

JÜRİ DEĞERLENDİRME RAPORU

1. ELEME

Bu elemelerde 18, 57 ve 62 sıra no'lu projeler elenmiştir.

2. ELEME

Bu elemelerde 11, 13, 22, 26, 35, 42, 46, 48, 51, 56, 59, 77, 81 ve 95 no'lu projeler elenmiştir.

11 Sıra Numaralı Proje

Peron çözümlerinde, otobüs hareketlerinin düzenlenmesindeki yetersizlikler, "Sosyal Sokak"ta düzenlenen galeri boşluklarının yetersizliği, tiyatro salonunun izleyiciler açısından gerekli görme ve işitme koşullarının sağlanmasındaki problemler olumsuz bulunmuştur.

(3-2, S.O. ve D.A. karşı oy)

13 Sıra Numaralı Proje

Üst ölçekte önerdiği tramvay ulaşım önerisi gerçekçi bulunmamıştır. Önerilen yaya üst geçidinin bağlantı noktalarındaki sorunlar, peron çözümlerinin kamusal alan kullanımını azaltması ve atölyelerin kulüp odaları ile ilişkisi olumsuz bulunmuştur.

(3-2, S.O. ve D.A. karşı oy)

22 Sıra Numaralı Proje

Otobüs peronları ile kurgulanan çevresel ilişkiler olumsuz bulunmuştur. Geniş açıklıkların geçildiği mahallerdeki taşıyıcı sistem önerisi eleştirilmiştir.

(Oybirliği ile)

26 Sıra Numaralı Proje

Proje alanının, kuzeyinde yer alan yerleşim ile olan bağlantısının sağlanmamış olması, önerilen iki kütle arasındaki yaratılan mekanın kamusal özelliğinin hedeflenen seviyeye ulaşmaması ve önerilen saçak elemanı ile kütleler ile arasındaki ilişkinin tanımsızlığı olumsuz bulunmuştur.

(3-2, D.A. ve D.Ç. karşı oy)

35 Sıra Numaralı Proje

Kütle parçalanmasının tesadüfiliği, ürettiği kentsel alanın kamusal niteliğinin zayıflığı, metro durağı ile ilişkisi olumsuz bulunmuştur.

(4-1, D.A. karşı oy)

42 Sıra Numaralı Proje

Çevresel bağlam ile ilişki kurmayan içe dönük mekan kurgusu ve buna bağlı olarak önerilen yapı dili, taşıyıcı sistem çözümündeki eksiklikler olumsuz olarak değerlendirilmiştir.

(Oybirliği ile)

46 Sıra Numaralı Proje

Bağlam ile kurmaya çalıştığı erişim ilişkileri olumlu bulunmasına rağmen, otobüs peronlarının işleyişindeki sorunlar ve mekânsal kurgudaki derinleşmiş avlu çözümleri olumsuz bulunmuştur.

(3-2, D.A. ve D.Ç. karşı oy)

48 Numaralı Proje

Önerilen saçağın ölçeği, çarşı ve atölye fonksiyonlarının ilişkisizliği, alt kotta önerilen otobüs peronlarının yer aldığı platform önerisi olumlu bulunmasına rağmen metro ile ilişkisi olumsuz bulunmuştur.

(Oybirliği ile)

51 Sıra Numaralı Proje

Otobüs peronlarının kütle altında çözülmesi, taşıyıcı sistem önerisindeki problemler, üst ölçek kararlarındaki tanımsızlıklar, verilen programın kamusal niteliği ile örtüşmeyecek içe dönük mekan kurgusu ile bu kurguya bağlı olarak önerilen kütle organizasyonu olumsuz bulunmuştur.

(Oybirliği ile)

56 Sıra Numaralı Proje

Üst ölçek kararlarındaki eksiklikler, çevre ile kurduğu ilişkinin zayıflığı, taşıyıcı sistem tasarımındaki eksiklikler ve aktarma merkezinin metro bağlantısının zayıflığı eleştirilmiştir.

(4-1, S.O. karşı oy)

59 Sıra Numaralı Proje

İçe dönük tekil kütlelerin kamusal alan yaratmayan tutumu, çevre ile ilişkilere herhangi bir öneri getirilmemiş olması, avlu ve zemin kat ile kurulan çevresel yaya ilişkilerinin otobüs ring yolu ve peronlar ile kesilmiş olması, metro bağlantısının zayıf olması olumsuz olarak değerlendirilmiştir.

(4-1, D.A. karşı oy)

77 Sıra Numaralı Proje

Alt avluda çözülen otobüs peronları ile kurulan kamusal alan ilişkisinin olumsuzluğu, metro ve otobüs peronları arasındaki yaya ilişkisindeki sorunlar eleştirilmiştir.

(4-1, D.A. karşı oy)

81 Sıra Numaralı Proje

Kentsel belleğe yaptığı göndermeler, kütle biçim diline ilişkin araştırmaları olumlu bulunmasına rağmen, ürettiği kentsel açık alanların tanımsızlığı, aktarma merkezi –metro ulaşım ilişkilerine yönelik çözüm üretmemiş olması olumsuz olarak değerlendirilmiştir.

(4-1, D.A. karşı oy)

95 Sıra Numaralı Proje

Aktarma merkezi ile metro bağlantısının zayıflığı, açık alan düzenlemesindeki tanımsızlık, iç mekan çözümlerindeki sıkışıklık, önerilen peron katının doğal aydınlatmasının sağlanmamış olması olumsuz bulunmuştur. Peronların bulunduğu alanın kat yüksekliği yetersizdir.

(4-1, D.A. karşı oy)

3. ELEME

Bu elemelerde 1, 4, 7, 16, 17, 23, 24, 25, 27, 29, 34, 37, 40, 41, 43, 44, 52, 53, 54, 55, 58, 63, 65, 66, 67, 68, 71, 74, 75, 76, 78, 79, 80, 82, 83, 84, 93, 94, 96, 97 ve 98 sıra no'lu projeler elenmiştir.

1 Sıra Numaralı Proje

Metro ve aktarma istasyonunun bodrum kat ile kurduğu ilişki olumsuz bulunmuştur. Örtü abartılı olarak değerlendirilmiş ve geometrinin plan kurgusuyla ilişkisizliği eleştirilmiştir. Otobüs aktarma işlevi ve peron işleyişi teknik sorunlar içermektedir.

(4-1, D.A. karşı oy)

4 Sıra Numaralı Proje

Aktarma istasyonuna getirdiği çözüm yaklaşımı olumlu bulunmasına karşın, tiyatro salonunun bu alanın altında önerilmesinden ötürü mekansal ve işlevsel olarak yetersiz kalmış olması eleştirilmiştir. Aktarma istasyonu içinde otobüslerin manevra sorunları yaşadığı belirlenmiştir.

(4-1, D.A karşı oy)

7 Sıra Nolu Proje

Cengizhan Caddesi cephesinde kurgulanan aktarma istasyonu yer seçimi olumsuz bulunmuştur. Park ile kurmaya çalıştığı ilişki, yeterince güçlü bulunmamıştır.

(3-2, C.İ. ve D.A. karşı oy)

16 Sıra Numaralı Proje

Tekil yapı çevresinde kurguladığı meydanın mevcut park ile ilişkisi olumlu bulunmasına karşın programın tek kütle içerisine sıkıştırılmaya çalışılması, kamusal kullanımların üst kotlarda toplanması, tiyatro salonu çözümünde görülen sorunlar eleştirilmiştir. Peron çözümleri olumsuz olup doğal ışık ve havalandırmadan yoksundur.

(3-2, C.İ. ve D.A. karşı oy)

17 Sıra Numaralı Proje

Cengizhan Caddesiyle kurduğu mekansal ilişki yaklaşımı olumlu bulunmasına karşın önerdiği kütle ölçeğinin abartılı olması, kentsel ölçekte mevcut yeşil bantla ilişkilenebilmesi, peronlar ile meydan kotu bağlantısının zayıf olması, peronların doğal ışık ve hava alamıyor olması eleştirilmiştir.

(3-2, C.İ. ve D.A. karşı oy)

23 Sıra Numaralı Proje

Genel kütle ölçeği olumlu bulunmakla birlikte kamusal mekanın mevcut mahalle ile kurduğu ilişki yetersiz olarak değerlendirilmiştir. Aktarma istasyonunun mevcut park ile yapı ilişkisini engelliyor olması ve yapının plan şeması kurgusunun zayıf olması eleştirilmiştir. Kesitlerde ön görülen mekan yükseklikleri gerçekçi bulunmamıştır.

(3-2, D.Ö. ve D.A. karşı oy)

24 Sıra Numaralı Proje

Kütlerde önerdiği büyük kentsel yırtık olumlu bulunmasına karşın, kütlelerin ölçeği abartılı bulunmuştur. Metro ile aktarma istasyonunun ilişkisi zayıf olup aktarma istasyonu yapı ile park ve mahalle ilişkisini koparmaktadır. Çatıda önerilen bitkilendirilmiş kentsel açık alan gerçekçi bulunmamıştır.

(3-2, C.İ. ve D.A. karşı oy)

25 Sıra Numaralı Proje

Yapının kurguladığı ara mekanlar olumlu bulunmakla birlikte Cengizhan Caddesi ve park ile yaya ilişkisinin yetersiz olması, peronların meydanla kurduğu ilişki biçimi, üretilen çökük meydana hizmet veren ticari alanların sorunlu olması, çarşının semt ile bağlamsal ilişki kuramaması olumsuz olarak değerlendirilmiştir.

(3-2, C.İ. ve D.A. karşı oy)

27 Sıra Numaralı Proje

Önerilen kütlelerin program doğrultusunda parçalanma kurgusu ve ölçeği olumlu bulunmasına rağmen, yaya hareketinin otobüs dolaşımı tarafından kesintiye uğratılması olumsuz olarak değerlendirilmiştir.

(4-1, D.A. karşı oy)

29 Sıra Numaralı Proje

Meydan kotunda önerilen çarşı – aktarma terminali entegrasyonu ve iç çözümlerdeki başarısı olumlu bulunmasına karşın, bodrum katta metro bağlantısının programla kurduğu ilişki zayıf bulunmuştur. Tekil kütle önerisinin ölçeği, yer seçimi ve kentsel ilişkileri eleştirilmiştir.

(4-1, D.A. karşı oy)

34 Sıra Numaralı Proje

Kütlelerin genel plastik etkisi ve park ile kurduğu ilişki olumlu bulunmuştur. Baza üzerinde çözülen kütlelerin metro meydanı ile ilişkisinin zayıf olması, peronların Cengizhan Caddesi cephesinde yer alması, salon çözüm önerisi ve plan çözümlerindeki oransızlık eleştirilmiştir.

(3-2, D.Ç ve D.A karşı oy)

37 Sıra Numaralı Proje

Genel kütle ölçeği olumlu bulunmakla birlikte, kentsel üst ölçekte park ve semt ile bağlantısının zayıf olması, yapı içinde kurgulanan yönelimin tek yönlü kalması, bazı sosyal alanlarda doğal ışık ve havalandırmanın yetersiz olması eleştirilmiştir.

(3-2, S.O. ve D.A karşı oy)

40 Sıra Numaralı Proje

Metro meydanı ile avlu aracılığıyla ilişkilene çabası olumlu bulunmuştur. Ancak bu avlunun üst kentsel ölçekte park ve semt ile ilişkilene yetersiz olarak değerlendirilmiştir. Kabuk altında çözülen peronların teknik ve işlevsel sorunlar içermesi eleştirilmiştir.

(3-2, C.İ. ve D.A. karşı oy)

41 Sıra Numaralı Proje

Açık alan tanımlama ve park ile ilişkilene çabası olumlu bulunmasına karşın, yapısal dili abartılı bulunmuştur.

(4-1, D.A karşı oy)

43 Sıra Numaralı Proje

Metro meydanında önermiş olduğu açık alan kurgusu ve saçak yapılanması, Cengizhan Caddesi için getirdiği yaya yaklaşım önerisi olumlu bulunmuştur. Bornova Merkez ile önerdiği yaya köprüsü abartılı bulunmuş, hemen yanındaki park ile aynı güçte ilişkilenemiyor olması eleştirilmiştir. Baza üzerinde yerleşmiş kütlelerin baza ile oransal ilişkisi olumsuz olarak değerlendirilmiştir.

(3-2, D.Ç ve D.Ö karşı oy)

44 Sıra Numaralı Proje

Genel kütle ölçeği olumlu bulunmakla birlikte ana kütlein konumlanması ve metro meydanına referans vermeyen açısı, park sınırında yer alan yeşil çatılı kütlein ana kütleyle yabancılaşan yapı dili olumsuz olarak değerlendirilmiş, vaziyet planındaki ifadesi yanıltıcı bulunmuştur. Peronların Cengizhan Caddesi yönündeki meydan cephesinin büyük bölümünü yaya yaklaşımına kapatması eleştirilmiştir.

(4-1, D.A karşı oy)

52 Sıra Numaralı Proje

Metro Meydanını içeri alarak bir iç sokak kurgusu çevresinde mekanı örgütleme çabası olumlu bulunmakla beraber, yaratılan iç sokağın ölçeği ve ilişkilene olanakları olumsuz olarak değerlendirilmiştir. Tekil saçak altında korunaklı ara mekanlar oluştururken dikeyde ve yatayda ulaştığı kütle ölçeği eleştirilmiştir.

(4-1, D.Ç. karşı oy)

53 Sıra Numaralı Proje

Kentsel üst ölçekte Cengizhan Caddesi ve park ile ilişkilene yaklaşımı ve dolaşım kurgusu olumlu bulunmakla beraber, aktarma istasyonunun ve çökük avlunun kentsel sürekliliği kesintiye uğrattığı olması eleştirilmiştir. Tiyatro salonu çözümü işlevsel ve teknik yetersizlikler içermektedir.

(4-1, S.O karşı oy)

54 Sıra Numaralı Proje

Arazi verilerinden referans alan kentsel bir simge oluşturma çabası olumlu değerlendirilmekle birlikte önerilen kabuk strüktürün tekil kurgusu ve içe dönüklüğü olumsuz bulunmuştur. Bu strüktürün ölçeği abartılı olarak değerlendirilmiştir. Ulaşım ağı ile ilişkilendirilmiş kamusal kentsel mekan üretmemesi eleştirilmiştir.

(4-1, D.A. karşı oy)

55 Sıra Numaralı Proje

Kuzey yaklaşımında kurmaya çalıştığı ilişki olumlu olmasına karşın park ile kurduğu ilişki zayıf bulunmuştur. Açık alan kurgusu ve tekil yapı kurgusu, Cengizhan Caddesinden yaklaşımı olumsuz değerlendirilmiştir. Üst ölçekte tasarlanan aks projede karşılığını bulmamaktadır. Metro ve sosyal alanların ilişkisi zayıf olup 1. kattaki mekanların doğal ışık alamıyor oluşu eleştirilmiştir.

(4-1, D.A. karşı oy)

58 Sıra Numaralı Proje

Kentsel üst ölçekteki ilişkilene önerileri ve getirdiği iklimsel duyarlılık olumlu bulunmuştur. Önerilen yeşil saçağın ölçeği abartılı olarak değerlendirilmiş ve üzerindeki yaşantı gerçekçi bulunmamıştır. Atölye mekanlarının doğal ışık ve havalandırma koşulları yetersiz bulunmuştur. Aktarma merkezi peronlarının teknik işlevsel sorunlar barındırması ve yeterli doğal ışık almıyor olması eleştirilmiştir. Sağır ve masif tiyatro kütleinin semt yaklaşımı tarafında konumlanması olumsuz bulunmuştur.

(3-2, S.O ve D.A karşı oy)

63 Sıra Numaralı Proje

Kurguladığı avlu ve merkezi çekirdek ile dolaşımı sadeleştirme çabası olumlu bulunmakla birlikte, kentsel hareketliliğin dışında kalan ve doğal ışık almayan çarşı çözümü ve park ile yapı programının bütünleşememiş olması olumsuz olarak değerlendirilmiştir. Salonun ve yapıdaki konsol bölümlerin taşıyıcı sistemine ilişkin öneriler yetersiz bulunmuştur.

(4-1, C.İ. karşı oy)

65 Sıra Numaralı Proje

Ana kütle için önerilen çift cidarlı çözüm iklimsel olarak uygun bulunmakla birlikte, yapının meydan ile kurduğu ilişki olumsuz olarak değerlendirilmiştir. Çarşının meydan ile kurduğu ilişki dolaylı ve yetersizdir.

(Oybirliği ile)

66 Sıra Numaralı Proje

Meydan ile semt ilişkisini bir avlu yolu ile kurmaya çalışması olumlu bulunmuştur. Peronların işleyiş ve çözüm önerileri yetersiz olarak değerlendirilmiştir. Yüksek kütlede önerilen galeri boşluğunun oranları ve ölçeği olumsuz bulunmuştur. Kentsel üst ölçekte park ve semt ile ilişki kurulmaması eleştirilmiştir.

(4-1, D.A. karşı oy)

67 Sıra Numaralı Proje

Kuzey-Güney aksında kurmaya çalıştığı ilişki ve bunu mekansallaştırma çabası olumlu bulunmuştur. Yapının vaziyet planında yayıldığı alanın büyüklüğü eleştirilmiştir. Tiyatro programının üst kotta ayrı bir kütle olarak çözülme çabası olumlu bulunmakla birlikte, bu kütlelerin eriştiği ölçek sorunlu olarak değerlendirilmiştir.

(3-2, D.Ö ve D.A karşı oy)

68 Sıra Numaralı Proje

Peron çözümüne getirdiği özgün yaklaşım olumlu bulunmasına karşın, peron kotunda yapı cephesinin sağırlaşmış olması olumsuz olarak değerlendirilmiştir. Yapının kütle ölçeği ve yarattığı duvar etkisi eleştirilmiştir.

(3-2, S.O ve C.İ karşı oy)

71 Sıra Numaralı Proje

Kabuk strüktürün morfolojisine ilişkin ikna edici bir senaryonun olmaması eleştirilmiştir. Önerilen kabuk strüktür ile taşıyıcı sistem arasındaki ilişkisizlik ve bunun temsil düzlemine aktarılmamış olması olumsuz bulunmuştur.

(4-1, D.A. karşı oy)

74 Sıra Numaralı Proje

Kentsel üst ölçekte meydan, semt, park ve Cengizhan Caddesi ile ilişkilene biçimi olumlu bulunmuştur. Kültür avlusu fikri olumlu olmasına karşın bu avlunun diğer işlevlerle kısıtlı ilişkisi eleştirilmiştir. Program bileşenlerinin birbirinden izole ediliyor oluşu olumsuz olarak değerlendirilmiştir. Tiyatro salonu çözümünün yeterince olgunlaşmadığı düşünülmektedir.

(3-2, S.O ve D.A karşı oy)

75 Sıra Numaralı Proje

Tüm alanı saçak aracılığıyla korunaklı ve iklimsel açıdan konforlu hale getirmesi olumlu bulunmasına karşın saçığın tasarımının incelleme düzeyi, alttaki kütle kurgusuyla ilişkisizliği ve tekil yüzey etkisinden kurtulamaması eleştirilmiştir. Kentsel üst ölçekte park ile ilişkilene çabası olmaması olumsuz olarak değerlendirilmiştir.

(3-1, D.A. ve C.İ. karşı oy)

76 Sıra Numaralı Proje

Kütlenin abartılı ölçeği ve planda yayıldığı sınırlar eleştirilmiştir. Yapı, meydanın park ile ilişkilene olanaklarını zorlaştırmaktadır. Peron işleyişinde teknik ve işlevsel sorunlar olması eleştirilmiştir.

(4-1, D.A. karşı oy)

78 Sıra Numaralı Proje

Kuzey-güney aksında oluşturmaya çalıştığı geçirgenlik olumlu, ancak yetersiz bulunmuştur. Peronlar üzerinde oluşturulmuş plato ve üzerindeki yaşantı gerçekçi bulunmamıştır. Sahne arkası ve medya cephesi arkasındaki mekanlar ve kütle olumsuz olarak değerlendirilmiştir. Kentsel üst ölçekte park ve semt ile ilişkilennememesi eleştirilmiştir.

(4-1, D.A. karşı oy)

79 Sıra Numaralı Proje

Meydan ile avluyu ilişkilendirme çabası olumlu bulunmakla birlikte, kütlenin ulaştığı ölçek abartılı olarak değerlendirilmiştir. Kentsel üst ölçekte park ve semt ile ilişkilennememesi eleştirilmiştir.

(4-1, D.A. karşı oy)

80 Sıra Numaralı Proje

Cengizhan Caddesi yaklaşımındaki meydanı, avlu fikriyle bütünleştirme çabası ve çocuk oyun okulu planlaması ve yer seçimindeki duyarlılık olumlu bulunmakla birlikte, aktarma istasyonunun doğal havalandırma ve ışık koşulları, park ile kurduğu zayıf ilişki ve kent parkı oluşturma yaklaşımının mekansal karşılığını bulmaması olumsuz olarak değerlendirilmiştir.

(4-1, D.A. karşı oy)

82 Sıra Numaralı Proje

Metro meydanı ile aktarma istasyonunu doğrudan ilişkilendirme çabası olumlu olmakla birlikte, arayüzde kamusal kullanımı üretecek işlevsel senaryo yetersiz bulunmuştur. Önerilen peron çözümleri teknik ve mekansal olarak işlememektedir. Peronların altında düzenlenmiş atölye etkinlik alanının yer seçimi olumsuz olarak değerlendirilmiştir. Kentsel üst ölçekte park ile kurduğu ilişki yetersizdir.

(3-2, S.O ve D.A karşı oy)

83 Sıra Numaralı Proje

Oluşturmaya çalıştığı programatik ardışık avlu kurgusu ve bu avluların yapılarla birlikte oluşturduğu ölçek olumlu bulunmuştur. Kentsel üst ölçekte park ile ilişki kuramıyor olması ve peronların teknik ve işlevsel sorunlar barındırıyor olması eleştirilmiştir.

(3-2, D.Ö ve D.A karşı oy)

84 Sıra Numaralı Proje

Kütle kurgusu aracılığı ile kentsel imge yaratma çabası olumlu bulunmuştur. Metro meydanı ve Cengizhan Caddesiyle avlu aracılığı ile ilişkilendirme çabası olumlu bulunmakla birlikte bu avlunun ve meydanın peronlarla kurduğu ilişki olumsuz olarak değerlendirilmiştir. Kentsel üst ölçekte park ile ilişkilendirme önermemesi eleştirilmiştir. Aktarma merkezi teknik ve işlevsel sorunlar içermektedir.

(3-2, S.O ve D.A karşı oy)

93 Sıra Numaralı Proje

Kent ölçeğinde park ve semt ile ilişkilendirme çabası, kütlenin yer seçimi ve önerdiği açık alan kurgusu olumlu bulunmuştur. Zemin katta önerilen işlev dağılımı, tanımlanan ara mekanların peronlar tarafından kesintiye uğratılıyor olması olumsuz olarak değerlendirilmiştir. Projenin önemli bir bileşeni olarak metro meydanı için önerilen peyzaj, metro yapısının üzerinde yer alıyor olması nedeniyle gerçekçi bulunmamıştır.

(4-1, D.A. karşı oy)

94 Sıra Numaralı Proje

Yakın çevre ilişkilerinin irdelenmiş olması ve peyzajı bir mimari eleman olarak yorumlama ve bunu iklimlendirme ile ilişkilendirme çabası olumlu bulunmakla birlikte, Cengizhan Caddesi cephesinin tamamen araç cepleri ile parçalanmış olması eleştirilmiştir. Aktarma istasyonu ve sosyal merkez entegrasyonu sorunlu bulunmuştur.

(3-2, D.Ö ve D.A karşı oy)

96 Sıra Numaralı Proje

Önerilen aktarma aralığı ile meydan, semt ve Cengizhan Caddesi ile ilişkilendirme yaklaşımı olumlu bulunmuş, park ile aynı derecede ilişkilendirilmiyor olması eleştirilmiştir. Peronlarda teknik ve işlevsel sorunlar bulunmaktadır. Atölyelerin doğal ışıktan yeterince yararlanamıyor olması ve yapının içe dönük kurgusu olumsuz olarak değerlendirilmiştir. Yapının ölçeği eleştirilmiş ve taşıyıcı sistem kesit önerileri gerçekçi bulunmamıştır.

(Oybirliği ile)

97 Sıra Numaralı Proje

Metro meydanı ile kurmaya çalıştığı mekansal ilişki olumlu bulunmasına karşın avlu ile kat planları kurgusu arasındaki ilişki zayıf bulunmuştur. Aktarma istasyonunun yer seçiminin parkla olan ilişkiyi koparıyor oluşu eleştirilmiştir. Proje alanının okula bakan cephesinde önerilen çarşı programının ana avlu ile ilişkisiz olması eleştirilmiştir.

(4-1, D.A. karşı oy)

98 Sıra Numaralı Proje

Bisiklet ve yaya erişimine getirmeye çalıştığı öneri olumlu bulunmasına karşın, bu niyetin yapı dili ve mekansal kurguya yansıtılamaması eleştirilmiştir. Avlu içinde yer alan aktarma istasyonunun teknik ve işlevsel sorunlar barındırdığı değerlendirilmiştir. Kütlelere yansımış program parçalanması, kütlelerin konumlanma ve yönelim kararları olumsuz olarak değerlendirilmiş, kentsel ara mekan üretmemesi eleştirilmiştir.

(4-1, D.A. karşı oy)

4. ELEME

Bu elemelerde 2, 3, 6, 10, 12, 19, 21, 31, 33, 38, 47, 50, 60, 61, 69, 72, 73, 85, 88, 89 ve 91 sıra no'lu projeler elenmiştir.

2 Sıra Numaralı Proje

Otopark ve terminalin üst üste kompakt biçimde çözülmesi, metro ile çarşının çökük bir avlu ilişkisi ile ele alınması olumlu bulunmuştur. Tiyatronun oranları olumsuz bulunmuştur. Yapının park ilke kurduğu ilişki kesintiye uğramıştır. Peron dolaşımı sorunlu bulunmuştur. Plan çözümlerindeki akışkanlık sorunlu bulunmuştur.

(3-2, S.O. ve D.A. karşı oy)

3 Sıra Numaralı Proje

Metro ve çökük çarşının ilişkilendirilmesi olumlu bulunmuştur. Peronların Cengizhan Caddesi yönünde zeminde çözülmesi ve doğrudan bulvar ile ilişkilendirilmesi olumsuz bulunmuştur. Park ile bağlantı kurmaması, 116/11 sokak ile bağlantının öncelikli tercih olması olumsuz bulunmuştur.

(4-1, D.A karşı oy)

6 Sıra Numaralı Proje

Önerilen yapı kitlesinin ölçeği olumlu bulunmuştur, doğu batı yönünde önerilen kitlenin aynı zamanda güneşi bloke edecek şekilde konumlanması olumlu bulunmuştur. Önerdiği kamusal programın eğitim merkezi amfisi ile olan ilişki olumsuz bulunmuştur. Önerilen kulüp odaları grubunun doğal ışıktan yoksun olması ve ihtiyacı karşılamaması eleştirilmiştir. Peronların Cengizhan caddesi yönünde zeminde çözülmesi ve doğrudan bulvar ile ilişkilendirilmesi olumsuz bulunmuştur.

(3-2, C.İ ve D.A karşı oy)

10 Sıra Numaralı Proje

Metro meydanının gölgeliklerle konforlu bir hale getirilme çabası olumlu karşılanmıştır. Ancak bu elemanların sayısı, büyüklükleri ve belli bir programdan yoksun olması eleştirilmiş, içlerinde önerilen ağaçlar anlamlı bulunmamıştır. Metro ile alt meydan ilişkisi, kütle içindeki dolaşım alanları, kütle ve önerilen saçakların dili olumsuz bulunmuştur.

(3-2, C.İ ve D.A. karşı oy)

12 Sıra Numaralı Proje

Önerilen atrium derinliği ve düşey sirkülasyon kurgusu olumsuz bulunmuştur. Metro kotunda çözülen peronda otobüs manevraları sorunlu bulunmuştur. Kamusal programın ağırlıklı olarak üst kotlarda bulunması eleştirilmiştir.

(3-2; S.O. ve D.A. karşı oy)

19 Sıra Numaralı Proje

Metro üst meydanı ile parkın ilişkisi olumsuz bulunmuştur. Proje tematik bir örtünün tüm programı içerecek şekilde çoğaltılması fikri üzerine kurulmuştur. Ancak bu örtünün tekrarı abartılı karşılanmış ve alt düzlemdeki program ile ilişkisi eleştirilmiştir. Kuzey güney doğrultusunda oluşturulan çökük yaya aksının genişliği ve derinliği eleştirilmiştir.

(4-1, D.A. karşı oy)

21 Sıra Numaralı Proje

Cengizhan caddesi yönünde oluşturulan kentsel meydan ve terminalin bulvardan algılanmayacak şekilde çözülmesi olumlu bulunmuştur. Ancak aynı yönde oluşturulan otobüs çıkış platformu eleştirilmiştir. Yapı programının kompakt, tekil ve yalın bir kitle içinde çözülmesine karşın kamusal programın üst kotlara taşınması, zeminden kopması ve kitle ölçeği eleştirilmiştir. Kitle içinde oluşturulan hacimsel boşluklar olumsuz bulunmuştur.

(4-1, D.A. karşı oy)

31 Sıra Numaralı Proje

Yarışma alanında farklı kotları birbirine bağlama konusunda gösterdiği beceri olumlu bulunmuştur. Ancak bunu yaparken zemin düzlemini parçalaması eleştirilmiştir. Park ile metro meydanını kuzeydeki park ile bağlaması olumlu bulunmuştur. Rasyonel bir plan şeması önerilmesine karşın, bu planda önerilen örtünün uyumu ve strüktürü eleştirilmiştir.

(Oybirliği ile)

33 Sıra Numaralı Proje

Proje aktarma istasyonunu ve yapı programını peronları da içerecek şekilde tek bir örtü altında toplamaktadır. Bu yaklaşım iklimsel açıdan olumlu bulunmakla beraber elde edilen tekil kitlenin ölçeği ve tüm alanı kaplaması olumsuz bulunmuştur. Önerilen çatı düzleminin büyüklüğü, erişilebilirliği ve kullanılabilirliği eleştirilmiştir. Kuzey yönündeki park ile ilişkisi zayıf bulunmuştur.

(4-1, D.A. karşı oy)

38 Sıra Numaralı Proje

Alanı doğu batı yönünde kat eden ve Cengizhan caddesini kuzeydeki parka bağlayan sokak olumlu bulunmuştur. Yapı kitlelerinin altında önerilen peronlarda manevra alanları yetersiz bulunmuştur. Metro iç bağlantısı ve çarşı ilişkisi zayıf bulunmuştur.

(4-1, D.A. karşı oy)

47 Sıra Numaralı Proje

Projenin ana teması olan saçaklar ve iklimsel duyarlılığı olumlu bulunmuştur. Ancak örtü strüktürünün ölçeği ve katmanlar halinde devam ettirilerek tüm alanı örtecek şekilde tasarlanması eleştirilmiştir. Program kurgusunun tüm mekansal örgütlenmeyi tiyatro işlevi etrafında konumlandırması olumsuz bulunmuştur. Alt kotta önerilen aktarma istasyonu ile meydan kotunun düşey bağlantısı çok zayıf bulunmuştur. Alt kotta önerilen manevra alanları yetersiz bulunmuştur.

(Oybirliği ile)

50 Sıra Numaralı Proje

Meydan ile kuzeydeki park bağlantısı olumlu bulunmuştur. Açık otoparkın tamamen kaldırılması olumsuz bulunmuştur. 116/11 sok. ve 116/19 sokak kesişimindeki otobüs manevra alanı yetersizdir. Saçaklar altında önerilen dairesel planlı birimler işlevi zorlayacak biçimcil bir yaklaşım olarak eleştirilmiştir. Ana yapının mimari dili ile ticari birimlerin saçak ilişkisi uyumsuz bulunmuştur. Açık alanda tasarlanan ağaçların, altında olan fonksiyonlar göz önünde bulundurularak yetiştirilebilirliği gerçekçi bulunmamıştır.

(3-2; S.O. ve D.A. karşı oy)

60 Sıra Numaralı Proje

Kitle ölçeği ve metro ile alt avlu ilişkisi olumlu bulunmuştur. Çarşı programının üst kotta çözülerek, zeminden kopartılması eleştirilmiştir. Aktarma merkezindeki otobüs manevra alanları yetersizdir. Meydan kotundan sanat sokağına bağlantıyı sağlayan amfinin atölyelerle karşılaştığı nokta sıkışık bulunmuştur.

(4-1, D.A. karşı oy)

61 Sıra Numaralı Proje

Yapının güney meydanı ve yarattığı avlu ile bir odak noktası oluşturması ve bunu gölgelik mekan oluşturacak şekilde tanımlı hale getirmesi olumlu bulunmuştur. Ancak meydanın diğer noktalarında yapının zemindeki geçirgenliğini tamamen kaybetmesi olumsuz bulunmuştur. Yapının kuzeydeki park ile kurduğu ilişki zayıf bulunmuştur. Güney meydanını kuzeye bağlayan yaya promenade peron sirkülasyonu ile kesintiye uğramaktadır.

(Oybirliği ile)

69 Sıra Numaralı Proje

Kuzey yönündeki park ve 116/11 sokak ile güney yönündeki meydanı bağlayan yaya alleesi, bu alle etrafında geliştirilen sosyal ve ticari etkinliklerin düzenleniş biçimi olumlu bulunmuştur. Otobüs peron giriş çıkışlarının Cengizhan Caddesi yönünden alınması olumsuz bulunmuştur. Aktarma merkezindeki otobüs manevra alanları yetersizdir. Güney meydanda üst kotlar önerilen bağlantı amaçlı yaya köprüleri eleştirilmiştir.

(3-2, S.O. ve D.A. karşı oy)

72 Sıra Numaralı Proje

Projenin bir kent parkı oluşturacak şekilde yeşil alanı çoğaltma, aynı zamanda peronları ve bu alanda araç hareketlerini gizleyen bir üst yapı fikri olumlu bulunmuştur. Aktarma merkezindeki otobüs manevra alanları yetersizdir. Amfi düzenindeki büyük çatı yüzeyinin mevcut iklim şartları altında kullanılması problemlidir.

(4-1, D.A. karşı oy)

73 Sıra Numaralı Proje

Programın ayrıştırılarak parçalı kitleler halinde çözülmesi ve ölçeği olumlu bulunmuştur. Kuzey yönündeki park ile bağlantısı ve bu yönde oluşturulan yeşil alanlar olumlu bulunmuştur. Ancak bu yöndeki park bağlantısı için önerilen yeşil promenade Cengizhan caddesi yönünde peronlar nedeniyle kesintiye uğraması olumsuz bulunmuştur. Otobüs peron giriş çıkışları ile kapalı ve açık otopark giriş çıkışlarının tamamının Cengizhan caddesi yönünden alınması eleştirilmiştir.

(3-2, C.İ ve D.A. karşı oy)

85 Sıra Numaralı Proje

Projenin kuzeyde ikinci bir meydan oluşturarak park ve 116/11 sokağı güneydeki metro meydanı ile bağlaması olumlu bulunmuştur. Kamusal kullanımları üst kotlara taşıyarak kentsel baza ile olan ilişkiyi koparması olumsuz bulunmuştur. Tek bir mono blok kitle ile önerdiği yapı ölçeği eleştirilmiştir. Aktarma merkezindeki otobüs manevra alanları yetersizdir.

(Oybirliği)

88 Sıra Numaralı Proje

Yapının, ihtiyaç programını alt kotlarda çözerek ulaştığı ölçeği ile güneydeki metro meydanı ve kuzeydeki kent parkını bağlaması olumlu bulunmuştur. Yapının hemzemin olacak şekilde gömülmesi ancak buraya dair kamusal bir alan önermemesi eleştirilmiştir. Ayrıca tiyatro salonun plan düzlemindeki oranları ile kesitteki yükseklikleri eleştirilmiştir.

(3-2, D.Ö. ve D.A. karşı oy)

89 Sıra Numaralı Proje

Metro istasyonu ile doğrudan bir ilişki kuracak şekilde önerdiği çökük avlu olumlu bulunmuştur. Kuzey yönünde önerdiği üst yaya platosu olumludur. Ancak bu platonun park ile kurduğu ilişki zayıf bulunmuştur. Tiyatro kitesindeki üst kat plan iç çözümleri eleştirilmiştir. Önerilen açık alanların büyüklüğü ve kullanılamaması olumsuz bulunmuştur.

(4-1, D.A. karşı oy)

91 Sıra Numaralı Proje

Metro bağlantısı ile peron kotunun bağlanması ve bu bağlantının zengin ticari ve kültürel kullanımlarla harmanlanarak çözümü olumlu bulunmuştur. Kamusal programların üst kotlarda çözülmesi ve zemin kotla kurduğu ilişki olumsuz bulunmuştur. Aktarma merkezindeki otobüs manevra alanları yetersizdir. Güney meydanı yönünde önerdiği strüktür ve aynı noktada oluşturulan mekanın derinliği olumsuz bulunmuştur.

(4-1, S.O. karşı oy)

5. ELEME

5. elemelerde 20 adet projeden 11 adet proje elendi.

Buna göre;

- a) 5, 8, 9, 32, 45, 49, 70, 86, 87,90 ve 99 sıra no'lu projeler elendi.

5 Sıra Numaralı Proje

Kütle genel yerleşimleri ve kompozisyon olumlu bulunmakla birlikte, sofita kulesi de göz önünde bulundurulduğunda yapının çevre içerisinde yadırganacak kadar yükseldiği gözlenmiştir. Kültür meydanı yönüne bakan yüksek cephenin tüm zarif görüntüsüne rağmen, taşıyıcı sistem boyutları gerçekçi bulunmamıştır. Açık otoparkların sokağı sürekli bölmesi, peron sirkülasyon çözümünün bazı fazladan manevralar gerektirmesi ve büyük salon seyirci yerleşiminin iç sirkülasyon zayıflığı eleştirilmiştir.

(Oybirliği ile)

8 Sıra Numaralı Proje

Otobüs peronlarının tümüyle gömük olup, meydan, kültürel ve sosyal mekanlar ile ilişkileri zayıf bulunmuştur. Kuzey yönünde, özellikle dereboyundaki yeşil bant ile kurulan güçlü yaya ilişkisi olumlu bulunmuş, ancak bir o kadar önemli olan Cengizhan Caddesi yönünde yaya hareketi sürekliliğinin tekraren araç giriş çıkışları ile bölüdüğü görülmüştür. Otobüs girişlerinin doğrudan Cengizhan Caddesinden alınması eleştirilmiştir. Genel kütle kompozisyonu ve mimari dili olumlu bulunmakla birlikte, yapının kuzey cephesinin sağırılığı ve geniş terasların güneş kontrolü açısından zayıflığı eleştirilmiştir.

(4-1, D.A. karşı oy)

9 Sıra Numaralı Proje

Dereboyundan başlayarak metro meydanını kat ederek Cengizhan Caddesi yönüne devam etmesi önerilen yeşil bant ve bu yeşil bant ile birlikte yaya hareketinin yapı ve program ile kurduğu çok yönlü ilişki olumlu bulunmuştur. Yapının kendi iç işlerliği, sosyal ve ticari işlevlerin meydan ile kurduğu kamusalılığı güçlendirici ilişki olumlu bulunmuştur. Aktarma istasyonunun meydan ile kurduğu düzayak ilişki ve üst platforma göre kısmen çöktürülmüş ve ölçülü şekilde ayrıştırılmış konumu olumlu bulunmuştur. 116/19 sokağın araç girişleri ile sık sık bölünmüş olması eleştirilmiş, aktarma istasyonuna otobüs giriş rampasının parsel dışına taşmış olmasının çözümsüzlük ürettiği ve yarışma koşullarının dışına taşıdığı şeklinde yorumlanmıştır.

(3-2, S.O. ve D.A. karşı oy)

32 Sıra Numaralı Proje

Metro çıkış ile kuzey yönünde oluşturulan kent omurgası ve kültürel ve ticari program öğelerinin bu omurga, meydan ve yaya hareketleri ile kurduğu ilişki olumlu bulunmuştur. Yapı genel dili ve iklime yönelik duyarlılık açısından olumlu bulunmuştur. Otobüs peronlarının metro çıkışı ve otopark ile kurduğu aktarma ilişkileri olumlu bulunmuş ancak alt kotta kurulan bu aktarma ilişkisinin meydan ve zemin kotu yaya hareketi ile kurduğu ilişki zayıf bulunmuştur. Peronların zemin altında metro yapı yaklaşma sınırının dışına taşmış olmasının çözümsüzlük ürettiği ve yarışma koşullarının dışına taşıdığı şeklinde yorumlanmıştır.

(3-2, S.O. ve D.A. karşı oy)

45 Sıra Numaralı Proje

Meydan, dereboyu yeşil bant ve kuzey yönüne doğru kurulan yaya ilişkileri ve sosyal merkez alleşi olumlu bulunmuştur. Yapı dili ve boyutları ile çevre ile kurduğu ilişkiler olumlu bulunmuştur, ancak gerek yapının, gerekse sosyal avlunun, kurulmuş olan bağlantılara rağmen içe dönük mekanlar olarak kurgulanması olumsuz bulunmuştur. Aktarma istasyonu, hem manevra ve sirkülasyon çözümleri açısından hem de Cengizhan Caddesi araç trafiğini tekraren bölmesi nedeniyle eleştirilmiştir. Ayrıca aktarma istasyonunun zeminde konumlanması nedeniyle Cengizhan Caddesi yönündeki yaya hareketi sürekliliğini bölmesi ve algısı eleştirilmiştir.

(4-1, D.A. karşı oy)

49 Sıra Numaralı Proje

Üst ölçek kararları, çevre ile kurulan yaya ilişkileri olumlu bulunmuştur. “Çok katmanlı kent meydanı” söylemi ile yaratılmaya çalışılan farklı kotlarda yer alan meydanlar aracılığı ile kurulan kamusal mekan kurgusu olumlu bulunmuştur. Metro, otobüs peronları ve kamusal meydan ilişkisinin kurulma biçimi olumludur. Alt meydan aracılığı ile metro ile kurulan ilişki olumludur. Program elemanlarının ayrışması kamusal kullanım netliği getirmesi açısından olumlu bulunmakla birlikte, üst meydanın ölçek açısından abartılı çözümü, üst meydanı yaşatacak çözümlerin yeterli olmaması ve otobüs peronlarının bu meydan altında çözümlenmesi olumsuz bulunmuştur. Yaratılan kütle plastiği olumlu bulunmakla beraber, yapı ölçekleri abartılı bulunmuştur.

(4-1, D.A. karşı oy)

70 Sıra Numaralı Proje

Çukur sosyal meydan etrafında parçalı kütleler olarak düzenlenmiş program alt öğelerinin kompozisyonu ve getirdiği ölçek duygusu olumlu bulunmuştur. Ancak bu parçalanmanın düzeyi nedeniyle oluşabilecek işletme ve güvenlik zafiyetleri de eleştirilmiştir. Sosyal merkez çevresinden başlayan gridal pergolaların alana aşırı yayılması sonucu algı sorunları oluşturabileceği değerlendirilmiştir. Aktarma istasyonu otobüs peronlarının zemin kotunda ve Cengizhan Caddesi yönünde yerleştirilmesinin hem caddedeki araç trafiğini tekraren keserek aksatması, aynı zamanda zemin kotundaki bu otobüs trafiğinin Cengizhan Caddesi yönündeki yoğun yaya hareketini kesmesi eleştirilmiştir.

(Oybirliği ile)

86 Sıra Numaralı Proje

Çukur avlu yoluyla metro ile yapı arasında bağlantı kurması, yapı kütesinin mütevaziliği ve iklime duyarlılığı olumlu bulunmuştur. Ancak zemin kotunda yaşantıyı besleyecek donatılar yetersiz, otobüs aktarma istasyonu ile yapı arasındaki ilişkiler ise zayıf bulunmuştur. Çok amaçlı salonların, çok düşük kotlarda yer alması, erişim sorununun yanı sıra doğal ışık ve havalandırmadan da yoksun kalmalarına neden olmuştur. Aktarma istasyonunun Cengizhan Caddesi Evka 3 yönündeki yaya akışını kesintiye uğratması olumsuz bulunmuştur.

(4-1, D.A. karşı oy)

87 Sıra Numaralı Proje

Önerilen alt meydan aracılığıyla metro ile yapı arasında bağlantı kurması olumlu bulunmuştur. Aktarma istasyonu ve tüm programı bir araya getiren saçak yapı çözümü olumlu bulunmuş, ancak atölyeler gibi bazı program öğelerine meydandan erişimin çok dolaylı oluşu eleştirilmiştir. Aktarma istasyonunun Cengizhan Caddesi Evka 3 yönündeki yaya akışını kesintiye uğratması olumsuz bulunmuştur. Otobüslerin peronlardan doğrudan Cengizhan Caddesi'ne çıkması trafik açısından olumsuz bulunmuştur.

(3-2, S.O. ve D.A. karşı oy)

90 Sıra Numaralı Proje

Meydan ve zemin kattaki kamusal kullanımların zenginliği, kesitte kurulan mekansal ilişkiler ve kuzey yönüne uzanan iç sokak olumlu bulunmakla birlikte, park ve Cengizhan Caddesi Evka 3 yönündeki yaya bağlantıları zayıf bulunmuştur. Çocuk mekanları ve bazı sosyal aktivitelerin üst kotlara taşınarak zeminden fazla kopartılmış olması olumsuz bulunmuştur. Güneş almayan bazı yeşil çatı bahçeleri, 116/19 sokağın araç girişleri ile fazlasıyla kesintiye uğratılması ve metro ile aktarma istasyonu arasındaki ilişkinin zayıf olması eleştirilmiştir.

(3-2 D.Ö. ve D.A. karşı oy)

99 Sıra Numaralı Proje

Programı kompakt kütleler içinde yorumlayarak, açık alanları meydandan başlayarak Cengizhan Caddesi ve park yönüne doğru kuzeydeki yaya potansiyellerine doğru genişleyen yaya akışına ayırması olumlu bulunmuştur. Peronları üst kota alarak, zemin kotunu agora/meydanı da destekleyecek şekilde çarşıya ayırması olumlu bulunmakla birlikte, döşeme üzerindeki peronların yapı fiziğine ilişkin sorunlara yol açabileceği değerlendirilmiştir. Atölye ve kulüp odaları gibi sosyal/kültürel işlevli mekanların üst kotlarda çözülmesi, erişim sorunlarına neden olmanın yanı sıra, açık/yarı açık mekanlara açılmalarını kısıtlamıştır.

(3-2 D.Ç. ve D.A. karşı oy)

ÖDÜL GRUBU

- a) 92 sıra no'lu proje (Cem İlhan ve Deniz Alkan'ın karşı oyu ile) 6. Mansiyon,
- b) 64 sıra no'lu proje (Cem İlhan'ın karşı oyu ile) 5. Mansiyon,
- c) 28 sıra no'lu proje (Cem İlhan ve Devrim Çimen'in karşı oyu ile) 4. Mansiyon,
- d) 15 sıra no'lu proje (Sinan Omacan'ın karşı oyu ile) 3. Mansiyon,
- e) 30 sıra no'lu proje (oy birliği ile) 2. Mansiyon,
- f) 20 sıra no'lu proje (Devrim Çimen'in karşı oyu ile) ile 1. Mansiyon,
- g) 36 sıra no'lu proje (Sinan Omacan'ın karşı oyu ile) 3. Ödül
- h) 39 sıra no'lu proje (Devrim Çimen'in karşı oyu ile) 2. Ödül
- i) 14 sıra no'lu proje (Oybirliği ile) 1. Ödül

6. MANSİYON

92 Sıra Numaralı Proje

Projenin kuzey yönündeki parkı çoğaltarak Cengizhan caddesine bağlaması ve bu ilişkiyi farklı alternatif rotalar üzerinde gerçekleştirmesi başarılıdır. Projenin yapısal programı farklı kotlara dağıtarak birbiriyle iç içe geçecek şekilde yorumlaması olumlu bulunmuştur. Peronlar ve buradaki araç hareketini önerdiği kabuk altında başarılı bir şekilde çözmektedir. Yoğun ihtiyaç programını alışıldık bir yapı yaklaşımı ile değil, bir peyzaj bina önerisi ile yorumlamaktadır. Tüm bunlara karşın sosyal mekanların istenen düzeyde doğal ışık almaması olumsuz bulunmuştur. Terasta önerilen yoğun kullanımın kent iklimine uygun olmaması eleştirilmiştir.

Yeşil çatı ve gezilebilir teras çatının yapıya ilave yük oluşturmasına ek olarak yapının eğimli döşemesi nedeniyle statik çözümleri pahalı ve uygulama güçlükleri barındırmaktadır. Yeşil çatı ve gezilebilir teras çatının su yalıtımı, yapının sağlıklı ömrü için önemli bir parametre olacaktır.

Taşıyıcı sistemin yeterince tanımlanmadığı düşünülmektedir. Konsol kısımların kesit detayları geliştirilmelidir. Taşıyıcı sistem tasarımı aşamasında mimariye etkileyen yansımalar olacağı düşünülmektedir.

(3-2, C.İ. ve D.A. karşı oy)

5. MANSİYON

64 Sıra Numaralı Proje

İklimsel ve sürdürülebilir verilere karşı olan tutumu ve yapısal programı alt ve üst kotlarda bütünleştirecek şekilde ele alması başarılı bulunmuştur. Aktarma istasyonunun farklı yorumu ve çarşı ile entegrasyonu başarılıdır. Tasarlanan örtü strüktürlerinin ölçeği ve yarışma alanında kapladığı büyüklük eleştirilmiştir. Kültür merkezini sanat sokağı ile kurduğu ilişki ve metro peron bağlantısı zayıf bulunmuştur.

Taşıyıcı sistemin düzenli olması ve dilatasyon önerisi olumlu bulunmuştur.

Betonarme ve büyük açıklıklı konsolları taşıyan, iki kat boyunca bağlantısız yükselen dairesel kolonların görselde narin kaldığı ve kesitlerin büyümesinin görsel etkisinin tasarıma yansımalarının dikkate alınması gerektiği düşünülmektedir.

Yeşil çatılı döşemeler ve saçaklar yapıya ilave yük oluşturması nedeniyle statik çözümleri pahalı ve uygulama güçlükleri barındırmaktadır. Yeşil çatı ve gezilebilir teras çatının su yalıtımı, yapının sağlıklı ömrü için önemli bir parametre olacaktır.

(4-1, C.İ. karşı oy)

4. MANSİYON

28 Sıra Numaralı Proje

Projenin parçalı kurgusunun, kütlelerin ve mekanların sosyal yaşantıyı güçlendirecek ölçek ve nitelikte zengin bir açık ve yarıaçık alan kompozisyonunu mümkün kılması övgüye değer bulunmuştur. Ayrıca bu ara mekanların gölge ve rüzgar etkileri ile yaratacağı iklimsel uyumluluk olumlu bulunmuştur. Bunlarla birlikte parçalı yapının işletme ve güvenlik açısından zorluklar yaratacağı da düşünülmüştür. Bu kurgunun pergolalarla açık alanlara ve otobüs peronlarına da yayılması olumlu bulunmuştur. Peronların Evka 3 yönünden gelen yaya sirkülasyonunu kesintiye uğratması ve batı yönündeki yeşil banta güçlü bir yaya bağlantısı olmaması eleştirilmiştir. Cengiz Han Caddesi trafiğinin hem otobüs çıkışları hem de cep ve duraklarla tekraren bölünmesi eleştirilmiştir.

Tasarım aşaması için yapılan taşıyıcı sistem çözüm önerileri olumlu bulunmuştur. Taşıyıcı sistemin düzenli olması ve dilatasyon önerisi olumlu bulunmuştur. Yapının uygulanabilir ve ekonomik olacağı düşünülmektedir.

Kaset döşeme sistem tercihi, çarşı ve aktarma istasyonunun çelik çatıları ile konser salonu ve sofita kulesinin çelik tasarımının uygulama ve yapı maliyeti açısından en optimal çözümler olduğu düşünülmektedir.

(3-2, C.İ. ve D.Ç. karşı oy)

3. MANSİYON

15 Sıra Numaralı Proje

Proje, yarışma alanının kuzeybatısında yer alan ve gelecekte 2 ve 3 numaralı parsellerde gelişmesi öngörülen programlar ile ilişkilene potansiyeli bulunan parkla kurduğu güçlü bağlantı ile öne çıkmaktadır. Parkın yapı içinde sürdürülüp atölyeler kurgusu ile de bütünleşerek metro meydanı ve Cengizhan Caddesine akması olumlu bulunmuştur. Bu yönüyle yapı kentsel ölçekte mekansal bir süreklilik üretmektedir. Yaya ve bisiklet dolaşımının yapı içinde sürekliliğinin sağlanması, ticari birimlerin metro ve aktarma istasyonu ile kurduğu akışkan ilişkiler olumlu olarak değerlendirilmiştir.

Tiyatro salonu kütesinin meydana bakan cephesindeki masif sağır yüzey ve iri kütle ifadesi, bu kütenin geometrisi ve inceleme olanaklarının yeterince irdelenmemiş olması olumsuz bulunmuştur. Görsel temsillerde ifade edilen malzeme seçimleri ve bir araya gelişlerinin yeterince olgunlaşmamış olması eleştirilmiştir.

Taşıyıcı sistemin düzenli olması ve dilatasyon önerisi olumlu bulunmuştur. Ancak, yeşil çatı ve gezilebilir teras çatının yapıya ilave yük oluşturması nedeniyle statik çözümleri pahalı ve uygulama güçlükleri barındırmaktadır. Yeşil çatı ve gezilebilir teras çatının su yalıtımı, yapının sağlıklı ömrü için önemli bir parametre olacaktır.

İki kat boyunca bağlantısız yükselen dairesel kolonların görselde narin kaldığı ve kesitlerin büyümesinin mimari tasarıma etkilerinin dikkate alınması gerektiği düşünülmektedir.

(4-1, S.O. Karşı oy)

2. MANSİYON

30 Sıra Numaralı Proje

Ana fikri olan avlu şemasını mimari ve peyzaj kararlarında tavizsiz bir biçimde her ölçekte sürdürülmüş olması, avluyu altına yapı girmeyen toprak bir zemin olarak bırakarak sosyal merkez ve ulaşım entegrasyon deneyiminin sıra dışı bir parçası haline getirmesi takdir edilmiştir. Avlunun kamusal paylaşım ve üretim mekanları olan atölyeler ile çevrelenmiş olması gerçek anlamda alternatif bir kentsel deneyim önerisidir. Yaya ve bisiklet hareketinin sürekliliğini yakın çevre ilişkilerini de gözeterek yapı ile başarılı bir biçimde bütünleştirmesi olumlu olarak değerlendirilmiştir. Okunaklı, kolay algılanır ve tutarlı dolaşım kurgusu önerisi başarılı bulunmuştur. Peron çözümüne getirdiği özgün yaklaşım ve peron alanını parkla ilişkiyi koparmadan park sınırına taşıyabilmesi olumlu bulunmakla birlikte bu alanda oluşabilecek titreşim ve sesin tiyatro salonunun konfor koşullarına etkisinin irdelenmesi gerektiği tartışılmıştır.

Zemin oturumunda geniş bir alanı avluya ayırmış olması nedeniyle irileşen kütleli inceltmeye yönelik yaklaşımı olumlu bulunmasına karşın sonuç ürünün yatayda yayılması ve ölçeği tartışılmıştır. Zemin altı metro bağlantısını doğrudan avluya açma yaklaşımının başarılı bulunmasına rağmen bu kararın avluyu kesitte derinleştirmesi mekanın ve kütleliğin ölçeği açısından eleştirilmiştir.

Taşıyıcı sistem düzenlidir. Yapının ekonomik ve uygulanabilir olacağı değerlendirilmektedir. Otobüs peronlarının üst katında bulunan konferans salonu otobüslerin oluşturacağı titreşim ve ses problemlerine maruz kalacaktır. Bu durumun konfor koşullarını olumsuz etkileri uygulama projesi aşamasında dikkate alınmalıdır.
(Oybirliği ile)

1. MANSİYON

20 Sıra Numaralı Proje

Zemin katta kurduğu zengin yaşantı, özellikle çarşı ve sosyal mekanlarda, ara sokaklar, geçişler ve arkatlarla kurulan mekan örgüsü övgüye değer bulunmuştur. Merkezi bir yarıaçık fuaye etrafında oluşturulan sokak örgüsünün çevre akslarla ilişkili olması, yaya hareketlerini güçlendirmesi bağlamında olumlu bulunmuştur. Bununla birlikte otobüs peronlarının tümüyle yeraltında yer alması doğal ışık ve havalandırma olanağının kısıtlı olması eleştirilmiştir. Ayrıca aktarma istasyonunun doğrudan metroyla ilişkisi olumlu bulunsa da aktarma sirkülasyonunun tümüyle yeraltında gerçekleşmesi, üst kotlardaki sosyal/kültürel ve ticari işlevlerle buluşamaması projenin en önemli eksikliği olarak görülmüştür. Taşıyıcı sistem akslarının 5x5 ve 10x10 olarak tasarlanması özellikle bodrum katlarda ve araç sirkülasyon alanlarında sorunlara yol açacağı ve ekonomik olmayan çözümler üreteceği değerlendirilmiştir.

Tasarım aşaması için yapılan taşıyıcı sistem çözüm önerileri olumlu bulunmuştur. Aks aralıklarının düzenli ve küçük olması nedeniyle taşıyıcı sistem çözümünün rahat olacağı değerlendirilmiştir.

Yapının ekonomik ve uygulanabilir olacağı değerlendirilmektedir.

Kısmi bodrum kat ve değişken kitleler nedeni ile yapının dilatasyonlu olması önerilmektedir.

(4-1, D.Ç. karşı oy)

3.ÖDÜL

36 Sıra Numaralı Proje

Zemin kotunda ulaşım entegrasyonu içinde başarılı bir ara yüz önererek kamusal-sosyal yaşantı kalitesini artıran bir kentsel mekan üretmesi takdir edilmiştir. Ana kütlein zeminden oranlı kopması ile oluşturulan narin saçak yapı etkisi ve altında kamusal yaşantıyı destekleyen ve üreten mekansal kurgu başarılı bulunmuştur. Program bileşenlerinin mekansal olarak başarılı bir biçimde örgütlenmiş olması, dolaşım şeması ve yönlenmenin net ve kolay okunur olması, tiyatro salonu, sergi, çok amaçlı salon ve fuaye işleyişinin net bir kurgu öneriyor olması olumlu olarak değerlendirilmiştir. Çatı yüzeyine getirdiği mekansal kullanım önerileri gerçekçi ve olumlu bulunmuştur.

Peronların işlevsel olarak sorunsuz biçimde çalışmasına rağmen otomobil ve otobüs giriş çıkışlarının çakışması olumsuz bulunmuştur. Kuzeybatı yönündeki parkla ilişkilenenin yeterli olmaması, cephe kararlarının yeterince inceltilmemiş olması, amaçladığı yeşil bina yaklaşımı ve iklimsel verilere duyarlılığın mimari çözümlerde karşılığını bulmamış olması eleştirilmiştir.

Çevre ilişkileri çok iyi etüt edilmiş, önerilen her türlü materyal çok iyi detaylandırılmıştır. Yeşil çatı fikri önemsenmiş ve detayları olumlu bulunmuştur. Bitkisel tasarım önerileri yeterli bulunmuştur. Mevcut yağmur suyunu toprak altında filtreledikten sonra depolayan sistemler kullanılarak yeşil alanların su ihtiyacının karşılanması fikri sürdürülebilir bir proje ortaya çıkarmıştır.

Taşıyıcı sistem düzenlidir.

Kaset döşeme sistem tercihi, konferans salonunun kompozit döşeme sistemi ve çelik asma kat gibi önerileri uygulama ve yapı maliyeti için optimal çözümler içermektedir.

Konsol ve köprü detayları geliştirilmelidir. Köprü kesit/görsellerin tasarım sonrası değişebilmesi durumu değerlendirilmelidir.

(4-1, S.O. karşı oy)

2. ÖDÜL

39 Sıra Numaralı Proje

Sosyal ve kültürel program bileşenlerini alt ve üst zemin kotları ile semt merkezine uygun bir ölçekte bir araya getirişi övgüye değer bulunmuştur. Kütle kompozisyonu, iklim koşullarını gözeterek saçaklı kurgu ve malzeme seçimi projenin güçlü yanlarıdır. Ancak ticaret mekanlarının zemin altında, doğal ışık ve havalandırmadan yoksun çözümü ve metro kotu ile zemin arasındaki bağlantının zayıflığı eleştirilmiştir. Atölye ve çocuk mekanlarının meydanı destekleyici konumu olumlu bulunmakla birlikte, zemin kotunda ticari mekanların bulunmaması eleştirilmiştir. Meydan ile zemin kat otopark arası bağlantı koridorları fazla dar ve uzun bulunmuştur. Brüt kat yüksekliklerinin 4 metre olması, taşıyıcı ve mekanik imalatlar sonrası bir çok mekanda yeterli yüksekliğin elde edilemeyeceğini düşündürmüştür. Meydan ve Cengizhan caddesi yönünde güçlü yaya ilişkileri kurmakla birlikte, arazinin kuzeyine doğru uzanacak omurganın güçlü bir şekilde kurulamadığı ve park yönü ile ilişkinin özellikle zayıf kaldığı düşünülmüştür. Otobüs peronları ve manevra alanlarının, çok amaçlı salon ve medyatekin doğrudan üzerinde yer almasının yaratacağı titreşim ve gürültü etkileri eleştirilmiştir.

Oluşturulan meydan ve bina ilişkisi güçlüdür. Bitkisel alanlar için oluşturulan saksılı sistemler uygun ve yeterli bulunmuştur.

Yapının dilatasyonsuz olarak başlayıp farklı kütleler ile yükselmesi imalat açısından kolaylık sağlamaktadır, ancak otobüs peronlarının alt katında çözülmüş olan çok amaçlı salon körüklü otobüslerin oluşturacağı titreşim ve ses problemlerine maruz kalacaktır. Bu durumun konfor koşullarını olumsuz etkileri uygulama projesi aşamasında dikkate alınmalıdır. Taşıyıcı sistem düzenlidir. Konferans salonunun 24 metrelik, çok amaçlı salonun 16 metrelik açıklığı ve konsolların geçebilmesi için önerilen ardgerme sistemi yapı maliyetini olumsuz etkilemektedir.

(4-1, D.Ç. karşı oy)

Devrim Çimen karşı oy gerekçesi:

Yapının verili ihtiyaç programını öngörülenden fazla yorumluyor olmasının verdiği avantajla elde ettiği kütle plastiğinin yanıltıcı bulunması, buna ilişkin olarak metro bağlantısında önerdiği çarşının mekansal niteliklerinin yetersizliği, meydan kotunda önerilen sosyal işlevlerin meydanı yeterince canlı tutamayacağından duyulan endişe, buna bağlı olarak gündeme gelebilecek revizyon olasılıkları göz önünde tutulduğunda yapının plastik etkisinin ciddi oranda zedeleneceği düşünüldüğünden ötürü 39 sıra numaralı proje 1. Mansiyon için, 36 sıra numaralı proje ise 2. ödül için önerilmiştir.

1 . ÖDÜL

14 Sıra Numaralı Proje

Projenin metro ve aktarma istasyonu ile kuzey yönünde güçlü bir şekilde bağlanması oldukça başarılıdır. Tasarım aktarma istasyonunu yeşil bir baza altında düzenlemekte ve bunu gerçekleştirirken kente dönük yeşil alanı çoğaltmaktadır. Yapının yarışma alanı içindeki konumlanması, tekil ve büyük bir kütleden bilinçli bir şekilde kaçınması başarılıdır. Metro ile peron bağlantısı ve bununla ilişkilendirilen çarşı işlevlerinin kurgulanışı takdir edilmiştir.. Tasarımın Cengizhan caddesindeki yaya akışını önemsemesi ve bu yöndeki yaya hareketini proje alanına alarak, metro ve aktarma istasyonuna bağlaması övgüye değer görülmüştür. Projenin iklimsel verileri dikkate alarak önerdiği üst örtü ve ışığı kontrol ediş biçimi olumlu bulunmuştur. Aynı zamanda kamusal ortak mekanların ağırlıklı olarak doğal bir şekilde iklimlendirilmesi başarılıdır. Bir yarı açık sokak teması etrafında geliştirdiği plan şeması, bu şemayı alçakgönüllü bir tutum sergileyen mimari diliyle gerçekleştirmesi dikkat çekmiştir. Proje yakın çevresindeki yaya akışını dikkate alarak, ihtiyaç programındaki kamusal kullanımları üç farklı zeminde başarılı bir şekilde yaymaktadır.

Metro ve peron kotu ile 0.00 kotunun ilişkisi zayıf bulunmuştur. Tiyatro salonunun sahne ve mekan yüksekliği yeterli değildir.

Bina ve çevre ilişkileri peyzaj kararları ile birlikte tutarlıdır. Gölge amaçlı kullanılması düşünülen yapraklı ağaçların yapı ısı kaybında tampon vazifesi görmesi fikri olumlu bulunmuştur.

Taşıyıcı sistemin düzenli olması ve dilatasyon önerisi olumlu bulunmuştur, ancak dilatasyon yerlerinin belirtilmemesi ve köprü kesit/görsellerin tasarım sonrası değişebilmesi durumu değerlendirilmelidir. İkinci bodrum katında çözümlenmiş konferans salonu tavan döşemesi için 20 metrelik bir açıklık geçilmektedir. Bu açıklığın geçilebilmesi için önerilen ardgerme sistemi yapı maliyetini olumsuz etkilemektedir. Aynı şekilde, konferans salonu üzerinde olacak şekilde tasarlanmış çok amaçlı salon ve atölye katı için de aynı açıklık geçileceği için, döşeme kalınlığı her katta öngörülen mimari kesitin değişmesine sebep olacaktır.

Çatı saçaklarını tutan ve iki kat boyunca bağlantısız yükselen dairesel kolonların görselde narin kaldığı ve kesitlerin büyümesinin görsel etkisinin tasarıma yansımalarının dikkate alınması gerektiği düşünülmektedir.

(Oybirliği ile)

JURİ ÖNERİLERİ – 14 NUMARALI PROJE / 1. ÖDÜL

Yönetmeliğin 31. Maddesi esasları uyarınca aşağıdaki jüri tavsiyelerinin en geç 20 Mart 2017 tarihine kadar tamamlanarak basılı ve dijital ortamda idareye teslim edilmesi beklenmektedir.

1. Kuzeydeki +52.00 kotundan gelen yaya akışının +47.00 kotuna olan bağlantısının daha da güçlendirilmesi beklenmektedir.
2. Alt zemin kat planındaki otobüs dolaşımı kaynaklı gürültü ve egzost emisyonunun özellikle tiyatro fuayesi ile ilişkisinin irdelenmesi, bu alandaki olası ses ve hava kirliliğini önleyecek çözüm önerileri getirmesi beklenmektedir.
3. -4.00 kotunda fuayeden tiyatroya girilen noktadaki tavan yüksekliği yetersiz olarak değerlendirilmiştir. Tiyatro salonu oturma bölümünün eğiminin fazla olduğu ve gözden geçirilmesi beklenmektedir. 20 metrelik yapısal açıklığının üzerinde yer alan iki kat, taşıyıcı sistemi zorlayıcı niteliktedir. Kütle karakterine zarar vermeden ve çok yüksek maliyetli sistemlere gerek duymadan çözüm önerilerinin araştırılması beklenmektedir. Salonunun yeterli ölçüde bir sofita önerisi ile revize edilmesi beklenmektedir.