

PAPER DETAILS

TITLE: Yapi İçinde Bir Kent Modeli: Esenboga Havalimani

AUTHORS: Fatih SAHIN,Ömer ASLANÖZ

PAGES: 831-851

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/2421706>

Yapı İçinde Bir Kent Modeli: Esenboğa Havalimanı

Fatih ŞAHİN^{1*}, Ömer ASLANÖZ¹

Öz

Havalimanı tasarımı, tematik kavramları/söylemleri ve mekanik çözüm gerektiren fiziksel mekân oluşumlarını kapsamaktadır. Kentlerin ve ulaşım ağının gelişimine paralel yeni gereksinimlere yanıt verebilmek için her geçen gün havalimanı sayısı ve büyüklüğü artmaktadır. Mega yapısı içinde farklı bölümlerin/tesislerin ve sistemlerin kullanıldığı bu yapılar, fiziksel ve sosyal mekânları ile kent modeli kurgusu üzerinden kütleli çözüm odaklı desteklenmektedir. Mekanik ihtiyaçlar işlevselliği ön plana çıkarırken, kent içerisinde farklı yerlere dağılan parçaların ve imaj öğelerinin birarada sunulması, tek örtü altında kentsel oluşum fikrini güçlendirmektedir. Çalışmada, kentlerin okunabilir olmasını sağlayan kriterler, aynı zamanda yapıların da okunabilir olmasını sağlayabilirler söyleminden yola çıkılarak, Türkiye’de yarışma yoluyla uygulanmış, Esenboğa Havalimanı’nın tasarım ve mekânsal kurgusu incelenmiştir. Başkent’in çağdaş yüzünü simgeleyen, 10-25 milyon yolcu kategorisinde Avrupa’da en iyi havalimanları arasında yer alan Esenboğa Havalimanı’nın kullanım süresi içinde, mimari tasarım yaklaşımına bağlı olarak mekânsal okunabilirliğinin araştırılması amaçlanmış, bir kentin bir yapı içinde kurgulanabileceği ortaya konulmuştur. Literatür taraması, alan çalışması ve yolcu gözlemleri neticesinde çalışma verileri elde edilerek fiziksel mimarinin kimlik oluşumunu sağlayan imaj öğelerinin mekânsal yansımaları değerlendirilmiştir. Bu çalışma, Esenboğa Havalimanı’nın, Kevin Lynch’in ortaya koyduğu bir kentin okunabilirliği için barındırması gereken kentsel imaj öğelerine bağlı olarak analizleri ve ortaya çıkan sonuçları içermektedir.

Anahtar Kelimeler: Esenboğa Havalimanı, Kent Kimliği, Kent Modeli, Okunabilirlik, Kentsel İmaj Öğeleri

A City Model in a Building: Esenboğa Airport

Abstract

Airport design includes thematic concepts/discourses and physical space formations that require mechanical solutions. The number and size of airports are increasing day by day in order to respond to new requirements in parallel with the development of cities and transportation network. These structures, in which different sections/facilities and systems are used in their mega structure, are supported with a mass solution-oriented approach through the urban model with their physical and social spaces. While mechanical needs bring functionality to the fore, the presentation of parts and image elements scattered in different places in the city strengthens the idea of urban formation under a single cover. In the study, the design and spatial setup of Esenboğa Airport, which was implemented through competition in Turkey, was examined, based on the argument that the features which ensure the readability of the cities can also ensure the readability of the buildings. Esenboğa Airport, which symbolizes the modern face of the capital city and is among the

¹ Karadeniz Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Trabzon, Türkiye

* İlgili Yazar/Corresponding author: fatihsahin@ktu.edu.tr

Gönderim Tarihi / Received Date: 11.05.2022

Kabul Tarihi / Accepted Date: 18.11.2022

best airports in Europe in the category of 10-25 million passengers, reveals that a city can be constructed within a structure, with the aim of investigating the spatial legibility depending on the architectural design approach during the usage period. As a result of the literature review, fieldwork and passenger observations, the spatial reflections of the image elements that provide the identity formation of the physical architecture were evaluated by obtaining the study data. This study includes the analyzes and the results of the examined Esenboğa Airport according to the urban image elements that Kevin Lynch put forward for the legibility of a city.

Keywords: Esenboğa Airport, Urban Identity, Urban Model, Readability, Urban Image Elements

1. Giriş

Havayolunun yoğun kullanımı ile birlikte karayla olan ilişkiyi sağlayan mekânlara ihtiyaç artmaktadır. Bu ihtiyacı karşılamak için tasarlanan terminal binaları üstlendiği işlev ve sahip olduğu büyüklük açısından gün geçtikçe gelişim göstermektedir (Akçaer, 2016, s. 8; Acar, 2006, s. 11). Havalimanı tasarımında işleve yönelik biçimsel tematik yaklaşımlar, geniş açıklıklı mekânları biraraya getirirken, dış mekânda görülen kentsel karakteristik özellikleri iç mekâna taşımaktadır (Çiğın, 2009, s. 18; Yalçın, 2017, s. 34). Hiyerarşik örgütlenme içinde düzenlenen mekânlarla, alternatif temel gereksinimlerin karşılanmasının yanında, kullanıcıların birbirleriyle sosyal iletişim kurabilecekleri, etkileşim içinde olabilecekleri kentsel toplumsal alanlar ortaya çıkmaktadır (Ersal, 2013, s. 38; Giritlioğlu, 1991, s. 277-319).

Kentlerin gelişimine bağlı değişim gösteren havalimanları; toplumsal olguları içinde barındıran, çevreleyen, etkileyen/etkilenen tüm boyutları içeren yaşam alanlarıyla, işlevsel mekanizmaların toplandığı, tanımlı boyutta, karma ve parçaların bütünleşme seviyelerine ulaşmış mekânların biraradalığını kullanıcılarına sunmaktadır (Akkoyunlu, 2007, s. 11-26). Kentin kendine özgü kimliksel yaklaşımını sağlayan fiziksel mimari ve sosyo-kültürel mekânlar bir bütünün parçaları olarak görülmektedir. Bir havalimanı, kimliksel yansımasını mimari işlev üzerinden sağlarken farklı/özgün yapısını yere özgü mimari, kültürel, sosyal detayların yorumlanması ile ön plana çıkarmaktadır (Keleş, 2005, s. 9-18). Mekân ve kent kavramlarının iç içe oluşu/entegrasyonu toplumsal yapının görünür sürekliliğinde değil, özgün, nitelikli tarihsel geçmişin kendini göstermesi anlamını taşımaktadır (Özen ve Aydemir, 2007, s. 221-243). Kent aynı zamanda sunulan mekânsal oluşumlarla, insanların etkileşimine, iletişimine, alternatif gereksinimlerine ortaklık etmektedir (Ersoy, 2006, s. 233-238). Mekânın karakteri, kentin belleği ve kimliği açısından da sembolik olarak değerlendirilmektedir.

Kent insanı kimliğe değer katar iken, özü yakalamakta, algılamakta, etkilemekte, öğrenmekte, bilmekte, tecrübe ederek yansımalarını yeni özgün imgeler üreterek göstermektedir (Lewicka, 2008, s. 209-231). Çevresel imge, karşılıklı etkileşimi gözlemci ve çevre arasında tutarken, sunulan çevresel farklılıklar, ilintiler, değişimler gözlemci tarafından düzenlenmekte ve anlamlandırılmaktadır. Böylece imge ön plana çıkmış, tanımlanmış olmaktadır (Lynch, 2010, s. 7). Kent imgesi, kentin coğrafik somut yapısına bağlı olarak değişen kent görünümünün tinsel yaklaşımını, ruhsal-içsel anlamları, davranışsal süreci, tarihsel, kültürel yönlerin benzer/farklı öğelerini kullanarak mekânı biçimlendirmekte ve düzen kurgusunun okunmasını sağlamaktadır (Çevik, 1991, s. 20; Şahin, 2011, s. 43).

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 yaşayan/yaşanan odaklardır.

Havalimanlarının büyüklüklerine ve tiplerine göre önerilen özgün tasarım yaklaşımı, kent kimliğini ön plana çıkarıp, yere ait fiziksel ve sosyal özelliklerin anlaşılabilir/kavranabilir/algılanabilir olmasını desteklemektedir. Çalışmada, kentin bir parçasıyken, içinde bir kent modeli oluşturabileceği düşüncesi temel alınarak, Kevin Lynch'in ön plana çıkardığı bir kentin okunabilirliği için gerekli kentsel imaj öğelerinin mekânsal yansımaları Esenboğa Havalimanı üzerinden incelenmektedir.

2. Bina Tiplerine Göre Havalimanı Terminal Binaları

Havalimanı tasarımlarının biçimsel ve işlevsel kurgusu, yolcu sayılarına, yapı içinde ve dışında barındırdığı mekânsal örgütlenmeye bağlı olarak; küçük, orta, büyük ölçekli olmak üzere 3'e ayrılmaktadır. Havalimanlarında teknoloji ve tekniğin gelişimine bağlı olarak yapısal çözümler mega boyutlara ulaşırken, kullanıcılarına sunduğu alternatifli mekân oluşumları, iletişimsel/etkileşimsel, buluşma/ayrılma mekânlarının kentsel boyutta yeni yüzleri olarak karşımıza çıkmaktadır (Edwards, 2005, s. 9-20). Havalimanı yapısı içerisinde pist, apron ve terminal binası birbirleriyle bağlantılı olarak tasarlanmaktadır (Önal, 2015, s. 61). Terminal binasındaki yolcunun apronda bekleyen uçağa aktarılma biçimine göre terminal binaları sınıflandırılmaktadır (Blow, 1996, s. 45-116; Kazda ve Caves, 2015, s. 103-108). Bu bağlamda terminal binaları; basit, mobil taşınabilir, lineer, iskele, uydu, çoklu lineer ve çoklu ada iskele tipleri olarak kategorilere ayrılmaktadır (Tablo 1).

- **Basit Bina Tipi;** Apron bağlantılı park yeri içinde az sayıda çıkışı olan ortak bekleme ve bilet alım işlemi için gerekli alanı sağlamaktadır. Bu sistem, yoğun olmayan havayolu faaliyetine sahip havalimanlarında ana terminal binası olarak, yoğun havalimanlarında ise ayrı bir ünite olarak kullanılmaktadır. Genellikle yolcu sayısının bir milyonu aşmadığı havalimanlarında ana terminal binası olarak tercih edilmektedir. Bu sistemde terminal binası, ticari içerikli uçakların kullanımına ait yakın bir aprona sahiptir. Basit tip terminal binaları, uçakla bağlantının apron üzerinden yürüyerek yapıldığı tek katlı bir yapı sistemidir (URL-1; Wells ve Young, 2004, s. 145-150).

- **Lineer Bina Tipi;** Basit bina tipinin daha fazla sayıda kapı ve yolcu işlemleri için daha fazla bina içi mekân elde etmek amacıyla yan yana tekrarlandığı bir yapı sistemidir. Bu bina tipinde uçaklar yolcu terminali boyunca sıralanarak park etmektedir. En çok tercih edilen terminal binası tipidir. Lineer sistem, küçük terminal binalarında yolcuya kısa yürüme mesafeleri sağlarken, büyük terminal binalarında uzayan mesafeler yürüyen bantlar ile çözülmektedir. Yolcu ve bagaj işlemleri genellikle terminalin merkezi bir noktasında gerçekleştirilmektedir. Ayrıca bu sistemde köprülerin de kullanılmasıyla yolcuların aprondan yalıtılarak güvenli bir şekilde doğrudan uçağa aktarımı gerçekleştirilmektedir (Kazda ve Caves, 2015, s. 103-108).

- **İskele Bina Tipi;** Genellikle yolcu yoğunluğunun fazla olduğu havalimanlarında tercih edilmektedir. Bu bina tipinde, ana binadan aprona doğru iskele adı verilen Y veya T formunda lineer binalar uzanmaktadır. İskele binaları ana binaya paralel veya dik şekilde konumlanmaktadır. Bu sistemde uçaklara ulaşan bütün kapılar tek çatı altında toplanmış olup, uçaklar iskele boyunca sıralanmış olan kapılara park etmektedirler. İskele bina tipinin kullanımı ile yolcu terminalinin uzunluğu artmakta ve daha fazla uçağa park imkânı sağlanmaktadır (Blow, 1996, s. 45-116; Kazda ve Caves, 2015, s. 103-108).

- **Uydu Bina Tipi;** Hava ulaşımında artan trafik hacmi ile birlikte, iskele sisteminde yürüme mesafeleri maksimum seviyeye ulaştığı ve köprülerin uzatılma imkânı

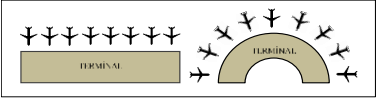
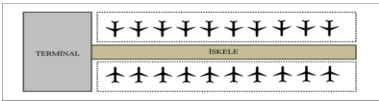
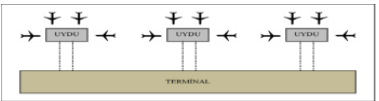
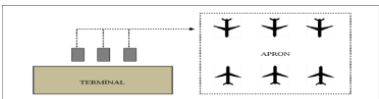
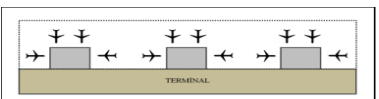
kalmadığı için çözüm olarak uydu sistem ortaya çıkmıştır. Uydu sistemlerde, uydu binalar tünel veya köprülerle ana binaya bağlanmaktadır. Uydu binalarda yolcular için bekleme alanları bulunmaktadır. Ana bina ile uydu bina arası mesafenin fazla olması sebebiyle yolcular, raylı sistem veya yürüyen bant gibi sistemler aracılığıyla ana binadan uydu binalara ulaşmaktadır. Bu sistemde uydu binalara bekleme alanları dışında fonksiyon yüklenmemekte, her türlü bilet ve bagaj işlemleri ile ek hizmetler tek bir merkez terminalinde toplanmaktadır (Kazda ve Caves, 2015, s. 103-108).

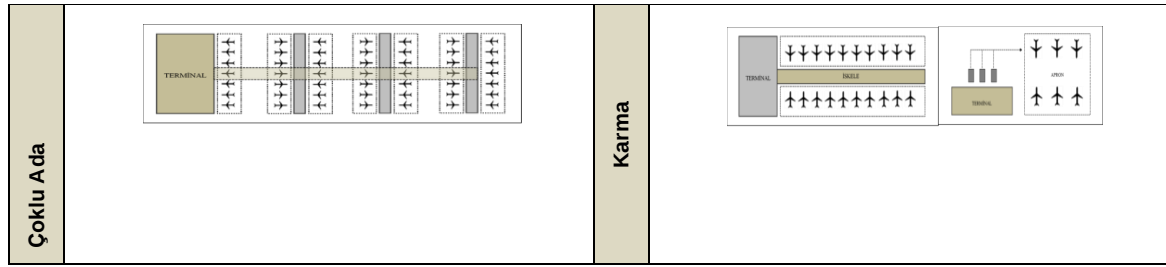
• **Mobil Taşınabilir Bina Tipi;** Bu sistemde, gelen ve giden yolcuların ulaşımı araçlarla sağlanmaktadır. Diğer bina tipleriyle bir arada kullanımı mümkündür. Yolcular, terminal binasının çıkış kapıları önüne gelen mobil taşıma araçları ile uçağa götürülür. Büyük terminal binalarında, uzak aprona park eden uçaklara ulaşmak için yine bu sistem kullanılmaktadır (Wells ve Young, 2004, s. 145-150; Kazda ve Caves, 2015, s. 103-108).

• **Çoklu Lineer Bina Tipi;** Ana terminal binasına lineer bir biçimde küçük terminal binalarının eklenmesi ile oluşan bina tipidir. Her birim terminal binasının temel işlevini yerine getirecek şekilde tasarlanırken, kapsamlı hizmet birimleri, alanın küçük olması sebebiyle sadece ana terminal binası içinde konumlanmaktadır (Blow, 1996, s. 45-116; Kazda ve Caves, 2015, s. 103-108).

• **Çoklu Ada İskele Bina Tipi;** Ana terminal binasına tüneller aracılığıyla bağlanan çoklu lineer iskelelerin oluşturduğu bina tipidir. Yolcu yoğunluğunun yüksek olduğu havalimanı terminal binalarında tercih edilmektedir (Blow, 1996, s. 45-116; Kazda ve Caves, 2015, s. 103-108).

Tablo 1. Havalimanı Terminal Binası Tiplerinin Grafikselsel Anlatımı (Modelleme: Ö. Aslanöz)

HAVALİMANI TERMİNAL BİNASI TİPLERİ			
Basit		Lineer	
İskele		Uydu	
Mobil Taş.		Çoklu Lin.	



2.1. Terminal Binalarının Bileşenleri

Terminal binalarını şekillendiren, tasarımına yön veren çok sayıda fonksiyon bulunmaktadır. Fonksiyonel bir bina olan terminaller için beklenen işlevlerin karşılanması gerekmektedir (Edwards, 2005, s. 26-35). Hava yolu şirketlerinin bilet bankoları ve ofisleri, bagaj kontrol sistemleri, yolcu kabul mekânları, gelen ve giden yolcu salonları, sirkülasyon alanları, havaalanı işletme ve servis alanları, yurtiçi ve 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 yönelmesi, 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 (Özturanlı, 2021, s. 13-14).

2.2. Terminal Binaları Tasarım Kriterleri

Terminal binalarının tasarımında, basitlik kavramı önem arz etmektedir. Birçok fonksiyonu bir arada barındıran bu yapılarda, kolay algılanan akış güzergâhlarının varlığı, kullanıcının kendini güvende hissederek en hızlı şekilde yönelmesini sağlamaktadır. Basitliğe ulaşmanın temel prensiplerinden biri, fonksiyonların birbirlerinden açık bir şekilde ayırt edilmesi olarak görülmektedir. Terminal binalarında geniş alanların daha küçük parçalara ya da modüllere bölünerek tasarlanması, kullanıcının mekândaki hareketlerini daha tanımlı hale getirmektedir. Aynı zamanda terminal binalarının gelecekte ortaya çıkması olası ihtiyaçlara uyum sağlayabilecek esneklikte tasarlanması önem taşımaktadır. Terminal binasının ulaşım sistemlerinin çözümünde, şehir merkezi ile terminal binası arasındaki toplu taşıma sistemlerinin öncelikli olarak ele alınması gerekmektedir (Wells, 2004, s. 112-203).

3. Araştırmanın Amacı ve Yöntemi

Havalimanı terminal binasının forma bağlı değişen iç mekân mimari çözümleri, kentsel ölçekte biçimlenen imgesel/kent ögesi tematik yaklaşımına benzer kimlik oluşumunun tespit edilmesine yönelik araştırma yapılması amaçlanmıştır. Çalışmada yöntem olarak literatür araştırması, alan çalışması/yerinde tespit, fotoğraflama ve kullanıcı davranış gözlem tekniği kullanılmıştır.

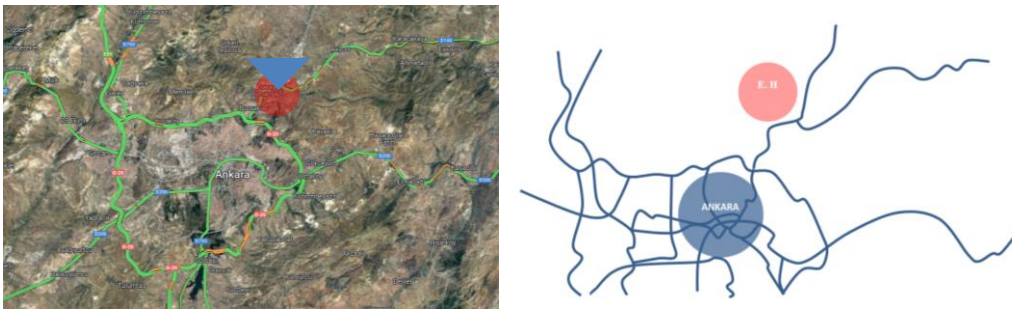
Literatür Araştırması: Konu ile ilgili genel literatür araştırması yapılmıştır. Havalimanı tasarımları için benimsenen fiziksel mekân imaj öğelerinin belirlenmesi, bilgi kaynağına yönelik eskizler, fotoğraflar, çizimler, notlar, seminerler, konu ile ilgili yapılan tezler, kitaplar ve EÇM ofisinin tasarladığı,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

Alan Çalışması: Bu aşamada, Esenboğa Havalimanı mimari form oluşumu parça-bütün, örtü-kütle ilişkisi üzerinden mekânsal okumaları yapılmış, sunulan kimlikssel yaklaşımlar teknik çizimlerle karşılaştırılarak yollar, kenarlar, odak noktaları, bölgeler ve işaret öğeleri tespit edilmiştir. Mimari mekân kalitelerinin farklılaşması, alışılmışın ötesinde yenilikçiliği, özgün tasarım düşüncesi dikkate alınarak seçilen ve yerinde incelenen, Esenboğa Havalimanı kendi işlevi içinde etkili, tematik altyapısıyla çözüm önerileri sunan iyi bir örnek olduğu ortaya konmuştur. İncelenen yapı üzerinden elde edilen veriler, fiziksel oluşum analizleri için grafiksel olarak tablolara dönüştürülerek yorumlanmıştır.

Çalışmanın Kapsamı: Başkent Ankara'da bulunmasından dolayı politik temsiliyeti güçlü kılınmış, Avrupa'nın en iyi havalimanı ve en hızlı büyüyen ikinci havalimanı ödülleri kazanmış, büyük ölçekte tematik mimarisi ile farklılaşıp kentsel bağ kurmayı başarmış, kullanıcılarına kaliteli alternatif mekânlar sunmuş olduğu için Türkiye'deki 56 havalimanı arasından Ankara Esenboğa Havalimanı terminal binası örneklem alanı olarak seçilmiştir. Seçilen havalimanı terminal binasının; form oluşumu, iç mekân kurgusu, yolcu-terminal binası etkileşimi, kent-terminal binası ilişkisi doğrultusunda irdelenmiştir. Literatür ve alan çalışması sonucunda havalimanı terminal binasına ait verilerden, EÇM ofisinden, dergilerden ve kitaplardan elde edilen projeler üzerinden, terminal binasının planları, kesitleri, görünüşleri grafiksel olarak yeniden çizilerek analiz edilmiştir. Grafiksel anlatımlara ilişkin lejantlara analiz tabloları içinde yer verilmiştir. Yapılan analizler sonucu elde edilen veriler, çalışmanın son bölümünde irdelenmiş ve çalışmadan çıkarılan sonuçlara yer verilmiştir.

3.1. İncelenen Yapının Tanıtılması

Esenboğa Havalimanı, ilk olarak 1955 yılında hizmet vermeye başlamış, bugün kullanılmakta olan terminal binası ise Ercan Çoban (EÇM) tarafından tasarlanmış, 293.000 m² kapalı alanıyla 2006 yılında Ankara'da hizmete girmiştir (URL-2; Şaşmaz, 2007, s. 89). Şehir merkezine yaklaşık 28 km mesafede konumlanmış olup; havalimanına erişim taksi, özel araç ve toplu taşıma araçlarıyla yapılabilmektedir (Şekil 1).

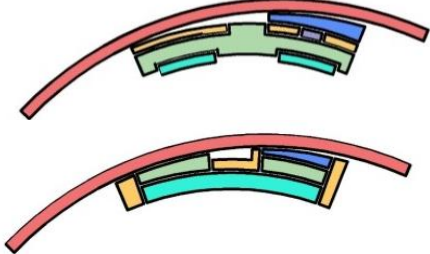
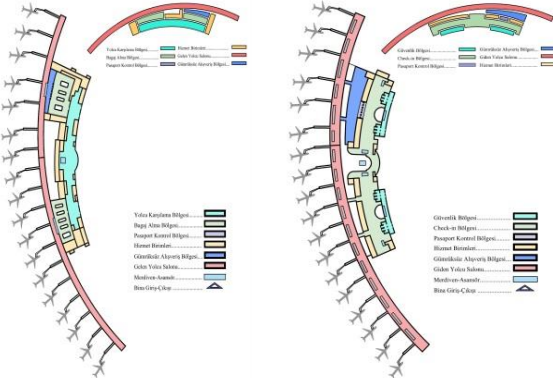


Şekil 1. Ankara Kent Merkezi ve Esenboğa Havalimanı'nın Konumu (URL-3) ve Yol Ağlarının İlişkisel Durumu (Google Earth Uydu Görüntüsünden Yeniden İşlenerek)

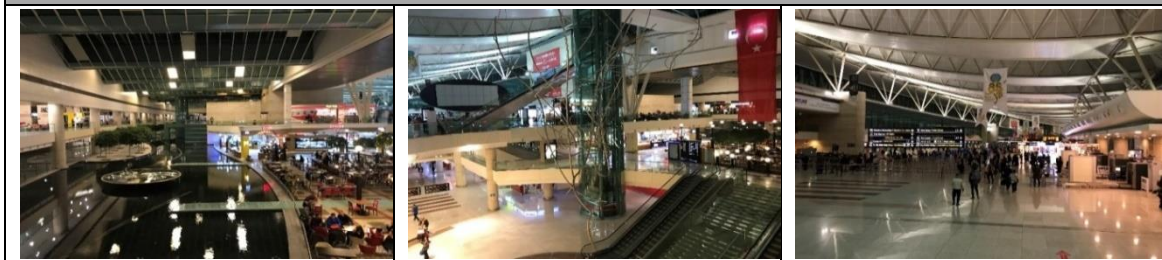
Sonsuzluk kavramı projenin konseptini oluşturmakta ve yapı başı sonu olmayan bir çizgi olarak nitelendirilmektedir. Cephede kullanılan geniş şeffaf yüzeyler, iç mekânın doğallığını artırıp yapının tematik oluşumunu desteklemektedir. Zeminde granit, duvarlarda ise cam ve metal malzeme ön plana çıkmaktadır (Mutlu, 2011, s. 42; URL-3). Terminal yapılarının yoğun ve karmaşık durumunu daha rahat bir ortama dönüştürmek için giden yolcu salonları ve kafelerin bulunduğu salonda havuzlar ve ağaçlar kullanılmıştır (Akçaer, 2016, s. 18). Havalimanında iç ve dış hatlar terminali bir arada olup, iskele, mobil taşımali, lineer ve karma apron biçimlenmesi ile gereksinime

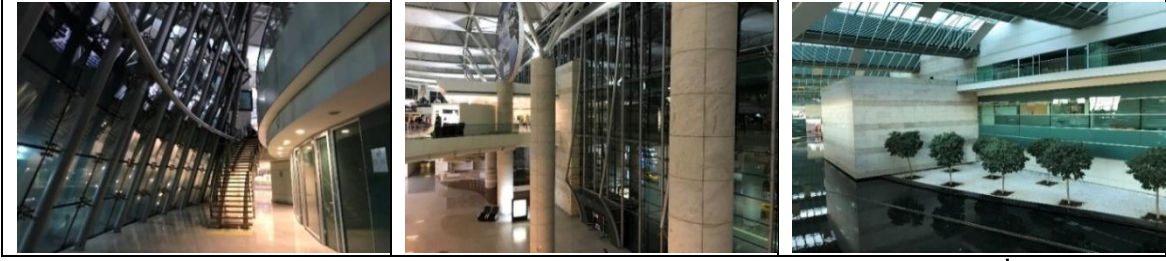
göre alternatifler sunularak yolcuların iç hatlardan dış hatlara geçişinde herhangi bir engel oluşturulmamıştır. Fonksiyon olarak dış hatlar; pasaport kontrol, güvenlik, karantina alanları, satış noktaları gibi ekstra birimlere ihtiyaçları duyduğu için iç hatlardan daha geniş alan kaplamaktadır. Yapının batı bölümü iç hatlara, doğu bölümü dış hatlara, orta bölümü ise geçiş hollerine ayrılmıştır. Düşey kat ayrımı yapılmış; alt kat gelen yolculara, üst kat giden yolculara hizmet vermektedir (Şaşmaz, 2007, s. 92), (Tablo 2). Temel formları, boşluk içinde yer alacağı pozisyonlar ve birbirleriyle kuracakları ilişkiler bakımından değerlendirmek mümkündür. Esenboğa Havalimanı form oluşumunda kullanılan değme; iki form birbirleriyle etkileşime girecek kadar yakındır ve birbirlerine dokunmaktadır. Ancak bu formlar birbirlerinin kapladıkları alanlara girmemekte, kapladıkları alanın sınırında birbirlerine temas etmektedir (Tablo 3).

Tablo 2. Esenboğa Havalimanı Terminal Binası (EÇM Arşivinden İşlenerek)

APRON BİÇİMLENME TİPİ				BÖLGELEME	
Basit		Lineer	•		
İskele	•	Uydu			
Mobil Taşımalı	•	Çoklu Lineer			
Çoklu Ada		Karma	•		
GELEN GİDEN YOLCU KATI				DIŞ MEKÂN	
					

İÇ MEKÂN





Tablo 3. Esenboğa Havalimanı Terminal Binası Form Oluşumu (EÇM Arşivinden İşlenerek)

FORM OLUŞUMU		
PLAN DÜZLEMİ		
	DEĞME-1	DEĞME-2
KESİT DÜZLEMİ		
	DEĞME-1	DEĞME-2

4. Esenboğa Havalimanı Terminal Binasının Kentsel Okunabilirlik Analizi

Lynch'e göre çevresel imajın resmi, genel çevre görünürlüğü üzerine kurulmaktadır. İmaj oluşumu, geçmiş deneyimler, anlık duyguların biraradallığını sağlayan bütünde yer almakta ve edinilen bilginin yorumunu ve dışa vuran davranışsal yaklaşımları etkilemektedir. Kentlerdeki hareketli elemanlar, özellikle insanların davranışları bu kentlerdeki durağan fiziksel öğeler kadar önemlidir. İnsanlar kent içinde sadece olayları izleyen gözlemciler değil, kent ile birlikte yaşayan kişilerdir (Lynch, 2010, s. 10). İnsan da çevre yani kent içinde bir objedir, ancak insan bu objelerin en önemlisidir. Çünkü çevreyi oluşturan, şekillendiren insanın gereksinimleridir. Kent imaj öğeleri; bir kentin kullanıcılarını kaotik bir ortamdan çıkaran, tanımlanabilen/görülebilir bir düzen ve işleyiş içinde bütünsel olarak anlaşılan kentsel parçaların/mekânların biraradallığını sağlarken, Lynch' in ortaya koyduğu okunabilirlik kavramının kriterlerini de oluşturmaktadır. Fiziksel çevre koşullarının tanımlanabilmesi, ortak bilgisel çıkarımlar ve simgesel oluşumlar ile toplumsal ilişkilerde, insan-çevre etkileşimini güçlendiren bir görevi de yerine getirmektedir (Velioğlu, 1992, s. 7).

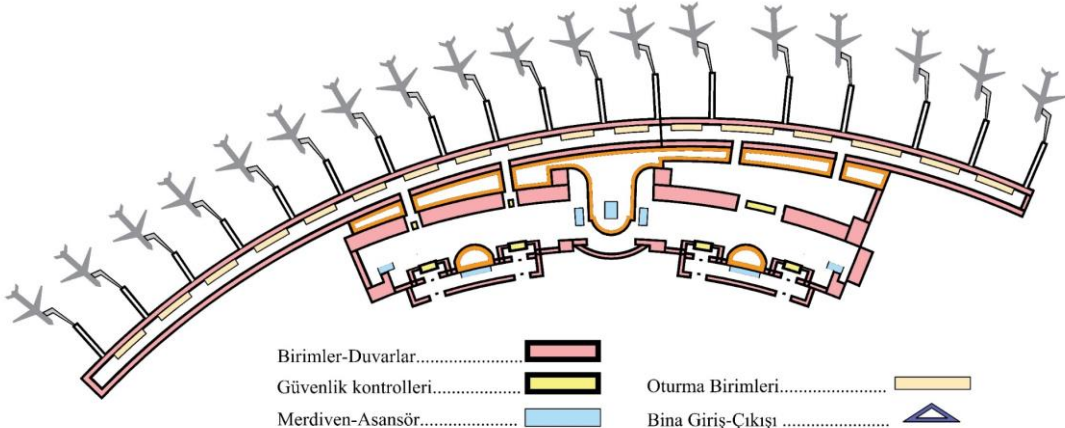
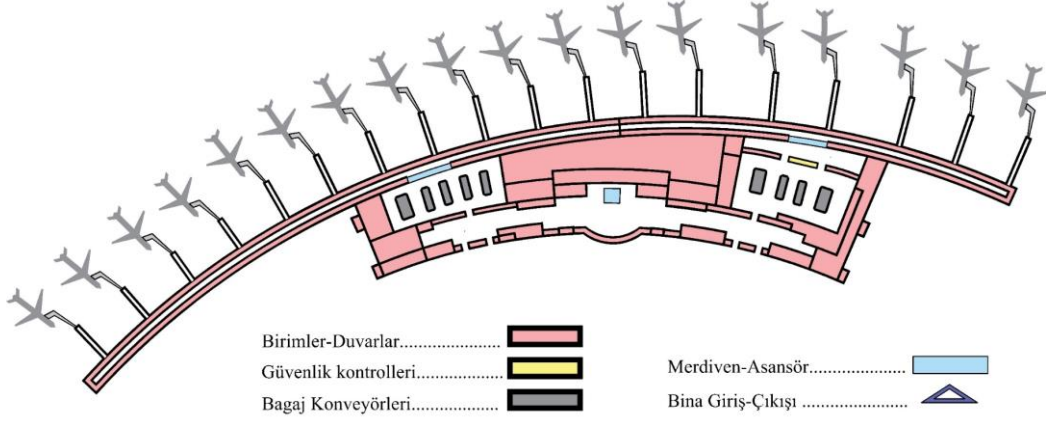
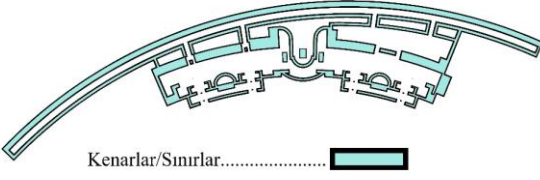
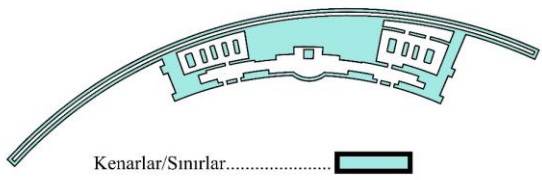
Kent kimliğini farklı biçimsel, işlevsel özellikleriyle destekleyen imaj öğeleri, Lynch' in kentsel boyutta ele aldığı okunabilirlik esaslarına zemin oluşturmaktadır. Mega boyutta tasarlanan yapıların çözümlerini kolaylaştırmak için, kentte farklı yerlerde dağılan fiziksel ve sosyal mekânlar kentsel özelliklere benzer niteliklerde ele alınarak mekanik, çalışan sistemlere dönüşebilmektedir. Yapıların okunabilir olması, kullanıcılar için tasarımın kolay algılanmasına, ölçek olarak tanımlanmasına, kısa sürede uyum sağlanmasına, benimsenmesine neden olurken yaşam standardını yükseltmektedir. Aksi durumda, kullanıcılar kendilerini kaotik bir ortamda bulmakta, yabancılaşmakta, ötekileşmekte ve çözüm önerileri olumsuz görüldüğünden mekânların kullanımsal verimi, yönlendirici etkisi düşmektedir. Lynch (2010)'e göre, bir kentin okunaklı olması, sembolik anlatımlarla üretilen bütünsel dokunun uzanımı ile görsel erişim/etkileşim sunmakta ve kolay kavranabilmektedir. Fiziksel olarak okunabilen kentler, imaj öğeleriyle tanımlanabilmekte, farklı yönleriyle ön plana çıkıp ayırt edilebilmektedir. Çevresel edinimlerden üretilen kentsel imaj öğeleri beş başlık altında sunulmaktadır. Bunlar; çevresel kanallarla bağlantı akışkanlığındaki yollar, bölgenin tanımlanmasındaki görsel çizgiler içinde kalan kenarlar/sınırlar, bütünün farklı nitelikli parçalı biraradallığını sunan bölgeler, eylem mekânı bağlantısını kuran, toplanma ve dağılma görevlerini üstlenen düğüm noktaları, tanıtıcı, dikkat çeken, niteliksel yapısal özellikleri olan işaret öğeleridir

Türkiye' de yarışma yoluyla uygulanmış Esenboğa Havalimanı terminal binasının imgesel genel kurgu ve detay analizleri yapılmıştır. Yapılan analizler; terminal binasının giden-gelen yolcu kat planları üzerinden, yollar, kenarlar, bölgeler, düğüm noktaları, işaret öğeleri olmak üzere 5 imge üzerinden detaylıca incelenmiştir (Tablo 4, Tablo 5, Tablo 6, Tablo 7, Tablo, 8).

Tablo 4. Esenboğa Havalimanı Yollar İmgesel Analizi (EÇM Arşivinden İşlenerek)

1- YOLLAR	
Giden Yolcu Katı Yol Analizi	
Yollar..... Merdiven-Asansör..... Sınırlar..... Bina Giriş-Çıkışı	
Gelen Yolcu Katı Yol Analizi	
Yollar..... Merdiven-Asansör..... Bagaj Konveyörü..... Sınırlar..... Bina Giriş-Çıkışı	
Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı
Yollar..... Ana yaya akışı.....	Yollar..... Ana yaya akışı.....

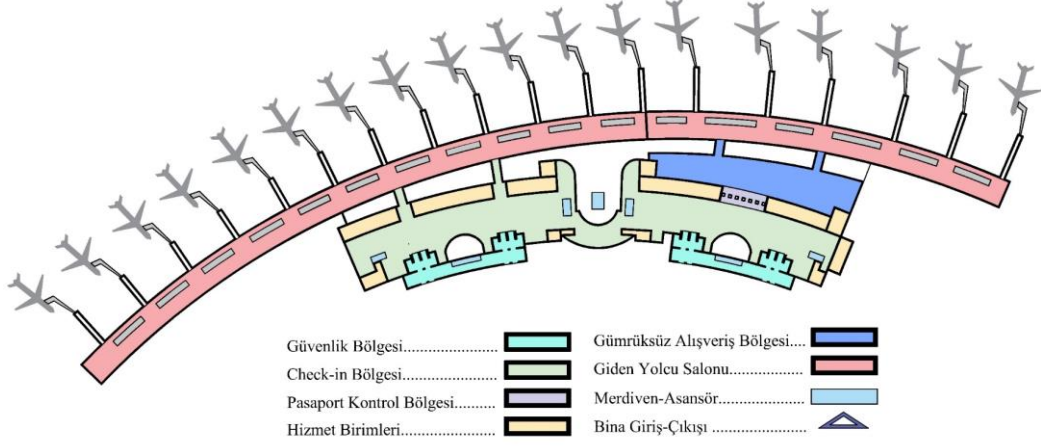
Tablo 5. Esenboğa Havalimanı Kenarlar İmgesel Analizi (EÇM Arşivinden İşlenerek)

2-KENARLAR	
Giden Yolcu Katı Kenar Öğeleri Analizi	
	
Gelen Yolcu Katı Kenar Öğeleri Analizi	
	
Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı
	

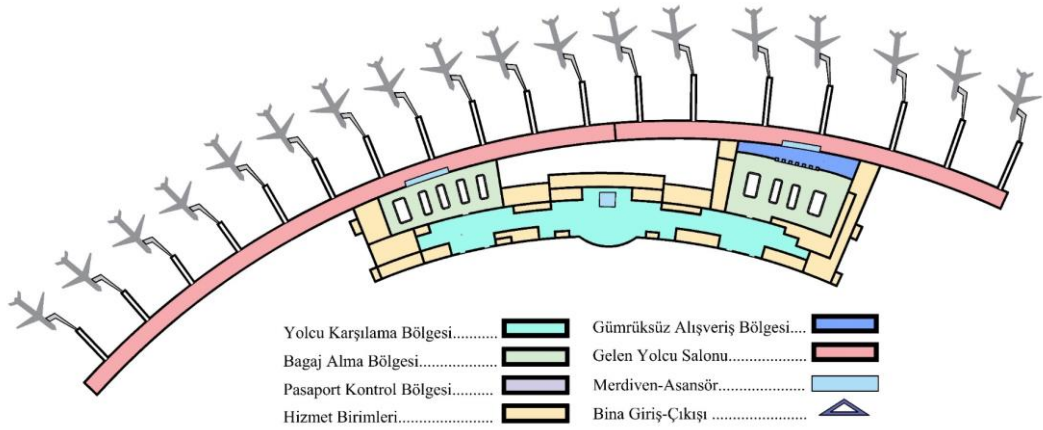
Tablo 6. Esenboğa Havalimanı Bölgeler İmgesel Analizi (EÇM Arşivinden İşlenerek)

3- BÖLGELER

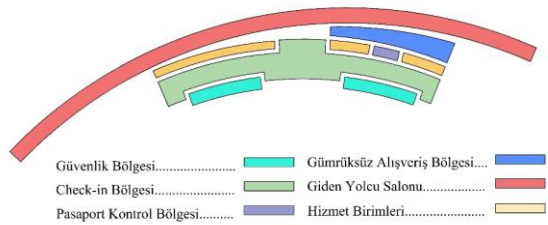
Giden Yolcu Katı “Bölgeler” Analizi



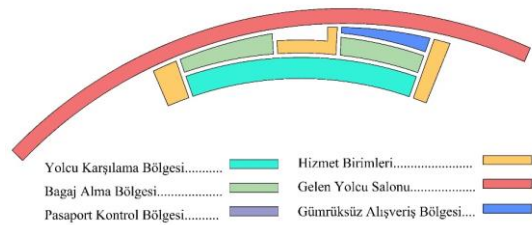
Gelen Yolcu Katı “Bölgeler” Analizi



Giden Yolcu Katı



Gelen Yolcu Katı



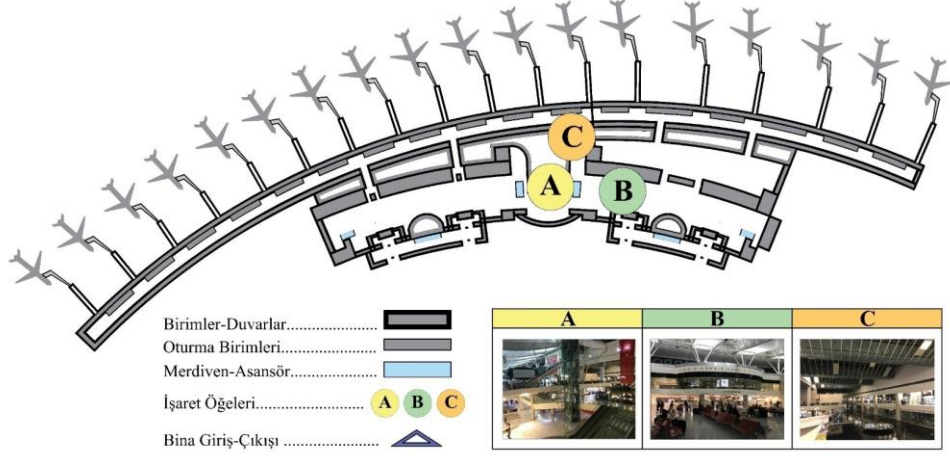
Tablo 7. Esenboğa Havalimanı Odak Noktaları İmgesel Analizi (EÇM Arşivinden İşlenerek)

4-ODAK NOKTALARI	
Giden Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi	
Gelen Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi	
Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı
Yollar..... Düğüm Noktaları.....	Yollar..... Düğüm Noktaları.....

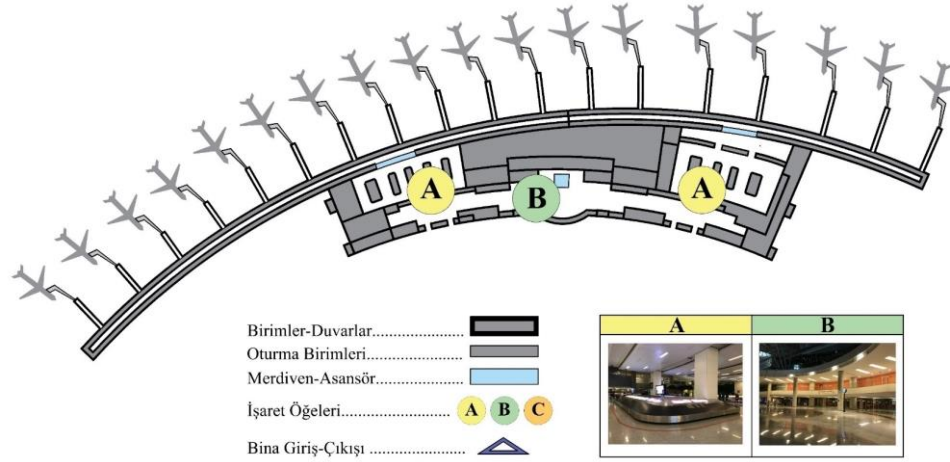
Tablo 8. Esenboğa Havalimanı İşaret Öğeleri İmgesel Analizi (EÇM Arşivinden İşlenerek)

5-İŞARET ÖGELERİ

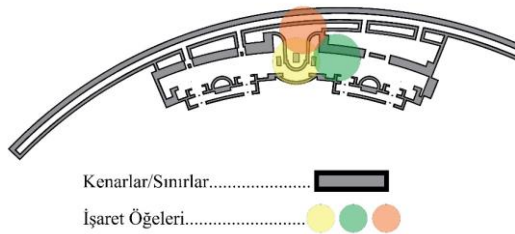
Giden Yolcu Katı İşaret Öğeleri Analizi



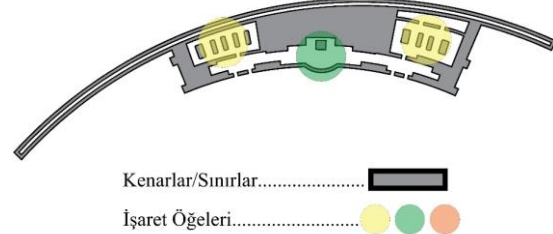
Gelen Yolcu Katı İşaret Öğeleri Analizi



Giden Yolcu Katı



Gelen Yolcu Katı



5. Bulgular ve İrdelemeler

Esenboğa Havalimanı'nın terminal binasının incelendiği bu çalışmada, formel ve imgesel analizler tamamlanarak, analizler sonucu elde edilen verilerin irdelemesi yapılmıştır. Fiziksel irdelemeler, form oluşumu ve iç mekân kurgusu üzerinden, kimliksel irdelemeler ise; yollar, kenarlar, odak noktaları, bölgeler ve işaret öğeleri olarak beş başlık altında sınıflandırılan kent imaj öğeleri kapsamında analiz edilip aşağıdaki bulgulara erişilmiştir:

1. Yollar: Bir kent için yollar, kentlinin hedef noktaya ulaşabilmesi için kullandığı kanallardır. Kentsel dokunun sabit öğeleri sayılan yapı adalarını çizgisel ve görsel olarak birbirine bağlarken, kentliye, kente dinamik yönüyle devinim kazandırmakta ve bu öğelerin farklılaşması ile kentin tanınmasını sağlamaktadır. Kullanıcılar devinimsel algıyı hareket serileri içinde gözlemleyerek çevresel öğeleri anlayabilmekte ve bütünlü ilişkisi kurabilmektedir (Lynch, 2010, s. 54).

Havalimanı terminal binasında, kentteki yolların görevini sokak-sokak avlular olarak adlandırılabilen sirkülasyon alanları üstlenmektedir. Giden-gelen yolcu katları, birbirinden ayrı birden çok girişlerle desteklenerek sirkülasyon yoğunluğu azaltılmaktadır. Yapısı lineer-eğrisel aks sisteminde olan Esenboğa Havalimanı'nda sokak-sokak avlu model kurgusu dolaşım alanları çözümünde ön plana çıkmakta, düşey-yatay sirkülasyona yapı boyunca süreklilik kazandırmakta ve strüktürün kolay anlaşılmasını sağlamaktadır. Sokak-sokak avlular; giden-gelen yolcu katında, bagaj alım-teslim, güvenlik-kontrol işlem birimi, danışma, araç kiralama, harç pulu ödeme noktası, döviz bürosu, banka, atm, silah alım-teslim masası, kayıp eşya, emanet, ilk yardım, tuvaletler, mescit, bebek bakım odası, gazete bayi, kitapevi, eczane, iletişim, çanta-bavul, tekstil, aksesuar/oyuncakçı, çikolataçı, gözlükçü, parfüm-kozmetik, tax free, duty free, sigara içme alanı, konferans salonu, buluşma noktası, bekleme alanları, bilet satış bankoları, check-in salonu, pasaport kontrol birimi vb. birçok mekânı içinde barındırmaktadır.

Sokak-sokak avlunun alternatifli mekânlarla desteklenerek gereksinimlere yanıt vermesi, iletişim/etkileşim ortam oluşumu, sosyo-kültürel mekân olma özelliğini ortaya çıkarmaktadır. Kullanıcıların uçuş öncesi/sonrası vakitlerini değerlendirebilecekleri eylem mekânlarının (yeme-içme, seyretme, sohbet, sergi, gösteri vb.) oluşturulmasına özen gösterilmiştir. Böylelikle sirkülasyon alanlarının mekânlar arasındaki iletişimi/etkileşimi sağlamasının yanında, sosyal bir mekân olması hedeflenmiştir (Tablo 4).

2. Kenarlar/Sınırlar: Kenarlar, iki alanın fiziksel olarak diğerlerinden farklılaşmasını sağlayan ve sürekliliği doğrusal olarak bölen ayırıcı elemanlar olarak görev yapmaktadır. Mekânın yere dönüşümünü sağlaması ve alanın tanınırlığı için belirlenmiş kenarları/sınırları olması gerekmektedir. Sınırların fiziksel yapısı doğal ve yapay biçimlenme ile sağlanırken, kıyıları, akarsuları, demiryolları, su kanalları ya da yüksek duvarlar gibi unsurlar kentte büyük/küçük ölçekte yer alan sınır öğeleri olarak nitelendirilmektedir (Lynch, 2010, s. 69).

Havalimanı terminal binasının içindeki kenar/sınır öğeleriyle, farklı/benzer işlevlerin yer aldığı mekânlar, alt mekânların desteklenmesiyle ayrılabilen, tanımlanabilen özelliğe sahip olmaktadır. Yatayda ve düşeyde sağlanan düzlemsel farklılaşmaların niteliği, ölçü-oranı, sınırlandırılan mekânın etkileşim, iletişim özelliklerini olumlu/olumsuz etkilemektedir.

İncelenen havalimanında mekânsal gereksinimler içinde yer alan değişikliğe/sürprize açık oluşumların belirleyici rolünü üstlenen sınır öğeleri, kullanıcılarına monotonluğun ötesinde hareketlilik kazandırmaktadır. Giden-gelen yolcu katlarının ayrımını/etkileşimini belirleyen mekân bileşenleri, zemin (döşeme), duvar (beton, çelik ve cam yüzeyler), örtü, kolon, giriş, merdiven, asansör, rampa, parapet, pencere ve kapı iken, mekân öğeleri ise kullanımsal özelliği artıran donatılar (bankolar, bagaj konveyörleri, oturma birimi, mobilyalar vb.) ve objeler (heykel, yeşil, su, armatür, pano vb.) üzerinden tanımlanmıştır (Tablo 5).

3. Bölgeler: Bölgeler farklı ölçekli parçaları, düzlemsel olarak kentsel bölümlere ayırmaktadır. Benzer özellikleri/karakterleri biraraya toplayan, gözlemciyi fiziksel ve psikolojik olarak içine alan okunabilen, algılanabilen kentsel parçalardır. Boyutlanmasına ve görülebilirlik durumuna bağlı olarak dışsal referanslar için de kullanılabilmektedir (Lynch, 2010, s. 74).

Havalimanı 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 (Tablo 6).

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

- **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 bankolara yönlendirme yapılmıştır. Zamanı verimli kullanmak ve geçişleri hızlandırmak için yüz tanıma ve parmak izi alan (biyometrik veriler ile pasaporttaki bilgilerin eşleştirilmesi) yeni sistemler geliştirilmiştir.

- **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 sunulmuştur.

• **Gümrüksüz Alışveriş Bölgesi:** Havalimanı dış hatlar terminalinin içinde yer alan gümrüksüz çeşitli ürünlerin satıldığı alışveriş mekânlarını 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 kılınmıştır.

• **Yolcu Salonu Bölgesi:** Havalimanı terminal binasının formuna uyumlu olarak biçimlendirilen yolcu salonlarının mekânsal 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 sunulmuştur.

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 sağlanmaktadır. İskele yapısı içinde, hava tarafı özelinde düşünülen ofis, servis birimleri ve pasaport kontrol noktaları gelen yolcu salonu etrafına yerleştirilmiştir.

• **Yolcu Karşılama Bölgesi:** Cam yüzeylerle görünebilirliği artırılan ve kapı güvenliği sağlanan karşılama mekânları, 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 bağlantılı olarak konumlandırılmıştır.

• **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 katındaki bagaj alım salonu etrafında konumlandırılan diğer işlevler, giden yolcu katında da kara tarafında yolcu kabul ve bagaj teslim işlemlerinin yapıldığı alan etrafında konumlandırılmıştır.

4. Odak Noktaları: Kullanıcıları için toplanma ve dağılma yönelimini kent içinde yayararak süreklilik kazandırırken, fiziksel oluşumu ile farklılaşmakta ve eylem mekânına dönüşmektedir. Yerler arasında geçişler için kullanılan yolların kesişme noktaları, kavşaklar sembolik olarak varlığını gösterirken bütünleştirici etkilerini çevrelediği mekânlar üzerinde göstermektedir (Lynch, 2010, s. 80).

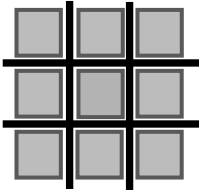
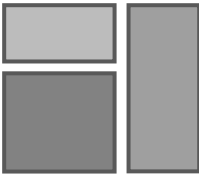
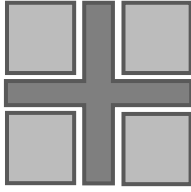
İncelenen havalimanındaki odak noktaları; giden yolcu katında, yoğun kullanıma sahip yaya sirkülasyon aks kesişimleri, terminal binasına giriş yapan yolcuların ilk yöneldikleri check-in bankalarının önleri ve uçuş saati gelen yolcular için uçak kapılarıdır. Gelen yolcu katında, giden yolcu katında olduğu gibi yaya sirkülasyon akslarının kesişim noktaları ve terminal binasına giriş yapan yolcuların ilk yöneldikleri bagaj konveyörlerinin çevresidir. Dış hatlarda yer alan duty-free ikinci dereceden odak noktasına dönüşmektedir (Tablo 7).

5. İşaret Öğeleri: İşaret öğeleri gözlemciler için kolayca algılanabilen noktasal referanslardır. Bunlar çoğunlukla ölçek açısından çeşitlilik gösterebilen basit fiziksel unsurlardır (Lynch, 2010, s. 87).

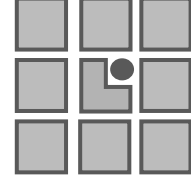
Farklı biçim ve tematik oluşumlarıyla dikkat çeken landmarklar, etkili su ve ağaç kullanımıyla Esenboğa Havalimanı'nda görülmekte olup bu tanıtıcı öğeler yapıya mekânsal nitelik/değer katmaktadır. Havalimanında giden ve gelen yolcuların farklı katlarda yer alması akışkanlığı sağlarken, büyük ölçekli mekânsal örgütlenme için dijital panolar, levhalar, saat direkleri ve anons sistemleri yönlendirici/buluşturucu işaretler sunmaktadır. Kara ve hava tarafındaki karşılıklı olan geçişler kolay anlaşılır bir sistemde çalışmaktadır; evrensel tasarım anlayışı içinde erişilebilirlik/ulaşılabilirlik esasları dikkate alınarak düzenlenen mimari öğeler/objeler yolculara/kullanıcılara yön bulmada yardımcı olmaktadır. Sembol niteliğinde mekâna kimlik katan, giden yolcu katında kısmi olarak check-in bankoları, gelen yolcu katında ise bagaj konveyörlerinin mekân tanımlama anlamında güçlü etki göstermektedir (Tablo 8).

Kent modeli kurgusu fiziksel oluşum ile tanımlanırken, toplumsal birarada olma eylemi eksik parçaların doğru tamamlanmasını sağlamaktadır. Büyük ölçekli yapı çözümlerinde önemli bir rolü olan kent modeli tematik yaklaşımı, mekânsal karmaşıklığın önüne geçerek kolay anlaşılabilen/kavranabilen örgütlenmeye yardımcı olmaktadır. Havalimanında alt mekânlar ile desteklenen kentsel imaj öğeleri, kütsel sınırlamalar içinde oransal/ölçüsel farklılaşma gösterip, kentin yeni yüzüyle mimari örtü altında yaşanmasını/yaşamalarını sağlamaktadır. Kent ile kurulan modelin ortak ve farklı yönleri zihinsel, mekânsal belleğin canlı kalmasını, sürdürülebilir olmasını yeni biçimlenmesi ile göstermektedir (Tablo 9).

Tablo 9. Kent Mekânı-Havalimanı Ortak ve Farklı Yönleri (Modelleme: Aslanöz, Ö.)

Kent ölçeğinde kentliyi bir yerden başka bir yere ulaştıran kanallar iken; terminal binasında mekânlar arası bağlantı kuran ve kullanıcılarına geçiş imkânı sunan sirkülasyon alanlarıdır (sokak/sokak avlular).	
Kent ölçeğinde bölgeler arasındaki sınır olarak tanımlanır iken; terminal binasında mekânları birbirinden ayıran düzlemlerdir (duvar, cam, mobilya vb.).	
Kent ölçeğinde iki boyutlu geniş alanlar (konut, eğitim, ticaret vb.) olarak ayrılır iken; terminal binasında çeşitli sınırlarla belirlenmiş/özelleşmiş birimlerdir (bekleme salonu, bagaj alımı, kafeteryalar vb.).	
Kent ölçeğinde eylem için kesişen yolları, insanların yön değiştirdiği, toplandığı kavşaklar, meydanlar iken; terminal binasında mekânları birbirine bağlayan sirkülasyon alanlarının kesişimidir.	

Kent ölçeğinde bir yeri diğerlerinden farklı kılan, akılda kalıcılığı, algılanabilirliği yüksek olan yapılar iken; terminal binasında dikkati çeken mimari objelerdir (saat kulesi, levhalar, zemin dokusu vb.).



6. Sonuçlar

Günümüz dünyasının içinde bulunduğu hızlı yaşam modeliyle, insanlar uzak mesafelere ulaşmak için havayolunu yoğun bir şekilde tercih etmektedir. Artan havayolu ihtiyacını karşılamak üzere, yeni havalimanları inşa edilmekte veya var olanlar genişletilmektedir. Havayolu ulaşımının ana ögesi olan havalimanı terminal binalarına duyulan ihtiyaca cevap verebilmek için, basit, mobil taşınabilir, lineer, iskele, uydu, çoklu lineer ve çoklu ada iskele tipleri farklı ölçeklerde hacimsel olarak genişlemekte ve eklenen fonksiyonlarla işlevsel açıdan yeni bir yapı modeline dönüşmektedir. Bu kapsamda örneklem alanı olarak seçilen Esenboğa Havalimanı projesi, Ankara için simgesel bir yapı özelliği göstermesinin yanında mimari mekânsal çözümlerle başarılı okunabilir bir kent modeli oluşturmaktadır.

Mekânsal imge analizlerine ilişkin değerlendirmeler sonucunda Esenboğa Havalimanı'nın mekânsal okunabilirliği açısından önemli niteliklere sahip olduğu görülmektedir. Havalimanı mekânsal örgütlenmesi ve alternatif çözüm önerileri kapsamında yollar; mekânlar arası fiziksel bağ kurarken görsel aks sağlamakta, kenarlar; mekânsal ayrımı yaparken sınır vurgusunu ön plana çıkarmaktadır. Bölgeler; benzer özellikteki işlevsel parçaların bütünlüğünü sağlarken mekânsal ortak özellikleri biraraya toplamakta, odak noktaları; eylemlerin gerçekleşmesi için zemin hazırlarken sosyalleşme ortamı sunmakta, işaret öğeleri; yönlendirici akışkanlık verirken mekânsal geçişi hızlandırmaktadır. Kentsel öğelerin farklı biçimsellikte tek bir örtü altında toplanması, kent modeli kurgusunu güçlendirmektedir. Bu çalışmada, kentlerin okunabilmesini kolaylaştıran imaj öğelerinin, benzer özelliklerde yapıların da okunabilmesini, anlaşılabilirliğini sağlayabilir söylemi üzerinden, Esenboğa Havalimanı'ndaki kimlikli imge oluşumların ortak ve farklı yönleriyle kentsel okunabilirliği araştırılıp, bir yapının çözümünde kent modeli örnek alınarak kurgulanabileceği ortaya konulmaktadır. Mega projeler olarak tasarlanan havalimanları, işlevsel mekanik mekân oluşumunu kentlerin okunabilirliğine ilişkin imaj öğeleri üzerinden sağlayarak, toplumların alışkanlıklarını değiştirmeyip, kullanıcılarının çevresel algı seviyesini, aidiyet duygusunu artırmakta ve yapıya uyum gösterimini kolaylaştırmaktadır.

Kaynaklar

Acar, M. C. (2006). Havaalanı Terminal Binaları. Ankara: Sivil Havacılık Yayınları.

Akçaer, G. (2016). *Havalimanı Terminal Binalarında Geniş Açıklık Geçme Sorununun Sonlu Elemanlar Yöntemiyle Araştırılması* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Akkoyunlu, K. (2007). Sürdürülebilir Kent, Kent ve Politika: Antik Kentten Dünya Kentine. Ayşegül Mengi (Çev.). Ankara: İmge Yayınevi.

Blow, C. J. (1996). Airport Terminals. London: Architectural Press.

Çiğın, A. (2009). *Camın Mekân Kurgusunda Yersizlik/Zamansızlık Kavramı: Havaalanı Örnekleme* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Osmangazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Eskişehir.

Edwards, B. (2005). *The Modern Airport Terminal, New Approches to Airport Architecture*. London: Spoon Press.

Ersal, L. Ö. (2013). *Mimari Mekânın Biçimlendirilmesi ve Anlam Boyutu: Ontolojik Yaklaşım* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Ersoy, R. (2006). Şehirleşme-Halk Kültürü İikileminde Sorunlar ve Bazı Çözüm Önerileri. *Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 233-238.

Giritlioğlu, C. (1991). *Şehirsel Mekân Öğeleri ve Tasarımı*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Yayınları.

Kazda, A., Caves, R. E. (2015). *Airport Design and Operation*. Bingley: Emerald Press.

Mutlu, Ö. F. (2011). *Havalimanı ve Havaalanı Terminal Yapılarında Yolcu Beğenisinin Araştırılması ve Ölçülmesi* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Önal, T. (2015). *Havalimanı Terminal Binalarındaki Strüktürel Sistem Gelişiminin Biçime Etkisi ve Analizi* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Özen, S. & Aydemir, Ş. (2007). Trabzon'un Mimari Mirasının Korunması: Bütünleşik Koruma Yaklaşımı-Kentsel Sosyal Alan Analizi: Trabzon Örneği. Ayşegül Mengi (Ed.), *Kent ve Politika-Antik Kentten Dünya Kentine içinde* (s. 221-243). Ankara: İmge Kitabevi.

Özturanlı, S. A. (2021). *Havaalanları Mimarisinde Esnek Tasarım Üzerinden Bir Karar Verme Modeli: Dalaman Havalimanı* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Eskişehir Teknik Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Eskişehir.

Keleş, R. (2005). Kent ve Kültür Üzerine. *Mülkiye Dergisi*, 246(29), 9-18.

Lewicka, M. (2008). Place Attachment, Place Identity and Place Memory: Restoring the Forgotten City Past. *Journal of Environmental Psychology*, 28, 209-231.

Lynch, K. (2010). *Kent İmgesi*. İrem Başaran (Çev.). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Şahin, F. (2011). *Günümüz Alışveriş Merkezlerinde Kentsel Kamusal Mekân Olgusu* (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.

Şaşmaz, V. (2007). *Havaalanı Terminallerinde Büyük Açıklık Geçme Sorununun Analizi* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Wells, A.T. & Young, S.B. (2004). Airport Planning and Management. New York: McGraw-Hill.

Velioğlu, A. (1992). *Tarihi Çevre İçinde Mimari Tasarım ve Süreci Üzerine Bir Araştırma* (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.

Yalçın, T. (2017). *Havalimanı Yolcu Terminallerinde Mekânsal Deneyim Haritalaması: Bir Yolculuk, İki Havalimanı* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

İnternet Kaynakları

URL-1: <http://www.arkiv.com.tr/proje/esenboga-havalimanı/3274>, Erişim Tarihi: 9 Ekim 2018.

URL-2: http://www.servetbasol.com/Articles/Havacilik_Kronolojisi.htm, Erişim Tarihi: 4 Ekim 2018.

URL-3: <https://www.google.com.tr/maps/@40.0304024,32.887971,42210m/data>, Erişim Tarihi: 10 Ekim 2022.

URL-4: <http://www.ecmimarlik.com/projedetay.php?id=2&proje=Esenboga>, Erişim Tarihi: 9 Eylül 2020.