

İZMİR ATATÜRK MEYDANI PEYZAJ TASARIMI ÖNERİSİ LANDSCAPE DESIGN PROJECT OF İZMİR ATATÜRK SQUARE

Seyed Mohsen Hashemi BAROUGH¹, Nurhan KOÇAN^{2*}

^{1,2} Bartın Üniversitesi Mühendislik Mimarlık ve Tasarım Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü,
nkocan@bartin.edu.tr,

¹ORCID: 0000-0002-5645-260X, ²ORCID: 0000-0001-9433-7007

Özet

Kent meydanları genellikle kentlerin merkezinde bulunan kamusal mekanlar olarak kent sakinleri tarafından özel günlerde sosyal, kültürel, siyasi ve ticari amaçlar için kullanılan mekanlardır. Bu çalışmada İzmir Atatürk (Konak) meydanı çalışma alanı olarak seçilmiştir. Valilik binası, belediye binası, İzmir'in simgesi olan saat kulesi bu meydanda yer almaktadır. Alan konumu ile kentin merkezini oluşturan, otobüs, metro, tramvay ve vapur ulaşımının yapıldığı önemli bir noktadadır. İzmir'in en büyük, yoğun ve önemli meydanı olan alanın mekansal kullanımının düzenlenmesi, fiziksel ve görsel olarak alanın cazibesinin artırılması bu çalışmanın amacını oluşturmaktadır. Çalışmada, alanın sorunlu noktalarının çözümüne ilişkin öneriler geliştirilmiş ve bir konsept dahilinde tasarımlar yapılmıştır. Projenin çiziminde AutoCAD 2020, Adobe Photoshop 2020, 3Dsmax 2020 ve Corona renderer 5 programlarından yararlanılmıştır. Çalışmada önerilen projenin ve sunulan önerilerin, alanın mekansal kalitesine olumlu etki yapacağı ve kent imajı için artı değer katacağı öngörülmektedir. Sonuç olarak fonksiyonel alan kullanımları yanı sıra kent halkının daha rahat, keyifli kullanabileceği ve yeşil alanlarla bütünleşmiş bir alan kazanılmış olacaktır.

Anahtar Kelimeler: Meydan, Peyzaj tasarımı, Atatürk meydanı, İzmir.

Abstract

Town squares are public spaces that generally located in the center of cities. It is used by the residents of the city for social, cultural, political and commercial purposes on special occasions. Izmir Atatürk (Konak) square was chosen as the study area. The governor's office, the municipality building, the clock towers that the symbol of Izmir is located in the square, and it also constitutes an important center of the city with its location where bus, metro, tram and ferry transportation is made. The purpose of the study is to organize the spatial use of the area, which is the biggest, densest and most important square of Izmir, and to increase the physical and visual appeal of the area. In the study, suggestions for the solution of the problematic points of the area were developed and designs were made within a concept. AutoCAD 2020, Adobe Photoshop 2020, 3Dsmax 2020 and Corona renderer 5 programs were used in the drawing of the project. It is predicted that the proposed project and the suggestions presented in the study will have a positive impact on the spatial quality of the area and add value for the city image. As a result, in addition to the functional area uses, an area integrated with the square and green areas will be gained where the people of the city can use it more comfortably and happily.

Keywords: Square, Landscape design, Atatürk square, İzmir.

Giriş

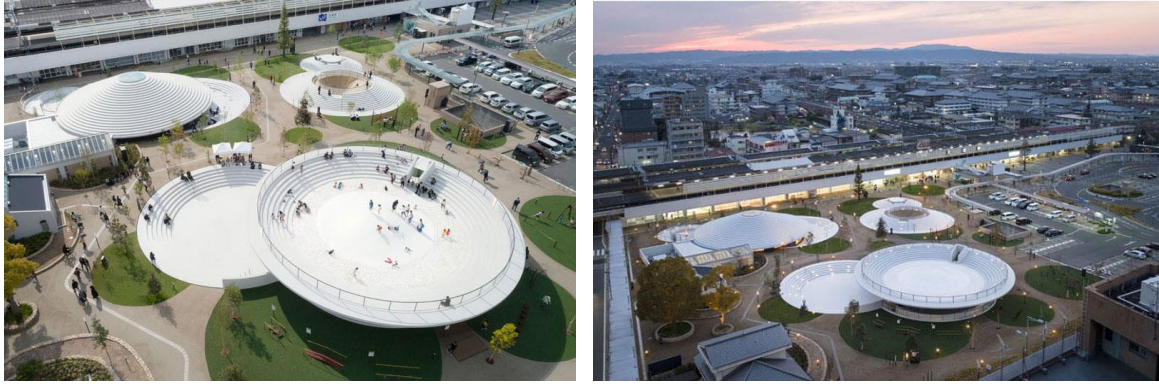
Peyzaj mimarları her zaman tüm canlılar için uygun mekanlar sağlamaya çalışmaktadır. Kentlerde çok sayıda insanı toplamak ve buluşmak için yerler tasarlamak, şehri canlandırmak için başarılı ve güçlü bir araçtır. Bu bakımdan meydanlar ve plazalar kentlerin şekillenmesinde etkin rol oynamaktadır.

Belirli bir plan kapsamında mekansal ve ekolojik anlamda tasarımları yapılmış çeşitli uluslararası örnekler kullanıcılarına kaliteli ortamlar sunmaktadır. Seul şehrinde Magok meydanı bu örneklerden biridir. Bu meydanın tasarımı, sabit bir program sağlamak yerine, çevresindeki insanların hareketine tepki veren esnek bir düşünceyle oluşturulmuştur. Bu meydanda istasyon çıkışları boyunca zemin kotu ile bodrumu birbirine bağlayan 3 istasyonun kesiştiği bir merkez noktası yer almaktadır. Bu alan program, performans, sergi gibi etkinlikler için iyi bir mekansal deneyim yaratmaktadır. Meydanın tasarımı, çevredeki manzaraya uyan ve meydanda tek bir yapı oluşturan metro girişi ile minimal düzeydedir. Bu tasarım zemin seviyesini yükselterek yapılmıştır ve etrafındaki kent kullanımları için bir arka plan görevi yapmaktadır. Yeşil alan sağlamak ve kültürel etkinlikler için maksimum alan oluşturmak için yollara gölgeli ağaçlar yerleştirilmiştir (Şekil 1a,b) (Arch Daily, 2019).



Şekil 1a,b: Magok meydanı (Arch Daily, 2019)

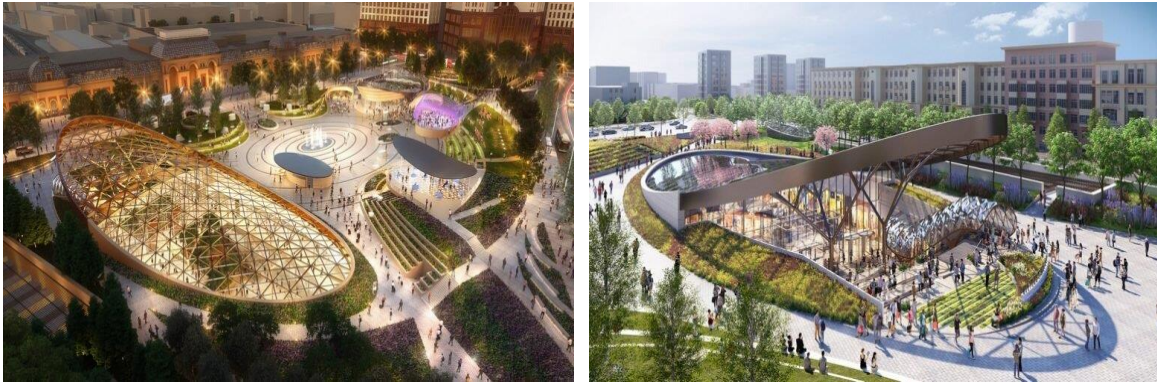
Plaza meydanı Japon mimar Nendo tarafından Çin'de tasarlanmıştır. Birçok kişiye ev sahipliği yapan Plaza meydanı 6000 m² alana sahiptir. Bu meydan çeşitli etkinlik ve buluşmalara ev sahipliği yapan yarı kapalı bir alandır. Meydandaki ana binada okuma odası, çocuk oyun alanı ve küçük bir dükkan bulunur. Binada kullanılan mobilyaların çoğu ahşap olup sıcak ve samimi bir atmosfer yaratılmıştır. Bu alandaki birçok beton yapının şantiye dışında inşa edilmesi ve daha sonra şantiyede kurulması, inşaat hızını ve ekonomisini önemli ölçüde azaltmıştır (Şekil 2a,b) (Arel, 2017).



Şekil 2a,b: Plaza (Arel, 2017)

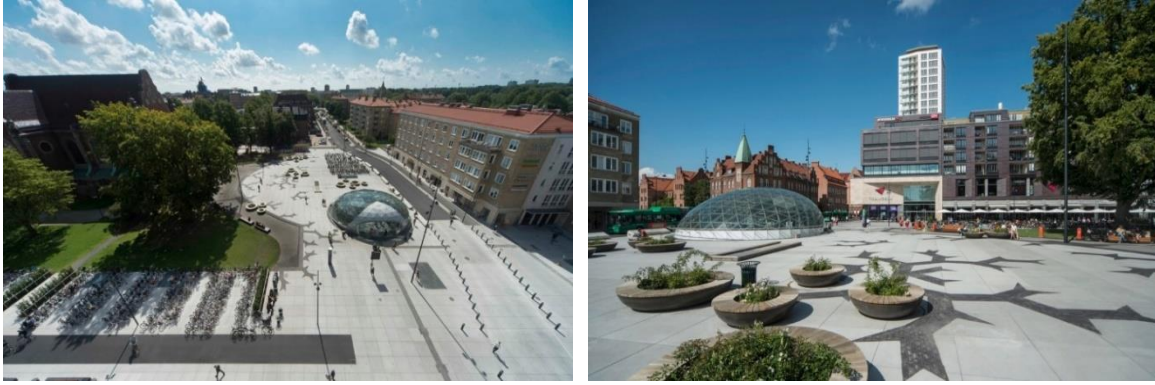
Yeni Paveletskaya halk meydanı, Moskova'da yer almaktadır. Paveletskaya parkın uzun süredir devam eden popülaritesi, halka açık metrosu, ulaşım aktiviteleri ve farklı büyüklükteki çeşitli etkinlikleri düzenlemeye olanak tanıyan esnek ve geniş mekanlarından kaynaklanmaktadır. Merkezi çok amaçlı plaza, çeşitli çeşmeleri, tiyatro platformlarını ve paten pistlerini barındıracak şekilde tasarlanmıştır. Kamusal meydan, her mevsim ve günün her saatinde kentsel yaşamın canlı ritmini betimleyen diğer birçok açık alanla bağlantılıdır. Moskova'daki Paveletskaya halk meydanı, park tasarımı ve mimarisiyle sınır ötesi işbirliğinin sayısız faydasını tam olarak gösterecek kentsel peyzaj oluşumunun bir örneğidir (Şekil 3a,b) (İmna, 2020).

58



Şekil 3a,b: Paveletskaya halk meydanı (İmna, 2020)

Triangeln metropol bölgesi, İsveç'te Malmö'nün merkezinde yer almaktadır. Bölge 37.000 yolcu için hizmet veren en yoğun kentsel alanlardan biridir. Bu bölge kentsel plaza gibi bir mekan olarak kentsel açık alan, kentsel donatı ve beton ayırıcı göstergeleri, akıllı aydınlatma ile kullanıcılarına yüksek bir mekan algısı ve anlayışı sunar. Tasarım fraktal bir yapıdan türetilmiştir (Şekil 4a,b) (Setavin, 2022).

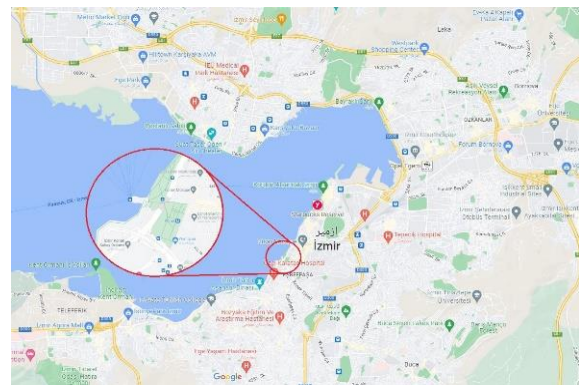


Şekil 4a,b: Konsthall kent meydanı (Setavin, 2022).

Dünya’da yukarıda verilen örneklere benzer birçok meydan örneği yer almaktadır. Bu çalışma İzmir Atatürk meydanında yapılan mekansal analizler sonucunda; alanın mevcut durumda kentin birinci odak merkezi olduğu ancak alanın çevresindeki kentsel odaklar ile bütünleşme sağlayamadığı ve sosyal, kültürel aktiviteleri karşılamada yetersiz kaldığı gerçeğinden yola çıkılarak mekanın kalitesinin ve kullanımlar arasındaki fonksiyonelliğin artırılması düşüncesinden hareketle ortaya çıkmıştır. İzmir Atatürk meydanında mevcut durumda alan kullanımını konusunda düzensizlikler bulunmaktadır. Aynı zamanda bu meydanın çevresinde çok fazla devlet dairesi olması, alanın esnek kullanımını etkilemektedir. İzmir’in en büyük ve en yoğun meydanı olan alanın mekansal kullanımının düzenlenmesi, fiziksel ve görsel olarak alanın cazibesinin artırılması bu çalışmanın amacını oluşturmaktadır.

1. Materyal

Çalışma alanının yer aldığı İzmir kenti, Türkiye’nin batısında, Ege Bölgesi’nde yer alır (Şekil 5, 6).

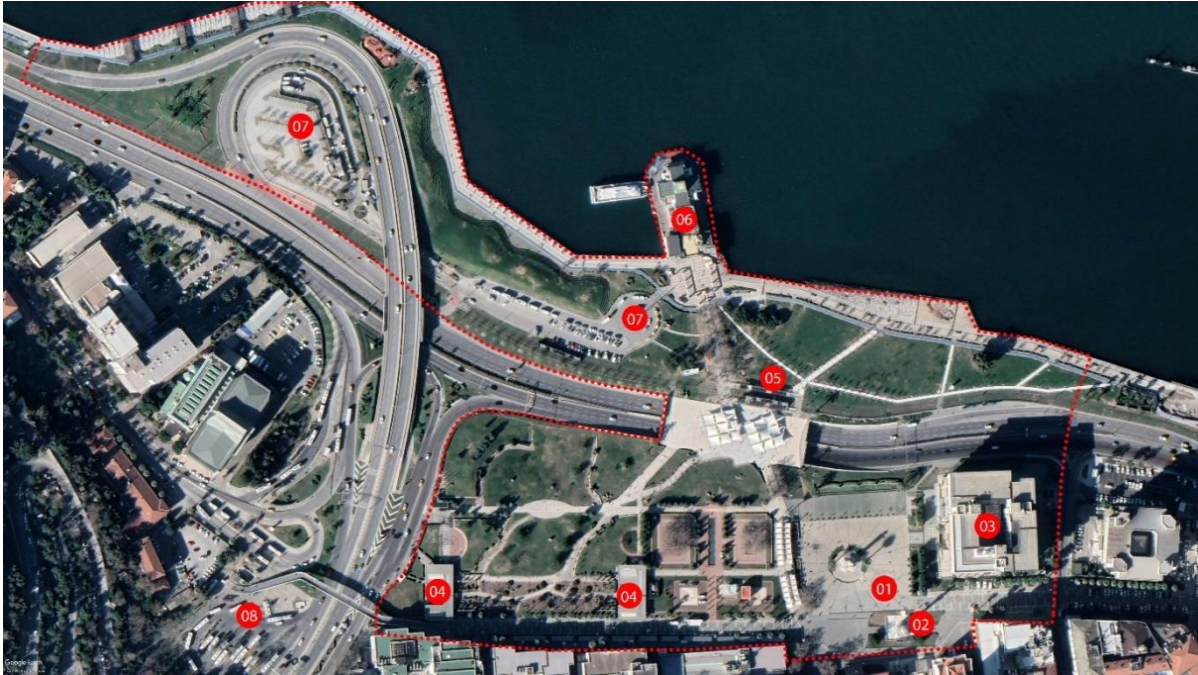


Şekil 5: Çalışma alanının Türkiye içindeki konumu

Şekil 6: Çalışma alanının İzmir içindeki konumu

İzmir Türkiye'nin en kalabalık üçüncü şehridir. Nüfusu 2020 itibarıyla 4.394.694 kişidir. Bu nüfus; 30 ilçe ve bu ilçelere bağlı 1.297 mahallede yaşamaktadır (İçişleri Bakanlığı, 2019). İl, Aydın, Balıkesir, Manisa illeri ile Ege Denizi ve Ege Adaları ile çevrilidir (Güzel İzmir, 2021). Akdeniz iklim kuşağında kalan İzmir'de yazları sıcak ve kurak, kışları ılık ve yağışlı iklim hakimdir. Dağların denize dik uzanması ve ovaların İç Batı Anadolu eşiğine kadar sokulması, denizel etkilerin iç kesimlere kadar yayılmasına olanak vermektedir. Ancak, il bütününde yükseklik, bakı ve kıydan uzaklık gibi fiziksel coğrafya farklılıkları, iklim farklılıklarına da yol açmaktadır (İzmir'de Yaşam, 2022).

Çalışma alanını oluşturan Atatürk meydanı Hürriyet gazetesinin 2 Eylül 2005 tarihinde yaptığı yarışmada Türkiye'nin en güzel meydanı seçilmiştir. Bu meydan halk tarafından Konak meydanı olarak anılır. Ancak meydanın ismi 15 Şubat 1937'de belediye meclisi kararıyla verilmiştir. Fakat bu isim resmi işlemler dışında kullanılmamıştır. Atatürk meydanı ulaşım açısından İzmir'in en hareketli ve kalabalık noktası sayılır. Kentte vapur iskelesi, tramvay, metro, otobüs, toplu taşıma araçlarını bulunduran tek alan Atatürk meydanıdır (Şekil 7).



Şekil 7: Çalışma alanı ve yakın çevresi

1. Saat kulesi
2. Konak camisi
3. Belediye binası
4. Metro istasyonu
5. Tramvay durağı

6. Vapur iskelesi
7. Otopark
8. Otobüs durağı

2. Yöntem

Çalışmada öncelikle çalışma alanının sınırı belirtilmiş ve alanın genel analizi yapılmıştır. Alanda yapılan yerinde gözlem ve değerlendirmeler ile alandaki sorunlu noktalar ile mevcut haliyle korunacak alanlar tespit edilmiştir. Google Earth görüntüleriyle alanın kentsel bağlantıları incelenmiştir. Çalışmada sorunlu alanların çözümü ve geliştirilmesi gereken potansiyel doğrultusunda bir konsept belirlenmiş ve tasarımlar yapılmıştır. Projenin çiziminde AutoCAD 2020, Adobe Photoshop 2020, 3Dsmax 2020 ve Corona renderer 5 programlarından yararlanılmıştır. Sonuç ürün üç boyutlu görseller şeklinde sunulmuştur.

3. Bulgular

3.1. Çalışma Alanı ve Yakın Çevre Analizi

Belirlemiş olduğumuz alan sınırında saha çalışmaları ve analiz sonucu edilen bulgular aşağıdaki şekil ve açıklamalarla belirtilmiştir. Metro istasyonunun giriş ve çıkış (Şekil 8, 9) noktalarında büfe ve restoranların yaratmış olduğu kalabalık, düzensizlik ve koku açısından sorunlar bulunmaktadır. Bu noktaların konumu değiştirilmeyecek ancak büfe ve restoran gibi kısımları daha düzenli hale getirilecektir.



Şekil 8, 9: Metro istasyonu giriş-çıkışları

Konak camisi (Şekil 10) ebat olarak küçük metrajda olduğu için camiye ibadet için gelen insanlar cami dışında kalmaktadır. Bu caminin dışarıda kendine ait bir sınırı olmadığı için bu noktada bir takım düzensizlikler yaşanmaktadır. Bu sorunlar giderilecektir. Ayrıca Atatürk

meydanını Konak camisinden Çankaya'ya bağlayan cadde (Şekil 11) meydan çevresinde bulunan devlet dairelerinde çalışan memurların araba park etmeleri için kullanılan bir alandır. Konak otoparkının alana çok yakında bulunması nedeniyle bu alan sadece yaya kullanımına ayrılacak ve araçlara kapatılacaktır.



Şekil 10: Konak camisi

Şekil 11: Atatürk meydanını Çankaya'ya bağlayan cadde

2020 İzmir depreminden sonra İzmir belediye binası (Şekil 12) büyük hasar görünce bu binanın yıkılması ve yeniden inşa edilmesi kararı alınmıştır. Bu alana yapılacak yeni binanın kesinlikle meydanla uyumlu olması gerekmektedir. Yeni belediye binası için öneride bulunulacaktır.



Şekil 12: İzmir belediye binasından bir görünüm

Şekil 13: Atatürk anıtından bir görünüm

Meydanın Atatürk ismini vurgulayan öğelerin mevcut durumda yetersiz olması durumu halk tarafından yetkililere sıklıkla iletilmektedir. Bu talepler doğrultusunda 2021 yılında meydana yeni bir Atatürk anıtı konumlandırılmıştır (Şekil 13). Çalışmada bu anıtın talebi karşılamadaki

yetersizliği düşünülerek yeni bir anıt önerisinde bulunulacaktır. Ana caddenin üzerindeki köprü ve vapur iskelesini meydana bağlayan noktada asma germe çadırlar mevcuttur (Şekil 14). Yaz döneminde sıcak ve güneşten, kış döneminde yağıştan korunmak için kullanılan bu alan sokak sanatlarının odak noktasıdır. Mevcut durumda bu çadırlar hasar görüp eskimiş oldukları için aynı konumda yenilenecektir. Vapur iskelesinin hemen yanından başlayan otopark (Şekil 15) oldukça geniş bir yer kaplamaktadır. Bu alanın mevcut durumda hizmet vereceği araba sayısı az olduğu için bu kısımda yeni bir otopark alanı önerilecektir.



Şekil 14: Asma germe çatılar

Şekil 15: Alanda bulunan otoparktan bir görünüm

Atatürk meydanında yeşil alanlarda herhangi bir düzen veya tasarım söz konusu değildir (Şekil 16, 17).



Şekil 16, 17: Atatürk meydanında yer alan yeşil alanlar ve yaya yolları

Alan oldukça karışık. Alan içinde insanların gelişigüzel kullanımlarından kaynaklanan patika ve izler ortaya çıkmıştır. Yağışlı günlerde bu yollar oldukça çamurlu ve kullanışsız hale gelmektedir. Bu nedenle alan içindeki yollar yeniden tasarlanacaktır.

Tramvay hattı yaya yolları ve insanların arasından geçtiği için bazı durumlarda tehlikeli bir toplu taşımaya dönebilmektedir. Bu konuda önerilerde bulunulacaktır (Şekil 18, 19).



Şekil 18, 19: Tramvay durağı ve çevresi

Vapur iskelesinin giriş ve çıkış noktası (Şekil 20) eski zamanlardan itibaren aynı konum ve durumdadır. Büfeler, restoranlar ve mağazalar için bir düzenleme önerilecektir. Vapur iskelesinden Kemeraltı çarşısına kadar devam eden yaya yolu (Şekil 21) oldukça önemli olup bu yolun potansiyeli değerlendirilecektir.



Şekil 20: Vapur iskelesinden bir görünüm

Şekil 21: Vapur iskelesinden Kemeraltı çarşısına olan yaya yolu

Tasarım sonrası genel olarak bakıldığında yeşil alan oranının azaltılmaması hedeflenmiştir. Alanı yapılarla doldurup meydanın ferah görüntüsü bozulmayacaktır. Atatürk meydanının genel görüntüsü (Şekil 22), otobüs durağının (Şekil 23) konumu ve ulaşım hattı değiştirilemez durumdadır. Bu nedenle tasarımda bu konuya girilmeyecektir.



Şekil 22: Atatürk meydanının genel görünümü

Şekil 23: Otobüs durağından bir görünüm

3.2. Meydan Tasarımı

Meydan tasarımına öncelikle boşluk doluluk analizi yapılarak başlanmıştır. Bu şekilde tasarlanacak alan sınırı belirlenmiştir. İkinci adımda alan içinde ve çevresinde yer alan yeşil alanlar ve bitkisel dokular tespit edilmiştir. Bu öğelerden korunacak olanlar ile yerlerinin değiştirilmesi gerekenler belirlenmiştir. Tasarım öncesi birinci ve ikinci aşamaya dair analizler Şekil 24’de verilmiştir.



Şekil 24: Tasarım öncesi çevre analizleri (a. yollar ve çalışma alanı sınırı, b. yeşil alanlar, c. yapısal alanlar, d. çevredeki yeşil alanlar)

Tasarımın hedefi; her kesimden farklı ilgi alanlarına sahip insanları, aktiviteye ve etkileşime davet ederek bir araya getirmek ve insanlar arasındaki sosyal etkileşimi teşvik etmektir. Bu meydan İzmir’in vitrini olarak turistlerin listesinde birinci sırada yer almaktadır. Bu sebeple meydana bulunan insanların hareketleri ve alan tercihleri yerinde gözlenmiştir. Burada amaç insanların ilgilerini çekip zaman geçirmek, buluşmak, eğlenmek ve özel günlerdeki törenleri karşılamak için bir tasarım yapmaktır.

Tasarımın çıkış noktası meydana ismini veren ve kent için önemli olan Atatürk ismini ön plana çıkarmak olacaktır. Atatürk’ün hayatını bir simge ile nitelendirmek istediğimizde yapılan

araştırmaların çoğu sonsuzluk simgesine gitmektedir. Bu nedenle konseptin logosu ve çıkış çizgileri sonsuzluk simgesinden başlamıştır (Şekil 25).



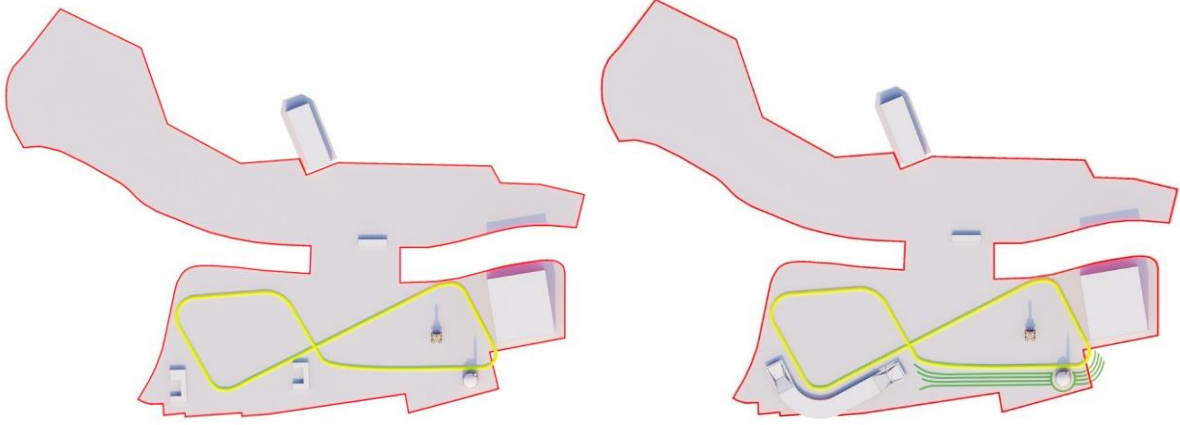
Şekil 25: Tasarımın çıkış noktası ve proje logosu

Sonsuzluk konseptini alana doğru bir şekilde uygulamak için bir aks belirlemek istenmiştir (Şekil 26). Google Earth programında İzmir, Atatürk meydanından Ankara, Anıtkabir'e doğru bir hat çizilmiştir (Şekil 27). Bu hatlar alanda işaretlenip konseptin şekillendirilmesi için destek hattı olarak kabul edilmiştir (Şekil 28).



Şekil 26, 27, 28: Sonsuzluk simgesi uygulama aksı ve alana geçiş aşamaları

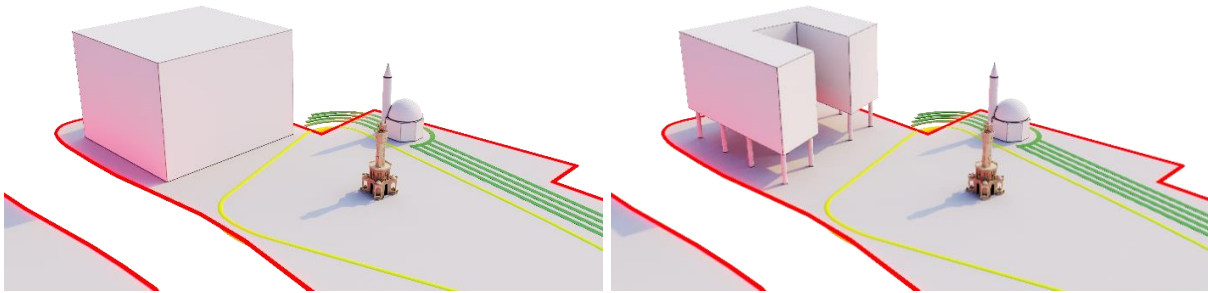
Konsept simgesinin alan içinde yerleştirilmesinden (Şekil 29) sonra diğer öğelerin konseptle uyumu düşünülmüştür. Öncelikle metro istasyonlarının birleşimi düşünülmüş ve büfe ile restoran alanlarını kaplayacak şekilde bir teras oluşturulmuştur. Kullanıcılar bu terasın hem üst bölümünden hem de alt kısmındaki gölgesinden faydalanacaktır. Ayrıca Konak camisinin etrafında düzensiz durumdaki çim alanlar da düzenli ve konsept akslarıyla uyumlu hale getirilmiştir (Şekil 30).



Şekil 29: Konsept simgesinin alana yerleştirilmesi

Şekil 30: Konak cami çevresinde oluşturulan teras ve çim alanlar

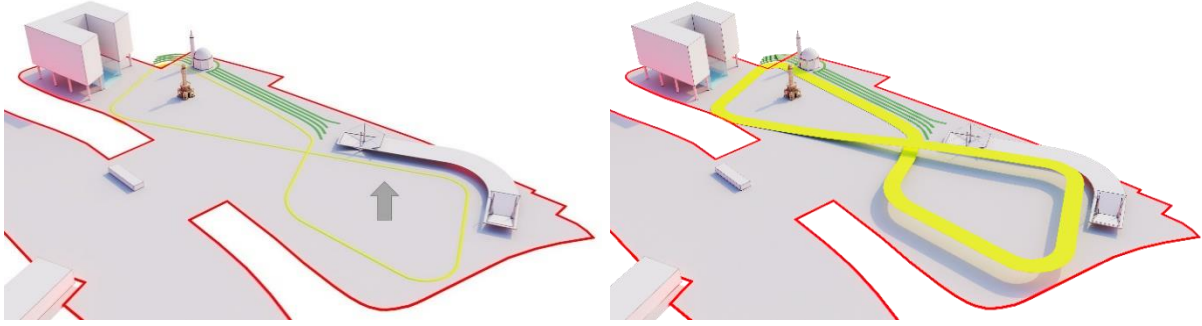
Çalışmanın diğer adımı belediye binasıdır. Bu bina 2020 yılı İzmir depreminden sonra ciddi şekilde hasar görmüştür ve yıkılma kararı alınmıştır (Şekil 31). Tasarımda meydanın sınırlarını belirlemesi açısından ve İzmir kent geçmişinde yer alması nedeniyle bu bina aynı yerde, eskisinden daha az metrajda yer alacak şekilde konumlandırılmıştır. Bina zeminden itibaren üç katlı olacaktır. Bu fikirle yapısal alandan yer kazanılmış ve meydanın yüz ölçümü artırılmıştır. Ayrıca yaz döneminde insanların oturma, buluşma ve dinlenmeleri için gölgeli bir alan sağlanmıştır. Binanın orta kısmı açık olacak şekilde tasarlanmış bu fikir ile tüm binanın ışık alması ve meydanı görmesi sağlanmıştır (Şekil 32).



Şekil 31: Yeni belediye binasının konumlandırılması

Şekil 32: Belediye binası zemininin ayağa kaldırılması

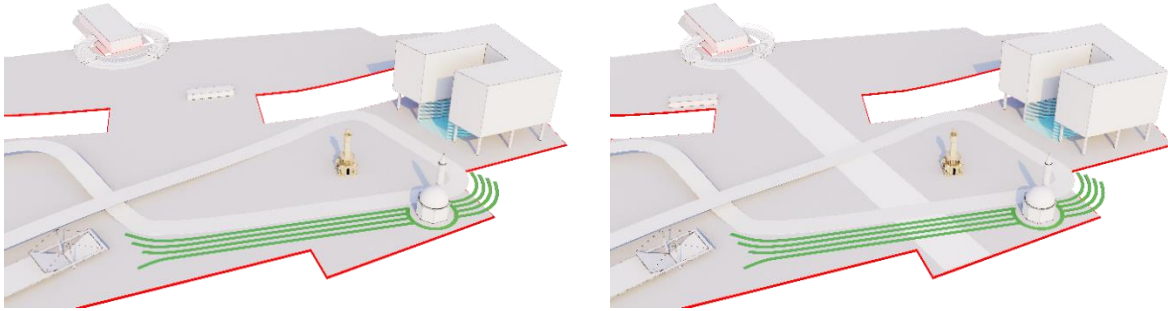
Sonsuzluk simgesiyle oluşturulmuş konsept hattı yürüyüş yolu olarak değerlendirilmiştir (Şekil 33). Saat kulesi tarafından sıfır koduyla başlayıp hafif eğimle yaklaşık 10 m yüksekliğe kadar çıkan bir yol oluşturulmuştur (Şekil 34).



Şekil 33: Sonsuzluk simgesinin yaya yoluna dönüşümü

Şekil 34: Yaya yolunun ayağa kaldırılması

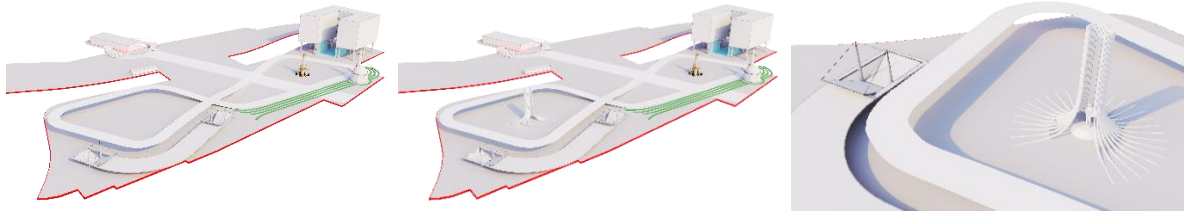
Atatürk meydanının en yoğun ve kalabalık hattı vapur iskelesinden Kemeraltı çarşısının girişine doğru olan bölümdür (Şekil 35). Vapur, tramvay ve metrodan inen insanlar, sahilden Atatürk meydanına ulaşan insanlar, Kemeraltı ve devlet dairelerine gidecek olanlar bu aks boyunca hareket etmektedirler. Bu nedenle tasarımda bu hat malzeme ve renk farkıyla ayrılmıştır (Şekil 36).



Şekil 35: Vapur iskelesi-Kemeraltı giriş hattının ve kullanımların belirlenmesi

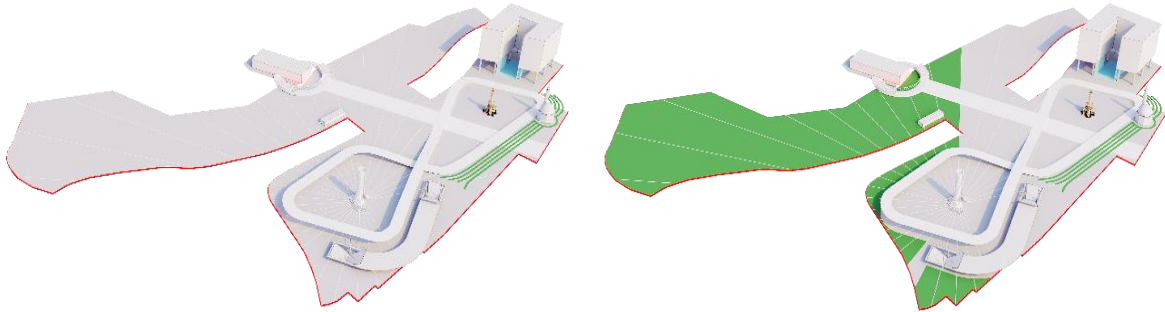
Şekil 36: Vapur iskelesi-Kemeraltı giriş hattı döşeme farkı yol önerisi

Tasarımın en önemli kısımlardan biri anıt olacaktır. Anıtın formu ve anlamı kadar konumu önemlidir. Bu sebeple konumu, alanın merkezi olacak şekilde belirlenmiştir (Şekil 37). Sonsuzluk simgesinin bir tarafında saat kulesi diğer tarafında anıtın konumlandırılması düşünülmüştür (Şekil 38). Anıt form olarak zeminden çıkıyor algısını yaratacaktır. Bu anıtın bir kısmı açık olacak ve açık taraf konsept doğrultusunda Ankara yönüne bakacaktır. Anıt içinde Atatürk heykeli bulunacaktır (Şekil 39).



Şekil 37, 38, 39: Anıtın yerinin belirlenmesi ve konumlandırılması aşamaları

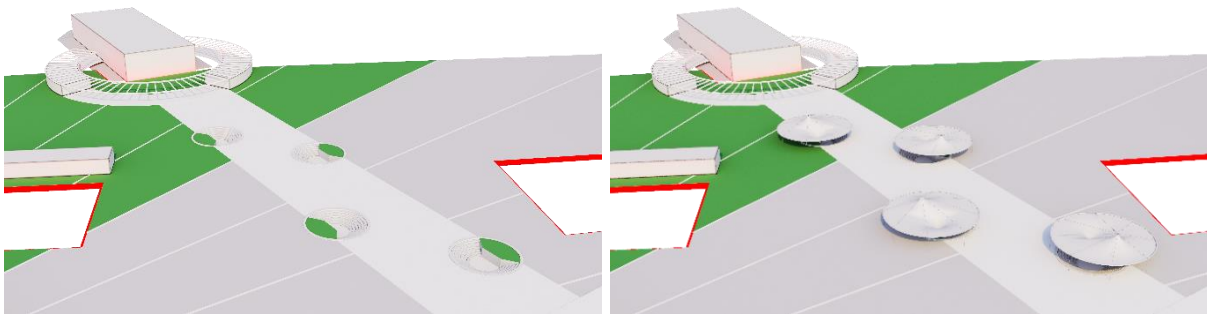
Anıtın dikkat çekmesi ve fark edilmesi için zemin üzerinde olan hatları tamamen alanın etrafında çizgisel olarak devam ettirilmiştir. Bu fikir ile alanın her tarafındaki çizgiler insanları anıta doğru yönlendirecektir (Şekil 40). Ayrıca tasarımın başında çalışma alanından alınan yeşil alanlar tasarım hatlarından destek alarak geri getirilmiş olacaktır (Şekil 41).



Şekil 40: Anıtın çizgisel olarak zeminde devam ettirilmesi

Şekil 41: Alandaki yeşil alanların anıttan çıkan çizgisel akslarla oluşturulması

Mevcut durumda yoğun ve kullanışlı olan ana yaya yolunda sokak sanatlarıyla ilgilenenler için yol kenarlarında küçük amfi tarzı alanlar oluşturulmuştur (Şekil 42). Ayrıca yazın sıcak ve güneşten, kışın yağıştan korumak için bu hattın üzeri gölgeliklerle kapatılmıştır (Şekil 43).



Şekil 42, 43: Sokak sanatı ile ilgilenenler için mekanların belirlenmesi ve konumlandırılması

Düzensiz durumdaki otopark alanı toplu hale getirilip iki katlı olarak tasarlanmıştır (Şekil 44).



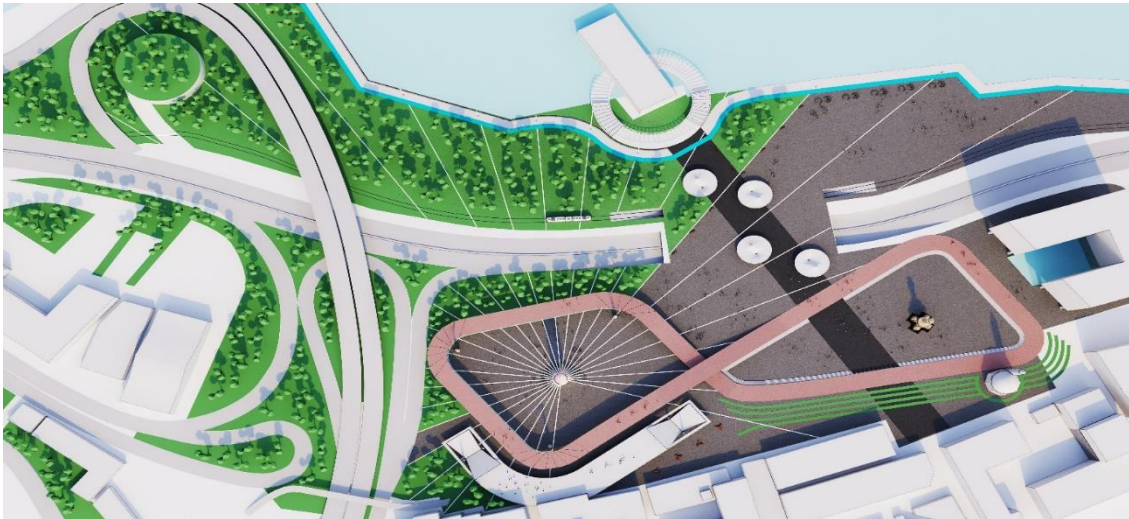
Şekil 44: Öneri katlı otoparkın konumlandırılması

Otopark, alanın en kullanışsız yerinde konumlandırılmıştır. Binanın yeşil alandan çok bağımsız olmaması için çatı kısmı çatı bahçesi olarak düşünülmüştür. Sahil kenarında yaya yolu ve bisiklet yolu devam ettirilmiştir. Sonsuzluk simgesinden oluşan yürüyüş yolu kablolu kolonların desteğiyle sabitlenmiştir. Ayrıca yaya yolunun tam hizasında zeminde az derinliği olan bir havuz konumlandırılmıştır.

70

Sonuç

Projenin nihai halinin plan görüntüsü Şekil 45’de verilmiştir.



Şekil 45: Tasarımın plan görüntüsü

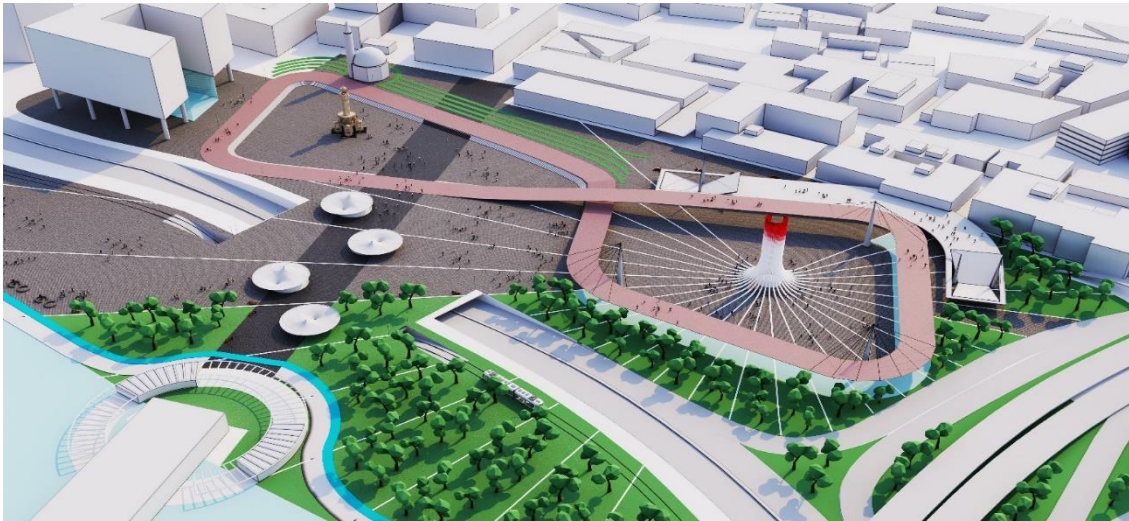
Proje ile tasarımın güneydoğudan (Şekil 46), güneybatıdan (Şekil 47), doğudan (Şekil 48) ve kuzey (Şekil 49) yönlerinden genel görüntüsü üç boyutlu olarak verilmiştir.



Şekil 46: Tasarımın güneydoğudan genel görüntüsü

Çalışma sonunda elde edilen tasarımın, alanın mekansal ve görsel kullanımını artıracığı öngörülmektedir. Mevcut durumda kentsel donatıları eskimiş, yeni eklentilerle tasarımı bozulmuş, kullanıcıların ihtiyaçlarını yerine getirme konusunda yetersizlikleri bulunan, eskimiş kent meydanının yapılan tasarımla daha iyi duruma geleceği düşünülmektedir.

71



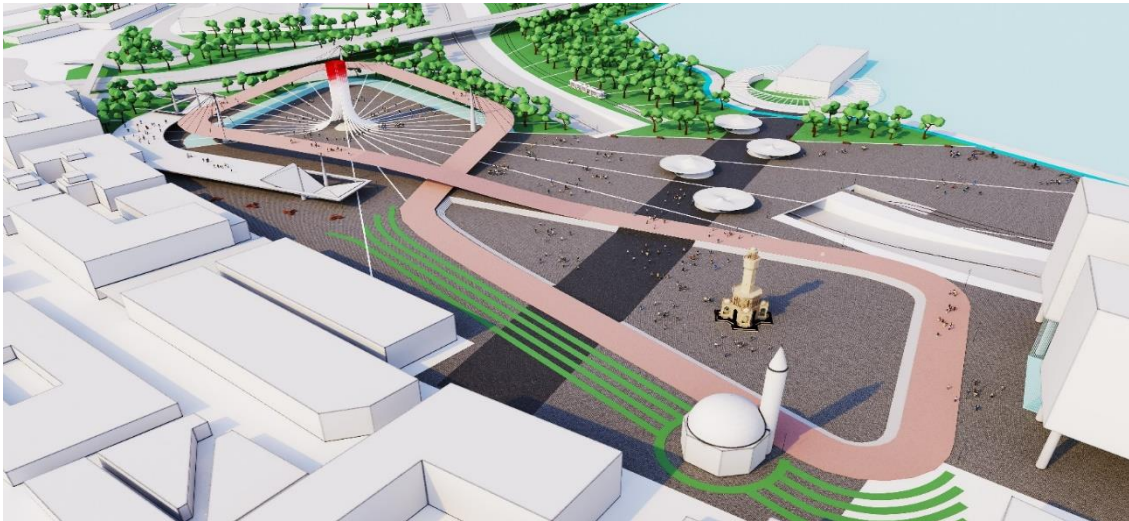
Şekil 47: Tasarımın güneybatıdan genel görüntüsü

Özellikle meydanların simgesel anıtlar içermesi, Atatürk adının simgesel ve somut olarak yaşatılması kent tarihi ve belleği açısından da yararlı olacaktır. Yıkılan belediye binasının yeni

inşası öncesinde yapılan bu çalışmanın kent yönetici ve proje uygulayıcılarına fikir vermesi öngörülmektedir. Alanda mevcut durumda alışılmış olan kullanımların yapısal-bitkisel donatı dengesini koruyacak şekilde yeniden ele alınması kent için yararlı bir süreç oluşturacaktır.



Şekil 48: Tasarımın doğu yönünden genel görüntüsü



Şekil 49: Tasarımın kuzey yönünden genel görüntüsü

Kaynaklar

Arch Daily. (2019). Magok Central Plaza / Wooridongin Architects

<https://www.archdaily.com/921476/magok-central-plaza-wooridongin-architects> Erişim

Tarihi: 9 Haziran 2022

Arel. (2017). Plaza China

<https://www.arel.ir/fa/News-View-6271.html> Erişim Tarihi: 9 Haziran 2022

- Güzel İzmir. (2021). Kent ve Bellek / Murat Kaya,
http://www.kentvebellek.com/guzel-izmir_31.html Erişim Tarihi: 10 Haziran 2022
- İçişleri Bakanlığı. (2019). Türkiye'nin Nüfus Haritası / İzmir Nüfusu
<https://www.icisleri.gov.tr/turkiyenin-nufus-haritasi> Erişim Tarihi: 10 Haziran 2022
- İmna. (2020). Paveletskaya / Moscow
<https://www.imna.ir/news/433515> Erişim Tarihi: 9 Haziran 2022
- İzmir'de Yaşam. (2022). İzmir Büyükşehir Belediyesi / İzmir'in Coğrafyası
<https://www.izmir.bel.tr/tr/IzmirinCografyasi/220/255> Erişim Tarihi: 10 Haziran 2022
- Setavin. (2022). Urban Plaza Konsthall, Sweden
<https://www.setavin.com/987> Erişim Tarihi: 9 Haziran 2022