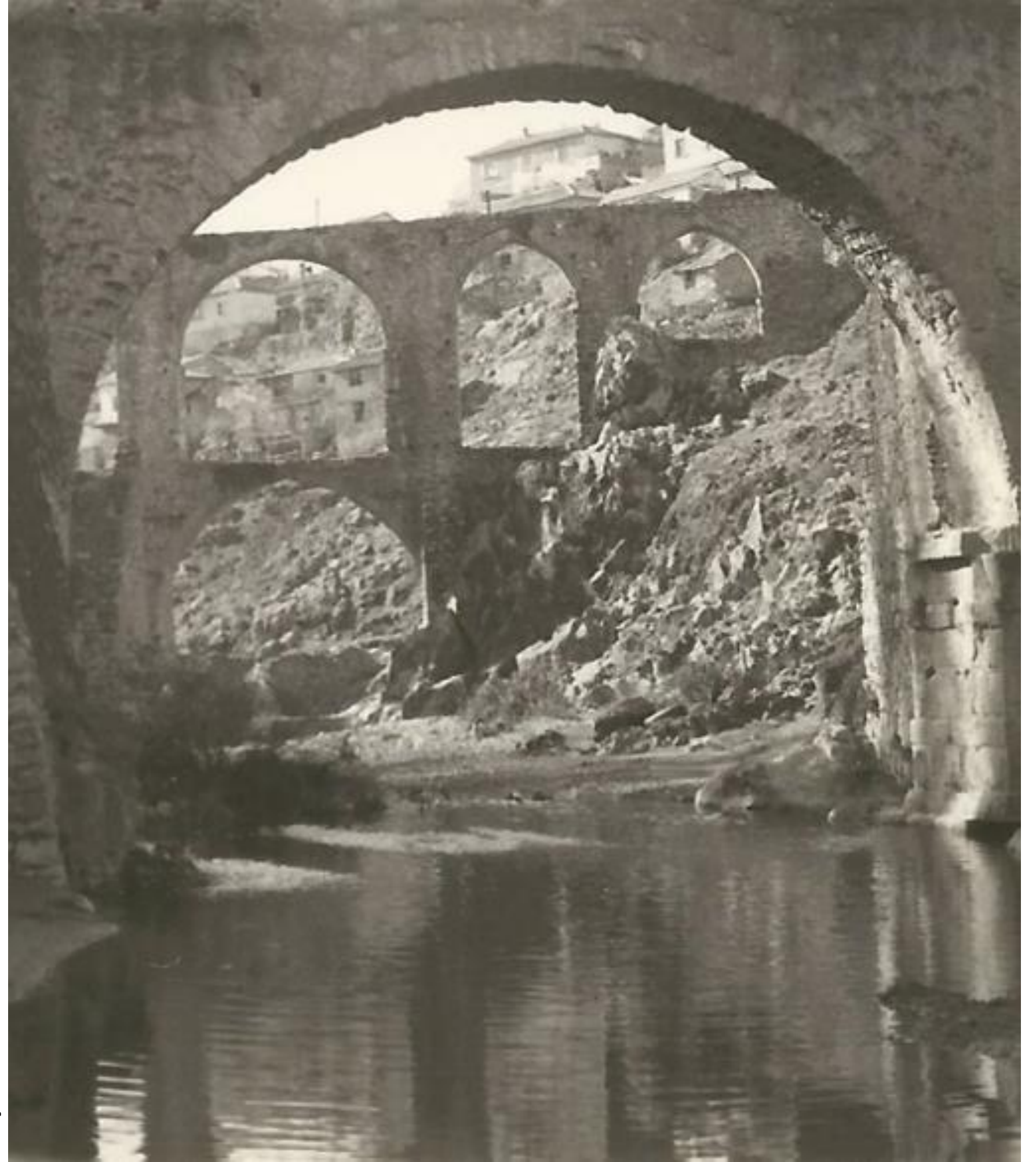


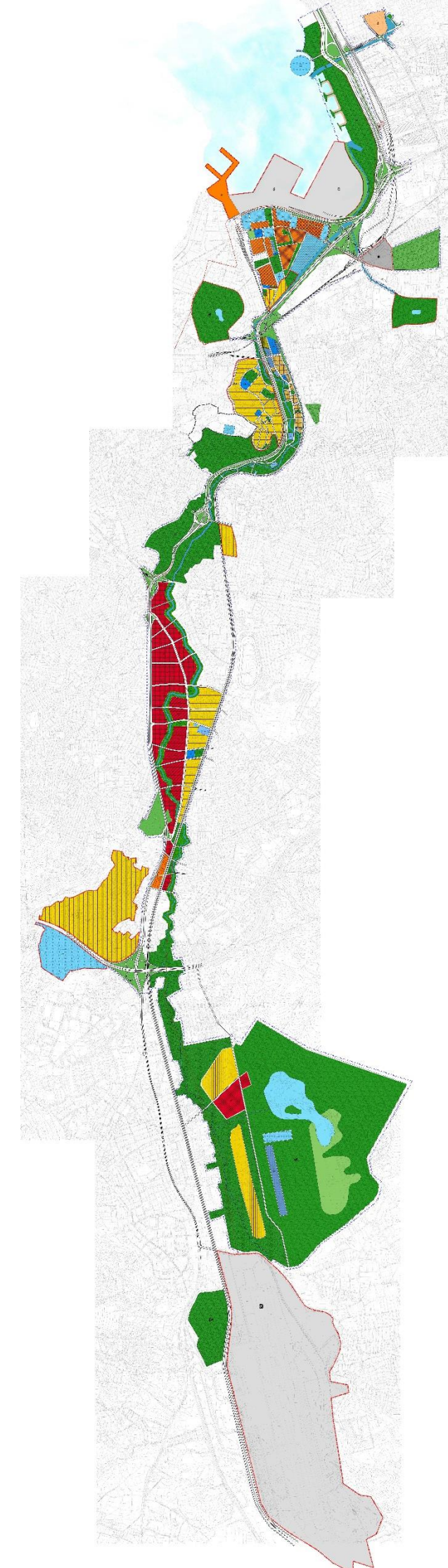
*Kentsel ve Ekolojik
Omurga Olarak Meles
Çayı Ulusal Kentsel
Tasarım Fikir Projesi
Yarışması*

Fikir Projesi Kitabı



İÇİNDEKİLER

• Yeşildere Fikir Projesi Yaklaşım Stratejisi.....	2
• Yaklaşım Bağlamında İzmir Kent Makro formu Tarihçesi ve Tarihçe Analizinin Çalışmaya Yansıması.....	2
• İzmir 2050 Metropol Omurgası Temel Girdisi Nüfus ve Trafik Artış Tahmini.....	3
• Metropol omurgası Meles Çayı zaman/mezan plan çizelgesi.....	5
• Plan Hedefleri.....	5
• "Vizyon-Mekan-Zaman-Görseller" Çizelgesi.....	5
1-1.9 – Ulaşım Geliştirmeleri.....	6
2-2.10 – Ulaşım Sistemleri Geliştirmeleri.....	6
3-3.10 – Yeşil Alanlar, Dinlence, Spor.....	9
4-4.5 – Askeri Alanlar.....	15
5-5.2.3 – Kentsel Dönüşüm: Yürümekte Olan Operasyonlar ve Sistem, Yeni Bir Model Önerisi.....	18
6-6.3 – Sosyal Donatılar.....	28
7-7.7 – Antik Alanların Aktif Kullanımı.....	30
• Sergi Paftaları.....	36



YEŞİLDERE FİKİR PROJESİ YAKLAŞIM STRATEJİSİ

Meles Çayı bağlamında İzmir planlamasına değin bir yaklaşım için yapılan, fikir üretimi çalışması, Yeşildere'yi bir "omurga" olarak ele alırken onun bağlantılı olduğu "etkileşim" alanlarının da bu fikirler üretimine dahil edilmesi ile birlikte tasarlanmıştır; ki etkileşim alanlarının çalışılması tasarıma dahil edilmesi yarışmacılardan istenmektedir. Giderek bu omurganın etkileşimlerinin başlayıp/sonlandığı "kuzey" ve "güney" uçlarının tanımı ve bunlar olmaksızın fikirler üretiminin "topal" kalacağı gerçekliği çalışmanın ana fikridir.

Bu gerçeklik "İzmir Metropolü planlaması tarihçesi" de ayrıntılı olarak incelenince kaçınılmaz olan bir olguya dönüşmektedir.

Bilhassa Le Corbusier' in az bilinen çalışması, İzmir metropoliten planlama bürosu çalışmaları (1970 li yıllar) incelenmiş, bu olgu açısından, makroform planlama tarihçesi analitik bir görüşle ele alınmıştır. Bunun sonucu olarak Sasalı/Menderes aksı, yarışma bağlamının ötesinde, konunun projektörü olmuştur. Bu nedenle bu tarihsel irdeleme aşağıda etraflı olarak aktarılmaktadır.

Amacımız olan "bütüncül yaklaşım" ve "fikirler dizisi oluşumu" için mimarlık-peyzaj mimarlığı-trafik mühendisliği-inşaat ve sanat yapıları mühendisliği-ulaşım mühendisliği-kent sosyolojisi- kent hukuku uzmanlığı-kentsel bürokrasi organizasyon uzmanlığı-tarih araştırmacılığı-hava trafiği uzmanlığı-film senaristliği, birlikte ve katılımcı olarak yürütülmüştür.

YAKLAŞIM STRATEJİSİ BAĞLAMINDA İZMİR KENT MAKROFORMU TARİHÇESİ

A. İZMİR KENT MAKROFORM TARİHÇESİNDE LE CORBUSIER PLANININ BİLİNMEYEN (AZ BİLİLEN ve/veya UNUTULMUŞ) DAMGASI ve YAKLAŞIM STRATEJİSİ İLE BAĞI:

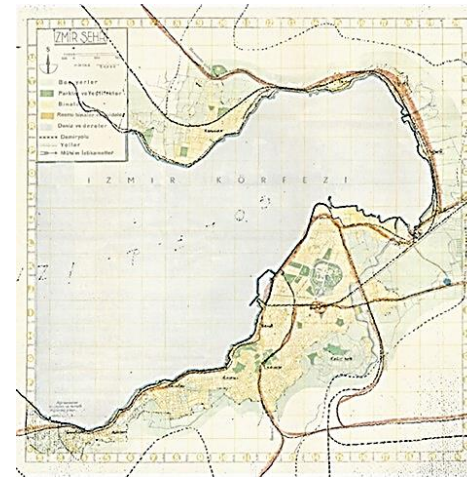
Le Corbusier planları konunun uzman ve meraklıları arasında bir "şehir efsanesine" dönüşmüştür. Buna planların artık Belediye arşivlerinde bulunamaması yol açmaktadır.

2009 yılında İzmir "Fransız Kültür Merkezinde" açılan sergi ve verilen konferanslar ve sergi kitabı konuyu aydınlatıcı ve hatırlatıcı olmuştur. Çok uzun bir makaleyi hak edecek etkinliğin sonuçlarının çalışmamızla ilgili kısımlarının özeti şu şekilde yapılabilir: Planlama her ne kadar kent merkezi ve Hatay ile ilgili olarak bilinse de Şemikler-Anadolu Caddesi-Meles Çayı doğusu-Ankara bağlantısı planın kuzey/güney lineer aksını oluşturur; doğu/batı aksı ise Güzelbahçe, Üçkuyular, Hatay, İkiçeşmelik, Halkapınar, Bornova aksıdır. Bu öneriler yapıldığı zaman kent merkezi dışında hiçbir planlama olgusu veya düşüncesi yoktur. Yalnızca merkezde Le Corbusier'ye de

verilmiş olan Danger Kardeşler planı bulunmaktadır. Kent merkezi için ise Le Corbusier planlarında R8 aksı Punta' dan başlayıp Üçkuyular' a uzanır. Varyant önerilir. Varyantla yükselen aks bugünkü İnönü Caddesini oluşturur. Üçyol' dan bugünkü Halide Edip Bulvarı olan R12 kolunu verir. Bu kol da bugünkü yarışmamızın da ana temalarından Karabağlar Caddesini oluşturur. Ayrıca Üçyol'a Çankaya'dan önerilen İkiçeşmelik aksı ikinci bir bağlantıyı R12 adı ile kurar. Bu yollar o günkü planda bulunmayan önerilerdir. Bunların bugün tamına gerçek yollarla örtüşmesi rastlantı değildir. (Bu sürecin Le Corbusier planlarından nasıl gerçeğe dönüştüğü öyküsü için bakınız: " 1922-1960 yılları arasında, İzmir'deki Mimarlık ve Kentsel Planlama bağlamında Rıza Aşkan". İstanbul Teknik Üniversitesi Fen bilimleri Enstitüsü. Yüksek Lisans Tezi Arslan Alp AŞKAN. Haziran 2011 Tez Danışmanı Prof.Dr. Afife Batur)



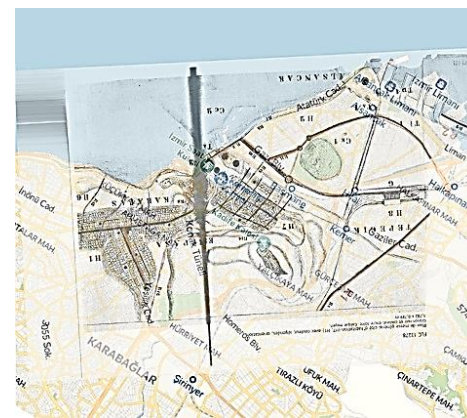
Le Courbusier makro formu



Le Courbusier makro formu ile dönemin haritasının karşılaştırılması



Le Courbusier kent merkezi önerisi



Le Courbusier kent merkezi önerisinin günümüz haritası ile karşılaştırılması.

Le Corbusier planının önerileri içinde tek gerçekleşmeyen Meles Çayı'nın doğusunda da oluşturduğu R1 aksıdır (Halkapınar'dan başlar). Bugünkü Ankara Caddesi de, mevcut Bornova demiryolunun kuzeyinde, R3 aksı olarak yer almıştır. Planın diğer olumlu/olumsuz unsurları bu çalışma kapsamı dışındadır.

LE CORBUSIER PLAN ANALİZİNİN ÇALIŞMAYA YANSIMASI:

Le Corbusier' nin doğru olan yaklaşımı, bizim çalışmamızda da temel kabul olarak sürdürülerek, Menemen-Sarnıç Lineer aksı bütüncül yaklaşımla ele alınmış, "Meles Omurgası' nın" bu bütünlük dışında, planlama ve fikir girdilerinin, eksik ve doğru olmayacağı sentezinden yola çıkılmıştır.

B. İZMİR MAKROFORMU TARİHÇESİNDE İZMİR METROPOLİTEN PLANLAMA BÜROSU ÇALIŞMALARI:

İzmir Metropolitan bürosu çalışmaları "Mega Lineer formda" bir İzmir öngörmüştür. Planlama bürosunun o dönem Stevenage, Harlow, Milton Keynes gibi dünyanın gündemindeki planlamaları da incelediği bilinmektedir. Mevcut demiryolunun varlığından oldukça esinlenen "Lineer Makroform" seçimi zaman içinde pek çok "kanalın", "mekânın", "ana aksın" rezerv tutularak zamanı geldiğinde olumlu kullanımını gerçekleştirmiştir. Kanaatimiz, planın bu günlere başarı ile ulaştığıdır. Planın liman, fuar rezervasyonları bir görüşe göre "yanlış seçimler olduğu için" (liman derinleştirilmesinin neredeyse olanaksızlığı gündemde kalmıştır.) bir başka görüşe göre de "talihsizlik" olarak gerçekleşmemiştir.

Ancak Makroform açısından o dönem yapılan "lineer form" seçimi, yine o dönem sadece "Doğu Bloğunun" o da sadece 300.000 nüfusa kadar kullandığı bir form olarak hatırlanmaktadır.



İZMİR METROPOLİTEN PLANLAMASI ÇALIŞMASI TARİHÇESİ ANALİZİNİN ÇALIŞMAYA YANSIMASI

Bu tarihçede oluşumu kısaca özetlenen "Mega Lineer Makroform" bugün kentin "tıkanıklıklarının" da nedenini oluşturmaktadır. 1970 lerin nüfus, taşıt artışı kabulleri çok aşılmış, bu formun taşıyamayacağı boyutlara gelmiştir. Bundan sonraki 50 yılın fikirlerini üretebilmek için gerekli olan en birincil tespit, projeksiyon girdilerinin revizyonudur.

Bugün bu aksın omurgası olan lineer, elektrifikasyonlu, raylı sistemin gelecek 50 yılda aynı ve alternatifsiz, güzergâhta görece bir olumlu hizmet sunması kaçınılmazdır.

Alaybey-Halkapınar arası ulaşım 4,5 km lik bir Boğaz Köprüsü karakterine bürünmüştür. Bunda “Turan askeri Bölgesi” ve “Atatürk Ormanı” rezervasyonlarının da büyük etkisi vardır. Bu durum doğal olarak başat konumuz olan Meles Deltası-Karabağlar aksını da çok olumsuz etkilemektedir.

Bu nedenle çalışmamıza bu aksın ana ulaşımının “reorganize” edilmesi ile başlanılmıştır. Bunun için yapılan ayrıntılı bir “Teorik trafik yükü” hesabı ve senaryosu aşağıda sunulmuştur. Burada kısaca bu çalışmanın temeli olan bir “öngörü grafiği” sunulmaktadır. Grafik nüfus artışı, araç artışı, kişi başına araç sahipliği parametrelerini aynı koordinatlarda içermektedir. Bu çalışmanın sonunda ayrıntılı çalışmaları planlarda çizili olarak sunulan “Karşıyaka-Meles özerk yolu”, Meles kavşağı düzenlemesi, Karşıyaka-Halkapınar hızlı tramvayı, bisiklet yolu, Meles tünel kesimi yol kesiti büyütülmesi, tünel çıkışı kavşak iyileştirmesi, Adnan Menderes özel viyadük yolu bağlantısı vb. öneriler “çalışma alanının” önemli temel girdilerini oluşturacak parametreler ve onların tasarımları olarak önerilmiştir.

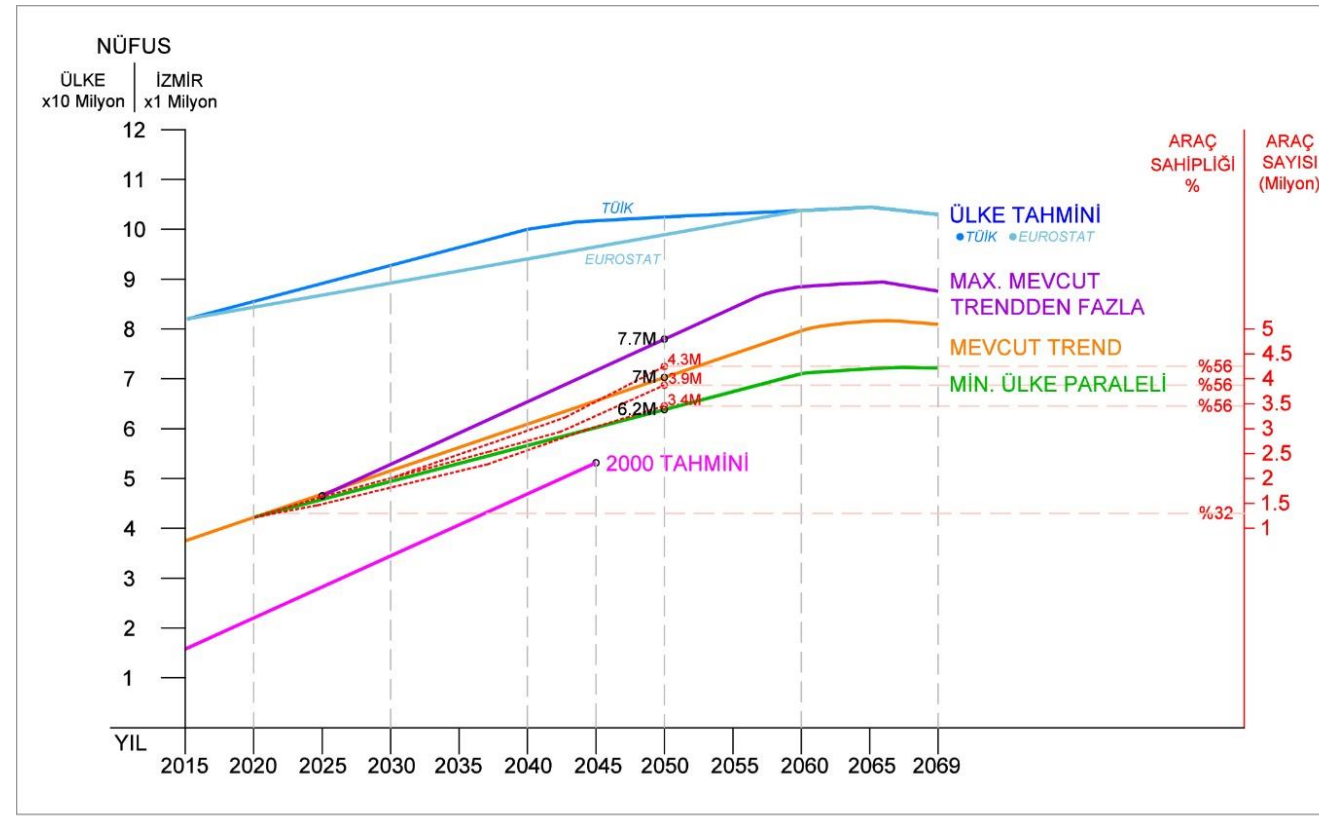
Makroformun Le Corbusier’ nin önerisi gibi “artı” formunda veya bir başka formda ele alınması (Reabilite) edilmesi gereği, bu çalışma kapsamının dışında, tartışılması gereken bir konudur.

İzmir 2050 Metropol Omurgası Temel Girdisi Nüfus ve Trafik Artışı Tahminleri

A. Nüfus:

Planlamanın en önemli verisi nüfus tahminleri ülkemizde hep büyük sapmalar göstermiştir. İzmir için 1990 tahminlerinin en yükseği 2.972.000 kişidir.. Oysa bugün 4.367.251 e ulaşıldığını bilmekteyiz. Sapma % 32 dir. Gerçek artışın son on yıllık artışları doğrusal yükselmekte ve bu ülke artışından biraz daha fazla gerçekleşmektedir.

Ülke nüfusu toplam artışı daha doğru tahmin edilmektedir. “TÜİK” ve “EUROSTAT” öngörülerinin her ikisinde de 2069 yılında 100-107 milyonluk bir nüfus kısa bir platodan sonra eksiye geçmektedir. İzmir için 2050 tahmininin en düşüğü ülke eğrisin paralel 6.200.000, tahminin en yükseği ise, mevcut trend eğrisi ile ülke eğrisi farkı kadar azaltılması ile elde edilen, 7.700.000 olarak tahmin edilmektedir. Ortalama ise bize 7.000.000 civarında nüfusu olacak bir kenti anlatmaktadır. Bu nüfus 2050 plan senaryoları için kabul edilmiştir. Bu grafik:



Türkiye-İzmir, nüfus, araç sayısı artışı ve sahipliği oranı bileşik grafiği.

B. Trafik:

2020 yılında İzmir kentine kayıtlı 1.425.302 araç mevcuttur. Bu araçlardan hepsi Metropol Omurgasını elbette kullanmamaktadır. Sadece Bayraklı / Bornova / Buca / Gazimir / Karabağlar / Karşıyaka / Konak ilçelerindeki 2.680.000 nüfusun yaşadığı yerlerdeki taşıtlar bu omurga güzergâhındadır. Bu veri ile de 2.682.000 nüfusun % 36 teorik araç sahipliğinin % 54 ü de otomobillerdir. Bununla da yaklaşık 520.000 otomobil stoğun bulunduğu kabulü yapılabilir. Ancak bu araçlar belli bir diversite ile kullanılmaktadır. Teorik olarak otomobillerin % 37,9 u LPG, % 36,7 si dizel, % 25 i benzinlidir. Türkiye’de 23 milyon aracın 12 milyonu otomobildir. 12 milyon otomobilin 3 milyonu benzinlidir ve bunlar günde 8,9 milyon litre benzin, yani araç başına 2,96~3 litre benzin tüketmektedirler; normal olarak kullanımdaki bir araç günde 9-12 litre yakıt tüketir. Bu veriden stoktaki arabaların % 35 - % 40 ının diversite içinde kullanıldığı kabul edilebilir. Bu da Metropol omurga güzergâhını da, bugün, günlük olarak 520 bin/%40=280 bin aracın trafikte olacağı kabul edilebilir. Bu taşıtların sabah % 60 - % 70 i kuzey/güney, akşam ise güney/kuzey yönünde hareketleri gözlenebilir. Bu da 160.000 civarında bir hareketliliktir. Pik saatlerde bunun % 70 i üç saat içinde trafik yaratmaktadır. Bu da “pik saatlerde 35-45 bin araç” demektir. Bunun üç saatte oluştuğu düşünüldüğünde saatte 15.000 sayısına ulaşılmaktadır. 6,5 km lik bu yol 80 km hızla 6 dakikada, teorik olarak, kat edilir. Bu hızda standart 40 m lik

emniyet mesafesi ile bir şeritte 144 üç şeritte, 432 araç kapasitesi demektir. Bir saatte 12 döngü ile 5.200 araçlık bir kapasite oluşturmaktadır. Oysa var olan 15 bin araçlık kapasite bunun 3-4 katıdır. Giderek 6 dakikalık süre 24 dakikaya çıkacaktır. Bugün ise gerçekte pik saatlerde bu süre 90 dakikaları aşmaktadır. Bunun sebebi güzergâhta Ulukent/Çiğli gibi kapasitesi hesapta alınmamış trafiğin de eklenmesidir. Bu hesapta ve gerçekte pik saatlerde araçların “durarak yürüdükleri” dir. Bunun nedeni ilgili semtlerde araç sahipliğinin ortalama olan % 36,7 nin üzerinde olmasıdır. Bunun tahminde % 45 lere varmış olduğudur.

(Şu an Muğla % 50, Çanakkale % 42, İstanbul % 27, Bitlis % 4) Ancak 2040 larda söz konusu yerleşimlerde bu oran % 55, % 65 lere ulaşacaktır.

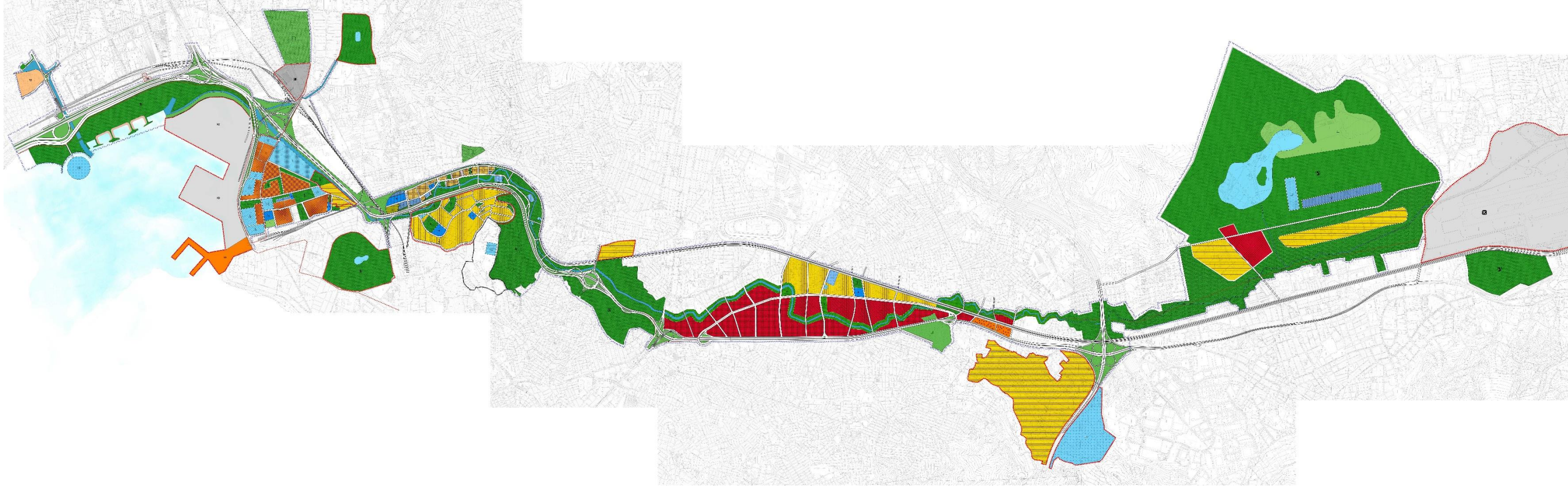
C. Sonuç:

Bu teorik hesap elbet, yerinde trafik sayımları, enteraksiyon şemaları ile gerçeğe dönüştürülebilir. Ancak gelecekte alternatifsiz üç şeritli yolun 6,5 km lik bir “Boğaz Köprüsü” etkisine dönüşeceğini açıklamaya yeterlidir. Yolun bu kısmının mevcut tıkanıklığı ve gelecekte daha da artacağı ve bunun planlanması istenen kesime etkisi göz önüne alınmadan sağlıklı önerilere ulaşamayacağı bir gerçekliktir. **Yolun bu kesiminin ve devamı olan Meles Çayı kısmının “KESİT GENİŞLETİLMESİ” kaçınılmazdır. Yoksa 2050 hedefinde bu etkiyi girdi olarak almamış bir planın gerçekliği olası değildir.** Bunun için Karşıyaka/Meles Deltası ve Meles Deltası/Karabağlar bölümlerinin 12 ve 8 şeride çıkarılması önerilmiştir. Buna uygun kavşak, yol kesitleri belirlenmiş giderek yeşil alanlar, sosyal donatılar bununla uyumlu tasarlanmıştır.

Bu teorik yaklaşımın “sağlaması” yarışmacılara verilmiş olan UPI-2030-İzmir Ulaşım Planı dokümanının 43 sayfasında yer alan “Zirve Saatte Merkezi İş Alanına (MİA) Özel Araç ile gelen araç sayıları (“özel araç ile” fazla da olsa gerek) 32.574 ile 33.392 olabileceği verisidir. Bu veri teorik kabulümüz olan 35.000-45.000 aralığı ile uyumludur.

GÖSTERİM

○	○	PLANLAMA SINIRI
●	●	KENTSEL ETKİLEŞİM
—	—	ARKEOLOJİK SİT
—	—	MELES ÇAYI
—	—	ANA ARTER
—	—	TRAMVAY
—	—	RAYLI SİSTEM
—	—	GELİŞME ALANI (401 KİŞİ/HA ÜSTÜNDE)
—	—	TİCARET-TURİZM ALANI
—	—	TİCARET ALANI
—	—	KONUT DIŞI KENTSEL ÇALIŞMA ALANI
—	—	TİCARET-KONUT ALANI
—	—	TURİZM ALANI
—	—	ASKERİ ALAN
—	—	BELEDİYE HİZMET ALANI
—	—	KAMU HİZMET ALANI
—	—	EĞİTİM TESİSİ
—	—	ÜNİVERSİTE
—	—	SAĞLIK TESİSİ
—	—	KÜLTÜREL TESİS
—	—	İBADET ALANI
—	—	FUAR ALANI
—	—	KRUVAZİYER LİMAN
—	—	LİMAN
—	—	ANTİK LİMAN
—	—	HAVALİMANI
—	—	AKTARMA MERKEZİ
—	—	PARK
—	—	REKREASYON ALANI
—	—	PASİF YEŞİL
—	—	MEZARLIK
—	—	SPOR TESİSİ



METROPOL OMURGASI MELES ÇAYI ZAMAN/MEKÂN/PLAN ÇİZELGESİ

2020-2050

HEDEFLER ve SİMGELERİ:

HEDEFLER (Yarışmacılardan istenen)



1. KENTSEL RESTORASYON (Fiziki-sosyal+turizm gelirleri)



2. İKLİM KRİZİ KARŞISINDA FİZİKSEL GELİŞİM



3. KENTSEL BELLEK (görsellik/algılanırlık/turizm)



4. "İTİLMİŞ" KENT PARÇALARININ SOSYO EKONOMİK GELİŞMESİNİN ve MEKÂNSAL BÜTÜNLEŞMESİNİN KENTSEL ADALET KAVRAMI İLE SAĞLANMASI

4.1. FİZİKİ PLANLAMA İLE GERÇEKLEŞTİRİLMESİ : (MEVCUT ENSTRÜMANLARLA) (bkz. önemli not)

4.2. "KENTLİLİK HAKKININ" SAĞLANMASI İLE GERÇEKLEŞTİRİLMESİ : HER KENTLİNİN MERKEZ ÜZERİNDEKİ HAKKININ MERKEZE 30 DAKİKADA ULAŞMASI İLE SAĞLANMASI (Lefebvre-Giedon)

4.3. BUGÜN KULLANILAN PLANLAMA MODELİNİN YASAL TABANININ TAMAMEN DEĞİŞTİRİLEREK YENİ "KOD" LARLA PLANLAMA YAPILMASI İLE GERÇEKLEŞTİRİLMESİ : (Mehmet Çubuk-çeşitli akademik yayınları-İngiliz mevzuatı-Fransız mevzuatı)(Ön satın alma-plan bütçesi ve özerk yönetim mekanizmaları) Örnek anlatım için yeni kod ile planlama, raporda ayrıntılı ele alınmaya çalışılmıştır.

ÖNEMLİ NOT : 4.2 ve 4.3 raporun 5. bölümünde etraflı açılmıştır. (bkz ilgili bölümler)

SÜREÇ SİMGELERİ :

1. KAMULAŞTIRMA ve YASAL İZİNLER



2. PLANLAMA



P

3. UYGULAMA



HEDEF/SÜREÇ SİMÜLASYONU YAKLAŞIMI AÇIKLAMASI :

Bu çizelge: elbette yarışma sonuçları çalıştay yapılmış, çalıştay tavsiyeleri sivil toplum örgütlerinin, odaların, kanaat önderlerinin, basın ve onun vasıtası ile kamu oyunun tavsiyeleri olarak siyasal iradeye dönüşmüş bir sürecin simülasyonunun egzersizinden başka birşey değildir. Bu da yarışmacıdan istenen olarak algılanmıştır.

GRUP	ALT GRUP	FİKİR / VİZYON (NE?)	HEDEF SİMGE	MEKÂN	ZAMAN							GÖRSELLER	(Bütün görseller açık kaynaklardan alınmış veya lisanslı programlarda üretilmiştir.)
				ÖZET AÇIKLAMA (NASIL?)	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050		
1.		ANA OMURGA KARA ULAŞIMI GELİŞTİRİLMESİ/SASALI-CUMAOVASI)	▲■	Bütüncül planlama anlayışı ile "Lineer formun" ana omurgası ulaşım tikanıkları giderilip 30 yılı taşır hale getirilmiştir. Gerekeceği planlama tarihinde açıklanmıştır. (bkz. Tarihçe ve 5.b)		ey						 1.1 – Mevcut Kavşakların Öneri ile Çakıştırılması	
1.1		MELES DELTASI KAVŞAĞI GELİŞTİRİLMESİ	▲■	Mevcut viadüklerin 2 şeritten 3 şeride yükseltilmesi. 3x3 şeritli Karşıyaka özerk bağlantısının hazırlığının yapılması. Raporda ek olarak teorik trafik simülasyonu yer almıştır.		P							
1.2		ŞARAPHANE VIADÜKLERİNİN GELİŞTİRİLMESİ	▲■	Viadüklerin 2 şeritten 3 şeride yükseltilmiştir. Kavşaklar mevcut trafik kesintiye uğramaksızın geliştirilmiştir.		P							
1.3		KARŞIYAKA HALKAPINAR ÖZERK BAĞLANTISI	▲■	Omurga üzerinde gelecek 30 yıldaki yoğunluk alınmalıdır. (Bugün dahi 4-5 km lik bir köprü durumundadır.) Kesitler sınırlıdır. Çözüm olarak aks üzerinden Karşıyaka trafiğinin özerkleştirilmesi gerekmektedir. Gerekli deniz dolguları ile (M.Kemâl Sahil Bulv. gibi) yeşil alan yol kadar genişletilerek yapılacaktır. 2 şeritli tramvay ve bisiklet yolu olacaktır. (Ayrıntılı teorik trafik hesabına bkz.)		ey							
1.4		KEMER/TÜNEL ARASINA BİRER ŞERİT İLAVESİ	▲■	Güzergahtaki heyelân bölgesi vezirsuyu kemerleri göz önüne alınarak "yamaca gömük yeşil altı tünel" çözümü etüt edilerek projelendirilecektir. Bisiklet yolu geliştirilecektir. Prensip 3B kesit sunulmuştur.		ey							
1.5		TÜNEL ÇIKIŞI KAVŞAĞI GELİŞTİRİLMESİ	▲■	Kavşak bugün dahi sürüş güvenliğinden uzaktır. 1.4 ve 1.6 maddelerinin de eklenmesi gerekecektir. Yapım halindeki Işıkkent tünelleri kavşağın yoğunluğunu çok arttıracaktır. Bu nedenle geliştirilmiştir. 1/2000 "şehitler" çalışmasında tasarımı sunulmuştur. Trafik kesintiye uğramaksızın çalışmalar yapılabilir.									
1.6		TÜNEL ÇIKIŞI HAVA ALAN ÖZEL VIADÜK BAĞLANTI YOLU	▲■	2.9 ve 2.10 Hava alanı tevsipleri ile "metropol omurga" nın trafik yükü uluslararası tavsiye edilen "otel/check-in 40 dakika" süresini aşacaktır. Pek çok metropol hava alanında olduğu gibi o aşamaya ulaşıldığında özel viadüklü yol kaçınılmaz olacaktır. 1/2000 "şehitler" çalışmasında tasarımı sunulmuştur. (Ayrıntılı viyadük kesiti için bkz: 3.8)		ey						 1.4 – Mevcut yeşil alan altına iki şeritli yol ilavesi ile yolun sekiz şeride çıkartılması	
2.		YENİ TAŞIMA SİSTEMLERİ GELİŞTİRİLMESİ	■▲	"Kentlilik hakkı" nın adil dağılımının başat kriterlerinden "merkeze 30 dakikada ulaşma imkânı" ancak taşıma sistemlerinin geliştirilmesi ile mümkündür. Kentsel restorasyon ve kentsel belleğin ve bunların içerdiği turizmin alt temasının da bu geliştirmelere gereksinimi vardır. (Bknz 5. bölüm)		ey							
2.1		NEHİR ULAŞIMI	■▲	Ülkemizde az kullanılan bir türdür. Ancak Meles'in kent içindeki konumu kesitleri, kentsel restorasyon ve bunun en önemli turizm ayağı körfez taşımacılığı ile, fûniküler ve tramvay ile aktarma olanakları nedeni ile önerilmiştir. Dünyada Hamburg-Amsterdam (hatta kısmen Eskişehir) anlaşılması için hemen göz önüne getirilebilir örneklerdir. Kilit (tide/gate écluse) sistemi ile çalışacaktır. Nehir araçları (nehir otobüsleri niteliğindedir.) aynı en bilinen örnek Panama Kanalı'nda olduğu gibi "kilitlerle" yükseltilip alçaltılarak Meles'te "seyir" edeceklerdir.								 1.5 - Mevcut Kavşakların Öneri ile Çakıştırılması	

					MEKÂN		ZAMAN									GÖRSELLER		(Bütün görseller açık kaynaklardan alınmış veya lisanslı programlarda üretilmiştir.)	
GRUP	ALT GRUP	FİKİR / VİZYON (NE?)	HEDEF ŞİMGİ	ÖZET AÇIKLAMA (NASIL?)	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050								
2.2		HIZLI TRAMVAY	▲■	1.3 de açımsanan Karşıyaka-Halkapınar özerk bağlantısı kapsamında ön görülmüştür. 5.c de yer alan "kentlilik hakkı" açısından önemli bir işlevi yerine getirmektedir.													2.4		
2.3		DENİZ ULAŞIMI GELİŞTİRİLMESİ	▲■	Nehir ulaşımı ile Alsancak Limanı ve Bayraklı'da "aktarmalı" olarak koordine edilecektir.													2.5 – Görsel Örnekleme Barselona		
				Sasalı sivil havaalanı için de bir kanal bağlantısı ile deniz ulaşımı sağlanacaktır.													2.5 – İmar planında “kruvaziyer limanının” gerçekleşmesi ile burası “Kadifekale teleferiği” başlangıcı olarak hizmet verecektir.(Doküman: İzmir Ticaret Odası)		
2.4		FÜNİKÜLER	●▲■	Dik yamaçlar için "merdiven vagonlu" raylı sistemlerdir. Otobüs ve nehir ulaşımı ile aktarmalı çalışacaktır. Birinci aşama Şehitler koruluğunda alt-üst kotları bağlayacaktır. İkincisi ise heyelân alanında Kadifekale ve alt kotu bağlayacaktır. Nehir ulaşımı ile başlayan bir turistik gezinin Kadifekale'deki "bir çekim elemanından" geçerek teleferikle aşağı inilmesini sağlayacaktır. (Taksim/Kabataş benzeri)															
2.5		TELEFERİK VE KRUVAZİYER/KONTEYNER LİMANI	●▲■	İki güzergahta "Liman ve Kadifekale Etkileşim Alanları" kapsamında önerilmiştir. Nehir taşıma ve Fünikülerin "Kadifekale çekici elemanına" bağlanması içindir. Birinci aks Agora'yı Kadifekale'ye bağlayacaktır. İkincisi limanı (Kruvaziyer turizmi) Kadifekale'ye bağlayacaktır. (Barselona Montjuïc örneği benzeridir.)															
				Gelecekte İzmir Alsancak Limanı dökme ve kirlenici yüklerden tamamen arındırılarak Kruvaziyer ve konteyner limanı olarak hizmet verecektir. Viyadükleri ve dolgu alanları buna göre geliştirilmektedir. Meles yanındaki konteyner molü dolgusu tamamlanınca 3 milyon TEU kapasiteli konteyner limanı oluşacaktır. Liman yaklaşımı 11 km uzunluğunda 500 metre genişliğinde 17 m derinliğinde yaklaşım kanalının açılmasını beklemektedir. Antik çağların teknik yetersizlikleri Efesi Milet, Olimpos gibi liman kentlerinin yok olmasına yol açmıştır. İzmir ise tarihten gelen niteliğini sürdürebilmiş, daha da geliştirebilmek için kanal tarama projesinin gerçekleşmesi beklenmektedir.															
2.6		MONORAY	▲■	Uluslararası Fuar, Metro bağlantısı içindir. Kongre merkezi seçenekleri içindeki fuar alanı kongre merkezi seçeneğine karar verilirse bu ertelenmiş (hazır) proje hızla hayata geçirilmelidir.															
2.7		İZBAN GELİŞTİRMELERİ	▲■	Merkez-Torbalı aksında banliö seferleri iyice artınca, hattın metro için ayrışması kaçınılmaz olacaktır. Bu uzak gelecek için fiziki rezervasyonların planlarda ön görülmesi bir gereksinimdir.															
2.8		BİSİKLET YOLLARI GELİŞTİRİLMESİ	●▲■	1.3 Karşıyaka-Halkapınar özerk bağlantısı, 1.4 Kemer tünel bağlantısı akslarında önerilmiştir. Bu aks Meles Deltası ve Şehitler Parkı ve akstaki diğer yeşil alanları da besleyecektir.															

2.4

2.5 – Görsel Örnekleme Barselona

2.5 – İmar planında “kruvaziyer limanının” gerçekleşmesi ile burası “Kadifekale teleferiği” başlangıcı olarak hizmet verecektir.(Doküman: İzmir Ticaret Odası)

2.8

2.6

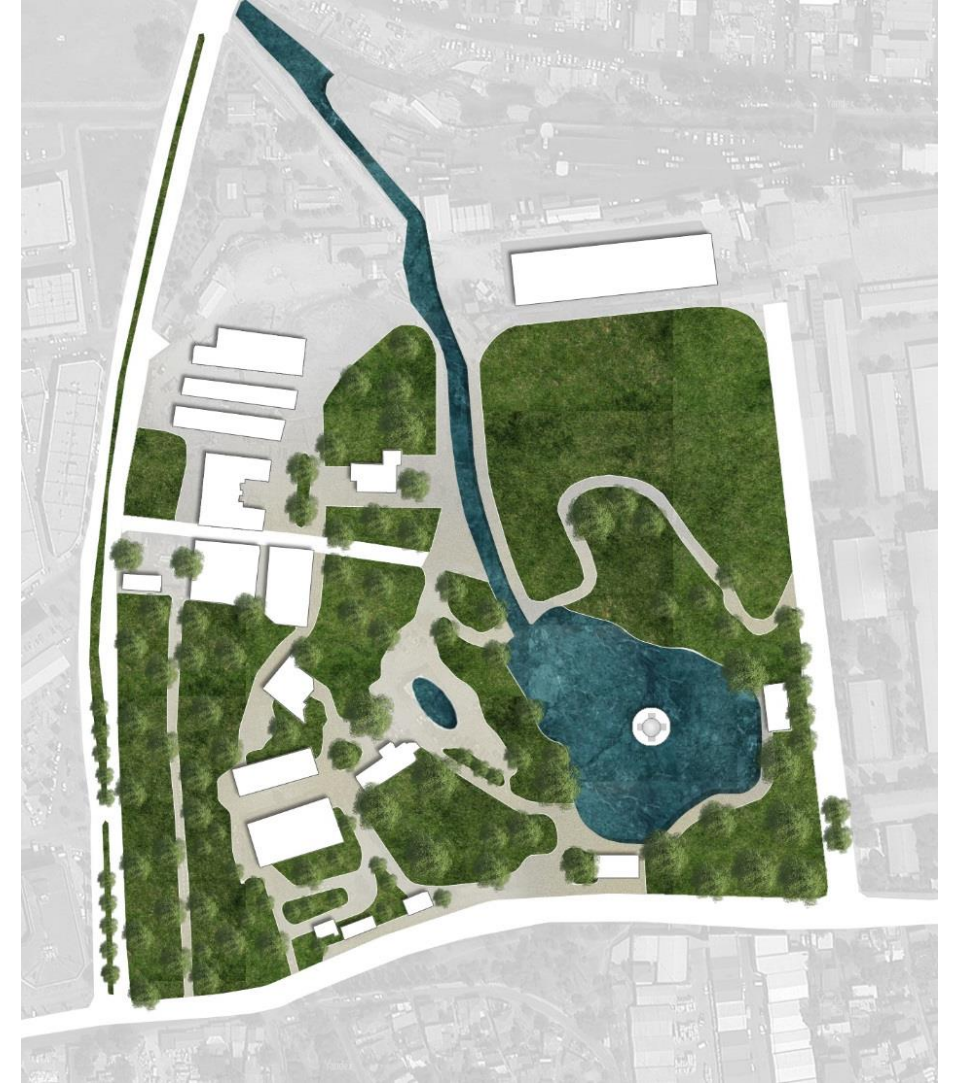
				MEKÂN	ZAMAN										GÖRSELLER	(Bütün görseller açık kaynaklardan alınmış veya lisanslı programlarda üretilmiştir.)
GRUP	ALT GRUP	FİKİR / VİZYON (NE?)	HEDEF SİMGE	ÖZET AÇIKLAMA (NASIL?)	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050					
3.2		SU FABRİKASI	▲ ○	Gaziler Caddesi 1201 Sokak, dere yatağı ve özel mülkiyet (ötesi Fatih Caddesi) ile tanımlı alanda tarihi gölün yerinde İzmir B.Ş.Belediyesi Katı Atık İşleme Md. Faaliyet göstermektedir. Bu Md. Ve faaliyetleri taşınarak tarihi göl tekrar canlandırılıp çok güzel bir park oluşturulacaktır. Fatih Caddesi paralelindeki özel mülkiyetlerin de kamulaştırılması şiddetle tavsiye edilir. Tarihi parktaki göl "kiosku"nun replikası yapılacaktır.	□□	□ P1 □ □P2	T1 ○			T2						
3.3		SÜMERBANK ALANI	▲	1525 Sokak ve Şehitler Caddesi üzerindeki bazı binalar dışında maalesef endüstriyel nitelikli korunup yeniden işlevlendirilecek binalar yıkılmıştır. Alan, kongre merkezi, büyük arkeoloji müzesi olabilecek kapasitededir. Bu seçeneklerin ikisi de gerçekleşmez ise park ve sosyal aktivitelerin bir arada bulunduğu bir mekân olarak düzenlenmelidir.	□□ □□ □□	□ S1 □ S2 □ S3		T1 T2 T3								
3.4		EGE MAHALLESİ "RIHTIMI"	▲	Kentsel yenileme projesindeki uygulamalar Meles çayının batısında yapılacaktır. Doğu rıhtımı ise "Metropol Omurga" ulaşımının şerit arttırmaları planlaması ile birlikte tasarlanacaktır.	□□ □□	□ P	T1 T1									
3.5		HİLAL TRANSFER MERKEZİ	▲	Mürselpaşa-Yeşildere aksının yoğun yapılaşması kısa sürede bitince Hilâl istasyonu yürüyerek ulaşılan bir konuma hizmet edecektir. Teaş Batı Anadolu Trafo merkezinin "indirme" alanı tam istasyon ile ana aks ve Meles çayı arasındadır. Her iki yönde görsel bağlantıyı bu unsur engellemektedir. Oysa imar planında Trafo merkezinin İşçiler Caddesi ile arasındaki bölümü kendisine tahsisli görünmektedir. "İndirme merkezi" şimdiki konumundan buraya nakledilebilir. (Bilemediğimiz bir teknik ve mülkiyet sorunu yoksa) Bu durumda istasyonun ana aks ile arası imar planındaki gibi yeşil alan olarak düzenlenecektir.	□□ □□	○										
3.6		AZİZİYE PARKI KERVAN KÖPRÜSÜ HEYELAN BÖLGESİ ARASI	▲	Aziziye Parkı kendi "sorun bölgesinde" şu an belirsiz bir eşiktir. "Sorun bölge" Belediye hizmet binası v.b. yapılaşmalarla zaman içinde iyiye doğru evrilecektir. Aziziye Parkı da bu evrede artık eşik değil "bağlaç" olmalıdır. Bunun için park ve viadükler altından 1137 sokağa komşu viadük ayaklarını da üçüncü boyutta saran yer örtücü v.b. bitkilerin yer aldığı strüktürle yeşil devamlılığı sağlanacaktır. Viadükler aynı zamanda "küçük yeşil bir kanyon" ve ses yalıtımı sağlayan çift duvarlı "sarmaşık" bitkilerle "yeşil bağlaçlığı" üçüncü boyuta taşıyacaktır. Böylece şu an eksik olan parkın görsel bilinirliği de sağlanmış olacaktır. Viadüklerin ses yalıtımı parkın da aynı zamanda ses yalıtımını sağlayacaktır.	□□ □□		○									
				Park çeperlerinde (200x400 h:300) bitki "küpleri" ile yalıtılmış bir alt mekân tanımlanacaktır. Bu nitelik, civarın sorun bölgesinden sağlıklıya geçiş sürecinde parkı "olabildiğince" "masun" tutacaktır. Bu süreçte tarihi köprü temiz ve arındırılmış tutulacaktır. Aziziye Parkı heyelan bölgesine kadar uzanan Melesin iki yanının peyzaj düzenlemelerinin "jeneratörü" olacaktır. bunun için imar planında önerilen yeşilleştirmelere ilâveten 1050 ve 1070 sokakların tanımladığı adanın da istimlâk ile yeşil alana katılması önerilmiştir. Bu Lineer düzenlemeye görsel olarak mevcut "Yeni Doğanlar" ve demiryolunun hemen üzerinde kalsa da "Metin Oktay" parkları katılmış olacaktır. Buradaki "dericiler" adası ayrı bir bölümde ele alınmıştır.	□□ □□											



3.2 Su fabrikası tarihi canlandırması ve yeşil alan düzenlemesiyle birlikte.



3.6 - Kervan Köprüsü eski dokümanter film karesinden



3.2 Su fabrikası tarihi canlandırması ve yeşil alan düzenlemesiyle birlikte.

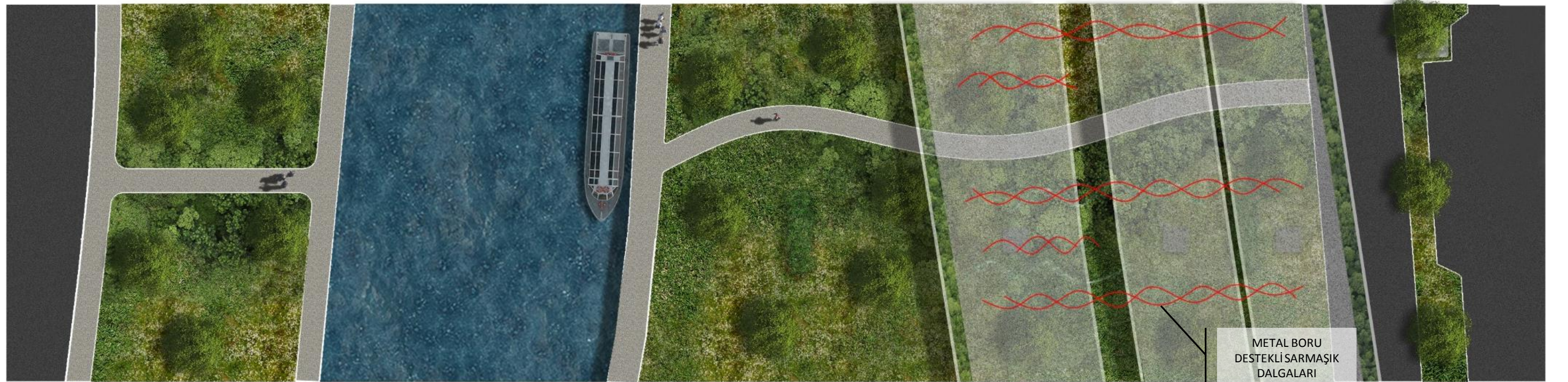


3.6 - Kervan Köprüsü eski dokümanter film karesinden

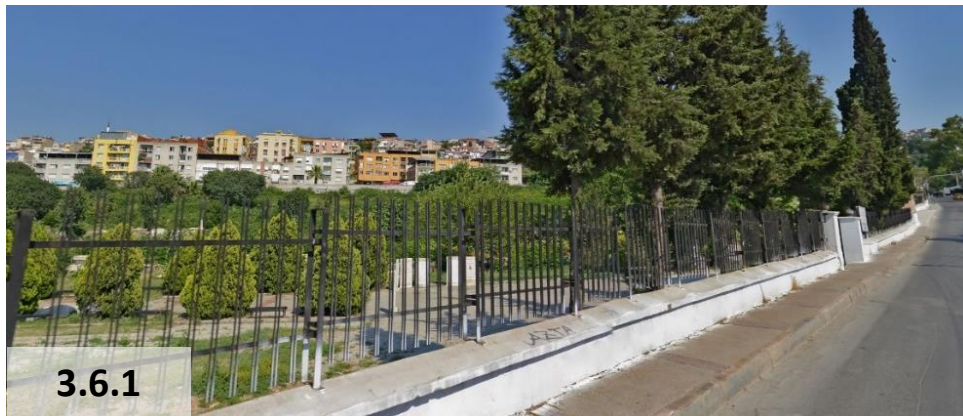
3.6



KESİT

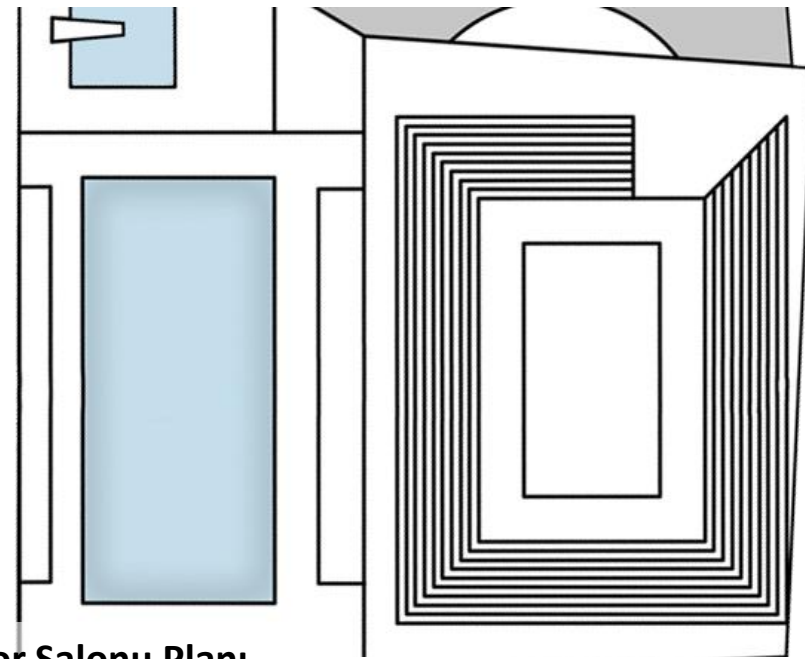


PLAN

				MEKÂN	ZAMAN									GÖRSELLER	(Bütün görseller açık kaynaklardan alınmış veya lisanslı programlarda üretilmiştir.)
GRUP	ALT GRUP	FİKİR / VİZYON (NE?)	HEDEF ŞİMGİ	ÖZET AÇIKLAMA (NASIL?)	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050				
	3.6.1	AZİZİYE PARKI/HEYELÂN BÖLGESİNİN ETKİLEŞİM ALANINDA: GÜRÇEŞME MUSEVİ MEZARLIĞI	▲	Gürçeşme caddesi üzerinde 1134-1136 sokaklarla çevrili Musevi mezarlığı ciddi bir bakım ve restorasyonu beklemektedir. Din turizmi açısından da oldukça önemli mezarların bulunduğu bu alanın (Bir anlamda Aziz kabul edilen ve müritlerinin zaman zaman ziyaret ederek, arınma havuzunu da kullandıkları, Hayim Palaçi mezarı gibi) şu an dahi belli bir din turizmine sahne oluşturduğu bilinmektedir. Restorasyon/bakım sürecinde olabildiğince "yeşil" karakteri de arttırılarak civara görsel yeşil etkisi ile katkıda bulunacaktır. Bu etki ana omurganın parçası Yeşildere Caddesinden de yer yer hissedilecektir. (2225 sokak civarı)	□□P										
	3.7	KADİFEKALE JEOLJİK ALAN HEYELÂN BÖLGESİ	▲●●	Bölge heyelân nedeni ile boşaltıldığı için hiçbir zaman yapılaşma olmayacak ve yeşil alan niteliği sürecektir. Yeşil alanın Kadifekale'nin yarışma alanı raporunda da belirtilen "İzmir'in Tacı" niteliğini korur bir düzenlemesi olması gerekmektedir. Alanın Kadifekale'nin "algısını güçlendiren" nitelikte olması için peyzajın bu iki özelliğe uygun olması amaçlanmıştır. Bu nedenle peyzaj Yeşildere Caddesi'nden kaleye doğru tedricen ağaçlandırmanın yerini bodur bitkilere ve makiye bırakacak şekilde düzenlenmiştir. Raporlarda da belirtildiği üzere ana kayanın üzerindeki kum ve geçirimsiz marn tabakasının yarattığı bu kaymanın izin verdiği bitkilendirme yapılarak yine raporda belirtilen "basamaklı" yapı güçlendirilerek korunacaktır. Bu yapının izin verdiği bazı yollar düşük yoğunluklu kent trafiğine açılacak, lojistik ve bakım trafiği de bundan yararlanacaktır. Bunun için eski 732 sokak 5570 in izinden , 5573 sokak 1006 nın izinden, 757 sokak ise 5360 ın izinden yeni basamaklı yapının kurgusunu oluşturacaktır. Füniküler hem bu alana, hem Ballıkuyu alanına, nehir ulaşımı ile bağlantılı hizmet verecektir.	□□P										
	3.8	ŞEHİTLER KORUSU	▲●●	1992 yılına kadar askeri alan olan Meles Vadisi batı yamacındaki bu değerli alanın, Genel Kurmayın milli emlâk'a "ihtiyaç dışı" olduğunu bildirmesi ile, İzmir Büyükşehir Belediyesinin girişimi ile 1993 yılında sivilleşmiş bir alandır. 2050 yılına uzanan bir perspektifte vadinin doğusundaki alanın da kente devredileceği kaçınılmaz bir gerçeklik olarak kabul edilmiş, Şehitler Korusu vadinin doğusu ile Hz. İlyas Manastırı bir "anlayış bütünlüğü" içinde ele alınmıştır. (Bu bölüm diğer dönüşecek Askeri alanlarla birlikte ayrı bir bölümde ele alınmıştır.) Alanın mevcut maki, kaya, su kaynakları, peyzaj tasarımının ana girdileridir. Bu öğeler korunurken alanın sosyal donatı kullanımları Yeşillik Caddesi boyunca önerilmiştir. Böylece peyzaj alanı ile yolun trafik gürültüsü arasında bir "tampon" bölge oluşturulmuştur. Bu bölgede topoğrafyanın ilginç eğimden de yararlanılarak kapalı spor kompleksi önerilmiştir. Olympic yüzme havuzu, trampolen kulesi (800 seyircili) hentbol, basketbol, voleybol, jimnastik, güreş, eskrim v.b. aktiviteler için bir kapalı salon (2000 seyircili) önerilmiştir. Peyzaj alanı ve spor kompleksi için eğimden yararlanan 1700 araçlık büyük bir kapalı otopark oluşturulmuştur. Açık anfi, sosyal donatıyı tamamlamaktadır.	□□□P										
				Caddesi boyunca önerilmiştir. Böylece peyzaj alanı ile yolun trafik gürültüsü arasında bir "tampon" bölge oluşturulmuştur. Bu bölgede topoğrafyanın ilginç eğimden de yararlanılarak kapalı spor kompleksi önerilmiştir. Olympic yüzme havuzu, trampolen kulesi (800 seyircili) hentbol, basketbol, voleybol, jimnastik, güreş, eskrim v.b. aktiviteler için bir kapalı salon (2000 seyircili) önerilmiştir. Peyzaj alanı ve spor kompleksi için eğimden yararlanan 1700 araçlık büyük bir kapalı otopark oluşturulmuştur. Açık anfi, sosyal donatıyı tamamlamaktadır.											
				Peyzaj kurgusu dik yamaçlarda eğime paralel giden yaya yollarını bağlayan ortası bitkilendirilmiş merdivenlerle desteklenmiştir. Merdivenler yer yer bitkilendirilmiş gölgelik pergolaları ile sürdürülmüştür. İki adet büyük sera binası düzenlenmiştir. Birisi geleneksel monümantal çelik sera diğeri ise modern sera binasıdır. Bu başat niteliklerin yanında yer alan pek çok öge çizimlerden izlenmektedir. Vadiyi boydan kateden yaya köprüsünde "su kemerleri alegorisi" benimsenmiştir. Ayrıntılar çizimde izlenmektedir.											



3.8 – Vadi Kesiti



3.8 – Spor Salonu Planı

Peyzaja Etkili Ölçü

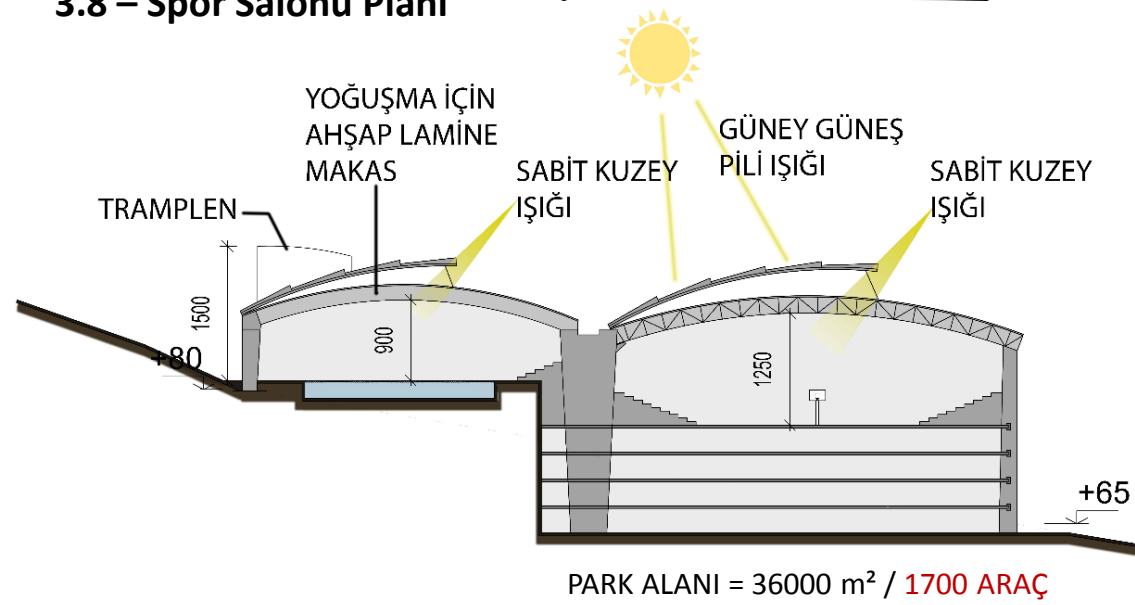
20 mm Kaset Gövde
Dairesel Hafifletilmiş

30 mm Kıvrıma Saç $\phi 86$

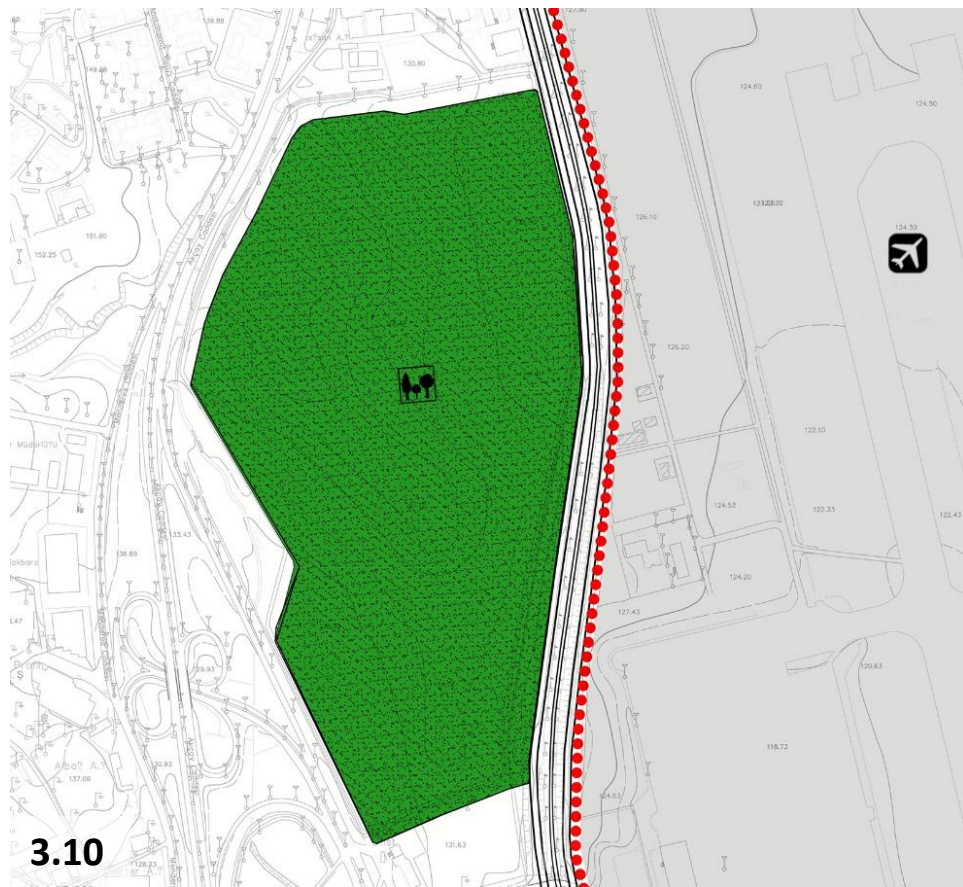
3.8 – Yaya Köprüsü Kesiti



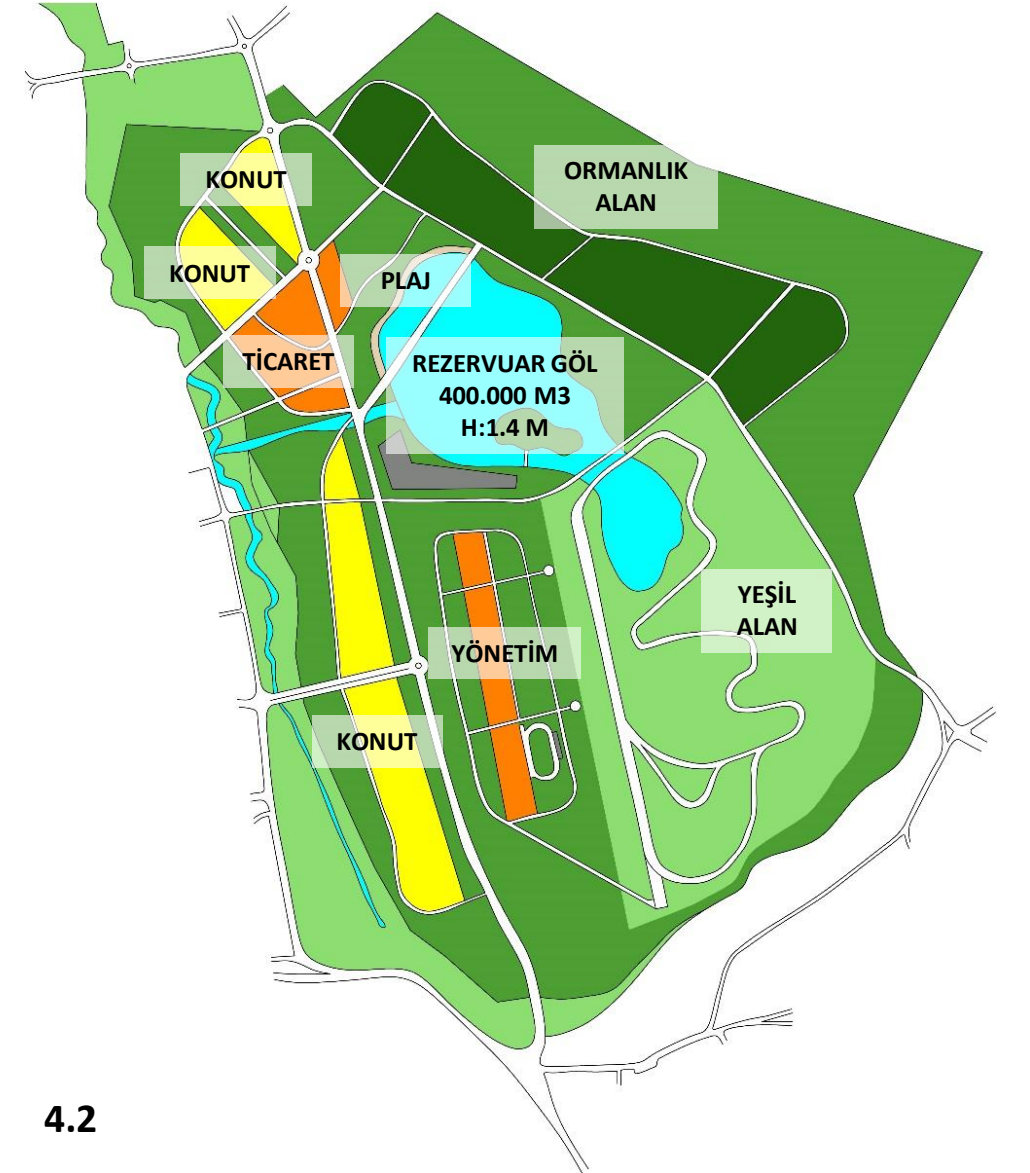
3.8 – Yaya Köprüsü Canlandırma



3.8 – Spor Salonu Kesiti

			MEKÂN		ZAMAN							GÖRSELLER		(Bütün görseller açık kaynaklardan alınmış veya lisanslı programlarda üretilmiştir.)	
GRUP	ALT GRUP	FİKİR / VİZYON (NE?)	HEDEF SİMGE	ÖZET AÇIKLAMA (NASIL?)	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050				
3.9		KIZILÇULLU SU KEMERLERİ "Paradiso"	▲● ○	Melesin Batı ve Doğu yakaları doğal yapılarına göre ayrı ayrı ele alınmıştır. Batı yakası sarp, doğu yakası ise fauna çeşitliliği yüksek bir alandır. Bu nedenle turistik gezi otoparkı batı yakasında düzenlenmiştir. Doğu yakası ise Paradiso (Cennet) nitelemesine uygun oldukça doğal bırakılmıştır. Meles vadisi buradan önce bir plato yaparak Akdoğan Caddesine ulaşmaktadır. Platonun başlangıcı da "cennet" için doğal bir eşik oluşturmuştur. Bu nedenle plato eskiden de var olan "semt sahası", bir yeşil spor aktivite alanı olarak önerilmiştir. Turistik amacı önde olan nehir ulaşımı kemerlerin hemen güneyinde son bulmaktadır.	□ P	○									
3.10		HAVALİMANI YEŞİL ALAN	▲ ○	Havalimanı hemen kuzey pist başlangıcında Akçay Caddesi ile demiryolu arası Ege Orman Vakfınca yoğun olarak çam ağacı ile yeşillendirilmiştir. Bu genç ağaçlar 10 yıl kadar sonra yararlı günü birlik kullanıma olanak verecek duruma ulaşacaktır. Alanın kuzeyinde zaten var olan otopark buranın gezinti, kros, yürüyüş gibi aktiviteler için kullanımını kolaylaştıracaktır. Akçay Caddesi'ni kullanacak "beyaz yakalıların" sabah ve akşam bu amaçlı kullanımları söz konusu olabilecektir. Güvenlik birimi dışında yapı önerilmemiştir.	□□P		□□P								
4		ASKERİ ALANLAR	■ ● ▲ ○	1992 yılında Şehitler Koruluğunun İBŞH'ne devri, örnek ve 2050 perspektifinden bakıldığında, yol açıcı bir olgudur. 2016 dan bu yana yurt genelinde askeri alanların kentsel kullanıma açılması gündemdedir. Sasalı-Adnan Menderes Metropol aksı üzerindeki bütün askeri alanların da uzak erimde dönüşmesi kaçınılmazdır. Bu omurganın geleceğine değin fikirler üretilirken göz ardı edilemeyecek, planlamanın en ciddi girdilerinden olan bir faktördür. Askeri kuruluşlarla 1993 benzeri protokolleri devlet veya yerel yönetimlerin yapması, takas edilecek yerlerin bulunması, günün ihtiyaçlarına yönelik yeni tesisler yapılması elbet uzun süreçlerdir; ama kaçınılmazdır. Planlama bu süreçler işlerken hangi hedefe yönelik sürecin çalışacağını bugünden belirlemeyi amaçlamaktadır. Yoksa günü geldiğinde rezerve edilmiş güzergâhlar, erozyona uğramamış boşluklar bulmak kabil olmayacaktır.	□□P	○									
4.1		ŞEHİTLER VADİSİ DOĞUSU İZMİR MERKEZ KOMUTANLIĞI ve Hz. İLYAS MANASTIRI ALANI	▲● ○	Meles çayı ve Metropoliten omurganın en önemli bölümü, Şehitler koruluğunun "Doğu yakasında" kalan askeri alan, Meles Vadisinin kaçınılmaz, ayrılmaz parçasıdır. Melesin iki yanındaki bu alanlar ancak birlikte "Paradiso" ile birleştiği zaman tarihi su kemerleri lâıyk oldukları anlamlı konuma ulaşmaktadırlar. Bu alan aynı zamanda Yeşillik Caddesinden neredeyse 9 Eylül Üniversitesi kampüsüne kadar uzanan çok büyük bir kent parçasının tek yeşil alanıdır. Batıda 555 sokağın 544 ile kesişme noktası, doğuda 489 sokağa bir yaya "viadüğü" ile bağlanmıştır. Böylece Şehitler Parkı Batısı, vadinin diğer tarafındaki Metro istasyonuna da 8 dakikalık yürüyüş mesafesi ile bağlanmıştır. Alan dinlence amaçlı olup bir manzara kafesini ve Meles kıyısındaki düzlükte bir tenis spor alanı içermektedir. Buradaki düşük kot, rüzgârsız, kuzey-güney yönünde bu spora çok uygun olan bir kulüp tertiplenmesine uygundur. Doğal yamaçta tribün de tertiplenmiştir. Özel araçla ulaşım da sağlanmaktadır. Alanda restore edilecek Hz. İlyas Manastırı düşük yoğunlukta sanatsal etkinlikler için düşünülmüştür. (Kitap okuma kulübü, sinema sohbetleri kulübü v.b.)	□□ P	○									

GRUP	ALT GRUP	FİKİR / VİZYON (NE?)	HEDEF SİMGE	MEKÂN	ZAMAN							GÖRSELLER	
				ÖZET AÇIKLAMA (NASIL?)	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050	(Bütün görseller açık kaynaklardan alınmış veya lisanslı programlarda üretilmiştir.)	
4.2		ULAŞTIRMA OKULU	▲ ■ ■ ○	İzmir Metropolünde kamusal yarar kullanımları için eşsiz bir konum ve alt yapı sunmaktadır. Aktif, pasif yeşil alanlar, sosyal tesisler, müzeler, sportif alanları bir arada barındıracak potansiyelindedir. İçinde bir uçak pistinin bulunması dünyada benzerlerinin olduğu gibi motor sporları alanına dönüştürülmesini hemen akla getirmektedir. Ancak son yıllarda yükselen çevreci Formula E (elektrik) bu alan sayesinde İzmir'i uluslararası platformda "istisnai bir tanınırlığa" yükseltecektir. (EXPO'nun bir yıllık tanıtımına karşı her yıl tanıtım olanağını sunmaktadır.) Bu etkinlik, alanın askeri kullanımda bile, tertiplenebilecek bir etkinliktir. Bunun destekçisi olarak, şu an dünyada dahi az görünür zenginlikte olan, "otomobil müzesini" (Torbalı) bu alana taşınma imkânı yaratılacaktır.	□□	P							
				Bu aktiviteler alanın küçük bir bölümünü kapsayacağı için oluşturulacak bir suni gölet (nehir taşımacılığı rezervuarı) diğer dinlence, tema park, düz ve bisikletli kros, gezinti, açık hava spor sahaları, bisiklet yolları gibi metropolün ihtiyaç duyduğu pek çok aktiviteye mekân olabilecektir. Alanın Metro ile doğrudan bağı olması hatta güneyde bir orman alanı ile de bağlantısı olması olağan dışı avantajlarıdır. Alan uzun yıllar içinde aşama aşama Metropolün 2030-2050 leri için yeni düzenlemelerle açılacak olağanüstü potansiyelindedir.	□□P								
4.3		BAYRAKLI DENİZ KUVVETLERİ İSKELESİ	▲ ■	Metropol omurgası kara ulaşımı geliştirilmesi için 1.3 de açıklanan Karşıyaka/Halkapınar özerk yolunun güzergâhında kalan 1640 sokağa paralel 2 adet yapısı kaldırılacak bunlar yeni yapılacak dolgu alanı tertiplenecektir.	□□	P							
4.4		ALAYBEY TERSANESİ	▲ ■	4.3 deki gerekçe ile tersanenin demiryoluna paralel sınırında 20 metre genişlik 200 m uzunlukta bir şerit yola tahsis edilecek, eksilen tesisler için yeni yapılacak dolgu alanında tertiplenecektir.	□□	P							
4.5		BAYRAKLI ASKERİ ALANI: ATATÜRK ORMAN	▲ ■ ○	Metropol omurganın etki alanında bulunan bu alan gelecekteki bütün metropolün en önemli yeşil alanı olacaktır. Burada Atatürk Ormanı girişi ve askeri kullanım, alanın 50 li ve 60 lı yıllardaki, hızlı gecekondulaşmadan etkilenmemesini sağlamıştır. Ancak geleceğe bu olumluluklarla taşınırken kentin kuzey-güney aksında bağlantılarını da koparan bir coğrafyaya dönüşmüştür. Bu nedenle gelişiminde kentin "Turan" noktasındaki alternatifsiz düğümü giderilmelidir. Örneğin: 1609/12 Sokak 1620/14 e, 1620/39 sokak ise Kubilây caddesine bağlanabilir. Böylece yangın-deprem, çok büyük trafik kazası (petrol tankeri yangını gibi) benzeri olağanüstü durumlarda iletişimin şimdiki çok zayıf durumu giderilmiş olur.	□□□P								



4.2



4.2 TemaPark



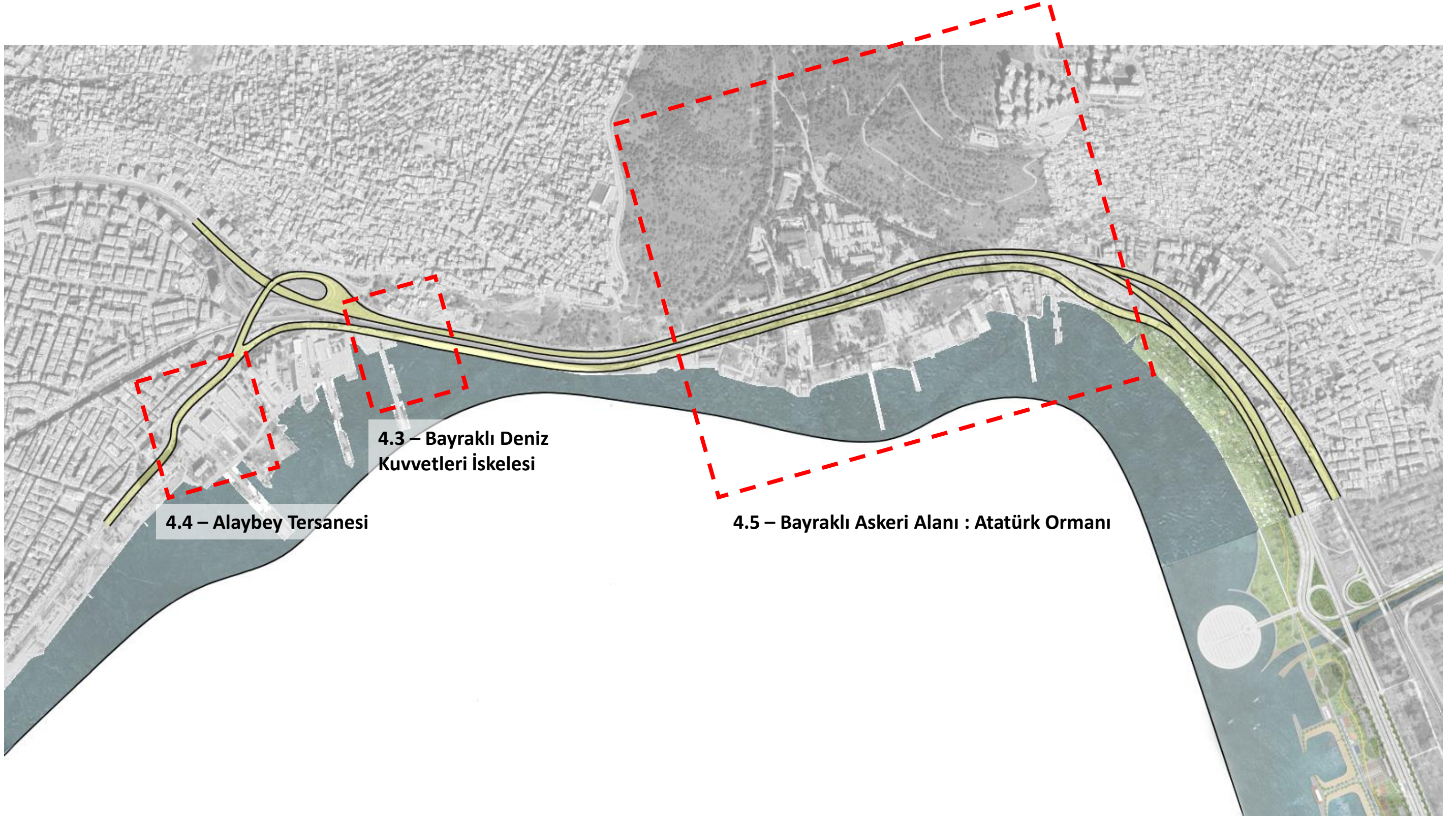
4.2 – Elektrikli Araç Yarışı



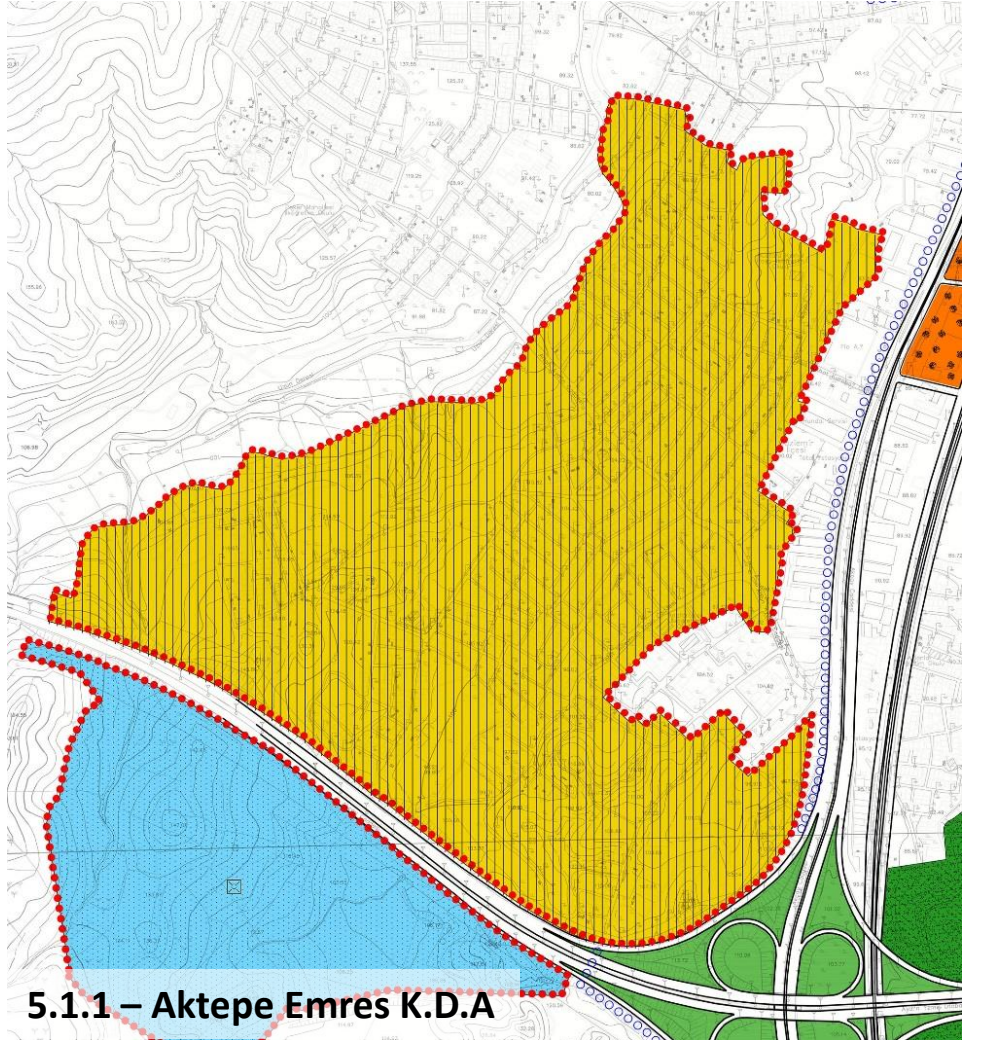
4.2 – Formula E



4.2 – Araba Müzesi



				A) İBŞB Özel Özerk Kentsel dönüşüm bölgeleri Komisyonu B) x, y... Karabağlar Kentsel Dönüşüm Özerk birimi C) x, y... Mahallesi Kentsel dönüşüm şirketi (Kooperatifi) D) İzmir Kentsel dönüşüm şirketler birliği. Bu organizasyonu özetle açımsamaya çalışırsak A) İBŞB Özel Özerk Kentsel Dönüşüm Bölgeleri Komisyonu: Kendisinin ve alt birimlerin yasal dayanaklarını hazırlar. Arayış konferansları düzenler, akademisyen, danışman ve deneyimli meslek profesyonellerini sürece katar, sentezler yapar. Planları yapar, yaptırır. Alt mekanizmaları kurar/denetler. Şirketleri kurar ve denetler. En önemlisi şirketlerin elde ettiği artı değerleri (nakdi/ayni) tekrar kamu yararına yatırıma dönüştürür. İlk sermayesini özerk olarak (mevcut yasalarca mümkün olduğunca) yönetir, arttırır. Bunun için en önemli kaldıraç "ön satınalma hakkıdır".									
				"Preemption" hukukumuzda yeri sınırlı olan "Şufa" hakkıdır. Hukukumuzda sadece hissedarlarca kullanılır. Çubuk'un talep ettiği yeni "KOD" da bu hakkın İngiltere ve Fransa'da olduğu gibi "Kentsel yenileme" alanındaki bütün mülkiyetler için kullanılmasıdır. Bu bir planın selâmeti için dünyada bilinen en önemli kaldıraçtır. (Söz konusu ülkelerde bu konuda yüzlerce hukuk tezi, doktorası vardır.) Bizdeki uygulamada bu üst yasa eksikliği alt mekânizmalar olan "c" basamağı mahallesi Kentsel dönüşüm şirketlerinin kuruluş sözleşmelerine konulacak bir madde ile gerçekleştirilecektir. Ancak bu uygulama ile "serbest piyasa ekonomisi" uygulayan ülkelerde <u>"kentsel adalet"</u> sağlanmaktadır.									
				Yarışmanın en önemli hedefleri arasındaki bu hedef mevcut mevzuatta yukarıdaki şekilde yer alarak gerçekleşmiş olmaktadır. Burada önerilen "İBŞB Özel Özerk Kentsel Dönüşüm bölgeleri Komisyonu" aynı zamanda ülkemiz için bir örnek laboratuvar işlevi görecektir. İlk işlerinden birisi bize özgü bir "Şufa hakkı hesabı yöntemi oluşturmaktır." PS: Bu modele esin kaynağı olan çalışmaların sahibi ve yeni KOD un savunucusu olan Sn. Prof. Mehmet Çubuk'un yarışma süreci ve yarışmacılarla hiçbir ilişkisi, tanışıklığı bulunmamaktadır.									
				B) x,y,... (Karabağlar) Kentsel Dönüşüm Özerk Birimi: Bölgede faaliyet sürdürecektir şirketlerin oluşumuna öncülük yapar, bunları denetler, yönetim kurullarında bulunur. "Ön satınalma hakkını" kuruluş senedinin paydaşı olarak kullanır. Bunun için şirket genel kurullarından yetki alır. Bölgede gereğinden fazla, veya iş yapabilirlik optimum büyüklüğün dışında, oluşumlara izin vermez. Üst kuruluş olarak bütün denetlediği şirketlerin artı değerlerinin kamu yararına yatırıma dönüşmesini üst kuruluşu "İBŞBÖÖKDBK" ile eş güdüm içinde yürütür.									
				C) x,y,... (Karabağlar)...Mahallesi 1 nolu Kentsel Dönüşüm Şirketi: Bir veya birden fazla yapı adasında maliklerin gönüllü katılımı ile kurulan kooperatif başat özelliği olan yapılanmalardır. Yapı adaları planla ortak mülkiyete dönüştürülecek, tam katılım, gerekli durumlarda, yukarıda açılan "Şufa hakkı" nın kullanılması ile sağlanacaktır. D) İzmir Kentsel dönüşüm şirketleri (kooperatifleri) birliği: C maddesindeki örgütlenmelerin ortak platformudur. A maddesindeki üst örgütün hızla sorunlara eğilmesi, sürecin zaman boyutunu denetleyebilmesi için gerekli örgütlenmesidir.									

GRUP	ALT GRUP	FİKİR / VİZYON (NE?)	HEDEF SİMGE	MEKÂN	ZAMAN									GÖRSELLER
				ÖZET AÇIKLAMA (NASIL?)	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050			(Bütün görseller açık kaynaklardan alınmış veya lisanslı programlarda üretilmiştir.)
			5.c)	"KENTLİLİK HAKKININ GERÇEKLEŞMESİ" ile KENTSEL ADALETİN SAĞLANMASI: Yarışmanın kentsel adaletin gerçekleştirilmesi için koyduğu hedefe ulaşılması için önerilen üçüncü enstrüman "kentlilik hakkının" "eşit" olarak gerçekleşmesidir. Kavramı Fransız Marksist filozof Henri Lefebvre "The right to the city" adlı çalışmasında 1970 li yıllarda şekillendirmiştir. Özetle kentin kent olması "merkezselliği" nedeniyledir. Merkez olmayan her yer kırsaldır. Kentin başat niteliği merkez olunca "kentlilik hakkı" giderek her kentinin "merkez üzeinde eşit hakkı" demektir. Elbet bu hak herkesin "fiziki" veya "mülki" bir hakkı anlamında değildir. Bu hak kentinin zaman/mekân boyutu içinde merkezden eşit yararlanabilmesidir.										 5.1.1 – Aktepe Emres K.D.A
				Makineleşmenin zaman boyutuna, giderek modern kent planlamasına ve mimarlığa yansımaları "Time space and architecture" eserinde (Harvard U. Press 1941) Sigfried Giedion ilk gündeme getirmişti. 1968 olayları da yukarıda sözü edilen teorisinin 1970 lerde farkındalık yaratmasını sağladı. İzmir Metropolü omurgasına bu iki yaklaşımın ışığında "Kentlilik hakkını" gerçekleştirme amacı ile fikirler üretilmiştir. Zaten yarışmacılardan yarışma alanı dışında pek çok "ETKİLEŞİM" alanı konusunda fikir üretmelerinin istenmesi de bu "merkezsel" fonksiyonlardan herkesin yararlanabilmesi kaygısı ve amacıdır.										
				Bu amaca "The right to the city" nin önerdiği merkezi donatılara 30 dakikada her kentinin ulaşabilmesi önerisi göz önüne alınarak varılmaya çalışılmıştır. Bunun için bilhassa 1. grup ulaşım ile ilgili fikirler geliştirilmiştir. Bu nedenle ana omurga Sasalı/Adnan Menderes olarak ele alınmış, bu nedenle Karşıyaka/Halkapınar özerk bağlantısı, Meles Deltası kavşağı geliştirilmesi, Kemer/Tünel kısmının 4+4=8 şeride çıkarılması, tünel çıkışı kavşağının geliştirilmesi, hava alanı özel expres viadüğü, fikirleri ile nehir ulaşımı, hızlı tramvay, füniküler, teleferik, monoray gibi yeni ulaşım şekilleri ile İzban, deniz ulaşımı, bisiklet yolları geliştirmeleri önerilmiştir.										
5.1		MEVCUT ALANLAR GENEL DEĞERLENDİRME	▲■	Mevcut alanlar da uygulama yapılmış olan projeler organizasyon şemalarına göre devam edecektir. Bu organizasyon şekilleri 5 b de önerilen yeni mekanizma ile yer yer benzerlikler gösterdiği için öncü yeni model geliştikçe yürümekte olan düzenleme ve organizasyonlar da bundan yararlanabilecektir.										
	5.1.1	AKTEPE EMREZ K.D.A	▲■	Aktepe ve Emrez Mahalleleri Kentsel Dönüşüm Alanı: 2019 Şubat ayında uzlaşma görüşmeleri başlayan bu alanda süreç kurgulandığı gibi ilerleyecektir. 5.1 deki not bu alan için katkıda bulunabilir, süreç hızlanabilir. Bu projenin metropol omurgaya getireceği yükler 1. madde, 1.5 maddesi, 1.6 maddesi, 2.6 maddesi ve 2.7 maddesinde önerilen ulaşım geliştirmelerinden yararlanacak yüklerin olumsuzlamaları hafifletecektir.	◊									 5.1.1 – Önerilen çok katlı konut tipolojisi (Açıklama için bkz Sayfa 21) 5.2.3 Karabağlar için de önerilmiştir.
	5.1.2	BALLIKUYU K.D.A.	▲■	Ballıkuyu Kentsel Dönüşüm alanı: Uzlaşma görüşmeleri başlanmış 6196 bağımsız bölümü kapsayan planlaması yapılmış bu alanda Hmax serbest uygulamasının idarede bazı soru işaretleri yaratmış olduğu algısı edinilmektedir. Raporda da yer alan 16 katlı olarak modellenmiş olumsuz görseller burada İzmir'de de bazı örnekleri olan yamaç evler, bitişik nizam uzun bloklar gibi arazinin yüksek eğimine, şüpheli zeminine, uygun mimari çözüm arayışı ile elde edilmelerinden sonra buna uygun plana revizyon yapılmasının uygun olacağı görülmüştür. Bu nedenle bu alana uygun kent silüetini bozmayan ve mülk sahibi sayısının 2 katına yakın konut elde edilebilen ayrıtılı bir fikir projesi geliştirilmiştir.	◊									



Yarışma raporu bu alan için önerilen kentsel yenilemenin uygulamaya geçmesinde sorunlar oluştuğunu belirlemiştir.

Kanaatimizce kentsel yenileme için önerilen çok yüksek bloklar coğrafyaya ve sosyal yapı ile uyumsuzluk göstermektedir. Bunun yerine coğrafya, sosyal doku ve kent silüetine uyumlu bir öneri geliştirilmiştir.

Mevcut yerleşimde TAKS yaklaşık 0,8 olarak kullanılmıştır. 563.000 m² olan bu alanda mevcut yerleşim **6198** bağımsız bölüm 3400 yapı yaklaşık 550.000 m² inşa edilmiş yapı vardır. Emsalin 1 olarak kullanıldığını kabul edebiliriz.

Öneri çalışmada **12.200** bağımsız bölüm ve yaklaşık 980.000 m² kat alanı önerilmiştir.

Emsal 4-6 katlı teras evler ve 7-8 katlı bloklardan oluşmaktadır. (Yangın yönetmeliğinin kritik 20m'lik kritik yüksekliğini aşmamak içindir.)

Taban alanı önerilen alanda seçilen mimari tipolojilerle 230.000 m² olmaktadır. Bu da 0,40'lık bir TAKS anlamındadır. Hak sahiplerinin iki katına yakın bağımsız bölüme imkân veren tipoloji aynı zamanda mevcut TAKS'ı 0,80 civarındaki mevcut dokudan yaklaşık iki kat daha az zemine oturmaktadır.



5.1.2 – Önerilen Teras Ev Konut Tipolojisi örnek Planları



5.1.2 – Önerilen Teras Ev Konut Tipolojisi örnek Planları

Plan tipolojileri Montreal (Moshe Safdie), Marsilya (Le Corbusier) ve Aliğa'da gerçekleştirilmiş bir uygulamadan “**ESİNLENİLEREK**” GELİŞTİRİLMİŞTİR.



5.1.2 – Önerilen Teras Ev Tipolojisi Canlandırma



5.1.2 – Önerilen Teras Ev Tipolojisi Canlandırma (Arka planda önerilen çok katlı konut tipolojisi Kadifekale ile diyalog kurmaktadır.)

GRUP	ALT GRUP	FİKİR / VİZYON (NE?)	HEDEF SİMGESİ	MEKÂN	ZAMAN									GÖRSELLER	(Bütün görseller açık kaynaklardan alınmış veya lisanslı programlarda üretilmiştir.)
				ÖZET AÇIKLAMA (NASIL?)	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050				
	5.1.3	EGE MAHALLESİ K.D.A	▲■	Ege Mahallesi Kentsel Dönüşüm alanı: 1. Etap için % 100 uzlaşma ile projenin başlamış olması ve raporda belirtilen 5 ha bir alanda 851 konut, tahminen 3.000-4.000 nüfusun 600-800 kişi/ha bir yerleşimi gerçekleştireceği anlaşılmaktadır. Bu yoğun çözüm az katlı ve imar planlarımızın pek izin vermediği "bitişik nizam" blokların oluşturduğu çok başarılı bir mimari ile elde edilmiştir. Bu projenin yeni yapılacak Kentsel Dönüşüm Alanı projeleri için ışık tutucu, örnek bir uygulama olduğu düşünülmektedir.	□ P ◇										
	5.2	YENİ K.D. ALANLARI	▲■	5 maddede genel stratejisi ve 5A, 5B, 5C, 5D de özetle ayrıntıları verilen kavramlar çerçevesinde Yeni Kentsel Dönüşüm alanları ele alınmıştır.											
	5.2.1	ESKİ TABAKHANE	▲■■	Yıkımı yapılmış, kamulaştırılmış alanlarda çok düşük bir yapılaşma ve yıkılmayı bekleyen alanlarda daha yoğun bir yapılaşma "Turizm Amaçlı Sağlık Tesisleri" önerilmiştir. Özel mülkiyetler 5. maddede formüle edilen strateji içinde getirisi görece daha yüksek bu alanda kolaylıkla projelere dahil edilip hayata geçirilebilecektir. Ulaşım kolaylıkları, kentin 5 yıldızlı oteller bölgesi ile yakın ilişkisi bu temayı güçlü kılmaktadır. Eski "Altınordu ve Sağlık" hastanelerinin merkezle olan olumlu ilişkisini bu alan sürdürme potansiyelindedir.	□ □ P ◇ □ □ P										
				Son yıllarda yurdumuzda turizm amaçlı sağlık hizmetleri bilhassa, diş, dermatoloji (saç nakli), plastik cerrahi, doğum branşlarında büyük talep yaratmıştır. Havalimanının varlığı, az da olsa, kruvazyer seferlerinin artışı kentin bu noktasında önerilen fonksiyonları kuvvetle olasılamaktadır.											
	5.2.2	ÇALDIRAN MAHALLESİ	▲■■	İmar planındaki "özel projesine göre düzenlenecektir" notu 5. maddede açılmış olan genel strateji çerçevesinde gerçekleştirilecektir. "Özel projenin elde edilmesi Ballıkuyu için iyi sonuç verdiği anlaşılan "5 eş değer birincinin seçildiği" yarışma yöntemi ile yapılacaktır.	□ □ P ◇										
	5.2.3	KARABAĞLAR, BUCA RİSKLİ ALANLARI	▲■■	5. maddede sunulan genel strateji ve 5A, 5B, 5C, 5D de özetle ayrıntılandırılan kavramlar çerçevesinde uygulama yapılacaktır. Bu çapta büyük bir uygulama İzmir ve ülkemiz için de çok önemlidir. Konunun örgütlenme stratejilerinin yanı sıra salt "Mimari çözüm, yaklaşım ve etütleri" de çok önemlidir. 5b nin A paragrafında önerilen teorik İBŞB Özel Özerk Kentsel Dönüşüm Bölgeleri Komisyonunun görevleri arasında sayılan "planların yapılması, yaptırılması" kapsamında proje yarışmaları etkin olarak kullanılacaktır. Sadece bunu vurgulamak, görsel olarak örnekleyebilmek için 1/5000 ölçeğinde bir uygulama ön çalışması ve görselleri sunulmuştur. Çalışma her ne kadar teorik yaklaşımı açısamak içinse de eldeki yasal ve planlama enstrümanları ile bazı tavizlerle uygulamaya dönüştürülme potansiyelini içermektedir.	□ □ □ P ◇ □ □ □ P										

5.1.3 – Ege Mahallesi Kentsel Dönüşüm Pro. 2013

5.2.1 – Alanda Sağlık Tesisleri Canlandırması

GRUP	ALT GRUP	FİKİR / VİZYON (NE?)	HEDEF SİMGE	MEKÂN	ZAMAN							GÖRSELLER	
				ÖZET AÇIKLAMA (NASIL?)	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050		
				Buradaki mevcut ticari alan ağırlıklı olarak "mobilya, dekorasyon, evsel donanım" üzerinedir. Bu sektörün ürün teşhirinin yanı sıra bir bölümünde de "zanaatkar" üretimler yapılmaktadır. Alan dönüşürken bu faaliyetlerin güncel niteliklerde İzmir ve Ege bölgesinin "mobilya- dekorasyon merkezi"ne evrilmesine uygun fiziki planlama amaçlanmıştır. Planlama bu "merkezin" bir anlamda "kapalıçarşı/yol" mekanları yaratan bir analogi yolu ile "kentsel mall" çağrışımlarını yaratacak tasarımlara olanak sağlayacaktır. Parsellerin tamamında otopark düşünülmüştür.									



5.2.3

Karabağlar planlama bölgesinde mevcut yapılaşmanın yaklaşık 0,9 TAKS ve yaklaşık 2,5 emsal olarak oluştuğu görülmektedir.

Bölgenin hak sahibi adedine ulaşmak veya tahmin etmek bu aşamada mümkün olmamıştır.

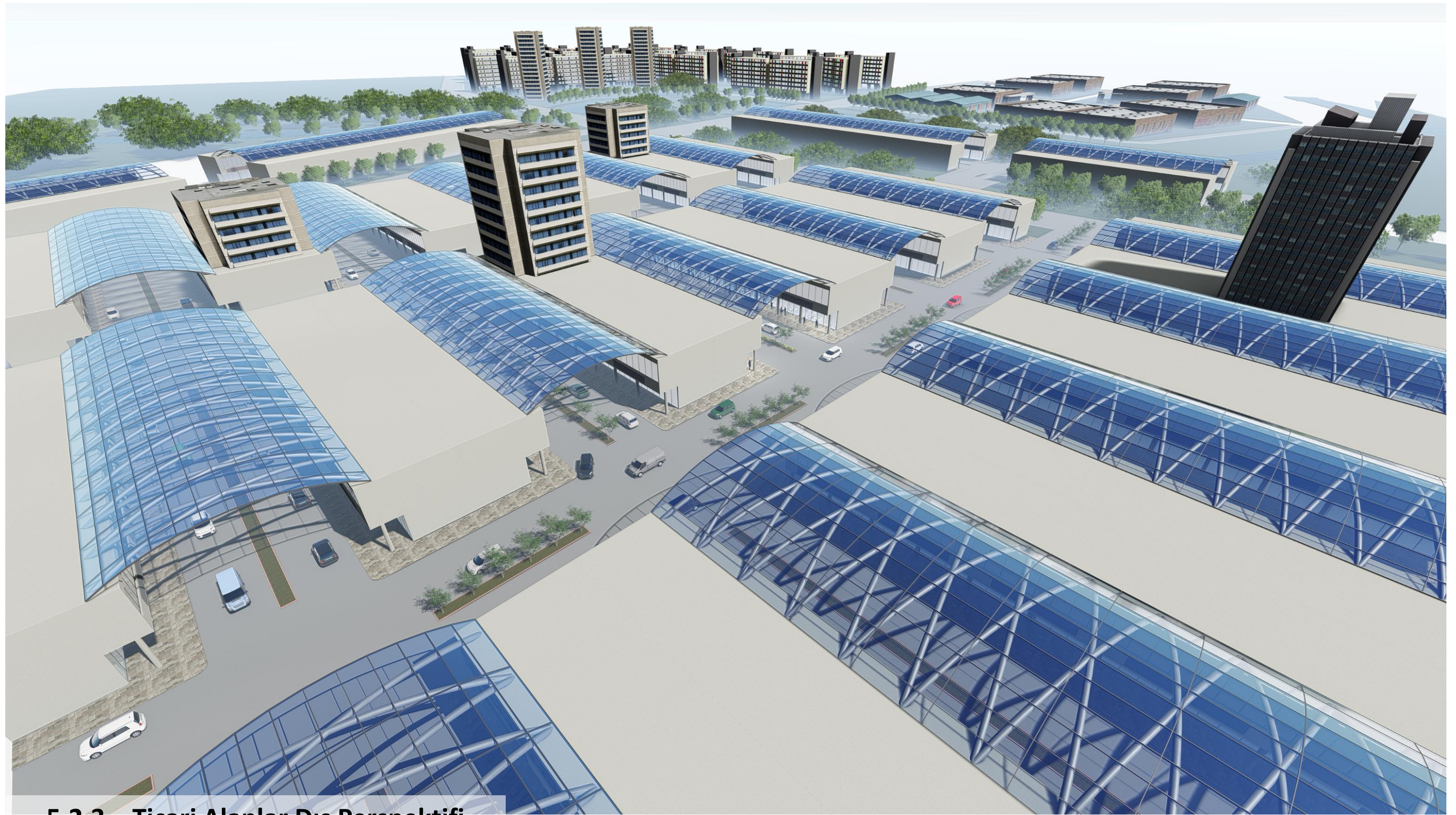
Bölgenin büyüklüğü 1.700.000 m²'dir. Geliştirilen öneride bunun 1.270.000 m²'si ticaret 394.000 m²'si ise konut olarak önerilmiştir.

Bu alanlar yaklaşık mevcut kullanımlar oranındadır.

Öneride:

Konutlar; TAKS 0,30 (98.000m²)
KAKS (800.000m²)

Ticari Alanlar; TAKS 0,40 (510.000 m²)
KAKS (2.040.000 m²)' dir.



5.2.3 – Ticari Alanlar Dış Perspektifi



5.2.3 – Ticari Alanlar İç Perspektifi

			MEKÂN	ZAMAN							GÖRSELLER	(Bütün görseller açık kaynaklardan alınmış veya lisanslı programlarda üretilmiştir.)
GRUP	ALT GRUP	FİKİR / VİZYON (NE?)	HEDEF SİNGE	ÖZET AÇIKLAMA (NASIL?)	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050	
6		SOSYAL DONATILAR	▲■●	İzmir metropolü kentsel omurga planlamasının başat hedeflerinden; kentsel restorasyon, kentsel bellek, kent parçalarının sosyo ekonomik bütünleşmesi, kentsel adalet bağlamında, "kentlilik hakkının" gerçekleşmesi için (5 c de ayrıntılı açıklanmış olan), sosyal donatıların geliştirilmesi, doğru yer seçimlerinin yapıp doğru mimarlık ürünleri olarak sunulması önde gelen etmenlerdendir. Donatıların yer seçimi irdelenirken giderek yarışma çerçevesinde "etkileşim alanı" olarak ele alınması istenen mekânlar da incelenmiş olacaktır.								
6.1		BÜYÜK ARKEOLOJİ MÜZESİ YER SEÇİMİ	▲■●	Kentin kültür yaşamı kadar global arenada "Marka İmajının" da güçlendirilmesi açısından en başat yatırımdır. Artık "BİLBAO etkisi" Literatüre girmiş bir değişimdir. Kentlerin bu tip projeleri "star" mimarlara vermek için yarıştıkları bilinmektedir. Son yıllarda Nouvel ve Pei'in Körfezde gerçekleştirdiği müzeler "sosyal medayda" da neredeyse bir numaralı olaya dönüşmüştür. İzmir'in de bu tür bir girişimi oluşturup, hayata geçirme potansiyeli vardır. Kaldı ki söz konusu örneklerde binalar içeriklerinden daha fazla öne çıkarken (sergilenecek içeriğin doğal yetersizliğinden) İzmir'de sunulacak içerik çok yüksek nitelikte olup, pek çoğu depolarda teşhir imkânının geleceği günü beklemektedir.	□□P							
	6.1.1	Seçenek 1 ANTİK TİYATRO YANINDAKİ ALAN	▲■●	Restitüe edilmiş bir antik tiyatro ve müzenin birbirini desteklemesi ilk yaklaşımda çok olumlu bir fikirdir. Ancak tiyatro da, yanındaki müze için düşünülebilecek alan da, ziyaretçi ulaşımı için elverişsiz konumdadır. Kitlesel turistik ziyaretler için otobüs ulaşımı, hop-on/hop-off seferleri için neredeyse imkânsız bir güzergâhtadır. Kent silüetinde bilinirlik ve prestij yaratamayacaktır.								
	6.1.2	Seçenek 2 BAYRAKLI SMYRNA SAHİLİNDE	▲■●	Müzenin İzmir'in en değerli arkeolojik hazinesi olan ve önümüzdeki 5 yılda ziyaret edilebilir hale gelecek SMYRNA kazı alanı ile etkileşime girmesi çok olumlu olacaktır. Bunun için "Bilbao" etkisi ve "Sydney" etkisi benzeri bir konum olan yer seçimi önerilmiştir. Bu etki son yıllarda başarı ile "Museum of Islamic art" Doha, I.M.Pei ve "Louvre Abu Dhabi" J.Nouvel binalarında kullanılmış, büyük ses getirmiştir. Bu nedenle Bornova/Bayraklı deresinin Kuzey girişinde yapılacak bir dolgu Büyük Arkeoloji Müzesi yeri seçeneği olarak önerilmiştir. Uluslararası bilinirlik, ulaşım kolaylığı 6.1 maddesinde önerilen "Star mimar" seçiminde, bunların "iş almaları için ikna edilmelerinde", bu yer seçimi çok olumlu bir etki yaratacaktır.								
	6.1.3	Seçenek 3 KADİFEKALE SUR İÇİNDE	▲■●	Tarihi kale ve onun yanında restitüe edilmiş antik tiyatroya, surlar içinde yapılacak bir müze ile mükemmel bağlam iletişimi ve birlikteliği sağlayacaktır. Yurdumuzda "AFRODİSYAS (C.Bektaş)" dünyada "AKROPOLİS MÜZESİ" (yine bir star mimar B.TCHUMİ) arkeolojik alanla "çakışık" en bilinen Arkeoloji Müzesi örnekleridir. Koruma kurulları ile yapılacak örnek bir iş birliği bu alanda uluslararası bilinirliği, kentin markalaşması ve yurdumuz arkeoloji tarihi için çok olumlu ve parlak bir sonuç verecektir. Önerilmiş olan alternatif ulaşım sistemlerinden "teleferiğin" buraya ulaşması; "nehir ulaşımının" "füniküler" ile buraya ulaşması müzenin büyük bir avantajı olacaktır.								



6.1.2 – Görsel Örneklemeye. Doha Müzesi, I.M.Pei



6.1.2 – Görsel Örneklemeye. Abu Dhabi Louvre Müzesi, J.Nouvel



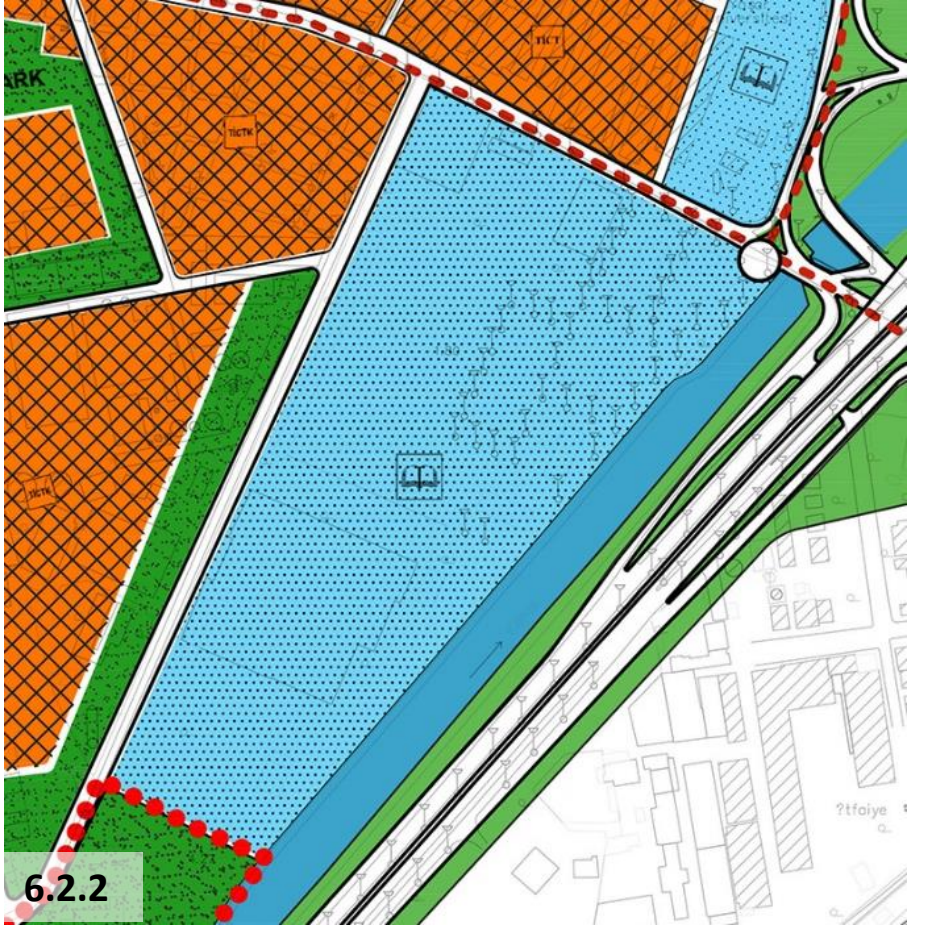
6.1.3 – Görsel Örneklemeye. Afrodisyas Müzesi, C.Bektaş



6.1.3 – Görsel Örneklemeye. Atina Müzesi, B.Tschumi



6.1.3 – Görsel Örneklemeye. Yahudi Müzesi, D. Libeskind

GRUP	ALT GRUP	FİKİR / VİZYON (NE?)	HEDEF SİMGE	MEKÂN	ZAMAN							GÖRSELLER	
				ÖZET AÇIKLAMA (NASIL?)	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050	(Bütün görseller açık kaynaklardan alınmış veya lisanslı programlarda üretilmiştir.)	
	6.1.4	Seçenek 4 SÜMERBANK ALANINDA	▲■■	Kent merkezine yakınlığı, ulaşım kolaylıkları dışında diğer seçenekler kadar olumlulukları olan bir alan hüvyetinde görülmemektedir.		—							
	6.2	KONGRE MERKEZİ YER SEÇİMİ	▲■■	Kentin otuz yıllık perspektifi içinde başat sosyal donatı ihtiyacı 4-5 bin kişilik bir kongre merkezidir. Zira bu ihtiyaç "bugünün" hatta " dünün " ihtiyacı olarak kentin ajandasında yer almaktadır. Kendi yatırımı olan Kuşadası Kongre Merkezi ile rekabet yaratmamamsı için TURSAB tarafından "uygun görülmemekte", bir anlamda engellenmektedir. Bu tür kuruluşların da ivedi desteği alınarak, İzmir için karşılanması gereken en acil sosyal donatı ihtiyacıdır.		—							
	6.2.1	Seçenek 1 FUAR İZMİR ALAN	▲■■	Fuar İzmir alanı içinde Kongre Merkezi alanı ayrılmış olduğu bilinmekte, halen otopark olarak kullanılan alanın tahsis edildiği yarışma raporunda da yer almaktadır. Ancak kongre merkezleri uluslararası alışkanlıklarda "beş yıldızlı" oteller bölgesi ile mekânsal yakınlığa gereksinim duymaktadır. Kongre katılımcılarının zamanlarının yarısından fazlasını (bazen eşleri ile birlikte) kongre salonu dışında geçirmektedirler. Bu nedenle bir "kongre turizmi" kavramı doğmuştur.		—							
	6.2.2	Seçenek 2 SÜMERBANK ALANI	▲■■	Fuarçılık faaliyeti bu alanda gelecek otuz yılda beklenen gelişimi göstermesi ile mevcut açık alan otoparklarının kapalıya dönüşmesi olasıdır. Bu gereksinimi yaratacak her iki yatırım da bu açıdan zorlanmış olacaktır. Kanaatimiz, Fuar İzmir'in uluslararası kongre merkezine değil ama mutlaka "sergi sarayı" ölçeğinde bin-binbeşyüz kişilik, fuarlarla eşgüdümlü çalışacak bir toplantı salonuna gereksinimi olacağıdır.		—							
	6.2.3	Seçenek 3 LİMAN HAVZASI	▲■■	Kentin beş yıldızlı oteller bölgesine beş/on dakika taksi mesafesinde olması avantaj yaratmaktadır. Ayrıca kent merkezine bu yakınlıkta Kongre Merkezi binası inşaatı için gereken büyüklükteki iki yerden birisidir. (6.2.3 diğeri "seçenek 3" liman havzası). Kentteki yeni beş yıldızlı oteller için eğilim Bayraklı yüksek yapılar bölgesidir. Şu an buradaki yüksek yapıların bazılarının içinde bölümler halinde nitelikli oteller bulunmaktadır. Sümerbank alanı giderek kentin her iki nitelikli oteller bölgesinin ortasında yer alacaktır.		—							
	6.2.4	Seçenek 4 BAYRAKLI DOLGU ALANI	▲■■	Liman havzası "seçenek 2" için söz konusu avantajların hepsini sağlamakta, mevcut oteller bölgesine daha da yakın bir konumdadır. Birinci Kordon ve onun restoranlarına yürüyüş mesafesinde olması artı bir avantajdır. Havagazı fabrikası, muhtemel sanayi müzesi, varlığını destekleyebilecektir. Alanın zorluğu burada ancak mülk sahipleri ile anlaşarak arsa elde edilebilmesidir; gelir karşılığı, kira karşılığı ve en nihayet en zoru rızai satınalma veya istimlak yolu ile arsanın elde edilebilecek olmasıdır. Alanda açık TIR alanı 7.500 m² Opet benzin istasyonu 13.000 m² (yaklaşık) şu an üzerinde yapılaşma olmayan alanlardır. Tarih tesisleri yanındaki depolar da 40.000 m² lik bir potansiyel sunmaktadır.		—							
				6.1.2 maddesi için belirtilmiş gerekçelerin hepsi bu seçenek için de geçerlidir. Bu alan 6.2.2 de bahsedilen yeni yüksek yapılarda gelişmekte olan nitelikli otellere de yakınlığı ile avantaj sağlamaktadır.		—							

6.2 – Helsinki Kongre Binası, A.Aalto

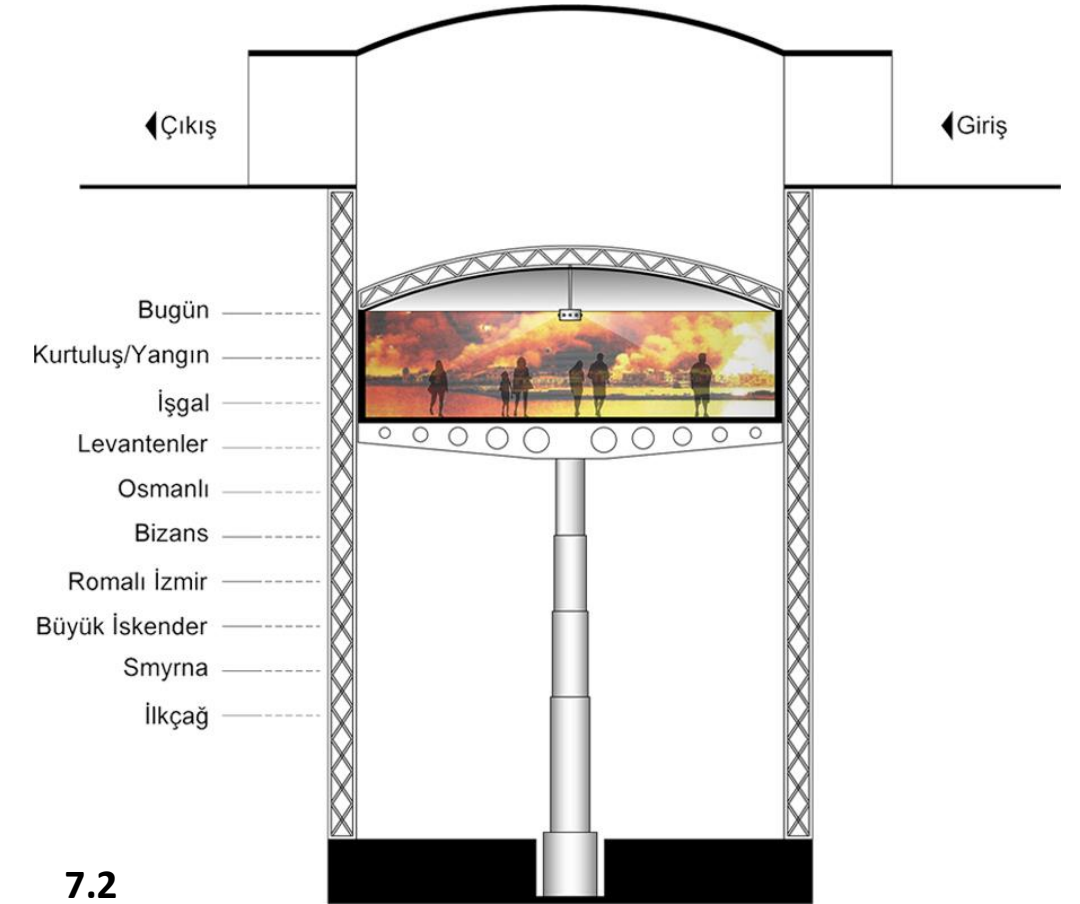
6.2.2

6.2.3

						MEKÂN		ZAMAN									GÖRSELLER		(Bütün görseller açık kaynaklardan alınmış veya lisanslı programlarda üretilmiştir.)	
GRUP	ALT GRUP	FİKİR / VİZYON (NE?)	HEDEF SİMGESİ	ÖZET AÇIKLAMA (NASIL?)		2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050								
6.3		KÜLTÜRPAK SOSYAL DONATILARI	▲■■	Kültür/ve Parkın bütünleştiği alandaki sosyal donatıların planlama sürecindeki gelişim ve değişimleri şu şekilde düşünülmüştür. A) Arkeoloji müzesi: yeni büyük müze önerilen seçenek alanlardan birisinde faaliyete başlayınca Kültürpark'taki arkeoloji müzesi dönüşüme uğrayacaktır. Mevcut nümismatik bölümü (Kilizman Tetra drahmileri nedeni ile) uluslararası bir şöhrete sahiptir. Müzenin şu an kıymetli eserler olarak kullanılan bölümü tamamen nümismatik müzesi ve enstitüsüne dönüşecektir. Şimdiki müzenin boşalan diğer kısımları ise çağdaş sanatlar müzesi ve geçici sergi alanlarına dönüştürülecektir.		□ □ P														
				B) İzfaş Binası: Kent ve Kültürpark müzeri olarak düzelenecektir. C) İnönü Kültür Merkezi: Renove edilerek aynı fonksiyonlarını sürdürecektir. D) Atatürk açık hava tiyatrosu: Renove edilerek önemli bir sosyal donatı işlevini sürdürecektir. Üzerine mevsimlik kullanım süresini arttırıcı hareketli bir örtü geliştirecektir. E) Sportif donatılar: İşlevlerini aynen sürdürecektir. Kültürpark'ın sosyal donatılarının 2050 yılına kadar kullanımı özel bir proje çerçevesinde geliştirilecektir.																
7		ANTİK ALANLARIN AKTİF KULLANIM ÖNERİLERİ	▲■■	İzmir kenti, ziyaretçilerin, turistlerin henüz bir bütün gün ziyaret edebilecekleri odakları oluşturamamıştır. Bu odaklar global uygulamalarda "antik", "tarihi" temalı olmaktadır. Oysa İzmir iyi bir planlama ile bu niteliği öne çıkarabilecek niteliklere sahiptir. Bunun için strateji: antik odakların çekici ziyaret odaklarına dönüştürülmesidir. Bu amaç için "koruma kurulları ile", arkeoloji uzmanları ile ciddi ön çalışmalar yapılarak aşağıda önerilen unsurların ne şekilde hayata geçirileceğinin, yöntem ve stratejileri saptanacaktır. Yapılması önerilenlerin, böylece, çok önemli olan "NASIL" yapılacağı belirlenecektir.		□ □ P														
7.1		ANTİK SU KEMERLERİ	▲■■	3.9 Maddesinde çok ayrıntılı şekilde açıklanarak ziyaret ve restorasyona açılmıştır.																
7.2		KADİFEKALE ve SARNICI	▲■■	6.1.3 Maddesinde sur içi büyük arkeoloji müzesi kullanımı seçeneği açılmıştı. Bunun yanı sıra (bu seçenek gerçekleşsin, gerçekleşmesin) burada kısmen restorasyonu yapılan sarnıçta kentin üç bin yıllık tarihini bir "ses/görüntü/duyu/hologram" Yöntemi ile sunacak bir bilgilendirme gösterisi düzenlenecektir. Bununla ilgili senarist tarafından hazırlanmış bir "sinopsis" raporda yer almaktadır. Senaryo bir piston gibi alçalan dairesel bir mekânda gerçekleşecektir. Daha önce açıklandığı gibi alan teleferik, nehir taşıması ve funiküler ile beslenmektedir.		□ □ □ P														

6.3

7.2



7.2 KADİFEKALE "ZAMAN SİLİNDİRİ" SES, GÖRÜNTÜ, HOLOGRAM İZMİR TARİHİ SUNUŞU SİNOPSİSİ

DÜZENEK :	İçinde 45-50 kişi bulunabilen 12-15 metre çapında 18-20 metre derinliğinde bir silindir içindeki platform hidrolik mekanizma ile yukarı-aşağı hareketlidir. İzleyiciler en üst kottan platforma geçtikten sonra platform zamanı katederek en alt seviyeye inmekte daha sonra sinopsisteki etapları takip ederek yükselmekte ve izleyiciler tekrar en üst kottan platformu terk etmektedirler. Silindirde 360 derece film/hologram/müzik/efekt yaratan bir düzenek		
1- İLK ÇAĞLARDA İZMİR (PROTOHİSTORYA MÖ 2500-1750)			
1. Durum	Süre	Görseller	Naratör
-Gece -Şafak -Gündüz -Gün batımı -Rüzgâr efekti	1	İlk çağ insanlarına değin dokümanterlerden görüntüler. (Uşak müzesinde kullanılanlar gibi) İzmir Yeşilova Höyüğü ile ilgili fotoğraf ve videolar.	"İzmir'de insanlardan önce "imbat" vardı. İmbat Akdeniz'in "Mistral", "Tramontana" gibi ünlü bir rüzgardır. Sonra insanlar geldi. Doğdular, yaşadılar, öldüler. Bu knette imbata yapışık izleri kaldı... Körfez o zaman kilometrelerce daha içerideydi. İlk İzmirliiler de "körfeze" yakın olmayı seçtiler. İzmir denizden "Liman" dan h,ç ayrı olmadı; bütünleşti. Tunç çağı ve demir çağında Smyrna da yaşadılar.
2. SMYRNA'nın PARLAK DÖNEMİ (MÖ 650-545)			
-Şafak -Gündüz -Antik Lir müziği	2	Smyrna Athena mabedi restitüsyon çizimleri, fotoğrafları. Müzedeki eserlerden görüntüler. Duvar nişinde Homeros büstü-Dönem maketi.	"Anadolu Uygarlıkları" Ord. Prof. Ekrem Akurgal'ın kitabının Smyrna ile ilgili bölümünden alıntılarla oluşturulacak özet metin Homeros ve İzmir anlatılacaktır. Homeros mağarası söylencesi anlatılacaktır.
3. BÜYÜK İSKENDER-KENT KADİFEKALE'ye TAŞINIYOR.			
-Gündüz -Gece -Gündüz	2	Kadifekale görüntüleri Roma parası. (İskender'in rüyasını gösteren)	Büyük İskender'in Pagos eteklerinde rüyasında iki Nemesisin ona yeni kenti Kadifekale'de kurmasını söylemesi ve kenti taşıması anlatılacaktır.
4. ROMALI İZMİR (MÖ 333-MS 395)			
-Gündüz Otantik Bizans müziği	2	* Agoranın restitüe 3 boyutlu görselleri, günümüz fotoğrafları, Agorada bulunan Demeter-Poseidon kabartması * Çankaya Metro istasyonundaki Romalı kumandanın "Liman yazıtı" görseli	Tarihçi Strabon'dan alıntılar. Roma tiyatrosu ve stadyumu ve MS 178 şiddetli depremi, Kale-Liman arası tüneli metinlerştirilecektir. Roma Limanının bugünkü yeri anlatılacaktır.
5. BİZANS-BEYLİKLER DÖNEMİ 395-1453/1071-1403			
-Alacakaranlık -Rüzgâr efekti -"Ney" li müzik	1	Bizans ikonaları-kiliseleri Selçuk Kervansarayları, Çaka Bey büstü, dönemin kalyonlarının resim ve maketleri	İzmir Büyük İskenderin kurduğu yerde Bizans ve Selçuklu dönemlerini yaşadı. Hep liman oldu, hep "İmbat" esti. İzmir 1300-1403 arası Aydın Oğulları Beyliği yönetiminde oldu.

6. OSMANLI İZMİR 1403-1923			
-Alacakaranlık -Gündüz -Şehnaz/Longa	1,5	İzmir Limanı yapım fotoğrafları. Alsancak Basmane garları görüntüleri. Dönemin Han ve camilerinden görüntüler.	İzmir ve çevresi Osmanlı Yönetimine geçince İmparatorluğun en önemli şehirlerinden, limanlarından birisi oldu. Kent İmparatorluktaki bütün dinlerin var olduğu bir yapıdaydı. Bu süreçte padişah limanı Fransızlar da yaptırdı, İngilizler ve Fransızlar kenti demir yolları ile civar illere bağladılar. Dönemin önemli ilaçları için Pamalut ve Miyankökünü İzmir Limanına naklettiler. İzmir dönemin en önde dünya kentlerinden birisi oldu.
7. LEVANTENLER KENTİ			
-Gündüz -Klasik müzik -Dönemin Otantik Musevi müziği	2,5	Levanten İzmir film ve fotoğrafları, Buca, Bornova köşklerinden eski ve günümüz fotoğrafları Edourd Balladur ve Dario Moreno fotoğrafları	İzmir'de İtalyan, Fransız azınlıkların, İngilizlerin, Musevilerin ve Ermenilerin güçlü varlığı İmparatorluk döneminde sürdü. Fransa Başbakanlarından Eduard Balladur İzmir kökenli bir aileden olup, İzmir'li Dario Moreno Fransa'da bir dönem yıldız olmuş bir şarkıcıdır.
8. 1. DÜNYA SAVAŞI ve İŞGAL			
-Alacakaranlık -Fırtına-yağmur efekti -Karanlık	2	İtalyan ressam Vittorio Pisani İzmir işgali sulu boyaları. H.Tahsin olayı temsili resmi içeren İngiliz gazetesi işgal günü fotoğrafları.	15 Mayıs 1919 yılında 1. Savaşı kazananlar ve Yunanlılar tarafından İzmir işgal edildi. Kenti tarihi ve insanlık için çok kara bir gündü. Doğa da isyan etmişti. Korkunç bir fırtına ve yağmurlu gün sona erdi.
9. KURTULUŞ SAVAŞI-İSTİRDAT-İZMİR YANGINI			
-Yarı karanlık -İBŞB'nin Fazıl Say'a ısmarladığı İzmir suiti (İzmir'in Dağları" bölümü)	2	Kurtuluş savaşı ile ilgili dokümanterler. 1921 tarihli George Magarian (35mm) Filmi. Vali Konağına bayrak çekilmesi sahnesi. İzmir yangını dokümanterleri (mümkünse renklendirme yapılarak) kullanılacaktır. M. Kemâl nikah fotoğrafları.	Kurtuluş savaşı Türk Ulusunun Dünya tarihinde benzersiz destanıdır. M. Kemâl Atatürk ve savaşa dair vurgulayıcı bir metin oluşturulacaktır. Kurtuluşla İzmir kentinin kaçanlar tarafından yakıldığı anlatılacaktır. Kaçanlar açısından oluşan insanlık dramı vurgulanacaktır. Savaş sonunda M. Kemâl'in bir İzmir'li ile evlendiği kısaca yer alacaktır.
10. KÜLLERİNDEN DOĞAN ŞEHİR			
-Şafak -Gündüz Say İzmir Suiti	3	*İktisat Kongresi* İzmir Fuar kuruluşu, Danger-Le Corbusier planları görselleri. Kentin değişimi (fondü anşene) çok sayıda günümüze kadar resim. İzmir Festivalinden dünya yıldızlarının görüntüleri-İzmirli sanatçıların görüntüleri.	Yanan şehirin küllerinden doğduğu, tekrar Akdeniz'in incilerinden birisi olmak için hızla imar edildiği anlatılacaktır. İktisat Kongresi, Uluslararası Fuar gerçekleştirilmesi, limanın eski etkinliğine kavuşması, bu süreçte etkin şehircilik çalışmaları yapıldığı, Le Corbusier' nin danışma planları hazırladığı vurgulanacak, kentin ülke sanat hayatına pek çok sanatçı kazandırdığı anlatılacaktır.

				MEKÂN	ZAMAN									GÖRSELLER	(Bütün görseller açık kaynaklardan alınmış veya lisanslı programlarda üretilmiştir.)
GRUP	ALT GRUP	FİKİR / VİZYON (NE?)	HEDEF SİMGE	ÖZET AÇIKLAMA (NASIL?)	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050				
	7.3	SMYRNA ANTİK LİMAN CANLANDIRILMASI	▲■■ ○	SMYRNA antik kentinin MÖ 700 lerdeki pek çok liman kenti gibi iki limanı vardı. (Henüz metal çapa bulunmamış olduğu için rüzgâra göre sığınmak için) Doğu ve Batı limanı. Günümüze doğu limanı boş bir alan olarak ulaşabilmiştir. (2120 Sokak ile Seyhankent arası) Bu alan gerekli arkeolojik sondajlar yapılarak denizle bağlantılı bir iç liman/barınağa dönüştürülecektir. Deniz parçası olduğu için arkeolojik bulgu olasılığı çok zayıftır. bu nedenle Smyrna kazısını yapan Ord.Prof.Ekrem Akurgal tarafından korunacak alan dışında bırakılmıştır. Bu öneri "uluslararası yarışmada" pek çok yarışmacı tarafından da önerilmiş bir fikirdir. Gelecek 30 yıl içinde gerçekleştirilebilecek gerçekliktedir. Yeter ki bu boş alan bu sürede yapılaşmaya açılmasın; planlama ile korunsun.	□ □ P ◇										

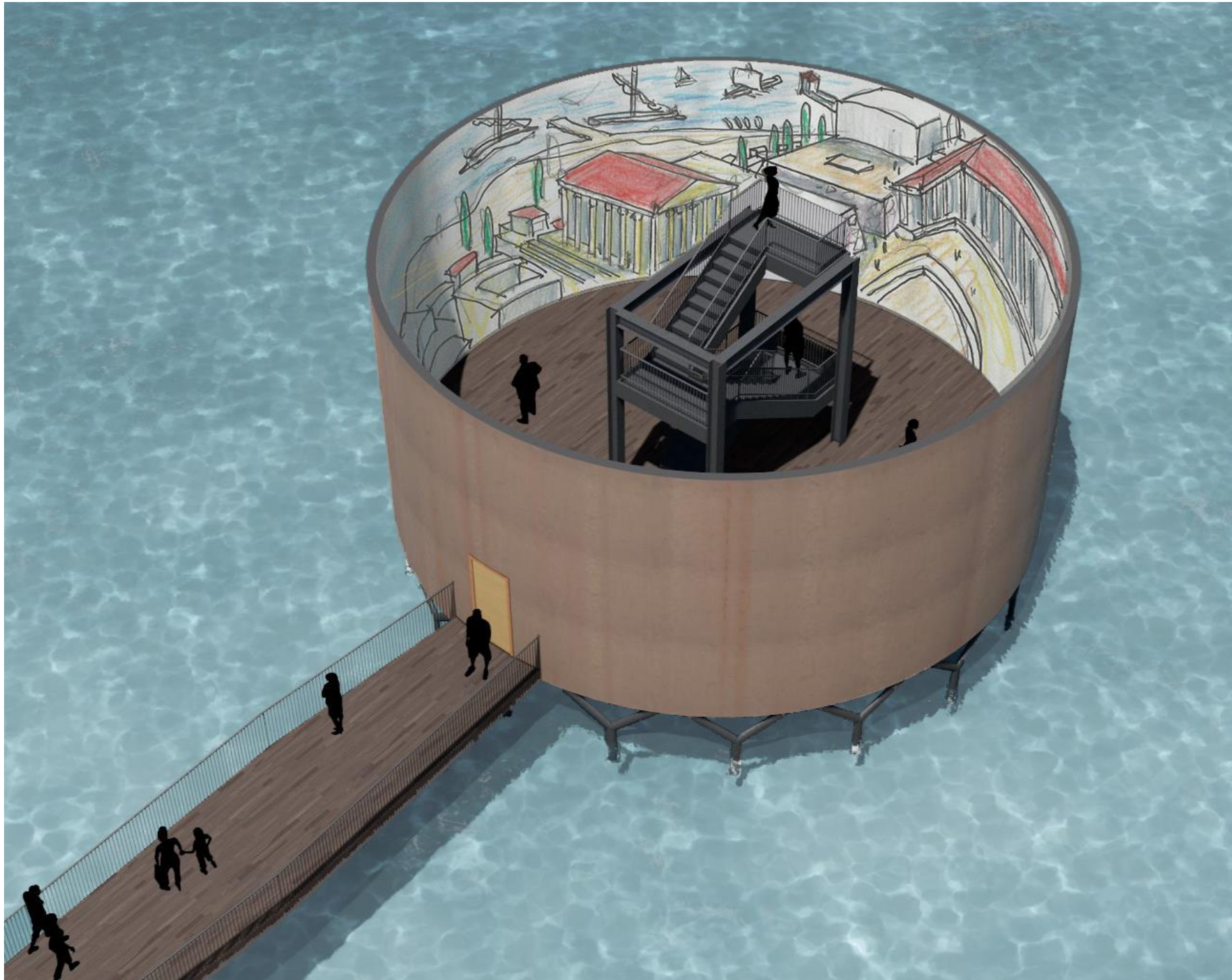


7.3 – Antik Liman Canlandırması. Foça-Marsilya seferini 2009 yılında yapan Kybele

GRUP	ALT GRUP	FİKİR / VİZYON (NE?)	HEDEF SİMGE	MEKÂN	ZAMAN							GÖRSELLER	
				ÖZET AÇIKLAMA (NASIL?)	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050	(Bütün görseller açık kaynaklardan alınmış veya lisanslı programlarda üretilmiştir.)	
7.4		SMYRNA 360 DERECE GÖRSEL SUNUM MERKEZİ	▲ ■ ■ ○	Alman "Bergamum Müzeum" (Berlin)'in Bergama antik kenti için hazırladığı büyük ilgi gören on beş metre çapındaki bir silindir içinde, izleyicilerin tam merkezde olduğu, kentin sanal görüntüsünün bir senaryo içinde sunulduğu gösterinin bir benzerinin Smyrna için gerçekleştirilmesidir. Bir senarist tarafından hazırlanan "sinopsis" raporda yer almaktadır. Silindir gösteri merkezi antik kente zarar vermemek için 7.3 de önerilen antik liman canlandırması ile bütünlük olarak kazıklar ve su üzerinde tertiplenmiştir.	□ □ P								

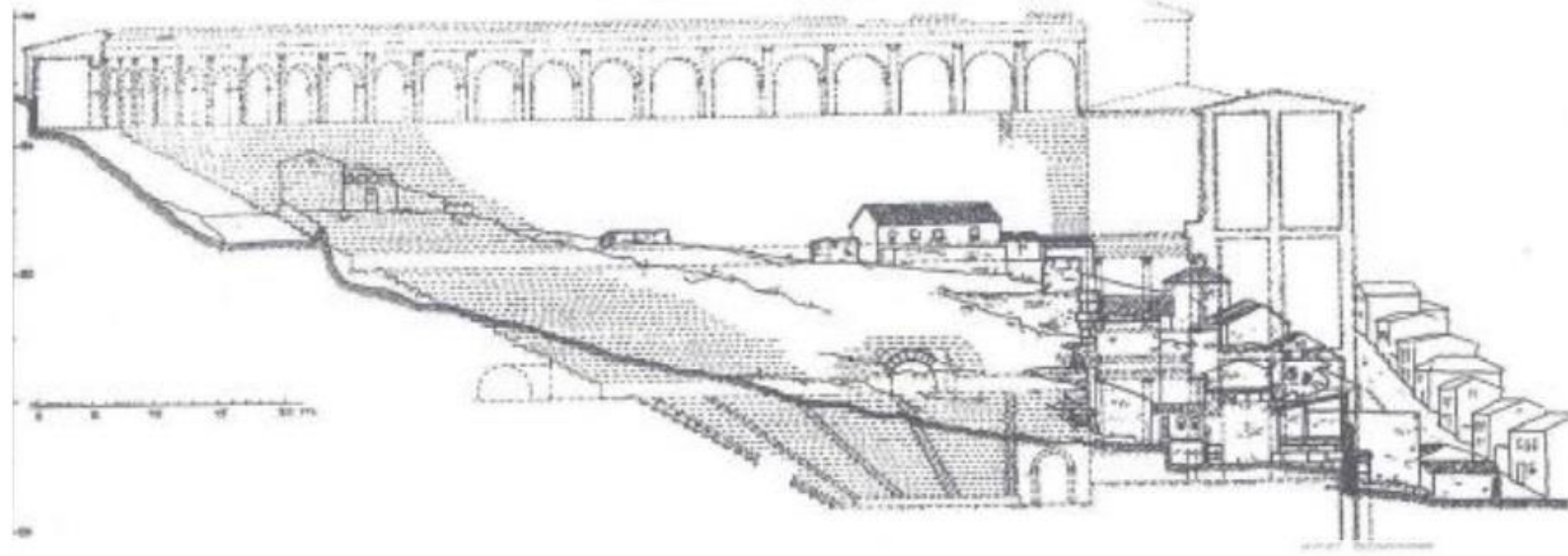
7.4 SMYRNA 360 SES / GÖRÜNTÜ TARİH SUNUŞU SİNOPSİSİ

DÜZENEK :	Berlin Bergamum Museum'un Bergama 360 sunuşunda kullanılan düzeneğin bir benzeridir. 9-10 metre çapında 6 metre yüksekliğinde bir silindirin "merkezinde" yer alan yuvarlak bir platforma izleyiciler merdivenle ulaşırlar. Tam merkezden 360 derece panoramik görüntü silindirin duvarına yansıtılır. Silindir yeniden oluşturulacak olan limanda ve su üzerinde tertiplenecek, böylece tarihi kazı alanında bir risk oluşmayacaktır.
GRAFİK :	Arkeologların hazırladığı profesyonel yayınlarda yer alan siyah/beyaz çini mürekkeple çizilmiş keskin çizgili resimlerin boyama yöntemi ile daha yumuşak bir anlatıma ulaştığı kent görüntüleri bu kez bilgisayarların 3 boyutlu programları ile aynı dile yakın bir şekilde oluşturularak kullanılacaktır.
SLAYT 1 : (Kente uzak plan) SLAYT 2: (Kente daha yakın plan)	İzleyiciler o dönemin bir gemisinin direğindedirler. Önde geminin pruvası, arkada kasarası, sancak ve iskelede İzmir Körfezini çevreleyen dağlar yer alır. Antik Smyrna'ya ilerleyen bu gemiden izleyiciye kentin isminin kökeni, Tunç çağı (MÖ 3000-1050) bilgileri Demir çağı (MÖ 1050-650) bilgileri anlatılarak verilir.
SLAYT 3 :	Kentin Parlak Dönemi (MÖ 650-545) bilgileri antik gemi limana giriş konumundayken verilir. Liman ve limanda gemilerin su ikmali için inşa edilmiş "tarihin ilk bilinen çeşmesi" konusunda bilgi verilir.
SLAYT 4 :	3 boyutlu resim Athena tapınağının 50 metre kadar gerisinde yerden 15 metre kadar yüksekteki bir kameradan oluşturulmuştur. Doğuda Athena tapınağı ve ardındaki gemileri barındıran Liman görünür. Batıda ise nekropolün bulunduğu yamaç ve yamaçta yer alan Kral Tantolos'un Ord. Prof. Ekrem Akurgal' in anlatımı ile "kubbesi üzerinde tenasül uzvunun" bulunduğu görkemli mezarı görülür. Sokakta, agoradaki halkın uğultusu, sesleri duyulur. Hava kararır ve yer yer meşalelerin aydınlığını kent görüntüsü "fondü-anşene" ile belirir.
SLAYT 5 :	Athena Tapınağı önünden insan göz hizasında oluşturulmuş bir 3 boyutlu görüntüdür. Kentin tarihinin bir özeti, Persler tarafından alınışı (MÖ 600), Gerileme dönemi (MÖ 500-300), kentin Hippodamas kurgusunun öncülerinden olan "dama planı" anlatılır. Büyük İskender'in MÖ 300 sıralarında "gördüğü rüya üzerine" kenti Pagos dağı eteklerine (Kadifekale) taşıdığı anlatılır. Antik Smyrna'yı 1948-1993 yılında yapılan kazılarla Ord. Prof. Ekrem Akurgal'ın tekrar kente kazandığı belirtilecektir.



7.4 SMYRNA 360 DERECE CANLANDIRMASI

GRUP	ALT GRUP	FİKİR / VİZYON (NE?)	HEDEF ŞİMGİ	MEKÂN	ZAMAN									GÖRSELLER	(Bütün görseller açık kaynaklardan alınmış veya lisanslı programlarda üretilmiştir.)
				ÖZET AÇIKLAMA (NASIL?)	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050				
7.5		ANTİK TİYATRO RESTİTÜASYONU	▲●●	Raporda yer alan bu restitüsyonun da 2050 hedefi içinde gerçekleşmesi muhakkaktır. Teleferik ile Kadifekale "terminüs" ünden ziyaret ve kullanımı kolaylaştırmıştır.	□ P										



7.5 Antik Tiyatro Kesiti, Canlandırma ve Restitüsyon Bilgilendirmesi.(Didier Laroche ve Mehmet Taşlıalan)

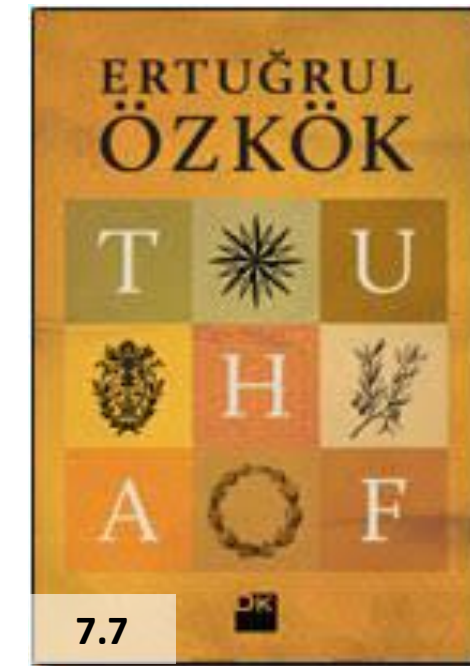
Tiyatronun ön kısmında, Romalı mimar Vitruvius'un önerdiği şekilde büyük bir portiko bulunmaktaydı. Tiyatroya gelen halk, şiddetli yağmur yağdığında bu portikoya sığınıyordu.

Çapı 155 metre olan tiyatro, Kadifekale yamaçlarında üç bölüm olarak yapılmıştır. Yaklaşık seyirci kapasitesi 20.000 kişidir. 55 metre uzunluğunda ve 40 metre yüksekliğinde bir sahne binasına sahiptir. Bu özellikleri ile antik dünyanın en büyük tiyatrolarından biri konumundadır.

Tiyatronun bulunduğu semt, Balkan savaşlarından sonra İzmir'e gelen göçmenlerin yerleşme alanı haline gelmiştir. Bu nedenle tiyatronun kalıntılarının büyük bir çoğunluğu toprak altında kalmış, bir kısmı da yapılarda duvar ve benzeri destek elemanları olarak kullanılmıştır. 2006 yılı içerisinde Mimar-Arkeolog Didier Laroche ve Mehmet Taşlıalan tiyatronun bulunduğu alanda araştırmalar yaparak mevcut durumu ortaya koymuşlardır.



7.6		AGORA ALANI	▲●●	Başarılı kamulaştırmalarla şimdiden arzulanan hedefe çok yaklaşmış bu alan teleferik istasyonunun varlığı ile daha cazip hale gelecektir. Kruvazyer limanının bu noktaya bağlanması turistik ziyaretlerin buradan da Kemeraltı, Sinagoglar bölgesi ile bütünlük içinde değerlendirilmesini gerçekleştirecektir.	□ □ P										
7.7		ANTİK MAĞARA	▲●	Yazar Ertuğrul Özkök "Tuhaf" kitabında Meles vadisinin (başlangıç taraflarında) tuhaf bir mağaradan bahseder. İçindeki kazılı işaretler Japon gezginlerinin birkaç yüzyıl önceki işaretleridir (veya böyle yorumlanabilir) Yazar ile işbirliği yapılarak mağara gün ışığına çıkarılarak ziyarete açılabilir. Louvre Müzesi İzmir planları koleksiyonundaki bazı haritalarda da burada "Homeros" mağarası olarak işaretlenmiş bir mağara olduğu bilinmektedir.	□ □ P										



7.7

KENTSEL VE EKOLOJİK OMURGA OLARAK MELES ÇAYI ULUSAL KENTSEL TASARIM FİKİR PROJESİ

2 4 6 7 9

MELES ÇAYI FİKİR PROJESİ YAKLAŞIM STRATEJİSİ

Meles Çayı bağlamında İzmir planlamasına değin bir yaklaşım için yapılan, fikir üretimi çalışması, Yeşilide'yi bir "omurga" olarak ele alırken onun bağlantılı olduğu "etkileşim" alanının da bu fikirler üretimine dahil edilmesi ile birlikte tasarlanmıştır; ki etkileşim alanlarının çalışması tasarımı dahil edilmesi yarışmacılardan istenmektedir. Giderek bu omurganın etkileşimlerinin başlayıp/sonlandırılıp "kuzey" ve "güney" uçlarının tanımlanması ve bunlar olmaksızın fikirler üretiminin "topal" kalacağı gerçeğiyle çalışmanın ana fikridir.

Bu gerçeklik "İzmir Metropolü planlaması tarihçesi" de ayrıntılı olarak incelenince karşımıza çıkan bir olguya dönüşmektedir. Bilhassa Le Corbusier'in az bilinen çalışması, İzmir metropoliten planlama bürosu çalışmalarını (1970 li yıllar) incelemiş, bu olgu açısından, makroform planlama tarihçesi analitik bir görüşle ele alınmıştır. Bunun sonucu olarak Sasalı/Menderes aksı, yarışma bağlamının ötesinde, konunun projektörü olmuştur. Bu nedenle bu tarihsel irdeleme aşağıda etraflı olarak aktarılmıştır.

Amacımız olan bir "bütüncül yaklaşım" ve "fikirler dizisi oluşumu" için mimarlık-peyzaj mimarlığı-trafik mühendisliği-inşaat ve sanat yapılanı mühendisliği-ulaşım mühendisliği-kent sosyolojisi- kent hukuku uzmanlığı-kentsel ekonomi organizasyon uzmanlığı-tarih araştırmacılığı-hava trafiği uzmanlığı-film sanatlığı, birlikte ve katlımcı olarak yürütülmüştür.

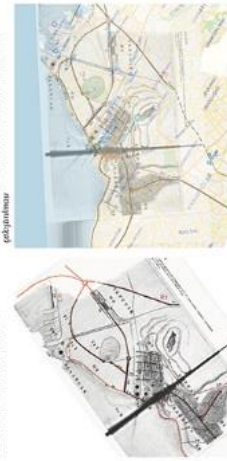
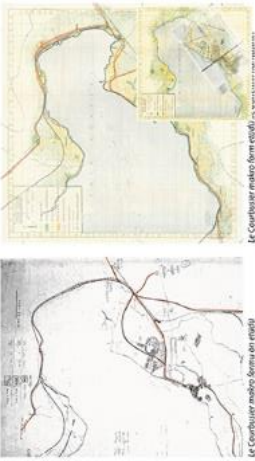
YAKLAŞIM STRATEJİSİ BAĞLAMINDA İZMİR KENT MAKROFORMU TARİHÇESİ

A. İZMİR KENT MAKROFORMU TARİHÇESİNDE LE CORBUSIER PLANININ BİLİNMİYEN (AZ BİLİNE) VE/VEYA UNUTULMUŞ) DANGASI VE YAKLAŞIM STRATEJİSİ İLE BAĞI:

Le Corbusier planları konunun uzman ve meraklıları arasında bir "şehir efsanesine" dönüşmüştür. Buna planlamın artık Belediye arşivlerinde bulunamaması yol açmaktadır.

2009 yılında İzmir "Fransız Kültür Merkezinde" açılan sergi ve verilen konferanslar ve sergi kitabı konuyu aydınlatıcı ve hatırlatıcı olmuştur. Çok uzun bir makaleyi hak edecek etkinliğin sonuçlarının çalışmamızla ilgili kısımlarının özet şü şeklinde yayımlanması Planlama her ne kadar kent merkezi ve Hatay ile ilgili olarak bilirse de Şemikler-Anadolü Caddesi-Meles Çayı doğusu-Ankara bağlantısı planın kuzey/güney lineer aksını oluşturur; doğu/batı aksı ise Güzelbahçe, Üçkuyular, Hatay, İkizçemelik, Halıkapınar, Bornova aksıdır. Bu öneriler yapıldığı zaman kent merkezi dışında hiçbir planlama olgusu veya düşüncesi yoktur. Yalnızca merkezde Le Corbusier'e de verilmiş olan Danger Kardesler planı bulunmaktadır. Kent merkezi için ise Le Corbusier planlarında R8 aksı Punta dan başlayıp Üçkuyular'a

uzunır. Varyant önerilir. Varyantla yükselen aks bugünkü İnönü Caddesini oluşturur. Üçyol' dan bugünkü Halide Edip Bulvarı olan R12 kolunu verir. Bu kol da bugünkü yarışmamızın da ana temalarından Karabağlar Caddesini oluşturur. Ayrıca Üçyol'a Cankaya'dan önerilen ikiçişmelik aksı ikinci bir bağlantıyı R12 adlı ile kurar. Bu yollar o günkü planda bulunmayan önerilerdir. Bunların bugün tamı tamına gerçek yollarla örtüşmesi rastlantı değildir. (Bu sürecin Le Corbusier planlarından nasıl gerçeğe dönüştüğü öyküsü süreci için bakınız. 1922-1960 yılları arasında, İzmir'deki Mimarlık ve Kentsel Planlama bağlamında Rıza Askan, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi Arslan Alp AŞKAN, Haziran 2011 Tez Danışmanı Prof.Dr. Afife Batır)

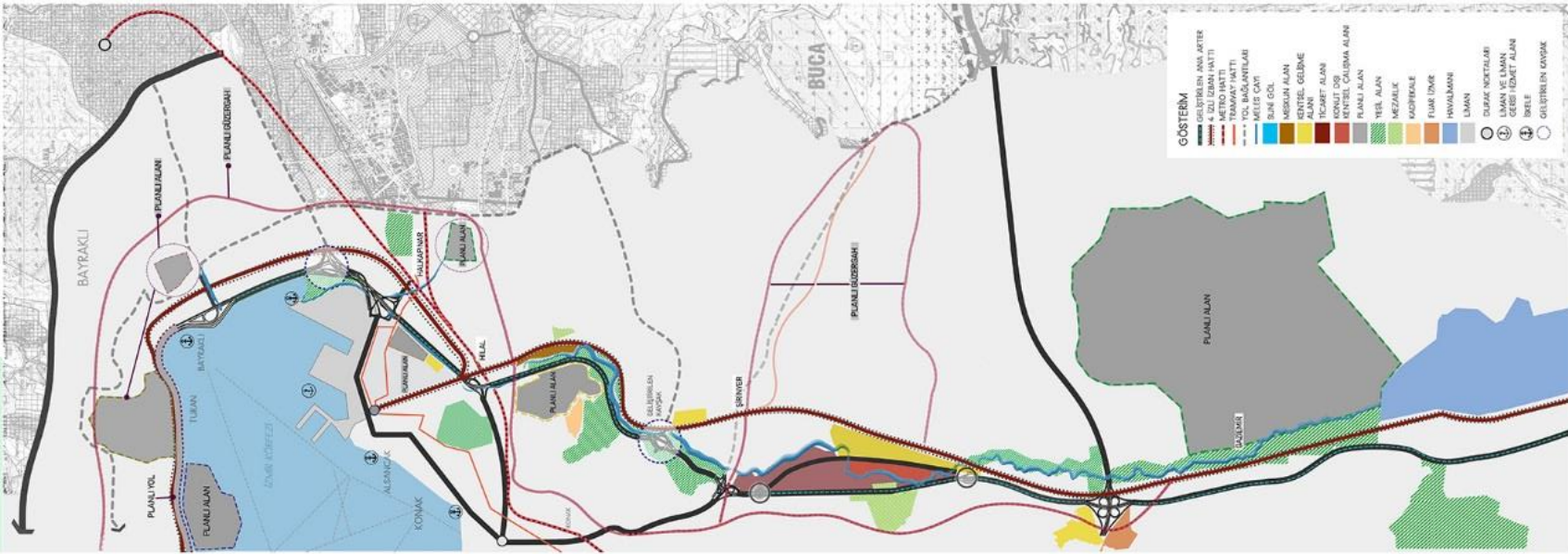


Le Corbusier kenti merkezi olarak ele almış ve "şehir efsanesine" dönüşmüştür.

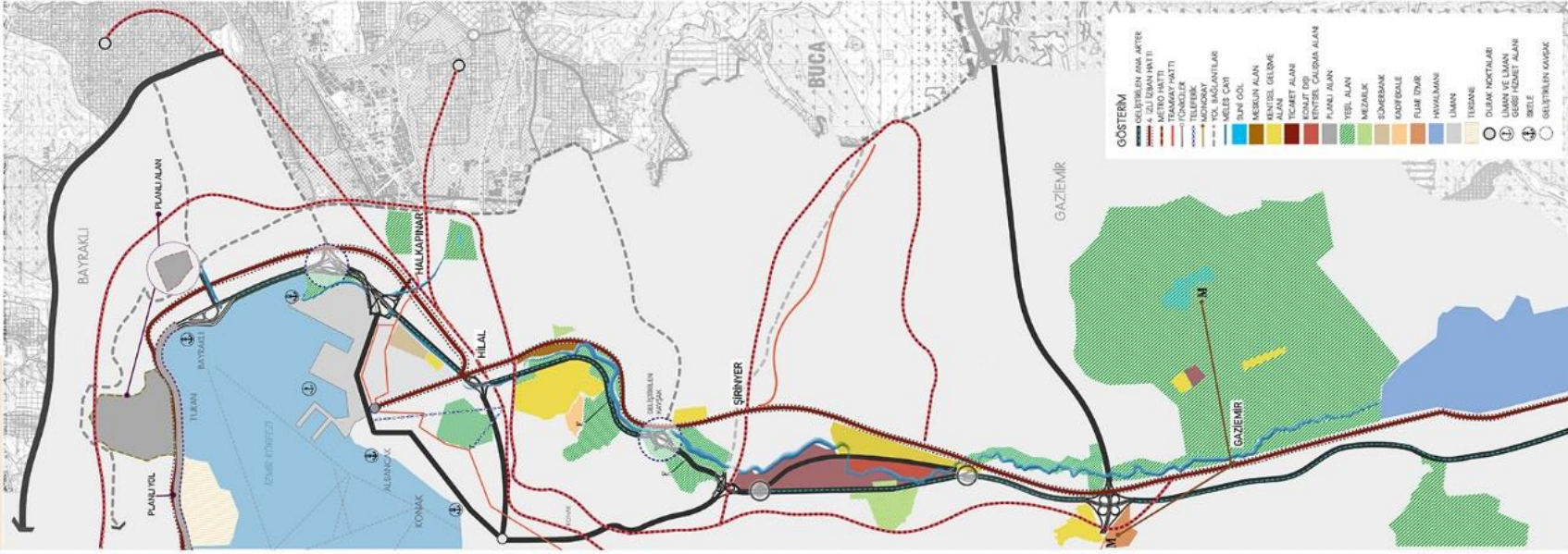
Le Corbusier planının önerileri içinde tek gerçekleştirilmeyen Meles Çayı'nın doğusunda da oluşturulduğu R1 aksıdır. (Halıkapınar'dan başlayarak) Bugünkü Ankara Caddesi de mevcut Bornova demiryolunun kuzeyinde R3 aksı olarak yer almıştır. Planın diğer olumlu/olumsuz unsurları bu çalışmaya kapsama dışıdır.

LE CORBUSIER PLAN ANALİZİNİN ÇALIŞMAYA YANSIMASI: Le Corbusier' nin doğru olan yaklaşımı bizim çalışmamızda da temel kabul olarak sürdürülerek Menemen-Sarıçık Lineer aksı bütüncül yaklaşımla ele alınmış, "Meles Omurgası" nın bu bütünlük dışında planlama ve fikir giridillerinin eksik ve doğru olmayacağı sentezinden yola çıkılmıştır.

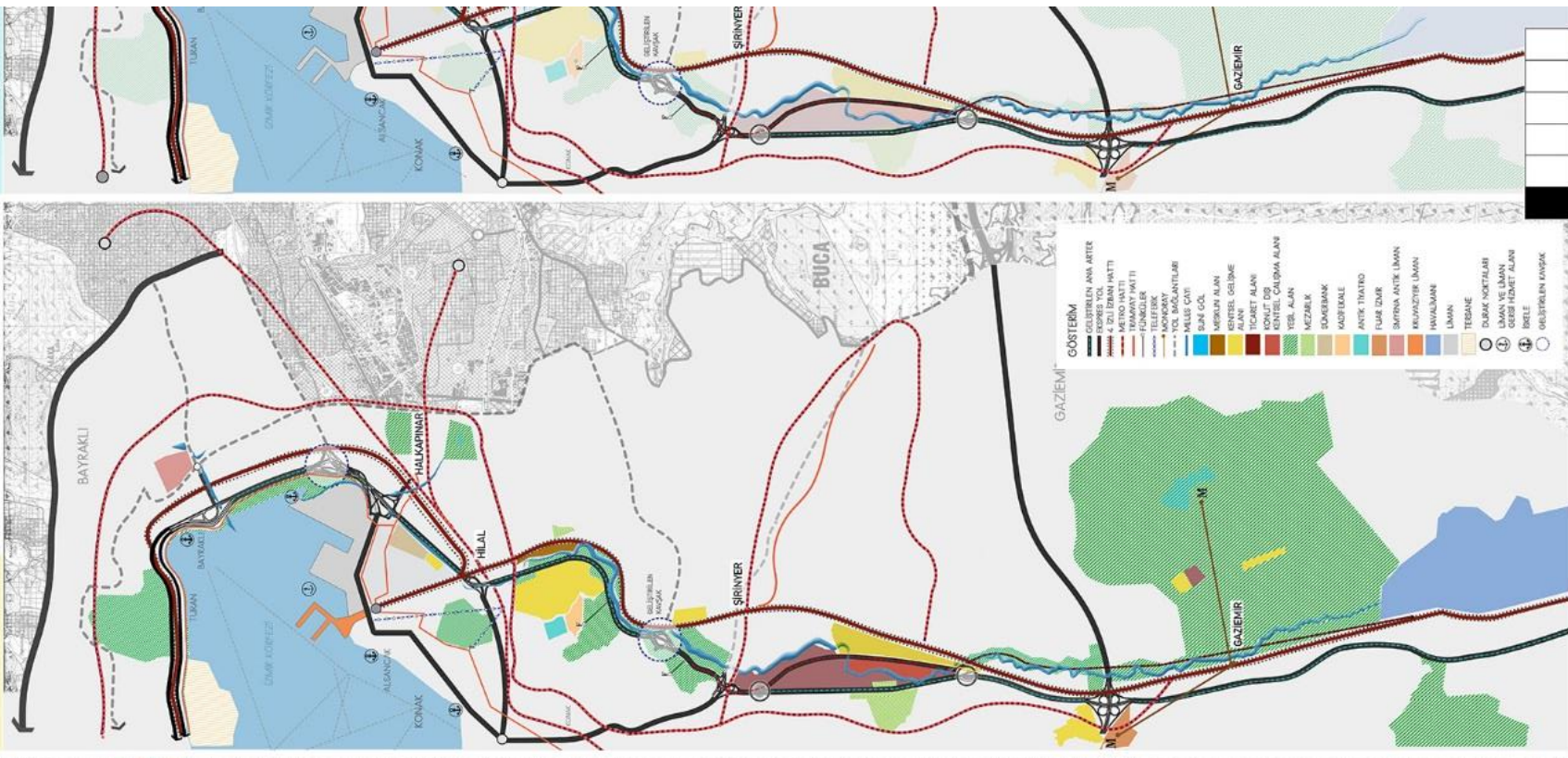
2020-2030



2030-2040



2040-2050



2040 1ı yılları 2. Sivil Havaalanı "Kaklıç" ile "Adnan Menderes" Havaalanları bu tanımın nirengileridir. Bu iki ana nokta arasında her türlü ulaşım bütünsellik içinde ele alınca giderek onun ana parçası olan "Meles Çayı" aksının da 50 yıllık perspektifinin giridileri de olabildiğince tespit edilebilmektedir.

B. İZMİR MAKROFORMU TARİHÇESİNDE İZMİR METROPOLİTEN PLANLAMA BÜROSU ÇALIŞMALARI:

İzmir Metropoliten bürosu çalışmalarını "Mega Lineer formda" bir İzmir öngörmüştür. Planlama bürosunun o dönem Stevenage, Harlow, Milton Keynes gibi dünyanın gündemindeki planlamaları da incelediği bilinmektedir. Mevcut demiryolunun varlığından oldukça esinlenen "Lineer Makroform" seçimi zaman içinde pek çok "kanalın", mekânın, "ana aksın" rezervi tutularak zamanı geldiğinde olumlu kullanımını gerçekleştirmiştir. Kanaatimiz planın bu günlere başarı ile ulaştığıdır. Planın liman, fuar rezervasyonları bir görüşle göre "yanlış" seçimler olduğu için (liman derinleştirilmesinin neredeyse olanaksızlığı gündemde kalmıştır) bir başka görüşe göre de "talihisizlik" olarak değerlendirilmiştir.

Ancak Makroform açısından o dönem yapılan "lineer form" seçimi, yine o dönem sadece "Doğu Bloğunun" o da sadece 300.000 nüfusa kadar kullandığı bir form olarak hatırlanmaktadır.



İZMİR METROPOLİTEN PLANLAMASI ÇALIŞMASI TARİHÇESİ ANALİZİNİN ÇALIŞMAYA YANSIMASI

Bu tarihte oluşumu kısaca "özetlenen" "Mega Lineer Makroform" bugün kentin "tikankıllıkları" da nedenini oluşturmaktadır. 1970 lerin nüfus, taşıt artışı kabulleri çok aşılmış, bu formun taşıyamayacağı boyutlara gelmiştir. Bundan sonraki 50 yılın fikirlerini üretilebilmek için gerekli olan bu en birincil tespit ve projeksiyon giridillerinin revizyonudur. Bugün bu aksın omurgası lineer elektrifikasyonlu raylı sistemin gelecek 50 yılda aynı ve alternatifiz güzergahta görece bir olumlu hizmet sunması kaçınılmazdır.

Aynıy-Bey-Halkapınar arası ulaşım 4,5 km lik bir Boğaz Köprüsü karakterine bürünmüştür. Bunda "Turan askeri Bölgesi" ve "Atatürk Ormanı" rezervasyonlarının da büyük etkisi vardır. Bu durum doğal olarak Meles Deltası-Karabağlar aksını da çok olumsuz etkilemektedir.

Bu nedenle çalışmamız bu aksın ana ulaşımın "reorganize" edilmesi ile başlanılmıştır. Bunun için yapılan ayrıntılı bir "Teorik trafik yükü" hesabı ve senaryosu raporun ekinde sunulmuştur. Burada kısaca bu çalışmanın temeli bir "öngörü grafiği" sunulmaktadır. Grafik nüfus artışı, araç artışı, kişi başına araç sahipliği parametrelerini aynı koordinatlarla içermektedir.

Bu çalışmanın sonunda ayrıntılı çalışmaları planlarda çizili olarak sunulan "Karşıyaka-Meles özerk yolu", Meles kavşağı düzenlenmesi, Karşıyaka-Halkapınar hızlı tramvayı, bisiklet yolu, Meles tünel kesimi yol kesiti büyütmeleri, tünel çıkışı kavşak iyileştirilmesi, Adnan Menderes özel viadük yolu bağlantısı vb. öneriler "çalışma alanının" önemli temel giridillerini oluşturacak parametreler ve onların tasarımları olarak önerilmiştir.

Makroformun Le Corbusier' nin önerisi gibi "artı" formunda veya bir başka formda ele alınması (Reabilitte) edilmesi gereği, bu çalışma kapsamının dışında, tartışılması gereken bir konudur.

İZMİR 2050 METROPOL OMURGASI TEMEL GİRDİSİ NÜFUS VE TRAFİK ARTIŞI TAHMİNLERİ

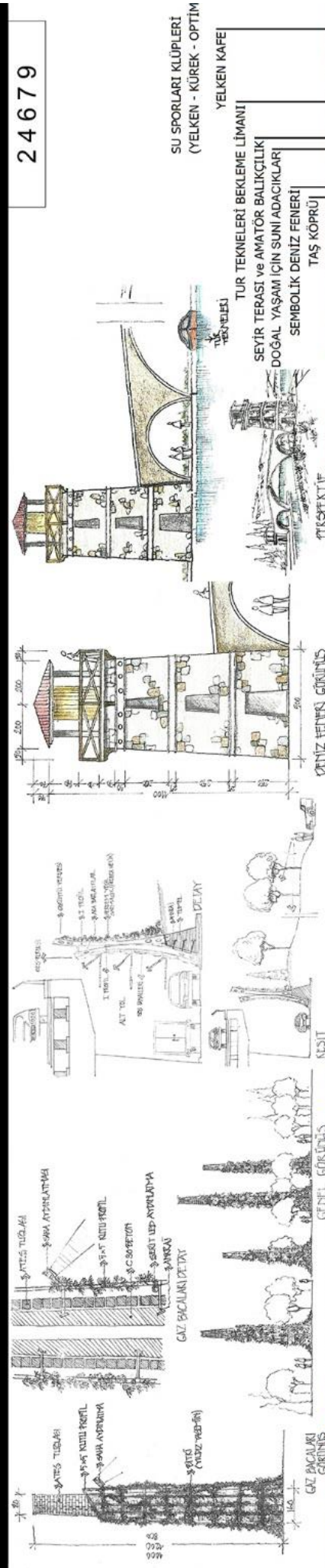
A. Nüfus:

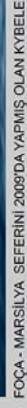
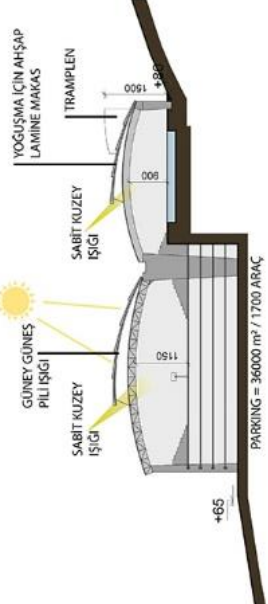
Planlamanın en önemli verisi nüfus tahminleri ülkemizde hep büyük sapmalar göstermiştir. İzmir için 1990 tahminlerinin en yükseği 2.972.000 idi. Oysa bugün 4.367.251 e ulaştığımızı bilmiyoruz. Sapma % 32 dir. Gerçek artışın son on yıllık artışları doğrusal yükselmekte ve bu ülke artışıdan biraz daha fazla gerçekleşmektedir.

Ülke nüfusu toplam artışı daha doğru tahmin edilmektedir. "TÜİK" ve "EUROSTAT" öngörülerinin her ikisinde de 2069 yılında 100-107 milyonluk bir nüfus kısa bir platonun sonra ekisye geçmektedir. İzmir için 2050 tahmininin en düşüğü ülke eğrisinde paralel 6.200.000, tahminin en yükseği ise, mevcut trend ile ülke eğrisinin farkı kadar daha yüksek, 7.700.000 olarak tahmin edilmektedir. Ortalama ise bize 7.000.000 civarında nüfusu olacak bir kenti anlatmaktadır. Bu nüfus 2050 plan senaryoları için kabul edilmiştir.









DEVAMI İÇİN RAPORA BAKINIZ

Kızılçullu kemerleri 1968 (© Telif hakkı alınmıştır. 2020)

