

YALOVA YAYA KÖPRÜSÜ VE KIYI REKREASYON ALANI DÜZENLEMESİ

Yalova Belediyesi büromuzdan mevcut kıyı bandı düzenlemesinde Yalova Deresi ile kesilen yaya aksını birleştirecek bir yaya köprüsü tasarımı istedi. Ancak konu çevresi ile ele alındığında dolgusu yapılmış bir mendirek ve balıkçı barınağının da düzenlenmesi ile alanın tam anlamıyla bütünleşip işlev kazanacağı ortaya çıktı.

Köprü ana eleman olmak üzere, eklenen dört animatif **oyuncak bina** ile rekreasyon alanının odak noktaları belirlendi. Bunlar fonksiyon içeren **heykelsi** yapılardır. Tamamen beyaz brüt beton ve basit geometrili kütleler, rekreasyon alanında ağır bina etkisi yerine çekicilik taşıyan plastik öğeler olarak kullanıldı.

Bu düzenlemede; yaya köprüsü, hem fonksiyonel olarak yaya aksını bağlayacak, hem de simgesel nitelik taşıyacak biçimde tasarımın belkemiği olarak ele alındı.

Strüktürel tasarımının heyecanının yanı sıra köprü tasarımının sosyal bağlamından gelen ayrı bir çekiciliği vardır. Ivo Andriç'in köprünün sosyal yaşamdaki yerini çok güzel anlatan, köprü çevresinde dönen kurgusuyla toplumsal değişimi veren "Drina Köprüsü" adlı romanı bu çekiciliğin ayrıntılı öyküsüdür. Köprü sadece iki yakayı birbirine bağlamaz, insanları da birbirine bağlar ve köprülerle gönülbağı kurulur. Bu bağlamda, Bosna'daki savaşta Mostar Köprüsü'nün yıkılması adeta sosyal ve kentsel kimliğin yok edilmesi anlamına gelmiştir.

Robert Maillart'ın zarif betonarme köprülerinden günümüz çelik köprülerine kadar olan strüktürel ve estetik gelişimden ülkemizin payına düşen; bizler tarafından tasarlanmamış klasik asma sistem iki boğaz köprüsü ve geleneksel mirasımızdan ise türkülerdeki "Malabadi Köprüsü" oldu.

Yaya köprüsünü tasarlarken kullanılmamış form ve sistem bulmakta zorlandık. Özgün bir strüktür oluşturmak temel amaçlarımızdan biriydi.

Depremi yeni yaşamış deprem bölgesi Yalova'da yaya köprüsü için çelik bir yapı önerdik. Çelik tercihini de sadece depreme dayanıklılığı nedeni ile değil, strüktür tasarımının açıklık geçmede ne kadar önemli olduğunu, depreme karşı alınan tedbirlerin sadece kesit ve malzeme artırarak alınmaması gerektiğini vurgulamak için yaptık. Mühendislik işlevinin sadece mevcut olana hesap yapmak değil, öncelikle strüktürü tasarlamak olduğu, en azla en yüksek faydayı elde etmenin hesapla değil, tasarım yoluyla olacağını belirtmek istedik.

Maalesef ülkemiz mimarlık okullarında, daha acısı mühendislik okullarında strüktür tasarımına yeterli önem verilmemektedir. Dolayısı ile gerçek mühendislik uğraşı olan strüktür tasarımı ile ilgilenen mühendis bulmak neredeyse imkansız gibidir. Bu kulvarda ekonomi uğraşını, "**muhasabe yapmak**" sananlarla çalışmak zorunda kalıyoruz.

Deprem sonrası gündeme gelen yeni deprem yönetmeliği ile işin kolayına kaçan yaklaşım yüzünden neredeyse içi tümünden beton ve demir ile dolu binalar yapmak

zorunda kalacağız. Yapıların, ince kesitler, az malzeme ile yapılmış strüktür tasarımı sayesinde istenilen dayanıma getirilmesi zahmetine girmekten daha da kaçınılacaktır. Anlaşılan hesaptan strüktür araştırmasına, oradan strüktür sanatına epey yolumuz var.

Göstergebilim okulunun ve yapısal çözümleme yönteminin kurucusu Roland Barthes, Eyfel Kulesi üzerine yazdığı makalesinde kulenin inşaatı döneminde, seküler heykelsi güzelliğe karşı fonksiyonel ve teknik bir güzellik oluşturduğunu söylüyor.*

Teknik imaj yerine işlevden çıkan estetiğe, teknik ekspresyonizme ulaşmak gerekmektedir.

Köprü, tekne gibi tasarımlarda modern mimarlık prensipleri daha doğrudan ifadesini buluyor. Yerçekimi karşı konulması gereken güçlü bir reel problem olunca, buna dayanan en sağlam yapıyı kurgulamak, bunu en az malzeme ile yapmak ve bu tekniğin estetiğini aramak işin kendi programı haline geliveriyor. Başka bir deyişle, yük taşıyan konstrüksiyon ve malzemeler tasarımda sapma ve yanılsmayı engelliyor. Geometriyi ve malzemenin yapısal özelliklerini kullanarak strüktürler kurmak belki de bilimsel sanat olarak adlandırılabilir.

Yaya köprüsü rekreasyon alanında, Lynch'in terminolojisiyle "landmark"; diğer dört yapı ise "node"ları, odak noktalarını oluşturmaktadır. Bütün bu yapıları, içine girilen kullanılan heykeller olarak tanımlayabiliriz.

Köprü; açık, röpersiz bir deniz manzarasına bir renk, bir röper getirmektedir. Strüktürü, 34 metreyi aşan, yer düzlemine 38 derece açı yapan ve birbirini geren iki çelik yaya, 4,5 m. genişliğindeki tabliyenin çelik gergilerle asılmasıyla kurgulanmıştır. Ana taşıyıcı yaylar 10 mm. kalınlığında saç kutu olarak tasarlanmıştır. Kutu profiller içten aynı kesitte saçla burkulmalara karşı desteklenmiştir. İki yay, birbirini bağlayan elemanlarla bütünleşik kemer gibi çalışmaktadır. Köprü tabliyesi iki yakada konsol olarak kemere asılmakta, mafsallı ve bulonlu bağlantıyla gereğinde açılabilir şekilde düşünülen orta tabliye ise konsollar üzerine oturmaktadır. Tabliye çelik konstrüksiyonu üstü 10x20 emprenye ahşap kalaslarla kaplanmıştır. Köprü, yay kemer konstrüksiyonunun içine yerleştirilmiş aydınlatma elemanları ile herhangi bir ek ünite gerektirmeden aydınlatılmaktadır.

Köprü dışındaki rekreatif düzenleme elemanlarından biri olan kafe-seyir terasının zemini, kapalı-açık kafe niteliğinde, üst katı ise bir rampa aracılığıyla çevreyle bütünleşecek biçimde seyir işlevine uygun olarak düzenlenmiştir. Batı yakasında kumsalı sınırlayan mendirek, rampalı seyir teras-kafe kütlesiyle 3. boyutta vurgulanmıştır.

Deniz fenerinde; kuzeye, kuzey yıldızına yönelen eğik koni formu ile yön tanımlayan dinamik, heykelsi bir anlatım aranmıştır. Fenerin iç çeperinde negatif rölyefli Marmara ve limanları haritası bulunmaktadır. Fener, varolan işlevinin yanı sıra, ışıklı bir denizcilik anıtı gibi de ele alınmıştır.

Balıkçı barınağında yer alan seyir köşkü, bir balık iskelesi ile bütünleştirilmiştir. Her iki katında da oturmalı seyir imkanı yaratılmıştır. Bu iskele kıyı olta balıkçılığı için kullanılacaktır. Beyaz brüt betondan kare prizma kütesine; renkli, çelik parapetli giriş tarafından taşınan katlanmış plak çelik merdiven eklemlendirilmiştir. Oyuncak-heykel bina, basitliği ve simgeselliği ile işlevsel bir odak noktası oluşturmaktadır.

Çayhane, metal tonoz çatı konstrüksiyon örtüsü altında kapalı alan olarak kullanılan lineer bir dikdörtgen prizmadan meydana gelmiştir. Tonoz çatı, yarı-açık mekanın üzerinde, hava sirkülasyonuna imkan verecek şekilde tasarlanmıştır.

Yaya hatları mevcut yaya aksına farklı malzemelerle, aykırı konumlarda bağlantılandırılmıştır. Köprünün doğu ucundaki daire zemin ve batı ucundaki çarpık kare meydan aksları birbirine bağlayan geçiş elemanları olarak kullanılmıştır.

Zeminde biçimsel ve dokusal farklılıklar gösteren yaya yolları kullanılarak; koy, barınak, mendirek ve mevcut lineer yaya yolu arasındaki dolaşımın niteliği artırılmıştır.

* Barthes, Roland et Martin Andre (1972), La Tour Eiffel.

Tasarım	:	Adnan Kazmaoğlu Miar Mimarlık Ltd.
Tasarım Yardımcıları	:	İlker Özdel Turgay Yaz
Mal Sahibi	:	Yalova Belediyesi
Statik	:	Uzay Sistem Ltd.
Yapı Koordinatörü	:	İsmail Özdemir
Yapımcı	:	Atalar İnşaat
Proje Tarihi	:	Haziran – 2000