



**T.M.M.O.B.
İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI
İZMİR ŞUBESİ**

ÇOK KATLI YAPILAR SEMPOZYUMU

(21-22-23 Eylül 1989)

**Arş. Gör. Y.Mim. Yeşim K.ORBAY
Y.Doç.Dr. Müh. Attila ORBAY
Öğr. Gör. Dr. Müh. Mustafa DÜZGÜN
İZMİR KEMERALTIDA YÜKSEK
YAPILAŞMAYA ADA BAZINDA
BİR YAKLAŞIM**



İZMİR KEMERALTINDA YÜKSEK YAPILAŞMAYA ADA BAZINDA BİR YAKLAŞIM

Yeşim K. ORBAY(*)
Arş.Gör.Y.Mim.

Attila ORBAY(*)
Y.Doç.Dr.Müh.

Mustafa DÜZGÜN(*)
Öğr.Gör.Dr.Müh.

(*) Dokuz Eylül Üniversitesi Müh.-Mim.Fak. Mimarlık Bölümü

1. GİRİŞ

Bu bildiride İzmir Kemeraltı'nda artık kaçınılması giderek zorlaşan yüksek yapılaşmaya ada bazında bir yaklaşım getiren örnek sunulacaktır.

Bildiride, zaman içinde gerek iç,gerek dış çevre koşulları nedeni ile yıpranmış durumda olan yapıları ve dokuyu barındıran tarihi çevre niteliğindeki yoğun alışveriş merkezinin varlığını daha uzun yıllar aynı atmosfer içinde yaşatabilmek, onları içinde buldukları bölgeyi bozmayacak şekilde yeniden inşa etmek, zemin kullanımı ile arsa değerinin yüksek ancak alanın kısıtlı olması nedeniyle, çevreyi rahatsız etmeden yüksekliğin gerekliliği gözlenmesi ile, çok çeşitli alışveriş aktivitelerini barındıran yapıların bir bütünlük içinde, bu tarihsel çevrenin devamını sağlayacak, günümüzdeki varlıklarını uzun süre kalıcı kılacak şekilde yenileme için bu bölgeye uygun taşıyıcı sistemi de içeren çözümlere bir yaklaşım amaçlanmıştır.

2. TANIMLAR, KAVRAMLAR

2.1. KEMERALTI

Kemeraltı, Ege Bölgesinde, İzmir şehrinin merkezinde yüzyıllardır alışveriş ve ticaret merkezi olarak kullanılmakta olan ve ilk olarak bir iç limanın etrafında oluşmuş ve limanın dolmasıyla da giderek büyümüş tarihi bir bölgedir.

Buraya ulaşım otobüs, vapur ve taksilerle olabilmekte, yalnız iç yollarda yaya trafiği ağır basmaktadır. Çok ender taşıta rastlanmaktadır.

Kemeraltı, koruma imar planına sahip bir bölgedir. Bu çok yoğun ve tarihsel alışveriş merkezinin korunması amaçlanmıştır. Ancak bu tür uygulamalarda alınan sonuçlar ve yapılan gözlemler bu isteğin pek yerine getirilemediğini-örneğin, Kemeraltı gibi böyle özellikli bir dokunun koruma imar planı olmasına rağmen yakında tarihten silineceğini ve artık yaşayan tarih değil de yok olacağını- göstermektedir.

Kemeraltı gibi özel ve değerli bir yerde koruma adı altında yapılacak uygulamalar ve getirilecek çözümler, olayı bir kerede ve de ciddi bir biçimde çözülebilecek, bir daha uzun bir süre sorun olmaktan çıkaracak nitelikte olmalıdır.

Yapıdan kaynaklanan sorun, temelden dış cephe kaplamasına kadar bir birlik içinde olacak şekilde çözümlenmelidir ve yapısal değişikliklerde, ana amaçlardan olan sokak dokusunun bozulmamasına -yani, yolun yaya ölçeğinden taşıt ölçeğine getirilmesi için genişletilmesine karşı çıkarak- ve o havanın, o atmosferin yok edilmemesine dikkat edilmelidir.

Yıllar önce insanların ölçüleri ne idiyse bugünde aynıdır, gele-

cekte de aynı kalacaktır. Bu nedenle, sokak dokusu ve insanla direkt ilişkide olan yapı yükseklikleri asla bozulmamalıdır. Yapılacak çalışmalarda, yapısal çözümlerde çağdaş ve hatta çağın ötesinde veya çağın ilerisinde olmalıdır. Bu nedenlerden dolayı çözüme ada ölçeğinde yaklaşılmalıdır.

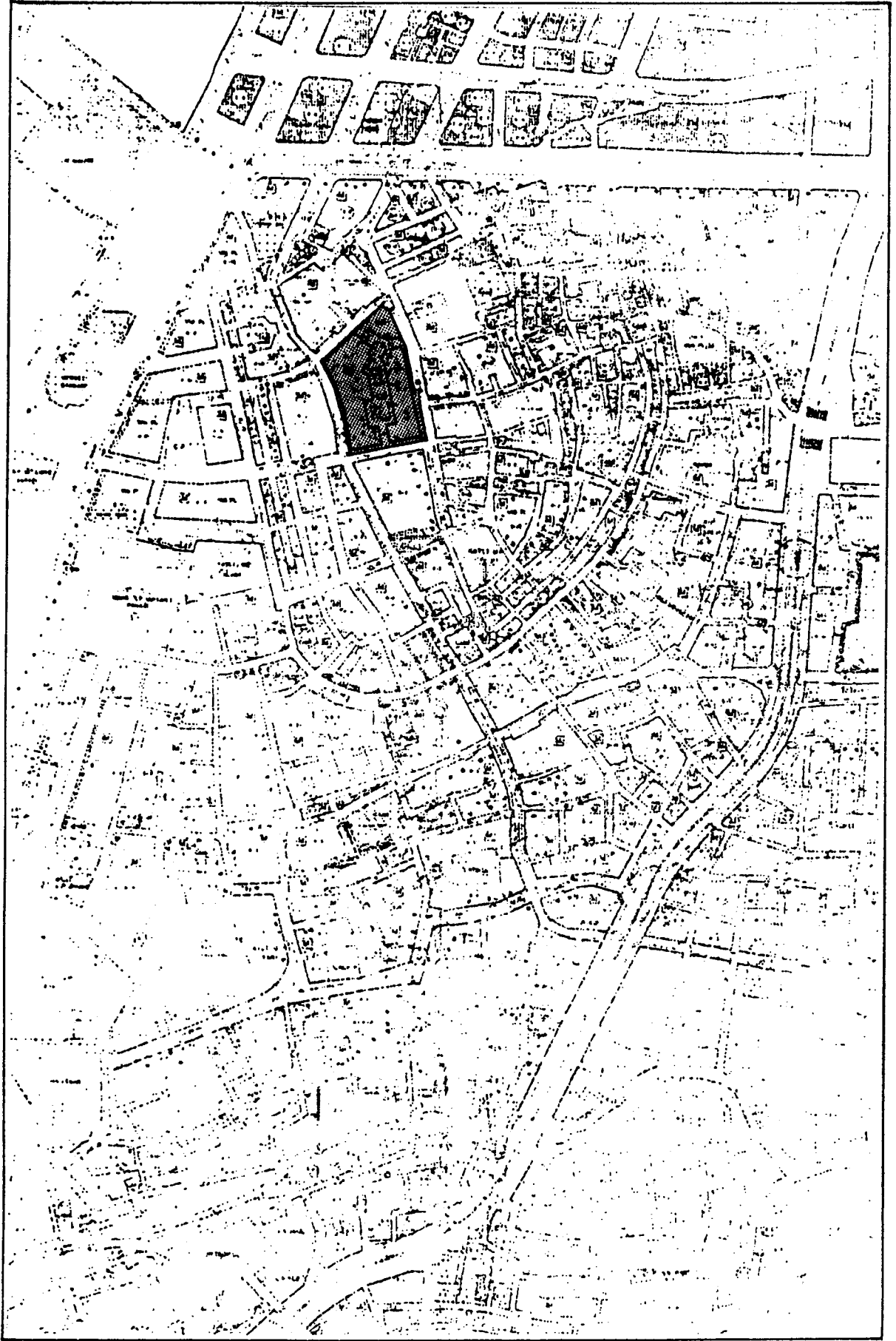
2.2 KEMERALTI 226 NO.LU ADA

Bu amaçla ele alınan 226 no.lu ada, ada ölçeğinde müdahale yapılabilecek büyüklükte ve gerçekte de Belediye yetkililerince Koruma İmar Planı üzerinde değişiklik yapılması düşünülmüş bir alandır. Bu ada içindeki mevcut parseller de metrekare olarak oldukça büyük, ancak dar ve uzun bir plana sahiptirler. Eski yapıların bir bölümü tarihi özellikteki karakteristiktir; bir bölümü ise, son 30-40 yıla aittirler. Yapıların hemen hemen tümü dışarıdan bakımsız görünmektedir. İçlerinde bakımsızdır. Bakımlı olanlarının içinde ise ikinci bir taşıyıcı sistemle yapılmıştır.

226 no.lu ada Kemeraltı'nın 861, 863, 864 ve 871 no.lu sokakları ile çevrili ve Halimağa Çarşısı olarak bilinen bölgededir (plan 1) Sekiz katlı binaların yapılaşmayı oluşturduğu Fevzipaşa Bulvarına, yine 15 katlı (İzmir Hükümet Konağı) ve 8 katlı binaların yapıldığı Konak kısmından daha yakın konumdadır.

Adanın bir yarısı yeni ve yüksek yapılaşma bölgesine yakın iken, diğer yarısı çok yoğun bir yaya akımının ve az katlı ancak yoğun eski eser yapıların bulunduğu Anafartalar Caddesine yakındır.

871 no.lu sokağa bakan adanın karşı tarafında, bu çalışmanın yapıldığı sırada, Restorasyon projesi TAÇ vakfı tarafından hazırlanmakta olan tarihi Kızlarağası Hanı; 861 no.lu sokağa bakan kısmın karşısında ise Çakaloğlu Hanı bulunmaktadır. Anlaşılacağı gibi, bu ada eski ile yeni yapılaşmanın sınırında olan bir konumdadır. Seçilme nedeni de budur.



Plan 1.İzmir Kemeraltı 1/5000 Ölçekli(Koruma) Planı.

Adada koruması amaçlanan 19 adet tescilli tarihi yapı restore edilerek aynı cephe ve planlarıyla korunacaktır. Onların yanındaki yapılar ise karar verilecek yeni yapım sistemiyle, ama 2 katlı, inşa edilecektir. Sokaktan geçen kişiler için gabari değişmeyecek, yeni yapılar sayesinde eski yapılar daha ortaya çıkacaktır.

2.2.1 KEMERALTI 226 NO.LU ADADA YÜKSEK YAPI YAPILMA NEDENİ

226 no.lu ada çok merkezi bir bölgede bulunmaktadır. İnsanoğlunda hep merkezde olma isteği mevcuttur. Bu nedenle, taşınmazlar (gayrimenkul) merkeze ne kadar yakın ise, o kadar değerlidir.

Bu adanın bulunduğu bölgede, genelde az katlı ve kötü durumdaki yapılar çoğunluktadır. Günün ekonomik koşulları karşısında, bu bina sahiplerinin isteği mevcut yapılarını yıkıp yerine çok katlı sağlıklı yeni binalar yapmaktır. Çünkü, iş kapasitesi genişledikçe, arsa değeri yükseldikçe ve de bu bölgeye talep artarak sürdükçe, bu durum vazgeçilemez bir istek oluşturmaktadır.

Çok yakın çevrede, bütün bir ada veya parselin tüm taban alanını kullanarak yükselmiş yapılar mevcuttur. Bunlar, yukarıda konu edilen talebi yerine getirirken adeta bir set oluşturmuşlardır ve gökyüzünü yok etme durumundadırlar.

Buradaki daracık sokaklarda, insan ölçeğinde iki kat yüksekliğindeki yapıların yerini çok katlı yapılar alınca, insan değil yürümek, nefes almakta bile güçlük çekmektedir. Ayrıca, betonlaşmış bir sokak görüntüsü ortaya çıkmaktadır.

Bu tür olumsuzlukları yaratan çirkin görüntüler göz önünde iken, böyle bir ada için, strüktürel açıdan bir çözüm ararken, belirtilen türden sakıncalı durumları yaratmamak gerekliliği de ortaya çıkmaktadır.

Bu nedenle, ada ölçeğinde :

- * Adanın sokak cephelerinin insan ölçeğinde ve korunması istenen gabaride (2 Kat) yeniden inşasına,
- * Sokak cephesindeki 2 katlı dükkanların her birine 20 şer mt. derinlik verildikten sonra adanın iç kısmında bir başka alışveriş ortamı yaratılıp dükkanların bir cephe ve vitrinlerinin de bu tarafa baktırılması amaçlanmıştır.

Bu şekilde, alt katta tamamen teşhir, üst katta ise kısmi teşhir ve kısmi depolama olabilir. Bir başka şekilde de, bu 20 m. derinlikteki dükkanlar ikiye ayrılarak, 10 mt.lik iki ayrı dükkan haline dönüştürülebilirler.

- * Bir yanda sokak dokusu ve atmosferi korunurken, diğer tarafta eski hanlarda olduğu gibi, kapalı geçitlerden geçilerek ulaşılan üzeri açık bir avlu -dolaşım mekanı- yaratılmış olmaktadır.
- * Bu yeni yaya dolaşım alışveriş ringinin iç kısmında yüksek yapılaşma amaçlanmıştır. Bu şekilde içeriye çekilen yüksek yapı, adanın çevresinden geçenleri rahatsız etmeyecek, onları ezmeyecek, fakat, aynı zamanda, içerideki orta kısımda yükselmesiyle de, çok uzaklardan bakıldığında, bu bölgenin İzmir'in merkezinin bir parçası olduğunu vurgulayacaktır.
- * Çok yoğun bir ticaret merkezinde bulunmasından dolayı, adadaki parsellerin değeri oldukça yüksektir ve bu bölgeye talep fazladır. Yükselmekle talep karşılanacak ve toprakta değerlendirilmiş olacaktır.
- * Yapıda hazır standart elemanlar kullanılması amaçlandığında yükselmek ekonomiklik yaratacaktır.

- * Su, elektrik, ısıtma ve havalandırma tesisatlarının bir kerede yapılması yükselmede avantaj yaratacaktır.
- * Böyle bir merkezde bir sembol ve prestij yapısının olması gerekliliği söz konusudur.
- * Şehrin gelişmesinde, bu şekilde, bir kontrol sağlama olanağı ve de daha iyi bir şehir yaşamı oluşturulacaktır.
- * Bir çok ve çeşit çeşit yapılaşma ve cephe yerine, estetik açıdan da bir bütünlük, bir sükunet yaratacaktır.
- * Yüksek binaların mühendislik konstrüksiyonları alçak strüktürlerinkine göre daha güvenli olacağı öne sürülebilir.
- * Sosyal gücün bir ifadesi olacaktır. Eskiden beri bu böyledir. (Savunma fikrinden doğan ve kale ile başlayan yükselmenin ifadesi sonradan prestij, servet ve sosyal durum ortaya koymaktadır.)
- * Yükselmekle, zeminde daha yararlı olacak yeşil alan ve dolaşma alanı kalması sağlanacaktır.
- * Yüksek yapı ile boşluk da düzenli olarak şekillenecektir.

2.2.2 226 NO.LU ADADA YAPILACAK YÜKSEK YAPININ KAT ADEDİNİN SAPTANMASI

Adanın sokak cephesindeki yapıların iki kat yüksekliğinde (gabari 7.00 mt. olarak alınmıştır) korunması amaçlandığından, kat adedi saptaması da buna göre yapılmıştır.

Sokağın karşı tarafından geçen bir kişinin görüş açısına göre ve onu rahatsız etmeyecek bir şekilde, sokaklardan da geçen kesitle-

rin üzerinde çizimler, çalışmalar yapılmıştır(çizim.1 ve çizim.2). Gerçekte, bu bölgede herkes sokağın ortasından yürüdüğü ve yapı inşaat alanında geri çekildiği için daha da yükselmek sorun yaratmayacaktır.

Bu kabullere ve çizimlere göre maksimum kat adedi 28 olarak saptanmıştır(kat yüksekliği 3.0m alınmıştır).Ancak daha da artabilir

3. UYGUN TAŞIYICI SİSTEMİN SAPTANMASI

3.1 YÜKSEK YAPI TAŞIYICI SİSTEMLERİ

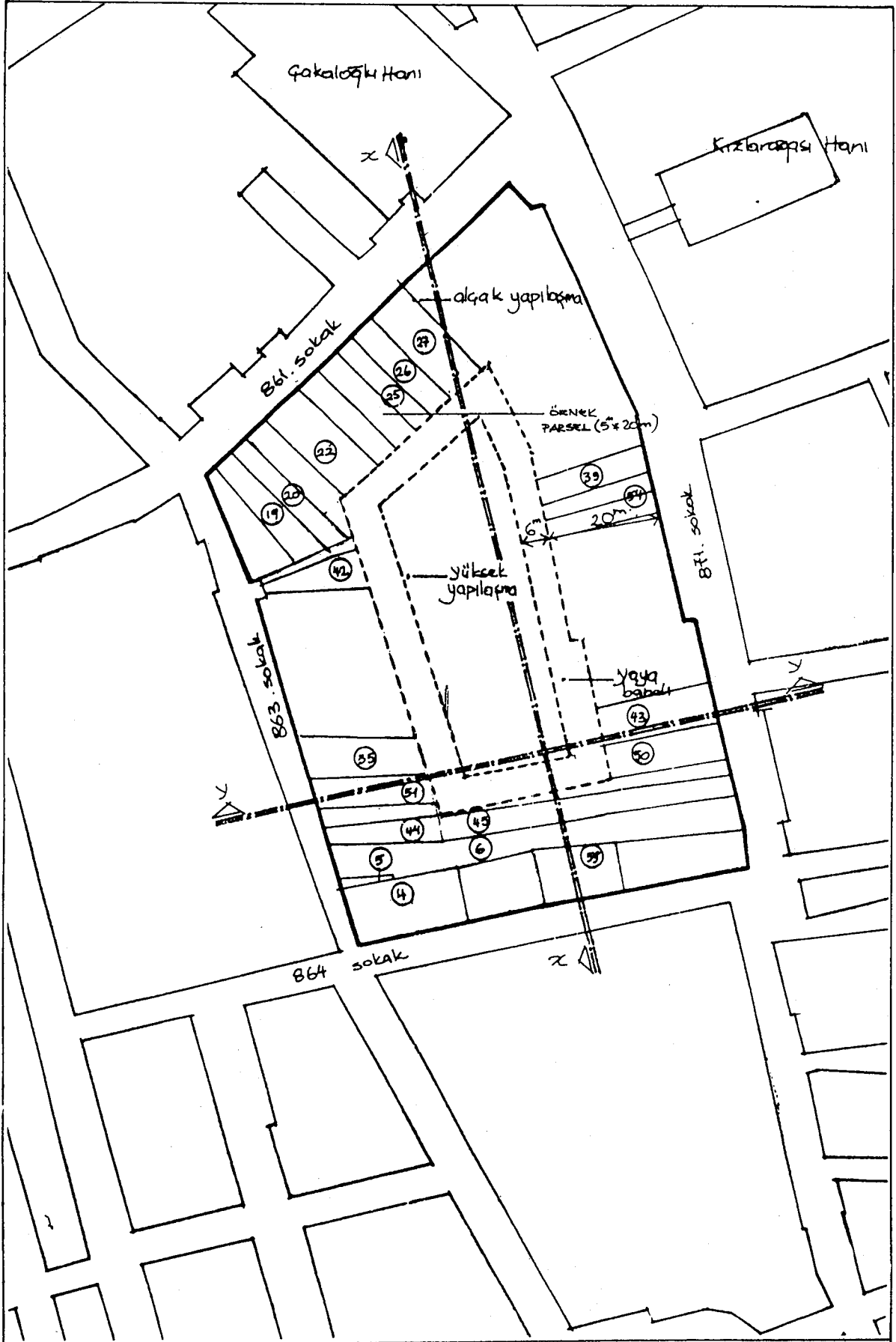
Strüktürel sistemin esas görevi etkili ve güvenli bir şekilde binaya etkiyen tüm yükleri karşılamak ve sonunda onları temele aktarmaktır.

Bu nedenle, bir strüktürel sistemden şu özellikler beklenmektedir:

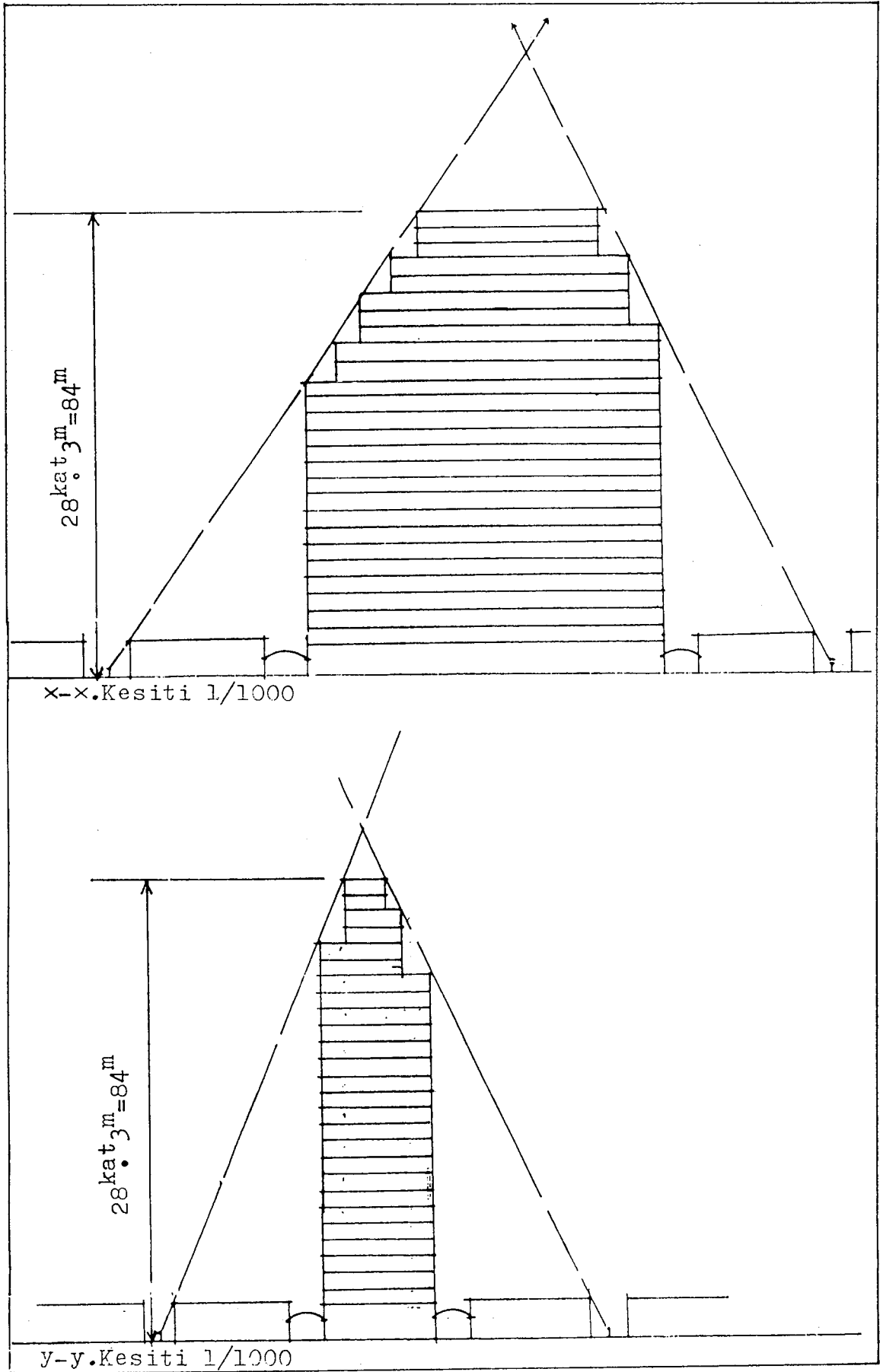
1. Dinamik ve statik düşey yükleri karşılaması
2. Rüzgar ve deprem etkilerine bağlı yatay yükleri karşılaması
3. Isı ve farklı deformasyon etkileri nedeniyle oluşacak gerilmelere dayanmak
4. Dış ve iç patlamalar ile ani çarpma yüklerine dayanmak
5. Sönümlü titreşimlere ve yorma etkilerine yardım etmek ve bunlara dayanmak

Ek olarak, bir strüktürel sistem, genellikle de, aşağıda belirtilen zorlamalarla karşı karşıyadır:

1. Mimari gereksinimler dışında kullanıcı ve malsahibinin de gereksinimlerine uymalıdır.
2. Isıtma, havalandırma ve soğutma, yatay ve düşey ulaşım ve diğer elektrik ve mekanik donanımlar gibi servis sistemleri ile etkileşim sağlamalı ve uygun çözümler getirmelidir.



Çizim.1. 1/1000 Ölçekli Planda, Alçak ve Yüksek Yapılaşma Sınırları.



Çizim2. 1/1000 Ölçekli Plandan Çizilen Kesitlerden Yüksekliğin (Kat Adedinin) Saptanması.

3. Yapının hızlı ve basit inşa edilmesini kolaylaştırmalıdır.
4. Yangına dayanıklı olmalıdır.
5. Yapının temel ve zemini ile birlikte bir bütün halinde davranması sağlanmalıdır.
6. Ekonomik olması söz konusudur.

Yüksek bir bina için en uygun strüktürel sistem belirleme işlemi sırasında, binanın yüksekliğine ek olarak başka faktörlerde göz önünde tutulmalı ve bunlar optimize edilmelidir. Bu karmaşık işlem için kesin ve açık bir yol yada yöntem mevcut değildir. Tasarımcılar her bir durumda en iyi sonuca ulaşmak için hayal yeteneği, buluş yeteneği, daha önceki deneyimler ve ilgili literatür gibi her daldaki bilgilerden yararlanıp kullanmalıdırlar.

İlke olarak, herhangi bir yapıda yükleri, ya da bir başka deyişle kuvvetleri, karşılayan sistem ve bileşenlerinin tümü, her tip yükleme veya bunların birleşimlerinden oluşan yüklemeler altında, etkin şekilde etkin olmalı ve beraberce çalışmalıdır. Örneğin, esas olarak yatay yüklere karşı koyan bir strüktürel sistemin bileşenleri düşey yükleri de karşılamada katkıda bulunabilmelidirler.

En etkin ve verimli strüktürel sistem, strüktürel alt sistemlerini veya bileşenlerini tümüyle bütünleşik bir sistemde bir araya getirmeyi başaran ve yüklerin karşılanmasında elemanlarının çoğunun yer aldığı sistemdir.

3.2 UYGUN TAŞIYICI SİSTEMLERİN BELİRLENMESİ

Yükseklik kriterine göre Khan tarafından 1974 de sınıflandırılmış çelik ve betonarme yapılar için en çok kullanılan yüksek yapı strüktür sistemlerinden , burada daha önce saptanan 28 kat için, uygun olanlar çelik strüktür tiplerinden Rijit Çerçevesi Sistem, betonarme yapılar için ise Perde Duvarlı Sistemdir.

Rijit çerçeveveli çelik sistemde, bir binanın etkinliğini belirleyen temel parametreler, geçilen açıklık ile çerçeve göz sayısı ve e-leman yükseklikleridir. 6 m. veya biraz daha küçük açıklıklar alt sınırı, 15 m. civarındaki açıklıklar da üst sınır olarak alınmaktadır. Bu sistemle 30 kata kadar çıkılabilmektedir.

Perde duvarlı betonarme sistem yatay rijitlik ve mukavemetini perde duvarlardan sağlar ve en fazla 35-40 kata kadar inşa edilebilir. Bu sistemde, döşemelerden yatay kuvvetleri karşılamada yararlanılmadığından, genel yaklaşım, düşey yükleri karşılayan sistemi perde duvar sisteminden ayrı düşünmektir.

3.3 ÇEVRE ÖZELLİKLERİNDEN ÇIKAN, BÖLGEYE UYGUN TAŞIYICI SİSTEMİN BELİRLENMESİNDE KULLANILACAK KRİTERLERİN AMAÇ FONKSİYONLARI

Kemeraltı'nın şekil alışında etkin olan faktörler ve saptanan olgular konusunda ise aşağıdaki noktalar gözlenmiştir:

- Konuya ilişkin mekanizmalar arasındaki denetim yokluğu, genelde denetimsizlik, ve toplumsal yapıdaki bilinçsizlik gibi nedenlerle teker teker yok olan binalar ve bunun sonucu yeni yapılar Kemeraltı'nın düzensiz şekillenmesine neden olmaktadır.

- Şekil alışta etkin faktörlerden olan yaşam standardına, ekonomik yönden bakıldığında kiracı kazanmakta, mal sahibi ise yeterli kira alamamaktadır. Diğer taraftan ise, günümüzde yönelim artık her şeyin bulunabileceği büyük mağaza tiplerine olmaktadır. Buna rağmen Kemeraltı bütün olarak, bu tipin zeminde yayılmışı olarak düşünülünür.

- Diğer bir faktör olan fonksiyon değişimi, resmi olan planlama koruma-imar, sit kararları ve ihtiyaçtan doğan aktivite değişimi ile oluşmaktadır. Bir takım işlevler -toptancılık- Kemeraltının dışına taşmaya başlamıştır.

- Doğal faktör olarakta, coğrafi açıdan kentsel aktivitelerin konumunun olumsuz oluşumu ve çevresel özelliklere uyumlu biçim aktivitelerin etkinliğidir.

Bu etkin faktörler sonunda şu olgular saptanmıştır:

- Yıkım-yapım olgusu, yol genişliğine göre verilen gabarilerin gereksinmelere uygun verilmemesi ve bu olgunun mal sahibine, müteahhide getirdiği maksimum kar, minimum masraf mekanizmasını ortaya çıkarması nedeniyle bu alanların ilerideki kaçınılmaz sonudur.

- Aktiviteler arasındaki plansız ilişki olgusunda ise, konut akti-vitesinde, mevcut konut dokusunun ekonomik ömrünün artmasına neden olan konut dışı aktivitelere (büro, dükkan, depo imalat..) plansız şekilde terk edilişi ve bu terk edilişte olumlu olumsuz etkiler saptanmıştır.

- Fiziksel ömrün sona ermesi ve ve köhneleşmesi konusunda ise, ko-ruma kararı alınan bölgelerin fiziksel ömürlerinin sona ermesi nedeniyle bu alanların halkın sağlığına zarar verecek alanlara dönüşebilme tehlikesi beklenmelidir.

Kemeraltı'nın şekil alış matrisinde etkin olan faktörlerden saptanan olgular özetle aşağıda verilmiştir:

- Yaşam standardında ekonomik ve sosyal açıdan yıkım-yapım olgusu
- Fonksiyon değişiminde planlama kararlarından ve ihtiyaçtan doğan kararlar nedeniyle aktiviteler arası plansız ilişki olgusu
- Doğal faktörlerden, coğrafi ve çevresel olanlar sonucu da, fiziksel ömrün sona ermesi olgusu.

Kemeraltı bu problemlere sahip bir bölgedir. Bu problemler çözü-lürken dokusu bozulmamalı, kesin ve bir defada tümünden bir daha problem olmayacak şekilde iyileştirilmedir.

Bu iyileştirmeye yapısal açıdan yaklaşıldığında, yeni yapılaşmada kullanılacak taşıyıcı sisteme doğru karar verilmelidir. Bu nedenle çevre özelliklerinden çıkan bölgeye uygun taşıyıcı sistemin belirlenmesinde kullanılacak kriterlerin amaç fonksiyonlarının ortaya konması gerekmektedir.

Bunlar sırasıyla şöyle tanımlanabilir:

- İnşaatin çabuk bitmesi, kazanca çabuk geçilmesi her zaman aranan bir özellik olduğundan seçilecek taşıyıcı sistemin her koşulda yapılabilir olması amaçlanmaktadır. Yani sistem iklim koşullarından mümkün olduğunca bağımsız olmalıdır.

- Makina kullanımı ne kadar yoğun olursa süre o kadar kısaltacak, işçilik kalitesi artacak ve insangücü kullanımı azalacaktır. Endüstrileşmeye de o kadar çok yaklaşılmış olacaktır. Bu nedenle yoğun bir makina kullanımı amaçlanmaktadır.

- Malzemedeki farklılaşma ne kadar az olursa şantiye için kaplanacak yer de (alan) o kadar azalır. Makinalaşma artar. Kullanılacak malzeme cinslerinin minimum olması istenmektedir.

- Fabrikada yapım süreci ne kadar fazla olursa ve yapım olgusunun büyük bir kısmı orada bitirilirse, şantiyede yapım süresi o kadar azalacaktır. Örneğin, şantiyede yalnızca montajın kalması gibi. Fabrika sürecinin şantiye sürecinden fazla olması amaçlanmaktadır.

- Yapım süreci kısa olmalıdır, çünkü burası çok yoğun bir alışveriş merkezidir. İşler ne kadar az aksarsa o kadar kazanç kayıpları azalır.

- 1. derece deprem bölgesinde bulunan İzmir'in bu bölgesi için depreme dayanıklı yapı inşa edilmesi çok önemlidir.

- Bu bölge zamanla dolmuştur. Dolgu malzeme ve çamurdan oluşan bu zeminin taşıma gücü çok az olduğundan, zemine en az yük verecek bir sistemin inşası gerekmektedir. Bu da çok önemli bir kriterdir. Sistem ne kadar hafif olursa, temel için alt yapı masrafları ve dolayısıyla da, deprem yanal kuvvetleri azalacağından, bir dereceye kadar da, üst yapı masrafları azalacaktır. Burası için sistemin hafifliği oldukça önemlidir.

- Alışveriş ve ticaret hayatını ya aksatmayacak, ya da minimumda aksatacak kadar fazla alan kaplamayacak bir şantiye organizasyonu gerekmektedir.

- Böyle bir yerde zemin kat kullanımını çok önemlidir. Arsa değerinde oldukça yüksektir. Taşıyıcı sistem elemanları zeminde ne kadar az yer kaplarsa o kadar faydalı-kullanılabilir boş alan kalır. Bu nedenle, sistem zeminde az yer kaplamalıdır.

- Sistem çevrede mevcut olan fonksiyona, yani büro+alışveriş merkezi özelliğine uygun tarzda olmalıdır.

- Burada çevre koşulları nedeniyle ilk yapım sırasında olduğundan çok, uzun süredeki ekonomiklik önemlidir. Çünkü burası için getirilecek yapısal çözümlerin uzun yıllar rasyonelliğini koruması amaçlanmaktadır.

4. SONUÇ

Bu bildiriye esas olan tez çalışmasında ayrıntılı olarak da görülebileceği üzere, yapılan değerlendirmelere göre, saptanan kriterlerin amaçlarını en iyi sağlayanın, bu 28 kat adedi için uygun taşıyıcı sistemler olarak belirlenenlerden, betonarme perde duvarlı sistemle karşılaştırıldığında, çelik çerçeve sistem olduğu ortaya çıkmaktadır[6]. Sonuçta, Çelik Çerçeve Sistem, ele alınan Kemeraltı bölgesi için en uygun taşıyıcı sistem olarak belirlenmiştir.

4.1 SONUCUN KEMERALTI BÖLGESİ İÇİN İRDELENMESİ

Kemeraltı, bu çalışmanın kapsamında da belirtilmiş olduğu gibi, çok eski, daha da doğru bir deyişle tarihi bir ticaret bölgesidir. Burası aynı zamanda bir şehir merkezinin çok önemli bir parçası da olmaktadır. Özel bir sokak dokusuna da sahiptir. Karakteristik bir çok yapıları vardır. Bunlardan kimisi sağlam ve ayakta, kimisi ise harap durumdadır. Genelde, harap olanlar farklı yöntemlerle desteklenerek, tamir edilerek ayakta tutulmaktadır. Bir kısmı ise çok önceden yıkılmıştır. Bu yıkılanların yerine günümüzde de geçerli olmak üzere kargir malzemeli ve çoğunluğu betonarme karkas taşıyıcı sistemli yapılarla oluşturulmuştur. Bu yapılar sistemleri, malzemeleri, cephe düzenlemeleri ile diğer yapılarla ya tezat oluşturacak ya da benzerlik gösterecek şekilde tasarlanmamıştır. Her çözüm bireyseldir. Tek tek yok olan yapıları ile Kemeraltı, eski havasını da çok açık olmayan bir şekilde, hissettirmeden kaybetmeye başlamıştır.

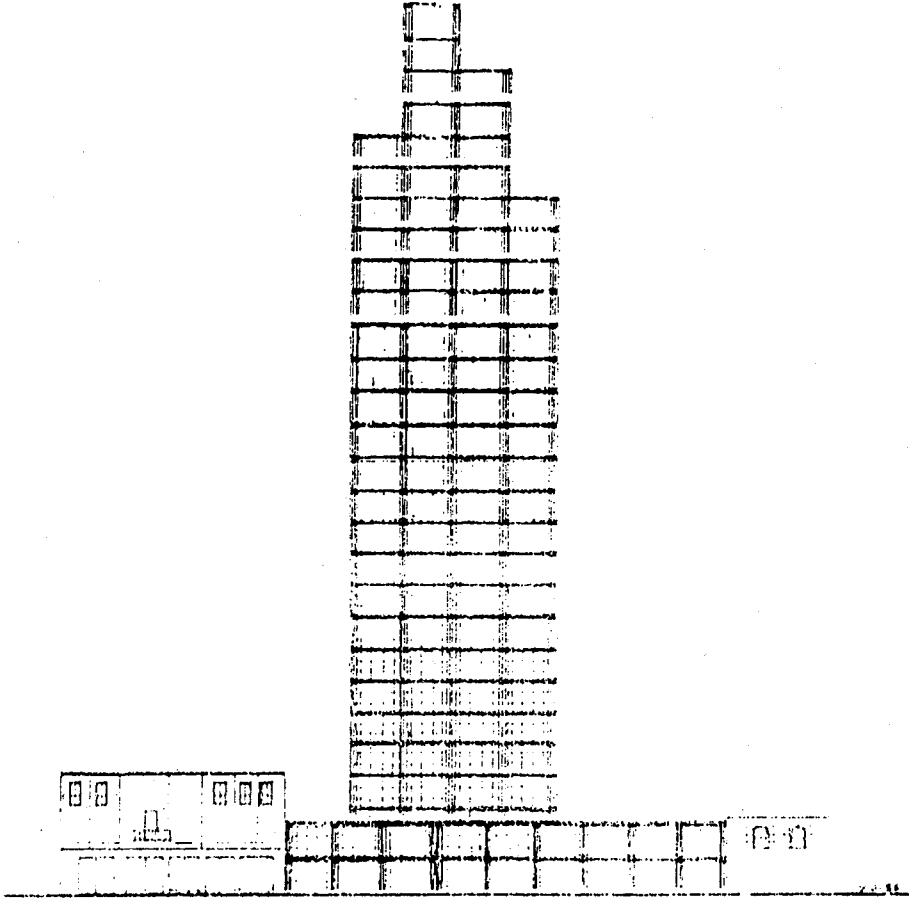
Ülkemizde bu durumda olan pek çok tarihi bölge, alan ve sokak vardır. Şu an bozulmamış gibi görünen bir çok sokak için gelecekte bu tip yapılaşmaların olacağı doğal akışa göre açıkça gözlenmektedir. Burada en büyük sorun, yeniden yapılaşmada da kullanılacak uygun taşıyıcı sisteme karar vermek ve çözümleri ada ölçeğinde aramaktır. Bu çalışmanın konusu genelde tarihi bölgelerdeki, özelde tarihi Kemeraltı ticaret bölgesindeki yeniden yapılaşmalarda kullanılacak uygun taşıyıcı sistemin belirlenmesidir. Bu araştırmalara ve oluşturulan tablolara göre burası için hem az katlı hem de çok katlı yapılaşmada en uygun taşıyıcı sistemin Çelik Çerçeve Sistemi olduğu belirlenmiştir.

Çelik Çerçeve Sistem, gerek malzemesinin ve teknolojisinin yeniliği gerekse yapım ve yapılaşma kriterlerinin yakın çevreye uygunluğu ve oluşturacağı yalın mimarisi ile eski dokuyu daha ortaya çıkaracak, eskiyi yaşatması için tutarlı bir ortam yaratacaktır.

İleride bu tip sorunlu bölgeler için, doğal olarak bazı kriterlerin değişmesiyle, taşıyıcı sistem saptanmasında böyle bir yol izlenebilir.

Ayrıca, seçimleri en çok etkileyen kriterlerden biri olan yapım süresinin kısalığı bu bölge için çok önemlidir. Çünkü, süre aynı zamanda maliyetin bir fonksiyonudur. Bu nedenle, yapım süresinin kısalması ile, yapı malzemelerinin fiyat artışlarından etkilenmeleri büyük ölçüde engellenmiş olacaktır. Bu da yapım maliyetini olumlu yönde etkileyecektir.

Elde edilen sonuçlara ve yapılan değerlendirmelere dayanarak Ke-meraltı 226 no.lu adanın önerilen şekli ile yeniden inşası durumunda alacağı olası görünüş aşağıda verilmiştir (çizim.3).



Çizim.3. 864 nolu Sokaktan Görünüş.

KAYNAKLAR

1. ARKON, H. , "Tarihi Kent Merkezlerinde Koruma Planlaması (İzmir Örneği), Yüksek Lisans Tezi, EÜGSF, İzmir, 1978
2. FAWCETT, J. , "The Future Of The Past", Attitudes To Conservation, pp.1147-1974, England, 1976
3. FOÇALI, H. , "İzmir Kenti Protokol Alanında Konut Planlaması -Koruma-Yeniden Canlandırma", Yüksek Lisans Tezi , İzmir, 1978
4. LIN, T.Y. , "Design Of Steel Structures", John Wiley & Sons
BRESLER, B. Inc., Japan, 1960
5. MONOGRAPH , "Planning And Environmental Criteria For Tall Buildings", Council On Tall Buildings and Urban Habitat, Vol.PC, USA, 1981
- . MONOGRAPH , "Structural Design For Tall Steel Buildings", Council On Tall Buildings and Urban Habitat, Vol. SB, USA, 1981
- . MONOGRAPH , "Tall Building Systems and Concepts", Council On Tall Buildings and Urban Habitat, Vol.SC, USA, 1981
- . MONOGRAPH , "Tall Building Criteria And Loading", Council On Tall Buildings and Urban Habitat, V.CL, USA, 1981
- . MONOGRAPH , "Structural Design Of Tall Concrete And Masonary Buildings", Council On Tall Buildings and Urban Habitat, Vol.CB, USA, 1981
6. ORBAY, Y.K. , "Kemeraltı Tarihi Dokusu İçinde Günümüz Koşullarına Uygun Yapılaşma İçeriğinde Taşıyıcı Sistem Seçimi", Yüksek Lisans Tezi, DEÜFBE, İzmir, 1988
7. ÖZEN, Ö. , "Bina Yapımında Endüstrileşme ve Türkiye Açısından İrdelenmesi", TÜBİTAK-YAE No:a51 -araştırma, Ankara, 1981
8. WEI-WEN, Y. , "Cold-Formed Steel Structures", McGraw-Hill, 1973
9. TAPAN, M. , "Uygun Yapım Sistemi Seçimi", TMMOB-İMO İzmir Şb. 'Dünya Konut Yılında Türkiye Sempozyumu', s.125 -136, İzmir, 1987