

# SAKARYA GARI

KENTSEL TASARIM VE MİMARİ PROJELER

[www.sakarya.bel.tr](http://www.sakarya.bel.tr)











**Sakarya Belediyesi**

**Sakarya Belediyesi Adına Sahibi**

Zeki Toçoğlu

**Yayın Koordinatörü**

Ömer Yılmaz

**Editör**

Müge Yorgancı

**Grafik Tasarım**

Fırat Seymen

**Yayın Hakkı© 2017 Kivi Strateji AŞ**

Tüm hakları saklıdır.



## İÇİNDEKİLER

### 7 ÖNSÖZ

11 Yürütme Kurulundan

### 12 SÜREÇ

*ŞARTNAME*

### 17 PROJELER

#### 18 Bingöl Barka & Sekiz Artı

20 Ekip

22 Proje

#### 48 IND & Promim

50 Ekip

52 Proje

#### 82 Suyabatmaz Demirel & 1+1 Mimarlık Stüdyosu

84 Ekip

86 Proje

#### 112 Yalın & Atelye 70

114 Ekip

116 Proje



# Yürütme Kurulundan

Hande Sancaklı Şahin, Mimar  
Proje Koordinatörü

Doğduğum ve büyüdüğüm şehir Sakarya... Yüksek öğrenim için İstanbul'a gidip, yıllar sonra mimar olarak döndüğümde deprem sonrası yıkımlarla büyük değişimlere uğramış kente yabancılaşmış ve yeniden koku, tını, hareket ve dinamiklerle alışmaya, tanışmaya başlamıştım. Tam bu süreçte tesadüfi karşılaşmalar ile Büyükşehir Belediyesi serüvenine katıldım. Yolculuğu, şehri duyma, anlamaya çalışma ve yanıt üretme çabası ile sürdüren biri olarak yazıyorum.

İlk işim, çok amaçlı bir merkez olarak tasavvur edilen bir binanın koridorunu sergi mekanına çevirme işi oldu. Devamında şuan çalıştığımız Sakarya Gar projesi kapsamında bulunan tarihi binanın renovasyonu idi. Mevcut bina dokusunu koruyarak herkese açık bir "kahve" projesi. Zamanla TCDD ile yürütülen süreçler ve başka aksilikler sebebi ile yıllarca imalatı gerçekleştirilmeyen süreç geçtiğimiz yıl trenin yer altına alınması söz konusu olduğu için binanın yıkılma ihtimaline karşı "kahve" yerine iletişim merkezi yapılması ile tamamlandı.

Kent park içinde inşası tamamlanan okulun tüm uygulama projesi teslim edildikten sonra, devamında psikolog Betül Karapınar ve sosyolog Abdullah Kabukçu ile çalışmalarını yürüttüğümüz, onların bina için oluşturdukları içerikle benim de ihtiyaçları için

oluşturduğum mimari ile Türkiye'de çocuklar için yeni bir okul dışı Sosyal Gelişim Merkezi projesi oluşturduk. Bakanlık tarafından desteklenen bina, devamında bakanlığın yanında yapacağı Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlık binasının benim tarafımdan projelendirilmesi ile genişledi.

İrili ufaklı projelerle çalışmalar sürerken trenin yer altına alınamayacağı kararı açıklandığında idare tarafından aranan alternatif çalışmalar süreci işletilirken eş zamanlı olarak Kivi grubu ile şehir ölçeğinde çeşitli ölçeklerde başlattığımız çalışmaların bir devamı olarak proje çalışma alanı oluşturuldu. Kent plancıları ve mimarlarla birlikte oluşturulan 4 ekiple birlikte yaptığımız çalışmalarla şehrimize eşsiz bir katkı sağlayan önemli bir dönüşüm adımına destek olduğumuzu düşünüyorum.

Şehrin ana arterinde bundan sonraki dönüşümlere ışık tutabilecek birçok yaklaşımla çok çeşitli projelere ulaşma imkanı edindik. Umarım devamında da adım adım uygulama imkanı bulacağımız projeleri daha da büyük adımlarla genişletebiliriz.

Tüm bu çalışmalarını bizimle birlikte yürüten herkese çok içten şükranlarımı sunuyorum ve herkesin önünde saygı ile eğiliyorum.



E 40 009



ERSHANEŞT

ARABŞEHİR HAZIRLIK VE







# Sakarya Gar Tasarım Yönetimi

Ömer Yılmaz  
Kivi Stratejik Planlama

Xerunt que dolest odi omnimet et faccae volorio. Elicidero consedi con experro eumque consequate solum resto earum volut fugiate mporeri antiunde nullor sinctus exces mo is repercia sam et alist lab iniateg eribus qui di sunt.

Ad qui quatur, voluptium quamet labore se lam voluptatet ulluptur? Evelest, tem ad que preriorporum quis as velitis trumqui rerior as dolupti doluptat laudigenihil et am res et es nus. Illore nis quo cupis et aborro omnihicil inieni consecium que nem vero consenienis sum quatur sum alicaest quunt earum quo cus.

Ecabo. Mi, sam quas aut iuriorerit eiunt, quia corercil et et ad qui temodic ipienti squiati blat plicae sitat que nimolorporem quo idus maio tempos que et, omnisque quatur? Uptae od quaterporio. Ficabor eprovitatur sinvelicia dolut dolor sequis et fugiteces si imus acepel ex eossim fugia voluptatise aut od que volupta tatus, volo enda sim aut atent, eossi seque sediti ati arum invel experchil et plit pel et mi, unt et estiorerrum dolorumque de nonse eum fuga. Ut qui reraece perorion qui acerore provid

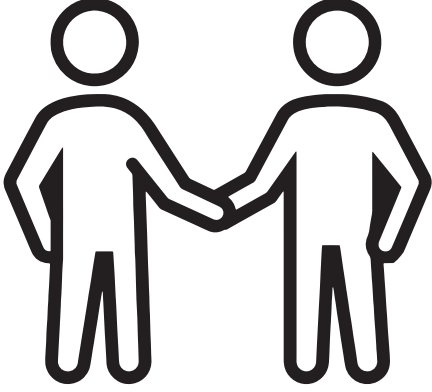
maxim labori iumque pario dentiatem simi, optas eum inctotatem volendignam cus, quiaspe liquibus.

Pudam, quam, imillor epelitos et fuga. Ficiistist essit alis dic tet ab im facea voluptas doluptatem sequia quate estincipis eos veligendemos aut premolu ptatur maio. Ratur, tem nat fuga. Namendicto et labo. Et volligendus.

Geni unto quod enectium velici dolore essit, totas modit dolorem quas non nimin reiusdaerita qui odi conserios expla voluptate simet quam, cusant, cusaper feribea quia nihiciis sitates atur, que omnimol orianto quibusandici ipsunt, offictint.

Pa andit exeriasi cor rem quis et de vid milla pre laborum faccum, quibus nust, omnis demo dolupta tianihil ma nis aliquiae nis nem utesequi dolor aut maximai onsequa tumque et pa non coribus estrum, cum fugiam audaes et et odis apidem volest, qui ulparum adi conecatus, officab orehenitati blacculpa sum equatur, consequ idunti is aut ulparionem hilitat ioresciis estions edistia ipsanis mi, sequias quias aut ulpa net quiam fuga. Itam

# Süreç



**1 Ocak 2016**

Kivi ile Sakarya BB'nin tanışması

**15 Mart 2016**  
Kivi ile Sakarya BB'nin Sakarya'da işler için görüşmeye başlaması.



**3 Nisan 2017**

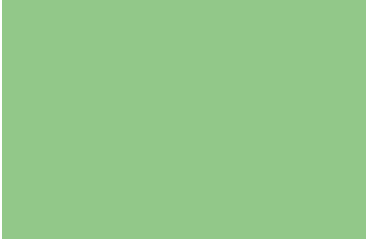
**Kivi ile Sakarya BB'nin ilk sözleşmeyi imzalamaları**

Sakarya Nehri'nin denize döküldüğü Karasu'nun bir turizm odağı olarak ele alınması ve Kent merkezi çeperlerindeki Karaköy Mahallesi'nde bir spor odağı geliştirilmesi.

**10 Nisan 2017**

## Sakarya Gar çalışması için idare ile ilk görüşmenin yapılması

Sakarya BB yöneticileri ile Sakarya Gar'ın masaya yatırılması ve hızla çalışma yöntemine karar verilmesi.



**17 Nisan 2017**

## Tasarımcı ekiplere ve çalışma yöntemine karar verilmesi

4 mimar ve 4 kentsel tasarım ekibinin bir araya gelerek 4 takım oluşturması.



## **19 Nisan 2017** Sakarya Gar yemeği

Kivi, tasarımcı ekipler ve Sakarya BB Proje yöneticisi Hande Sancaklı Şahin'in İstanbul'da tanışma amaçlı buluşması.

# Süreç



## 24 Nisan 2017 Sakarya Gar çalışmasının resmen başlaması

Belediyenin tüm üst yönetimi, danışmanları ve ilgili birimleri ile Kivi ve tasarımcı ekiplerin katılımıyla Sakarya AKOM'da birif toplantısının yapılması.

## 18 Mayıs 2017 Sakarya Kent Meydanı sunumu

Sakarya Gar çalışması ile komşu Kent Meydanı projesinin, tasarımcı KPM Mimarlık ofisinde Kerem Piker tarafından tasarımcı ekiplere sunumu.





## 26 Mayıs 2017 Soruların yanıtlanması

Tasarımcı ekiplerden gelen soruların yanıtlarının e-posta ile gönderilmesi.



## 6 Haziran 2017 Ara sunumlar

Belediyenin tüm üst yönetimi, danışmanları ve ilgili birimleri ile Kivi ve tasarımcı ekiplerin katılımıyla Sakarya AKOM'da ara sunumların yapılması.

## 20 Haziran 2017 TCDD özel sunumu

Sakarya Gar çalışmasının doğal bir paydaşı olan TCDD'ye Haydarpasha'da ara sunumların tekrar yapılması.



# Süreç

## 1 Ağustos 2017 Sakarya Gar teslim ve ara sunumları

Belediye Başkanı, belediyenin tüm üst yönetimi, danışmanları ve ilgili birimleri ile Kivi ve tasarımcı ekiplerin katılımıyla Sakarya AKOM'da sunumların yapılması.



## 11 Ağustos 2017 Sakarya BB'nin çalışacağı ekibi açıklaması

Tasarımcı ekiplerden BBMD ve 8 Artı'nın önerisinin belediye tarafından belirlenmesi ve uygulama projeleri için görüşmelere başlanması.



## 13 Eylül 2017 Sakarya Gar kentsel tasarım uygulama projeleri için anlaşma

8 Artı'nın Sakarya BB ile anlaşması ve çalışmaya başlanması.





**SAKARYA GAR**  
ŞARTNAME



# SAKARYA GARI

## PROJE SAHİBİ

Sakarya Büyükşehir Belediyesi  
[sakarya.bel.tr](http://sakarya.bel.tr)

## YÜKLENİCİ

Kivi Stratejik Planlama AŞ  
[kivi.com.tr](http://kivi.com.tr)

## ALT YÜKLENİCİLER

1 + 1 Mimarlık Stüdyosu

[1arti1.net](http://1arti1.net)

Atelye70 Şehir Planlama AŞ

[atelye70.com](http://atelye70.com)

Bingöl Barka Mimarlık ve Danışmanlık Tic. Ltd. Şti.

[bingolbarka.com](http://bingolbarka.com)

IND [inter.national.design] V.O.F.

[internationaldesign.nl](http://internationaldesign.nl)

Proje Sekizartı Mimarlık ve Kentsel Tasarım Ltd. Şti.

[8arti.com](http://8arti.com)

Promim Çevre Düzenleme Kentsel Tasarım Bil. Hiz. Tic. Ltd. Şti.

[promim.com](http://promim.com)

Suyabatmaz Demirel Mimarlık Ltd. Şti.

[suyabatmazdemirel.com](http://suyabatmazdemirel.com)

Yalın Mimari ve Kentsel Tasarım İnş. San. Tic. Ltd. Şti.

[yalin-mimarlik.com](http://yalin-mimarlik.com)

## DOKÜMANTASYON

Bits 'n Bricks, [bitsnbricks.com](http://bitsnbricks.com)

## İÇİNDEKİLER

### 4 GİRİŞ

- 5 Başkan dan
- 6 Proje hakkında

### 10 SAKARYA HAKKINDA

- 11 Tarihçe
- 14 Çevresel ilişkiler ve etki alanı
- 16 Planlanan projeler
- 18 Proje alanının Adapazarı ile ilişkisi

### 34 PROJE ALANI VE ÇEVRESİ

- 35 Proje alanı ve çevresi
- 40 Mevcut toplu taşıma sistemi ve otoparklar
- 42 Korunacak yapılar ve alanlar
- 44 Mülkiyet
- 46 Panoramalar
- 52 İklim bilgileri

### 56 ÖRNEK PROJELER

### 70 PROJE KAPSAMI

- 71 Sakarya Gar: Odaklar
- 79 İhtiyaç programı
- 80 Tasarımcılara verilecekler
- 81 Tasarımcılardan istenenler
- 82 Takvim
- 82 Hak ve sorumluluklar ve seçme yöntemi
- 83 İşin verilme şekli



## BAŞKANDAN

Sakarya Gar;

Kavuşmanın ve ayrılığın mekânı. Bizi bir yerlere taşıyan, sevdiklerimizi bize kavuşturan, okulumuza ve işimize taşıyan trenin kalktığı ve vardığı yer. Geçmişimiz, anılarımız, günümüz ve geleceğimiz. Şehrimizin ana meydanı, can damarı, dışarıya açılan penceresi. Deprem gibi büyük felaketlerde nefes aldığımız yer. Eğer Sakarya, bugün daha yaşanabilir ve daha ulaşılabilir bir yerse, bunu biraz da Sakarya'nın Garına borçluyuz.

Sakarya Büyükşehir Belediyesi olarak, bu anlayışın bir gereği olarak Sakarya'mızın sosyal, kültürel ve tarihsel birikimine sahip çıkıyoruz ve şehrimizin ihtiyaçları, hemşehrilerimizin görüşleri ve yetkili kurumların kararları doğrultusunda Sakarya Gar'ını geleceğe taşıyoruz. Geçmişimize esir olmadan, modern olanın büyümesine kapılmadan, tarihimizi günümüze taşımaya ve işlevsel kılmaya çalışıyoruz.

Büyükşehir Belediyesi olarak, şehre ve hizmetlere bütüncül yaklaşarak yaya, bisiklet, lastik tekerlekli, raylı ulaşım sistemlerinin entegre edildiği bir ulaşım sistemi inşa etmeyi hedefliyoruz.

Tren Garı'nın yerinin değişmesi sonucu şehir merkezinde oluşacak yeni alanla ilgili olarak, şehrin ruhuna uygun, işlevsel bir şekilde değerlendirilmesi için çalışmalar yürütüyoruz. Geçmişin izlerini taşıyan, çağdaş ihtiyaçlara cevap veren bir mekân hayalimiz var.

Umarız birlikte başarırız.



**Zeki Toçoğlu**  
Sakarya Büyükşehir Belediyesi  
Belediye Başkanı



## PROJE HAKKINDA

### HAYDARPAŞA - ADAPAZARI GARI ARASINDA ADA EKSPRESİ

Adapazarı Ekspresi, Sakarya kent merkezi (Adapazarı) ve ilçeleriyle İstanbul arasındaki ulaşım ihtiyacını uzun yıllar boyunca karşıladı. Haydarpaşa'dan kalkan ve Adapazarı Gari'nda sonlanan bu hat kısaca "Ada Treni" ya da "Ada Ekspresi" olarak isimlendiriliyordu.

İzmit ve Sakarya'daki yolcularla birlikte güzergâh üzerindeki Hereke ve Gebze gibi yerlerdeki yolcuları da toplayan trenin yolculuk süresi yaklaşık 2 saattir. Kalabalık vagonlara sahip bu tren 2012'den sonra demiryollarında yapılan yapım çalışmaları nedeniyle çalışmadı. 2014'te İstanbul – Ankara YHT hattının çalışmaya başlamasıyla ise Adapazarı yeniden demiryolu ile ulaşılabilen bir kent oldu.

Ancak bu yeni düzende trenler -Kasım 2010'daki Haydarpaşa yangını ve tamamlanamayan Marmaray'ın Söğütlüçeşme – Gebze hattı nedeniyle- Haydarpaşa yerine Pendik'ten kalkıyorlar. Bugün Pendik'ten kalkan ve Ankara yönünde devam eden trenler Gebze ve İzmit istasyonlarının ardından Arifiye istasyonunda yolcu indiriyor. Arifiye'den Adapazarı'na ulaşım için ise işletmesi SBB tarafından yapılan Adaray hizmet veriyor. 2012 öncesinde Haydarpaşa – Adapazarı arasında yaklaşık 2 saatte giden Ada Ekspresi'nin yerini bugün 3 bacaklı Haydarpaşa – Pendik, Pendik – Arifiye ve Arifiye – Adapazarı Gari ulaşımı almış durumda. Bu ulaşımın süresi ise 2 saatten daha da uzun.

TCDD kısa süre içinde Haydarpaşa Gari ile Söğütlüçeşme – Pendik hattını hizmete almayı planlıyor. Bunların hizmete alınmasından önce ise devam etmekte olan rehabilitasyon çalışmalarının bir sonucu olarak Pendik – Adapazarı Gari arasında "Ada Treni" çalışmaya başlayacak. Haydarpaşa Gari'nin işletmeye alınması ile ise "Ada Treni" eskiden olduğu gibi Haydarpaşa – Adapazarı arasında çalışacak.

YHT yatırımları, demiryolu hatlarının rehabilitasyonu ve gar yenilemeleri proje alanını doğrudan ve dolaylı olarak ilgilendiriyor. Bahsi geçen ve TCDD'nin yere bağlı yatırımları dışında yenilemelerin bir parçası olarak aldığı genel kararlar da var. Bu kararlardan en önemlilerinden birisi ise hemzemin geçitlerin dönüştürülmesi. 3 Temmuz 2013'te Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren "Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik" hemzemin geçitlerle ilgili kısıtlamaları ayrıntılı olarak açıklıyor.

## GARIN YENİLENMESİ

Yeni Gar nerede olmalı? Adapazarı Garı olduğu yerde kalmalı mı? Arifiye 'ye mi taşınmalı? Vagon Park'ın olduğu yerde mi bulunmalı? Yoksa Sakarya Otogarı ve Garı birleşerek Türkiye'de bir ilk olarak entegre ulaşım odağı mı oluşturulmalı?

Adapazarı Garı olduğu yerde kalırsa demiryolu hattı yer altına mı alınmalı; yoksa yol kotunun üzerine mi? Acaba demiryolu olduğu gibi kalsa da araç yolları alttan ya da üstten mi geçse? Ya da demiryolunu da Gar'ı da olduğu gibi bıraksak olmaz mı?

Çapraz düşüncelerle olasılık ve sorular çoğaltılabilir. Ancak Sakarya Büyükşehir Belediye Başkanı ve TCDD Genel Müdürü'nün yakın geçmişte yaptığı bir görüşme ile yeni garın yer belirlenmiş durumda. Bu kararın alınmasında buraya kadar anlatılan tarihsel referanslara ek olarak yerelle merkezin ilişkileri, şehir siyaseti, kent ekonomisi gibi pek çok katman devreye giriyor.

Bahsi geçen süreç sonunda yeni garın Mevcut Mithatpaşa İstasyonunun bulunduğu yerde olması kararı alınıyor.

## SAKARYA GAR

Kısaca "Sakarya Gar" olarak adlandıracağımız bu çalışmanın yapılmasına garın yerinin belirlenmesini takip eden zamanda hızla karar verildi. "Sakarya Gar" Sakarya'nın yeni garının adını tanımlamaktan çok bu yenilikçi tasarım süreci için bizim geçici olarak verdiğimiz bir isim.

Mithatpaşa'da yeni bir gar binası yapılması aynı zamanda Mithatpaşa'dan Adapazarı'na kadar olan demiryolu hattının ve Adapazarı Garı'nın açığa çıkması demek oluyor. SBB bu yeni bağlamda oluşan açık alan ve yapıların tamamının kamusal işlevlerle yeniden tasarlanmasını bekliyor. Tasarlanması gereken açık alan demiryolu hattı boyunca 922. Sokak'ın olduğu kavşağa kadar uzuyor.

Şehre yapılacak yaklaşık 3,5 km'lik bu müdahalenin kentsel ölçekte ele alınması da bir zorunluluk. İşte bu nedenle de Çark Caddesi – Atatürk Bulvarı – Adnan Menderes Caddesi – 922. Sokak ve Çark Deresi ile tanımlanan alanın içinde kalan bölge Sakarya Gar çalışmasının Proje Etkileşim Alanı olarak görülebilir.

Garın Mithatpaşa'ya taşınmasının bir sonucu olarak Mithatpaşa'da yeni bir gar binası tasarımı yapılması ve işlevini kaybedecek Adapazarı Garı üzerine yeni fikirler üretilmesi çalışmanın bir diğer boyutu.

Bu bağlamda Sakarya Gar çalışması kitabın iç sayfalarında daha ayrıntılı bahsetmek üzere şöyle özetlenebilir.

1. Proje Etkileşim Alanı
2. Açık Alan Düzenlemeleri
  - a. Adapazarı Garı – Zübeyde Hanım Caddesi arası kentsel tasarımı
  - b. Zübeyde Hanım Caddesi – 922. Sokak arası kentsel tasarımı
3. Mimari Proje Çalışmaları
  - a. Adapazarı Garı'nın dönüşümü
  - b. Yeni Mithatpaşa Garı tasarımı











## TARİHÇE

Anadolu birliğini ilk kuran Hititlerle Sakarya'nın da tarihi başlar. İç karışıklıklar sonucunda bölünen Hititlerden sonra bölgede Frigler hakim olmuştur. Frigya hakimiyeti sona erdiğinde bölge Lidyalıların eline geçmiştir. MÖ 6. yüzyılda Pers İmparatorluğu Lidya Krallığı'nı yıkarak Anadolu'ya hakim olmuştur. Makedonya Kralı Büyük İskender MÖ 4. yüzyılda Persleri yenerek Anadolu'ya hakim oldu. Büyük İskender'in ölümünden sonra Bitinya Krallığı bağımsızlığını ilan ederek Sakarya'nın da bulunduğu bölgede hakimiyetini ilan etti. MÖ 1. yüzyılda Roma İmparatorluğu Bitinya Krallığı'na son vererek bölgeyi topraklarına kattı.

Roma İmparatorluğu ikiye bölündüğünde (MS 365), Bitinya bölgesi Bizans İmparatorluğu'na kaldı. İstanbul'u ele geçirmek gayesiyle gelen İslam orduları bölgeyi fethetmişlerdir. Bu hakimiyetler kalıcı olmamıştır. Bölgeye zaman zaman Sasaniler de akınlar düzenlemiştir.

Malazgirt Meydan Muharebesi'nden sonra Kutalmışoğlu Süleyman Şah Sakarya dahil tüm Anadolu'yu kontrol altına aldı. İznik'in başkent olduğu Türkiye Selçuklu Devleti kuruldu. Birinci Haçlı Seferinde İznik'i terk ederek başkenti Konya'ya taşıdı. Sakarya ahalisi yeniden Bizans'ın kontrolüne girdi.

Yapılan kazılar ve bulguların tarihi bilgileri sayesinde; bölgede MÖ 300 ile 395 yılları arasında başkenti Nikomedia (İzmit) olan Romalıların Bitinya eyaleti bulunmaktaydı. Kandıra, Kaynarca, Hendek, Karapürçek ve Taraklı'da rastlanan bazı bulgularca da bölgenin miladın hemen öncesi ve sonrasında Bitinyalıların egemenliğinde yaşadığı kesinleşmektedir. Bölgede inşa edilen Seyifler, Harmantepe, Tersiyer, Paşalar, Çobankale, Mekece kaleleriyle, I. Justinianos'un 562 yılında Sakarya Nehri'nin üzerine yaptırdığı Beşköprü önemli tarihi kalıntılardır.

13. yüzyılın sonlarına doğru Konur Alp, bugünkü Adapazarı Havzası'nı fethederek Türk hakimiyetini yeniden sağladı. Orhan Gazi zamanında yapılan bu fetihlere ithafen Sakarya ve çevresinde padişah adına Orhan Camii'ler yapılmıştır. İlk olarak batı Türkistan ve Azerbaycan'dan gelen göçebe Türk boyları buralarda köyler ve kentler kurmuşlardır. Adapazarı, Sakarya Nehri ve Sapanca Gölü'nden çıkan Çark Suyu arasında kalan



Atatürk Bulvarı, 1963



Atatürk Bulvarı, 1964

yarımada biçimindeki kara parçası üzerinde kurulmuştur. 1563 yılına ait bir vesika ve 1581 yılında Akyazı Ada Kadılığı'na yazılan ve bu yöreden nahiyeye diye bahseden bir ferman şehrin tarihini anlatan ilk belgelerdendir. Adapazarı yöresi başkent yakınında olduğu için üretim fazlası her şey İstanbul'a gönderilirdi. Özellikle tarım, hayvancılık ürünleri ve kereste açısından Sakarya çevresi önemliydi. İstanbul, İzmit ve Kefken tersanelerine yakınlığı çevreden çokça kerestenin üretilmesine neden olmuştur.

Osmanlı kumandanlarından Karamürsel Alp, Karamürsel'de kurduğu tersanenin kereste ihtiyacını Karasu-Adapazarı arasındaki ormanlardan karşılıyordu. Kereste işlerini takip için Adapazarı'nda Kereste Erminliği kurulmuştu. Elde edilen tomruklar Sakarya Nehri üzerinden Karadeniz'e, oradan İstanbul'a Tersane-i Amireye ulaştırılıyordu. Gemi küreği yapımı Karasu'ya verilmişti. Tomrukların tamamı başkente gönderilmez, Sakarya ağzında (Yeni mahalle) gemi yapımı ve onarımı yapılırdı. Sakarya'dan Tophaneye top arabalarının ahşap parçaları hazırlanır ve gönderilirdi.

Evliya Çelebi Sakarya yöresinden ağaç denizi olarak bahseder. Yöreyi gezen Fransız kontu A.De. Moustier 1862 yılında şunları yazmıştır: "Adapazarı nehrin kenarında 10.000 kişilik bir kent. Ceviz ağacı bol fakat kesilenlerin yerine yenileri dikilmiyor. Bu gidişle Adapazarı ağaçsız kalacak." Adapazarı'nda o yıllarda ceviz ağacından tabanca ve tüfek kabzası yapılmaktaydı.

İkinci Beyazıt Köprüsü: Osmanlı zamanından kalan köprü tarihi açıdan önemlidir. Geyve ilçesinde Alifuatpaşa kasabasında II. Bayezid tarafından yaptırılmıştır. Sakarya Nehri üzerine yapılan köprü 15 gözlüdür, uzunluğu 196,5 genişliği 5,5 metredir.

Adapazarı yöresi Kurtuluş Savaşı'na; Ali Fuat Cebesoy, Hasan Cavit Bey, Sırrı Bey, Çerkez Sait Bey, Mehtozade Hüseyin Bey, Koçzade Mahmut Bey, Abdurrahman Bey, Kaymakam Tahir Bey, Cevat Bey, Kazım Kaptan, Halit Molla ve İpsiz Recep gibi kahramanlarıyla katkıda bulunmuştur.

İlçede ilk müfrezeyi kurma görevi Yüzbaşı Ramiz, Yüzbaşı Rauf, Doktor Raik'e verilmiştir. Onlarda Meto Hüseyin ve Mehmet Bey'in katkılarıyla bu görevi yerine getirdiler. Geyve, Hendek ve Adapazarı'nda Kuvayı Milliye teşkilatı aynı zamanda kuruldu. Bölgenin önde gelenleri Ankara'ya Mustafa Kemal'e bağlılık telgrafı çektiler.

İbrahim Bey parkı, 1930





Bölgede Ermeni ve Rum çeteciler ile mücadele için Türk milis güçleri oluştu. Akyazı, Hendek ve Sapanca çevresinde Kazım Kaptan kuvvetleri, Kaynarca yöresinde Halit Molla, Kandıra ve Karasu çevresinde İpsiz Recep, Ermeni ve Rum çeteleri ile mücadele ettiler. Anzavur Ahmet üçüncü ayaklanmasında Adapazarı üzerinden Geyve boğazını ele geçirmek için saldırmış, Çerkez Ethem tarafından bozguna uğratılmışlardır. Hendek'i ele geçiren Anzavur, Ethem tarafından püskürtülmüştür.

İzmit'i işgal eden 11. Yunan Tümeni, 24 Mart'ta Sapanca ve Kırkpınar'ı, 25 Mart tarihinde Adapazarı'nı işgal etti. Millî kuvvetler Yunan ilerleyişini durdurmak amacıyla Sakarya Nehri üzerindeki ahşap olan Tavuklar ve Taşlık köprülerini yaktı. Nehri geçen ilk Yunan birlikleri milis güçlerce geri püskürtüldü.

Bölgeyi işgalden kurtarmak amacıyla yeni bir kolordu kurulup başına Albay Kasım Bey atandı. Yunan kuvvetleri Bursa'ya doğru çekilmek amacıyla Adapazarı'na toplanmaya başladılar. Çekilme sırasında şehrin yakılmasını önlemek için tedbirler alındı. 21 Haziran sabahı erkenden üç kol halinde Millî kuvvetler Adapazarı'na girdi. Küçük çatışmalarla şehir kurtarıldı. Kazım Kaptan, Osman Kaptan ve Molla Halit güçleri şehirde asayiş sağladı.

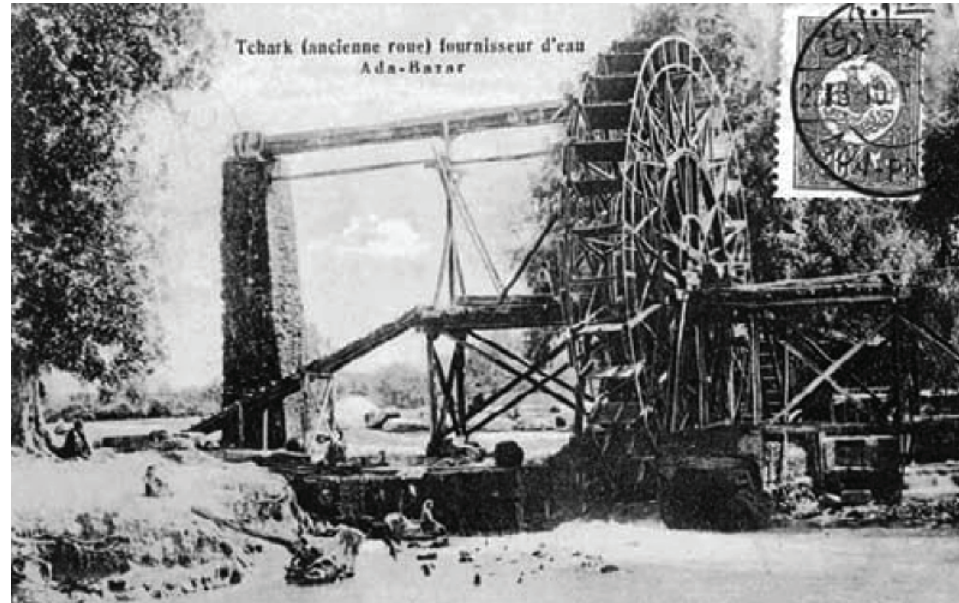
25 Mart tarihinden, 21 Haziran'a kadar 3 ay süren işgalden kurtuluşu için Sakarya'da 21 Haziran Kurtuluş Günü olarak kutlanmaktadır

Sakarya, 1954'te il oldu. 14 Ocak 2000'de çıkarılan 593 sayılı kanun hükmünde kararname ile büyükşehir unvanı kazandı. 2004 yılında çıkarılan 5216 sayılı kanun ile büyükşehir belediyesinin sınırları valilik binası merkez kabul edilerek yarıçapı 20 kilometre olan dairenin sınırlarına genişletildi. 2012 yılında çıkarılan 6360 sayılı kanun ile 2014 Türkiye yerel seçimlerinin ardından büyükşehir belediyesinin sınırları il mülki sınırları oldu.



Adapazarı İstasyonu, 1981

Adapazarı İstasyonu, 1901



Çark, 1901

## ÇEVRESEL İLİŞKİLER VE ETKİ ALANI

Hızlı kalkınması ve gelişmesiyle Türkiye'nin önemli şehirlerinden birisi olan Adapazarı, doğal güzellikleri ve yöresel kültürünün zenginliğiyle de dikkat çekmektedir. Denizi, kumsalları, gölleri, nehirleri, yaylaları, kaplıcaları yanında Taraklı ve Geyve gibi Osmanlı dönemi yerleşim yerlerindeki geleneksel yaşantısıyla, Bizans ve Osmanlı dönemi tarihi eserleriyle ülkemizin görülmeye değer yerlerindedir.

Sakarya ili, doğudan Düzce ili, güneydoğudan Bolu ili, güneyden Bilecik ili, batıdan Kocaeli ili ve kuzeyden ise Karadeniz ile çevrilidir. Sakarya ilinin 16 ilçesi bulunmaktadır. Sakarya tüm önemli kara ve demiryollarının kavşak noktasında bulunmaktadır. Ulusal ve uluslararası taşımacılıkta önemli yeri olan ve ili doğu-yönünde boydan boya geçen D-100 (E-5) karayolu ile TEM Otoyolu ile Bilecik istikametindeki D-25 karayolu ilin ana ulaşım eksenidir. Edirne'den başlayan Kınalı-İstanbul-Sakarya-Ankara otoyolu uluslararası bir öneme sahiptir. Kınalı'da otoyolun bir kolu Yunanistan'a diğer kolu da Bulgaristan'a bağlantılıdır. İl sınırları içinde 65 km'lik demiryolunda 7 istasyon bulunmaktadır. İstanbul'u Ankara ve diğer Anadolu illerine bağlayan demiryolu, Sakarya ilinden geçmektedir. Haydarpaşa'dan itibaren, İzmit'in 10 km. doğusuna kadar D-100 karayolunun hemen yanında ona paralel olarak uzanmakta, Derbent mevkiinde D-100'den ayrılarak, Sapanca Gölü'nün güney kıyısını izleyerek Arifiye istasyonuna varmaktadır. Arifiye istasyonundan itibaren, ana hattan ayrılarak 8,4 km'lik bir mesafe ile Adapazarı Garı'nda son bulmaktadır. Arifiye'den güneye yönelen ana demiryolu ise Arifiye-Eskişehir karayolunu takip ederek Ankara'ya ulaşmaktadır. Adapazarı'nın demiryolu ile İstanbul'a uzaklığı 141 km, Ankara'ya uzaklığı ise 436 km'dir. Adapazarı'na havayolu ile ulaşım tercih edildiğinde en yakın havaalanı İstanbul Kurtköy Sabiha Gökçen Havaalanı 110 km. ve İstanbul Yeşilköy Atatürk Havaalanı 170 km uzaklıktadır.

Özellikle İstanbul, Bursa ve Kocaeli üçgeninde sanayinin yoğunlaşması, müteşebbisleri yeni yatırım alanları arayışlarına yönlendirmiş dolayısıyla da alternatif bir yatırım alanı olarak değerlendirilmeye başlanmıştır. İlde sanayinin sağlıklı bir biçimde oluşup gelişmesi birinci organize sanayi bölgesindeki özel sektör yatırımlarının tamamlanması ve ikinci organize sanayi bölgesinin hayata geçirilmesi ile mümkün olacaktır.

ANADOLU OTOYOLU  
YHT İSTANBUL  
YÖNÜ

KUZEY MARMARA  
OTOYOLU  
İSTANBUL YÖNÜ

SAPANCA GÖLÜ

SAPANCA

SEYİR  
TERASLARI





CAMİLİ

KARASU  
DEMİRYOLU  
HATTI

SAKARYA NEHRİ

YAZLIK  
KAVŞAĞI

KUZEY  
TERMİNAL

KARASU  
KAVŞAĞI

SERDİVEN  
PAZAR YERİ

CARK  
MESİRE  
ALANI

ATATÜRK  
STADI

CUMA  
PAZARI

DEPREM  
MÜZESİ

KENTPARK

TUVASAS

JUSTİNİANOS  
KÖPRÜSÜ

GOODYEAR

OTOKAR

YENİ TERMİNAL

1.OSB

ASKERİ ALAN

İL ORMANI  
TABİAT PARKI

DÜZCE

KARASU  
DEMİRYOLU  
HATTI

ANADOLU  
OTOYOLU

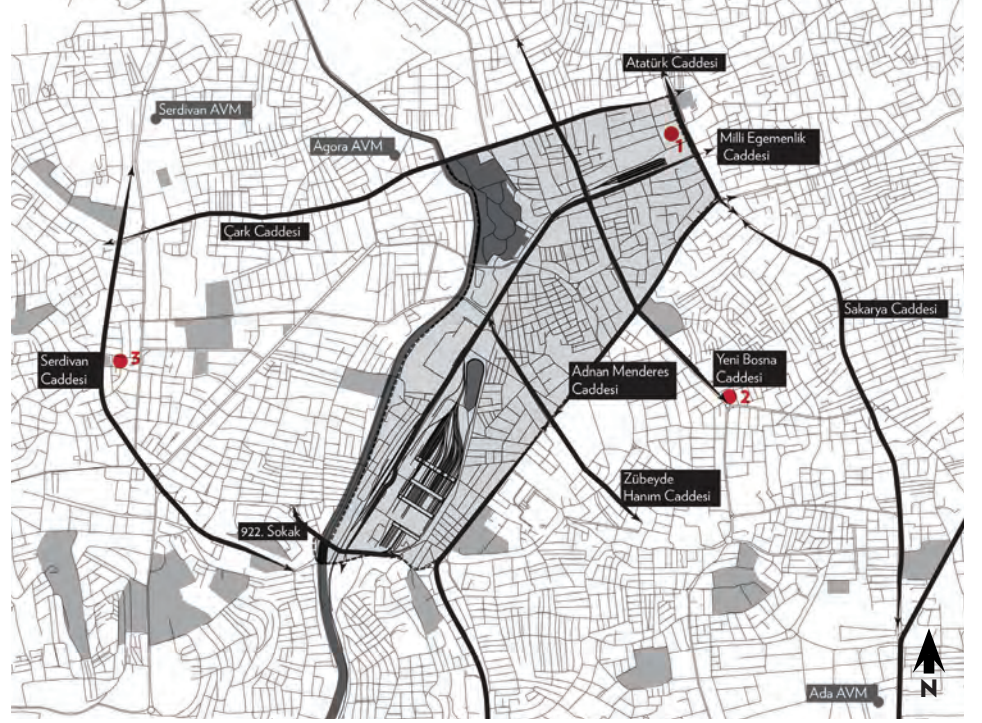




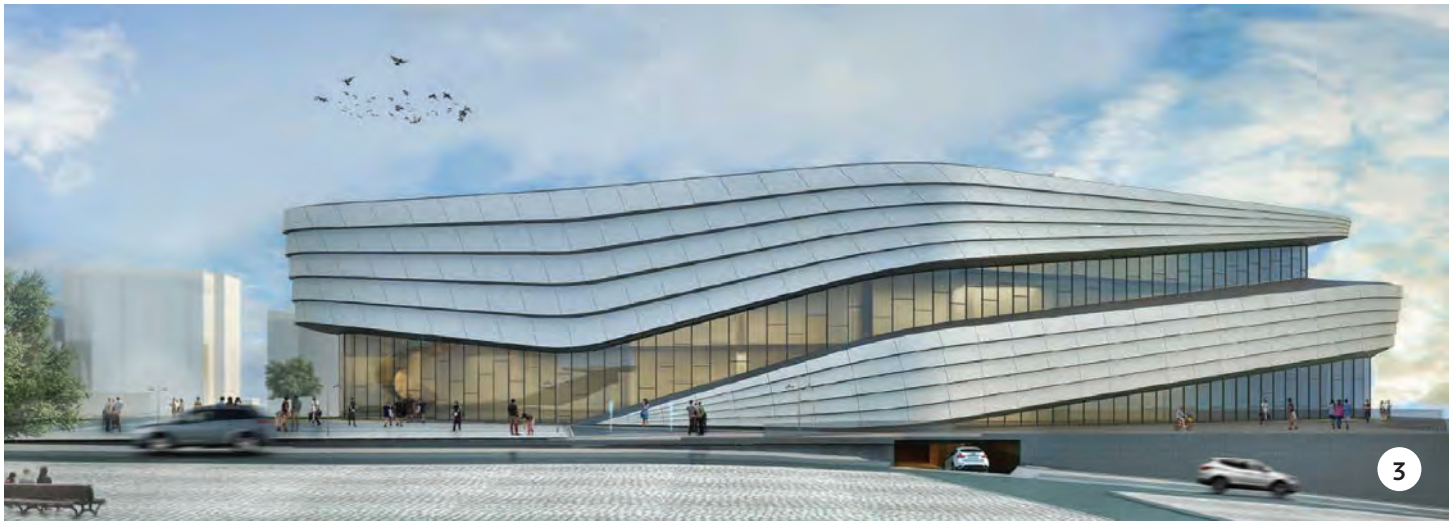
## PLANLANAN PROJELER

Proje alanı içinde ve yakınlarında, şu anda proje aşamasında olan üç adet proje bulunmaktadır:

1. Demokrasi Meydanı
2. AFA Kongre ve Kültür Merkezi
3. Şehir Kütüphanesi







## PROJE ALANININ ADAPAZARI İLE İLİŞKİSİ

### ULAŞIM VE KULLANIM İLİŞKİLERİ

Yandaki imaj proje alanının ulaşım ilişkilerini, yakın çevresindeki yeşil alanları ve büyük ticari kullanımları göstermektedir.

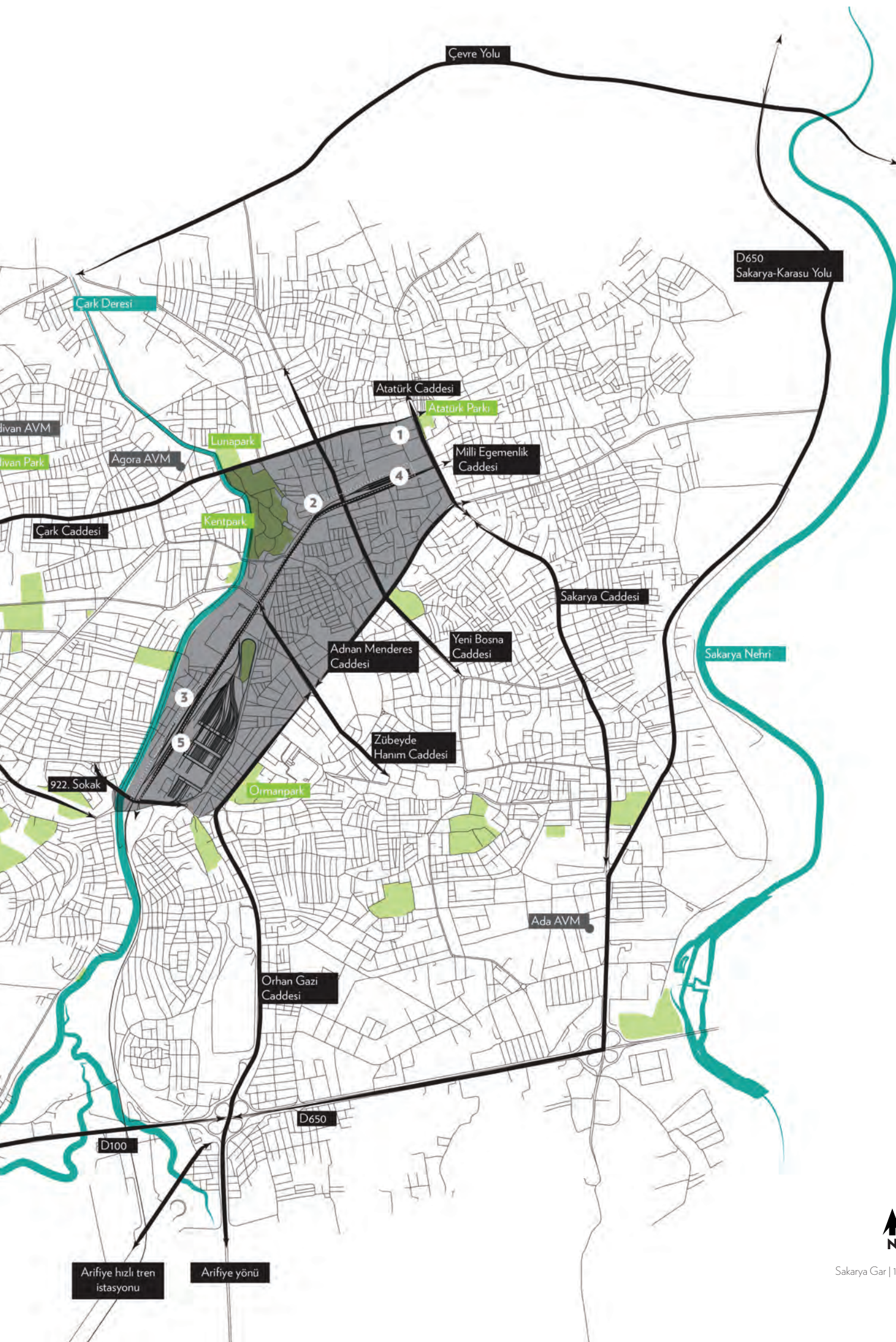
Projenin farklı etapları, 1, 2, 3, 4 ve 5 işaretleriyle ifade edilmiştir:

1. Proje etkileşim alanı
2. Adapazarı Garı – Zübeyde Hanım Caddesi arası kentsel tasarımı
3. Zübeyde Hanım Caddesi – 922. Sokak arası kentsel tasarımı
4. Adapazarı Garı'nın dönüşümü
5. Yeni Mithatpaşa Garı tasarımı

Proje alanları, uygulama etapları göz önünde bulundurularak belirlenmiş olup, tüm etapların bütüncül bir tasarım yaklaşımı ile ele alınması önem arz etmektedir.







Çevre Yolu

D650  
Sakarya-Karasu Yolu

Çark Deresi

Atatürk Caddesi

Atatürk Parkı

Milli Egemenlik  
Caddesi

Lunapark

Agora AVM

2

1

4

Kentpark

Çark Caddesi

Sakarya Caddesi

Sakarya Nehri

Adnan Menderes  
Caddesi

Yeni Bosna  
Caddesi

3

5

Zübeyde  
Hanım Caddesi

922. Sokak

Ormanpark

Ada AVM

Orhan Gazi  
Caddesi

D650

D100

Arifiye hızlı tren  
istasyonu

Arifiye yönü



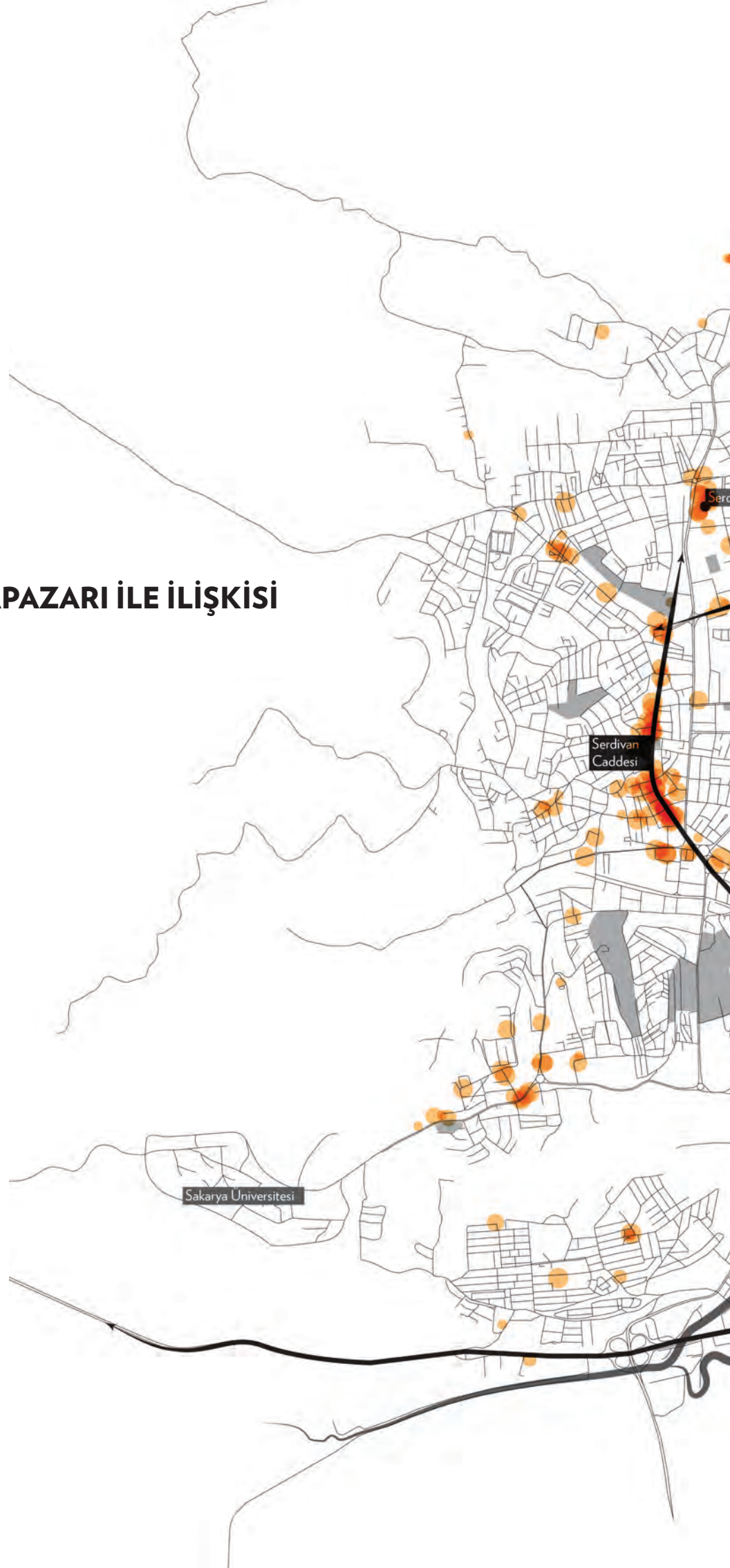


## PROJE ALANININ ADAPAZARI İLE İLİŞKİSİ

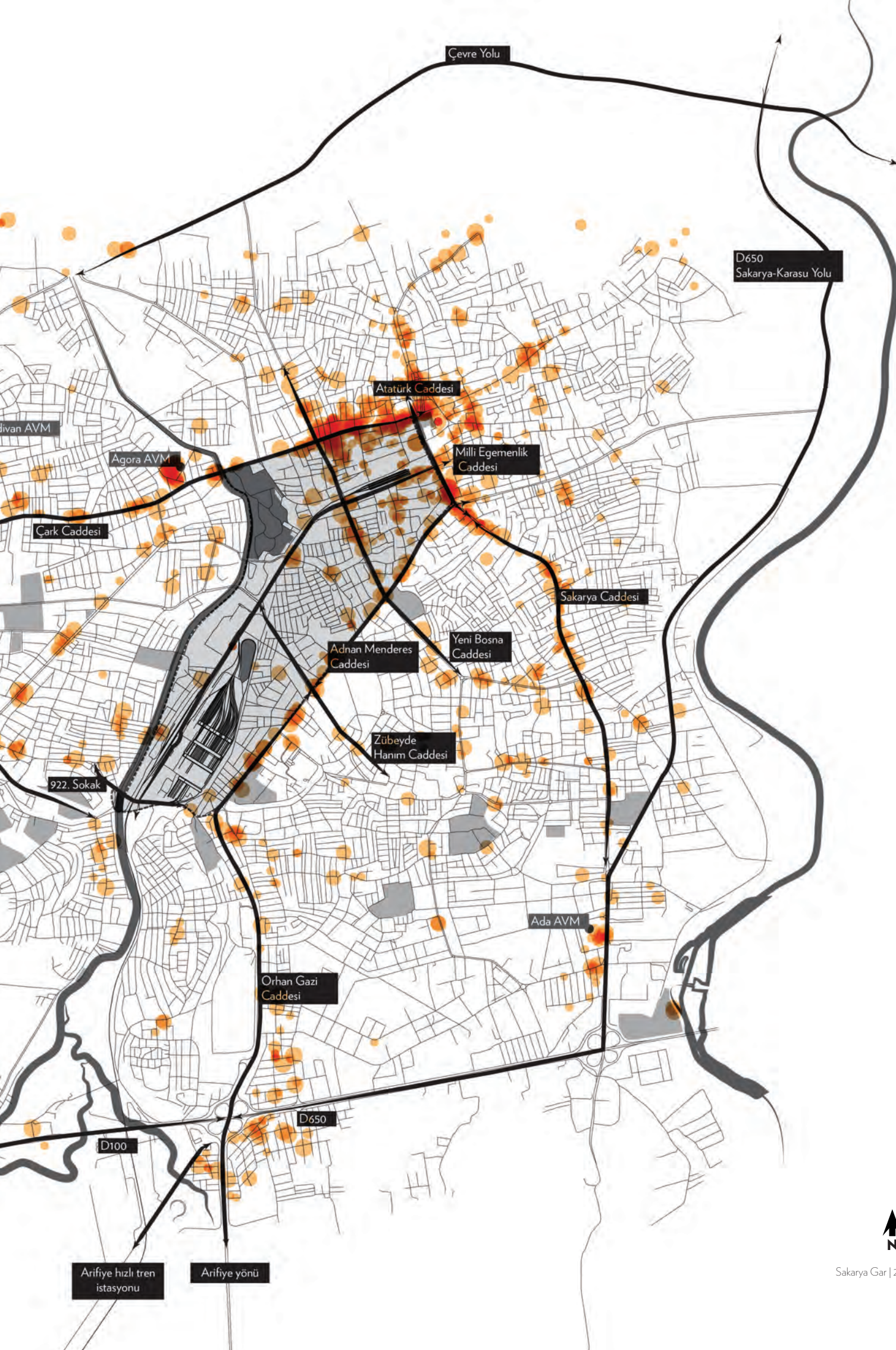
### YEME, İÇME VE EĞLENCE ALANLARI

Yandaki imaj, Google Maps üzerinde kafe, restoran ve bar olarak işaretlenmiş işletmeleri göstermektedir. AVM'lerdeki kümelenmelerin dışında, Serdivan Caddesi, Atatürk Caddesi ve Çark Caddesi'nin Yeni Bosna Caddesi kesişimine kadar olan bölümündeki işletme yoğunluğu göze çarpmaktadır.

Dairelerin büyüklükleri, işletmelerin Google Maps'te aldıkları reytingler ile orandır. Dairelerin hepsi aynı renkte olup, koyulaşan bölgeler üst üste çakışmalardan kaynaklıdır.





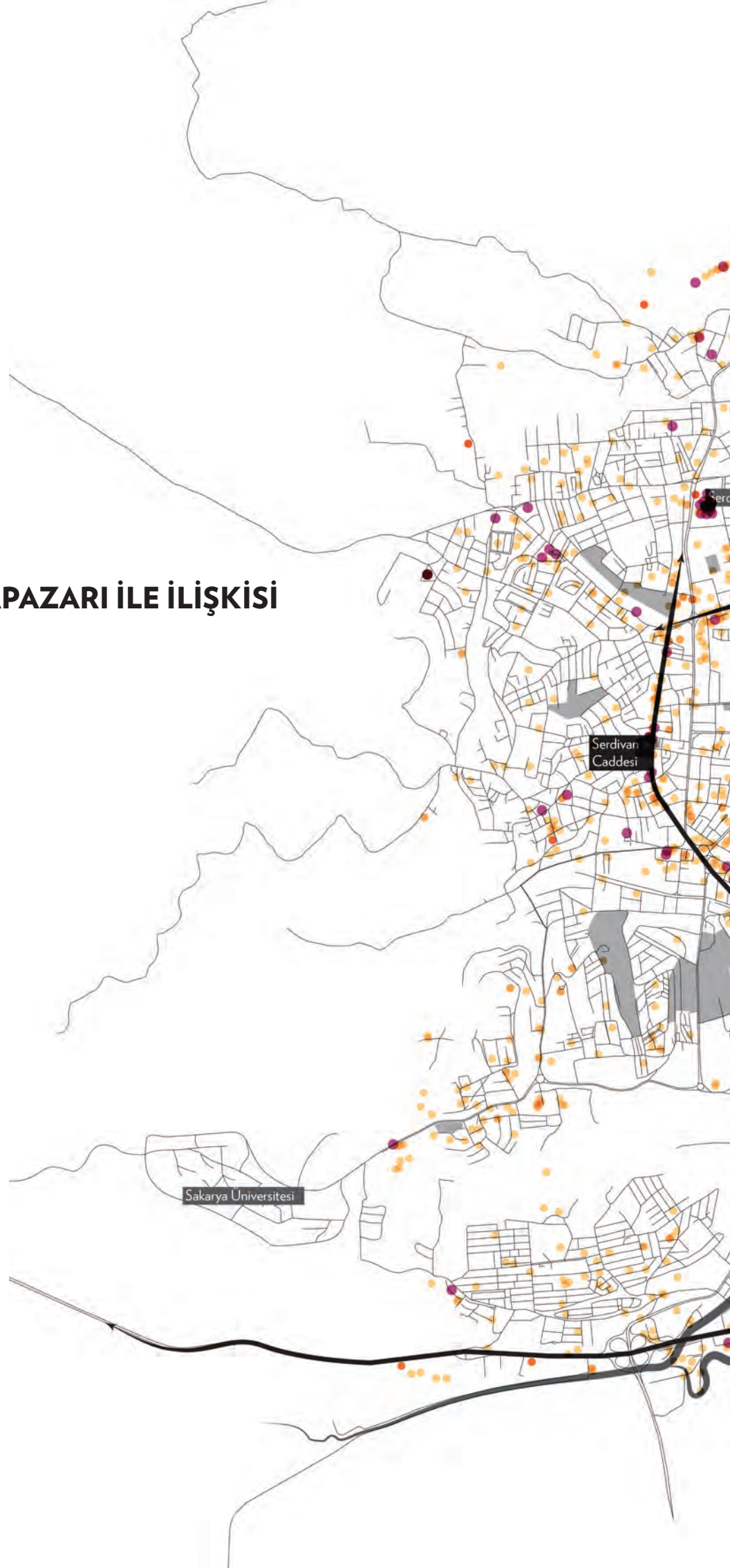




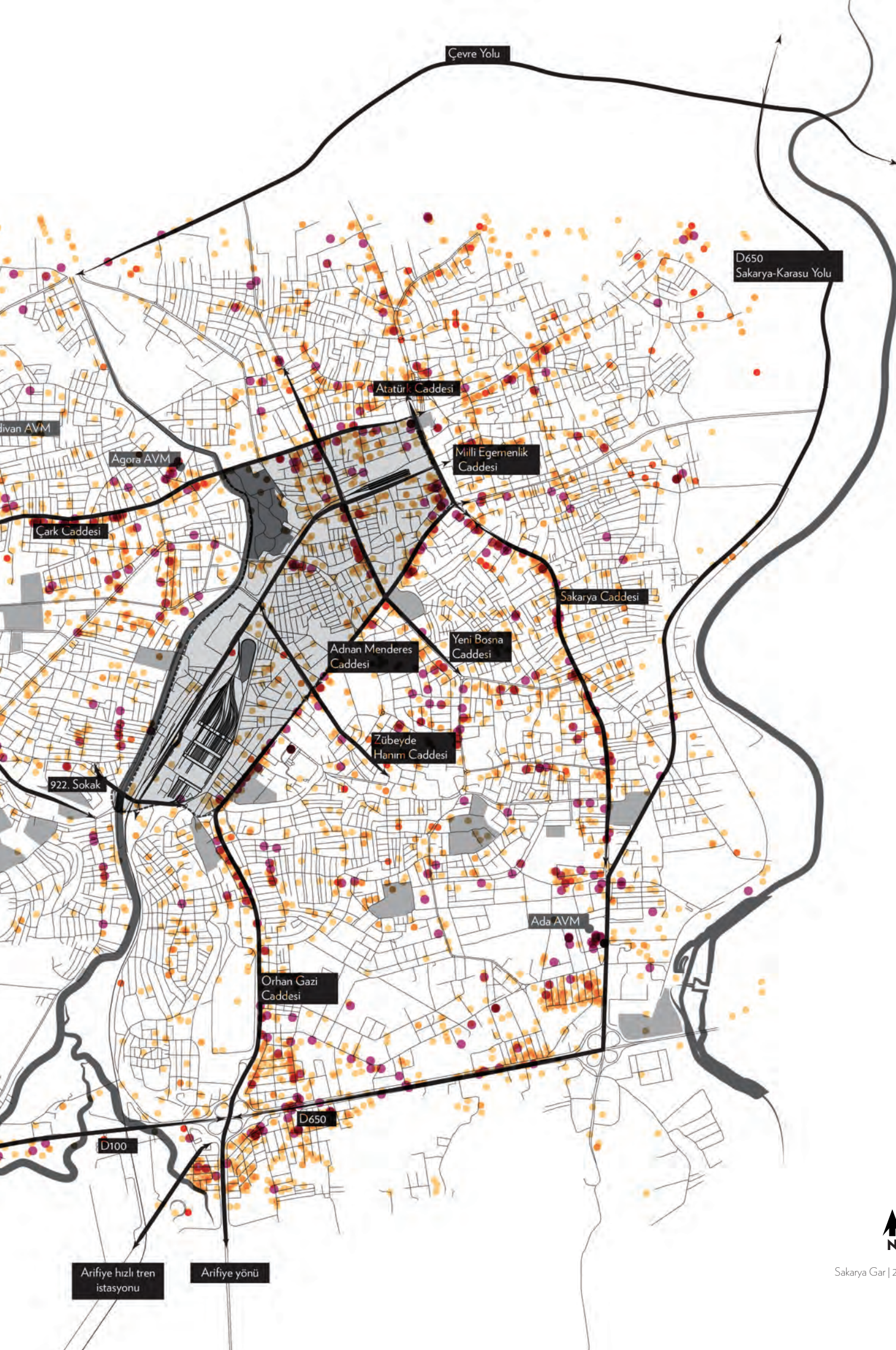
## PROJE ALANININ ADAPAZARI İLE İLİŞKİSİ

### PERAKENDE TİCARET ALANLARI

Yandaki imaj, Google Maps üzerinde kendilerini "işletme" ve "kiyafet/ayakkabı satışı" olarak işaretleyen tüm ticari birimleri göstermektedir. Turuncu noktalar işletmeleri, mor olanlar ise kiyafet dükkanlarını göstermektedir.







Çevre Yolu

D650  
Sakarya-Karasu Yolu

Atatürk Caddesi

Milli Egemenlik  
Caddesi

Agora AVM

Çark Caddesi

Sakarya Caddesi

Adnan Menderes  
Caddesi

Yeni Bosna  
Caddesi

922. Sokak

Zübeyde  
Hanım Caddesi

Ada AVM

Orhan Gazi  
Caddesi

D650

D100

Arifiye hızlı tren  
istasyonu

Arifiye yönü

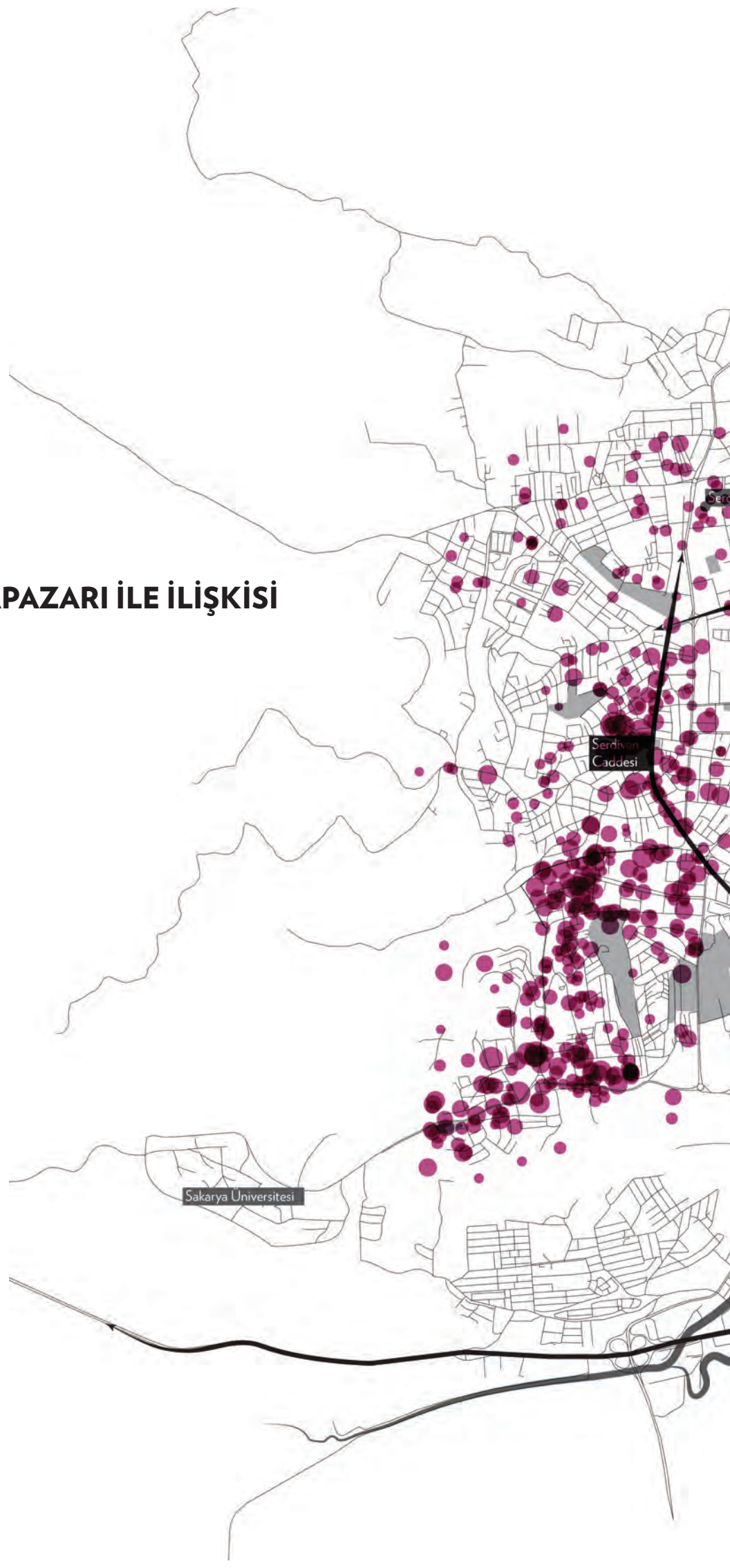




## PROJE ALANININ ADAPAZARI İLE İLİŞKİSİ

### KİRALIK KONUT ALANLARI

Yandaki imaj, sahibinden.com üzerinden alınmış kiralık konut ilanlarının haritalamasıdır. Daireler aynı renkte olup, koyulaşan bölgeler aynı alanda çok sayıda kiralık konut ilanı bulunduğunu ifade eder. Dairelerin büyüklükleri, metrekare fiyatı ile doğru oranlıdır.





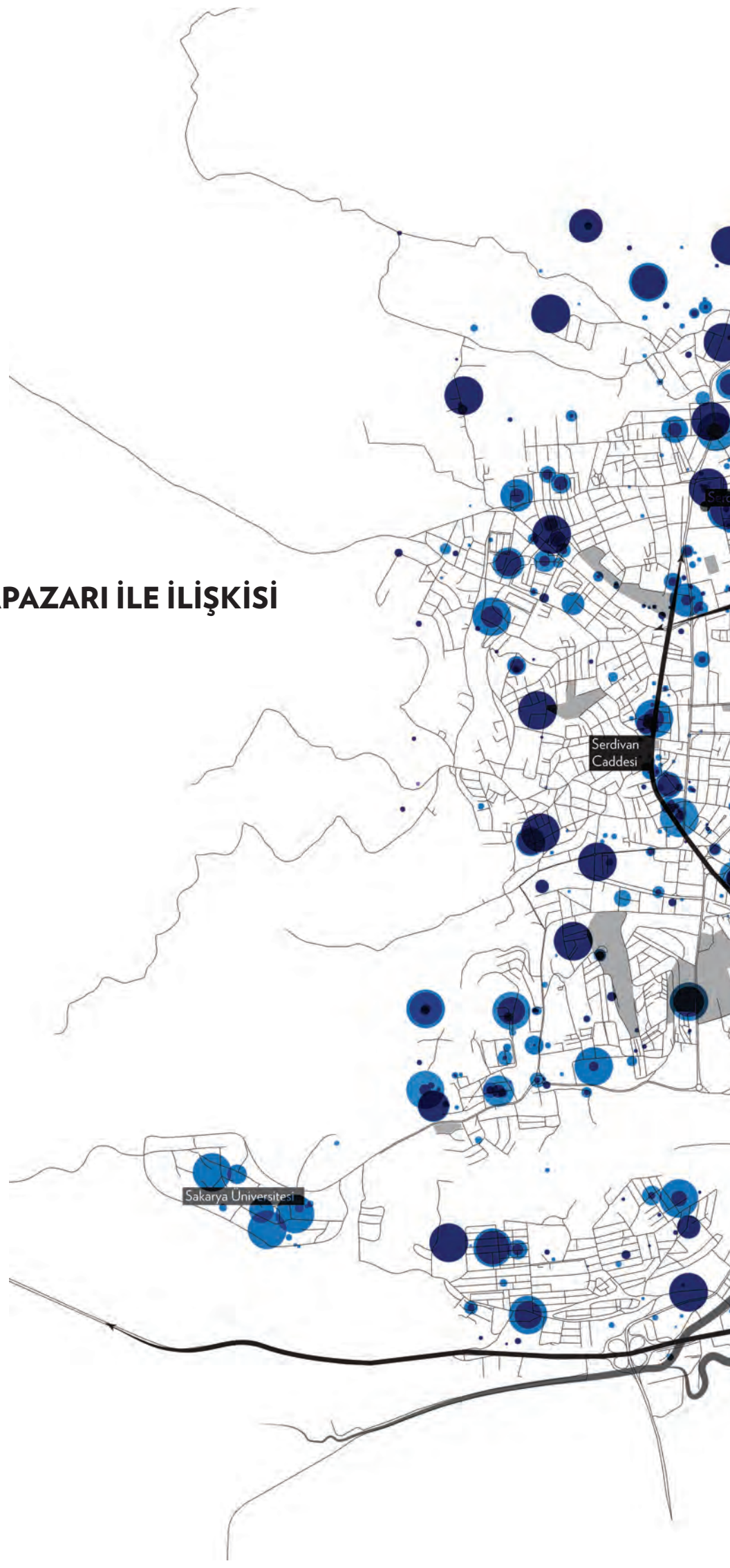




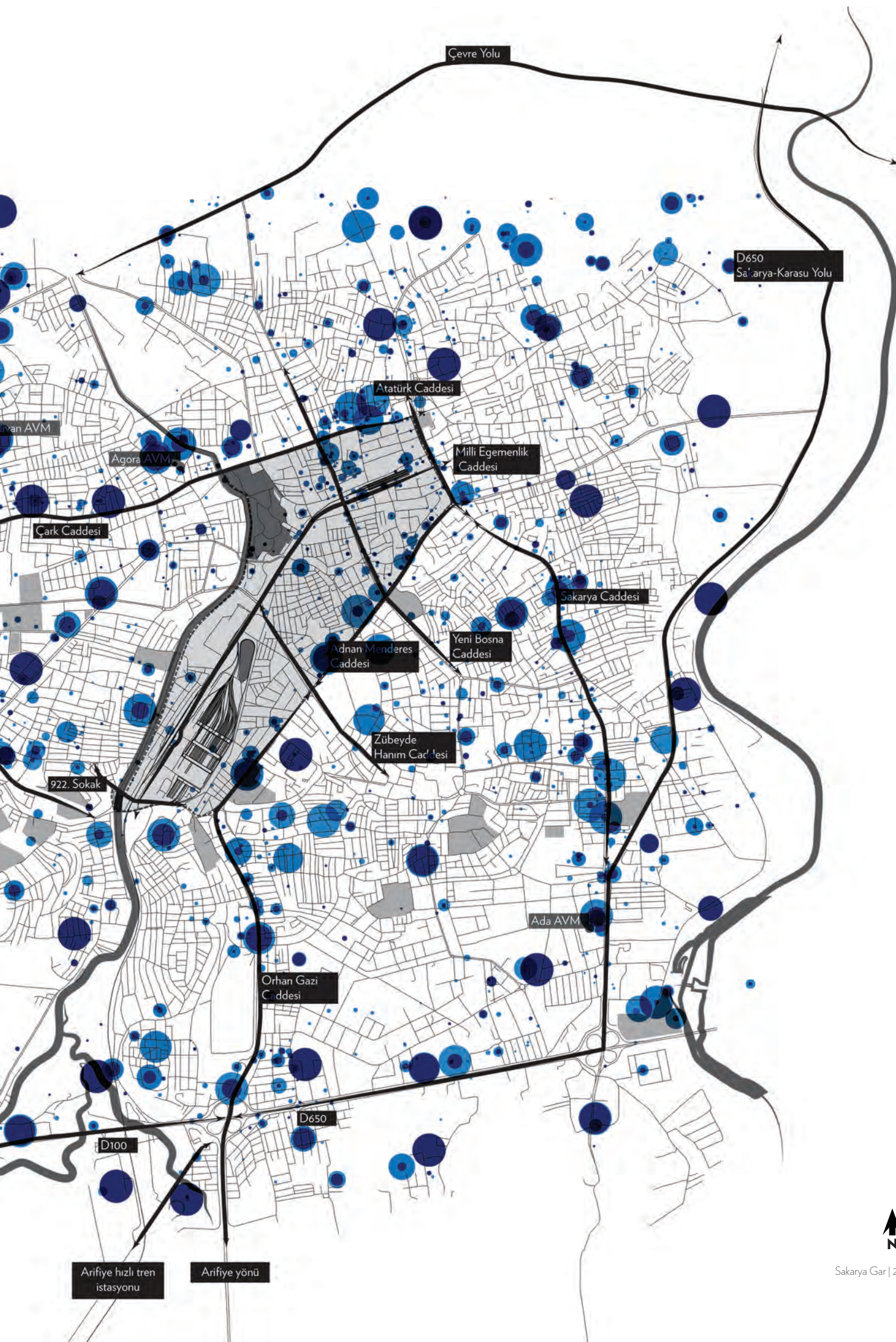
## PROJE ALANININ ADAPAZARI İLE İLİŞKİSİ

### SOSYAL MEDYA PAYLAŞIM ALANLARI

Yandaki imaj, çalışma alanı içerisinde 2017 yılında Instagram'da paylaşılan fotoğrafların konumlarını göstermektedir. Daire büyüklükleri beğeni sayıları ile doğru orantılıdır.









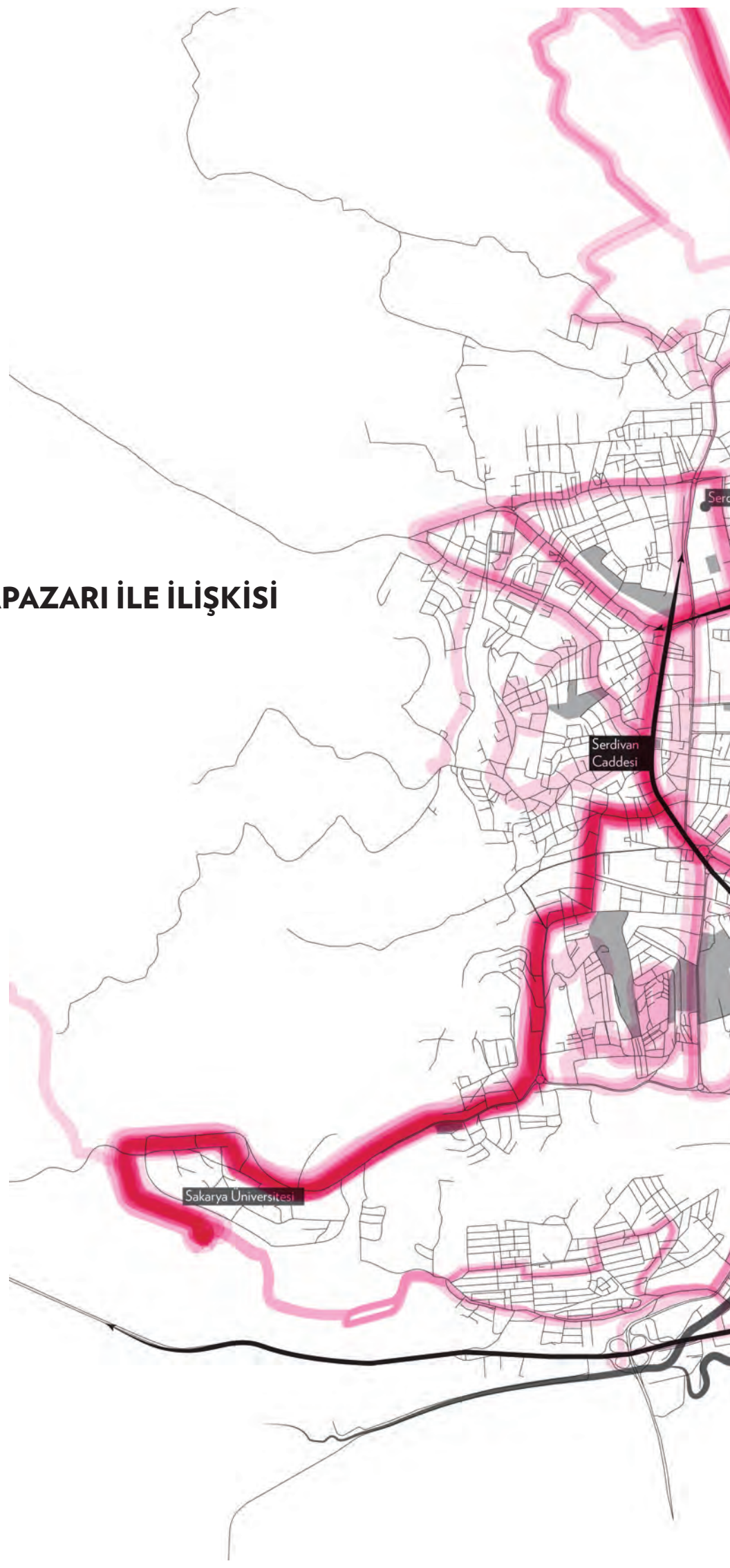
## PROJE ALANININ ADAPAZARI İLE İLİŞKİSİ

### TOPLU TAŞIMA GÜZERGAHLARI

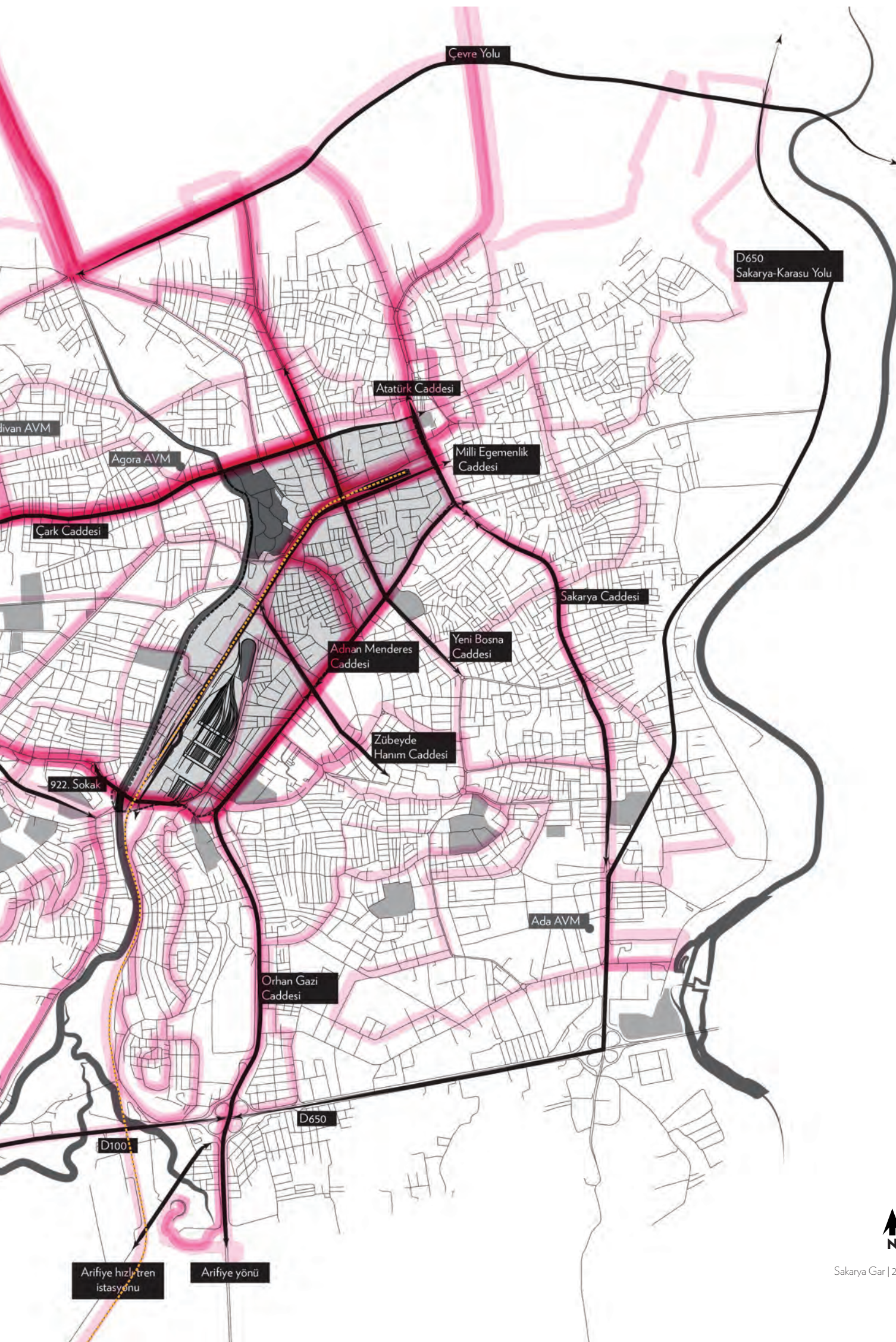
Yandaki imaj, SAKUS\* (Sakarya Akıllı Ulaşım Sistemleri) internet sitesinden alınmış otobüs ve tramvay hatlarını göstermektedir. Koyulaşan akslar, o rotadan daha çok hattın geçtiğini gösterir.

Turuncu hat Adaray rotasını ifade etmektedir.

\*[sakus.sakarya.bel.tr](http://sakus.sakarya.bel.tr)







Çevre Yolu

D650  
Sakarya-Karasu Yolu

Atatürk Caddesi

Milli Egemenlik  
Caddesi

Agora AVM

Çark Caddesi

Sakarya Caddesi

Adnan Menderes  
Caddesi

Yeni Bosna  
Caddesi

922. Sokak

Zübeyde  
Hanım Caddesi

Ada AVM

Orhan Gazi  
Caddesi

D650

D100

Arifiye hızlı tren  
istasyonu

Arifiye yönü

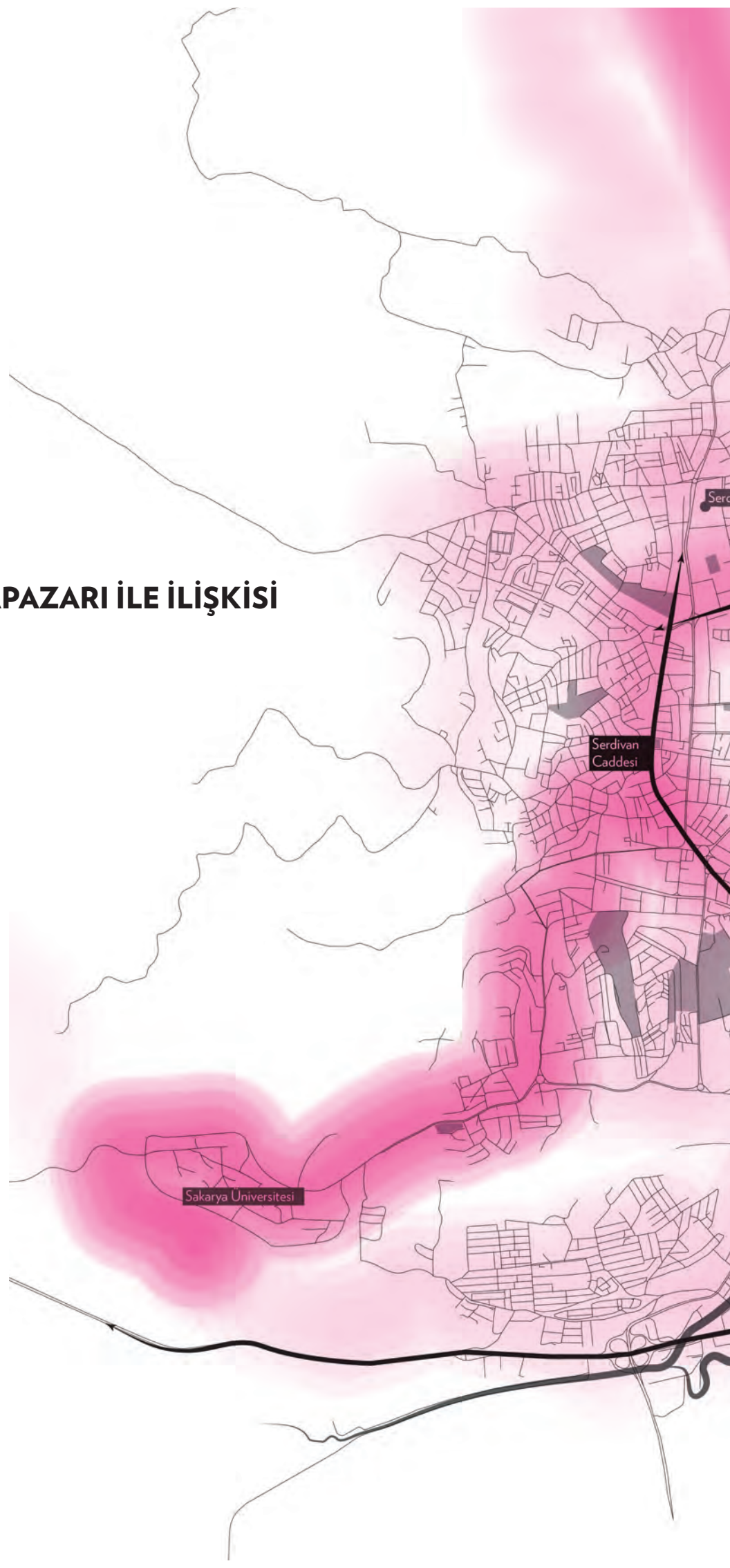




## PROJE ALANININ ADAPAZARI İLE İLİŞKİSİ

### TOPLU TAŞIMA ERİŞİMİ

Yandaki imaj, toplu taşıma hatlarına erişilebilirliği göstermek için yapılmış bir ısı haritasıdır. Gradual renk tonları, toplu taşıma hattının 100, 200, 300 ve 400 metrelik uzaklıklarını gösterir.







Çevre Yolu

D650  
Sakarya-Karasu Yolu

Atatürk Caddesi

Milli Egemenlik  
Caddesi

Agora AVM

Çark Caddesi

Sakarya Caddesi

Adnan Menderes  
Caddesi

Yeni Bosna  
Caddesi

922. Sokak

Zübeyde  
Hanım Caddesi

Ada AVM

Orhan Gazi  
Caddesi

D650

D100

Arifiye hızlı tren  
istasyonu

Arifiye yönü















## PROJE ALANI VE ÇEVRESİ

Proje alanı, kentin merkezinde 277 ha büyüklüğünde bir yer kaplamaktadır. Bu bölüm proje alanının içinde ve yakın çevresindeki önemli yapılar, ulaşım sistemleri, mülkiyet durumu, mevcut yapı ve alanların koruma durumları ve alanın iklim koşullarına ilişkin bilgi içermektedir.



CENTRAL PARK,  
NEW YORK



PROJE ALANI,  
SAKARYA



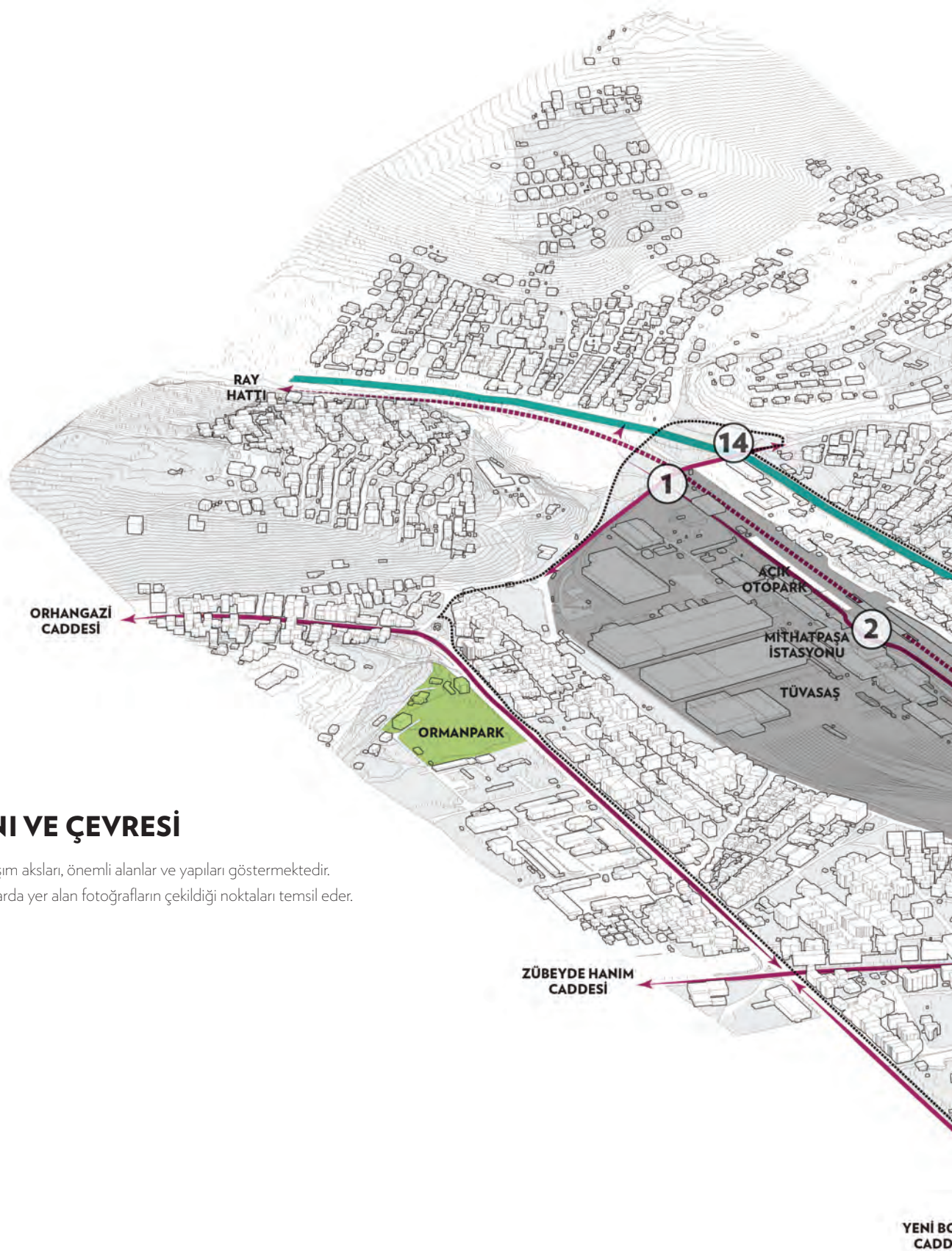
TEMPLEHOF,  
BERLIN



ENGLISCHER GARTEN,  
MÜNCHEN



HYDE PARK,  
LONDRA



## PROJE ALANI VE ÇEVRESİ

Yandaki imaj, mevcut ulaşım aksları, önemli alanlar ve yapıları göstermektedir. Numaralar sonraki sayfalarda yer alan fotoğrafların çekildiği noktaları temsil eder.





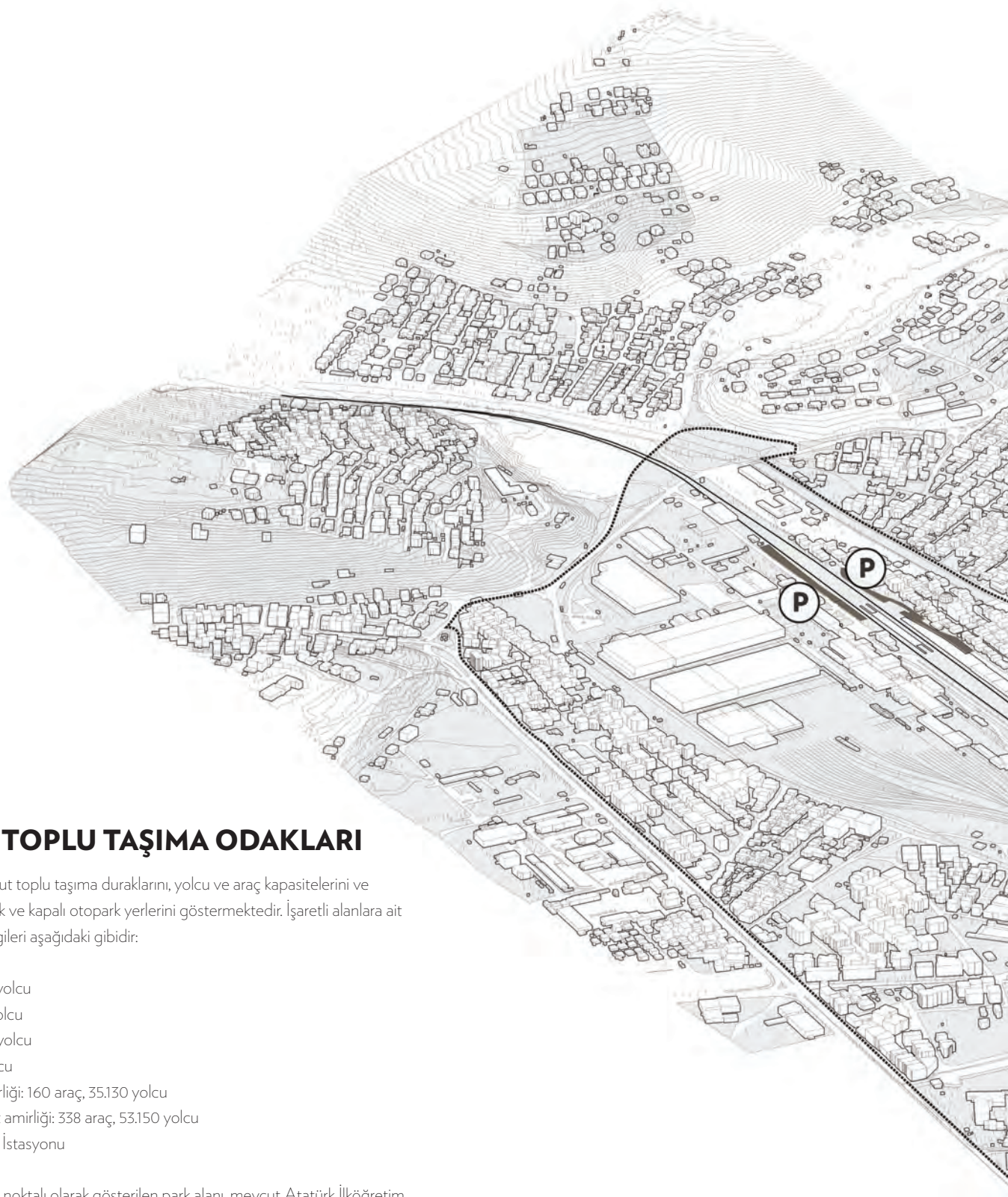












## MEVCUT TOPLU TAŞIMA ODAKLARI

Yandaki imaj, mevcut toplu taşıma duraklarını, yolcu ve araç kapasitelerini ve kullanımda olan açık ve kapalı otopark yerlerini göstermektedir. İşaretli alanlara ait günlük kapasite bilgileri aşağıdaki gibidir:

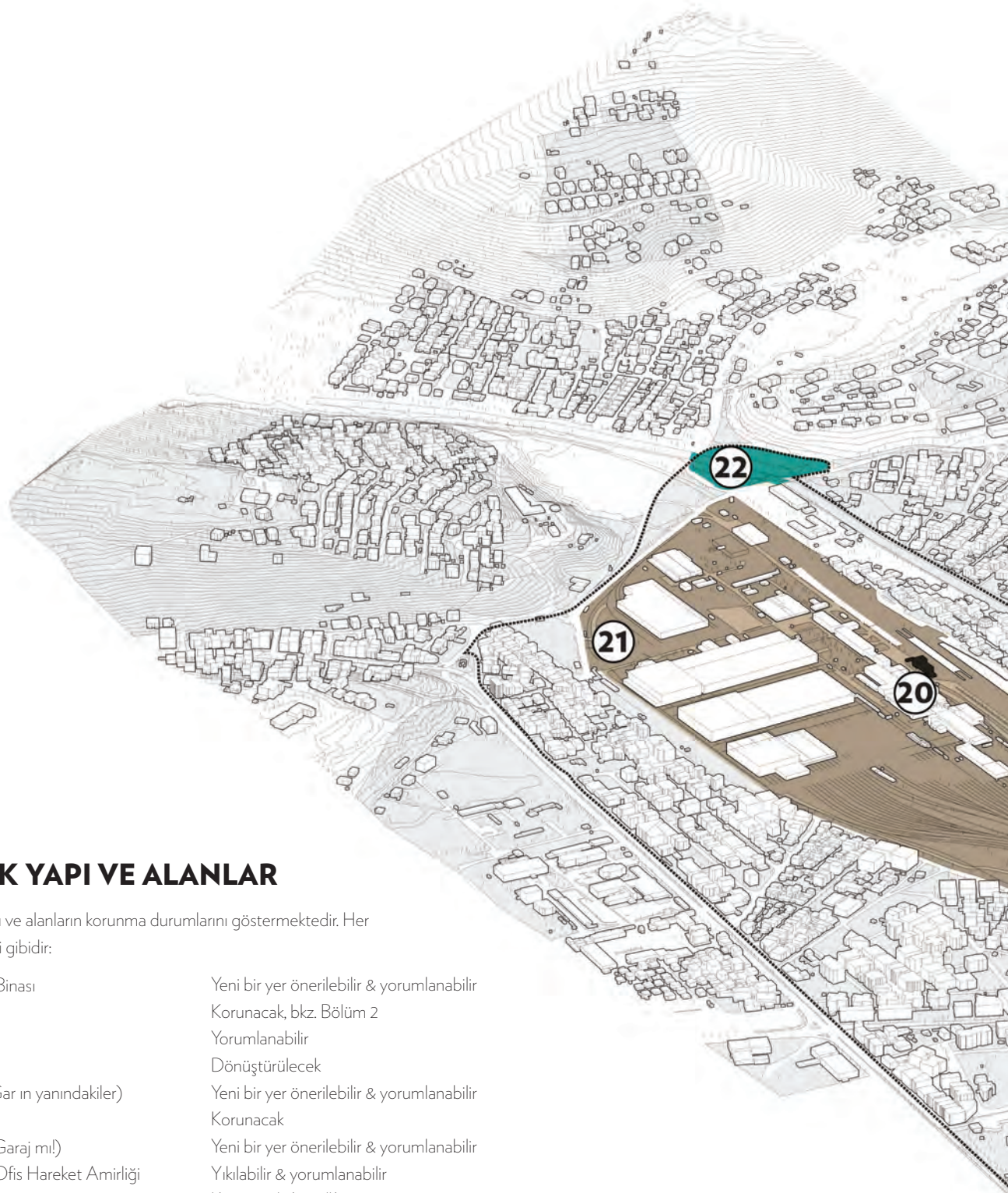
1. 294 araç, 76.300 yolcu
2. 26 araç, 13.850 yolcu
3. 254 araç, 63.870 yolcu
4. 1 tren, 19.500 yolcu
5. Ofis hareket amirliği: 160 araç, 35.130 yolcu
6. Donatım hareket amirliği: 338 araç, 53.150 yolcu
7. Kentpark Adaray İstasyonu

\*Proje alanı dışında noktali olarak gösterilen park alanı, mevcut Atatürk İlköğretim Okulu alanında yeni inşa edilmesi planlanan otopark yerini göstermektedir.







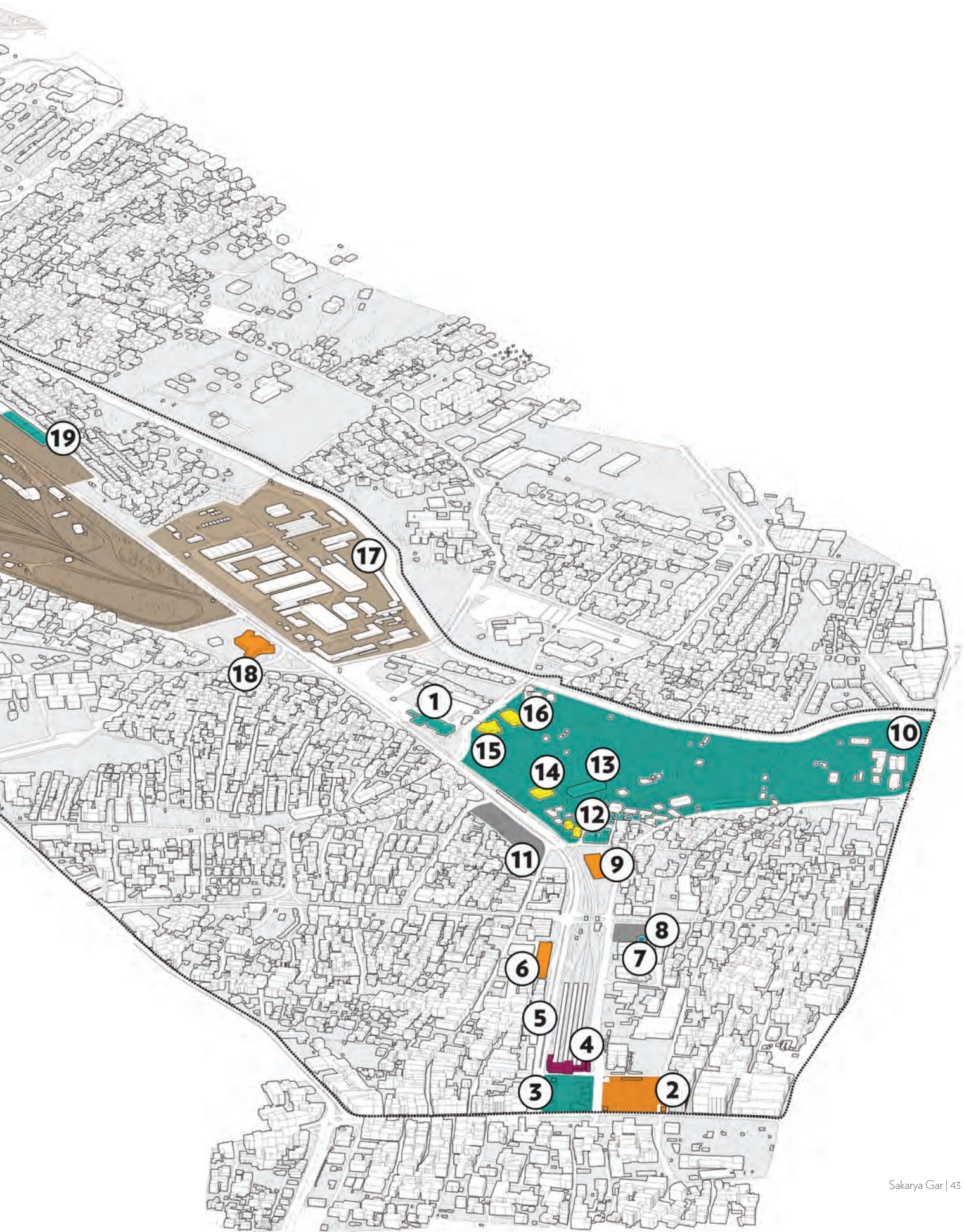


## KORUNACAK YAPI VE ALANLAR

Yandaki imaj mevcut yapı ve alanların korunma durumlarını göstermektedir. Her yapıya ait detay aşağıdaki gibidir:

- |    |  |   |
|----|--|---|
| 1  | SBB Yeni Hizmet Binası                               | Yeni bir yer önerilebilir & yorumlanabilir        |
| 2  | Kent Meydanı   | Korunacak, bkz. Bölüm 2                           |
| 3  | Gar Meydanı  | Yorumlanabilir                                    |
| 4  | Adapazarı Garı                                       | Dönüştürülecek                                    |
| 5  | Minibüs Durağı (Gar ın yanındakiler)                 | Yeni bir yer önerilebilir & yorumlanabilir        |
| 6  | Katlı Otopark  | Korunacak   |
| 7  | Orta Garaj (Ofis Garaj ını)                          | Yeni bir yer önerilebilir & yorumlanabilir        |
| 8  | Ulaşım Dairesi B. Ofis Hareket Amirliği              | Yıkılabilir & yorumlanabilir                      |
| 9  | Ofis Sanat Merkezi                                   | Korunacak (tescilli)                              |
| 10 | Kent Park  | Yorumlanabilir                                    |
| 11 | Donatım Garajı                                       | Yeni bir yer önerilebilir & yorumlanabilir        |
| 12 | Divan Kitap Café & Faik Baysal Kütüphanesi           | Yeniden işlevlendirilebilir (tescilli)            |
| 13 | SASKİ Genel Müdürlüğü                                | Yorumlanabilir                                    |
| 14 | SBB İmar Daire Başkanlığı                            | Yeniden işlevlendirilebilir (tescilli)            |
| 15 | Ziya Taşkent Konser Salonu                           | Yeniden işlevlendirilebilir (tescilli)            |
| 16 | Sakarya Sanat Galerisi Şehit Onbaşı Mustafa          | Yeniden işlevlendirilebilir (tescilli)            |
| 17 | Özen Kışlası   | Korunacak (5 sene içinde tahliye planlanıyor)     |
| 18 | İtfaiye Dairesi Başkanlığı                           | Korunacak   |
| 19 | Mithatpaşa Depo Binası (Gri bina)                    | Yıkılabilir & yorumlanabilir                      |
| 20 | Mithatpaşa İstasyonu (Sarı bina)                     | Yıkılacak   |
| 21 | TÜVASAŞ  | Korunacak (10-15 sene içinde tahliye planlanıyor) |
| 22 | Vagon Park, Akçay Sokak Köprüsü & 922. Sokak Köprüsü | Yorumlanabilir                                    |









## MÜLKİYET

Yandaki imaj mülkiyet durumunu göstermektedir. Renk kodları aşağıda açıklanmaktadır:

- Büyükşehir Belediyesi
- Maliye Hazinesi
- TCDD
- Toprak Mahsulleri Ofisi
- Vatandaş
- Maliye, SGK, TMO & Büyükşehir Belediyesi hisseli
- TCDD & Maliye hisseli







## GENEL FOTOĞRAF VE PANORAMALAR









## GENEL FOTOĞRAF VE PANORAMALAR







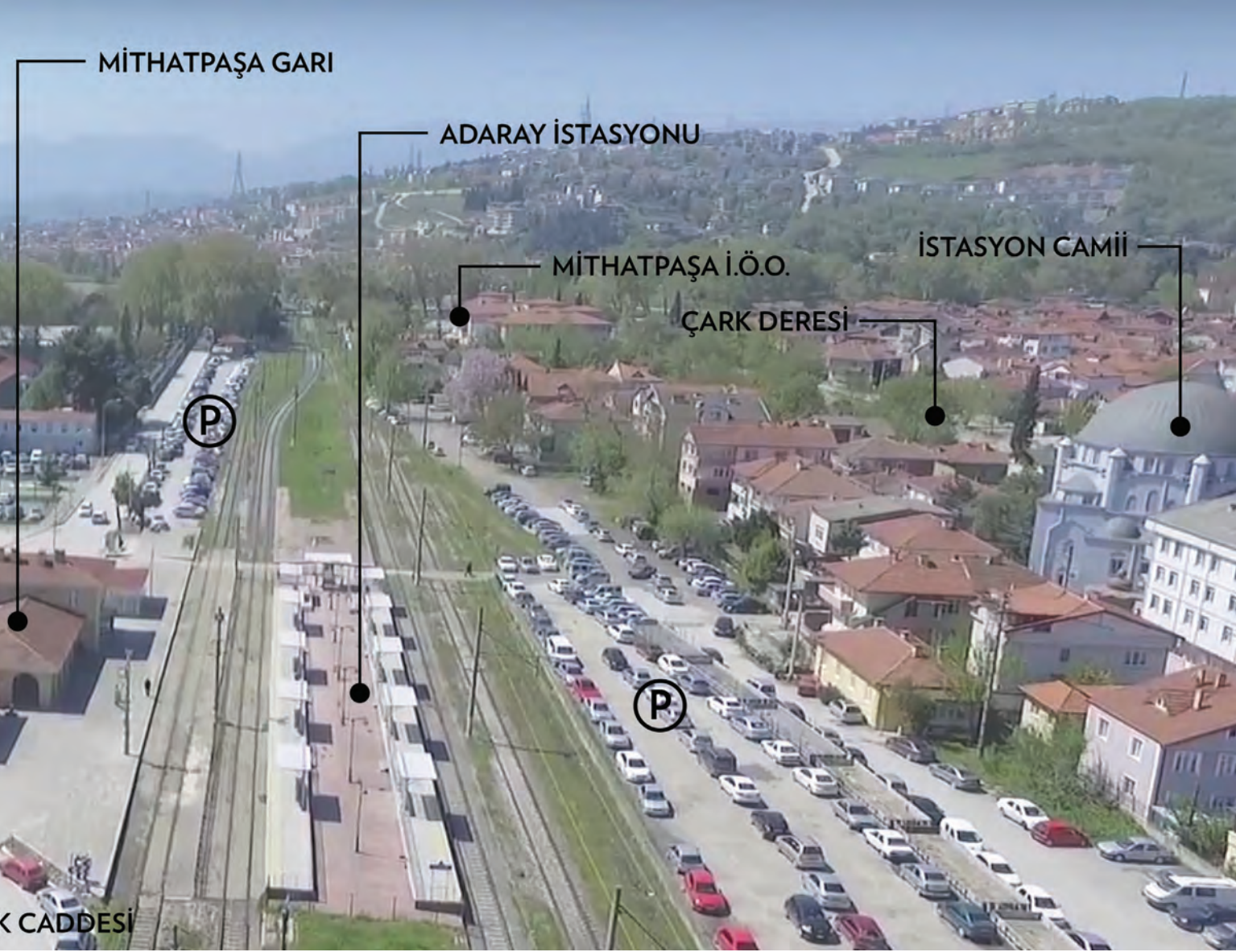
OFIS SANAT MERKEZİ

CADESİ

## GENEL FOTOĞRAF VE PANORAMALAR



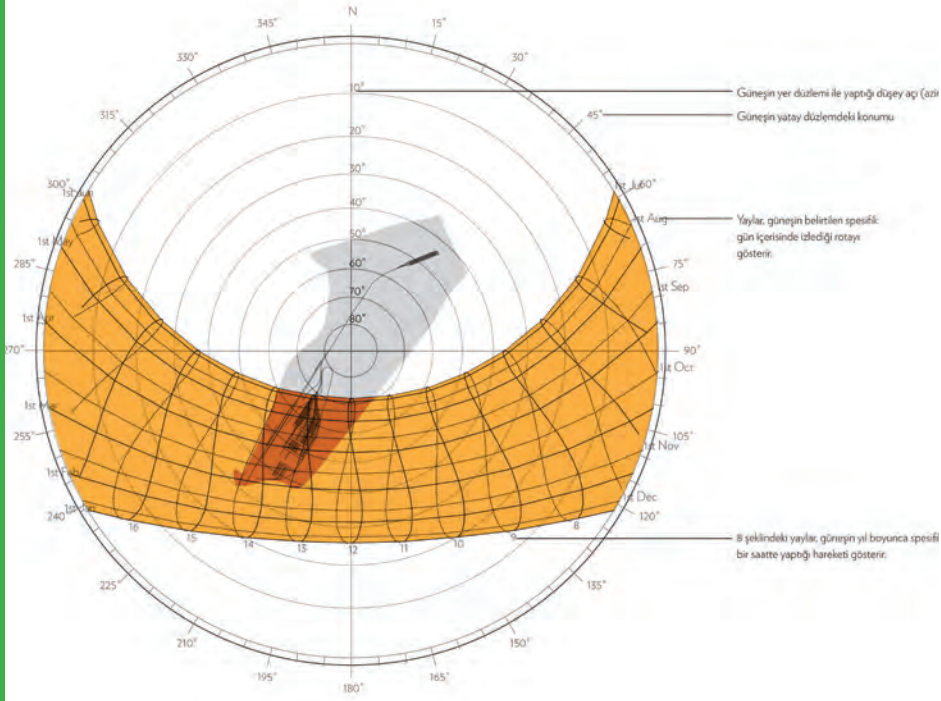




## İKLİM

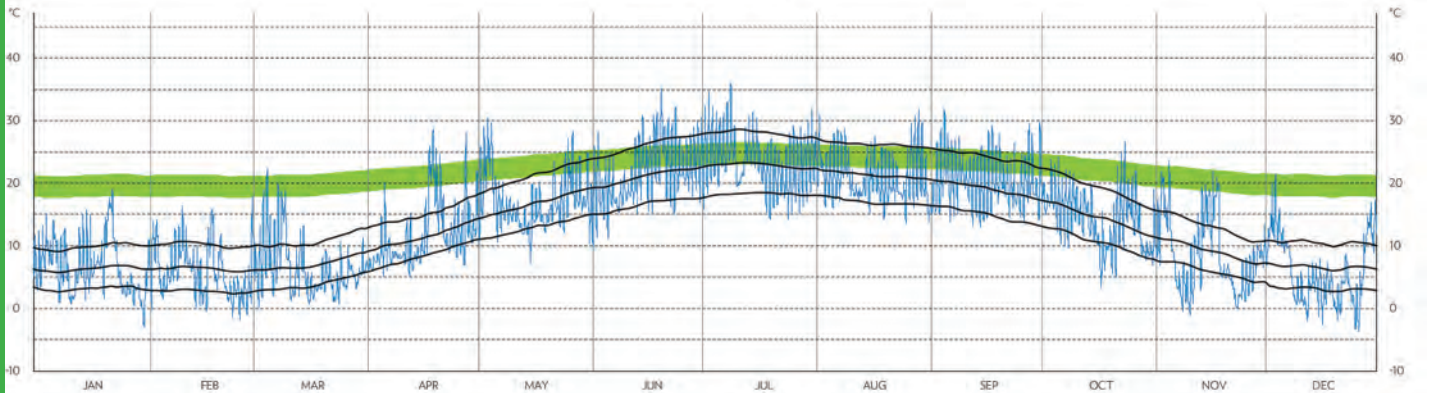
Bu bölümdeki grafikler, Sakarya Meteoroloji İstasyonu'ndan alınmış 20 yıllık iklim verilerinden derlenerek oluşturulan Tipik Meteorolojik Yıl'a aittir.

İklim açısından geçiş bölgesi iklim özellikleri göstermektedir. İklim hem Karadeniz hem de Marmara bölgesinin özelliklerini yansıtmaktadır. Güneydeki dağlık kütleler bilhassa kuzeyden gelen hava kütlelerinin hareketini yavaşlatan, yön veren etken olarak sahanın daha fazla yağış almasına sebep olmaktadır. Çevredeki denizler, göller ve ovadaki bataklıklar sebebiyle nemli bir havaya sahiptir. Yağışlı gün sayısı ve miktarı, Marmara bölgesine nazaran daha fazladır. Ancak yağış miktarı Karadenizden iç kesimlere doğru azalır.



Güneş diyagramı, yıl boyunca alana gelen güneş açılarını, yatay ve düşey açılarıyla birlikte gösterir. Saat ve gün yaylarının kesişimleri, güneşin plan ve kesit açılarını verir.

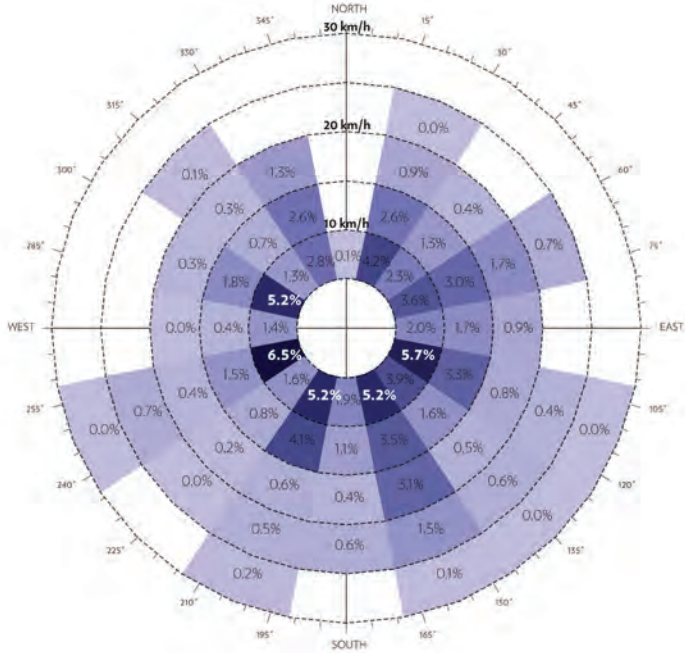
KURU HAVA SICAKLIĞI  
Adapazarı, TÜR (40.8°, 30.4°)



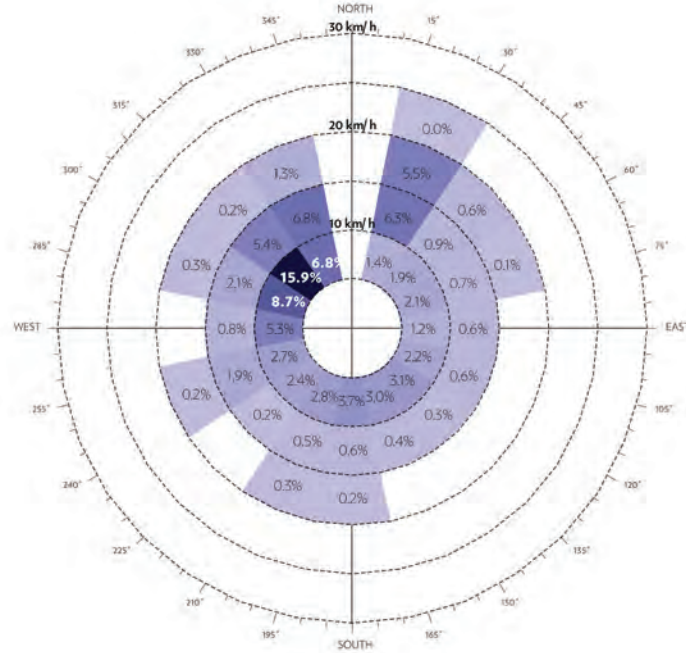
Aşağıdaki grafik, yıl boyunca kuru hava sıcaklığını, maksimum, ortalama ve minimum eğrileri ile beraber göstermektedir. Yeşil bant ise konfor aralığını temsil eder. Konfor aralığı adaptif olarak hesaplanmıştır.



HAKİM RÜZGAR YÖNLERİ: KIŞ  
Rüzgar frekansı (Saat)  
Adapazarı, TUR (40.8°, 30.4°)  
1 Aralık – 28 Şubat, 00:00 – 24:00 arası



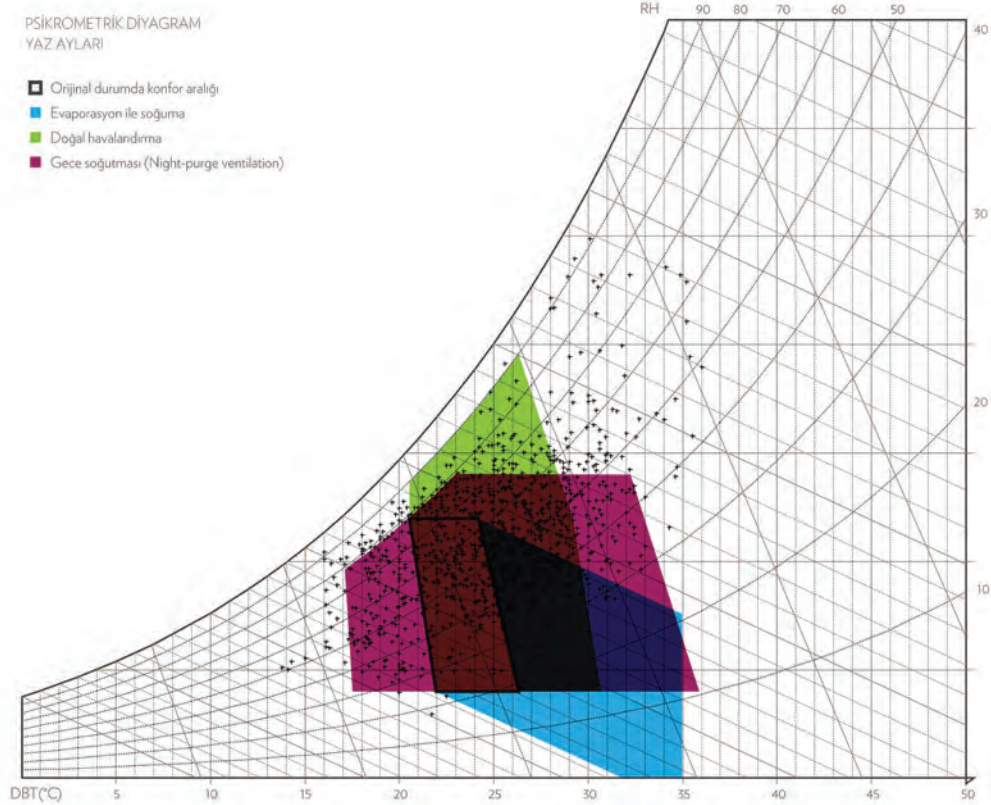
HAKİM RÜZGAR YÖNLERİ: YAZ  
Rüzgar frekansı (Saat)  
Adapazarı, TUR (40.8°, 30.4°)  
1 Haziran – 31 Ağustos, 00:00 – 24:00 arası



Yukarıda yer alan rüzgar gülleri yaz ve kış ayları için ayrı ayrı oluşturulmuştur. Hakim rüzgar yönü yıl genelinde ve yaz ayları özelinde kuzeybatı olmakla beraber, kış aylarında güneydoğu ve güneybatı yönlerindeki rüzgar frekansı da dikkate alınmalıdır.

PSİKROMETRİK DİYAGRAM  
YAZ AYLARI

- Orijinal durumda konfor aralığı
- Evaporasyon ile soğuma
- Doğal havalandırma
- Gece soğutması (Night-purge ventilation)



Yandaki psikrometrik diyagram yaz ayları için oluşturulmuştur. Her bir artı işareti, yaz aylarındaki spesifik bir saatin sıcaklık ve nem değerlerine göre tabloya yerleşir. Farklı pasif iklimlendirme önlemleri ile konforlu hissedilen aralığın ne şekilde genişletilebileceği gösterilmektedir.











## DÜNYADAN ÖRNEKLER

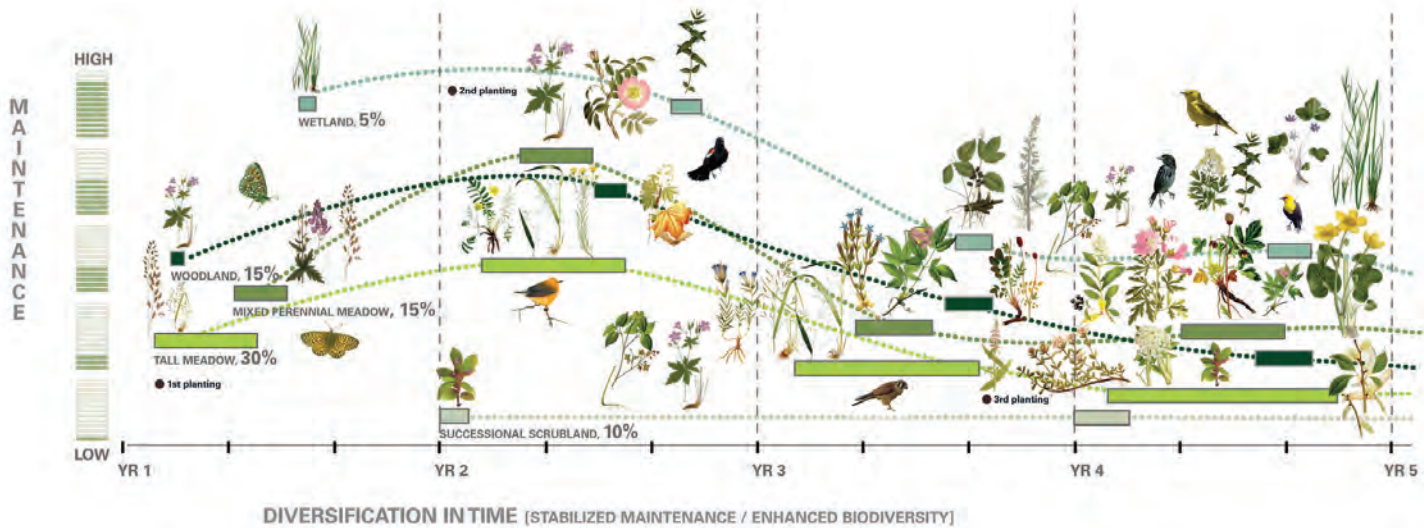
### HIGHLINE

Proje yeri: New York, Amerika

Mimari tasarım: DS+R

Peyzaj mimarlığı: Field Operations

Proje alanı toplam uzunluk: 2.33 km





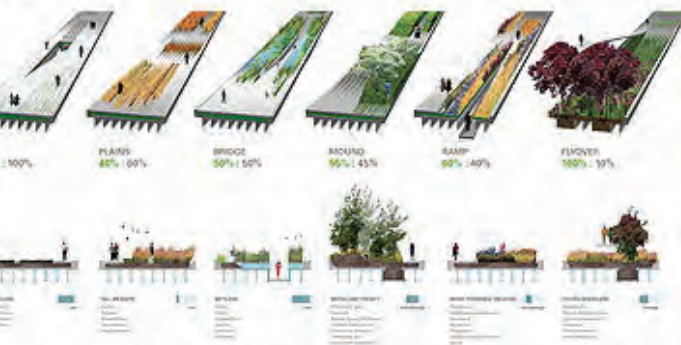
# WHAT WILL GROW HERE ?

Inspired by the melancholic, unruly beauty of the High Line where nature has reclaimed a once vital piece of urban infrastructure, the team refuels this industrial conveyance into a postindustrial instrument of leisure, life and growth. By changing the rules of engagement between plant life and pedestrians, our strategy of **AGRI-TECTURE** combines organic and building materials into gradients of changing proportions that accommodate the wild, the cultivated, the intimate, and the hyper-social. In stark contrast to the speed of Hudson River Park, this parallel linear experience is marked by slowness, distraction and an other-worldliness that preserves the strange character of the High Line. Providing flexibility and responsiveness to the changing needs, opportunities, and desires of the dynamic context, our proposal is designed to remain perpetually unfinished, sustaining emergent growth and change over time.

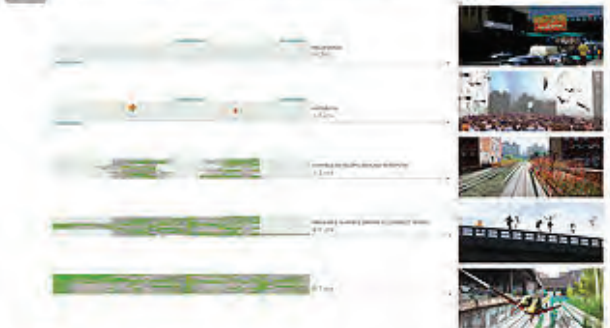
## 1 AGRI-TECTURE: A FLEXIBLE, RESPONSIVE SYSTEM OF MATERIAL ORGANIZATION WHERE DIVERSE ECOLOGIES MAY GROW.



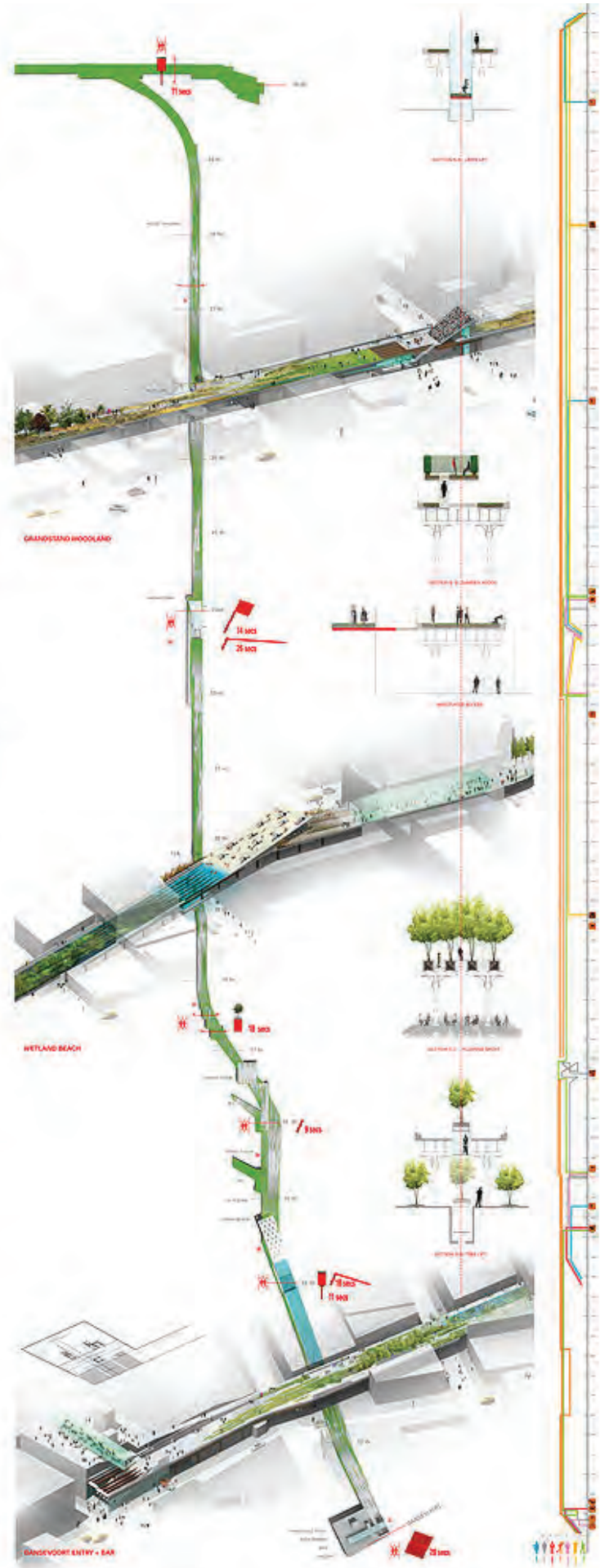
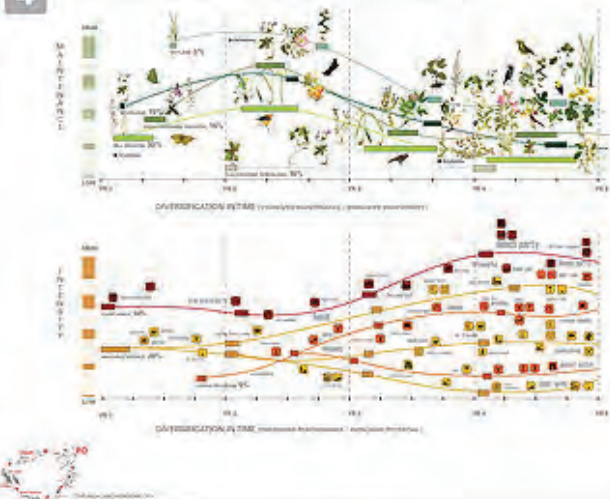
## 2 A METHODOLOGY FOR CONSTRUCTING HARD SURFACES AND STRUCTURES AS MEANS OF PRODUCING DIVERSE SOCIAL AND NATURAL HABITATS.



## 3 A SYSTEM THAT IS CAPABLE OF PHASED IMPLEMENTATION OVERTIME.



## 4 A FIELD FROM WHICH MORE INTENSE SPACES AND URBAN ECOLOGIES MAY EMERGE.



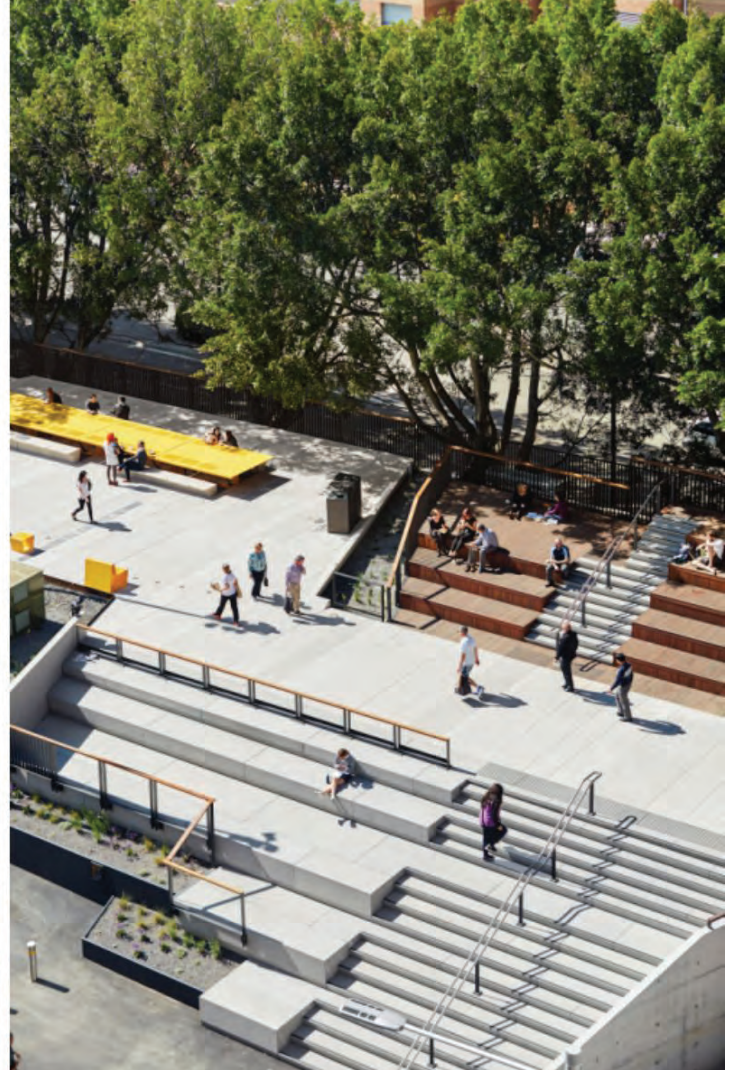
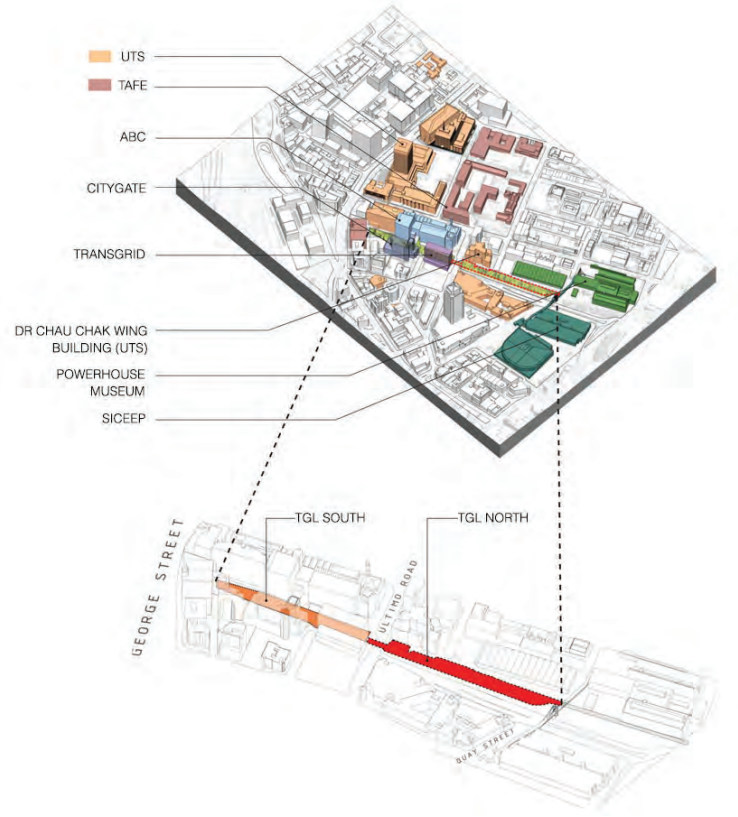




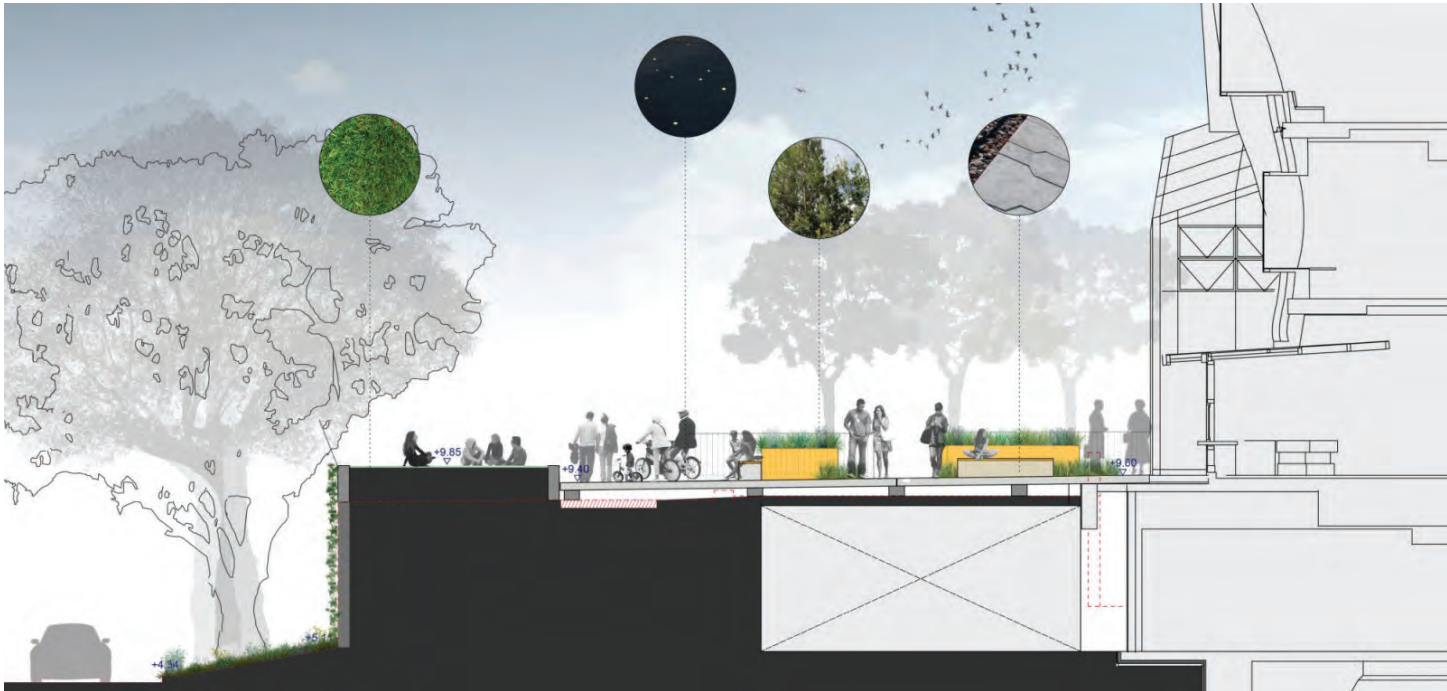
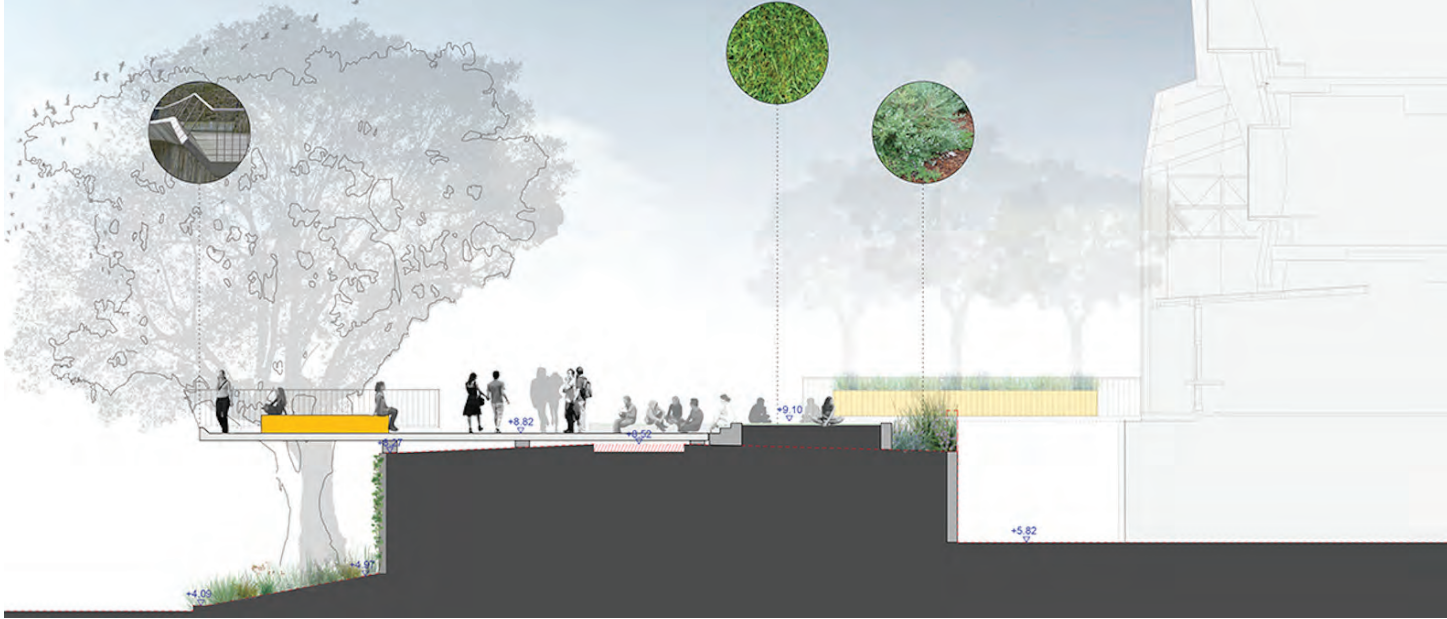


## GOODSLINE

Proje yeri: Ultimo, Sydney, Avusturalya  
Müşteri: Sydney Harbour Foreshore Authority  
Peyzaj mimarı: ASPECT Studios  
Mimari tasarım: CHROFI  
Proje uzunluğu: 273 metre  
Proje alanı: 6,995m<sup>2</sup>









## BELTLINE

Proje yeri: Atlanta, Amerika

Masterplan: Ryan Gravel

Mimari tasarım: Perkins + Will

Peyzaj mimar: Field Operations

Proje uzunluğu: 35km







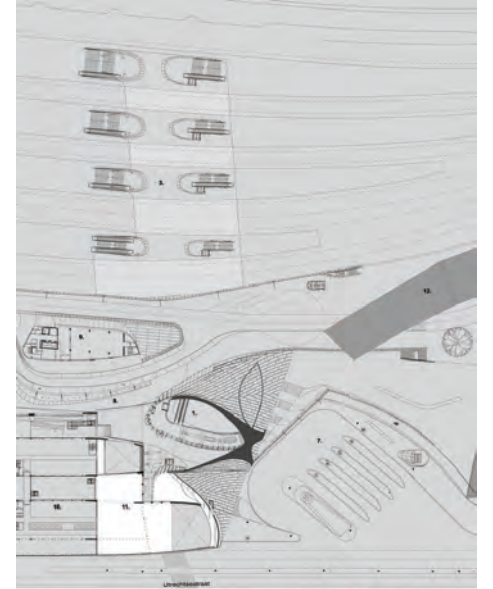


## ARNHEIM TREN İSTASYONU

Proje yeri: Arnhem, Hollanda

Mimari tasarım: UNStudio

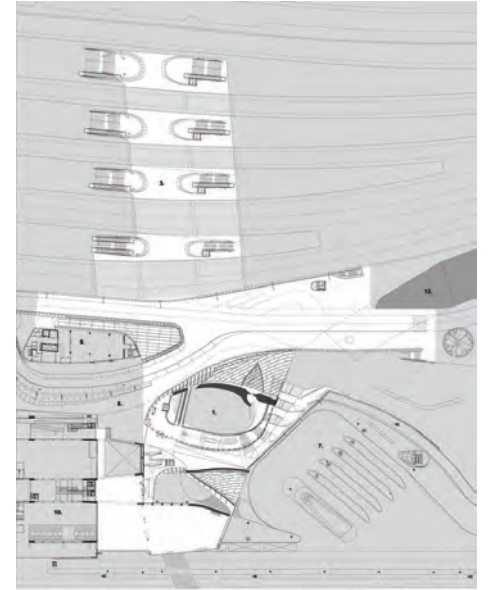
Proje alanı: 21.750 m<sup>2</sup>



Legend

Public Transport Terminal	Shop
Public Office	Shop (Retail)
Public Office (Retail)	Shop (Retail)
Public Office (Retail)	Shop (Retail)
Public Office (Retail)	Shop (Retail)
Public Office (Retail)	Shop (Retail)

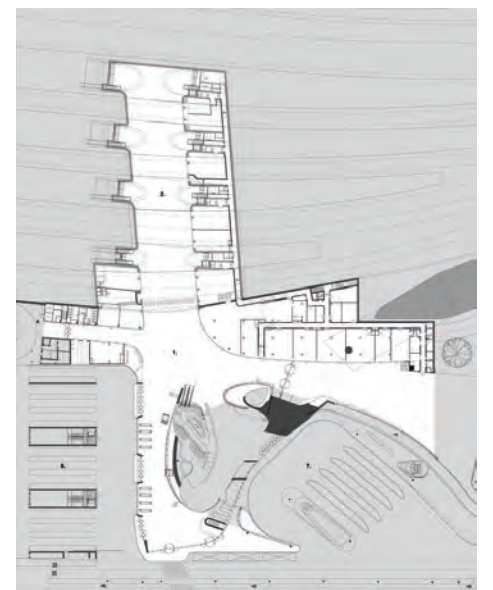
Arnhem OVT/PT  
Level 36.0 +NAP



Legend

Public Transport Terminal	Shop
Public Office	Shop (Retail)
Public Office (Retail)	Shop (Retail)
Public Office (Retail)	Shop (Retail)
Public Office (Retail)	Shop (Retail)
Public Office (Retail)	Shop (Retail)

Arnhem OVT/PT  
Level 32.5 +NAP

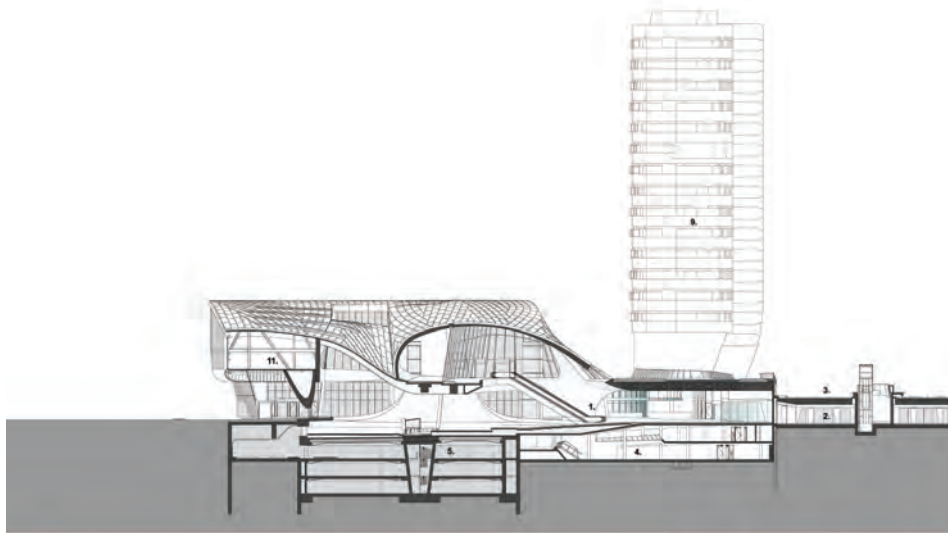


Legend

Public Transport Terminal	Shop
Public Office	Shop (Retail)
Public Office (Retail)	Shop (Retail)
Public Office (Retail)	Shop (Retail)
Public Office (Retail)	Shop (Retail)
Public Office (Retail)	Shop (Retail)

Arnhem OVT/PT  
Level 24.5 +NAP

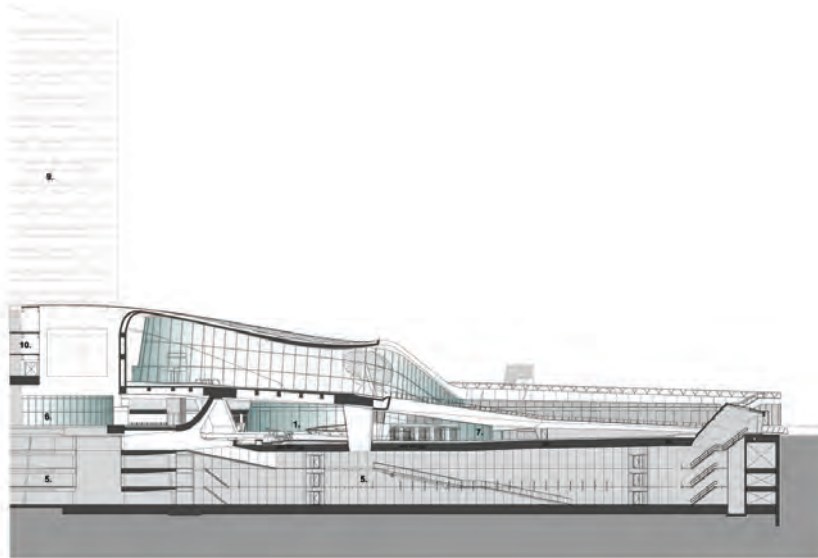
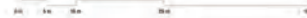




**Legend**

- |   |                               |    |                                       |
|---|-------------------------------|----|---------------------------------------|
| 1 | Public Transport Terminal     | 7  | Bus Square (local buses)              |
| 2 | Platform Tunnel               | 8  | Elevated Office square                |
| 3 | Platforms & Platform Roads    | 9  | Office Tower (K2)                     |
| 4 | Bicycle Storage               | 10 | Horizontal Offices (K4)               |
| 5 | Underground Parking Garage    | 11 | Horizontal Offices (K5)               |
| 6 | Bus Terminal (regional buses) | 12 | Office Tower (K3, future development) |

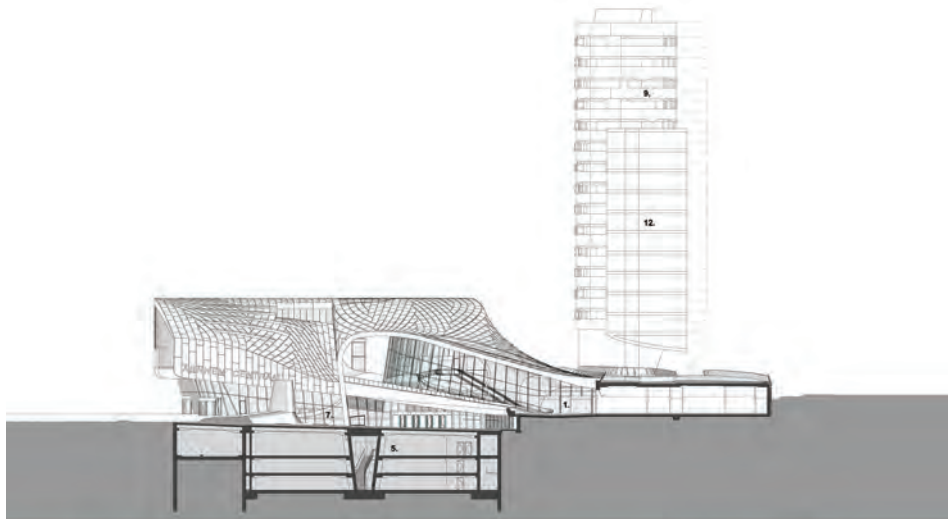
**Arnhem OVT/PT  
Doorsnede BB**



**Legend**

- |   |                               |    |                                       |
|---|-------------------------------|----|---------------------------------------|
| 1 | Public Transport Terminal     | 7  | Bus Square (local buses)              |
| 2 | Platform Tunnel               | 8  | Elevated Office square                |
| 3 | Platforms & Platform Roads    | 9  | Office Tower (K2)                     |
| 4 | Bicycle Storage               | 10 | Horizontal Offices (K4)               |
| 5 | Underground Parking Garage    | 11 | Horizontal Offices (K5)               |
| 6 | Bus Terminal (regional buses) | 12 | Office Tower (K3, future development) |

**Arnhem OVT/PT  
Doorsnede HH**



**Legend**

- |   |                               |    |                                       |
|---|-------------------------------|----|---------------------------------------|
| 1 | Public Transport Terminal     | 7  | Bus Square (local buses)              |
| 2 | Platform Tunnel               | 8  | Elevated Office square                |
| 3 | Platforms & Platform Roads    | 9  | Office Tower (K2)                     |
| 4 | Bicycle Storage               | 10 | Horizontal Offices (K4)               |
| 5 | Underground Parking Garage    | 11 | Horizontal Offices (K5)               |
| 6 | Bus Terminal (regional buses) | 12 | Office Tower (K3, future development) |

**Arnhem OVT/PT  
Doorsnede CC**

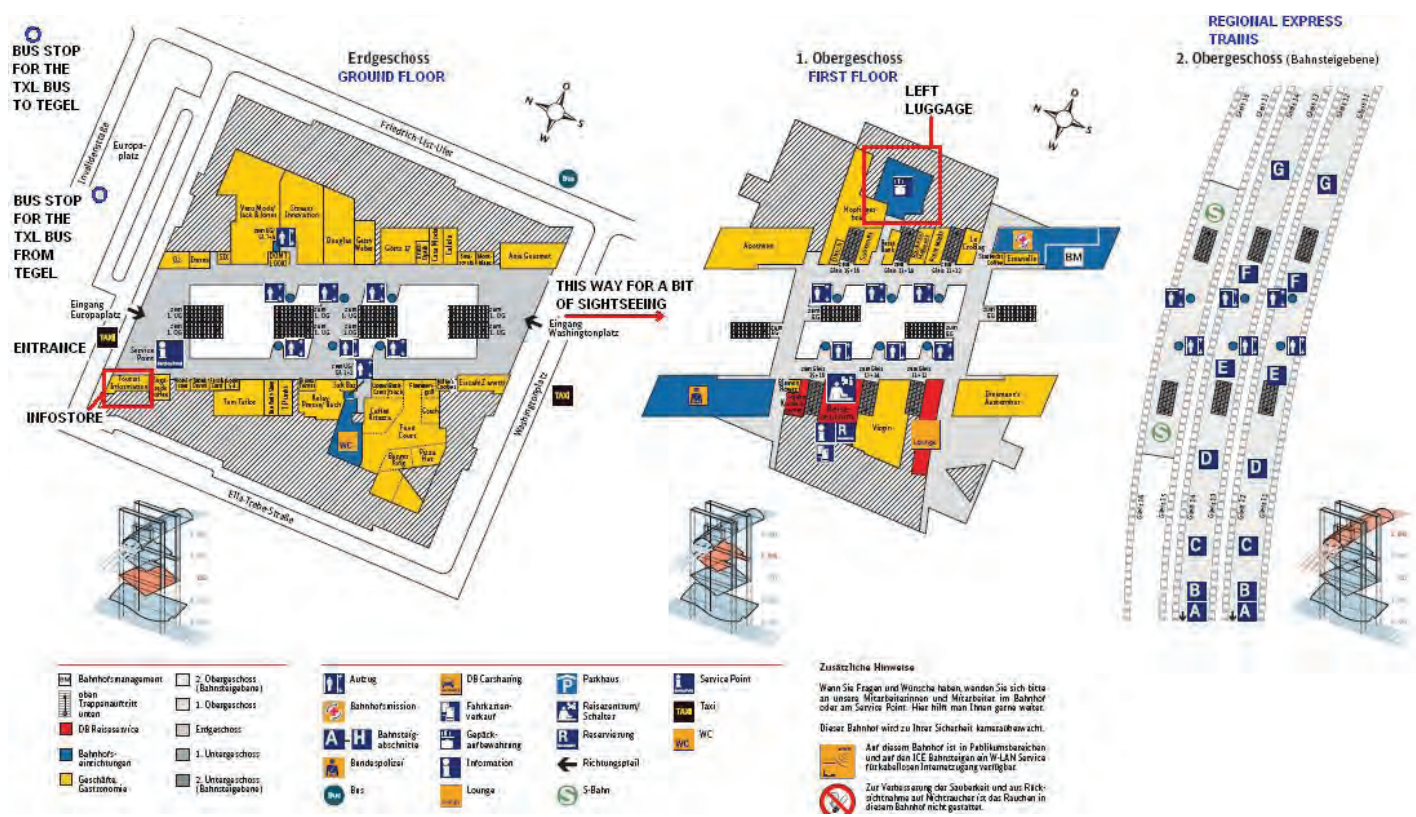
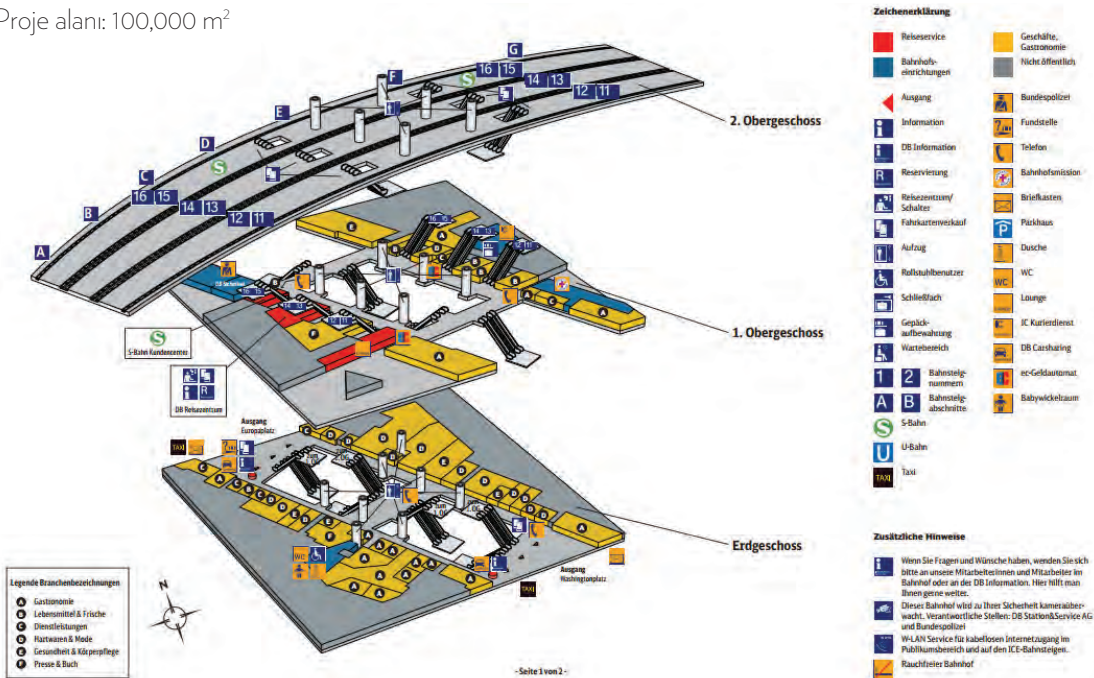


# BERLIN TREN İSTASYONU

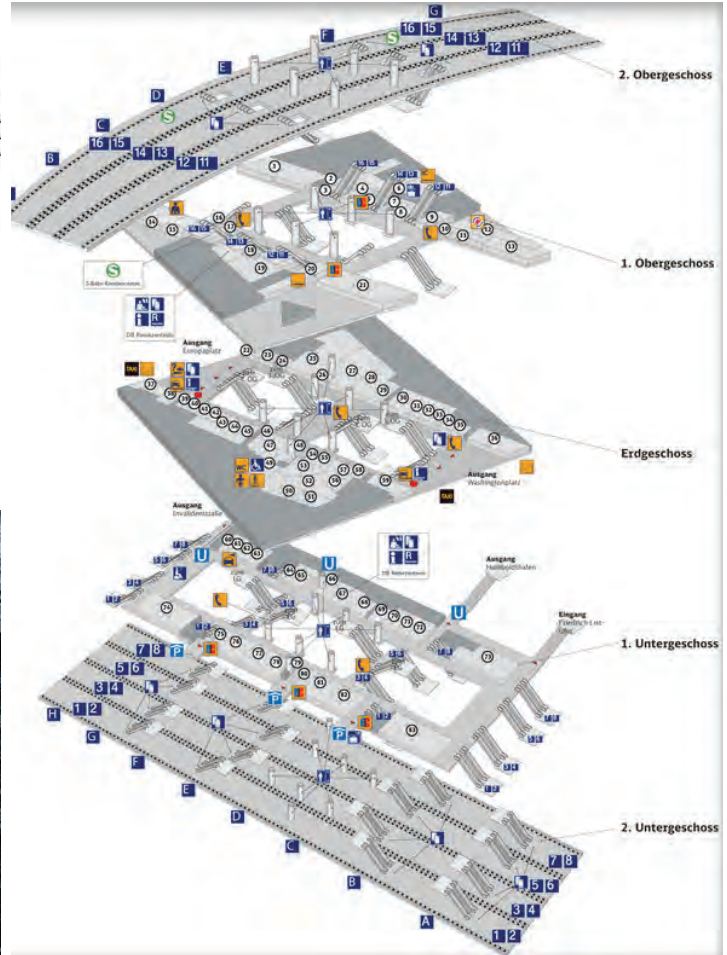
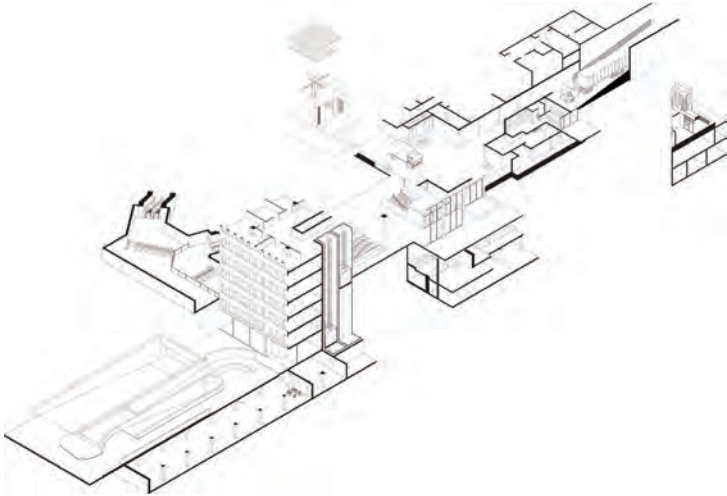
Proje yeri: Berlin, Almanya

Tasarım: Meinhard von Gerkan and Jürgen Hillmer

Proje alanı: 100,000 m<sup>2</sup>









T C



ADAPA

redi

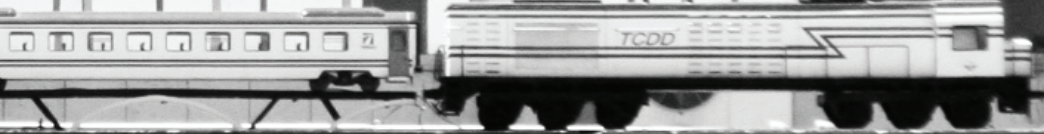
e2 plus





D

D



ZARI



TCDD







## SAKARYA GAR: ODAKLAR

Sakarya merkez Adapazarı ilçesinde, Atatürk Bulvarı ile 922. Sokak arasında kalan demiryolu hattının yeniden düzenlenmesi bu çalışmanın ana konusudur. Çalışma kapsamında Adapazarı Garı, Mithatpaşa'da yeni yerine taşınacaktır. Mithatpaşa'da yeni yapılacak gar binasının tasarımı ve Adapazarı Garı'nın yenilenmesi de projenin ana konularıdır.

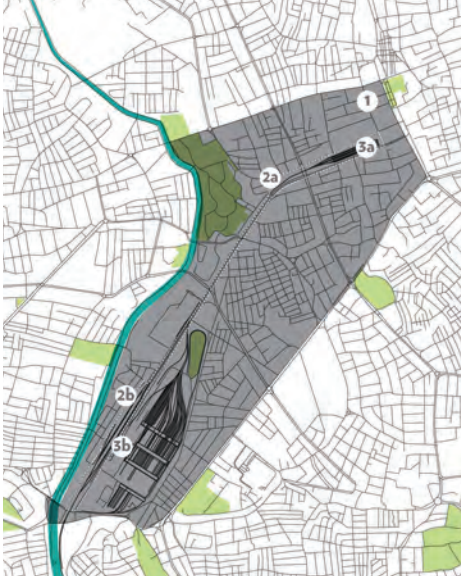
Çalışma Adapazarı merkezinde TCDD'ye ait mevcut demiryolu hattının parka dönüştürülmesi ile iki binayı ve bu binaların gerektireceği çevre ilişkilerini içerecektir. Bahsi geçen çalışma alanları tasarım probleminin gerektirdiği üst ölçekli yaklaşım da dahil olmak üzere şöyledir:

1. Proje Etkileşim Alanı
2. Açık Alan Düzenlemeleri
  - a. Adapazarı Garı – Zübeyde Hanım Caddesi arası kentsel tasarımı
  - b. Zübeyde Hanım Caddesi – 922. Sokak arası kentsel tasarımı
3. Mimari Proje Çalışmaları
  - a. Adapazarı Garı'nın dönüşümü
  - b. Yeni Mithatpaşa Garı tasarımı

### PROJE ETKİLEŞİM ALANI

Sakarya Gar tasarım çalışmaları şehre 3,5 km'lik bir kentsel müdahalede bulunuyor. Bu bağlamda doğrudan proje konusu olmasa bile Çark Caddesi – Atatürk Bulvarı – Adnan Menderes Caddesi – 922. Sokak ve Çark Deresi ile tanımlanan alanın içinde kalan bölge Sakarya Gar çalışmasının Proje Etkileşim Alanı olarak tanımlanabilir.

Bu alanın içinde gerek Sakarya Gar çalışmasının doğrudan çalışma alanı içine giren ya da dolaylı olarak çalışmayı etkileyecek Sakarya kent merkezinin çok önemli odaklarından bahsedilebilir.



## 922. SOKAK'A KADAR OLAN DEMİRYOLU HATTI

Mevcut demiryolu hattı 922. Sokak'a kadar yenilenecektir. Bu yenileme ile demiryolu Mithatpaşa Gari'nin yapılması planlanan yere kadar TCDD'nin şartname eklerinde verilen demiryolu standartlarına göre yeniden yapılacaktır. Mithatpaşa – Atatürk Bulvarı arasında kalan demiryolu hattının açık kamusal işlevlere dönüştürülmesi beklenmektedir.

Mithatpaşa İstasyonu'ndan Atatürk Bulvarı yönüne doğru bir demiryolu çizgisinin ise TÜVASAŞ'a erişim sağlamak amacıyla devam ettirilmesi zorunludur. Bu hattın izi en fazla Zübeyde Hanım Caddesi'ne kadar uzamalıdır. TCDD yeni demiryolu standartlarında raylara dışarıdan erişimi tümünden kapatmaktadır. Bu bağlamda Mithatpaşa Gari'ni geçerek TÜVASAŞ'a giriş için kullanılacak yolun yol kullanılmadığı zamanlarda demiryollarının ana yollarına yaya ve hayvan erişimine engel olacak nitelikte olması beklenmektedir. TÜVASAŞ'a test sürüşü, bakım ve hizmete alma gibi amaçlarla gelen/giden vagonlar bahsi geçen yolda haftada 1-2 kez gibi düşük bir yoğunluk oluşturmaktadır. Bu yolun kullanım ihtiyacını oluşturan tren trafiği kentin boş saatlerinde ya da geceleri de yapılabilmektedir.

Tasarımcılardan TÜVASAŞ'a erişimi çözerken kentin açık alanı olarak kullanılabilir bir alanı daha kaybetmeden ancak yaya güvenliğini de tehlikeye atmayacak çözümler üretmeleri beklenmektedir.

Tren yolunun Zübeyde Hanım Caddesi'nden mevcut Adapazarı Gari'ne kadar olan kısmı Sakarya Gar çalışması kapsamında aktif bir demiryolu olarak kullanılmayacaktır.

## KENT MEYDANI VE GAR MEYDANI

Kent Meydanı, Demokrasi Meydanı adını alarak yenilecektir. Şartname eklerinde yenileme projesi ile ilgili ayrıntı bulunmaktadır. Gar Meydanı ise 2012 yılında yeniden projelendirilmiştir. Gar Meydanı Sakarya Gar çalışması kapsamında tasarım alanı içinde tanımlanmıştır ve tasarımcılardan Adapazarı Gari'nin yenilenmesine paralel olarak öneriler geliştirmeleri beklenmektedir. Bununla birlikte Gar Meydanı'nın yakın zamanda yenilenmiş olmasının dikkate alınması beklenmektedir. Hem kamu yararı açısından hem de meselenin Sakaryalıya anlatılması düşünüldüğünde bu alana önerilecek tasarımın bu yakın zamanlı yenileme konusunda ikna edici olması beklenmektedir.



Demokrasi Meydanı (Kent Meydanı) için öneri proje

Gar meydanı



## ATATÜRK BULVARI

Atatürk Bulvarı özellikle Orhan Camisi ile Adnan Menderes Bulvarı arasında Sakarya kent merkezinin en önemli kentsel alanıdır. Bahsi geçen alanın kentin can alıcı noktası olmasında mevcut Adapazarı Garı'nın etkisi büyüktür. Bulvarın tanımlan bu yerinin neredeyse tam ortasına gelerek biten demiryolu hattı kentin enerjisini adeta burada odaklamıştır. Garın Mithatpaşa'ya taşınması ile pek çok taş yerinden oynayacaktır. Tasarımcılardan bu yeni duruma göre Atatürk Bulvarı ile çalışma alanı arasındaki ilişkiyi düşünmeleri beklenmektedir.

Atatürk Bulvarı. Bulvarın sol tarafında Gar Meydanı ile Kent Meydanı görülmektedir.

SBB Ulaşım Daire Başkanlığı'nın yaptığı çeşitli etütlerde Sakarya kent merkezi için düşünülen ikinci raylı sistem (TCDD Demiryoluna ek) Atatürk Bulvarı'ndan geçmektedir. Bu projelerden hiçbiri henüz kesinleşmemiş olsa da tasarımcıların bu bilgiyi dikkate alarak öneriler geliştirmesi önerilmektedir.



## ÇARK CADDESİ

Çark Caddesi geçmiş yıllarda yapılan bir müdahale ile yayalaştırılmıştır. Yayalaştırma sonrasında kent hayatı açısından zengin ve cıvıl cıvıl bir cadde ortaya çıkmış olsa bile bazı yeme içme mekanlarının ve mağazaların otomobile erişimi mümkün olan yakındaki başka yollara da yayıldığı gözlenmiştir.

## KENT PARK

Kent merkezinde, 160 bin m<sup>2</sup>'lik Eski Zirai Donatım Kurumu Fabrikası alanının yeşile dönüştürülmesiyle oluşan Kentpark'ta 4.500 metrelik yürüyüş alanı ve 14.000 m<sup>2</sup>'lik bir gölet bulunuyor. Kentpark içinde çeşitli sosyal ve kültürel ve işlevler barındırmaktadır ve Sakaryalının en çok kullandığı yeşil alandır.

Kentpark ile Sakarya Gar çalışması yaklaşık 200 m'lik bir yüzeyde birbirine dokunmaktadır. Bu iki alanın dokunduğu yerde Kentpark'tan zaman içinde çalınarak yapılan bir otopark bulunmaktadır. Tasarımcılardan Sakarya Gar ile Kentpark'ı buluşturmaları ve yeşil sürekliliğini sağlarken otopark için de öneriler geliştirmeleri beklenmektedir.

Çark Caddesi



Kent Park

### ÇARK DERESİ (SUYU)

Çark Deresi, Sapanca Gölü'nün fazla sularını tahliye etmektedir ve 45 km uzunluğundadır. Ferizli ilçesi yakınlarında Sakarya Nehrine dökülür. Dere, Sakarya merkezde taş duvar içine alınarak düzenlenmiştir. Sapanca Gölü çıkışında DSİ tarafından yapılan kapakla gölden su çıkışı kontrol edilmektedir.

Adapazarı'nın tarihinde Çark Deresinin önemli bir yeri vardır. Pompaların şehirlere su basmadığı zamanlarda dere üzerindeki çarkın yükselttiği su, uzun yıllar Adapazarı'nın içme suyu sorununu çözmüştür. Bir fotoğraftan yola çıkılarak tarihi çark yeniden üretilmiş ve Kent Park'ta Çark Deresi'nin yanına yerleştirilmiştir.

Sakarya Gar çalışması kapsamında özellikle Mithatpaşa'da yeni yapılacak gar binasına batı yönünden yaklaşımda Çark Deresi önemli bir tasarım verisi olarak tasarımcıların önünde olacaktır.

### ŞEHİT ONBAŞI MUSTAFA ÖZEN KIŞLASI

1943 yılında Adapazarı'na nakledilen Kara Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlı 1010 Ordu Donatım Ağır Bakım Atölyesi'dir ve eski adı Mithatpaşa Kışlası'dır. Orta / uzun vadede şehir dışına taşınması beklenmektedir.

### TÜVASAŞ

TÜVASAŞ'ın ilk tesisleri 1951'de "Vagon Tamir Atölyesi" adıyla faaliyete geçirilmiştir. Bugünkü statüsünü 1986 yılında kazanan Türkiye Vagon Sanayi Anonim Şirketi (TÜVASAŞ), yolcu vagonları ve elektrikli dizi imalatlarının yanı sıra, araştırma geliştirme faaliyetleri ve mühendislik hizmetleri konularında hizmet vermektedir. 85.000 m<sup>2</sup>'si kapalı olmak üzere 360 dönümlük bir alanda hizmet vermektedir. Kurumla ilgili daha ayrıntılı bilgi için: [tuvasas.com.tr](http://tuvasas.com.tr)

TÜVASAŞ, Sakarya Gar çalışması ile doğrudan ve dolaylı olarak ilgilidir. Bu bağlamda Vagonların fabrika alanına giriş çıkışları sağlanmalıdır. Milli Egemenlik Caddesi üzerinde bulunan TÜVASAŞ Genel Müdürlüğü giriş ve çıkışları yeni Mithatpaşa Garı ile birlikte ele alınmalıdır. TÜVASAŞ işçi ve memurları tarafından Mithatpaşa Garı'nın yapılacağı alan, yol kenarları ve civardaki belediye yolları otopark olarak kullanılmaktadır. 500 araçlık bu mevcut otopark kapasitesinin yeni gar binası nedeniyle oluşacak yeni taleple beraber ele alınması ve çözümler geliştirilmesi beklenmektedir.

Çark Deresi'nden iki farklı kesit



TÜVASAŞ alanı



## AÇIK ALAN DÜZENLEMELERİ

### ADAPAZARI GARI - ZÜBEYDE HANIM CADDESİ ARASI KENTSEL TASARIMI

Sakarya Gar çalışması bütünü içinde değerlendirildiğinde tasarım bölgeleri arasında İdare'nin en hızlı harekete geçebileceği parçadır. Mülkiyet, kullanım, yapım ekonomisi, kentsel siyaset gibi tasarım problemi girdileri bir arada düşünüldüğünde İdare'nin bu alanın yapımına, uygulama projeleri biter bitmez hızla başlayacağı söylenebilir.

Zübeyde Hanım Hemzemin Geçiti



Atatürk Bulvarı'nın Demiryolu hattı ile kavuştuğu noktadan başlayan tasarım alanı mevcut demiryolu hattı boyunca Zübeyde Hanım Caddesi'ne kadar uzanır. Bu alan üzerinde sırasıyla şu kentsel mekanlar bulunmaktadır:

1. Gar Meydanı
2. Mevcut Adapazarı Garı (Ve peronları)
3. Yeni Bosna Hemzemin Geçiti
4. Orta Garaj
5. Ofis Sanat Merkezi
6. Gökçe Sokak Hemzemin Geçiti
7. Donatım Garajı
8. Kentpark (Ve Kentpark'ın içinde ya da hemen kıyısındaki çok sayıda kamusal bina)
9. Maliye Caddesi Kavşağı
10. Yeni SBB Hizmet Binası alanı
11. Zübeyde Hanım Hemzemin Geçiti



Yeni Bosna Hemzemin Geçiti

Kimisi proje alanının çeperinde olan bu alanlara yine çeperde bulunan Katlı Otopark ve Katlı Pazar Yeri gibi çalışma alanını domine eden kentsel donatılar da eklenebilir. Demiryolu hattının iki yanından devam eden Milli Egemenlik Caddesi ve Kudüs Caddesi üzerindeki yapıların alt kotları proje alanının doğal eşliğini oluşturur. Tasarımcılardan bahsi geçen doğal eşikler, Atatürk Bulvarı ve Zübeyde Hanım Caddesi arasında kalan alanın açık alan tasarımını yapmaları beklenmektedir.

Gökçe Sokak Hemzemin Geçiti



## ZÜBEYDE HANIM CADDESİ – 922. SOKAK ARASI KENTSEL TASARIMI

Mevcut demiryolu hattının Zübeyde Hanım Hemzemin Geçiti ile 922. Sokak Kavşağı / Hemzemin Geçiti arasında kalan bölümüdür. Bu alanda aynı zamanda yeni Gar binasının tasarlanması beklenmektedir.

Bu alan üzerinde şu kentsel mekanlar bulunmaktadır:

1. Şehit Onbaşı Mustafa Özen Kışlası
2. SBB İtfaiyesi
3. Futbol Sahası
4. TÜVASAŞ
5. Mithatpaşa İstasyon Binası
6. Mithatpaşa Adaray İstasyonu
7. Ambar Binası
8. Mithatpaşa Mahallesi
9. Mithatpaşa İlköğretim Okulu

Zübeyde Hanım Caddesi'nde batı cephesinde kışla duvarları ile sınırlanmaya başlayan alan 200 m sonra ise doğu tarafında TÜVASAŞ'ın duvarları ile bir kez daha sınırlanır. Yaklaşık 500m'lik bir hat boyunca bu iki tarafı kapalı alanın tek düzelikliğini bozan tek şey TÜVASAŞ ve Kışla'nın demiryolu giriş kapılarıdır. Tasarımcıların TÜVASAŞ ve Şehit Onbaşı Mustafa Özen Kışlası'na demiryolu girişlerini yeni tasarımlarında da korumaları beklenmektedir.

Gar Meydanı'ndan Mithatpaşa İstasyon Binası'na kadar aynı profilde gelen araç yolu, Mithatpaşa İstasyonu'nda İstasyon binası nedeniyle daha sonra ise başka nedenlerle düz ve aynı profilde devam edememektedir. İdare, Mithatpaşa İstasyonu'nun yıkılmasını ve yolun düz ve eş profilde 922. Sokak'a kadar devam etmesini öngören bir taslak ulaşım projesi hazırlamıştır.

Yeni Mithatpaşa Garı ile eski gar arası ulaşımın sağlanması için Sakarya Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı lastik tekerlekli sistem önermiştir ancak bu konuya dair yarışmacılardan gelecek alternatif ulaşım çözümleri de değerlendirmeye alınacaktır.

661. Sokak'tan itibaren alan genişlemektedir. Yeni Gar binasının bu genişlemenin sağladığı olanakla tasarlanması beklenmektedir. İdare, erken zamanlı etütlerinde genişleyen alan içinde bulunan Ambar Binası'nın yeni gar binası olarak kullanılabilmesi düşünülmüştür. Ancak bahsi geçen strüktürün yapısal sorunları, TCDD'nin yaya güvenliği gibi konular düşünüldüğünde bu olasılık oldukça zorlayıcı görünmektedir. Bu çalışma kapsamında Ambar binası ile ilgili karar tasarımcıya bırakılmıştır. Demir yolu standartları uyarınca demir yolu hattı ve araç / yaya ulaşım yolu arasında olması gereken minimum 6 m mesafe kuralı bulunmaktadır. Yeni Mithatpaşa Garı'nın projelendireceği Mithatpaşa bölgesinde gar yapısı demiryoluna yakın mesafede konumlanmak zorunda olduğundan bu noktada kural gözardı edilecektir.

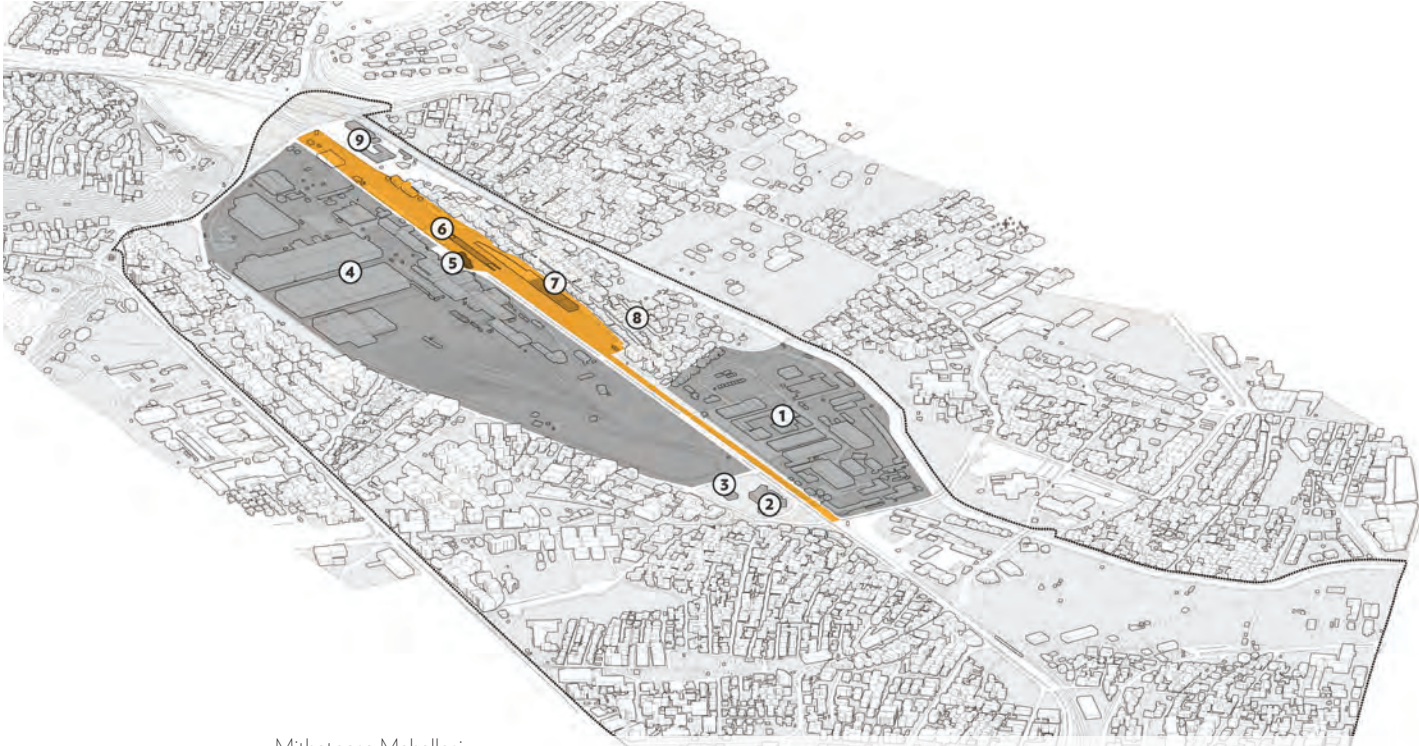
TCDD çok yakın (1-2 ay içinde) zamanda Ada Treni'nin yerini alacak bir treni devreye alacaktır. Haydarpaşa Garı ve/veya yeni Sakarya Garı işletmeye alınmadan çalışmaya başlayacak bu trenin yeni Sakarya Garı inşaatı sırasında da farklı peronlardan da olsa çalışmaya devam etmesi gerekmektedir. Alan içinde bulunan Adaray İstasyonu gerek bu yakın zamandaki tren işletmesinde gerekse daha sonraki inşaat aşamalarında geçici istasyon olarak kullanılabilir.

Ambar Binası



Mevcut Mithatpaşa İstasyonu





Mithatpaşa Mahallesi



Yeni gar binasının inşaatı süresince geçici kullanılacak bu peronların uzunluğunun gar için beklenen nihai uzunlukta olması beklenmemektedir. TCDD ve İdare trenlerin frekansı ve vagon sayısında yapacağı düzenlemelerle gereken geçici çözümü oluşturabilir. Tasarımcılardan bu inşaat haline yönelik senaryolar geliştirmeleri beklenmektedir. Bu senaryolar buraya kadar anlatıldığı gibi Adaray'ın mevcut peronları kullanarak ya da yeni geçici peron önerileri ile yapılabilir. Tasarımcıdan temel beklenti maliyet / işletme ve geçicilik kavramlarını göz önünde bulundurarak çözüm oluşturmalarıdır.

Milli Egemenlik Caddesi'nin 922. Sokak ile bulunduğu noktadan TÜVASAŞ Genel Müdürlüğü'nün girişine kadar alanda taşıt yolu daha dardır ve genişletilecektir. Daha önce TÜVASAŞ personelinin araçlarını park ettiği bu alanda yol yakın zamanda açılmıştır. Yolun açılması TÜVASAŞ personelinin araçlarını park etme alışkanlığını değiştirmemiştir; hem eski alışkanlık, hem pratik olması hem de söz konusu mülkiyetin halen TCDD'ye ait olması nedeniyle demiryolunun her iki tarafı da TÜVASAŞ çalışanları tarafından halen otopark olarak kullanılmaktadır. Tasarımcılardan TÜVASAŞ Genel Müdürlüğü'ne erişimi ve Genel Müdürlük önünde ... araçlık bir protokol otoparkı tasarlaması beklenmektedir. TÜVASAŞ çalışanlarının bu alanda park ettikleri araç sayısı yaklaşık 500'dür. Yeni gar binasının yapılmasıyla alanda gar kullanıcıları için 100 araçlık bir otopark ihtiyacı daha doğacaktır.

Alan içinde 600 araçlık bir otopark çözümü beklenmemektedir. Ancak tasarımcılardan söz konusu tasarım probleminin çözümüne ilişkin yaklaşımlar beklenmektedir.

Sakarya Gar çalışması kapsamında temel hedeflerden birisi hemzemin geçitlerin ortadan kaldırılmasıdır. Bu bağlamda garın Mithatpaşa'ya taşınması ile mevcut Adapazarı Garı'na kadar olan yoldaki 4 hemzemin geçit doğal olarak ortadan kalkmış olmaktadır. Proje alanı içinde kalan tek hemzemin geçit olan 922. Sokak için İdare tarafından bir proje çalışması yaptırılmaktadır. Bu çalışma kapsamında araçların demiryolunu bir ya da birkaç köprü ile geçmesi hedeflenmektedir.

Yeni Gar binası işletmeye alındığı andan itibaren buraya gelecek yolcuların kent merkezi, Serdivan, Camili gibi yerlere erişiminin sağlanması için SBB Ulaşım Dairesi otobüs seferleri başlatacaktır. Bu bağlamda tasarımcılardan gardan hızlı ulaşılabilir (ya da garın bir parçası olabilecek) 3 otobüs peronu (yağmurdan ve güneşten korunaklı) tasarımları beklenmektedir.

## **MİMARİ PROJE ÇALIŞMALARI**

### **ADAPAZARI GARI'NIN DÖNÜŞÜMÜ**

Yeni gar binasının Mithatpaşa'ya taşınması ile mevcut işlevini yitirecek olan Adapazarı Garı'nın işlevsel ve fiziksel dönüşümü de Sakarya Gar projesinin konusudur. Adapazarı Gar binası, kentin en önemli ulaşım sirkülasyonunun gerçekleştiği, 1898 yılından bugüne kadar yolculara hizmet veren demiryolu hattının bitiş noktasında yer almaktadır. Adapazarı'nı diğer şehirlere bağlayan en önemli ulaşım biçimi olan demiryolu hattının depremler sebebiyle hasar gören 1898 tarihli eski istasyon yapısı yerine yeniden 1982 yılında inşa edilen istasyon binası, kent hareketliliğinin gelen ve giden yolcularla artıp azaldığı yerdire ve Adapazarı kent merkezi bu istasyon etrafında şekillenmiş ve canlanmıştır.

Sakarya Gar projesi ile elde edilmek istenen önemli çıktılardan biri de gar işlevinin Mithatpaşa'ya taşınmasından sonra eski garın kentsel yaşam ve hareketliliğinin yok olmaması, yeni bir senaryo ile devam etmesidir. Adapazarı gar binası hem farklı şehirlere hem de banliyölere ulaşım sağlayarak yerli ve yerli olmayan tüm kullanıcıların hafızalarında ve günlük hayatlarında yıllar boyunca yer tutan bir mekân haline gelmiştir. Binanın işlevsel ve fiziksel dönüşümü yapılırken kent hafızasındaki yeri, bugün günlük yaşamdaki rolü dikkate alınmalıdır. Bu bağlamda Adapazarı Garı'na dair alınacak dönüşüm kararları her koşulda bugün mevcut garda yer alan Brıç Kulübü kullanımını içermelidir.

Tasarımcılar mevcut binanın korunmasını, korunarak geliştirilmesini ya da tamamıyla yıkılmasını önermekte serbesttir. Binanın yıkılmasının önerilmesi durumunda bu alanda önerilecek yapı işlevi ve tipolojisi tasarımcının kararına bağlıdır. Yapı önerilmesi durumunda yapılaşma koşullarının Sakarya Kent Merkezi'nin genel imar yaklaşımının dışına çıkmaması beklenmektedir. Elbette tasarımcılar bu alanı yarı açık ya da açık mekan olarak da geliştirebilirler.

### **YENİ MİTHATPAŞA GARI TASARIMI**

Yeni Mithatpaşa Garı'nın tasarımı projenin önemli ayaklarından birini oluşturmaktadır. TCDD demiryolu standartlarını sağlamak (örneğin peron yüksekliği 55cm) amacıyla yaya, araç ve demiryolu hattı kesişimi probleminde çözüm olarak kent merkezinde yer alan Adapazarı Garı'nın Mithatpaşa İstasyonu'na taşınması kararlaştırılmıştır. Bu düzenleme ile birlikte şehir merkezine demiryolu hattı devam etmeyecek, yeni Mithatpaşa Garı'nda sonlanacaktır.

Mevcut durumda TCDD istasyonu olarak Arifiye kullanılmakta ve Arifiye-Adapazarı arasındaki ulaşım Adaray raylı sistemiyle sağlanmaktadır.

Yeni garın Mithatpaşa durağına taşınması bölgede yeni bir odak noktası yaratacaktır. Yoğun kullanıcı sayısına sahip olacak olan yeni garın tasarımı yapılırken istasyon yapısı gerekliliklerinin yanı sıra ticari birimler ve yeme içme olanakları da kurgulanması beklenmektedir.

Yeni gar binasının engelsiz, yolcuların peronlara rahat erişebildiği ve ilgili standartlara uygun olması beklenmektedir. TCDD düşük sirkülasyonlarda yürüyen merdiven kullanımını tercih etmektedir.



## İHTİYAÇ PROGRAMI

Mithatpaşa Garı için belirlenen ihtiyaç programı aşağıdaki gibidir.

MEKAN ADI	ADET	KİŞİ	BİRİM ALAN (m <sup>2</sup> )	TOPLAM ALAN (m <sup>2</sup> )	AÇIKLAMALAR
Gar Müdürü	1	1	50	50	
Gar Müdür Yardımcısı	1	1	30	30	
Özel Kalem	1	1	20	20	
Toplantı Odası	1	1	20	20	
Personeel Odası	10	20	30	300	Psikolog, sosyolog, sendika temsilcisi ve memur odaları yer alacaktır. Odaların uygulama projesi aşamasında esnek düzenlemeye (birleştirme vb) izin verecek rasyonel tasarımda olması beklenmektedir.
Güvenlik Odası	1	2	30	30	TCDD'nin yeni gar girişlerinde güvenlik kontrolü yapılmaktadır. Bu alana yakın konumlanması beklenmektedir.
Arşiv	1	-	40	40	
Revir	1	2	50	50	Doktor, hemşire ve muayane odası.
Çay Ocağı	1	-	20	20	
Isı Merkezi & Trafo	1	-	70	70	
Bekleme Salonu	1	-	200	200	Kapalı ve ısıtılacak alan.
Gişe	4	4	12	48	
Misafirhane	8	2	30	240	İki ayrı yataklı olacak her odada banyo bulunacaktır.
Gar Pastanesi	1	-	-	200	Mutfakları dahil
Gar Lokantası	1	-	-	300	Mutfakları dahil
Ticari Birimler	10	-	-	500	Eczane, market, elektronik eşya, spor malzeme satış yeri, kitapçı-kırtasiye, lostra salonu (ayakkabı tamiri), kuru temizleme vb.
Bisiklet Tamir İstasyonu	1	-	40	40	Bisiklet parkı ve kiralama noktası ile ilişkili olacaktır.
Mescid	1	-	50	50	
Tuvaletler	-	-	-	-	Gar kullanıcıları için yeterli sayıda
Otopark	-	-	-	-	100 araçlık
Bisiklet Parkı	-	-	-	-	100 bisikletlik
Bisiklet Kiralama Noktası	-	-	-	-	20 bisikletlik
<b>GENEL TOPLAM</b>				<b>2208</b>	
<b>DOLAŞIM %50</b>				<b>1104</b>	

## TASARIMCILARA VERİLECEKLER

Yarışma dokümanları elektronik ortamda ve internet üzerinde yarışmacılara teslim edilecek ve aşağıda belirtilen bilgi ve belgeleri içerecektir:

### 1. Sakarya Gar Şartnamesi (Pdf)

Proje alanı hakkında bilgi veren ve proje sürecini tüm aktörler açısından detaylı olarak tanımlayan bu kitapçık tasarımcının el kitabı niteliğindedir.

### 2. Proje Alanına İlişkin Bilgi ve Belgeler:

#### 2.1. Sakarya İline İlişkin Bilgiler

- 2.1.1. Gelişen Türkiye'nin Yüzü; Sakarya (Pdf)
- 2.1.2. Sakarya Büyükşehir Belediyesi 2016 Faaliyet Raporu (Pdf)
- 2.1.3. Sakarya'nın Tarihi ve Kültürel Mirası
- 2.1.4. Düünden bugüne Adapazarı (Pdf)
- 2.1.5. Geçmişten Günümüze Çark (Pdf)
- 2.1.6. Sakarya'da Su ve Su Yapıları (Pdf)
- 2.1.7. Geleneksel Fotomaraton Yarışması Kataloğu (Pdf)

#### 2.2. İmar Planları

- 2.2.1. 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı (Jpeg)
- 2.2.2. 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı (Dwg)
- 2.2.3. 1/5.000 Ölçekli Nazım İmar Planı (Dwg) ve lejantı (Pdf)
- 2.2.4. 1/1.000 Ölçekli Uygulama İmar Planı (Dwg), lejantı (Pdf) ve plan hükümleri (Pdf)

#### 2.3. Halihazır (Dwg)

#### 2.4. Üç Boyutlu Model (3dm, Dxf)

#### 2.5. Bölgesel Zemin Etütleri

- 2.5.1. Sakarya Büyükşehir Belediyesi Katlı Otoparkı Zemin Etüdü (Pdf)
- 2.5.2. Sakarya Büyükşehir Belediyesi Yeni Belediye Hizmet Binası Zemin Etüdü (Pdf)

#### 2.6. Altyapı verileri

- 2.6.1. Alçak gerilim hattı (Kmz)
- 2.6.2. Orta gerilim hattı (Kmz)
- 2.6.3. Yağmur suyu hattı (Dwg) (Kmz)
- 2.6.4. Atık su hattı (Dwg) (Kmz)
- 2.6.5. Doğalgaz hattı (Dwg)
- 2.6.6. İnternet hattı (Dwg)
- 2.6.7. Trafo Noktaları (Dwg)
- 2.6.8. Kanal İşletim Hattı (Dwg)

#### 2.7. Ulaşım Verileri

- 2.7.1. Hemzemin Geçit Trafik Sayım Videoları (Mp4)
  - 2.7.2. Hemzemin Geçit Trafik Sayım Verileri (Pdf)
  - 2.7.3. Toplu Taşıma Kapasite Bilgileri Özeti (Pdf)
  - 2.7.4. Toplu Taşıma Kapasite Bilgileri (Pdf)
  - 2.7.5. Sakarya Ulaşım Ana Planı
- 2013 yılına ait olan bu çalışma ulaşım için ana-  
lizler içermekle beraber önerileri de barındırma-  
dadır. Ulaşım alanında yapılan detaylı çalışmalara  
dair fikir vermesi için tasarımcılara sunulmuştur.  
Öneri projelerin dikkate alınma zorunluluğu  
yoktur.
- 2.7.5.1. Ön Fizibilite Etüt Raporu (Pdf)
  - 2.7.5.2. Öneri Otobüs/Metrobüs Yolu Ön Projeleri (Pdf)
  - 2.7.5.3. Ulaşım Ana Planı Raporu (Pdf)
  - 2.7.5.4. Ulaşım ve Trafik İyileştirme Etüt ve Projeleri 3. Rapor (Pdf)

#### 2.7.6. Öneri Raylı Sistem Projesi (Dwg)

Raylı sistem alanında yapılan öneri, ulaşım projesine dair fikir vermesi için tasarımcılara sunulmuştur. Öneri projenin dikkate alınma zorunluluğu yoktur.

#### 2.7.7. Öneri Bisiklet Güzergahları (Kmz) (Jpeg)

Bisiklet güzergahına ilişkin yapılan öneri, ulaşım projesine dair fikir vermesi için tasarımcılara sunulmuştur. Öneri projenin dikkate alınma zorunluluğu yoktur.

#### 2.7.8. Sakarya Karayolu Projeleri (Dwg)

Karayoluna ilişkin yapılan öneri, ulaşım projesine dair fikir vermesi için tasarımcılara sunulmuştur. Öneri projenin dikkate alınma zorunluluğu yoktur.

#### 2.8. İklim verileri (Epw)

#### 2.9. Mülkiyet Bilgileri (Dwg)

#### 2.10. Kentpark Tescil Fişleri (Pdf)

#### 2.11. Proje Alanı Çevresindeki Yapı Projeleri

- 2.11.1. Adapazarı Garı (Dwg)
- 2.11.2. Kentpark (Dwg)
- 2.11.3. Ofis Sanat Merkezi (Dwg)
- 2.11.4. Sakarya Sanat Galerisi (Dwg)
- 2.11.5. Sakarya Büyükşehir Belediyesi Yeni Hizmet Binası Projesi (Dwg)
- 2.11.6. Ziya Taşkent Konser Salonu (Dwg)
- 2.11.7. Demokrasi Meydanı (Pdf)

#### 2.12. Alandan Görşeller

- 2.12.1. Fotoğraf linki: [bit.ly/sakaryagagar](http://bit.ly/sakaryagagar)
- 2.12.2. Drone videoları (Mp4)

#### 2.13. İstasyon Tasarım Kriterleri

- 2.13.1. TS 12727 Yeraltı (Pdf)
- 2.13.2. TS 12186 Yer üstü (Pdf)

#### 2.14. Ağaç Rölövesi



## TASARIMCILARDAN İSTENENLER

### ÇİZİMLER

1. Serbest Ölçekli Diyagramlar
2. Ulaşım ve Kullanım Kararları Master Planı (1/5000 ölçek)
3. Etkileşim Alanı Master Planı (1/2000 ölçek)
4. Parçacıl Vaziyet Planı, Kesit ve Görünüşler (1/500 Ölçek) (Tasarımcının uygun gördüğü noktalardan verilecek çizimler birden fazla olabilir)
5. Adapazarı Garı Kat Planı, Kesit ve Görünüşler (1/200 ölçek)
6. Mithatpaşa Garı Kat Planı, Kesit ve Görünüşler (1/200 ölçek)
7. Mithatpaşa Garı Sistem Kesitleri
8. Noktasal Peyzaj Detayları
9. Üç Boyutlu Görseller

### RAPORLAR

1. Kentsel Tasarım Raporu
2. Mimari Tasarım Raporu
3. Peyzaj Tasarımı Raporu

İlgili raporlarda aşağıdaki maddeler hakkında bilgi verilmesi beklenmektedir.

- Tren İstasyonu
- İstasyon yapısı
- Peron sistemi
- İsim ve yön tabelaları ve totemleri
- Bilgilendirme tabelaları (çizimler ve kısa metinler içerirler)
- Aydınlatma elemanları ve ışık değerleri
- Bayrak direği ve bazası
- Genel çöp bölgesi ve çöp kutusu tasarımı
- Oturma grup ve birimleri, banklar
- Piknik masası ve bankı
- Telefon kabini (standartlarına bakılması gereklidir)
- Bisiklet park birimi
- Su pınarı, çeşme
- Örtüler (algıyı kısıtlamayacak biçim konum ve ölçekte) Güneş ve yağmurdan korunma

- Güvenlik elemanları, kameralar ve totemleri
- Malzeme doku ve renk standartları
- Engelliler için özel tasarımlar
- Endüstri ürünleri tasarımları 27 Haziran 1996 tarihinde yürürlüğe giren 554 sayılı "Endüstriyel Tasarımların Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname" hükümlerine tabidir.
- Satış birimleri
- Tuvalet
- Danışma
- Büfe
- Güvenlik-koruma / bakım-bahçıvan barınakları
- Tribünler (sökülebilirlik ve renk önerileri ile)
- Malzeme ve renk standartları
- Açık ve yeşil alan sistemi
- Görsel ve çevresel değerler, ekolojik dengenin denetimi
- Aydınlatma önerileri
- Drenaj sistemi önerileri ve kot çalışmaları
- Sert peyzaj önerileri, döşeme malzeme tür, desen ve kullanımları. Zemin kaplamaları (otopark, yaya yolu, tören alanı ve bordürleri için farklı öneriler ile)
- Otoparklar-bariyerler-sınırlar
- Merdiven, basamak, rampa, duvar, çit, kapı vb ayırıcı elemanlara ait çözümler ve prensip detayları
- Yumuşak peyzaj konseptleri, su kullanım olanakları, bitki tür ve kullanım kriter ve amaçları (mevsimsel döngü, gölgeleme, rüzgâr perdeleri, yeşil çitler, yangın engelleyici, erozyon denetimi, vb)
- Ekolojik sistem ve doğal kısıtların tespit ve korunmasına yönelik açıklama rapor ve önerilerin geliştirilmesi



1/2000 plan, 2 adet yatay A0 aşağıdaki şemada gösterildiği gibi birleştirilerek verilmelidir.

## TAKVİM

Tasarımcı ekipler tanışma yemeği (İstanbul)	19 Nisan 2017, Çarşamba
İlk resmi Sakarya Gar toplantısı (Sakarya)	24 Nisan 2017, Pazartesi
TCDD'de geniş katılımlı toplantı (Haydarpaşa)	27 Nisan 2017, Perşembe
Belgelerin taslak olarak ekiplere verilmesi	28 Nisan 2017, Cuma
Verilerin teslimi	17 Mayıs 2017, Çarşamba
Kerem Piker Demokrasi Meydanı sunumu	18 Mayıs 2017, Perşembe
Yazılı soru sorma	24 Mayıs 2017, Çarşamba
Yanıtların gönderilmesi	26 Mayıs 2017, Cuma
Ara sunumlar	6 Haziran 2017, Salı
Ara raporların yayınlanması	7 Haziran 2017, Çarşamba
İkinci soru sorma tarihi	14 Haziran 2017, Çarşamba
İkinci yanıtların yayınlanması	16 Haziran 2017, Cuma
Teslim ve sunum	31 Temmuz 2017, Pazartesi

## HAK VE SORUMLULUKLAR VE SEÇİM YÖNTEMİ

İdare uygulama aşamasına geçmek isterse burada açıklanan hükümlere uygun olarak dilediği seçimi dilediği gibi yapmakta ve uygulamakta serbesttir. Çalışma alanları şartnamede şu şekilde tanımlanmıştır.

1. Proje Etkileşim Alanı
2. Açık Alan Düzenlemeleri
  - a. Adapazarı Garı – Zübeyde Hanım Caddesi arası kentsel tasarımı
  - b. Zübeyde Hanım Caddesi – 922. Sokak arası kentsel tasarımı
3. Mimari Proje Çalışmaları
  - a. Adapazarı Garı'nın dönüşümü
  - b. Yeni Mithatpaşa Garı tasarımı

İdare tanımlanan bu alanlardan her birisi için ayrı tasarımlarda karar kılabilir ve bunları uygulamak isteyebilir. Bu durumda uygulama projelerinin hazırlanmasında "İşin Verilme Şekli"nde tanımlanan hükümler tüm alan için ya da Sakarya Gar çalışmasının bir ya da birkaç parçası için geçerlidir.

Sakarya Gar çalışması sonucunda teslim edilecek tasarım ve projelere ait her türlü yayın ve sergileme hakları, 5846 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu hükümleri uyarınca idareye aittir. İşbu teknik şartnamenin ekinde yer alan "Katılım Tutanağı"ni imzalayan tasarımcılar bu hükmü kabul etmiş sayılır.



## İŞİN VERİLME ŞEKLİ

İdare, Mimarlık ve Mühendislik Proje ve Mesleki Kontrollük hizmetlerini bu şartname ve ekleri hükümlerine göre çalışmaya karar vereceği proje sahibine 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu 22. Maddesi (b) bendi esasları gereğince doğrudan temin usulüne göre yaptırabilir.

Kentsel tasarım proje ücreti T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Kentsel Tasarım Projesi Genel Teknik Şartnamesi ve Kentsel Tasarım Projeleri Yaklaşık Maliyet Hesaplama Yöntemi'ne göre hesaplanacaktır.

Kentsel tasarım alanı içinde önerilecek yapıların Mimarlık ve mühendislik projeleri fiyatlarının hesaplanmasında "Mimarlık ve Mühendislik Hizmet Bedellerinin Hesabında Kullanılacak Yapı Yaklaşık Birim Maliyetleri Hakkında Tebliğ"deki yapı sınıfları dikkate alınacaktır.

Kentsel tasarıma konu olan alanda imar planı değişikliği gerektirecek düzenlemeler olması halinde, İdare imar planına esas teşkil edecek bir gelişme planı ve/veya revize imar planı fiyat hesaplanmasında, Şehir Plancıları Odası'nın Şehircilik Hizmetleri Ücret Tarifesi dikkate alınacaktır.

Yapı projeleri ücretleri hesabı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mimarlık ve Mühendislik Hizmetleri Şartnamesi'ne göre yapılır. Proje ücretinin hesabında sözleşme yılı yapı yaklaşık birim maliyetleri ve fiyatların açıklandığı tebliğde geçen yapı sınıfları ile birinci ödülü kazanan projenin kapalı, yarı açık ve açık alanları hesaba esas alınır. Yeni gar binası ve yenilenecek Adapazarı Garı için yapı sınıfı IV-B olarak kabul edilecektir. Adapazarı Garı yenileme projesinde güçlendirme gerekmesi durumunda makine ve elektrik mühendisliği projelerine ek olarak inşaat mühendisliği projesi ödemesi yapılacak aksi takdirde sadece makine ve elektrik mühendisliği ödenecek, inşaat mühendisliği hizmet bedeli ödenmeyecektir.

Açık alan ücret hesabına esas olan alan, yarışma alanının toplamından, kazanan projedeki yapıların (kapalı ve yarı açık) zemine oturduğu alan çıkarıldıktan sonraki alandır.

Mimarlık, mühendislik, peyzaj (proje ve ihale dosyası düzenlenmesi-PİD) hizmetlerine teknik şartnameler hazırlanması dâhildir.

Gerekli görülmesi halinde geoteknik proje hizmeti İdare tarafından talep edilebilir. Bu durumda hizmet bedeli ayrıca belirlenir ve ödenir.

Gerekli görülmesi halinde altyapı hizmetleri, enerji danışmanlığı, sürdürülebilirlik ve çevresel etki danışmanlığı, aydınlatma tasarımı danışmanlığı, yangın danışmanlığı, iç mekân tasarımı ve dekorasyon, işaretleme & yönlendirme grafik tasarımı ve akustik danışmanlığı hizmeti İdare tarafından talep edilebilir. Bu durumda hizmet bedeli ayrıca belirlenir ve ödenir.



E 40 009



ERSHANESE  
ARABHOP HAZIRLIK









# Projeler







8artı Mimarlık ve  
Kentsel Tasarım

Bingöl Barka  
Mimarlık & Danışmanlık



## **Ekip**

Dr. Sertaç Erten, Şehir Plancısı  
Devrim Çimen, Mimar

2001 yılında kurulan 8arti, araştırma odaklı bir kentsel tasarım ve mimarlık ofisidir. Üst ölçek planlama kararlarından, peyzaj ve mimari uygulama detaylarına kadar geniş bir ölçek aralığında fikir üretme becerisine sahip bir oluşumdur. Farklı disiplinlerle birlikte çalışma alışkanlığı olan, değişik grupları tasarım ana başlığı altında örgütleyebilen ve hem yarışma projelerinde hem de uygulama projelerinde yoğun üretimi olan yarı-akademik bir stüdyodur. Uzmanlık alanları arasında; master planlar, kent ölçeğinde mekansal stratejiler, kentsel tasarım rehberleri, sokak sağlıklılaştırma, meydan düzenlemeleri, su kıyısı rehabilitasyon projeleri, kamusal yapılar ve yapısal/bitkisel çevre düzenlemeleri gibi konular yer almaktadır. Tasarım anlayışında özellikle “yer” ve “bağlam” konusu öne çıkmakta, yere özgü çözümler tasarım süreçlerine hakim olmaktadır.



# BBMD

BİNGÖL BARKA  
MİMARLIK & DANIŞMANLIK

BBMD | Bingöl Barka Mimarlık & Danışmanlık, 2000 yılından bu yana mesleki çalışmalarını birlikte sürdüren Özgür Bingöl ve İlke Barka tarafından 2011 yılında İstanbul'da kurulmuştur.

Mimarlık ve kentsel tasarım çalışmaları kapsamında farklı ölçeklerde projeler gerçekleştiren ofis, ağırlıklı olarak toplu konutlar, endüstri yapıları ve kentsel yenileme konularında ürün vermektedir.

Ekibin çalışmaları arasında kentsel konular üzerine yapılan araştırma projeleri ve tasarım yarışmaları kapsamında geliştirilen çok sayıda ödüllü proje yer almaktadır.

## **Ekip**

Özgür Bingöl, Mimar  
İlke Barka, Mimar





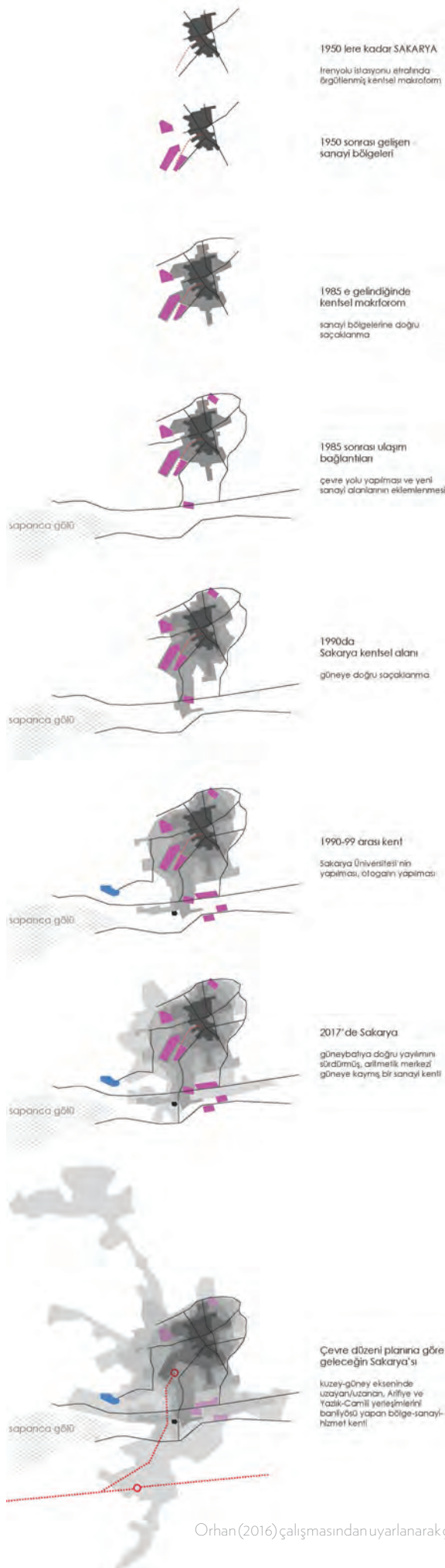


# Sakarya Gar Kentsel Tasarım

8artı Mimarlık ve Kentsel Tasarım







## GİRİŞ

Sakarya, demiryolu ve trenle özdeşleşmiş bir kenttir. Türkiye'nin en büyük vagon sanayii olan Tüvasaş'ın varlığı ile yakın zamana kadar işlevini sürdüren ve İstanbul'a çabuk erişimi sağlayan Ada Ekspresi, Sakarya'daki kentsel yaşantının önemli bileşenleridir. 2012'den itibaren Haydarpaşa-Ada Ekspresi ilişkisi sona ermiştir. Sakarya'da demiryolları ve istasyonlarına ilişkin yeni bir vizyon geliştirilme ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu çerçevede, kent merkezinde bulunan mevcut Gar'ın merkezi konumundan Mithatpaşa Garı konumuna taşınacak olması ile kentte yeni bir boşluk oluşacaktır.

Boşluğun, yaşayan ve kent yaşamına hızlıca eklenen sosyaliteyi yüksek bir kentsel açık alanına dönüşmesi, bizim açımızdan ana problem tarifidir denilebilir. Sakarya'nın geçmişten bugüne hangi dinamiklerle büyüdüğünün analizi, yakın gelecekteki yaya ve araç dinamiklerini anlamamızı sağlayacaktır.

## 1. SAKARYA NASIL BÜYÜYOR?

Bu amaçla, tarihsel bir kent okuması yapılmıştır. 19. yüzyıl sonlarına dek küçük bir Osmanlı kasabası olan Sakarya, 1899'daki demiryolu inşasıyla beraber dikkate değer bir oranda nüfus çekmiş ve büyümüştür. 1950'lere kadar, bugünkü mevcut Gar yapısının bulunduğu eski tren istasyonu etrafında örgütlenmiş kentsel makroforma erişmiştir. Kent, 1950 sonrası gelişen sanayi bölgeleri ile biçim değiştirmiştir. Vagon sanayi ve şeker fabrikaları en önemli sanayiler olmuştur. 1985'e geldiğimizde içinde Tüvasaş'ın da yer aldığı sanayi bölgelerine doğru ciddi oranda saçaklanmış ve sanayi alanlarıyla bir bütüne dönüşmüştür. Özellikle 1985 sonrası yapılan ulaşım yatırımları ile kent yeniden desentralize olmuştur. 1999 yılı kent için bir dönüm noktasıdır, büyük hasar veren bir deprem yaşanmıştır. 1999 yılına dek olan süreçte, üniversitenin ve otogarın yapılmasıyla kent daha da güney çeperlerine doğru genişler olmuştur. 2017'ye geldiğimizde, güney-batıya doğru yayılımını sürdürmüş ve aritmetik merkezi de güneye doğru kaymış bir kentsel makroformla karşılaşırız. Artık Erken Cumhuriyet'in istasyon çevresinde örgütlenen kenti yerine çok merkezli, karma fonksiyonlu bir kent vardır karşımızda <sup>1</sup>.

Tüm bu mevcut durum analizi yanında, gelecekte Sakarya için ne tür projeksiyonlar yapıldığına da bakmak iyi olacaktır: Bu bağlamda, Çevre Düzeni Planı incelenmiştir: Geleceğin Sakarya'sının kuzey-güney aksında daha da saçaklanması öngörülmektedir. Bu durum, kuzey-güney ekseninde uzayan/uzanan, Arifiye ve Yazlık-Camili yerleşimlerini banliyösü yapan sanayi / hizmet bölge-kent tablosu ortaya çıkarmaktadır. Kentin geometrik merkezi artık Mithatpaşa Garı civarındadır ve Tüvasaş'ın da bu projeksiyonda sanayi alanı olarak durması zor olacaktır.

1 Orhan E. (2016). Reading Vulnerabilities through Urban Planning History: An Earthquake-prone City, Adapazarı Case from Turkey. METU JFA 2016/2, pp:139-159





## 2. TESPİT ve ÖNGÖRÜ

Tüm bu gelişmeler, kentin ana kalbi olan merkezini nasıl etkileyecektir? Halihazırda, Çark Caddesi etrafında örgütlenmiş bir yaya mekanları örüntüsü görmek mümkündür. Mevcuttaki demiryolu hatları, MIA (merkezi iş alanı) nın merkezini değil, bir sınırını tarif etmektedir. Yıllar boyu kent içine erişilebilirliği sağlayan bu raylı hatlar, bugün tren seferlerinin yapılmaması dolayısıyla kentsel çekirdeğin genişlemesi/büyümesi karşısında bir kenar konumundadır. Bu kenar, geçirgen değildir, yaya hareketleri için bir engel niteliğindedir, ve çevresindeki yaya mekanlarına olumsuz etki etmektedir.

Garın 3 km. güneye, yani Mithatpaşa Garı konumuna taşınmasıyla, MIA'nın bu aksta bir yağ lekesi biçiminde büyümesi beklenmelidir. Bu bağlamda, yeni gar yapısının bir çekim merkezi olma özelliği göz ardı edilmemelidir.

Eski Gar yapısının yeniden işlevlendirilmesi ve bugüne kadar bir engel olarak işlemiş olan raylardan ortaya çıkacak olan açık alanın, kentin ayrılmış iki parçasını birbirine bağlayan bir bağlaç görevi üstlenmesi önem arz etmektedir.

Bu bağlamda, iki önemli üst ölçek tasarım ilkesi geliştirilmiştir.

## BİRİNCİ ÜST ÖLÇEK TASARIM İLKESİ

**Kent içi ulaşım bağlantılarında tekerlekli yerine raylı sistem kurmak:**

Her ne kadar kent içinde belli eşikler olsa da, geleceğin Sakarya'sı, kentin alçak katlı morfolojisinin de bir sonucu olarak yayılmaya devam edecektir. Bu türden yayılmış bir kent makroformunun ulaşım altyapısının sağlıklı bir şekilde işleyebilmesi için tekerlekli yerine raylı toplu taşıma sistemleri kurmak büyük önem arz etmektedir.

Bu bağlamda, kentin önemli nüfus jeneratörleri arası işleyecek üç adet raylı sistem hattı önerilmektedir: Üniversite-Kentpark hattı, Otogar - Sanayi - Stadyum hattı, ve Yeni Camii - Çark Caddesi - Yazlık hattı.

## İKİNCİ ÜST ÖLÇEK TASARIM İLKESİ

### En merkezi yapılaşmış kentsel alandan en doğal odak Sapanca'ya kesintisiz - araçsız yaya erişimi sağlamak:

Sakarya kenti, mevcut doğal kaynakları açısından Türkiye kentleri arasında ayrıcalıklı bir konuma sahiptir. Bunların başında ise, Sapanca Gölü gelmektedir. Sapanca Gölü'nün Sakarya kentinin makroformuyla kurmuş olduğu ilişki ve demiryolu hattının uzandığı aks, Sakarya'nın kentsel odağından Sapanca Gölü'ne kadar olan bir sürekliliği sağlayacak potansiyele sahiptir. Bu bağlamda, Demokrasi Meydanı ve Eski Gar yapısından başlayarak, kesintisiz ve araçsız bir biçimde Sapanca Gölü'ne ulaşacak bir peyzaj koridorunun tasarlanması, yaklaşımımızın en önemli ikinci ilkesidir.

YEŞİL KORİDOR olarak adlandırdığımız güzergah, kent içinden başlayarak farklı karakterlerde göle kadar devam eder.



## KENTSEL TASARIM STRATEJİLERİ ve BÖLGELERİ

Yeşil koridoru kent içinde biçim alma stratejileri şu şekilde özetlenebilir: Bugün kent içi yaya hareketleri, Çark Caddesi ve ona eklenen ara sokaklar etrafında örgütlenmektedir. Çark Caddesi, doğubatı aksında süren bir koridordur. Çark Caddesi'nin ana yaya omurgası olması durumu, Gar'ın Mithatpaşa yönüne taşınmasıyla karakter değiştirecektir.

Bu yaklaşımla, tüm koridor için 3'lü bir peyzaj kurgusu geliştirilmiştir:

**DİKİŞ PEYZAJLAR** Atatürk Bulvarı'ndan Maliye Caddesi Kavşağı'na kadar olan alanda, aktif rekreatif düğümler oluşturulması;

**TEĞELLEME** Maliye Caddesi Kavşağı'ndan Yeni Gar a kadar olan alanda, Yeni Gar'ın yaya bağlantılarının sağlanması;

**TUTTURMA** Sapanca Gölü'ne kadar uzanacak yeşil koridorun kesin ama kesintisiz düzenlenmesinin yapılması.

## BİRİNCİ TASARIM BÖLGESİ: DİKİŞ PEYZAJLAR

Aktif rekreatif düğümler, içinde kentsel nitelikleri yüksek, yoğun ve aktif kullanımlı peyzaj programları olarak kurgulanmıştır. Bu bağlamda, dikiş peyzajlar içinde 7 ana program platformu önerilmiştir. Dikiş peyzajlar bölgesinde ana hedef, mevcut araç ve yaya yolu kesitini değiştirmektir. Şemada görüldüğü üzere, özellikle Necdet Güven Caddesi'nde aşırı düzensiz bir trafik söz konusudur. Kontrolsüz bir yol genişliği vardır. Bununla ters orantılı bir trafik yükü söz konusudur.

Aynı yol güzergahında son derece zayıf bir yaya kaldırmı vardır. Öncelikli hedef, Sapanca Gölü'ne kadar uzanacak spor, sağlık, yeşil koridorunun yayalar için rahat ve konforlu başlangıcının oluşturulmasıdır. Ayrıca, pazar yerinin ileride dönüşmesi gündemdedir. Bu yapı adasının yol kesitiyle birlikte çalışması önemlidir.

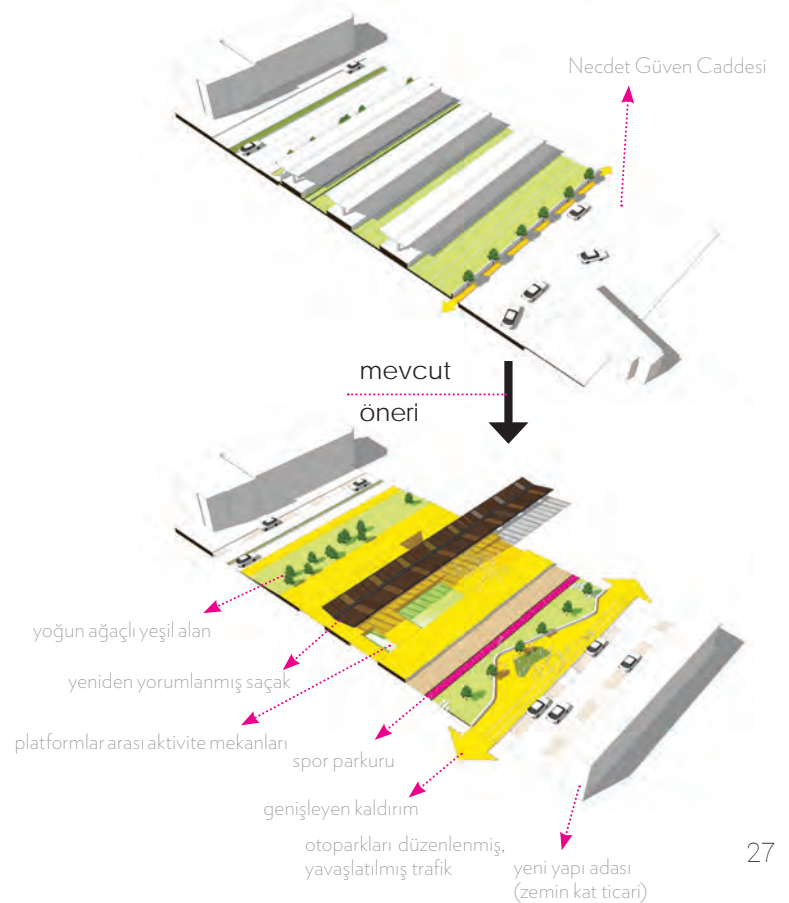






Dikiş peyzajlar bölgesinde önerilen tip kesit, disipline edilmiş bir Necdet Güven Caddesi ile ona eklenen rahat / konforlu bir yaya promenade'ni esas alır. Özellikle Necdet Güven Caddesi'nde aşırı düzensiz bir trafik söz konusudur. Kontrolsüz bir yol genişliği vardır. Bununla ters orantılı bir trafik yükü söz konusudur. Aynı yol güzergahında son derece zayıf bir yaya kaldırımı vardır. Öncelikli hedef, Sapanca Gölü'ne kadar uzanacak spor, sağlık, yeşil koridorunun yayalar için rahat ve konforlu başlangıcının oluşturulmasıdır. "İkinci Üst Ölçek Tasarım İlkesi" nin hayata geçebilmesi için, şu anki Necdet Güven Caddesi kesitinin değişmesi, yayalar lehine iyileştirilmesi, bu caddedeki araç trafiği ile parklanmanın düzenlenmesi ve konforlu bir yürüyüş mekanı sunması gerekmektedir.

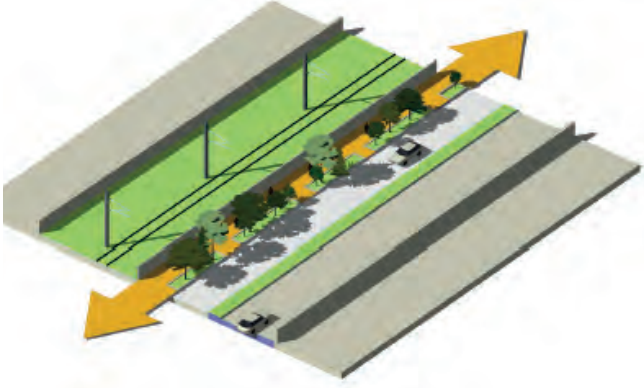
Yolcu platformları ile raylar, bize birer peyzaj ögesi olarak yeni imkanlar sunarlar. Öneri proje, mevcut platformları koruyarak ara mekanları farklı peyzaj havuzlarına dönüştürme fikrini merkeze alır. Mevcut ağaçlar aynen korunurlar ve yeni bitkisel düzenlemelerle desteklenirler.





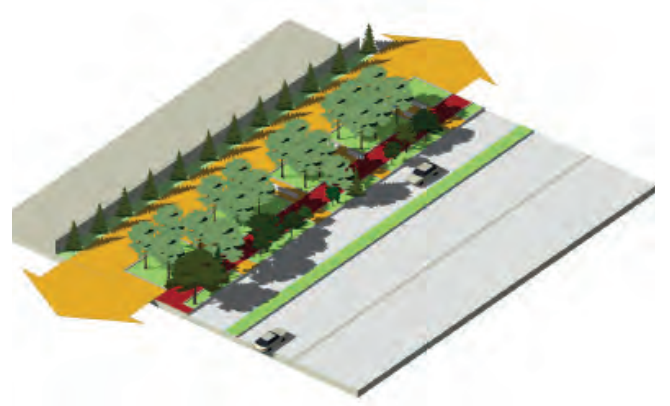






15 yıllık Tüvasaş faaliyeti sırasında önerilen kesit:

Tüvasaş'a hizmet edecek demiryolu hattının 1 e inmesi ile oluşacak yaya koridoru yürüme, bisiklet, koşu gibi tüm kullanımları ortak karşılayacak nitelikte olacaktır.



Tüvasaş ve Özen Kışlası'nın tahliyesinden sonra gerçekleşecek kesit:

Tüvasaş'a hizmet edecek demiryolu hattının ortadan kalkması ile yayalar için ayrılacak bant genişleyecektir.

yeni gara yürüyenler, yeşil koridor boyunca bisiklete binenler, gezintiye çıkanlar, dinlenenler için iç içe geçmiş mekanlar düzenlenecektir.



Bu bölgedeki etaplanabilirlik ihtiyacı, Tüvasaş'a bakım-onarım için giren trenlerin kullanacağı rayların zaman içinde kalkacağı projeksiyonundan kaynaklanmaktadır.

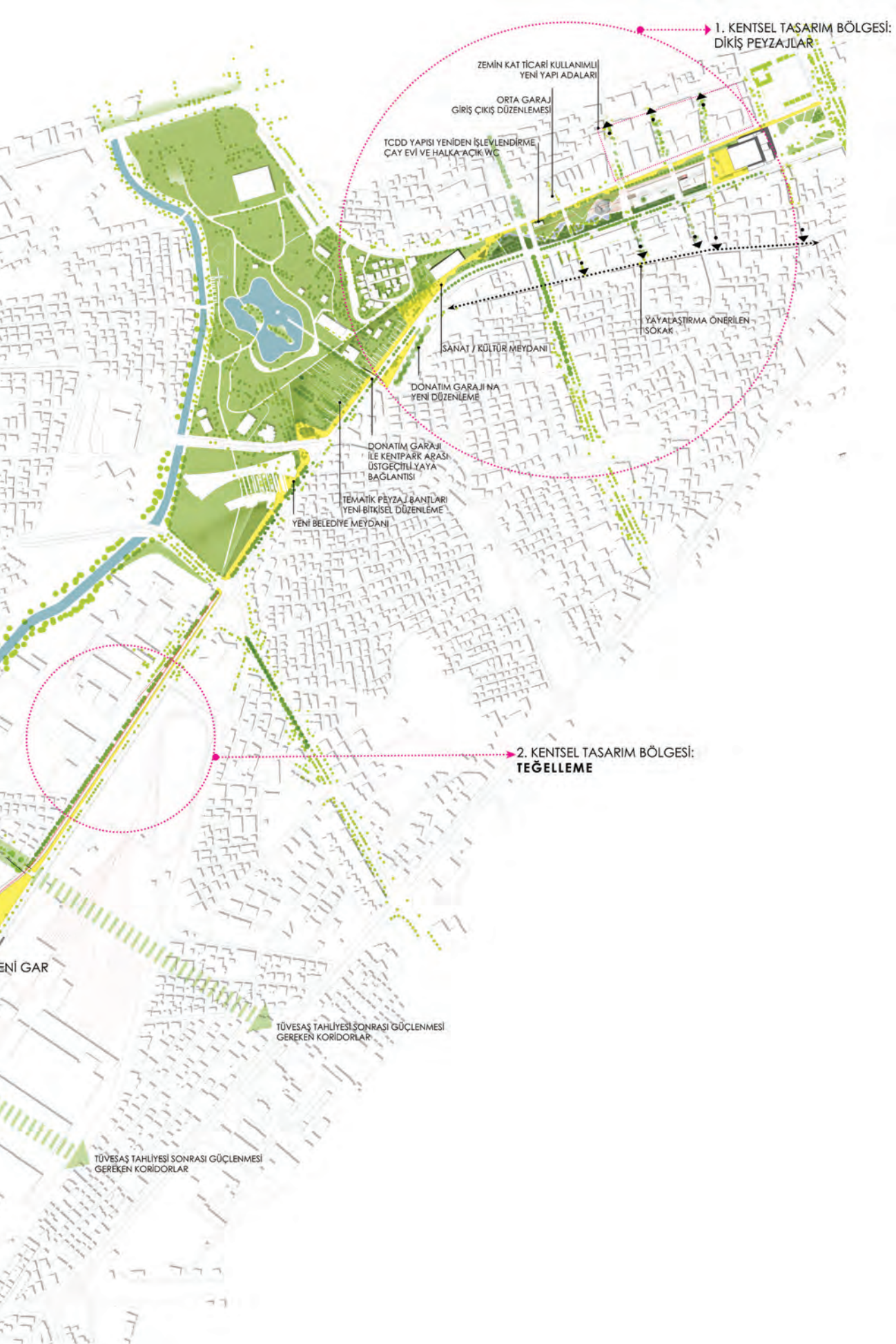
## TASARIM KONSEPTİ

Eski Gar ile Yeni Gar arası ortaya çıkacak kentsel açık alan için önerilen 3lü peyzaj kurgusu bize, eski Gardan yoğun olarak başlayan, ve yoğunluğu giderek azalan bir aktivite örüntüsü verir.

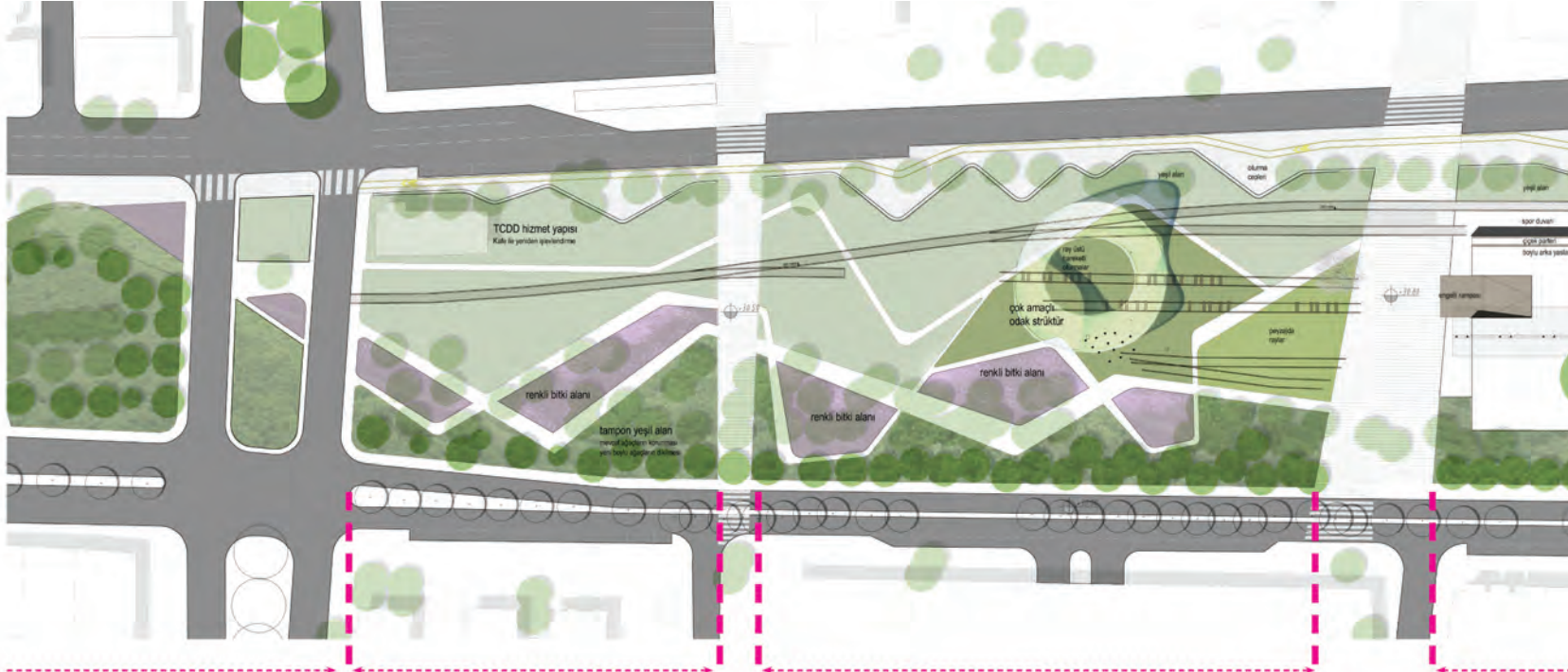
Özellikle dikiş peyzajlar olarak tarif edilen birinci bölge, gerek bitkisel gerekse yapısal düzenlemenin daha belirgin olduğu bir bölgedir.











### 5- ÇAY EVİ

TCDD BİNASININ YENİDEN İŞLEVLENDİRİLMESİ

### 4- GENÇ OYUN

DAR VE SIK SERT ZEMİNLİ PATİKALARLA ÇEVRELENMİŞ TEMATİK YEŞİL ALANLAR İÇİNDE YER ALAN OYUN MEKANLARI

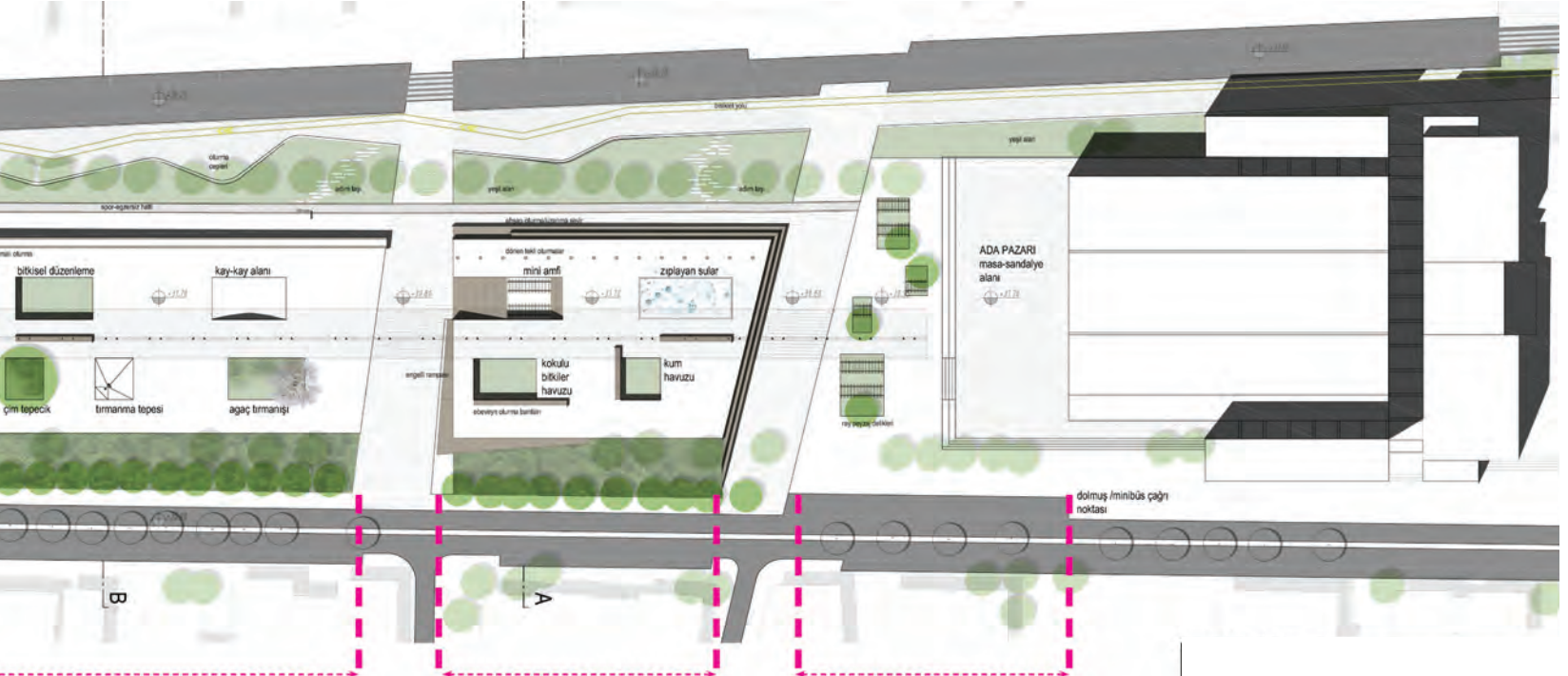
### 3- KARMA OYUN

5-12 VE 13+ YAŞ GRUPLARINA ÇEŞİTLİ OYUN MEKANLARI  
TIRMANMA TEPEŞİ, ÇIĞIRMA DUVARI

dikiş peyzajda dördüncü program platformu:  
Genç oyun alanı ve çok amaçlı yapıdır







YUN

YAŞ GRUPLARINA HİTAP EDEN  
MEKANLARI.

M TEPEÇİK, KAYKAY ZEMİNİ, BİTKİSEL HAVUZLAR, SPOR

## 2- ÇOCUK OYUN

2-6 VE 6-9 YAŞ GRUBUNA  
HİTAP EDEN OYUN  
MEKANLARISU OYUNLARI, KUM HAVUZU, GÜNEŞLENME  
BAŞAMAKLARI, BİTKİ HAVUZLARI

## 1- ADA PAZARI MEYDANI

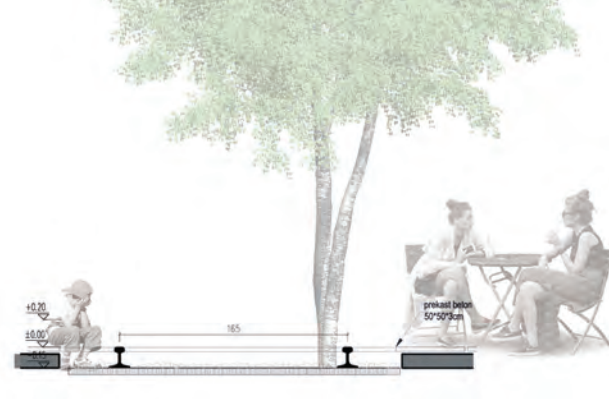
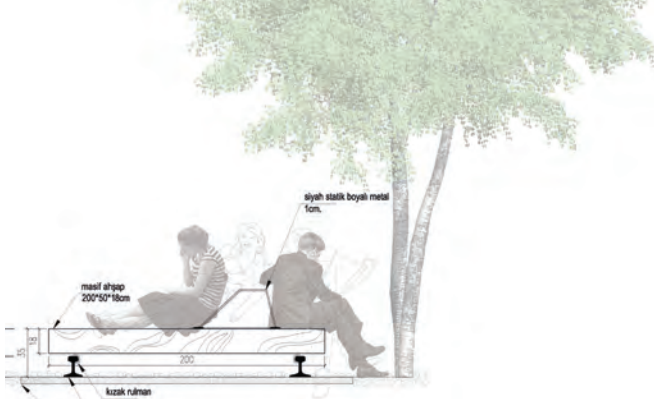
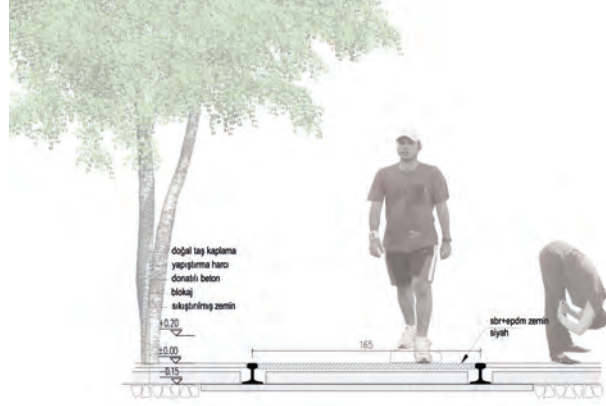
PAZARIN YAYILMA ALANI

MASA VE SANDALYELER İLE PAZARIN  
GENİŞLEYEBİLECEĞİ AÇIK ALANdikış peyzajda birinci program platformu:  
Ada Pazarı Meydanı - pazar yayılma alanı

## PEYZAJ ELEMANINA DÖNÜŞEN RAYLAR

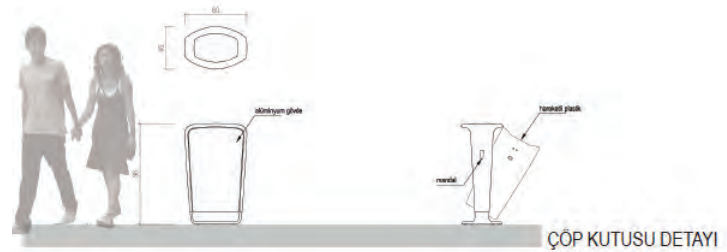
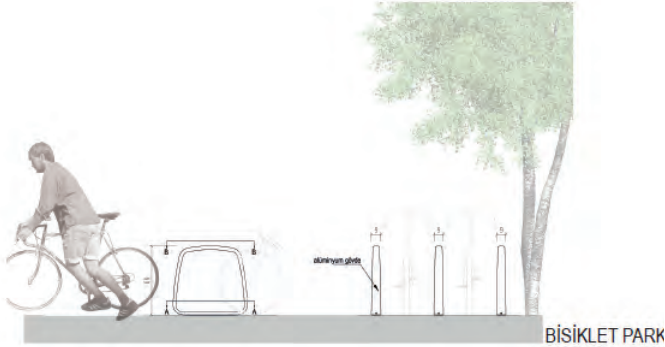
Kentli hafızasında önemli yeri olan, gara ait yapısal elemanların yeni düzenlemede birer peyzaj elemanına dönüşmesi potansiyelleri araştırılmıştır. Bu bağlamda, rayların yeni düzenlemede ara ara kullanıcıların karşısına çıkması düşünülmüştür. Bazen hareketli ahşap oturmaların taşıyıcısı haline gelen raylar, bazen de Adapazarı Garı'nın geçmişi ile bilgi veren bitki havuzları içinde yer alırlar.

Hatlardan bir tanesi, Ada Pazarı Meydanı'ndan başlayarak bir koşu parkuru tarif eder. Yolcu platformları da, dikey bağlatılar için kesilirler ve ortada kalan platformlar çeşitlik aktiviteleri taşıyan mekanlara dönüşürler. Platform saçaklarından bir tanesi, yeni açık alan düzenlemesinde bir peyzaj yapısı olarak yeniden yorumlanır.



## KENT MOBİLYALARI ve DONATILAR

Alana özgü donatı ve yönlendirmenin tasarlanması, kentsel açık alanın kalitesini ve işleyişini olumlu yönde etkileyecektir. Özellikle araç yolu ve yaya ilişkilerinin keşitirdiği kaldırımlarda, çöp kutusu ve aydınlatma direği gibi donatılar için bir bant ayrılması ve bu bant içinde gerekli ankrajların yapılması tasarım esası olarak belirlenmiştir.













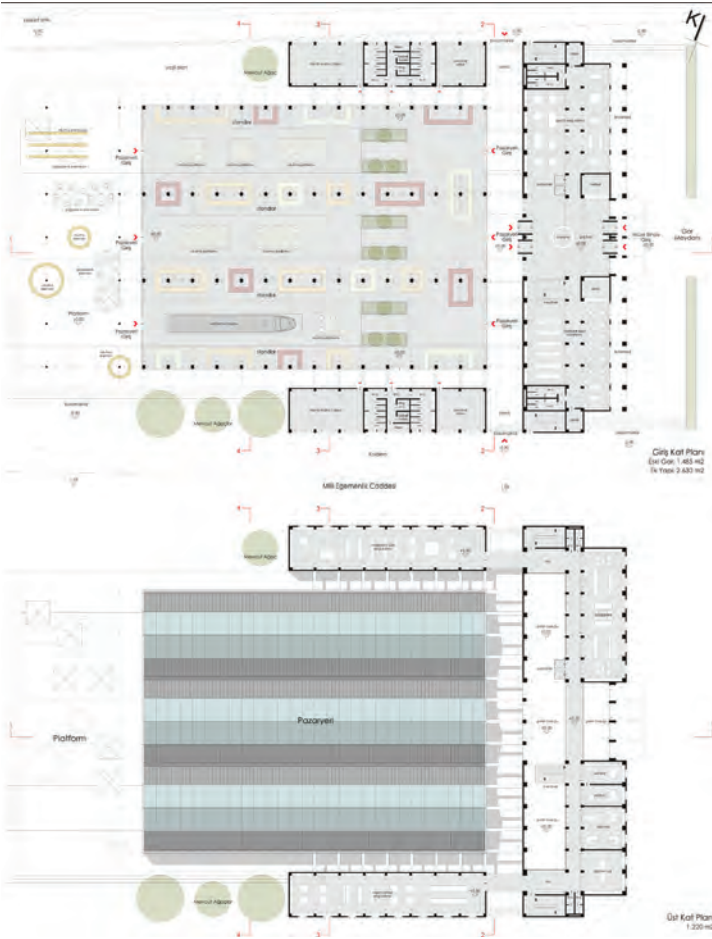
# ESKİ GAR

Bingöl Barka Mimarlık & Danışmanlık

Adapazarı  
Demiryolu  
Müzesi







Mevcut gar binası dönüşümünü konu edinen tasarım sürecinin temel ilkeleri 3 başlık altında özetlenebilir:

- Yapının orijinal karakterinin tespit edilmesi
- Zaman içerisinde yapılan eklerin ayıklanması
- Oluşturulacak senaryoya bağlı mekânsal ve yapısal müdahalelerin belirlenmesi

Gar binası için önerilen senaryo pasif korumacı yaklaşım ya da sil baştan bir müdahale ile yok sayılması yerine, kültürel ve ticari 2 farklı işlevin proje alanında bir arada programlanarak yan yana getirilmesini içermektedir. Söz konusu iki farklı kullanım Ada-Ekspresi Müzesi ve Ada-Pazarı başlıkları altında ele alınmıştır.

## ADA-EKSPRESİ MÜZESİ

Kentin ve kent merkezinin gelişiminde ve kentsel kolektif hafızada önemli bir yere sahip mevcut gar binasının kültürel mirasın bir parçası olarak kabul edilmesi ve korunması benimsenmiştir. Bu noktada yapının “kent ve demiryolu ilişkisini aktaran bir hafıza mekânı – müze” olarak işlevlendirilmesi ve yeniden düzenlenmesi önerilmektedir. Kent tarihinde demiryollarının etkisinin Ada Ekspresi, Adapazarı Garı ve Adapazarı Vagon Fabrikası'nın varlığı ile mekânsal bir düzenleme eşliğinde bir arada aktarılmasının önemi vurgulanmıştır.

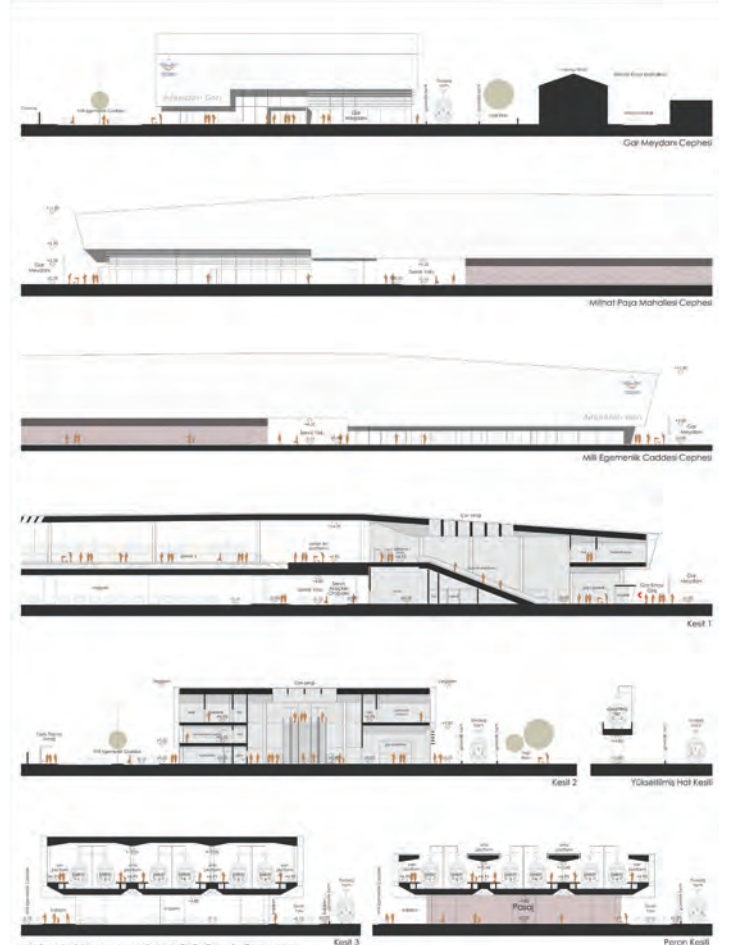




## ADA-PAZARI

Mevcut gar binasına dokunmayacak şekilde ve bu yapıya çevrelenen peronların bulunduğu alanda mevcut üst örtünün strüktürünü de değerlendirerek bir ek (*annex*) yapılması önerilmektedir. Yapılan ekin tek hacimli hafif bir strüktür olması tercih edilmiştir. Çok amaçlı kullanıma imkân tanıyan bu ek yapı özünde bir "Pazar Yeri" (*market hall, markthalle*) olarak nitelenebilir. Küçük ölçekli girişimlere ev sahipliği yapacak bu alan hem kentte mikro-ekonomiyi destekler özellikle bir hizmeti yerine getirecek hem de farklı gelir ve yaş gruplarından kentlileri bir araya getirecektir. Tıpkı bir gar binası ve peronlarında geçmişte yaşandığı türden faklı karşılaşmalara başka bir düzenleme ile aynı noktada tanıklık etme imkânı sağlanmış olacaktır.

Müzenin dinginliği ve sessizliği ile pazar yerinin hareketliliği ve şamatasının bir arada sinerji oluşturarak kentin merkezinde duyarlı ve alçakgönüllü yeni bir çekim noktası oluşturması öngörülmektedir. Önerilen müdahale şekli ile alan hakkında farklı düşüncelere sahip tüm kentlilerin üzerinde rahatlıkla uzlaşacağı bir mekânsal düzenleme geliştirilmesi hedeflenmiştir.







Adapazarı Garı

Adapazarı





# Yeni Gar

Bingöl Barka Mimarlık & Danışmanlık







## GENEL YAKLAŞIM

Mithatpaşa mevkiinde yapılması planlanan yeni gar binası için yerden yükseltilmiş şekilde düzenlenen viyadük tipi istasyon çözümü önerilmektedir. Söz konusu tercihin nedenleri şu başlıklar altında özetlenebilir:

- 15 yıl içerisinde tahliyesi planlanan Tüvasaş'a ait ve 5 yıl içerisinde tahliyesi planlanan Özen Kışlası'na ait büyük alanların kentlinin kullanımına açılması ile bölgenin sakin karakterinin değişeceği, kentsel hareketliliğin artacağı ve zemin kotu kullanımının ön plana çıkacağı öngörüsü
- Mithatpaşa - Şirinevler Mahalleleri ve arka bölgeleri arasında mevcut durumda da kesintiye uğramış yaya ve araç ilişkilerinin zemin kotunda kurulması ve bölgede kentsel geçişliliğin doğu-batı yönünde artırılması







- TÜVASAŞ'ın öngörülen 15 yıllık faaliyetine bulunduğu noktada devam etmesine bağlı olarak çalışanlarının yaklaşık 500 araçlık mevcut otopark ihtiyacının çözümünün dikkate alınması ve bölgenin zemin özellikleri – yeraltı su seviyesinin yüksekliği dikkate alındığında söz konusu ihtiyacı çözmek adına (gelecekte de ortadan kalkacak bir ihtiyaç adına) yeraltında bir imalat yapılmaması
- Geleceğe dair özellikle kentin zemin kotunun kullanım esnekliğinin ve geçirgenliğinin sağlanması
- Platformlar altında otopark olarak düzenlenen temiz 5m. yüksekliğe sahip hacimlerin zaman içerisinde oluşacak değişimlere bağlı olarak farklı kullanımlar (ticaret, toplu taşıma durakları / araç bekleme alanları, vb.) için yeniden düzenlenebilmesi

Milli Egemenlik Caddesi'nin standart yol profili ile 922. Sokak ile buluşması sonucunda mevcut kavşak noktasının gelecekte önemli bir trafik yükünü taşıyacak bir kesişim/düğüm noktası haline gelmesi. Bu noktada tekerli araç trafiğinin çok sayıda yolun katıldığı yükseltilmiş büyük bir kavşak ile çözümünün sağlıklı sonuçlar doğurmayacağı. Söz konusu çözümlerin kentin bu noktasında insan ölçeği ve yaya erişimini zedeleyeceği ve trafik akışını zorlaştıracığı değerlendirilmesi neticesinde yeni gar binasının tüm bu olası soru(n)lara geleceğe dair yanıt üretebilmesi için yerden yükseltilmiş şekilde çözümlenmesi seçeneği benimsenmiştir.

## ANA İLKELER

Tüvaş, Özen Kışlası, Adaray ve yakında yeniden hizmete girecek olan Haydarpaşa-Adapazarı seferi için kullanılacak mevcut hattın çalışabilmesi adına sadece Mithatpaşa Mahallesi tarafında 800m. uzunluğunda zemin kotunda yeni bir hat ve durak için bir platform imalatı önerilmektedir.

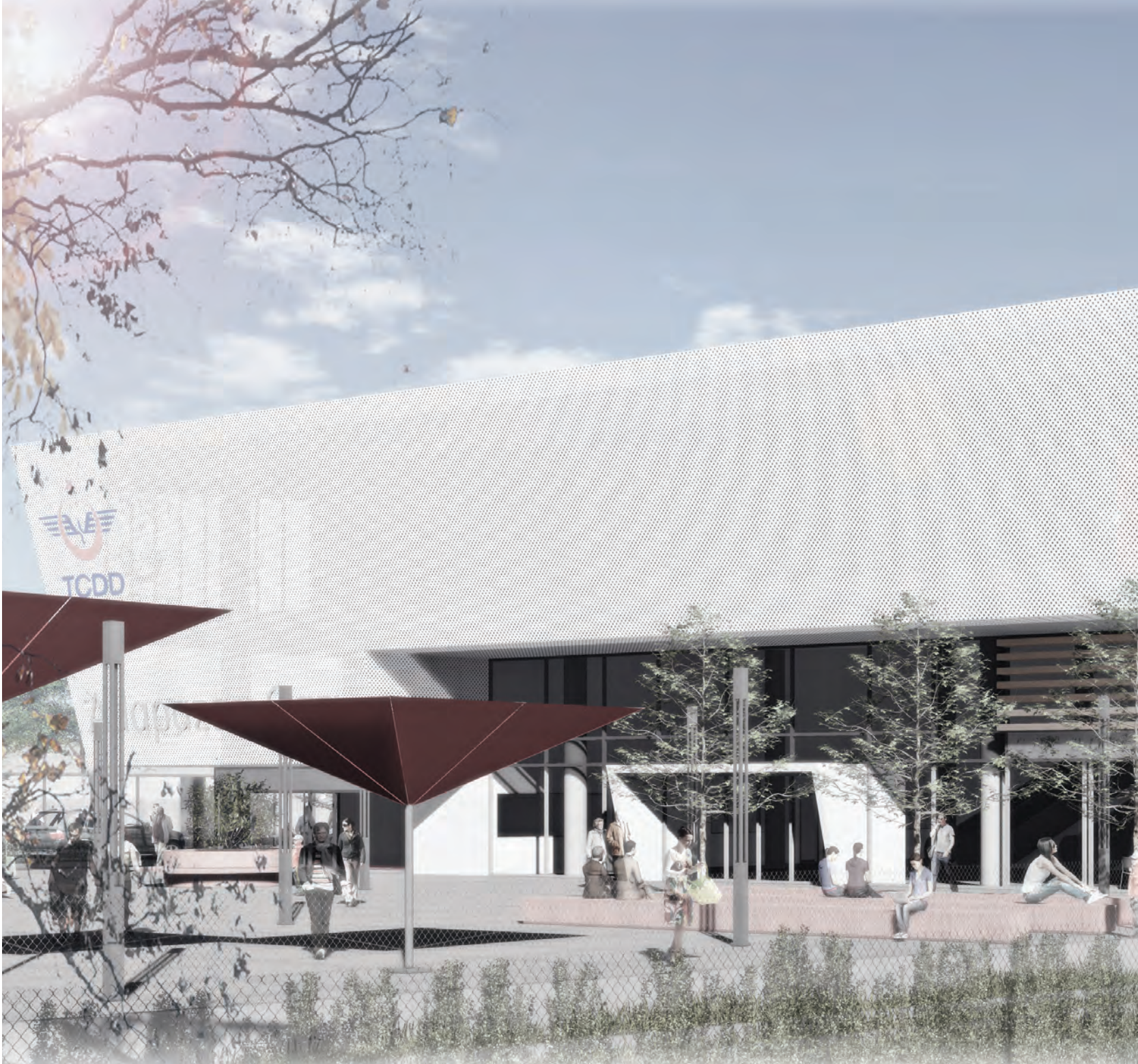
Yeni garın hizmete girmesi, gelecekte kademeli olarak tahliyesi planlanan alanların şehir dışına taşınması ertesinde kent merkezine kadar ulaşan ray hattı ve koruma bandı yaya-bisiklet erişimine ayrılan bir peyzaj bandı olarak düzenlenecektir. Bu hattın diğer bir kullanım alternatifi ise gelecekte kent içi makro ölçekli olası ulaşım planlamasına bağlı olarak daha büyük bir tramvay toplu taşıma ağının bir parçası olarak hizmet vermeye devam etmesidir.

Viyadük tipi istasyon şeklinde önerilen yeni gar binası ve peronlarına erişecek yükseltilmiş hat ise Adaray Maltepe-32 Evler durağının yaklaşık 250 m. kuzeyinde 32 Evler Camii yakınında %2,5 eğim ile mevcut hattan ayrılarak yükselmeye başlayacaktır. Yaklaşık 300m. sonra 922. Sokak noktasında söz konusu rampa hat 6.10 kotuna ulaşmakta ve altında araç trafiği için gerekli temiz 5m. yüksekliği sağlamaktadır.

Böylelikle karayolu çözümü zeminde mevcut haliyle işleyebilmektedir.

Yukarıda aktarılan nedenler bağlamında ve önerilen yöntemler ile geleceğe yönelik pek çok kullanım alternatifini barındıran, en esnek ve farklı senaryolara uygun niteliği gösteren yükseltilmiş yeni gar binası çözümü benimsenmiştir.

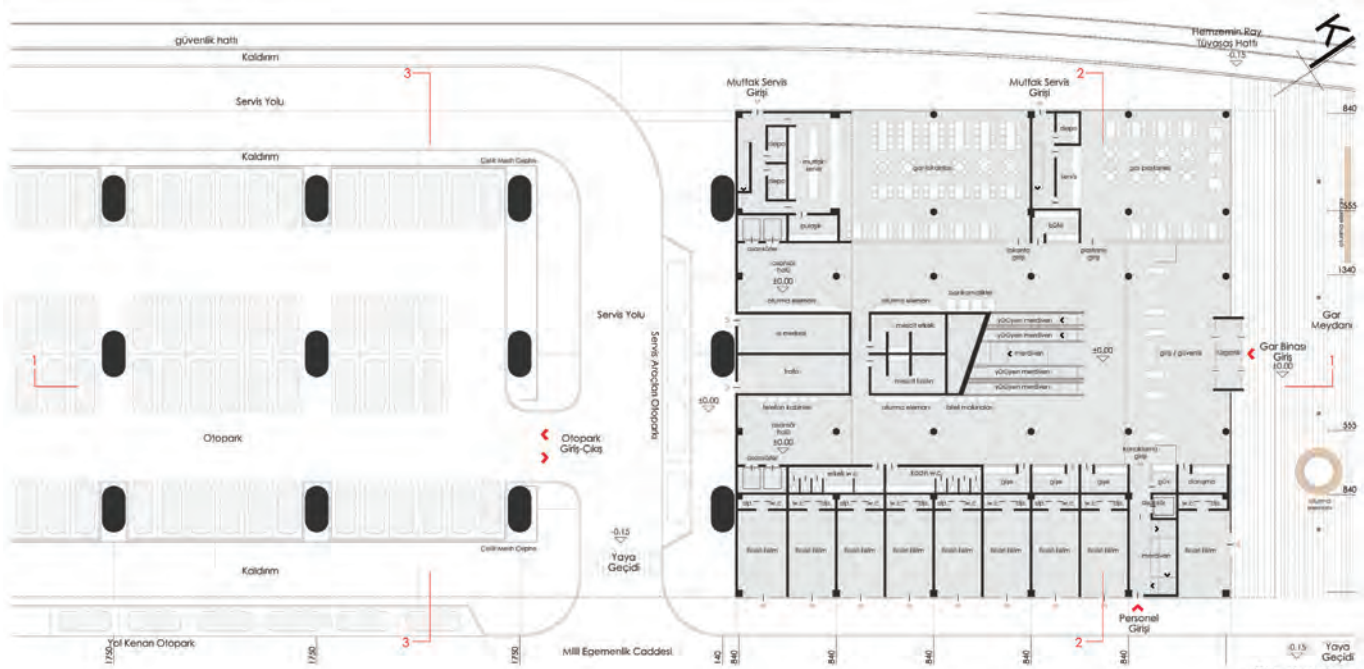




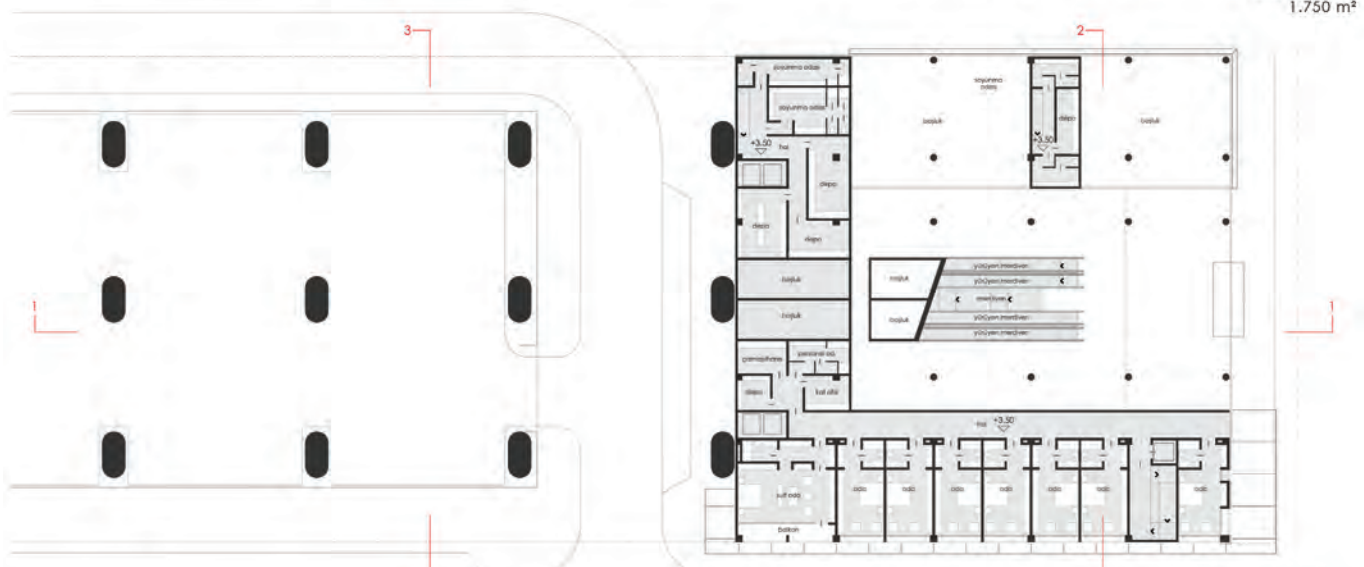




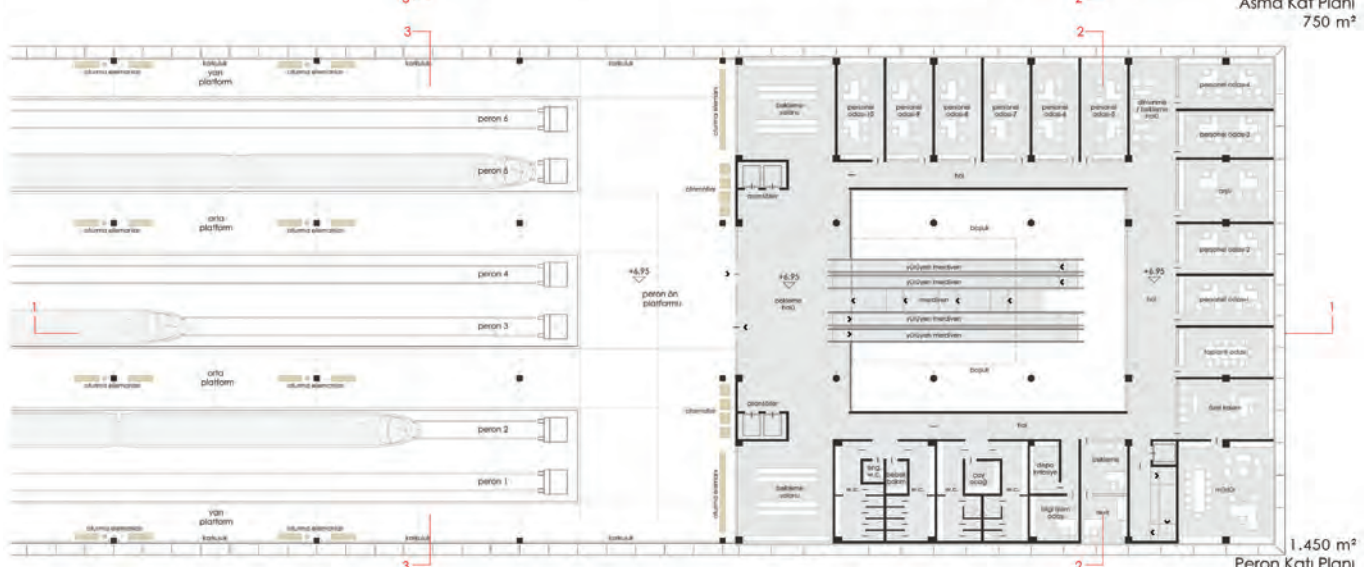




Giriş Kat Planı  
1.750 m<sup>2</sup>

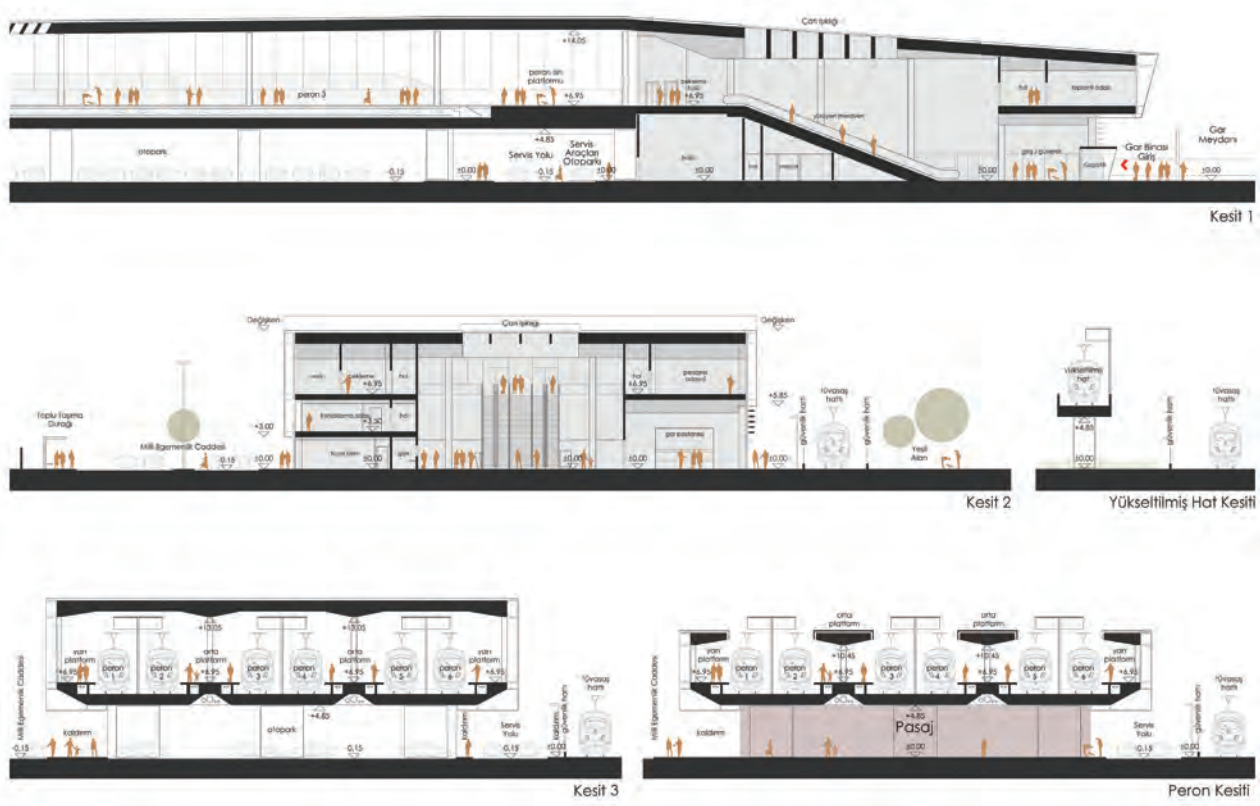


Asma Kat Planı  
750 m<sup>2</sup>



Peron Katı Planı  
1.450 m<sup>2</sup>





### Gar Binası Mekânsal Organizasyonu

Yeni gar binasının işleyiş şeması basit ve nettir. Gelen ve giden yolcular peronlar (6.95) ve gar meydanı (0.00) arasında düzenlenmiş başlangıç ve bitiş noktalarında geniş holleri olan ve bina içerisinde herhangi başka bir noktaya uğramayan merdiven, yürüyen merdivenler ve asansörler ile erişimlerini sağlamaktadır.

İdari birimler peronların kotunda; ticari birimler, yemeiçme birimleri ve gişeler meydan kotunda çözümlenmiştir. Ara kotta ise misafirhane yer almaktadır. Peronlarda gar binasının aksi istikametinde acil çıkış merdivenleri tesis edilmiştir. Güvenlik kontrolünün gar binası girişinde yapılması önerilmektedir.

Yapının içinde yer aldığı alanın sınırlı ölçülere sahip olması nedeniyle yapının kabuğunu beyaz renkte çelik dokuma (mesh) yüzeyden oluşan ikinci bir cidar tanımlamaktadır. Rengi ve gözenekli dokusu ile insan ölçeğinde hafiflik etkisi yaratması hedeflenmiştir.







Promim Çevre  
Düzenleme Kentsel  
Tasarım

IND  
[Inter.National.Design]  
Kentsel Tasarım ve  
Mimarlık



### **Ekip**

Arman AKDOĞAN, Y.Mimar  
Felix MADRAZO, Y.Mimar  
Davide GRANDI, Mimar  
Eleanora ZAMBON, Mimar  
Emin BALKIŞ, Y. Mimar

### **Yardımcılar**

Oğuz Can YÜREK, Öğrenci

IND çalışmalarını, konumu Rotterdam, Hollanda ve İstanbul olan iki stüdyodan yürütmekte. Şirketin ismi kurucu ortaklarının Arman Akdoğan (Türkiye) ve Felix Madrazo (Meksika) farklı özgeçmişleri ile Hollanda' da buluşup bir araya gelen konumundan yola çıkıyor ve birçok farklı ülke şehirlerindeki proje çalışmaları ile ismini IND [Inter.National.Design], (Uluslararası Tasarım) ofisi olarak tanımlamakta. IND'nin tasarım yaklaşımının tanımı, Avrupa, Latin Amerika ve Asya'nın kültürünün, bilgisinin ve geçmişlerinin getirdiği farklı birikimleri harmanlayan bir çalışma, üretim disiplini kurmak.

IND nin kuruluş tarihi 2007 yılında İspanya'da 170 ünitelik, 22.000 m'lik uluslararası sosyal konut yarışmasını kurucu ortakları ile kazanıp, uygulama projelerini kısa sürede hazırlayıp binanın inşaaata geçmesi ile başlamış (Bitiş 2011). IND Kuruluş tarihinden itibaren birçok temada ve ölçekte çalışmakta. Hollanda daki çalışmalar, Venlo da Köprü, Amsterdam da radyo İstasyonu, Utrecht te 300 konutluk masterplan. Latin Amerika da Riviera Maya ile ilgili tourism araştırmaları ve Heerhugowaardbeldesindekentseldönüşümprojelerini içeriyor.





Promim, kurulduğu 1995 yılından bu yana deneyimli ve dinamik tasarım ekibiyle kentsel çevreye ilişkin pek çok proje gerçekleştirmiştir. Ulusal ve uluslararası düzeyde kentsel tasarım, kentsel yenileme, yeni gelişme alanları tasarımı, kentsel sağlıklıştırma ve çevresel tasarım alanlarında faaliyet gösteren firmanın genel müdürlüğü aynı zamanda kurucu ortak olan Y. Şehir Plancısı Can Kubin tarafından sürdürölmektedir.

Kentsel mekana katkı sağlamayı temel alan bir yaklaşımla farklı ölçek ve kapsamda birçok projeyi başarıyla tamamlamış olmanın yanı sıra, Promim mensupları 1989 yılından itibaren çeşitli uluslararası, ulusal ve davetli yarışmalarda pek çok ödöl kazanmıştır.

### **Ekip**

Can KUBİN, Y.Şehir Plancısı  
Zeynep ERAYDIN, Dr. Şehir Plancısı  
Mehmet Akif ÖZMEN, Y. Şehir Plancısı  
Yüksel ÇETİNKAYA, Peyzaj Mimarı

### **Yardımcılar**

Artun GÜRKAN, Öğrenci







# Sakarya Gar Kentsel Tasarım

Promim







Sakarya ili demiryolu ulaşım bağlantıları değerlendirildiğinde özellikle batı ve doğu arasında önemli bir noktada bulunmaktadır. Kentin İstanbul metropolüne yakınlığı, kentin dinamiklerinde de etkin rol oynamaktadır. Son yıllarda büyük gelişim gösteren kent içerisinde projeye konu olan mevcut Gar binası kentin kalbinde yani merkezinde yer almaktadır. Kent kimliğinin ve belleğinin de bir parçası olan Gar binasının işlev değiştirmesi ve bununla beraber Sakarya kenti için yeni bir Gar önerisi projenin temel amacı olarak ortaya konmuştur. Proje kapsamında yapılan analitik çalışmalar sonucu Sakarya kentinin yeni gelişme alanı olan Maltepe Bölgesi yeni gar önerisinin yapılması gerekli yer olarak belirlenmiştir. Bu tespit doğrultusunda kent genelinde ulaşım ve dolaşım önerileri ile beraber kullanım önerilerinde bulunulmuştur. Maltepe'deki Yeni Gar ile merkez arasındaki bağlantıyı sağlayan bölücü nitelikteki alan ise Sakarya kenti içinde önemli ve bütünleştirici bir kamusal koridor olarak ortaya konmuştur. Bu koridorun başlangıç noktası eski Gar Binasının kültürel faaliyetlerle kente yeniden kazandırılması öngörülürken, bitiş noktası olan Maltepe Garı için ik farklı mimari tasarım alternatifinde yeni odak noktası tartışılmıştır.



- 1. Mevcut Gar binası ve yakın çevresini içine alan merkez odağı, yaya, toplu taşıma ve özel araç ulaşımının kesiştiği ve iç içe bulunduğu odaktır. Bu anlamda, bu alan için geliştirilecek tasarım kararlarında bu birlikteliğin yarattığı sorunlar ile potansiyeller göz önünde bulundurulmalıdır.
- 2. Kentpark ile yakın çevresinin içine alan bölgede özellikle kavşa noktaları ile doğu batı yönünde kurulan ilişkiler, duraklar ve odak noktaları ön plana çıkmaktadır. Bu noktada özellikle yakın çevre yerleşim alanlarına servis veren durak noktalarının yer alması kent içindeki önemi göz önünde bulundurulmalıdır.
- 3. Alanının güneyinde, Maltepe bölgesinde Tüvasaş ve yakın çevresindeki odak noktası demiryolu ile Çar deresinin birleştiği nokta niteliğindedir. Bu alan içerisinde demiryolu ile birlikte Çark deresi de bir eşik oluşturmaktadır. Bu alanlarda doğu ve batı yönündeki ilişkilerin kurulması bu alanda daha da önem kazanmaktadır.

Bu 3 ulaşım odağı dışında kalan proje alanı özellikle demiryolu çevresinde bulunan geçirimsiz kullanımların yer aldığı Milli Egemenlik Caddesi üzerindeki lineer alandır. Bu alanda gerek servis gerektiren kullanımların yer almaması gerekse erişilebilirlik açısından zayıf olmasından dolayı toplu taşıma ve diğer ulaşım modları oldukça seyrek şekilde yer almaktadır.







## KENTSEL ODAKLAR ve İLİŞKİLER

Proje alanı Sakarya kent merkezine yakınlığı ve çevresindeki kullanımlar ile beraber kent içinde önemli bir yere sahiptir. Merkeze yakınlığından dolayı ise birçok önemli odak noktası ile yakın ilişki içerisinde.

Kentsel odaklar ve ilişkiler değerlendirildiğinde kent merkezinin ve çevresinin etrafında odaklanan kullanımların ve donatı alanlarının önemli bir çekim merkezi olduğu görülmektedir. Bu alandaki Orhan Camii ise en önemli kentsel odaklardan biri olarak ortaya çıkmaktadır. Aynı zamanda Sakarya'nın kimlik öğelerini de içinde barındıran merkez alanda konut dışı kullanımların yoğunlaştığı alanlar gözlenmektedir.

Güneye doğru ilerledikçe demiryolunun doğu ve batısında farklı koridorlar boyunca yoğunlaşan odak noktaları gözlenmektedir. Proje alanının orta bölümünde bu anlamda en önemli odak şüphesiz Kentpark olarak ortaya çıkmaktadır. Kentpark'ın üzerinde devam ettiğimizde Mesire alanları ile beraber Atatürk Stadı ve Lunapark alanları yer almaktadır. Diğer yönde ise Yeni Bosna Caddesi üzerinde kültür merkezi oluşumları ile beraber alışveriş birimleri ve merkezi bulunmaktadır.

Alanın güneyine Maltepe bölgesine doğru ilerlendiğinde, proje alanı içinde önemli bir odak gözükmemektedir. Ancak Tüvasaş'ın hemen arkasında yer alan Ormanpark ile Hastane kent içinde önemli yere sahiptir. Diğer yandan ise Serdivan gelişimi alanı batıdan besleyen en önemli koridorlardan biri olarak göze çarpmaktadır.

Haritaya bu çerçeveden bakıldığında merkezle kurduğu güçlü etkileşimin yanı sıra proje alanı batıda Şeker Yaklaşımı doğuda Erenler Yaklaşımı ve güneyde ise Serdivan Yaklaşımı ile beslenmektedir. Bu koridorların alan ile kurdukları ilişkiler tasarım sürecini etkileyen en önemli unsurlar olarak ortaya çıkmaktadır.

## YEŞİL ve AÇIK ALANLAR

Alan içinde ve yakın çevresindeki yeşil ve açık alanlar, park ve rekreasyon alanları dışında bitki dokusu çerçevesinden de değerlendirilmiştir. Bu anlamda bakıldığında en önemli yeşil ve açık alanlar Kentpark, Ormanpark ve merkezde yer alan Atatürk Parkı olarak göze çarpmaktadır. Bunların dışında alan geneline yayılmış, küçük ölçekli mahalle parkları ile oyun alanları bulunmaktadır. Demiryolunun kendisi ise lineer bir yeşil ve açık koridor potansiyeli taşımaktadır.

## KENTSEL ARAYÜZ

Yapılan analitik çalışmada demiryolu hattının çevresi ile kurduğu ilişkiler 3 bölgede değerlendirilmiştir. Buna göre merkez bölgesi her iki yönde yoğun etkileşimin olduğu bölge iken, orta bölüm Kentpark tarafından tek yönlü etkileşimin olduğu bölge olarak göze çarpmaktadır. Askeriyenin bulunduğu orta bölümde çıksa bir bant boyunca hiç bir etkileşimin bulunmadığı bir bölge bulunmaktadır. Sonuncu bölge ise tek taraflı olarak konut etkileşiminin yer aldığı bölge olarak ortaya çıkmaktadır.



## BÖLGELER

### Birinci Bölge: Merkez bölgesi

Kentin merkez bölgesinde doğu ve batı yönünde etkileşimin oldukça fazla olduğu ve aktif kullanım alanlarının bulunduğu bölgedir. Meydanlar ve açık alanlar ile yayalar açısından da odak niteliğindeki bölge içerisinde yoğunlukla ticaret kullanımı yer almaktadır.

### İkinci Bölge: Kent Park ve Çevresi

Proje alanı içinde daha az aktif kullanılan daha çok Kentpark'ın varlığı ile ön plana çıkan bölgedir. Bölgenin batı kısmında sosyal ve kültürel aktiviteler yer alırken doğu kısmı ticaret ve konut kullanımı yer almaktadır.

### Üçüncü Bölge: Maltepe ve Tüvasaş Çevresi

Türkiye Vagon Sanayi'yi ve askeri kışlayı içerisinde barındıran bu alan, kamusal alanların en az bulunduğu bölgedir. Bu anlamda kent ve alan genelinde daha çok pasif kullanım alanlarının ve cephelerin bulunduğu bölgedir.

## YER SEÇİMİ ve DEĞERLENDİRME

Yapılan analitik değerlendirmeler sonucunda özellikle Mevcut Gar yapısının konumu itibari ile kentsel ilişkilerin en güçlü şekilde kurulabileceği bir odak noktası niteliğinde olduğu ortaya çıkmaktadır. Bununla beraber mevcutta çevresinde oluşan kullanım çeşitliliği de bölgenin güçlü yanı olarak değerlendirilmektedir. Diğer yandan kent içerisinde sıkışık kalması, çevresinde yarattığı ulaşım sorunları ve kenti doğu-batı yönündeki bölücü etkisi alanın en önemli sorunlarındanır.

Mithat Paşa'da öngörülen Gar alanı gerek kentsel ilişkiler gerekse ulaşım ve dolaşım bağlantıları açısından en zayıf olan nokta olarak ortaya çıkmaktadır. Bununla beraber alanın

etrafında içine kapalı kullanım alanları Gar gibi çok etkin kullanılması beklenen bir yapı açısından kamusal anlamda ciddi sorunlar yaratmaktadır. Diğer yandan alanın sunduğu oldukça kısıtlı alanın, Gar ve çevresinin gereksinimlerini karşılamada zaman içerisinde yetersiz kalacağı düşünülmektedir.

Maltepe bölgesinde yer alan ve Gar ve çevresinin gereksinimlerini karşılama potansiyeline sahip alan erişilebilirlik ve ulaşım bağlantıları üzerinde olması nedeni ile mevcut Gar ile benzer özellikler taşımaktadır. Bu alanda öngörülen Gar yapısının en büyük katkısı ise merkeze kadar devam eden mevcut demiryolu hattının kent genelinde bağlayıcı ve bütünleştirici bir koridor olarak ele alınmasını sağlamak olarak değerlendirilmektedir.

Proje kapsamında yapılan analiz ve sentez çalışmaları doğrultusunda, tasarım seçkisi içerisinde Sakarya kentinin gelişimine uygun olarak bir yol seçilmiştir. Buna göre yeni önerilecek gar binasının Maltepe'de yer seçmesinin kentin gelişim dinamiklerine daha uygun olduğuna karar verilmiştir. Mithat Paşa'da önerilecek bir garın zaman içerisinde kentte yeniden bir bölücü unsura dönüşmesinin oldukça büyük bir olasılık olduğu değerlendirilerek, Maltepe'den merkeze kadar uzanan koridorun bir kamusal koridor olarak ele alınmasının ve kente kazandırılmasının daha uygun olduğu düşünülmektedir.

Bu koridorun kent ile ilişkisinin daha güçlü bir şekilde kurulmasına olanak sağlamak amacı ile özellikle kamusal alanların yoğunlukla bulunduğu batı bandı ile ilişkinin yaya ve yeşil alanlarla kurulması tasarım yaklaşımının bir parçası olarak belirlenmiş ve bu durumda tek taraflı bir yol sistemi üzerinde tasarım şekillendirilmiştir. Mevcut Gar binası ise ilk aşamada kentin kimliğinin bir parçası olarak değerlendirilmiş ve yeniden işlevlendirilerek korunmasına karar verilmiştir.

## TASARIM YAKLAŞIMI ve KONSEPT: DOKU SÜREKLİLİĞİ

Doku sürekliliği konsepti, proje alanı ve çevresinde gözlemlenen doğu-batı ve kuzey-güney düzlemlerindeki kentsel doku kırılmalarını hedef almakta, kent dokusunun çeşitlenerek bütünleşmesini amaçlamaktadır.

Doğu-batı düzleminde kent merkezi ve yeni gelişme alanları arasında uzanan hat, eski vagon fabrikası ve askeri alan gibi kamusal yüzü zayıf alanlardan geçmekte; kopuk iki kent parçası üretmektedir. Kuzey-güney doğrultusunda ise bu hattın geçirgenliğinin yetersizliği sonucu oluşan iki kent dokusu ve bu dokular içerisinde yer alan yeşil alanların proje alanı ile ilişkilerinin zayıflığı gözlemlenmektedir.

Doku sürekliliği konsepti; kenti bölen bu kırılmaları 2 katmanlı bir tasarım kurgusu içerisinde bütünleştirmeyi amaçlamaktadır.

Birinci katman doğu batı hattında kamusal hayatı ve kullanımların çekiciliğini dengelemekte iken; ikinci katman kuzey-güney düzleminde, temelde Çark Deresi ve diğer yeşil alanlar ile bağlantı kurarak projeye bütünleştirici bir kentsel açık alan işlevi kazandırmayı amaçlar.



## KENTSEL İKLİM

Kent merkezi ve kentin dışı kullanan alanlar ile ilgili olarak, Gar ve çevresindeki alanların iklimsel olarak değerlendirilmesi için, Gar çevresindeki alanların iklimsel olarak değerlendirilmesi için, Gar çevresindeki alanların iklimsel olarak değerlendirilmesi için.



## YEREL / KIBLA

Kentin doğu ve batı yönünde yer alan alanların iklimsel olarak değerlendirilmesi için, Gar ve çevresindeki alanların iklimsel olarak değerlendirilmesi için, Gar ve çevresindeki alanların iklimsel olarak değerlendirilmesi için.



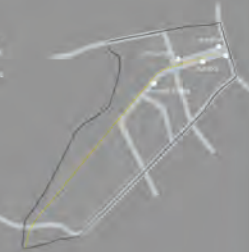
## İKLİM - DOLAŞIM

Mevcut yapıların iklimsel olarak değerlendirilmesi için, Gar ve çevresindeki alanların iklimsel olarak değerlendirilmesi için, Gar ve çevresindeki alanların iklimsel olarak değerlendirilmesi için.



## TRAFİKLERİK

İklimsel olarak değerlendirilmesi için, Gar ve çevresindeki alanların iklimsel olarak değerlendirilmesi için, Gar ve çevresindeki alanların iklimsel olarak değerlendirilmesi için.



## MİKROKİMLİK

Gar yapısının iklimsel olarak değerlendirilmesi için, Gar ve çevresindeki alanların iklimsel olarak değerlendirilmesi için, Gar ve çevresindeki alanların iklimsel olarak değerlendirilmesi için.



## 1. MEVCUT GAR

(3)

Mevcut Gar Binası çevresindeki alanlar ile beraber kenti merkezin en önemli odak noktalarından biri olarak bulunmaktadır. Kenti içine alan alanlar, yapı alanları, meydan ve sokaklar yakınında kentsel işlevlerin yoğun olduğu bir alanda yer almaktadır.



(1)

Mevcut Gar Binası ve buradaki alanlar ile beraber kentin güneybatı yönünde yer alan alanlar, yapı alanları, meydan ve sokaklar yakınında kentsel işlevlerin yoğun olduğu bir alanda yer almaktadır.



(3)

Mevcut Gar konum itibarıyla kentin en çok servis alan noktalarından birinde yer almaktadır. Bu alanda mevcut yapı ve yapı alanlarının en yoğun olduğu alan olarak da ortaya çıkmaktadır.



(3)

Kent merkezinde bulunan mevcut Gar yapısı yakın çevresinde oldukça yoğun kullanım alanı taşımaktadır. Bu alanda mevcut yapı ve yapı alanlarının en yoğun olduğu alan olarak da ortaya çıkmaktadır.



(2)

Mevcut Gar yapısı özellikle çevresindeki alanlarla birlikte, kenti ve kentin dışı alanları bir arada kullanılmaktadır. Ancak, diğer yarıdan alanın en yoğun olduğu alan olarak da ortaya çıkmaktadır.



## 2. MİTHATPAŞA

(1)

Mithatpaşa Garı çevresindeki alanlar ile beraber kenti merkezin en önemli odak noktalarından biri olarak bulunmaktadır. Kenti içine alan alanlar, yapı alanları, meydan ve sokaklar yakınında kentsel işlevlerin yoğun olduğu bir alanda yer almaktadır.



(2)

Mithatpaşa'da geliştirilen Gar yapısı ile kenti genelinde doğu-batı yönünde kullanım alanlarının artmasıyla beraber, çevresindeki alanlar ile beraber kenti merkezin en önemli odak noktalarından biri olarak da ortaya çıkmaktadır.



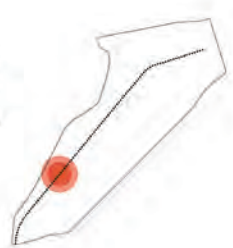
(1)

Mithatpaşa konum itibarıyla kentin en çok servis alan noktalarından birinde yer almaktadır. Bu alanda mevcut yapı ve yapı alanlarının en yoğun olduğu alan olarak da ortaya çıkmaktadır.



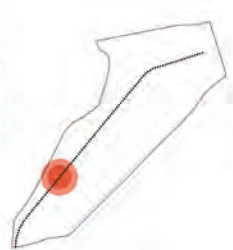
(1)

Mithatpaşa bölgesindeki yapı alanlarının yoğunluğu nedeniyle, kenti merkezin en önemli odak noktalarından biri olarak da ortaya çıkmaktadır.



(1)

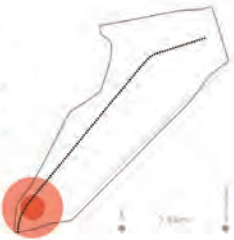
Mithatpaşa'da geliştirilen Gar alanı, kenti genelinde doğu-batı yönünde kullanım alanlarının artmasıyla beraber, çevresindeki alanlar ile beraber kenti merkezin en önemli odak noktalarından biri olarak da ortaya çıkmaktadır.



## 3. MALTEPE

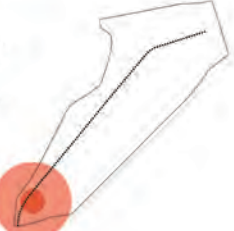
(2)

922 Sokak ile kentin doğu ve batısını bağlayan noktadır. Kentin güneyine hizmet veren alan ve yapı alanları bu noktada yoğunlaşmaktadır. Bu alanda Mithatpaşaya göre daha az bir nüfus yoğunluğu olan alanlardan oluşmuş olarak değerlendirilmektedir.



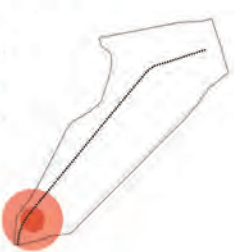
(3)

Maltepe'de geliştirilen Gar alanı ile beraber kentin güneybatı yönünde yer alan alanlar, yapı alanları, meydan ve sokaklar yakınında kentsel işlevlerin yoğun olduğu bir alanda yer almaktadır.



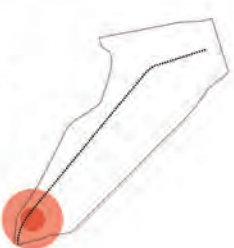
(2)

Maltepe bölgesinde özellikle kentin doğu-batı yönünde yer alan alanlar, yapı alanları, meydan ve sokaklar yakınında kentsel işlevlerin yoğun olduğu bir alanda yer almaktadır.



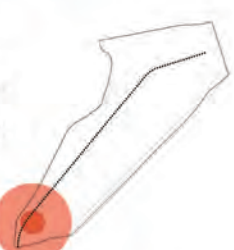
(2)

Kent merkezinde bulunan mevcut Gar yapısı yakın çevresinde oldukça yoğun kullanım alanı taşımaktadır. Bu alanda mevcut yapı ve yapı alanlarının en yoğun olduğu alan olarak da ortaya çıkmaktadır.



(3)

Maltepe bölgesinde yer alan alanlar ile beraber kentin güneybatı yönünde yer alan alanlar, yapı alanları, meydan ve sokaklar yakınında kentsel işlevlerin yoğun olduğu bir alanda yer almaktadır.



## Değerlendirme

(12)

Yapılan analizler değerlendirilmesi sonucunda özellikle Mevcut Gar yapısının konumu itibarıyla kenti merkezin en önemli odak noktalarından biri olarak ortaya çıkmaktadır. Bununla beraber mevcut çevresinde oluşan kullanım alanları da bölgenin güçlü yanı olarak değerlendirilmektedir. Diğer yarıdan kenti genelinde servis alanı olarak, çevresinde yer aldığı alanlar ve kenti doğu-batı yönünde bağlayan önemli alanlar en önemli sonuçlardır.

(6)

Mithatpaşa'da geliştirilen Gar alanı, kenti genelinde doğu-batı yönünde kullanım alanlarının artmasıyla beraber, çevresindeki alanlar ile beraber kenti merkezin en önemli odak noktalarından biri olarak da ortaya çıkmaktadır. Bununla beraber, kenti merkezin en önemli odak noktalarından biri olarak da ortaya çıkmaktadır.

(12)

Maltepe bölgesinde yer alan alanlar ile beraber kentin güneybatı yönünde yer alan alanlar, yapı alanları, meydan ve sokaklar yakınında kentsel işlevlerin yoğun olduğu bir alanda yer almaktadır. Bununla beraber, kenti merkezin en önemli odak noktalarından biri olarak da ortaya çıkmaktadır.

## TASARIM KONSEPTİ

1. Katman - ŞERİTLER: Eski ve yeni kent arasında bağlantıyı sağlayan omurga; hat boyunca çevre kent dokusu ile duyarlı kullanımlar sağlamaktadır.

Komşu kent parçalarının ihtiyaçlarına cevap veren; merkezi bölümlerde günlük kullanımlar sağlarken, çöküntü alanlarında büyük çekici aktivitelerle kullanım dengesi ve sürekliliği sağlayan omurga / şerit.

2. Katman - BAĞLAR: Bölünmüş kuzey-güney kent parçalarını yeşil alanları kullanarak proje alanında birleştirmektedir. Kentsel mekan içinde kentleşme sonucu giderek azalan yeşil alanlar, insanların yeşil alan ihtiyaçlarının artmasına cevap vermek ve Sakarya'nın Çark Deresi, Kent Park gibi doğal değerlerini kent yaşamına katmak amacı ile yumuşak peyzaj elemanları ve yeşil doku ile tanımlanmış bir yeşil bağ



## ULAŞIM KARARLARI ve MASTER PLAN ÇALIŞMASI (1/5000)

Gar binasının yerinin değişmesi ve bununla beraber mevcut rayların bulunduğu alanın dönüşümü proje genelinde birçok önemli ulaşım ve dolaşım kararını birlikte getirmektedir. Proje kapsamında farklı ulaşım modlarının birbiri ile entegre olabildiği bir ulaşım sistemi önerilmektedir.

## TAŞIT ULAŞIMI ve OTOPARKLAR

Proje alanı içerisinde Maltepe Kavşağından Kentpark bölgesine kadar olan bölümde gidiş-gelişli bir trafik düzenlemesi bulunmaktadır. Kentpark'tan Atatürk Bulvarına kadar olan kısımda ise tek yönlü bir servis tasarlanmıştır. Bu durumda hem Milli Egemenlik hem de Kudüs Caddeleri tek yönlü olarak alana servis vermektedir.

## TOPLU TAŞIMA GÜZERGAHLARI ve SERVİS ALANLARI

Mevcutta yer alan toplu taşıma güzergahları ve duraklarının özellikle demiryolu hattı boyunca önerilen yeni kamusal koridora entegre olacak şekilde düzenlenmesi öngörülmektedir. Bu anlamda Milli Egemenlik Bulvarı boyunca odak noktalarda toplu taşıma durakları öngörülmektedir. Çevre ilçelere servis veren dolmuş ve minibüs duraklarının yerleri ise özellikle yeni Maltepe Garı çevresinde önerilmektedir. Bu sayede Maltepe Garı ve çevresinin yeni bir ulaşım odağı olması öngörülmektedir.

## YAYA DOLAŞIMI ve BİSİKLET ROTALARI

Adapazarı Garı ve meydanından Maltepe Garına kadar uzanan koridor, yaya ağırlıklı bir dolaşımın olduğu kamusal koridor olarak ele alınmıştır. Yaya yolu dışında Sakarya genelindeki bisiklet yolu projeleri ile de bağlantısı sağlanması öngörülen bir bisiklet rotası da yer almaktadır.



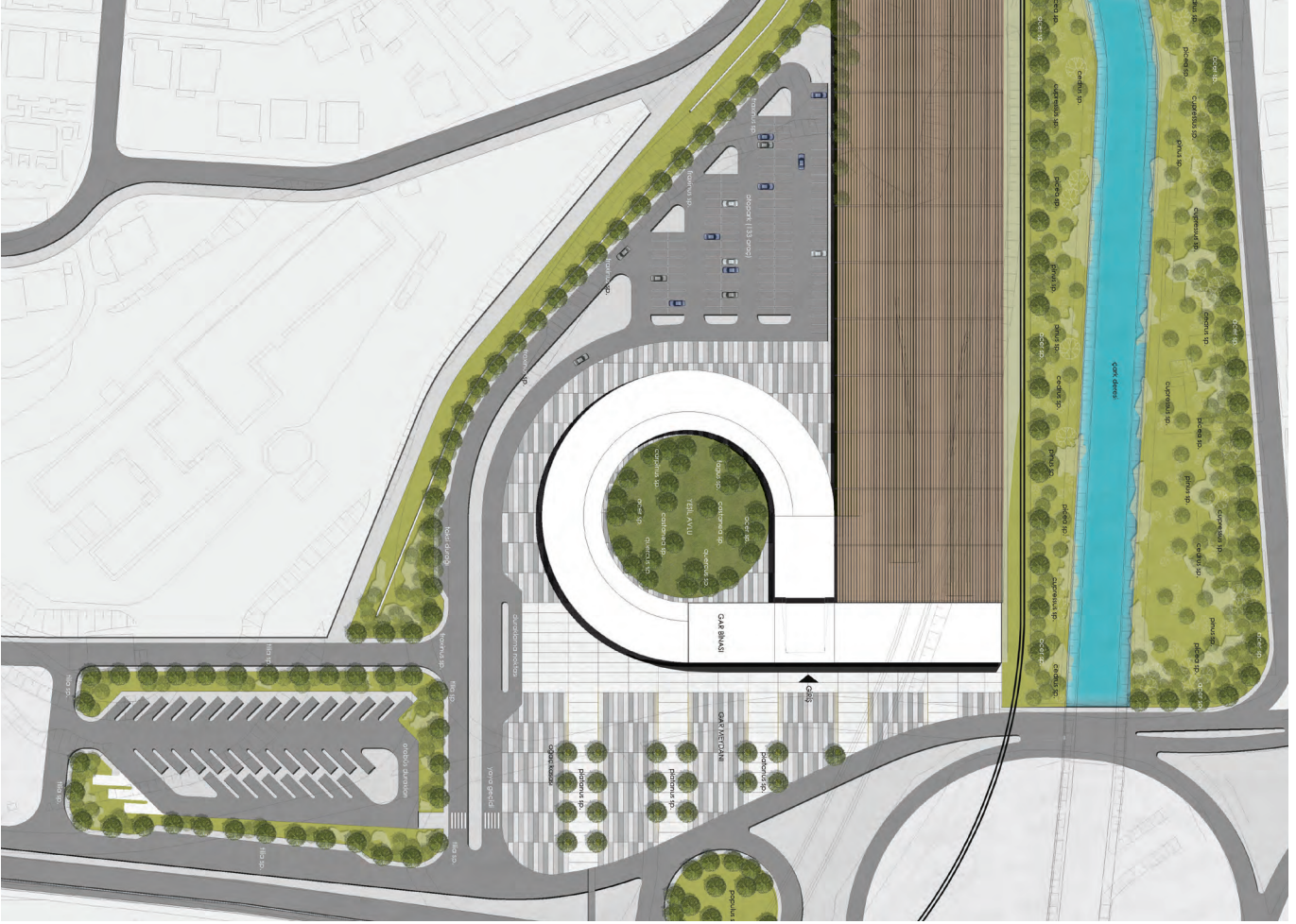






Odak Alan Tasarımı -1





Odak Alan Tasarımı -2

## KENT MOBİLYALARI

Proje alanı boyunca varlığını sürdüren ve alan kimliğinin önemli fiziki öğelerinden biri olan tren rayları, kent mobilyaları için temel esin kaynağı olarak belirlenmiştir. Geometrisi genelde düz ilerleyen rayların eğilip bükülerek ve yükseklik kazanarak kent mobilyalarına dönüşmesi amaçlanmıştır. Lineer kurgu ve bağlanabilirlik temel prensipler olarak belirlenmiş; tüm elemanların birbirleri ve yeşil alanlar ile birlikte kurgulanabilmesi amaçlanmıştır.

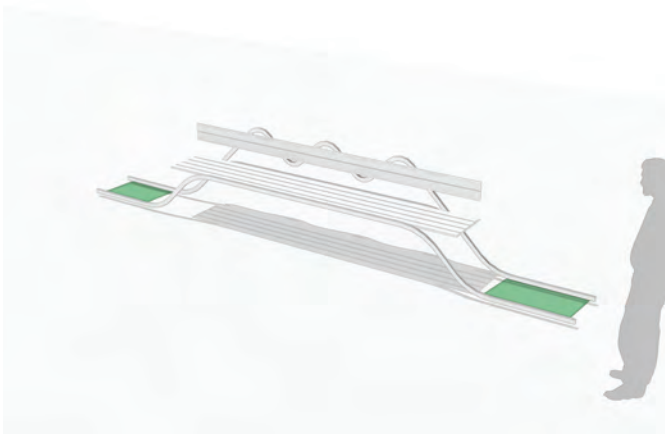
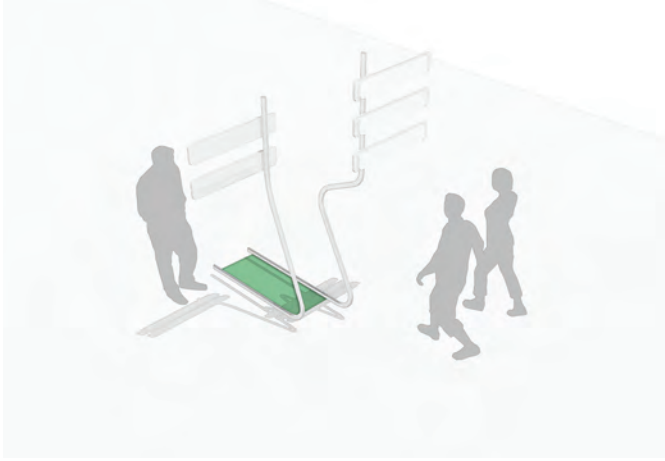
Bu doğrultuda, proje kapsamında kavramsal düzeyde üretilen kent mobilyaları: isim ve yön tabelaları, bilgilendirme tabelaları, aydınlatma elemanları, bayrak direği, çöp kutusu, oturma birimleri, bisiklet parkı ve örnek çoklu gruplar olarak aşağıda sıralanmıştır. Çift ray öğesinin temel oluşturduğu örneklerde yeşil şeritlerin mobilyalar ile birleşimine özen gösterilmiş, projenin ana kavramı olan birleştirici ve bütünleştirici tasarım tavrının kent mobilyaları için de sürdürülmesi amaçlanmıştır.

## MALZEME DETAYLARI ve ÖRNEKLERİ

Projenin temel tasarım prensiplerinden biri alanın doğal yapısına uyumlu, alanın kimliğine aykırı olmayan bir yaklaşım belirlemektir. Bu genel tasarım yaklaşımı malzeme seçimlerinde ve detay önerilerinde de kendini göstermektedir. Tasarım sürecinde alana ilişkin üretilen farklı döşeme detay önerilerinde ve malzeme seçimlerinde alanın doğal yapısı, kullanım kolaylığı ve sürdürülebilirlik konuları ön planda tutulmuştur. Bu doğrultuda alan genelinde bulunması öngörülen 5 farklı uygulama detayı ve malzeme önerisi geliştirilmiştir.





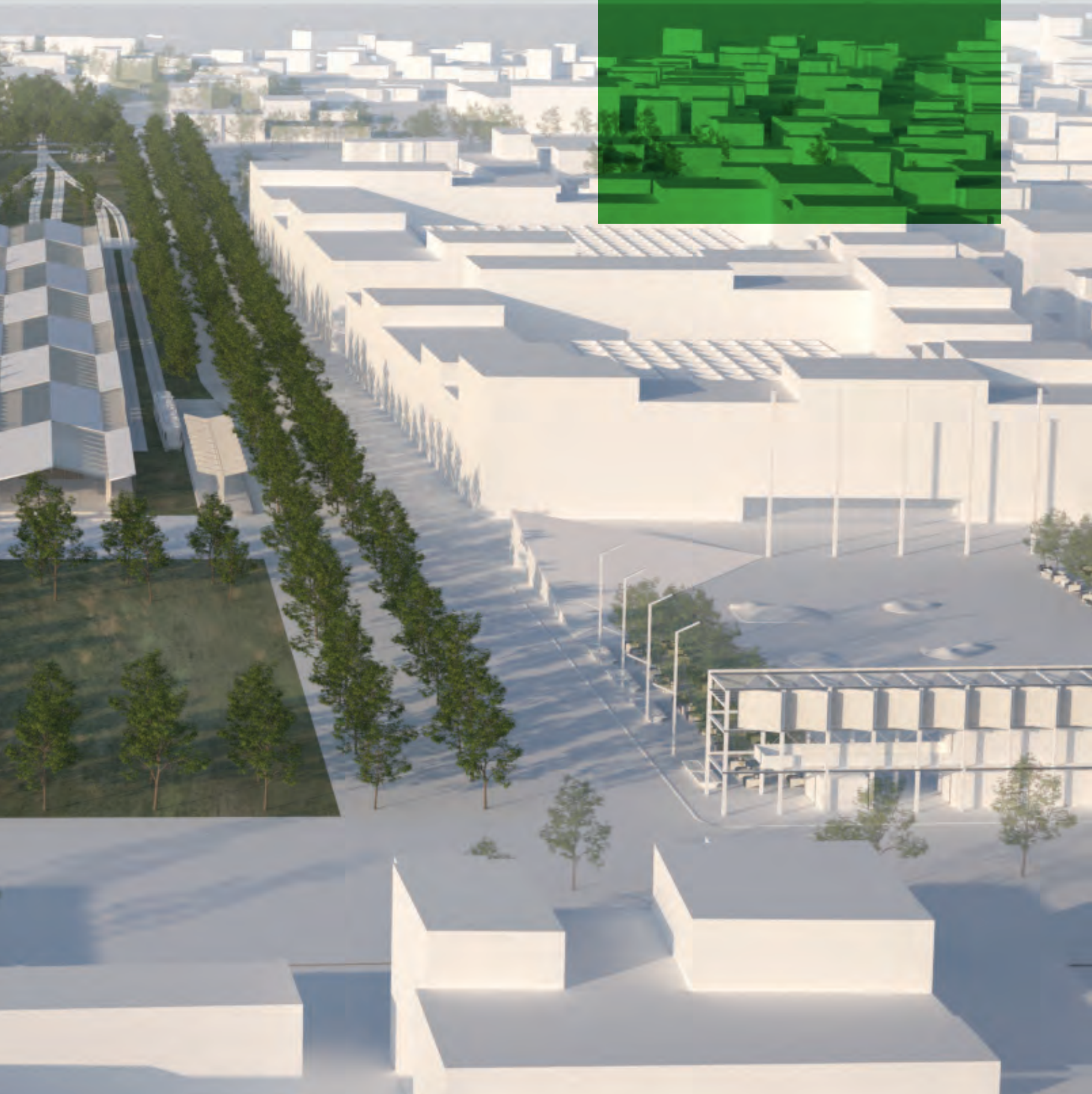






# Eski Gar

IND [Inter.National.Design]





Mimari proje kapsamında, alan içerisinde yer alan önemli odak yapılara ilişkin öneriler bulunmaktadır. Bu yapılara ilişkin önerilerin projeyi zenginleştirecek öneriler olduğu düşünülmektedir. Dolayısı ile öneriler yalnızca gar binaları ile sınırlı kalmamıştır.

## ADAPAZARI GARI ve ÇEVRESİ

Kentlilerin hafızalarında yer alan garın iki temel mekansal kurgusu bulunmaktadır. Birincisi 1939 yılından kalan betonarme peron örtüleri ile raylar ve ikincisi 1982 yılında hizmete giren gar bekleme, gişe, yönetim alanlarıdır. Bu iki mekan içerisinde korunması gereken, ikinci dünya savaşı zorluklarında bitirilmiş erken cumhuriyet döneminin mimari ve teknik yapım izlerini taşıyan peron örtüleridir. 1982 de inşaatı biten bina yapım özellikleri ve mimarisi açısından herhangi bir özellik taşımamakta, strüktürünün yenilenmesi veya yeniden fonksiyon verilmesi ekonomik ve mimari açıdan zorluklar üretebileceği, çıkan sonucun mimari bir özelliğinin olmayacağı ve kullanıcılarını memnun edemeyeceği düşünülmektedir. Dolayısı ile bu projede peronlara ait betonarme strüktürlerin nasıl dönüşebileceği ve eklemeler yapılarak nasıl yenileceği üzerine mekansal öneriler geliştirilmiştir.

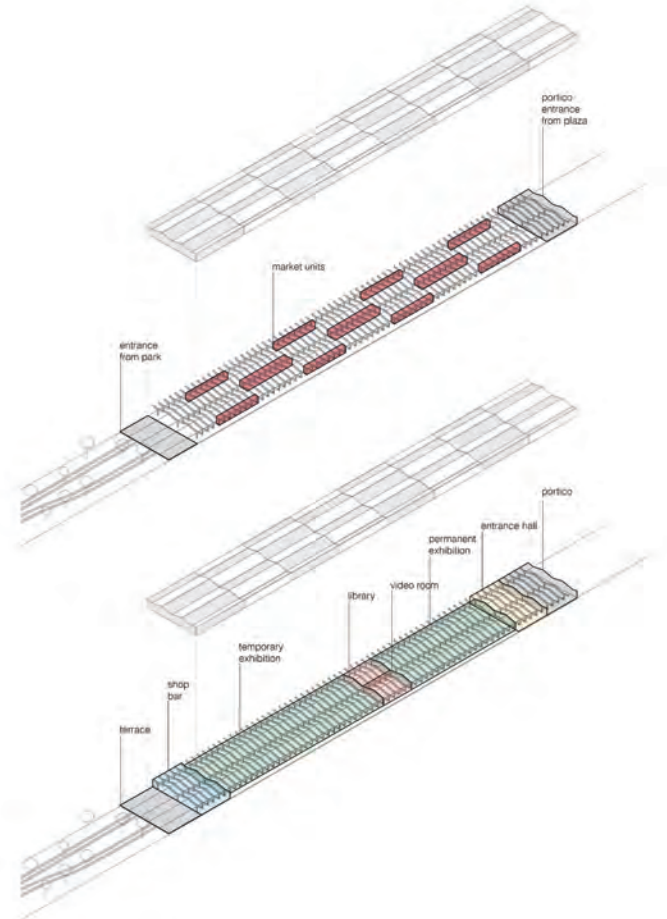




Bu alanın değerinin açığa çıkarılması mekanlarının etrafının arındırılması rayların kullanım fonksiyonun park alanlarına dönüştürülmesi, peronların ise iki kademeli olarak şehre katkı sağlayacak şekilde avlulu kapalı örtülere dönüştürülmesi planlanmaktadır.

## SAKARYA KATLI PAZARI

Tren Garı ve kent meydanının bitişiğinde yer alan Katlı Pazarın mevcut durumunun kalitesi gelişen Sakarya ilinin mekan standartlarının oldukça altındadır. Bu anlamda Kapalı Katlı Pazar binasının karmaşık, eski ve metruk yapılaşma grupları yeni yapılacak meydana uyum sağlaması mümkün değildir. Bu mekanların sağlıklı bir şekilde dönüşüme ihtiyacı vardır. Dolayısı ile kent merkezindeki gar binasının dönüşümü beraberinde Katlı Pazarın da dönüşümü için tek şans olarak görülmektedir. Bu şansın nedeni proje kapsamında ortaya konan mevcut Katlı Pazarda yer alan dükkan sahiplerinin dönüşüm esnasında yeniden konumlanmalarına, ticaret hacimlerini sürdürebilmelerine ve mevcutta buldukları konumu yaklaşık olarak koruyarak devam etmelerine olanak sağlayan özel proje önerisi olarak ortaya çıkmaktadır.



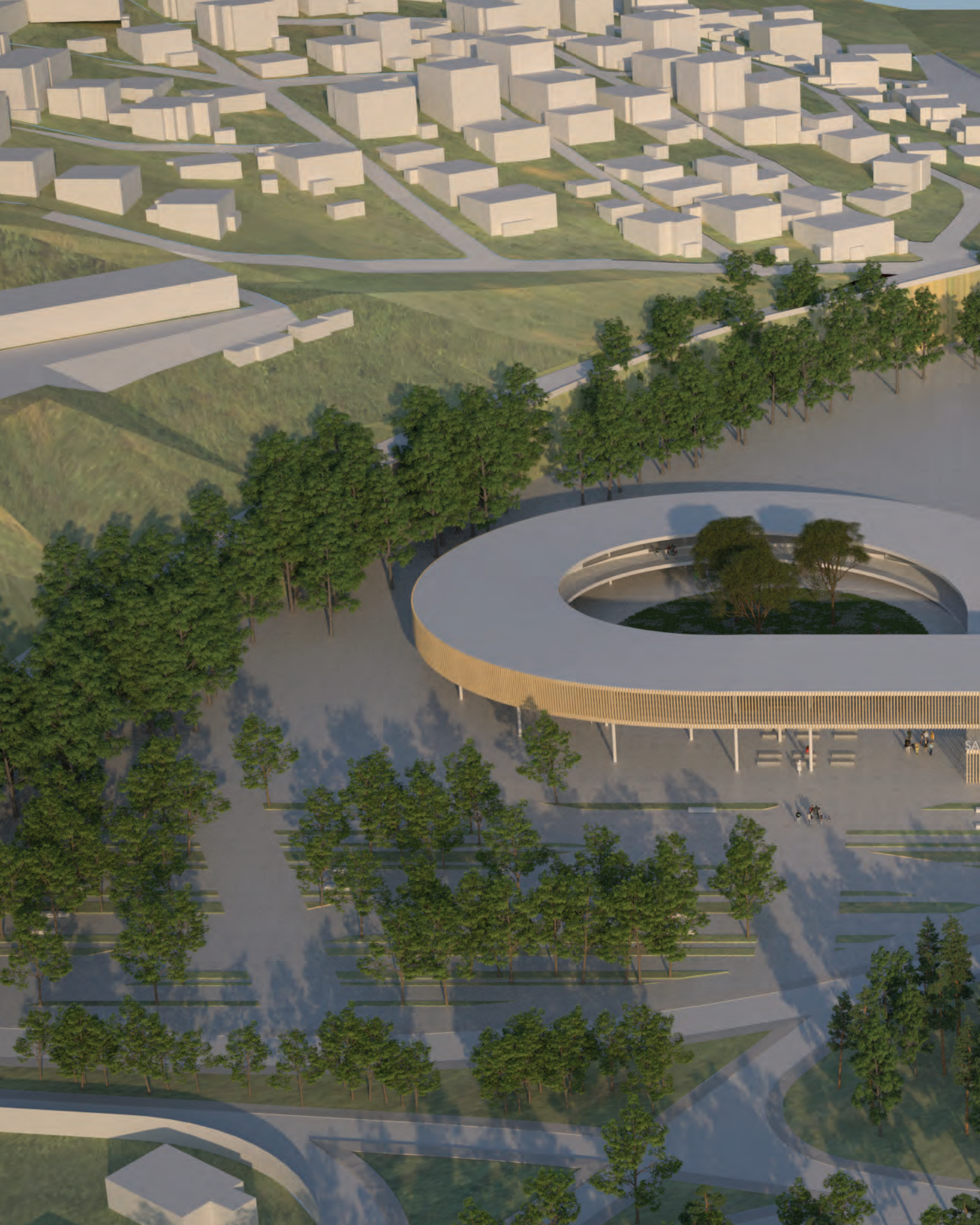














# Yeni Gar

IND [Inter.National.Design]

Alternatif 1: Dairesel Odak



KARYA GARI





## DAİRESEL ODAK

Dairesel odak olarak adlandırdığımız öneri, büyük oranda tüm fonksiyonların sade spiral bir plan içerisinde kullanıcıyı bir çeperde yukarı katlara çeken bir kurgu içerisinde örgütlemetedir. Daha dinamik bir plan şeması içermektedir. Ticari ve kafeterya mekanların davetkar bir rampa etrafında sıralanması kullanıcıyı yukarı çıkarırken mekanların keşfedilmesine teşvik edeceği düşünülmektedir. Dolayısı ile eğlenceli bir sirkülasyon şemasına sahiptir. Dairesel rampanın eğimi %6 ile sınırlanmaktadır. Bu eğim engellilerin de rahatlıkla çıkabileceği bir eğimdir. Dolayısıyla tüm katlar engellilerin kullanımına açıktır.

Mimari plan şeması şehir içerisinde bir odak noktası (daire) buluşma alanı olarak düşünülmektedir. Zemin kotunda istasyona yaklaşımda giriş bölümü dışındaki tüm mekanlar yerden yükselmekte dolayısı ile şehirden yaklaşımda, giriş mekanı ve dairesel meydanın 270 derece algılanması mümkün olmaktadır. Ticari alanların yer aldığı daire çeperinde mağazalar, kafeteryalar, elektronik marketler konumlanabilir. Bununla beraber Maltepe bölgesinin ihtiyaçlarının bir bölümünün bu alanda karşılanabilmesi öngörülmektedir.





Rampanın sonunda daha büyükçe yer alan bir mağaza ve tekrardan istasyon içine girilince gar lokantası ile son bulmaktadır. Lokanta hem istasyon peronlarına hem de kuzeyde yer alan yeşil park ile ilişki kurmaktadır. (Konumu itibari ile Almanya Hamburg istasyonu ile benzerlik teşkil etmektedir. Bu istasyon 1906 yılında açılışında ticari mekanları kapsamamakta daha sonra ilaveler ile ihtiyaçlar dahilinde gelişmiş bir istasyondur. Bekleme veya daha kapsamlı akşam yemek ihtiyaçlarına cevap verebilecek şekilde mutfak ve diğer alanlar düşünülmüştür. Bu alan düşey servis şaftı ile zemine spiral uzantının sonunda bağlanır.)





Giriş bölümü dikdörtgen planlı sadece bir merdiveni içerecek şekilde orta alanda bırakılmıştır. Bilet, güvenlik ve servis mekanları platform bölümlerine geçen hacimler içerisinde çözülmektedir. Giriş hacimlerinde galeriler ile en üst kot, lokanta kötü algılanabilmektedir. Ara kotta, birinci katta, gar pastanesi giriş terasının üzerine açılmaktadır. Teras mekanlarından dairesel iç bahçe, dairesel rampa, mağzalar ve tren peronları algılanmaktadır.

Yönetim mekanları ikinci katta tüm peronların doğusunda, güneye doğru uzanacak şekilde istasyon ile ilişkili bir konumdadır. Giriş bölümüne ait merkez şaft ve güneyde yer alan otoparka ve peronlara açılan iki şaft yönetim ve konaklama bölümlerine özel girişler verilmektedir.





Strüktürel yapısı spiral rampa etrafında dolaşan düz basamaklara ticari üniteler yerleştirilmektedir. Rampa eğimi mağza girişlerinde düzleyerek ticari alanlara girişi sağlamaktadır. Betonarme kolonlarının konumları üçgen ağlar yaratacak şekilde şaşırtılmıştır.

Giriş bölümüne bağlayan spiralin son noktası için kolonların azaltılması yönünden tüm yükseklik boyunca makas girişler ile geçirilmesi düşünülmektedir. Maliyet analizi ve işlevsellik göz önüne alınarak makas giriş veya kolonların arttırılması konusu ileriye dönük mühendislik çalışması gerektirmektedir.

Bu öneri işlevleri daha bütüncül olarak bir arada tutmaktadır. Kullanıcı fonksiyonlar arasında ardışık ilişkiler içerisinde ilerlemektedir. Kompakt (bütüncül) şeması arazi etrafında daha çok otopark alanının yer almasına ve merkez girişe her yönden yaklaşımı sağlamaktadır.









# Yeni Gar

IND [Inter.National.Design]

Alternatif 2: Gar Şemsiyeleri







## “GAR ŞEMSIYELERİ”

İstasyon işlevleri dört temel grupta toplanarak kamuya açık iç avlu etrafında çevrelenmektedir.

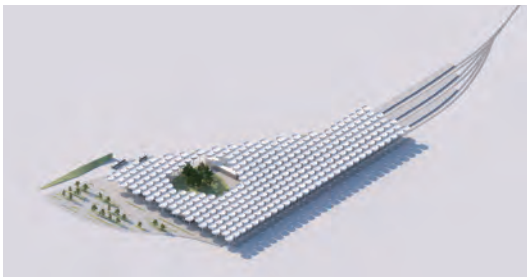
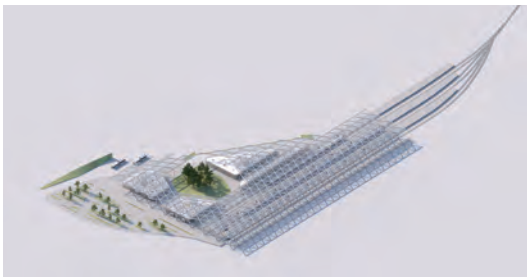


- 1. Giriş: Peron boyunca doğu yakasında uzanan birinci blok giriş bölümü; bilet gişeleri, bekleme alanları, tuvaletler engelli tuvaletleri, güvenlik, kontrol noktası, geçiş mekanları mevcuttur. Üst örtüsünde yarı açık şemsiyelere bakan teras kafeterya olarak değerlendirilebilecektir.
- 2. Yönetim: İkinci blok girişin güneyinde peron boyunca uzanan gar yönetim fonksiyonları yer alır. Memur odaları, müdür, genel müdür, özel kalem odaları, revir gibi fonksiyonlar, peronlara ve doğu yakasında yer alan ara sokağa açılmaktadır.
- 3. Ticaret: Üçüncü blok girişin doğusunda ticari ve yeme içme alanları olarak gruplanır.
- 4. Karma (Konaklama & Ticaret): Dördüncü blok ise gar konaklama ve ticari alanlarını içeren karma bir fonksiyona sahiptir.

İç Bahçe (Avlu) şemsiyelerin etrafını sardığı bir yeşil alan, bekleme, buluşma vakit geçirme noktasıdır. Bu alandan trenlerin geliş ve gidişleri izlenebilir. Şemsiyeler, peronlar ve dört bloğu kesintisiz üst örtü olarak kaplamaktadır. Tüm peron ve diğer programları kapsayan bütünleştirici bir üst örtü olarak önerilmektedir. Diğer bir tanımla, gece lambası görünümlü strüktürel taşıyıcılardır. Şemsiyeler istasyon binasını besleyen diğer işlevler üzerinden geçerek ara alternatif mekanlar yaratmaktadır.

Strüktür ile ilgili olarak kolon aralıkları kuzey güney aksında 9 metre, peron aralıklarında ise 17 metre olarak belirlenmiştir. Dairesel lambaların arasında kolonların akslarına yerleşen X taşıyıcı kirişler ile birbirlerini bağlanırlar. Kirişler dairese lambaların ortasından geçerek, peronlarda bulunan bir insanın göz seviyesinden kirişleri algılamayacak şekilde derinlikli tasarlanmıştır.









Train destination: Zürich  
10:58:57  
105857



IND











1+1 Mimarlık Stüdyosu

Suyabatmaz Demirel



### **Ekip**

Ervin Garip, Mimar  
Banu Garip, Mimar

Ervin Garip (Y.Mim) ve Banu Garip (Y.Mim) tarafından 2000 yılında kurulan 1+1 Mimarlık Stüdyosu, çalışmalarını mimari ve kentsel tasarım alanlarında yürütmüştür. Teori ve pratiğin birlikteliğine dayalı, akademik araştırma olgusunun ürünün en önemli parçası olduğu görüşüyle üretilen projeleri ödüllendirilmiş ve birçok yayında yer bulmuştur. 50'den fazla yarışma projesi üretilmiş, bunlardan 25'i ödüllendirilmiş, 5'i de birincilik ödülüne layık görülmüştür.



# Suyabatmaz Demirel<sup>mimarlık</sup>

1995 yılında Arif Suyabatmaz tarafından İstanbul'da kurulan Suyabatmaz Mimarlık Bürosu'na 2008 yılında Hakan Demirel'in de dahil olması ile birlikte, ikili çalışmalarına Suyabatmaz Demirel Mimarlık olarak İstanbul ve Zürih'te devam etmektedir. Suyabatmaz Demirel'in mimari üretimlerinde; tek ailelik konutlardan yüksek katlı rezidanslara, belediye hizmet binalarından kültür yapılarına dek uzanan geniş bir fonksiyon ve ölçek dağılımı görülür. Titiz malzeme, renk ve detay seçimi ve uygulaması ile ayrışan ofisin yalın ancak zengin mimari dili, konvansiyonel fonksiyonlar için farklı mekansal kurguları geliştirmelerine imkan verir. Suyabatmaz Demirel, her projeye ayrı bir araştırma alanı ve klişelerin sorgulanabileceği bir fırsat olarak yaklaşmakta ve mimari üretimlerini bu çerçevede geliştirmektedir.

## **Ekip**

Arif Suyabatmaz, Mimar  
Hakan Demirel, Mimar







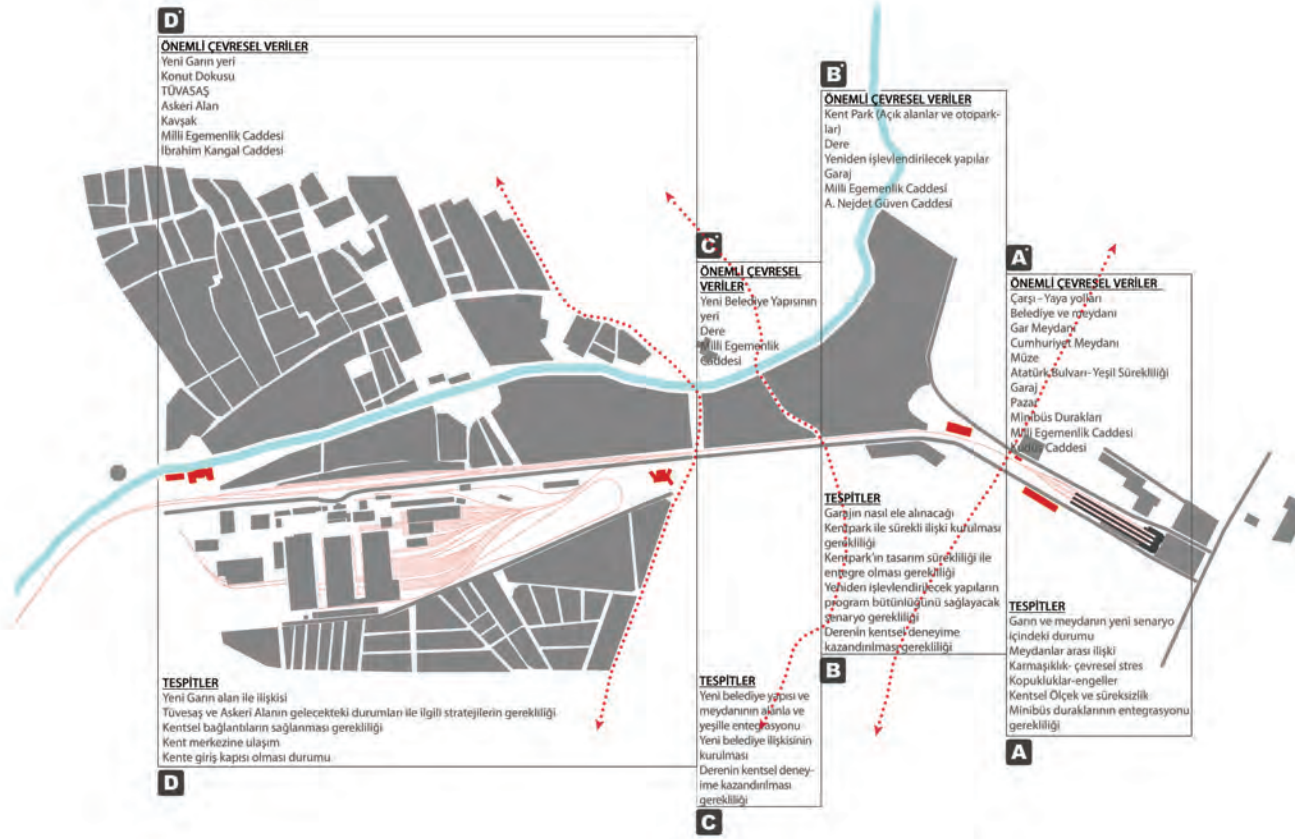
# Sakarya Gar Kentsel Tasarım

1+1 Mimarlık Stüdyosu

Raypark / Harici bahçe







**BÜTÜNLEŞİK TASARIM KURGUSU**  
**ODAKLARIN BİRBİRİNİN VE KENT İÇİNE YAYILIMI / FAZLAR**



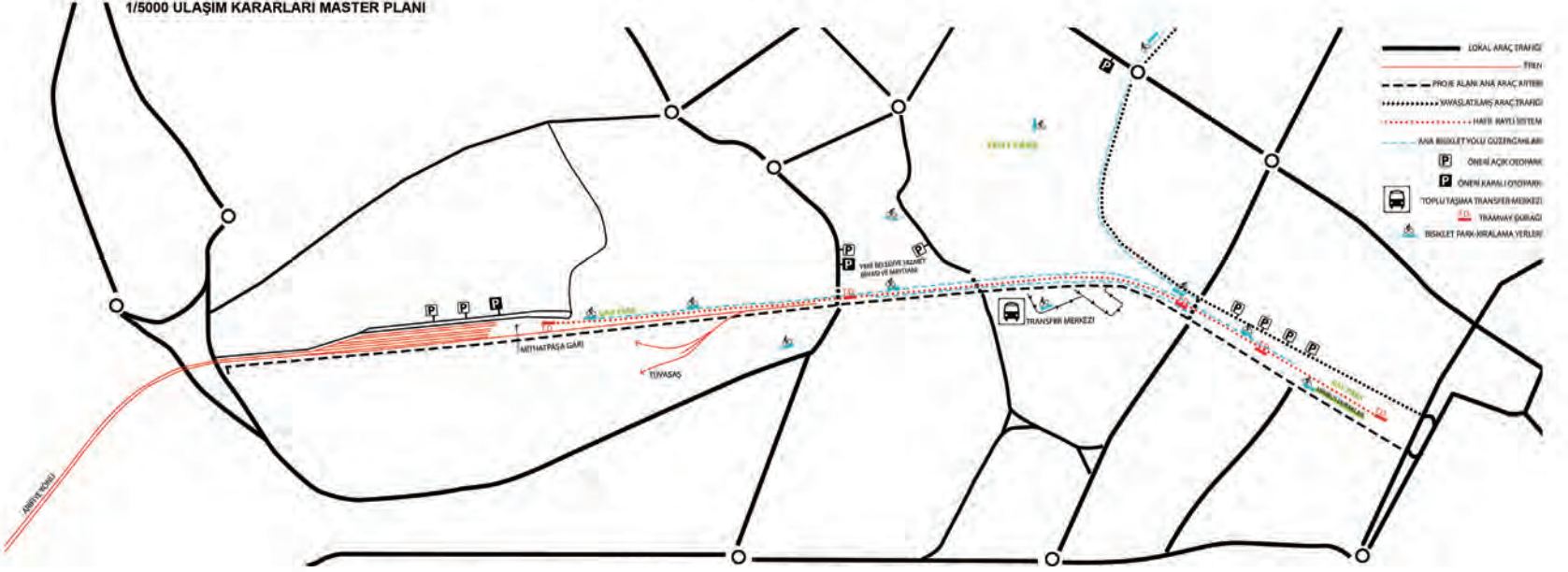
155 yıllık Türk Demiryolu Tarihi ülkemizin kurtuluşunda, kalkınmasında, gelişiminde vücuda kan taşıyan damarlar gibi önemli bir işlev üstlenmiş, Türkiye'nin adeta can suyu olmuştur. Adapazarı, Anadolu'da yapımı tasarlanan demiryollarının devlet eli ile yapımı inşası kararlaştırılınca birkaç 'Şanslı Anadolu Kasabası' arasına girer. Sakarya'nın tren ile ilişkisinin başlangıcı bu yıllara dayanmaktadır. Arifiye Adapazarı hattı ile tren, kentin içinden gelip geçen değil kentin merkezine kadar giren son bir istasyon ile sonlanır.

Değişen dünyada trenlerin gün geçtikçe hızlanması ve teknolojik ihtiyaçlar sebebiyle trenin merkeze gelmesi sakıncalı sonuçlar doğurmaktadır. Kentin giderek ikiye bölünecek olması bu sonuçların en kritik olanıdır. Tam da bu noktada garın başka bir yere taşınması ve geri kalan alanın kente kazandırılması üzerinde düşünülmesi gereken önemli konulardan biridir. Yeni gar için seçilen alan kent için çok doğru bir lokasyondadır, adeta geri çekilerek ayak izlerini kentte bırakabilecek, zaten daha öncede üzerinden geçtiği rayların sadece geri çekilmesi ile bellek ile arasındaki

ilişkiyi kuvvetli bir biçimde kurabilme potansiyeli barındırmaktadır. Bu yeni binanın tasarlanması, geri kalan alanın kentteki ikiye ayrılmış dokuyu tekrar birbirine dikme potansiyeli ve kentlinin yaşayabileceği yeni mekanlar bulması projenin ana konularından biridir.



# 1+1 Mimarlık Stüdyosu



## KENTSEL TASARIM GENEL YAKLAŞIM ve İLKELERİ:

### İLKESEL AMAÇLAR:

- Alanı ve çevresini sürdürülebilir kararlar doğrultusunda iyileştirmek ve kesintisiz yaya sürekliliğini sağlayarak günlük kent yaşantısına kazandırmak.
- Sakarya'yı bir yaya ve bisiklet dostu kente dönüştürecek ve engelli dostu bir çevre sağlayacak katalizör olarak çalışacak bir proje ortaya koymak.
- "Odaklar" ve "alt odaklardan" dan oluşan, kesintisiz yürüme, koşu ve bisiklet yolları ile desteklenen, "yeşil" içinde eritilmiş bir bütünsel kurgu oluşturmak.
- Birbirine bağlı olarak zonlanan alanlarda yeşilin dengesini bozmadan fonksiyonel ve kullanımsal çeşitliliği sağlamak. Bu çeşitlilik içerisinde alan hiyerarşisini düzenleyecek yeni bir kent parkı önermek.
- Alan içinde bulunan mevcut izleri genel yerleşim düzeninin parçası haline getirmek, değerlerini ortaya çıkaran fonksiyonel ve mekansal yeni bir senaryo ortaya koymak.
- Her yaş için aktivite çeşitliliği ortaya koymak ve kentlinin günlük yaşantısını zenginleştirmek.
- Her ölçekte sürdürülebilirlik ilkelerinin ve enerji etkin tasarım anlayışının benimsenmesi ve kent halkının bu konuda bilinçlendirilmesi.

## ÜST ÖLÇEK KARARLARI:

### Sürekli ve Entegre Tasarım Yaklaşımı:

İlkesel kararlar temel olarak, kent- tasarım ve doğal yapının birbirini besleyecek şekilde biraradalığını bedenselleştirmeyi amaç edinen bir tavır barındırmaktadır.

Alan içerisinde oluşturulan zonlar, günlük kentsel yaşantının, yaya ve bisiklet sirkülasyonunun, sosyal ilişkiler ağının kesintisiz olarak sürekliliğini sağlamaktadır.

### Bütünleşik Kurgu:

Proje, kesintisiz yaya ve bisiklet deneyimini sağlayan sürekli ağlardan ve yeşil alanlardan, birbirine bağlı odaklar ve alt odaklardan oluşmaktadır. Tasarım, davetkar kurgusu ile çevredeki yaya akışlarını içine alır ve alan içine dağıtır. Etki alanları ile ilişkileri sağlar.

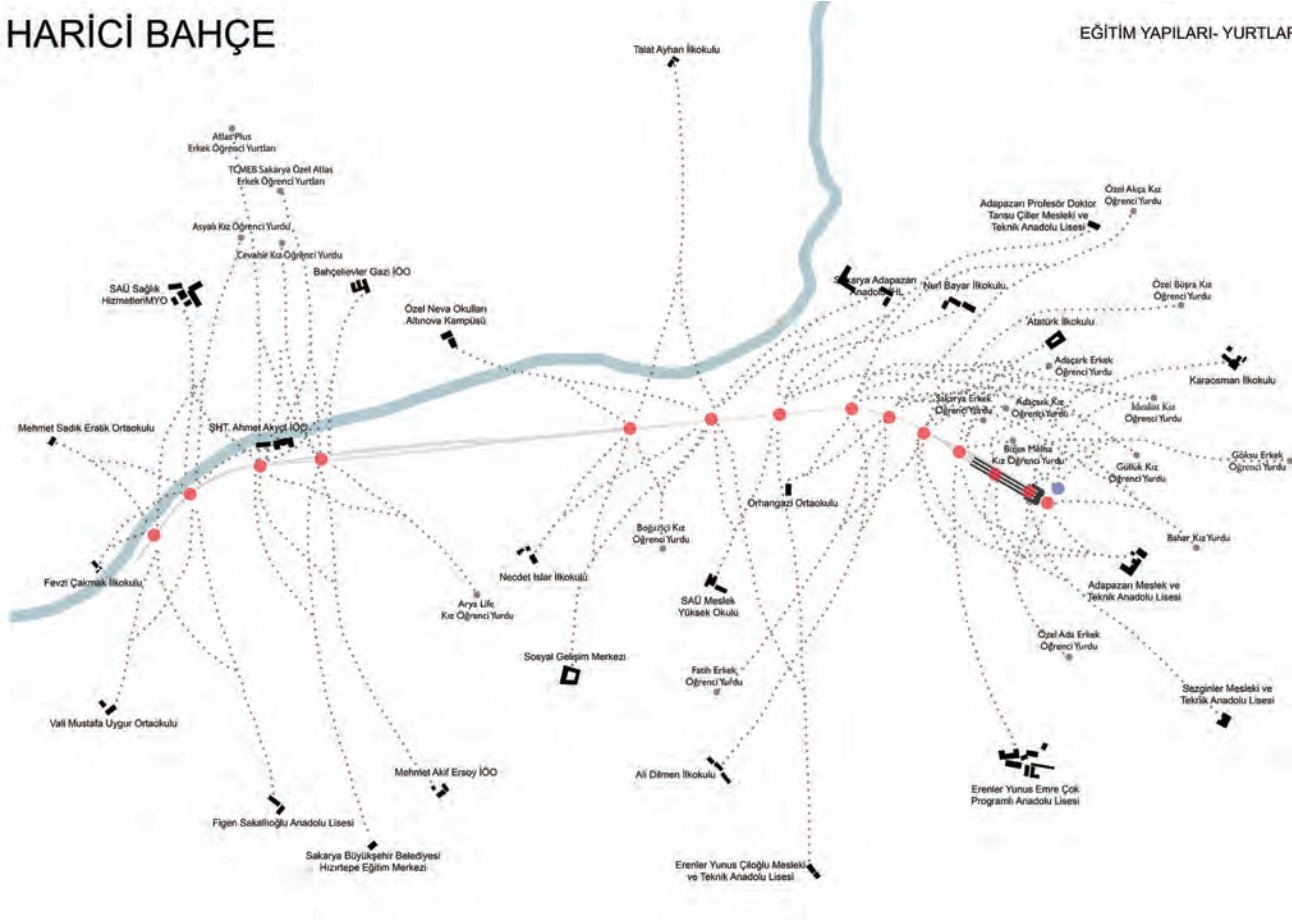
### Kent İle İlişkiler:

Kendi içinde sürekliliği sağlanan kurgu aynı zamanda mevcut kentsel odaklara mekansal ve fonksiyonel olarak güçlü bir şekilde bağlanmayı önermektedir.

### Algısal ve Yapısal Süreklilik- Kimlik:

Alan içinde kentsel mekan kimliği - peyzaj deneyimi - alan içi oryantasyonu destekleyecek ve hatırlanabilir nitelikte odak birimler konumlandırılması önerilmektedir. Bu odak

## HARİCİ BAHÇE



birimler, bütünde devam edecek bir sistemin parçaları olarak düşünülecektir. Raylar, genel peyzajdüzeni içinde sistemin bütünleştiricileri olarak görev alacaklardır.

Önerilen fonksiyonların ve aktivitelerin işleyişinin, ziyaretçilerin ve kent halkının ekoloji ve çevre ile ilgili bilgilendirilmesi, sosyal etkileşimin güçlendirilmesi, üretim ve paylaşımın sağlanması, sonuç olarak da toplumsal aidiyet, mekansal aidiyet ve çevresel duyarlılığın kazandırılmasını sağlayacak nitelikte düzenlenmesi sağlanacaktır.

Kentsel kullanım ve sahiplenme- harici bahçe fikri Sürekli bir kent parkına dönüşen proje alanı, tüm kent halkına nefes alacakları, yeşil ve peyzaj ağırlıklı, farklı açık-yarı açık aktiviteleri barındıran bir bahçe olarak sunulmaktadır.

Bunun yanında alanın kent halkı tarafından kullanılması ve sahiplenilmesi için alternatif programlar da önerilmektedir. Örneğin, alanın kent içinde bulunan tüm okullar ve yurtlar için programlı bir aktivite alanı olabileceği düşünülmüştür.

Çocuklar ve gençler, belirli zamanlarda park içerisinde aktiviteler gerçekleştirecek ve parkın aktif kullanımına destek verecektir.

## 1/2000 KENTSEL TASARIM PLAN KARARLARI:

Raypark, kent için önemli bir odak olan Kentpark'ın içine sızmakta ve Kentpark'ınınRaypark sürekliliğinde kullanımını desteklemektedir. Bununla birlikte park içine yerleştirilen noktasal aktiviteler parkın kullanımını güçlendirmekte, nehir-kent ilişkisini sağlamaktadır.

Atatürk Bulvarı uzantısında devam eden yaya koridorunda yeşil-sert zemin ilişkisini güçlendirecek bir yenileme önerilmektedir. Sert zeminlerin (yeşil doku korunarak) bu doğrultuda yenilenmesi önerilmektedir. Kent içi ulaşımında önemli bir yeri olan minibüs durakları ray parkın bir parçası olarak konumlandırılmıştır.

A. Nejdet Güven Caddesi genişliği 7 metreye düşürülmüş, trafik yavaşlatılmış ve yaya ağırlıklı bir aksa dönüştürülmüştür. Mevcut durumda karmaşık bir görüntüye neden olan cadde kenarı otoparklar düzenlenmiş ve yaya akışını etkilememesi sağlanmıştır.

Orta Garaj, mevcutta Donatım Garajı olarak tanımlanmış alana taşınmış, tüm garajlar birarada bir transfer merkezine dönüştürülmüştür. Boşaltılan alan, sosyal ve eğitim amaçlı



# 1+1 Mimarlık Stüdyosu



fonksiyonlarla donatılarak ekolojik bilinçlendirme merkezine dönüştürülmüş ve kamusal alan olarak kente kazandırılmıştır.

Orta Garajla birleşen ve bir transfer merkezine dönüşen Donatım Garajı, bir yaya köprüsüyle Raypark'a bağlanmaktadır. Böylece araç trafiğiyle kesilmeden yayalar Raypark'a ve hafif raylı sistem durağına ulaşabilmektedir. Merkezin bir kısmı kentsel-kamusal kullanımı destekleyen sosyal fonksiyonlar ile düzenlenmiştir.

Kentpark dahilinde yerleştirilen dere üstü köprüler fonksiyonlar yüklenerek ve birer peyzaj alanına dönüştürülerek su-kent ilişkisi güçlendirilmiş ve sürekli hale getirilmiştir.

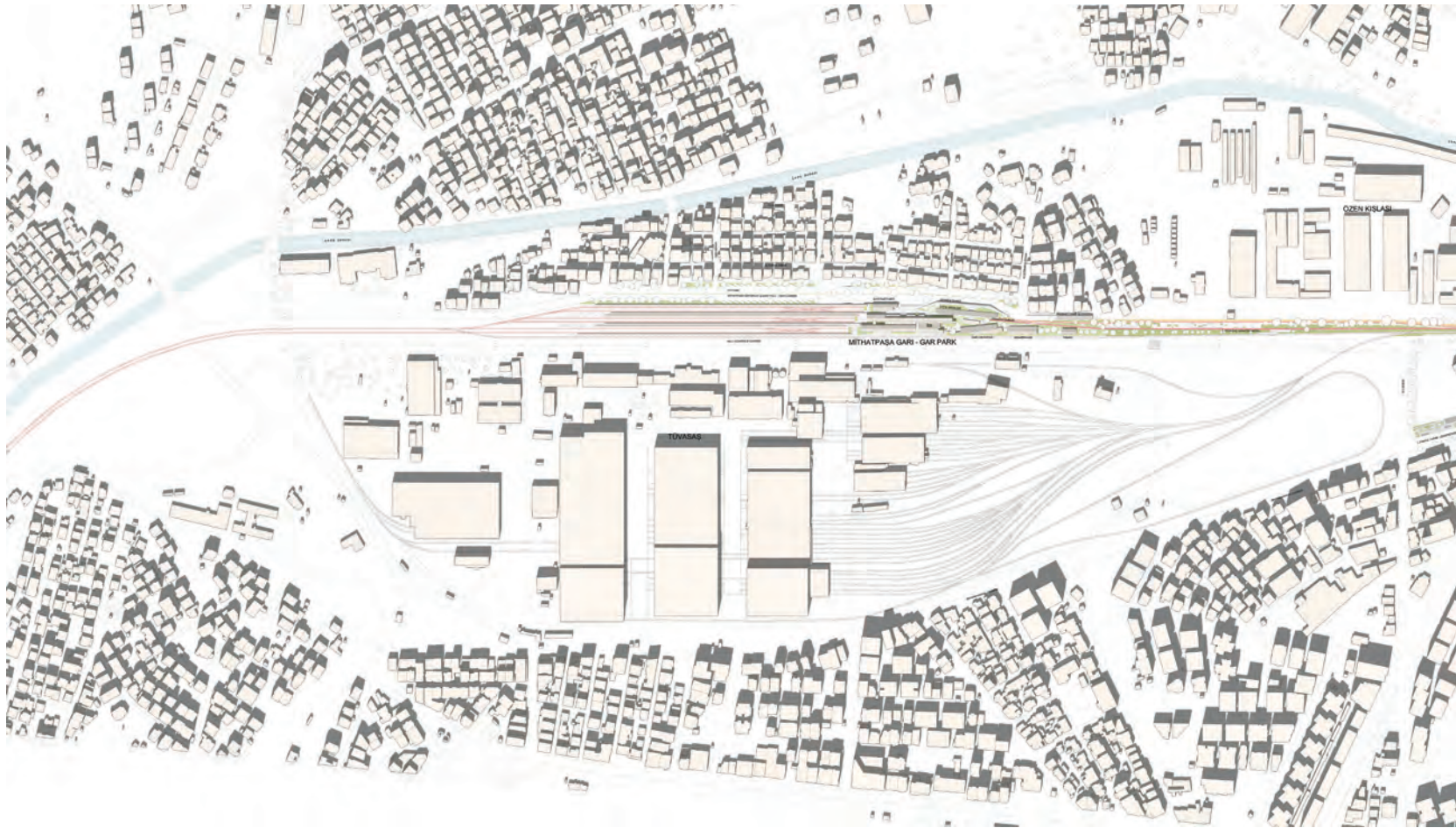
Dere kenarında su-kentli ilişkisini güçlendirecek peyzaj düzenlemelerini barındıran sürekli bir promenad önerilmiştir. Yeni Belediye Hizmet Yapısı ve sosyal alanları parkın bir parçası olarak kurgulanmıştır. Açık alanlar, meydanlar park ile entegre edilmiştir.

İtfaiye Yapısı'nın yanına park içi aktivitelerin sürekliliğini kent içinde de devam ettirecek birimler yerleştirilmiş, bu alana bağlantıyı sağlayan, sürekli yaya ulaşımını destekleyen düzenlemeler yapılmıştır.

Parkin Tüvasaş'ın karşısına denk gelen kısmında yer alan aktivite mekanı, Tüvasaş ve tren vagonları ile ilgili bilgi görsel içeren sergileme mekanlarını da barındırmaktadır. Hemzemin geçitlerde Raypark'ın yaya ve bisiklet sürekliliğini kesmeyecek düzenlemeler önerilmiştir. Yaya yolu ve bisiklet yolu yer kaplamaları araç yollarında da devam ettirilmiş, zeminden yükseltilecek araçların yavaşlatılması önerilmiştir.





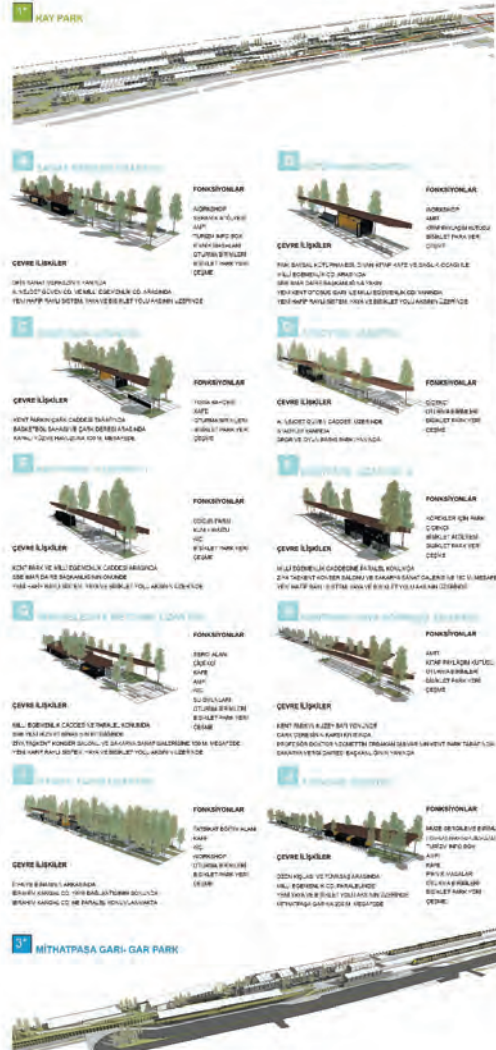




# 1+1 Mimarlık Stüdyosu







## PEYZAJ KARARLARI

Proje kapsamında oluşturulan yeşil doku ve girişler, mevcut kent dokusunda yer alan yeşil dokular, kamusal-sosyal alanlar ve kullanımları ile bütünleştirilmiş; kentin genel ölçeği içerisinde süreklilik sağlanmıştır.

Bu bağlamda, öncelikle aktif bir park niteliğinde önerilen Raypark bir kent parkına dönüştürülmüş, aynı zamanda yaya ve bisiklet sürekliliğini de içine alan, farklı kentsel etkinlikleri ve dinlenme-buluşma-bilgilenme-paylaşma- toplama gibi fonksiyonları içeren bir park haline gelmiştir.

Tren rayı tek hat olduğu konumlarda önerilen yeni tramvayın izi olarak kullanılmaktadır. Alan içinde kalan diğer tren raylarının ise korunması ve peyzaj düzenlemesinin bir parçası olarak ele alınması önerilmektedir. Alanın özgün değeri olarak ele alınan doğal peyzajı korunmakta ve diğer peyzaj eklemelerine bir altlık olarak bırakılmaktadır. Diğer her peyzaj eki bu altlık üzerine minimum müdahale ile eklenecek düzenlemeler olarak düşünülmüştür. Alandaki tüm ağaçlar korunmuştur. Peyzaj modüllerinin strüktürel yapısı, ağaçların içerisinde yükselmesine olanak vermektedir.



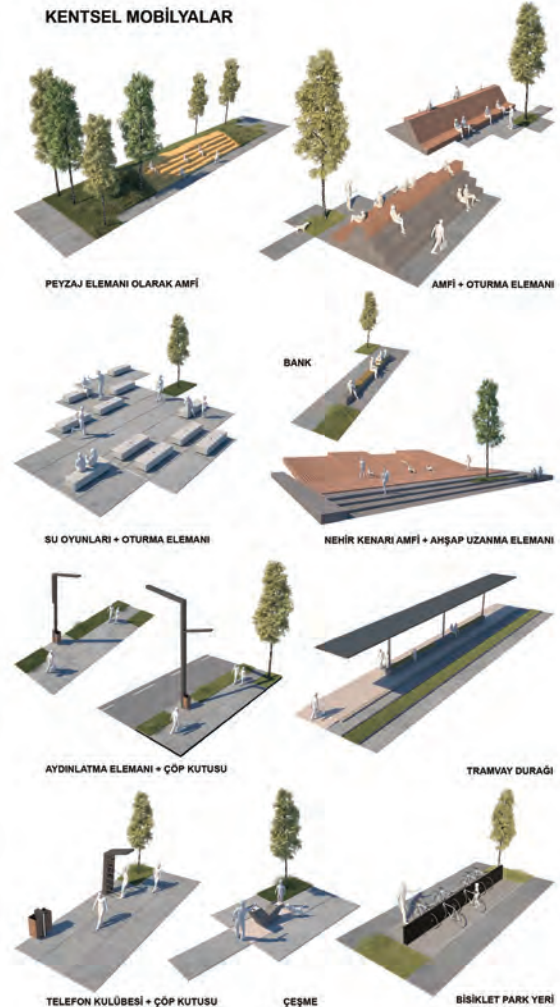
# 1+1 Mimarlık Stüdyosu



Özellikle peyzaj modülleri içerisinde yoğun dolaşım alanı olarak öngörülen alanlarda ve meydanlarda sert zemin kaplaması (5cm yakılmış granit) ve bu zeminle entegre parçalı ama yeşilin sürekliliğini devam ettirecek yeşil dokular önerilmiştir (yoğun kullanıma olanak veren, dayanıklı ve çok fazla sulama gerektirmeyerek aynı zamanda ekolojik olarak da katkı sağlayacak bir çim türü olan "Trifolium Pratense" (Çayır Üçgülü)). Bu alanlarda, sıcak yaz aylarında açık alan kullanımını sağlayacak şekilde yine koyu gölge yaratacak yoğun yapraklı ağaçlar önerilmektedir. Ziyaretçiler, günün her saati çimlerin üzerinde oturabilecek, uzanabilecek ve farklı etkinliklere katılabileceklerdir. Belirli alanlarda biriktirilen yağmur suları alt kottlara sulama amaçlı verilecektir.

Tasarlanan kentsel mobilyalar, sosyal etkileşimi, kamusal kullanımı ve farklı kullanım biçimlerini destekleyecek şekilde düzenlenmiştir. Genel olarak brüt beton, korten ve dış hava koşullarına dayanıklı doğal ahşap malzeme kullanılması önerilmiştir.

## KENTSEL MOBİLYALAR









# Eski Gar

Suyabatmaz Demirel

Raypark







Demokrasi meydanı ile başlayan alan yoğun yeşil doku ile birlikte eski gar binasından daha az bir metrekare ile alana yayılan ve kentlinin çeşitli zamanlarda çeşitli kullanım olanakları bulabileceği, her yaşta her kimlikten insanın kullanabileceği alternatif mekanlar üretmektedir. Bu mekanlar bazen kapalı bazen açık bazense yarı açık mekanlara dönüşmektedir. Yaya, bisikletli, engelli ve araç erişimleriyle hem garı hem de kenti birbirine bağlayan bir bağlaç görevi görmektedir. Bu alan ayırdığı iki yakayı birleştirmekle kalmayıp Kent Parkla beraber kentin içerisine sirayet etmekte ve çok az müdahale ederek kullanılabilir bir alan üretmektedir. Eskiden treni taşıyan raylar bugün trene giden insanları gara taşıyan bir peyzaj elemanına dönüşür. Rayların makas değiştirme hatları peyzajla kurduğu ilişkilerin hepsi hem yapıları hem de saçakları doğrudan etkilemekte ve şekillendirmektedir. Milli egemenlik Caddesi boyunca üretilen saçak halihazırdaki dolmuş, minibüs duraklarını ve parkı birbirine bağlamaktadır.



# Suyabatmaz Demirel



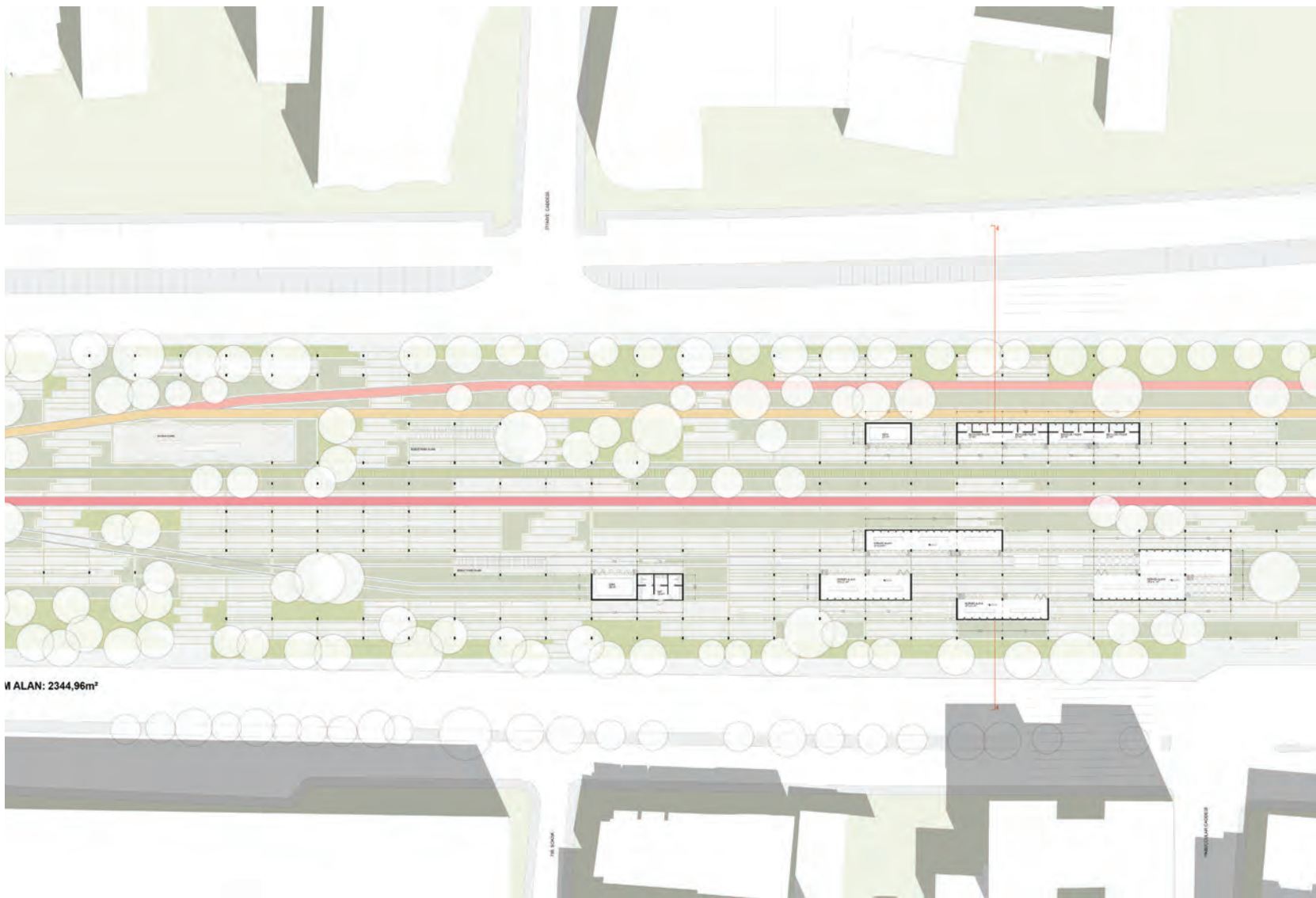
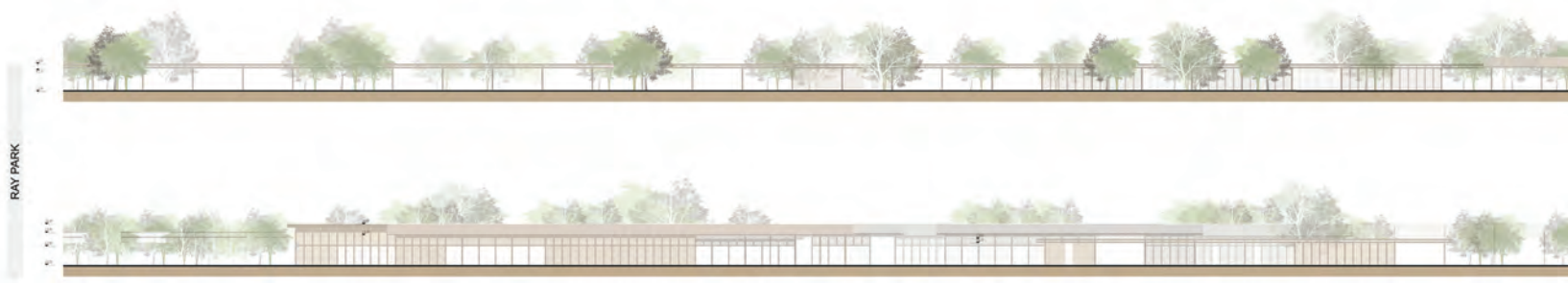




1-1 KESİTİ 1/200



2-2 KESİTİ 1/200





3-3 KESİTİ 1/200

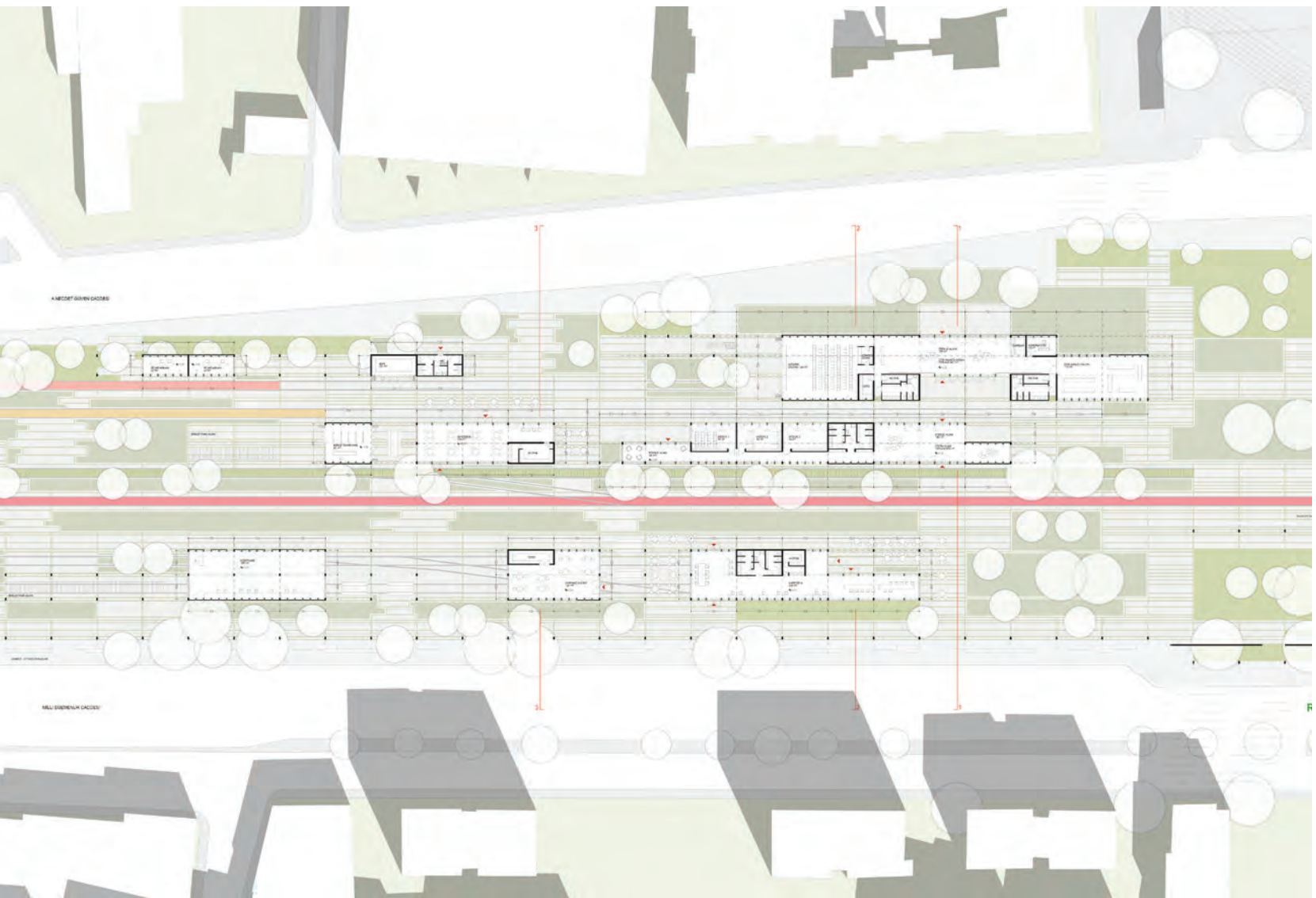
4-4 KESİTİ 1/200



GÜNEY GÖRÜNÜŞÜ 1/200



KUZUY GÖRÜNÜŞÜ 1/200









# Suyabatmaz Demirel









# Yeni Gar

Suyabatmaz Demirel

Garpark







## GARPARK | MİTHATPAŞA GARI

Hafızayı üreten durum raylardan ibaret olmayıp, eski gar meydanında ( bugünkü raypark'ta) yer alan yapı karakteri ağaçların arasında üretimi kolay bir modilasyonla esnek ve uyarlanabilir bir biçimde kendine yer bulacaktır.

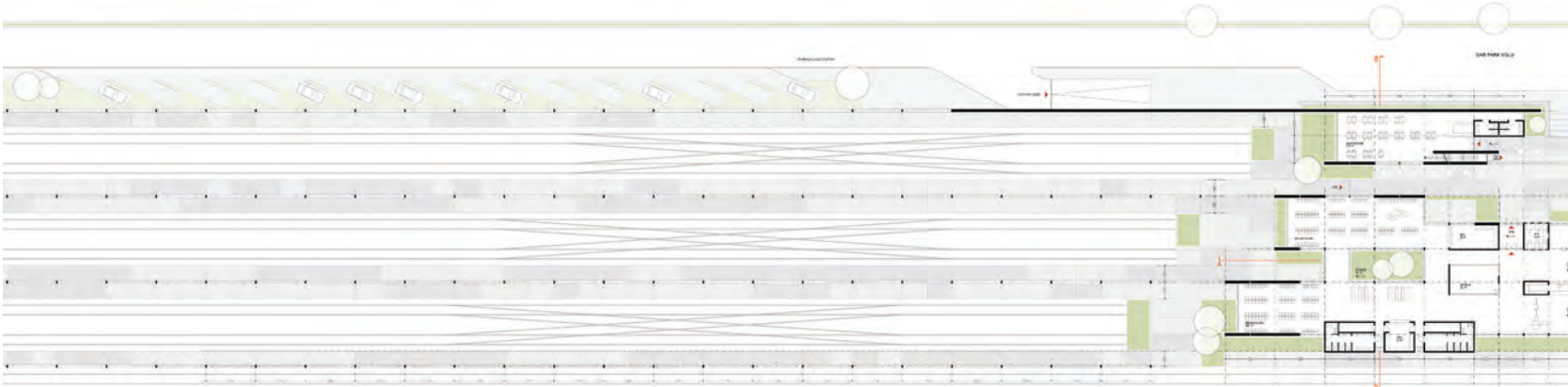
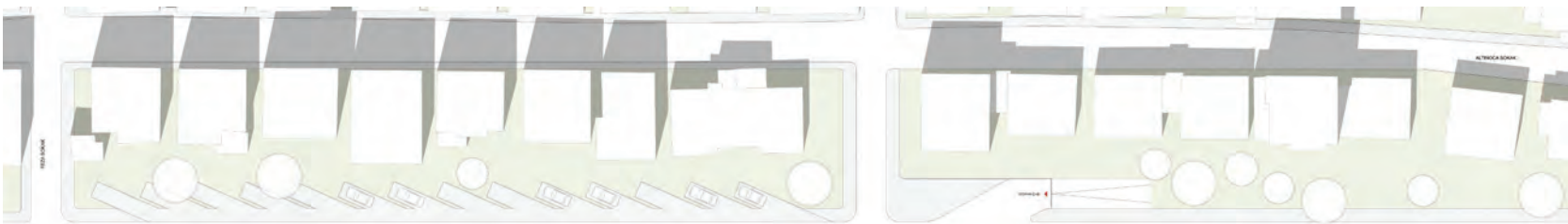
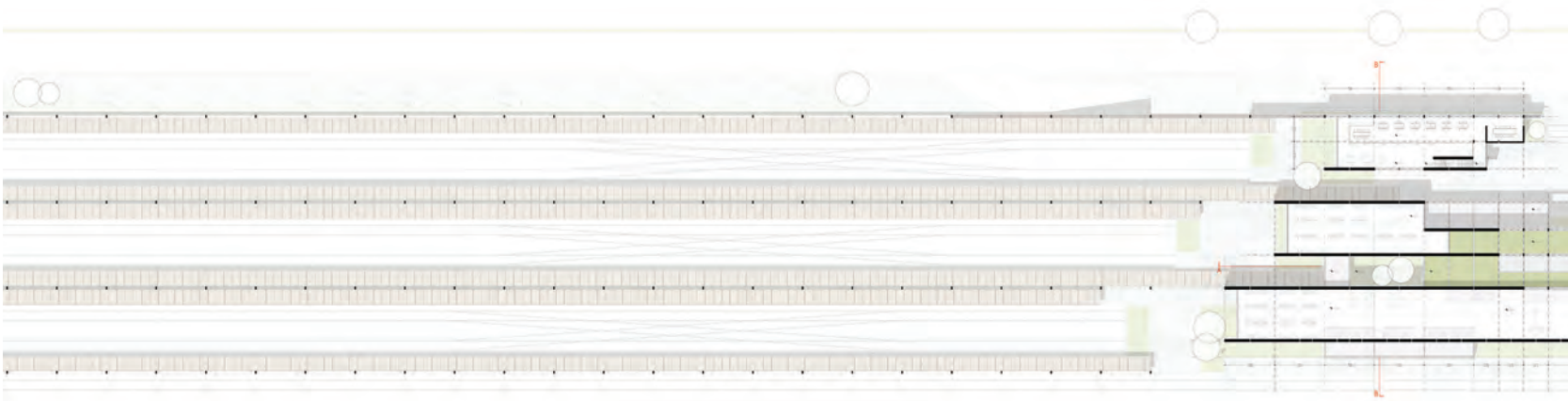
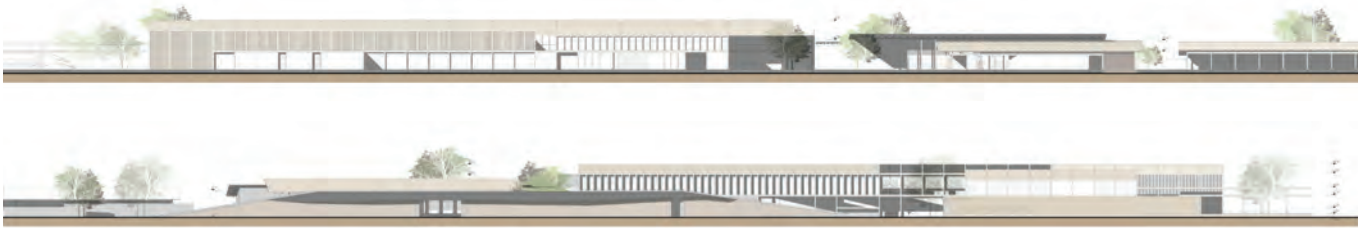
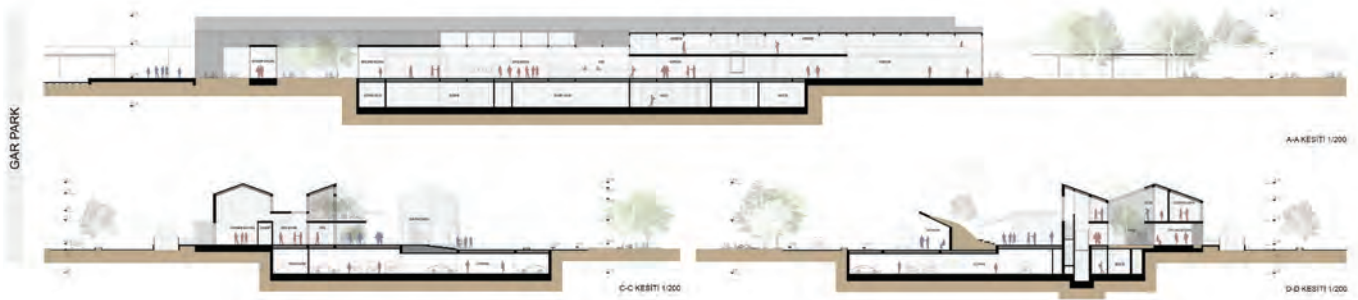




# Suyabatmaz Demirel

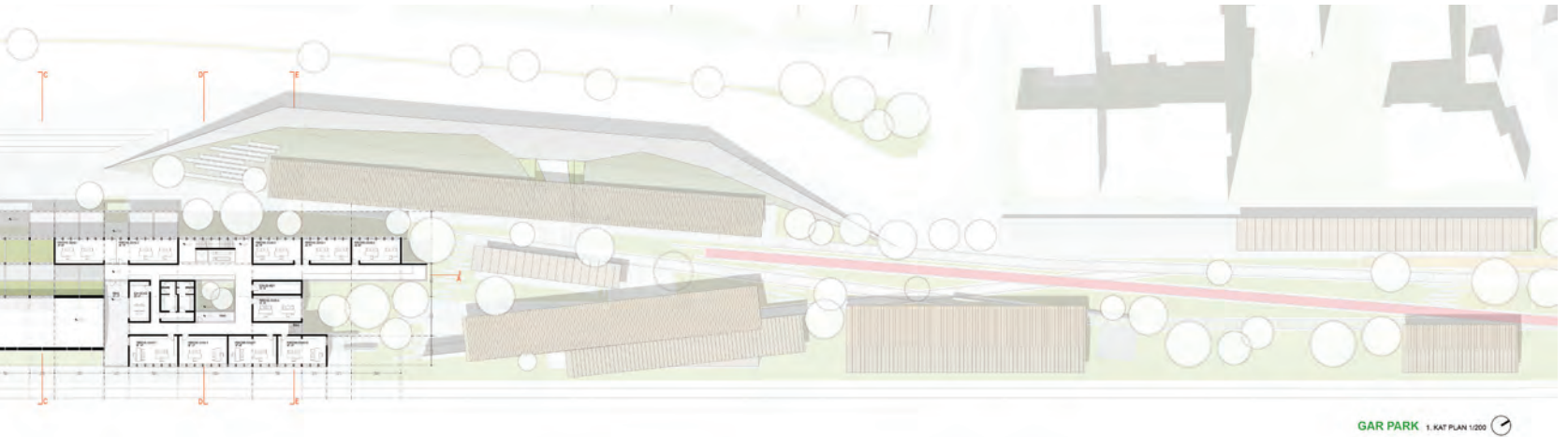








# Suyabatmaz Demirel





Bu alan lokantası, misafirhanesi, ticari ve sosyal alanlar ile Mithatpaşa Gar'a doğru çeşitli imkanlara izin veren mekanlar üretmekte ve sonunda Ana Gar binasına kavuşmaktadır. Bu ana yapı diğer yapılarla birlikte benzer bir kütle karakterine sahip olmakla birlikte hızlı trenin sonlandığı bir bina olarak taşlaşır. Dolayısıyla kentin yeni yerinde kendine yeni, sağlam bir yer bulur ve son durak olma özelliğini mimari ile yeniden kazanır. Trenden inen insanlar hafif üretilmiş peyzaj ile birlikte kentin içine çeşitli noktalardan bağlanabilir veya gar binasının daha sakin bir girişinde bulunan tasarlanmış peyzajın parçası gibi davranarak kabaran bir saçak altındaki duraklardan kentin çeşitli bölgelerine dağılılabılır.

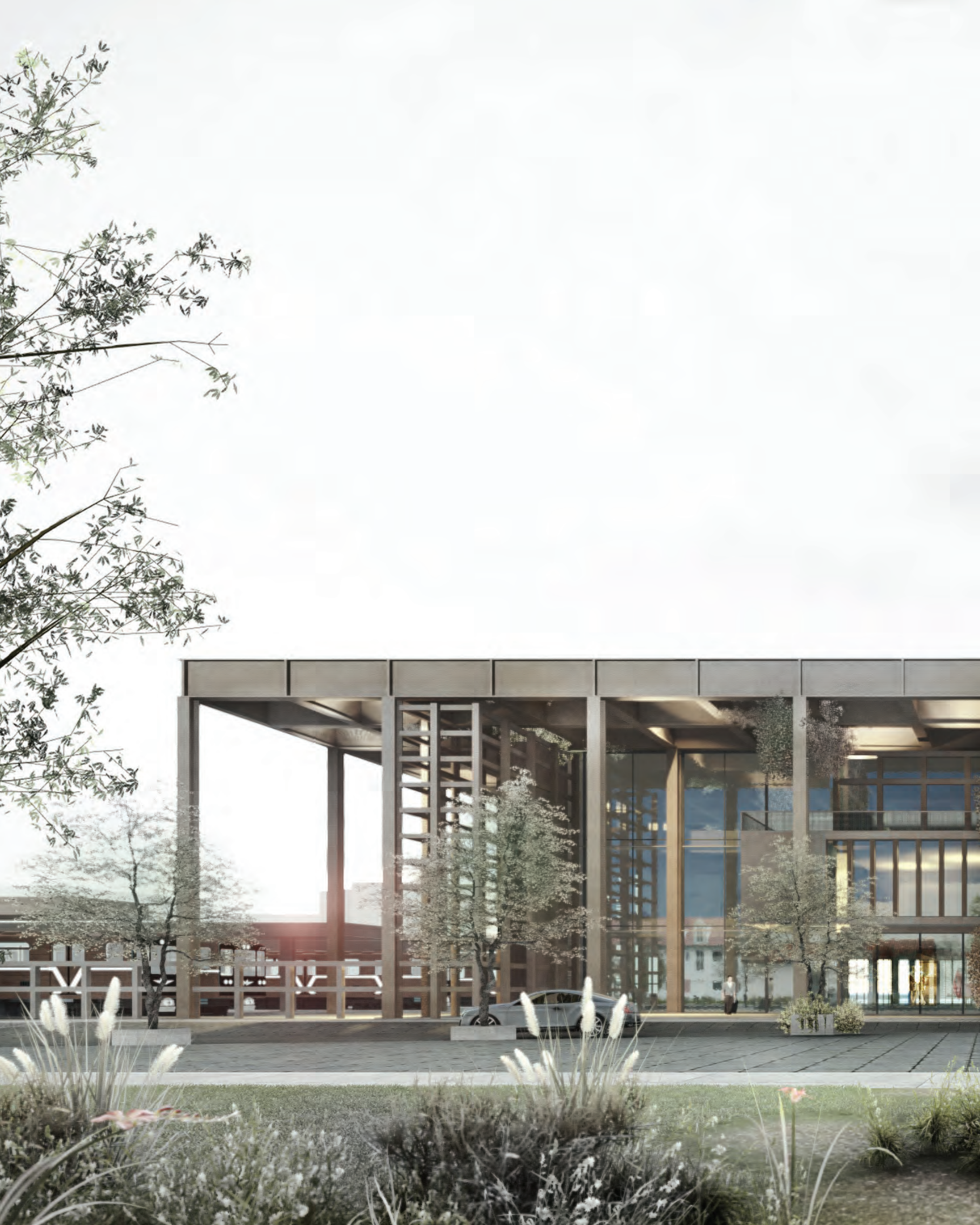
Tren garları eskiden içine dilendiği gibi girilip çıkılabilen pasajlar gibi çalışırdı, bu yapı gelecekte yine bu şekilde çalışmaya müsait olmakla beraber güvenlik kontrol noktasında yoğun kuyrukların olmasına izin verecek uzun bir mekan olarak tasarlanmıştır. Bu mekan içinde üretilmiş iç bahçeler ile bekleme salonlarıyla buluşur. Diğer kısımda ise idari birimler yer almaktadır. Peyzajda yerleşmiş misafirhane, pastane ve lokanta gibi yapılar bu yapıyla ilişki kurmakta ancak mesafesini de korumaktadır.



# Suyabatmaz Demirel











Atelye 70

Yalın Mimarlık



## Ekip

Ömer Selçuk Baz, Mimar  
Okan Bal, Şehir Plancısı  
Ece Özdür, Mimar  
Elif Tuğçe Sarıhan, Mimar  
Simge Kutsal, Mimar  
Firdevs Ermiş, Mimar  
Atakan Koca, Mimar  
Cihan Poçan, Mimari İllüstratör

Yalın Mimarlık, üstlendiği projelendirme hizmetlerinde, bu zamana ve yere özgü bir mimarlık üretmeye çalışıyor. Bu üretim farklı ölçeklerde ki ve konularda ki mimari problemler için mimari çözümleri içeriyor.

Bizler, nitelikli yapı üretmenin ancak disiplinler arası bir işbirliği ve uyum ile mümkün olabileceğine inanıyoruz. Yapı üretmek ise, hayli uzun ve zahmetli bir süreci tanımlıyor. Bu süreç içinde, üretildiği zamanla ve yerle özgün bir ilişki kurmasını hedeflediğimiz tasarım ise, ister istemez güncel hayattan, politikadan, işveren ilişkilerinden, yapı yapma alışkanlıklarımızdan, kentleşme reflekslerimizden ve mimarlığın konusu gibi görünmeyen birçok alandan beslenerek olgunlaşıyor.

Ömer Selçuk Baz ve Okan Bal, 2008 yılından bu yana farklı kurumsal yapılar altında birlikte yürüttükleri ortak proje çalışmalarına, Yalın Mimarlık firması çatısında ve bu şirketin ortakları olarak devam etmektedirler.



# ATELYE70

## Planners & Architects

Atelye70 Planlama & Tasarım Grubu 1970 yılında Prof. Hüseyin Kaptan ve 3 çalışma arkadaşı tarafından kurulmuş ve zamanla geniş bir kadroya ulaşmıştır. 1982 yılından itibaren Hüseyin Kaptan bu grubun yöneticisi olmuştur. 2005 yılında Doğu Kaptan Atelye70 Planlama ve Tasarım Grubuna ortak olarak katılmış ve yönetimi devralmıştır. Şehir planlama, kentsel tasarım, mimarlık, iç mimarlık disiplinleri planlama uygulama hizmetleri vermekte olup, ekoloji-ekonomi-altyapı uzmanlık alanlarında geniş bir kadrodan danışmanlık desteği almaktadır.

Atelye70 Planlama & Tasarım Grubunun çalışma alanları; Şehir Planlama, Kentsel Tasarım, Koruma Planları, Turizm ve Rekreasyon Alanı Planlamaları, Kentsel araştırmalar ve fizibilite çalışmaları ve çeşitli coğrafyalarda, özgün sosyo-ekonomik ve kültürel karakterleri ile öne çıkan alanlarda çalışılan kırsal gelişim planları, toplu konut projeleri, mimari ve iç mimari projeleridir.

Amacımız sosyal, ekolojik ve kültürel çevrelere saygılı bir yaklaşım benimseyerek, insan ölçeğinde tasarlanan kentsel ve mimari projeler ile yaşanabilir şehirlere katkıda bulunmaktır.

### **Ekip**

Hüseyin Kaptan, Mimar  
Doğu Kaptan, Mimar  
Marco Lombardini, Mimar  
Yonca Temizkan, Mimar  
Erkan Göray, Mimar  
Fatma Gençdoğuş, Mimar  
Marco Biozzi, Mimar  
Seda Sultansu, Mimar  
Deniz Gürsu, Mimar  
Buse Katana, Mimar  
Başar Tosun, Mimar  
Ahmet Çimen, Mimar  
Özlem Dobercani, Mimar



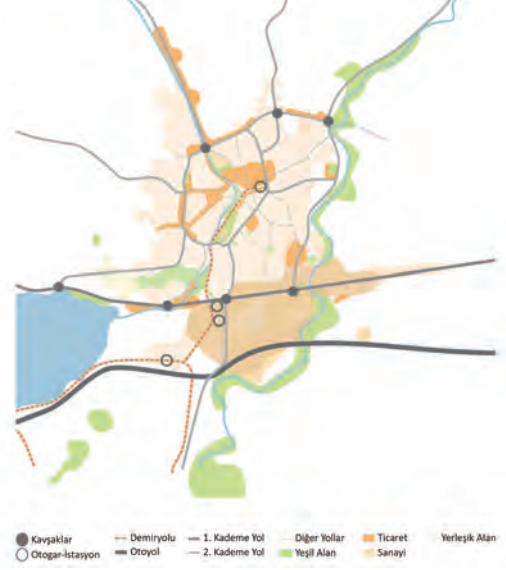
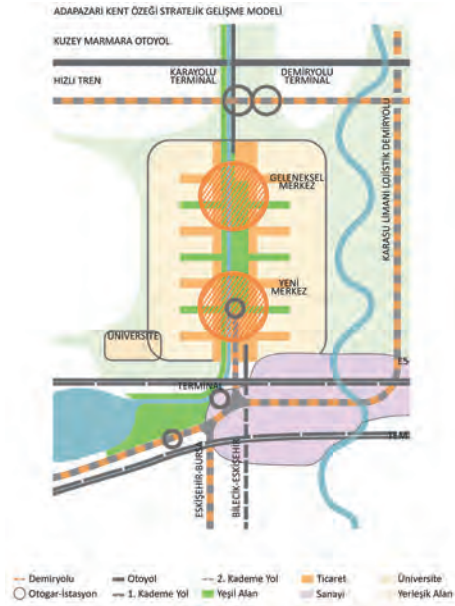


# Sakarya Gar Kentsel Tasarım

Atelye 70

İki Gar Arasında





## GİRİŞ

Sakarya kenti İstanbul'un doğusunda Karadeniz'e sahili olan hızla büyüyen ve gelişen bir kent. Şehir Tem bağlantısı buna bağlı olarak geliştirilen ulaşım ve plan kararları ile birlikte yoğun biçimde şekillenmeye aday görünüyor.

Yoğun sanayi ve lojistik imkanlar, İstanbul'a olan yakınlık ile birlikte kent çeperinde hızlı bir yığılma ve belki de akabinde kontrolsüz bir büyüme ihtimali söz konusu.

Adapazarı kent bütününde konut alanlarının E5, Tem güzergahı ve sanayi alanları yönünde gelişmesi Adapazarı'nın kent makroformunu tanımlayan temel faktörler haline gelmiş durumda.

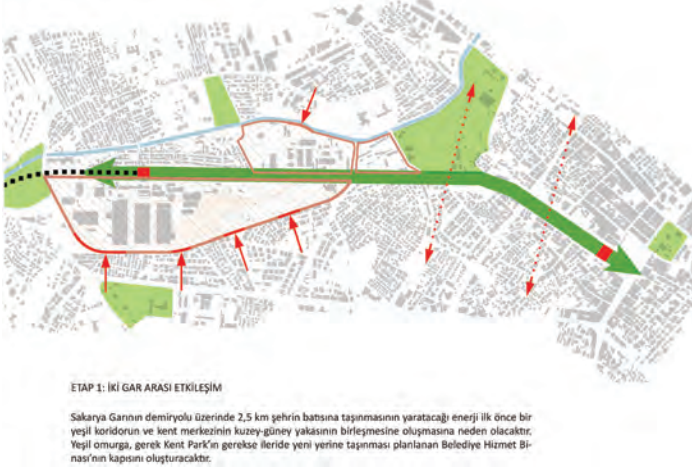
Tüm bu kentleşme dinamikleri ile birlikte Sakarya'nın çevresinde oldukça güçlü doğal bir ekosistem var. Nehirler, dağ peyzajı, deniz ve kıyı ilişkileri sapanca gölü, tarım alanları ile birlikte coğrafya Sakarya'ya önemli imkanlar sunmuş durumda. Makro ölçekte bir şema olarak baktığımızda, kuzeyden ve güneyden

ulusal ölçekte ulaşım doğrultularından giriş alan kuzey-güney istikametinde bir ekonomik ve ekolojik omurga temel planlama fikri olarak aktarılabilir. Bu proje ile birlikte ürettiğimiz temel fikir; kentin gelişmesini ve tüm dinamiklerini göz önünde tutarak, yine kentin çevresindeki doğal karakteri bir bağlaç, kenti birçok açıdan daha iyi konuma taşıyabilecek bir iyileştirme aracı olarak kullanmaktır.

## METROPOL SAKARYA'NIN YAŞAM DİNAMOSU: ADAPAZARI -KENT MERKEZİ VİZYONU (MİA)

Adapazarı kent merkezinde bir demiryolu istasyonunun yer değişimi serüveninden hareketle, Sakarya ili hinterlandının yönetici dinamosu işlevini gören Adapazarı kent merkezinin geçmişten geleceğe vizyonunu tartışmak proje konusu alanın sınırlarını aşan bir konudur.





ETAP 1: İKİ GAR ARASI ETKİLEŞİM

Sakarya Garı'nın demiryolu üzerinde 2,5 km şehrin batısına taşınmasının yaratacağı enerji ilk önce bir yeşil koridorun ve kent merkezinin kuzey-güney yakasının birleşmesine oluşmasına neden olacaktır. Yeşil omurga, gerek Kent Park'ın gerekse ileride yeni yerine taşınması planlanan Belediye Hizmet Binası'nın kapsamını oluşturacaktır.



ETAP 2: GARLAR VE YAKIN ÇEVRE ETKİLEŞİMİ

Eski ve Yeni Garın dönüşmesi ve yakın çevreleriyle etkileşimi, bugün atıl durumda bulunan Eski Gar çevresinde, yeni, planlı ve nitelikli kentsel mekanlar oluştururken, Yeni Garın çevresine de bir dinamizm kazandıracaktır.



ETAP 3: YENİ MERKEZ-DİKİŞLER VE GEÇİRGEN YAPI

Geçmişte şehrin çeperinde kalan, ancak şehrin gelişmesi ve büyümesiyle etrafı meskun mahallelerle sarılan Vagon Fabrikası ile askeriyenin dönüşümü kent merkezi için yeniden örgütlenme amacına yönelik potansiyel fırsatlar taşımaktadır. Bu çerçevede Vagon Fabrikasının ve Askeri alanların organize bölgelere transferi zaman içinde şehrin bütüncül yapısını güçlendirecektir.

Adapazarı kent merkezi, Osmanlıdan ve Cumhuriyet'in ilkyıllarından bu yana mübit tarımsal işlevlerin hakim olduğu Sakarya ovasının merkezi olarak bilinir. Bu aşamada diğer Anadolu kentlerinden farklı olarak Adapazarı'nın kent özeğinde kamusal alan olarak demiryolu istasyonunun kent özelinde simgesel bir anlamı vardır.

## ESKİ ve YENİ GAR

Mevcut gar yapısı bir nevi kentin gelişme tarihine şahitlik etmiş onun önemli parçalarından birisi olarak karşımızda duruyor. Öte yandan tren sirkülasyonunun geçtiğimiz on yıllarda gelişen kent strüktürü ile birlikte ele alınmamış olmasından ötürü tıkanan bir kent merkezi ile karşı karşıyayız.

Bu çerçevede garın kentin merkezinde kalma fikri çok cazip ve birçok açıdan olması gereken durum gibi gözükse de bu operasyonun tüm merkezi dağıtıp yeniden toparlamadan yürütülmesi mümkün görünmüyor.

Bu çerçevede stratejimizi 4 başlık altında toplayabiliriz;

1. Eski garın kent merkezinde, 'kent gelişimi ve ekoloji merkezi' olarak yakın çevresi ile tekrar tasarlanması,
2. Yeni garın gelecekte bir alt merkez olabilecek ve çevresi ile etkileşime geçecek şekilde tasarlanması,
3. Yeni gar ile eski gar arasında kalan 2,5 km uzunluğundaki bölümün, kentin iki yakasını birbirine tekrar dikileceği bir iyileştirme aracı olarak kurgulamak.
4. Her iki gar ve yakın çevresi için çoklu gelecek stratejileri kurgulayarak, bugün için çalışan bir sistem üretmek, gelecek için ise çok daha gelişkin vasıfları olan bir kent strüktürüne entegre olabilmek.

Tüm bu operasyonları yaparken;

- Yeni gar ve yeni kent merkezinin çevre doku ile ilişkilerini ve iyileştirme gücünü
- Dönüşümün etaplanma ve parçalar halinde üretilebilme senaryolarını
- İyileştirme hattının dokunduğu çeperlerle kuracağı alternatif ilişkileri öncelikli kabul ediyoruz.

İki gar arasındaki mesafe aslında çok fazla. Ancak bu uzaklığa rağmen iki gar arasındaki çekim, boşluğun tekrar kurgulanması, eski garın bir ekoloji merkezi, yeni garın bir alt merkeze dönüşecek olma senaryoları bu tasarımın temel motivasyonlarıdır.

Eski garı yenisine bağlayan rayların bir peyzaj unsuru olarak yerinde kalması ve bölüm bölüm bu doğrultuya dokunan parçaların bu motivasyonla dönüştürülmesi tasarımın çıkış noktası olarak tarif edilebilir.





# Atelye 70



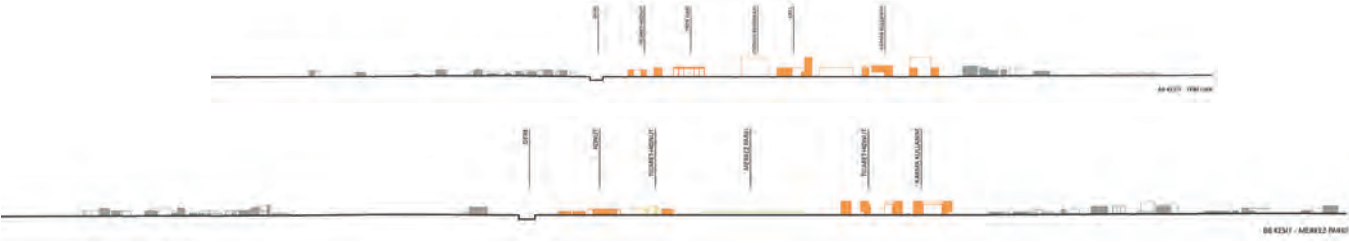
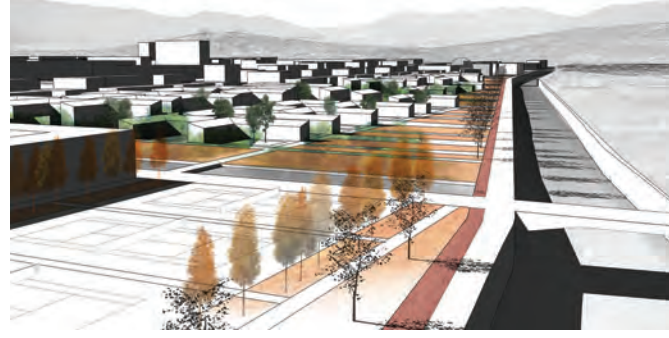
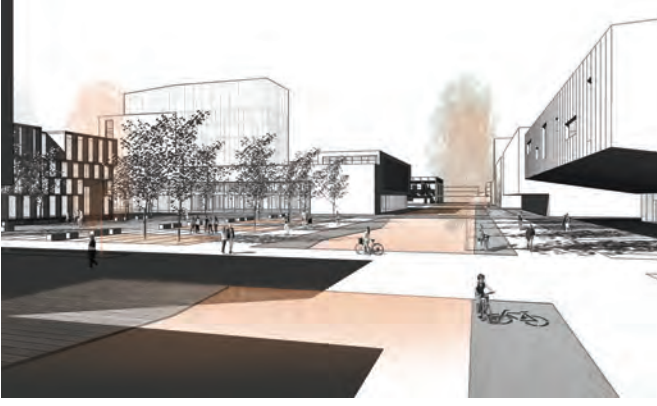
## ULAŞIM KARARLARI

○ Düzenlenen Kavşaklar  
- - - Tramvay Hattı

— Öneri Araç Yolu  
— Öneri Yaya Yolu

— Bisiklet Yolu  
— Taşit Bağlantıları

☒ Tramvay Durakları



## PEYZAJ YAKLAŞIMI

Fiziksel ve işlevsel dönüşümü sonrasında, eski gar yapısının kentli, yakın çevresi ve yer ile ilişkisi tümüyle değişir. Garın önündeki meydan, geniş sert zemininden arınmış, Sakarya ormanlarında da görülen türlerle yoğun bitkilendirilmiştir. Her mevsim değişecek, zenginleşecek ve yıllar içinde bir koruya dönüşecek meydan Sakarya'nın doğal karakterlerinden beslenen 'kent gelişimi ve ekoloji merkezi'ne giriş gibidir.

Eski garın peronları ve rayları hizalarında kurgulanan bahçeler ile, tarımsal üretimin ve kırsal dokunun kamusal alanda devam etmesi, kentlinin endemik ve doğal bitkisel karakterler ile tanışması hedeflenmiştir. Eski-yeni gar arası boşluk, kent in iki

yakasını bir araya getirirken, kırsaldan kentsel peyzaja geçişi de barındırır. Demiryolu sınırındaki mevcut yetişkin ağaçlar tümüyle korunmuştur. Boşluğun incelendiği yerler vejetasyonun devam ettiği, az parçalı bağ dokular olarak görülmüştür. Bu iyileştirici bağ, Vagon fabrikasının dönüşümü ile oldukça genişleyip, bir botanik parkı da evrilebilir. Park; eğitim, bilimsel belgeleme, tür çeşitliliği vb. değerlerinin yanında kentlinin gündelik hayatında önemli bir yeri olan Kent parka da iyi bir eklenti olacaktır.

Boşluğun doğal ve yalın bitkisel peyzaj karakteri Yeni gara yaklaşırken, çeşitlenmeye başlar. Renk ve doku bahçeleri, etkinlik çayırları ve sert zemin ağırlıklı yeni gar meydanı gibi karakterlerin sınırları eritilmeye çalışılmıştır.



# Atelye 70









# Eski Gar

Yalın Mimarlık







## ESKİ GAR

### 'kent gelişimi ve ekoloji merkezi'

Eski gar yapısını kent belleğinde önemli rol üstlenmiş bir yapı olarak korumayı önemsiyoruz. Yapıyı kent merkezinde belediyenin kullanabileceği bir ekoloji ve buna bağlı olarak bir eğitim üssü olarak dönüştürüyoruz.

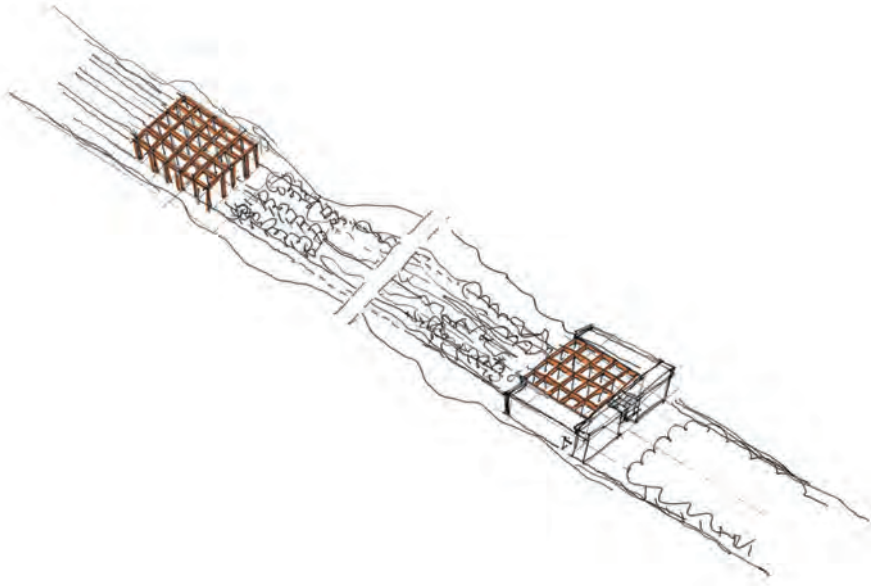
1. geçişe kadar olan bölümdeki peyzaj alanlarını bu anlamda eğitim ve sergi amaçlı tarımsal ve sakraya çevresindeki endemik türlere odaklanılan bir bölüm olarak kurguluyoruz.

Eski gar yapısı eğitim birimleri, atölyeler, sergi bölümleri ve kütüphaneden oluşan bir karma fonksiyon ile tekrar şekillendiriliyor. İç yüzeyleri tamamen soyularak şeffaf geçirgen bir avluya bakan bir fonksiyon kümesi olarak yapı yeniden tasarlanıyor.

İçerde oluşan yeni avlu bir peyzaj odağı, yoğun bir botanik mekrkeze dönüştürülüyor. Böylece garın tekrar kendi içine doğru açılan azıcık gizli sessiz bir merkez olması sağlanabilecek.



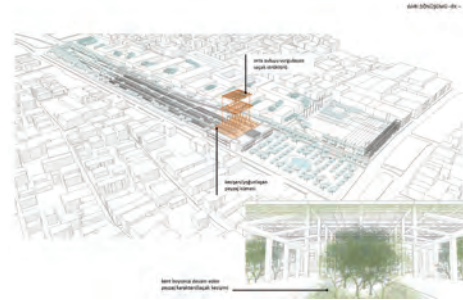
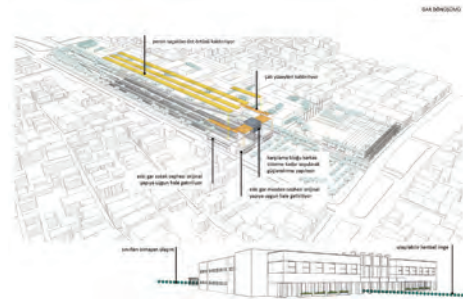
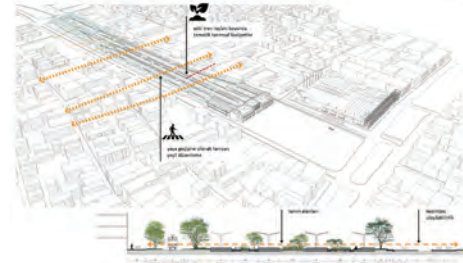
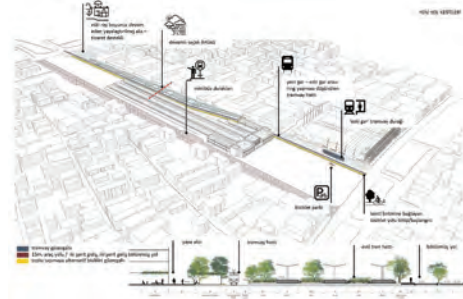




Eski gar yapısı merkezinde Ekoloji ve kent tarihi konulu bir sergi barındırır. Bu merkezin etrafında ekoloji ve kent tarihi konuları öncelikte olmak üzere, atölyeler, derslikler, kütüphane ve medyatek alanlarının bulunduğu bir fonksiyon grubu ile sarılıdır.

Yapının merkezinde Sakarya ve yakın çevresinin doğal çeşitliliğini ve yoğunluğunu temsil eden yoğun bir bahçe yer alır. Bu bahçe yapının içe doğru şeffaflaşan yüzüne açılan yoğun yeşil dokusuyla dönüşmüş güçlü bir hayat sunar. Bu hayat ile birlikte peron alanları ve uzantısında 1. geçite kadar olan bölüm tarım , ekoloji üzerine bir deneyim alanı olarak kurguladık.

Söz konusu merkezi Adapazarı tarihsel çerçevede gelişme hikayesinde önemli bir parçası olarak görüyoruz. Tarımsal üretim ve Pazar üzerine inşa edilmiş, kırsaldan kente doğru gelişim hikayesinin kritik bir bölümü bu dönüşüm ile birlikte kent merkezine tekrar taşınabilir.











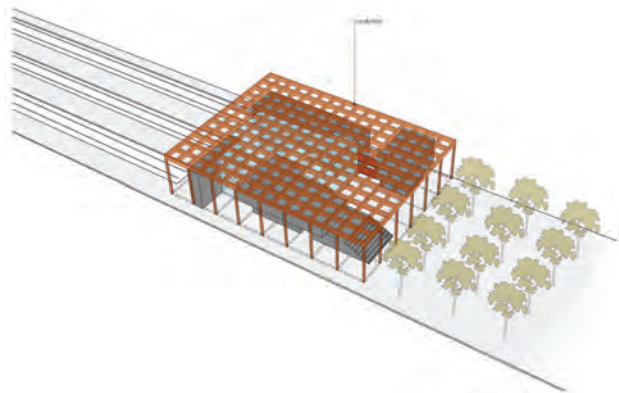
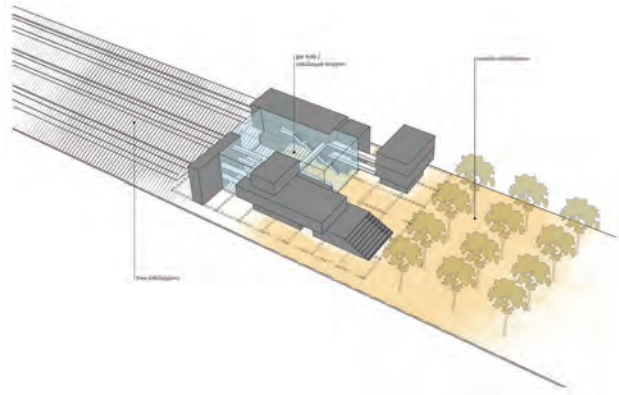
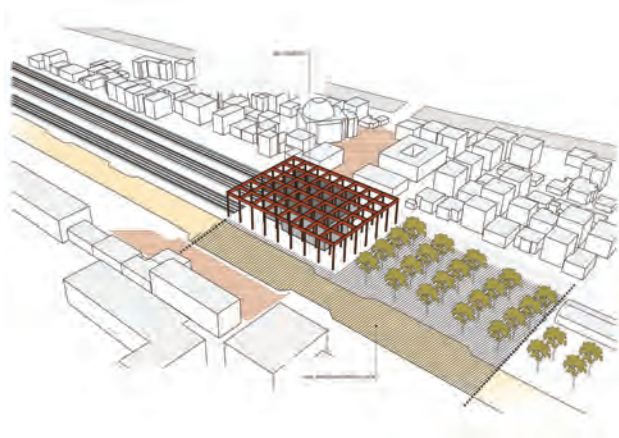
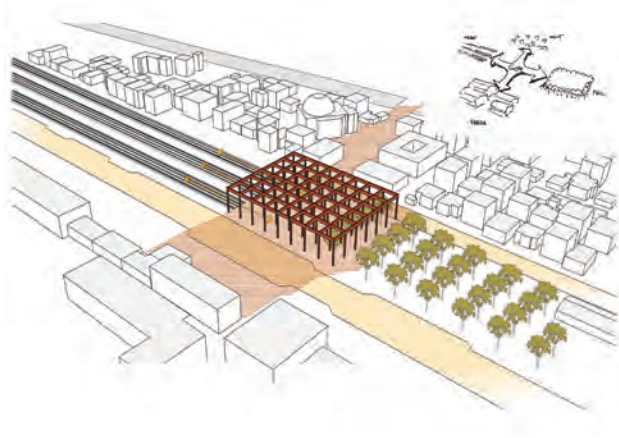


# Yeni Gar

Yalın Mimarlık







## YENİ GAR

Yeni gar yapısı için temel tasarlama motivasyonu bir bağlaç üretmek. Gar yapısı bir yandan eski gardan mithatpaşaya doğru uzanan yeşil omurgayı karşıyor öte yandan trenlerin karşılaştığı bir yapı olarak varoluyor. Diğer tarafta ise bu esnek yapıyı vagon fabrikası ile üst mahalleyi birbirine tekrar entegre ediyor.

Bir bağlaç ve sirkülasyon doğrultusu olarak kurgulanan Gar , terar eden bir çelik yapı dizisinin altında esnek bir şekilde kurgulanan program parçaları olarak tarif edilebiliriz.

Yeni gar yapısı için en kritik tasarım girdisi bugünkü kent yapıya ve gelecekte dönüşecek kent yapıya sıkıca adapte olabilecek esnekliğe sahip olabilmektir.

Bu çerçevede bugünkü koşullarda kurguda ulaşım otopark ve temel sirkülasyon hareketi parktan gelen doğrultunun bir giriş meydanı oluşturacağı kabulü ile şekillendirip gar yapısı içinde devam eden bir pazaj olarak tasarladık.

Gelecek senaryosunda dönüşecek vagon fabrikası ve üst mahalle ile meydan alanı genişleyecek , yol ağı dönüşecek, ve gar yapısı aynı kalsa dahi çevre boşluğu ile kuracağı ilişki çoğalarak gelişecek diye düşünüyoruz.



# Yalın Mimarlık









# Yalın Mimarlık





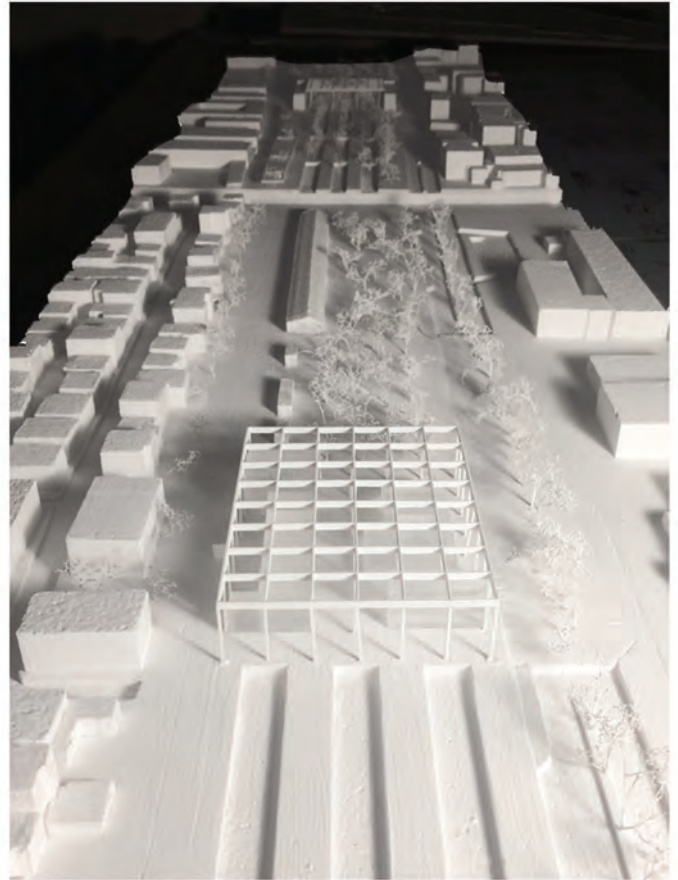
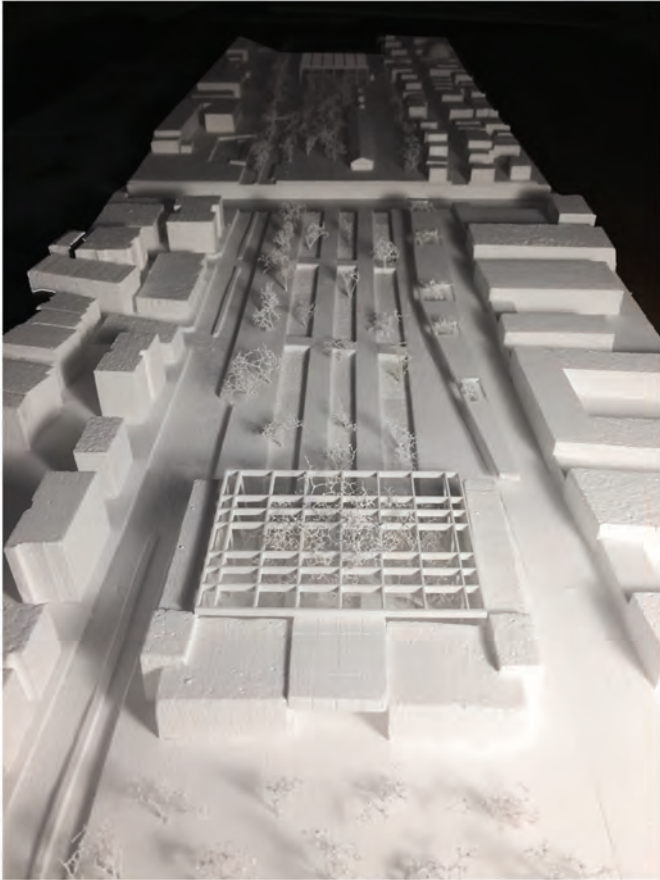
















# Değerlendirmeler

Cem İlhan, Mimar

## BİNGÖL BARKA MİMARLIK / 8ARTI

Tasarım kentsel ölçek verilerini kapsamlı bir şekilde değerlendirmiştir. Eski garın işlevini yitirmesi ile açığa çıkan büyük alanların kente nasıl kazandırılabilceği konusunda yapılan analizlerden elde edilen veriler ile bir strateji doğrultusunda çeşitli alt ölçek kararlarına bağlanmıştır. Kentin gelecekteki büyüme projeksiyonları ve buna bağlı olarak önerilen kentsel tasarım stratejileri olumlu bulunmuştur. Sapanca gölü gibi doğal odaklara kesintisiz ulaşım, yeşil koridorun kenti içine taşınması, “dikiş peyzaj” önerileri kent yönetimi tarafından değerlendirilmesi gereken önerilerdir. Proje alanı yakın çevresindeki kentsel doku ve ölçeğini dikkate alarak getirilen aktif peyzaj önerileri ile bu önerilerin alt ölçekteki çözümleri başarılıdır. Yaya ve taşıt arterlerinin tipik kesitler haline ele alınması bu arterlerin kullanım önerileri olumludur. Doğu batı yönündeki geçirgenlik meselesini ele alışını aktif peyzaj ve rekreatif kullanımlarla zenginleştirilmesi başarılıdır.

Eski gar binasının korunarak yeniden işlevlendirilmesi olumlu bulunmuştur. Kentsel hafızada yer etmiş bir binanın dönüşüm sonrasında yıkılmadan değerlendirilmesi olumludur. Bu yapıya getirilen gar müzesi işlevi anlamlı bulunmuştur. Ancak yapının avlusunun üzerinin kapatılarak bir Pazar Yeri işlevi yüklenerek değerlendirilmesi hemen yakınında, kuzey yönündeki kent pazarı dikkate alındığında anlamlı bulunmamıştır. Bu mekanın fuar alanı vb. işlevler yüklenerek değerlendirilmesi düşünülebilir.

Yeni gar binasının kompakt bir monoblok şeklinde ele alınması gara ait operasyonel işlevlerin yalın ve kontrollü bir şekilde çözülmesini sağlamaktadır. Ancak ana gar salonları ile peronların üzerini tek defada örten kabuğun ölçeği abartılı bulunmuştur. Yeni gara tren yaklaşım yönü olan güneydeki Akçay Sokak lokasyonundaki kavşak problemine duyarlılık olumludur. Gar kotunun yukarı alınması sayesinde kavşakta oluşacak tren rayları-taşıt trafiği kesişmesinin önlenmesi sağlanmakta, trafiksiz sorunlar çözülmektedir. Ancak bu çözüm zaten iri olan gar binasının gabarisinin daha da yükselmesine ve doğu-batı yönünde bir kent duvarı etkisine neden olmaktadır. Yükseltile peron tabliyesinden dolayı oluşan alt mekanlarda önerilen otopark çözümü ve kapasitesi olumlu olmakla birlikte burada oluşan karanlık mekanların kentsel kullanımda nasıl bir performans sergileyeceği düşünülmelidir. Ayrıca üst kotta bir viyadük şeklinde yükseltile gara ulaşımın maliyeti ile kavşaktaki araç trafiğinin üste taşınması halindeki maliyetler ve bu iki durumun fizibilitesi idareler tarafından yapılmalıdır.

## Promim / IND

Proje geliştirdiği üst ölçek analizleri sonucunda yeni gar binası için ilk öngörülen yerleşimin yerini değiştirmeyi ve yapıyı Maltepe kavşağının güneyinde önermektedir. Bu çözüm kavşakta oluşacak araç taşıtı ve tren hareketinin zeminde keşişmesinin önüne geçmektedir. Böylece önemli bir viyadük veya dal-çık maliyetinin önüne geçerek avantajlar sunmaktadır. Yine aynı şekilde burayı batı yönünde sınırlayan Çark deresine doğrudan bağlanarak kent merkezine bir alternatif ulaşım imkanı sunmaktadır. Ancak tüm bu operasyonun yapılabilmesi yani garın Maltepe'ye konumlanabilmesi için peron güzergahını sıkıştıran bağlantı yolunun 13 m kadar ötelenmesi ve bir istinat duvarı eklentisi ile mümkün olabilmektedir.

Önerilen yeni gar lokasyonu için iki farklı mimari alternatif geliştirmesi olumlu bulunmuştur. Bunlardan birincisi gar programını üç ana yapı içinde toplamakta ve tüm yapı ve peronların üzerini dairesel şemsiye modülleri ile örtmektedir. Örtünün gölgelik alanlar sağlaması uygun olmakla birlikte kapladığı alanın ölçüleri ve yağmur sularının tahliyesi vb dezavantajları gözlenmiştir. Örtünün örttüğü alan azaltılabilir. İkinci alternatif yapı ise gar binasının bir parçası haline gelen sarmal bir rampa yapı ve sonunda konumlanan gar kafeteryası ile bu rampa ortasında kalan bir kent avlusudur. Bir kent imgesi ve çerpedeki açık panoramik algısı ile etkili görünmekle birlikte pratikte rampa strüktürü üzerinde geliştirilen program ve dolaşım kullanım sırasında pratik gözükmemektedir.

Atatürk Bulvarı ve Eski Gar noktasında da farklı alternatif öneriler geliştirilmiştir. Eski peronların örtü sisteminin korunup yeniden ele alınarak çoğaltılması, kapalı, açık ve yarı açık mekanlar oluşturması olumlu bulunmuştur. Bu proje gar meydanındaki ikili meydan yapısı ve yarattığı dengesiz durumu ortadan kaldırıp iyileştirmeye çalışan öneriler sunması bakımından olumlu bulunmuştur. İlk alternatifte eski gar binası kaldırılarak gerisindeki market/sergi/fuar mekanları hemen önünde yeni yeşil bir parka açılmaktadır. Gar meydanının yanındaki demokrasi meydanı daha tarifli bir hale getirilmiştir. Aynı nokta için geliştirilen ikinci alternatif parkın içinde yeni bir yapı önermektedir. Her ne kadar bu yapının halihazırdaki 'çift meydan' durumunu ortadan kaldırarak alanı daha tanımlı hale getirdiği ifade edilse de bu öneri sorgulanmaktadır.

Sonuç olarak proje yeni gar binasını Maltepe noktasında önererek diğer üç projeden farklılaşmaktadır. Dikkate değer bir öneri olmakla birlikte TCDD idaresinden görüş alınması şarttır. Ayrıca Garın Maltepe kavşağının altına alınması araya giren kavşak nedeni ile kent merkezine ve Atatürk Bulvarı'na doğru istenen yaya akışını zorlaştıracaktır. Bu durum dikkate alınmalıdır. İki gar arasından kalan alan büyük alan için önerilen kentsel peyzaj nispeten kavramsal düzeyde kalmıştır.

## SUYABATMAZ-DEMİREL / 1+1 MİMARLIK

Geliştirilen proje Sakarya kent merkezinin mevcut dokusunu ve ölçeğini hassas bir şekilde yorumlayan bir mimariye sahiptir. Yapı ihtiyaç programı parçalı alçak kitleler halinde yorumlanarak proje alanına yayılmaktadır. Kent ölçeğinde tek defada algılanabilen bir yapı önermek yerine küçük ölçekli yapılardan meydana gelen bir doku oluşturulmaktadır. Proje alanının çerperini oluşturan bu alana komşu Mithat Paşa Mahallesi / Çayı ve Milli Egemenlik Caddesi yönünden gelen yaya akışlarını rahatlatacak bir şema önerilmektedir.

Eski gar binası ve Atatürk Bulvarı yönünde geliştirilen Raypark teması kapsamında mevcut gar binasının kaldırması sorgulanabilir. Kentin hafızasında yer etmiş bu yapının yerine peron örtülerinin yorumlanması ile elde edilmiş bir dile sahip rekreatif programlar içeren yapılar önerilmiştir. Bu yapılar raylar üzerinde konumlanmış tren vagonlarını çağrıştıran kitlelerdir. Peron örtüsünün yorumlanarak tekrarı bölgeye yeni bir kimlik kazandırabilir. Raylar arasına konumlandırılan kitleler ve buralarda oluşturulan ara mekanlar başarılıdır. Açık-yarı açık ve kapalı mekan hiyerarşisi de düzeyli bulunmuştur. Önerilen tasarım eski gar binasını kaldırarak kentteki yakın döneme ait bir izi ortadan kaldırmaktadır. Proje programının alanın bütününe fazlası ile yayılması eleştirilebilir. Burada önerilen yapılardan bazıları azaltılarak ferah yeşil alanlar elde edilmelidir. Proje alanının kuzey ve güneyinde konumlanan eski ve yeni gar binalarının mimari dilini aynı kılarak genelde bir karakter bütünlüğü de kazandırmıştır. Kaldırılan eski gar binasının bir "duvar" oluşturduğu düşüncesi sorgulanmalıdır. Bu binanın korunması, arkasındaki peron avlusu ve bunun gerisinde yine aynı temanın geliştirilmesi denenebilir.

Yeni gar binasının ana girişi Mithat Paşa Mahallesi tarafından alınmuştur. Ana işlevlerin bu yöne bakan kitlede çözülerek diğer işlevlerin bu blok etrafında ayrı girişlere sahip kitlelere dağıtılarak düzenlenmesi farklı bir alternatif sunmakla birlikte sorgulanmalıdır. Ana gar kitesinin Mithat Paşa Mahallesi yerine boyutları itibariyle daha rahat ulaşım olanakları sunan Milli Egemenlik Caddesi yönünde düzenlenmesi düşünülebilir.

Proje genel yaklaşımı ile güneydeki bu alanda tren garını kullanmayan kentlilerin de gündelik yaşantılarında bu mekanları serbestçe kullanabilmelerinin önünü açmaktadır. Yine de işletmesel / operasyonel açıdan parçalı kitle önerisinin idare ile tartışılması yerinde olacaktır. Ayrıca güneydeki Akçay Sokak yönünden gelen tren yaklaşımı ile kavşak keşişimi için bir öneri getirilmemiş olması eleştirilmiştir. TCDD işletmesinin tren-araç trafiği keşişiminde hemzemin uygulamaları kabul etmemesi dikkate alınmalıdır. Burada tasarlanacak yükseltilmiş yol/viyadük uygulamasının projenin ölçeğine olumsuz etkileri olabilir. Yolun yer altına alınması projenin ana fikrini bozmayacaktır.

Geniş bir alana yayılan projenin tek defada algılanması bu proje bazında güç olduğundan genel sunumda kent yakın çevre fotoğrafına oturtulmuş kuşbakışı bir perspektif üretilmesinin fikrin anlaşılabilmesini kolaylaştıracığı düşünölmektedir.



## YALIN MİMARLIK / ATÖLYE 70

Önerilen proje iki gar ve arasında kalan mekan tüm kentin gelişimini nasıl tetikler sorusunu temel mesele olarak ele almakta, projeyi bu durumun bir katalizörü olarak kabul etmektedir. "İki Kapılı Sakarya ve Omurga" teması etrafında geliştirilen analizler güneyde konumlanacak yeni gar binasının yakın çevresini nasıl dönüştürecek sorusunu önerinin merkezine oturtmaktadır. Üst ölçekteki öngörüler, bu öngörüler doğrultusunda geliştirdiği orta ve uzun vadede büyüme senaryoları, gelecek vaadini inandırıcı bir şekilde ifade etmektedir. Projenin ağırlığını bir yandan kentsel ölçeğe verirken bir yandan da bu kararları alt ölçeğe taşıması başarılıdır.

Eski garın iyileştirilerek korunması, kent hafızasındaki sürekliliğin ve izlerin referans alınması başarılıdır. Mevcut yapıya ait avlunun bir çelik örtü ile örtülerek kent botanik bahçesine dönüştürülmesi olumlu olmakla birlikte buradaki 'yeşil' kullanımın yoğunluğu sorgulanabilir. Buradaki yarı açık mekanın devamında oluşturulan, endemik bitki türlerinin tarif ettiği parkın bir süreklilik arz edecek şekilde devam ettirilmesi başarılıdır. Ancak bu büyük alandaki aktif peyzaj donatılarının daha tarifli bir hale getirilmesi beklenir.

Yeni gar binası ile eski gar binasının mimari açıdan aynı dile sahip olacak şekilde çözülmesi başarılı bulunmuştur. Yine aynı şekilde bu yapının net bir geometri içinde çözülmesi, zeminde doğu-batı yönünde yeni gar meydanı ile bütünleşen bir kurgu ile ele alınması olumludur. Ancak yapı strüktürünün büyüklüğü ve kent ölçeği ile olan ilişkisi sorgulanabilir.

## SONUÇ

Yeni Garın Maltepe/Mithat Paşa lokasyonundaki durumunun kesinleştirilmeye ihtiyacı vardır. Bu aşamada kavşaktaki hemzemin geçiş, kavşak, dal-çık gibi önerilerin daha hassas bir analizinin ve fizibilitesinin yapılması gerekmektedir. Dolayısı ile elde edilen projeler, yerel yönetime farklı alternatifler sunarak kentin ileride varacağı imgenin nasıl olacağını net bir şekilde göstermiştir. Yaşanan süreçte yerel yönetim olarak Sakarya Büyükşehir Belediyesi davet ettiği kıymetli şehir plancı ve mimar müellif grupların sundukları projelerle Gar bölgesini aşan çalışmalar elde etmiştir. Bu projeler sayesinde kent yönetimi orta ve uzun vadede şehrin geleceğinin ve gelişmesinin nasıl olabileceğine dair vizyoner plan önerilerine de sahip olmuştur. Dolayısı ile önerilen üst ölçek çalışmaları muhakkak suretle dikkate alınmalı ve Sakarya'nın hali hazırda koruyabildiği ölçek ve yaşantıyı daha da zenginleştirmesi, diğer kentlerimize de örnek olması sağlanmalıdır.







[www.sakarya.bel.tr](http://www.sakarya.bel.tr)