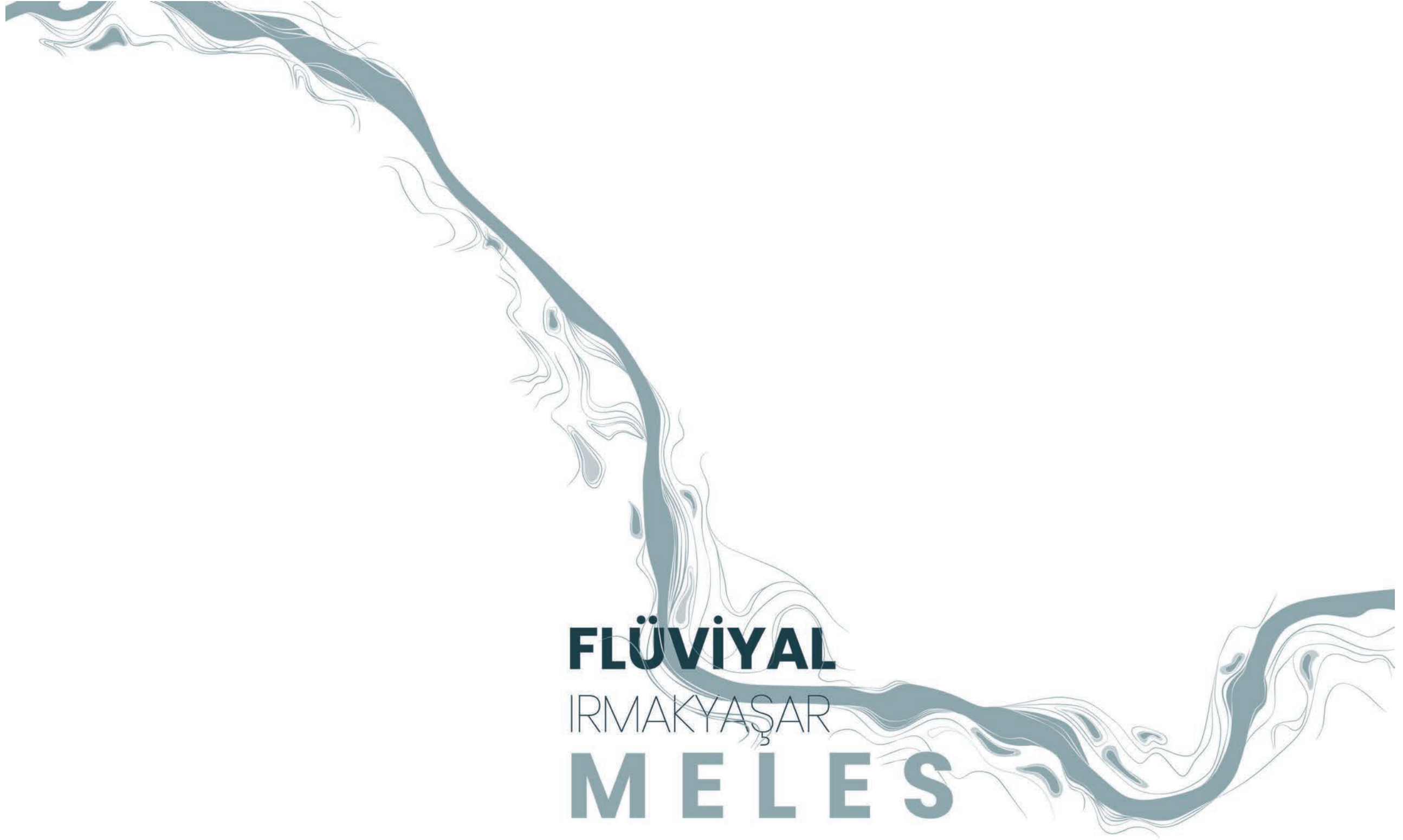




İÇERİK

FLÜVİYAL.....	3
KAVRAMSAL YAKLAŞIM.....	4
TASARIM MODELİ	7
Hiyerarşik modüler sistem.....	7
Flüviyal tasarım ve su-yeşil sürekliliği:	7
Ortakyaşam odak ve istasyonları:	9
ORTAKYAŞAM İSTASYONLARI.....	11
Doğal çevre / iklim.....	11
Ulaşım.....	11
Kentsel yaşam	11
ALAN BÜTÜNÜNE YÖNELİK TASARIM İLKELERİ	15
Suyu besleyen tasarım / taşkın peyzajı.....	15
Suya duyarlı mahalle gelişimi.....	15
Sürdürülebilir ulaşım.....	15
Heterojen sosyal yapı ve katılım.....	16
Tarihsel süreklilik	16
MELES ÇAYI TAŞKIN ANALİZİ ve TAŞKIN PEYZAJI TASARIMI.....	16
Taşkın analizi	16
Taşkın peyzajı tasarımı.....	20
Akarsu hattının doğal kesite dönüştürülmesi: Fluvial tasarım.....	20
Tasarım olarak yükseltilmiş zeminler	21
Çok amaçlı çukur yüzeyler	21
Suyla barışık mahalleler	21
Doğayla barışık ulaşım sistemi:	22
ODAK ALANLARI TASARIMI ve ETKİLEŞİM ALANLARI	25
Adnan Menderes Havalimanı ve Sarnıç Transfer Merkezi:	25
ODAK 1: Gaziemir Beyazevler Mahallesi ve Çevre Yolu Bağlantısı.....	25
Fuar İzmir	25
Aktepe ve Emrez Mahalleleri Kentsel Dönüşüm Alanı.....	25
Karabağlar ve Buca İlçeleri Riskli Alanları	25
ODAK 2: Kızılçullu (Paradiso) Su Kemerleri	28
ODAK 3: Şehitler Korusu, Mustafa Kemal Atatürk Köprüsü Kavşağı ve Hz. İlyas Manastırı	28
ODAK 4: Kadifekale Jeolojik Sakıncalı Alanı.....	34

ODAK 5: Yeşildere Eski Tabakhane Bölgesi	34
Ballıkuyu Kentsel Dönüşüm Alanı.....	36
ODAK 6: Kervan Köprüsü, Aziziye Parkı ve Yenişehir Pazaryeri	36
Basmane Garı.....	36
Kültürpark.....	36
ODAK 7: Hilal Transfer Merkezi	36
Ege Mahallesi	36
ODAK 8: Sümerbank.....	36
Arap Deresi Kolu, Halkapınar Su Fabrikası ve Halkapınar Aktarma Merkezi	36
ODAK 9: Meles Deltası	39
Alsancak Limanı	43
Bayraklı Kıyı Bağlantısı, Salhane İZBAN İstasyonu	43

FLÜVİYAL

İzmir ve Ege Bölgesinin tarihi süreci Antik dönemlere kadar incelendiğinde planlama açısından önemli katkılar dikkat çekmektedir. “Planlı kentleşme”, “ideal şehir” kavramı, sürdürülebilir-kendine yetebilir kent büyüklüğünü ifade eden “ideal şehir büyüklüğü”, söz konusu büyüklüğün kent ve doğa arasındaki ilişkiyi bozması nedeniyle aşırı büyüme yerine koloni şeklinde yakındaki uygun bir doğal alanda yerleşimin kendine yetebilir şekilde gelişmesi, tiyatro, kent meydanı gibi önemli toplumsal işlev alanları, insan boyutları ile orantılı yapılar ve yürünebilir kent ölçeğine referans veren “insan ölçeği” döneminin öncüsü olan tasarım anlayışı bugün de önemini korumaktadır. Önerilen tasarımda insan ölçeği ve doğa-kent ilişkisinin kurulması, Meles ve yakın çevresinin mekânsal tasarıma yönelik olarak öncelikle İzmir için Meles üzerinden bir tasarım modeli geliştirilerek yarışma alanı tasarlanmıştır.

Tasarım alanı İzmir için çok özel bir hattır. Kuzeyinde Liman bölgesi, Güneyinde ise Adnan Menderes Havalimanı tarafından sınırlanmış gibi görünmesine rağmen, suyun yer altında ve atmosferde de devamlılık gösteren yapısı nedeniyle sınırlanamaz. Diğer yandan söz konusu ulaşım altyapısı ve yapılaşma su-yeşil sistem-kullanıcı ilişkisini kesintiye uğratmaktadır. Doğanın morfolojisi ve sunduklarıyla kentlerin konum ve biçimlerini, gelişmelerini, ekonomileri ve sosyal yaşantı gibi birçok özelliği etkileyen temel faktör olduğu gerçeği ile yarışma alanındaki doğal yapının kısıtlanmışlığı arasındaki çelişkiler tasarımın ana fikrini şekillendirmiştir. Alandaki yapılaşma ve Meles Çayı hattının tasarımında suyun doğal akışını temel alan bir tasarım yaklaşımı benimsenmiştir. Küresel ölçekte değişimler yaşanan bu dönemde her ölçekte mekansal kararın temel belirleyicilerinden biri ve belki de en önemlisi “su” dur. Bu nedenle yarışma alanında da tasarım yapılırken kullanım kararları ve biçimsel tercihler suyun doğal akışıyla mekanın şekillenmesi, yapılaşmanın da bu akışa duyarlı bir şekilde tasarlanmış, suyun kendi dinamikleriyle şekillenen coğrafyayı ifade eden “FLÜVİYAL” terimi tasarımın anahtar kelimesi olmuştur. Yarışma alanı ve yakın çevresi bir bütün olarak farklı sosyo-ekonomik gruplar, zengin flora ve faunanın su ekseninde buluşmasının flüviyal tasarımla sağlandığı bir ortakyaşam odağı olarak ele alınmaktadır.

KAVRAMSAL YAKLAŞIM

Alan bütünü doğayı koruyarak doğa ve kentlinin bir arada olmasına izin veren bir ortakyaşam alanı olmalıdır. Doğal niteliği yanı sıra tarihsel özelliği ile de İzmir için büyük öneme sahip bu alanın yeşil altyapı sistemi ile doğal niteliğinin geliştirilmesi ve İzmir'e yayılması gerekmektedir.

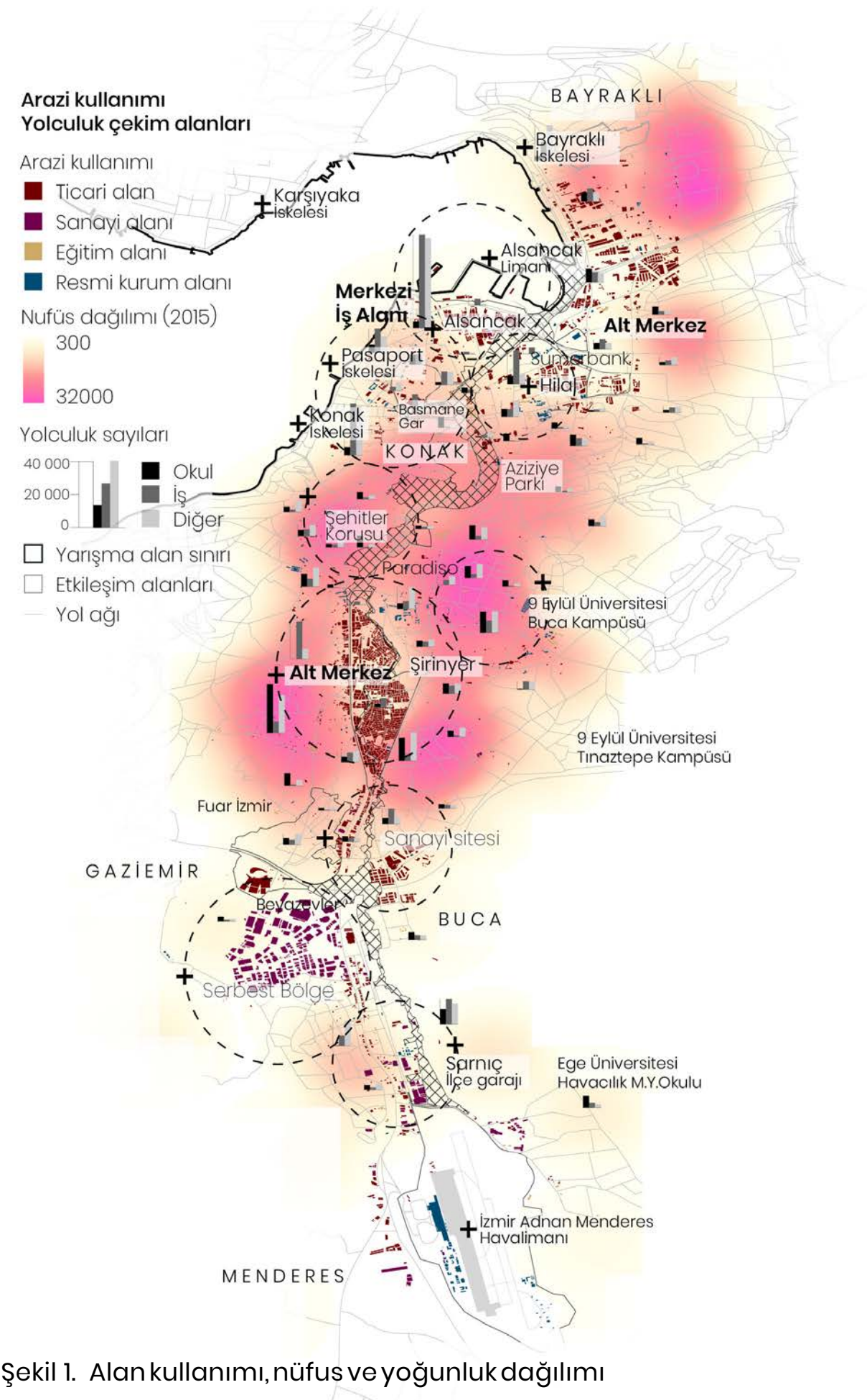
Önerilen tasarım yapılaşmanın suyun atmosfer, yüzey ve yeraltı arasındaki sürekliliğini destekleyecek, aynı zamanda kullanıcıların Meles çayıyla buluşmalarını destekleyecek şekilde kurgulanmıştır. Meles'in 500 yıllık akış düzeni hesabına göre belirlenen taşkın alanı yerleşme dokusunu yatay doğrultuda şekillendirirken, yerleşmenin suyla ilişkisini tanımlayan özgün çözümler gerektirmektedir. Kuzeyde liman Meles deltasını sınırlarken güneyde Havalimanı Meles hattı üzerinde ve Kuzey-Güney yönünde olduğu için de hava mania hattı yapılaşmanın dikey yönde kısıtlanmasını gerektirmektedir.

Tüm sistem veri temelli tasarım şeklinde kurgulanmıştır. Yarışma kapsamında elde edilen veriler sınırlı olsa da yeni veriler eklenebilecek şekilde sistematik ve esnek bir CBS veritabanı oluşturulmuş, model mevcut veriler kullanılarak geliştirilmiştir. Kent ve doğanın dinamik yapısı ve veri üretiminin maliyeti nedeniyle kullanıcı ve mekandan doğrudan veri alan akıllı sistemlerin kullanılması verilerin yeterli detayda, yeterli sayıda, doğru ve güncel olmasını sağlayacak, verilerin izlenmesi ve yönetimini kolaylaştıracak, tasarımın ileride değişen koşullara yanıt vermedeki başarısını artıracaktır.

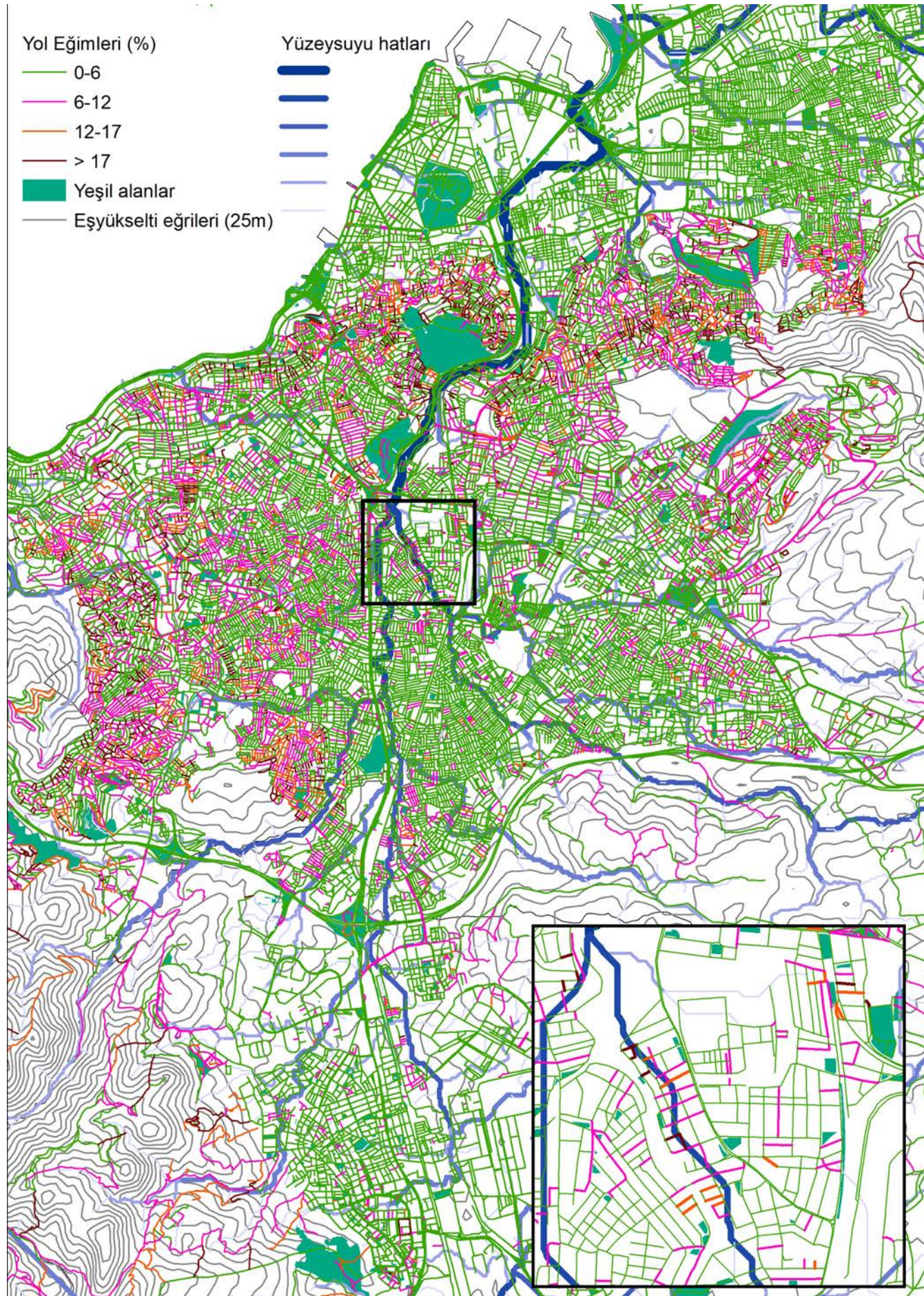
Önerilen tasarım kent bütünden başlayarak ölçekler arası süreklilikle tasarım alanı ve alan içindeki mekanlara inen bir yaklaşımla oluşturulmuştur.

Kuzeyinde liman, güneyinde Havalimanı ile sınırlanan alan büyük oranda yapılaşmış bir karaktere sahiptir. Meles yakın çevresinde görece olarak az katlı yapılar ve çevresinden daha az nüfus olması müdahalelerin yapılabilmesi için önemli bir avantaj sunmaktadır (Şekil 1).

Alanın hareketli bir topografyaya sahip olması nedeniyle yol eğimleri çok değişkendir. Bununla birlikte %40'dan fazla eğimi olan yollar olsa da yol eğim değerleri incelendiğinde bisiklet ve yaya yolu sisteminin planlanması için yeşille bütünleşebilecek ve eğimi %6'dan az olan kesintisiz güzergahlar oluşturulabileceği görülmüştür (Şekil 2). Yapı adalarının topografya



Şekil 1. Alan kullanımı, nüfus ve yoğunluk dağılımı

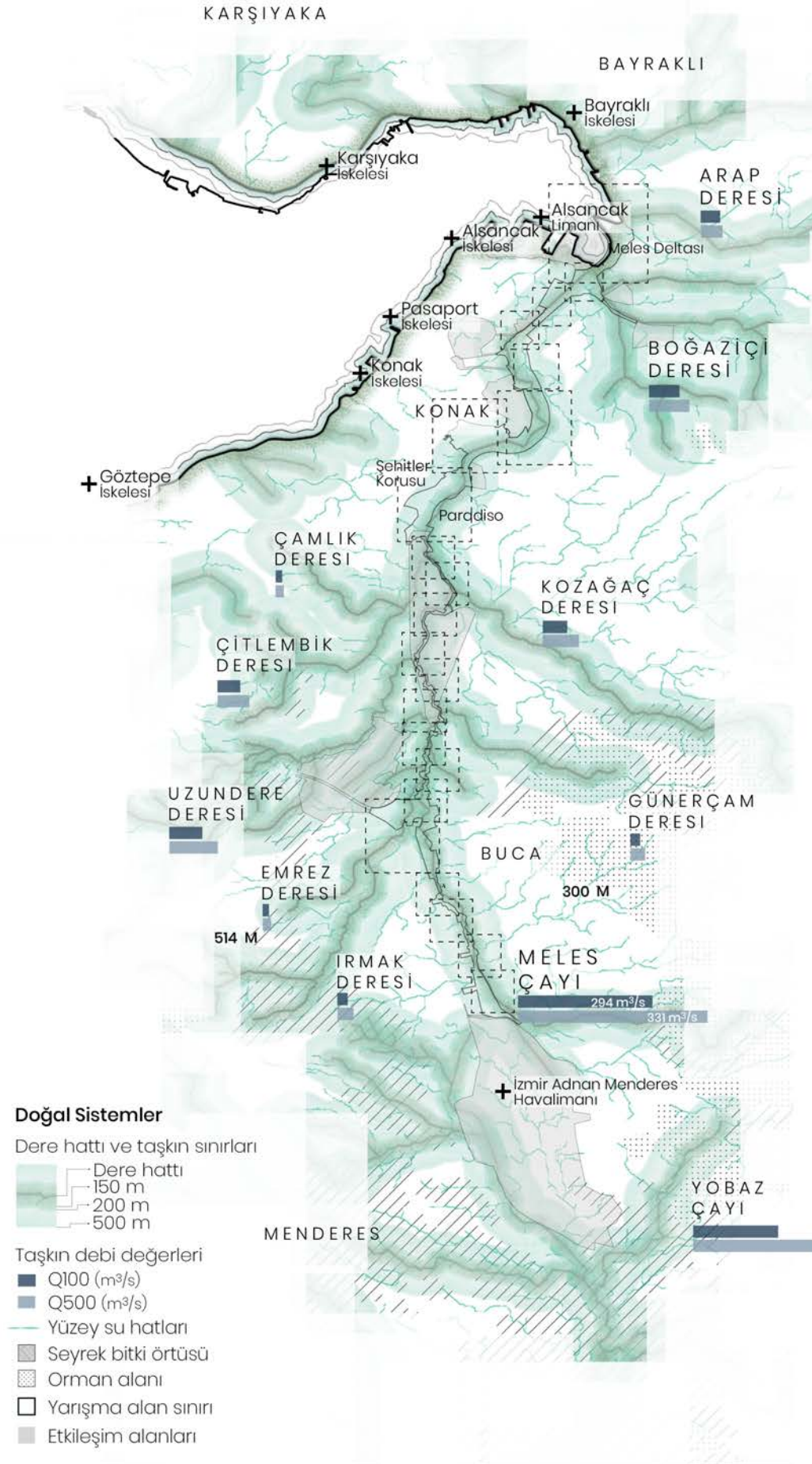


Şekil 2. Mevcut yol ağının yaya ve engelli erişimine uygunluk analizi

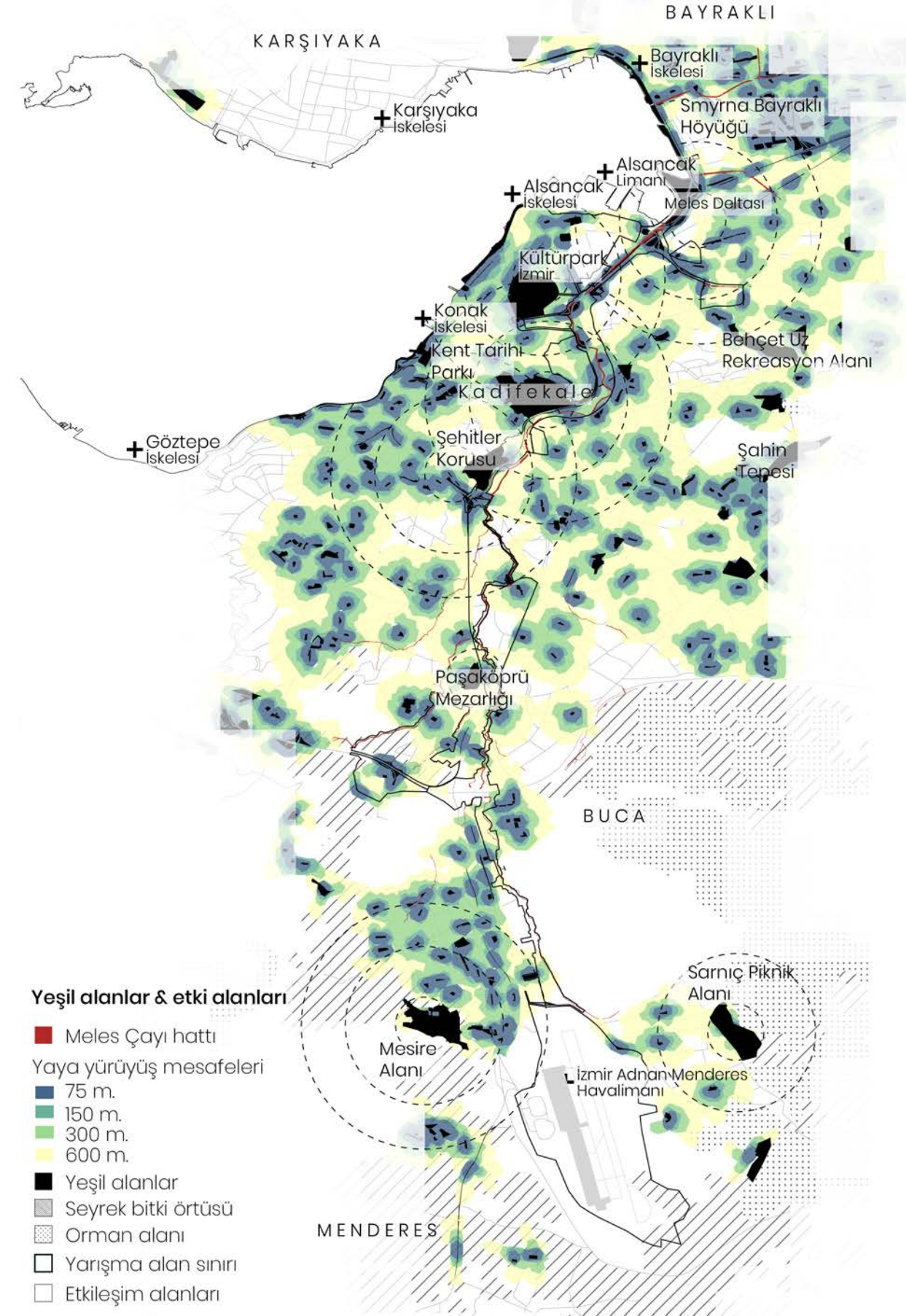
ile ilişkisi, çıkmaz sokaklar oluşmasına yol açmıştır. Bu sokaklar çoğunlukla otopark alanları olarak kullanılsa da çağdaş teknolojik otopark çözümleriyle yaya ve çocuk oyun alanları haline gelebilecektir. Doku içerisinde su akşları kenarında dahi yeşil doku çok azdır (Şekil 3). Bu hatlar boyunca geçirgen zemin ve yeşil doku oranının artırılması gerekir. Yeşil alanların mekansal dağılımına bakıldığında dengeli dağılmadığı, yeşilin hiç olmadığı alanlar bulunduğu görülmektedir (Şekil 4). Özellikle yürüme mesafesi içinde yeşil alanlar olması yaşam kalitesi ve kent sağlığı için son derece önemlidir.

Etkin bir sistem için yeşil alan büyüklük ve içeriklerinde çeşitliliğini sağlamak gerekir. Bu bağlamda, dokuda mevcut yeşil alanlar çok az olsa da çıkmaz sokaklar, küçük boşluklar gibi alanların yaratıcı tasarımları ile bu alanların etkin kullanımı ve kamusal açık alan sisteminin alt ölçekteki parçaları olarak çalışması sağlanabilir. Doku içinde çok az sayıda olan Kültürpark, Şehitler Korusu gibi büyük yeşil alanlar çevredeki ormanlık alanlar ve Denize doğru bağlantı sağlayarak sürekliliği tamamlayan bileşenlerdir. Meles Çayı'nın kesintisiz lineer bir doğa koridoru olması da yarışma alanından başlayarak kente yayılan bir yeşil sistem kurma açısından büyük bir potansiyele sahiptir.

Toplu taşıma hat, durak ve istasyonları alan geneline yayılsa da bisiklet yolları çok kısıtlı alanlarda bulunmaktadır. Bisiklet yolu, yaya yolu ve toplu taşıma duraklarının entegre olması ve kentin yeşil sistemine bağlantısının kurulması gerekmektedir (Şekil 5). Raylı sistem hatları ve ana arterler uzun mesafelerde erişimi kolaylaştırmakla birlikte uzun hatlar kenti parçalara bölen lineer bileşenler olarak birtakım sorunlara da neden olmaktadır. Kent parçaları arasındaki bağlantıyı kesen bu sürekli hatlar üzerinde topografyadaki hareketlerden de yararlanarak geniş bağlantı alanları oluşturmak kent içindeki yaya ve bisiklet akışını ve yeşilin sürekliliğini sağlayacaktır.



Şekil 3. Dere hatları ve taşkın sınırları ile doku ilişkisi



Şekil 4. Mevcut yeşil alanlara erişilebilirlik durumu

TASARIM MODELİ

Kent bütünü ölçeğinde analizler yeşil sistem, ulaşım sisteminin üst ölçekte yeniden ele alınmasını gerektirmiştir. Bu noktada kent bütününden kentsel tasarımve mimari ölçeğekadarinebilecek, sayısal analizlerle desteklenebilecek bir model oluşturulmuştur. Model kurgulanırken birey ölçeğinden kent bütününe olan devamlılığı sağlamak üzere hiyerarşik modüler bir sistem önerilmiştir. Ege Bölgesindeki antik kentlerde “görülen grid sistemin mekana geometriye bağlı kalınarak oturtulmasının zorluğu ve getirdiği problemlere alternatif olarak biçimin korunması yerine ölçekler arası sürekliliği esas alan, alana adapte olurken daha az deformasyona gerek duyulacak şekilde altıgenlerden oluşan bir hiyerarşik sistem önerilmiştir.

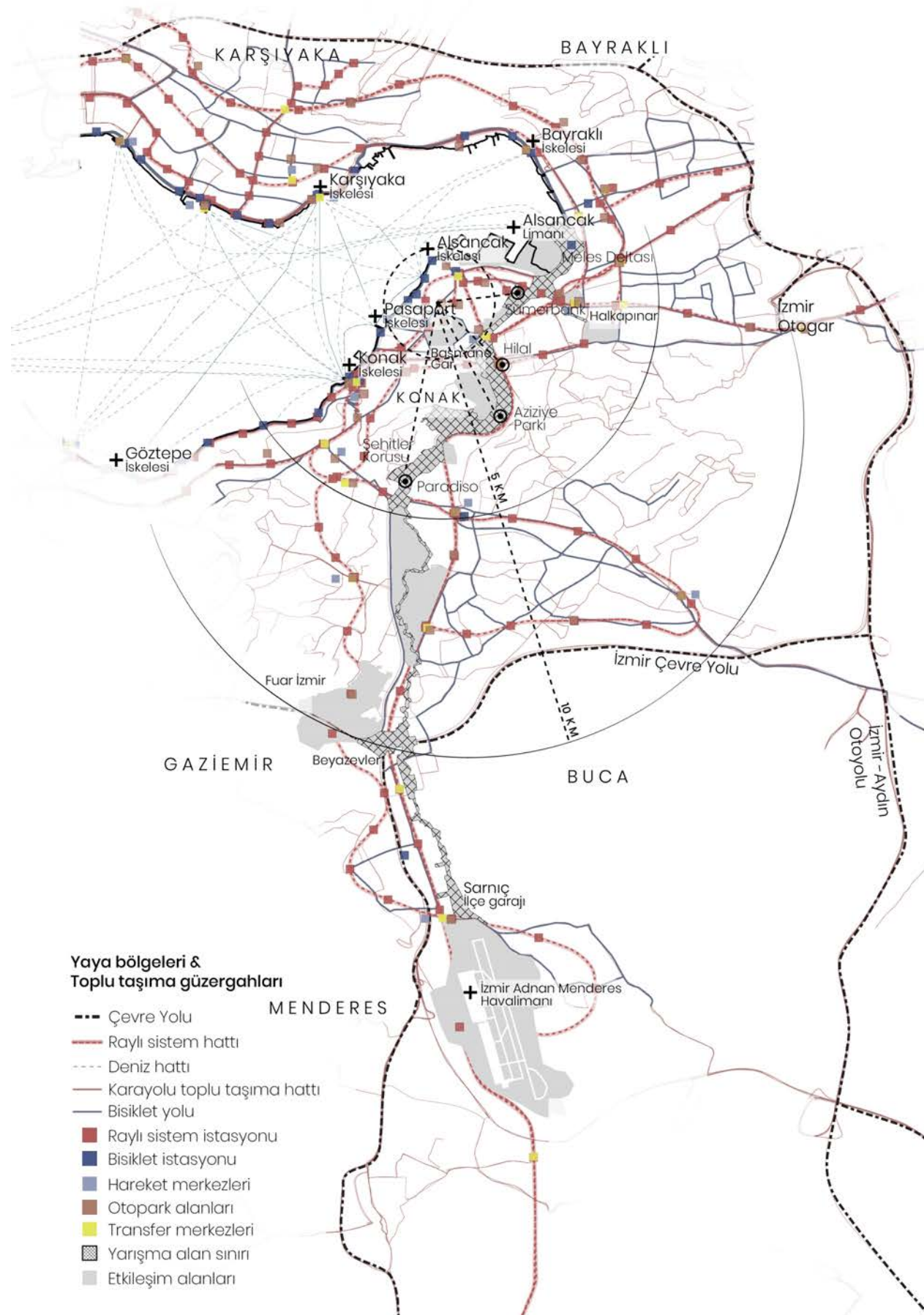
Hiyerarşik modüler sistem

Model, mekana aktarılmasını kolaylaştırmak üzere alanların değişen topografya ve akslarına, İzmir'in hakim rüzgar yönleri olan Batı ve Güneydoğu rüzgar doğrultularına uyumlu olacak şekilde farklı boyutlarda altıgenlerle temsil edilen alt istasyonlardan oluşmaktadır.

Engelli ve yaşlılar için binadan otoparka maksimum erişim mesafesi olan 30m ile yaya ve bisiklet için erişilebilir mesafe olan 5 kilometreyi de kapsayarak İzmir bütününe yayılabilecek şekilde 25m ile 6 kilometre arasında değişen altıgen büyüklükleri kullanılmıştır. Her hiyerarşik düzey bir alt düzeydeki altıgenlerin merkezlerinin birleşmesinden oluşmaktadır. Böylece düzeyler arasında geçiş yapılırken 30 derecelik bir açı değişimi sağlanmakta, modelin alana uygulanması sırasında sistemin topografya ve mevcut yapılaşmaya ile adaptasyonu sağlanabilmektedir (Şekil 6).

Flüviyal tasarım ve su-yeşil sürekliliği:

Flüviyal tasarımla Meles Çayı en kesitinin doğallaştırılması, Meles'e bağlanan yan kollar ve çevresini de dahil ederek kent içine doğru su hattının doğal yapısının öne çıkarılarak yeşil sistemle bağlanması sağlanırken mevcut yapılaşmış çevrede yapılacak yeni düzenlemelerle doğa-yapılaşma dengesi sağlanmalıdır. Öncelikle su hatlarını çevreleyen yeşil bant çevresindeki

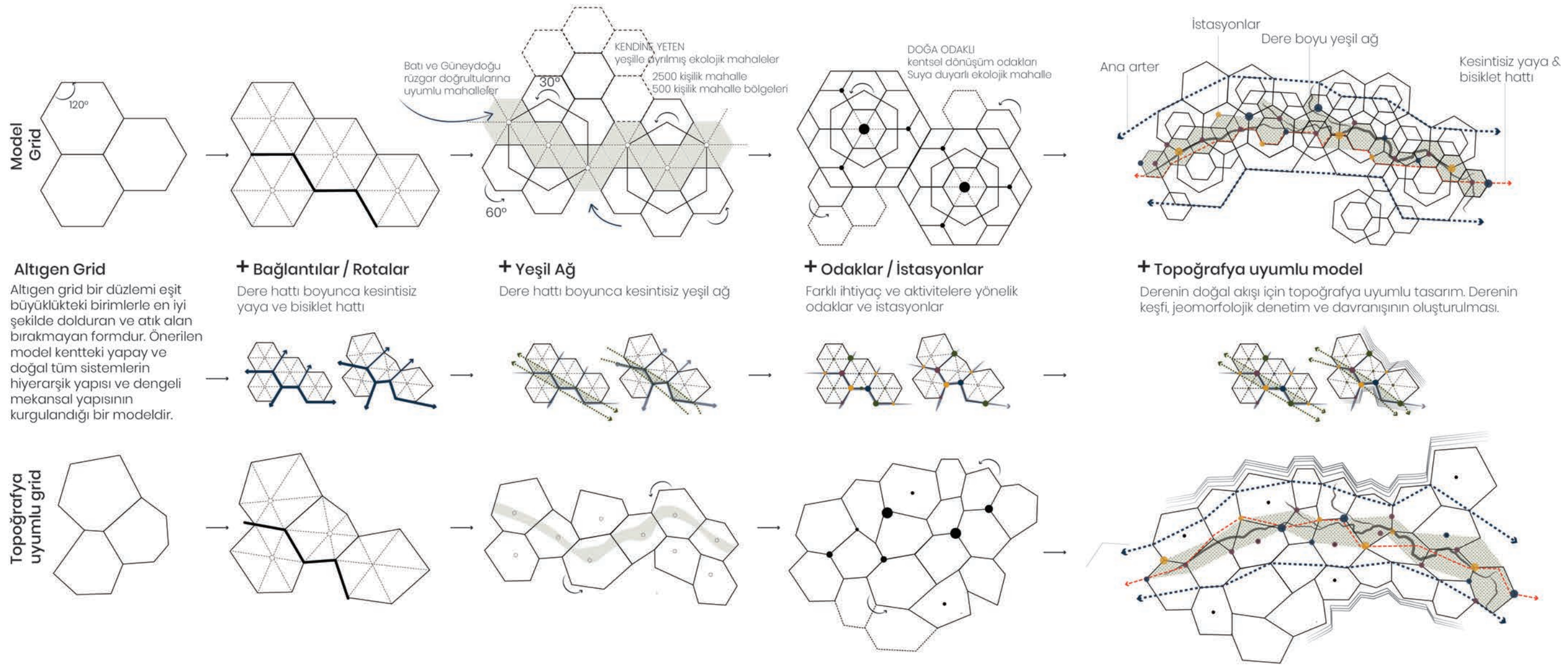


Şekil 5. Mevcut toplu taşıma hatları ve yaya bölgeleri

yapılaşmalar olmak üzere tüm kentte su ve yeşile duyarlı ekolojik bir sistem önerilmektedir. Meles etrafındaki yapılaşmalar da geri çekilip zeminden yükseltilerek zemin yeşil ve suyun serbestçe ve yapılaşmış alanlara zarar vermeden dolaşabileceği şekilde tasarlanmıştır.

Doğal çevrenin sürdürülebilirliği, çevresel etkilerin minimize edilmesi ilkelerine uygun olarak yapılan tasarım yapısal çevre, iklim ve coğrafi koşullara adapte olarak, pasif iklimlendirme olanaklarından yararlanmayı sağlamaktadır. Yeşil ve mavi sistemlerle kentin doğayla bütünleşmesi, büyük yeşil alanların mahalleler arasında aynı zamanda bir sınır oluşturması sağlanmıştır. Temiz su, gri su ve siyah suyun doğal döngüye katılması için bir yeşil altyapı sistemi önerilmektedir.

Yarışma alanının karakteristik özellikleri modele işlenerek alandaki temel özelliklere göre yeşil altyapı odak ve istasyonları belirlenmiştir. Alandaki odaklar, “Ulaşım/bağlantı odakları”, “Su/kıyı odakları”, “Doğa keşif/aktivite-rekreasyon odakları” Doğa/Tarih/Kültür odakları”, “Taşkın korunma odakları” ve “Suya duyarlı mahalle odakları” şeklinde gruplanmıştır (Şekil 7).



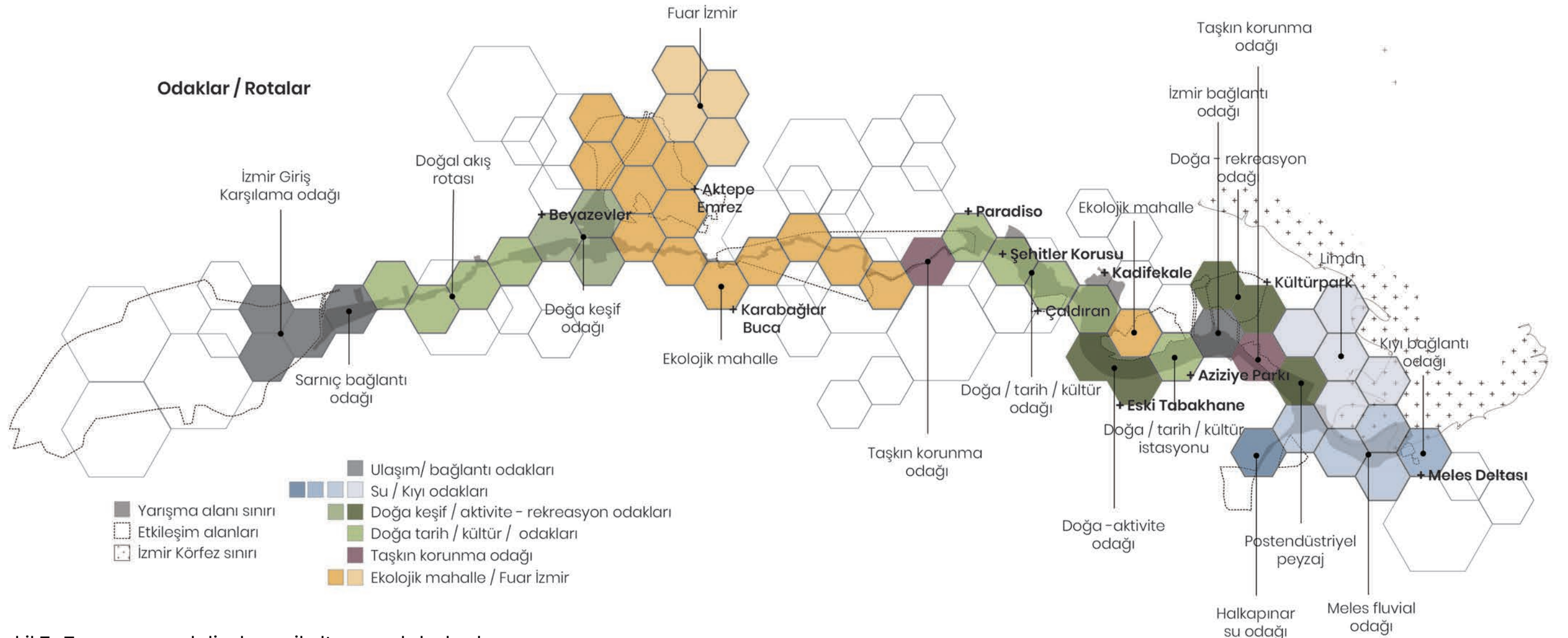
Şekil 6. Tasarım modeline alan adaptasyonu

Ortakyaşam odak ve istasyonları:

Tasarım herkes için kapsayıcı olmalı ve tasarım kullanıcı katılımını destekleyici özelliklere ve esnekliğe sahip olmalıdır. Önerilen tasarımda özellikle kentli katılımını sağlayacak ve mevcut kullanıcı profili korunup yaşam kalitesini yükseltecek sağlıklı çözümler üretilmiştir.

Kullanıcının doğrudan veri ve görüş paylaşımı ve mekânsal veri elde edilmesi için paylaşım ve teknoloji istasyonları önerilmiştir. Alanın dijital ikizi oluşturularak bu istasyonlardan gelen veriler ve kullanıcı önerilerinin sanal ortamda interaktif olarak görülebileceği ve çevresel etkilerinin değerlendirilebileceği noktalar ile kullanıcının katılımı ve özellikle kentsel dönüşüm alanlarında kullanıcılarla en iyi çözümün belirlenmesi ve en sağlıklı çevrenin oluşturulmasına yardımcı olacaktır.

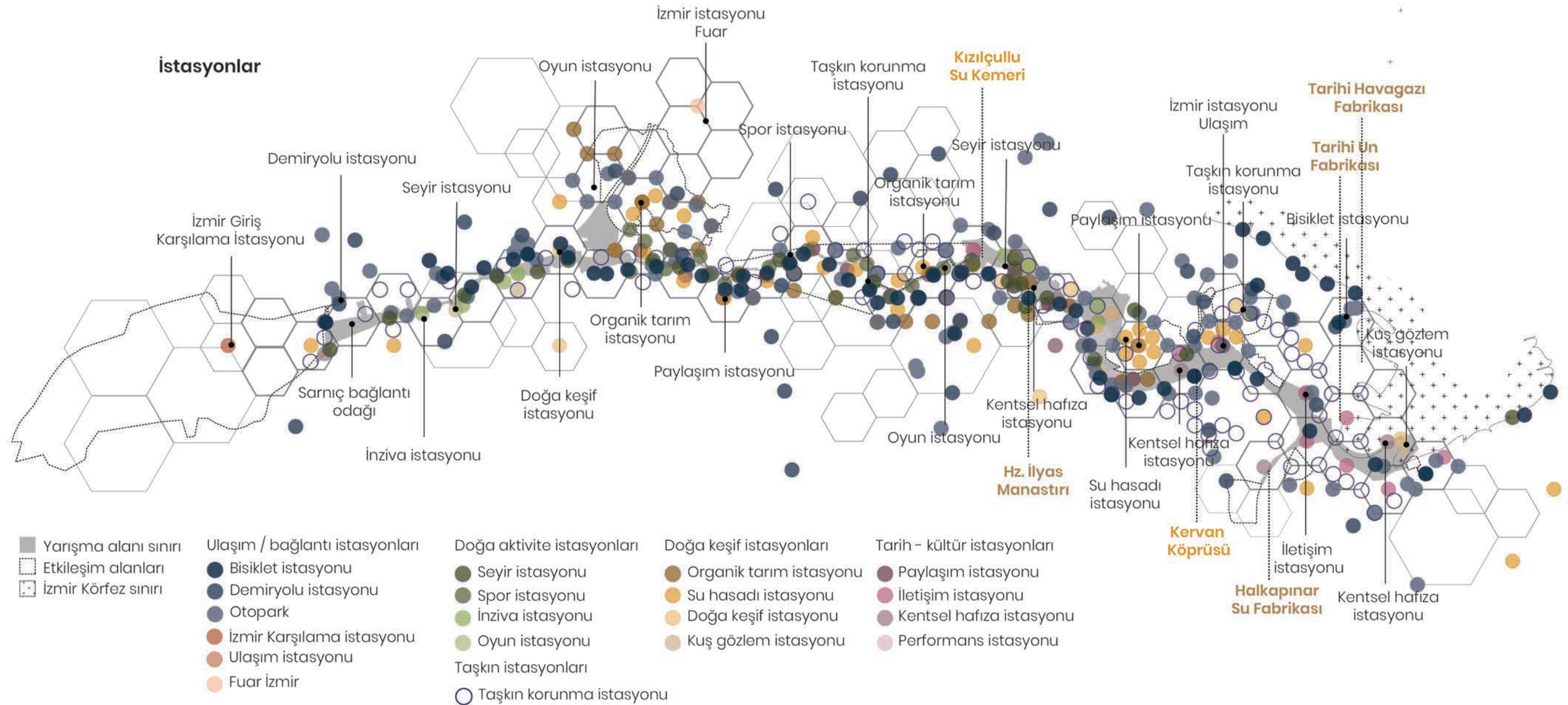
Mekansal tasarım da kullanıcı katılımı adına önemlidir. Bir topluluğun nüfusu 500 kişiye kadar olursa mekanı benimsemesi ve mekansal kararlara aktif katılımı mümkün olabilmektedir. Benzer şekilde sürdürülebilir bir mahalle için de yaklaşık 2500 kişi için sağlıklı mekanlar ve yürünebilir kentsel mekanlar oluşturabilmektedir. Kent hakkı ve toplumsal adalet için mekanın toplumsal yaşamı desteklemesi zorunludur. Bu nedenle önerilen modelde mahalleler ve mahalle içerisindeki bölgeler farklı boyutlarda altıgenlerle temsil edilmektedir. Bu altıgenler birbirlerinden su hasadının yapıldığı, kentsel tarım ve yeşil alanlarla ayrılmış suya duyarlı mahalleleri ve alt bölgelerini temsil etmektedir. Bu mahallelerde kullanıcı kamusal alanı ve en genel anlamda su ve yeşili sahiplenerek korunmasına ve geliştirilmesine katkıda bulunabilecektir. Alandaki paylaşım istasyonu, yeşil istasyonlar gibi birlikte yaşamı destekleyen odaklar ve istasyonlar bu amaçla önerilmiştir (Şekil 8).



Şekil 7. Tasarım modelinde yeşil altyapı odak alanları

Bu ortakyaşam odak ve istasyonları alanın genel karakterine göre konumlanmaktadır (Şekil 9). Kuş gözlem istasyonu, inziva istasyonu gibi bazıları belirli özel noktalarda bulunurken bisiklet istasyonu gibi kente yayılması gerekenler de alan bütününe yayılmakta ilgili fonksiyonları birleştirmektedir. Bu düzeyde ana başlıklar olarak adlandırılan istasyonlar kentsel tasarım düzeyinde alan içinde farklı özelliklerle detaylanmakta, çeşitlenmektedir.

Örneğin, Paylaşım istasyonu alanın sosyo-ekonomik yapısına göre ikinci el eşya, oyuncak, kitap paylaşımı gibi farklı somut objeleri içereceği gibi bilgi, veri paylaşımı gibi konularla kullanıcılar arasında veya kullanıcı-yerel yönetim arasında iletişimi de sağlayan soyut unsurların paylaşılacağı alanlar olarak da tasarlanmaktadır.



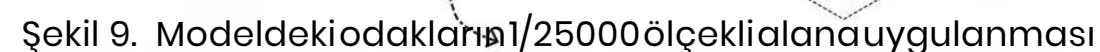
Şekil 8. Tasarım modelinde yeşil altyapı sistemi ortakyaşam istasyonları

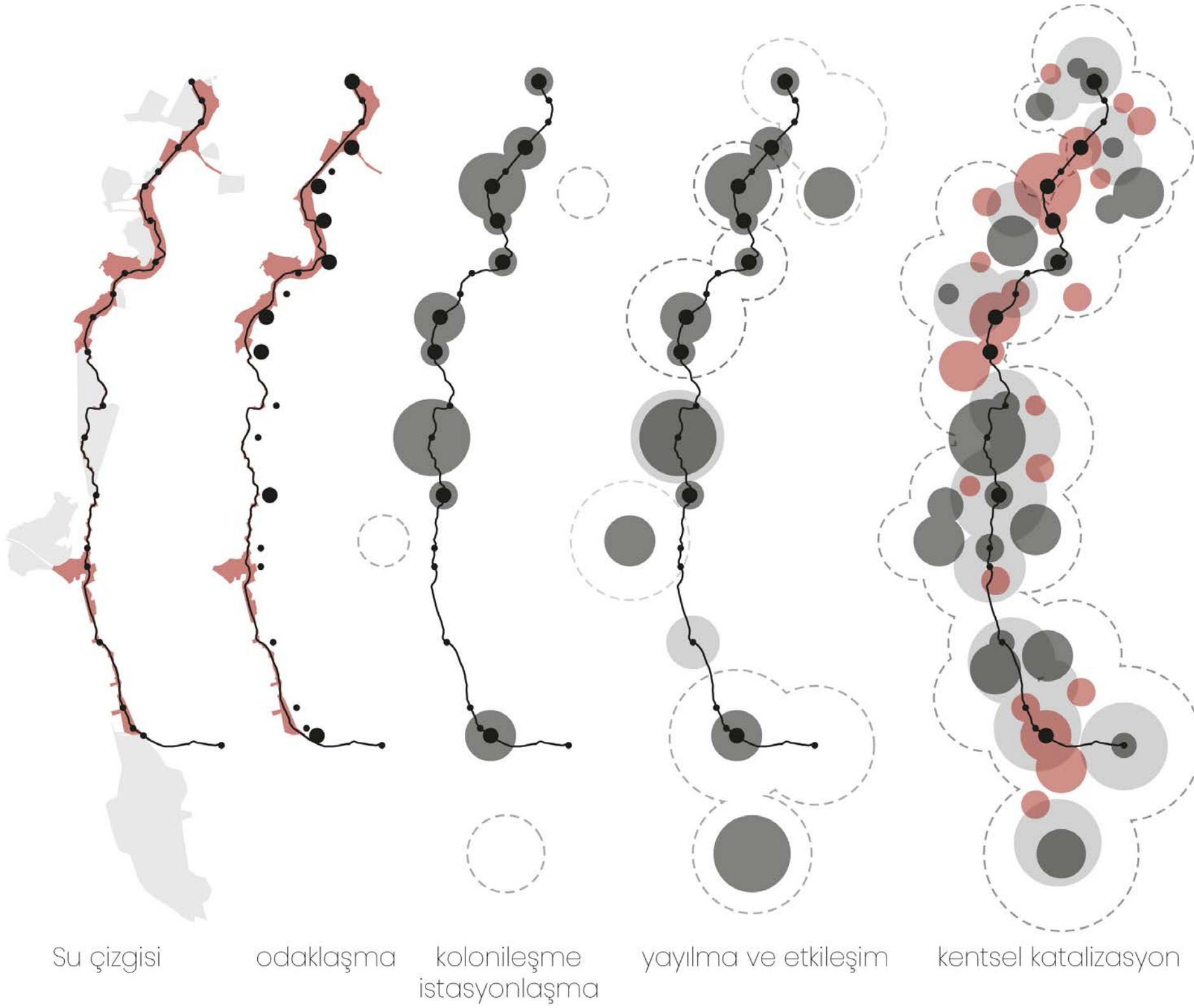
Meles bütün olarak bir yeşil altyapı istasyonu olarak ele alınmaktadır. Çok sayıda, çeşit ve ölçekte alt istasyonlar ağından oluşan bir sistem tanımlamaktadır. İstasyonların temel özellikleri, herkes için kullanımı destekleyen, su ve yeşilin öne çıkarıldığı, mikroklimatik konforun sağlandığı, doğa ve kentin birbirinden kopmadan birlikte yaşama imkan veren ve farklı büyüklükleri ile kentsel sistemlerin verimli işlemesi için zorunlu olan hiyerarşik mekânsal yapıyı destekleyecek şekilde farklı ölçeklerde ve tüm kente yayılabilecek şekilde tasarlanmasıdır. “Doğal çevre-iklim”, “Kentsel yaşam”, “Ulaşım” ve “Kentsel doku” olmak üzere dört ana başlıkta toplam 21 farklı özellikte istasyon tanımlanmıştır. Bu istasyonlar yarışma alanındaki alt bölgelerin özelliklerine göre tekil olarak veya bir arada bulunmaktadır.

1. Kuş gözlem istasyonu
2. Seyir istasyonu
3. Taşkın önleme/kontrol istasyonu
4. Organik tarım / Hasat istasyonu
5. Su hasadı istasyonu

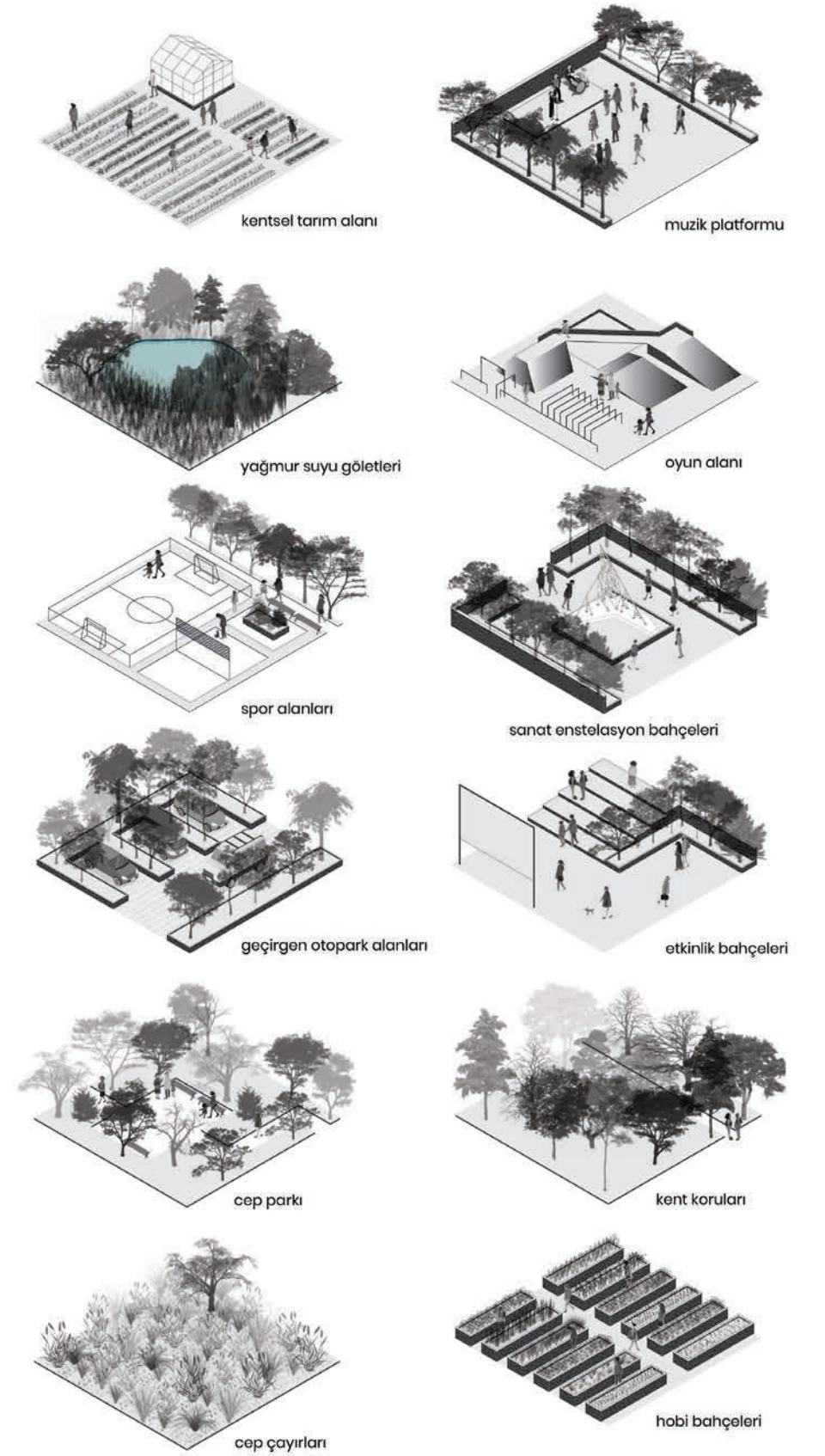
1. Toplu taşıma merkez istasyonu
2. Toplu taşıma aktarma istasyonu
3. Bisiklet istasyonu (al-bırak, tamir ünitesi vs.)

1. Paylaşım istasyonu (Kitap, oyuncak, eski eşya, bilgi)
2. Kentsel hafıza istasyonu
3. Oyun istasyonu
4. Doğa keşfi istasyonu
5. İnziva istasyonu
6. Spor istasyonu
7. Teknoloji istasyonu
8. Ticaret istasyonu / İkinci el pazar istasyonu
9. Toplanma istasyonu (Acil durum, toplumsal aktiviteler)
10. Yüzer istasyon
11. Performans istasyonu
12. Kültür-sanat istasyonu
13. İletişim istasyonu (halkın mekanla ilgili değerlendirme mekanları)





Şekil 10. İstasyonların mekandaki çoğalma süreci



Şekil 11. Açık alan istasyonlarından örnekler

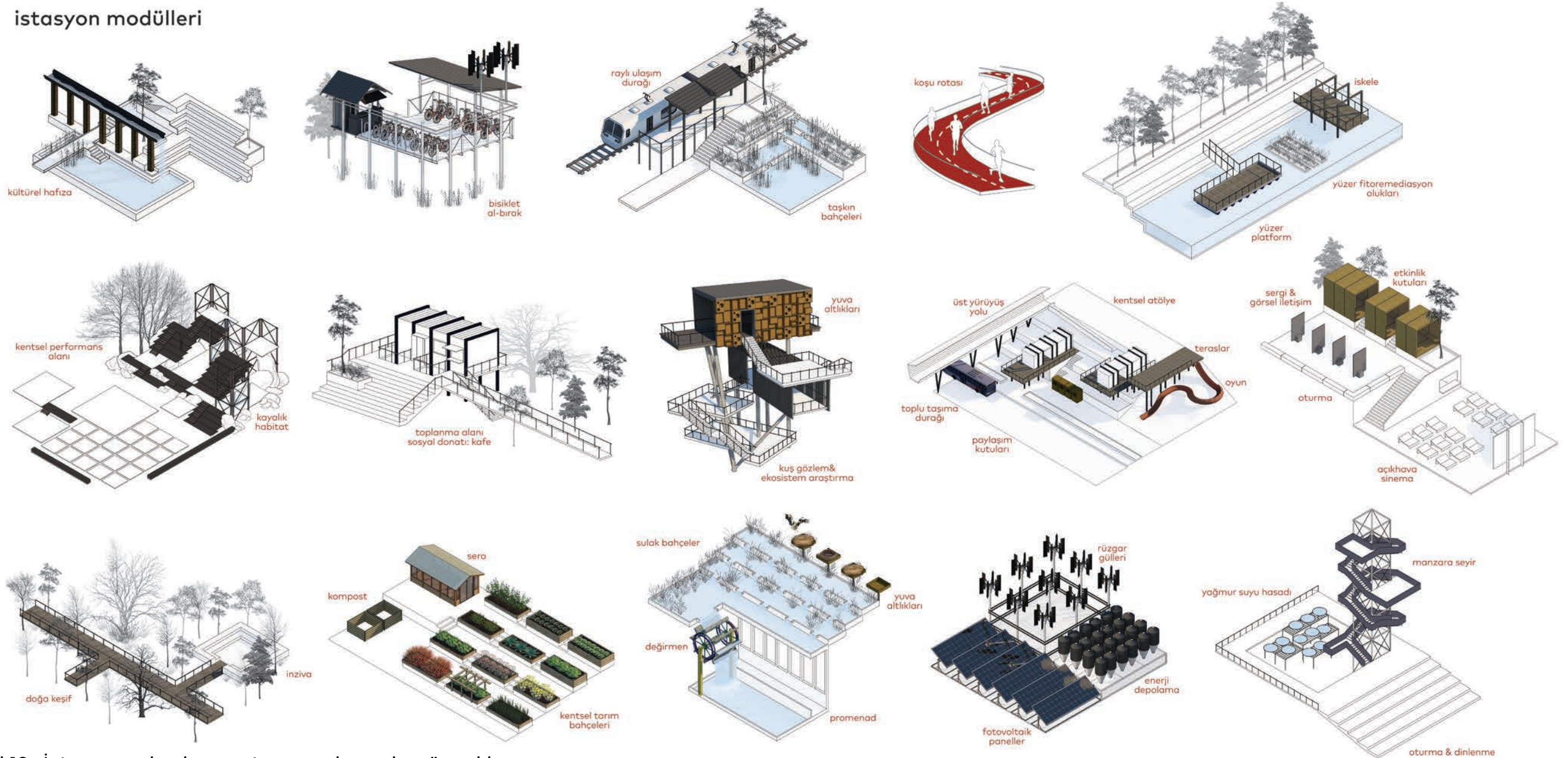
Üst ölçekte oluşturulan ortakyaşam istasyonları alt ölçekte akarsu hattının detaylı incelenmesiyle yaya alanlarındaki odak noktalarının öne çıkarılması ile oluşmaya başlamaktadır. Antik dönemdeki kolonileşme mantığında olduğu gibi bir alandaki ihtiyaçlar dengeli bir şekilde karşılandıktan sonra diğer benzer noktalara doğru istasyon çoğalmaktadır (Şekil 10).

Farklı istasyonlar bir araya geldikçe etkileşim başlayarak çok amaçlı kullanım alanları ve çeşitli kullanım ve kullanıcılara hitap eden zengin mekanlara dönüşmektedir (Şekil 11).

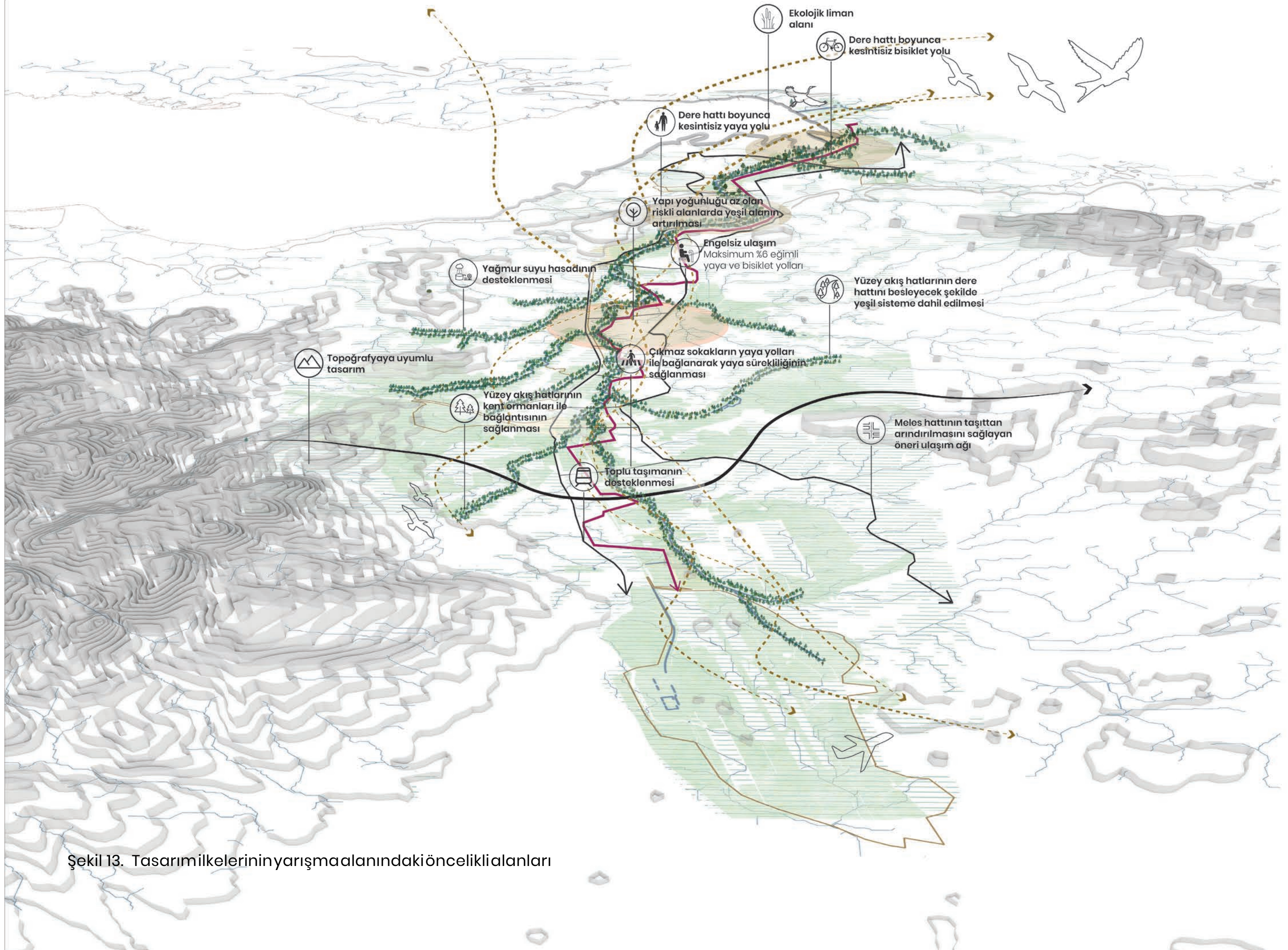
İstasyonların bazıları açık veya yeşil alan düzenlemesi ile bir aktivite tanımlarken

bazılarıysa iskele, köprü gibi bir strüktürle birlikte tanımlanan alanlar veya sera, gözlem kulesi gibi küçük ölçekli yapılarla birlikte tasarlanmıştır (Şekil 12).

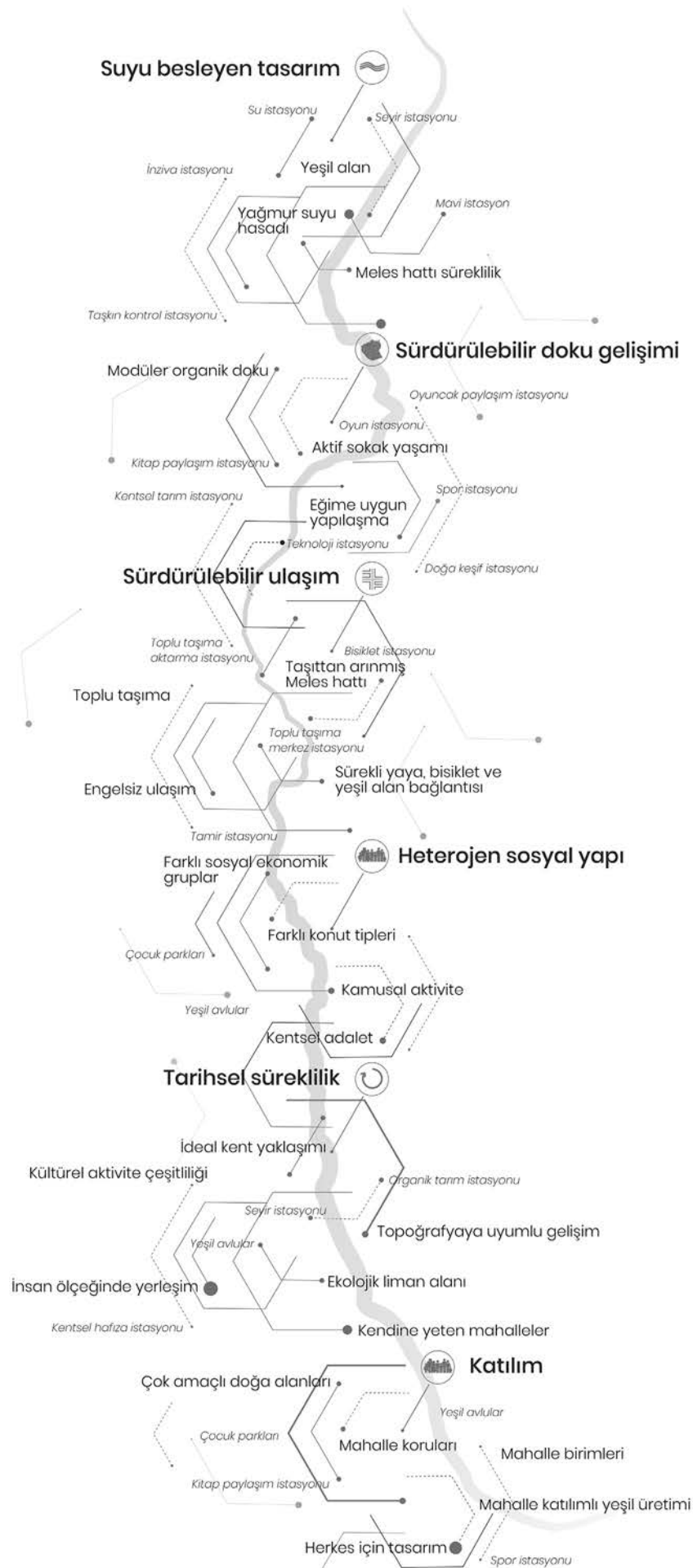
istasyon modülleri



Şekil 12. İstasyon alanlarının tasarımlarından örnekler



Şekil 13. Tasarım ilkelerinin yarışma alanındaki öncelikli alanları



Şekil 14. Alanbütününe yönelik tasarım ilkeleri

ALAN BÜTÜNÜNE YÖNELİK TASARIM İLKELERİ

Kent ölçeğindeki analizler ve model kurgusuyla belirlenen yaklaşımlar mekana yansırken Meles Çayı'nın işlev olarak etrafını beslemesine, yeşil sistem ve alandaki yapısal tasarımın da Meles'in flüviyal akış dinamiğiyle uyumlu şekilde tasarlanmasına karar verilmiştir. Yarışma alanında yapılan öneriler, Flüviyal yeşil altyapı oluşturmaya yönelik tasarım ilkeleriyle geliştirilmiştir (Şekil 13). Bu ilkeler "Suyu besleyen tasarım / taşkın peyzajı", "Suya duyarlı mahalle gelişimi", "Sürdürülebilir ulaşım", "Heterojen sosyal yapı", "Tarihsel süreklilik", ve "Katılımı sağlamak" ana başlıklarından oluşmaktadır (Şekil 14).

Suyu besleyen tasarım / taşkın peyzajı

- Kent içerisinde yeşil alan oluşturmak
- Meles hattını açarak sürekliliği sağlamak
- Yağmur suyu hasadını desteklemek
- Kentsel doku içinde yeşil oranını artırmak
- Kentsel altyapı olarak Peyzaj

Suya duyarlı mahalle gelişimi

- Maksimum 4 katlı konut yapılaşması
- Aktif sokak yaşamı
- Eğitime uygun modüler organik doku
- Suyla uyumlu ekolojik mahalleler

Sürdürülebilir ulaşım

- Meles hattını taşıttan arındırmak
- Meles'ten çevreye sürekli yeşil, yaya ve bisiklet bağlantısı
- Kentte yaya, bisiklet, raylı sistem ve karayolunda toplu taşımayı desteklemek
- Engelsiz ulaşım

Heterojen sosyal yapı ve katılım

- Farklı sosyo-ekonomik grupları bir araya getiren konut tipleri
- Çeşitlenen kamusal aktiviteler
- Mahalle çayırıları, mahallelerin çok amaçlı doğa alanları
- Mahalle koruları
- Mahalleli katılımıyla yeşil alan üretimi (her çocuk bir ağaç dikip ağaçla büyüyecek/büyütecek)
- Yeşille ayrılan 2500 kişilik mahalle birimleri
- Yeşille ayrılan 500 nüfuslu mahalle alt bölgeleri
- Herkes için tasarım
- Kullanıcı tasarımına izin veren esnek noktalar

Tarihsel süreklilik

- Tarihi değerlerin öne çıkarılması
- İdeal kent yaklaşımı, işleyen kentsel sistemler
- İdeal yerleşme büyüklüğünü aşmayan mahalleler
- Topografyaya uygun gelişim
- İnsan ölçeğinde yerleşim
- Kendine yeten mahalleler
- Kültürel aktivite çeşitliliği
- Ekolojik liman alanı
- Farklılaşan meydanlar

Bu ilkeleri mekânsal çözümlerle birleştirmek üzere Ortakyaşam istasyonları olarak adlandırılan çok katmanlı, ölçeğe göre alansal veya noktasal içerikte olan, yeşil altyapı ağı olarak kente yayılacak bir sistem önerilmiştir. İlk olarak yarışma konusunun özünü oluşturan Meles Çayı, besleyen kollar ve yüzey suyu hatları incelenmiştir (Şekil 15).

MELES ÇAYI TAŞKIN ANALİZİ ve TAŞKIN PEYZAJI

TASARIMI

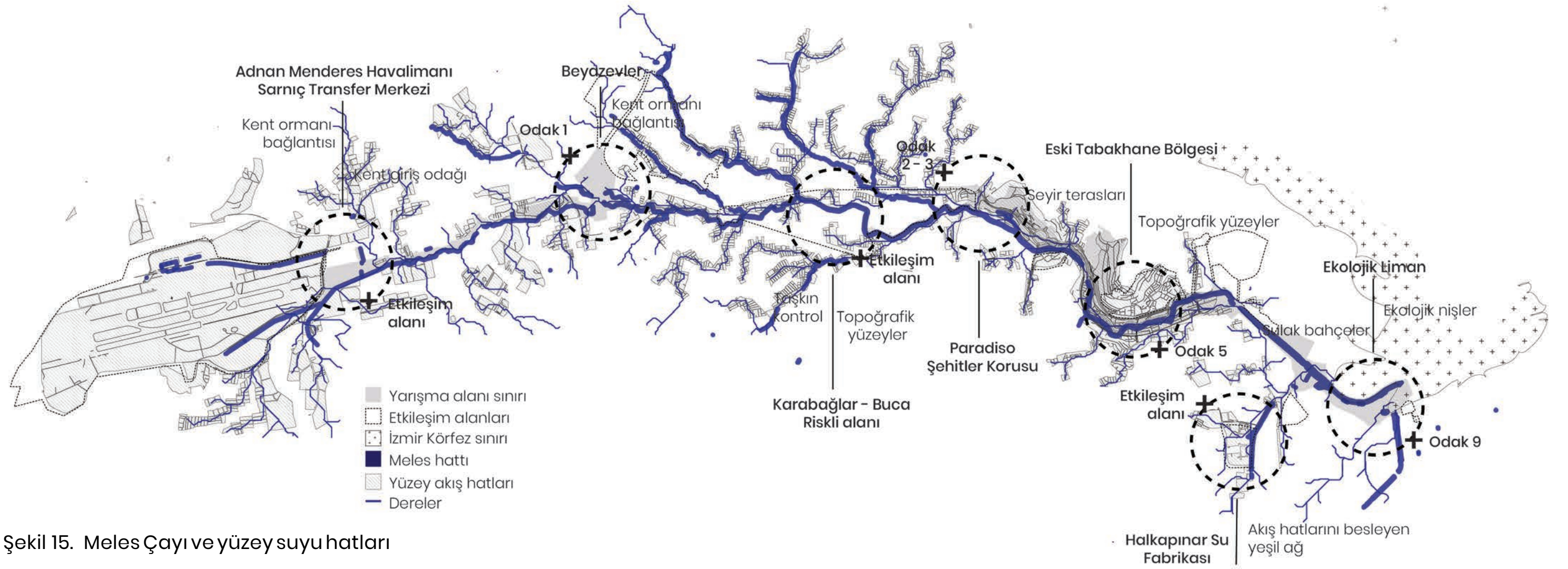
Taşkın analizi

Meles çayı yarışma alanı içinde çok farklı enkesitlere sahiptir. Topografyada oluşan vadi boyunca serbestçe ilerlemeyen akarsu değişen yağış rejimleri nedeniyle taşkına neden olması olasıdır. Özellikle son yıllardaki ani meteorolojik değişimler ve Meles çayı etrafındaki yapılaşmalar dikkate alındığında hem insan yaşamı, hem doğal ve tarihi değerler hem de ekonomik açıdan önemli riskler barındırdığı görülmektedir.

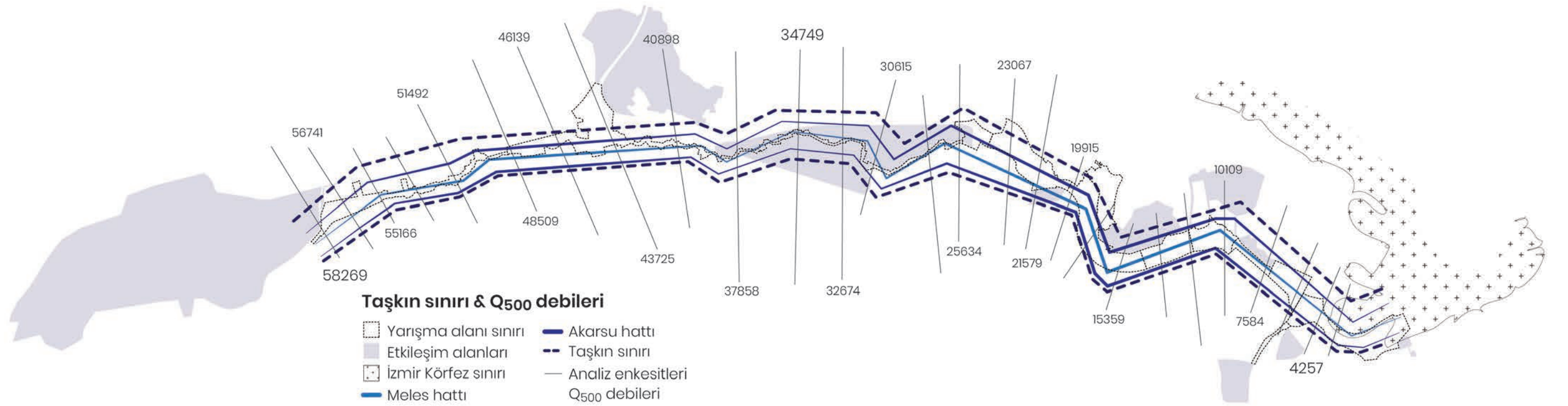
Alandaki taşkın riskinin belirlenmesi amacıyla 100 yıl ve 500 yıl dönüş aralığına sahip taşkın debileri (Q100 ve Q500) dikkate alınmıştır. Ana akarsu olan Meles Çayı'nda Q100 ve Q500 debileri 195.2 ve 275 m³/s olarak İZSU değerlendirme raporundan alınmıştır. Taşkın analizleri için açık kullanımı olan HEC-RAS (Hydrologic Engineering Center's River Analysis System) yazılımı kullanılmıştır. HEC-RAS yazılımı Saint-Venant hidrolik denklemlerinin çözümüne dayanmaktadır. Genellikle akım problemlerinin çözümünde tek boyut yeterli olmaktadır, bu nedenle çalışmada 1 boyutlu hidrolik analizler yapılmıştır. Taşkın esnasında akım türü olarak akım hızının kritik akım hızından küçük olduğu ve akım derinliğinin kritik akım derinliğinden büyük olduğu nehir rejimi belirlenmiştir. Q100 ve Q500 taşkın debilerinin her ikisi de dikkate alındığından Q100 için ayrıca hava payı hesaplanmamıştır. Yaklaşık 19.66 km uzunluğundaki ana akarsu kolunda 27 adet en kesit kullanılmıştı (Şekil 16).

Elde edilen taşkın analizi sonuçlarına göre akarsu kaynağı (memba) tarafında arazi koşullarının vadi şeklinde olması nedeniyle herhangi bir taşkın riski gözlenmemiştir. Bunun yanında akarsuyun denize dökülen (mansap) kısmında topografya ve arazi koşullarının daha az engebeli ve düşük kotta olması nedeniyle bir miktar taşkın riski öngörülmüştür. Bu bağlamda hidroloji açısından mansap bölgesinde kıyı kesimlerinin mümkünse yükseltilebileceği, ek olarak kanal eğer betonsa daha pürüzlü olacak şekilde doğal akarsu yatağı haline getirilmesi önerilmektedir.

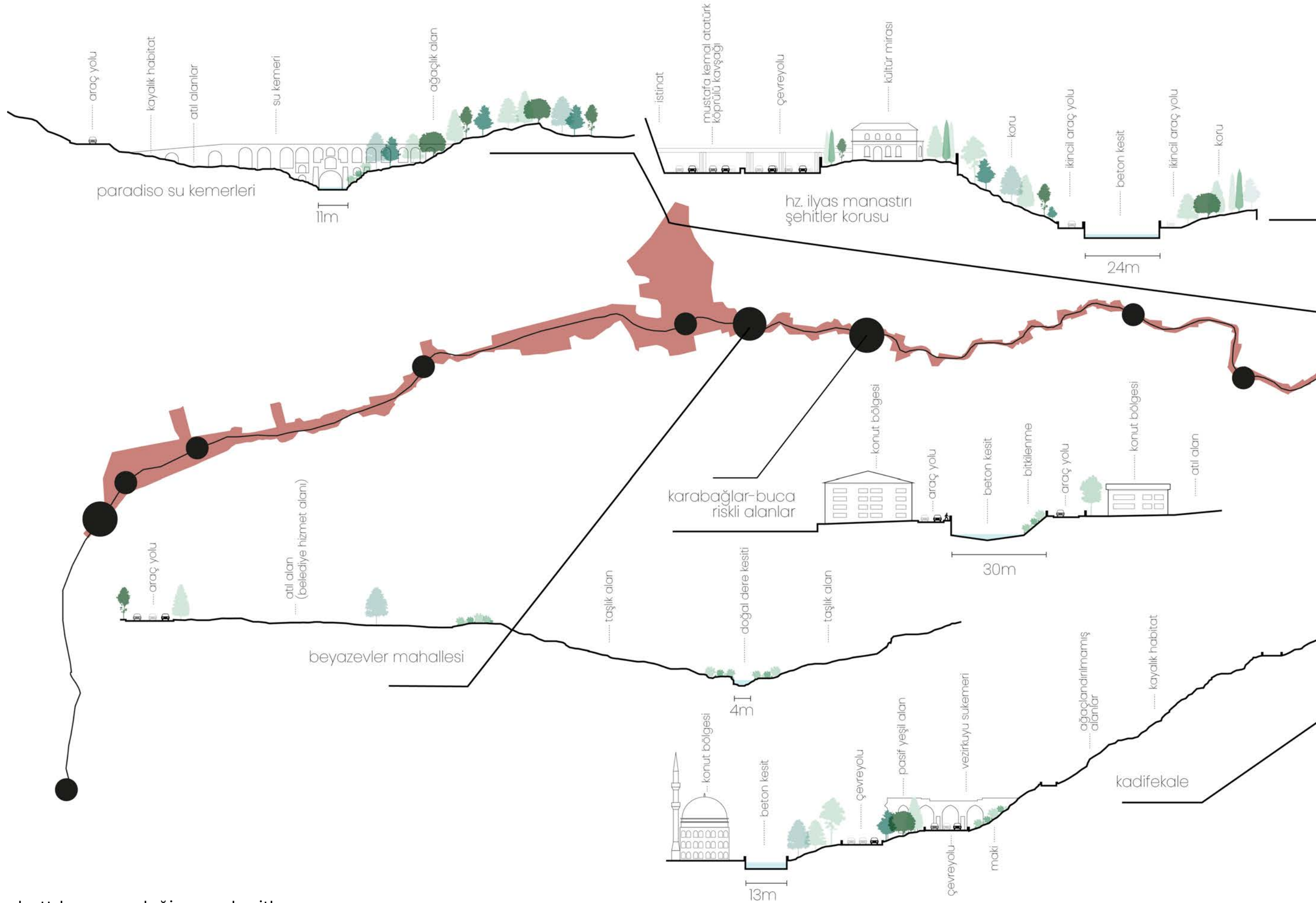
Taşkın derinlik haritası en riskli bölgenin Karabağlar-Buca riskli alanı olduğu



Şekil 15. Meles Çayı ve yüzey suyu hatları

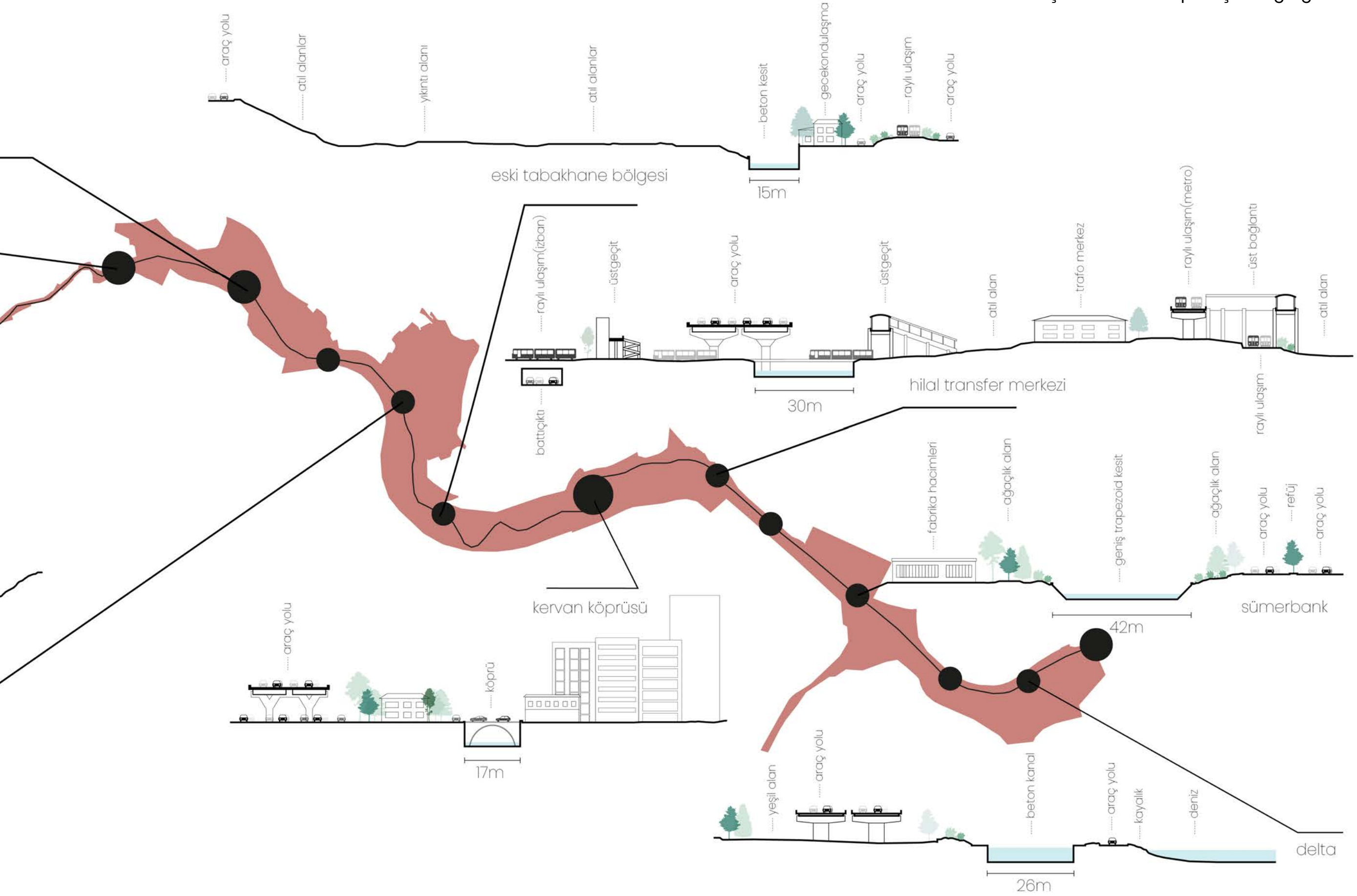


Şekil 16. Meles Çayı Taşkın analizi



Şekil 17. Meles hattı boyunca değişen en kesitler

Kesitlerin büyük kısmında Meles'in kutu kesit içinde çevresinden kopmuş olduğu görülmektedir.



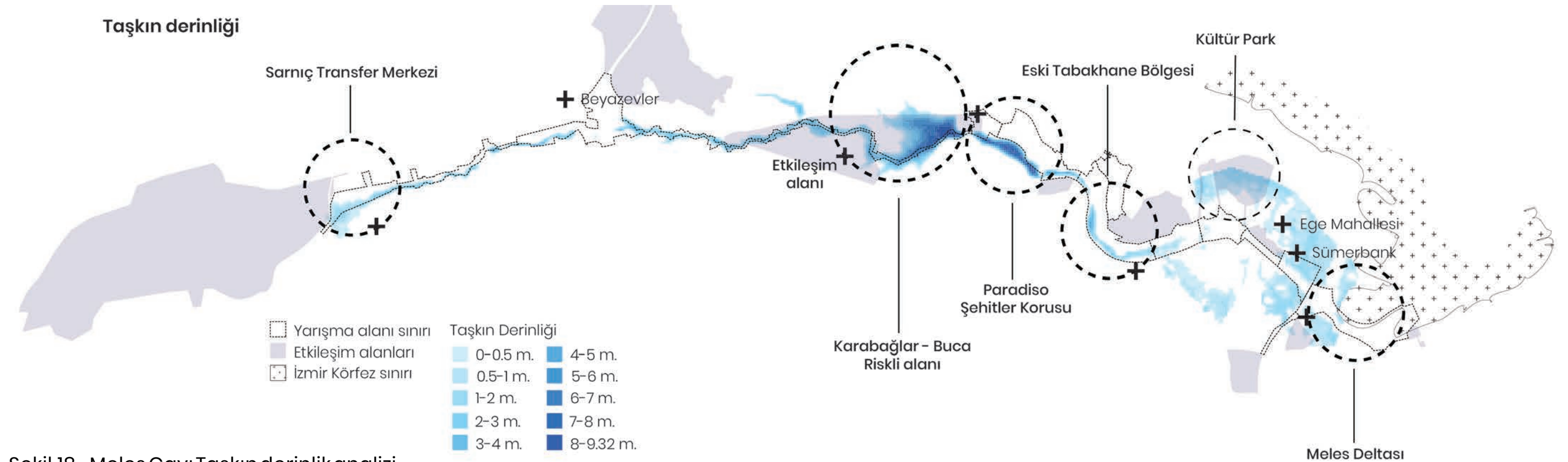
açıkça görülmektedir (Şekil 18). Bunun dışında aşırı eğimli olan Paradiso bölgesinde de taşkın derinliği fazladır. Meles deltasına doğru da deniz seviyesine inilmiş olması ve alanın düz bir topografyaya sahip olması taşkın olasılığını artırmaktadır. Bu veriler ışığında alanın hem normal zamanda hem de taşkın durumunda güvenli kullanımını sağlayacak doğal ve özgün tasarım çözümleri önerilmiştir.

Taşkın peyzajı tasarımı

Taşkın kontrolü için standart çözümler olan taşkın duvarı, baypas kanalı, beton kesitin pürüzlendirilmesi, arazi yükseltme, geciktirme havuzu seçenekleri dikkate alınarak özgün ve doğal bir tasarım geliştirilmiştir. Önerilen tasarımda taşkın çözümleri arasından doğal yapıya en uygun olanlar peyzaj tasarımı bileşeni olarak yeniden değerlendirilerek kullanılmıştır. Öncelikli olarak “Akarsu hattı doğal kesite dönüştürülmüştür.” Diğer tasarım çözümleri de “Yükseltilmiş zemin tasarımları”, “Çok amaçlı çukur yüzeyler”, “Suyla barışık mahalleler”, “Doğayla barışık ulaşım sistemi”dir.

Akarsu hattının doğal kesite dönüştürülmesi: Flüviyal tasarım

Beton kanal içerisinde akan dere hattı boyunca hem derenin ekolojik yapısının iyileştirilmesi hem de bir yaşam ortamı olarak derenin kent ile olan ilişkisinin güçlendirilmesi amacı ile dere yatağının doğallaştırılması ve otoyollar, demiryolu vb. ulaşım altyapıları arasında yer alan taşkın kesitin genişletilmesi ve bu alanın akış halinde olan suyun serbest hareketine izin veren bir taşkın yatağı olarak ele alan stratejiler peyzaj tasarımının temelini oluşturur. BU kapsamda Meles Çayı havalimanı ve delta arasında havalimanı ve liman gibi lojistik alanlar arasında akan, oldukça kompleks ulaşım altyapıları arasında serbest kalan yüzeyleri su varlığı ile birleştiren ana unsur olarak ele alınmıştır. Bu kapsamda projemizin peyzaj algısı birbiri ile bir ağ sistemi üzerinden bağlantısalılığı bulunan masif altyapıları saran bir canlı bir sistem olarak ele alınmıştır. Bu sistemin gelişiminde temel tasarım yöntemini suyun serbest hareketine izin veren ve sediment birikimi, menderesleşme, dış göl oluşumu, su ve kara arakesitinde yer alan bitki katmanları ve birliktelikleri vb. derenin doğal ortamında sahip olduğu temel bileşenlerin gelişimine hizmet



Şekil 18. Meles Çayı Taşkın derinlik analizi

edecek sürekli bir topografyanın tasarlanmasıdır. Bu sürekli topografya Meles çayı boyunca odak alanlarına özelleşen kullanımları barındıran mekansal tanımlara sahip bir peyzaj yüzeyinin temsilidir.

Dereye yönelik gerçekleştirilen bir diğer müdahale farklı kıyı mekanı tipolojilerinin geliştirilmesidir. Bu kapsamda derenin mekansal niteliklerinin belirleyicisi olan kıyı kesiti derenin içerisinden geçtiği ortama bağlı olarak eğimli, basamaklı, teraslı, doğal, iskeleli olmak üzere su ile etkileşim mekanları tasarlanmıştır. Su seviyesinde gözlemlenecek olan mevsimsel değişimlere göre mekan karakterinin değişmesi öngörmekte, farklı dönemlerde değişen dinamik peyzaj kurgusunun gelişimi ve deneyimlenmesi kurgulanmıştır.

Dere hattı boyunca tekrarlayan karakteristik bir unsur olarak ele alanın basamaklı kıyı sediment birikim lekесinin yer yer yapısal yer yer doğal bir yorumu olarak ele alınmıştır.

Yer yer teraslamalar, ağaçlandırmalarla doğal eğimli hale getirilen enkesit sucul bitkiler ve beraberinde diğer canlılar için yuva oluşturarak ekolojik dengeye katkıda bulunurken çevresi de normal zamanlarda da kentlinin vakit geçirebileceği alanlar olarak tasarlanmıştır (Şekil 19).

Tasarım olarak yükseltilmiş zeminler

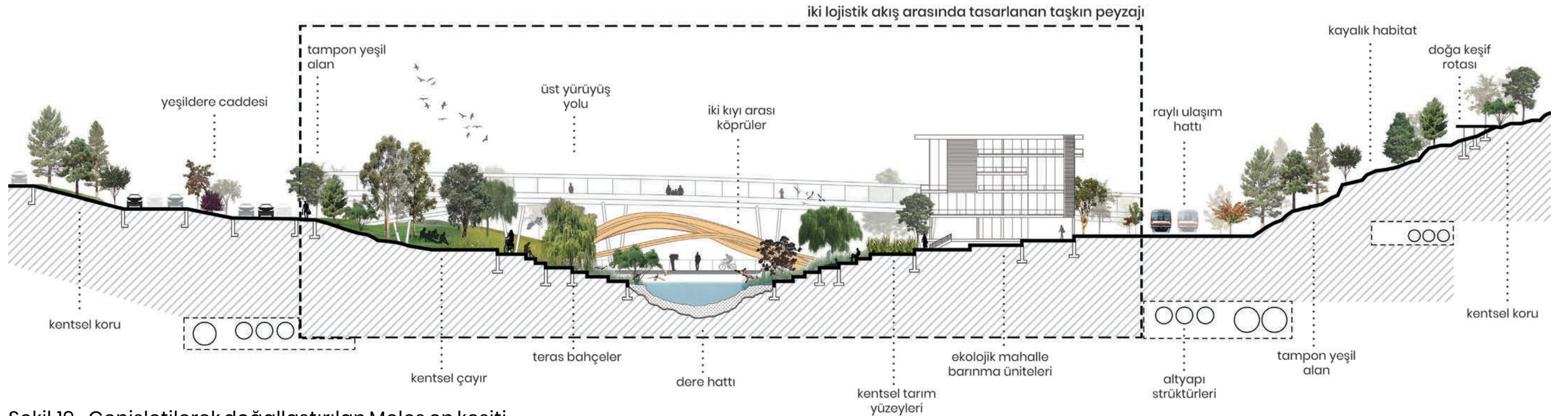
Özellikle yedinci odaktan kıyıya kadar olan kısımda taşkın riskine karşı Meles hattı çevresinde flüviyal şekilde yükseltilmiş yüzeyler tasarlanmıştır. Bu yüzeyler alanın düzlem şeklindeki peyzajını üçüncü boyut etkisi ile zenginleştirmektedir.

Çok amaçlı çukur yüzeyler

Akarsu hattı boyunca ana ulaşım aksları ve taşkın riskinin fazla olduğu yerlerde oluşturulan çukur yüzeyler normal zamanlarda oyun, toplanma alanı, mahalle çayırı olarak kullanılırken taşkın anında fazla suyun toplanabileceği alanlardır. Bu alanlara taşkın anında toplanan suyun güneydeki orman alanlarından taşıyacağı zengin toprak katmanı, denize akmak yerine yakındaki tarım alanlarında kullanılacaktır.

Suyla barışık mahalleler

Taşkın sınırına paralel olan iki ana arter ve demiryolu hattının akarsu tarafında yapılaşmanın tamamen boşaltılmak yerine geriye çekilerek zeminden yükseltilmiş yapılar olarak tasarlanması taşkına karşı önlem sunarken aynı zamanda yakın mesafede konut alanlarının olması alanın etkin kullanımı, yirmi



Şekil 19. Genişletilerek doğallaştırılan Meles en kesiti

dört saat güvenli bir çevre olmasının doğal kent yaşamıyla sağlanabilmesi için önemlidir. Alanın tamamen boşaltılması yerine ortakyaşamın desteklenmesi, doğa-insan ilişkisinin kopukluğunun önlenmesi ve özellikle çocuklarda doğayla uyumlu kent yaşamına ilişkin doğru bilinç ve hafızanın oluşması adına çok yararlı olacaktır.

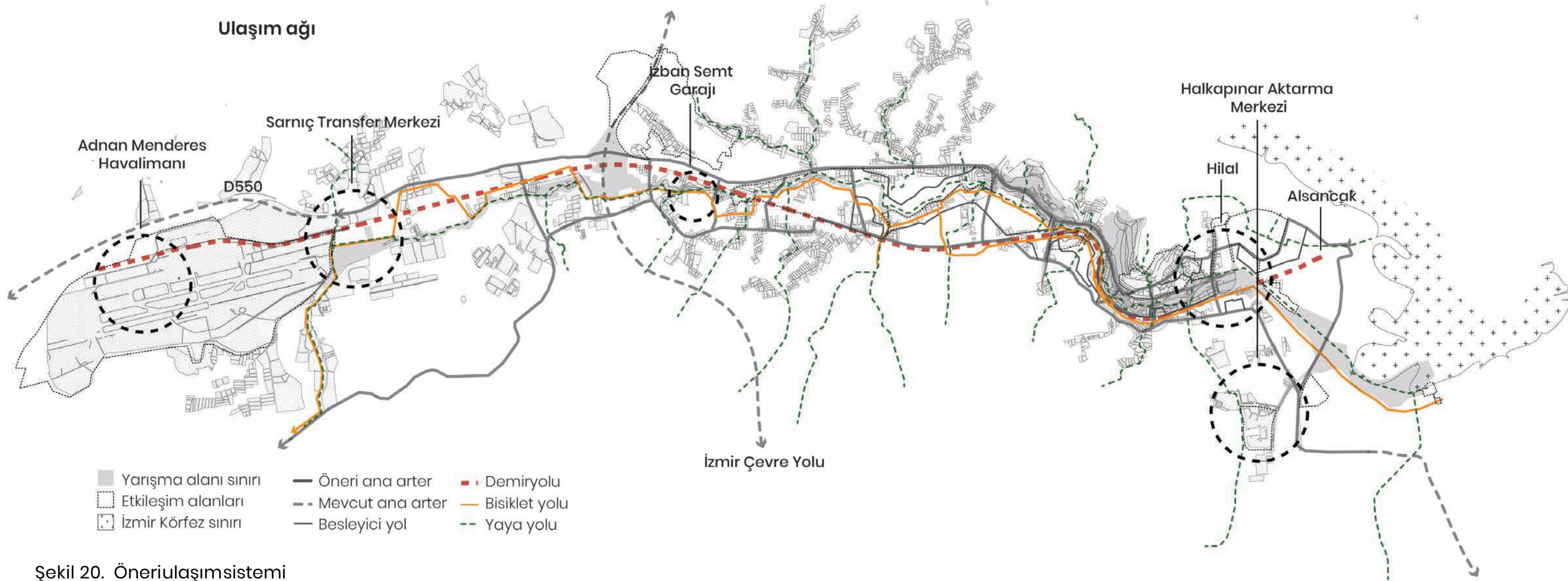
Doğayla barışık ulaşım sistemi:

Taşkın verileri ve dere çevresinin doğal hale getirilerek yeşil alan oranının artırılması ile birlikte daha tanımlı lineer bir yeşil alan oluşmaktadır. Bu alan içinde taşıt yolunu minimize ederken erişimi kısıtlamamak üzere mevcut arterleri kullanarak Meles'in iki tarafında iki ana bağlayıcı yol önerilmektedir (Şekil 20). Toplu taşıma güzergahı olarak da düşünülen bu yollar mevcut raylı sistem hatları ile birlikte etkili bir toplu taşıma ile erişim olanağı sunacaktır.

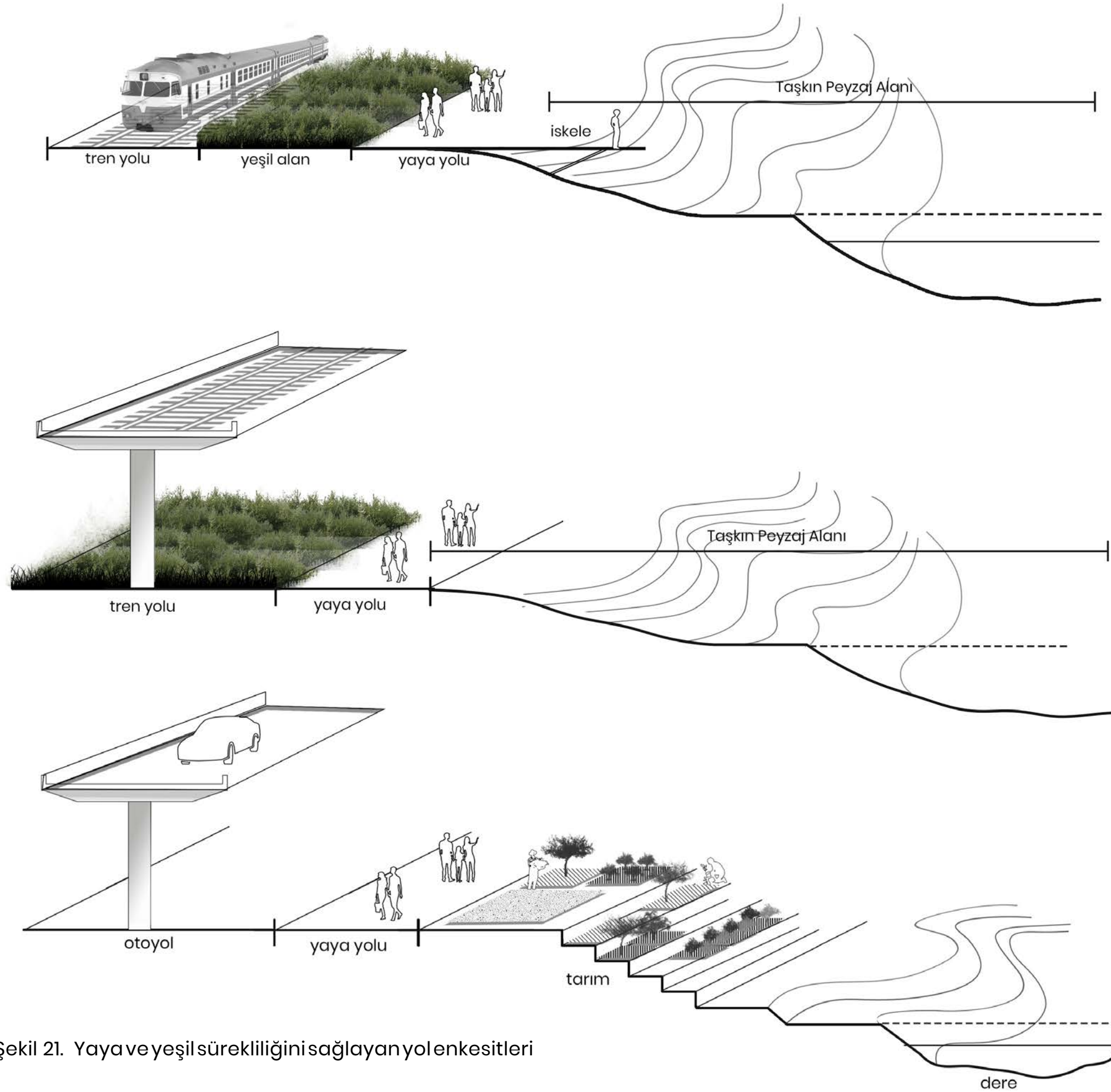
Bu iki arter arasında yapılaşma özelliğine göre belli aralıklarla taşıt yolu bağlantısı sağlanmıştır. Mevcut taşıt yolu bağlantılarından yeşil sistem sürekliliği açısından uygun olan bazıları ise yaya ve bisiklet bağlantısı haline getirilmiştir.

Alanı sınırlayan demir yolu ve ana arterlerin bazı kısımları da taşkın riski altındadır. Aynı zamanda çevre ile Meles Çayı arasındaki yeşil sistem ve yaya erişim sürekliliğini kesmektedir. Bu nedenle hareketli topografya nedeniyle zaman zaman çevresinden üst kotlarda zaman zaman da alt kotlarda ilerleyen bu arterlerin topografya ile ilişkisine bağlı olarak yol seviyesinin altından veya üstünden merdivensiz erişimi ve yeşil sürekliliğini sağlayacak geniş açıklıklar veya üst örtüler önerilmektedir.

İki ana arter arasında kalan alanda ise yeşil yoğun bir tasarım önerilmiştir.

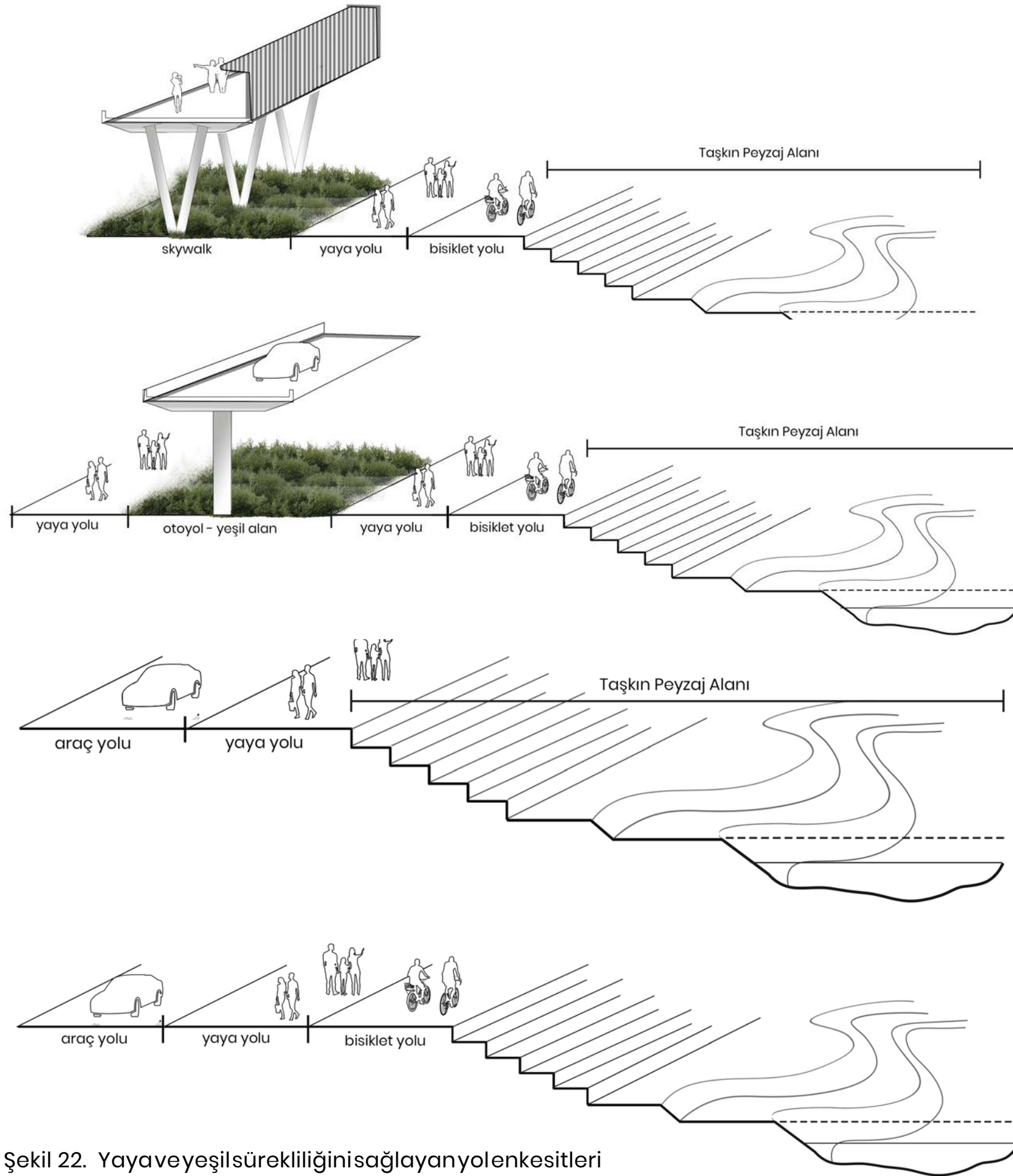


Şekil 20. Öneri ulaşım sistemi



Şekil 21. Yaya ve yeşil sürekliliğini sağlayan yolen kesitleri

Bazı alanlarda mevcut yapılaşma Meles kıyısına kadar gelmiş iken önerilen tasarımda bu yapılar kaldırılarak alanı sınırlayan iki ana yola doğru geri çekilmiş ve zeminden yükseltilmiştir. Suyu duyarlı olarak tasarlanan bu mahalleler için alan içinde dere hattına yaklaşmayan geçirgen yüzeyli küçük loop ve paylaşımlı yollar önerilmiştir. Alanı sınırlayan iki arterden bağlanan yollar aynı zamanda bu ana arterlerde hız kontrolünü doğal yoldan sağlayarak yolun iki yakası arasındaki bağın devamlılığına katkıda bulunacaktır.



Şekil 22. Yaya veya yeşil sürekliliğini sağlayan yolen kesitleri

ODAK ALANLARI TASARIMI ve ETKİLEŞİM ALANLARI

Yarışma alanının etkileşim alanları ile bir bütün olarak değerlendirilmesiyle geliştirilen 1/5000 ölçekte tasarım kararları şöyle özetlenebilir (Şekil 26):

Adnan Menderes Havalimanı ve Sarnıç Transfer

Merkezi:

Yarışma alanının güney ucunda yer alan bu etkileşim alanları önemli ulaşım odaklarıdır. Özellikle Uluslararası kullanıcıların karşılama noktası olarak İzmir'in ilk imajının belleklere yerleşeceği bu alanın Ormanlar geniş kentsel yeşil ve doğal su akışının bir arada olduğu bir imaj oluşturması son derece önemlidir. Bu alanda Meles Çayı kesitinin doğal yapıda olması ve çevresinin güneydeki ormanlarla bütünleşmesi önerilmektedir.

Raylı sistem ve karayoluna ek olarak bu alandan başlayan bisiklet ve yaya istasyonu Meles Çayı boyunca kıyıya kadar, güneydoğuda ise Sarnıç gölet ve piknik alanına doğru kesintisiz bir hat şeklinde tasarlanmıştır. Bu alanda Meles'in doğal kesininin genişletilmesi ile sadece insanlar için rekreatif bir alan değil, tüm canlılar için bir yaşam alanı, ekosistemin önemli bir parçası haline gelecektir.

ODAK 1: Gaziemir Beyazevler Mahallesi ve Çevre Yolu Bağlantısı

Yarışma alanı çevresindeki mahallelerin ortalama nüfusu 2019 yılı için yaklaşık 6300'dür. Mahalleler nüfus açısından çok büyük değişkenlik göstermektedir. 76 ile yaklaşık 29500 arasında değişen nüfusların olduğu bölgede Beyazevler mahallesi 5982 nüfusuyla ortalamaya yakın bir değerde olsa da ortanca değer 3500 civarındadır. Bu değerler mahalleler arasındaki nüfus dengesizliğini göstermektedir. Odak 1'de yer alan Beyazevler mahallesinin mekansal olarak da Çevre yolu bağlantısının kenarına kadar yapılaşması hem ulaşım açısından hem de bu yol ve bağlantı kavşağı etrafında yaşayanlar açısından tehlike oluşturmaktadır ayrıca bu yol ve kavşak alanı parçalamaktadır. Bu alanda Meles hattını çevreleyen yeşil kavşağa doğru genişleyerek Doğu-Batı

yönünde uzatılmış ve bu yönlerdeki yeşil alanlara ve Fuar İzmir'e bağlanmıştır.

Fuar İzmir

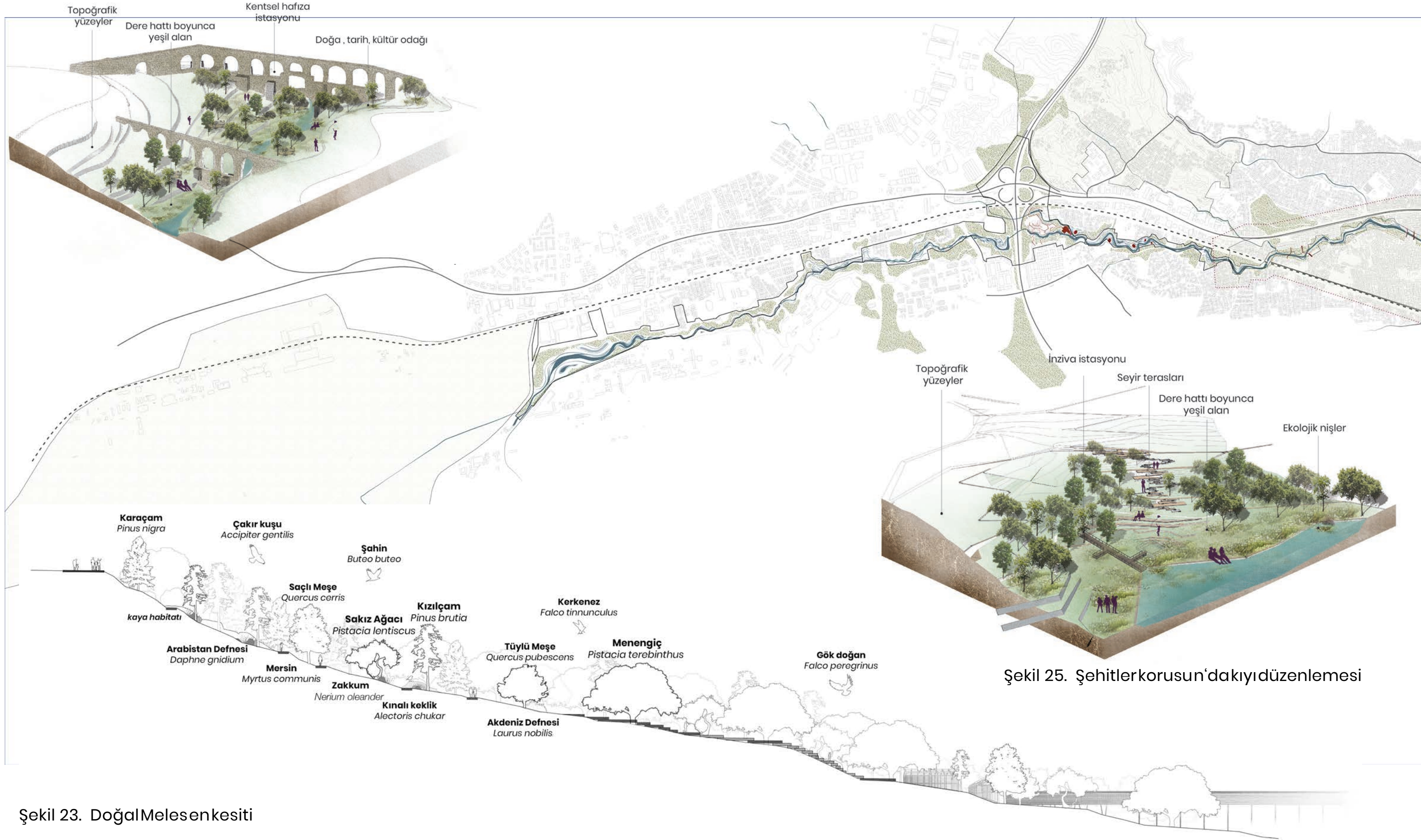
Fuar İzmir kent için önemli bir çekim kaynağıdır. Tasarımının esnekliği ve organizasyonların çeşitliliği çevresini de olumlu etkileyecektir. Farklı sosyo-ekonomik grupların bir araya gelmeleri, ortakyaşam kültürünü gelişmesi için bir fırsat olarak değerlendirilmelidir. Öncelikli olarak da yakınında bulunan Aktepe ve Emrez mahallelerinin gelişimine katkıda bulunmalıdır.

Aktepe ve Emrez Mahalleleri Kentsel Dönüşüm

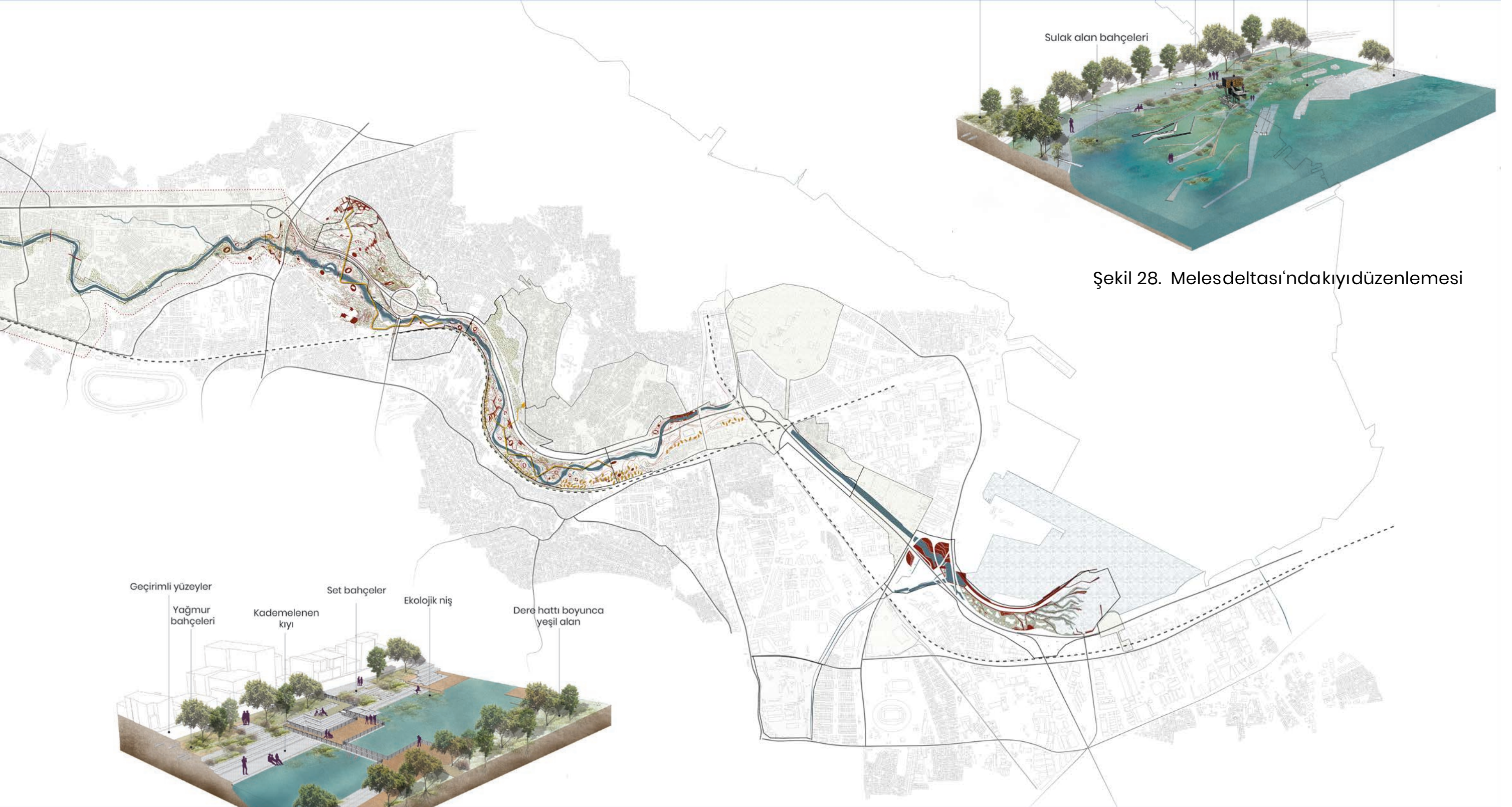
Alanı

Tüm konut alanlarının dönüşümünde sağlıklı bir mahalle ortamı kurulabilmesi için gerekli mekansal tasarım hazırlanmalıdır. Mahalle binalar ve açık alanlar gibi fiziksel öğelerin ötesinde toplumun ortak hafızasının ürünü olan, büyük oranda fiziksel olmayan insani değerleri içermektedir. Bu değerlerin sağlanması için mahalle tasarımında temel koşulları yerine getirmek gerekir. Bu koşullar topografya ve iklimsel özelliklere uyum, sınırlı nüfus ve yoğunluk (maksimum 50 konutluk komşuluk sokakları, 500 kişilik kendi mahallesini yöneten alt birimler, yeşil alanlarla ayrılmış 2500 kişilik mahalle birimleri, maksimum 4 katlı konut yapılaşması, vb.), heterojen sosyo-ekonomik ve demografik yapıyı destekleyen farklı büyüklükte konut tipleri, mahalle içinde güvenli ulaşımı mahalle duvarları olmadan sağlayacak yol sistemi (mahalle iç yolları her zaman çevresinden geçen yoldan daha uzun olmalıdır), kamusal aktiviteleri destekleyen ortakyaşam istasyonları. olarak özetlenebilir. Dönüşüm sürecinde kullanıcı profilinin değişmeden alanın sağlıklılaştırılması için Fuar alanı ve Çevreyolu bağlantısı ile ilişkili olarak kısıtlı sayıda yüksek katlı ticari işlevler yer alabilir. Böylece hem anayol gürültüsünün konutları etkilememesi sağlanacak hem fuar alanına hizmet edecek fonksiyonlar için yer sağlanmış olacak hem de dönüşüm maliyeti mevcut kullanıcılara minimum düzeyde yansıtılacaktır.

Şekil 24. Paradiso'daki düzenlemesi



Şekil 23. Doğal Melesenkesiti



Şekil 28. Melesdeltası'ndaki düzenlemesi

Şekil 27. Aziziye Parkı'ndaki düzenlemesi

Şekil 26. 1/5000 ölçekli tasarım

Karabağlar ve Buca İlçeleri Riskli Alanları

Bu alanlar taşkın analizi sonucunda riskli olduğu tespit edilen alanlardır. Meles Çayı'nın Kutu kesit şeklinde dar bir koridorda ilerlediği ve yapılaşmanın Meles kenarına kadar geldiği dokunun en önemli avantajı Meles çevresindeki yapılaşmanın büyük oranda az katlı olmasıdır. Bu alanda da alan genelinde olduğu gibi mahalleden beklenen sınırların aşılmasında beklenmektedir. Diğer yandan su ile olan ilişkinin suya sırtını dönmek yerine suya nefes alacak yeterli yeri bıraktıktan sonra suyla birlikte tüm canlıların güvenle yaşayabileceği bir ortam oluşturmak gerekmektedir. Bu nedenle bu alanlarda Meles kenarındaki yapılar kaldırılmış, doğal akarsu kesiti oluşturulmuştur. Doğal alanın gerisinde ve yerden yükseltilmiş yapılarla mevcut kullanıcıların alanla bağlarının sürdürülmesi sağlanmıştır.

ODAK 2: Kızılçullu (Paradiso) Su Kemerleri

Paradiso özellikli jeolojik yapısı ve tarihi su kemerleri gibi güçlü karakteristiklere sahip bir odak alanıdır. Ancak kayalık oluşumunun dere ile birleştiği noktada gözlemlenen erozyon dere ekolojisini tehdit eden bir unsur olarak ele alınmış ve riskli noktalarda stabilizasyona yönelik tasarım önerileri geliştirilmiştir(Şekil 29). Bu kapsamda doğal kayalık alan ile entegre bir şekilde işleyecek duvar sistemi tasarımın temelini oluşturur (Şekil 30). Bu sayede hem stabilizasyon sağlanmış olacak hem de su kenarına inme ve vakit geçirme imkanı yaratılmış olacaktır. Bu akan için önerilen bir diğer önemli tasarım bileşeni bir sarmal şeklinde kayalık Alana kenetlenen gezi yapısıdır (Şekil 31).

ODAK 3: Şehitler Korusu, Mustafa Kemal Atatürk

Köprülü Kavşağı ve Hz. İlyas Manastırı

Şehitler korusunu karakterize eden iki önemli unsur olan dik eğime sahip topografik yapı, yaşlı Menengiç ağaçlarıdır. Projede Şehitler korusu mahalle ile olan ilişkisi, sahip olduğu manzara potansiyeli ve hareketli topografyası ve boyutu gereği önemli bir doğal-rekreatif koruluğa dönüştürülmesi öngörülmüştür (Şekil 29). Bu kapsamda tasarım Akdeniz maki bitki topluluğunun gelişiminin sağlanması ile degrade olan alanların iyileştirilmesi

ve toprak stabilizasyonunun sağlanması ve su akış hatları boyunca yüzeysel akış kontrolünün sağlanması ve su hasadına hizmet edecek bir kurgunun geliştirilmesi gibi hedefleri içermektedir (Şekil 32). Koruluk içerisinde doğal amfiler, duvar sistemleri, bitki sergi alanları, çocuk oyun alanları, spor alanlarının yanı sıra Şehitler Korusunun güney doğu kesiminde yer alan kentsel tarıma hizmet eden bir üretim odağına dönüştürülmüştür. Bu kapsamda formel parsel tasarımları yerine, yakın çevrede yaşayan halkın kiralayacağı enformal olarak gelişen parsel kurgusu önerilmiştir. Tarım alanı içerisinde yer alan seralar, üretim ve satışın yapıldığı işlevsel yapılar olarak ele alınmıştır.

Şehitler Korusu için önerilen bir diğer tasarım bileşeni bu alanı derenin diğer kıyı ile bağlayan bir “skywalk” tasarımıdır. Bu şekilde otoyollar ile kesintiye uğrayan yaya akışı kesintisiz olarak yerden yüksekte devam eden bir strüktür aracılığıyla sağlanacaktır. Aynı zamanda yerden yukarıda uzanan skywalk peyzaj kurgusunun yukarıdan izlenebileceği farklı bir deneyim alanı olarak önerilmiştir (Şekil 33).



Şekil 29. Odak 2 ve 3:1/200 ölçekli Paradiso ve Şehitler Korusu alanları tasarımı



Şekil 30. Paradiso su kemerlerinde çok amaçlı stabilizasyon önlemi ve mekan kullanımı



Şekil 31. Parasido su kemerlerinde seyir/geziterasları



Şekil 32. Şehitler Korusu'nda yüzey suyu akış kontrolü sağlayan tasarım



Şekil 33. Şehitlerkorusu

Çaldıran Mahallesi

Bu alanda kaya düşme riski olan bölgeler yeşil sisteme dahil edilecek, diğer alanlarda ise diğer konut alanlarında önerildiği gibi ekolojik mahalle tasarımı yapılacaktır.

ODAK 4: Kadifekale Jeolojik Sakıncalı Alanı

Kadifekale'deki heyelan riski taşıyan alanlar ve Çaldıran mahallesinde olduğu gibi yapılaşmaya müsait olmayan alanlarda ağaçlandırma yapılması öngörülmekte, ağaçlandırma çalışmasına yerel halkın katılımının sağlanması için de her mahalle için belirli bir alanda özellikle çocukların ağaç dikmeleri için gerekli organizasyonun yapılarak mahallenin benimsenmesi ve tasarıma katılım sağlanacaktır.

ODAK 5: Yeşildere Eski Tabakhane Bölgesi

Mevcut durumda tanımsız bir boşluk niteliğine sahip olan ancak dere kenarındaki konumu ve boyutları bağlamında önemli bir odak olarak değerlendirilen tabakhane bölgesi ve karşı kıyısında yer alan mahalle dokusu suya duyarlı tasarım yaklaşımı ile ele alınmıştır (Şekil 34). BU kapsamda yol kotunda dere yüzeyine kadar kademeli bir kurgu oluşturulmuş ve bu kademeleri üzerinde kentsel tarım pratiğinin gerçekleşmesine hizmet eden parselasyon sistemi önerilmiştir. Spor alanları, oyun alanları, dere kenarı oturma alanlar, gezi alanları ile söz konusu odak alanı yeniden ele alınmıştır. Karşı kıyıda yer alan mahalle dokusu taşkın riskinden ötürü doğa odaklı bir kentsel dönüşüm süreci kapsamında yeniden ele alınmış ve zeminden yükseltilmiş mimari bir kurgu ile 3-4 katlı yapılar önerilmiştir (Şekil 35). Zeminin serbest kalması temel ilkesi ile daha önceki mahalleye ait yapıların izdüşümleri toprak hakkı kapsamında mülk sahiplerine verilmesi ve bu alanlarda bireysel ölçekli üretimlerin gerçekleşebileceği birer bahçeye, üretim peyzajına dönüştürülmesi öngörülmüştür.



Şekil 34. Odak 5 Eski tabakhane bölgesinin 1/200 ölçekli planı



Şekil 35. Eski tabakhane bölgesinde suya duyarlı mahalle ve kıyı tasarımı

Ballıkuyu Kentsel Dönüşüm Alanı

Kentsel dönüşümün temel sorunlarından biri ekonomik değer odaklı çözüm üretilmeye çalışılmasıdır. Kullanıcı-yatırımcı ve yönetim açısından ortak hedef olarak değer artışı yerine yaşam kalitesine ve ekonomik olarak ölçülmesi mümkün olamayacak değerlere odaklanmak gerekmektedir. Emlak değeri alım-satıma konu olduğunda bir anlam ifade etmektedir ve dönüşüm emlak değeri merkez alınarak yapılıncı tasarlanan mekanlar anonim mekanlar olup kullanıcı değişimi ile sonuçlanmaktadır.

Mevcut kullanıcıların kent hakkını koruyarak dönüşümü gerçekleştirebilmek için ekonomik fayda sağlanmalı fakat üretilen mekanların mevcut kullanıcı profiline ihtiyaçları ile yerin doğal karakterinin yönlendirmeleri ile şekillenmelidir. Kentsel dönüşümdeki başarı için bu alanla ilgili tüm aktörlerin talep ve ihtiyaçları, olumlu olumsuz senaryolar “oyun teorisi” ile bir model haline getirilerek optimum çözüm olan “kazan-kazan” seçeneği için gerekli koşulları belirlemek mümkün olacaktır. Birçok oyun bir aktör kazanırken diğerinin kaybettiği “sıfır toplamli oyun” olarak adlandırılan gruba girse de Kentsel dönüşüm bir planlama ve tasarım problemi olarak sıfır toplamli değildir.

ODAK 6: Kervan Köprüsü, Aziziye Parkı ve Yenişehir

Pazaryeri

Bu alanda akarsu kesiti daralmaktadır. Çevresinde Aziziye parkı bulunan bu alanda park yeniden tasarlanarak kıyının iki yakası bir yaya köprüsü ile birleştirilmiştir (Şekil 36). Kullanıcıların su ile temas edebileceği kot düzenlemeleri, farklı kotlar arası etkileşime izin veren bir tasarım önerilmiştir (Şekil 37).

Basmane Garı

Yarışma alanının etki alanını ve erişilebilirliğini artırmak adına son derece önemlidir. Kültürpark ve Meles çayı arasında bulunduğu için aynı zamanda bu iki alanı ayırmaktadır. Gar yolcularının en kolay şekilde tasarım alanına gelebilmesi için yönlendirici tasarımlar ve kesintisiz yeşil akslar önerilmektedir

Kültürpark

Yarışma alanının limanagelmeden batıya doğru dokuiçine doğru bağlanmasını sağlamaktadır. Ağaç türü çeşitliliği ile aynı zamanda kent içinde bir eğitim alanıdır. Bu çeşitliliğin uygun sokaklardan devam ederek Meles Çayı’na doğru genişlemesi önerilmektedir.

ODAK 7: Hilal Transfer Merkezi

Bu alan demiryolu ve ana arterlerle çevrelenmiştir. Meles de bu alanda dar bir kesitte ilerlemekte ve ardından geniş deltaya açılmaktadır. Bu alanın kuzeyindeki Ege Mahallesi doğru akan Meles, taşkın riski taşımaktadır.

Ege Mahallesi

Taşkın riski altındaki bu mahalle de suya duyarlı bir yaklaşımla tasarlanabilir. Çevresinde liman yapıları gibi yapılaşmış alanlar olduğu için bu alanlara yakın olmak isteyen fonksiyonları cezbedecektir. Bu nedenle bu mahalleyi tamamen yapıdan arındırmak yerine taşkın peyzajı tasarımlarıyla olası taşkınların etkisinin azaltılması ve suya duyarlı yapılaşma ile güvenli bir tasarım yapılması önerilmektedir.

ODAK 8: Sümerbank

Yine taşkın alanında kalan bu sanayi alanı için post-endüstriyel bir peyzaj önerilmektedir. Zemin düzenlemelerinin taşkın odaklı olmasına dikkat edilmektedir.

Arap Deresi Kolu, Halkapınar Su Fabrikası ve

Halkapınar Aktarma Merkezi

Bu bölge suya ilişkin tarihsel belleğin en yoğun olduğu yerlerden biridir. Bu nedenle Bu bölge bir su odağı olarak planlanmıştır. Diğer yandan Halkapınar aktarma merkezi ve hızlı trenle birlikte öncelikli bir ulaşım odağı haline gelen alan yoğun yaya hareketine cevap verecek şekilde tasarlanmalıdır.



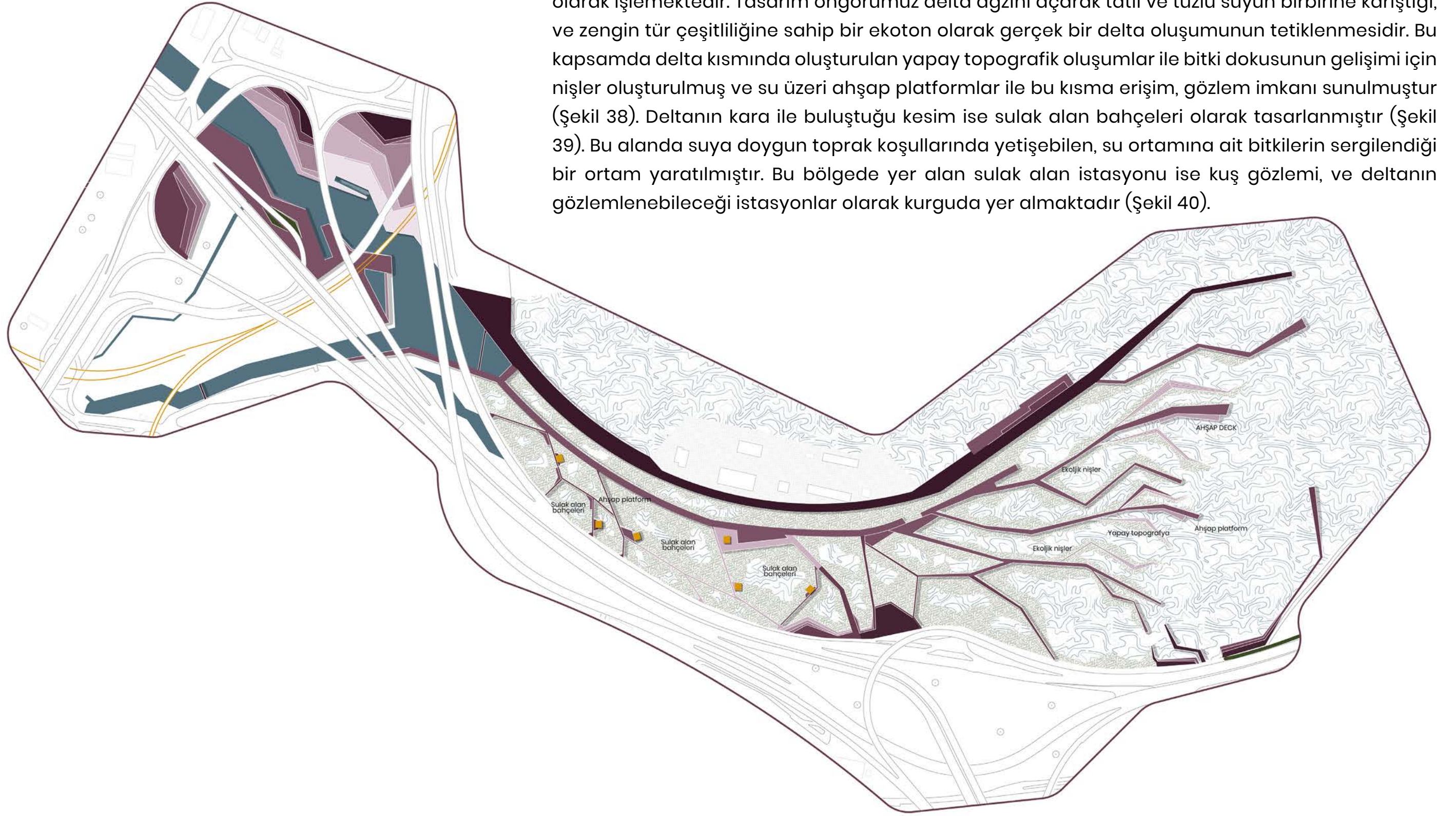
Şekil 36. Aziziye Parkı'ndayaya köprüsü, iskele ve su ile etkileşim yüzeyleri



Şekil 37. AziziyeParkı

ODAK 9: Meles Deltası

Meles çayının yapay bir kanal içerisinde denize ulaştığı delta kısmı şu anki hali ile kapalı bir sistem olarak işlemektedir. Tasarım öngörümüz delta ağzını açarak tatlı ve tuzlu suyun birbirine karıştığı, ve zengin tür çeşitliliğine sahip bir ekoton olarak gerçek bir delta oluşumunun tetiklenmesidir. Bu kapsamda delta kısmında oluşturulan yapay topografik oluşumlar ile bitki dokusunun gelişimi için nişler oluşturulmuş ve su üzeri ahşap platformlar ile bu kısma erişim, gözlem imkanı sunulmuştur (Şekil 38). Deltanın kara ile buluştuğu kesim ise sulak alan bahçeleri olarak tasarlanmıştır (Şekil 39). Bu alanda suya doymun toprak koşullarında yetişebilen, su ortamına ait bitkilerin sergilendiği bir ortam yaratılmıştır. Bu bölgede yer alan sulak alan istasyonu ise kuş gözlemi, ve deltanın gözlemlenebileceği istasyonlar olarak kurguda yer almaktadır (Şekil 40).



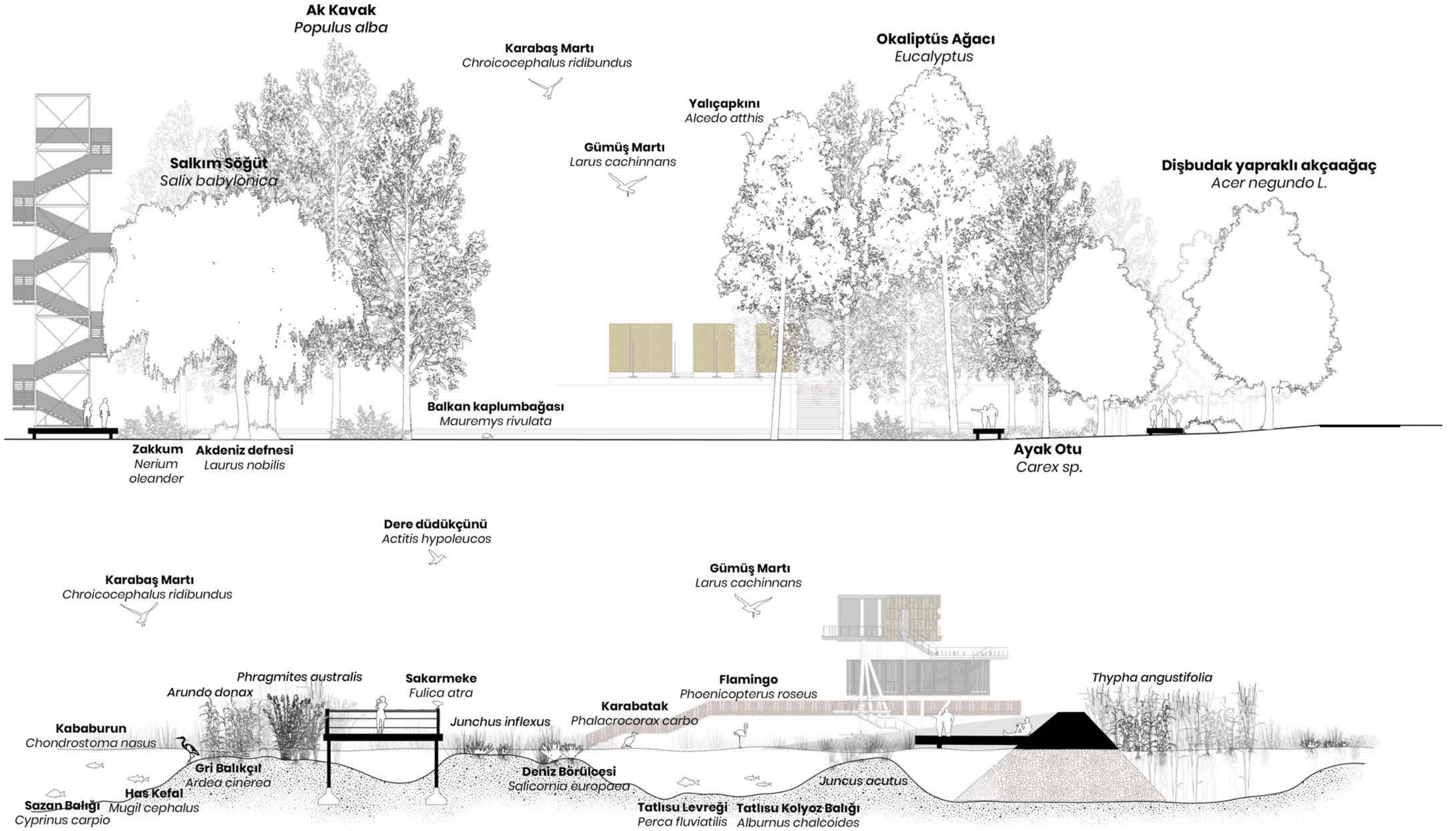
Şekil 38. Odak 9:1/2000 ölçekli tasarım

Şekil 39. MelesDeltasındangörünüş





Şekil 40. Melesdeltasında çokamaçlı doğa-kuş gözlem istasyonu



Şekil 41. Meles ortakyaşam deltasından kesitler

Alsancak Limanı

Meles deltasına komşu olan limanın kontrollü bir şekilde tutulması ve Doğuya doğru büyümesinin önlenmesi gerekmektedir.

Bayraklı Kıyı Bağlantısı, Salhane İZBAN İstasyonu

Doğal bir yaşam alanı olan deltanın kıyıda görülmesi ve çevreleyen ana arterleri geçen bir köprü aracılığıyla kente bağlanması önemlidir.

