Ankara Esenboğa Yeni İç-Dış Hatlar Terminal Binası ve Katlı Otoparkı

Yıl: 17 Sayı: 61 2007/2

TMMOB Mimarlar Odası İzmir Şubesi tarafından üç ayda bir yayınlanır.
Yerel Süreli Yayın
Mimarlar Odası İzmir Şubesi Üyelerine ücretsiz gönderilir.

Yayınlayan:
Mimarlar Odası İzmir Şubesi adına; Yayın Komitesi

Sahibi: Tamer Başbuğ

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü:
Nilüfer Çınarlı

Yayın Sekreteri:
Tuba Çakıroğlu

Grafik Tasarım:
Ömer Can Bozkurt

Yayın Komitesi:
T. Didem Akyol Altun
Tamer Başbuğ
Tuba Çakıroğlu
Şeniz Ergeçgil Çıkış
Nilüfer Çınarlı
Erdal Onur Diktaş
Ebru Türkdamar Diktaş
Zehra Akdemir Ersoy
Hikmet Gökmen
Eser Gültekin
Güngör Kaftancı
Emel Kayın
Nezihat Köşklük
İlker Özdel
Belgin Terim
Gürhan Tümer
(Soyadına göre alfabetik)

Yayın Yeri:
1456 Sokak No: 8/10 Alsancak -İZMİR
Tel : (232) 421 89 95 - 422 26 61
Faks : (232) 463 52 12
e-posta : egemim@izmimod.org.tr
web : www.izmimod.org.tr

Akhisar Temsilciliği : (236) 414 86 50
Aydın Temsilciliği : (256) 213 25 27
Didim Temsilciliği : (256) 811 57 74
Kuşadası Temsilciliği : (256) 612 00 91
Manisa Temsilciliği : (236) 232 68 07
Nazilli Temsilciliği : (256) 312 84 83
Ödemiş Temsilciliği : (232) 545 73 73
Salihli Temsilciliği : (236) 715 08 13
Turgutlu Temsilciliği : (236) 312 04 21
Uşak Temsilciliği : (276) 212 29 57

Alaşehir Oda Temsilcisi : (236) 653 55 57
Aliağa Oda Temsilcisi : (232) 616 33 37
Bergama Oda Temsilcisi : (232) 633 28 71
Dikili Oda Temsilcisi : (232) 673 34 45
Menemen Oda Temsilcisi : (232) 832 90 32
Selçuk Oda Temsilcisi : (232) 892 67 17
Soma Oda Temsilcisi : (236) 613 61 63
Söke Oda Temsilcisi : (256) 518 48 88
Tire Oda Temsilcisi : (232) 511 17 66
Torbalı Oda Temsilcisi : (232) 856 61 96

Yayın Koordinatörü:
Ahmet Buğdaycı

Teknik Hizmetler, Reklâm Pazarlama ve Basım Dağıtım:
Yapı-Endüstri Merkezi
Cumhuriyet Cad. 329
Harbiye 34367 İstanbul
Tel : (212) 230 29 19
Faks : (212) 248 48 14
e-post : yayinpazarlama@yem.net
web : www.yem.net

Baskı:
Doruk Grafik San. ve Tic. Ltd. Şti.
100. Yıl Mah. Matbaacılar Sitesi,
5. Cadde No: 44 Bağcılar - İstanbul
Tel : (212) 629 01 26
Faks : (212) 629 26 46
e-posta : dorukgrafik@tnn.net

Baskı Tarihi: 26 Mart 2007

Yayın Koşulları

• Gönderilecek yazılar 1600 kelimeyi geçmemeli,Türkçe ve İngilizce özet içermelidir. • Görsel malzeme, teknik işlemlere uygun orjinal fotoğraf, dia olabilir (Dijital ortamda iletiliyor ise min. 20 cm. eninde, gerçek 300 dpi çözünürlükte olmalıdır). Çizimler, küçüldüklerinde okunabilir olmalıdır. • Yazıların her türlü sorumluluğu yazarına aittir. • Yazı ve fotoğraflar için kaynak gösterilmesi zorunludur. • Yayın Komitesi'nin kararı yazara yazılı olarak iletilir.

İÇİNDEKİLER

Başyazı 2

Haberler 3

Dosya: EXPO

T. Didem Akyol Altun — **Dönüştürücü Bir Güç Olarak Expolar** 6
İzmir'in Expo 2015 Adaylığı Yolunda Dünya Fuarlarına Bir Bakış

Şebnem Gökçen Dündar, Deniz Özkelle — **Yüzyılların Yarışında Son Dönem: "Expo" ve İzmir** 14

T. Didem Akyol Altun — **Expolar ve Türkiye** 18

Güngör Kaftancı — **EXPO İzmir Çabalarının Düşündürdükleri** 20

Şenel Ergin, Duygu Çukur — **Şehir Planlama'da Modül Kullanımı ya da Bir Öncekine Yanıt** 22

Yapı Tanıtım

Yakup Hazan — **Adnan Menderes Havalimanı Dış Hatlar Termanali ve Çok Katlı Otoparkı** 26

Emre Arolat, Bünyamin Derman — **Dalaman Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası** 32

Ercan Çoban, Suzan Esirgen, Süleyman Bayrak, Ahmet Yertutan — **Ankara Esenboğa Yeni İç-Dış Hatlar Terminal Binası ve Katlı Otoparkı** 40

Yayın Tanıtım 48

Şube'den

EXPO'2015 Üzerinden Yapılan Rant Politikaları ile Kentimizin Geleceğinin İpotek Altına Alınmasına İzin Verilemez

Son günlerde çeşitli yayın organlarından kamuoyuna yansıtıldığı üzere; "Daha iyi bir dünya için yeni yollar / Herkes İçin Sağlık" temasıyla İzmir'in aday olduğu Expo 2015 organizasyonu için İnciraltı bölgemizin seçilmesi gündeme taşınmakta.

Bilindiği üzere ilgili kurum ve kuruluşların, meslek odalarının, üniversitelerin görüş ve önerileri alınarak, İzmir Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından kabul edilen (1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planında) Expo 2015 organizasyonu için yerleşim alanı olarak Urla ve İYTE Kampüs alanı belirlenmiştir. Bölge, kentin gelişme aksında yer almaktadır. Kentimizin geleceğini yakından ilgilendiren teknoloji geliştirme bölgesinin İYTE Kampüs alanında yer aldığı bilinmekte. Kent merkezinden deniz, kara ve yapılması planlanan hafif raylı sistem ile ulaşım olanakları bölgenin kent ile bütünleşmesine ortam yaratmakta. Bölgenin seçilmesi durumunda, Expo 2015 için yapılacak yatırımların organizasyon sonrası kamusal kullanıma uygun olarak üniversite ve teknoloji geliştirme bölgesi için kullanılması mümkün olacak. Ayrıca bölgede kamulaştırma maliyetinin bulunmaması, daha hızlı yol almak ve ülke kaynaklarının daha akılcı kullanımı gibi özellikleri ile bu bölge Expo 2015 için en uygun yer seçeneği olarak öne çıkmakta.

Expo 2015 yerleşim planının, doğal özellikleri dikkate alınarak plan kararlarına uygun, sınırlı bir yapılaşma öngörerek, organizasyon sonrasında kamusal kullanım amaçlı bir anlayışla düzenlenmesi temel ilke olmalı.

Ancak, Expo'yu amaç değil, kentin ekolojik açıdan hassas bölgelerini yoğun yapılaşmaya açma manivelası yaparak araç olarak kullanmak eğiliminde olanlar, son günlerde İnciraltı bölgesini en uygun yer seçeneği olarak sunarak kamuoyunu yanıltmaya çalışmakta. İnciraltı'nı Expo yerleşim yeri olarak göstermenin amacı farklıdır. Plan kararlarına aykırı olarak bölgenin rant amaçlı kullanımlarına ortam yaratılmak istenmekte.

YÖNETİM KURULU

Ege Mimarlık'tan

Dünya Fuarları, EXPO 2015 adaylığı ile, son dönem İzmir gündeminde geniş yer bulmaktadır. Bu denli büyük bir organizasyonun yer seçimi tartışmaları ile başlayan süreç, mimarlık gündeminde de yer almaktadır. EXPO yapılarının, süreli bir etkinliğin geçici yapıları olması sebebiyle; mimarlığın eylem alanında önemli bir rol üstlenmesi bağlamında hazırladığımız sayıda EXPO'nun farklı yönlerini sizlerle paylaşmayı amaçlamaktayız.

17 Şubat 2007'de gerçekleştirdiğimiz "Mimarlık ve Expo Fuarları" paneli ve "EXPO'2015 Üzerinden Yapılan Rant Politikaları ile Kentimizin Geleceğinin İpotek Altına Alınmasına İzin Verilemez" basın açıklaması haberi ile başladığımız Expo dosyası; T. Didem Akyol Altun'un "Dönüştürücü Bir Güç Olarak Expolar" ana başlığıyla ele aldığı makalesinde, İzmir'in adaylığı yolunda dünya fuarlarının gelişiminden söz etmektedir. Şebnem Gökçen Dündar ve Deniz Özkelle ise; Expo fuarlarının yer seçimi ve kentsel gelişime etkilerini aktardıkları "Yüzyılların Yarışında Son Dönem: 'Expo ve İzmir'" ile dergimize katkı sağlamaktadır. T. Didem Akyol Altun, "Expolar ve Türkiye"de Expolardaki Türk pavyonlarını görsel bir dil ile sunarken, Güngör Kaftancı; İzmir'in yaşadığı bu süreci eleştirel bir dille, "Expo İzmir Çabalarının Düşündürdükleri" isimli yazısında aktarmaktadır.

Bu sayımızın dosya konusu dışındaki makalesi ise; Şenel Ergin ve Duygu Çukur'un yazdığı, "Şehir Planlama'da Modül Kullanımı ya da Bir Öncekine Yanıt". Makale aynı zamanda, bir önceki sayımızda yer alan "İyi Mimarlık Kötü Planlama ya da Kötü Mimarlık İyi Planlama" makalesine bir yanıt niteliğindedir.

Bu sayımızda geniş yer verdiğimiz bir diğer konu da Havalimanları. Ülkemizde son dönemde yarışmalarla elde edilerek inşa edilen; "Adnan Menderes Havalimanı Dış Hatlar Terminali ve Çok Katlı Otoparkı", "Dalaman Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası" ve "Ankara Esenboğa Yeni İç-Dış Hatlar Terminal Binası ve Katlı Otoparkı" bu sayımızın yapı tanıtım bölümünde yer almaktadır.

Bir sonraki sayımızda buluşmak dileğiyle;

İyi okumalar...

YAYIN KOMİTESİ

Türkiye Mimarlık Politikası Hayata Geçiyor

TÜRKİYE MİMARLIK POLİTİKASINA DOĞRU

Mimarlar Odası, Türkiye'ye özgü bir mimarlık politikasının oluşturulmasının daha nitelikli bir yapılı çevreye ulaşılması konusunda önemli bir adım olduğu fikrinden hareketle, bir mimarlık politikası metni üretilmesi konusunu uzunca bir süredir tartışıyor. Bugün, bir adım daha öteye geçilerek, bu süreçte elde edilen politika metninin hayata geçmesi için çalışmalar başlıyor. 27 Şubat 2007 tarihinde Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi'nde yapılan basın toplantısı ile kamuoyunu bilgilendirme süreci başladı. Toplantıya ülkemizin değerli mimarlarından Cengiz Bektaş, Behruz Çinici, Doğan Hasol, Doğan Kuban, Doğan Tekeli, Oktay Ekinci ve Yücel Gürsel katıldı.

Mimarlık politikası konusu özellikle 2005 yılından itibaren Oda'nın bu amaca yönelik oluşturduğu çeşitli komitelerinde ve toplantılarında ele alındı, ayrıca 2006-2007 dönemi boyunca her iki ayda bir farklı şehirlerde gerçekleştirilmekte olan "Türkiye Mimarlık Politikasına Doğru Mimarlık ve Kent Buluşmaları" temalı ulusal kongrelerde, politika metninin gelişimine farklı kentlerden ve bölgelerden katkılar alınmaya devam ediliyor. Ayrıca, uluslararası ortamda bu konuda yaşanan gelişmeler ve yapılan çalışmalar da yakından izleniyor.

Düzeltme:
Ege Mimarlık 2007/1 60. sayımızda yayımlanan fotoğraftaki heykelin yaratıcısı Bihrat Mavitan'dan bahsedilmemiştir.
Sanatçının kendisinden ve tüm okuyucularımızdan özür diliyoruz.

Bihrat Mavitan Heykeltıraş (İzmir, 1948)

Bihrat Mavitan, 1973 yılında İstanbul Devlet Güzel Sanatlar Akademisi Heykel Bölümünden mezun oldu. 1975 yılında aynı bölümde asistan olarak çalışmaya başladı. 1984'te üniversitedeki görevinden istifa eden sanatçı çok sayıda sergi açtı ve ödül kazandı. Halen serbest olarak sanat yaşamına devam eden sanatçı, sanatında heykelin bir düşün peşisıra geldiğini ifade etmektedir. Mizahı, ironiyi ve alegoriyi önemseyen Bihrat Mavitan rüyasında gördüğü herşeyin resmini, resmini yaptığı herşeyin de heykelini yaptığını belirtirken çok güzel rüyalar gördüğünü de vurgulamaktadır.

AKM Yıkılmamalıdır!

İstanbul Atatürk Kültür Merkezi Cumhuriyet Dönemi Mimari Mirası Kapsamında Döneminin Simgesel Bir Yapısıdır, Yıkılmamalıdır

Mimarlar Odası, Atatürk Kültür Merkezi binasıyla ilgili tescilin kaldırılmasına ilişkin basın açıklaması yapmış ve bu açıklamada; Cumhuriyet Dönemi Mimari Mirası Olarak AKM'nin Korunmasının Yasal Dayanaklarını da sunmuştur. 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yasası'nın 5226 sayılı yasa ile değişik 3. maddesinde kültür varlıkları; "tarih öncesi ve tarihi devirlere ait bilim, kültür, din ve güzel sanatlarla ilgili bulunan veya tarih öncesi ya da tarihi devirlerde sosyal yaşama konu olmuş bilimsel ve kültürel açıdan özgün değer taşıyan yer üstünde, yeraltında veya su altındaki bütün taşınır ve taşınmaz varlıklardır" şeklinde tanımlanmıştır. Bu tanımın üç boyutu olan zaman, nicelik ve mekan boyutu açısından Atatürk Kültür Merkezi'nin herhangi bir uygunsuzluk taşımadığı Mimarlar Odası tarafından ayrıntılı olarak ele alınmıştır. Bunun yanı sıra;

AKM'nin Türkiye'nin 1970'li yıllarda, kültürel etkinliklerin en yoğun olduğu kentinde, toplumun kültürel gereksinmelerinin karşılanması için tasarlanan bir yapı olması, bir tasarım anlayışını yansıtması, dönemin yapım teknolojilerine sahip olması, özetle toplumun kültürel yaşamını mekana yansıtması nedeniyle **Belge Değeri** ve fiziki olarak İstanbul kentinin belleğinin bir parçası olarak **Kimlik Değeri** vardır.

AKM ayrıca yapıldığı dönemin tasarım, mimari ve teknoloji anlayışını yansıtması açısından **Mimari Değer**'e, toplumun gereksinimlerini halen karşılayabilmesi açısından da İşlevsel ve Ekonomik Değer'e sahiptir.

AKM'nin yapıldığı 40 yıldan fazla süredir kendisine çağdaş toplumda bir yer bulabilmesinden kaynaklanan **Süreklilik Değeri**, kültür varlığı olması tartışılmayan birçok yapıdan çok daha fazla belleğimizdeki değişik olaylarla ilişkisi bakımından **Anı Değeri** vardır. Bunun da ötesinde çok önemli bir **Simge Değeri**'ne sahiptir ve **Özgünlük Değeri** vardır.

EXPO'2015 Üzerinden Yapılan Rant Politikaları ile Kentimizin Geleceğinin İpotek Altına Alınmasına İzin Verilemez

"Daha iyi bir dünya için yeni yollar / Herkes İçin Sağlık" temasıyla İzmir'in aday olduğu Expo 2015 organizasyonu için İnciraltı bölgesinin seçilmesinin gündeme taşınması üzerine; TMMOB İzmir İl Koordinasyon Kurulu 21.02.2007 tarihinde EXPO'2015 için İnciraltı'nın seçilmesine karşı basın açıklaması yapmıştır. Yapılan açıklamada; Expo 2015 yerleşim alanının; doğal özellikler dikkate alınarak, sınırlı bir yapılaşma ve organizasyon sonrasında kamusal kullanım amaçlı bir anlayışla düzenlenmesinin temel ilke olması gerektiğine değinilmiştir. Ekolojik açıdan İzmir için bu denli önemli bir bölgenin Expo'2015 aracılığıyla, plan kararlarına aykırı olarak rant amaçlı yapılaşmasının gündeme geleceği endişesi de vurgulanmıştır.

İnciraltı; Üçkuyular Vapur İskelesi'nden başlayan ve Bahçelerarası Mahallesini de içine alan yaklaşık 6000 dönümlük "yoğun tarımsal faaliyetin yapıldığı", yalnızca Balçova ve Narlıdere yerleşimleri için değil, aynı zamanda İzmir Metropoliten Alanı için de son derece önemli bir tarımsal ve yeşil alandır. Bu bağlamda, özellikle "sağlık" temasının işleneceği Expo 2015 organizasyonunun, insan ve çevre sağlığını gözeten ve bunun gereğini yerine getirebilecek nitelikte bir alan olması gerekirken, İnciraltı'nın aday gösterilmesi temanın kendisiyle ters düşmektedir.

İlgili kurum ve kuruluşların, meslek odalarının, üniversitelerin görüş ve önerileri alınarak, İzmir Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından kabul edilen 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planında Expo 2015 organizasyonu için yerleşim alanı olarak Urla ve İYTE Kampüs alanı belirlenmiştir. Bölgenin seçilmesi durumunda, Expo 2015 için yapılacak yatırımların organizasyon sonrası kamusal kullanıma uygun olarak üniversite ve teknoloji geliştirme bölgesi için kullanılması mümkün olacaktır. Ayrıca bölgede kamulaştırma maliyetinin bulunmaması, daha hızlı yol almak ve ülke kaynaklarının daha akılcı kullanımı gibi özellikleri ile bu bölge Expo 2015 için en uygun yer seçeneği olarak öne çıkmaktadır.

İnciraltı bölgesinde ısrar edilmesi durumunda, benzeri ekolojik açıdan önemli alanlardan olan Japonya - Aichi 2005 Expo örneğindeki gibi yapıların etkinlik sonrası sökülmesi zorunluluğu ortaya çıkacaktır. Bu da ayrı bir maliyet ve kentsel gelişmeye yönelik kalıcı yatırımların boşa yapılması anlamına gelecektir.

"Daha iyi bir dünya için yeni yollar / Herkes İçin Sağlık" temasıyla aday olduğumuz Expo 2015 için yer seçiminde ekolojik hassas bölgelerin yoğun yapılaşmaya açılmasının öngörülmesi İzmir için geri dönülmez bir kayıp olacaktır.

Expo 2015 üzerinden yapılan rant politikaları ile kentimizin geleceğinin ipotek altına alınmasına izin verilemez.

"Mimarlık ve Expo Fuarları" Paneli Gerçekleşti

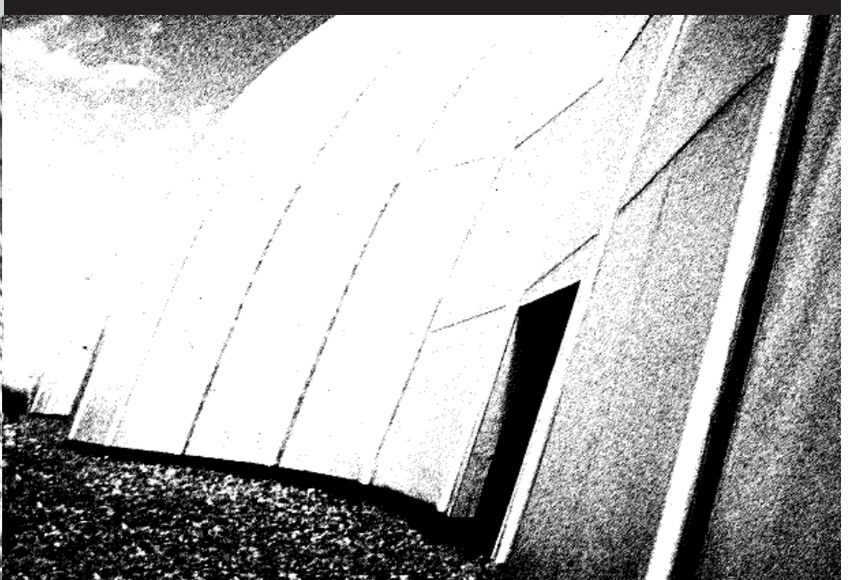
İzmir Sanat'ta 17 Şubat Perşembe günü gerçekleşen "Mimarlık ve Expo Fuarları" panelinde, Tamer Başbuğ, Hasan Özbay, Cana Bilsel ve Haluk Zelef, Expo'yu farklı bakış açılarıyla değerlendirdiler.

Şubemiz Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Başbuğ, Expo kavramının genel bir tarihçesi ve değerlendirmesinin ardından 2010 yılında Çin'in Şangay kentinde gerçekleşecek olan Expo için tanıtım cdsinin sunumunu gerçekleştirerek, Expoların tarihsel süreç içerisinde yaşadığı ve yaşattığı deneyimleri günümüze dek taşıdı.

ODTÜ Öğretim Görevlisi Haluk Zelef, katılan ülke sayısı, kullanılan arazi büyüklüğü, katılımcı sayısı, tema ve kar/zarar gibi kriterleri kullanarak günümüze kadar yapılmış dünya fuarlarını inceledi. Expoların yalnızca ticari ve kültürel faaliyetler olmayıp, ülkelerin siyasi ve politik duruşlarının da yansıtıldığı bir platform olduğunu vurguladı. Expo fuarlarının, genellikle ev sahibi ülkeler için tarihi açıdan anlam ifade eden tarihlerde düzenlenmekte olduğuna da değindi.

ODTÜ'den bir diğer katılımcı ise; Yrd. Doç. Cana Bilsel idi. Bilsel, "Dünya Fuarları, Kentsel Gelişme Stratejileri ve İzmir Expo'2015" başlıklı sunumunda, Expoların yer seçimi üzerine durdu. Expo fuarlarının yer seçiminde genel olarak iki stratejinin varlığından söz etti. Bu stratejilerden ilki; kent içerisinde sanayi vb. işlevlerle kirlenmiş/kirletilmiş kentsel dönüşüme ihtiyaç duyan, diğeri ise; kent merkezinin uzağında tamamiyle yeniden imar edilecek alanların seçilmesidir. Bu bağlamda Lizbon'98 için seçilen fuar alanının, Expo ile başlayan ve daha sonra etap etap devam eden bir dönüşüme uğramasının planlandığından söz etti. İzmir'in Kültürpark ile başlayan fuar serüvenini, Prost'un planladığı kent üzerinden aktaran Bilsel, Expo'2015 için yer seçiminde kentsel dönüşüme ihtiyaç duyan bir alanının tercih edilmesinin, İzmir için daha yararlı olabileceğine de değindi.

Hasan Özbay ise, 1992 yılıyla başlayan Expo gözlemlerini mimar bir gezginin gözüyle yansıttı. Özbay, bizzat gözlemlediği Sevilla, Lizbon, Hannover ve Aichi fuarlarının sunumları üzerinden, Expo temalarının ne derece anlam kazandığına değindi. Expo yapılarının, süreli bir etkinliğin geçici yapıları olması açısından mimarların eylem alanı olarak üstlendikleri role de değinen Özbay, son olarak da 2008 Zaragoza ve 2010 Şangay'ın yer seçimleri ve temalarını aktardı.



Dosya: EXPO

T. Didem Akyol Altun, Ar. Gör.
DEÜ Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü

Dönüştürücü Bir Güç Olarak Expolar

İzmir'in Expo 2015 Adaylığı Yolunda Dünya Fuarlarına Bir Bakış

Son dönemde İzmir'in gündeminde sıklıkla yer alan konulardan biri Expo 2015... 2006 yılının Kasım ayında aday kentlerin İzmir ve Milano olmak üzere kesinleşmesiyle, yerel yönetimleri, başta ticaret ve sanayi odaları olmak üzere meslek odalarını ve hükümet görevlilerini kapsayan çok geniş bir kesimin çalışmaları hızlandı. Bu anlamda İzmir'de bir Expo düzenlenmesi olasılığı üzerine düşünürken, "İzmir'i bir dünya kenti yapmak" adına gözü kapalı desteklemeden önce Expolar hakkında kapsamlı bir ön bilgilenme çalışmasının gerekliliği akla geliyor. 'Expo'nun ne olduğunun iyice anlaşılması ve geçmiş dönemdeki Expoların incelenmesi adaylık sürecindeki çalışmalara destek olacağı gibi adaylığımızın onaylanması durumunda da bir ön hazırlık teşkil edecektir.

Geçmişteki Expoların değerlendirilmesi büyük oranda mimarlık odaklı bir inceleme olacaktır. Çünkü 18.yüzyıldan başlayan bir devrimler zincirinin, toplumun sosyal, politik, ekonomik alanlarındaki köklü değişiminin dışavurumu olan Dünya Fuarları/Expolar, düzenlendikleri 1,5 yüzyıllık süreç boyunca tarihçilerden, antropologlara, ekonomistlerden etnograflara pek çok bilim alanının ilgisini çekecek zengin bir birikim sunmakla birlikte diğer fuarlarda olmadığı şekilde kentsel planlama ve mimarlık ön plana çıktığı bu organizasyonların en önemli etkileri mimarlık tarihi üzerine olmuştur. J.Gilbert'in (1993) de dediği gibi, insanlığın geleceğe ve geçmişe yönelik bakış açılarını içeren, toplumun isteklerini, umutlarını, korkularını yansıtan ve kültürel birikimin kayıtları olan mimarlık ve kentsel tasarım hakkında, dünya fuarları kadar uygun ve zengin bir doküman olamaz.

'EXPO'nun Anlamı ve Expoların Doğuşu

Fuarlar tarih öncesi dönemlerden beri düzenlenen organizasyonlardır. Eski çağlarda şehir hayatının önemli bir gereği ve kentsel yaşam döngüsünün bir parçası olan pazarlarda ticari malların tanıtılması ve pazarlanmasıyla başlayan fuar kavramı, zaman içerisinde nitelik değiştirmiş, fuarlar; tanıtım, paylaşım, rekabet ve kültürel iletişim olgularını da içeren mekanlar haline gelmişlerdir. Tüm alanlarda kökten dönüşümlere neden olan Sanayi Devrimi'nin getirdiği değişimler sonucu, Dünya Fuarları/Expolar'ın yeni bir fuar tipi olarak, 19.yüzyılın ikinci yarısında ilk olarak güçlenen İngiltere'nin ekonomik, teknolojik ve sınai gelişimlerini sergileme, üretim fazlası malları için pazar arama ve kendini dünyaya kanıtlama amaçları için bir araç olarak ortaya çıktıkları söylenebilir (Akyol Altun, 2003). Expolar zamanla küreselleşen bir üretim anlayışının ivmesiyle, zanaatten sanayiye geçiş döneminin çok paylaşımlı ortamlara taşınmasının simgesi olmuşlar, bütün dünya ülkelerini bir araya getirerek ülkelerin kültürden ve üretimden kaynaklanan politik güçlerini sergiledikleri bir etkinliğe dönüşmüşlerdir. Yeni kavramlar ve fikirler ilk kez Expolarda tanıtılmış, ilk kez ortaya konan fikirler dünyaya hakim olan yeni bir bakış açısının yayılmasına sebep olmuş, insanlar yeni teknolojileri, yeni buluşları bu fuarlarda öğrenmiş, gezi ve eğlencenin yanı sıra çeşitli kültürleri bir arada görme fırsatını bulmuşlardır. Her alanda yeni teknikler denenmiş, yeni mimari stiller ve yapım sistemleri hakkında geliştirilen teoriler pratiğe uygulanmış, sergilemelerde geleceğin teknolojisine, mimarisine, sanatına ilişkin ütopyalar hakkında görsellikler sunulmuştur. Böylece Expolar düzenlendikleri dönemi yansıtmakla kalmayıp geleceğin dünyasını yaratan ve ona ait görsel şovlar sunan mekansal organizasyonlar olmuşlardır.

Expoların Karakteristik Özellikleri

1851 yılında Londra'da düzenlenen ilk serginin ardından günümüze kadar farklı büyüklüklerde pek çok fuar organizasyonu gerçekleştirilmiştir. Ancak Expolar günümüzdeki diğer ticari fuarlardan sahip oldukları belirgin karakteristik özellikleriyle ayrılmaktadırlar. Expolar;

• Ticari nitelikte olmayan (non-commercial) fuarlardır. Expolarda sergilenenler; yeni geliştirilen ürünlerin ve teknolojilerin yanı sıra sosyal yaşantıya dair her alanda yeni düşünceler, anlayışlar ve bakış açılarıdır.

• 6 ay-1 yıl gibi uzun süreler için, her defasında farklı bir ülke tarafından düzenlenen geçici fuarlardır.

• Her birinin düzenlendikleri yılların gündemine uygun, çoğu zaman da dünyaya hakim olan bir anlayışın öncüsü olan bir teması vardır.

• Kendilerine ev sahipliği yapan toplumları değiştirir niteliktedirler. Bu dönüşüm alan ölçeğinde olduğu kadar, kent ve ülke ölçeğinde de etkilidir.

• Düzenlendikleri farklı dönemlerin, çağlarının tanıkları olmuşlardır.

• Pavyonlarda ve açık alanlardaki duyusal sergileme teknikleri, kültürel ve rekreatif faaliyetleri ile toplumu eğitici bir karakter taşırlar.

• Tüm dünya ülkelerine açık olması ve her ülkeden insanın gezebilmesine olanak vermesi sebebiyle tamamen evrensel niteliktedirler.

• Dünya ülkelerini bir araya getiren, insanları barışa, dostluğa davet eden, küresel anlamda iletişimi sağlayan forumlardır.

• Tüm dünya ülkeleri için kimliklerini sergilemek ve dünyaya kanıtlamak için bir fırsattırlar. Bu nedenle tasarım ve mimari alanlarında öncü yaklaşımlar taşırlar.

• Geçici olmaları sayesinde özellikle mimarlık alanında ve strüktürel anlamda serbest ve tehlikesiz bir deneme alanı yarattıklarından, teorilere uygulama olanağı sunduklarından geleceğin mimarisini şekillendirir niteliktedirler.

Yukarıdaki bilgiler ışığında Expolar "belirli periyotlarla uzun süreler için düzenlenen, ticari nitelik taşımayan, farklı ülkelerden farklı alanlardaki ürünleri barındırmakla birlikte, esas gösterimin farklı fikirler, bakış açıları üzerine olduğu, geleceğe yönelik imajlar sunan, dünya ulusları arasındaki uyumu ve iletişimi sağlayan, kültürlerarası kimlik tanıtımının mimari aracılığıyla görselleştirildiği, farklı disiplinler arasındaki ilişkilerin daha kolay ve hızlı gelişmesine katkıda bulunan, dünyadaki gelişimleri yansıtmakla birlikte geleceğin dünyasını da şekillendiren, toplumu eğitmek amacını taşıyan uluslararası organizasyonlar" olarak tanımlanabilirler. Expolar, bölgesel kullanım farklılıkları sonucu dünya literatüründe, "World's Fairs" "International Exposition", "Internatinal Exhibiton", "World Expo", "Universal Exhibition" gibi çeşitli isimlerle anılmakla birlikte "Expo" terimi İngilizce "sergileme, teşhir, sergi" anlamlarına gelen "exposition" sözcüğünün kısaltılmış hali olup 1967 Montreal Fuarı'ndan sonra yaygın bir terminoloji olarak benimsenmiştir (Heller, 1999, s.32). Dünya Fuarları, 1928 yılında uluslararası sergileri düzenlemek için kurulan "Uluslararası Sergiler Bürosu" (Bureau İnternational des Expositions- BIE) tarafından, Büyük Expo (tescillenmiş Fuarlar-düzenlenme süreleri 6 haftadan kısa 6 aydan uzun olmayan, genel anlamda bir teması olan, ülkelerin pavyonlarını kurdukları, iki sergi arasındaki zamanın en az beş yıl olduğu) ve Küçük Expo (Onaylamış Sergiler-düzenlenme süreleri 3 haftadan kısa 3 aydan uzun olmayan, özel bir teması olan, kurulduğu alan 25 hektarı geçmeyen, organizatör ülke tarafından pavyonların kurulduğu ve katılımcı ülkelere ücretsiz verildiği, iki büyük Expo arasında bir tane olmak üzere düzenlenebilen) olarak kategorize edilmiştir. (www.bie-paris.org).

Tarihsel Süreçte Expolar 1851–2005

Expoların 1851–2005 aralığına yayılan tarihsel süreci Tema Kullanımları; Yeni Teknolojiler, Fikirler, Buluşlar; Sergileme Yaklaşımları ve Teknikleri; Kentsel Dönüşüme Katkıları; Mimariye Etkisi ve Getirdiği Yenilikler başlıkları altında incelenerek nasıl organizasyonlar olduklarının daha iyi anlaşılmasının yanı sıra İzmir'in gelecekteki olası hazırlık aşamasında gereksinim duyacağı bilgiler elde edilebilecektir.

Tema Kullanımları

İnsanları çeşitli konulara yönlendiren, düşünmeye sevk eden ve dünyanın bakış açısını etkileyen temalar dünya fuarlarında hep önemli olmuştur. Genellikle ana tema ev sahibi ülke tarafından kurulan özel tema pavyonlarında yansıtılmış, bunun yanı sıra ülkeler pavyonlarını bu tema çerçevesinde kurgulamışlardır. Başlangıçta halkın geçimini tarımla sağlaması, Sanayi Devrimi'nin hızıyla makinelerin günlük hayatta artan yeri nedeniyle sanayi, tarım ve teknoloji odaklı temalar seçilmiştir. 1867 Paris Evrensel Sergisi'nden sonra tema kavramı önem kazanmış, zamanla Sanayi Devrimi'nin getirdiği olumsuz etkilerin farkına varılması ve insan temelli yaşam felsefesinin gelişmesiyle sanat, spor, eğitim gibi temalar yoğunluk kazanmıştır. 20.yüzyılda savaşların patlak vermesiyle Expoların temaları hümanist bir bakış açısıyla insana ve insanlığın durumuna yönelmiş, yaşam kalitesinin artırılması fikri temaları etkileyen en önemli etmen olmuştur. Bu dönemde Expolar, özellikle geleceğin dünyasına yönelik verdikleri ideolojik mesajlarla dünya gündemini yönlendiren anlayışların öncüleri olmuşlardır. 20.yüzyılın sonuna doğru insanın çevreye verdiği zararlar gündeme gelmiş, sürdürülebilirlik, enerji tasarrufu gibi başlıklar çerçevesinde Dünya Fuarları doğayı, doğa-insan ilişkisini konu alan ekolojik ve küresel barışa yönelik temalarda düzenlenmişlerdir.

1939 New York Dünya Fuarı'nı ilginç kılan, onu önceki ve sonraki fuarlardan ayıran temasıdır. İlk kez bir dünya fuarı önceden belirlenmiş bir ideoloji üzerine, tüm öğeleriyle tamamen, temasını ve mesajını iletmeye yönelik tasarlanmıştır. "Geleceğin Dünyasını Yaratmak" teması, 1939 yılında Amerika'da toplumsal yapının en belirleyici faktörü olan, kitlesel seri üretime, ürünün standardizasyonuna ve makineleşmeye dayanan fordizm ve taylorizm ilkeleri etrafında örgütlenen toplumsal sistemi yansıtmaktadır (Tanju, 2000). Sergi bu bağlamda geleceği kurmak sloganının kurucu öznesi olan "kurumsal Amerika"nın, üretim

sistemini, bu sistemin üzerine oturduğu bilimsel ve teknolojik gelişmeleri ve sistemi besleyen büyük sermaye işletmelerini, kamu örgütlenmelerini, kooperatifleri, sendikaları, sivil girişimleri, üniversiteleri ve araştırma kurumlarını içermektedir.

Sonraki dünya fuarlarında da, tema fuar alanının düzenlemesini olduğu kadar pavyonların mimarilerini ve sergilemelerinin söylemini yönlendiren önemli bir öğe olmuştur. 1967 Exposu'nda Moshie Safdie tasarımı olan toplu konut bloğu "Habitat", kent içinde önerilen bahçeli konut birimlerinden oluşmasına rağmen özel mülkiyet, temiz hava, gün ışığı ve kent dışı mekanın bulunduğu bir yaşantı sunmakta ve Exponun "daha iyi bir dünya yaratabiliriz" temasıyla da uyum sağlamaktadır. 2000 Hanover Exposu'nda da "İnsan-Doğa-Teknoloji: Yeni Bir Dünya Oluşuyor" temasıyla bağlantılı olarak doğanın korunması, geri dönüşebilirlik ve sürdürülebilirlik kavramları özellikle kağıtların geri dönüşümüyle elde edilen borularla inşa edilen Japon Pavyonu ve yığma ahşap kütüklerden yapılan İsviçre Pavyonu'nda vurgulanmıştır.

Yeni Teknolojiler, Fikirler, Buluşlar

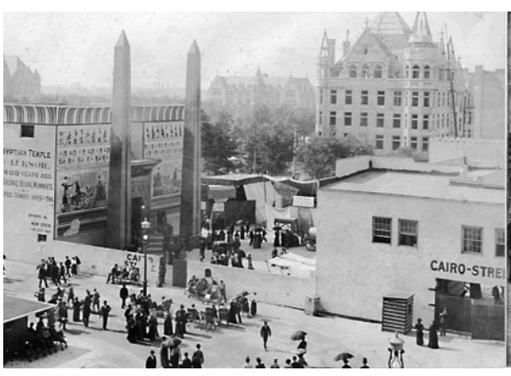
Birçok yeni fikir ve buluş dünyaya ilk kez Expolarda tanıtılmıştır. 1855'te dikiş makinesi; 1862'de hesap makinesi; 1867'de hidrolik asansör, telgraf; 1876'da telefon, daktilo; 1889'da ilk benzinli araba, bisiklet, Edison'un akkor lambası; 1900'de hareketli film, 1904'te kablosuz telgraf, telsiz, planör, radyo dalgaları, tamamen elektrikle yemek pişiren fırınlar; 1939'da televizyon, renkli ve üç boyutlu filmler, floresan lamba, neon tüpleri, pleksiglas, fiberglas, bakalit ve naylon gibi malzemeler, 1958'de atomik enerji, 1970'de ay taşları, uzay kapsülleri, robot teknolojileri, lazer ve X ışınları, hareketli yaya kaldırımları ve telsiz telefon insanoğlunun gelişimlerinin bir kanıtı olarak sergilenmişlerdir(Findling, 1990; Madran, 2000b; Madran, 2000c). Geleceğin dünyasının bilim ve teknolojisi hakkında fikirler sunan bu sergilemeler; yeni buluşların araştırılmasını teşvik etmiş ve yeni malzemelerin kullanımının dünyaya yayılmasını sağlamıştır.

Sergileme Yaklaşımları ve Teknikleri

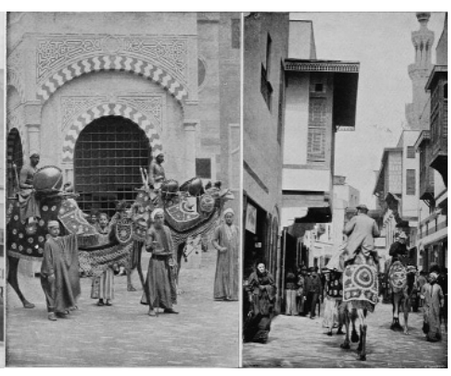
İlk düzenlendikleri dönemde insanlar ve toplumlar için yeni buluşları, teknolojileri ve uluslararası gelişmeleri öğrenmenin tek yolu olan Expolar sadece yeni sanayi ve teknoloji ürünlerinin tanıtıldığı, sergileme elemanlarının yalnızca makineler ve buluşlar olduğu organizasyonlar şeklindedirler. Bunun yanı sıra 19.yüzyılın sonuna kadar Batı-dışı ülkelerin ve kolonilerin, egzotik Doğu'nun mimarisini, yaşam tarzını sergi alanlarına taşımak, her sergide farklı kültürlerin yer aldığı bir mikorevren yaratmak, minyatür yapılara ve replikalara yer vermek önemli bir hedef olmuştur. 20.yüzyılda ise mekansal kurguların ve sergileme alanlarının tasarımında görsellik ön plana çıkmış, geçmişi ya da geleceği canlandıran yapay ortamlar yaratılmış, sanal bilim-kurgusal mekanlar ve senaryolar tasarlanmış, insanlara yenilikler üç boyutlu ortamlarda ya da görsel-şovlarda tanıtılmıştır. Expolara "eğitici" karakterini kazandıran ve tema ile de bütünleşen bu mekansal düzenlemelerde bireysel deneyimi ön plana çıkartan sergilemelere, ziyaretçilerin sadece o anda ve o yerde deneyimleyebileceği senaryolara yer verilmiştir.

Özellikle dünya fuarlarının düzenlendikleri ilk dönemde çeşitli ülkelerin egzotik görüntülerine yer vermek, küçük köyler kurarak o ülkelerdeki hayatı birebir expolara taşımak popüler bir yaklaşım olmuştur. Bu anlamda 1893 Columbia Fuarı'nda Mısır'dan gelen özgün yapı malzemesi ile süslenen cephelerin, dükkanlarında çalışan Mısırlı zanaatkarların, eşekler üzerinde gezdirilen turistlerin ve göbek atan dansözlerin yer aldığı Kahire Sokağı; 1929 Barcelona Sergisi'nde kurulan İspanyol Köyü; içinde bir Eskimo Köyü, Mısır Çarşısı, Elhamra Sarayı'nın aslanlı avlusu, İrlanda'nın gizemli şatoları gibi dünyanın değişik köşelerinden manzaralar sunan "The Pike" adlı eğlence parkının yer aldığı 1904 St.Louis sergisi örnek verilebilir.

1939 New York Fuarı için H.Dreyfuss tarafından planlanmış "Democracity" adındaki 2039 yılının ütopik kentini gösteren, etrafında dönen platformun turu boyunca gün doğumundan batımına dek geleceğin kentinin izlendiği diyorama; 1960 yılı Amerika'sını, konutları, kentsel yerleşmeleri, köprüleri, barajla-

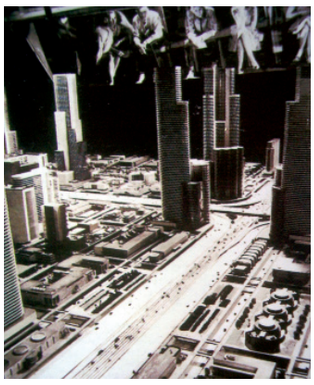


1



2

3



4

1- 1893 Columbia Sergisi, Kahire Sokağı
2- 1904 St.Louis, 'The Pike'
3- 1939 New York Fuarı, Futurama
4- 1939 N.York Fuarı, Democracity
5- 2000 Hannover, vizyonlar gezegeni, sağlık, bilgi pavyonları

5

rı, bunları çevreleyen kırsal alanları ve otoyolları ile öngören, ziyaretçilerin kabinlerden, ölçek farklılıkları, yakınlaşma/uzaklaşma ve benzeri yanılsamalarla farklı perspektiflerde deneyimledikleri hareketli maket "futurama" dönemin teknolojisi dahilinde yaratılan yenilikçi sergilemelerdir (Tanju,2000). Expo 2000 Hannover tema pavyonlarında da, hareket, enerji, besin, çevre, görüntüler gezegeni, bilgi, 21.yy, insan, temel gereksinimler, sağlıklı gelecekler, çalışmanın geleceği gibi başlıklar altında üç boyutlu sergilemelere ve bireysel deneyimlere yer verilerek interaktif bir sergi modeli benimsenmiştir.

Kentsel Dönüşüme Katkıları
Yer Seçimi, Kentsel Rehabilitasyon, Expo Sonrası Kullanımlar

Düzenlendiği ülkede bir prestij unsuru olarak öne çıkan expolar yayıldıkları kentsel alanın ileriye dönük kullanımının yanı sıra tüm kentin gelişimine yönelik dönüştürücü bir güç taşırlar, uzun bir sürece yayılan etki sürekliliği ve gücü kazanabilirler. Ev sahibi ülkenin expoya hazırlık sürecinde seçilen alanın ıslah edilmesinin yanı sıra iş olanaklarının artması, hizmet sektörü ve özellikle inşaat sektörünün ivme kazanması, sosyal-fiziki altyapının gelişmesi, mimari açıdan nitelikli yapıların inşasıyla tüm kentin rehabilitasyonuna ön ayak olarak kentin gelişimine fırsat tanırlar. Expo sonrasında da kent için önemli bir çekim bölgesi haline gelen Expo alanları hazırlık süreci içerisinde iyi planlandıkları zaman kente önemli getiriler sağlamaktadırlar. Yerleşim alanının kentle bütünleştirilmesi, kentin sosyo-ekonomik, kültürel ve turistik gelişimini sağlamasının yanı sıra, Avrupa Birliği'ne üye ülkeler kendi hükümetlerinin dışında bu birlikten de maddi yardımlar alabilmekte, ekonomi gelişmekte, enflasyon ve işsizlik oranları düşmektedir. Her ne kadar ara sıra Hannover 2000 Exposu'nda olduğu gibi beklenen ziyaretçi sayısının altında kalınmasıyla maddi anlamda kar elde edemeyen ya da 1984'de New Orleans'da olduğu gibi iflasla sonuçlanan organizasyonlar bulunsa da Expoların ülkeler için önemli bir fırsat oldukları değişmezdir. Birçok kentin kimliğini oluşturan sembolik yapıların Expolarda oluştuğu görülebilmektedir. Bunun en iyi örneği 1889 Paris Exposu için inşa edilen Eiffel Kulesi'nin 19.yüzyıl Paris'inin kentsel görüntüsünü temelden etkileyerek günümüze dek Paris'le özdeşleştirilen, kente kimliğini veren bir sembol haline gelmesidir.

Expoları düzenlemek için genellikle kent merkezinin yerine kentin çeperlerinde yer alan, kullanılmayan çöplük, depo, liman, rafineri gibi endüstriyel tesislerin bulunduğu bölgeler seçilmekte ve alanın kente kazandırılması; daha önce kent dışında yer alan ya da kullanılmayan bölgelerin kente entegre edile-

6- 1939-40 New York Flushing Meadows expo alanı
7- 1992 Sevilla, La Cartuja Adası expo alanı
8- 1998 Lizbon, Park Naçoes expo alanı

6

7

8

rek yeni bir kentsel merkez haline getirilmesi hedeflenmektedir. Bu noktada yer seçiminin ardından yaşanan planlama süreci uzun bir aralığa yayılmakta ve planlama sadece alanın yenilenmesini değil, kentle bağlantılı bir sistemin parçası haline gelmesini hedeflenmektedir.

Expoların tarihinde bu organizasyon nedeniyle önemli kazançlar sağlayan, çağdaş bir görünüme kavuşan, yenilenen birçok kent bulunmaktadır. 1906 depremi ve yangını ile neredeyse tamamen yıkılan San Francisco 1915 Dünya Fuarı nedeniyle yeniden inşa edilmiş, üç yıllık bir sürede kentsel peyzajdan altyapı hizmetlerine kadar tüm kent düzenlenmiştir. 1929 Barselona Fuarı da, şehrin geleceğe dönük planlaması için bir araç olmuş, kente ilk kez metro hattı döşenmiş, hastaneler kurulmuş, köprüler yapılmış, enerji hatları güçlendirilmiştir. Ayrıca fuarın kurulduğu alan sonraki dönemlerde eklenen müzeler, konferans salonları, sergi binaları ile şehrin kültürel ve turistik bir merkezi haline dönüşmüş, Barselona kenti bu fuar ile bir metropolitan şehir haline gelmiştir.

1939 fuarı ile New York'un 500 hektarlık Flushing Meadows çöplüğü düzenlenmiş, bataklık alan öncelikle kurutulmuş, yeşillendirilmiş, havaalanı ve rıhtımlar yapılmış, iki büyük yapay gölet inşa edilmiş ve Expo sonrasında kent parkı olarak kullanılmak üzere düzenlenmiştir. 1985 Tsukuba Exposu da Japonya'nın bilimsel araştırma ve eğitim merkezi olarak önceden ayrılmış 2700 hektarlık bir alanın düzenlenmesi için bir fırsat olmuş; bölgeye inşa edilen mimari yapılar gelişmiş bilimsel eğitim ve nükleer araştırmalar için kullanım sağlamıştır. 1992 Exposu'nda kentin kimliği, kent kültürünü anlatarak (Kolomb'un keşif yolculuğuna bu kentten çıktığı, kentin pek çok bilim adamı ve kaşifi barındırdığı, önemli bir liman olduğu gibi) yeniden kurgulanmış, alt yapı düzenlemeleri yapılmış, ulaşım yolları, köprüler, istasyonlar, havaalanları, meydanlar, dinlenme alanları düzenlenmiş, orta büyüklükte bir kent olan Sevilla, İspanya'nın küçük bir kasabası iken Avrupa'nın modern bir metropolü haline dönüşmüştür.

1998 Exposu da Lizbon kentinin gelişimi için bir fırsat olmuş, tüm kent çapında yapılan değişikliklerle Lizbon fuar sonrasında kendi ticari rolünü de ortaya koyarak Avrupa'nın önemli kentlerinden biri olma yolunda adım atmıştır. 1940'larda deniz uçaklarının havaalanı olarak kullanılan, endüstriyel fabrikaların, köhne depolarının, barakalarının, çöp dökme alanlarının, petrol rafinerilerinin, şehrin terk edilmiş liman tesislerinin bulunduğu terkedilmiş 340 hektarlık bir bölge, 1998 Lisbon Expo'su için ıslah edilerek kent ile bütünlemesi sağlanmıştır. Fuarla birlikte düşünülen dev yol ve iletişim ağları organizasyonu, kentin ulaşım sistemine önemli kolaylıklar sağlamış, dokuz ta-

ne yeni çevre yolu, bir köprü, ulusal ve uluslararası tren hatlarının, hızlı trenlerin, normal trenlerin, bölgesel otobüs hatlarının ve yer altı metro ağlarının birleşme noktası olan bir tren istasyonu ve yeni otobüs istasyonları inşa edilmiştir (http://www.parquedasnacoes.pt/en). Şu anda eski Expo alanı bir liman, özel hastane, otel, otobüs, bir kent istasyonu, akvaryum, alışveriş merkezi, çok amaçlı kültür merkezi, ulusal ve uluslararası fuarlar için kullanılan sergi alanları, restoranlar, parklar, müzeler, yüksek iş merkezleri ve konut bloklarını içeren bir bölgeye dönüştürülerek kullanılabilir hale getirilmiştir. Bu sayede sadece bölge kültürel bir merkez olmakla kalmamış, önceleri fakir bir ülke olan Portekiz'in Lizbon kentinin sosyo-ekonomik, kültürel ve turistik kalkınması sağlanmıştır.

Zaten mevcut bir ticaret fuarının bulunduğu 160 hektarlık bir alana yayılan Hanover Exposu da kentin bir fuarlar kenti olmasına olanak tanımış, bölgeye 25000 adet otomobil 1900 adet otobüs parkı, geri dönüşüm ve atık tesisleri, yenilenmiş ulaşım ağları, alanı havaalanına bağlayan bir otoban, yeni hızlı tren durakları ve fuar içi ring hattı kazandırmıştır. 2010 yılında Shangi'de düzenlenecek Expo sayesinde kentin içinden geçen nehrin etrafında oldukça yoksul bir bölgede yaşayan halk kendileri için üretilen daha geniş ve sıhhi bir kentsel mekana kavuşmuşlardır.

Mimariye Etkisi ve Getirdiği Yenilikler

Expolar ağırlıklı biçimde mimari öğelerle gerçekleştirilmiş zengin iletişim tasarımı ortamlarıdır. Tüm ulusların davetli olduğu 1851'deki ilk sergide, İngiltere'nin ürünlerini pazarlama ve kendini dünyaya kabul ettirme amaçları yolunda sahip olduğu teknolojiyi sergilemesi dünya ülkelerini kışkırtmıştır. Kültürler arası iletişimin kısıtlı olduğu bu dönemde, farklı toplumların ve farklı kültürlerin bir araya geldiği evrensel bir ortam olan Expolar, zamanla tüm dünya ülkeleri için kimliklerini ve kültürlerini sergilemek, kendilerini dünyaya kanıtlamak için bir fırsat haline gelmiştir. Buna bağlı olarak sergi binalarının tasarımı ayrı bir önem kazanmış, ülke pavyonlarının kendileri birer sergileme nesnesi haline dönüşmüş, pavyonlar başlı başına birer temsil elemanı, mesaj iletme aracı olarak tasarlanmışlardır. Kültürel kimliğin kalıcı bir taşıyıcısı olan mimarlık da, ulusların, kültürlerin, firmaların, uluslararası kuruluşların pavyonlarında, kimliklerinin görselleştirilmesinin en önemli aracı olmuştur.

Bunun yanı sıra geçici olmaları sebebiyle özellikle mimarlık alanında ve strüktürel anlamda serbest ve tehlikesiz bir deneme alanı yarattıklarından, teorileri deneyebilmek ve pratiğe uygulayabilmek için büyük bir fırsat olmuşlardır. Ütopik strüktürler Expolar sayesinde mimariye uygulanabilir hale dönüştürülmüş, sıra dışı mimari örnekler denenmiş ve dünyaya yayılmış, tasarlanan birçok yapı dönemlerinde mimari akımların öncüsü olmuş-

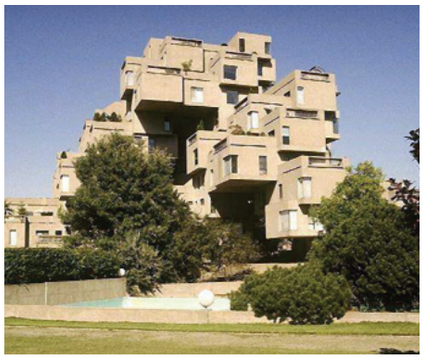
9

10

11

12

9- 1851 Londra, Crystal Palace
10- 1929 Barselona, Almanya Pavyonu
11- 1958 Brüksel, Atomium
12- 1967 Montreal, Almanya Pavyonu


13

14

15

lardır. Geçici olmalarına rağmen, hem mimari tasarımlar hem de iç mekan düzenlemeleri dünya tarihinde önemli izler bırakmışlar ve mimarlık tarihinde hatırlanan öğeler olmuşlardır. Ayrıca çocuk oyun alanları, kafeteryalar, eğlence alanları gibi aktivite bölgeleri ilk defa Dünya Fuarlarında kullanılmış, aydınlatma, peyzaj mimarlığı, endüstriyel tasarım iç mekan tasarımı gibi mimarlığın alt uygulama alanları Expolarla önem kazanmıştır.

1851 Londra Uluslararası Sergisi için Hyde Park'ta kurulan Crystal Palace, mimari açıdan bir çok ilki barındırmaktadır. Endüstrileşmenin çok net bir ifadesi olan strüktürü ile çağın ruhunu yansıtan, prefabrikasyon tekniğinin ilk olarak kullanıldığı, cam-demir birlikteliği, yalınlık, transparanlık, gün ışığının mekansal kullanımı gibi kavramları ile mimarlığa yeni bir stil getiren yapı bir çok kaynak tarafından modernizm akımının öncüsü olarak gösterilmektedir (Giedion, 1967).

1867 Paris Evrensel Sergisi, İran, Osmanlı, Fas'ın yan yana olduğu, zengin bir çeşitlilikle Doğu ülkelerinin ve de sömürgelerinin mimarisini ve egzotizmini görüntüleyen pastiche yapılarıyla Oryantalizm akımını Batı'ya olduğu kadar diğer dünya ülkelerine de yaymıştır(Batur, 2000). Neo-klasisizm akımının yayılmasına sebep olan 1893 Columbia Sergisi, her türlü eğlence ortamının yaratıldığı "Midway" adı verilen alan ile Amerika'nın yaşam tarzının ayrılmaz bir parçası olan ve zaman içinde Avrupa'ya da yayılan çok büyük eğlence parklarının başlangıcı olmuştur. Art Nouveau akımının doruğa ulaştığı bir dönemde kurulan 1900 Paris Sergisi de bu akımın tüm sanat alanlarında ve mimarlıkta dünyaya yayılmasına sebep olmuştur.

1929 Barselona Exposu'nda Mies van der Rohe tarafından tasarlanan Alman Pavyonu, yalın hatları, ışık ve malzeme kullanımıyla Avrupa'yı ve dünyayı saran rasyonalist bir mimarinin ve Bauhaus akımının başlangıcı olmuştur. 1958 Brüksel Sergisi'nde kente simge olarak kalan sergi yapısı atomium ile Le Corbusier tarafından tasarlanan hiperbolik paraboloid formundaki Philips Pavyonu; 1967 Montreal Exposu'nda Buckminister

16

Fuller'in alüminyum ve pleksiglastan oluşan jeodezik kubbesi, Frei Otto'nun Almanya Pavyonu'ndaki gerilimli çadır örtüsü, Moshie Safdie'nin "Habitat"ı, mimarlığın ulaştığı en son sınırı somutlaştırmış, mimari ve strüktürel birer prototip oluşturmuşlardır. Günümüzde oldukça sıklıkla kullanılan gerilimli membran, şişme sistemler, uzay kafes kiriş, jeodezik kubbe gibi çok farklı strüktürler 1970 Osaka Exposu ile geniş kullanım olanağı bulmuş ve yaygınlaşmıştır. Kenzo Tange tasarımı festival plazada, üstünü çift tabakalı şişme yastıkların örttüğü kafes kiriş, boşluklarında ilk kez aydınlatma, ısıtma, akustik aygıtlar, plastik yaşama kapsülleri gibi teknik ya da sergilemeye ait elemanları barındırmaktadır. 1992 Sevilla Exposunda, Nicholas Grimshaw tarafından tasarlanan İngiltere Pavyonu, üzerinde yer alan enerji panelleriyle topladığı enerjiyi cephesinde su duvarı oluşturmak için gerekli devir-daimde kullanarak sıcak iklimin olumsuz etkisini avantaja çevirmesi, ayarlanabilir panellerle gün ışığını bina içine yönlendirmesiyle mimariye enerjinin etkin kullanımı, sürdürülebilirlik, enerji tasarrufu gibi kavramlar katmış, dünya gündeminde ekolojik mimarlık gibi yeni bir anlayışın oluşmasına öncülük etmiştir.

17

18

13- 1967 Montreal, Habitat
14- 1967 Montreal, jeodezik kubbe formundaki ABD Pavyonu
15- 1998 Lizbon, Orient İstasyonu
16- 1998 Lizbon, Portekiz Pavyonu
17- 2000 Hannover, İsviçre Pavyonu
18- 2005 Aichi, İspanya Pavyonu

1998 Lizbon Exposu'nda Alvaro Siza tarafından tasarlanan Portekiz Pavyonu, Calatrava'nın tasarladığı Orient Tren İstasyonu, Oceanarium akvaryumu ve Atlantik Pavyonu yalın ve minimalist bir mimariye dönüşü simgelerken, 2000 Hannover Exposu'nda temayla bağlantılı olarak doğa, doğanın koruması ve geri dönüşebilirlik gibi kavramları mimarileriyle somutlaştıran, farklı doğa katmanlarını temsil eden Hollanda Pavyonu, tamamen masif yığma ahşaptan üretilen İsviçre Pavyonu ve geri dönüşümlü kağıt borulardan oluşturulmuş Japonya Pavyonu ön plana çıkan yapılar olmuşlardır. 2005 Aichi Exposu'nda FOA tarafından tasarlanan İspanya Pavyonu yöresel bir malzeme olan, renkli, küçük altıgen sırlı seramiklerden dış duvarları ve iç mekan düzenlemesiyle adından sıkça söz ettirmiştir.

Sonuç: Yorumlar ve Değerlendirme

İzmir medyasında Expo'ya biçilen anlam "İzmir'in Yeniden Doğuşu"... Expo adaylığıyla yeşilin arttığı, kültürel ve rekreatif alanların genişlediği, kentsel dönüşümün hızla sürdüğü, metro ağının tamamlandığı pırıl pırıl bir kentin hayalleri kuruluyor. Matematiksel olarak İzmir'in şansı %50 ancak önemli olan her iki kentin Expoyu almak için dünya çapında yapacağı tanıtım ve kulis çalışmaları sonucu belirleyecek. Şu andaki duruma bakılırsa İzmir, Expoyu almaktaki ısrarlı tutumu, basın, internet yoluyla yaptığı tanıtımlar ve ön hazırlık çalışmaları ile Milano'dan bir adım önde görünüyor. Expoların tarihinde bu organizasyondan fayda görmeyen bir ülke ya da kent yok gibi. 2008 yılının Şubat ayında İzmir Expo 2015 için seçilirse bunun birçok alanlarda yeni ufuklar açacağı, kentin altyapısının, ulaşım ağının, mimari çehresinin değişeceği, yeni yatırımlarla kent kimliğinin baştan aşağı yenileneceği kolaylıkla öngörülebilir. İzmir kentinin yapılaşma sorunları, ulaşım ve altyapı eksiklikleri ve buna benzer birçok durum değerlendirildiğinde Expoyu kaldıramayacağı, ekonomik olarak zarar edilebileceği gibi birçok negatif düşünce geliştirilebilir. Ama bütün bunlara rağmen İzmir Expo gibi bir şansı kaçırmamalıdır. Ancak negatif sonuçlarının mümkün olabildiğince önüne geçilebilmesi için bilgilenilmeli, Expolar çok uzun ve zahmetli bir hazırlık dönemi gerektirdiklerinden ön çalışmalara erken başlanmalı, yukarıda kısaca panoraması sunulan fuarların kapsamlı incelemesiyle çıkarsamalar yapılmalı, ilgili meslek odaları ve üniversitelerin ilgili bölümlerinden mimar ve plancıların da içinde yer aldığı ekipler oluşturularak stratejik planlar geliştirilmelidir.

Kaynaklar

Akyol Altun, T.D. (2003). Expoların/Dünya Fuarlarının Mimari Değerlendirmesi: Türk Pavyonları, yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Bina Bilgisi AnaBilim Dalı, İzmir.
Batur, A. (2000). 19.Yüzyıl Sanayi Sergileri ve Osmanlı Sergi Yapıları, Yapı, 225, ss.67-70.
Findling, J.E. (1990). Historical Dictionary of World's Fairs and Expositions 1851-1988. New York: Greenwood Press.
Giedion, S. (1967). Space, Time&Architecture- The Growth of a New Tradition. Cambridge: Harward University Press.
Heller, A. (1999). World's Fairs And The End Of Progress: An Insider's View. California: Worlds Fair Publisher.
Madran, B. (2000b, Ağustos). 19.Yüzyılda Evrensel Sergiler. Yapı, 225, ss.56-66.
Madran, B. (2000c, Eylül). 20.Yüzyılda Evrensel Sergiler. Yapı, 226, ss.57-68.
Tanju, B. (2000). 1939 New York Dünya Fuarı Üzerine Notlar, Arredamento Mimarlık, 2000/10, ss.94-105.
Wit W., Gilbert J., Rydell R., Haris N., (1993), Grand Illusions: Chicago's World's Fair of 1893. Sewall Co.
www.parquedasnacoes.pt/en

Şebnem Gökçen Dündar, Yrd. Doç. Dr.
DEÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
Deniz Özkelle, Y. Mimar, Kentsel Tasarım Uzmanı

Yüzyılların Yarışında Son Dönem: **"Expo" ve İzmir**

Günümüz kentlerinin gelişiminde kamu sektörünün rolünün azalması ve paralelinde özel sektör temelli girişimci yönetim biçimlerinin kentsel mekanları biçimlendirmesi, dolayısıyla kentsel-kamusal mekanların da birer pazarlama konusu ürün olarak görülmesi ilgili literatürde sıklıkla tartışılıyor. Küresel dinamiklerin kentleri getirdiği son nokta bu: "yer pazarlama" ya da daha fazla bilinen İngilizce deyişiyle [place-marketing]. (Hubbard, 1996). Kentlerin bu ekonomik koşullar altında girdikleri yarış ise keskinleşen kapitalizm olarak tarif edilen küreselleşmenin sözü edilmeye başladığı yıllara özel değil. Kentler arasındaki yarışlar, bugünkü kadar açık olmasa da, yüzyıllardır var. Kentler birbirleriyle rekabet edebilmek için kendilerini benzer şekillerde pazarlıyorlar. Hatta çok genel olarak ele alındığında antik çağlardan bu yana dünyanın yedi harikasının yaratıcısı olmuş birçok kentsel gelişme biçimi bu kapsamda değerlendirilebilir. Ancak bu tür yarışların bir anlamda daha resmi bir temele oturması ve kentlerin gelişimi ve rekabet edebilirlikleri için asal hale gelmesi yaklaşık son 150 yılın hikayesini oluşturuyor. İşte tam bu noktada, "ister ticaret fuarları gibi ekonomik, ister bienaller gibi sanatsal, ister Olimpiyatlar gibi sportif amaçlı olsun, Roche'un 'büyük ölçekli etkinlikler' [mega-events](1) ya da Hall'un 'tarihe damgasını vuran etkinlikler' [hallmark events](2) olarak nitelendirdiği girişimler", dünya kamuoyunun dikkatini çekerek "küresel yoğunlaşma anları" yaratan etkinlikler olarak ön plana çıkıyor ve kentsel imaj üzerindeki katkılarıyla kentlerin pazarlanmasındaki yeni araçlar olarak kabul ediliyor. Roche'a göre bu etkinlikler küreselleşmeyi hem kuran, hem de yansıtan / gösteren etkinlikler olarak ayrıcalıklı konuma sahipler (aktaran Yardımcı, s.27). Nitekim büyük ölçekli etkinlikler çerçevesinde bugünü anlamak adına geçmişe bakıldığında 1851 yılından bu yana düzenlenen Dünya Fuarlarının kentsel gelişimi yönlendirmede çok ciddi birer araç olarak devreye girdiğini söylemek ve "yarış" niteliği çerçevesinde giderek kentler arası rekabeti ne denli yönlendirici olabildiklerini gözlemek mümkün(3). Dolayısıyla Expo dünya fuarları bu yarışın seyrini hayli çarpıcı şekilde gözler önüne seren etkinlikler olarak düşünülebilir.

Dünya fuarları, Endüstri Devrimi'nden sonra seri üretimin ve teknolojinin değişik ve yeni ürünler ortaya koymasıyla birlikte bu ürünlere pazar bulunması, bu sanayi gelişiminin topluma kabul ettirilmesi ve yeniliklerin geniş kitlelere duyurulması doğrultusunda kurgulanır. İlk çıkış noktası itibariyle "organizasyonu düzenleyen ülkenin güç gösterisi" şeklinde gerçekleştirilen fuarlarının zamanla "toplum bilincinin artırılması ile kültür ve toplumsal tarihini olduğu kadar mimarlık tarihini de kapsayan önemli bir organizasyon" konumuna geldikleri ifade edilir. Diğer taraftan, büyük ölçekli etkinlikler günümüz koşullarında yukarıda değinildiği üzere "yer pazarlama" dinamikleri çerçevesinde keskinleşen bir rekabet aracı olarak da görülmeye başlanmıştır. Bir yandan yerel ekonomik gelişim stratejileri kentsel mekanın metalaştırılması yoluyla kente gereksinim duyduğu yatırımları çekerken, diğer yandan Expo türü uluslararası açılımlı etkinlikler kent imajının küresel düzlemde bir değer kazanmasına aracılık eder (Paddison, 1993). Yeni bir kentsel peyzaj oluşumu, kentlerin reklamlarının yapılması ve yeni imaj-vizyon birlikteliğinin beraberinde getirdiği yeni ekonomik olanaklar, hepsi kentlerin bu yarıştan "başarılı" bir şekilde çıkabilmelerini sağlayacaktır. Kentler için Expo fuarlarını düzenleyebilmek işte bu açıdan daha da artan bir öneme sahiptir denebilir. Üstelik tarihsel geçmişinde bu pastadan payını alamamış Türk kentleri için bu yarış aslında çok daha hayati bir boyut kazanır.

Nitekim ulusal ekonomideki paradigmanın endüstrileşmeden hizmet sektörlerine yönelmesi [deindustrialization] ile kentler gelişimlerini artık

• öncü kentsel dönüşüm projeleri [flagship projects of urban regeneration]
• özellikle kültürel içerikli uluslararası etkinlikler (kültürel turizm) ya da
• kültür başkenti seçimleri türü organizasyonlar, Formula-I ya da Universiad türü uluslararası spor aktivitelerine temellenen belirli kentsel yarışlar üzerinden kurgulamaktadır. Expo fuarları bu tablo içerisinde üçüncü kategoride değerlendirilebilir. Bu açıdan bakıldığında; Expo fuarları ve kentsel gelişim arasındaki ilişkinin yerel ölçekte çok da fazla irdelenmemiş bir konu olduğu ortaya çıkar. Oysa kentlerin gelişimlerinde bu tür ekonomik etkinliklerin önemi oldukça açık bir biçimde sergilenmiştir.

Expo Fuarları ve Kentsel Gelişim

"Tarihe damgasını vuran" [hallmark] ya da "büyük ölçekli" [mega], adı her ne olursa olsun, kentlerin uluslararası düzlemde temsillerini sağlayan etkinlikler kentsel gelişimde çoğu zaman ciddi bir kırılma noktası teşkil ederler. İlgili literatürde örneğin Barselona kentinin 1992 Olimpiyat oyunları sonrasında yaşadığı dönüşüme sıklıkla yer verilmesi boşuna değildir. Expo konusunda da 1933-34 New York Expo Fuarı çarpıcı bir örnek olarak verilebilir. New York'ta Flushing Meadow çöplüğünün dönüştürülerek EXPO için kullanılması sonrasında kentsel altyapı yatırımlarının hızlanması, bu tür etkinliklerin Roche'un deyimiyle "yoğunlaşma anı" ile sınırlı kalmadığının ve kentsel gelişimi doğrudan yönlendirici olabildiklerinin bir göstergesidir. Nitekim söz konusu alan, sonrasında kentsel park olarak kullanılmıştır. Benzer çarpıcılıktaki bir başka örnek 1851 yılında düzenlenen ilk dünya sergisine ilişkin olarak verilebilir. 1851 Londra Expo fuarını görmek üzere 6 milyon ziyaretçinin Londra'ya gittiği kaydedilmektedir. Aynı yıllarda tüm İngiltere nüfusu 18 milyondur(4).

Gerek nüfus akışlarına ilişkin değerlerde ciddi farklılık getirerek, gerekse de kentsel alan kullanımında önemli değişiklikler yaratarak, EXPO türü büyük ölçekli etkinliklerin kentsel gelişmeyi yönlendirici bir dinamik oluşturdukları açıktır. Her ne kadar Expo fuarı düzenleyen ülkeler arasında "iflas ettiğini açıklamak yoluyla" başarısızlığı tescil edilmiş 1984 New Orleans örneğinden de söz edilebilecekse de, böyle bir ekonomik başarısızlık olasılığının nadir olduğu, aksine kentlerin ekonomik yapılanmalarında Expo türü etkinliklerin önemli girdiler oluşturduğu göz önünde bulundurulmalıdır.

Expo fuarlarının kentsel gelişim bağlamında yaratabilecekleri etkiler şöyle kategorize edilebilir:

i. Mekansal Kalite: Kentsel mekan düzenlemelerinde daha sağlıklı / yaşanabilir yerleşimlerin oluşumunu sağlayacak müdahalelerin yapılması

ii. Ekonomik Girdi Aracı: Gerek ziyaretçi akışları sayesinde, gerekse de kentsel yatırımların canlandırılması anlamında ekonomik gelir elde edilmesi

iii. Tanıtım Aracı: Kentin uluslararası düzlemde Keyder'in deyimiyle "pazarlanması"(5) için reklam işlevi görmesi

iv. Kentsel Örgütlenme Aracı: Sivil toplum örgütlerinin, yerel yönetimlerin ve özel sektörün ortak hareket edebildiği bir inisiyatif oluşturulması(6).

Kuşkusuz Expo kent genelinde olduğu kadar, konumlanacağı noktanın yakın çevresinde daha da keskin dönüşümlere neden olmaktadır. Özellikle gerekli altyapı hizmetlerinin sağlanmasında hızlandırıcı bir etki yaratması, Expo alanlarının nerede konumlandırılacakları konusunu kent içerisinde bir yarış meselesine dönüştürmektedir.

Kentsel Yer Seçim Kriterleri

Expo fuarların kentsel yerleşiminde B.İ.E (Le Bureau International des Expositions- Uluslararası Sergiler Bürosu) tarafından belirlenmiş herhangi bir mekansal kriter bulunmamaktadır. Burada önemli olan alanın kent ile bağlantısıdır. Tarihsel süreç içerisinde bakıldığında yer seçim kriterlerinin teknolojik gelişmeler doğrultusunda değişim gösterdiği gözlenecektir. Önceleri kent merkezlerinde konumlandırılırlarken, sonrasında altyapı hizmetlerinin sağlanması ile kent yakınındaki alt-bölgeler tercih edilmiş, bu ise kentsel gelişimi doğrudan yönlendirici olmuştur. Expo alanlarının yer seçiminde yönlendirici birtakım faktörlerden söz edilebilir:

• **Expo alanının şehir merkezine uzaklığı ve ulaşım koşulları:** Havaalanı, otogar, tren istasyonu, metro, liman gibi ana ulaşım bağlantılarına rahat, kolay ve hızlı ulaşım imkanı sağlanması gerekmektedir(7). Ayrıca ulaşım ağının güçlendirilmesi yeni teknolojik buluşların hayata geçirilmesi için de imkan yaratır.

• **Altyapı durumu:** Sorun yaşanmaması için hazırlık çalışmalarında alana ait altyapı sisteminin oluşturulması ve ana sistemle bağlantılarının yapılmış olması gerekir.

• **Atıl alanlarının kente kazandırılması:** Kentin kullanılmayan alanlarının fuar alanı olarak seçilmesi o bölgenin kente kazandırılmasını sağlamaktadır(8).

• **Sosyal aktiviteler:** Fuarlar, bünyesinde barındırdığı tüm mekanlar; pavyonlar, eğlence alanları, sanatsal etkinlikler vb. içeren geniş çaplı organizasyonlardır. Bu nedenle organizasyonun eksiksiz sağlanabilmesi için kent içerisindeki sosyal aktivite merkezlerine de yakın konumlandırılmalıdırlar.

• **Konaklama:** Fuar katılımcı ve ziyaretçilerinin çoğunlukla kent dışından gelecek olmaları nedeniyle konaklama olanakları fizibilite raporunda tahmin edilen katılımcı sayısına göre önceden belirlenmelidir. Seçilecek konaklama mekanları fuar alanına yakın ve kolay ulaşım imkanına sahip belirli standartta yerler olmak durumundadır.

• **Alan büyüklüğü:** Büyük Expolar için alan büyüklüğüne ilişkin herhangi bir sınırlandırma yoktur. Kaldı ki teknolojinin gelişmesine paralel olarak alan büyüklüklerinde bir düşüş olduğundan söz edilebilir.

• **Tarihsel önem:** Expo fuarlarının en büyük özelliği ev sahibi ülkenin kendi kültürlerini ve tarihsel zenginliklerini tüm dünyaya tanıtmasıdır. Bu nedenle aday olan kentte tarihsel mekanlara uzaklık önemsenir. Amaç tarihsel mekanları yerinde görme imkanı sunabilmektedir.

• **Ekonomik yeterlilik:** Düzenlenmesi düşünülen Exponun türü belirlendikten sonra ikinci aşama finansman sağlamasıdır. Öncelikle kentin organizasyon için yeterli durumda olduğunu gösteren fizibilite raporları hazırlanmalıdır. Ekonomik açıdan yetersiz olan bir kentin seçilme şansı yok denecek kadar azdır.

Sayılan kriterler kuşkusuz bir kentin adaylığını yönlendiren önemli hususlardır. Bir kentin aday olması dahi kentsel gelişim tarihi içerisinde önemli kararlar alınması yönünde kayda değer bir adım olarak düşünülebilir. Nitekim durum İzmir kenti için de böyledir.

İzmir İçin EXPO'nun Anlamı

Bugün İzmir 2015 Expo Fuarı için adaylığını kesinleştirmiş durumda. Şubat 2008'de yapılacak oylamada kesin sonuç belli olacak. O zamana değin Expo alanının seçilmesi ve seçilen temayla bağlantılı olarak gerekli etkinliklerin gerçekleştirilmesi gerekiyor. Bu müdahalelerin ana çatısını oluşturacak olan "Daha İyi Bir Dünya İçin Yeni Yollar ve Herkes İçin Sağlık / New Routes to a Better World and Health for All" teması ise, hedefe ulaşıldığı takdirde, bir sağlık teması olarak Expo tarihinde ilk kez işlenecek. Bunun kentsel ölçekteki anlamı, "yaşam kalitesi" bağlamında "mekansal kalite" hedefine erişme ve kentin yaşanabilirlik kriterleri çerçevesinde gelişimini yeniden sorgulama gerekliliği şeklinde yorumlanabilir. (Özkelle, 2006). Nitekim benimsenen tema bağlamında örneğin körfezin temizliği, kirli havanın temizlenmesi için yeşil alan miktarının artırılması, atıkların geri dönüşümünün sağlanacağı sistemlerin yerel yönetimlerce benimsenmesi gibi kent ve kentli sağlığını ilgilendiren önemli adımlar da atılabilir.

Expo alanının neresi olarak kesinleştirileceği konusunda ise hala tartışmalar sürmektedir. Yapılan kesin bir açıklama olmamasına karşın, nihai görüşler ya İzmir Batı aksında(9), ya da Buca Gölet çevresinde(10) yoğunlaşmaktadır. İzmir özelinde alan tercihinin kent dışında mı, yoksa kent içerisinde mi yapılması gerektiği sorusuna temellenen kritik kararın, hem Expo'nun başarısı, hem de söz konusu organizasyonun kente katkısı temelinde özenle tartışılması ve değerlendirilmesi gerektiği açıktır. Bu tartışma ortak bir inisiyatif oluşturabilmek adına tüm kesim temsilcilerinin katılımıyla ve yukarıda sayılan kriterler arasında belki de öncelikle "atıl alanların kente kazandırılması" bağlamında yürütülmelidir. Çünkü böylelikle bir taraftan ana tema çerçevesinde tüm kentsel mekanın, sağlıklı, dolayısıyla "yaşanabilir" bir kente dönüştürülmesi için adımlar atılırken, diğer taraftan seçilecek alan ve yakın çevresindeki dönüşümler Expo'nun yer alacağı kentsel alt bölge gelişimini ciddi şekilde ivmelendirebilecektir. 2015 yılının kent için önemli bir kırılma noktası haline gelmesi gibi bir hedef benimseniyorsa eğer, yapılacak her müdahalenin salt etkinliğin kendisi için değil -yani, yalnızca yaşanacak "yoğunlaşma anı"nı bir şekilde sorunsuz geçirmek, böylelikle kenti uluslararası ölçekte tanıtmış olmak için değil-, nihai olarak kent ve kentli için -yani her kesimden kentlinin sağlıklı kentsel yaşam koşullarının oluşturulması ve kentin sürdürülebilirliğinin sağlanması için- gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Kuşkusuz Expo yer arayışlarının sürdüğü bugünkü süreçte yönlendirici olabilmek ve gelişmeleri toplum-mekan ekseninde çözümleyebilmek açısından "planlama yaklaşımı" önem taşır, ama özellikle içeriği özenle kurgulanması gerekli bir araç haline de gelmektedir. Küreselleşmeyle gelişen ve birçok alana yayılan çok boyutlu erozyonla bağlantılı olarak politik tavrın da gittikçe önem kazandığı bir ortamda ve temel "siyasal tercih-

Expo 2000 Genel görünüş

Expo 2000 Panorama güneyden görünüş

ler"in süreci "yönlendirici" yapısı da göz önünde bulundurulduğunda, bunun gerekliliği daha da öne çıkmaktadır (Özkelle, 2006, s.185). Bir başka deyişle, Expo türü büyük ölçekli etkinlikleri salt bir siyasi araç olarak ele almak, spekülatif projelere ortam yaratmak ve kentsel gereksinimleri bir yana bırakarak prestij peşindeki yatırımlara öncelik vermek, kente uzun vadede geri dönebilecek faydaların önünü kesebilecektir.

Böyle bir ortamda "Planlama Yaklaşımı"nı çok boyutlu "yaşam kalitesi" düşüncesinin bir parçası olarak ele almak, yer seçiminin önemli bir başlangıç noktası olarak kabul edilebilir. Bunun için de sürdürülebilirlik, işlevsel uygunluk, doğal yapıya uyum, kentsel mekansal değer, yapılaşma özellikleri, altyapı durumu ve nüfus yoğunluğu açılarından da gerekli değerlendirmeler yapılmalıdır. Burada, Expo alanı olarak öngörülen kentsel parçaların (Expo alanı ve yakın çevresi) özgün koşulları ön plana çıkmakta ve bunun sonucunda da kent gelişimindeki önemli rolü açıkça görülebilmektedir (Özkelle, 2006).

Sonuç Yerine:

Expo türü büyük ölçekli etkinliklerin birer "reklam" aracı olarak kullanıldıkları düşünülürse, kentlerin "pazarlanma" süreçlerindeki girişimcilik stratejilerinin hiçbir başarı garantisi olmadığı göz önünde bulundurulmalıdır. Kamu kaynaklarının prestijli, dolayısıyla da spekülatif birtakım projelere kaydırılmasının kentlerdeki yoksulluğu artırıcı bir etki yaratabileceğine literatürde sıklıkla değinilmektedir. Ancak kent imaj ve kimliğinin, bu tür etkinlikler yoluyla eş zamanlı olarak yönetimi bu politikalara yerel destek bulunmasını ve kentsel projelerin benimsenmesi ve desteklenmesini sağlayabilir. Bu anlamda Expo fuarına yönelik gerçekleştirilmesi gerekli yatırımları kentsel gelişim içerisindeki öncelikli müdahale konuları ile eşleştirmek gerekecektir. Kaldı ki Expo salt İzmir'in değil, Türkiye'nin ilk adaylığıdır, ve gerçekleştiği takdirde ilk fuarı olacaktır. Bu da yüzyılların yarışında İzmir kentine çok önemli bir rol biçmektedir. ◘

Notlar:

(1) Maurice Roche, Mega-Events and Modernity: Olympics and Expos in the Growth of Global Culture, Londra, Routledge, 2000'dan aktaran Yardımcı, 2005, s.26.

(2) Hall, C.M. (1989) Hallmark Events and the Planning Process; in G.J. Syme, B.J.Shaw, D.M.Fenton & W.S. Mueller (Ed) The Planning and Evaluation of Hallmark Events (Aldershot: Ashgate), ss.20-39'dan aktaran Deffner, A. & Labrianidis, L. (2005), s.241.

(3) Kaldı ki, bütün evreni belirli bir düzen içinde temsil etme iddiasını taşıyan, bunu yaparken Batı uygarlığını esas alan bir ilerleme dizgesine dayanan ve ülkeleri de buna göre sınıflandıran dünya sergileri / fuarlarında, Avrupa ülkeleri uygarlığın taşıyıcısı olarak tescil edilirken, sömürgeci pratikleri de meşrulaştırılmaktadır (Timothy Mitchell, Mısır'ın Sömürgeleştirilmesi, İletişim Yayınları, 2001'den aktaran Yardımcı, S. (2005), s.17-18.

(4) Urry, John (2000) Sociology Beyond Societies, Londra: Routledge, s.148'den aktaran Yardımcı, 2005, s.34.

(5) Çağlar Keyder'in "İstanbul'u Nasıl Satmalı?" adlı yazısı kastedilmektedir; İstanbul, s:3 (1992).

(6) Temanın seçilme yöntemi bile bu ortak sürecin nasıl işlemeye başladığının bir göstergesi olarak kabul edilebilir. Sürecin detayları için bknz. http://www.expoizmir2015.org.

(7) Örneğin 1929 Barcelona Expo fuarında ulaşımını kolaylaştırmak amacıyla metro ağı oluşturulmuştur. Benzer şekilde Hannover Expo 2000 hazırlık çalışmalarında dikkati çeken nokta kentte yapılan ilk değişikliğinin kentin ulaşım ağının güçlendirilmiş olmasıdır. Mevcut otobanlara ek olarak havaalanı ile doğrudan bağlantılı yeni bir otoban yapılmıştır. Ayrıca kentin köprülerle donatıldığı 1992 Seville Fuarı ya da ilk tren istasyonuna sahip olan 1933-34 Chicago Fuarı gibi birçok örnekten söz edilebilir.

(8) Bunun en güzel örneği metin içerisinde bahsedildiği üzere 1939-1940 New York Expo fuarıdır.

(9) İzmir Belediye Başkanı Aziz Kocaoğlu'nun açıklaması bknz.:"Kocaoğlu: Yol Ayrımındayız" http://www.urlaonline.com/urlaaktif/content/view/549/158/

(10) Şehir Plancıları Odası görüşü, bkz."Expo 2015 Izmir için Yerseçim Önerisi" http://www.spoizmir.org/index.php?option=com_content&task=view&id=213&Itemid=39

Kaynaklar:

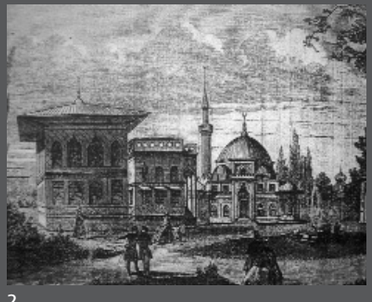
- Deffner, Alex & Labrianidis, Lois (2005) Planning Culture and Time in a Mega-event: Thessaloniki as the European City of Culture in 1997, International Planning Studies, Vol. 10, No. 3-4, ss.241-264.
- Hubbard, P. (1996) Urban Design and City Regeneration: Social Representations of Entrepreneurial Landscapes Urban Studies, Vol. 33, No. 8, 1441-1461.
- Madran, B. (2000a, Ağustos). Bir Küresel İletişim Ortamı Olarak Dünya Fuarları. Domus (6). s.68-73.
- Madran, B. (2000b, Eylül). 20. Yüzyılda Evrensel Sergiler. Yapı (226). S.57-68.
- Oktay, D. (2001). Kentlerimizin Yaşam Kalitesi Ve Sürdürülebilirlik. Mimarlık (302). s. 45-49.
- Özkelle, D. (2006) Expoların Gelişim Süreçleri ve Kentle Etkileşimleri; İzmir Expo 2015 Örneğinde Bir İnceleme. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, DEU Fen Bil. Ens., Izmir.
- Öztürk, A.O. (1992). Yüzyılın Fiesta'sı: Expo'92 Sevilla. Yapı (125). s.70-81.
- Paddison, R. (1993) City Marketing, Image Reconstruction and Urban Regeneration, Urban Studies, 30, 339-350.
- Roche, M. (2003) Mega-events, Time and Modernity: On Time Structures in Global Society, Time & Society, Vol. 12, No.1, ss.99-126.
- Tanju, B. (2000a). 1939 New York Dünya Fuarı Üzerine Notlar. Arredamento Mimarlık. (2000/10). s.94-105.
- Yardımcı, S. (2005) Kentsel Değişim ve Festivalizm: Küreselleşen İstanbul'da Bienal, İletişim Yayınları, İstanbul.
- http://www.expoizmir2015.org
- "Kocaoğlu: Yol Ayrımındayız"
http://www.urlaonline.com/urlaaktif/content/view/549/158/
- "Expo 2015 İzmir için Yer Seçim Önerisi"
http://www.spoizmir.org/index.php?option=com_content&task=view&id=213&Itemid=39

T. Didem Akyol Altun, Ar. Gör.
DEÜ Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü

Expolar ve Türkiye

Expolardaki ülke pavyonları incelendiğinde, döneminin sosyo-politik ve kültürel yapısı, buna paralel olarak şekillenen mimarlık disiplinindeki dönüşümler ve kimliğin mimari temsiliyetinin farklı görünümleri okunabilmektedir. Türkiye'de de mimarlık tarihinin gündeminde tarihsel süreç boyunca çeşitli dönemlerde Doğu/Batı, geleneksel/modern, ulusal/uluslararası, yerel/küresel gibi kavram kutuplaşmaları ekseninde değişik biçimler alarak yer alan "ulusal kimlik" arayışları 1851-2005 yılları arasındaki Türk Pavyonları üzerinden gözlemlenebilmekte, sergi pavyonunun mimarisinin yer aldığı dönemin yapısını birebir yansıttığı görülmektedir. Bu bağlamda Expolardaki Türk Pavyonları Türk mimarlığında farklı dönemlerde farklı bakış açıları çerçevesinde, "Türk kimliği"ni ve onun "mimari temsiliyet"ini görselleştiren bir mimari ürün kataloğu gibidir. ◘

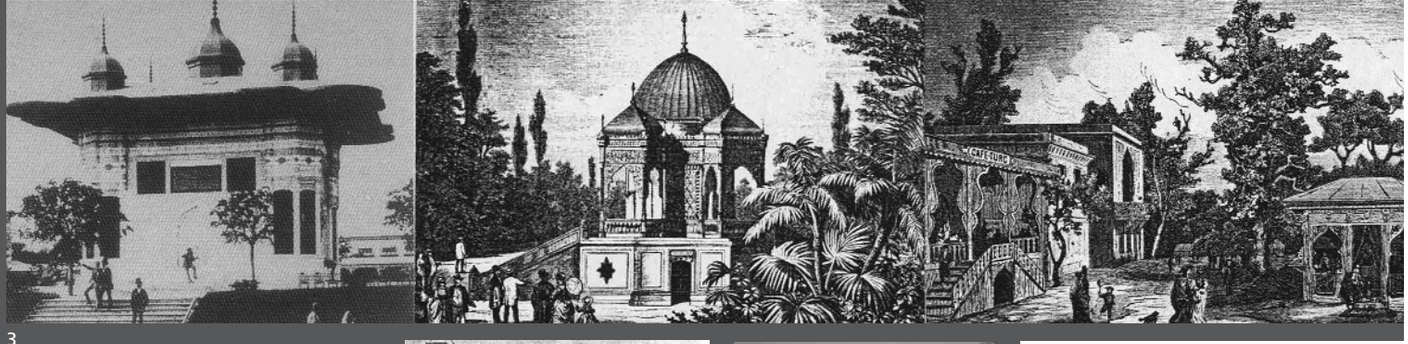
1



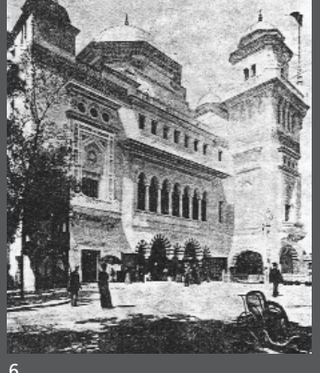
2

4

5

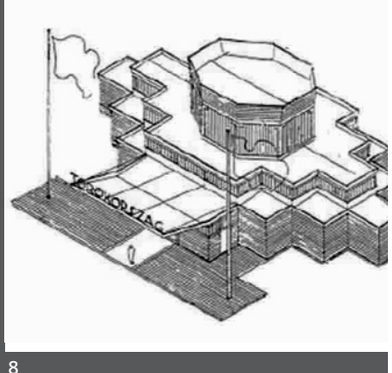


3



6

7



8

1- 1851 Londra Sergisi Osmanlılara ayrılan kompartıman
2- 1867 Paris Sergisi'nde Türk Mahallesi
3- 1873 Viyana Sergisi Osmanlı Pavyonu
4- 1889 Paris Sergisi Türk Tütün Pavyonu
5- 1893 Columbia Sergisi Osmanlı Pavyonu
6- 1900 Paris Sergisi Osmanlı Pavyonu
7- 1911 Torino Sergisi Osmanlı Pavyonu
8- 1931 Peşte Sergisi Türk Pavyonu

9

10

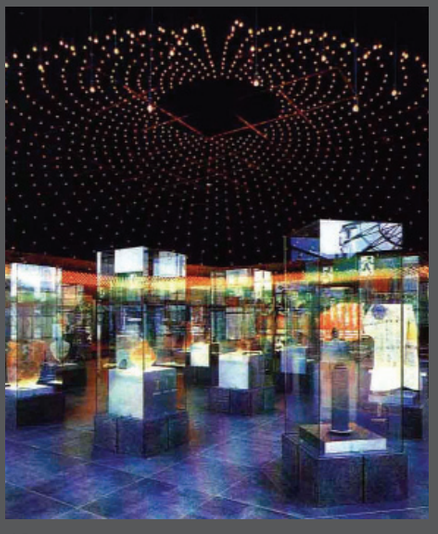
11

12

13

14

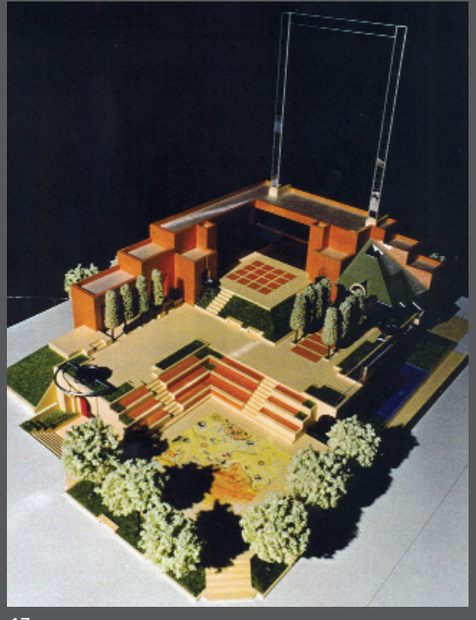
15



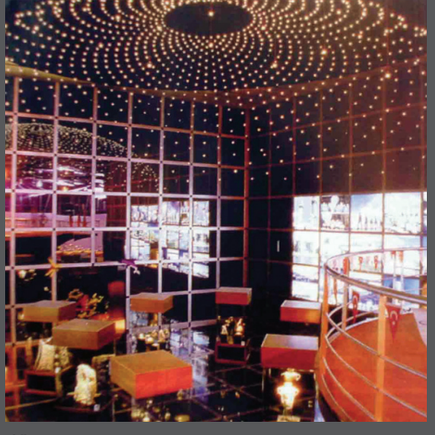
16

9- 1935 Brüksel Sergisi Türk Pavyonu
10- 1937 Paris Sergisi Türk Pavyonu
11- 1939 New York Fuarı Türk Pavyonu
12- 1958 Brüksel Sergisi Türk Pavyonu
13- 1964 New York Sergisi Türk Pavyonu
14- 1970 Osaka Exposu Türk Pavyonu
15- 1970 Osaka Exposu Türk Pavyonu
İç Düzenlemesi
16- 1985 Tsukuba Exposu Türk Pavyonu
17- 1992 Sevilla Exposu Türk Pavyonu
18- 1998 Lizbon Exposu Türk Pavyonu
19- 2000 Hanover Exposu Türk Pavyonu
20- 2005 Aichi Exposu Türk Pavyonu

19



17



18

20

Güngör Kaftancı, Mimar

EXPO İzmir Çabalarının Düşündürdükleri

Son aylarda İzmir'de en çok konuşulan konulardan birisi, 2015'de Expo'nun İzmir'de düzenlenebilmesi. Bunun için meslek odalarında, basında televizyonlarda, çeşitli platformlarda, derneklerde, elektronik posta gruplarında hep bu konu tartışılıyor. Kenti ile ilgilenen herkesi Expo heyecanı sarmış gibi. Kentsel konudaki bu heyecan, kentlilik bilincine kavuşma açısından bana umut verici ve olumlu bir olgu olarak görünüyor. Genellikle ev sahipliğine aday olan öteki kente (Milano) karşı uygulanacak stratejiler, gruplar halinde Tayvan'a gidişler, daha sonra nerelere nasıl gitme gerekliliği konuları gündeme geliyor ve Expo'yu alabilmek için her türlü fedakarlığın yapılması kararında birleşiliyor.

Kentimizin birbirinden önemli birçok sorunu karşısında yapamadığımız bu duyarlı birlikteliğin toplum psikolojisi açısından ilginç boyutları olabilir. Örneğin bugüne kadar her zaman dünyanın en kalkınmış kentlerinde düzenlendiği için, 'İzmir'imizi de böyle görmek istediğimizden kaynaklanıyor, kendimizi kandırıyor olabiliriz. Daha farklı açıklamalar olsa da ben de kentini seven bir İzmirli olarak, bu heyecana katılıyor, Expo'yu İzmir'de de izlemeyi düşlüyorum.

Fakat!

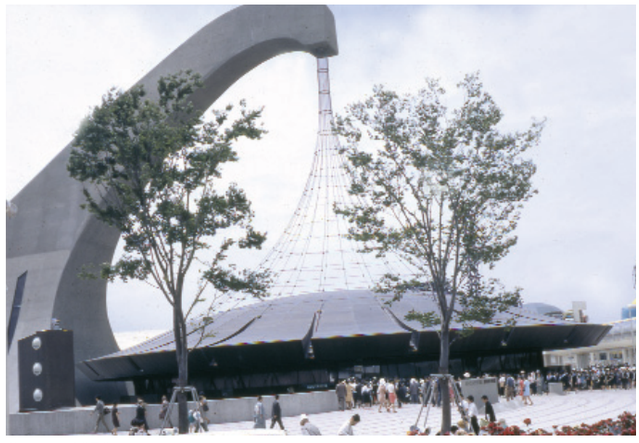
Önce hararetle konuyu dile getirenlerin tamamının Expo'ların ne olduğu konusunda doğru bilgilere sahip olduklarından kuşkuluyum. Kısaca hatırlatmak gerekirse Dünya sergilerinin ana amaçları, insanlığın eriştiği kültürel, teknolojik, sanatsal, giderek etik boyutlarda bir kesit almak, bu yöntemle, geleceğe, insanlığın beklentilerine, umutlarına, ütopyalarına ışık tutmak olarak özetlenebilir. Bu amaçlarla saptanan bir ana temaya bağlı ve oluşturacakları alt temalara uygun olarak, diğer ülkeler ve kentler ev sahibi kentin arenasında, vardıkları uygarlık düzeyini göstermek, insanlığa yaptıkları ve yapacaklarını sergilemek için adeta bir yarışa girerler. Sergileri gezenler insan olmanın gururunu yaşarlar. Bu yarışta genellikle ev sahibi de öne çıkmak ister.

Yarışın en belirgin ve kalıcı aracı Mimarlıktır.

Expo'lardaki pavyonlar yukarıda özetlemeye çalıştığım işlevleri yerine getirmeye çalışırken, bir yönden de yarının mimarlığının habercicisi olurlar. Bu öncü tavırlar sonraki yıllarda yapı teknolojisine de etki yapabilir ve yıllarca dünya mimarlığını etkileyebilirler. Dergimizin bu sayısında yetkin arkadaşlarımızın hazırladıkları yazılarda pek çok örneğini bulacağınızı bilmeme karşın ben de birkaç ek yapmak istiyorum:

İlk Dünya Sergisi sayılan 1851 Londra fuarında herkesin bildiği Paxton'un "Kristal Palas"ı, yıllarca camın mimarideki kullanımında öncülüğünü sürdürmüştür. 1957 Berlin İnterbau sergisinde Frei Otto'nun uzay kirişli ve membran örtülü çatı strüktürü, Mies Van der Rohe'nin 1929 Barselona pavyonu, Montreal Expo'da Buckminster Fuller'in jeodezik kubbesi, pnömatik

Osaka, 1970



Osaka, 1970

membran örtü teknikleri Osaka Expo 70'te Kenzo Tange'nin çelik borularla gerçekleştirilen festival meydanı, aynı sergideki Davis Chermayef ve arkadaşlarının gerçekleştirdiği pnömatik membranlı ve olağanüstü açıklıklı Amerika pavyonu, Hannover Expo'daki kağıt Japon pavyonu, hareketli Estonya pavyonu, suyun önemini vurgulayan Fin pavyonu Brüksel'deki Atomium ve daha niceleri çağımız mimarlığını hem yapı teknolojileri yönüyle hem mimarlık diline getirdikleri yenilikleriyle olağanüstü etkilemişlerdir. Dünya mimarlığındaki gelişim ve etkileşimin ayrıntılarını inceleyen uzmanlar, mimarlık tarihçileri çok sık olarak Expo'lardaki bu ilklere referans vermektedirler.

Benim bu hatırlatmayı yapmamın nedeni ise Expo'ların mimarlık alanındaki önemini vurgulamak içindir. İzmir'deki tartışmalarda konunun bu en önemli yönünün ihmal edilmiş olmasına dönük kaygılarımdır. Örneğin Expo 2015'e talip olan kuruluşlar arasında Ticaret Odasının başı çekmesi, herhangi bir mimarlık örgütünün pek görünmüyor olması, bildiğim kadarıyla Tayland'a giden grupta Mimarlar odasından yalnızca tek bir arkadaşın bulunuşu, daha önemli olarak da Expo tartışmalarının hiçbirinde, mimarlıktan söz edildiğine rastlamamış olmamdır.

Bu düşüncenin çağrıştırdığı başka bir soru da Milano ile rekabet ederken kentimizin hangi değerlerini öne çıkaracağımız konusudur. Beyanat verenlerin, geziye gidenlerin, hararetle Expo'yu isteyenlerin söylemlerinde pek fazla ayrıntıya rastlamadım. İzmirliler olarak kentimize olan sevgimizle "İzmir'imiz çok güzeldir" yargısının yeterli olacağını sanmıyorum. Her zaman olduğu gibi "bu topraklar bin yıllardır büyük uygarlıkların beşiği olmuştur" savımızın ne boyutta etkili olacağını da hesaba katmalıyız. Elimizde kalan somut varlıkların, arkeolojik kalıntılar ve ayakta kalabilmiş pek az sayıdaki eski yapılar olduğunun farkında olmalıyız. Onların korunup yaşatılmasında da yeterince başarılı olduğumuzu iddia edemeyiz. Bizim kuşağımızın yarattığı çağdaş mimarlık ürünleri ise toplumumuzun gündemine neredeyse hiç girmemektedir. Kentlimizin büyük bölümü "mimarlık" denince ya Mimar Sinan'ı ya da koruyamadığımız eski evlerimizi anımsar. Aslında az da olsa var olan başarılı çağdaş yapılar kimsenin umurunda değildir, onlar çoğu zaman sağlıksız kentleşmenin içinde kaybolmuş beton yığınlarından ibarettir. Mimarlarını kimse bilmez, tanımaz. Kent ölçeğinde de durum farklı değildir. Kentinin çağımıza yakışır düzeye erişmesini özleyen entellektüellerin önemli bölümü de kente kimlik kazandırmak için, İzmir eski fotoğraflarına bakıp, onların titizlikle korunmalarını istemek, yeni yapılarda onların taklit ve benzerlerine özenmek ötesinde başka öneri geliştirememektedirler.

Sonuç olarak, kentimiz ne yazık ki, arzuladığımız mükemmel bir kent niteliğine erişemedi demek yanlış olmayacaktır. Özellikle son iki belediye başkanımız dönemindeki başarılı çalışmalara karşın son elli yıldır süregelen olumsuz kentleşme olgusunu tam çözebilmiş değiliz. Bu saptamanın, kentimizle ilgili her davranışın arifesinde önemle hatırlanması gerektiğine inanıyorum. Çünkü yaşadığımız çevrenin güzelliğine olduğu kadar, bütün olumsuzluklarına da alışarak, gerçeklerden uzaklaşabiliyoruz.

Hannover, 2000

Expo'ların kente ve ülkeye maliyetleri ile ilgili olarak ayrıntılı araştırmaların yapıldığını da sanmıyorum. Örneğin Osaka Expo 70'te sadece devlet eliyle yapılmış yuvarlak kabinli hava yolları, tema pavyonu, üç bölümlü kiraz çiçeğinden esinlenmiş Japonya pavyonu vb. maliyeti ile İzmir'in tüm metro ağının tamamlanabileceğini iddia etmek abartı olmayacaktır. Hannover Expo'sundan hemen sonra yerel gazetelerin, yaptıkları devasa ve gereksiz masraftan dolayı, yöneticileri topa tuttuklarını biliyorum. Özellikle Ticaret ve Sanayi odalarının turizm vb. yollarla Expo'nun getirileri ile masrafların karşılanabileceğini, olabildiğince ayrıntılı olarak hesap ettiklerini umut ediyorum. Dergimizin diğer yazılarında yer alacağını tahmin ettiğim listeye göre, Expo düzenlenen kentlerin ve ülkelerin, ekonomik bakımdan kalkınmış olmaları bir rastlantı değildir. Bu kentlerin yerel yöneticilerinden bu konuda fikir ve yardım alınabileceğini sanıyorum.

Henüz kesinleşmemiş olmakla birlikte Expo 2015'in ana teması olarak "Sağlık" kavramının düşünüldüğünü okumuştum. Bu yazıyı yazdığım bugün Yeni Asır gazetesinin manşetinde '' İzmir devlet hastanelerinin tamamında ameliyathanelerin kurallara uymadığı yazıyor. Seçilecek tema konusunda ülke olarak, kent olarak söyleyecek sözümüzün, iddiamızın ya da en azından hazırlığımızın olması gerektiğini düşünüyorum. Eğer tema, yöntem olarak bizim tarafımızdan BİE kongresine sunulacak ise şimdiden tartışılmaya başlanmalıdır. Örneğin, arkeolojik kalıntıların Ülkemizin ve kentimizin en değerli varlıkları olması, tarih bilincinin, uygarlığın gelişmesindeki önemini vurgulamak üzere, "ilk çağ uygarlıklarından geleceğimize KÖPRÜ" şeklinde bir tema da ilginç olabilir.

Yukarıda Expo ile ilgili olumsuz savlar öne sürmüş gibi algılanabilirim. Kentimizin bu günkü niteliği bu düşüncelere neden olmaktadır. 2015'e kadar İzmir'in de olağanüstü gelişmeler göstererek sorunlarını çözmüş olmasını, Expo düzenlenecek duruma gelmesini umuyor, bütün koşullara karşın 2015 için seçimi bizim kazanmamızı diliyorum. ☐

Şenel Ergin, Prof.Dr. -Ing.
Duygu Çukur, Ar. Gör.
DEÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Şehir Planlama'da Modül Kullanımı ya da Bir Öncekine Yanıt

Ege Mimarlık Dergisi'nin 2007/1 sayısında, geçen yıl Arkitera tarafından düzenlenen "Mimarlık Kentin Neresinde?" konusunu irdeleyen toplantıların İzmir panelinde ilgi uyandıran "iyi mimarlık – kötü planlama; ya da kötü mimarlık – iyi planlama" kavram çiftini irdeleyen bir yazı yayınlandı. Yazı özetle, "mimarlık ve planlama ilişkisinin doğası, birlikteliği ve çelişkileri üzerine" (Dündar ve Ersoy, 2007, s.20) odaklanmıştı.

Yazıya göre, planlama ve mimarlık arasındaki kopukluk güncel bir sorundu ve Türkiye ve Dünya'da tartışılıyordu; alanları kaynaştırmak adına, özellikle yerel koşullar bağlamında, sorunların daha derinde yatan nedenlerini araştırmak gerekiyordu.

Anlaşıldığı ve uygulandığı biçimiyle, şehir planlama, insanın dışsal etkilerle biçimlenen toplumsal varlığının kişisel olanakları ölçüsünde etkin ve eylemli olabileceği bir ilişkiler örüntüsünü öngören ve bunun mekandan bağımsız soyut sistemsel ağını kuran bir etkinlik iken, mimarlık aynı insanın az veya çok içsel/doğal etkiler altındaki kişisel varlığı üzerinden, öngörülen ilişkileri somutlaştırdığı somut mekandan ve bu mekanın insan aklının ortaya koyabildiği her boyutunun niteliklerinden sorumlu bir etkinliktir. Mimarlık ile planlama ilişkisi bu bağlamda tanımlanırsa, ne "öz itibariyle planlama – mimarlık ilişkisinin bir anlamda et-kemik ilişkisi olduğu" (Dündar ve Ersoy, s.21) kabul edilebilir, ne de yazıda belirtilen önlemlerle iki eylem arasında Ray Wyatt'ın açıklamalarına temellenerek olduğu varsayılan "büyük uçurum" giderilebilir.

Yazıda denilenin aksine, şehir plancıları mekanı soyut olarak algılayabilecek bir alt yapıya sahip değiller, aksine tamamen tüketime dayalı üretime odaklanmış kapitalist ekonominin mekansal soyutlamalarını, yerel mekanı varlık özelliklerinden soyutlayarak aktarma becerisine sahip olmaya çalışıyorlar. Mekanı soyut olarak algılama becerisi aslında, "daha somut teknik, sanatsal ve doğal/ekolojik" (Dündar ve Ersoy, s.21) işlevsel bilgi birikimini gerektirir ki, yazarların da kabul ettiği gibi, şehir plancıları bu donanımdan yoksundur.

Bu reel durumu "plancının bir yoksunluğu" olarak tanımlamak da, planlamaya nasıl bakıldığını göstermektedir. Bir kişi, potansiyel olarak anılan yoksunluğu giderecek biçimde eğitilemez. Şehir planlama bir meslek olarak ele alınmayıp da, insan yaşamının farklı boyut ve ölçeklerde gereksindiği bütün kuram ve uygulama alanlarının ortaklaşa etkin olduğu bir eyleme alanının adı olsaydı, ne sorun ne de herhangi bir yoksunluk kalırdı. Ama… modernist ekonominin istediği bu değildir.

Tarihte ilkel toplumlarda, orta çağ toplumlarında ve birçok gelişmiş kültürde, özel mülkiyet kavramı, İlahiyat'ın ahlak kapsamında düşünülürdü. Onsekizinci yüzyıla kadar ekonomik davranış insan davranışlarının bir bölümü olarak değerlendirilmiş ve humaniter ahlakın değer yargıları ile kurallarına bağlı kalmıştır. Ancak 18. yy. Kapitalizminde ekonomik davranış ahlaktan ve genel değerler sisteminden ayrılarak, insanların istek ve ihtiyaçlarından bağımsız, kendi başına ve kendi kuralları içinde işleyen otonom bir bütünlük olarak anlaşılmaya başlanmıştır ve küçük işletmelerin giderek yok olmaları ile işçilerin yoksullaşmaları da, istenmeyen olumsuz sonuçlar olarak değerlendirilseler de, doğa yasaları gibi değiştirilemez olan ekonomik yasaların bir gereği olarak açıklanmıştır. Fromm'a göre (2003, s.26), radikal Hedonizm ile sınırsız bencillik çağdaş ekonominin temel ilkeleri olmuştur.

Ve 19. yüzyılın ortalarında da mimarlığın içinde, mimarları ve mimarlığın becerilerini kullanarak, sorunsuz ve dirençsiz kendi kullanımına alabileceği bir alan yaratılmıştır ki, işte bunun adıdır şehir planlama. Ve anılan makale boyunca, yazarların "planlama-plancı" sözcüklerini, "şehir planlama-plancıları" anlamında kullanmaları da bu bağlamda zihin ezberini ve konunun tümden bilinç dışında kaldığını göstermektedir.

Özetle, olduğu varsayılarak dile getirilen "soyut algılama becerisi" ile murat edilen aslında, şehir plancılarının mekanı mimarlara kıyasla daha küçük ölçeklerde yüzeyde göründüğü biçimiyle algılayabilme becerisidir. Evet, eğitim bunu vermektedir. İnsanı ve doğayı gözden yitirme pahasına çok küçük ölçeklerde mekanı ele alabilecek ve ülke doğal kaynak potansiyelini

küresel ekonominin yönlendirmeleri doğrultusunda (teknik olarak) dağıtacak "beceriye" sahiptirler.

Dolayısıyla, "Planlama mimarlığın içerisinden doğduğu halde her iki disiplinin nerede kopmaya başladığı sorusunun yanıtı ise aslında aydınlanma sonrasında kente yüklenen anlamın tam da özünde yer alır. Modernitenin kente biçtiği değer bugün gözler önüne serilirken ve uzmanlaşmış disiplinler giderek içlerine kapanırken, aslında ne kadar ironiktir ki, disiplinler kendi eylem alanlarının sorunlarını bile çözemez hale gelmişlerdir." (Dündar ve Ersoy, s.21) ifadesinin, konunun özünü görmemizi engellediğini görmek zorundayız.

Öte yandan, şehir plancıları yeterli bilgiye sahiptir. ODTÜ, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nün, 17-18 Mayıs 1979 günlerinde düzenlediği, "Türkiye'de İMAR PLANLAMASI- Dünü, Bugünü, Yarını" başlıklı seminer kapsamında Tekeli (1980, s.9) "Türkiye'de Kent Planlamasının Tarihsel Kökleri" başlıklı makalesinde, o tarihe değin mesleğin tarihsel gelişiminin derlenmemiş olduğuna işaret ederek, alanın gelişim tarihini sistematik olarak derlemiştir.

Bu çalışmanın söylediğine göre, günümüz şehir planlama uygulamaları bütün dünyada 19. yy.'da doğuyor; "Kapitalizmin ve sanayinin gelişmesi sonucunda ortaya çıkan sanayi kentinin sorunlarını çözümlemeyi amaçlıyor. Kuşkusuz bu yaklaşımın niteliğini belirleyen yalnız sorunlar değil, kapitalist gelişmeyle birlikte değişen devlet mekanizması ve devlet anlayışı da."

Yine 1991'de, 3. Türkiye Şehircilik Kongresi'nde Tekeli, giriş bildirisi olarak "Türkiye'nin Son Otuz Yıllık Kent Planlama Deneyinin Kuram Uygulama İlişkisi Bakımından Değerlendirilmesi"ni yaptığı konuşmasında; "Türkiye'nin kent planlama deneyi yaklaşık olarak 150 yıl kadar geriye gidiyor. Ama bu 150 yıl içinde son otuz yıl ayrı bir özelliğe sahip. Kent planlamanın hem ayrı bir meslek olarak hem de yeniden üretiminin üniversite eğitimi düzeyinde kurumsallaşması bu otuz yıl içinde gerçekleşmiştir." saptamasını yaptıktan sonra, "Kent planlama büyük ölçüde Batı düşüncesinin gelişimi içinde ortaya çıkmış bir pratiktir. Temelde bir modernizasyon projesidir. Bir uzmanlık alanı olarak görülmesi, rasyonellik savı, buna dayanarak toplума yol gösterme iddiası vb. özellikleri bir modernizasyon projesi olmasından kaynaklanmaktadır. Gelişen planlama yaklaşımları düşünsel bakımdan Batı temelli olduğu kadar, kuramsal olarak da Batı temellidir. Kent toprakları üzerinde özel mülkiyetin temel denetim biçimi olduğu kabulüne dayanır. Varlığı ve çözümleri bu mülkiyet biçimlerine dayanır.

Batıda bugün için kent planlamanın iki dayanağından biri olan özel mülkiyet tartışma konusu değildir ama modernizm düşüncesi önemli bir eleştiri karşısındadır." demektedir (s.17).

Türkiye'de şehir planlamanın üniversiter eğitim üzerinden ayrı bir meslek olarak örgütlenip ilk mezunlarını vererek, imarlaşma üzerinde söz sahibi olmasına kadar yaşanan zamanda, alanda eylemli olan mimarlık hem yerli ve yabancı ünlü mimarlarıyla hem de fiziki planlama etkinliğine teknik yaklaşım biçemleriyle, kendi kimlik özelliklerini kazımışlardır.

İlk meslek eğitiminin Avrupa ve A.B.D.'de de yirminci yüzyılın başlarında başladığını düşünürsek, bu dünyada da böyledir.

Tekeli'nin yukarıda verilen iki çalışması incelendiğinde, bu ünlü mimarların kimler olduğu görülecektir.

Anılan Kongrenin giriş bölümünde "Planlı Dönemin Plansız Kentleşmesi 30 Yılın (1961-1991) Bilançosu" konuşmasında Keleş de, "Bir kural olarak kent planlarının geleceğe yönelik olmaktan çok, olup bittileri yasallaştırmayı amaçlayan, düzeltme işlevini bile yerine getirmekten uzak günübirlik kararlardan oluşan belgeler olduğu dikkati çekmektedir. İmar ve gecekondu afları ile yapılmak istenen gerçekte bundan başka bir şey değildir." (s.15) sözleriyle yukarıda söylenenleri desteklemektedir.

1991 yılından günümüze anmaya değer bir gelişme olmadığını da, Dündar ve Ersoy'un makalesinde görmekteyiz.

Geçtiğimiz yıl şehir plancıları 6. kongrelerini yaptılar. Planlama ve Siyaset konularına odaklanan kongrenin giriş konuşmacısı, her zaman olduğu gibi yine alanın üstadı İlhan Tekeli idi. Konuşmasının bir bölümü bağlamında, 1960 öncesi kent planlamasının, büyük ölçüde mimarlığın tasarım becerisi içinde kaldığını ve planların da ünlü tasarımcıların adlarıyla anıldığını (Jansen Planı, Prost Planı, Nihat Yücel planı vesaire gibi); kentin, bütünlüğü olan bir nesne olarak tasarım yeteneği olan kişiler tarafından planlandığını tekrarlamıştır.

Şehir Planlama Mimarlıktan Koptu mu...

Şehir planlama mimarlıktan modül anlayışını devralmış ve fonksiyona dönük ölçümlendirmenin niteliği nedeniyle, kendine uyarlayarak içselleştirmiştir. Şehir planlamadaki modül bilinci sadece ölçümlendirme açısından tekrarlamayı içermemekte, parseli ve binasıyla birlikte bir ölçü birimini/ünitesini de tanımlamaktadır. Dolayısıyla şehir planlamada, mimarlıktaki modül tanımı yerine "tekrarlanabilir ölçü ünitesi/birimi" tanımı daha uygun düşecektir.

Modül bilinci, özellikle şehir planlamanın uygulama ölçeği olan uygulama imar planında yapı /imar adaları tasarımında görülmektedir; tasarımı yönlendiren kriterler ise 3194 sayılı İmar Kanunu ve ilgili yönetmeliklerdeki imar planı yapılmasına ilişkin ilgili maddelerde verilmektedir.

Uygulama imar planında yapı adaları iki farklı düzende, parselasyon ve yapı adası düzeni, tasarlanmakta ve her düzenin tekrarlanabilir ölçü ünitesi – modül anlayışı da farklı olmaktadır. Parsel düzeninde oluşan yapı adasında minimum parsel büyüklüğü, o yapı adası içinde tekrarlanan bir modül konumundadır.

Minimum parsel büyüklüğü, parsellerin minimum genişlik ve derinliklerini, yapı nizamına göre ön, yan, arka bahçe mesafelerini ve parsel üzerine yapılacak binanın boyutlarını belirtmektedir. Parsel, yapı adasını oluşturan en küçük parça/birimdir. Minimum büyüklükteki bir modül-parselin yan yana konumlanmış tekrarıyla bir yapı adası oluşmaktadır. Yapı adalarının birbirinden farklı form ve büyüklükte olması, anılan modül-parselin konumlanışı ve sayısının farklı oluşuyla ilgilidir. Ayrıca verilen büyüklük minimum değeri anlattığı için bundan büyük par-

seller de tasarlanabilmektedir. Aynı yapı adası içinde yer alacak parsellerin büyüklükleri de hemen hemen birbirine yakın büyüklükte olmaktadır. Bu yöntemle tasarlanmış bir yapı adası da, imar planı için "tekrarlanabilir bir ölçü ünitesini/birimini" ya da şehir planlamaya özgü modül anlayışını oluşturmaktadır.

Uygulama imar planında yapı adası üzerine yazılan yapılaşma koşulları (yapı düzeni, yapı yoğunluğu/TAKS ve KAKS değerleri), anılan ölçü ünitesinin niteliğini belirlemektedir. Parsel üzerine yapılacak binanın nizamını, maksimum kat adedini, nizama göre bahçe mesafelerini, taban alanını vermektedir.

Yapı adası düzeninde, üzerinde birden çok bina bulunması öngörülen bir yapı adası, bir parsel anlayışı içinde ele alındığında, yapı adasının kendisi bir modülü oluşturmaktadır; bu durumda birden fazla yapı adasının oluşturduğu komşuluk birimleri, "tekrarlanabilir ölçü ünitelerini" oluşturacaktır. Ya da tasarlanan yapı adalarında tekrarlanan bina büyüklüğü ve kullanım niteliğine göre bina başına düşen açık alan miktarları tekrarlanan ölçü birimleri olduğundan, yapı adası hala "tekrarlanabilir ölçü ünitesi" bağlamında bir modüldür. Bu tür yapı adalarında yapı emsali ve maksimum yükseklik değeri, yapılaşma koşullarını oluşturmaktadır. Yapı adası büyüklüğü, verilen emsal değerinin sunduğu esneklikler arasından en çok bina birimini içeren seçenek göz önünde bulundurularak belirlenmektedir. Başka bir deyişle, imar planında o yapı adası için verilen yapılaşma koşullarına uygun olarak minimum bina taban alanı ve minimum kat yüksekliğine göre yapılaşma olacağı düşünülerek oluşacak bina sayısı ve gerekli açık alan miktarı bir yapı adasının büyüklüğünü oluşturmaktadır. Emsal değeri, KAKS değeriyle aynı anlamı taşımaktadır. Ancak Emsal değeri, toplam yapı inşaat alanı miktarı aynı kalmak koşuluyla bina taban alanı ve kat adedinde değişiklikler yapılmasını olanaklı kılarak KAKS değerine göre esneklik sunmaktadır. Böylece uygulama aşamasında aynı yapı adası için farklı sayıda, farklı nitelikte (taban alanı ve kat adedi açısından) bina birimlerinin tasarlanabilme olanağı bulunmaktadır.

Uygulama imar planında yer alan bir yapı adası, bir üst ölçekteki nazım imar planında aynı yoğunluktaki belirli bir bölgenin içinde tanımlanmaktadır. Dolayısıyla aynı yoğunluk değeri nedeniyle bu bölge, tekrarlanabilir ölçü biriminden /ünitesinden oluşmuş yapı adalarının tekrarından meydana gelmektedir. Kısaca nazım imar planı ölçeğinde aynı yoğunluk bölgelerindeki modül, o bölge içindeki yapı adalarıdır.

Şehir planlamanın Mimarlıktaki modül anlayışını içselleştirdiğini gösteren diğer bir ipucu da plan yapımıyla ilişkili yönetmelikte kentsel sosyal altyapıya ilişkin verilen standartlardır. Nüfusla bağlantılı olarak ilgili tesis için kişi başına düşen alan büyüklüğü (m2) verilmektedir. Burada modül yani tekrarlanan birim, ilgili tesisi kullanacak bir kişinin ihtiyacı olan alan büyüklüğüdür. Fonksiyonel alan büyüklüğünü belirleyen ise ilgili tesisi kullanacak nüfustur. Diğer standart, eğitim, sosyal ve kültürel, sağlık ve resmi tesisler için verilen asgari alan büyüklükleridir (m2). Bu büyüklük belirlenirken ilgili tesisin minimum bina büyüklüğü ve ihtiyaç duyduğu minimum açık alan miktarı göz önüne alınmıştır.

İmar Kanunu ile "Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik", "Belediye ve Mücavir Alan Sınırları İçinde ve Dışında Planı Bulunmayan Alanlarda Uygulanacak İmar Yönetmeliği", "3030 Sayılı Kanun Kapsamı Dışında Kalan Belediyeler Tip İmar Yönetmeliği", "İstanbul İmar Yönetmeliği", "İzmir Büyükşehir Belediyesi İmar Yönetmeliği" ve "Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar Yönetmeliği"nde tanımlar ile parsel ve yapılara ilişkin esasların yer aldığı bölümler altında bulunan ilgili maddeler; uygulama imar planı lejantı ve plan çizim normları, şehir planlamadaki modül bilincini, uygun bir tanımla, şehir planlamanın içerdiği "tekrarlanabilir ölçü birimi/ünitesi"ni, ortaya koymaktadır.

Tekrarlanabilir olma özelliğiyle modül anlayışı, tip imar yönetmelikleri aracılığıyla tüm yerleşmelere taşınabilmekte, uygulanabilmektedir.

Şehir planlamadaki modül kavramı, yapı adalarının grit formuyla da ilişkilidir. İmar planını ulaşım planlaması yönlendirdiği için yapı adaları ve parseller grit formda tasarlanmaktadır. Öncelikle hıza odaklı (bu nedenle organik form istenmez) ulaşım yolları belirlenmektedir. Daha sonra yapı adaları tasarlanmaktadır. Ayrıca organik formlu yapı adaları ölçümlendirme açısından kolaylık sağlamadığı için de tercih edilmemektedir denilebilir. Çünkü organik form, şehir plancıya fazla olanak tanımayan bir formdur.

Yukarıda anılan modül bilinci konut alanları üzerinden örneklendirilmiştir. Ancak diğer kentsel alan kullanımlarından kentsel sosyal altyapı alanları (standartlar itibariyle) ve açık ve yeşil alanlarda da (özellikle çocuk bahçelerinde) modül anlayışı hakimdir.

Oysa şehir planlamanın çocuk oyununa yönelik mekansal düzenlemeleri ve parsel bağımlı geliştirilen modül anlayışlı yaklaşımlarıyla, çocukların fizyolojik ve psişik gereksinimlerini karşılayamadıkları, görülen ve kabul edilen gerçekliklerdendir. Buna karşın şehir planlama, örgütsel ve yasal çerçevede, bu yöndeki eylemli tavrını sürdürmektedir.

Şehir planlama uygulamalarında, oyunun doğasına uygun olmaması nedeniyle, modül anlayışının kırılması gerekmektedir. Bu amaçla daha önceki bir çalışmada gerçekleştirilen "oyun bölgesi" kavramı (Ergin, 1982) alanda, bir uygulama projesi çalışmasına dönüştürülmüştür (1).

Sonuç Olarak

Mimarlık varlık özü itibariyle insan gereksinimlerine odaklanan hümanist bir yaklaşımı benimseyen, insanın işlevsel aklı kadar tarihin derinliklerine inen soylu/köklü bir eylem alanıdır. Ancak, mimarlığın giderek insan ölçeğini kaybetmesi, bu alanı şehir planlamaya yaklaştırır.

Şehir planlama 19. yüzyılda ağır ağır, insanı merkezine almayan, soyut kurgusal sistem olarak işleyeceği öngörülen ve aynı yüzyılda en parlak dönemini yaşayan ekonomiye göre biçimlenmiş, ekonominin varlık koşullarını mekanda organize edip, sürekli yeniden üreten, angaje bir eylem alanıdır. Ekonominin

bağımlı değişkenidir.

". sözünü ettiğimiz bir dizi faktör ve aktör, planlamanın uygulamada yaşadığı sorunların başlıca kaynağıdır kuşkusuz. Popülist politikaların etkisiyle kentli gereksinimlerinden ziyade sermaye birikim süreçlerinin dikte ettiği ekonomik düzene endekslenen geçici çözüm arayışları gündemdedir artık. Bu süreç sonuçta parçacı planlar yaratırken, hatta kimilerine göre planlamanın eylem alanı olarak 'ölümü' anlamına gelirken (.), plansız gelişmelere doğru yönelim de giderek kritik bir seviyeye erişmektedir. Nitekim planlama eylem alanı olarak çoğu zaman bypass edilmekte, kimi zaman önce sermaye birikim alanları yaratılmakta, plan tadilatları ise uygulamadan sonra gelmektedir." (Dündar ve Ersoy, s.22).

Yukarıdaki cümleler, henüz bütün netliği içinde bilinç bilgisi haline gelmemiş de olsa, şehir planlamanın ekonominin bağımlı değişkeni olduğunun kabulü ve örtülü anlatımıdır.

Şehir planlama bağımsız bir eylem alanı olmadığından, yarattığı sorunları görmesine karşın eyleme geçecek bir direnme gücüne de potansiyel olarak sahip değildir. Sorun çözücü öneriler, şehir planlamanın çatısı dışından, doğa, sosyal ve sağlık bilimlerinden gelir; ancak eylem alanı bağımlı işlevselliği nedeniyle, çözümleri kendi eylem alanında içselleştiremez.

Oysa mimarlık, tarihi itibariyle, bağımsızlığı deneyimsel olarak taşıyan, direnme gücüne de potansiyel olarak sahip olan bir eyleme alanıdır. Mekanda yaşadığımız sorunların çözümüne de bu nedenle potansiyel olarak daha yakındır.

Bu yazı iki konuda aşağıda verildiği gibi düşünmektedir.

Mimarlık ile şehir planlama birbirinden kopuk iki eyleme alanı değildir. İkincisi birincisinden koparılarak oluşturulmuştur ama... şehirciliğin tasarım eylemi mimarlığın tasarım mantığını hala taşımaktadır. Çalışma ölçekleri ile odaklandıkları ve varlık nedenleri haline gelen konu ve durumlar düşünüldüğünde bu durum şehir planlamanın zararına işlemektedir. Fiziki planlamanın kent ölçeği, yere/kültüre içkin kendi özgün eyleme biçemi gerekliliğinin ayrımına varmalı ve onu yapısal olarak kurmalıdır.

Şehir planlama bağımlı olma durumuyla yüzleşmeli ve bundan, önce yapısal olarak kurtulmanın yolunu bulmalı; sonra da bunu planlama felsefesi ve tasarım tekniği olarak eylemine içselleştirmelidir (2).

Şehir planlamanın bunu başarması durumunda, iki ayrı özgün niteliklere sahip mimarlık ile şehir planlamanın, birbirlerini, odaklandıkları özne birlikteliğinden ötürü, daha anlamlı ve işlevsel bütünlüklere taşıyacak olan eylem birliğinden söz edilebilir (3).

Eğer yol bu olmazsa, yazarların "Çözüm Olasılıklarına Dair..." başlığı altında sıraladıkları öneriler, Batı kaynaklı üretilen kuramsal bilginin arkasına takılan ülke şehir plancılığına (veya yeni sürümüyle kent tasarımına) mimarlığı da eklemlemekten öte bir anlam taşımıyor. Çünkü soylu/köklü mimarlık yardıma çağrılıyor gibidir.

Şehir planlama söz konusu olduğunda öncelikle anlaşılması gereken, yaşanan durumun bir "raydan çıkma" durumu olmadığı; Aydınlanmanın yarattığı Batı kaynaklı kuramsal gelişme üzerine temellenen Batı kaynaklı davranış biçimlerinin yarattığı ithal aksamalı gelişim göz ardı edilmeden, trenin yol aldığı rayları bizzat oluşturduğudur. ◻

Kaynaklar:

Dündar,Ş.,G., Ersoy, Z., (2007) İyi Mimarlık Kötü Planlama ya da Kötü Mimarlık İyi Planlama, Egemimarlık, İzmir, sayı:60, 20-23.

Ergin,Ş., (1982) Çocuğun Oyun Gereksinimi ve İzmir/Alsancak Semtinde Çocuğa Yönelik Açık-Yeşil Mekân Olanaklarının Artırılması Üzerine Bir Araştırma, Doç. Tezi, Ege Üniversitesi, İzmir.

Fromm, E., (2003) Sahip Olmak ya da Olmak, Arıtan Yayınevi, İstanbul, ISBN 975-582-00-X.

Keleş, R., (1991) Planlı Dönemin Plansız Kentleşmesi 30 Yılın (1961-1991) Bilançosu, "Türkiye'de Şehirciliğin Gelişiminde Son 30 Yılın değerlendirilmesi", 3. Türkiye Şehircilik Kongresi, Bildiri Kitabı, İzmir, ss. 9-16.

Tekeli, İ., (1980) Türkiye'de Kent Planlamasının Tarihsel Kökleri, , "Türkiye'de İMAR PLANLAMASI- Dünü, Bugünü, Yarını", O.D.T.Ü. Mimarlık Fakültesi, Ankara, ss. 8-113.

Tekeli, İ., (1991) Türkiye'nin Son Otuz Yıllık Kent Planlama Deneyinin Kuram Uygulama İlişkisi Bakımından Değerlendirilmesi, "Türkiye'de Şehirciliğin Gelişiminde Son 30 Yılın değerlendirilmesi", 3. Türkiye Şehircilik Kongresi, Bildiri Kitabı, İzmir, ss. 17-25.

Notlar:

(1) Süleyman Demirel Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Komisyonun desteği sağlanarak, S.D.Ü. Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü ile D.E.Ü. Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü "Günümüz Kültürel Yapısı içinde Kentsel Alanda Doğa Korumanın Olanak ve Sınırları İle Sosyalizasyon Sürecinde Çocuklarda Doğa Bilinci Gelişimini Destekleyici Kentsel Tasarım Yaklaşımlarının Saptanması" başlıklı bir çalışma yürütmektedir. Bu makalenin yazarları projenin İzmir grubunu oluşturmaktadır. (Proje No: 01018-m-05, 18.03.2005'de başlayan çalışma, şu anda final raporu yazım aşamasındadır.)

(2) Bu konuda, DEÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümünde yapılan bir doktora tez çalışması örnek olarak verilebilir. Tez, Fen Bilimleri Enstitüsü web sayfasında elektronik olarak yayınlanmıştır. Mediha Burcu Sılaydın, Şehir Planlamanın Paradigmal Sorgulanması ve Ekolojik Dengenin Korunması Bağlamında Yeni Bir Süreç Önerisi (Kuramsal Bir Deneme), DEÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir, 2006.

(3) Bütünlük oluşturmakla, bütüncül olmak/düşünmek birbirinden çok farklı iki durum niteliğidir, Dergideki yazıda bu ayrım da dikkate alınmamıştır.

Adnan Menderes Havalimanı Dış Hatlar Terminali ve Çok Katlı Otoparkı

Proje Müeelifi	: Y. Mimar Rest. Uz. Yakup Hazan
İdare	: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü
Yüklenici Firma	: TAV (Tav İzmir)
İşletme	: TAV (Tav İzmir)
Ana Taşeron	: IC İçtaş
Statik Proje	: Tuncer Mühendislik
Tesisat Projesi	: Bilge Mühendislik
Elektrik Projesi	: Yurdakul Mühendislik
Çelik Proje	: TESEM

Projenin Elde Edilme ve Gerçekleşme Süreci:

1998 yılında DHMİ. Genel Müdürlüğü tarafından dış hatlar terminallerinin projelerinin elde edilmesi için çalışma başlatıldı. O dönemde genel kanı yabancı mimarların bu projeleri yapması eğiliminde idi. Neden olarak da Türkiye'de havaalanı tasarlamış mimarların çok az sayıda olması gösteriliyordu.

Ancak gerek Türk Serbest Mimarlar Derneği gerekse Mimarlar Odası gereken girişimleri yaparak, havaalanı terminal binalarının, serbest, ulusal ve tek kademeli olarak yarışma yoluyla elde edilmelerinde önemli katkılarda bulundular.

Bunun üzerine sırasıyla Ankara Esenboğa, İzmir Adnan Menderes, Dalaman ve Milas Bodrum Dış Hatlar Terminalleri peş peşe yarışmaya çıkarıldı.

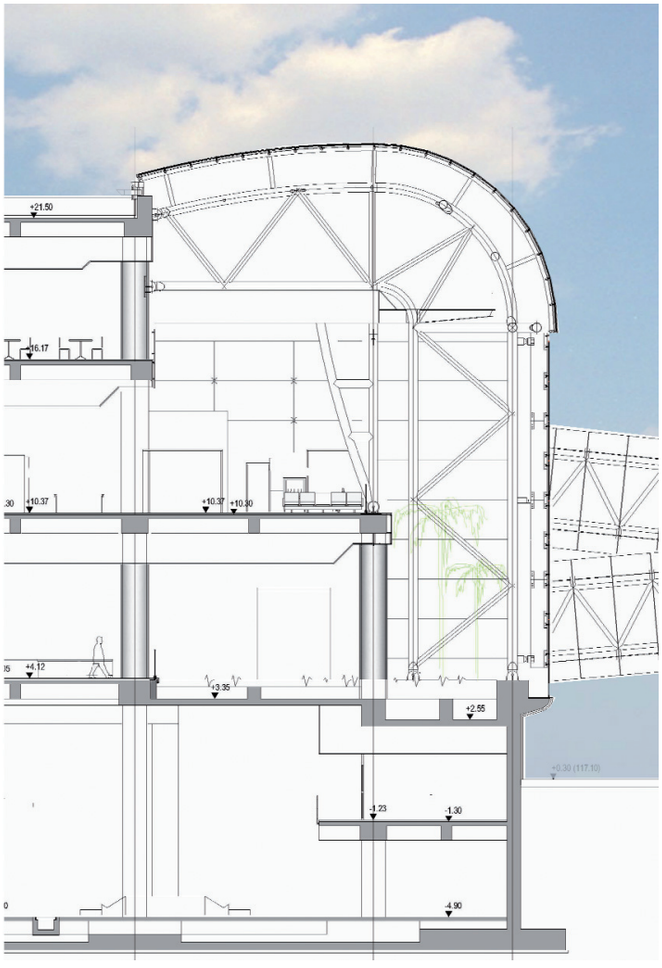
Yakup Hazan Mimarlık Ltd. Şti. de bu yarışmalara katıldı ve:

• Adnan Menderes Havalimanı Dışhatlar Terminali Yarışmasında 1. ÖDÜL
• Ankara Esenboğa Havalimanı İçhatlar - Dışhatlar Terminali Yarışmasında 2. ÖDÜL
• Dalaman Havalimanı Dışhatlar Terminali Yarışmasında da 3. ÖDÜL kazandı.

Yarışma aşamasında terminal binalarının, yap-işlet-devret modeli ile yapılacakları yarışmacılara bildirilmişti.

Daha sonra işin gerçekleşmesi aşamasında DHMİ. Genel Müdürlüğü ile yapılan görüşmeler sonucu birincilik kazanan mimarlardan 1/200 ölçekli projelerin hazırlanması istendi. Yakup Hazan Mimarlık Ltd. Şti. bu projeleri hazırladı ve hazırlanan projeler üzerinden yap-işlet-devret ihaleleri açıldı.

Bu aşamada birincilik kazanan mimarlar arasında fikir ayrılıkları oldu, bazı gruplar 1/200 projelerini yapmak istemediler.

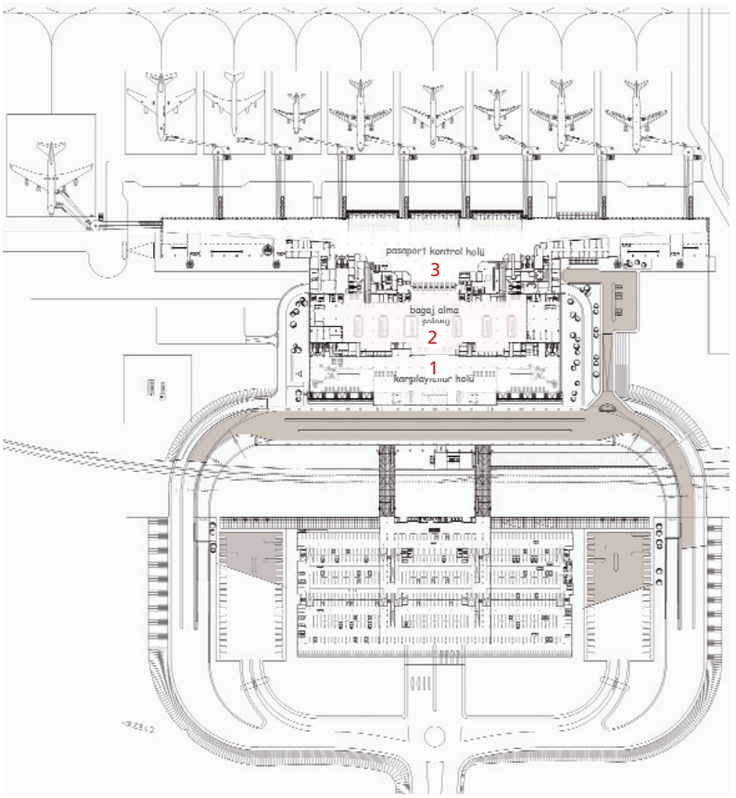


Yakup Hazan Mimarlık Ltd. Şti. projelerin bir an önce hazırlanıp ihaleye çıkması yönünde eğilim gösterdi.

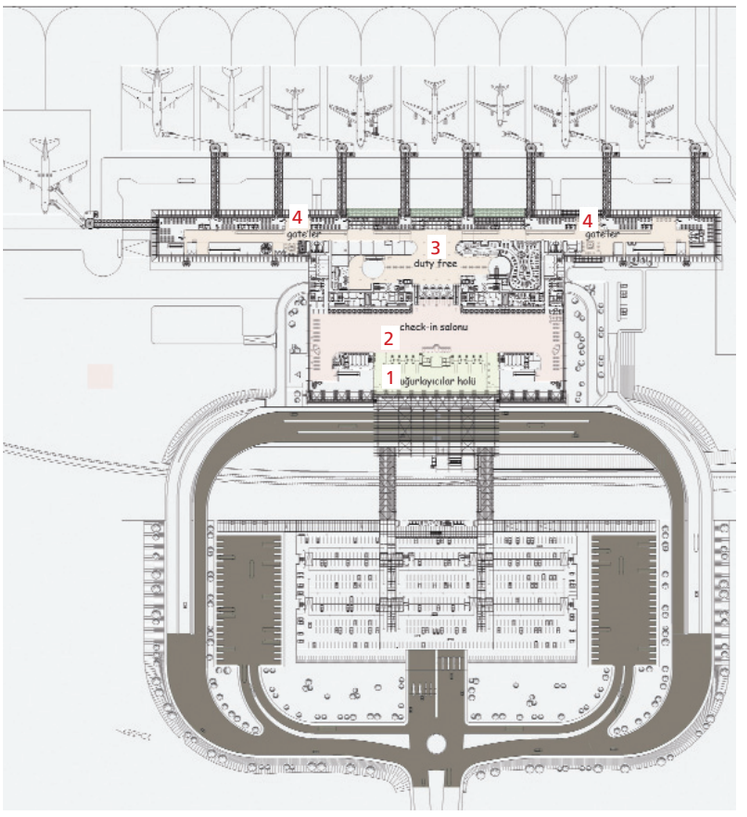
Adnan Menderes Havalimanı Dışhatlar Terminali ve Çok Katlı Otopark inşaatının elde edilmesi için yap-işlet-devret modeli ile açılan ihale iki kez ertelendi. Ve bu süreç içinde yönetimler değişti. Bu yüzden Yakup Hazan Mimarlık Ltd. Şti. 1/200 ölçekli projeyi üç kez elden geçirmek durumunda kalmıştı. Özellikle tren istasyonun yeni yapılacak terminalin önüne taşınıp taşınmaması ve tren yolunun deplase edilip edilmemesi konuları mimarı bir hayli meşgul etmişti. Daha sonra Adnan Menderes Dış Hatlar Terminali ve Katlı Otoparkı ihalesi açıldı. 6 sene 7ay 29 gün süre vererek, inşaatı gerçekleştirme işini HAVAŞ Bayındır İnşaat ortaklığı aldı.

Daha sora HAVAŞ'ın 1/50 hissesini TAV satın aldı ve doğal olarak inşaatın gerçekleştirme operasyonu da TAV'a geçmiş oldu.

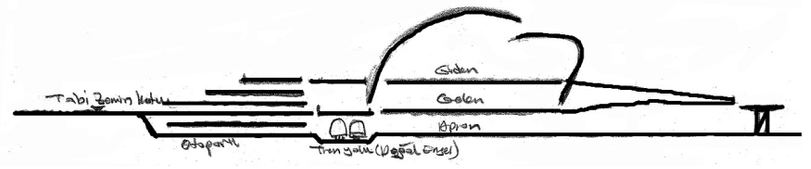
Önce, Yakup Hazan Mimarlık Ltd. Şti.'nden, İÇTAŞ'tan ve TAV'dan oluşan 20'nin üzerinde mimarın çalıştığı ayrı bir dizayn ofis oluşturuldu ve Ankara'da kesin projeleri hazırlandı. Bu süre içinde şantiyede mobilizasyon işlemleri tamamlandı ve dizayn ofis daha sonra şantiyeye taşındı. Projeler şantiyede çizildi, sahada uygulandı ve 13 ay gibi kısa bir sürede inşaatı bitirilip, yapı kullanıma açıldı.



Gelen Yolcu Katı Planı



Giden Yolcu Katı Planı

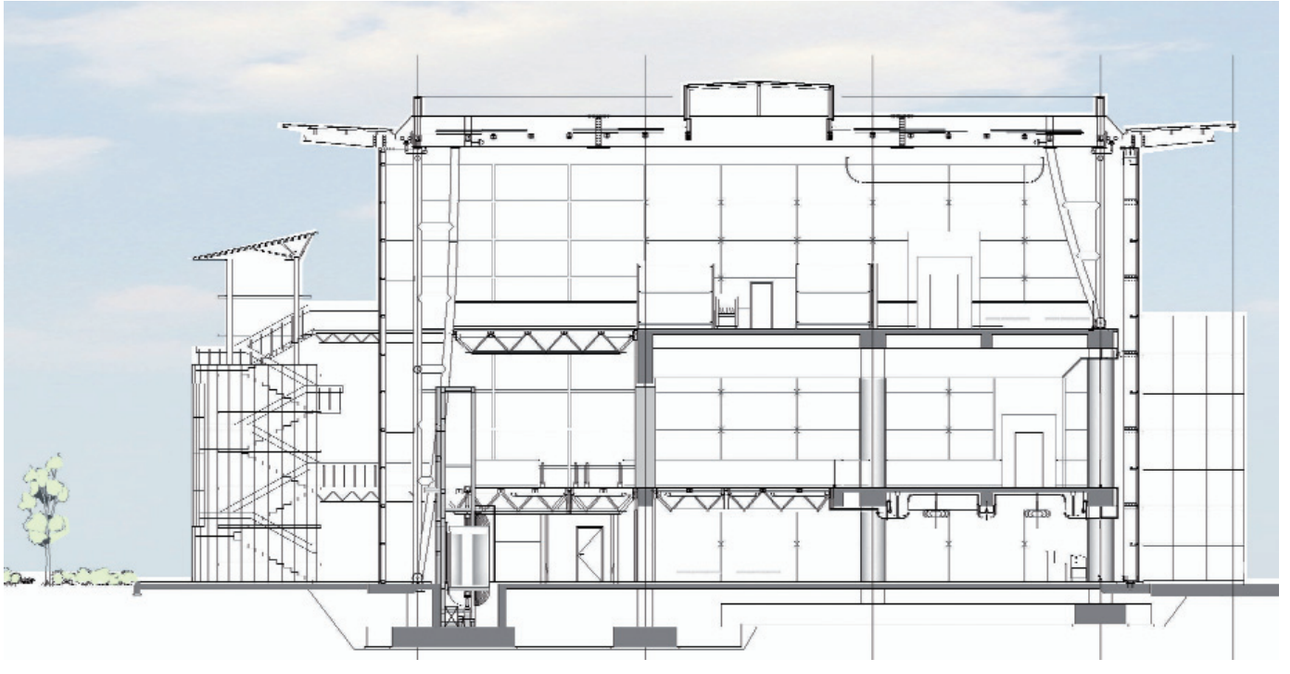


Gelen Yolcu Katı Planı

1- Karşılayıcılar holü
2- Bagaj alma saonu
3- Pasaport kontrol holü

Giden Yolcu Katı

1- Uğurlayıcılar holü
2- Check-in salonu
3- Duty free
4- Gate'ler



Tasarım Kararları:

Araziden geçen demiryolu arsayı ikiye bölüyordu. Demiryolunun üzerinden atlayıp karşıya geçmek başka bir deyişle apron kotuna göre 6.50m gibi bir engelin aşılması gerekmekte idi. Uçak kapılarının kotları ve kara tarafı tabi zemin kotu ile bir düzlemle bağlanınca demiryolu kendiliğinden bu düzlemin altında kalmakta idi.

Arsada bu potansiyeli keşfedince yapının temel işleyiş kararlarını bu potansiyelin üzerine kurduk. Yolcu hareketlerinin çözümünde, bu potansiyel düzlemin kullanılabiliyor olması, yapı içindeki hareketi kendi üzerinde düz ayak taşıması ve yolcuların yaya olarak valizle ya da oto ile bu düzlemi kullanarak demiryolunu aşabilmeleri tasarım derinleştikçe ele geçen ip uçları idi. Ayrıca jüri yarışmacılara demir yolunun deplase edilebileceğini öneriyordu. Nasıl deplase edileceğine ait bir güzergâh belirlemişti. Tasarımı bu iki durumu dikkate alarak yapmaya karar verdik ve demiryolu deplase edilse de, edilmese de önerdiğimiz tasarım gerçekleşmekte idi. Bu kararlar genel yerleşim problemlerini çözerken tasarımın yeteneklerini artırmakta ve sorunları basite indirmekteydi. Hava limanında dış hatlar terminali, mevcut tesislerle ve mevcut oto, yaya trafiği ile bütünleşen bir yapı olmalıydı.

Hava tarafı mevcut sisteme kolayca entegre olabiliyordu ancak kara tarafı için köklü değişiklikler yapılması düşünüldü ve önerildi. Mevcut oto yolları yeni duruma cevap veremediği için, hava limanındaki dış hatlar, iç hatlar ve diğer tesislerin oto trafiği kendi içinde çözüldü ve bir ana bulvara bağlandı. Bu bulvar uzayarak havalimanının diğer tesislerine ulaştı.

Dış Hatlar Terminalinin Yapısal Durumuna Ait Bazı Bakış Açıları:

Bu yapılar teknik yapılardır. Özel sistemleri barındırırlar. Dişlinin çarklarından bir tanesi problemli ise sistem çalışmaz. Yapıların işleyişlerini ve teknolojilerini mimar olarak zaten çözmek durumundasınız. Onun üzerine ne koyduğumuz önemli.

Uygulanan İzmir Adnan Menderes Dış Hatlar Terminalini ele alış biçimi yapısal durum açısından kısaca şöyleydi:

Havalimanlarının gökyüzü ile ilişkileri vardır. Bütünün ayrılmaz parçalarıdır. İç içe geçerler. Yolcular gökyüzünden gelir,

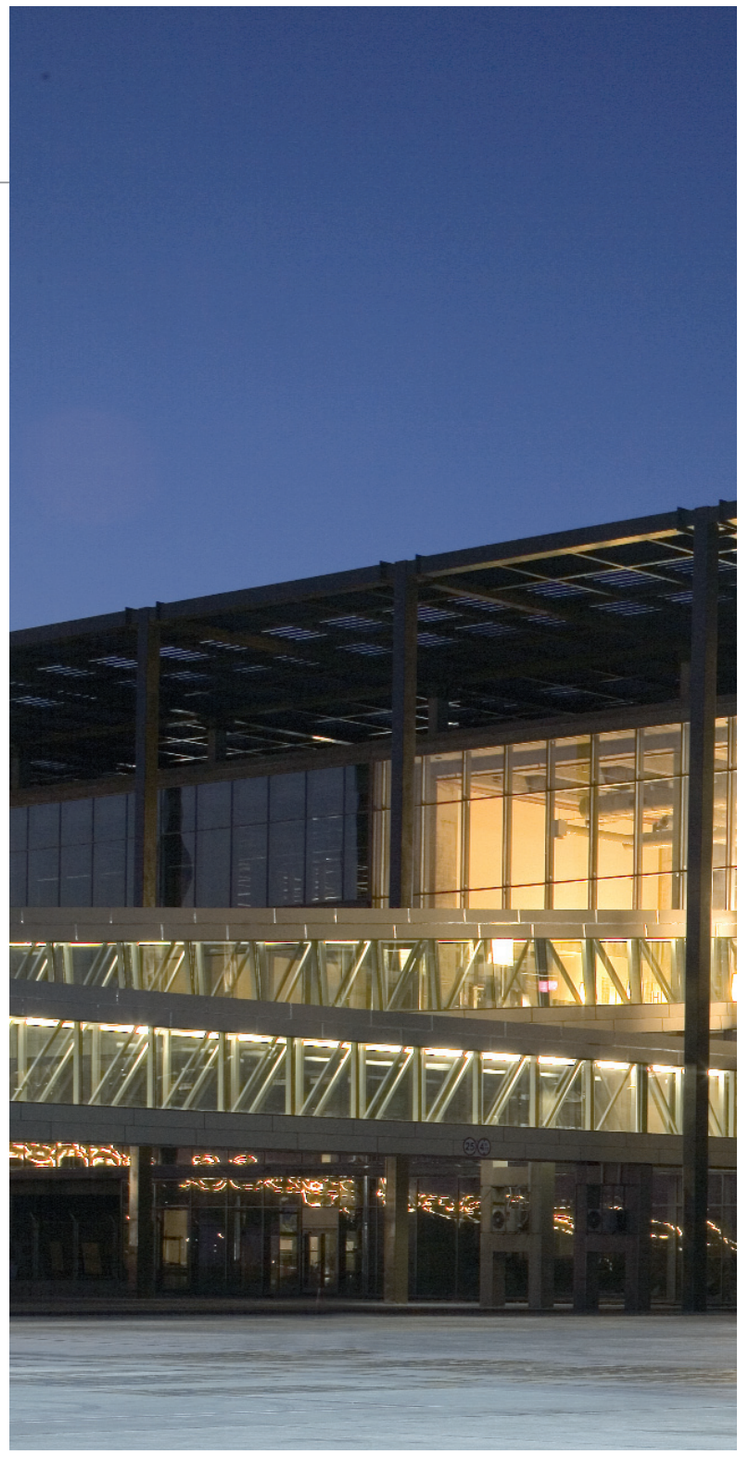
gökyüzüne giderler. Yolcular gökyüzünde boşluktadır. Sınırlar kaybolur. Yeryüzüne bakıldığı zaman bir şehir bütünüyle görünür, algılanır. Ölçek değişir. Yolcunun uçarken yaşayacağı etki check-in holünden başlar. Mekanın beklenen sınırları kalkar, check-in holünde ölçek değişir. Burada insan ölçeği yeniden sorgulanmıştır. Burada zaman hızlı geçer. Hızın ve zamanın insan üzerindeki etkisinin mekanlara taşıması denenmiştir. Mekanlar da; hız, zaman ve gökyüzü gibi büyüktür. Ölçek burada da değişir. Kendinizi gökyüzüne yakın hissedersiniz. Burada sınırları kaldırmak isterken mesnetten mesnete 66m gibi bir açıklık geçilmiştir.

Yapı içerisinde uçağa binmek için ilerledikçe bu etki artar. Apron cephesi camlarında renk kullanılmamıştır. Gatelerde tavan döşemesi yerini cam yüzeylere bırakmıştır. Yolcular iskele bölgesine geldiklerinde apronla, uçaklarla, pistle başka bir deyişle hava tarafı ve hareketleriyle iç içedir. İskele bölgesinde olabilecek bütün engeller kaldırılmıştır. Burada görüş mesafesi kuzeyden-güneye, doğudan-batıya ve yeryüzünden-gökyüzünedir.

Gelen ve giden yolcu hareketleri indirgenerek tek boyutlu hale getirilmiştir. Tasarımda hareket tek boyutludur ve yataydır. Yolcular tek bir düzlem üzerinde hareket ederler. Hareket indirgenmiştir, yataydır ve basittir.

Bir noktada hareket boyut kazanır, düşey hareket olmak zorundadır. Uzakta park eden uçak yolcuları apron katına inmelidir ya da apron katından, gelen yolcu katına, çıkmalıdır.

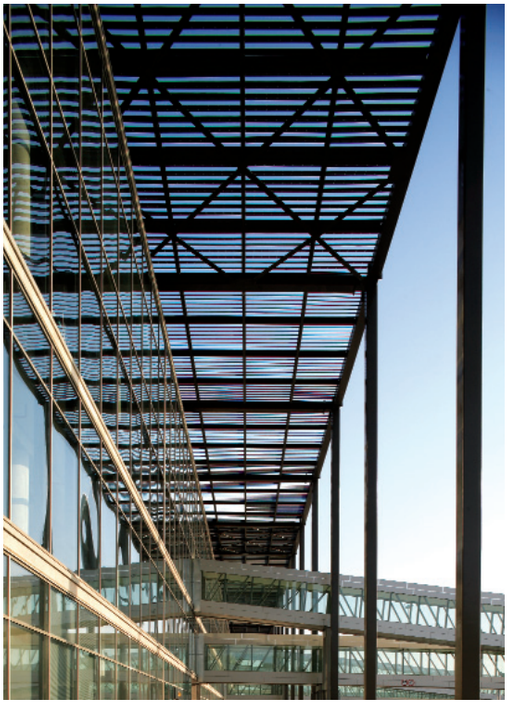
Yatay hareketin düşey harekete dönüştüğü nokta tasarımda kırılma noktasıdır. Yatay ve düşey hareket bir duvarla ayrılarak, duvarın bir tarafında, indirgenen basit hareket devam ederken diğer tarafında da, düşey hareket devam eder. Düşey hareket duvarın arkasına hapsedilmiştir. Yapıda insanın hayatını kolaylaştıran durum ve dominant mekanların insan üzerindeki etkisine ait düşünceler bunlardı. Yapısal durumdan bir perspektif sundum. ◘

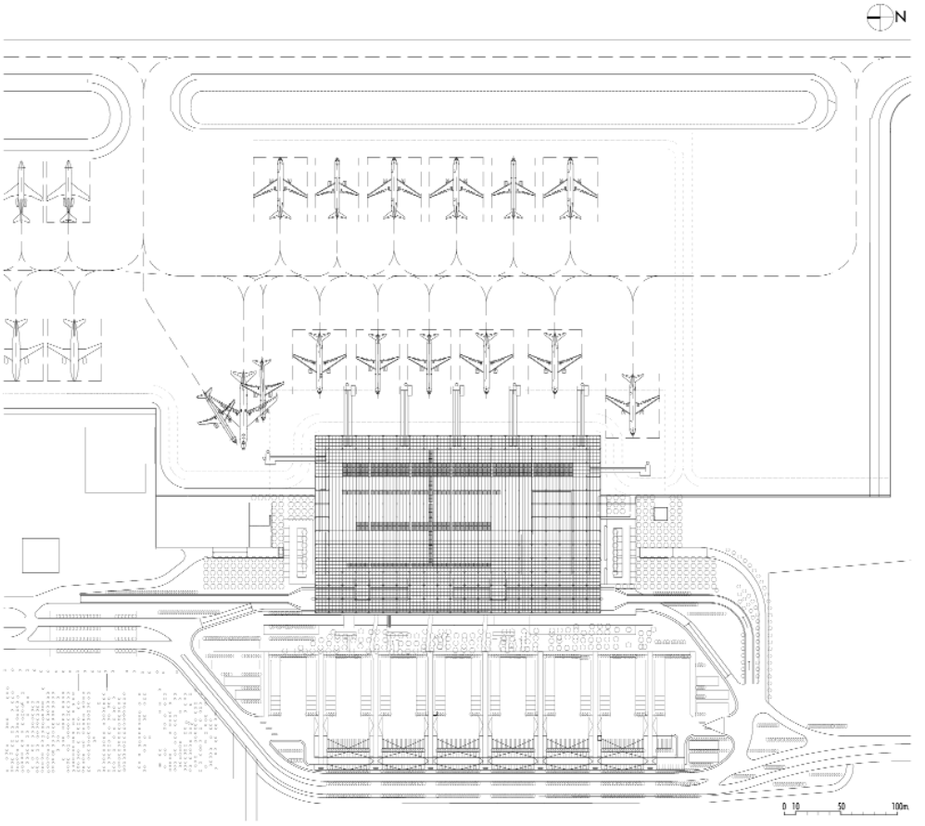


Dalaman Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası

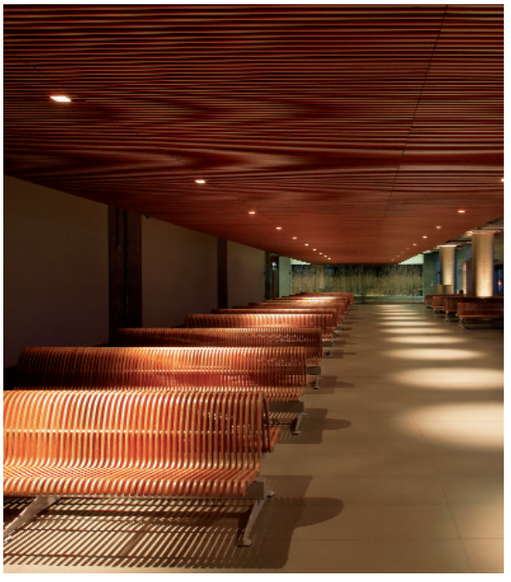
Mimari avan proje :Emre Arolat-Bünyamin Derman
Mimari uygulama ve detay projeleri : Emre Arolat Architects
Mesleki kontrolük : Emre Arolat-Gonca Çırakoğlu
Proje yeri : Dalaman-Muğla, Türkiye
Proje tarihi : 1999
Yapım tarihi : 2004-2006
Toplam inşaat alanı : 130.000 m^2
İşveren : DHMİ / ATM
Yapımcı : ATM
Statik proje : Selim İtez
Mekanik proje : GMD
Elektrik proje : HB Teknik
Peyzaj projesi : Ata Turak, EAA

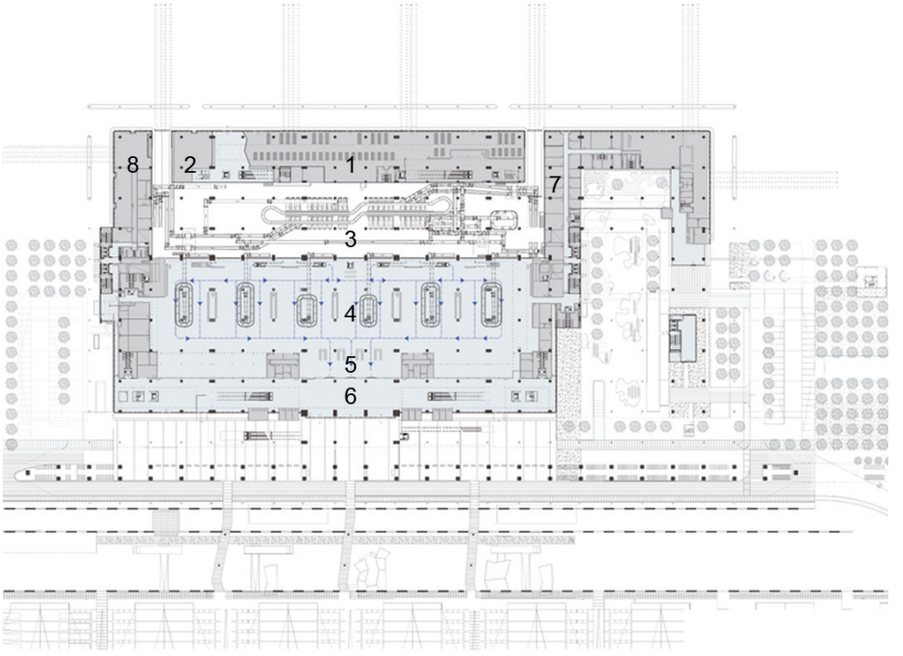
Terminal yapılarının standartlığının yarattığı sıkıcılık yoksunluk duygusuyla başa çıkmayı deneyen tasarım, bölgenin zengin peyzajı, iklimsel özellikleri ve bu yöredeki turizm faaliyetinin spesifikliği aracılığıyla, projenin uluslararası havalimanları konvansiyonu sorunsallaştırmayı hedefledi. İnce-uzun köprü alanları -pier- ile göreli daha kısa-kalın salonların oransız boyutlarından koşullanan terminal yapılarında ortaya çıkan alışıldık kitlesel düzenlerinden başkalaşarak geliştirilen plan, iç alanların ve parçalı dış kitlelerin kendi aralarındaki boşluklarla, insan yapımı vadiler oluşturdu. Boşluklar, dışta bütün doğallığıyla, içte ise soyutlanmış biçimiyle bölgedeki mevcut peyzajın devamını sağladı. Yıllık 5 milyon yolcu kapasiteli terminalin, neredeyse sadece yaz sezonunda kullanılacak olması, gelen ve giden yolcunun ayrı katlarda öngörülen sirkülasyonu, iç alanlar ve farklı seviyeler arasındaki görsel akışkanlık ve ticari birimlerin cazip kılınması gibi veriler, diğer önemli girdiler oldular.





Genel Yerleşim Planı



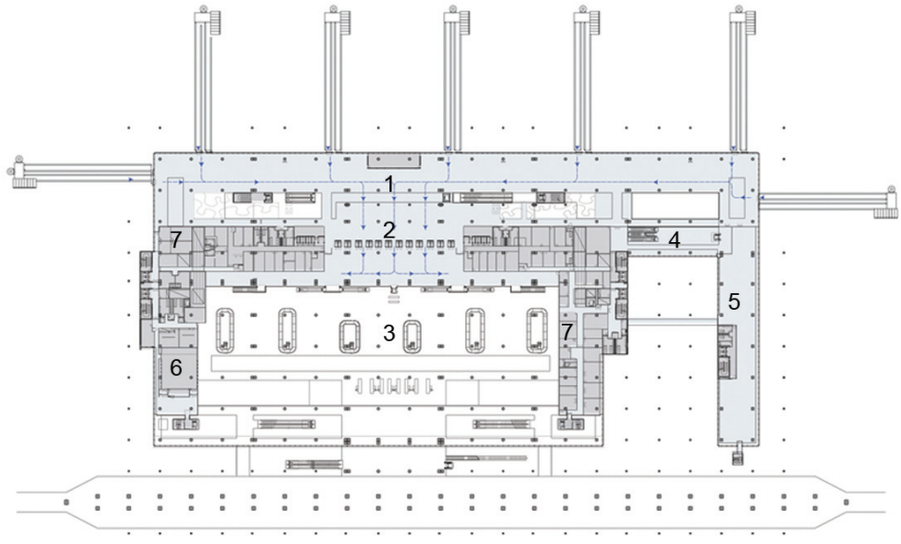


±0.00 Kotu Planı

gelen yolcu ----------→

±0.00 Kotu Planı

1- Uzak uçak giden yolcu salonu
2- Uzak uçak gelen yolcu salonu
3- Bagaj ayırım holü
4- Bagaj alım holü
5- Gümrük kontrol
6- Karşılayıcılar holü
7- Ofisler
8- İdari ofisler

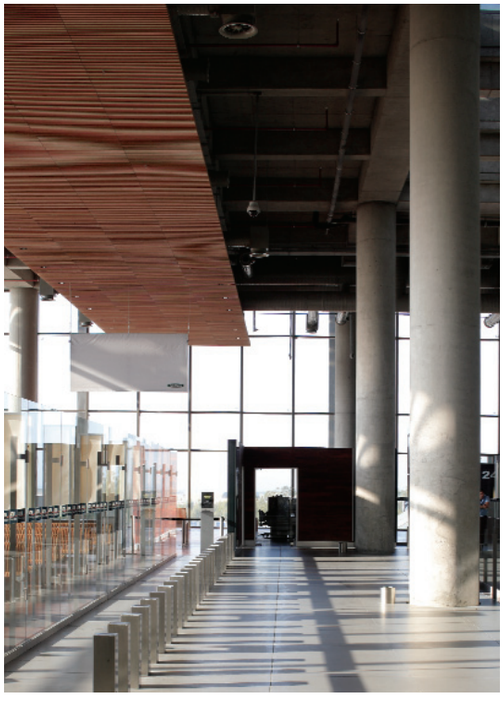


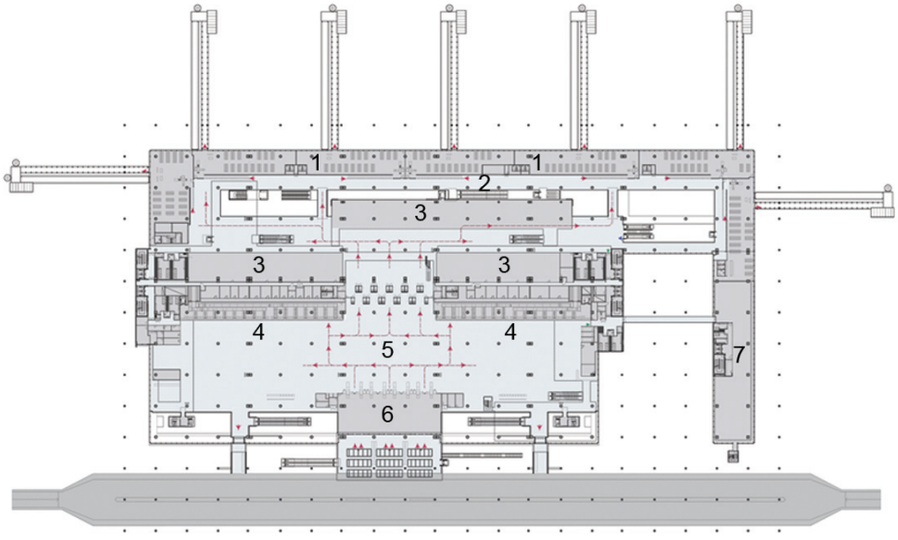
+4.50 Kotu Planı

gelen yolcu

+4.50 Kotu Planı

1- Gelen yolcu holü
2- Pasaport kontrol
3- Bagaj alım salonu boşluğu
4- Transit yolcu salonu
5- Açık ofisler
6- Konferans salonu
7- İdari ofisler



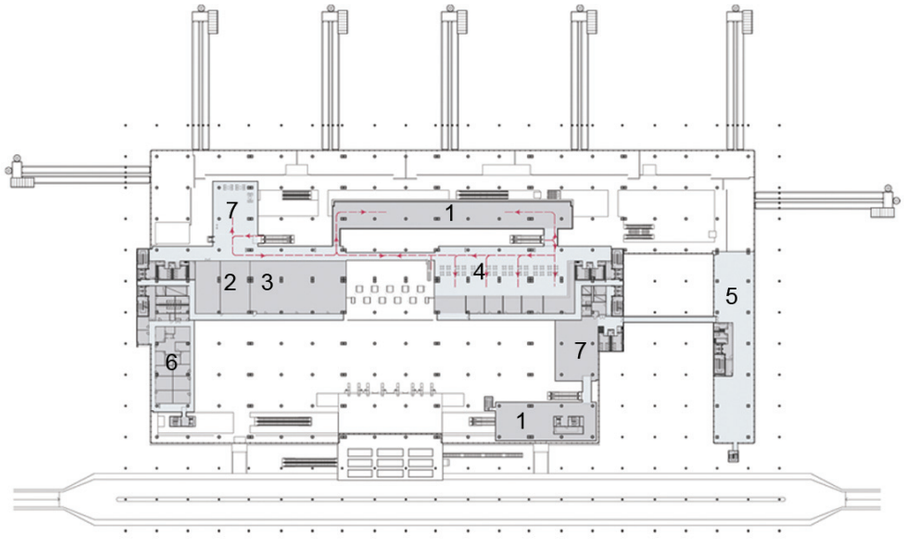


+9.00 Kotu Planı

giden yolcu
gelen yolcu
acil çıkışlar

+9.00 Kotu Planı

1- Kapalı bekleme salonları
2- Hava tarafı giden yolcu holü
3- Duty free
4- Check-in
5- Kara tarafı giden yolcu holü
6- Güvenlik kontrol
7- Açık ofisler

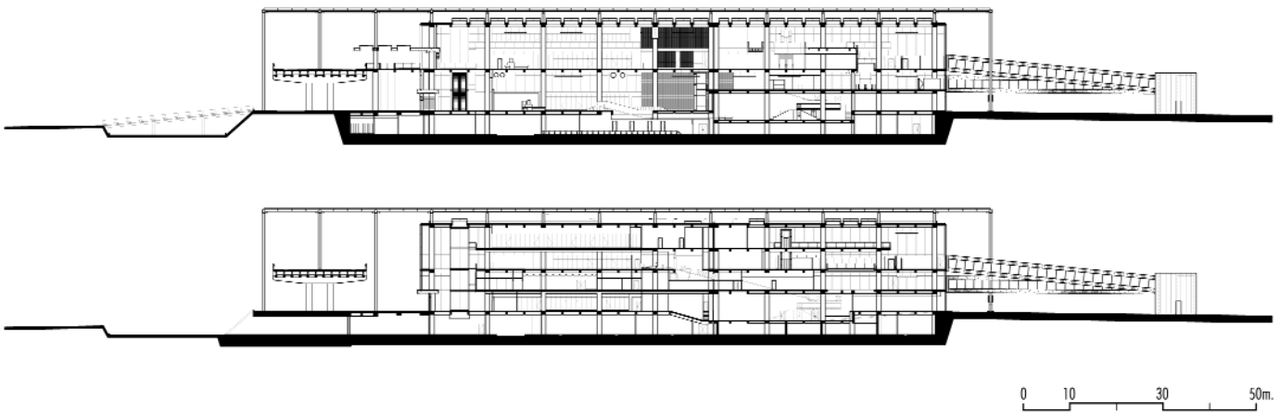


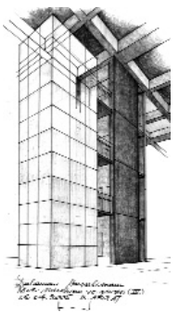
+13.50 Kotu Planı

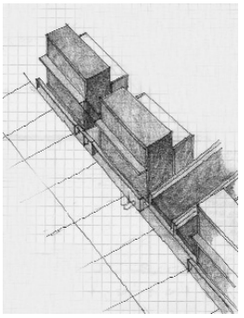
giden yolcu

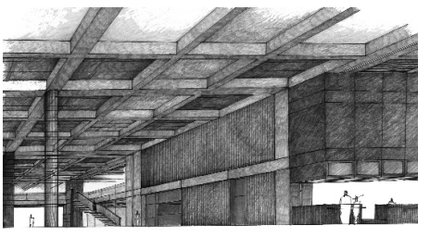
+13.50 Kotu Planı

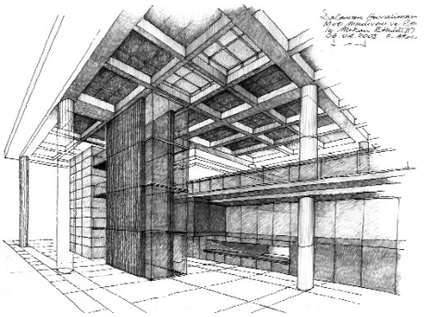
1- Restoran
2- CIP salonu
3- Duty free
4- Yemek katı
5- Açık ofisler
6- Ofisler
7- Ticari alan

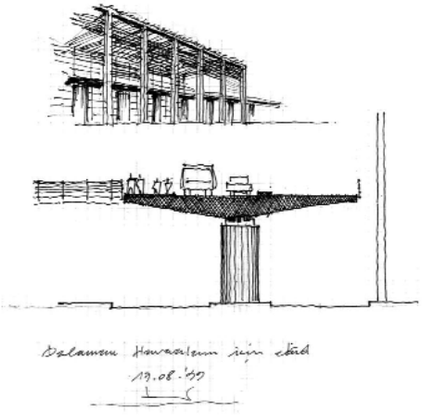

0 10 30 50m.



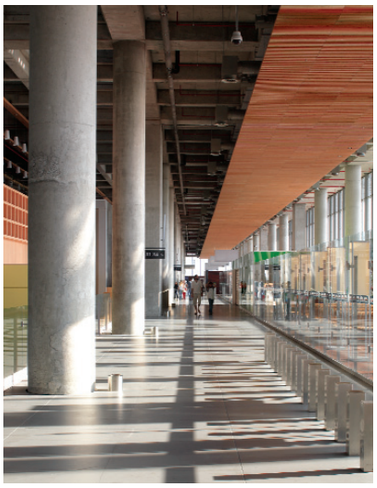


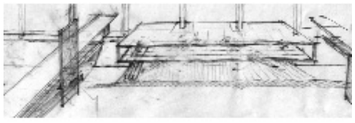


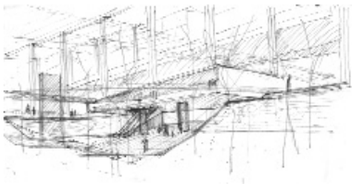


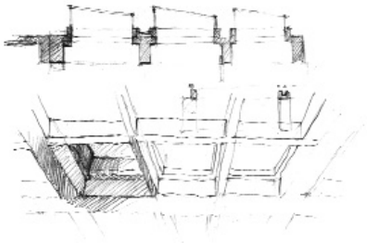


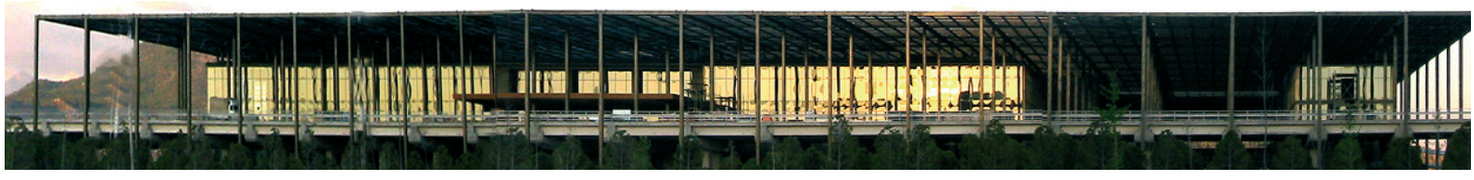
Strüktürel iddialardan uzak duran sistem, bir betonarme ızgara yapı ile ondan 2.50 metre koparak üzerinde standart profillerle inşa edilen çelik örtüden oluşturuldu. Yatayda ve düşeyde ana yapıdan kopartılarak tasarlanan örtünün, iki çatı arasında kalan boşluk ve güneş kırıcı elemanlarla kendi mikroklimasını yaratması ve rüzgara açılarak nefes alan sistemin, parçalı kitleler üzerindeki düzenli tekrarı aracılığıyla bütünsel bir sükunet oluşturması amaçlandı. Parlak malzemeler ve çok ışıltılı hacimler yerine, çıplak beton, doğal ahşap ve mat döşeme kaplamaları ile oluşturulan yüzeylerin koyuluğuyla loşlaştırılmış salonlar, yapının kitlesel kurgusu ile başlatılan sorgulamanın iç alanlardaki devamını sağladı. Yapıda kullanılan elektro-mekanik sistemlerin oluşturduğu yapısal ağın örtülmeden görünür kılınması adına, bu sistemin de mimari projenin bir parçası olarak tasarımı EAA tarafından yapıldı. Böylece bu yapının, alışıldık terminal yapılarındaki ehlileştirme ve domestikleştirme çabalarından uzak, korkusuzca çıplak ve kendi teknolojisini örtme motivasyonundan kurtulmuş bir strüktür olarak ortaya çıkması hedeflendi.







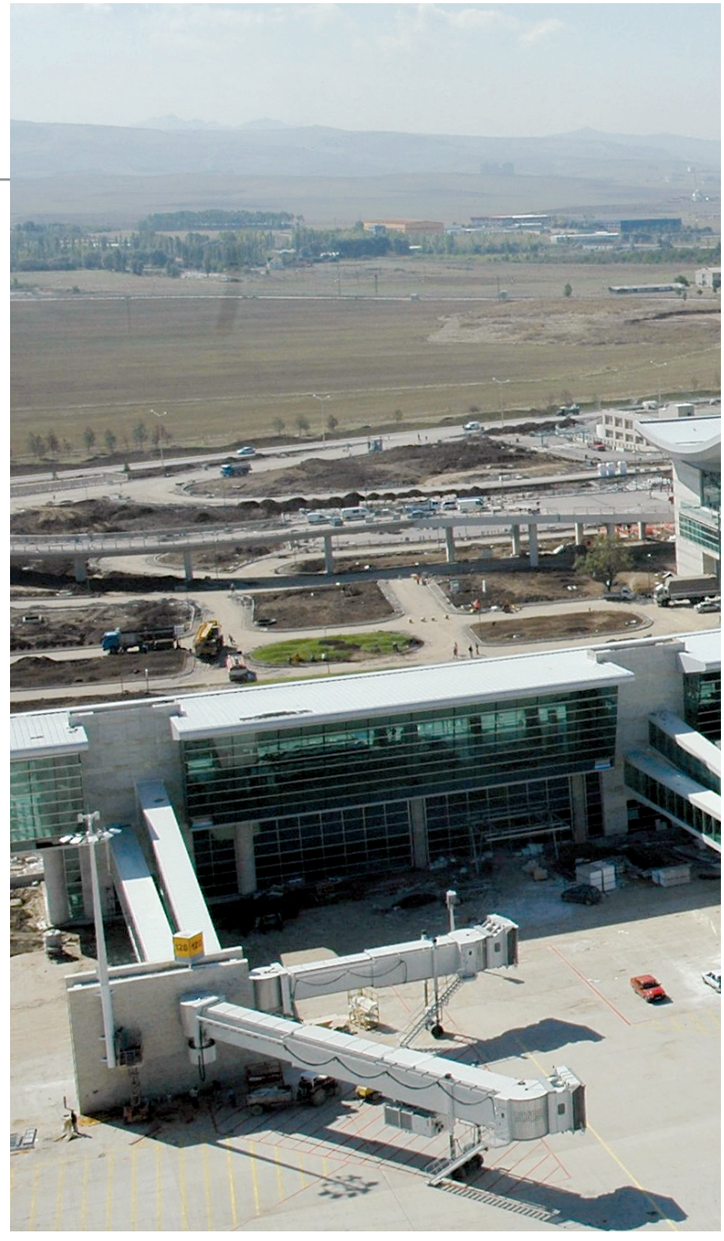




Yap-işlet-devret yöntemiyle açılan ihalenin süre kurgusundaki özellikten dolayı Dalaman Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası'nın yapımı ve projelendirme hizmetleri paralel olarak yürütüldü. Tüm evrensel proje hazırlama pratikleriyle taban taban zıtlaşan bu durumun, mimari olarak manipüle edilebilme sınırları içinde kalması yönünde verilen uğraşla birlikte zaman zaman çok zorlaşan, yine de genel olarak keyif veren bu ilginç süreçteki tüm mimari hizmetleri üstlenerek kurgulayan EAA için bu proje hep özel bir konumda oldu.

Fotoğraflar: Ali Bekman

Ankara Esenboğa Yeni İç-Dış Hatlar Terminal Binası ve Katlı Otoparkı



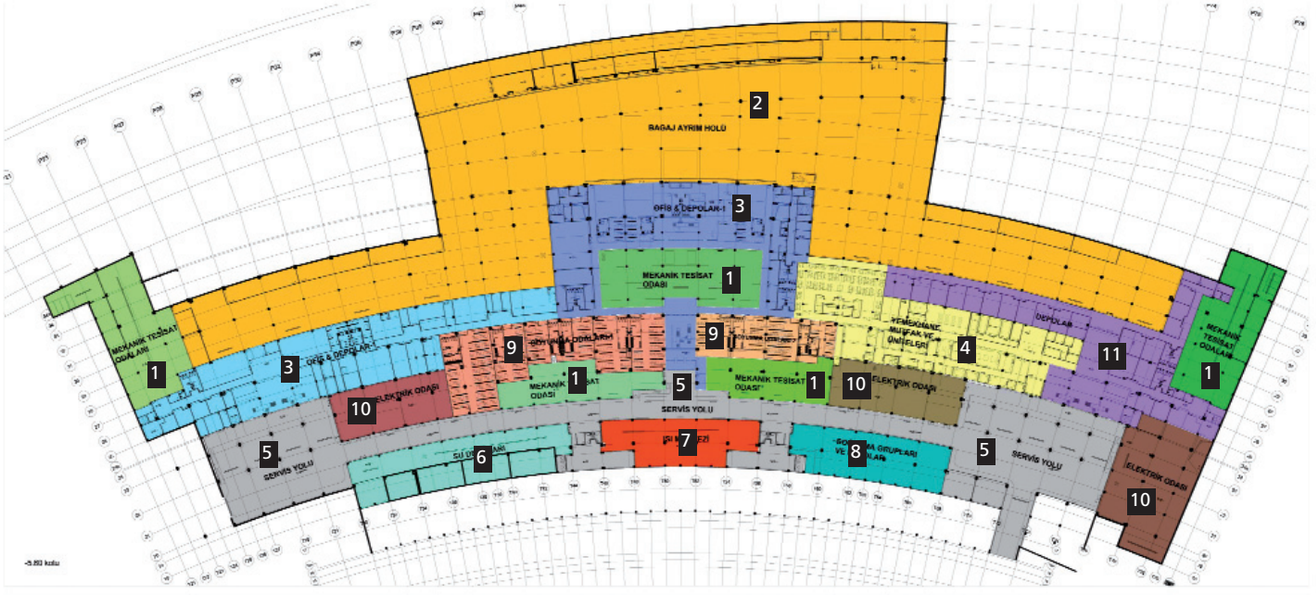
Mimari : Essa Proje Danışmanlık ve Teknik Hizmetler İş Ortaklığı
Mimarlar : Ercan Çoban, Suzan Esirgen, Süleyman Bayrak, Ahmet Yertutan
Statik Proje : Selim İtez Mühendislik İnş. Tic. Ltd. Şti., Tuncel Mühendislik Ltd. Şti.
Çelik Proje : Tesem Teknik Sis. Müh. Ve Tic. Ltd. Şti.
Tesisat Proje : Razgat Mühendislik Müş. Ltd. Şti., Ekin Proje İnş. Taah. San. Tic. AŞ
Elektrik Projesi : Nüve Aydınlatma San. ve Tic. Ltd. Şti., Anel Elektrik Taah. Proje Tic. Ltd. Şti.
Bilgi İşlem : MHT Tasarım ve Tic. Ltd. Şti.
Alt yapı Projesi : Sigal Mühendislik Tic.ve San. Ltd. Şti.
Peyzaj Projesi : Gardenia Danışmanlık ve Paz. Ltd. Şti.
Yangın Danışmanı: Abdurrahman Kılıç, Kazım Beceren
Cephe Danışmanı: Yenal Oktuğ
Hafif Raylı sistem Danışmanı: Rıza Yandım
Güneş Kontrol Danışmanı: Uğur Yalçıner
Sanatçılar : Eşber Karayalçın, Gültekin Çizgen

Projelendirme Süreci ve Mimari Yaklaşım;

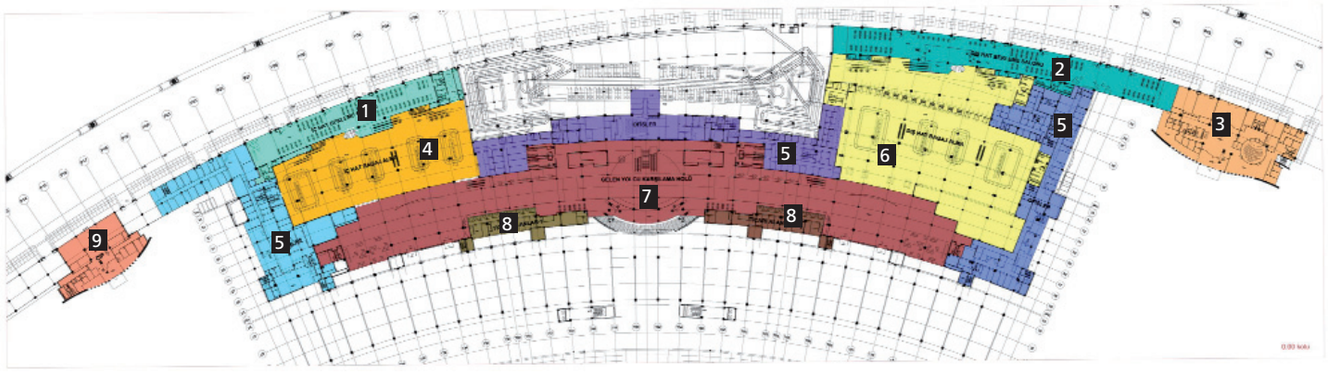
1998'de Devlet Hava Meydanları İşletmesi 3 havaalanı için ardı ardına yarışma düzenledi. Ankara Esenboğa ardından İzmir ve Milas havaalanları. Bizler bu yarışmalar öncesinde de çeşitli şekillerde bir araya geliyorduk. Yani her birimiz hem kendi ofisimizde serbest meslek hayatını sürdürüyor, hem de zaman zaman özel bir kısım projelerde veya yarışmalarda buluşuyorduk. Kafa kafaya verdik ve ödül beklemeden yalnızca olması gerekenleri düşünerek geçirdik yarışma sürecini. Bu ödül için hazırlanmama durumu projeyi çok rahatlattı.Yarışmalarda birincilik projesinin bir "tatbiki kabil" olma durumu vardır ve bu durumu elde edebilmek için zaman zaman mimari atraksiyonlardan taviz verilebilir. Çoğu zaman 1. projeler jürinin bu endişesine cevap veren daha tutuk ama 2. projeler daha özgür projelerdir. Bizimkisi de tam olarak ödülden bağımsız, salt yarışma zevkiyle çizilmiş bir proje oldu. Bu nedenle de su gibi aktı, yarışma süreci çok keyifli geçti, çünkü; çok ters denklemler vardı programda. Her birini çözmek delice keyif veriyordu . Örneğin, iç hatlarla dış hatların aritmetiği. İç hatlarda, dış hatlara göre hemen hemen hiçbir fonksiyon yoktur. Gelirsiniz güvenlikten geçip check-in işleminizi yaptırırsınız ve kapılara (gate) yönelir çıkar gidersiniz. Gelişte böyledir. Oysa dış hatlarda güvenlik check-in, pasaport, gümrüksüz alış veriş, gelen yolcuda sakıncalı yolcular, gümrük para değiştirme ofisleri gibi, çok büyük alanlar gerekir. Oysa programda bunlara servis veren kapılar tam tersine küçük programla iç hatlarda 12 adet, onca m^2 ile çizmiş dış hatlarda ise sadece 6 adet idi. Dış hat ve iç hat yolcusu kendi binasından ve eşit mesafede dağılarak uçağına ulaşabilmeliydi. Bu denklemin çözüm anı en keyifli anlarımızdandı ve bu hem jüri hem de yarışmaya katılan diğer değerli mimar arkadaşlarımız tarafından görüldü. Bu aritmetiğin çözümü zaten binaya genel formunu da vermiş oldu.

En önemli fikir yolculuk ve yolcu idi. Bizler bu mekanı en çok kullanacak olan ve sayısı yılda 10 milyon olarak belirlenen yolcuyu, onun rahat ve huzurlu oluşunu çok önemsedik. Yapı hem iç hem dış hatları kapsıyor. Bilhassa dış hatlarda yolculuğu düşününce giderken de gelirken de bir dizi elektronik makinadan geçiyorsunuz. Biz bu arada yolcuyu biraz rahatlatmak istedik. Bir kere olabildiğince gün ışığı (doğal ışık) kullandık. Olabildiğince bu karmaşık işlemleri çok rahat algılanabilir kılmaya çalıştık. Kimsenin kafası karışmadan kapıdan giriyor, karşısında check-in bankoları sonra köprüden geçiyor ve kapılara ulaşıyor.

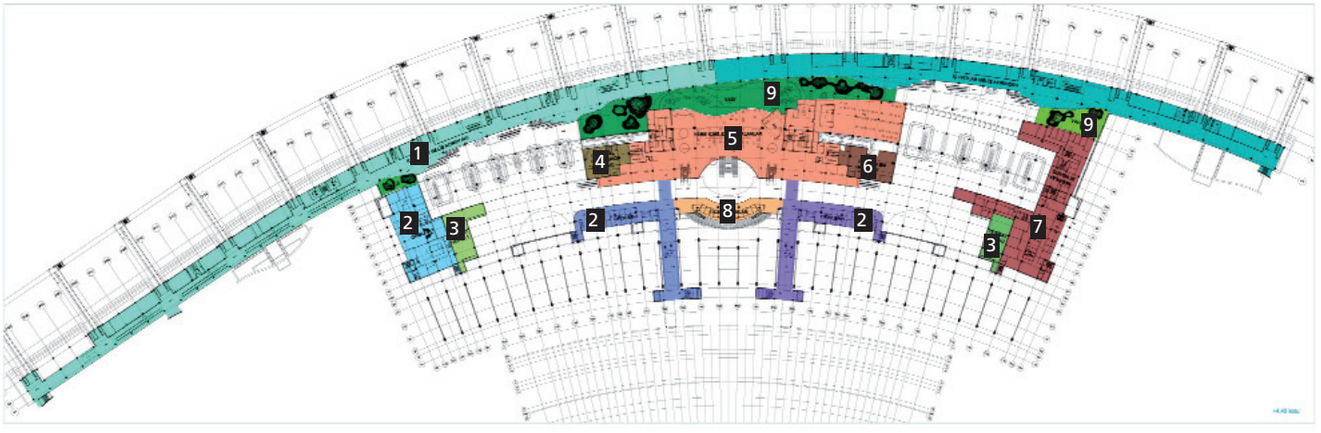
ESENBOGA AIRPORT



-5.60 Kotu Planı



0.00±00 Kotu Planı



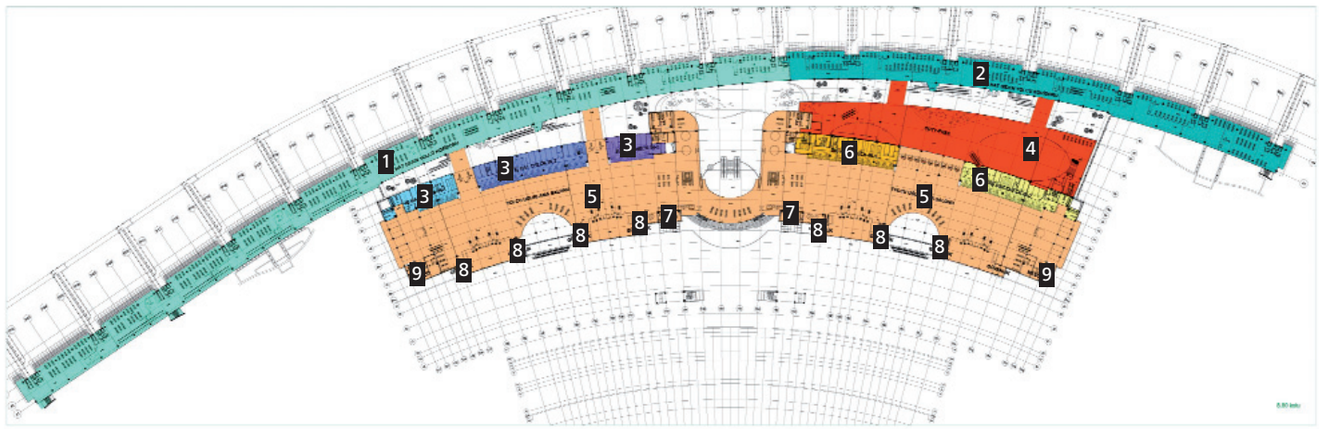
+4.40 Kotu Planı

-5.60 Kotu Planı
1- Mekanik tesisat odaları
2- Bagaj ayrım holü
3- Ofis & depolar
4- Yemekhane mutfak ve üniteleri
5- Servis yolu
6- Su depoları
7- Isı Merkezi
8- Soğutma grupları ve depolar
9- Soyunma odaları
10- Elektrik odası
11- Depolar

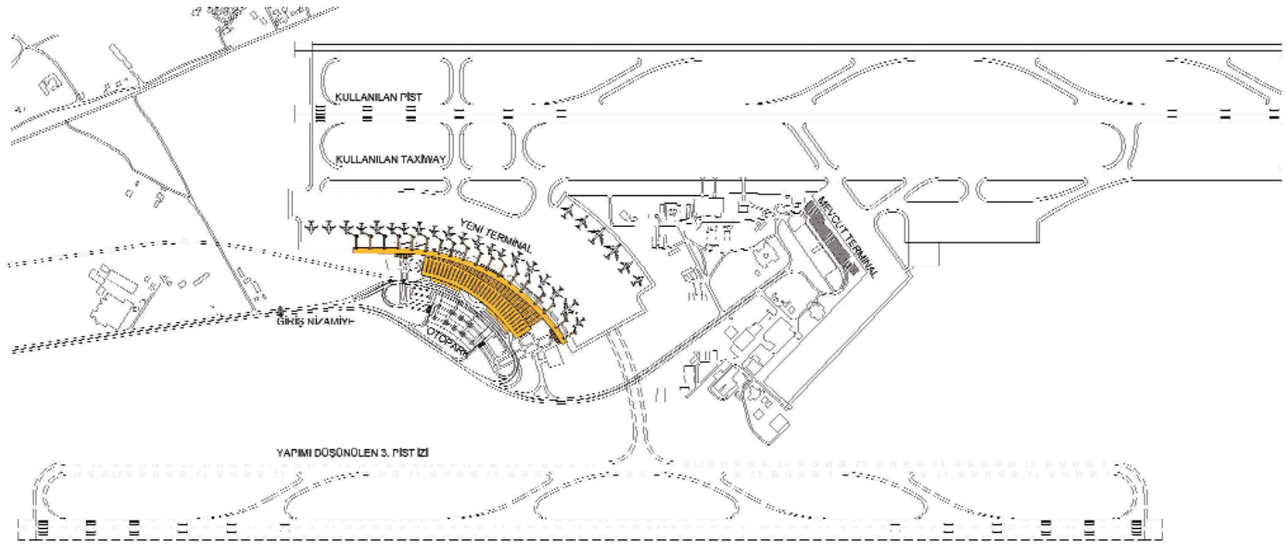
0.00 Kotu Planı
1- İç hat bekleme salonu
2- Dış hat bekleme salonu
3- VIP
4- İç hat bagaj alma
5- Ofisler
6- Dış hat bagaj alma
7- Gelen yolcu karşılama holü
8- Ticari alanlar
9- CIP

+4.40 Kotu Planı
1- İç hatlar geliş koridoru
2- Ofisler
3- Tesisat odası
4- Terminal operasyon merkezi
5- Yeme içme & ticari alanlar
6- Bilgi – işlem odaları
7- Güvenlik ofisleri
8- Ticari alanlar
9- Vadi

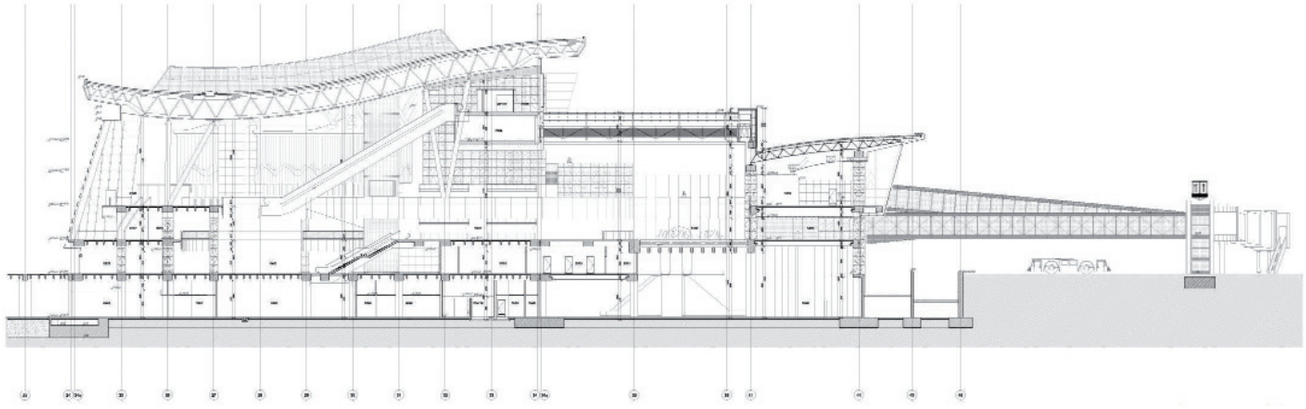
+8.80 Kotu Planı
1- İç hatlar giden yolcu koridoru
2- Dış hatlar giden yolcu koridoru
3- İç hatlar check-in
4- Duty-free
5- Yolcu uğurlama salonu
6- Dış hatlar check-in
7- Bilet satış
8- Güvenlik
9- Mescit



+8.80 Kotu Planı



Genel Yerleşim Planı



Terminal Binası Kesiti

Olabildiğince dingin ve basit. Örneğin, yine doğal ışık gibi doğanın uzantısı olan su, ağaç ve taşı kullandık. Tüm yolcuların hatta yolcuların dışında karşılayanlar ve sayıları 5500'ü bulacak olan havaalanı çalışanlarının da ortak kullanım alanlarını da bu alan içerisinde tasarladık. Bu tıpkı bizim geleneksel mimarimizde hayat olarak adlandırdığımız gerçekten de tüm hayatın burada geçtiği alan gibi. Evlerimizdeki hayatta ev yaşamına dair herşey burada yaşanır. Salça burada yapılır, kışlık ekmek burada yapılır, sohbet buradadır, kahve buradadır. Bizim vadi olarak adlandırdığımız bu alan da hayat olarak tasarlandı ve bugünlerde bu hayat canlandı. Gerçekten de gelen yolcu giden yolcu bu alanı kullanıyor. Bunun çevresinde alışverişini yapıyor, kahvesini içiyor. Buradaki havuzu örneğin hareketli tasarlayabilirdik, yapmadık. Sakin olsun istedik. Huzur versin, yolculuk stresini alsın. Üzerinde yalnızca nozullardan çıkan suyla minik hareketler var; gökyüzünden gelen ışığı çevreye minik minik yansıtıp küçük ışıltılarla sevinç versin diye. Veya sonsuzluk fikri, tasarım sürecinde en etkili temalardan biriydi. Başı sonu olmayan bir çizgi olmak. Akan zaman içinde yalnızca bir küçük çizgi olmak.

Bu bizim geleneğimizin en güçlü temalarından biridir. Selçuklu camileri örneğin, bitmez, sürecek gibidir. Bir Selçuklu halısına, bir ahşap işlemesine, bir taş desenine baktığınızda bitmez, binlerce Selçuklu güneşi, devam eder. Bu yapının da başı sonu yoktur, yalnızca bir çizgiden ibarettir. Veya geleneğimizdeki küçük kapılardan eğilerek huzura girme geleneği. Bizim saçağımızda yolcuyu eğilerek karşılar ve yükseklere uçurur, kucaklayarak karşılar, dağıtarak gönderir. Veya Sinan'ın olabildiğince aydınlık ve batı mimarisindeki bilhassa dini yapılardaki kasvete karşılık insanca ve mutlu, şenlikli mekanlar oluşturma çabası her noktada bizim hissettiğimiz temel öğretilerden oldu.

Havaalanları iç hatlar için şehre, dış hatlar için ülkeye giriş kapısıdır ve uğurlanırken de, aklımızda kalacak son imgedir. Bu yüzden artı bir sorumluluğu daha var. Fakat burada hiçbir za-

man sıkıştırılmış bir eğitim o birkaç dakikada bir kültürel tarih dersi vermeyi hedeflemedik. Olduğumuz gibi, bugüne ait ve geçmişini zaten seven bir yaşam sunmaya çalıştık. Geçmişte ve bugün yolcuya yani, binamızın konuklarına sevgiyle saygıyla yaklaşmamız bizim geleneğimiz. Geçmişimiz yeterince zengin ve bizim onu seviyor olmamız bizim için yeterli.

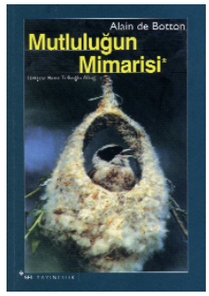
Yurda bu ilk giriş ve son ayrılış kapısında, tarihin çeşitli zamanlarına ait bir kısım motifleri son zamanlarda sıklıkla yapıldığı gibi salt turizmin otantik yeni yerler bulma ihtiyacına malzeme yapmak uğruna harcamak istemedik.

XXII. Dünya Mimarlık Kongresi

Resmi Program, Açılış ve Kapanış Konuşmaları, Bildirgeler, Değerlendirmeler

Editör : Deniz İncedayı
Ebatlar : 19.5x27
Sayfa : 123
Yayıncı : TMMOB Mimarlar Odası Yayınları, Ankara

UIA XXII. Dünya Mimarlık Kongresi'nin 2005 Temmuz ayında İstanbul'da gerçekleştirilmesi, kentimiz ve ülkemiz açısından mimarlık alanında önemli bir dönüm noktası oldu. Bu yayınla amaçlanan, Kongre ortamına getirilen emeklerin, tartışmaların ve çalışmaların, mimarlar için bir başvuru kaynağı oluşturarak birarada sunulmasıdır. Kongre programında yer alan çalışmaların bu dokümanda başlıklarıyla tanıtılması, belirli konularda çalışma yapan veya özel ilgi alanı olan kişilere, gerekli iletişimi sağlamada ve yönlendirmede yardımcı olacaktır. Kongredeki akademik, bilimsel çalışmalar hakkındaki bilgilere yer verilmekten öte, Kongre sürecinde yapılan etkinliklerin, resmî konuşmaların, aktarılan mesajların belgelenerek kalıcı kılınmaları da istenmektedir. Kongrede sunulan içerikler kuşkusuz ki çalışma süreçlerinin birer kesitidir. Ancak çeşitli ilgi alanlarıyla iletişim kurabilmek, bilgi kaynaklarına ulaşabilmek istendiğinde, Kongre sürecine geri dönülerek ve ilgili başlıklardan yararlanılarak etkileşim alanları kurulabilmesini hedefleyen kitap Ocak 2007'de yayımlandı.



Mutluluğun Mimarisi

Özgün Adı : The Architecture of Happiness
Yazar : Alain de Botton
Ebatlar : 13.5X19.5
Sayfa : 301
Yayıncı : Sel Yayıncılık

Mutluluğun Mimarisi, Kuzey Avrupa mimarisinden Japon ve İslam mimarisine kadar dünyanın farklı yerlerinde ortaya çıkmış ve kabul görmüş mimari üslupları daha yakından tanımanızı, mimari ile felsefe, psikoloji, politika gibi alanlar arasında daha önce hiç aklınıza gelmeyen bağlantılar kurmanızı sağlayacak. Bu kitabı okuduktan sonra evinizle, sokağınızla, en önemlisi de kendinizle ilgili düşünceleriniz tamamen değişecek.

Mimariye birçoğumuzun baktığı gibi ölü bir nesne olarak bakmayı bir kenara bırakıp, yapıları yaşanan canlı birer organizma olarak değerlendiren kitap; mimarinin önemi, binalarımızı hangi üsluba göre inşa edeceğiz, konuşan binalar, ideal yuva, binaların erdemleri ve toprağın vaat ettikleri ana başlıkları altında kurgulanmıştır.

Egemimarlık Metinleri Yazım Kılavuzu

İçerik:

• Metin, daha önce yayımlanmamış olmak şartı ile özgün yazı, derleme, proje tanıtımı, yapı tanıtımı, yayın tanıtımı, röportaj, çeviri yazı gibi alanlarda olabilir.

• Metin ile ilişkili görselleri içermelidir.

Metin Boyutu:

• Sunulacak yazılar, varsa özetleri de dahil olmak üzere 1600 kelimeyi aşmamalıdır. Dipnotlar ve kaynaklar bu sınırlamaya dahil değildir.

Metin Yazım Şekli:

• Sunulacak yazılar microsoft word programıyla yazılmalıdır.

• Yazım karakteri olarak, metinlerde; "Arial", başlıklarda; "Arial Bold" kullanılmalıdır.

• Kullanılacak puto boyutu; ana başlıklar için 12, alt başlıklar ve metin için 10'dur.

• Paragraf ayrımları bir satır boşluk bırakılarak yapılmalıdır.

Görseller:

• Görsel malzemenin sayısı 15'i aşmamalıdır.

• Kesinlikle metin içerisine yerleştirilmemeli, ayrıca gönderilmelidir.

• Siyah – beyaz veya renkli opak fotoğraf, dia veya digital formatta görsel yollanabilir.

• Digital formatta yollanacak görseller, kısa kenarı en az 15 cm. olacak şekilde, en az 300 dpi çözünürlükte, JPG veya TIFF formatında teslim edilmelidir.

• Mimari çizimler, Autocad programında da teslim edilebilir.

Teslim Şekli:

• Makale, görselleri ile birlikte CD formatında, ayrıca tek nüsha kağıt çıktısı olarak Mimarlar Odası İzmir Şubesi'ne elden veya posta ile teslim edilmelidir.

Kaynaklar:

• Kaynaklar başlığı altında yazar soyadlarına göre alfabetik sırada verilmelidir.

• Kaynak kitap ise: Yazar Soyadı, Yazar Adı (Basım Tarihi), Kitap Adı, Çevirmen Adı Soyadı, Yayınevi, Basım Yeri düzeni geçerlidir.

Örnek: Tümer, Gürhan (1998), Cumhuriyet Dönemi'nde Yabancı Mimarlar Sorunu, Mimarlar Odası İzmir Şubesi Yayınları, Tükelmat A.Ş.

• Kaynak makale ise: Yazar Soyadı, Yazar Adı (Basım Tarihi), "Makale Adı", Makalenin İçinde Yer Aldığı Yayın, Editör Adı, Çevirmen Adı, Yayınevi, Basım Yeri, Sayfa Numarası düzeni geçerlidir.

Örnek: Gündüz, Orcan (2006), "Cumhuriyet'ten 1980'li Yıllara Karşıyaka'nın Mimari Kimliğine Katkıda Bulunan Mimarlar, Mühendisler ve İnşaatçılar", Egemimarlık 58, İnci Uzun, Mimarlar Odası İzmir Şubesi Yayınları, Doruk Grafik San ve Tic. Ltd. Şti., s.28.

• Metnin içinde kaynağa değinmek istenirse; (Yazar Soyadı, Yayın Yılı, Sayfa Numarası) şeklinde olmalıdır. Örnek: (Gündüz, 2006, s.28)

Dipnotlar:

• Ana metinle aynı yazım özelliğine sahip olarak, parantez içerisine alınan sıra numaraları şeklinde verilmelidir.

• Dipnotlar sayfa altında değil, metnin sonunda "Notlar" başlığı altında sırasıyla yazılmalıdır.