



TÜRKİYE’DE YARIŞMAYLA UYGULANMIŞ HAVALİMANI TERMİNAL BİNALARININ MEKANSAL OKUMALARI

¹Fatih ŞAHİN^{ID}, ²Ömer ASLANÖZ^{ID}

¹ Karadeniz Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, fatihshahin@ktu.edu.tr, Trabzon

² Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, omeraslanoz@ktu.edu.tr, Trabzon

Özet: Havacılık sektöründe yaşanan gelişmeler, havayolu taşımacılığının hızını, konforunu ve güvenilirliğini etkilerken, büyük ölçekli havalimanı terminal binalarına ihtiyacı artırmaktadır. Havalimanı terminal binalarının tasarımı, işlev üzerinden çalışan makinalara benzetilirken mimari kalitesi ve farklı mekansal arayışlar ile ülkeler/kentler için imge/landmark yapılarına dönüşmektedir. Kentlerin giriş kapısı olarak nitelendirilen havalimanları, biçimsel kurgusu işlevsel/mekanik oluşum üzerinden yönlendirilirken sunduğu kentsel imgelerle/öğelerle kimlik arayışında mekanları, parça bütün ilişkisinde bir araya getirmektedir. Çalışmada, Kevin Lynch’in kentsel okunabilirlik için kullandığı imgelerin/öğelerin benzer yöntemle yapıların da okunabilirliğini sağlaması temel alınarak, Türkiye’de yarışma yoluyla uygulanmış Adnan Menderes, Dalaman, Antalya, Milas Bodrum, Atatürk, Sabiha Gökçen ve Esenboğa Havalimanı Terminal Binalarının tasarım ve mekansal kurgusu incelenmiştir. Havalimanı terminal binalarının benzer işlevsel/mekanik oluşuma yönelik verilen farklı/özgün tasarım kararlarının anlaşılması amaçlanarak seçilen her örnek giden ve gelen yolcu katları imgesel analizleri üzerinden değerlendirilerek mekansal okumaları karşılaştırmalı olarak yapılmıştır. Kentsel dağılım içinde olan imgelerin, bir örtü altında bir yapı içine sığdırılması, terminal binası fiziksel mimarisinin sosyal toplumsal mekana dönüşümünü gösterirken yaşayan/yaşanan odak mekan algısını ön plana çıkarmıştır. Literatür taraması, alan çalışmaları, yolcuların mekansal kullarımdaki gözlemi dikkate alınarak çalışma verilerinin toplanması ile terminal binalarının fiziksel mimari oluşum analizleri kentsel imaj öğelerine göre yapılmıştır. Havalimanı terminal binalarının, yarışma yolu ile uygulanması, yere özgü kurgulanan tematik/bağlamsal çıkarımların kullanıldığını göstermiş, biçim-işlev, mekan-yolcu-kent ilişkisini güçlendirmiş, benzerlerinin ötesinde kullanıcılarına kaliteli deneyimler sunmuş ve farklı mimari bakış açısı kazandırmıştır.

Anahtar Kelimeler: Havalimanları, Terminal binaları, Kent Kimliği, Kentsel imaj öğeleri, Mekansal okumalar

SPATIAL READINGS OF AIRPORT TERMINAL BUILDINGS APPLIED WITH THE COMPETITION IN TURKEY

Abstract: The developments in the aviation industry have affected the speed, comfort and reliability of air transport. These developments have increased the need for large-scale airport terminal buildings. The design of the airport terminal buildings is similar to the machines working on form and function. Terminal buildings turn into image/landmark structures for countries/cities with architectural quality and different spatial pursuits. The formal fiction of airports, which are described as the entrance gates of cities, is directed through the functional/mechanical formation. Airports bring spaces together in a piecemeal relationship in search of identity with the urban images/items they present. The study is based on the fact that the images/elements used by Kevin Lynch for urban readability ensure the readability of the structures with a similar method. The design and spatial fiction of Adnan Menderes, Dalaman, Antalya, Milas Bodrum, Atatürk, Sabiha Gökçen, and Esenboğa Airport Terminal Buildings, which have implemented through competition in Turkey, have examined. It is aimed to understand the different/original design decisions have made for similar functional/mechanical formation of airport terminal buildings. Spatial analyzes and readings of each selected sample have made comparatively. The integration of the images in the urban distribution into a structure under a cover shows the transformation of the physical architecture of the terminal building into a social-social space. The living/living focus in the terminal buildings highlights the

perception of space. The physical architectural formation analysis of the terminal buildings has made according to the urban image elements by observing the spatial use of the passengers. The application of the airport terminal buildings through competition showed that thematic/contextual inferences that were constructed specific to the location were used, strengthened the form-function, space-passenger-city relationship, offered quality experiences to its users beyond its peers, and gained a different architectural perspective.

Keywords: Airports, Terminal buildings, Urban Identity, Urban image elements, Spatial readings

1. GİRİŞ

Havalimanları, sistemsel işleyişin, alt-üst yapının gerekli olduğu, hava araçlarının inip kalkabileceği düzenlemeleri barındıran ulaşım yapılarıdır [1]. Bu mega yapıların, karmaşık işlevselliğine yönelik benzer örneklerinin dışında, bağlamsal yeni çözümlerin üretildiği mimari yarışmaların önemi, uygulanabildiklerinde ön plana çıkmaktadır. Yere özgü biçim/form, mekanik işlevselliğin anlaşılabilirliği, mekansal örgütlemeye etkili parça bütün ilişkisi, malzeme-doku-renk birleşimi, dinamik statik mekan dengeseği, kara ve hava bölümleri ile özelleşen fikirsel/düşünsel çıkarımlar terminal binaları tasarımları üzerinden yeniden kurgulanmaktadır. Kullanıcı/yolcu etkileşimli fiziksel mekanın sosyal mekana dönüştüğü yeni yüzler olarak görülen terminal binaları, uçuş öncesi ve sonrası sunduğu alternatif imkanlar ile hizmet vermekte ve mekansal deneyimler ile yaşayan/yaşanan odakları anımsatmaktadır [2].

Havacılığın gelişmesi ile birlikte havalimanı terminal binaları ülkelerin giriş kapısı olma özelliğini üstlenmekte ve devletlerin güç göstermesine farklı bir alan açmaktadır. Havalimanı terminal binaları sivil havacılıkta yaşanan değişimlerle birlikte yirminci yüzyılın ikinci yarısının önemli yapı türlerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Havalimanı terminalleri ölçek ve kullanıcı yoğunluğu açısından farklılık gösterirken, kütleli oluşumu ile kentteki diğer yapıların önüne geçmektedir. Hatta kentlerin uydu görüntülerine bakıldığı zaman, ilk olarak algılanan yapıların başında havalimanları gelmektedir [3]. Terminal binalarının üstlendiği fonksiyonlar, transit/aktarmalı yolcuların transferinin gerçekleştirilmesi, yolcuların bilet, bagaj, güvenlik ve kontrol işlemlerinin yapılması, yolcuların hava ulaşım aracından kara ulaşım aracına veya kara ulaşım aracından hava ulaşım aracına geçişinin sağlanmasıdır [4]. Günümüz terminal binaları yolcuların seyahat öncesinde ve sonrasında kısa süreli kullandıkları yapılar olmaktan çıkaran yeni fonksiyonlar ile desteklenirken, kentsel mekanlarda dağılık bulunan birimler (kafe, sinema, mağaza, sergi vb.) bir arada tutulmakta ve sosyo kültürel/sanatsal eylem çeşitliliği artırılmaktadır [5].

Havalimanı terminal binaları, bir kente dair ilk izlenimlerin edinildiği, havasının solunduğu, kent insanı ile ilk diyalogların gerçekleştirildiği ve aynı zamanda bir kentten ayrılırken de son izlenimlerin belleğe alındığı yapılarıdır. Kentsel simgenin ve anlamsallığın yüklendiği terminal binaları, kullanıcılarına sunulan özne-mekan ilişkisinin anlaşılabilirliği, kültürel mirasın sürdürülebilmesi için alınan tasarım kararları, mimari yansımalar/yorumlamalardan ve mekansal okumalardan öğrenilebilmektedir. Kullanıcı odaklı yaklaşımlar, mekansal nitelikler, yeterlilik, işlevsellik ve mimari imaj, yolcuların terminalde kaliteli vakit geçirmesi açısından önemli etmenlerdir. Strüktür ve mekan deneyimi farklı ihtiyaç ve beklentilere yanıt verirken, yapısal plastik oluşumu bina karakterini ve kimliğini belirgin/tanımlanabilir kılmaktadır. Çalışmada, kentin bir parçasıyken, model kurgusunu bir yapı içinde oluşturabileceği düşüncesi temel alınarak, Kevin Lynch'in tanımladığı bir kentin okunabilirliği için gerekli kentsel imaj

öğelerinin mekansal yansımaları, Türkiye’de yarışma yoluyla uygulanan Adnan Menderes, Dalaman, Antalya, Milas Bodrum, Atatürk, Sabiha Gökçen ve Esenboğa Havalimanı Terminal Binaları üzerinden incelenmektedir.

2. HAVALİMANI TERMİNAL BİNALARI

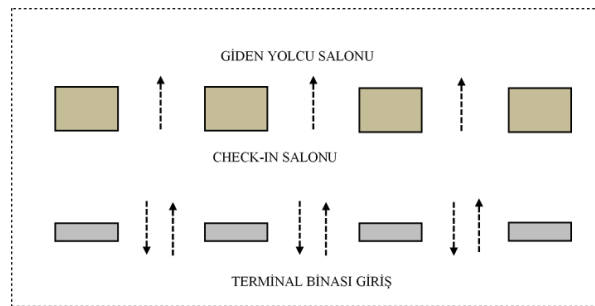
Havalimanlarının, tasarım aşamasında esnek plan üzerinden geliştirilmesi, zamana bağlı yeni fiziksel mekan gereksinimlerine, mevcut yapı içinde ya da yeni eklerle yanıt vermesini kolaylaştırmakta ve fiziksel değişime rağmen yolcuların kolay yönlendirilmesi sağlanabilmektedir. Terminal binaları özelinde mekan organizasyonlarından faydalanılması ve doğru sirkülasyon hareketlerinin oluşturulması mimari kalite açısından önemli görülmektedir. Terminal programı, temel yolcu akışları, fonksiyonel öğeler ve tipolojideki çeşitlenmeler üzerinden mekansal oluşum temel amaçlara yönelik ortak özellikler taşımaktadır [6].

2.1. Havalimanı Terminal Binası Bileşenleri

Terminal binalarını şekillendiren, tasarımına yön veren çok sayıda fonksiyon bulunmaktadır. Havayolu şirketlerinin bilet bankoları ve ofisleri, bagaj kontrol sistemleri ve yolcu kabul mekanları gelen ve giden yolcu salonları, sirkülasyon alanları, işletme/servis alanları, yurtiçi/yurtdışı uçuşlar için güvenlik alanları, kontrol tesisleri, restoran, kafeterya, gümrük mağazaları gibi birimler havaalanı terminal binalarının fonksiyonlarından bazılarıdır. Genel anlamıyla gelen yolcular için havalimanı işleyişi; gelen yolcunun uçaktan indikten sonra bagaj alma noktasına ulaşması, ardından terminal binası çıkışına genellikle yürüyerek yönleneceği, terminal binasının raylı sistemle bağlantısı varsa raylı sisteme ulaşması şeklindedir. Giden yolcu için ise; terminal binasına kontrollü giriş yaptıktan sonra bilet kontrol gişelerinden geçip bagajını teslim etmesi ve güvenlik biriminden geçerek uçağa ulaşması olarak özetlenebilmektedir [7].

2.1.1. Check-in salonu

Terminal binası girişi ile check-in noktaları arasında kalan alandır. Yolcuların, terminal binasına girdiklerinde yönedikleri ilk birim check-in kontuarları olmaktadır (Şekil 1). Yolcuların, binaya girdiklerinde check-in kontuarlarını rahatça görülebilecekleri şekilde düzenlenmesi önem arz etmektedir. Bu salonda check-in işlemlerine ek olarak, bekleyen yolcu kayıtları, uçak operatörlerinin danışma, bilet satış ve kambiyo işlemleri gibi hizmetler de gerçekleştirilmektedir. Check-in salonunun boyutları, kontuarlarda oluşması beklenen kuyruk uzunluğuna ve paralel doğrultuda oluşacak yaya trafiğine bağlı olarak belirlenmektedir [8].



Şekil 1. Check-in salonu modellemesi

2.1.2. Bilet satış bankoları

Bilet satış bankoları, henüz bilet satın almayan, rezervasyon değişikliği talep eden veya fazla bagaj için ödeme yapmak isteyen yolcular tarafından kullanılan birimlerdir. Bilet satış bankoları genellikle terminalin ön cephesine paralel olarak, yolcu kabul salonu ile aynı mekanda yer almaktadır. Check-in bankolarından ayrı olarak, havayolu şirketleri kendilerine ayrılmış bilet satış bankolarına gereksinim duymaktadır [8].

2.1.3. Bekleme alanları

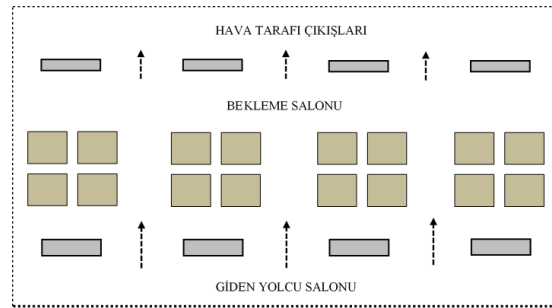
Kapılarda bulunan bekleme alanları, terminal binasının bekleme alanı ihtiyacını azaltmaktadır. Ancak kapılarda sağlanan bekleme alanları, terminal binasında sunulan hizmetlerden faydalanmak isteyen yolcuların bekleme ihtiyacını karşılamadığı için ana girişle bağlantılı bekleme alanlarına ihtiyaç duyulmaktadır [9].

2.1.4. Gelen yolcu salonu

Gelen yolcu salonları, kat içinde kendine özgü yönlendirici sirkülasyonlar ile desteklenerek yolcuların karşılandığı kısa süreli bekleme alanına dönüşebilmektedir. Araç kiralama, otel rezervasyonları, döviz ofisi, mağaza/büfe, tuvaletler, bagaj alma, gümrük, sağlık ve pasaport kontrollerini içeren hizmet birimleri genel olarak bu salonla bağlantılı olarak örgütlenmektedir [8].

2.1.5. Uçuş kapısı salonu

Uçuş kapısı salonları, uçağa geçiş yapmayı bekleyen yolcular ve bazı transit yolcular için tasarlanan bekleme alanlarıdır. Terminal binasının aprona bakan cephesinde, uçak çıkış kapısının önünde konumlanmaktadır (Şekil 2).



Şekil 2. Uçuş kapısı salonu modellemesi

2.1.6. Giden yolcu salonu

Giden yolcu salonları, uçuş kapısı salonları ve transit yolcu salonları terminallerde üç ayrı salon olarak tasarlanabileceği gibi, tek bir salon olarak da tasarlanabilmektedir. Giden yolcu salonlarını kullanan yolcular; kara tarafından terminale giriş yapan yolcular, hava tarafında işleme tabi tutulması gereken aktarma yolcuları, yolculuklarına aynı uçuş ile devam edecek olan transit yolcular olmak üzere üç ana kategoride toplanabilmektedir [8].

2.1.7. Ortak kullanım alanları

Gelen ve giden yolcuları uğurlamak ya da karşılamak için terminal binasına gelen bireylerin ve terminal binasında görevli çalışanların ortak kullandığı alanlardır. Gidişlerin en verimli ve düzgün kullanımını pekiştirmek amacıyla, check-in birimlerine bitişik olmayan alanlarda

bulunmalıdır. Ziyaretçi oranının yüksek olduğu terminal binalarında, bu alanlar havayolunu kullanmayacak kişilerin yolcu kabul bankolarına giremeyecek şekilde düzenlenmektedir. Yön ve danışma levhalarının büyük kısmı bu mekanlarda yer almaktadır [10].

2.1.8. Apron

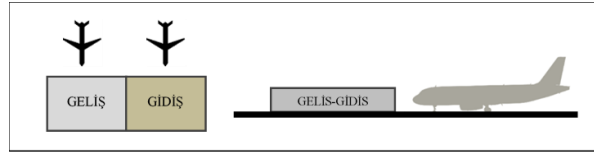
Bir havalimanında uçakların yolcu veya kargo transferi, yakıt ikmali, park ve bakım amacı ile durdukları bölge apron olarak adlandırılmaktadır. Apronlar, amaç ve fonksiyonlarına göre farklı şekillerde sınıflandırılabilir. Havalimanlarında kullanılacak apron tipinin, havalimanında beklenen trafik yoğunluğuna bağlı olarak belirlenmesi gerekmektedir [11].

2.2. Havalimanı Terminal Binası Kademeleri

Terminal binalarını, yolcu gelişi, yolcu işlemleri ve yolcu gidişi faaliyetlerinin gerçekleştirildiği kademelere göre sınıflandırılmaktadır [6].

2.2.1. Tek katlı yol-tek katlı terminal

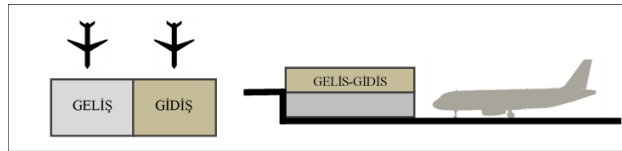
Terminaldeki geliş ve gidiş işlemleri yatay olarak birbirlerinden ayrılarak, aynı kademede gerçekleştirilmektedir. Yolcuların uçağa binmesi için merdivenler kullanılmaktadır (Şekil 3).



Şekil 3. Tek katlı yol-tek katlı terminal

2.2.2. Tek katlı yol-çift katlı terminal

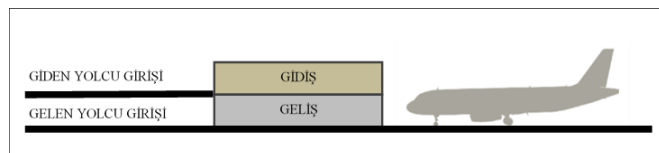
Terminaldeki geliş ve gidiş işlemleri aynı kademede yapılmakta ancak, yolcu yükleme köprülerinin kullanımına da olanak sağlayacak şekilde aprondan yüksek bir kademede gerçekleştirilmektedir. Geliş ve gidiş işlemleri terminal binasının giriş kotundan sağlanmaktadır (Şekil 4).



Şekil 4. Tek katlı yol-çift katlı terminal

2.2.3. Çift katlı yol-çift katlı terminal

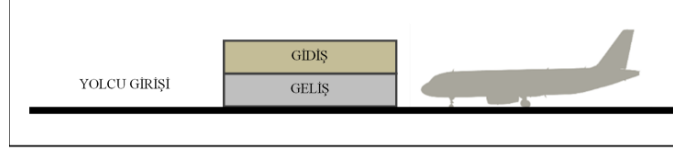
Geliş ve gidiş işlemlerinin farklı kademelerde gerçekleştirildiği binalardır. Ulaşım yolları ve erişim hatları da ayrı kademelerde konumlandırılmaktadır. Genellikle üst kademe giden yolcular, alt kademe gelen yolcular için kullanılmaktadır (Şekil 5).



Şekil 5. Çift katlı yol-çift katlı terminal

2.2.4. Tek katlı yol-çift katlı terminal

Bu sistemde geliş ve gidiş işlemlerine hizmet veren ulaşım yolları düşey olarak değil, yatay olarak ayrılmaktadır (Şekil 6).



Şekil 6. Tek katlı yol-çift katlı terminal

2.3. Terminal Binalarının Tasarımı ve Kentsel İmaj Ögeleri

Terminal binalarının tasarımında, basitlik kavramı önem arz etmektedir. Birçok fonksiyonu bir arada barındıran bu yapılarda, kolay algılanan akış güzergahlarının varlığı, kullanıcının kendini güvende hissederek en hızlı şekilde yönlenmesini sağlamaktadır. Basitliğe ulaşmanın temel prensiplerinden biri, fonksiyonların birbirlerinden açık bir şekilde ayırt edilmesidir. Terminal binalarında geniş alanların daha küçük parçalara ya da modüllere bölünerek tasarlanması, kullanıcının mekandaki hareketlerini daha tanımlı hale getirmektedir [6].

Yapıların barındırdığı fiziksel mekan oluşumları kimliksel niteliklerini, kentlerin uzamdaki görünürlüğü üzerinden ölçeğini küçülterek farklılaştırmaktadır. Kendiliğinden deneyimlenmeyen, yeni bağlar kurularak keşfedilmeyi bekleyen çevresel etkilerle desteklenmiş yaşamışlıkları ve hatıraları algılatan süreçler mimari kimlik oluşumunu beslemektedir. Hareketli ögeler olarak ifade edilen insan ve faaliyetleri sabit kılmaya fiziksel kısımlar kadar önemli görülmektedir. Duyusal birikimin (renk, biçim, hareket, ışık, koku, ses vb.) toplamı olarak imgelenebilirlik üzerinde birleşen ayrıntılar, sürekli değişen okunaklılığın sürdürülebilirliğini etkilemektedir [12]. Kentsel imaj ögelerini temel alan yaklaşım/kuram, Kevin Lynch tarafından kentsel imgeler, okunabilirlik düzeyi üzerinde yoğunlaştırılırken çevresel anlam, konsept ve imaj kalitesinin önemini belirgin kılmakta, sosyal, yapısal, mekansal oluşumları kuramsal sentez içinde tutmaktadır. Her kentin, yapının ve insanın çevresi ile sağlıklı ilişkiler içinde olması, parça bütünü kapsayan halk imgesine geçişi kolaylaştırmaktadır. Bu yapılanmanın kimliksel süreci, sosyallik, anlamsallık, işlevsellik, tarihsellik ve isimlendirilme arasında etkisini güçlendirmektedir. Yaşanılan kentin, yapının, mekanın algılanmasında etkili olan fiziksel unsurların yönlendirmesi ile ortaya çıkan imgesel içerik ve kentsel imaj ögeleri yollar, kenarlar, bölgeler, düğüm noktaları ve işaret ögeleri olmak üzere 5 başlık altında toplanmaktadır (Şekil 7).

2.3.1. Yollar

Yollar, kullanıcıların/gözlemcilerin olanaklar içinde alışkanlık göstererek mesafeleri aşmasına, belleklerde var olan hareket halinin çevresel ögeleri algılamasına ve bütününe ilişkisini kurmasında yardımcı olmaktadır. Hedef noktaya ulaşabilmek için kullanılan kanallar, üzerinde ve çevresinde var olan/olacak olan ögeleri/eylemleri gözlemlere açarak algısal nitelik kazanmasını sağlamaktadır [12]. Yollar, kentsel dokuda yer değiştirmeyen ögeler olan yapı adaları arasında, kentliye ve kente hareketlilik katan ögelerdir [13]. Kentsel dokuyu belirleyen ve onun içinde olan bir ana aks, bu aksı belirleyen yapılar ve ögelerle, bu aksa bağlanan yan yollarla, kent sakinleri tarafından çok sık kullanılmaktadır [14]. Kent ölçeğinde kentliyi bir yerden başka bir yere

ulaştıran kanallar iken; terminal binasında mekanlar arası bağlantı kuran ve kullanıcılarına geçiş imkânı sunan sirkülasyon (koridorlar, sokak/sokak avlular) alanlarıdır.

2.3.2. Kenarlar

Kenarlar, kullanıcıların/gözlemcilerin ulaşım aks kullanımını dışında bıraktıkları doğrusal öğelerdir. Bölgeler arasında belirli/belirsiz hat oluşumu, fiziksel engeller ile sürekliliğin kesilmesini sağlayarak ayrımını bir geçiş biçimselliğinde sunmaktadır. Koordinat eksenini dışında yanal referanslar vererek iki farklı alanı/mekânı bölen ya da birleştiren bağlantı noktaları ön plana çıkmaktadır [12]. Yön bulma eylemini kolaylaştırma üzerine geliştirirken genelleştirilmiş alanlar içinde belirlenmiş öğeler ile bir arada tutulan, baskın olmayan önemli görevler üstlenmektedir [15]. Kent ölçeğinde bölgeler arasındaki sınır olarak tanımlanır iken; terminal binasında mekanları birbirinden ayıran (duvar, cam, mobilya vb.) düzlemlerdir.

2.3.3. Bölgeler

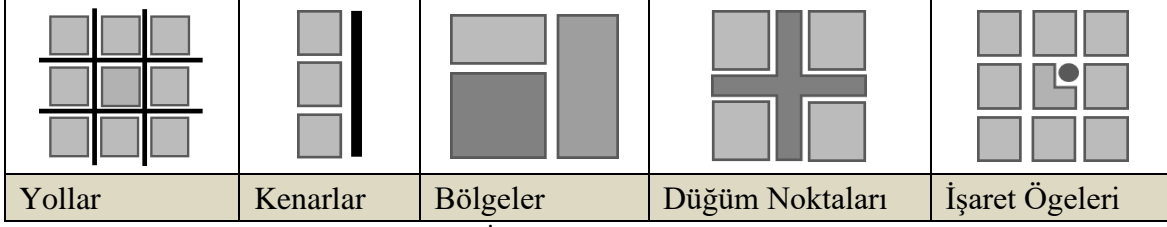
Bölgeler, alanları iki boyutlu algılanma düzeyinden, kentsel orta/büyük ölçek sunan bölümlere dönüştürmektedir [16]. Kullanıcıların/gözlemcilerin psikolojik etki düzeyinde alanların içine alan/iten his/duygu yaklaşımını, ortak belirleyici karakterler üzerinden tanıtabilmektedir. Bölgelerin içten dışa bakışı belirgin özelliklere göre kolaylaşırken, dıştan içe görünürlüğü/okunabilirliği yapısal biçimlenme üzerinden sunulan dışsal referanslara bağlı değişim göstermektedir [12]. Kent ölçeğinde iki boyutlu geniş alanlar (konut, eğitim, ticaret vb.) olarak ayrılır iken; terminal binasında çeşitli sınırlarla belirlenmiş/özelleşmiş (bekleme salonu, bagaj alımı, kafeteryalar vb.) birimlerdir.

2.3.4. Odak noktaları

Odak noktaları, kullanıcıların/gözlemcilerin bir noktadan başka alanlara açılımını/gitmesini sağlayan, yoğun kullanımda olan eylemlere yönelik stratejik girişi temsil etmektedir. Ulaşım sistematiğinde kesintileri içinde barındıran kavşaklar bölümler arası geçişleri gösterirken, sunulan köşe başı faaliyetlerin fiziksel özellikleri ile meydana/sokağı/avluyu kullanımsal yoğunluğa taşımaktadır. Bölgesel çekirdek oluşumu toplanma noktaları ile desteklenirken eylemlerin merkezini belirlemektedir. Kentin nüvesi olarak tanımlanan düğümler, birçok yolun birleşmesinden oluşmakta ve sembolik özellik gösterip etkisini mekana yaymaktadır [12]. Odak noktaları insanları yönlendirebilen, kendine özgü karakteristikleri olan güçlü öğelerdir [13]. Kent ölçeğinde eylem için kesişen yolları, insanların yön değiştirdiği, toplandığı kavşaklar, meydanlar iken; terminal binasında mekanları birbirine bağlayan sirkülasyon alanlarının kesişimidir.

2.3.5. İşaret öğeleri

İşaret öğeleri, noktasal referans kaynağı olarak görülürken, kullanıcılar/gözlemciler tarafından çok kolay tanımlanabilen, algılanabilen, kavranabilen fiziksel oluşumları kapsamaktadır. Kullanımları sunulan birçok olasılık arasından seçilmekte, ölçekli öğelere göre değişkenlik göstermekte, farklı açılardan ve mesafelerden görülebilir olmaktadır. Fiziksel gerçekliğin imgesi, sembolize edilmiş yönde sabit rotaların üzerinde yolların belirginleşmesi, kategoriler arasında dengenin kurulması, yaşama katılım alan şartlarına göre değişkenlik gösterebilmektedir [12]. Kent ölçeğinde bir yeri diğerlerinden farklı kılan, akılda kalıcılığı, algılanabilirliği yüksek olan yapılar iken; terminal binasında dikkati çeken (saat kulesi, levhalar, zemin dokusu vb.) mimari objelerdir.



Şekil 7. İmgelerin grafiksel anlatımı

3. ARAŞTIRMANIN AMACI VE YÖNTEMİ

Havalimanı terminal binalarının güncel gereksinimler doğrultusunda yere özgü farklı tematik yaklaşımlar ile biçimlendirilmesi mimari kimliğini güçlendirmektedir. Kentsel bellekleri sarsan yeni oluşumların, düşünsel/fikirsel anlamsal boyutu etkilemesi ve mega ölçeğin algılanarak kullanıcılarını yönlendirmesi bir tasarım sorunsalı olarak görülmektedir. Mimari işlevin temel alındığı, biçimsel değişimin görüldüğü terminal binası imgeselliğinin, seçilen havalimanı örneklem alanında kullanıcı etkileşimli, katılımcı rolünde mekanlar üzerinden nasıl algılandığının incelenmesi amaçlanmıştır. Çalışmada yöntem olarak doküman araştırması, alan çalışması/yerinde tespit, fotoğrafçılık, haritalama ve kullanıcı/yolcu davranış gözlem tekniği kullanılmıştır.

Literatür Araştırması: Konu ile ilgili genel doküman araştırması yapılmıştır. Havalimanı tasarımları için benimsenen fiziksel mekan imaj öğelerinin belirlenmesi, bilgi kaynağına yönelik eskizler, fotoğraflar, çizimler, notlar, seminerler, konu ile ilgili yapılan tezler, kitaplar ve yarışma-fikir-uygulama projeleri incelenmiştir.

Alan Çalışması: Bu aşamada, Türkiye’de yarışma yoluyla uygulanan Adnan Menderes, Dalaman, Antalya, Milas Bodrum, Atatürk, Sabiha Gökçen ve Esenboğa Havalimanı Terminal Binaları mimari form oluşumu parça-bütün, örtü-kütle ilişkisi üzerinden yerinde gözlem, yaşanan deneyimler ve haritalamalarla mekansal okumaları yapılmıştır. Sunulan kimliksel yaklaşımlar/arayımlar teknik çizimlerle karşılaştırılarak yollar, kenarlar, odak noktaları, bölgeler ve işaret öğeleri tespit edilmiştir. Havalimanı terminal binalarının formel, imgesel oluşumlarının tespit edilmesine yönelik analizlerin yapılması ve yorumlanması çalışmanın ana strüktürünü oluşturmuştur.

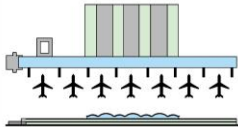

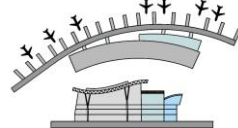

Çalışmanın Kapsamı: Türkiye’de mimari yarışma yoluyla uygulanan 7 havalimanı terminal binasının formel ve imgesel oluşumlarının detaylı analizleri yapılmıştır. Seçilen havalimanı terminal binaları; iç mekan kurgusu, yolcu-terminal binası etkileşimi, kent-terminal binası ilişkisi doğrultusunda incelenmiştir. Literatür ve alan çalışması sonucunda elde edilen havalimanı terminal binalarına ait görsellerden, tasarım ofislerinden ve kitaplardan elde edilen teknik çizimlerden yararlanılarak, autocad programı aracılığıyla yapıların planları grafiksel olarak yenilenmiştir. Çalışma kapsamında belirlenen başlıklar, planlara aktararak analiz edilmiş ve anlatımlara ilişkin lejantlar tablolara yerleştirilmiştir. Yapılan analizler sonucu elde edilen veriler, çalışmanın son bölümünde irdelenmiş ve çıkarılan sonuçlara eklenmiştir.

3.1. Havalimanlarının Kimlik Kartlarının Hazırlanması





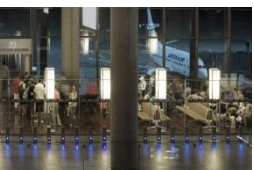















Kimlik kartları, literatür çalışması sonucu Türkiye’de mevcut 59 havalimanı arasında (2023 yılı dikkate alınarak) mimari yarışma yolu ile uygulanmış 7 havalimanı terminal binası (Adnan Menderes, Dalaman, Antalya, Milas Bodrum, Atatürk, Sabiha Gökçen ve Esenboğa Havalimanı) üzerinden hazırlanmıştır (Tablo 1). Mimari, adres, inşaat alanı, proje yılı, yapım yılı ve kat sayısı bilgileri verilmiştir. Doküman taraması, alan çalışması sonucunda elde edilen havalimanlarına ait plan, kesitlerden yararlanılarak hazırlanan grafiklere kimlik kartlarında yer verilmiş, terminal binası iç mekanı giden-gelen yolcu katları üzerinden ayrı ayrı görseller ile karşılaştırılmıştır (Tablo 2).

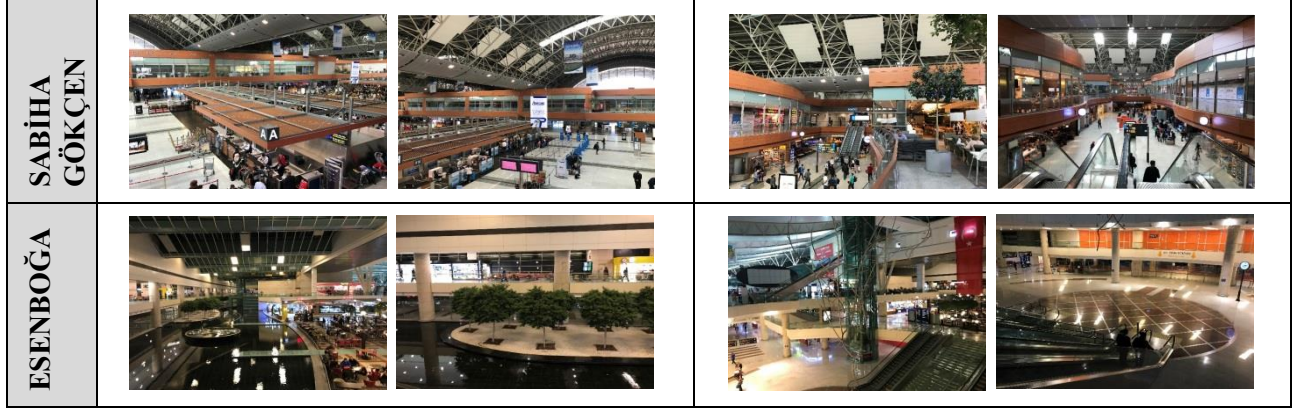
Tablo 1. Terminal binalarının kimlik kartları

TERMİNAL BİNALARININ KİMLİK KARTLARI				
	YAPIYA AİT VERİLER		YAPIYA AİT ÇİZİMLER	
ADNAN MENDERES	Yapım Yeri	İzmir		
	Proje Yılı	2011		
	Yapım Yılı	2014		
	Mimarı	Yakup Hazan		
	Alan (m ²)	291,267 m ²		
	Kat sayısı	3		
DALAMAN	Yapım Yeri	Dalaman, Muğla		
	Proje Yılı	1999		
	Yapım Yılı	2006		
	Mimarı	Emre Arolat		
	Alan (m ²)	130.000 m ²		
	Kat sayısı	4		
ANTALYA	Yapım Yeri	Antalya		
	Proje Yılı	1991		
	Yapım Yılı	1998		
	Mimarı	Doğan Tekeli		
	Alan (m ²)	85.000 m ²		
	Kat sayısı	3		
MİLAS BODRUM	Yapım Yeri	Muğla		
	Proje Yılı	1998		
	Yapım Yılı	2012		
	Mimarı	Murat Tabanlıoğlu		
	Alan (m ²)	100.967 m ²		
	Kat sayısı	4		
ATATÜRK	Yapım Yeri	İstanbul		
	Proje Yılı	1997		
	Yapım Yılı	2004		
	Mimarı	Ebru Kantaşı		
	Alan (m ²)	450.000 m ²		
	Kat sayısı	3		

SABIHA GÖKÇEN	Yapım Yeri	İstanbul		
	Proje Yılı	2007		
	Yapım Yılı	2009		
	Mimarı	Doğan Tekeli-Sami Sisa		
	Alan (m ²)	345.000 m ²		
	Kat sayısı	4		
ESENBOĞA	Yapım Yeri	Ankara		
	Proje Yılı	2004		
	Yapım Yılı	2006		
	Mimarı	Ercan Çoban		
	Alan (m ²)	293.000 m ²		
	Kat sayısı	3		

Tablo 2. Terminal binalarında giden ve gelen yolcu katları (Kaynak: Yazarların kişisel arşivi)

TERMİNAL BİNALARININ İÇ MEKANLARI				
	GİDEN YOLCU		GELEN YOLCU	
ADNAN MENDERES				
DALAMAN				
ANTALYA				
MİLAS BODRUM				
ATATÜRK				



3.2. Havalimanı Terminal Binalarının Kentsel Okunabilirlik Analizi

Kentsel okunabilirlik ve imaj oluşumu duyuşsal sürecini bilginin alınması ile başlatırken öğretme, hatırlatma, kavratma, anlamlandırma ile tamamlamaktadır. İmajın, çevre ve insan arasında kalan davranışsal etkileşimi ürün olarak farklılık gösterirken, tepkilerin ve ilişkisel durumun çevresel imgeler arasında kurulması gerekliliği ön plana çıkmaktadır [17]. Çevresel imajın gelişimi, girdi, işlem ve çıktı aşamalarında toplanarak, sürecini davranışsal değerlendirmelerde çift yönlü olarak sürdürmektedir [18]. Eylem halinde olan duyular harekete bağı kişisel algılama düzeyinde imajı etkilediğinden kentsel okunabilirlik değışebilmektedir. Ögelerin farklı konular içinde çeşitlilik göstermesi, uzun süre aynı şekilde algılanmaması taraflı olmasını sağlarken, imajı kişiye özel sunmaktadır [12].

Kentsel okunabilirlik, çevresel bütünü oluşturan parçaların net, anlaşılabilir, kolay kavranabilir özelliğine bağı kümeleşen ögelerin bir araya gelişinden etkilenmektedir. İnsan çevre iletişimi kurulurken elde edilen verilerin değerlendirilmesi ve kişisel deneyimler üzerinden imajın yapılandırılması, okunabilirliği sağlayan etkenler arasında görülmektedir. Kimliksel imaj oluşumu özelleşen, ayırt edici bileşenleri ile biçimsel ve mekansal ilişkileri sağlayan taklit edilmeyen farklılıkları ön plana çıkarmaktadır. Bütün içinde gruplanıp, okunabilen imaj ögelerinin, insan davranışları ve hisleri/duyguları üzerinde bıraktığı etki mekan düzleminde anlaşılmalıdır. Okunabilirlik, içinde rahat ve güvenli olunan, çabuk hareket edilebilen, kolay yönelebilen hal durumunu tanımlamakta ve sahiplenebilme güdüsü ile koruma anlayışını göstermektedir [12].

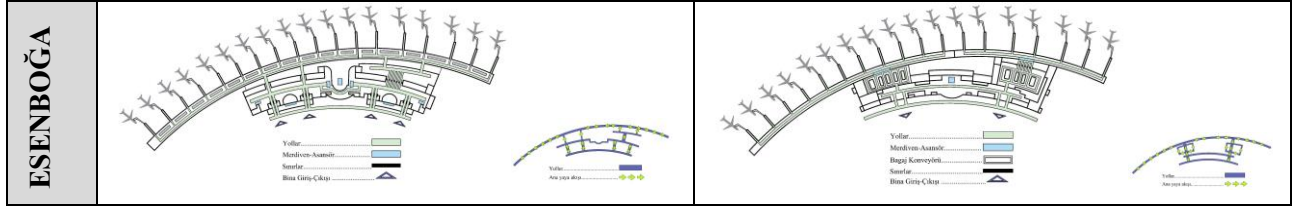
Sosyo kültürel, fiziki ve ekonomik yapılarıdaki değışimler kentin karakteristiğini etkilemekte ve kültürel süreçler içinde yer alan gelenekler/görenekler, insanları/toplulukları kentsel imajın oluşumu içinde tutmaktadır. Etkileşimsel yaklaşımlarda iletişim, aktif/etkin bir rol üstlenerek değışimlere neden olurken, doğal ve yapay çevresel elemanlar kentsel mekanı tanımlamaktadır. Bütün unsurlar bir arada, etkileşimlerini karşılıklı sunarak anlamsal boyutta güçlenmekte/zenginleşmekte ve imaj ögelerini örneklemektedir. Kullanıcılar/gözlemciler iyi organize edilmiş olan kentsel imaj ögeleri ile kentleri, yapıları/meکانları algılarken zorlanmadan kavrayabilmektedir [16].

Fiziksel olarak okunabilen kentler, imaj ögeleriyle tanımlanabilmekte, farklı yönleriyle ön plana çıkıp ayırt edilebilmektedir. Türkiye’de yarışma yoluyla uygulanmış havalimanı terminal

binalarının imgesel genel kurgu ve detay analizleri yapılmaktadır. Yapılan analizler; terminal binasının giden-gelen yolcu kat planları üzerinden, yollar, kenarlar, bölgeler, düğüm noktaları, işaret öğeleri olmak üzere 5 imge üzerinden karşılaştırmalı olarak incelenmektedir (Tablo 3, Tablo 4, Tablo 5, Tablo 6, Tablo, 6, Tablo, 7).

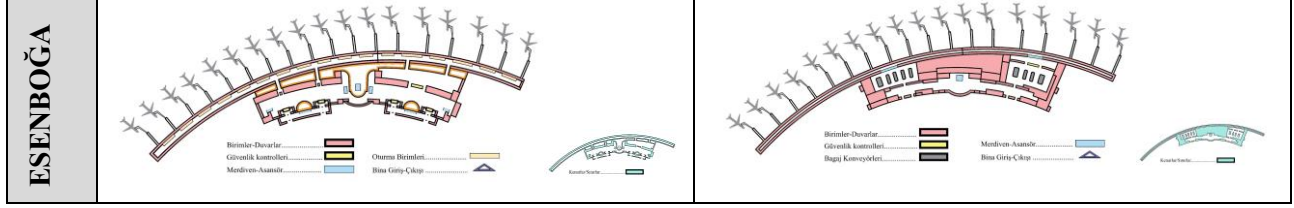
Tablo 3. Terminal binaları karşılaştırmalı analiz kartı (yollar)

TERMİNAL BİNALARI KARŞILAŞTIRMALI YOL ANALİZİ		
	GİDEN YOLCU	GELEN YOLCU
ADNAN MENDERES	<p>Yollar: Mevdian-Anasoluk Sarılar Bina Giriş Çıkış</p> <p>Yollar: Ana yaya akışı</p>	<p>Yollar: Mevdian-Anasoluk Bıççı Körfezli Sarılar Bina Giriş Çıkış</p> <p>Yollar: Ana yaya akışı</p>
DALAMAN	<p>Yollar: Mevdian-Anasoluk Sarılar Bina Giriş Çıkış</p> <p>Yollar: Ana yaya akışı</p>	<p>Yollar: Mevdian-Anasoluk Bıççı Körfezli Sarılar Bina Giriş Çıkış</p> <p>Yollar: Ana yaya akışı</p>
ANTALYA	<p>Yollar: Mevdian-Anasoluk Sarılar Bina Giriş Çıkış</p> <p>Yollar: Ana yaya akışı</p>	<p>Yollar: Mevdian-Anasoluk Bıççı Körfezli Sarılar Bina Giriş Çıkış</p> <p>Yollar: Ana yaya akışı</p>
MİLAS BODRUM	<p>Yollar: Mevdian-Anasoluk Sarılar Bina Giriş Çıkış</p> <p>Yollar: Ana yaya akışı</p>	<p>Yollar: Mevdian-Anasoluk Bıççı Körfezli Sarılar Bina Giriş Çıkış</p> <p>Yollar: Ana yaya akışı</p>
ATATÜRK	<p>Yollar: Mevdian-Anasoluk Sarılar Bina Giriş Çıkış</p> <p>Yollar: Ana yaya akışı</p>	<p>Yollar: Mevdian-Anasoluk Bıççı Körfezli Sarılar Bina Giriş Çıkış</p> <p>Yollar: Ana yaya akışı</p>
SABIHA GÖKÇEN	<p>Yollar: Mevdian-Anasoluk Sarılar Bina Giriş Çıkış</p> <p>Yollar: Ana yaya akışı</p>	<p>Yollar: Mevdian-Anasoluk Bıççı Körfezli Sarılar Bina Giriş Çıkış</p> <p>Yollar: Ana yaya akışı</p>



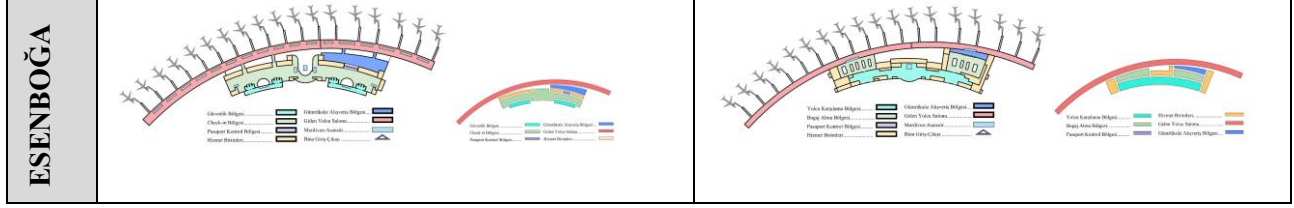
Tablo 4. Terminal binaları karşılaştırmalı analiz kartı (kenarlar)

TERMİNAL BİNALARI KARŞILAŞTIRMALI KENAR ANALİZİ		
	GİDEN YOLCU	GELEN YOLCU
ADNAN MENDERES		
DALAMAN		
ANTALYA		
MİLAS BODRUM		
ATATÜRK		
SABİHA GÖKÇEN		



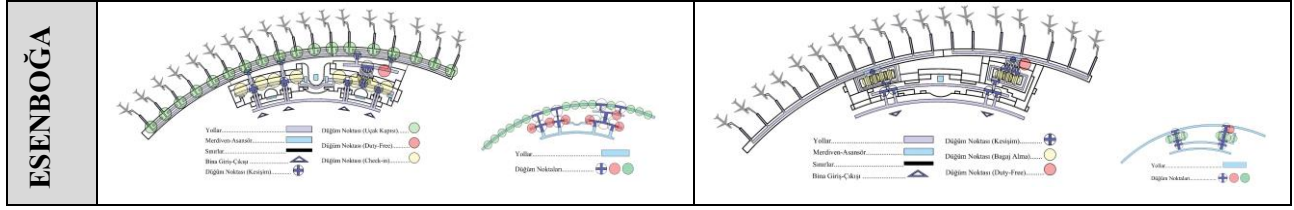
Tablo 5. Terminal binaları karşılaştırmalı analiz kartı (bölgeler)

TERMİNAL BİNALARI KARŞILAŞTIRMALI BÖLGELER ANALİZİ		
	GİDEN YOLCU	GELEN YOLCU
ADNAN MENDERES	<p> Güvenlik Bölgesi..... Check-in Bölgesi..... Pasaport Kontrol Bölgesi..... Hemen Birimler..... Güvenlik Alayveri Bölgesi..... Giden Yolcu Salonu..... Medyevan-Anasolr..... Bina Giriş-Çıkış..... Kuvvetli Yoldu </p>	<p> Yolcu Karalama Bölgesi..... Bagaj Alma Bölgesi..... Pasaport Kontrol Bölgesi..... Hemen Birimler..... Giden Yolcu Salonu..... Medyevan-Anasolr..... Bina Giriş-Çıkış..... Yolcu Karalama Bölgesi..... Bagaj Alma Bölgesi..... Pasaport Kontrol Bölgesi..... Hemen Birimler..... Giden Yolcu Salonu..... Medyevan-Anasolr..... Bina Giriş-Çıkış..... Kuvvetli Yoldu </p>
DALAMAN	<p> Güvenlik Bölgesi..... Check-in Bölgesi..... Pasaport Kontrol Bölgesi..... Hemen Birimler..... Güvenlik Alayveri Bölgesi..... Giden Yolcu Salonu..... Medyevan-Anasolr..... Bina Giriş-Çıkış..... Kuvvetli Yoldu </p>	<p> Yolcu Karalama Bölgesi..... Bagaj Alma Bölgesi..... Pasaport Kontrol Bölgesi..... Giden Yolcu Salonu..... Medyevan-Anasolr..... Bina Giriş-Çıkış..... Yolcu Karalama Bölgesi..... Bagaj Alma Bölgesi..... Pasaport Kontrol Bölgesi..... Hemen Birimler..... Giden Yolcu Salonu..... Medyevan-Anasolr..... Bina Giriş-Çıkış..... Kuvvetli Yoldu </p>
ANTALYA	<p> Güvenlik Bölgesi..... Check-in Bölgesi..... Pasaport Kontrol Bölgesi..... Hemen Birimler..... Güvenlik Alayveri Bölgesi..... Giden Yolcu Salonu..... Medyevan-Anasolr..... Bina Giriş-Çıkış..... Kuvvetli Yoldu </p>	<p> Güvenlik Bölgesi..... Check-in Bölgesi..... Bagaj Alma Bölgesi..... Pasaport Kontrol Bölgesi..... Hemen Birimler..... Giden Yolcu Salonu..... Medyevan-Anasolr..... Bina Giriş-Çıkış..... Yolcu Karalama Bölgesi..... Bagaj Alma Bölgesi..... Pasaport Kontrol Bölgesi..... Hemen Birimler..... Giden Yolcu Salonu..... Medyevan-Anasolr..... Bina Giriş-Çıkış..... Kuvvetli Yoldu </p>
MİLAS BODRUM	<p> Güvenlik Bölgesi..... Check-in Bölgesi..... Pasaport Kontrol Bölgesi..... Hemen Birimler..... Güvenlik Alayveri Bölgesi..... Giden Yolcu Salonu..... Medyevan-Anasolr..... Bina Giriş-Çıkış..... Kuvvetli Yoldu </p>	<p> Yolcu Karalama Bölgesi..... Bagaj Alma Bölgesi..... Pasaport Kontrol Bölgesi..... Hemen Birimler..... Giden Yolcu Salonu..... Medyevan-Anasolr..... Bina Giriş-Çıkış..... Yolcu Karalama Bölgesi..... Bagaj Alma Bölgesi..... Pasaport Kontrol Bölgesi..... Hemen Birimler..... Giden Yolcu Salonu..... Medyevan-Anasolr..... Bina Giriş-Çıkış..... Kuvvetli Yoldu </p>
ATATÜRK	<p> Güvenlik Bölgesi..... Check-in Bölgesi..... Pasaport Kontrol Bölgesi..... Hemen Birimler..... Bagajlı Haller..... Güvenlik Alayveri Bölgesi..... Giden Yolcu Salonu..... Medyevan-Anasolr..... Bina Giriş-Çıkış..... Kuvvetli Yoldu </p>	<p> Yolcu Karalama Bölgesi..... Bagaj Alma Bölgesi..... Pasaport Kontrol Bölgesi..... Hemen Birimler..... Giden Yolcu Salonu..... Medyevan-Anasolr..... Bina Giriş-Çıkış..... Bagajlı Haller..... Yolcu Karalama Bölgesi..... Bagaj Alma Bölgesi..... Pasaport Kontrol Bölgesi..... Hemen Birimler..... Giden Yolcu Salonu..... Medyevan-Anasolr..... Bina Giriş-Çıkış..... Kuvvetli Yoldu </p>
SABİHA GÖKÇEN	<p> Güvenlik Bölgesi..... Check-in Bölgesi..... Pasaport Kontrol Bölgesi..... Hemen Birimler..... Güvenlik Alayveri Bölgesi..... Giden Yolcu Salonu..... Medyevan-Anasolr..... Bina Giriş-Çıkış..... Kuvvetli Yoldu </p>	<p> Yolcu Karalama Bölgesi..... Bagaj Alma Bölgesi..... Pasaport Kontrol Bölgesi..... Hemen Birimler..... Giden Yolcu Salonu..... Medyevan-Anasolr..... Bina Giriş-Çıkış..... Yolcu Karalama Bölgesi..... Bagaj Alma Bölgesi..... Pasaport Kontrol Bölgesi..... Hemen Birimler..... Giden Yolcu Salonu..... Medyevan-Anasolr..... Bina Giriş-Çıkış..... Kuvvetli Yoldu </p>



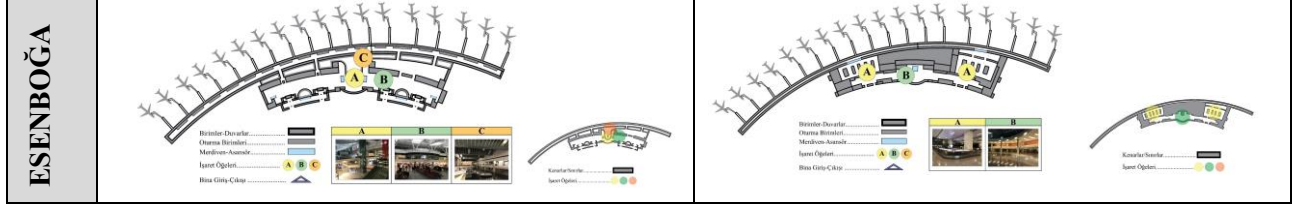
Tablo 6. Terminal binaları karşılaştırmalı analiz kartı (odak noktaları)

TERMİNAL BİNALARI KARŞILAŞTIRMALI ODAK NOKTALARI ANALİZİ		
	GİDEN YOLCU	GELEN YOLCU
ADNAN MENDERES	<p>Yollar, Medisun Asanör, Sanatlar, Hava Giriş Çıkış, Dışarı Noktası (Kontrollör), Dışarı Noktası (Uçak Kapar), Dışarı Noktası (Duty-Free), Dışarı Noktası (Check-in), Dışarı Noktası, Dışarı Noktası</p>	<p>Yollar, Medisun Asanör, Sanatlar, Hava Giriş Çıkış, Dışarı Noktası (Kontrollör), Dışarı Noktası (Bagaj Alınır), Dışarı Noktası, Dışarı Noktası</p>
DALAMAN	<p>Yollar, Medisun Asanör, Sanatlar, Hava Giriş Çıkış, Dışarı Noktası (Kontrollör), Dışarı Noktası (Uçak Kapar), Dışarı Noktası (Duty-Free), Dışarı Noktası (Check-in), Dışarı Noktası, Dışarı Noktası</p>	<p>Yollar, Medisun Asanör, Sanatlar, Hava Giriş Çıkış, Dışarı Noktası (Kontrollör), Dışarı Noktası (Bagaj Alınır), Dışarı Noktası, Dışarı Noktası</p>
ANTALYA	<p>Yollar, Medisun Asanör, Sanatlar, Hava Giriş Çıkış, Dışarı Noktası (Kontrollör), Dışarı Noktası (Uçak Kapar), Dışarı Noktası (Duty-Free), Dışarı Noktası (Check-in), Dışarı Noktası, Dışarı Noktası</p>	<p>Yollar, Medisun Asanör, Sanatlar, Hava Giriş Çıkış, Dışarı Noktası (Kontrollör), Dışarı Noktası (Bagaj Alınır), Dışarı Noktası, Dışarı Noktası</p>
MİLAS BODRUM	<p>Yollar, Medisun Asanör, Sanatlar, Hava Giriş Çıkış, Dışarı Noktası (Kontrollör), Dışarı Noktası (Uçak Kapar), Dışarı Noktası (Duty-Free), Dışarı Noktası (Check-in), Dışarı Noktası, Dışarı Noktası</p>	<p>Yollar, Medisun Asanör, Sanatlar, Hava Giriş Çıkış, Dışarı Noktası (Kontrollör), Dışarı Noktası (Bagaj Alınır), Dışarı Noktası, Dışarı Noktası</p>
ATATÜRK	<p>Yollar, Medisun Asanör, Sanatlar, Hava Giriş Çıkış, Dışarı Noktası (Kontrollör), Dışarı Noktası (Uçak Kapar), Dışarı Noktası (Duty-Free), Dışarı Noktası (Check-in), Dışarı Noktası, Dışarı Noktası</p>	<p>Yollar, Medisun Asanör, Sanatlar, Hava Giriş Çıkış, Dışarı Noktası (Kontrollör), Dışarı Noktası (Bagaj Alınır), Dışarı Noktası, Dışarı Noktası</p>
SABIHA GÖKÇEN	<p>Yollar, Medisun Asanör, Sanatlar, Hava Giriş Çıkış, Dışarı Noktası (Kontrollör), Dışarı Noktası (Uçak Kapar), Dışarı Noktası (Duty-Free), Dışarı Noktası (Check-in), Dışarı Noktası, Dışarı Noktası</p>	<p>Yollar, Medisun Asanör, Sanatlar, Hava Giriş Çıkış, Dışarı Noktası (Kontrollör), Dışarı Noktası (Bagaj Alınır), Dışarı Noktası, Dışarı Noktası</p>



Tablo 7. Terminal binaları karşılaştırmalı analiz kartı (işaret ögeleri)

TERMİNAL BİNALARI KARŞILAŞTIRMALI İŞARET ÖGELERİ ANALİZİ		
	GİDEN YOLCU	GELEN YOLCU
ADNAN MENDERES	<p>Biletler-Duvanlar..... Okuma Birimleri..... Mevhane-Azamlar..... Sıralar..... Bina Giriş Çıkışı.....</p>	<p>Biletler-Duvanlar..... Okuma Birimleri..... Mevhane-Azamlar..... Sıralar..... Bina Giriş Çıkışı.....</p>
DALAMAN	<p>Biletler-Duvanlar..... Okuma Birimleri..... Mevhane-Azamlar..... Sıralar..... Bina Giriş Çıkışı.....</p>	<p>Biletler-Duvanlar..... Okuma Birimleri..... Mevhane-Azamlar..... Sıralar..... Bina Giriş Çıkışı.....</p>
ANTALYA	<p>Biletler-Duvanlar..... Okuma Birimleri..... Mevhane-Azamlar..... Sıralar..... Bina Giriş Çıkışı.....</p>	<p>Biletler-Duvanlar..... Okuma Birimleri..... Mevhane-Azamlar..... Sıralar..... Bina Giriş Çıkışı.....</p>
MİLAS BODRUM	<p>Biletler-Duvanlar..... Okuma Birimleri..... Mevhane-Azamlar..... Sıralar..... Bina Giriş Çıkışı.....</p>	<p>Biletler-Duvanlar..... Okuma Birimleri..... Mevhane-Azamlar..... Sıralar..... Bina Giriş Çıkışı.....</p>
ATATÜRK	<p>Biletler-Duvanlar..... Okuma Birimleri..... Mevhane-Azamlar..... Sıralar..... Bina Giriş Çıkışı.....</p>	<p>Biletler-Duvanlar..... Okuma Birimleri..... Mevhane-Azamlar..... Sıralar..... Bina Giriş Çıkışı.....</p>
SABİHA GÖKÇEN	<p>Biletler-Duvanlar..... Okuma Birimleri..... Mevhane-Azamlar..... Sıralar..... Bina Giriş Çıkışı.....</p>	<p>Biletler-Duvanlar..... Okuma Birimleri..... Mevhane-Azamlar..... Sıralar..... Bina Giriş Çıkışı.....</p>



4. BULGULAR VE İRDELEMELER

Türkiye’de mimari yarışma yoluyla uygulanan havalimanı terminal binalarının incelendiği bu çalışmada, terminal binalarının giden ve gelen yolcu katları imgesel analizleri tamamlanarak, analizler sonucu elde edilen verilerin karşılaştırmalı irdelemesi yapılmaktadır. Bu aşamada terminal binaları iç mekan kurgusunun kimliksel irdelemeleri; yollar, kenarlar, odak noktaları, bölgeler ve işaret öğeleri olarak beş başlık altında sınıflandırılan kent imaj öğeleri kapsamında analiz edilip aşağıdaki bulgulara erişilmiştir:

1. Yollar: Adnan Menderes, Atatürk ve Sabiha Gökçen Havalimanı giden yolcu katında, yolcular üç noktadan, Dalaman Havalimanında iki noktadan, Antalya ve Milas-Bodrum Havalimanında bir noktadan, Esenboğa Havalimanında dört noktadan terminal binasına giriş yapabilmektedir. Bütün havalimanlarında yaya sirkülasyonunun oldukça net olduğu ve kolayca algılanabildiği, anlaşılabilirliği görülmektedir. Sirkülasyon kanallarının akış formu ve sürekliliği, terminal binalarının iç mekan kurgusunu yansıtırken lineer, gridal ve dairesel olarak şekillenmektedir. Sirkülasyon kanallarının sınırlarını oluşturan ana elemanlar; yapının dış sınırlarını oluşturan cam cepheler, iç mekandaki check-in bankoları, galeri boşlukları ve güvenlik kontrol noktalarıdır. Giden yolcu katının genel sirkülasyon şeması; güvenlikten geçen yolcunun check-in salonuna ulaşması, check-in işlemlerini tamamlaması, pasaport kontrol noktasından geçerek giden yolcu bekleme salonlarına ulaşması ve körükler vasıtasıyla uçağa binmesi ile tamamlanmaktadır.

Adnan Menderes, Atatürk ve Sabiha Gökçen Havalimanı gelen yolcu katında, körükler aracılığıyla terminal binasına giriş yapan yolcular pasaport kontrolünden geçerek, aynı kattaki bagaj alma holüne ulaşırken, Dalaman, Antalya, Milas-Bodrum ve Esenboğa Havalimanında düşey sirkülasyon elemanlarıyla alt kata inmeleri gerekmektedir. Esenboğa Havalimanı dışında diğer havalimanlarında otobüsler ile aprondan giriş yapan yolcular ise düşey sirkülasyon elemanları aracılığıyla üst kata çıkarak, pasaport kontrolünden geçmekte ve bagaj alma holüne ulaşmaktadır. Atatürk Havalimanı dışında diğer havalimanlarında bagajını alan yolcular bagaj holünden tek noktadan karşılayıcılar holüne geçiş yapmakta ve tekrar bagaj holüne dönememektedir. Sirkülasyon kanallarının sınırlarını oluşturan ana elemanlar; yapının dış sınırlarını oluşturan cam cepheler, bagaj holündeki bagaj konveyörleri ve iç mekan bölücü duvarlarıdır. Gelen yolcu katının genel sirkülasyon şeması; uçaktan terminal binasına giriş yapan yolcuların pasaport kontrolden geçerek bagaj holüne ulaşması, bagajını alması, karşılayıcılar holüne geçmesi ve terminal binasından çıkış yapması ile tamamlanmaktadır.

2. Kenarlar: Giden yolcu katına girecek olan yolcular için, ilk olarak terminal binasının cam cepheleri sınır görevi yapmaktadır. Giriş kapıları yolcu geçişine izin vermekte ve ardından güvenlik kontrolleri yolcu hareketini kısıtlamaktadır. Güvenlikten geçerek check-in salonuna giriş yapan yolcular için, check-in bankoları ve salonu dış mekandan ayıran cam cepheler mekanı sınırlandırmaktadır. Merdiven ve asansörleri kullanmayan yolculara sınır teşkil ederken, kullanımda olan yolcular için yol işlevini üstlenmektedir. Giden yolcu katında kenar elemanları; yapının dış sınırlarını oluşturan cam cepheler, iç mekandaki check-in bankoları, kapalı hacimlerin duvarları, yürüyen merdivenler, asansörler, oturma birimleri ve güvenlik kontrol noktalarıdır.

Gelen yolcu katına körukler aracılığıyla terminal binasına giriş yapan yolcular için, bagaj holüne geçene kadar iç mekan bölücü duvarları, düşey sirkülasyon elemanları ve pasaport kontrol noktaları sınır oluşturmaktadır. Otobüsler ile aprondan giriş yapan yolcular için ise, bagaj holüne geçene kadar iç mekan bölücü duvarları ve pasaport kontrol noktaları sınır oluştururken, düşey sirkülasyon elemanları yol görevi görmektedir. Bagaj holünde, bagaj konveyörleri ve duvarlar sınır teşkil ederken, karşılayıcılar holünde, düşey sirkülasyon elemanları, duvarlar ve bina cephesi sınır oluşturmaktadır. Gelen yolcu katında kenar elemanları; yapının dış sınırlarını oluşturan cam cepheler, bagaj holündeki bagaj konveyörleri, düşey sirkülasyon elemanları pasaport kontrol noktaları ve iç mekan bölücü duvarlarıdır.

3. Odak Noktaları: Giden yolcu katında, yaya sirkülasyon akslarının kesişim noktaları, yaya trafiği açısından yoğun olup düğüm noktası oluşturmaktadır. Check-in salonunda bankoların önü, giden yolcu için odak noktasını teşkil etmektedir. Terminal binasına giriş yapan yolcuların ilk yöneldikleri noktanın, check-in bankoları olduğu tespit edilirken giden yolcu katındaki en önemli odak noktası check-in bankolarının önü olduğu görülmektedir. Uçuş saati gelen yolcular için, uçak kapıları odak noktasına dönüşürken, duty-free ise, ikinci dereceden odak noktasını oluşturmaktadır.

Gelen yolcu katında, giden yolcu katında olduğu gibi yaya sirkülasyon akslarının kesişim noktaları düğüm noktasını oluşturmaktadır. Bagaj holünde konveyörlerin çevresi, gelen yolcu için odak noktasını teşkil etmektedir. Gelen yolcuların terminal binasına girdikleri zaman, ilk yöneldikleri noktanın bagaj konveyörleri olduğu tespit edilirken, gelen yolcu katındaki en önemli odak noktası bagaj konveyörlerinin çevresi olduğu görülmektedir.

4. Bölgeler: Havalimanları bölgeler açısından analiz edildiğinde giden ve gelen yolcu katlarında terminal binasının formuna bağlı olarak değişim gösteren ana bölgelerin olduğu görülmüştür. Giden yolcu katında, güvenlik, check-in, pasaport kontrol, hizmet birimleri, gümrüksüz alışveriş, yolcu salonu olmak üzere toplam 6 bölge, gelen yolcu katında, yolcu karşılama, bagaj alma, pasaport kontrol, hizmet birimleri, yolcu salonu olmak üzere toplam 5 bölge bulunmaktadır.

• **Güvenlik Bölgesi:** Güvenlik noktaları, lineer/eğrisel aks üzerinde birden fazla girişi olan kapılardan girildiğinde, güvenlik parametrelerine göre yolcuların üst taramasının yapıldığı, bagajların kontrol edildiği ve iç mekanla ilk karşılaşmanın olduğu yerlerin bütünü kapsamaktadır. Yolcuların güvenlik kontrolünün, yasaklı nesne tespitinin sağlıklı bir şekilde yapılabilmesi için, x ray cihazları ve görevliler giriş önlerinde konumlandırılmaktadır.

• **Check-in Bölgesi:** Terminal binası girişi ile yolcuların biniş kartının alındığı ve bagaj kaydını yaptırdığı check-in noktaları arasında kalan alandır. Bina girişlerine paralel gelişen check-in kontuarları beklenen kuyruk uzunluğuna, yaya trafiğine bağlı olarak boyutlandırılıp, yolcuların rahatça görülebilecekleri şekilde düzenlenmiştir. Bu bölgede check-in işlemlerine ek olarak, bekleyen yolcu kayıtları, uçak operatörlerinin danışma, bilet satış ve kambiyo işlemleri gibi hizmetler de gerçekleştirilmektedir.

• **Pasaport Kontrol Bölgesi:** Uluslararası uçuş için giden ve gelen yolcu pasaportlarının polis tarafından kontrol edildiği yerlerdir. Yolcu yoğunluğu düşünüldüğünden labirent sistemli akışkanlık sağlanıp, yerde bulunan sınır çizgileriyle kontrol amaçlı bankalara yönlendirme yapılmaktadır. Zamanı verimli kullanmak ve geçişleri hızlandırmak için yüz tanıma ve parmak izi alan (biyometrik veriler ile pasaporttaki bilgilerin eşleştirilmesi) yeni sistemler kullanılmaktadır.

• **Hizmet Birimleri Bölgesi:** Terminal binası içinde kullanıcı gereksinimlerine yönelik sunulan alternatifli hizmet alanlarıdır. Ticari satış birimleri (mağazalar), bagaj kaplama, kargo, engelli/özellikli yolcular, danışma, kayıp bagaj, kayıp buluntu eşya, klinik, banka-döviz büroları, internet, lounge, harç pulu satış noktaları, dua odası, bagaj arabası, toplantı ve konferans salonları, emanet eşya, buluşma noktaları gibi birimleri kapsamaktadır. Yolculara uçuş öncesi ve sonrasında gereklilik halinde çeşitlilik gösteren yer hizmetleri sunulmaktadır.

• **Gümrüksüz Alışveriş Bölgesi:** Havalimanı dış hatlar terminalinin içinde yer alan gümrüksüz çeşitli ürünlerin satıldığı alışveriş mekanlarını kapsamaktadır. Duty free alışveriş, uluslararası uçuş yapacak yolcuların check-in yaptıktan sonra, gereklilik halinde tabelalar, haritalar ve mobil uygulamalarla yönlendirilerek satış noktalarından istedikleri ürünleri limitler dahilinde uygun fiyatlara almaları mümkün kılınmaktadır.

• **Yolcu Salonu Bölgesi:** Havalimanı terminal binasının formuna uyumlu olarak biçimlendirilen yolcu salonlarının mekansal ayrımı katlar arasında/içinde sağlanmaktadır. Salonlarda yolcu gereksinimleri dikkate alınarak düzenlenen, aydınlık düzeyi, hava kalitesi, oturma elemanlarının sayısı-konforu, yeme-içme birimlerinin erişilebilirliği, bilgilendirme/anons sistemine erişim, bagaj/eşyalara ait alanların yeterliliği, enerji kaynağına (priz, usb girişi) yakınlığı/kullanılabilir olma özellikleri alternatifli olarak sunulmaktadır.

Terminal binası içinde katlar birbirinden izole edilerek, hava tarafında kullanım yoğunluğuna bağlı fazla olan uçak sayısı ve yolcular için eş değer sayıda bekleme salonları destek amaçlı hizmet veren ofisler yer almaktadır. Yolcu sirkülasyonunun ayrımı gelen ve giden yolcu katları içinde çözümlenirken, salonlarla bağlantı giden yolcu katı erişiminde olan merdiven ve asansörlerle galeriden verilmektedir. İskele yapısı içinde, hava tarafı özelinde düşünülen ofis, servis birimleri ve pasaport kontrol noktaları gelen yolcu salonu etrafında konumlanmaktadır.

• **Yolcu Karşılama Bölgesi:** Cam yüzeylerle görünebilirliği artırılan ve kapı güvenliği sağlanan karşılama mekanları, yolcuları bekleyen ve gelen yolcular için kısa süreli bir bekleme alanı sunmaktadır. Araç kiralama, otel rezervasyonları, döviz ofisi, para çekme gibi hizmet birimleri genel olarak bu salonlarla bağlantılıdır.

• **Bagaj Alma Bölgesi:** Terminal binası hava tarafının uç kısımlarından binaya giriş yapan yolcular, ardından bagaj alım salonuna ulaşmaktadır. Bagaj dağıtım sistemi dışı kapalı olarak planlanıp, karşılayıcılar holü ile bagaj bekleme alanının birbirinden ayrılması, görsel algıyı bozmayacak şekilde şeffaf yüzeyler kullanılarak sağlanmaktadır. Gelen yolcu katında bagaj alım salonu etrafındaki diğer işlevler, giden yolcu katında da kara tarafında yolcu kabul ve bagaj teslim işlemlerinin yapıldığı alan etrafında konumlanmaktadır.

5. İşaret Ögeleri: Adnan Menderes giden yolcu katında, check-in salonunda konumlanan sarı, kırmızı, yeşil ve mavi renklerde objeler, salonun üst örtüsünü taşıyan parabolik strüktür güçlü işaret ögesi olarak ön plana çıkmaktadır. Gelen yolcu katında, bagaj konveyörlerinin yanında üçgen formundaki beyaz örtü elemanları en belirgin işaret ögesidir. Dalaman Havalimanı giden yolcu katında, yolcu salonlarına geçiş koridorunda konumlanan ızgara formlu ahşap yüzeyin mekandaki diğer yüzeylerden farklılaşması, bina girişinde yer alan iki adet uzun yürüyen merdiven, çelik strüktür altında betonarme kolon sistematiği, ahşap parçalı oturma elemanları, asma uzun koni biçimlenmesinde aydınlatma armatürleri işaret ögesi olarak ön plana çıkmaktadır. Gelen yolcu katında, bagaj konveyörlerinin mekanı tanımlaması ve çizgisel ahşap tavan örtüsü en belirgin işaret ögesidir. Antalya giden yolcu katı, daire formundaki galeri boşluğu, yürüyen merdivenler, kente ait maket, lineer aks sistematiğinde örtü elemanları, kare parçalı zemin taşları, kütleli tanımlı ticari mekanlar işaret ögesi olarak ön plana çıkmaktadır. Gelen yolcu katında, bagaj konveyörlerinin mekanı tanımlaması ve çizgisel zemin taraması en belirgin işaret ögesidir. Milas-Bodrum giden yolcu katı, girişte yer alan iki adet uzun yürüyen merdiven, yeşil ağırlıklı peyzaj düzenlemesi, saz şeklinde alüminyum çubukların bir araya gelmesinden oluşan asma tavan, deniz vurgusuna atfen mavi yansıma, derinlik sağlayan siyah mermer işaret ögesi olarak ön plana çıkmaktadır. Gelen yolcu katında, bagaj konveyörlerinin mekanı tanımlaması ve asma saat en belirgin işaret ögesidir. Atatürk giden yolcu katı, check-in salonlarında bulunan kırmızı renkli self check-in cihazları, modüler piramit örtü elemanı ve panelli ışıklıklar işaret ögesi olarak ön plana çıkmaktadır. Gelen yolcu katında, bagaj konveyörlerinin mekanı tanımlaması ve rampa erişimi en belirgin işaret ögesidir. Sabiha Gökçen giden yolcu katında, check-in bankoları, salondaki eğrisel ahşap strüktürlerle farklılaşan kafeterya, güvenlikten geçildikten sonra konumlanan turuncu banko işaret ögesi olarak ön plana çıkmaktadır. Gelen yolcu katında, bagaj konveyörlerinin mekanı tanımlamada güçlü etki göstermesi en belirgin işaret ögesidir. Esenboğa giden yolcu katında, iç hatlar ile dış hatların bağlantı noktasında tasarlanan geniş galeri boşluğu, tavanından sarkan metal obje, panoramik asansörler, su ve yeşilin sürekliliği, check-in salonu ile giden yolcu salonları arasındaki güvenlik geçişlerinin üzerinde konumlanan dairesel çıkımlar işaret ögesi olarak ön plana çıkmaktadır. Gelen yolcu katında yolcu karşılama holünde üst katlarla görsel ilişki kurmayı sağlayan geniş galeri boşluğunun döşemesinde yazılı olan “Buluşma Noktası” yazısı güçlü, saat objesi ise ikinci dereceden işaret ögesidir.

5. SONUÇLAR

Havalimanlarının fiziksel mimari ve sosyal toplumsal mekana bağlı oluşumlar ile kullanıcılarına/yolcularına mega boyutlara ulaşan ölçek içinde anlaşılabilir/kavranabilir işlevsellik sunması beklenmektedir. Kentlerin okunmasını sağlayan ve kimlik katan imaj ögelerinin bir yapı içinde de etkisini sürdüreceği düşünselliğinin/söyleminin işlevselliği desteklemesi, terminal binalarının kolay ve rahat hareket edilebilir özelliğinin yanında çevresel

algıyı güçlendiren, yere ait olma, bağ kurma, sahiplenme, benimseme duygusunu artıran yönünü de ön plana çıkarmaktadır.

Kentsel imaj öğelerinin, Türkiye’de yarışma yolu ile uygulanmış olan Adnan Menderes, Dalaman, Antalya, Milas Bodrum, Atatürk, Sabiha Gökçen ve Esenboğa Havalimanı terminal binaları özelinde dışa vurulmasının incelenerek mekansal okumalarının yapılması, zihinlerde oluşan kentsel-mekansal belleğin birbirleri ile etkileşim halinde çevresel farklılıklar gösterip algılanabildiğini göstermektedir. Etkileşimin çevre-mekan-insan arasında kalarak, zamana bağlı kısıtlılık dikkate alınıp terminal binalarının sunduğu işlevsel yapılanmanın yanında, destek alternatif sosyo kültürel oluşumların eklenmesi genel geçer/yok yerler fikrine/düşüncesine karşı yeni bir kimlik sunmaktadır. Kentsel ölçekteki algılama verilerinin ve kimliksel değerlendirmelerin bina ölçeğine aktarılması ile yapının çalışması hakkında bilgi edinilmesi, bilişsel haritalar, imaj kuramı üzerinden çıkarılan görünümünün kent-kentli, bina-kullanıcı/yolcu tarafından yansıtılması arasında birbirini destekleyen güçlü bir bağın olduğu anlaşılmaktadır. Havalimanı terminal binalarının karşılaştırılan imgesel oluşumu; bir bina içine sığdırılan/örtü altına alınan mega ölçek yapısının anlaşılması, yollar, kenarlar, odak noktaları, bölgeler ve işaret öğeleri analizleri üzerinden benzer/farklı mekansal çıkarımların elde edilmesi, kentsel özelliklerin/karakterin/kalitelerin bina ölçeğinde değerlendirilmesi ile yeni yapılacak büyük ölçekli tasarımlar için veriler sunması/altlık oluşturması beklenmektedir.

KAYNAKLAR

- [1] Elgün, A., Babacan, E., Kozak, M., Babat, D. (2013). Yeni Tüketim Mekanları Olarak Havalimanı Terminalleri, Airport Terminals as New Consumption Places, Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi, 24, 1,70- 82.
- [2] Erden, E. (2007). Türkiye’deki Havalimanlarının İç Hat Uçuşları Yönünden Etkinliklerinin Karşılaştırılması: Bir Veri Zarflama Analizinin Uygulanması. Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya.
- [3] Edwards, B. (2005). The Modern Airport Terminal, Second Edition. London: Spoon Press,
- [4] Rodrigue, J. P. (2020). The Geography of Transport Systems. Oxfordshire: Routledge.
- [5] Demir, G. (2011). Havalimanı Terminal Binalarının Mimari Açından Değerlendirilmesi. Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Isparta.
- [6] Young, S. B., Wells, A. T. (2019). Airport Planning and Management. New York: Mc Graw Hill.
- [7] Blow, C. J. (1996). Airport Terminals. London: Architectural Press.
- [8] Anonim, (2009). Havaalanı Yolcu Terminalleri Tasarım Esasları, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Ankara.
- [9] Ateş, S. (2008). Havaalanı Master Planlaması Yaklaşımları ve Bir Uygulama. Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.
- [10] Tunç, A. (2003). Havaalanı Mühendisliği ve Uygulamalar. Ankara: Asil Yayın.
- [11] Anonim, (1987). Havaalanı Planlama Kılavuzu, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı, Ankara.
- [12] Lynch, K. (1960). The Image of The City. Massachusetts: The M. I. T. Press.

- [13] Krier, R. (1988). *Urban Space*. London: Academy Editions.
- [14] Bacon, E. (1975). *Design of Cities*. Londra: Thames and Hudson Ltd.
- [15] Hegen, T. (2021). *Aerial Observations on Airports*. Berlin: Hatje Cantz.
- [16] Hamilton, J. S., Nilsson, S. (2020). *Practical Aviation&Aerospace Law*. Newcastle: Aviation Supplies&Academics, Inc.
- [17] Lang, J. (1987). *Creating Architectural Theory: The Role of The Behavioral Sciences in Environmental Design*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- [18] Kahvecioğlu, H. L. (1998). *Mimarlıkta İmaj: Mekansal İmajın Oluşumu ve Yapısı Üzerine Bir Model*. Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.