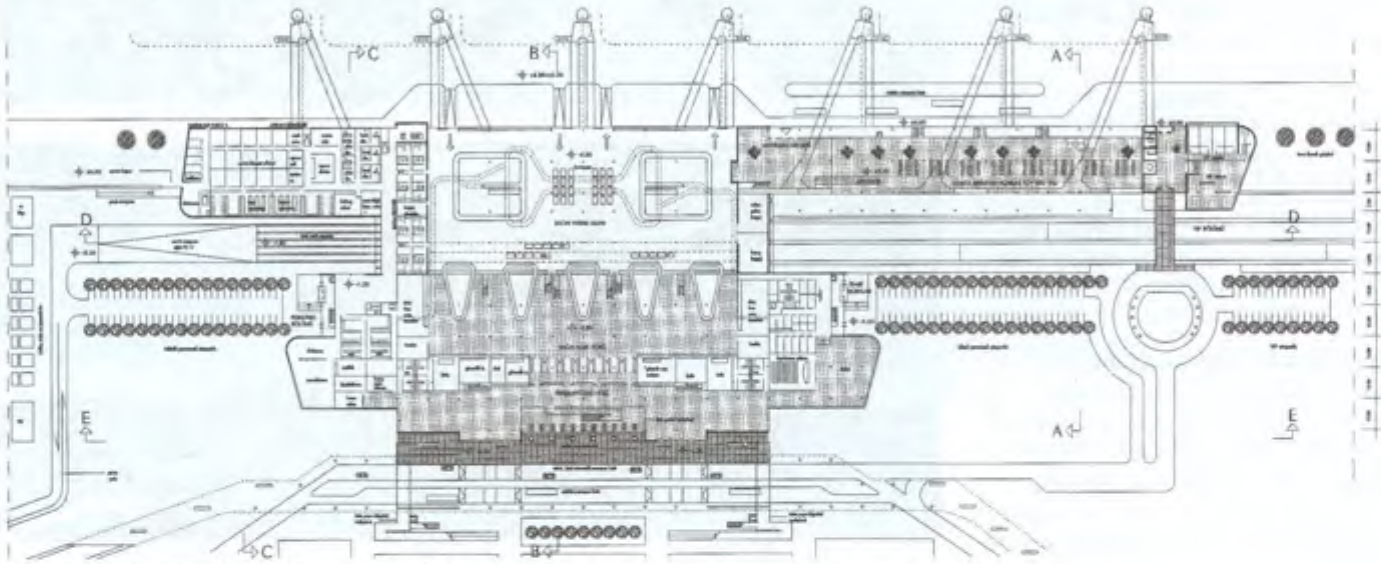
Kesit görünüş C-C



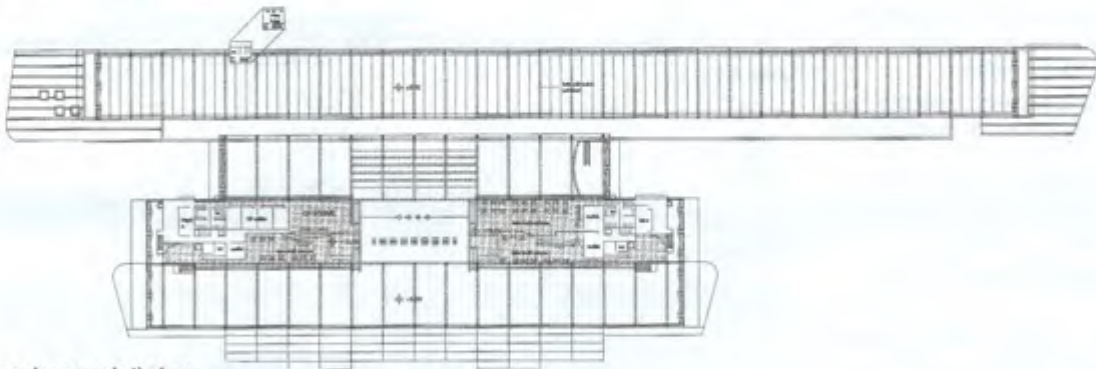
ÇELİK TONAZIN AYDINLATMA SİSTEMİ



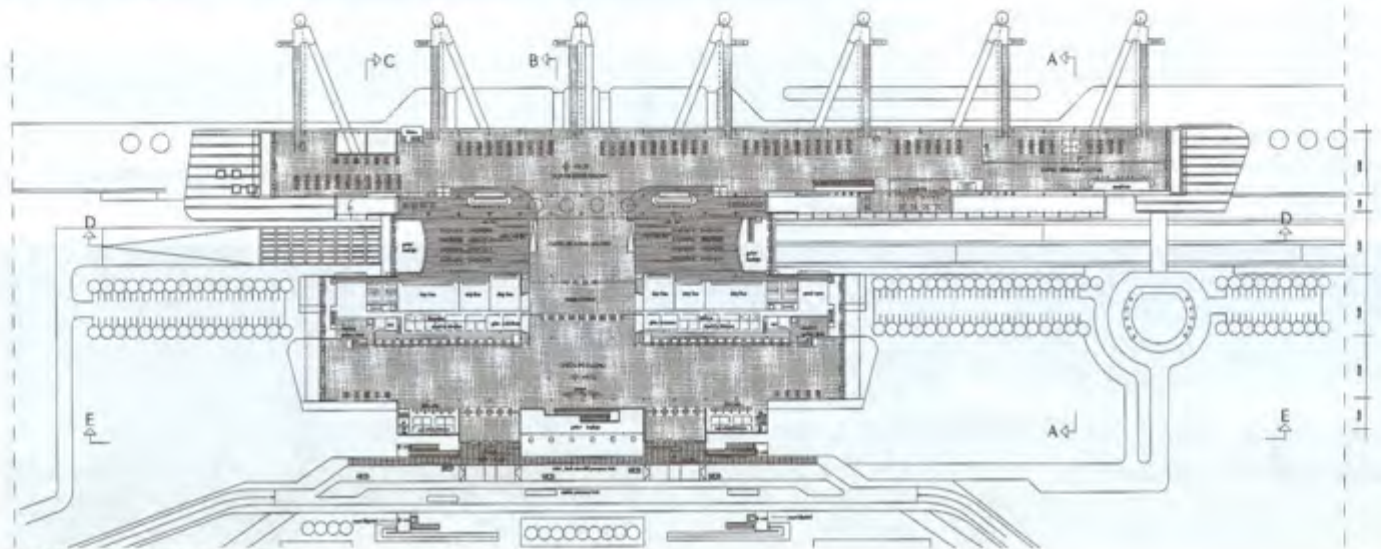
**+3.80 kotu (gelen yolcu köprüleri) planı**



**+0.00, -2.30 kotu (gelen yolcu bagaj alma ve apron) planı**



**+13.00 kotu (giden yolcu asma kat) planı**



**+9.00 kotu (giden yolcu katı) planı**

## 6 ÖDÜL

Ali Evrenay Özveren

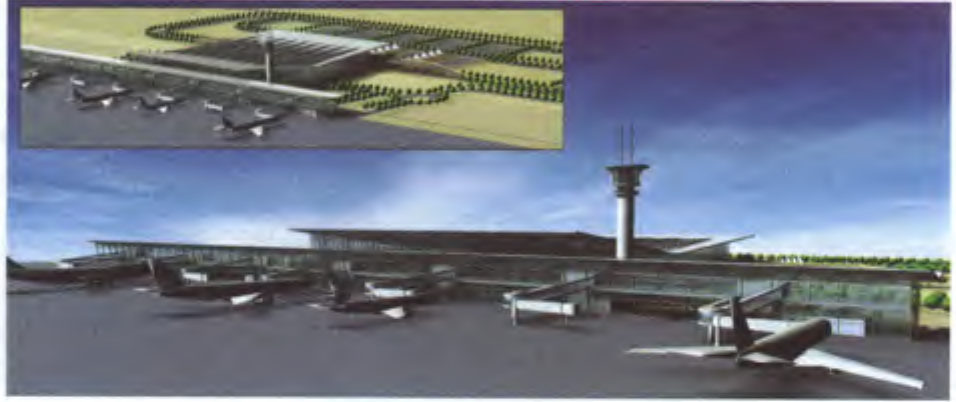
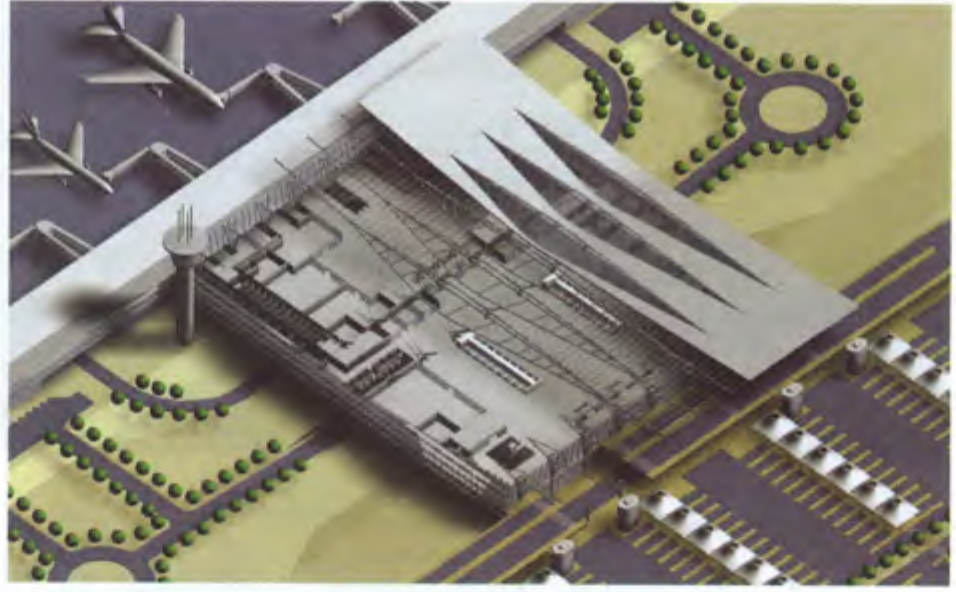
### 6. Ödül hakkında jüri raporu:

Uluslararası standartlara uygun bir dil ve çözüm önerisi getiren bu proje özellikle taşıyıcı sistem ve doğal ışık arayışları ile olumlu bulunmasına karşın cephelerinin iklim koşulları içinde sorun yaratacak, yüksek düzeyde işletme gideri getirecek büyüklükte cam yüzeyler olarak ele alınması, hava tarafından kara tarafına ulaşımında bagaj mahalli nedeniyle karşılaşılan süreksizlik ve mesafe uzamaları ve çatı büyüklüğünün ve formunun yaratabileceği bakım, onarım ve teknik sorunlar nedeniyle 6/1 oy çokluğu ile altıncı ödüle layık görülmesine karar verilmiştir.

### Mimari açıklama raporundan:

Dalaman Havalimanı Yeni Dış Hatlar Terminali için önerdiğimiz tasarımı yönlendiren öncelikli hedefleri şöyle sıralayabiliriz:

- Projeye ayrılan alanın etkin kullanımı,
- Terminalin mevcut pist ve apronla uyumlu konumu ve uçak sirkülasyonlarının verimliliği,
- Gerek mevcut tesisler ve ulaşım yol sistemine uyum sağlayan, gerekse önerilen yol sistemi, terminal ve apron arasında etkin ilişkiler sağlayan bir konum.
- Terminal fonksiyonlarının, işletme verimliliği ve kullanım etkinliği sağlayacak şekilde yerleşimi,
- Yolcu ve refakatçiler için çok iyi tanımlanmış, dolambaçsız, kolay yönlendirici güzergahlar,
- Kullanış esnekliği ve gelişme potansiyeli,
- İklim koşullarını dikkate alan ve enerji korunumunu sağlayacak bir yapı formu ve teknolojisi,
- Etkin ve ekonomik bir strüktürel sistem,
- Önerilen mimari, strüktürel ve teknolojik stratejilerin etkin, tutarlı ve ahenkli bir bütün oluşturması,
- Çağdaş mimarlık, mühendislik ve sanat anlayışlarını yansıtan ve Dalaman Havalimanı'nı simgeleyecek güçlü görsel kimliğe sahip bir terminal yapısı.



Kesit A-A



Kesit B-B

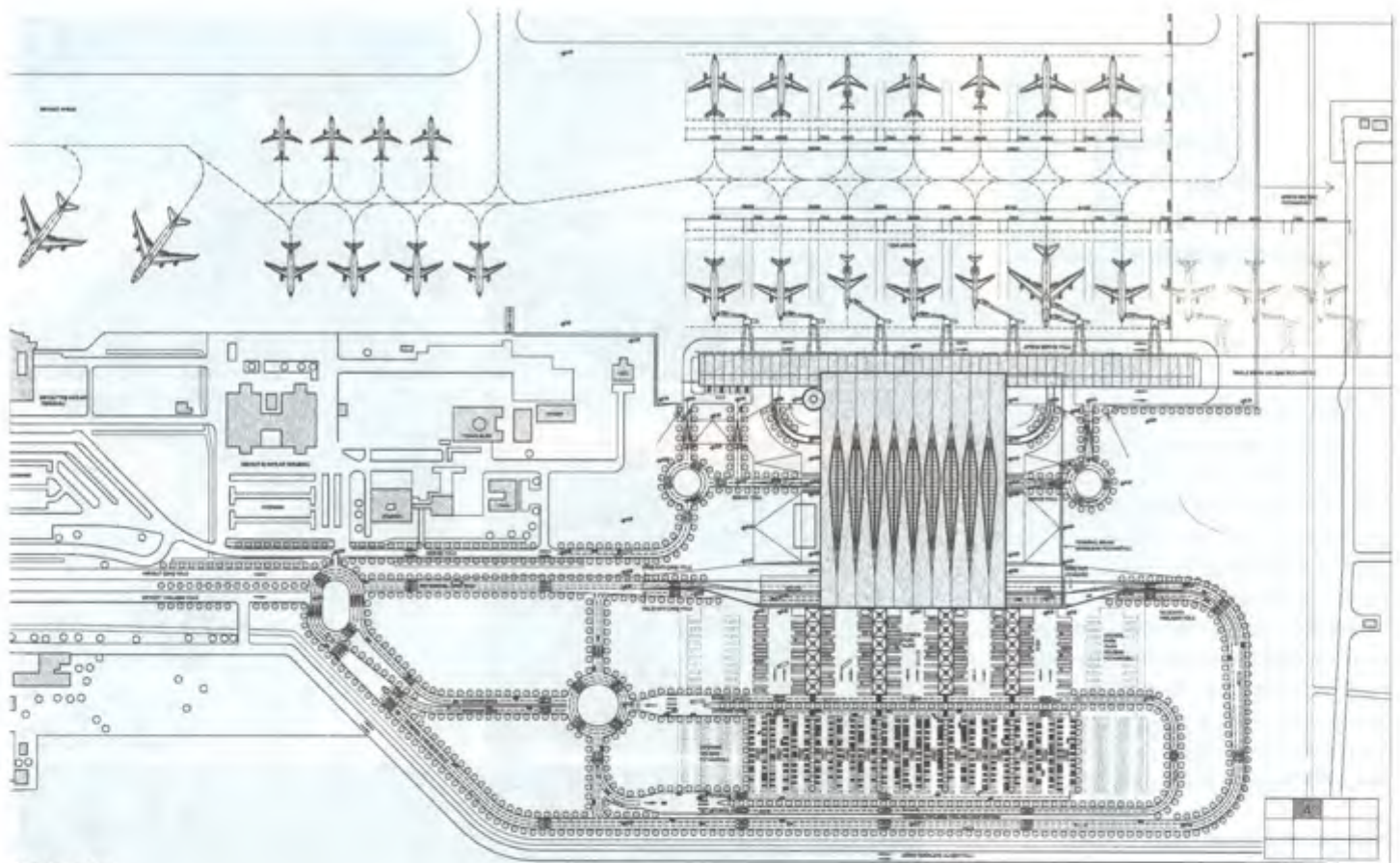


Doğu görünüşü

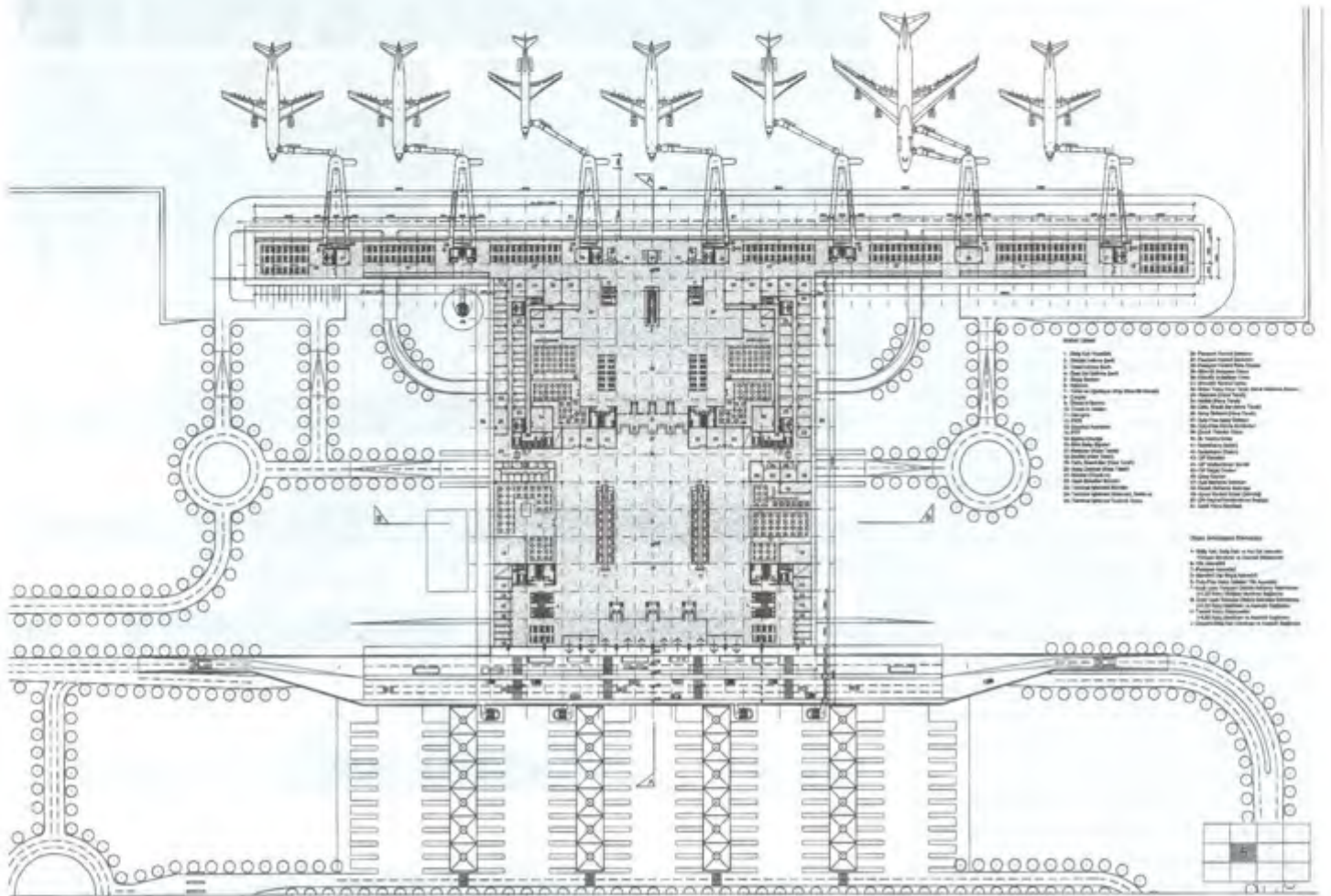


Kuzey görünüşü





Vaziyet planı



Gidiş katı planı

## 7. ÖDÜL

Kerem Yazgan  
Özgür Özakin  
Ertuğ Uçar  
Mehmet Kütükçüoğlu

### 7. Ödül hakkında jüri raporu:

Özgün bir dil ve strüktürle bütünleşmiş form arayışları olumlu olmasına karşın düşey düzlemlerin içe-dışa yönelik tercihlerinin şekilsel kalması, arandılan dış mekanı yapıyla bütünleştirme çabalarının iç mekana yansımaması, sükunet içinde hareketlilikten çok hareketlilik içinde zorlama oluşması, çizgisel form anlayışından kaynaklanan ölçülendirme sıkıntıları, taşıyıcı sistemde karma bir yapı önerilmesi olumsuz bulunmuş ve bu yapı 7/0 oy birliği ile yedinci ödüle layık bulunmuştur.

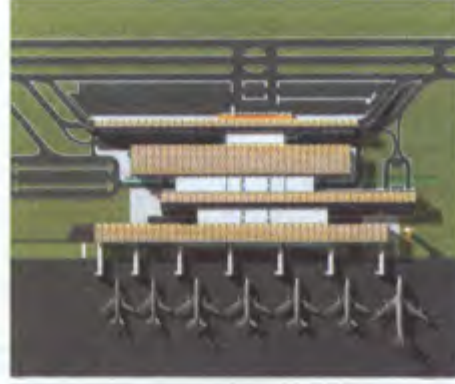
### Mimari açıklama raporundan:

Proje, planda ve kesitte fonksiyonların net bir şekilde ayrıştırılmasıyla ortaya konmuştur. Havaalanı kurgusu temelde iki ayırma dayalıdır. Kesitte gelen yolcu alt kata, giden yolcu üst kata alınmıştır. Planda ise gelen yolcu ve giden yolcu katlarının bulunduğu bu düzlemler kontrol noktalarıyla parçalanmıştır.

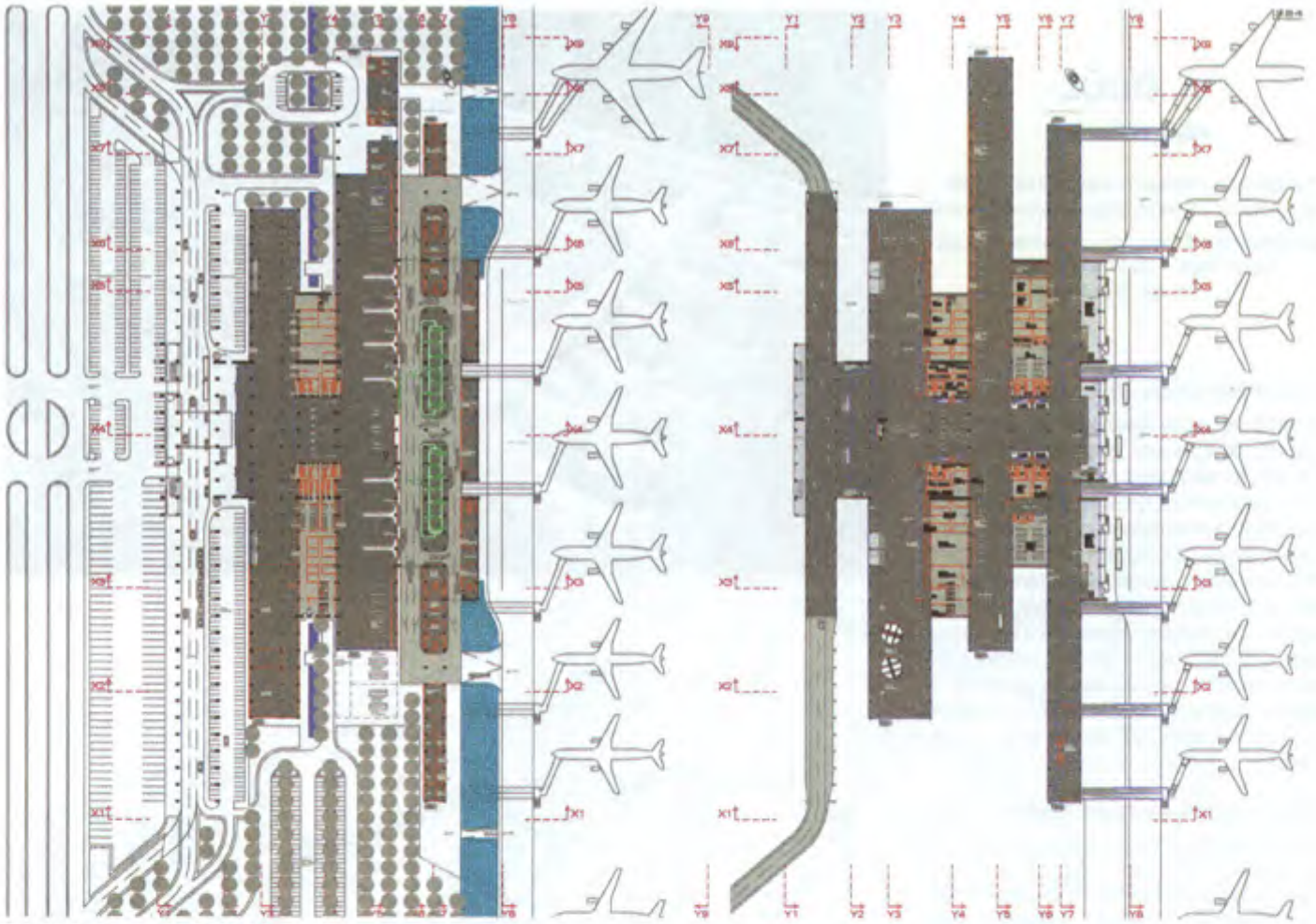
Kontrol noktaları düzlemleri parçalayarak 'kompartman'ları yaratırlar. Kuzey-güney aksında aprona paralel 4 adet kompartman tasarlanmıştır. Her bir kompartman otonom varlıklarının gerektirdikleriyle tasarım sürecini belirgin kılmışlardır. Aynı ayrı ele alınıp, ayrı ayrı işlenebilmişlerdir. Her bir kompartman mekan ihtiyacı ve programa göre biçimlenmiştir.

Kontrol noktaları ise 'bağlantı' olarak adlandırılmıştır. Her bağlantı bir kapıdır. Bağlantılar, kompartmanları birleştiren ara mekanlardır. Bağlantı noktaları kompartmanlara servis sağlayan birimlerle çevrelenirler: WC, temizlik odaları, bebek bakım odaları, mutfak, depolama ile personel, sağlık, gümrük ve idari birimler.

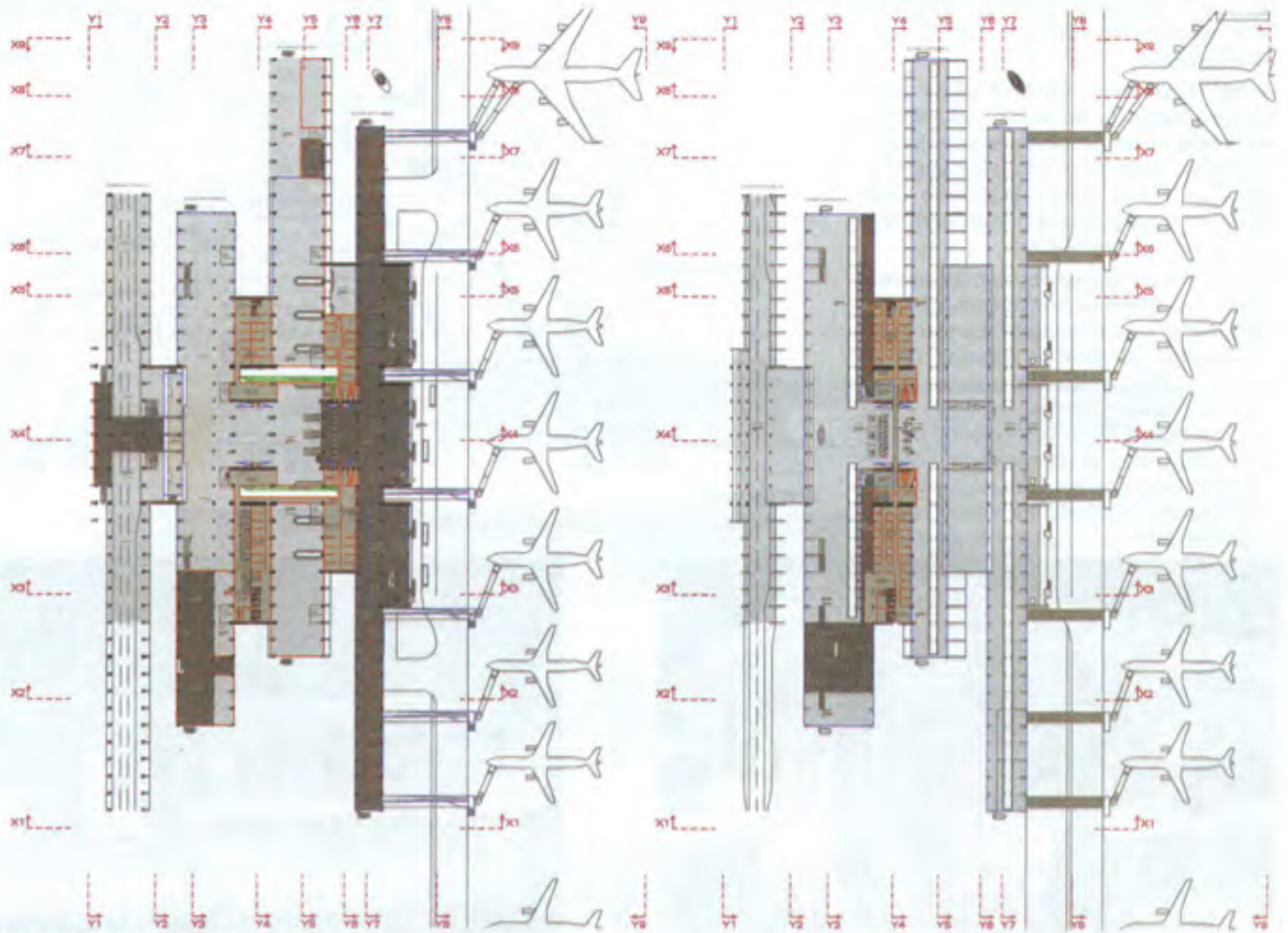
Öneri plan kurgusunda kompartmanların arasına giren dış mekan birçok potansiyeli beraberinde getirir: doğal aydınlanma ve doğal havalandırma olanaklarından azami biçimde yararlanılması; kompartmanların birbirine gölge vermesi; peyzajın binanın iç bölgelerine kadar girebilmesi; kompartmanlar arası dinamik görsel ilişki olanakları; binanın her noktasına yolcu akışı kesilmeden direkt servis alınabilmesi ve bina parçalarının bütüne bağlı olmaksızın gelişebilirliği.



Kesit X3



Giden yolcu katı planı (+6.90 kotu)



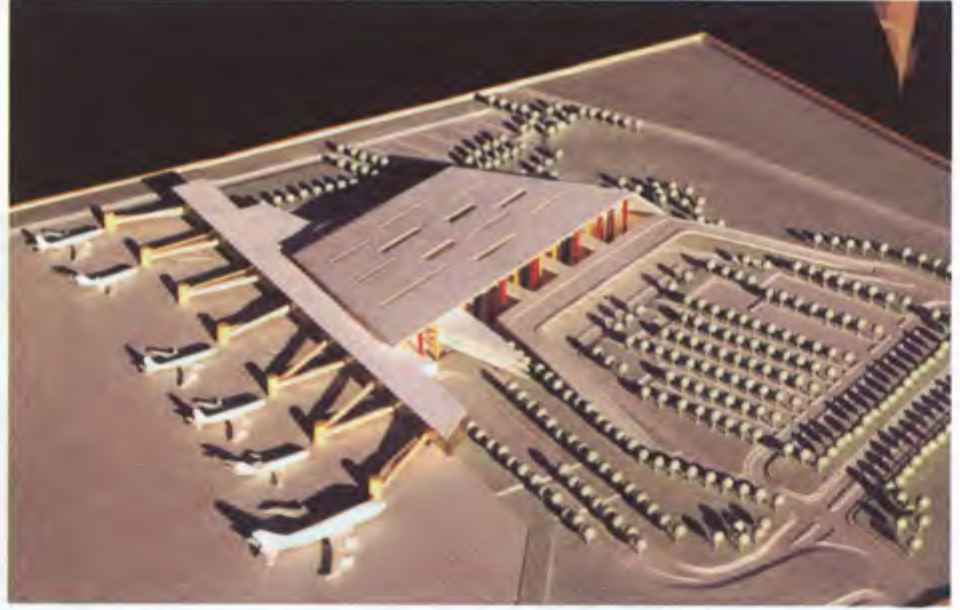
Giden yolcu arakat planı (+11.00 kotu)

## 8. ÖDÜL

Hasan Özbay

**Yardımcılar:** Birsen Annak - Arife Özçelik  
Gül Zerecan - Serkan Bilgiç - Buket Demirel

**Danışmanlar:** Baran İdil - A.Tamer Başbuğ  
Faruk Eşim - Hayri Anamurluoğlu  
Mürşit Günday



### 8. Ödül hakkında jüri raporu:

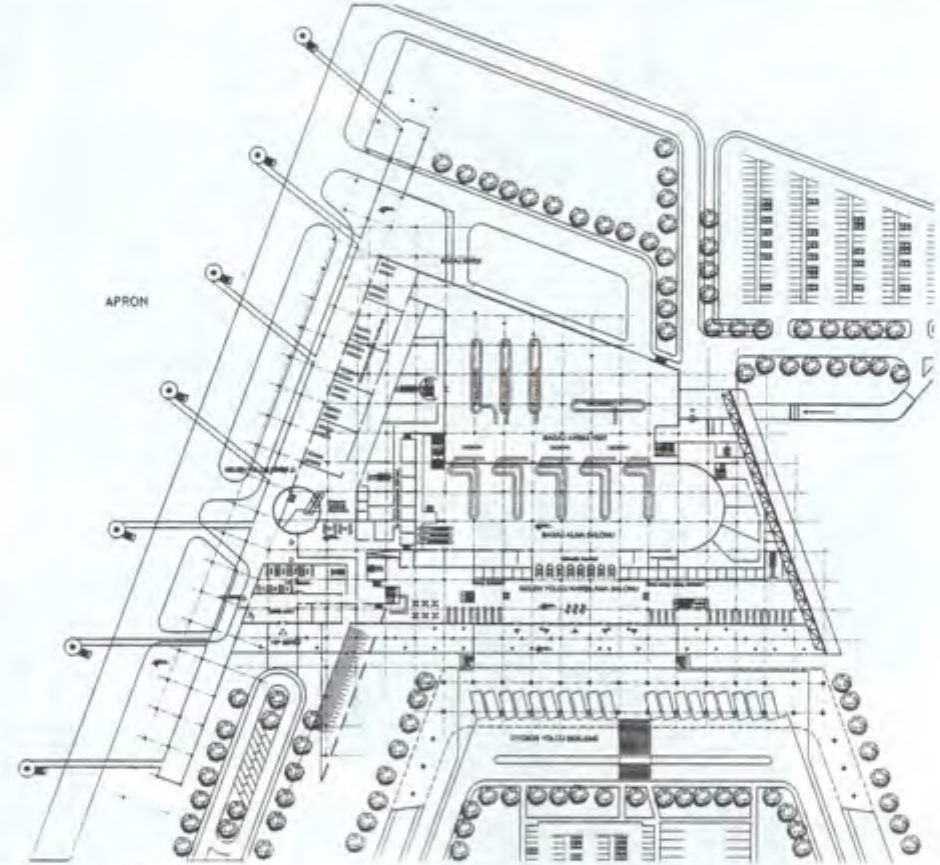
Terminal yapısına yaklaşımı ve girişi yönlendiren, karşılayan geometrik kurgusu, yaklaşımda karşılama mekanının algılanışı, özgün geometrik biçimi ve bu biçimin mekan içinde yansımaları, iç mekanda hava tarafına doğru bir açılım ve ferahlık getirmesi ile olumlu olarak değerlendirilen bu yapı yarışmaya sunulan projeler içinde de tipolojik bir farklılık göstermesine karşın bagaj çözümündeki sorunlar, viyadük bırakma ve alma mesafelerinin sınırlılığı ve gelişme olanaklarının kısıtlılığı nedeniyle oy birliği ile sekizinci ödüle layık bulunmuştur.

### Mimari açıklama raporundan:

Önerimizin en önemli çabalarından biri, yapı içinde düzenlenen "boşluklar ve aralıklar" ile giden/gelen yolcu mekanları arasında "doğal süreklilik" sağlanmasıdır. Böylece gelen yolcu basık mekanlar yerine "yeşil" ile zenginleştirilmiş ana strüktürü ve yapıyı kavrayabildiği mekanları kullanabilmektedir.

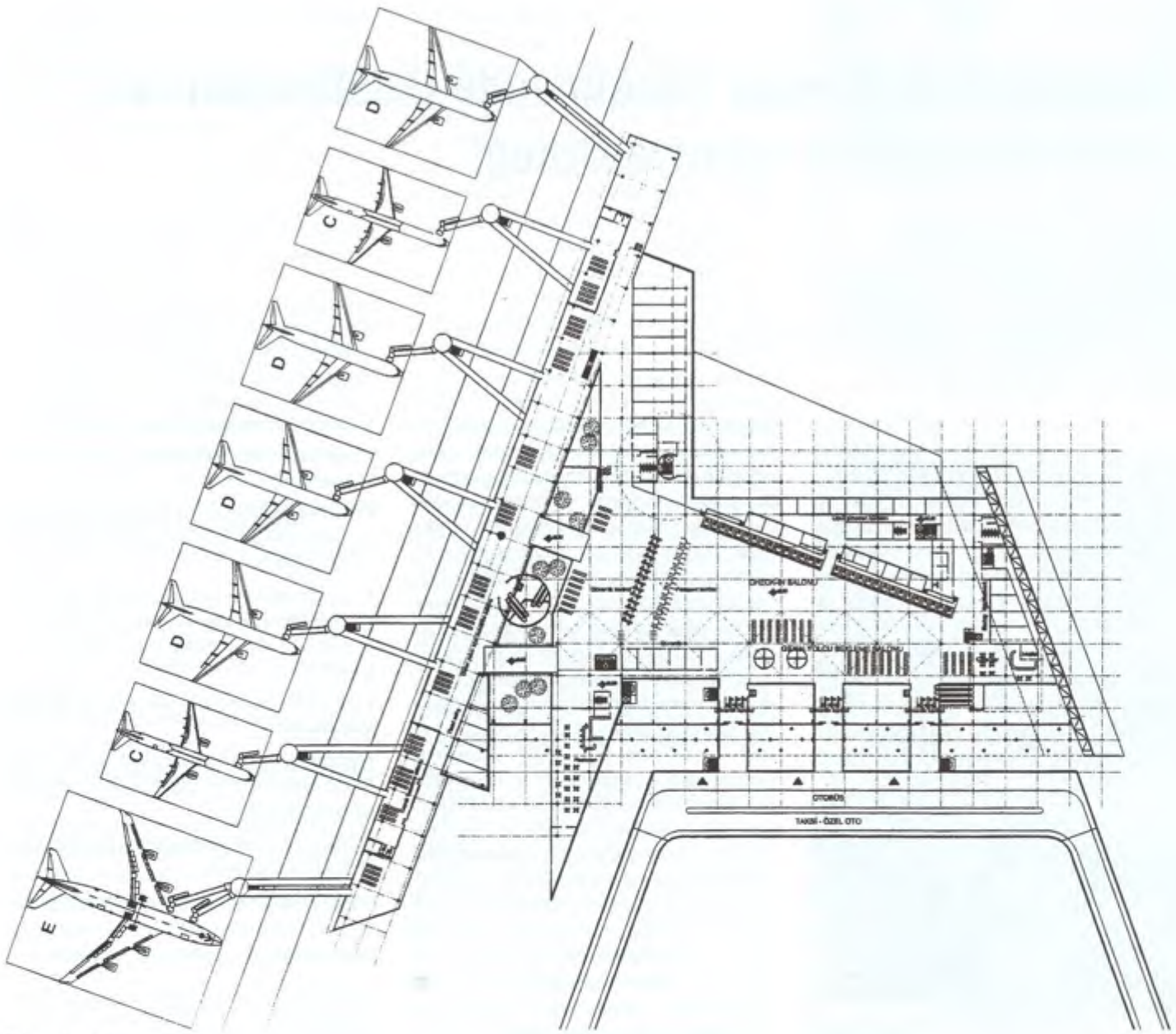
Gerek giden yolcu gerekse gelen yolcu yapıya ulaşmakta bu aralık mekanlardan geçmekte ve zengin bir algılamaya kavuşmaktadır. Giden yolcu +9.00 kotundaki viyadükten sonra yapıya köprülerle ulaşmakta ve geçtiği boşluk mekan üzerinden yapı ile ilişkiye geçmektedir.

Bu önerinin bir işlevsel faydası da genelde sorun olan sıkıntı verici "viyadük altı" mekanlarından kurtulmasıdır. Benzer şekilde terminal ile gate'ler arasında da bir boşluk oluşturulmuştur. Her iki boşluğun yeşil ile desteklenmesi bu mekanların yolcu üzerinde psikolojik etkilerini olumlu yönde sağlaması beklenmektedir. Giriş tarafındaki boşluğun konumu ise dış/iç ayrımını azaltmaya yönelik bir çabayı da barındırmaktadır.



±0.00 kotu planı





Giden yolcu katı



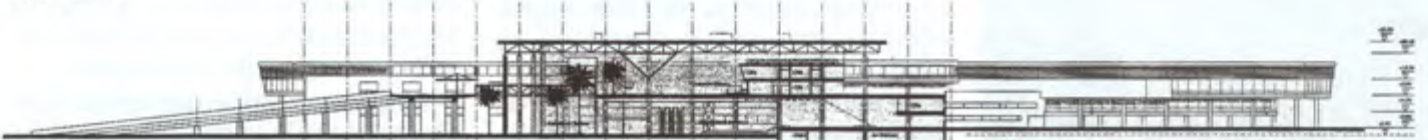
Batı görünüşü



Güney görünüşü



Boyuna kesit



Enine kesit



# Bütüncül Kıyı Alanları Yönetiminde Uluslararası ve Ulusal Deneyimler İspanya Örneği

Özlem Ünal

Dr. DEÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Öğretim Üyesi

Kıyılar, ülkemizde olduğu gibi yılın altı – yedi ayında yaz sezonunun yaşandığı ve doğal varlıkların tarihsel ve kültürel değerlerle birarada, hatta içiçe olduğu yerlerde, özel bir öneme sahip olmaktadır. Karanın denizle birleştiği bu hassas ekosistem parçaları, sahip oldukları özellikleri nedeniyle turizm tesisleri için çekicidirler, limanlar, balıkçı barınakları için çekicidirler, termik santraller için çekicidirler, ikincil konutlar için çekicidirler...

Denizi, kıyı kesimini ve hinterlandını içine alan kıyı alanlarının bir yandan sahip oldukları coğrafi, fiziksel ve ekolojik özellik-

leri nedeniyle sosyo-ekonomik gelişmeyi destekleyen aktiviteler için önemli yerler oldukları dikkate alındığında, diğer yandan ise çeşitli şekillerde korunması gerekli hassas ekosistem parçaları olmaları nedeniyle, bugün artık bu alanların bağımsız sektörel politikalar yoluyla yönetilemeyecek düzeyde karmaşık bir yapıya sahip oldukları kabul edilmektedir. Bugüne kadar özellikle Güneybatı Ege ve Akdeniz kıyılarımızdaki kimi turistik gelişmelerin fiziksel-ekolojik çevreye yönelik olumsuz etkilerinden şikayetçi olmuşuzdur; termik santrallerin kapatılması için çeşitli düzeylerde kampanyalar başlatılmış ve sürdürülmüştür; birçok turistik yöremizde ikincil konutların aşırı gelişiminin yarattığı olumsuz çevresel etkiler uzun süre basının gündeminde kalmıştır ve hemen her yıl yaz sezonu süresince gazete sayfalarında yer almıştır; kontrolsüz biçimde sayıları hızla artan balık çiftliklerinin ekolojik dengeyi bozucu olası etkileri, sağladıkları ekonomik katkıya karşın, kamuoyunu bu konuda harekete geçirecek düzeye erişmiştir.

Kıyı alanlarının sürekli yüzyüze kaldığı mevcut ve olası problemler, bir sektörden diğer sektöre, bir bölgeden diğer bir bölgeye ve bir kaynaktan diğer bir kaynağa uzanan kapsamlı çevresel, sosyal ve ekonomik yönetim şeması içinde ele alınıp değerlendirilmek durumundadır. Bu nedenle 'Bütüncül Kıyı Alanları Yönetimi'ne ihtiyaç duyulmaktadır.<sup>1</sup>

Özellikle son yirmibeş yıldır uluslararası kamuoyunun gündemini oluşturan ve 1993 yılında Kıyı Alanları Yönetimi (KAY) Türk Millî Komitesi'nin kurulması ile ülke gündemimize giren "Bütüncül Kıyı Alanları Yönetimi", kıyı kaynaklarının korunması, kıyı alanlarında yer seçen ve seçecek ekonomik aktivitelerin kıyı kaynakları üzerine olabilecek olumsuz etkilerinin en aza indirilmesi veya önlenmesi ve bu şekilde sosyo-kültürel ve ekolojik değerlerin korunarak ekonomik kalkınmanın sağlanmasını içeren, strateji oluşturma, planlama, uygulama ve izleme süreçlerinin tamamıdır. Bu açıdan bakıldığında, Bütüncül Kıyı Alanları Yönetimi,

- coğrafi bir sınırla tanımlanmaktadır,
- kıyı sistemleri arasındaki ilişkileri ortaya koymaktadır,
- kıyı kaynakları ile kullanımlar arasında koruma-kullanma dengesini sağlamayı amaçlamaktadır,
- uluslararası ve ulusal ölçekte idari düzenlemeleri içermektedir ve antlaşmalara ve yasal zorunluluklara uyulmasını gerektirmektedir,
- bir ya da daha fazla yönetim stratejisini içermektedir,
- yerseçim kararlarının rasyonel ve objektif bir bakış açısına dayanarak verilmesini gerektirmektedir,
- çoklu sektörel yaklaşımın benimsenmesine dayanmaktadır,
- belirli periyotlarda güncelleştirmeyi zorunlu kılmaktadır,
- sürekliliği olan dinamik bir süreçtir.

## Bütüncül Kıyı Alanları Yönetiminin Hedefleri

Bütüncül Kıyı Alanları Yönetimi, okyanus ve deniz kıyılarından, göl ve lagün kıyılarına ve deltalara kadar, suyun eriştiği, etkilendiği ve etkilendiği tüm alanlara uygulanabilmektedir. Diğer yandan, kıyı gerisindeki, örneğin kumsal ve kumul alanları, kentsel ve kırsal yerleşmeler v.b. de kıyı alanları yönetiminin konusu olabilmektedir. Daha da ileriye gidecek olursak, kıyı su kalitesi yönetimi, ekosistem yönetimi, sıvı atık yönetimi gibi çok daha detaylı yaklaşımları da içerebilmektedir. Özetle Bütüncül Kıyı Alanları Yönetimi konuma ve kıyı kaynağının mevcut durumuna ve olası etkilenme düzeyine bağlı olarak çeşitli kapsamlarda gerçekleştirilebilmektedir. Bu gibi farklı yönetim stratejilerinin planlanıp, programlanıp, hayata geçirilmesinde bir dizi hedef tanımlanmaktadır. Bunlar,

- kaynakların tahribine ve tüketilmesine yol açmaksızın bu kaynaklardan nasıl yararlanılması gerektiğini tanımlamak,
- mevcut kullanımlar nedeniyle hasar görmüş kaynakların sağlıklılaştırılmasını / yenilenmesini sağlamak,



Kumsal üzerindeki yapılaşmalar



Kıyıda sağlıksız gelişmeler

- kaynağın kendisinin taşıma kapasitesini aşmaksızın kullanım düzeyini belirlemek,
- kıyı ekosistemlerinin biyolojik çeşitliliğinin bütünlüğünü sağlamak,
- kaynak kayıp oranının, kaynağın tekrar kazanılma oranını aşmamasını sağlamak,
- hassas kaynaklara yönelik riskleri azaltmak,
- kıyının doğal dinamik sürecine yönelik olumlu etkileri teşvik etmek, olumsuz müdahaleleri önlemek,
- birbiri ile rekabet halindeki aktivitelerden çok, birbirini tamamlayan aktivitelerin kıyı alanlarında yer seçmesini teşvik etmek,
- çevresel ve ekonomik amaçların toplum tarafından tolere edilebilir maliyetler içinde gerçekleşmesini sağlamak,
- insan kaynaklarını geliştirmek, ve kurumsal kapasiteyi güçlendirmek,
- sosyal eşitliği korumak ve teşvik etmek, katılımcı yaklaşımı benimsetmek,
- kıyı kaynaklarına eşitlikçi erişimi sağlamaktır.<sup>2</sup>

Başarılı bir Bütüncül Kıyı Alanları Yönetimi için ise,

- kıyı alanına yönelik detaylı sorun tanımlaması,
- amaç ve hedeflerin belirlenmesi ve stratejilerin oluşturulması,
- sistematik ve güvenilir bilgilere erişilmesi,
- alternatif senaryoların oluşturulması,
- uygulamaya yönelik yasal ve ekonomik araçların oluşturulması,
- yönetim planının her aşamasında halkın katılımının sağlanması ve,
- sürecin her aşamasının izlenmesi kaçınılmazdır.

### Uluslararası ve Ulusal Girişimler

Amerika Birleşik Devletleri'nde 1972 yılında yürürlüğe giren Kıyı Alanları Yönetimi Yasası, 1975 yılında imzalanan Barselona Sözleşmesi ile yürürlüğe giren Akdeniz Eylem Planı (MAP), Birleşmiş Milletler Çevre Örgütü'nün Bölgesel Denizler Programı ve Küresel Çevre Programı (Global Environmental Facility, GEF) tarafından desteklenen Karadeniz Çevre Programı (Black Sea Environmental Programme . BSEP) bu konuda uluslararası düzeyde atılan önemli adımlar olmuştur. Kıyı ve deniz alanlarının bütüncül yönetimi 1992 yılında Rio'da yapılan Dünya Çevre ve Kalkınma Konferansı'nın da önemli konularından birini oluşturmuştur. Konferans sonrasında çıkan ve çevre ve kalkınma konularındaki ulusal ve uluslararası düzeydeki politikaları yönlendirecek prensipleri içeren Gündem 21'in 17. bölümü de yine KAY ile ilgili ilkeleri içermektedir.

Ülkemizin de kıyısı bulunduğu Akdeniz'de Bütüncül Kıyı Alanları Planlaması ve Yönetimi'ne yönelik ilk adım 1975 yılı başında Akdeniz'e kıyısı olan ülkelerin biraraya gel-

diği toplantıda günümüzdeki 'Akdeniz Eylem Planı'nın temelini atılmasıyla gerçekleşmiştir. İkinci toplantı 1976 yılında, "Barselona Konvansiyonu" adı altında hayata geçmiştir. Mavi Plan (The Blue Plan) ve Öncelikli Eylemler Programı (PAP) bu konuda iki tamamlayıcı aktivite olmuştur. Akdeniz'de Bütüncül Kıyı Alanları Planlaması ve Yönetimi kapsamında ilk dört pilot proje İzmir Körfezi, Kastela Körfezi (eski Yugoslavya), Rodos Adası ve Suriye Kıyı Kesimi'nde gerçekleştirilmiştir. İkinci grup KAY programları 1992 yılında Arnavutluk Kıyıları, Fuka Bölgesi (Mısır), ve Sfax Bölgesi (Tunus) için oluşturulmuştur. 1993 yılında ise Cezayir ve Fas'ta iki programa daha başlanması kararlaştırılmıştır. Ayrıca aynı yıl Malta, İtalya ve İsrail'de de KAY Planı hazırlanması hedeflenmiştir.<sup>3,4</sup> Ulusal düzeyde ise, KAY Türkiye Milli Komitesi bütüncül kıyı alanları yönetimi konusunda önemli katkılar sağlamaktadır. Ülkemizin kıyı alanlarının korunmasına yönelik çabaların teşvik edilmesi, kıyı alanları üzerine çalışan kurum ve kuruluşlar arasında bilgi alışverişi ve işbirliği sağlanması, bilimsel araştırma projelerinin geliştirilmesine katkıda bulunulması, uluslararası kuruluşlar ile işbirliğine gidilmesi bunlardan birkaçıdır.<sup>5</sup>

Türkiye'de İzmir Körfezi Yönetim Planı dışında, bir dizi pilot proje uygulamasına gidilmiştir: Bodrum Yarımadası Kıyı Alanları Yönetimi Projesi, Mersin Kıyı Alanı Yönetim Projesi, Belek Yönetim Planı, Patara Özel Çevre Koruma Alanı Yönetim Planı ve İskenderun Körfezi Projesi bu konudaki diğer önemli adımlar olmuştur.

Günümüzde Akdeniz'e kıyısı olan ülkelerin bir bölümünde Bütüncül Kıyı Alanları Yönetimi yönündeki çabalar olumlu sonuçlar vermektedir; bir bölümünde çalışmalar devam etmektedir; bir bölümünde ise henüz proje düzeyindedir. Aşağıda bu konuda İspanya'da uygulamaya konan bir deneyim üzerinde durulmaktadır.

### Bütüncül Kıyı Alanları Yönetiminde İspanya Örneği

Akdeniz, Atlas Okyanusu ve Biskay Körfezi ile çevrili olan İspanya'nın kıyılarının uzunluğu 8000 kilometredir ve kumsallar, kumullar, alçak ve yüksek kayalık alanlar, bataklıklar ve diğer sulak alanlardan oluşmaktadır. 428 yerel yönetim birimini içine alan ülke kıyılarının 2000 kilometresi doğal kumsallar, 1300 kilometresi ise bataklık alanlar ve alçak kayalık kesimlerdir. Diğer yandan İspanya, dünya turizmde önemli paya sahip ülkeler arasındadır. 1995 yılında 45 milyon turist ülkeyi ziyaret etmiştir. Aynı yıl, Avrupa ülkeleri içinde 27 milyon Dolar turizm geliri ile %14'lük paya sahip olmuştur. Bu payla Fransa ve İtalya'dan sonra üçüncü sıradadır. Turizmin %80'i ki-



Balearc Adaları'nda yeniden kazanılan Palma Nova Kumsalı



Barselona'da sonradan oluşturulan El Maresme Kumsalı



Kent içi geçiş yolu önünde kazanılan La Malagueta Kumsalı (Malaga)

Fotoğraflar, State Coast Office of Spain tarafından yayımlanmış olan "Recovering the Coast" adlı kaynaktan alınmıştır.

yıllarda yoğunlaşmaktadır ve kumsallar önemli odak noktalarıdır. Brüt yurtiçi gelirin %8'ini turizm oluşturmaktadır ve toplam çalışan nüfusun %11'i turizme bağlı sektörlerde istihdam edilmektedir.<sup>6,7,8</sup> Ülke ekonomisinin turizm sektörüne olan bağlılığı ve çevrenin bu konuda üstlendiği rol gözönüne alındığında, kıyıların korunması ve sağlıklılaştırılmasına yönelik yatırımların ülke ekonomisini harekete geçirmede büyük payı olacağı kaçınılmazdır.

Ülke kıyıları bir yandan gel-git olayları ve rüzgarın etkisi gibi doğal faktörlerden, diğer yandan ise turizm, sanayi gelişmeleri, baraj ve liman yapımı gibi kentsel gelişmelerden olumsuz etkilenmektedir (Foto 1 ve 2). Deniz seviyesindeki yükselme ile artan erozyon kıyıları etkileyen diğer bir sorundur. Denizin ve dalga hareketlerinin yol açtığı şiddetli etkilere karşı bir savunma mekanizması olarak işleyen kumsallar bu durumun en fazla yaşandığı alanlardır. Ülke nüfusunun %35'inin 5 kilometre derinliğindeki kıyı alanında yaşıyor olması ve bu alanlardaki nüfus yoğunluğunun ülke ortalamasının üzerinde olması, kıyıya yönelik baskıların boyutunu ortaya koymaktadır. 1983 yılından bu yana Bayındırlık, Ulaştırma ve Çevre Bakanlığı, Ülke kıyılarının hasar görmesinin önlenmesi ve kıyıların korunmasına yönelik olarak, kıyıya serbest erişim ve kamu kullanımının yanı sıra, kıyıların fiziki ve görsel bütünlüğünün de sağlanmasından hareket ederek, politikalar belirlemiştir. Ayrıca, 1993-1997 yıllarını içine alan bir kıyı kesimi planı gerçekleştirilmiştir. Bu plan, kumsal alanların yanı sıra, bataklıklar, kumullar ve kayalık alanlar gibi diğer kıyı sistemlerinin de sağlıklılaştırılmasını amaçlamıştır.<sup>9</sup> Aşağıda, sözü edilen politikalarından ikisi üzerinde durulacaktır: Kıyı Kanunu çerçevesinde tüm ülke kıyıları için kamu kullanımına ayrılan alanların tanımlanması ve bu alanlarda yer alabilecek aktivitelerin belirlenmesi; doğal etkenler veya kontrolsüz gelişmeler nedeniyle niteliklerini tamamen kaybetmiş veya kaybolmaya yüz tutmuş kumsalların yeniden kazanılması. Her iki politika da ülke kıyılarının bütüncül yönetiminde önemli adımlar olmuştur.

İspanya'da 1988 yılında yürürlüğe giren Kıyı Kanunu, kıyının korunması ve sağlıklılaştırılmasına ve olumsuz etkilerin önlenmesine yönelik olarak önemli bir araç olmuştur. Denizin ve kıyının ortak mülkiyete konu olduğu yaklaşımdan yola çıkılarak hazırlanan kanun, özellikle en çok hasar görmeye açık olan ve kıyıdağlı olarak belirlenmiş bir kuşağı içine alan kamu mülkiyetindeki alanın korunmasını hedeflemiştir. Bu doğrultuda yapılan bir düzenleme ile, kıyı alanında kamu mülkiyetine konu olan üç kesim tanımlanmıştır. İlk alan "geçiş alanı" olarak tanımlanan ve kamu kullanımına

ayrılmış 100 m.lik bir kuşaktan sonra gelen 6 m. lik bir banttır. Tamamen yaya yolu olarak ayrılan bu bant gereğinde 20 m.ye kadar genişletilebilmektedir. Bu alanı takip eden 100 m.lik kuşak içinde (gereğinde 200 m.ye kadar genişletilebilmektedir) sadece kamu kullanımına ve kıyıdağlı yararlanmaya yönelik kullanımlara yer verilmiştir. Konut kullanımı, günde 500 araçtan fazla trafiği olan yollar, enerji nakil hatları, reklam panoları ile, artna yapılmaksızın denize atık deşarjı ve her türlü kazı yasaklanmıştır. Ancak, yeşil alanlar, spor alanları, kıyı kullanımına yönelik kamu servisleri, kamplar ile, doğası gereği başka bir konumda olamayacak kullanımlara izin verilmiştir. Üçüncü kesim, "etki alanı" olarak tanımlanmıştır. En az 500 m. genişliğinde olan bu kuşak içinde mimari perdelemelerden ve yöredeki ortalama yapı yüksekliğini aşan yapılaşmalardan kaçınılması önerilmiştir. Kıyı alanında kamuya ayrılmış olan kuşağın tanımlanmasının ötesinde gözönünde bulundurulacak diğer bir konu ise, kıyıdağlı kamunun geniş ölçüde yararlanmasına yönelik düzenlemelerin yapılması, belirli tesislerin yapımı ve bunların bakım, onarım ve denetiminin sağlanmasıdır.<sup>10</sup>

Kıyı alanları yönetimi doğrultusunda atılan diğer önemli bir adım, çeşitli nedenlerle kaybolmaya yüz tutmuş kumsalların yeniden kazanılması olmuştur (Foto: 3; 4; 5). Çoğu zaman mülkiyeti deniz etkilerinden korumak amacıyla inşa edilen beton duvarların yerine, doğal bir koruma faktörü olan kumsalın kullanılması tercih edilmektedir. Bu amaçla iki yöntem benimsenmiştir: Birincisi, bir dizi jeofiziksel araştırma ve kıyı dinamiği çalışmalarına dayanarak deniz yatağının uygun olan kesimlerinden alınan kumun, erozyon nedeniyle kaybolmaya yüz tutmuş kumsala taşınması ve dalgalar ve deniz akıntıları yoluyla serbest biçimde yayılımının sağlanmasıdır. Bu çalışma periyodik bir bakımı da gerektirmektedir. İkincisi ise, deniz hareketlerinin aşırı boyutlara ulaştığı ve kum yataklarının mevcut kumsaldan çok uzakta olduğu durumlarda, bu kez kumu tutmak ve dalgalar yoluyla denize taşınmasını önlemek amacıyla kıyıya paralel veya dik olmak üzere dalgakıranların inşa edilmesidir. Bu işlemler sırasında kumsalı işgal eden uygunsuz yapıların da yıkılması yoluna gidilmiştir. Kıyı Kanunu ile birlikte kıyının denizin etkilerine karşı korunması, kumsalların sağlıklılaştırılması, yaya bölgelerinin oluşturulması gibi her türlü eylem kıyı kalitesini artırmak amacıyla tasarlanmıştır. 1983-1992 yıllarını içeren 10 yıllık dönemde 2 milyon kişinin faydalanacağı toplam 7.7 milyon metrekaare kumsal yeniden kazanılmıştır. 1993-1997 yıllarını içeren beş yıllık dönemde ise 8.7 milyon metrekaare kumsalın daha yaratılması hedeflenmiştir.<sup>11</sup>

## Sonuç

Kıyı alanlarının sahip olduğu doğal, kültürel ve tarihsel değerlerin geçmiş deneyimler göz önüne alındığında, günümüz ve gelecek açısından ne kadar önem taşıdığı bilinmektedir. Bu yönde gerek uluslararası gerekse de ulusal düzeyde gerçekleştirilen çalışmalar, kıyı alanlarının akılcı bütüncül yönetiminin kaçınılmaz olduğunu ortaya koymaktadır.

İspanya'da 1960-1970'li yıllarda kıyılara yönelik kontrol edilemeyen gelişme baskıları karşısında, çevre kalitesinin bozulması ve özellikle turizm sektörünü tehdit eder hale gelmesi, Bütüncül Kıyı Alanları Yönetimi Programı'nın oluşturulup, uygulanmasını kaçınılmaz hale getirmiştir. Bu yönde üretilen ve ülke kıyılarının tamamını içine alan politikalar doğrultusunda, Kıyı Kanunu'nun yürürlüğe girmesi, kıyıdağlı kamu mülkiyetinin tanımlanması ve kaybolmaya yüz tutmuş kumsal alanların yeniden kazanılması, Bütüncül Kıyı Alanları Yönetimi açısından başarılı bir örnek oluşturmuştur.

Kıyıları, kıyı kaynakları ve kıyı kullanımları açısından geleceği risk altına almamak için akılcı kıyı yönetimi, ulusal ölçekte merkezi ve yerel yönetim kademelerinde koordinasyonu, uluslararası ölçekte işbirliği, bilgi ve deneyim alışverişini ve dayanışmayı gerektirmektedir. Bu doğrultuda atılacak her adım, kıyıların geleceğini teminat altına almakta önemli rol üstlenecektir ●

## REFERANSLAR

1. Ünal, Ö ve Tanır, T. (1998). Kıyı Alanları Yönetiminde Bir Araç Olarak Kıyı Envanteri. Türkiye Kıyıları 98: Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı, E. Özhan (ed.), 22-25 Eylül 1998, Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Millî Komitesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, ss. 547-556.
2. UNEP (1995). Guidelines for Integrated Management of Coastal and Marine Areas. UNEP Regional Seas Reports and Studies No. 161, Split.
3. Jeftić, L. (1993). Integrated Coastal Zone Management in the Mediterranean Action Plan of UNEP. Proceedings of the First International Conference on the Mediterranean Coastal Environment, MEDCOAST 93, E. Özhan (Ed.), 2-5 November 1993, Antalya, Turkey, pp. 465-483, MEDCOAST Publications, Ankara.
4. PAP (1988). A Common Methodological Framework for Integrated Planning and Management in Mediterranean Coastal Areas (Draft). Mediterranean Action Plan, Priority Actions Programs, Regional Activity Centre, Split.
5. Özhan, E. (1996). Coastal Zone Management in Turkey. Ocean & Coastal Management, Vol.:30, No.s:2-3, ss. 153-176.
6. State Coast Office of Spain (1993). Recovering the Coast, Ministry of Works, Transportation and the Environment, State Coast Office, Spain.
7. TÜRSAB (1996). Avrupa'da Fiyatların Düşüşü Şirketleri Birleşmeye Zorluyor. Türkiye Seyahat Acentaları Birliği Turizm Dergisi, Sayı: 155, ss. 14-22.
8. Davidson, R. ve Maitland, R. (1997). Tourism Destinations. Hodder and Stoughton, London.
9. State Coast Office of Spain, y.a.g.e.
10. a.g.e.
11. a.g.e.

# 1940'lı Yılların Türk Mimarlık Ortamına “Modernleşme ve Devletçi Anlayış” Çerçevesinde Bir Bakış

Yasemin Sayar

Dr.DEÜ Mimarlık Fakültesi Öğretim Üyesi

18. - 19. yüzyıllar merkantalist kapitalizmden sınırlı kapitalizmine geçildiği, Avrupa'nın ekonomik ve siyasal olarak dünya sisteminde genişlediği, buna bağlı olarak merkez-yarıçevre-çevre kademelenmesinin oluşmaya başladığı bir dönemdir. Bu yüzyıl dünya daha önceki dönemlerde görülmeyen büyüklükte bir dönüşüme sahne olmuştur. Bu dönüşümün kilit kavramı olan “sanayi kapitalizmi”nin ulus-devlet sınırlarına sığmayışı, tüm dünyaya yayılma eğilimi taşıması ve evrensel bir kültür kurma iddiası, eskisinden farklı bir zaman, mekan ve varoluş biçimi ortaya çıkarmıştır. Batı'da en azından üç yüzyıllık bir süreçte kendi iç dinamikleri, tarihsel ve toplumsal koşulları içinde, adeta kendiliğinden gelişen Modernite olarak adlandırdığımız bu model 19. Yüzyıldan sonra “Merkez”den (Batı Avrupa) “Çevre”ye (Asya, Afrika, Hindistan, Latin Amerika) doğru aşamalı olarak tüm dünyaya yayılmıştır. Böylelikle Batı dışındaki ülkeler kapitalist düzenle girdikleri ekonomik ilişkiler sonucunda Merkez'e çevreselleşerek eklenmiş ve modernleşme sürecine dahil olmuştur. Görülüyor ki modernleşme 18.yüzyıldan itibaren merkezden çevreye doğru aşamalı olarak tüm dünyaya yayılan aşamalı bir süreçtir.

Genel olarak Batı dışındaki ülkelerde modernleşme projesinin iki aşamalı olarak uygulamaya geçtiği söylenebilir. İlk aşama kapitalizmin işleyişinin yarattığı yayılmacı etkilerdir. Bu aşamada kapitalist düzenle girilen ekonomik ilişkilerle başlayan, kendi iç dinamikleriyle seyreden ve toplumsal alanda da devlet tarafından kurumsallaştırılan bir modernleşme biçimi sözkonusudur. Ancak kendiliğinden bir gelişme görüldüğünde olan bu toplumsal değişim süreci çeşitli durumlar (Türkiye'de milliyetçi hareketlerin güç kazanması, Balkan Savaşı, 1. Dünya Savaşı, Osmanlı İmparatorluğu'nun parçalanması, Kurtuluş Savaşı) nedeniyle kesintiye uğramıştır. İkinci aşamada ise Batının üstünlüğü ve yeni düşüncelerinin etkisi altında kalan entelejensiya ta-

rafından, politik devrimci bir etkinliğe dayanarak “ulus-devletin kuruluşu”nu gerçekleştirme yolu ile modernleşmeye gidilmiştir. Bu çerçeveden bakıldığında değişim sürecinin merkezinde yer almayan diğer Çevre ülkeleri gibi Türkiye'de de (politik devrimci etkinlik sonrası) modernleşme sürecinde öncelikli çabanın, Batının modernleşmesini sağlayan temel altyapısal süreçlere bakılmaksızın, bu süreç sonunda oluşan “modern siyasi yapıyı-ulus devleti” inşa etme çabası olduğu söylenebilir. Bu değerlendirmeden Türk modernleşme projesine ilişkin bir kaç önemli sonuca ulaşılabilmiz:

- Türkiye'de modernleşmenin taşıyıcı gücü Batı'da olduğu gibi burjuvazi değil, bürokratik entelejensiya “ulus-devleti” kurmak amacıyla siyasal ve kültürel ağırlıklı ve ideolojik değişmeyi esas alan bir modernleşme biçimini benimsemiştir.

- Ulus-devlet biçimi ulus olgusundan önce idrak edilmiş ve bu nedenle devlet, kendi meşrulaştırıcı temelini oluşturacak “ulusal kültürü ve kimliği” inşa etmek zorunda kalmıştır. Modernleşme sürecinin bir parçası olarak “kültürel alanın yeniden üretimi” sorunu ortaya çıkmıştır.

- Geleneksel toplumun içinde barındırdığı sosyo-kültürel farklılıkların aşılacak monolitik bir kültür yapısına doğru evrilmesi anlamını taşıyan bu süreçte, milliyetçi ideoloji ayrıcalıklı bir konuma yerleşmiştir.

Bu yazıda irdelemek istenilen nokta ise, milliyetçi ideolojinin modern ulus-devletin kuruluşu ve bu yapıya temel oluşturacak milli kültürün tanımlanması sürecinde, modernleşme ideolojisi ve pratiği işlevi görmesinin kültürel alan üzerindeki etkileridir. Milliyetçilik bir yandan modernleşmeci, Batı'ya yetişme kaygısı içindeki bir projeyi seslendirirken, diğer yandan da emperyalist kültürü redederek Avrupa'dan farklı olana, yerele sanılmak zorunluluğu duyar. P. Chatterjee “Milliyetçi Düşünce ve Sömürge Dünyası” (1997) adlı önemli çalış-

masında bu açmazı şu şekilde ifade eder: “Milliyetçi düşünce modern olmayı kabul etmekle, bu modern bilgi çerçevesinin evrensellik iddiasını da kabullenir. Ama ulusal bir kültürün özerk kimliğini de varsayar. Böylece yabancı bir kültürün hem epistemik hem de ahlaki egemenliğini aynı anda hem kabul hem reddeder”.

Görülüyor ki milliyetçi düşünce tam da reddetmeye çalıştığı temsili yapının bilgi çerçevesi içinde akıl yürütür, ulusal kimliğini kurmaya çalışır. Bu nedenlerle Batı dışındaki ulusların modernleşme ve uluslaşma söylemleri paradoksal bir nitelik taşır. Bu ülkelerde kültürel alanın yeniden üretimi sürecini yönlendiren temel ideolojik problem “evrensel ve ulusal kültürel değerlerin Batılı olmayan bir ortamda nasıl biraraya getirileceği, modern ve milli bir kültürün ne olduğu” sorusudur. Türkiye'de de ulus-inşa sürecinde, özgün kültürünün ilerlemenin ölçütü olarak tesbit edilen Batı standartlarına ulaşmak için gerekli altyapısal donanımına sahip olmadığını kavrayan Kemalist aydın, Türk ulusunu dönüştürmek için kültürel olarak yeniden donatmak ve inşa etmek yoluna gitmiştir. Bu ortamda kültürel alan, Kemalist ideolojinin iki temel doktrini olan, kültürel öz düşüncesine dayanan “milliyetçilik” ile evrenselci ve aydınlanmacı bir görüşe dayanan “modernleşme istemi / pozitivizm” arasındaki çelişkinin sergilendiği bir sahneye dönüşmüştür. 30-40'lı yıllarda gündemi işgal eden “hem beynelmînel, hem ulusal nasıl olacağız” sorusu da bu durumun bir uzantısıdır. Kültürel alanın yeniden yapılanması sürecinde dikkate alınması gereken diğer bir nokta ise, devletin inşa edici rolü ve konumudur. Modernleşme kuramlarına göre, devletle beraber ve onun dışında kurulmuş bir sivil toplumun gelişmediği Çevre ülkelerinde, devletin modernleşmenin tek taşıyıcı gücü olması, devletin sadece iktisadi ve siyasal alanları değil, kültürel etkinlik alanını da denetleyebildiği bir siyasal ve toplumsal örgütlenme tipinin devletçi anlayışının yerleşmesini kolaylaştırmıştır.



Ankara Üniversitesi Fen Fakültesi,  
Sedat Hakkı Eldem, 1943



Ankara Üniversitesi Fen Fakültesi,  
Sedat Hakkı Eldem, 1943

Türkiye'de de başlangıçta Dünya ekonomik kriziyle mücadele etmek amacıyla formüle edilen devletçilik ilkesi (1931), giderek yeni bir yönetim biçimini doğurmuş, sonuçta bürokratik reformculuğu özümlemiş bir rejim ortaya çıkmıştır. Kısaca devletçilik ilkesi siyasi, iktisadi ve kültürel cep-heleri içinde bir bütün olarak değerlendirilmelidir.

Bu durumda, devletçilik ilkesinin rejime eklendiği bu yeni kültürleme sürecinde, devletin seküler milli kültürün oluşum /inşa sürecindeki rolünü yeniden tanımlamak uygun olacaktır. 30'lu yıllarda, ulusun birleştirici temelini oluşturan kültürel homojenliğin yukarıdan, devlet girişimi aracılığıyla iletildiği böylelikle kültürel alanı yeniden kuracak olan, sanat ve mimarlık da dahil, tüm etkinlik alanlarının devletin ideolojik aygıtı olma işlevi yüklendiği bir ortam söz konusu olmuştur. Kültürel alanın temel problemi, devletin meşrulaştırıcı temelini oluşturacak "ulusal kültür ve kimlik" tanımlamalarını somutlaştıracak birleştirici, bütünleştirici modeller oluşturma kaygısıdır.

1930'lu yılların başlarında devletin her alandaki yaptırımının artmasıyla başlatılabileceğimiz ve 50'li yıllarda Demokrat Parti'nin daha liberal ekonomik ve populist politikalarının uygulamaya geçmesi ile sınırlayabileceğimiz bir dönem, Türkiye Cumhuriyeti'nin mimarlık tarihinde özel bir yere sahiptir. Mimarlığın bu dönemde yüklendiği yoğun ideolojik yük, devrimin ideolojisi ve dönemin mimarlığı arasında sıkı bir ilişki / paralellik kurmamızı sağlar. Mimarlık üzerine gerçekleştirilen tartışmaların odak noktasını, kültürel alanda olduğu gibi, oluşturulmaya çalışılan "yeni Türk kimliği"nin mimarlık alanında nasıl ifade bulacağı sorusu oluşturmuştur. Cumhuriyet dönemi mimarlık tarihini I. Ulusal Mimarlık, Küçük Mimarlık / Modern Mimarlık, II. Ulusal Mimarlık gibi üslup tarihi ve/veya birbiri arkasına gelen dönemler olarak ele alan yaklaşımların gözardı ettiği nokta; bu dönem mimarlığının 'modern Türk kimliği' tasarımını altında kültür ve uygarlığın sentezini arayan daha geniş çaplı bir kültürel söylemin parçası olduğudur. Özellikle 1930'lu yılların sonlarına doğru Avrupa'da (İtalya ve Almanya'da) milliyetçi eğilimlerin güçlendiği, kapalı / korumacı ekonomi sistemine geçildiği ve Türkiye'de de Türk modernleşme projesine ayrı bir karakter verecek "devletçilik" ilkesinin eklendiği yıllar, "Türk devrimine özgü milli bir mimarlık üslubu geliştirme" çabalarının iyice yoğunlaştığı bir zaman dilimidir. Bu yazıda da modernlik ve kültürel kimlik arasındaki özgün eklenmenin, 40'lı yılların mimarlık ortamındaki yansımaları irdelenmeye çalışılacaktır.

## II. Ulusal Mimarlık Dönemi:

### Milli ve Yerli Mimari Arayışları

Yukarıda çizilen çerçeveden 1940'lı yılların mimarlık ortamına bakıldığında, fiziksel çevrenin entelejensiya tarafından nasıl şekillendirildiği adım adım izlenebilir. Dönemin genel mimarlık çizgisini belirleyen kişi Sedat Hakkı Eldem'dir. Eldem'in mimarlık camiasına katıldığı ilk yıllardan başlayarak formüle ettiği ve özellikle II. Ulusal Mimarlık Anlayışının manifestosu olarak nitelenebilecek "Yerli Mimariye Doğru" (Arki-tekt, 1940), "Milli ve Yerli Mimari Davamız" (Mimarlık, 1944) başlıklı makalelerinde yazıya döktüğü mimarlık anlayışının teması oldukça net ve tanındıktır. Eldem "Türkiye'ye özgü çağdaş bir mimarlık çizgisi"nin oluşturulması gerektiğini savunmaktadır. Eldem'in zihnini meşgul eden bu sorun, Osmanlı-Türk aydınlarının Tanzimat'tan bu yana tartıştıkları "modern ve milli bir kültürün oluşturulması" çalışmalarından bağımsız değildir. Eldem'in "Türkiye'ye özgü 'yerel ve milli' mimarlık arayışları" da 1930'lu yılların Türk kimliğini modern mimarlık paradigması içinde ifade etme eğilimleri gibi, "modernleşmeci ve milliyetçi değerlerin hangi zeminde uzlaştırılacağı" sorununa karşı üretilen alternatif çözüm arayışlarından biri olarak değerlendirilmelidir.

40'lı yıllarda, bir önceki dönemin "modern Türk kimliğini Batılılıkla özdeşleştiren, tek yönlü modernleşmeci" karakteri terk edilerek "kültürel öz" arayışlarına yönelinmiştir. Mimarlık alanında kültürel öz arayışlarına yönelik ilk sistematik çalışma, Güzel Sanatlar Akademisi'nde Sedat Hakkı Eldem öncülüğünde başlatılan "Milli Mimarlık Semineri" olmuştur. Türk sivil mimarlığının ürünleri üzerine belge toplamak ve araştırmalar yapmak amacıyla oluşturulan "Seminer" çerçevesinde gelişen tasarım anlayışının özünü Eldem şu şekilde tanımlamıştır; "Bu hareket kesinlikle şekil taklidini reddetmekte, eski ve milli zevkimize bağlantıyı genel hatlarda, pencere bolluğunda, binaların hafif görüntüsünde ve olsa olsa planların geleneksel karakter ferahlık ve güzellikte olmalarına gayret etmektedir." A. Batur daha sonra II. Ulusal Mimarlık üslubu olarak adlandırılacak bu tasarım anlayışınca, tarihi biçimlerin doğrudan seçilip kullanılması yerine plan şemalarının ölçü, oran ve biçimlerin analizi yoluyla tasarım ilkelerinin ve ölçütlerinin elde edilmesinin öngörüldüğünü belirtmiştir. "Milli Mimari Semineri" başlangıçta İstanbul'daki köşk ve yalı incelemeleri ile sınırlı elitist bir girişim iken, giderek Anadolu konut kültürünün de araştırılmasını sağlayan bir açılım kazanmış ve yerel/bölgesel eğilimlerin gelişmesinde desteklemiştir. Ayrıca belirtmek gerekir ki, 1930'lu yılların sonlarında Anadolu'ya özgü yerel/kırsal olguların sistemli bir şekilde derlenmeye



Istanbul Radyo Evi Mimari Proje Yarışması (1945), 1.Ödül:İ.Utkular, D.Erginbaş, Ö.Güney



Adana Adalet Sarayı Mimari Proje Yarışması (1945), 1.Ödül:A.Mortaş, N.Doğu, F.Tüzüner

başlaması sadece mimarlık alanına özgü bir durum olmayıp, Cumhuriyet'in bu dönemdeki "modern Türk kimliği" arayışlarına yönelik kültürel politikasının bir uzantısıdır. Cumhuriyet Halk Partisi, 40'lı yıllarda mimarları yurdun değişik bölgelerindeki mimarlık ürünlerinin incelenmesi için görevlendirirken, 1938-43 yılları arasında Türkiye'nin önemli ressamları da bütün illere gönderilerek 675 adet resim yaptırılmış ve bu yurt gezilerinde üretilen resimler 1944 yılında bir toplu sergide sergilenmiştir.

Burada vurgulamak istenilen nokta ise; 30'lu yılların ortalarından itibaren mimarlık alanında S.H. Eldem öncülüğünde kübik mimariye alternatif oluşturmak, "modern" ve "milli" değerleri Türkiye'ye özgü bir bağlamda biraraya getirme amacıyla başlatılan "yerli mimarlık arayışları"nın, 40'ların başlarında otokratik Alman rejiminin devlet güdümünde milli mimarlık çağrılarının da etkisi altında kalarak, devlet yapıları için bir üslup arayışına dönüştüğüdür. Dönemin terminolojisi içinde "II. Milli Mimarlık Üslubu" olarak adlandırılan bu yaklaşıma atfedilen özellikler, yine bu yaklaşımın düşünsel zeminini kurgulayan S.H. Eldem'in "Milli Mimari Meselesi" (1939), "Yerli Mimariye Doğru" (1940), "Milli ve Yerli Mimari Davamız" (1944) metinleri ve Mimarlık dergisinin 1944 yılında düzenlediği "Milli Mimari Anketi"ne verilen yanıtlar aracılığıyla belirlenebilir.

S.H. Eldem'in 30'lu yıllarda başkent Ankara'nın inşasını gerçekleştiren Alman ve Avusturyalı mimarların kübik mimari üslubuna karşıt düşüncelerini ifade ettiği bu

makalelerin temasını "Tarz-ı mimarinin haricinden ihraç edilebilecek bir meta olmadığı, olmaması gerektiği ve yapı üslubunun yerli olmasının esaslı bir şart olduğu" fikri oluşturmaktadır. Eldem bu üç makalede "milli ve yerli mimari" idealini giderek detaylanan bir şekilde üç ana eksen etrafında formüle etmiştir. a-Memleket insanına uygunluk, b- Memleket işçilerine uygunluk, c- Memleket toprağına uygunluk.

#### Binayı Kullanacak Kimseye Uygun Yapı İdeali Fikrinin, Programının Belirlenmesi:

1939'da Arkitekt dergisinin Eldem'le yaptığı "Milli Mimarlık Meselesi" başlıklı söyleşi, Eldem'in, "milli mimari arayışlarının devlet seçkinlerinin ve mimarların oluşturduğu yol gösterici bir grup tarafından oluşturulup, empoze edilerek çözümlenebileceği" yolundaki görüşlerini ve bu bağlamda mimarlık söylem ve pratiğine yüklediği "uygarlaştırıcı misyonu" sergilemesi bakımından dikkat çekicidir.

"Bir mimari üslubunun milli olabilmesi için o milletin ideallerine ve yaşama adetlerine uygun ve onun timsali olması lazımdır... Böyle bir ideali yoksa kendisine verilebilir. Millet bugün, eskiden tanımadığı bir çok yeni idealler edinmiştir. Mimari ve san'at konusunda da edinebilir. Zaten o ideal milletin olmadan evvel ona yol gösterenlerin, rehberlerin ideali olabilir. Netice aynıdır."

Eldem bu satırlardan sonra, milli mimari üslubunun oluşturulmasında önemli etkisi olduğunu düşündüğü "yapı ideali fikri ve



Taşlık Kahvesi, Sedat Hakkı Eldem, 1947

programı"nın, binaların kullanıcılarına yani "memleket insanına" uygun olarak belirlenmesi gerektiği üzerinde durmuştur. Ancak bu kullanıcı mevcut toplumsal yapı içinden seçilmiş herhangi bir birey değil, Türk devriminin öngördüğü nitelikler doğrultusunda kültürel olarak yeniden donatılmış "ideal fert"tir:

"İnkılap devrinde olduğumuz için binaların terbiye edici kıymetleri olması gerektiğini unutmamalıyız. Demek oluyor ki, ölçüsü alınacak ve makyası teşkil edecek olan fert, inkılabın yarattığı ideal fert olacaktır.

Burada büyük bir terbiye sahası açılmış oluyor ki bu bilmeceburiye tedrici ve hamle hamle olacaktır. Bu terbiye inkılabın gösterdiği tarzda ve idealde yaşamanın ve bu yaşamayı mümkün kılacak binaların nasıl olması icab ettiğini öğretecektir."

Eldem'in söyleminde mimari dilin uygarlaştırma misyonu, halkın ideal ferte doğru evrilmesi sürecinde ortaya çıkmaktadır:

"Bina programındaki inkılap hareketi, her zaman halk ile teması muhafaza etmelidir ki halk tarafından anlaşılın ve binadan beklenen terbiyevi gaye elde edilsin... Halk, kendisine gösterilen yaşayış tarzı ve konforu tedricen ve hazmederek kavramalıdır. Bu itibarla binaların kullanılış itibarıyla halk tarafından müteakim addedilecek ve fakat bu tekemmül de halk tarafından hazmedilebilecek derecede olmalıdır."

Eldem 1940 yılında Arkitekt dergisinde yayınlanan "Yerli Mimariye Doğru" ve 1944



Gaziantep Ticaret Odası Mimari Proje Yarışması (1949), 1.Ödül:F.Kılıçöte, E.Arkan.



Vakıf İşhanı Proje Müsabakası (1949), 1.Ödül: F.Metigil, D.Kamçıgil, N.Z.Ülken.

yılında Mimarlık dergisinde yayınlanan "Milli ve Yerli Mimari Davamız" başlıklı yazılarında milli mimari idealini daha ayrıntılı bir şekilde ele almıştır. Bu yazılarda Eldem'in mimarlığın işvereni ve yapı programının düzenleyicisi olarak devleti tesbit etmesi milli mimari anlayışının şekillenmesinde belirleyici olmuştur. Eldem "mimarının sadece fikir ve idealden ibaret olmadığına, bilakis büyük sermaye ve teşebbüslere bağlı olduğu"na dikkat çekerek "mimarların fikirlerini gerçekleştirmek için bu gibi teşebbüslere muhtaç olduklarını, bu nedenle de devletin bu işi ele alması" gerektiğini belirtmiştir. Mimarlık alanını besleyebilecek gelişmiş bir yerli burjuva sınıfının henüz oluşmadığı, ekonomik ve ideolojik nedenlerle tüm dünyada devletçi eğilimlerin güçlendiği 40'lı yıllar ortamında, Eldem'in devlet güdümünde milli mimarlık çağrılarının anlamıdır.

Eldem'e göre milli mimarlığın oluşturulması "bir rejim meselesi"dir, ve "ecnebi tesirlere meydan vermemek ve muzır bir taklit-

çillğe mani olmak muhtelif nokta-i nazarların vücut bulmasına sebebiyet vermeyerek milli bir üslubun doğmasını temin için devletin yapı programı ve muayyen bir üslup hakkındaki fikir ve tasavvurlarını tesbit etmesi lazımdır." Mimarlık alanının düzenleyicisinin devlet olarak belirlenmesi devlet yapılarında üslup sorununu ön plana çıkarmıştır. "Prensip kararları verilmesi lazım gelen binaların başında hiç şüphesiz resmi binalar gelmektedir. Muayyen bir programın resmi binalarda tatbik işinin kolaylığını izaha hacet yoktur. Bu program şumullü olmalı ve binaların mimari tarzını, vus'atını, laksimatını, konfor ve sağlamlık derecesini ihtiva etmelidir."

### Memleketin mimar, mühendis, şehirci, sanatkar, işçisine uygun olması:

Eldem yapı üslubunun yerli olabilmesi için, "bu üslubun yerli ihtiyaçlara olduğu kadar yerli işçi ve mimarlara da uygun olması" gerektiğini belirtmiştir. Eldem'in bu saptaması iki amaca yönelik olmalıdır. Bunlardan ilki; Batılılaşma sürecinde mimari eğitim ve bilgi üretim sisteminin geçirdiği dönüşümler sonucunda, mimarlık disiplininin özdeşleşerek "meslek kimliği" kazanması ile, mimar ve yapı ustası arasında kopan bağları revize etmek ve her iki meslek grubunun da eylem alanlarının sınırlarını çizmek; ikincisi ise, yerli bir mimari tarzın ancak yerli mimarlar tarafından oluşturulabileceğini savunarak, Türk mimarlarına yabancı mimarlar karşısında devlet nezinde üstünlük sağlamak, olabilir.

Eldem, "bir milli üslubun varlığının hakiki ve yerleşmiş olabilmesi için bütün işçiler tarafından benimsenmiş olması" gerektiğini vurgulamış ve mimarın "tatbik ettirdiği üslub şekillerinin memleket işçilerinin elinden tabii bir şekilde ve zorlamadan çıkacak tarzda olması" gerektiğini savunmuştur. Bu bağlamda, Ankara'da kübik mimari üslubunda inşa edilmiş yapıların "memleketin mahalli karakterine aykırı düşmesinin ve dışarıdan ithal edilmiş hissi vermesinin" nedenini de yabancı mimarlar tarafından projelendirilmiş olmalarına bağlamıştır.

### Memleket toprağına-iklim ve malzemesine- uygunluk:

Eldem'in kendisinin de belirttiği gibi bu madde direkt olarak "yerli-yere uygun mimarlık" arayışları ile bağlantılıdır. Eldem'e göre (1940) iyi ve yerli bir mimarın esası "memleket iklim ve toprağına uygun olması"dır. Bu bağlamda Eldem, ülkenin farklı iklim ve toprak özellikleri gösteren bölgelere ayrılmasını ve her bölge için, o yöreye özgü karakteristikler dikkate alınarak bir "tip" mimarisini geliştirilmesini önermiştir.

Eldem yapıların buldukları yerin karakterini yansıtabilmeleri için, yerli (o yere ait

anlamında) malzeme ile yapılması ve yörenin iklim özelliklerine uygun olarak tasarlanması gerektiğini belirtmekte ve bu nedenle de "betonarme inşaat tarzının büyük şehirlerde veya ehemmiyetli binalarda" tatbik edilebileceğini savunmaktadır.

Ancak burada önemli olan, Eldem'in "yerli mimari" ve "milli mimari" kavramları arasındaki ayrımı ortaya koymasıdır. "Malzeme ve iklim stil üzerinde doğrudan doğruya değil ise de, stilin kullandığı elemanlar üzerine tesir ettiğinden, bilvasita stil üzerine tesir eder. Malzemenin doğduğu stil regionaldır, milli değildir... Aynı üslubun milli addedilebilmesi için ise ayrıca daha evvel zikredilen esaslara, yani memleket insanlarının ideal ve kabiliyetlerine uygun olması lazımdır."

Kısaca toparlamaya çalışırsak; Cumhuriyet'in kuruluşundan itibaren Türk mimarlık ortamındaki tartışmaların merkezini işgal eden "seküler milli kimlik" sorunsalının, 40'lı yıllarda Eldem'in söylemi içinde aldığı şekli -yerli ve milli bir mimarlığın dayanması gereken temel kriterleri- inceledik. Bu inceleme sonucunda kabaca şu sonuçlara varılabilir:

- Yerli ve milli bir mimarlık üslubunun oluşturulmasında devletin oynayacağı rol çok önemlidir. Milli bir mimarlık üslubunun doğması için "devletin yapı programı ve muayyen bir üslup" hakkındaki fikir ve tasavvurlarını tespit etmesi lazımdır. Bu program çerçevesinde şekillenen yapı stoğu, rejimin öngördüğü "ideal fert" in yaratılmasında etkin rol oynayacak ve böylelikle mimari dil aracılığıyla uygarlaştırma misyonu yürütülebilecektir.
- Yerli ve milli bir mimarlık üslubu ancak Türk devriminin ve Türk mimari mirasının özünü kavrayabilmiş Türk mimarları, mühendisleri ve işçileri tarafından yaratılabilir.
- Yerli mimarlık arayışlarında, yöresel malzeme kullanımı, topoğrafya ve iklim şartlarına uygunluk, belirleyici kriterlerdir. Ancak "her mahalli mimarlık mutlaka milli mimarlık değildir. Nitekim bir millet farklı muntikalarda oturabilir. Ve o zaman o yerlerde yaptığı evler başka başka tarzlarda olabilir. Fakat bunların hepsinin müşterek bir ifadeye sahip olmaları, aynı milletin evleri ve eserleri olmalarından ileri gelir"
- Görüldüğü gibi Eldem'in yerli mimarlık ve milli mimarlık olgularını aynı bağlamda biraraya getirişi, bu iki olgu arasındaki ilişkinin -milli mimarlığın birleştirici ve bütünleştirici karakteri ile yerli mimarlığın iklim ve malzeme olanaklarına göre çeşitlenen ayrımcı ve çoğulcu karakteri- ortaya çıkmasına neden olmuştur. 30-40'lı yıllarda varolan toplum karmaşık kültürel yapısı (Ankara'daki bürokrat ve memur sınıfı, İstanbul'daki burjuva sınıfı ve nüfusun çoğunluğunu oluşturan Anadolu köylüsü arasındaki sosyo-kültürel farklılıklar) gözö-

nüne alındığında bu çelişki doğal olarak, Cumhuriyet'in kurucularının hedeflediği monolitik bir modern kùltür yapısına doğru evrilmek amacıyla, birleştirici ve bütünleştirici mimari modeller öneren "milli mimarlık" üslubu lehine aşmıştır. Bu bağlamda yerel-bölgesel mimarlık öğeleri, milli mimarlık üslubu oluşturma arayışları içinde tekrar tekrar üretilerek kullanılmıştır. Mimarlık dergisinin 1944 yılında düzenlediği "Milli Mimari Anketi"ne gönderilen yanıtları incelediğimizde milli mimari tanımının, aynı düşünsel derinlikte olmamakla birlikte, Eldem'in söylemi çerçevesinde belirlendiğini söyleyebiliriz. Anket aşağıdaki dört sorudan oluşmuştur:

1. Bir milli mimari davamızın mevcut olduğunu kabul ediyor musunuz? Ediyorsanız veya etmiyorsanız niçin?
2. Düşündüğünüz milli mimarinin bariz vasıfları nelerdir?
3. Bu hususta ulaşılması icabeden hedefe gidilen en doğru yol sizce hangisidir?
4. İlk planda yapılmasını faydalı ve mümkün gördüğünüz tedbirler nelerdir?

Ankete katılan hemen hepsinin benzer görüşleri sürdüklerini ve "milli mimari davasının mevcut olduğunu" konusunda birleştiklerini söylemek mümkündür. "Milli mimarinin sahip olması gerektiğine inanılan vasıflar" da benzer temalar çevresinde;

"Geçmişte Türk milli mimarisine has özellikler taşıyan binaların planını, dış görünüşünü, iç görünüşünü, detayını, nisbetlerini ve araziye oturmasını tetkik ile tesbit edebiliriz."

"Bir binanın milli bir karakter kazanabilmesi herşeyden evvel yerinin malı olmasından, sonra detay ve tezyini işçiliklerinin milli bir sanat ananesini tebaruz ettirilmesiyle kabilirdir. Bu sahada ise ciddi bir muvaffakiyet ancak pencere, kapı, saçak karakterlerini, taş, döğme demir işçiliklerini ve bil cümle tezyini işçilikleri istihale ve inkişaf ettirmekle mümkün olabilir."

"Birçok güzel elemandan tereküp eden bu güzel binalardaki (eski Türk eserleri kastediliyor) estetik ve teknik motifleri, icabında ve yerinde kullanmak şartı ile 'bugün yadırganmayacak bir mimari' ve 'onun tekniğini' aramak taraftarıyım. Benim tasavvur ettiğim Türk Milli Mimarisi, içinden ve dışından ne hizmet için kullanılacağı belli olan, bugünkü medeniyet icap ve ihtiyaçlarına cevap veren, yapısında en mükemmel malzeme kullanılan, Türkün ruhunu okşayacak, güzel nispetli bir mimardır... Eski'nin güzel vasıfları ile Bugünün icaplarını telif etmemizin bizi hedefe götürecektir en doğru yol olduğuna inancım vardır," tanımlanmıştır.

Ankete verilen yanıtlardan da anlaşıldığı gibi, milli mimarinin o güne kadar inşa edi-

len yapılarda "henüz doğmadığı" belirtilmiştir. Mimarlar arasındaki genel eğilim, "geleneksel plan şemalarının ve cephe elemanlarının, ölçü ve oran analizi yoluyla milli mimariye temel oluşturacak yeni tasarım ölçütlerinin elde edilmesinde" kullanılması yönündedir. Abdin Mortaş'ın Arki- tekt dergisinde yayınlanan "Modern Türk Mimarisi" başlıklı yazısı, milli mimari tanımının içerdiği belirsizlik ve çelişkileri yansıtmaması bakımından önemlidir.

"Türk mimarından istediğimiz modern milli mimari nasıl olmalıdır? Bunun hakkında henüz sezinti halinde bile müsbet bir fikrimiz yoktur. Eskiden mülherm proporsiyon ve motiflerle bir ölçü ve şekil sistemi mi yaratacağız? Malzemede ve inşa metodlarında yerli unsurları kullanmak suretiyle eserlerimizin bünyesinde milli bir ruh mu bulduracağız?"

Sonuç olarak; 30'lu yılların sonlarında Almanya ve İtalya'daki gelişmelerin de etkisiyle "devlet güdümünde milli mimarlık arayışlarına" yönelmesi, milli mimarlık anlayışının devlete, partiye ve toplumun ortak kullanımına ait kamu yapıları için "resmî bir mimarlık üslubuna" dönüşmesine neden olmuştur. Bürokrasinin mimarlığı; "Kemalist rejimin büyüklüğünü ve devlet otoritesini yansıtmak ve Türk inkılabını gelecek devirlere taşımak" gibi ideolojik amaçlar yüklemesi ve yeni siyasal-toplumsal örgütlenmenin görsel kodlarını oluşturan önemli bir araç olarak değerlendirilmesi nedeniyle, bu dönemin mimarlık ürünleri (özellikle kamu yapılarında) işlevsel / kullanım değerlerinin ötesinde simgesel değerleri ile ön plana çıkmışlardır. Bu bağlamda milli mimarlık anlayışı çerçevesinde, Milli Mimari Semineri içinde başlatılan yerli-bölgesel mimarlık arayışlarından ve o dönemde Avrupa'da etkili olan Alman Nazi mimarlığından ve İtalyan Faşist mimarlığından, alınan plan şemaları ve cephe elemanları ile döneme özgü bir "milli biçimler repertuarı" oluşmuştur.

Eldem, yerel mimarlık arayışları ile başlayan bu sürecin "Taş Devri" olarak adlandırdığı dönemde aldığı yeni görünümünü -milli mimarlık üslubunu- aşağıdaki şekilde tanımlamıştır:

"Bu mimari denemeler, resmî direktiflere uyarak taştan bir kılığa bürünmek zorunluluğuna girdiler. Tepkinin çeşitli nedenleri arasında bir de yenisini aramak lazımdır; o da demir eksikliği. Bu nedenlerden ötürü çoğu binaları yığma tarzında inşa etmek lazımdı. Fakat böyle olmasa da önemli yapılar taş ve taş kaplı olmalı idiler. Akan teraslara karşı tepki, fakat daha ziyade milli karakterin bir ifadesi olarak saçaklı çatılar şart oldu. Bu durumda doğal bir yapı üslubundan eklektik bir tavıra kapılmak için aşılacak mesafe kısa idi. Nitekim çoğu zaman bu da oldu. Bu yıllarda Türkiye'de

bulunan P. Bonatz'ın genç kuşak üzerindeki etkisi büyük oldu. Taş ve yığma mimari onun varlığı ve yol göstermesinden cesaret ve ilham aldı. En canlı zamanı on yıl kadar süren bu ekolün, ülkenin her yanına süratle yayıldığı ve çoğu mimarlarca kolaylıkla benimsendiği inkar edilemez. Bu üslupta yapılan yapılar bazen Stuttgart çeşnisini de taşıyor değillerdi."

Tüm bu bilgiler doğrultusunda, Eldem'in ve dönemin diğer mimarlarının aradığını; Doğu tipi milliyetçiliğin kültürel alanda ortaya çıkardığı çelişkinin, "Batılı olmayan bir bağlamda evrensel ve ulusal kültürel değerlerin nasıl biraraya getirileceği, kısaca seküler bir milli kùltürün ne olduğu" sorusunun yanıtı olduğunu söyleyebiliriz. Bu çelişki milliyetçi ideolojiye, modern "ulus-devlet" in kuruluşu ve bu yapıya temel oluşturacak "milli kùltür"ün oluşturulması sürecinde, modernleştirme ideolojisi ve pratiği işlevi yüklenilmesinin ortaya çıkardığı bir durumdur. Ve ulus ile devletin çakıştığı bu ideolojik ortamda, "kùltür" ile "medeniyet" arasındaki çelişkinin aşılması, tüm sanatsal etkinlik alanlarında olduğu gibi mimarlık alanında temel ideolojik problemini oluşturmuştur ●

#### REFERANSLAR

- Anon, 1998, Arredamento - Mimarlık, sayı:107
- Batur, A., 1986, Cumhuriyet Döneminde Türk Mimarlığı, Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, İstanbul: İletişim Yayınları
- Bozdoğan, S., Kasaba, R., 1997, Rethinking Modernity and National Identity In Turkey, Seattle and London, MIT Press
- Eldem, S.H., 1939, Milli Mimari Meselesi, Arki-tekt
- Eldem, S.H., 1940, Yerli Mimariye Doğru, Arki-tekt
- Eldem S.H., 1944, Milli ve Yerli Mimari Davamız, Mimarlık
- Eldem, S.H., 1973, Elli Yıllık Cumhuriyet Mimarlığı, Mimarlık, sayı:11-12,
- Eldem, S.H., 1984, Son 120 sene İçerisinde Türk Mimarisinde Millilik ve Rejyonalizm Araştırmaları, Mimaride Türk Milli Üslubu Semineri, Haziran 1984
- Kip, F., 1944, Milli Mimari Anketi, Mimarlık, sayı:4
- Keyder, Ç., 1993, Türkiye'de Devlet ve Sınıflar, İstanbul: İletişim Yayınları
- Köker, L., 1995, Modernleşme, Kemalizm ve Demokrasi, İstanbul: İletişim Yayını,
- Mortaş, A., 1941, Modern Türk Mimarisi, Arki-tekt
- Sayar, Y., 1998, The Impact Of Architectural Design Competitions In Evaluation Of Architectural Design Trends For a Secular Identity, Yayınlanmamış Doktora Tezi, D.E.Ü. F.B.E
- Söylemezoğlu, 1944, K., Milli Mimari Anketi, Mimarlık, sayı:2
- Ural, S., 1974, Türkiye'nin Sosyal Ekonomisi ve Mimarlık, Mimarlık, sayı:1-2
- Yenen, M., 1944, Milli Mimari Anketi, Mimarlık, sayı:2



# Mimarların Dili

## Üstün Alsaç

Dr. Mimar, Doğu Akdeniz Üniversitesi Mimarlık Bölümü

Mimarların da bir dili var. Kendilerine özgü bir dil kullanımı dersek belki daha doğru olur. Bu günlük konuşma dilinden ayrılan özel sözcükleri, deyimleri, tamlamaları, söyleyiş ve anlatım biçimleri olan bir dil. Konuşurken, yazarken onu kullanıyoruz. Bundan daha doğal bir şey olabilir mi? Doktorların, hukukçuların da kendilerine özgü dilleri var, uğraş alanlarının bu diline jargon deniyor. O alanda çalışanlar kimi zaman dolambaçlı yoldan anlatmaları gereken bir şeyi daha rahat anlatmak için, kimi zaman bir ayrıntıyı belirtmek için, kimi zaman da başka uğraş dallarından ayrılmak için onları kullanıyorlar. Dışardan bakanların bu dili anlaması kolay değil.

Bizim jargonumuz da bütün dillerin taşıdığı özellikleri taşıyor, ayrıca oldukça ilginç ve renkli yanları da var. Doğal olarak kullandığımız her sözcük, her deyiş farklı değil, günlük konuşma dilinde geçen pek çok anlatımdan da yararlanıyoruz, yoksa hiç anlaşılmaz olur çıkardık. Pek çok yapı gerecinin, yapı öge ve bileşeninin adı günlük dilde de kullanılıyor. Jargonumuza özel durumlarda başvuruyoruz.

Tahta yerine ahşap dememize herkes alışmış durumda, ama harpuşta, piloti, bini, derz, aşık, mertek, pervaz, kirlant, mahya, zivana, röper, gabari gibi sözcüklerimiz de var ve bunlar çok belli şeyleri anlatıyorlar. Onları herkesin bilmesine olanak yok, buna gerek de yok aslında. Başkalarıyla konuşurken içinde pik, söve, muf gibi sözcüklerin geçtiği tümceler kurun, bakalım kaç kişi anlayacak.

Bir jargonun gelişmesi o alanda belli bir deneyim birikimine bağlı. Bizim de önemli ve başarılı yapıtılar yaratmış köklü bir mimarlık geleneğimiz var. O yapıları oluşturmak için dilin geliştirilmiş olması gerekiyor, öyle de olmuş. Eski dönemlerden günümüze çok fazla plan,

kesit, görünüş türü belge kalmamış, kalkanlar da oldukça şematik şeyler. Çeşitli ayrıntıların gerçekleştirilebilmesi için dile dayanan anlatımlar kullanılmış olmalı. Evet, maketlerden yararlandığını da biliyoruz ama onların anlatım gücü de sınırlı. Neyi gösterdiklerini anlatmak için sözlü dile başvurmak gerekiyor. Çoğu kez yapı sanatçıları çevrelerindeki ustalara şunu şunu şurada ve şu biçimde istiyorum, demişler, onlar da bunları anlayıp yerine getirmişler. Jargonumuzun bir bölümü bunlara dayanıyor.

Mimar Orhan Alsaç gençliğinde tanıdığı Hüseyin Bey adlı yaşlı bir mimardan söz ederdi. Bu bey eskiden proje yerine yazılı bir betimleme kullandığını, neyin nerede ve nasıl olacağını en ince ayrıntısına kadar burada belirtildiğini ve yerine gönderildiğinde yapıların buna uyularak gerçekleştirildiğini anlatmış. Hatta kendi de gençliğinde böyle betimlemeler görmüş. Görüldüğü gibi dilden yararlanmak kaçınılmaz bir durum, tümüyle ona dayanmak bile olası. Bugün buna şaşıyoruz, çünkü çizim gibi başka anlatım araçlarını daha çok kullanıyoruz. Yarın da çocuklarımız bize şaşacak, onlar da şimdi bilgisayarın sanal ortamını anlatım aracı olarak kullanıyorlar.

Yeniden dilimize dönersek, köklü yapı geleneğimizden söz edince, eski dilden kalma pek çok sözcüğümüzün olduğunu unutmamak gerekiyor. Reze böyle bir sözcük, moloz, künt, köşebent, dülger, alçı gibiler de. Eski sözcüklerin bir bölümü günümüzde anlam değiştirmiş, bir bölümü ise artık hiç kullanılmıyor, hatta Neslihan Sönmez kaynaklarda anılan kimi sözcüklerin bugün ne anlama geldiğinin bilinmediğini bile söylüyor. Libne ya da lübne sözcüğü kerpiç karşılığı olarak kullanılmış, bu işte çalışanlara da mülebbin denirmiş. Kimi yaşlı ustalar metre küp yerine metre mikap deme alışkanlığını sürdürüyorlar. Kare

anlamına gelen murabbaya artık pek raslanmıyor ama tek tük de olsa uzunluk belirten tul sözcüğünü kullanan oluyor, metre tul gibi. Tulani kesit de boyuna kesit demek. Seng taş, yapı taşı anlamına geliyor ama seng-i kafa-tahta'nın özellikleri bilinmiyor. Tuğla-i habbazin ya da tuğla-i nime-i büzürk'ün de öyle. Bunlar günlük dilimizden olduğu kadar jargonumuzdan da çıkmışlar.

Dilin varsıllaşması köklü bir geleneğe bağlı olduğu kadar yeni gelişmelere de bağlı. Daha önce olmayan kavramlara ilişkin sözcük ve deyişler diller arasındaki alışveriş yoluyla bir dilden ötekine geçiyorlar. Her jargon gibi bizim uğraş dilimizin de yabancı dillerden aldığı pek çok sözcük var. Son dönemlerde İngilizce, Fransızca, Almanca gibi batı dillerinden gelen sözcükler ağır basıyor. Ama İtalyanca, hatta Yunanca kökenli sözcükler de kullanıyoruz, kimi zaman nereden geldiklerini bile bilmeden. Daha önceki dönemlerde Arapça ve Farsça bu işlevi görmüş. Firuzan Baytop'un belirlemesine göre yabancı dillerden gelen yapı sözcüklerinin %74,5'i Fransızca kökenli. Bunu % 7,8 ile İngilizce, %6,7 ile İtalyanca, %5,1 ile Almanca izliyorlar. Yunancadan aldıklarımız ise %4,2 oranındaymış.

Bir yapının toprak içinde sağlam zemine oturan ve onun ağırlığını buraya aktaran bölümüne ne diyoruz? Evet, doğru, bu bildiğimiz temel işte. Temel Reis dumasın ama bu sözcük dilimize Yunancadan girmiş, aslı temelion. Mendirek ile mengene de o dilden gelme. Pomza taşı İtalyanca pomice'den geliyormüş. Villa da İtalyanca kökenli bir sözcük. Ermeniler taş yüzeylerinin düzlenmesinde, taş beton gibi gereçleri kırmak ya da içlerinde delik açmak için kullandıkları sivri uçlu demir aygıtı murç demişler, biz de onu kullanıyoruz, niye olmasın ki? Micir da bu dildeki mucur sözcüğünden

geliyormuş. Macarcadan bile alınmış sözcükler var dağarcığımızda, varoş ile salaş bunların arasında. Hepsini de öylesine dilimizin malı olmuş ki, çoğunun Türkçe olduğuna kalıbımızı bile basarız. Kimi sözcükler gelirken daha uzun bir yol geçmek zorunda kalmışlar, Eski Yunanca ya da Latince sözcüklerin Fransızca ya da İngilizce üstünden gelmesi gibi. Verniğe hem İtalyanlar hem de Fransızlar sahip çıkıyorlar, birinciler vernice, ikinciler de vernis derlermiş. Bizim hangisine öncelik vererek onu kimden aldığımız pek belli değil. Yabancı kökenli sözcüklerin arasında da ilginç gariplikler yok değil. İspanyoleti Fransızcadan almışız ama İspanya ile pek bir ilgisi -en azından bizim için- yok. Ya ünlü vasisdasımıza ne diyeceksiniz? O da tüm Almancağına karşın dilimize Fransızcadan girmiş, Almancada böyle bir sözcük, daha doğrusu yapı deyimi yok. **"Was ist das?"** bu dilde **"bu nedir?"** anlamına gelen bir tümce. Bir nedenle bizim tepe pencerelerine yakıştırılmış, öyle de kalmış. Mermer, stadyum Latince, şapka, şapkalık Rusçadan, kalas Romenceden, patika Bulgarcadan geliyor.

Sözcükler bir dilden ötekine hep oldukları gibi geçmiyorlar, kimi zaman eski anlamlarını, çoğu kez de biçimlerini değiştiriyorlar, kendilerini yeni dilin yazım ve söylem koşullarına uyduruyorlar. Hele karşılıkları varsa hafif bir anlam kaymasına uğramaları neredeyse kaçınılmaz bir durum. Yunancası bailos olan sözcüğü balyoz olarak almışız, ama o daha sonra varyoz olmuş. Teras sözcüğü İtalyancadan geliyor, ünlü harflerin uyumu kuralımız uyarınca onu taraça yapmışız. Fransızca rez-des-chaussee sözcüğü redöşose olarak söyleniyor. Almasına onu da almışız ya, bizde giriş katı, yer katı, zemin katı gibi karşılıkları var, bu nedenle onu daha farklı bir şeyi anlatmak için, daha çok yerden biraz yükseltilmiş ilk katlar için kullanıyoruz. Gene bu dilde gros beton kaba, donatısız betonu anlatıyor, söylenişi de grobeton. Bizim yapı işçilerimizin dilinde bu kuru betona dönüşmüş. Tıpkı gardropun gardolap oluşu gibi. Tadından yenmez bir uyarılama.

Bizim jargonumuz da günlük konuşma dilimizin kimi sıkıntılarını yaşıyor. Nasıl Türkçenin bir eskiden kalan, bir yeni oluşturulmuş, bir de batı dillerinden alınmış sözcükleri varsa, bizim de var. Bunlar da kimi zaman aklın karışmasına yol açıyorlar. İTÜ Mimarlık Fakültesinde

hem Yapı bilgisi hem de Bina Bilgisi kürsüleri vardı. Öğrenciler biri eski biri yeni, her ikisi de aynı şeyi anlatan bu sözcükler arasındaki ayrımı bir türlü çözemezlerdi. Öyle denmiş, öyle kalmış. Birinciler daha çok yapım, yani konstrüksiyon dersleri verir, ikinciler de proje yaptırıyorlardı, şimdi de tasarım yaptırıyorlar. Neyse ki dizayn tasarım karşısında fazla tutunamadı. Onun da tasar, tasarı, tasarım biçimlerinde kullanıldığı oluyor.

Şehir de, kent de aynı anlama gelen sözcükler. İlerici geçinenler Türkçe olduğunu düşünüp kenti yeğliyorlar, oysa bu sözcüklerin ikisi de Farsça kökenli. Türkler yerleşme birimlerine balık demişler. Bu sözcük balıktan geliyor. Büyük bir olasılıkla göçebe Türk boylarından biri kerpiç yapıları, surları olan bir yerleşme birimini anlatmak için **"... balıktan yapılmış yapıları olan yer..."** gibi bir anlatım kullanmış, o da zamanla kısalarak balık olmuş. Han-Balık gibi Türk kentleri var. Onun bir uzantısı Balgat biçiminde yaşıyor, eskiden Ankara'nın dışındayken bugün içinde kalmış bir mahallesinin adı.

Doğal olarak biz de jargonumuzu zaman zaman Türkçeleştirmeye çalışıyoruz. İşlev, işlevsel gibi sözcükler bayağı yerleşti. Moment yerine an sözcüğünü kullananlar olmuş ama bu biraz abartılı bulunmuş anlaşılabilir, pek tutulmamış. Söylemesi de yazması da zor bir röleve mi var. Fransızcada yeniden canlandırma anlamındaki sözcükten geliyor. Eskiden bir yapının rölevesini yapmak demek onun ilk durumunda nasıl olmuş olduğunu göstermek anlamına gelmiş, o nedenle de bu sözcük yeğlenmiş. Oysa bugün buna restitüsyon diyoruz, neden ilkselleştirme ya da özgün durumunu gösterme gibi bir anlatım kullanmıyoruz, belli değil. Röleve ise daha çok bir yapının olduğu gibi bugünkü durumunu saptayan çizimleri anlatıyor. Sözcük özgün anlamını yitirmiş, zaten yabancı, röleve mi, röleve mi, releve mi densin ya da yazılsın belli değil, Türkçede ikinci hecede o ve ö harflerinin kullanılmadığı gibi bir kurala da ters düşüyor. Yeni bir sözcük bulmanın tam yeri. Ben bir çalışmamda onun için tıpkı çizim sözcüğünü önermiştim. Hani faksimile ya da reproduksiyon karşılığı tıpkıbasım kullanılıyor ya, ona benzeterek. Ama pek kullanıldığına da rastlamadım doğrusu. Yabancı sözcüklere Türkçe karşılık bulmak zor, onların benimsenip yaygınlaşması ise daha zor. İnsanlar eski alışkanlıklarını kolay kolay bırakamıyorlar.

Dilde renklilik, ilginçlik yalnız tek sözcüklerde yok doğal olarak. Pek çok bileşik sözcük ya da tamlamada bu çok daha açıkça görülüyor. Limon kirış, kirpi saçak, gülbezek, deveboynu (dirsek), sandviç (duvar ya da pano), etek silmesi, kedi yolu, kaymaktaşı, balıkpulu (süsleme), bakkal tavanı, kapıkule, kilit taşı, tahtaboş ilk akla gelenler. Filayağı ile filgözüne ne dersiniz? Ya da fisıldayangaleriye? Aşı boyası ile aşı taşı da bu kümeye giriyorlar. Doğan Hasol turnagagası sözcüğünün karşılığı olarak dön-baba sözcüğünü veriyor, biri ötekinden güzel. Manastır tonozu, tekneli tonoz, aynalı tonoz, yelken tonoz deyimleri de bu kümeye girebilir. Artık neredeyse hiç kullanılmayan volta döşemenin değil nerden geldiğini, ne olduğunu bile bilen kalmamıştır her halde.

Ölümorgu ne yaşamı sona erdiren bir müzik aletinin ne de cesetlerin saklandığı bir yapının adı. Onun kale kapılarının girişini kapatmak için indirilip kaldırılabilen bir tür parmaklıklıkl asma kapı olduğunu öğrenmek ilginç oluyor. En güzellerinden biri de göğüsleme diye de adlandırılan eliböğründeler, kim bunların konsol gibi taşıma yapan öğeleri desteklemek için kullanılan çapraz taşıyıcılar olduğunu kestirebilir? Daha bütün bunlara yerel deyişleri hiç katmadık, onların arasında da inanılmaz ilginçlikte olanlar var. Mimar Mustafa Reşat Sümerkan Karadeniz Bölgesinde kullanılan yerel yapı terimlerini toplayan bir çalışma yapmıştı. Belki seranderin de nereden geldiğini yazmıştır.

Yaşlı mimarların bilip kullandığı pek çok güzel, kimi de eskiden kalma benzetme bulunuyor. Bunlardan biri analı-kuzulu kapı. Hani camı gibi büyük yapıların giriş kapıları da büyük olur ya, günlük kullanımda onu açıp kapamak hem zor hem de gereksizdir, onun için bu büyük kapının içinde ya da bir yanında bir de küçük kapı bulunur, işte bunu anlatıyor. Bir kemerin kilit taşı tek taştan oluşuyorsa **"erkek"**, iki taştan oluşuyorsa **"dişi"** olarak adlandırılmış.

Bizim jargonumuzda da kimi öğeler, yöntemler onu ilk bulan ya da kullananın adıyla anılıyorlar. Bir arkadaş toplantısında yaptığınız bir yapının temellerinde Reymond kazıkları kullandığınızı, kirişlerinin Vierendeel kirişlerinden oluştuğunu, çatısının da Mansard çatı olduğunu anlatabilirsiniz. Mimarlar sizi anlar, mimar olmayanlar da dehşete kapılır. Doğal olarak bir yer ya da dönemle bağlan-

tili anlatımlarımız da var. İngilizlerin Tudor Kemerine karşılık bizim Bursa Kemerimiz olmuş. Soğan ya da soğanbaşı kubbenin biçimi dışında bu bitkiyle bir yakınlığı yok ama Bizans kubbesi, Rönesans kubbesi oluyor derken, bir de Bohemya takkesi çıkıyor karşımıza. Portland çimentosu hala belli bir nitelik bir örnekliliği belirtiyor. Buna karşılık tirabzanın Doğu Karadeniz, denizliğin de Akdeniz bölgesindeki kentlerimizle pek bir ilgisi yok.

Yapı sanatına ilişkin dönemler için de, kimini başka dillerden aldığımız oldukça renkli adlar kullanıyoruz. Hep anlatılır. Barok Portekizce eğri bûgrü, yani değersiz İnci anlamına gelen bir sözcükmüş. Yapılarında alışılmışın dışında eğri çizgiler kullanan akıma küçültücü anlamda bu ad takılmış. Giderek de bir biçim anlayışını, bir dönemi belirleyici bir anlam kazanmış. Daha dingin, durağan biçimleri yeğleyen klasik bir dönemi daha devingen biçimler kullanan bir barok dönem izliyor. Biraz da Batı etkileriyle böyle bir dönem Türk mimarlığında da yaşanmış, bir Osmanlı Baroğundan söz ediyoruz. Portekizliler bunu duysalar ne derlerdi acaba? Brütalizm ile dekonstrüktivizm de daha yakın çağlardan örnekler.

Kimi deyimlerimiz de renkli oldukları kadar kendilerine özgüler. Onlara öyle alışmışız ki, başkalarının bunları duyunca ne düşünebileceğini aklımıza bile getiriyoruz. Biz duvarların üstüne kirşileri koyup yerleştirmeyiz de **"atarız"**. Dışardan biri oldukça ağır olan bu yük taşıyıcı öğeleri böyle kullandığımızı duysa acaba ne düşünür? Bunları yazarken temeli de **"attığımız"** aklıma geldi, belki aralarında bir bağ vardır. Geniş bir boşluğun iki yanını birbirine bağlamak, ya da geniş bir alanın üstünü örtmek karşılığı olarak biz **"açıklık geçme"** deyişini kullanıyoruz. Mimar olmayan bir arkadaşım, **"...nedir bu açıklık geçme, bildiğim, anladığım bir şey gibi geliyor ama bir türlü de ne olduğunu tam çıkaramıyorum..."**, dediği zaman şaşma sırası bana gelmişti. Açıklık geçmek, nasıl bilinmez ki? Bilinmeyebiliyor işte, bilinmeyebilir de. Sıradan biri için kolon ve kirşilerden oluşan bir taşıyıcı dizge bizim dilimizde düz atkılı sistem olmuş.

Buraya kadar andığımız sözcükler genellikle belli bir yapı gerecini, yapı öğesini anlatıyorlar, ne oldukları bilinmeyebilir ama öğrenilince de unutulmazlar. Başka bir deyişle, bunlar elle tutulur,

gözle görülür somut nesnelere adı. Ama mimarlığın soyut, elle tutulup gözle görülmeyen yanları da var. Onlara ilişkin kavramları nasıl öğrenmeli, nasıl anlamalı, daha da önemlisi nasıl anlatmalı, nasıl öğretmeli? Hepimizin hergün kullandığı mekan sözcüğünü ele alalım, nedir mekan? Sözlük anlamı yer. Oysa biz onu bambaşka bir şey için, yapı öğeleri, bileşenleri, hatta yapılar arasında kalan kapalı, açık, yarı kapalı yarı açık uzam parçalarını anlatmak için kullanıyoruz. Bunu da bir biçimde **"sınırlandırılmış boşluk"** diye tanımlıyoruz, onun oylumla, yani hacimle özdeş olmadığını vurguluyoruz. Buyrun bakalım, boşluktan, yani olmayan bir şeyden söz ediyoruz. Üstelik mekanlar öyle paşa paşa duran şeyler de değil, bir bakıyorsunuz akışkan olup çıkıyorlar, yapı öğelerinin, bileşenlerinin arasından birbiri içine kayıp gidiyorlar. Zor iş doğrusu.

Gene oldukça sık kullandığımız işlev de az soyut kavramlardan değil. Biri otur da tanımla bakalım neyin nesidir dese bayağı zorlanırsınız. Güzelduyuya (estetik) ilişkin duygularımızı düşüncelerimizi anlatmak, iletmek kolay değil, bunlar için de dolambaçlı yollar kullanıyoruz. Birbirimizi anlıyoruz belki ama başkaları bunda oldukça zorlanabiliyorlar. Kendisi de bir yapı mühendisi olan ve uğraşdaşlarına mimarlık kavramlarını açıklamak amacıyla bir kitap yazmış olan Alan Holgate bu konuya değiniyor, **"...başta mimarların ne söylediğini anlamak gerçekten kolay değil. Ama biraz çabayla onların dilini öğrenmek olası. O zaman da yapay fiziksel çevreyle ilgili hiç de garip şeyler söylemedikleri anlaşılıyor..."**, diyor.

Bizim dilimiz farklı, çünkü görüşümüz de farklı. Biz de pencereye baktığımız zaman onu o mekana ışık sağlayan bir öğe olarak algılıyoruz. Bir kapı bizim için dolaşıma olanak sağlayan bir öğe. Oysa bir yapı mühendisi için bunlar yapının taşıyıcı dizgesinde zayıflık yaratan boşluklar. Kemerler bize belli bir biçim dönemini, hatta tüm bir kültürü çağrıştırmakla sıradan ölümlüler onları geniş bir açıklığı geçmek için kullanılan eğri taşıyıcı öğeler olarak görüyorlar. Biz bir yapıya bakarken onun üstümüzde uyardığı güzel duygusal etkilere duyarlı oluyoruz, başkaları da belki bu ağır kitlelerin nasıl ayakta durduğunu düşünüyorlar.

Gene Alan Holgate bu bağlamda yapı betimlemelerine değiniyor. Mimarların

**"uçuşan kolonlardan..."**, **"...dalgalandıran saçaklardan..."**, **"...çarpışan kütlelerden..."**, **"...birbiri üstüne yığılan çatılardan..."** söz ettiğini anlatıyor, şişmiş kubbelerden, sarkan tavanlardan, sıçrayan kemerlerden söz eden birine raslarsanız hiç şaşırmanın, büyük bir olasılıkla o bir mimardır, diyor. Bunlara mantıklı açıklamalar getirmek zor, çünkü akıldan çok duygulara, sezgilere seslenen anlatımlar. Mimarlar başkalarının durağan olarak algıladığı şeylere belli bir **"devingenlik"** yakıştırabiliyorlar, onların dilinde duvarlar **"titreşiyor"**, kolonlar **"koşuyor"**, balkonlar **"atlıyor"**, platformlar **"uçabiliyor"**. Tuğla ya da ahşap **"sıcak"**, cam ile çelik **"soğuk"** olarak nitelendirilebiliyor, doğal taşın **"yumuşaklığı"** söz konusu olabiliyor.

Bu tür yakıştırmalar bir yandan daha önceki deneyimlere ve kültürel birikim ve koşullandırmalara dayanıyorlar. Öte yandan da günlük dilin mimarların uğraş alanı içindeki kimi olguları, yani uzam, güzellik, bir yapıya etki yapan güçler gibi pek çok şeyi betimleyip anlatmaya yetemediğini gösteriyorlar. Tim McGinty mimarların yarattığı özgün deyişlere değinirken Charles Moore'un **"geod-benzeri"** sözcüğünü kullandığını, bununla da bir yapının içi ile dışının farklı imgeler verebileceğini anlatmak istemiş. İtalyan mimar Gio Ponti de kitabında benzer deyişler kullanmış. Örneğin **"...mimarlık bir kristale benzer..."** demiş. Bunu **"...Dikilitaşlar bir bilmedir..."**, **"...Çeşme bir sestir..."**, **"...Oda bir dünyadır..."**, **"Kapı bir çağrıdır..."**, **"...Kolonatlar bir korodur..."**, **"...Ev bir düştür..."** gibi başkaları izliyor. Charles Jencks'in son kitaplarından birinin adı **Architecture of the Jumping Universe**, derseniz "Zıplayan Evrenin Mimarlığı" diye çevirebilirsiniz. Bölüm başlıklarından birinin adı da **"...Kozmogenik mimarlık..."**. Bunların somut nesne ve olgulardan söz etmedikleri çok açık.

Yapıları anlatmak için olduğu kadar onları tasarlarırken de benzetmelerden yararlanıyoruz. Yeni terminolojide bunlara metafor deniyor. Pek çok mimar bu yöntemle yeni biçimler yaratmaya, insanlarda ilginç çağrışımlar uyandırarak heyecan verici duygular iletmeye çalışıyorlar. Le Corbusier konutu bir makineye benzetmiş. Yapıları gemilere benzetmelerin sayısı da az değil. Hani şu ünlü **"...biçim işlevi izler..."** özdeyişini mimarların diline katan Louis Sullivan var ya, o da yapıyı bir ağaca benzetmiş. Temellerine kökleri, yer üstündeki bölümüne

gövdeyi yakıştırıyor. Eh, süslemeleri de ağacın çiçeklerine karşılık gelecek doğal olarak. Frank Lloyd Wright bir "**Organik mimarlıktan**" söz ediyor, bir de "**Organimsi mimarlık**" var.

Paul Bonatz ve öğrencilerinin yazdıklarına bakarsanız yapı gereçlerinin en soy-lusu doğal taş. Buna karşılık Eugene Freysinnet sıradan bir yüklemeye karşısın-da cansız bir varlık gibi tepki verdiğini, bu duruma uyum sağlayabilmek için de içte değişime uğradığını söylüyor. Hatta onun küçük berelenmeleri bile kendi kendine onarabildiğini anlatıyor, tıpkı açılan bir yaranın kapanması gibi. Bun-ların hangisinin ne ölçüde doğru oldu-ğuna karar vermek kişilerin zevkine kal-mış bir şey, benim dikkat çekmek iste-diğim ortak yan dilleri, anlatımları, kul-landıkları benzetmeler.

Bunları çok abartılı bulduysanız başka sürprizlere de hazır olun. Günümüzde akıllı yapılardan söz ediliyor, bunlar ka-pıların kendi kendine açıp kapayan, di-şarsının sıcaklığına göre iç sıcaklığını ayarlayan, gerekirse havalandırmayı ça-lıştıran, gerekirse perde ya da storları kapatan, yangını önceden haber veren, gerekirse kendiliğinden söndürmeye başlayan, hırsızları belirleyip içerdekileri uyaran, asansörlerin iniş çıkışlarını sıra-ya koyan ve benzeri başka işleri yapma-ya yarayan elektronik araçlarla donatıl-mış yapılar. Stewart Brand ise How Bu-ildings Learn, yani "**Yapılar nasıl ögre-nir**" adlı bir kitap yazmış, özet olarak da sanki birer canlı varlıkmiş gibi bu işi be-ceren yapıların üstlerinde yapılan de-ğişikliklere uyum sağlayarak yaşamlarını sürdürdürebildiği, bunu kaldıramayacak kadar "**katı**" olanların da yıkılıp gittiğini anlatıyor. Hele aynı yazarın "**..kentler yapıları yer..**" diye bir anlatımı var, kimi hayvanların belli koşullarda yavrularını yemesini çağırıyor. Gerçekten de ye-rinde bir benzetme.

Yalnız mimarlar mı, başkaları da bu ko-nulardan söz ederken ilginç benzetme-lerden, renkli anlatımlardan yararlanmış-lar, yararlanıyorlar. Bunların başında da yazarlar geliyor. Gürhan Tümer **Bir Baş-ka Mimarlık** adlı yapınının tam 112 say-fa tutan bir bölümünü "**Mimarlığı Ben-zetmek**" konusunda ayırmış, bir bölü-mü de yazın yapıtlarından alınmış akla gelmedik örnekler veriyor. Bütün bunla-rın biraz da bir gereksinim sonucu orta-ya çıktığı anlaşılıyor.

Mimarların kendilerine özgü sözcükleri-nin, dil kullanımının olması yalnız bize

özgü bir durum değil doğal olarak. Öte-ki dillerde de bu var. Neden Amerikalılar ahşap çardaklardan oluşan bir yapım yöntemine "**balloon frame**", yani balon çerçeve demişler, kestirmek zor. İngiliz-ce konuşulan ülkelerde çatı direklerine "**king post**", "**queen post**" gibi adlar veriliyor, demek ki bunlar kral, kraliçe sözcükleriyle özdeşleştirilecek kadar önemsenmişler. Ok başı anlamına gelen arrowhead kemerin atası sayılabilecek bir yapım için, yani iki kirşin birbirine dayanarak duvarda üçgen biçiminde bir açıklık bırakmasında kullanılmış, çok açık bir benzetme. Benzer şeylere Al-mancada da rastlamak olası. Kimi üreti-mevlerinde ya da büyük mağazalarda dönme dolap gibi çok hızlı olmayan bir biçimde ama sürekli dönen asansörler oluyor, onlar da buna çok bilinen bir dua adı olan "**Paternoster**" sözcüğünü ya-kıştırmışlar.

Bizim dilimizde de kent düzenlemesi, yapı mühendisliği, iç mimarlık, bahçe mimarlığı gibi yakın uğraş alanlarından alınmış sözcükler var. Etriye, aderans, rijit, ankraj, priz bunların arasında. Hu-kuk, tutumbilim, davranış ya da toplum bilimleri ile kesişen alanlarda onların kullandığı sözcük ve anlatımları ödünç aldığımız da oluyor.

Dil bir iletişim aracı, onun için de olabil-diğince açık ve anlaşılır olması gerekir, diye öğretilir. Oysa biz bunun öyle olma-dığını da biliyoruz, öyle olsaydı her uz-manlık alanında ne söyleniyor anlaşılırdı, belki de jargon diye bir şey olmazdı bi-le. Söylenen ya da yazılan bir şey ne denli karmaşık ve anlaşılmaz olursa onu anlatanın da o kadar bilgili, alanında uz-man olduğunu düşünüyoruz. Böyle ol-mak bir ayrıcalık, büyüklük duygusu ve-riyor insana, bir tür dokunulmazlık ka-zandırıyor. Onun için biz de bir bölümü öteki jargonlardan alınmış, eski, yaban-cı ya da iyice Öztürkçe sözcüklerle do-natılmış anlatımlar kullanıyoruz. Para-digmalarından, parametrelerden, sorun-sallardan, söylemlerden, bağlamsalcı-lıklardan söz ediyoruz. "**Reel**" mimarlık, episteme, manipüle etmek, ulusalcı praksis, modernist histografi, entelijen-siya, rasyonalist-bağlamsalcı, kitsch-adam, planimetrik, pseudo-düşünsel gi-bi anlatımlar kullanıyoruz. Bu da işin "**raconu**".

Dil önemli olduğu kadar ilginç bir olgu, bizim dilimizin de oldukça renkli olduğu görülüyor. Ona tümüyle egemen olmak kolay değil. Belki de onun için çoğu mi-

marlık kitabının arkasında içinde geçen sözcükleri (kimisi zaman resimlerle) açık-layan bir dizin oluyor. Mimarlıkla ilgili tem-el kavramları açıklayan bir kitap yaz-mış olan James F. O'Gorman bu dili iyi biliş kullanmanın önemine değindikten sonra, "**..Şansımıza bu teknik dili ög-renmek şaşırtıcı biçimde eğlendirici de olabilir. Canım sıkıldığı zamanlar elime iyi bir mimarlık sözlüğü alarak bir köşeye çekilirim. Önce en garip görünen sözcüklerden başlayarak onu karıştırmaya koyulurum..**", diyor. Bu gerçekten hem eğlendirici hem de öğretici bir boş zaman değerlendirme-si.

Neyse ki, kimi uğraşdaşlarımız uzun yıl-lara dayanan birikimlerini bu alanda yo-ğunlaştırmışlar, bize de O'Gorman gibi yapabilece olanağını sağlamışlar. Aşağı-daki liste bu alandaki kimi çalışmalarını içeriyor. Onları alıp şöyle bir karıştırırsanız, belki siz de benim gibi onları başu-cunuzdan eksik etmez, hazırlayanlar için de ellerine sağlık dersiniz. Bir dene-yin bakalım ●

Doğan Hasol, Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü, ge-liştirilmiş 5. baskı, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul, 1993 (1975)

Doğan Hasol, Türkçe-İngilizce-Fransızca Sözlük + Yapı Terimleri, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul, 1993

Firuzan Baytop, Türkçe'de Batı Kökenli Yapı Terimleri, İkinci baskı, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul, 1998 (1995)

Nesilhan Sönmez, Osmanlı Dönemi Yapı ve Malzeme Terimleri Sözlüğü, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul, 1997

#### KAYNAKLAR

- 1 Üstün Alsaç, Theoretical Observations on Architecture, Gazimağusa, 1997
- 2 Firuzan Baytop, İnşaat Uygulamalarında Resimlerle Yanışlar Doğrular, İstanbul, 1999
- 3 Stewart Brand, How Buildings Learn, New York, 1994
- 4 Alan Holgate, Aesthetics of Built Form, New York, 1992
- 5 Tim Mc Ginty, "Concepts in Architecture", Introduction to Architecture, (ed: James C. Snyder / Anthony J. Catanese), New York, 1979
- 6 James F. O'Gorman, A B C of Architecture, Philadelphia, 1998
- 7 Uğur Tanyeli, "1950'lerden Bu Yana Mimarî Paradigmaların Değişimi ve Reel Mimarlık, 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, (editör: Yıldız Sey), Tanış Vakfı Yayınları, İstanbul, 1998
- 8 Gürhan Tümer, Bir Başka Mimarlık, İzmir, 1993

# Yüksel Uslay ile Söyleşi

"İnsan anlamamayı haketmemeli, yaşayan, gören, dokunan, duyan, hisseden, yaratan insan; resmi de anlayabilmeli."

**Söyleşi: Sevgi Molva**

**Hocalık vasfınız ve belki de ondan kaynaklanan çok yönlülüğünüz var.**

**Yaratıcılık, karşı koymaktır. Bütün insanlar bir direniş serüveni yaşıyorlar, hesaplaşıyorlar, bir şekilde. Sizin hesaplaşmanız ne ile?**

Üniversiteler, her konuda deneyen, araştıran, geliştiren, belli hedeflere ulaşan, elde ettiği verileri paylaşan, planlayan, teknolojiyi kullanan, yeni teknolojiler arayan ve koordine eden kurumlardır. Bu kurumların içinde olmak, bu tür eylemlere katılmayı, katkıda bulunmayı gerektiriyor. Aslında benim karakterim de aynen böyle. Elimdeki ile yetinemeyen, sürekli arayan, deneyen, hep yeniyi arayan bir yapıya sahibim. Elde ettiklerimi öğrencilerimle paylaşmayı seviyorum. Bu serüven devam edip gidiyor. Gençlerimiz çok zeki ve yetenekli. Onlarla çalışırken hiç güçlük çekmiyorum. Birlikte arıyor, yeni, taze projeler ortaya koymaya çabalyoruz. Arayışlar çok çekici, düşündürücü ve olağanüstü heyecanlarla dolu. Değişik bir yaklaşım, enteresan bir kanşım, ummadığınız bir gelişme ve hiç beklemediğiniz bir sonuç ortaya çıkabiliyor. Ünlü usta Picasso'nun da dediği gibi "figürle başlayıp, natürmortla bitebiliyor."

Bilinenleri, bulunanları, aynen yapmak, gelenekseli uygulamak yerine, sınırları, olmazları, düşünceyi zorlamak ve bu zor alanlarda cepheler açmak direniş serüvenini başlatıyor. İşte bu tür cephelerde savaşlar kazanarak yeniliklere ulaşılabileneceğine ve yaratıcılıktan söz edilebileceğine inanıyorum.

**Eserlerinizde "doğa" çok etkin. Bazıları ise soyut veya bilgisayar tekniği kullanılmış. Bu geçişi anlatır mısınız?**

Doğup büyüdüğümüz, içinde yaşadığımız, her an içiçe olduğumuz doğadan kopmamız mümkün değil. İnsanın yaşadığı çevreyi, insanları, sevdiğini, yani yaşantısını silmesi mümkün değil. Her anında her düşüncesinde yaşam ortamı var. Sanat da insan yaşamının bir parçası, eylemlerinden biri. Yaşantının izdüşümü. Belki de insanı insan yapan asıl eylem. Onun için her sanatçının doğa ile ilgilendiğine inanıyorum. Ancak bazıları düşünce olarak, bazıları renk, çizgi, biçim olarak, kimi direkt kimi dolaylı olarak sanatına yansıtıyor diye düşünüyorum. Bilgisayar konusuna gelince... Bilgisayarlar günümüz teknolojisinin ürünleri. Onlar da yaşantımızın vazgeçilmez parçaları oldular. Her meslek için,

herkes için ayrı ayrı programlar üretildi, hala üretiliyor ve her gün hızla geliştiriliyor. Bu hızlı gelişmeye adım uydurmak bile çok zor. Ancak her konuda özel hazırlanmış mükemmel programlar var. Herkes kendi ilgi alanındaki gelişmeleri ancak takip edebiliyor. Bilgisayar kullanımı hemen her alanda üretimi artırdı, kaliteyi yükseltti. Araştırma, geliştirme çalışmalarının vazgeçilmez parçası oldu.

Bilgisayarlar her mesleğe değişik olanaklar sunmaktalar. Bilgisayar verileri bazı mesleklerde direkt olarak kullanılmakta, bazılarında ise yardımcılık görevi üstlenmektedir. Örneğin bir makine mühendisi ölçülerini verdiği bir dişli çizimini bitmiş haliyle alıp kullanabilirken, bir mimar özelliklerini yüklediği bir mutfağın çizimlerini pek çok olasılıklarla hem de üç boyutlu elde edip kullanabilirken, sanat alanında bu işlev biraz daha farklı. Boyutları, özellikleri verilen bir sanat eseri elde edilemiyor. Sanat konusunda bilgisayarlar pek çok olanağı sunabilen, çok iyi, çok yetenekli birer yardımcı konumundadırlar. Bana şu özellikleri olan bir resim yap, denildiğinde yapmıyorlar. Ancak sanatçı bilgisayarların sunduğu olağanüstü olanakları bizzat kullanarak kendisi resmini yapabiliyor. Düşündüklerini, hayallerini ortaya koyarken harika olanaklar buluyor. Renk paletleri, fırçalar, spatüller rüya gibi. Her tekniğe uygun araçlar, menüler geliştirilmiş. Soyut ya da somut harika çalışmalar gerçekleştirilebiliyor. Bu serüvene bir kapıldınız mı ayrılmak mümkün olmuyor zamanın nasıl geçtiğini farkedemiyorsunuz.

**Bilgisayarda nasıl bir çalışma yapıyorsunuz? Bu yeni bir tarz aynı zamanda...**

Daha önce de bahsettiğimiz gibi, bilgisayarlar da pek çok şekilde çalışma olanağı var. Her mesleğin gereksinimine uygun programlar hazırlanmış. Bu programlardan yararlanarak kendi ifade gücünüz ve yeteneğinizle istediklerinizi yapabiliyorsunuz. Ben genelde Adobe Illustrator, Photoshop ve Painter programlarını kullanıyorum. Önceden hazırladığım eskizlerimi önüme alıyorum, düşüncelerimi şöyle bir toplayıp, belli bir konuya adapte oluyor ve ekranda bunları oluşturmaya çalışıyorum. Hazırladığım ana elemanlarla birçok olasılıkları araştırıp, pek çok yeni kompozisyon üretebiliyorum. Figürleri, lekeleri büyültüp-küçültme, deforme etmek, istenilen açıda



Bilgisayarlı çalışma



Manzara



Bilgisayarlı çalışma



Bilgisayarlı çalışma



Yağlıboya

ya da gelişigüzel döndürmek, renk ve ton değiştirmek, doku yüklemek, öne arkaya koymak ya da önceden tasarlanan bir başka kompozisyonla birleştirmek kaynaştırmak gibi olasılıklar kısa zamanda gerçekleştirilebiliyor. Sonra da dilediğiniz boyutta, dilediğiniz malzemeye baskı alabiliyor, aldirabiliyorsunuz. Yaptığı ön çalışmaları, eskizlerini, hatta bazı çalışmalarını "scanner"la bilgisayara girip bunların üstünde çalışanlar da var. Her sanatçı kendine uygun yöntemi seçmekte özgür. Ben genelde desenlerimi, tasarımlarımı da ekranda hazırlayarak sonuca gitmeyi yeğliyorum. Ülkemizde henüz yeni, ama uluslararası sergilerde "Digital Print" olarak diğer sanatsal çalışmaların yanında yerini almış durumda.

#### **Kimler ve hangi akımlar sizi etkiledi? Siz doku ve renkle çok ilgilisiniz.**

İnsanın çevresinden, yaşadığı olaylardan, geçmişinden etkilenmemesi olanaksız gibi. Mutlaka bazı kişilerden bazı akımlardan etkiler almışım. Ancak kesin bir yanıt veremeyeceğim. Benim kolektif galiba. Yalnız en çok doğa beni etkiliyor. Görebildiğiniz her şeyde renk var, doku var. Yaşantınızın içinde bunlar. İster istemez etkileniyoruz. Benim çalışmalarında da renk hep ön planda. Yaşama sevinici, yaratma coşkusu, devinim hep var. Renklilik, hareketlilik ve sürekli bir devinim hep var resimlerimde. Oysa günlük yaşantımda pek ortalarda gözükmeyen, sessiz, sakin bir yapıya sahibim. Benim özelemlerim galiba bunlar. Son zamanlarda Anadolu insanını, yaşantısını ve folkloru çalışıyorum. Konular Anadolu ve folklor olunca da kendiliğinden renk ve devinim kuruluveriyor baş köşeye... Ancak soyut çalışmalarında da

renk, ritm ve devinim hakimdir. Bu bakımdan hakkımda koyduğunuz teşhis çok isabetli.

#### **Evrensellik önce bireysellekle başlıyor. Resimde dünyayı anlamlandırma çabanız var mı? Resim bu sorunun üstesinden gelebilir mi?**

Her çağda her toplumun bir sanatsal derinliği var. Zaman zaman çeşitli rüzgarlar esmiş, fırtınalar patlamış, depremler olmuş. Kimileri geleneksel anlayışa, akademik kurallara uyum sağlayıp sessiz, sakin devrini tamamlamış, kimileri geleneksele, bulunup bilinene, normal tavırlara ters düşüp, bir yeniyi hayal edip onun peşine düşmüş, gününe direnmiş, baş kaldırmışlar. Ayakta kalabilenler, günümüzde de hala ayakta. Bu denli derin yoğunlukları yaşayarak zamanına çağına damga vurup öne çıkmış akımlar, bunların savaşçıları olan sanatçılar ve onların eserleri "Klasikler". Evrenselleşen işte onlar. Gerçek sanatçılar. Çağlarına damga vuran ve geleceği yönlendirenler. Sadece kendi zamanlarına, kendi toplumlarına değil, evrene seslenenler. Her sanatçı kalıcı olabilmeyi arzular. Bunun için çabalar durur. Geleneklerini, ön birikimlerini zorlar. Geçmiş ile geleceğini bir potada dövüp durur. Yaptıklarıyla yaşamak ve sanatıyla ölmezliğe ulaşmak ister. Bu uğurda uykusuz geceleri hiç bitmez, özlenen şafağı pek azı görür. Ne mutlu görebilenlere diyelim.

#### **Bir resmi anlamının yolu önce bilgi birikimidir. Ama bilincimiz biraz da yüreğimizden mi geçmeli?**

"Resmi anlamının yolu" dediniz. Günümüzde resim kavramı çok çeşitlendi. Sanıyorum her toplumda, her zaman diliminde

anlama kavramı farklı. Her pencereden bir başka manzara görülebilir. Bazı sanatçılar, dün olduğu gibi bugün de eserleriyle kendi ülkelerinin sınırlarını aşmış tüm dünyaya seslenebiliyorlar. Her sanatçı kendi manifestosuyla kendi görüşünü savunuyor. Direniyor, savaş veriyor. Sınırsız sınırlar zorlanıyor. Bana göre, sonuçta günümüzde sanat "düşünce" dir. Düşünce pek çok biçimde ve pek çok yöntemle ortaya koyulabiliyor. Düşünceyi anlamak, anlamak istediğimize ve yüklenen verilere bağlı. Aynı frekansta olmayanlar bu verileri algılamakta, anlamakta zorlanıyor. Ancak en kolay algılanabilen, ortak frekans "sevgi". Bir resmi ya da herhangi bir elemanın sevebilmek önemli. Sizin de bahsettiğiniz gibi sevgi yüreğin sesi. İşe yürek kanşınca da bütün veriler aynı frekansta yayınlanabiliyor ve aynı frekansta algılanabiliyor. Anlamak, anlaşılacak önemli kavramlar. Anlaşılabilen bir sanatçı, anlaşılabilen bir sanat eseri ve anlayamayan bir seyirci. İkeli işaretlerle bile anlaşamayan iki yabancı ise çok yazık insana ve sanata. Kanımca insan anlamamayı haklememeli. Yaşayan, gören, duyan, dokunan, hisseden, yaratan insan resmi de anlayabilmeli. Anlamanın yolunu bulabilmeli. Sanat insanlar için. İnsanı insan yapan, diğer canlılardan ayıran sanat.

**Sanatçı olunur mu? Sanatçı doğulur mu?**  
Günümüzde bazı genlerin irsiyetle geçtiği biliniyor. "Yetenek"te bu genlerden biri olmalı. Sanata yatkınlık, yetenekli olmak doğuştan getirilebilir. Sonradan uygun ortam bulunursa çimlenip yeşerebilir, boy verip serpilebilir. Bulamazsa kuruyup yok olup gider. Uygun koşullar, ortam, bütünüyle çevre önemli. Ancak mutlaka soydan gelmez sanatçılık. Her insan sevebilir, hissedebilir. Duyguları, düşünceleri dışa vurmak, onları görselleştirmek insanlara özgü. Her insan sanat yapabilir. Ama o türünü, ama bu türünü. Aslında yaşamın tadına varmak, yaşamı anlamak sevmek, sevmek de bir sanat değil mi?

**Sanat bir oyun belki. En güzeli oyunların. Rastlantılar, sürprizler, şaşırtıcı sonuçlar hangi süreçte ortaya çıkar?**

Çok doğru "Sanat bir oyun ve oyunların en güzeli". İnsanın başlangıcından beri aynı oyun süregelmekte. Her devirde, her toplumda insanlar kendilerince oynamış oyunlarını. Oynana oynana bugüne gelmiş sanat. Rastlantılar, sürprizler, şaşırtıcı sonuçlar hep var. Her oyunda olduğu gibi önce duygu, düşünce, ortam, yeterince ve metodlu emek gerekiyor. Yaratma sürecine giren insan, onun sancılarını çok çekiyor. Yediğinde, içtiğinde, soluğundaki havada hatta uyularında bile hep onunla oluyor. Her esintide onun kokusunu alıyor, her yemekte onun tadını buluyor. Onunla akıyor, onunla coşuyor. Onunla ağlıyor, onunla gülüyor. Her anı aynı duyguları yaratan, sürprizlerle dolu, şaşırtıcı rastlantıları olan, hiç dinip tükenmeye kendini öyle bir veriyor ki, onunla öyle bir kaynaşıyor ki, yepyeni bir evlat açıyor gözlerini dünyaya. Yaratıcısının genlerini taşıyan, onun kadar canlı, onun kadar hisli ve de en önemlisi ondan çok daha uzun ömürlü.



Yüksel Uslay

**Sanatçının topluma karşı sorumlulukları ve bunun sınırı nedir?**

Sanatçı içimizden biri. Yanımızda, yakınıımızda, sağımızda, solumuzda. Beraber yaşıyoruz. Aynı şeyleri yiyor, aynı şeyleri içiyoruz. Aynı havayı soluyor, aynı olayları yaşıyoruz. Çok çeşitli etkiler alıyor, çok çeşitli tepkiler veriyoruz. Bu konuda sanatçılar biraz daha duyarlı oluyor. Farklı algılayabiliyor, farklı davranabiliyor. Farklı dışa vurabiliyorlar. Herkesin bakıp geçtiği yerde, kendince özellikler bulup, derine inip, başka başka görebiliyor. Bu aynı yemekten farklı tadlar almak, farklı zevkler alabilmek gibi. Bir çiçeğin duygularını okumak, bir kuşun ötüşünde bir senfoniye dinlemek gibi. Yaşamın tadı tuzu olan bu duyguları, bu frekansları alıp, çevresindekilere de hissettirmek, onlarla da paylaşmak çok güzel bir görev olsa gerek.

Her sanatçı bu güzel görevi yerine getirebilmek için uğraş veriyor. Her insan gibi sanatçı da bu görevini kendince, kendi sanatsal gücü nispetinde yerine getirmeye çalışır. Kimi öyle güzel oynar ki bu rolünü, hiç bir tepki vermeden algılanır, anlaşılır. Kimi kendince yorumlar katar oyununa, isterki anlaşılacak için biraz uğraş verilsin, ona ulaşmak için. Onunla aynı otobüse binilsin, aynı yolculuğa çıkılsın ki aynı yerler görülsün. Sanatçı içimizden biri demistik. Seyirci de içimizden biri. Beraber yiyor, beraber içiyor, beraber yaşıyorsak eğer, birbirimizi anlamak, göstermek istediğimiz güzellikleri kalın duvarlı, ulaşılmaz şatolara kapatıp, erişilmez sınırlar gibi saklamak yerine, anlaşılacak için, hiç değilse açık küçücük bir pencere bırakmak zorundayız. Kanımca bu küçücük pencereye biraz da ilgi, biraz da sevgi ekleyerek bakınca göremeyeceğimiz, anlayamayacağımız güzellik kalmayacaktır.

**Bundan sonra yapmak istedikleriniz neler?**

Yapmak istediklerimin sonu gelmiyor. Yeni şeyler yapmak ve yaptıklarımın daha güzelliklerini yapmak istiyorum. Bu istek, bu yeni heyecan hiç bitmiyor. Nasıl gelişeceği, hangi rüzgarla yelken açılacağı belli olmuyor. Bugünlerde Anadolu motiflerini kullanarak yeni çiğ taneleri koymak istiyorum yaptıklarım...

## Yüksel Uslay

1936 yılında Içel'in Anamur ilçesinde doğdum. İlk ve Ortaokul öğrenimimi Konya'nın Ermenek ilçesinde tamamladım. Devlet parasız yatılı sınavını kazanarak Balıkesir Necatibey Öğretmen Okulunda okudum. Siirt İli Kurtalan ilçesinde bir yıl ilköğretim öğretmenliğinden sonra Ankara Gazi Eğitim Enstitüsü Resim-İş Bölümüne girdim. 1961 yılında Gazi Eğitim Enstitüsünü bitirerek Gaziantep İlköğretim Okulu Resim-İş öğretmenliğine atandım.

1967 yılına kadar bu okula Resim-İş öğretmenliği yaptım. 1967-1969 yılları arasında askerlik görevimi tamamladım ve askerlik dönüşü İzmir Buca Eğitim Enstitüsü Resim-İş bölümü öğretmenliğine atandım. Uzun yıllar bu kurumda çalıştım. Araştırmalar yaptım, yeni teknikler denedim, çeşitli ders notları hazırladım, kitaplar yayınladım. Önceleri geleneksel yazı sanatımız üzerinde yoğunlaştım ve eski hat ustalarımızın çabalarını, aynı biçimde yeni Türk Alfabetiyle de devam ettirmeye, bu görkemli sanatın Arap yazısına özgü olmadığını kanıtlamaya çalıştım. Okullarda "Güzel Yazı ve Yazı Sanatı" isimli kitapları bu çabalar sonucu yayınladım. Bu kitaplarla ülkemiz güzel yazı eğitimine katkıda bulunabildiysem, ne mutlu bana. Ressam Nezih Uslay ile evliyim ve bir kız bir erkek evlat sahibiyim.

Yatınemeyen, sürekli araştıran, deneyen, geliştiren, hep yeniyi arayan, yaratıcılığa önem veren bir yapıya sahibim. Belli bir yere, belli bir seviyeye gelince bir başka konuya, bir başka tekniğe özlüm duyuyorum. Çalışmakta olduğum kurum 1982 yılında üniversiteye dönüşünce, araştırmacı, sorgulayıcı yapım daha da öne çıktı. Çalışmalarım belli konularda toplandı, ilgi alanlarım sadeleşip derinleşti. 1987 yılında Doçent, 1992 yılında da profesör oldum. Şu anda Dokuz Eylül Üniversitesi Buca Eğitim Fakültesi Resim-İş Eğitimi Bölümü Grafik Anasanat Dalı öğretim üyesi olarak çalışmakta ve Tanıtma Grafiki derslerini yürütmekteyim.

Sanatsal çalışmalarında objelerim, genelde sağlam bir alt yapı üzerinde yoğunlaşarak savaşırlar. "Savaşırklar" sözcüğünü çalışmalarında, devinimi, ritmi hep göz önüne alırım ve renklilikten vazgeçemeyişimin sonucu olarak kullandım. Oysa günlük yaşamımda savaştan, kavgalardan nefret eden, sessiz, sakin ve fazla ortalarda olmaktan kaçınan bir yapıya sahibim. Sınırlı bir hareket, kuvvetli dominant ve sıcak bir ritm sarım isterim bütün çalışmalarımı. Bunu gerçekleştirmek için de genelde yağlı boya, suluboya, akrilik çalışıyorum. Kolajlar kullanıyorum. Önceleri yağlı boya ve yazı motifleriyle yoğunlaşan çalışmalar yaptım. Son yıllarda akrilik boya, hava fırçası (Air Brush) ve baskı resimleri tercih ediyorum. Yumuşak geçişler, sıcak etki ve çabuk sonuçta gidebilme açısından bana daha yakın geliyor bu türlü çalışmalar. Tabii ki son yıllarda bilgisayar da girdi devreye. Bilgisayarın sanatçıya sunabildiği tüm kolaylıklardan ve olanaklardan yararlanmaya çalışıyorum. Ancak bilgisayar sürekli büyüyen, gelişen bir okyanüs ve ben henüz kıyısındağım. Son çalışmalarında bilgisayar alt yapıya bazı eklemelerle oluşturduğum yeni düzenlemelerle yeni baskı resimlerimi bulacaksınız.

Nasıl, ne ile ve nerede çalışılırsa çalışılsın, sanatçının yaşadığı doğa ile ve yakın çevresiyle ilişkisinin devam ettiğine ve ürettiklerinde de bunların etkisinin var olması gerektiğine inanıyorum. Sanat eseri ilgi uyandırmalı, seyircisini etkilemeli, heyecan vermeli, seyircisiyle bütünleşmelidir. Bir resmin, eğer algılagelmişlerin dışına çıkabiliyorsa, kendine özgü yenilikler getirebiliyorsa, bunun da ötesinde, bilinen kuralları uygulamak yerine, yeni kuralları koyabiliyor ve bunları savunabiliyorsa sanat olabileceğine inanıyorum.