

İzmir Otogarı'nın Seyir Defteri

Sükrü Kocagöz



Proje ve Müşavirlik İşveren	: Karaaslan Mimarlık Ltd. : İzmir Büyükşehir Belediyesi Ege Bölgesi Otobüs İşletmecileri Der.
Tasarım	: Merih Karaaslan (Y.Müh.Mimar) İlker Aksu (Mimar)
Tasarım Yardımcıları	: Ayla Tüfekçioğlu (Mimar) Serdar Aşçı (Mimar) Sibel Okay (Mimar) Güneri İrmak (Mimar)
Proje Danışmanı	: Sükrü Kocagöz (Y.Mimar)
Program Danışmanı	: Mehmet Niyazoğlu Osman Bostancıoğlu Mustafa Yıldırım Sedat Baylan
Statik - Betonarme Proje	: Danyal Kubin (İnş.Y.Müh.)
Elektrik Proje	: Ali Gündüz (Elekt.Müh.)
Tesisat Proje	: Okan Yalçınözan (Mak.Müh.)
Yapımcı	: Obitaş (Ortadoğu Birlik Taahhüt A.Ş.)
Yapım Koordinatörü	: Osman Gündoğdu (Y.İnş.Müh.)
Şantiye Şefi	: Cemil Demirci (Y.Müh.Mimar)

İzmir Büyük Şehir Belediyesi 1993 yılında yeni bir şehirlerarası otogarının projesini yaptırmak için bir proje ihalesi açtı. Çağrılılar arasında Karaaslan Mimarlık da vardı. Merih bana bir vekalet verdi ve ihale günü sabah onda büyük bir meslektaş grubu ile belediyede buluştuk. Pek çok büro vekalet verdiği çalışanlarını ihaleye yollamıştı. Zarfı verilecek ve ondan sonra Bayındırlık Komisyonu önünde açık pazarlık yapılacaktı. Ama ihale bir türlü saatinde başlamıyordu. O dönem başkanı Sn.Yüksel Çakmur'un gecikmeleri İzmir'lilerce malumdü; dışardan gelenler ise gecikmeyi bir türlü sindiremiyorlardı. Çok sıkıntılı bir oniki saat sonunda gecenin onbuçuklarında ihale başladı. Gün içinde iki defa uçuş saatini erteleyen bir Ankaralı meslektaşın şu söyledikleri hala kulağımdadır: "Başkana ve komisyon üyelerine bu tutumdaki bir belediye ile çalışmayı düşünemeyeceğimizi ancak bu saate kadar bu çok alışılmadık tavrı gösterebilen kişileri merak ettiğimden kaldığımı söyleyerek çıktım."

Biz geri kalanlar da perişan ve uykulu, sabahın ikisine kadar komisyon önünde Başkanın gerçekten serserim edici pazarlığına maruz kaldık. Sanırım diğer büro temsilcileri benim kadar yetkili olmadıklarından bir yerden sonra inisiyatif kullanmaktan çekindiler ve ihale Karaaslan'da kalmış oldu.

Teminat mektubu ve yer tesliminden sonra işe başlandı. Arsanın resimlerini karşıdaki Çimento fabrikasının silolarına çıkararak (seksen metreye yakın) çektiğimi anımsıyorum. Çimento fabrikası buradan yıllarca ham madde aldığı için arsa altı metre kadar oyuk, meteor çukuru benzeri bir görünümdeydi. Ancak metropolün her yöne giden otoyollarının buluşma yoncasına bitişik olması az bulunur bir şanstı. Burada yapılan imar düzenlemeleri sonucu arsa kamusal alan olarak,

terkler sonunda, belediyeye kalmıştı. Ve bürokrasi uygulama imar planları ile onama sürecini, yapı neredeyse bittikten sonra, yumurta kapağına gelince sonuçlandırdı. Bu nedenle istisnaklar, ana yol bağlantıları hep yapının kullanıma açılmasından sonra yapılabildi.

Keza arsadaki yüksek gerilim hattının kaldırılması (iş programını en az iki ay aksatmıştır), kanalizasyonun yapımı, telefon bağlantısı (yine de bu işte en düzenli çalışan telefonculardı), hep bütün ilgi ve uyanlara karşın inşaatın gerisinde gitti. Sanırım müteahhidin dışında hiç kimse bu dev yapının bu kadar hızlı yapılabileceğine inanmadı.

İhale bir avan proje ihalesi olduğu için çalışmalar zamanında bitti.

Antalya Otogarı proje yarışmasında Merih "beton palmiyeler altında açık ve yarı açık" mekanlardan oluşan bir anlayış önermişti. Hatırladığım kadarıyla üçgenimsi ve biraz asimetric olan bu elemanları Cem Açıklık ile kazandıkları Bursa yarışmasında daha da geliştirmişlerdi. İzmir tasarımı da doğal olarak bu tavrın bir aşama daha öteye götürülmesi oldu ve sanırım başarısı da bir fikrin iyice bu yolla olgunlaşmış olması nedeniyledir. Avan proje tesliminden sonra bir süre unutuldu. Daha sonra pek çok kişi ve gruba (Sn.Çakmur'un ekibi ile veya onunla birlikte) sunuşlar yapıldı. Belleğimdeki kalan (eski) otogara giderek oradaki firma temsilcilerine yaptığım bir sunuş ile Küçük Yamanlar Gazinosu'nda Sn.Çakmur ile birlikte Ulusoy firması temsilcilerine (yanlış anımsamıyorsam Sn.Saffet Ulusoy'da vardı) yaptığım bir yemekli sunuştur. Bu her iki toplantıda da proje beğenilmekte ancak daha sonra da İstanbul'daki gibi garajın içinde her firmanın (matruşkalar gibi) kendi otogarnın olması isteği gelmekte ve akabinde İstanbul, tam bir çelişki ile, olumsuzlukları sıralanarak yerden yere vurılmaktaydı.



Hakan Akdemir

Bugünlerden başlayarak İstanbul örneği için sonuna kadar bizi en çok yoran konu oldu.

Seçimlerden sonra İzmir'de iş başına Sn.Burhan Özfatura geldi. Uzun bir süre sonra otogar yine gündeme geldi. Bazı kuruluşların, meslek odalarının "yap-işlet-devret" modeli içinde konuya talip oldukları söylenceleri yayıldı. Belediyenin sanırım bu modeli Devlet Planlamaya onaylatmasından sonra işler ciddileşti. Bu arada artık anımsayamadığım bazı küçük tanıtımlar da oldu galiba. Bir seferinde de İzmir Ticaret Odası'nda İzmirli otobüsçülerle bir toplantı yaptık. Yine bizim projemizdeki gibi "gişeler düzeni" değil "yazıhaneler" istediklerini söyleyerek ayrıldılar. Bir sonraki toplantıya, birincisinde işi olduğu için yardımcısını yollamış olan belediye yetkilisi Sedat Baylan'da katılmıştı. Bir önceki toplantıya bir atıf yapıldığında ilkinde bulunmadığını belirtince Ege Otobüsçülerinin başkanı devamlılığı sağlayamayan belediyenin şahsında kendisini bir güzel haşladı. İşte sert mizaçlı, ama kimsenin olamayacağı kadar kararlı ve tanıdığım kişiler arasında zeka düzeyi en yüksek kişilerden birisi olan Sn.Mehmet Ni-yazoğlu ile burada tanıştık. Bugün rahatlıkla kendisi olmasaydı bu projenin hayata geçmesinin veya yıllar ve yıllarca sürünmeksizin hayata geçmesinin mümkün olamayacağını herkese söyleyebilirim.

Bu toplantıda da görüş ve öneriler alındı. Daha sonra benim büromda Merih'in de katılımı ile bir toplantı daha yaptık. Burada Mehmet Bey yazıhane ve peron sayılabildiği dile getirdi ve yazıhanelerin, elinin baş parmağı ile işaret parmağını hilal gibi tutarak, "ay" gibi, eşit algılanır olması gerektiğini anlattı. Bu deyim bütün proje sürecinde kullanıldı, defalarca masaya geldi; hatta bir şantiye toplantısında üstlenici gruptan Osman Gündoğdu "yay" gibi bir düzenden bahsedince de Mehmet Bey kendisini "karyola yayı değil, ay" diyerek azarladı. Bu ve ilk toplantıda dikkatimi çeken Mehmet Bey'in sürekli çizimler üzerinde konuşmaktan, hatta onlara bakmaktan kaçınması oldu. Böylece bu iş benim ve Merih'in çizim dili iletişimimi hiç kullanamadan bir iş veren ile çalışma ortamını bulduğumuz bir iş oldu. Bu zorluk sayısız kez, kendimizi anlatma zorluğu ve yanlış anlaşılmanın içinde bulmamıza neden oldu.

Toplantıyı bir toplantı tutanağı yaparak noktalandık. Elbet ne belediye ne de otobüsçüler bizden bir proje revizyonu istediler, ne de bunun için bir ücret teklif ettiler.

Bu toplantıdan aylar sonra Sedat Baylan bana otobüsçülerin başka mimarlara projeler hazırlattığını söyledi. Biz de açıkçası artık işin bizden çıktığını düşündük. Bir süre sonra da bu projelerden bir tanesini görme fırsatım oldu. Karşılıklı iki dev "ay" dan meydana gelen yazıhaneleri altında barındıran inanılmaz devasa uzay kafes çatıdan oluşan bir projeydi. Gelen-giden yolcu keşmekeşi, şehir ve peron bağlantı sorunları ile zayıf denilemeyecek daha çok "naif" bir çizimdi.



Artık bizim açımızdan olayı iyice unuttuğumuz bir zamanda birgün gazetede gözlerime inanamayarak bir haber okudum ve hemen Merih'e telefon ettim; İzmir Şehirlerarası Otogan İnşaatı ihale edilmişti.

Birkaç gün sonra Sedat'ın belediyeodasındaki odasında Merih'le birlikte ihaleyi alan Obitaş şirketinin sahibi Sn.Kaşif Gündoğdu ile tanıştık. Kendisi çekirdekten yetişme, sakın görünümlü son derece kibar bir kişiydi. İki dakika içinde bizde son derece olumlu bir intiba bıraktı. Ve bu inşaatın sonuna kadar böyle kaldı ve yaşam boyu kalacak.

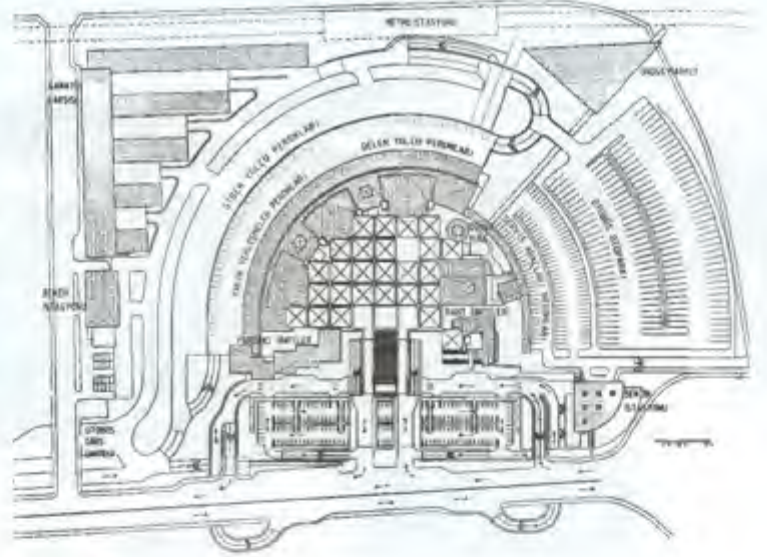
Yukarıda belirttiğim gibi nasıl Mehmet Bey olmaksızın bu yapının gerçekleşmesi olanaksızsa ona Kaşif Bey katılmamış olsaydı yine olanaksız olurdu diye düşünüyorum. Bu iki insan kağıt üstünde, planlama ile (malî yönden) imkansız gibi görünen bir olayı Karadenizli cesaretleri, ön sezileri ve inançları ile başardılar. Bu yolda Kaşif Bey'i oğlu Osman, onu da meslektaşımız Cemil Demirci bütünüledi. Ki bu ikisinin şantiye katkıları "olmazsa olmaz" niteliğindedir. Cemil Bey'in "sanki bütün yaşamım, mesleki birikimim bu yapıyı yapmak içinmiş" sözleri aklımdan çıkmayan anıların arasında.

Temel atma günü çok yakındı ve hızla bir temel projesi isteniyordu. Ancak arsayı hatırlamak için tekrar gittiğimizde kötü bir sürpriz bizi bekliyordu. Geçen yıllar zarfında yapının yapılacağı çukura inanılmaz miktarda çöp ve moloz dökülmüştü. Oysa tasarım arsanın göçüklüğünden yararlanan, onu olumluya çevirip ekonomik kullanan bir tasarımdı. Şimdi bu gevşek hatta küçük gaz patlamalarının olduğu çöp yığını kaldırmak gerekiyordu.

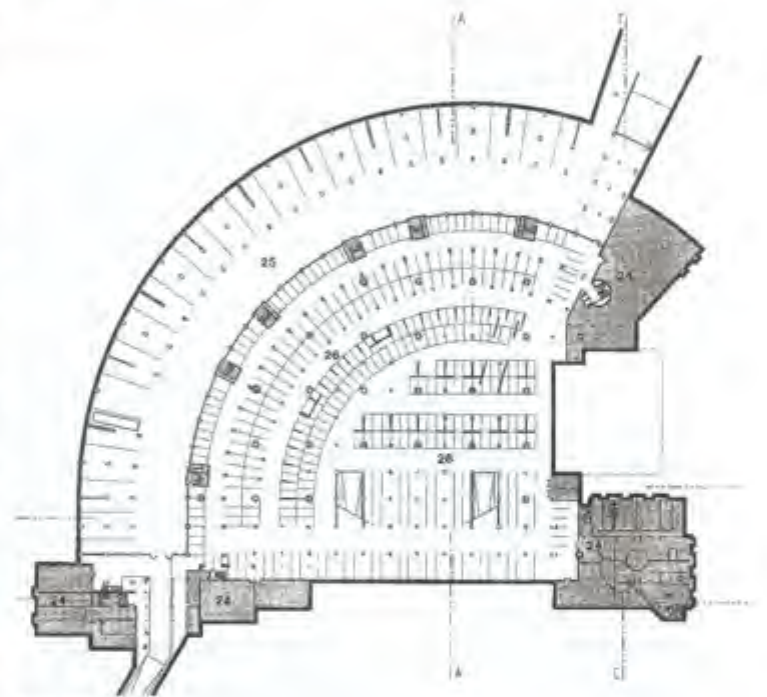
Çok yakın olan temel atma günü çabucak geldi çatı. Alışılmış törenden sonra İzmir Ticaret Odası toplantı salonunda Türkiye'nin bütün otobüsçülerinin katıldığı bir toplantı oldu. Merih projeyi anlattı. Sunuştan sonra söz alanlar bizim kavrayamadığımız gerilimli bir ortam yaratmağa başladılar. Bir süre sonra dertlerinin proje olmadığını kendi iç çekişmeleri ve bizim hala bilmediğimiz anlayamadığımız nedenler olduğunu sezindik. Tam bu noktada Mehmet Bey kürsüye çıkarak sert bir tavır ortaya koydu ve duruma hakim oldu. Sezinlediğimiz Ege otobüsçülerinin bu girişimi biraz kiskanılıyor, biraz da konuya soğuk, itimatlı yaklaşılıyordu. Bu iç nedenlerle de girişimi durdurmak için proje üzerine binbir dereden su getiriliyordu. Ayrıca projenin Çakmur döneminden kalan proje olması, bu hali ile ihale edilmiş olması, İzmir'li otobüsçülerin aylar önceki toplantı memorandumundaki istek ve önerileri çizilmeksizin ihalenin yapılmış olması toplantıda zorluklar yaşanmasına neden oluyordu.

Bu temel atma ve zorlu toplantıdan sonra süratle istek ve eleştirileri içeren bir avan proje çizildi. Bunun şantiyede bir sunuşu yapıldı. İstanbul'dan gelenler (İstanbul Otobüsçüler Derneği mensupları) çok olumsuz tavırlarını sürdürüyorlardı. Yapının çöpler kaldırılmadan, çöp yığınlarının üzerine yapılmasında ısrar ediyorlardı. Bunun olamayacağını anlatmak için, (ki aralarında meslektaşımız danışmanlar da vardı) Teknik Üniversiteden birlikişi hocalara müracaat edildi. Bu gelişmelerin ışığı altında bir toplantı daha yapıldı. "Dert anlatmak" için İzmir'in tanınmış statikerlerinden Necati Üzazgören'de hatırımlı kırmayarak geldi. Bu kez toplantının sonunda İstanbul grubu danışmanların Sn.Cihat Fındıkoğlu'nun bir fikir projesini çıkardılar. Proje tek katlı ve çelik bir yapıydı. Hafifliği (!) nedeni ile çöplerin üzerine konulabilirdi! Durum bir garipti. Sanki önce müellifin, giderek İzmirli organizasyonun yerini İstanbullular almak istiyormuş gibi de algılanabilecek bir durum oluşuyordu. Önce statik olarak böyle bir yapının dahi çöp tepelerinin üzerine konulamayacağı anlatıldı. Daha sonra Merih jürilerden de gelen deneyimi ile sunulan projenin bizim projemize göre zayıf ve zayıflıklarını öyle bir açıkladı ki karşı çıkan gurubun söyleyecek sözü kalmadı. Ama bu gurubun sisteme, organizasyona ve finansmana da katılımı elzemdi. Bu noktada Mehmet Bey durumu toparlamak ve uzlaşmayı temin için akılcıca bir yöntem izledi. Çoğunluğunu muhaliflerin oluşturduğu bir proje denetim ve kabul komisyonu kurdu. Merih İstanbul Ankara arasında epey mekik dokudu. Gidip gelişlerinde Mehmet Bey'i bilgilendiriyor o da "sen gitme onlar senin ayağına gelsin" gibi tavsiyelerde de bulunuyordu.

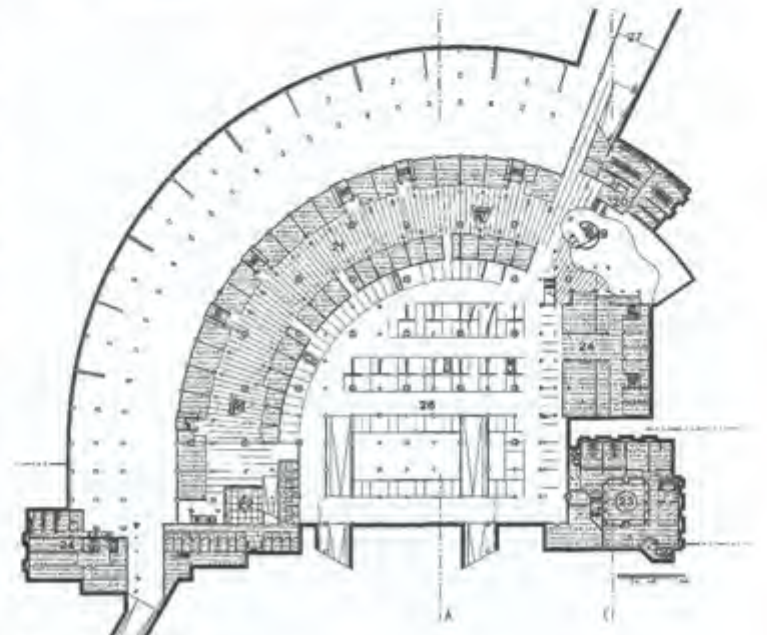
Sonunda konsensüs sağlandı ve bu heyet avan projenin kapak sayfasını bazılarının da çok övücü sözleri ile imzaladı. Gerçekten bu süreç kullanıcının isteklerinin projeye en doğru şekilde yansımaları için



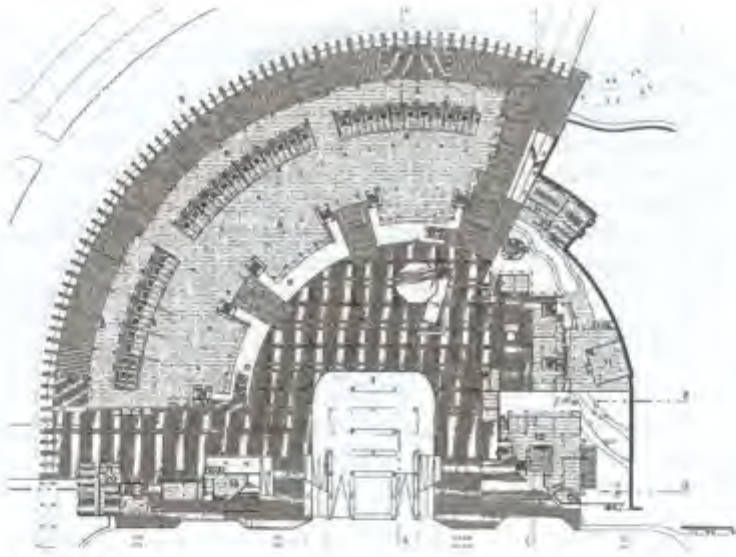
Vaziyet planı



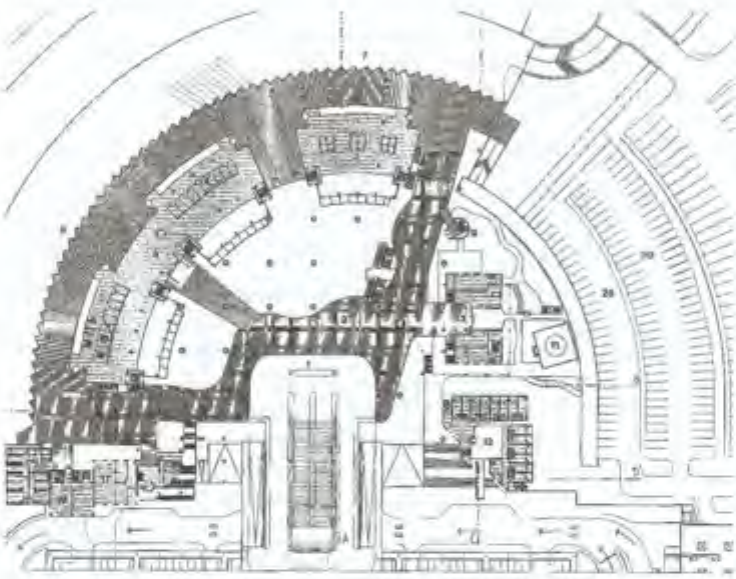
İkinci bodrum kat planı



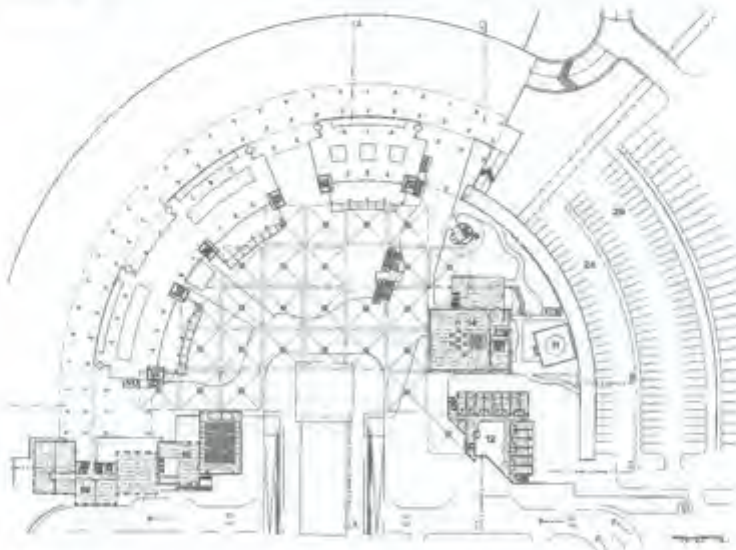
Birinci bodrum kat planı



Zemin kat planı



Birinci kat planı



İkinci kat planı

1 Kent içi yaşama şerhleri	2 Terminal Holü	3 Yolcu holü	4 Firma gişe ve bürolar
5 Bekleme holü	6 Gelen yolcu peronları	7 Gelen yolcu peronları	
8 Yakın yerleşme peronları	9 Kule	10 Lokantalar	11 Camii
12 Otel	13 Bankalar	14 Gaz Gazinosu	15 Emanet
16 Güvenlik üniteleri	17 İlk yardım	18 Sinema toplandı	19 Bürolar
20 Tuvaletler	21 Çarpı	22 Kargo	23 Hamam
24 Teknik servisler	25 Otobüs garajı	26 Kapalı otopark	27 Metro bağlantısı
28 Servis araçları peronları	29 Servis araçları otoparkı		

çok faydalı oldu. Bunda Ulusoy firmasının üst düzey yetkilisi Mustafa Yıldırım beyin aynı zamanda mimar olmasının da büyük katkısı vardır.

Bu çekişme uğraşma sürecinde daha sonra kimsenin hatırlamayacağını düşündüğümüz (ve nitekim işin sonuna doğru maalesef yanılmadığımızı gördüğümüz) çok kıymetli bir dörtbuçuk ay yitirmiş olduk. Ayrıca bu sürecin projenin ihale dönemindeki projeye göre çok gelişip büyüdüğü (ki bu büyümeyi hem Mehmet Bey, hem de kabul heyeti tanımlıyordu) ve yeni bir süreç olduğu işin sonunda unutulmuş hususlar arasına katıldı.

Etraf durulup proje bürosunun nihayet gerçek işini yapabilir hale gelmesi ile Cemil Bey'in katkıları başladı. Mimarlığının yanı sıra güçlü bir statiker olması (daha sonra bu konuda akademik deneyiminin de olduğunu öğrendik) yapının tasarımının prefabrikasyonla çok doğru bir bütünleşmesini getirdi. Bu ilk çizilen bazı statik paftaların çöpe gitmesine ve şantiyede bir dönem proje akışı stresi yaşanmasına karşın sonuçta çok büyük bir zaman tasarrufuna sebep oldu. Burada onaltı metre açıklıklı ön gerilmeli döşemeler ve prefabrik köprüler sanırım dokuz, on ay kadar bir zaman tasarrufu sağlamıştır. Zaman tasarrufu ve mimari anlayış olarak brüt beton kullanımı isteğimiz de Obi-taş'ın geniş makina parkı ve deneyimi ile çözüm buldu; ithal kalıp malzemesi iyi çalışan beton santrali ve vinçler sayesinde yüksek nitelikli bir uygulamaya dönüştü. Bütün bunlar, yap-işlet-devret modelinde, yani önceden belirlenmiş bir süre sonunda işletmenin arsa sahibine iade edileceği bir model içinde çok önemli kararları oluşturmaktadır. Bu süreçte proje/yapı bir eyleme dönüşmekte bütünleşmektedir. Bunu ilgili herkese anlatmamız sanırım bütün ekibin ne yaptığını bilerek çalışmasını sağladı. Sürecimizin bir yerde Amerikalıların "fast track" dedikleri yöntemle benzediğini, projenin de bu süreçte yapı ile birlikte biteceğini, bazı kararların çizili değil yazılı olacağını, dilimiz döndüğünce anlatmaya çalıştık. Bu nedenle de iyi işleyen bir haftalık yazılı kararlar sistemi oluşturuldu. Bütün ekip olaya yaratıcı olarak karıştırdı. Daha sonra ekibe katılan eski otogar müdürü Sn.Osman Bostancıoğlu ve kontrol Ergüder Alpuğan'da bu ruhla çalıştılar. Osman Bey'in gençliğinde bir mimari büroda çalışmış olması deneyim ve isteklerini (bazan çizili) aktarmasında bizim için çok faydalı oldu. Bütün bu insanların, benim ve hele hele Merih'in en vaz geçemeyeceği, projedeki herşeyi bilen, arsa kordinatlarından detaylara bütün büroyu koordine eden Karaaşan Mimarlık Bürosu'nun en kıdemlisi, Merih'in sağ kolu İlker Aksu'ydu.

Yapı ve projeler hızla ilerlerken işverenlerle ciddi iletişim sorunları yaşanıyordu. Şehirle bağlantılı kot gidiş, onun üzeri de geliş katıydı. Üst kat çekmeler nedeni ile daha küçük olduğundan yoğunluğu bünyesinde az barındıran geliş aynılmıştı. Ama bu Ankara terminalinde böyle olmadığı ve tam tersi olduğu için, otobüsçüler bunu anlayamıyor habire "alt geliş, üst gidiş" diye konuşuyorlardı. Bunu bir kere Mehmet Bey'e de çok basit bir şema çizerek anlattım. Birkaç hafta doğru telaffuz etti ama aradan birkaç ay geçince yine unuttu. Fevri mizacı karşısında da çevresindekiler yapı iyice oluşuncaya kadar bir daha düzeltme yapma cesaretini bulamadılar.

Yapının en kritik ögesi baştan beri yazıhanelerdi. Genişlikleri yapının da genişliğini belirliyor dolayısı ile yapının toplam maliyetini de artırıp eksiltmekte baş rolü oynuyordu. Bu çok kritik konuyu kesinleştirirken Merih, Mehmet Bey'e özel bir briefing verdi. Kendisine "yazıhanelerin aynı insan vücudundaki hücrelere benzediğini, bunların büyüklükleri ile vücudun da büyüklüğünün belirlendiğini" anlatmaya çalıştı. Ve bu nedenle de genişlikleri 210 cm olarak önerdiğini söyledi. Bu ölçü Mehmet Bey'e çok az göründü. İçinde bulunduğumuz prefabrik şantiye binasının 120 cm lik duvar modüllerine bakarak bir pazarlık yaşandı. Kendisi 250cm leri önerdi ve 240 cm de uzlaşma sağlandı.

Ne varki yapının kaba inşaatının bitme safhasına yakın bir yazıhaneler krizi patlak verdi. Burada yer alması gereken pek çok seyahat şirketi henüz yer satınalmaktan imtina eder ve aylık ödemeler sistemine dahil olmak istemez veya bunu mümkün olduğu kadar geciktirme bahanesi arar konumdaydı. Bu neden ile de demek ciddi kaynak sıkıntısı çekiyordu. Anlaşılan bu kesim tavırlarına bahane olarak yazı-



hane genişliklerini göstermeye başlamıştı. Sıkıntı ve stres içindeki Mehmet Bey'e biz dahil hiç kimse bu kararın kendi bilgisi dahilinde olduğunu anlatamadık. Zaten dinlemiyordu. Defalarca yerine gidildi, bilet satıcılarının sandalyeleri yerleştirilerek provalar yapıldı. Dört modülü üçe indirmek gibi çözümler öneriyorlardı. Kriz nedeni ile mimari büro, Merih işini yapamaz hale gelmişti. Daha temeller atılırken tanımlanmış bir ölçü olduğunu anlatmak mümkün olmuyordu. Mehmet Bey'in olmadığı bir toplantıda bir seyahat şirketi sahibi Merih'in üzerine o kadar geldi ki o da hiç beklenmedik bir tonda karşı çıkış yapmak zorunda kaldı. Ama bundan sonra bu konu projedeki gibi kaldı ve tekrar çalışmaların önu açılabilirdi. Ne var ki Mehmet Bey 'de bize o günden sonra eskisi gibi sıcak davranmadı. Ta ki Başbakan Sn.Mesut Yılmaz'ın katılımı ile yapılan açılış töreni gününe kadar.

Projenin ana kurgusu başlangıçtan sona hiç değişmedi. Şehir içi ulaşımı yani otobüsler, taksiler, özel araçlar yolcuları, en kısa yürüyüşleri sağlamak amacı ile, bir dairenin merkezine indiriyordu. Bu indirme işlemi de havaalanlarında olduğu gibi birkaç sıralı taşıt bantları ile gerçekleşiyordu. Yolcuların bu iniş kaynaşmalarının cereyan ettiği, ışınal dağılımın başladığı mekan dev palmiyeler ile örtülmüştü. Bunların amacı güneşi ve yağmuru yan kontrollü hale getirip (bu nedenle elemanların arası yanktır) ışık hüzmelerine ve serpintilere imkan veren bir hem açık/hem kapalı kentsel mekan yaratmaktı. Bu dev palmiyeler yirmilki metre yükseklik ve onbeşe onbeş ebatları ile aynı zamanda lokanta, çarşı, toplantı salonu, karakol, yönetim binası, otel gibi aynı işlevli kütle ve kullanışları da bağlayan "tema"yı, "ortak mekanı", "orta mekanı", "yan kapalı kentsel mekanı" (sizin yorumunuza hangisi daha uyuyorsa onu) oluşturuyordu. Bu mekânın karşısında ise, çemberin dörttebirini biraz aşan bir konumda yazihaneler ve bekleme salonlarını barındıran kapalı, ısıtılıp soğutulan, mekan yer almaktaydı. Bir üst kotta ise kırsal alan gişeleri ve gelen yolcu salonları yine aynı özellikte yer almaktaydı. Bu iki kot arasındaki mezanin ve galeriler görsel bütünlüğü ve mekân zenginliğini sağlamaktadır. Bu uzun "yay" formundaki kütle iki ana giriş ile üçe bölündüğü için on-dört metre yüksekliğindeki eğik giydirme cephesi kalabalıklarla uyumlu bir oranda kalır. Tasarımda hep konuştuğumuz, gözetmeğe çalıştığımız bu yapı için "insan ölçeği" ve giderek "kalabalıklar ölçeği" hiyerarşisinin kollarılması oldu. Bu nedenle yer yer ikialtmış, üç metre civarında kesişen yaya köprü ve geçitleri ile ondörtmetrelere varan yolcu salonları dengeli olarak düşünülüdü. Üç boyutlu mekânın algılanması, iç/dış bütünlüğü, kalabalıkların hareketinin algılanabilirliği için giydirme cepheyi yansıtıcı değil, düz şeffaf cam istediğimizi zorla anlatabildik. Ve öyle oldu. Ama bazı ayrıntılar da ne yapsak kontrolden kaçtı. Bir kolon dizisinden iki metre geride tasarlanmış olan lokanta vitrini kolonlar arasına kadar ileri çıkarılmak istendi. Finansman dar boğazının dorukta olduğu günlerde gerçekleşen bu satış işleticiyi kuvvetli bir konuma getirmişti. Tam doğru konuma ikna ettiğimizi sandığımız aşamada doğramaların bir "çıkartmasını" "de facto" olarak kabullendik. Sanırım bizden başkası da bu konumdan pek rahatsız olmayacaktır.



Tasarımın ilk aşamasında brüt beton olarak düşünülen palmiyeler ise iş programının ilk yapılması ile önce müteahhidi, beni, giderek Merih'i düşündürmeğe başladı. İlk aylarla birlikte pek çok "çelik palmye" çizmeğe başladım. Bu arada statikçimiz Danyal Kubin beton çözümleri olgunlaştırmaktaydı. Cemil Bey'de bu çalışmalara eleştiri ve katkılarını getiriyordu. Kalıp firmaları yürütülebilen dev kalıplar ve hatta modellerini geliştiriyorlardı. Çünkü konvansiyonel sistemler ile palmiyeler yapı bittikten bir yıl sonra bitebiliyordu ki bu kabul edilemez bir durumdu. Cemil Bey bir ara prefabrik çözümler de geliştirdi. Ben öğrenciliğimde pek çoğunu görüntülediğim P.L.Nervi slaytlarını tanıyor, Madrid İstasyonu slaytlanma baş vuruyordum. Ama bütün bunlar kafamızdaki etki için ilham kaynağı olmaktan çok uzak kalıyordu. Bir ara uzay kafes bir sistemin ince beton plakalarla kaplanması üzerine bir çalışma bizi tatmin eder gibi oldu. Ne varki tam bu sırada yürürlüğe giren yeni deprem şartnamesi bu çözüm ve betonarme çözümleri iyice zor hale getirdi. Bu mühendislik çalışmalarını Osman Bey yürütüyordu. Benim dev bir ahşap kalıp yaparak palmiyeleri C.P.T den dökme ve tek parça olarak vinçle kaldırma önerimi araştırıyorduk ki bir gün bana bir membran gergi firmasının kataloğunu göstererek bu sistemi önerdi. Sevilla Expo'sunda bu firmanın işlerini

görmüştüm. İlk anda şeffaflığı dışında aradığımız etkiye uygun olduğunu düşündük. Yapımcı şeffaflığı da en aza indirme garantisini verip örnekler gösterince bütün endişelerimiz kalkmış oldu. İmalat resimlerinin koordinasyonunu yine Cemil Bey üstlendi. Havalandırma, otopark egzostları, yağmur suları, bakım platformu hep koordine edilecek konulardı. Yapım aynı zamanda da en ekonomik çözümü getiriyordu. Sonuç süreç içinde planlamanın çok başarılı bir örneği oldu. Tasarım, ithalat, Alman montörlerin çalışması hep arzulandığı şekilde yürüdü; bir tek çelik konstrüksiyon yüklenicisinden kaynaklanan gecikme ve imalat özensizliği iş programını zorladı. Çünkü kule vinçlerin bazı işlerin yapılabilmesi için kaldırılma zamanı gelmişti. Osman Bey bu aşamada kule sökümlerini daha da geciktirmeyerek Türkiye'nin en uzun bomlu mobil vincini kiraladı. Seksenbeş metreye ulaşan bu vincin varlığı ile montaj işleri daha fazla gecikme olmaksızın tamamlandı. Böylece palmyeler katılımcı bir tasarım anlayışı ile her bakımdan, bizce, en iyi şekilde çözüldü.

Başlangıçtaki, daha küçük, fikir projesine göre bile zaten dar olan zaman hızla tükeniyordu. Ayrıca artık kimsenin hatırlamadığı konsensüs sağlamak için geçirilen aylar da buna eklenmişti. Yüksek gerilim hattının bir türlü nakledilememiş olmasının gecikmelerini ise kimse duyumsamıyordu. Bunların üstüne üstelik otobüsçüler için düzenlenen ilk geniş katımlı brifingte Sn.Özfatura herkesin huzurunda Kaşif Bey'e planlanan zamandan da iki ay önce işi bitirme sözü verdirtmeğe kalkışmıştı. O da bu nedenle şantiyeyi zorluyordu. Bütün bunlar ortamı gerginleştiriyordu. Bu arada bazı projelerin de çok ciddi geliştirme zorunlulukları çıkıyordu. Çalışma sistemi içinde proje tetkik ve onay süreleri de çok hızlı oluyordu. Yazıhanelerin hiç penceresiz olmaları temel kabulü ile yapılan havalandırma projeleri üst katlarda doğrama ısrarı nedeni ile yeniden taşaron firma tarafından yapılıyor, kuru trafoları TEDAŞ red edince (aylar sonra niye öyle yapmadınız da dendi) yeni projeler üretiliyordu. EKE tesisat, ARMA elektrik projelerini defalarca elden geçirip koordinasyona sundular. Bu süreçte hoparlör sayısına kadar koordinasyonda denetimi sağlamaya çalıştık sanırım büyük ölçüde muvaffak olduk. Zaman zaman bir hava kanalı dirseğinin kordinasyon toplantısında kararlaştırıldığı gibi yapılmamış olması sorun yaratabiliyordu (neyse,şimdi bu bizim de gözümüzü tırmalamıyor). Osman Bostancıoğlu'da bir yandan işletme ile ilgili konular koordine ediyor, elektronik akıllı kart sistemini (girişten çıkışa otobüslerin denetim ve ödemeleri), elektronik kalkış tablosunu, temizlik, çöp, güvenlik konularını başan ile geliştirip koordinasyonunu sağlıyordu.

Son birkaç ay sekizyüzü aşkın insanın çalıştığı şantiyede artık yeni bir karar üretmek imkansızdı. Açılış stresi içinde müteahhidin bütün mali kaynakları da zorladığını hissediyorduk. İş, hakkı olan zamanın ve para akışının çok önüne geçmişti, Bazı ek kaynakları Başbakanın özel ilgisi ile sağlanabildiğini zaman zaman işitmiştik. Bazı malzeme üreticileri de önceden verdikleri sözlerini gerçekleştiriyorlardı. Granit üreticisi bütün olanaklarını zorlamasına karşın gerekli miktarda mal veremedi. Yer döşemelerinde aşama aşama kontrollü bir değişiklik yaptık. Ama bizi en çok kent içi yol bağlantılarının açılışa yetişmeme ihtimali endişelendiriyordu. Ve nitekim öyle oldu. Buna metro çalışmaları nedeni ile eski otogarın da tahliyesi zorunluluğu eklenince tesis geçici bağlantılar ile açıldı. Bu yazının yazıldığı 99 Şubat ayında da bu şekilde hizmette olması hak etmediği haklı eleştirilere neden olmakta. Ayrıca otogar çevresindeki yol ve kanal çalışmaları da son aylarda hızlandı ve elbet açılıştan sonra da sürmekte.

Sanırım İzmir'liler istim gibi arkadan gelen devlet ve belediye çalışmalarının sona ermesinden sonra "yeni otogar" keyfini yaşamaya başlayabilecekler.

Bu yazı daha çok süreci, süreç içinde yapılan mimarlığı aktarmak amacı ile yazıldı. Umarız yapıyı görenler kullananlar da bu bağlam içinde değerlendirirler; bu sürecin geleneksel mimarlığımızın da süreci olduğunu anımsayarak ●





İZMİR ŞEHİRLERARASI OTOBÜS TERMİNALİ İNŞAATI ALT YÜKLENİCİ VE TAŞERONLAR LİSTESİ

PREFABRİK İMALATLARI:

AFA PREFABRİKE BETON SAN. VE TİC.

MERMER KAPLAMA İŞLERİ:

AKTAŞ MERMER SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.

ALÜMİNYUM DOĞRAMA / GİYDİRME CEPHE İŞLERİ:

ALTES ALÜMİNYUM SAN VE TİC.LTD. ŞTİ.

ELEKTRİK PROJE VE UYGULAMA İŞLERİ:

ARMA MÜHENDİSLİK SAN VE TİC. A.Ş.

ASFALT İŞLERİ:

ASMEK ASFALT SAN. A.Ş.

PALMİYELER PVC MEMBRAN PROJE VE UYGULAMA İŞLERİ:

CENO TEC GMBH

PALMİYELER ÇELİK KONSTRÜKSİYON İMALATLARI:

NUROL ÇELİK MONTAJ TİC. A.Ş.

MEKANİK VE TESİSAT İŞLERİ:

EKE İNŞAAT VE TES. TİC. A.Ş.

MUHTELİF DEMİR İMALATLARI:

EFENDİOĞLU SAN VE TİC. LTD. ŞTİ.

MOBİLYA İŞLERİ:

FORM MOBİLYA DEKORASYON TURİZM İNŞ. SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

DOĞAL GRANİT KAPLAMA İŞLERİ:

GRANİTAŞ GRANİT SANAYİ VE PAZARLAMA A.Ş.

PRES BETON İŞLERİ:

GÜSAY GÜZEL SANATLAR YAPILAŞMA TAHH. VE TİC. LTD. ŞTİ.

İÇ BOYA İŞLERİ:

HALİM GÜVEN MİMARLIK İNŞ. DEK. SAN. TİC.LTD. ŞTİ.

ASMA TAVAN ALÇIPAN TAŞYÜNÜ İŞLERİ:

HASAY İNŞ. MÜH. TES. SAN. LTD. ŞTİ.

GENEL WC ARA BÖLME SİSTEMLERİ:

KALİTE AHŞAP MALZEMELERİ SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.

KALIP VE BETON İŞÇİLİK TAŞERONU:

SEZER İNŞAAT, SEZER PALABİYİK

DİLATASYON YALITIMLARI:

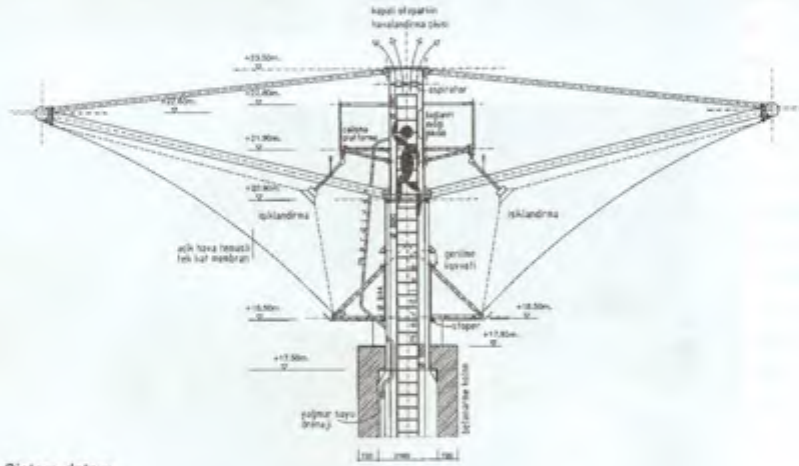
SİKA - DETEKS

DEMİR KALIP BETON İŞÇİLİK TAŞERONU:

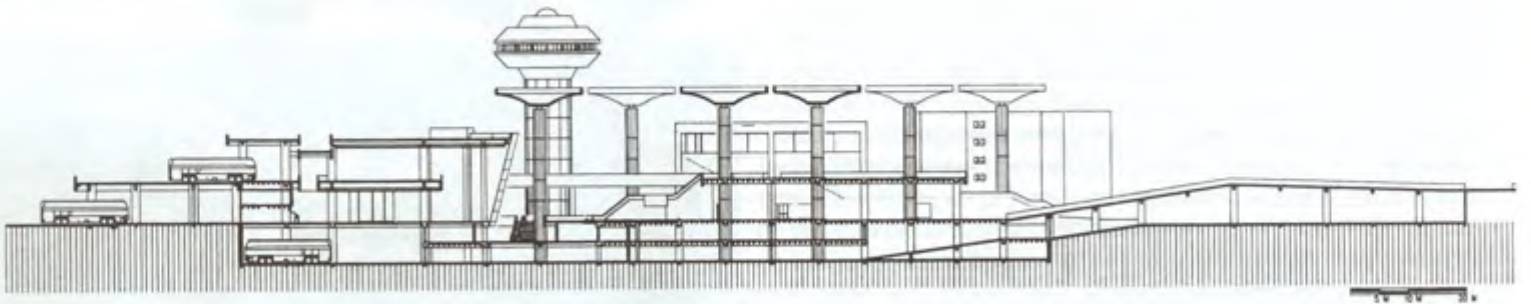
UYAR İNŞ. SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

ISI CAM İMALATLARI:

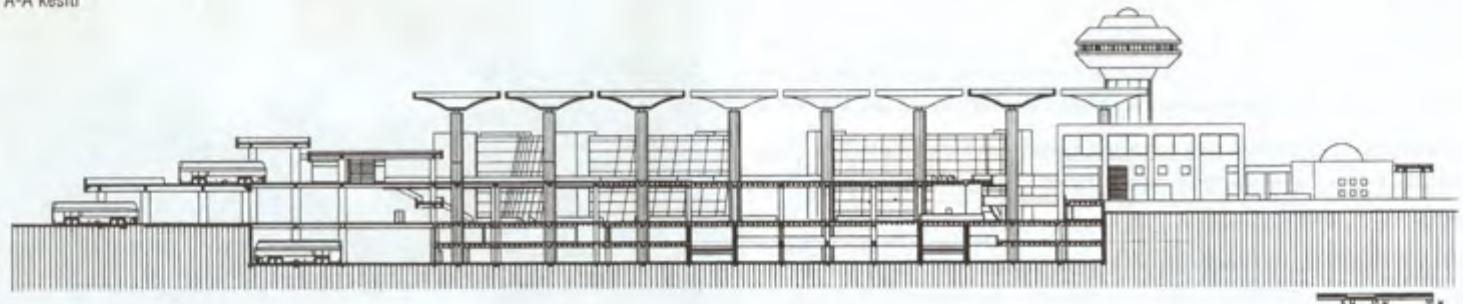
YORSAN



Sistem detayı



A-A kesiti



B-B kesiti