



T.C.
NECMETTİN ERBAKAN
ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ



YAPILARIN UYARLANABİLİR YENİDEN
KULLANIMI: KONYA OTOGAR BİNASI İÇİN
ANALİZLER

Harun GÜL

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mimarlık Anabilim Dalı

Haziran-2023
KONYA
Her Hakkı Saklıdır

ÖZET

YÜKSEK LİSANS TEZİ

YAPILARIN UYARLANABİLİR YENİDEN KULLANIMI: KONYA OTOGAR BİNASI İÇİN ANALİZLER

Harun GÜL

**Necmettin Erbakan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı**

Danışman: Prof. Dr. Dicle AYDIN

2023, 170 Sayfa

Jüri

Prof. Dr. Dicle AYDIN

Prof. Dr. Mehmet UYSAL

Dr. Öğretim Üyesi Mine SUNGUR

“Uyarlanabilir Yeniden Kullanım” kavramı, kaynaklarda farklı şekillerde ele alınsa da temel anlamda “mevcut bir yapının inşa edildiği veya tasarlandığı ilk işlevinden farklı bir amaçla yeniden kullanılması” olarak tanımlanabilmektedir. Bu süreç ilk andan son ana kadar farklı disiplinlerin bir arada çalışmasını gerektirmekle birlikte, ekonomik, sosyal, toplumsal, çevresel ve yasal açıdan birçok faktöre bağlıdır. Bu noktada karşımıza çıkan Konya Otogar Binası’nın, Konya’da otogar işlevinin ilerleyen dönemlerde farklı bir alanda karşılanacak olması sebebiyle kullanılmayarak şehir içinde işlevsiz bir şekilde kalması kaçınılmaz bir hal almaktadır. Çalışmada Konya Otogar Binası’nın uyarlanabilir yeniden kullanım potansiyelinin incelenerek, olası senaryolar üzerinden yeni işlevinin belirlenmesi amaçlanmaktadır. Aynı zamanda mimarların uyarlanabilir yeniden kullanıma ilişkin tutumlarını belirlemek, uyarlanabilir yeniden kullanımın fayda boyutuna ilişkin görüşlerini almak ve yeni işlev seçiminde dikkate alınan kriterleri belirlemek hedeflenmiştir. Çalışma kapsamında uyarlanabilir yeniden kullanıma dair literatür taraması yapılmış ve elde edilen verilerin analizleri doğrultusunda uyarlanabilir yeniden kullanım sürecine dair bir model ortaya koyularak kavramsal çerçeve oluşturulmuştur. Daha sonra Dünya üzerinde farklı bölgelerde bulunan 3 adet kamusal yapının uyarlanabilir yeniden kullanım süreçleri analiz edilerek alan çalışması için bir altlık elde edilmiştir. Alan çalışması ise 2 aşamada gerçekleştirilmiştir. İlk aşamada, otogar tasarım kriterleri ve Konya kentinin otogar geçmişi hakkına bilgiler verilmiş, Konya Otogar Binası’nın yapısal ve mekânsal özellikleri analiz edilerek, fotoğraf ve video çekimleriyle bina belgelenmiş, Konya Otogar Binası’nın işlevini kaybedecek olmasının nedenleri ortaya koyulmuştur. İkinci aşamada ise Konya Otogar Binası’na verilecek olan olası işlevlerin belirlenebilmesi için yerel mimarlarla görüşmeler yapılmıştır. Belirlenen olası işlevlerin avantaj ve dezavantajlarının tespit edilmesi amacıyla akademisyen mimarlarla anket çalışması yapılmış, Konya Otogar Binasına verilecek en uygun işlev bulgular doğrultusunda belirlenmiştir. Sonuçlar ve Öneriler bölümünde ise kavramsal çerçeve aşamasında elde edilen veriler ile birlikte Konya Otogar Binası’nın uyarlanabilir yeniden kullanımına dair değerlendirmelere yer verilmiştir. Yapılan değerlendirmeler sonucunda, kentte eksikliği hissedilen bir işlevi karşılaması, yapının sürekli olarak kullanımını sağlaması, kente katma değer sağlaması ve farklı kesimlerden kullanıcıları bir araya getirerek sosyal ve toplumsal anlamda fayda sağlaması gibi avantajları ile ön plana çıkan “Sosyal Tesis” işlevi, Konya Otogar Binası’na verilmek üzere belirlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Konya Otogar Binası, Otogar Yapıları, Uyarlanabilir Yeniden Kullanım, Yeniden İşlevlendirme.

ABSTRACT

MS THESIS

ADAPTIVE REUSE OF BUILDINGS: ANALYSIS FOR KONYA BUS STATION BUILDING

Harun GÜL

**THE GRADUATE SCHOOL OF NATURAL AND APPLIED SCIENCE OF
NECMETTİN ERBAKAN UNIVERSITY
THE DEGREE OF MASTER OF ARCHITECTURE**

Advisor: Prof. Dr. Dicle AYDIN

2023, 170 Pages

Jury

Prof. Dr. Dicle AYDIN

Prof. Dr. Mehmet UYSAL

Asst. Prof. Dr. Mine SUNGUR

Although the concept of “Adaptive Reuse” is handled in different ways in the sources, it can be basically defined as “the reuse of an existing building for a different purpose than the original function for which it was built or designed”. While this process requires different disciplines to work together from the first to the last, it depends on many factors in terms of economic, social, environmental and legal aspects. It is inevitable that the Konya Bus Station Building, which we come across at this point, will not be used and remain dysfunctional in the city, since the function of the bus station will be met in a different area in the future in Konya. In the study, it is aimed to examine the adaptive reuse potential of the Konya Bus Station Building and to determine its new function through possible scenarios. At the same time, it is aimed to determine the attitudes of architects towards adaptive reuse, to get their views on the benefit dimension of adaptive reuse, and to determine the criteria taken into account in the selection of a new function. Within the scope of the study, a literature review on adaptive reuse was made and a conceptual framework was created by presenting a model for the adaptive reuse process in line with the analysis of the data obtained. Then, the adaptive reuse processes of 3 public buildings in different regions of the world were analyzed and a base for fieldwork was obtained. The fieldwork was carried out in two stages. In the first stage, information about the bus station design criteria and the history of the bus station of the city of Konya were given, the structural and spatial features of the Konya Bus Station Building were analyzed, the building was documented with photographs and video footage, and the reasons for the Konya Bus Station Building to lose its function were revealed. In the second stage, interviews were held with local architects in order to determine the possible functions to be given to the Konya Bus Station Building. In order to determine the advantages and disadvantages of the determined possible functions, a survey was conducted with academician architects, and the most appropriate function to be given to the Konya Bus Station Building was determined in line with the results. In the Results and Suggestions section, evaluations regarding the adaptive reuse of the Konya Bus Station Building are included, together with the data obtained at the conceptual framework stage. As a result of the evaluations, the “Social Facility” function, which stands out with its advantages such as meeting a missing function in the city, ensuring the continuous use of the building, providing added value to the city and providing social and social benefits by bringing together users from different segments, has been determined to be given to the Konya Bus Terminal Building.

Keywords: Konya Bus Station Building, Bus Station Building, Adaptive Reuse, Reuse

ÖNSÖZ

“Yapıların Uyarlanabilir Yeniden Kullanımı: Konya Otogar Binası İçin Analizler” adlı bu tez çalışmasında, ilerleyen dönemlerde işlevini yitirecek olan Konya Otogar Binası’nın kente nasıl kazandırılabilceği noktasında farkındalık oluşturulması hedeflenmiştir.

Öncelikle danışmanlığımı üstlenen, tez konumun belirlenmesinde ve yürütülmesinde yol gösterici olan, ilgi ve desteğini her zaman yanımda hissettiğim değerli hocam Prof. Dr. Dicle AYDIN’a çok teşekkür ederim. Aynı zamanda çalışmamda kıymetli fikir ve görüşlerini benimle paylaşan mimar meslektaşlarıma ve hocalarıma, proje müellifi Yük. Müh. Mimar Mahmut TUNA’ya ve Konya BB. Terminaller Şube Müdürü Rafet BAŞTÜRK’e teşekkürü borç bilirim.

Hayatımın her anında yanımda olan, maddi ve manevi desteğini hiç esirgemeyen canım anneme, babama ve kardeşlerime, aynı yollarda yürüdüğüm değerli arkadaşım Bilal’e, bana olan desteğini ve inancını her zaman yanımda hissettiğim kıymetli eşim Ayşenur’a teşekkür ederim.

Harun GÜL
KONYA-2023

İÇİNDEKİLER

ÖZET	iv
ABSTRACT.....	v
ÖNSÖZ	vi
İÇİNDEKİLER	vii
SİMGELER VE KISALTMALAR.....	ix
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	x
TABLolar DİZİNİ.....	xiii
1. GİRİŞ.....	1
1.1. Çalışmanın Amacı ve Kapsamı	2
1.2. Çalışmanın Önemi	2
1.3. Kaynak Araştırması.....	3
1.4. Materyal ve Yöntem	10
2. UYARLANABİLİR YENİDEN KULLANIM (ADAPTIVE REUSE)	13
2.1. Uyarlanabilir Yeniden Kullanım (Adaptive Reuse) Nedir?	13
2.2. Uyarlanabilir Yeniden Kullanımın Avantaj ve Dezavantajları	18
2.2.1. Uyarlanabilir Yeniden Kullanımın Avantaj ve Fırsatları	19
2.2.2. Uyarlanabilir Yeniden Kullanımın Dezavantaj ve Engelleri.....	21
2.3. Uyarlanabilir Yeniden Kullanım Süreci	23
2.3.1. Karar Verici Aktörlerin Belirlenmesi	27
2.3.2. Yapının Analiz Edilmesi.....	28
2.3.3. Yapının İşlevini Kaybetme Nedenlerinin Belirlenmesi.....	29
2.3.4. Yapının Uyarlanabilir Yeniden Kullanım Potansiyellerinin Belirlenmesi ...	37
2.3.5. Yapının Olası Yeni İşlevlerinin Belirlenmesi.....	40
2.3.6. Proje Süreci.....	44
2.3.7. Uygulama Süreci	45
2.3.8. Uygulama Sonrası Aşama.....	50
3. UYARLANABİLİR YENİDEN KULLANIM ÖRNEKLERİ.....	51
3.1. ÖRNEK 1 – 90 Housing and Office	51
3.2. ÖRNEK 2 – TWA Hotel (TWA Terminal)	60
3.3. ÖRNEK 3 – Vanderbilt Medical Center (100 Oaks Mall)	71
4. ALAN ÇALIŞMASI: KONYA OTOGAR BİNASI İÇİN ANALİZLER.....	80
4.1. Otogarlar ve Tasarım Kriterleri	80
4.2. Konya’da Otogar Tarihçesi.....	84
4.3. Konya Otogar Binası (Konya Büyükşehir Belediyesi Otobüs Terminali)	89
4.4. Konya Otogar Binası’nın İşlevini Kaybetme Nedenleri.....	109
4.5. Konya Otogar Binası’na Verilecek Olan Yeni İşlevin Belirlenmesi.....	114

4.5.1. Konya Otogar Binasına Verilebilecek Olası İşlevlerin Belirlenmesi	115
4.5.2. Konya Otogar Binası'na Verilecek En Uygun İşlevin Seçimi	120
5. SONUÇ VE ÖNERİLER	132
KAYNAKLAR	136
EKLER	143
ÖZGEÇMİŞ	157



SİMGELER VE KISALTMALAR

Simgeler

cm: santimetre

m: metre

m²: metrekare

Kısaltmalar

UYK: Uyarlanabilir Yeniden Kullanım



ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1.1. Yöntem Akış Şeması	10
Şekil 2.1. Yapı Stokunun Potansiyel Durumları	16
Şekil 2.2. Arfa (2022)'ya Göre Uyarlanabilir Yeniden Kullanım Süreci.....	24
Şekil 2.3. Willis-Knighton Health System Tarafından Belirlenen UYK Süreci	25
Şekil 2.4. Mısırlısoy ve Günçe (2016)'ye göre UYK Süreci	25
Şekil 2.5. Uyarlanabilir Yeniden Kullanım Süreci.....	26
Şekil 2.6. Nesnelerin Yaşam Döngüsü	30
Şekil 2.7. Binaların Yaşam Döngüsü	30
Şekil 3.1. 90 Housing And Office Konumu	52
Şekil 3.2. 90 Housing And Office Eski Cephesi	52
Şekil 3.3. 90 Housing And Office Yeni Cephesi.....	52
Şekil 3.4. 90 Housing And Office İç Mekânında Meydana Gelen Bozulmalar	54
Şekil 3.5. 90 Housing And Office'den Seine Nehri ve Otoyol Manzarası.....	54
Şekil 3.6. 90 Housing And Office Özgün Plan Şeması	55
Şekil 3.7. 90 Housing And Office Yeni Plan Şeması.....	56
Şekil 3.8. 90 Housing And Office Yıkılan Bölüm	57
Şekil 3.9. 90 Housing And Office İç Mekânı	57
Şekil 3.10. 90 Housing And Office Ana Yola Bakan Cephe	58
Şekil 3.11. 90 Housing And Office Balkonları	58
Şekil 3.12. 90 Housing And Office Avluya Bakan Cephe	59
Şekil 3.13. 90 Housing And Office Cephesine Ait Teknik Detay.....	59
Şekil 3.14. 90 Housing And Office Avlu Düzenlemesi	60
Şekil 3.15. TWA Hotel Eski Hali	61
Şekil 3.16. TWA Hotel Mevcut Durum	61
Şekil 3.17. TWA Hotel Mevcut Durumu / 2022	62
Şekil 3.18. TWA Hotel Eski Hali	63
Şekil 3.19. TWA Hotel Eski Hali / 2012.....	64
Şekil 3.20. TWA Hotel Özgün Plan Şeması.....	65
Şekil 3.21. TWA Hotel Yeni Plan Şeması	66
Şekil 3.22. TWA Hotel Birimleri Arasındaki İlişki	67
Şekil 3.23. TWA Hotel Yenilenen Lobi Bölümü	67
Şekil 3.24. TWA Hotel Batık Salonun Eski Hali	68
Şekil 3.25. TWA Hotel Batık Salonun Yeni Hali	68
Şekil 3.26. TWA Hotel Koridorları.....	69
Şekil 3.27. TWA Hotel Cephesi	69
Şekil 3.28. TWA Hotel Etkinlik Alanları	69
Şekil 3.29. TWA Hotel Yenilenen Beton ve Cam Yüzeyler.....	70
Şekil 3.30. 100 Oaks Mall Giriş Tagı.....	72
Şekil 3.31. 100 Oaks Mall / 1995	72
Şekil 3.32. Vanderbilt Medical Center Giriş Tagı.....	73
Şekil 3.33. Vanderbilt Medical Center /2023	73
Şekil 3.34. 100 Oaks Mall Eğimli Araziye Oturuş Şekli /1973	74
Şekil 3.35. 100 Oaks Mall Zemin (Altta) ve Birinci (Üstte) Kat Planı / 1995	75
Şekil 3.36. Vanderbilt Medical Center Birinci Kat Planı	75
Şekil 3.37. Vanderbilt Medical Center Yenilenen Giriş Bölümleri	77
Şekil 3.38. 100 Oaks Mall Sirkülasyon Alanları.....	77
Şekil 3.39. Vanderbilt Medical Center Hasta Bekleme Alanları.....	77
Şekil 3.40. Vanderbilt Medical Center Yenilenen Cephesi.....	78

Şekil 3.41. Vanderbilt Medical Center Enerji Verimli Aydınlatma Elemanları.....	78
Şekil 3.42. 100 Oaks Mall'e İthafen Dikilen Meşe Ağaçları	79
Şekil 4.1. Otogar Yapıları İçin Fonksiyon Şeması	83
Şekil 4.2. 1946 Konya İmar Planı	85
Şekil 4.3. Konya Eski Garaj / 1965	86
Şekil 4.4. 1965 Konya İmar Planı	87
Şekil 4.5. Konya Eski Otogar	87
Şekil 4.6. 1984 Konya Çevre Düzeni Planı	88
Şekil 4.7. Geçmişten Günümüze Konya Otogarlarının Konumları.....	89
Şekil 4.8. Konya Otogarı / 2022	90
Şekil 4.9. Konya Otogarı Vaziyet Şeması	91
Şekil 4.10. Konya Otogarı Otobüs Giriş-Çıkış Kontrol Noktası.....	91
Şekil 4.11. Konya Otogarına Tramvaydan Ulaşımı Sağlayan Yaya Yolu	92
Şekil 4.12. Konya Otogarı Giden Yolcu Peronları.....	93
Şekil 4.13. Konya Otogarı Gelen ve Transit Yolcu Peronları	93
Şekil 4.14. Konya Otogarı İlçe (Yakın Yerleşke) Peronları.....	93
Şekil 4.15. Konya Otogarı Ticari Taksi Durağı	94
Şekil 4.16. Konya Otogarı Özel Araç Otoparkı	94
Şekil 4.17. Konya Otogarı Otobüs Bakım Merkezi	95
Şekil 4.18. Yeni Otogar Camii	95
Şekil 4.19. Konya Otogarı Zemin Kat Plan Şeması	96
Şekil 4.20. Konya Otogarı Güneyde Yer Alan Ana Giriş	96
Şekil 4.21. Konya Otogarı Güney Girişi	97
Şekil 4.22. Konya Otogarı Batı Girişi	97
Şekil 4.23. Konya Otogarı Doğu Girişi	97
Şekil 4.24. Konya Otogarı Yolcu Bekleme Alanı ve Uzay Kafes Sistem.....	98
Şekil 4.25. Konya Otogarı Yolcu Bekleme Salonu	98
Şekil 4.26. Konya Otogarı Bilet Satış Gişeleri.....	99
Şekil 4.27. Konya Otogarı Kitabevi Satış Merkezi	99
Şekil 4.28. Konya Otogarı Tam Döner Merdivenler ve Asansör	100
Şekil 4.29. Konya Otogarı Batıda Yer Alan Kütüphane	101
Şekil 4.30. Konya Otogarı Batıda Yer Alan Kütüphane 2	101
Şekil 4.31. Konya Otogarı Doğuda Yer Alan Kütüphane.....	101
Şekil 4.32. Konya Otogarı Doğuda Yer Alan Kütüphane 2.....	102
Şekil 4.33. Konya Otogarı Birinci Kat Plan Şeması	102
Şekil 4.34. Konya Otogarı İdari Birimler	103
Şekil 4.35. Konya Otogarı Seyahat Firmalarının Yazıhaneleri ve Galeri Boşlukları...	103
Şekil 4.36. Konya Otogarı Yolcu Bekleme Salonu	103
Şekil 4.37. Konya Otogarı Kitabevi Satış Merkezi	104
Şekil 4.38. Konya Otogarı Bayan Mescit ve Bebek Emzirme Odası.....	104
Şekil 4.39. Konya Otogarı Bodrum Kat Plan Şeması	105
Şekil 4.40. Konya Otogarı Islak Hacimler	105
Şekil 4.41. Konya Otogarı Seyahat Firmalarına Ait Depolar.....	106
Şekil 4.42. Konya Otogarı Taşıyıcı Sistem Elemanları.....	107
Şekil 4.43. Konya Otogarı Güney Cephesi	107
Şekil 4.44. Konya Otogarı Batı Cephesi	108
Şekil 4.45. Konya Otogarı ve Yakın Çevresindeki Yerleşim Dokusu	110
Şekil 4.46. Konya Havalimanı.....	111
Şekil 4.47. Selçuklu Yüksek Hızlı Tren Garı	111
Şekil 4.48. Konya Otogarı Bozulan Zemin Kaplamaları	113

Şekil 4.49. Konya Otogarı Bakımsız Kalan Bodrum Kat	113
Şekil 4.50. Konya Otogarı Niteliksiz Bir Eklenti	114
Şekil 4.51. İşlevlerin Bileşenler Yönünden Analizleri	126
Şekil 4.52. İşlevlerin Genel Değerlendirmeleri	128



TABLÖLAR DİZİNİ

Tablo 2.1. Uyarlanabilir Yeniden Kullanım Süreci Üzerine Araştırma Çalışmaları	27
Tablo 3.1. 90 Housing And Office Künyesi	52
Tablo 3.2. TWA Hotel Künyesi	61
Tablo 3.3. Vanderbilt Medical Center Künyesi	72
Tablo 4.1. Otogar Yapıları İçin İhtiyaç Programı	83
Tablo 4.2. Konya Otogarı Künyesi	90
Tablo 4.3. Konya Otogar Binasının Olası İşlevlerin Belirlenmesine İlişkin Ölçütler .	117
Tablo 4.4. Görüşmeler ve Görüşmeye Katılan Mimarlar Hakkında Genel Bilgiler	117
Tablo 4.5. Konya Otogar Binasına Verilebilecek Olası İşlevlerin.....	120
Avantaj ve Dezavantajlarının Değerlendirilmesine İlişkin Ölçütler.....	120
Tablo 4.6. Anket Çalışması ve Ankete Katılan Akademisyen.....	123
Mimarlar Hakkında Genel Bilgiler	123
Tablo 4.7. Beşli Likert Tipi Ölçek İçin Puan Aralıkları	124
Tablo 4.8. Katılımcılara Yöneltilen Sorular ve Değerlendirme Sonuçları	125

1. GİRİŞ

Sürekli bir değişim ve gelişim içerisinde olan toplumsal yapının farklılaşan gereksinimleri doğrultusunda, yapı standartları başta olmak üzere mekânsal düzenlerde de değişim ve gelişimlerin meydana gelmesi kaçınılmaz bir hal almaktadır. Toplumun ayrılmaz bir parçası olarak insanın çevresiyle sürekli bir iletişim halinde olduğu düşünüldüğünde, etrafındaki düşünce ve değer yargılarındaki değişimlerden teknik koşullardaki değişimlere kadar birçok açıdan etkilendiği görülmektedir. Bu süreçte insanlar kadar yapıların da bu değişimlerden etkilendiği ve bazı durumlarda işlevsel ya da fiziksel eskimeye maruz kalarak, işlevlerini yitirdikleri görülmektedir. Bu noktada karşımıza çıkan “Uyarlanabilir Yeniden Kullanım” kavramı, birçok kaynakta farklı şekillerde ele alınsa da temel anlamda “mevcut bir yapının inşa edildiği veya tasarlandığı ilk işlevinden farklı bir amaçla yeniden kullanılması (Caves, 2005)” olarak tanımlanabilmektedir.

Bütün canlılarda olduğu gibi yapıların da belirli bir yaşam döngüsü olmakla birlikte, yapıların inşa edildikten sonra belirli bir süre kullanılması ve birbirini etkileyen birçok faktör sebebiyle işlevini kaybetmesi, zaman kavramı ile de bağlantılı olarak kaçınılmazdır. İşlevini kaybederek atıl durumda kalan yapıların uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında değerlendirilmesi noktasında karşımıza çıkan uyarlanabilir yeniden kullanım süreci, ilk andan son ana kadar farklı disiplinlerin bir arada çalışmasını gerektiren bir süreç olmakla birlikte, konuyla ilgili incelenen kaynaklarda bu sürecin kesin çizgilerle belirlenemediği ve farklı şekillerde yorumlandığı tespit edilmiştir. Genel anlamda ekonomik, toplumsal, çevresel ve yasal açıdan birçok faktöre bağlı olan bu süreç, yapının formu, ilk tasarım kararları ve sermaye yönetimi ile de yakın ilişki içerisinde.

Ekonomik, toplumsal ve yasal faktörler başta olmak üzere birçok faktörün etki ettiği uyarlanabilir yeniden kullanım süreci, birçok avantaja sahip olmakla birlikte bazı dezavantajları da beraberinde getirmektedir. Uyarlanabilir yeniden kullanım ile mevcut binaların ekonomik anlamda faydalı ömürleri uzatılır, atıl durumda kalan yapıların toplum üzerinde oluşturduğu güvensiz durumun önüne geçilir ve doğal kaynakların korunumu ile çevreye verilen zarar minimum düzeye indirilmiş olunur. Bu durumlar uyarlanabilir yeniden kullanımın avantajları arasında gösterilebilirken, hatalı analizler sonucunda yüksek maliyetlerin ortaya çıkması, kişisel farklılıklar sonucunda toplumda

huzursuzluk ortamı oluşması ve yasal açıdan çeşitli zorluklarla karşılaşılabilmesi gibi bazı durumlarda uyarlanabilir yeniden kullanımın dezavantajları arasında gösterilebilmektedir. Bu dezavantajların birçoğunun aşılabilecek durumlar olduğu göz önünde bulundurulduğunda, uyarlanabilir yeniden kullanımın avantajlarının, yeni bina inşa etmenin fırsatları karşısında ağır bastığını söylemek mümkün olmaktadır.

1.1. Çalışmanın Amacı ve Kapsamı

Konya Ulaşım Master Planı kapsamında, Konya kentinde otogar işlevinin ilerleyen dönemlerde farklı bir noktada karşılanacak olması sebebiyle, şehrin merkezinde yer alan yapının kullanılmayarak işlevsiz bir şekilde kalması ve bu noktada ekonomik, sosyal, toplumsal, kültürel ve çevresel anlamda çeşitli problemlerin açığa çıkması kaçınılmaz bir hal almaktadır. Bu tez çalışması kapsamında ise Konya Otogar Binası'nın uyarlanabilir yeniden kullanım potansiyelinin incelenerek, olası senaryolar üzerinden Konya Otogar Binası'na verilecek olan yeni işlevin belirlenmesi amaçlanmaktadır. Aynı zamanda Konya Otogar Binası üzerinden; piyasada ve yerel yönetim birimlerinde çalışan mimarlar ile akademisyen mimarların, bir binanın yapılış amacı dışında farklı ve güncel bir işlevle uyarlanabilir yeniden kullanımına ilişkin tutumlarını belirlemek, uyarlanabilir yeniden kullanımın fayda boyutuna ilişkin bilgi düzeyini ölçmek, yeni işlev seçiminde dikkate alınan kriterleri ve yeni işlev önerilerini belirlemek hedeflenmiştir. Bu doğrultuda yeni bir model önerisinde bulunularak, Konya Otogar Binası için en uygun işlevin belirlenmesi amaçlanmıştır.

Bu şekilde merkezi bir konumda yer alan yapının atıl halde kalmasından dolayı ekonomik, sosyal, toplumsal, kültürel ve çevresel alanlarda ortaya çıkabilecek olan problemlerin önüne geçilmesi ve mevcut yapının faydalı ömrünün uzatılarak yeniden hizmete alınması noktasında bir fikir oluşturması beklenmektedir.

1.2. Çalışmanın Önemi

İşlevini kaybederek atıl durumda kalan yapılar, ekonomik, toplumsal, çevresel ve sosyal alanlar başta olmak üzere birçok açıdan çeşitli problemlere yol açmaktadır. Bu yapıların uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında ele alınarak hayata kazandırılması ile yapıların ekonomik anlamda faydalı ömürleri etkin bir şekilde uzatılır, doğal kaynakların korunumu ile çevreye verilen zarar minimum düzeye indirilir ve atıl durumda kalan yapıların toplum üzerinde oluşturduğu güvensiz durumun önüne

geçilmiş olunur. Yapılan literatür taramalarında, uyarlanabilir yeniden kullanım uygulamalarının Avrupa ve Amerika’da son dönemlerde daha çok ön plana çıktığı, dünya genelinde ise yetersiz olduğu tespit edilmiştir. Ülkemizde ise uyarlanabilir yeniden kullanım uygulamalarının ağırlıklı olarak tescilli yapılar üzerinde gerçekleştirildiği görülmektedir.

Günümüzde, işlevini yitiren yapıların yıkılarak yok edilmesi ve yerine yeni olanın inşa edilmesi eğilimi çok yaygın olmakla birlikte, ekonomik ve çevresel açılar başta olmak üzere pek çok yönden doğru olmayan bir tutum olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu noktada çalışma kapsamında ele alınan Konya Otogar Binası’nın ilerleyen süreçte yeni alanında hizmet vereceği göz önünde bulundurulduğunda; şehir içerisinde yer alan ve ilerleyen dönemlerde işlevini kaybedecek olan yapının uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında değerlendirilmesi ile sürdürülebilirlik ve yıkım/yeniden inşa süreçlerinin çevreye verecek olduğu zararların en aza indirilmesi noktasında olumlu katkılar sağlanması beklenmektedir. Çalışma kapsamında mevcut binanın yıkılmadan kente kazandırılması ve bu doğrultuda çeşitli açılardan farklı önerilerin sunulması ile ülkemiz uyarlanabilir yeniden kullanım uygulamaları ve otogar yapıları nezdinde örnek teşkil edecek olmasından büyük önem taşımaktadır. Aynı zamanda bu tez çalışması, yerel yönetim, mimar, mühendis ve teknik elemanlarla birlikte mimarlık öğrencileri için uyarlanabilir yeniden kullanım çerçevesinde yapılacak uygulamalarda farkındalık oluşturulması açısından önemlidir.

1.3. Kaynak Araştırması

Çalışma kapsamında incelenen ve çalışmanın altyapısını oluşturarak çalışmayı yönlendiren kaynaklara bakıldığında, uyarlanabilir yeniden kullanım süreci, otogarlar ve tasarım kriterleri ile Konya kentinin planlama tarihi ve geçmişten günümüze Konya otogarları hakkında yapılan çalışmalar karşımıza çıkmaktadır. Bu doğrultuda çalışma kapsamında faydalanılan kaynaklar hakkındaki temel bilgiler aşağıda ki şekilde belirtilmiştir.

Ahmed (2008) “Heritage Building Adaptation Decision-Making for a Contemporary Intervention” adlı makalesinde, mevcut yapıları içerisinde bulunduğu ortamın önemli bir temsilcisi olarak kabul etmiş ve bu yapıların çağdaş kullanımlar için uyarlanması ile ömürlerinin uzatılabileceğini vurgulamıştır. Çalışma kapsamında,

mevcut yapının farklı bir kullanım için uyarlanma süreci üzerinde etkisini gösteren faktörler çevresel, toplumsal ve ekonomik unsurlar olarak ifade edilmiş olup, bu doğrultuda yapıya yapılacak olan müdahale boyutları ve çeşitleri belirlenmiştir. Belirlenen kriterlerin örnek bir yapı üzerinde değerlendirildiği bu çalışmada, verilen yeni işlevin öncelikle toplumun ihtiyaçlarının göz önünde bulundurulması ve yapıya minimum müdahaleyi esas alması gerektiği sonucuna ulaşılmıştır.

Apaydın'ın (2019) "Palimpest Kavramı ve Mekânsal Dönüşüm" isimli makalesinde, Palimpest kavramı "eski ve yeninin iç içe geçmesi, iki ruhun bir bedende hayat bulması" şeklinde tanımlanmış olup, yeniden kullanımın ise mekânsal kullanımın dönüşümüyle hayat bulacağı ifade edilmiş, bu noktada dönüştürülerek yeniden işlevlendirilen mekânlar ile palimpest arasında birçok ilişki ve benzerlik bulunmuştur. Sürekli bir değişim ve gelişim içerisinde olan toplumsal dokunun farklı gereksinimler ortaya çıkarması sonucunda yapı standartlarında ve mekânsal düzende de farklılaşmaların kaçınılmaz olduğunun belirtildiği çalışmada, mekânsal dönüşüm aşamasında yapılan müdahalelere yer verilmiştir. Bu müdahaleler farklı işleve sahip çeşitli yapılar üzerinde incelenmiş olup çalışma sonucunda mekânsal dönüşümün daha çok ekonomik değere sahip yapı gruplarında hayata geçirildiği ve dönüşüm sürecinde yer alan tasarımcı, mimar, plancı ve yönetimlerin bu konudaki farkındalıklarının artırılması gerektiği saptanmıştır.

Arfa vd. (2022) "Adaptive Reuse of Heritage Buildings: From a Literature Review to a Model of Practice" adlı makalelerinde, tarihi öneme sahip yapıların korunması ve gelecek nesillere aktarılması noktasında uyarlanabilir yeniden kullanımın önemi üzerinde durmuşlardır. Tarihi öneme sahip yapılar özelinde uyarlanabilir yeniden kullanım çalışmalarının yetersiz olduğunun belirtildiği çalışmada, uyarlanabilir yeniden kullanım sürecindeki adımların belirlenmesi ve yapılandırılmış bir model geliştirmek amaçlanmış olup bu doğrultuda on (10) adımdan oluşan bir model ortaya koyulmuştur. Şematik çizimlerle desteklenerek ortaya koyulan bu modelin, sonraki çalışmalar için teorik bir altlık teşkil etmesi beklenmekte olup bu açıdan çalışmamız için önem taşımaktadır.

Arsal (2004) "Büyük Kentlerde Otogar Planlaması: İstanbul Örneği" isimli tez çalışmasında, şehirlerarası yolcu taşımacılığının önemli bir unsuru olan otogar yapılarının planlanması üzerinde durmuş, bu yapıların şehir içerisindeki konumu, erişim

olanakları ve yakın çevresi ile olan ilişkileri bakımından belirli bir sistematik içerisinde tasarlanması gerektiğini belirtmiştir. Bu doğrultuda ulaşım ağının gittikçe büyüme ve gelişme gösterdiği İstanbul kentinde yer alan otogarlar incelenmiş, yapılan değerlendirmelere çalışma kapsamında yer verilmiştir.

Aydın ve Okuyucu'nun (2009) “Yeniden Kullanıma Adaptasyon ve Sosyokültürel Sürdürülebilirlik Bağlamında Afyonkarahisar Millet Hamamının Değerlendirilmesi” isimli makale çalışmasında, yeniden kullanıma adapte edilmiş olan kültür varlıklarının, kültürel ve sosyal sürdürülebilirliğe olan katkıları incelenmiş olup günümüzde Semt ve Kültür evi işlevi ile kullanılan Afyonkarahisar Millet Hamamı özelinde değerlendirmelerde bulunulmuştur. Yeniden kullanıma adaptasyon eyleminin ekonomik, ekolojik, sosyal ve kültürel anlamda yararlarından bahsedilen çalışmanın sonucunda ise yeni işlevin başta kültürel ve sosyal açılardan olmak üzere sürdürülebilirliğe olan katkısının, yapının yaşamının devam etmesi üzerinde de etki gösterdiği belirtilmiştir. Aynı zamanda yeni işlevin sürekliliğinin sağlanması noktasında, binanın şehir içindeki konumu, mevcut bina ile yeni işlevin adaptasyon başarısı ve mekânların gereksinimlere cevap vermesi gibi bazı etkenlerin belirleyici oldukları ifade edilmektedir.

Bullen'in (2004) “Sustainable Adaptive Reuse of the Existing Building Stock in Western Australia” isimli makalesinde, binaların sürdürülebilirliğini artırmaya yönelik olarak yapılan çalışmaların yeni projeler üzerinde yoğunlaştığı ve buna sebep ise olarak mevcut binaların yıkılacak olan sınırlı kullanım ömrüne sahip ürünler olarak görüldüğü ifade etmiştir. Ancak bu duruma karşılık olarak mevcut yapıların uyarlanabilir yeniden kullanım için potansiyel bir kaynak olarak savunulduğu çalışmada, binaların faydalı ömürlerini uzatan faktörlerin incelenmesi amaçlanmış olup, uyarlanabilir yeniden kullanımın fırsat ve engelleri belirlenmiştir.

Bullen ve Love'ın (2011) “A New Future for the Past: A Model for Adaptive Reuse Decision-Making” adlı makalelerinde, mevcut bir yapının uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında değerlendirilmesi veya yıkılması noktasında karar verici bir mekanizmanın eksikliğinden bahsedilmiş, bu doğrultuda uygulayıcıların karar vermelerinde yardımcı olabilecek bir model geliştirmek amaçlanmıştır. Altı (6) aylık bir süreçte seksen bir (81) adet teknik elemanla yapılan görüşmeler doğrultusunda, uyarlanabilir yeniden kullanıma karar verme süreci için üç (3) temel kriter belirlenmiş

olup bu kriterler, inşaat maliyetleri gibi ekonomik kriterler, mevcut yapının fiziksel durumu ve yerel yönetimlerin bu noktadaki yaklaşımları olarak özetlenmiştir.

Elrod ve Fortenberry (2017) “Adaptive Reuse in the Healthcare Industry: Repurposing Abandoned Buildings to Serve Medical Missions” isimli makalelerinde, uyarlanabilir yeniden kullanım uygulamalarının sağlık kuruluşlarının mekânsal genişleme ihtiyaçlarını karşılama noktasında büyük potansiyeller taşıdığını ancak gereken ilginin gösterilmediğini belirtmişlerdir. Bu doğrultuda çalışma kapsamında uyarlanabilir yeniden kullanımın belirli bir süreç dâhilinde ele alınması gerektiğinin üzerinde durulmuş ve sağlık yapıları özelinde hayata geçirilen on beş (15) uyarlanabilir yeniden kullanım projesinden elde edilen deneyimler ışığında ortaya atılan uyarlanabilir yeniden kullanıma dair bir sürece yer vermişlerdir.

Giresun ve Tönük (2018) “Binalarda İşlev Dönüşümünün Yaşam Döngüsündeki Yeri ve Etkisinin Örnekler Üzerinden İrdelenmesi” adlı makalelerinde, tüm canlılarda olduğu yapılarında bir yaşam döngülerinin olduğu belirtilmiş ve bu yaşam döngüsünde yer alan yeniden kullanım ile yapıların yaşam sürecinin uzatılabileceğinin üzerinde durmuşlardır. Çalışma kapsamında uygulanmış örnekler üzerinde yapılan değerlendirmeler ile işlev değişikliğinin yapıların yaşam döngüsü üzerindeki olumlu ve olumsuz etkilerinin tespit edilmesi amaçlanmaktadır. Çalışma sonucunda ise binaların uyarlanabilir yeniden kullanımı ile yaşam sürelerinin artırılmasının çevresel, sosyokültürel ve ekonomik sürdürülebilirliğe katkı sağladığı belirtilmektedir.

Kılıç (2015) “Tarihi Yapılar İçin Yeniden İşlevlendirme Kriterleri ve Ali Paşa Hanı Örnekleme” adlı yüksek lisans tezinde, tarihi yapıların devamlılığı esas alınmış olup yeniden işlevlendirmenin tarihi yapılar üzerindeki öneminden bahsedilmiştir. Bu doğrultuda tarihi yapılar için belirlenecek olan yeni işlevin seçiminde dikkate alınacak faktörler belirlenmiş, Ali Paşa Hanı üzerinde bu faktörlerin detaylı olarak açıklaması yapılmıştır. Çalışmanın sonucunda ise, belirlenen faktörler ışığında Ali Paşa Hanı için yeniden işlevlendirme projesi önerisinde bulunulmuştur.

Kincaid (2002) “Adapting Buildings for Changing Uses” isimli kitabında, 1990’lı yıllarda Londra’da ortaya çıkan konut krizi ve buna paralel olarak kullanılmayan ofis binalarının fazlalığı noktasında uyarlanabilir yeniden kullanımın bu kentsel sorunların çözümünde önemli bir rol oynayacağı belirtilmiştir. O dönem ki

mevcut literatürde uyarlanabilir yeniden kullanım üzerinde yapılan çalışmaların yetersiz olduğunun ifade edildiği çalışmada, uyarlanabilir yeniden kullanımda karar süreci, işlevini yitirmiş binalar için uygun kullanımlar bulma ve bu süreçte binalara yapılan müdahaleler ile uyarlanabilir yeniden kullanımın sorun ve fırsatları detaylı bir şekilde ele alınmış, uyarlanabilir yeniden kullanımın sürdürülebilirlik çerçevesinde değerlendirilmelerine yer verilmiştir.

Kocabıyık (2014) “Yeniden İşlevlendirme Kavramı ve Bu Kapsamda İTÜ Taşkışla Binasının İncelenmesi” adlı yüksek lisans tezinde, tarihi öneme sahip bir yapı olan İTÜ Taşkışla binası yeniden işlevlendirme kavramı çerçevesinde incelenmiş ve farklı mekânlara uygulanmış olan yeni işlev adaptasyonlarının değerlendirilmesi yapılmıştır. Aynı zamanda bu çalışmada yeniden işlevlendirme kavramı ile birlikte, binaların işlevlerini kaybetme nedenleri, binaya verilecek olan yeni işlevin seçimi ve bu doğrultuda yapılacak müdahalelere de yer verilmiştir.

Mısırlısoy ve Günçe (2016) “Adaptive Reuse Strategies For Heritage Buildings: A Holistic Approach” adlı makalelerinde, miras yapılarının orijinal işlevlerini yitirmelerinin ardından kültürel özellikleri gelecek nesillere aktarma noktasında farklı bir işlevle yeniden kullanılması gerektiğinin üzerinde durmuşlardır. Uyarlanabilir yeniden kullanıma karar verme süreci üzerinde etkisi olan faktörlerin belirlenmesinin amaçlandığı çalışmada, tarihi yapıların uyarlanabilir yeniden kullanımı üzerine bütüncül bir model ortaya koyulmuştur.

Pourebrahimi vd. (2020) “Identifying Building Obsolescence: Towards Increasing Buildings’ Service Life” isimli makalelerinde, eskime sonucunda binaların faydalarının azaldığı ve hizmet ömürlerinin kısaldığı ifade edilmektedir. Çalışma kapsamında binaların eskiyerek işlevlerini kaybetmesine neden olan faktörlerin belirlenmesi ve binaların hizmet ömrünün artırılması noktasında eskime tiplerinin sınıflandırılması amaçlanmaktadır. On (10) başlık altında otuz üç (33) tane bina eskime türünün tespit edildiği çalışma, eskime türlerinin kapsamlı olarak ele alınması ve sınıflandırılması noktasında çalışmamız için önem taşımaktadır.

Ragheb vd. (2017) “Adaptive Re-Use and Sustainable Development for Existing Historic Buildings – Case Study: Buildings of Racetrack Horses in Sporting Club, Alexandria, Egypt” adlı makalelerinde, miras değerine sahip yapıların çağdaş

kullanımlara uyarlanmasıyla yeniden kullanılabileceğini ve bu şekilde ekonomik anlamda fayda sağlarken tarihi binalara saygı duyulacağını ifade etmişlerdir. Bu doğrultuda tarihi yapıların uyarlanabilir yeniden kullanımına dair çeşitli önerilere yer verilen çalışmada, uyarlanabilir yeniden kullanım projelerinde yol gösterici olan ilkenin, yerel sorunlara yerel çözümler önerilmesi olduğu sonucuna varılmıştır.

Remoy ve Voordt'un (2014) "Adaptive Reuse of Office Buildings: Opportunities and Risks of Conversion Into Housing" isimli makalelerinde, boş ofis binalarının konut olarak uyarlanabilir yeniden kullanımı üzerine çeşitli değerlendirmelerde bulunulmuş, Hollanda'da hayata geçirilmiş on beş (15) uyarlanabilir yeniden kullanım projesi üzerinden bu dönüşümün fırsat ve risklerine yönelik faktörlere yer verilmiştir. Çalışma sonucunda ise yasal, teknik, finansal, işlevsel ve mimari özelliklerin ofis binalarının konut olarak işlevlendirilmesi noktasında büyük etki gösterdiği tespit edilmiştir.

Schatzman (2013) "Metabolising Obsolescence: Strategies for The Dead Mall" adlı yüksek lisans tezinde, eskimenin, yapıların belirlenen amaçlar doğrultusunda kullanılamaması sonucunda ortaya çıktığını belirtmiş, ancak bu tür yapıların uyarlanabilir yeniden kullanım için birer potansiyel olduğunu altını çizmiştir. Bu doğrultuda, Illinois'te yer alan "Lincoln Square Mall" alan çalışması olarak ele alınmış ve eskimenin neden meydana geldiği, yapının eski canlılığına ulaşması için neler yapılması gerektiği üzerinde çeşitli değerlendirmelere yer verilmiştir. Çalışmada belirlenen stratejiler ile binanın eski işlevselliğine kavuşması noktasında öneriler sunulmaktadır.

Selçuk (2006) "Binaların Yeniden İşlevlendirilmesinde Mekânsal Kurgunun Değerlendirilmesi" isimli yüksek lisans tezinde, sürekli değişim ve gelişim gösteren topluma paralel olarak yapılarında gelişip karmaşıklaştığı ve bu değişime ayak uyduramayan yapıların uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında ele alınması ile sosyal, kültürel ve ekonomik anlamda faydalar sağlandığı belirtilmektedir. Tez çalışması kapsamında binaların işlevlerini kaybetme nedenleri, yeni işlevin getireceği avantajlar ve bu kapsamda yapılan müdahalelere yer verilmiş olup, Ankara Yükseliş Koleji'nin TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi olarak işlevlendirilmesi noktasında çeşitli değerlendirmelere yer verilmiştir. Yapılan değerlendirmeler sonucunda işlev değişikliği sürecinde taşıyıcı sistemin en sınırlayıcı öge olduğu ve yeni

yapı tasarımlarında taşıyıcı sistemin esnek tasarım anlayışı doğrultusunda ele alınması gerektiği belirtilmiştir.

Tan vd. (2014) “A Fuzzy Approach For Adaptive Reuse Selection of Industrial Buildings In Hong Kong” adlı makalelerinde, Hong Kong’da ki eskimiş-işlevini yitirmiş endüstri binalarının uyarlanabilir yeniden kullanım potansiyeli üzerinde incelemelerde bulunmuşlar ve bu noktada yıkım yerine yeniden kullanımın daha sürdürülebilir bir yöntem olduğunu belirtmişlerdir. Çalışma sonucunda ise Hong Kong’da ki endüstriyel binaların uyarlanabilir yeniden kullanım açısından büyük potansiyeller barındırdığı ve bu yapıların uyarlanabilir yeniden kullanımı ile yapının ömrünü uzatmanın yanı sıra, ekonomik, çevresel ve sosyal açıdan faydalar sağlandığı tespit edilmiştir.

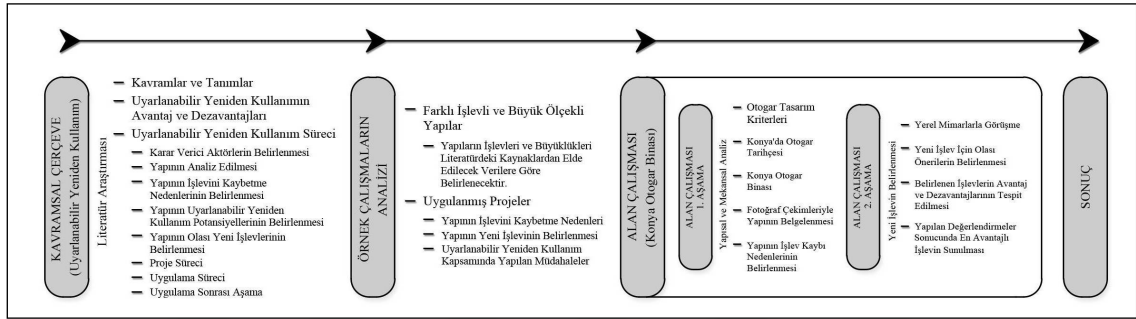
Temiz (2010)’in “Metropollerde Otobüs Terminali Alan Seçimi: İstanbul Örneği” isimli tez çalışmasında, otogar yapılarının yer seçiminde kent içi dinamiklerin ve kentin gelişme yönlerinin göz önünde bulundurulması gerektiği belirtilmiş, bu yapıların konum, alan büyüklüğü, trafik düzeni ve yakın çevre ile olan ilişkiler bakımından detaylı bir şekilde ele alınmasının büyük önem taşıdığı ifade edilmiştir. Çalışmanın sonucunda ise otogarların yer seçiminde, erişim noktasında herhangi bir problemi olmayan, şehir içi trafiğinden etkilenmeyecek ve şehir içi trafiği etkilemeyecek, bölgesel anlamda hizmet verme kapasitesine sahip alanların dikkate alınması gerektiği belirtilmiştir.

Yenice (2012) “ Konya Kentinin Planlama Tarihi ve Mekânsal Gelişimi” adlı makale çalışmasında, Konya kentinin işlevsel ve mekânsal gelişimi üzerinde büyük etkiye sahip olan kent planlarının tarihi süreç içerisindeki değişimini incelemiştir. Birçok yazılı kaynağın yanı sıra imar planları ve çeşitli haritalara yer verilen çalışmanın sonucunda ise geçmişten günümüze Konya kentinin planlanmasına dair yapılan değerlendirmelere yer verilmiştir.

Yukarıda bahsedilen kaynaklar haricinde, farklı internet sitelerinden, elektronik ortamda erişim sağlanan çeşitli makale ve belgelerden yararlanılmıştır. Aynı zamanda bu çalışma ile daha önceki kaynaklarda detaylı olarak ele alınmayan yapıların uyarlanabilir yeniden kullanımına dair değerlendirilmelerine yer verilmiştir.

1.4. Materyal ve Yöntem

Araştırma kapsamında kullanılan materyaller, uyarlanabilir yeniden kullanım üzerine yapılan bilimsel çalışmalar, uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında ele alınan yapılara dair uygulamalar ve paylaşımlar, bu yapılara ait teknik çizim ve görseller ile Konya Otogarı'na dair çeşitli yazılı metin, teknik çizim ve görsellerden oluşmaktadır. Elde edilen veriler ışığında çalışmanın kavramsal çerçevesi oluşturulmuş, örnek çalışmalar üzerinde yapılan analizlere yer verilmiştir. Bu doğrultuda çalışma, kavramsal çerçeve, örnek çalışmaların analizi, alan çalışması ve sonuç olmak üzere dört temel aşamada yürütülmüştür (Şekil 1.1 ve Ek-1).



Şekil 1.1. Yöntem Akış Şeması (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur) (Ek-1)

Kavramsal Çerçeve Aşaması: Yapılan literatür taramalarında, konu ile ilgili kavramlar araştırılmış ve çalışmanın sınırları belirlenmiştir. Bu noktada uyarlanabilir yeniden kullanım ile ilgili yüksek lisans ve doktora tezleri ile çeşitli makale ve kitaplar taranmıştır. Aynı zamanda çeşitli internet kaynaklarından da yararlanılmış olup, yerli ve yabancı kaynaklardan elde edilen teorik veriler toplanmıştır. Literatür taraması sürecinde taranan kaynaklardan elde edilen veriler süzgeçten geçirilerek çalışma kapsamında paylaşılmıştır. Daha sonra uyarlanabilir yeniden kullanım sürecine dair bir model ortaya atılmış ve bu model doğrultusunda, uyarlanabilir yeniden kullanım sürecini etkileyen faktörler, yapıların işlevlerini kaybetme nedenleri, yeni işlev seçimini etkileyen faktörler ve uyarlanabilir yeniden kullanım sürecinde yapılan müdahaleler analiz edilerek kavramsal altyapı oluşturulmuştur. Elde edilen veriler ışığında, örnek çalışmaların analiz ölçütleri belirlenmiştir.

Örnek Çalışmaların Analizi Aşaması: Dünya üzerinde farklı bölgelerde uygulanarak hayata geçirilmiş, farklı büyüklükte ve farklı işlevlere sahip, büyük ölçekli, çağdaş ve kamusal üç (3) adet yapının uyarlanabilir yeniden kullanım süreçleri

incelenerek, işlev değişikliğini gerektiren nedenlerin farklılaşıp farklılaşmadığını ortaya koymak amaçlanmıştır. Seçilen yapıların uyarlanabilir yeniden kullanımın verimliliğini üst düzeye çıkarabilmek adına koruma kuralları gibi kesin çizgilerle sınırlanan ve yapılacak olan müdahalelerin sınırlı olduğu tarihi yapılar olmaması, çizim, görsel ve teknik bilgilerine ulaşılması bu örneklerin seçiminde sınırlayıcı etkenler olmuşlardır. Söz konusu örneklerde hayata geçirilen uygulamaların diğer örneklerle göre daha nitelikli bulunması, tez çalışması kapsamında bu örneklerin analiz edilmesinde belirleyici olmuştur. Aynı zamanda farklı işlevlere sahip olmalarından dolayı farklı mekânsal organizasyonları içeren yapıların yeni işlevlerinin seçimi ile bu doğrultuda yapılacak olan müdahalelerin belirlenmesi de önemli bir nokta olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu şekilde uyarlanabilir yeniden kullanım sürecine dair kriterlerin ortaya konması ve çalışmanın bu bölümünden elde edilecek veriler ile alan çalışması için bir altlık oluşturulması hedeflenmiştir.

Alan Çalışması Aşaması: Bu aşamada ise İç Anadolu'nun merkezinde yer alan, Konya kentinin ulaşım yükünü büyük ölçüde karşılayan Konya Otogar Binası çalışma alanı olarak seçilmiştir. Bu yapının seçilmesinde, Konya kentinde otogar işlevinin ilerleyen dönemlerde farklı bir noktada karşılanacak olması ve bu noktada şehrin merkezinde yer alan Konya Otogar Binası'nın kullanılmayarak işlevsiz bir şekilde kalacak olması belirleyici en önemli etken olmuştur. Konya Otogar Binası'na ait görseller, metinler, teknik çizimler, internet kaynakları, makale ve resmi makamlardan elde edilen bilgi ve belgeler alan çalışması için gerekli olan materyaller olarak karşımıza çıkmaktadır.

Alan çalışmasının ilk aşamasında, otogar yapıları ve tasarım kriterleri araştırılmış, bu yapılarda bulunması gereken işlevler ve bu işlevler arası ilişkiler tablo ve şemalarla ifade edilmiştir. Devamında Konya kentinin geçmişten günümüze otogar geçmişi hakkında bilgiler verilmiş olup, bu yapıların zaman içerisinde yer değiştirme nedenleri ortaya koyulmuştur. Daha sonra, Konya Otogar Binası'nın tarihsel süreci araştırılmış, binanın yapısal ve mekânsal özellikleri analiz edilerek, fotoğraf ve video çekimleriyle bina belgelenmiştir. Elde edilen veriler ise çeşitli şematik çizim ve görsellerle çalışma kapsamında paylaşılmış olup, kavramsal çerçeve aşamasında elde edilen veriler ışığında Konya Otogar Binası'nın işlevini kaybedecek olmasının nedenleri ortaya koyulmuştur.

Alan çalışmasının ikinci aşamasında ise Konya otogar binasına verilecek olan işlevin belirlenebilmesi amacıyla yerel mimarlarla görüşmeler yapılmış, uyarlanabilir yeniden kullanıma dair görüşleri ve Konya Otogar Binası'nın uyarlanabilir yeniden kullanımına ilişkin yeni işlev önerileri alınmıştır. “Görüşme” yönteminin kullanıldığı bu aşamada, en az on (10) yıl mesleki tecrübeye sahip, on beş (15) yerel mimarın görüşleri alınmış ve elde edilen sonuçlar doğrultusunda Konya Otogar Binası'na verilebilecek olan on dört (14) farklı olası işlev belirlenmiştir. Bu işlevler, işlevlerin birbirleri ile olan benzerlikleri, işlevlerin toplumda hitap ettikleri kesimler, işlevlerin mekânsal ve boyutsal gereksinimleri ile işlev değişikliği sonrası öngörülen müdahale biçimleri göz önünde bulundurularak beş (5) grup haline getirilmiştir. Görüşme yöntemiyle elde edilen veriler, kavramsal çerçeve aşamasında ulaşılan kriterlerle beraber ele alınmış, yirmi (20) akademisyen mimarla yapılan anket çalışması ile beş (5) grup haline getirilen olası işlevlerin avantaj ve dezavantajları tespit edilerek çalışma bilimsel bir tabana oturtulmuştur. Çalışma kapsamında, çevresel, ekolojik ve yasal kriterler sorgulanmamıştır. Çünkü çevresel ve ekolojik etkilerin daha çok binaya yapılacak olan müdahaleler ile şekillendiği, yasal anlamda ise ülkemiz yönetmeliklerinde uyarlanabilir yeniden kullanım uygulamalarına dair boşluklar olduğu ve yerel yönetimlerin bu konudaki görüş ve uygulamalarının büyük oranda değişkenlik gösterdiği görülmektedir. Bu doğrultuda elde edilen veriler ışığında Konya Otogar Binası'na verilecek en uygun işlev belirlenmiştir.

Sonuç aşamasında ise kavramsal çerçeve aşamasında elde edilen veriler ile birlikte örnek yapılar özelinde gerçekleştirilen analiz sonuçları bir bütün olarak ele alınmış ve Konya Otogar Binası'nın uyarlanabilir yeniden kullanımına dair değerlendirmelere yer verilmiştir.

2. UYARLANABİLİR YENİDEN KULLANIM (ADAPTIVE REUSE)

Bu bölümde, çalışmanın temelini oluşturan “Uyarlanabilir Yeniden Kullanım” kavramının tanımlanması ve bu kavramın günümüzde gelinen noktada ki öneminin anlaşılması amaçlanmıştır. Bu doğrultuda, uyarlanabilir yeniden kullanımın avantaj ve dezavantajlarından bahsedilmiş, uyarlanabilir yeniden kullanım sürecine dair bir model oluşturulmuştur. Oluşturulan model ile bu sürece etki eden faktörler, yapıların işlevsiz kalma nedenleri ve yeni işlev seçiminde etkisi olan faktörler belirlenmiş bu doğrultuda yapılabilecek olan müdahalelere yer verilmiştir. Elde edilen veriler ışığında örnek yapıların analiz kriterleri belirlenmiş olup çalışmanın devamına ilişkin bir altlık oluşturulmuştur.

2.1. Uyarlanabilir Yeniden Kullanım (Adaptive Reuse) Nedir?

Geçmişten günümüze kadar ki süreçte, eskimiş ve işlevini yitirmiş binaların çeşitli işlemlerden geçerek farklı işlevlerle kullanıldığı bilinse de, “Uyarlanabilir Yeniden Kullanım (Adaptive Reuse)” kavramının 21. yüzyıldan itibaren kullanıldığı bilinmektedir. “Adaptive” kelimesinin köklerine bakıldığında “ad (to) ve aptare (fit)” kelimelerinden türediği ve “uyum süreci” anlamına geldiği görülmekte olup, en temel anlamda mevcut kullanımdaki değişikliği ifade etmektedir (Arfa vd., 2022). Apaydın (2019)’a göre ise, “Adaptive” adaptasyon gösteren yani “uyabilen” anlamına gelmekte olup, “reuse” ise “yeniden kullanımı” ifade etmektedir. Kısaca “Adaptive Reuse” yeniden kullanıma uyabilen anlamına gelmekte olup, Türkçe’de ise “uyarlanabilir yeniden kullanım” ifadesi kullanılmaktadır. Bu sebeple çeşitli kaynaklardaki tanımlar incelendiğinde bu kavramın, bir binanın inşa amacından farklı olarak yeni bir kullanım için dönüştürülmesi süreci etrafında şekillendiği görülmektedir

Uyarlanabilir yeniden kullanım üzerine çeşitli çalışmaların yapıldığı kaynaklar incelendiğinde uyarlanabilir yeniden kullanım, genel anlamda bir yapının, inşa edildiği veya tasarlandığı ilk işlevinden farklı bir amaçla yeniden kullanılması olarak tanımlanmaktadır (Caves, 2005). Yung ve Chan (2012)’a göre ise uyarlanabilir yeniden kullanım, “Yapıların faydalı ömürlerini uzatan, yıkım masraflarını ortadan kaldıran, ekonomik ve sosyal açıdan çeşitli faydalar sağlayan sürdürülebilir bir yeniden doğuş” olarak ifade edilmektedir. Elrod ve Fortenberry (2017) ise uyarlanabilir yeniden kullanımı “ Bir bina ya da benzeri bir yapının orijinal olarak tasarlandığı işlevden farklı

bir işlev için tanımlanması, yenilenmesi ve yeniden hizmete sokulması” olarak ifade etmişlerdir. Aynı zamanda uyarlanabilir yeniden kullanım, mevcut yapının ekonomik, sosyal ve kültürel özelliklerini korurken, yeni işleve uyum sağlaması süreci olarak da kabul edilebilmektedir.

Mevcut binaların yaşam döngüsünde yer alan üç (3) seçenektan (koruma, yeniden kullanım ve yıkım) biri olan uyarlanabilir yeniden kullanım, yıkım ve korumanın aksine sürekli bir değişim ve gelişim süreci içerisindedir. Genel anlamda, kullanılmayan bir binanın farklı işlevli bir binaya dönüştürülmesi olarak tanımlansa da, aynı zamanda sadece mevcut binanın değil, malzemelerin ve enerjinin de korunarak yeniden kullanılmasını içeren bir süreç olarak karşımıza çıkmaktadır (Wong, 2017).

Yapıların uyarlanabilir yeniden kullanım süreci incelendiğinde, yapı malzemelerinin kısıtlı, ulaşımın zor ve inşaatın çok daha maliyetli olduğu 17. ve 18. yüzyıllarda bu faaliyetin daha yoğun olarak gerçekleştiği görülmektedir. Bu durumun başlıca sebebi ise, o dönemlerde mevcut bir yapının farklı bir işleve dönüştürülmesinin daha kolay ve daha ekonomik bir çözüm olarak değerlendirilmiş olmasıdır. Ancak ilerleyen dönemlerde teknolojinin gelişmesi ve ulaşım ağlarının yaygınlaşması, inşaat malzemelerinin ucuzlamasına ve daha ulaşılabilir hale gelmesine neden olmuş, bu durum mevcut yapıların yeniden kullanımını arka plana atmakla birlikte yeni yapıların inşasını kolaylaştırmıştır (URL-1). Günümüze gelindiğinde ise inşaat malzemeleri ile işçilik maliyetlerinin artması, olumsuz çevresel koşulların açığa çıkması ve sürdürülebilir tasarımların hedeflenmesi, yapıların uyarlanabilir yeniden kullanım sürecini ön plana çıkarmaktadır. Bu noktada günümüzde yapılış amacına hizmet edemeyen pek çok yapının uyarlanabilir yeniden kullanım potansiyeli taşıması noktasında değerlendirmeye alınması önem taşımakta olup, yapıların uyarlanabilir yeniden kullanımı sürdürülebilirlik ve sürdürülebilir kalkınmanın tesis edilmesi açısından yeni inşaatlara göre çekici bir alternatif olma potansiyeli barındırmaktadır (Sanchez ve Haas, 2018). Ancak günümüzde yapıların sürdürülebilirliğinin artırılmasına yönelik çalışmalar, mevcut yapılardan ziyade yeni inşaat projeleri üzerinden yürütülmektedir. Bu durumun en büyük nedeni ise gelişen sürdürülebilir teknolojilerin yalnızca yeni yapılarda uygulanabileceği ve eskimiş yapıların yaşam süresini doldurmasından dolayı yıkılması gerektiği düşüncesidir. Ancak mevcut yapı stoklarının uyarlanabilir yeniden kullanımı ile mevcut yapılar yenilenebilir birer kaynak olarak ele

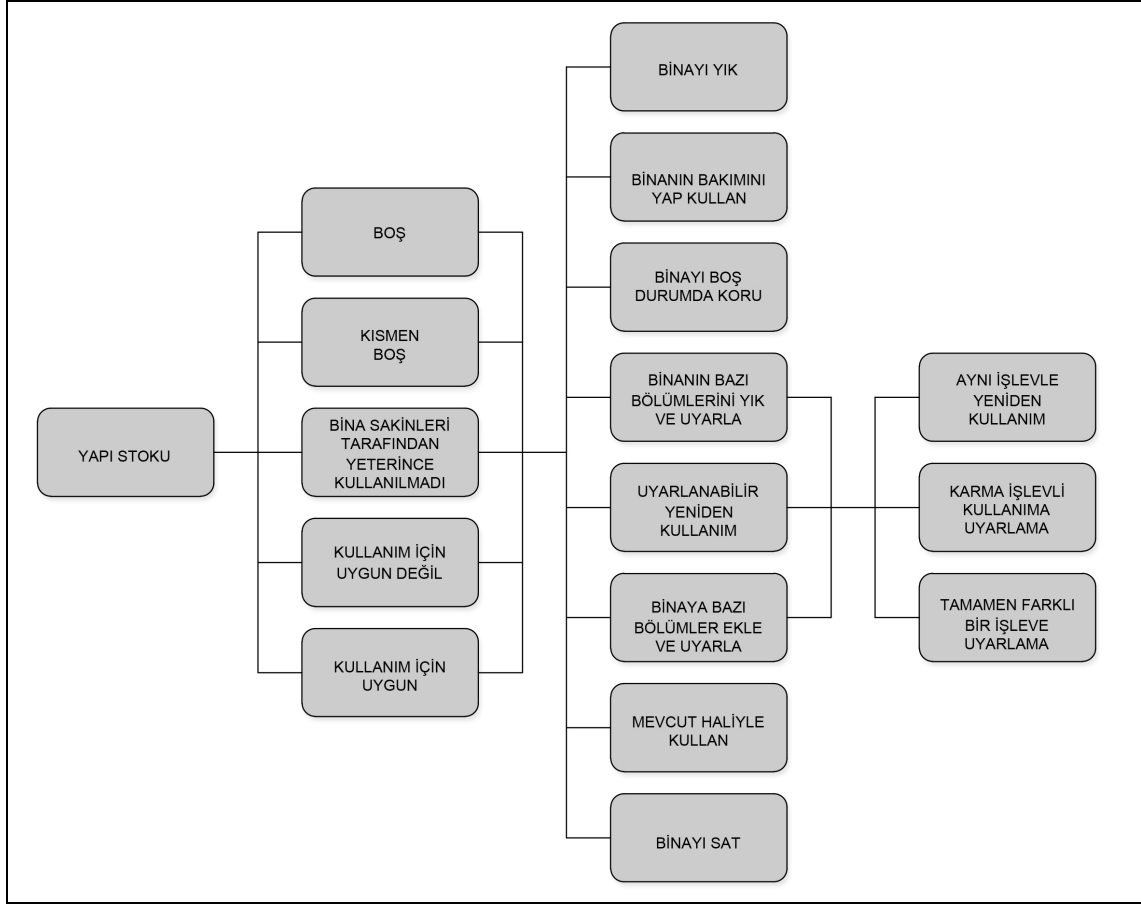
alınmakta ve sürdürülebilirliğe katkı sağlamak amaçlanmaktadır. Uyarlanabilir yeniden kullanım ile binlerce binanın yıkılmasının önüne geçilmekte ve çevresel açıdan olumsuz etkilerin ortaya çıkması engellenmektedir (Bullen, 2004).

Uyarlanabilir yeniden kullanım, mevcut yapının kabuk ve iç mekân donatılarını büyük oranda koruyarak faydalı ömrünü uzatmayı hedeflemektedir. Bu durum sürdürülebilirliğe katkı sağladığı kadar, kentsel yayılmayı engellemekte ve çevresel etkiyi minimum düzeyde tutmaktadır. Ancak uyarlanabilir yeniden kullanımla sürdürülebilir bir sonuç elde etme özelliği tüm yapılarda bulunan bir nitelik olmamakla birlikte, eskimiş ve işlevini yitirmiş yapılarda üzerinde durulması gereken önemli bir strateji olarak düşünülmelidir. Günümüzde mevcut yapıların birçoğu ana işleviyle benzerlik göstermeyen farklı fonksiyonlara uyum sağlama yeteneğine sahip olabilmektedir. Bu noktada, yapıların kullanıcıların gelecekteki ihtiyaçlarına karşılık verebildiği sürece sürdürülebilir olduğu ve sürdürülebilir yapı çevrenin oluşmasını sağlayan en önemli faktörlerden birinin uyarlanabilir yeniden kullanım olduğu söylenebilmektedir. Eskimiş ve işlevini yitirmiş yapı stoklarının uyarlanabilir yeniden kullanımı, ilk inşaat anındaki emek ve özverinin korunmasının yanı sıra enerjinin de korunmasıdır. Bu yapılar, kültürel ve sosyal mirası koruma açısından da yeni yapılara göre daha büyük potansiyeller içermektedir (Bullen, 2004).

Uyarlanabilir yeniden kullanım, genellikle tarihi ve kültürel değere sahip yapıların korunması ile ilişkilendiren kavram olarak karşımıza çıkmakla birlikte, Aydın ve Okuyucu (2009)'ya göre yakın zamanda inşa edilen ekonomik, çevresel veya işlevsel nedenlerden dolayı yapılış amacına uygun olarak kullanılamayan işlevini kaybetmiş yapılar için de söz konusu olan bir süreç olarak da karşımıza çıkmaktadır. Uyarlanabilir yeniden kullanım ile eskimiş veya işlevini kaybetmiş durumda olan depo, okul, alışveriş merkezi, konut, ofis ve terminal yapıları gibi farklı işlevlere sahip birçok yapının yeniden işlevlendirilerek kullanıma sunulduğu birçok örnek bulunmaktadır.

Günümüzde ekonomik, teknolojik ve toplumsal değişimlerin bu denli hızlanması yapı çevre üzerinde de etkisini göstermekte ve kullanıcıların taleplerindeki değişim göze çarpmaktadır. Bu gelişmeler sonucunda binaların kullanımı üzerinde köklü değişikliklerin yapılması ise kaçınılmaz bir hal almakta olup, kullanıcıların değişen taleplerinin karşılanması noktasında işlevini kaybetmiş yapıların kullanılması ile daha sürdürülebilir kentsel çevrelerin elde edilmesi mümkün olmaktadır (Kincaid, 2002). Bu

noktada kullanıcıların değişen talepleri doğrultusunda bir yapı stokunun potansiyel durumları Prof. Dr. Nutt (Aktaran Kincaid, 2002) tarafından aşağıdaki diyagramdaki gibi belirtilmiştir (Şekil 2.1);



Şekil 2.1. Yapı Stokunun Potansiyel Durumları
(Kincaid, 2002'den Yararlanılarak Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

Yapılan literatür taramalarında, uyarlanabilir yeniden kullanım uygulamalarının Avrupa ve Amerika'da son dönemlerde daha çok ön plana çıktığı, dünya genelinde ise yetersiz olduğu tespit edilmiştir. Kincaid (2022)'e göre uygulama olarak uyarlanabilir yeniden kullanım, 1990'larda Londra başta olmak üzere büyük Avrupa kentlerinde, ekonomik ve çevresel gelişmeler ile arz-talep arasındaki dengesizlikler sonucunda belirgin olarak ortaya çıkmıştır. Zirveye çıkmasında ise tüm gelişmiş ekonomilerde görülen değişim hızı ve teknolojik gelişmelerin büyük rol oynadığı ifade edilmiştir. Bu durumdan hareketle, mevcut ya da yeni inşa edilen binaların yaşamları boyunca özgün işlevinin gerektirdiği fiziksel özellikleri koruyabileceği ve bu işlevi aynı şekilde devam ettirebileceğini söylemek mümkün değildir. İlerleyen süreçte bir binanın uyarlanabilir

yeniden kullanımı ile hızla değişen taleplerin karşılanması, günümüzde olduğu gibi istisnai bir durum olmaktan öte bir norm haline gelmesi kaçınılmazdır.

Tarihi ve kültürel değere sahip olan yapılar, içerisinde bulunduğu toplumların ekonomik, sosyal ve kültürel özelliklerini bizlere yansıttıklarından dolayı, bu yapıların korunması ve gelecek nesillere aktarılması büyük önem taşımaktadır. Bu yapıları korumanın başlıca yollarından biri de, onları çağdaş kullanımlara uyarlayarak yeniden kullanmaktır (Ragheb vd., 2017). Tarihi öneme sahip yapıların korunması noktasında, uyarlanabilir yeniden kullanımın önemi ve gerekliliği birçok otorite tarafından vurgulanmaktadır. Ulusoy vd. (2013), tarihi yapıların yok olmaktan korunmasının, bu yapıların çağdaş koşullarda yenilenerek, gerekli işlevlerin yüklenmesi ile mümkün olabileceğini belirtmişlerdir. Mimar Viollet-le-Duc “Bir yapıyı korumanın en iyi yollarından birisi, o yapıya yeni bir kullanım bulmak ve bu kullanımın gerektirdiği gereksinimleri en iyi şekilde karşılamaktır” demiş (Aktaran Ragheb vd., 2017), aynı şekilde Venedik Tüzüğü’nde de (URL-2) “Anıtların korunması, bu yapıların sosyal bir amaçla kullanılması ile kolaylaştırılmaktadır” ifadesine yer verilerek uyarlanabilir yeniden kullanımın, yapıları koruma noktasında ki önemi belirtilmiştir.

Tarihi yapıların, koruma kuralları çerçevesinde uyarlanabilir yeniden kullanımı sürecinde bağlı kalınması gereken bazı ilkeler Ragheb vd. (2017) tarafından şu şekilde belirtilmiştir;

- Uyarlanabilir yeniden kullanım sürecinin temel bileşeni olan tarihi yapı analiz edilmeli ve önemi anlaşılmalıdır,
- Korunmaya değer görülen yapının, tarihi önemine uygun yeni bir işlev bulunmalı,
- Tarihi yapı üzerinde yapılan uygulamaların orijinal tarihi dokuya zarar vermemesi sağlanmalı ve bu uygulamaların tersinir özellik göstererek geri alınabilmesi mümkün kılınmalı,
- Tarihi yapıya saygı temel alınarak, minimum düzeyde müdahale teşvik edilmeli,
- Yapının içerisinde bulunduğu ortam ile ilişkisi korunmalı, yine yapının çarpıcı özellikleri görünür kılınmalı,
- Tarihi yapının uzun vadeli kullanımı amaç edinilmeli, faydalı ömrü uzatılmalıdır (Ragheb, vd. (2017).

Uyarlanabilir yeniden kullanım, temel anlamda ihtiyaç duyulan farklı bir işlev için mevcut yapının dönüştürülmesi faaliyetlerini kapsamakta olup çeşitli sebeplerle

işlevini yitirmiş olan yapıların yeniden canlandırılmasını amaç edinmiştir. Bu noktada, restorasyon, yenileme ve yeniden işlevlendirme gibi koruma kuralları çerçevesinde ele alınan bazı kavramlarla sıklıkla karşılaştırıldığı görülmektedir. Bu kavramlar koruma kuralları çerçevesinde ve farklı kaynaklarda daha detaylı ve farklı açılardan ele alınmakta olsa da genel anlamda kısaca bahsetmek gerekirse;

- Restorasyon, kültürel varlıkların korunması ve geleceğe aktarılması noktasında, bu yapıların tahribatlarını engellemek amacıyla aslına uygun bir şekilde yapılan yenileme çalışmalarının tümünü ifade etmektedir (Hasol, 2016). Genel anlamda bu süreç, yapının mevcut durumunun belgelenmesi, problemlerin saptanarak yeni işlev olanaklarının araştırılması, onarıma yönelik müdahale biçimlerinin belirlenmesi ve yeni işlevin gerektirdiği müdahalelerin çeşitli çizim ve raporlar ile desteklenerek uygulanması olarak karşımıza çıkmaktadır (Kocabıyık, 2014).
- Yenileme veya yeniden işlevlendirme ise Ahunbay (2018) tarafından “Zamanla farklılaşan yaşam koşullarına ayak uyduramayarak işlevini yitiren tarihi yapıların, farklı bir işleve göre uyarlanması ya da mevcut işlevin devamı esnasında eskiyen konfor koşullarının güncelleştirilmesi” olarak tanımlanmıştır.

Bakıldığında restorasyon, yenileme ve yeniden işlevlendirme uygulamalarının, tarihi yapıların faydalı ömürlerini uzattığı ancak bu uygulamaların koruma kuralları çerçevesinde yapılmasından dolayı müdahalelerin oldukça sınırlı kaldığı değerlendirilebilmektedir.

2.2. Uyarlanabilir Yeniden Kullanımın Avantaj ve Dezavantajları

Uyarlanabilir yeniden kullanım, önceki bölümlerde bahsedildiği gibi ekonomik, toplumsal, sosyal ve çevresel açılar başta olmak üzere birçok açıdan avantaja sahiptir. Ancak günümüzde özellikle yapıların yıkılıp yeniden yapılması düşüncesi ile büyük mücadeleler vermekte olup birçok farklı engelle karşılaşabilmektedir. Bu noktada uyarlanabilir yeniden kullanımın avantajlarının yanı sıra bazı dezavantajlarında açığa çıktığı görülmekte olup, bu engellerin üstesinden gelmek için ek çabalar gerekmektedir. Bu bölümde uyarlanabilir yeniden kullanımın avantaj ve dezavantajları aşağıdaki gibi belirtilmiştir.

2.2.1. Uyarlanabilir Yeniden Kullanımın Avantaj ve Fırsatları

Uyarlanabilir yeniden kullanım, geçmişten günümüze kadar sürekli olarak önemini artıran ve günümüzde ekonomik, sosyal ve çevresel açılar başta olmak üzere çeşitli açılardan savunulan bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak bu konu hakkındaki verilerin oldukça sınırlı olması, sahip olduğu potansiyeller hakkında farkındalığın olmaması ve insanların bu konuya önyargılı bir şekilde yaklaşmasından dolayı, günümüzde işlevini kaybetmiş yapıların birçoğu verimli şekilde kullanılamayan ekonomik, kültürel ve ekolojik kaynakları temsil etmektedir (Bullen, 2004). Bu noktada uyarlanabilir yeniden kullanımın beraberinde getirdiği fırsatlar ve sahip olduğu avantajların farkında olmak, işlevini kaybetmiş yapıların verimli bir şekilde değerlendirilmesi noktasında büyük önem arz etmektedir.

2.2.1.1. Ekonomik Açıdan Avantajlar

- Uyarlanabilir yeniden kullanım, mevcut yapıların ekonomik anlamda faydalı ömürlerini etkin bir şekilde uzatır (Bullen, 2004).
- Yeni inşaat projelerine kıyasla daha büyük mali tasarrufları sağlama potansiyeline sahiptir (Elrod ve Fortenberry, 2017).
- Yapının mevcut alt ve üst yapı elemanlarının tamamının veya bir kısmının bakımları yapılarak yeniden kullanılabilir, bu şekilde yeni yapılara kıyasla malzeme ve enerji kullanımı açısından büyük oranda tasarruf sağlanır. Yeni yapı inşa etmekten daha az maliyetlidir ve inşaat süreci daha kısadır. Çünkü temel yapısal bileşenler ve altyapı zaten mevcut durumdadır. Bunların yanı sıra proje onay, işlem ve sözleşme süreleri daha kısadır, borçlanma maliyetleri daha düşüktür (Bullen, 2004).
- Yıkım maliyetlerinin, yeni inşaat maliyetinin yaklaşık %5-10'u olduğu göz önünde bulundurulduğunda, uyarlanabilir yeniden kullanım ile göz ardı edilemeyecek bir masraftan kaçınılmış olunur (Zaitzevsky ve Bunnell, 1979'dan Aktaran URL-3).
- Bazı ülkelerde geçerli olan vergi avantajları sebebiyle teşvik almak mümkün hale gelebilmektedir (URL-1).
- Tully (1993)'e göre uyarlanabilir kullanım sonucunda yeni bina inşasına göre %25 daha fazla istihdam sağlanmaktadır (Aktaran Langston ve Shen, 2007). Bu durum ekonomik anlamda büyük avantajlar doğurmaktadır.

- Eskimiş ve işlevini yitirmiş yapı stoklarının uyarlanabilir yeniden kullanımı, ilk inşaat anındaki emek ve özverinin korunmasının yanı sıra enerjinin de korunmasıdır (Bullen, 2004).

2.2.1.2. Toplumsal ve Sosyal Açıdan Avantajlar

- Uyarlanabilir yeniden kullanım, yer ve aitlik duygusunun yanı sıra mevcut yapının temsil ettiği mimari, kültürel ve sosyal değerlerin korunmasına da yardımcı olur (Zaitzevsky ve Bunnel, 1979'dan Aktaran URL-3).
- Yeni yapılara göre daha ilgi çekici tasarımların ortaya çıkmasına imkan sağlar ve toplum tarafından takdir görür (Bullen, 2004).
- Uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında ele alına yapıların performans olarak yeni yapıları yakalayamama ihtimali bulunsa da toplumsal ve sosyal değerlerin korunması açısından bir denge sağladığı düşünülmelidir (Bullen ve Love, 2011).
- İşlevini kaybederek atıl durumda kalmış yapılar, toplum içerisinde çeşitli sorunlar yaratmaktadır. Bu yapılar, manzaraya verdikleri olumsuz etkileri başta olmak üzere, güvenlik problemlerine neden olan çevresel unsurları bünyesinde barındırabilmektedir. Uyarlanabilir yeniden kullanım ile bu yapıların topluma geri kazandırılması mümkün olabilmektedir.
- Yapının hali hazır da mevcut olması sebebiyle, sert hava koşullarına karşı çalışma alanının dış etkilerden belirli oranlarda korunmasına olanak sağlar. Bu durum da uygulamanın sekteye uğramamasına ve çalışanların güvenli bir şekilde işlerini yapabilmelerine olanak sağlar (Bullen, 2004).
- Ekonomik sebeplerden dolayı devlet kurumları ya da kar amacı gütmeyen kuruluşlar için uyarlanabilir yeniden kullanım, yeni yapı inşaat etmekten daha öncelikli bir tercihtir. Bu sayede yeterince hizmet alamayan bölgelerin ihtiyaçları giderilebilecek, toplumsal fayda sağlanacaktır (Elrod ve Fortenberry, 2017).

2.2.1.3. Çevresel ve Ekolojik Açıdan Avantajlar

- Uyarlanabilir yeniden kullanım, mevcut yapıların yıkılıp yeniden inşa edilmesine göre daha güvenli bir süreç olarak karşımıza çıkmaktadır. Daha az yapı malzemesi kullanılarak tasarruf sağlanmasının yanı sıra, açığa çıkan atık miktarında büyük oranda azalma sağlanır ve çevreye verilen zarar minimum düzeye indirilir (Remoy ve Voordt, 2014).

- Uyarlanabilir yeniden kullanım ile mevcut yapının yıkımı önlenir ve açığa çıkacak atıkların depolanması için kullanılan depolama alanları üzerindeki yük azaltılmış olur (Tan vd., 2014).
- Uyarlanabilir yeniden kullanım çalışmaları kapsamında yeni inşaatlara göre çok daha az kaynak kullanımı gerekmektedir. Bu da doğal kaynakların korunumuna büyük oranda katkı sağlamakta ve çevreye verilen zararı minimum düzeye indirmektedir (Tan vd., 2014).
- Aynı zamanda mevcut yapıların yeniden kullanımı ile kentsel yoğunluğun artmasına engel olunabildiği ve bu şekilde sürdürülebilir kalkınmaya katkı sağlandığı söylenebilmektedir.

2.2.2. Uyarlanabilir Yeniden Kullanımın Dezavantaj ve Engelleri

2.2.2.1. Ekonomik Açıdan Dezavantajlar

- Yapıların uyarlanabilir yeniden kullanım maliyetinin hesaplanması, yeni inşaat maliyetinin hesaplanmasına göre daha zorlu bir süreç olabilmektedir (Bullen, 2004).
- Uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında değerlendirilecek olan yapının, konum, boyut ve sağlamlık gibi bazı özellikleri ihtiyaçları karşılarsa da iç mekân düzeninin herhangi bir işlev için uyarlanabilir hale getirilememesi gibi olumsuz durumlar ile karşı karşıya kalılabilmektedir (Bullen, 2004). Bu durumlar ekonomik olarak yüksek maliyetler içerecektir. Yenileme maliyetleri, uyarlanabilir yeniden kullanımın faydalarını gölgede bırakmaya başladığında bu uygulamadan vazgeçilmesi kaçınılmazdır. Uyarlanabilir yeniden kullanımın yüksek maliyetlere sahip olmasında ise, mevcut yapının yapısal durumunun yeterli olmaması ile sel, yangın ve vandalizm gibi çevresel etkenlerin de büyük rol oynadığı görülmektedir (Elrod ve Fortenberry, 2017). Bu durumda mevcut yapının yıkılıp yeniden yapılması bazen daha avantajlı olabilmektedir.
- Mevcut yapıların bazıları pasif sistemleri destekleyemediğinden dolayı enerji verimliliğinin önüne geçmektedir. Ancak günümüzde değişen mimari ve yapı sektörü sayesinde sürdürülebilir sistemlerin bu yapılara da entegre olması mümkün hale gelmekteyken, bazı durumlarda ise gelişen teknoloji sonucu ortaya çıkan sürdürülebilir bina teknolojilerinin büyük oranda yeni yapılar için tasarlanmış olması bu sistemlerin mevcut yapılarda uygulanmasını imkânsız kılmaktadır (Bullen, 2004).

- Uyarlanabilir yeniden kullanım sonrası, mevcut yapının yaşam süresi beklenenden düşük olabilir, malzemelerin yaşam döngüsü beklentilerin altında kalabilir (Bullen, 2004). Bu durumlar uyarlanabilir yeniden kullanılan yapının bakım maliyetlerini doğrudan artıracak ve yeni inşa edilen binaların maliyetinin üstüne çıkaracaktır. Yani yapısal ve çevresel performans açısından uyarlanmış yapılar, yeni yapıların düzeyine ulaşma noktasında risk taşımaktadırlar.
- Uyarlanabilir yeniden kullanımın önündeki en büyük engellerden birisi, mevcut yapının araziye verimsiz olarak kullanıyor olmasıdır. Bu yapının yeni işleve göre belirli özellikleri taşıyor olması gerekmektedir. Aksi halde yeni inşa edilecek yapının arsayı daha verimli kullanması söz konusu olabilmektedir (Bullen, 2004).

2.2.2.2. Toplumsal ve Sosyal Açıdan Dezavantajlar

- Uyarlanabilir yeniden kullanım, yeni yapıların tasarım ve inşasının bir yaratım olarak kabul edilmesinin karşısında daha az yaratıcı olarak görülebilir ve daha az takdir toplayabilir (Bullen, 2004).
- Gerekli değerlendirme ve analizler yapılmış olsa da, uyarlanabilir yeniden kullanım sırasında veya sonraki süreçte ortaya çıkabilme ihtimali olan kira getirisi sorunları, yapısal problemler, yapı ile işlevin uyuşmaması ve malzemelerin dayanımı noktasında ortaya çıkabilecek sorunlar kullanıcılarda kuşku uyandırmaktadır (Bullen ve Love, 2011).
- Bazı durumlarda topluluğu oluşturan kesimler arasında uyarlanabilir yeniden kullanımın istenmediği durumların ortaya çıktığı görülebilmektedir. Bu durum zaman zaman çeşitli gösterilere ve protestolara sahne olmuş, toplum içerisinde huzursuzluk ortamı açığa çıkarmıştır.

2.2.2.3. Yasal Açıdan Dezavantajlar

- Uyarlanabilir yeniden kullanım, mevcut bir yapının ana işlevinden farklı bir amaca hizmet etmesini gerektirdiğinden, herhangi bir yapının bu kapsamda değerlendirilmesi noktasında imar ve ilgili düzenleyici hususların dikkate alınması gerekmektedir. Bir yapının çeşitli yasal işlemlerden geçmeden farklı bir işleve dönüştürülmesi mümkün olabilir ya da olmayabilir. Bu özellikle yerel yönetimlerin inisiyatifine kalmış bir durum olmakla birlikte, uygulama yapılmadan önce detaylı bir şekilde araştırılmalıdır (Shortall, 2016'dan Aktaran Elrod ve Fortenberry, 2017).

- Uyarlanabilir yeniden kullanımın çeşitli imar kuralları tarafından engellenmesi noktasında, imar yönetmeliklerinde çeşitli revizyonlar gerekebilir (URL-1). Bu noktada yerel yönetimlerle işbirliği içerisinde olmak önemlidir.
- Yasal mevzuatlar, değişen koşullara yanıt verme noktasında oldukça yavaştır. İmar ve inşaat yönetmelikleri günümüze kadar olan süreçteki ihtiyaç ve problemlere çözüm bulurken, geleceğe yönelik uygulamalar noktasında yetersiz kalmaktadır (Kincaid, 2002). Bu noktada yerel yönetimlerle işbirliğine gidilmemesi sonucu ortaya çıkan uzun süreli prosedürler süreci yavaşlatmakta ve finansal fizibiliteyi tehlikeye atmaktadır (Remoy ve Voordt, 2014).

Bakıldığında, uyarlanabilir yeniden kullanım birçok avantajının yanı sıra bazı dezavantajları da beraberinde getirmektedir. Ancak bu dezavantajların birçoğunun aşılabilecek durumda olduğu göz önünde bulundurulduğunda, uyarlanabilir yeniden kullanımın avantajlarının, yeni bina inşa etmenin fırsatları karşısında daha ağır bastığını söylemek mümkündür (Bullen, 2004). Gerekli fizibilite çalışmalarının yapılması koşuluyla, günümüzdeki artan çevresel sorunlar ve artan inşaat maliyetleri sonucunda sürdürülebilir kalkınmanın da desteklenmesi uyarlanabilir yeniden kullanımın ön plana çıkmasında büyük rol oynamaktadır.

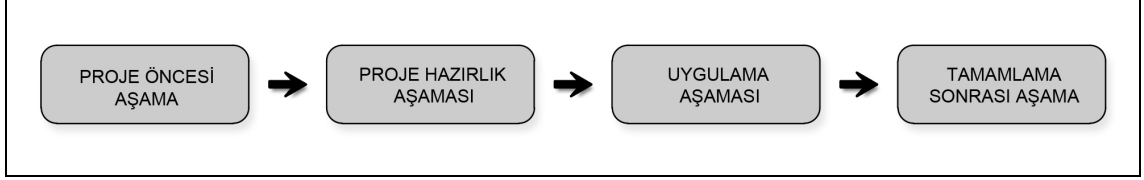
2.3. Uyarlanabilir Yeniden Kullanım Süreci

Uyarlanabilir yeniden kullanım, ilk andan son ana kadar farklı disiplinlerin bir arada çalışmasını gerekli kılan ve bilimsel yöntemlere dayandırılması gereken bir süreç olarak karşımıza çıkmaktadır. Uyarlanabilir yeniden kullanım uygulamaları incelendiğinde temel sorunun, gerekli analizler yapılmadan yeni işlevin belirlenmesi ve bu doğrultuda müdahalelerin yapılması olduğu görülmektedir. Bu sebeple uyarlanabilir yeniden kullanım uygulamalarında izlenecek olan stratejinin bilimsel yöntemlere dayandırılması, projenin ekonomik, çevresel ve sosyal açıdan sürdürülebilirliğinin sağlanması noktasında önem taşımaktadır (Mısırlısoy ve Günçe, 2016).

Uyarlanabilir yeniden kullanım süreci üzerinde yapılan çalışmalar incelendiğinde;

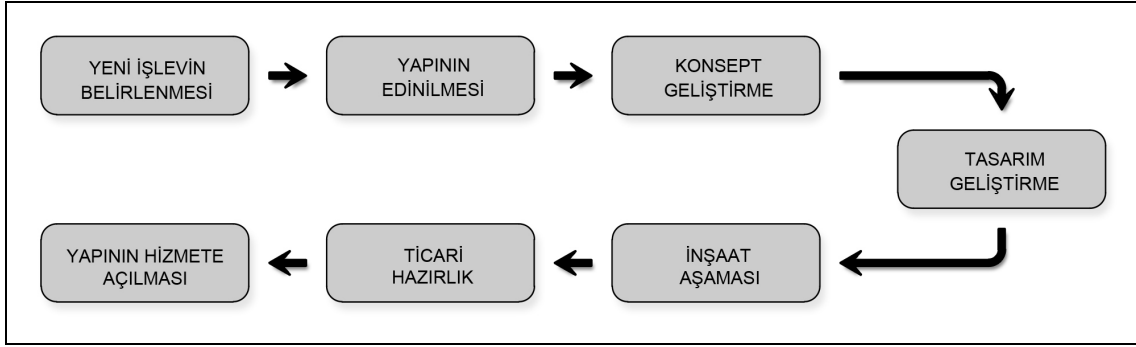
Arfa vd.'nin (2022), kültür varlıkları üzerine yaptıkları çalışmalar sonucunda binaların uyarlanabilir yeniden kullanım sürecine dair bir model geliştirdikleri görülmektedir. Proje öncesi aşama, hazırlık aşaması, uygulama aşaması ve tamamlama

sonrası aşama olmak üzere dört (4) ana başlıkta incelenen bu süreç (Şekil 2.2), özellikle miras binalarının uyarlanabilir yeniden kullanım sürecine dair genel bir fikir vermesi açısından önem taşımaktadır.



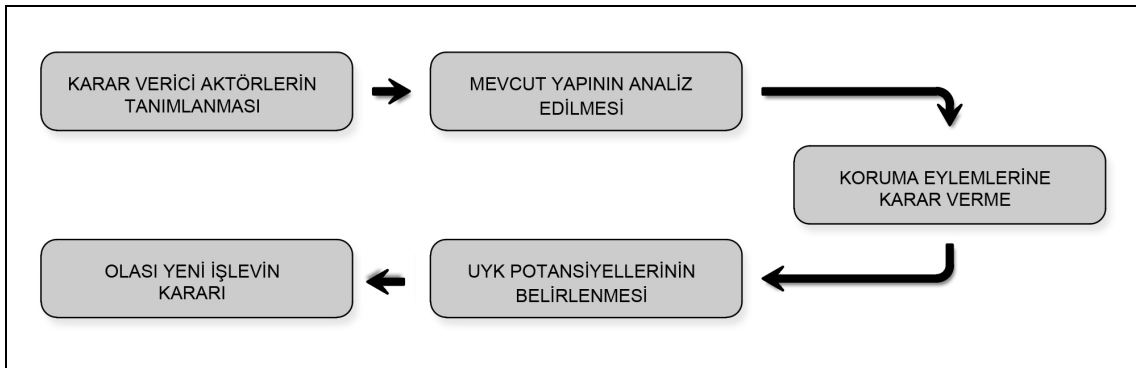
Şekil 2.2. Arfa (2022)'ya Göre Uyarlanabilir Yeniden Kullanım Süreci
(Arfa, 2022'den Yararlanılarak Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

Aynı şekilde, ABD'nin Louisiana eyaleti merkezli “Willis-Knighton Health System” adlı sağlık kuruluşu, uyarlanabilir yeniden kullanımın belirli bir süreç dahilinde ele alınması gerektiğinin üzerinde durmuş ve sağlık yapıları özelinde hayata geçirmiş oldukları on beş (15) uyarlanabilir yeniden kullanım projesinden edindikleri deneyimler ışığında uyarlanabilir yeniden kullanıma dair bir süreç geliştirmişlerdir (Elrod ve Fortenberry, 2017). Bu süreç, yeni işlevin belirlenmesi, yapının edinilmesi, konsept geliştirme, tasarım geliştirme, inşaat aşaması, ticari hazırlık ve yapının hizmete açılması aşamalarını içermektedir (Şekil 2.3). Uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında ele alınacak yapının, yeni işlevinin belirlenmesinden hizmete açılmasına kadar ki süreç ele alındığında, ikinci aşama olan “Yapının Edinilmesi” en önemli aşamalardan birisi olarak karşımıza çıkmakta ve yapının uyarlanabilir kullanım kapsamında ele alınıp alınmayacağı genellikle bu aşamada belirlenebilmektedir. Bu aşamada Willis-Knighton Health System tarafından uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında ele alınacak yapının değerlendirilmesi için ek olarak “Uyarlanabilir Yeniden Kullanım Değerlendirme Çerçevesi” olarak adlandırılan ve piyasa değerlendirmesi, ön analiz, fizibilite çalışması ile mülk edinimi başlıklarından oluşan dört (4) aşamalı bir süreç daha tasarlanmıştır. Willis-Knighton Health System tarafından ortaya atılan “Uyarlanabilir Yeniden Kullanım Değerlendirme Çerçevesi” (Elrod ve Fortenberry, 2017), uyarlanabilir yeniden kullanım adaylarının değerlendirilmesi noktasında genel bir bakış açısı sağlamaktadır. Aynı zamanda ilerleyen süreçte ortaya çıkabilecek problemlerin çok daha önceden tespit edilmesini mümkün kılması açısından güzel bir örnek teşkil ettiği söylenebilmektedir.



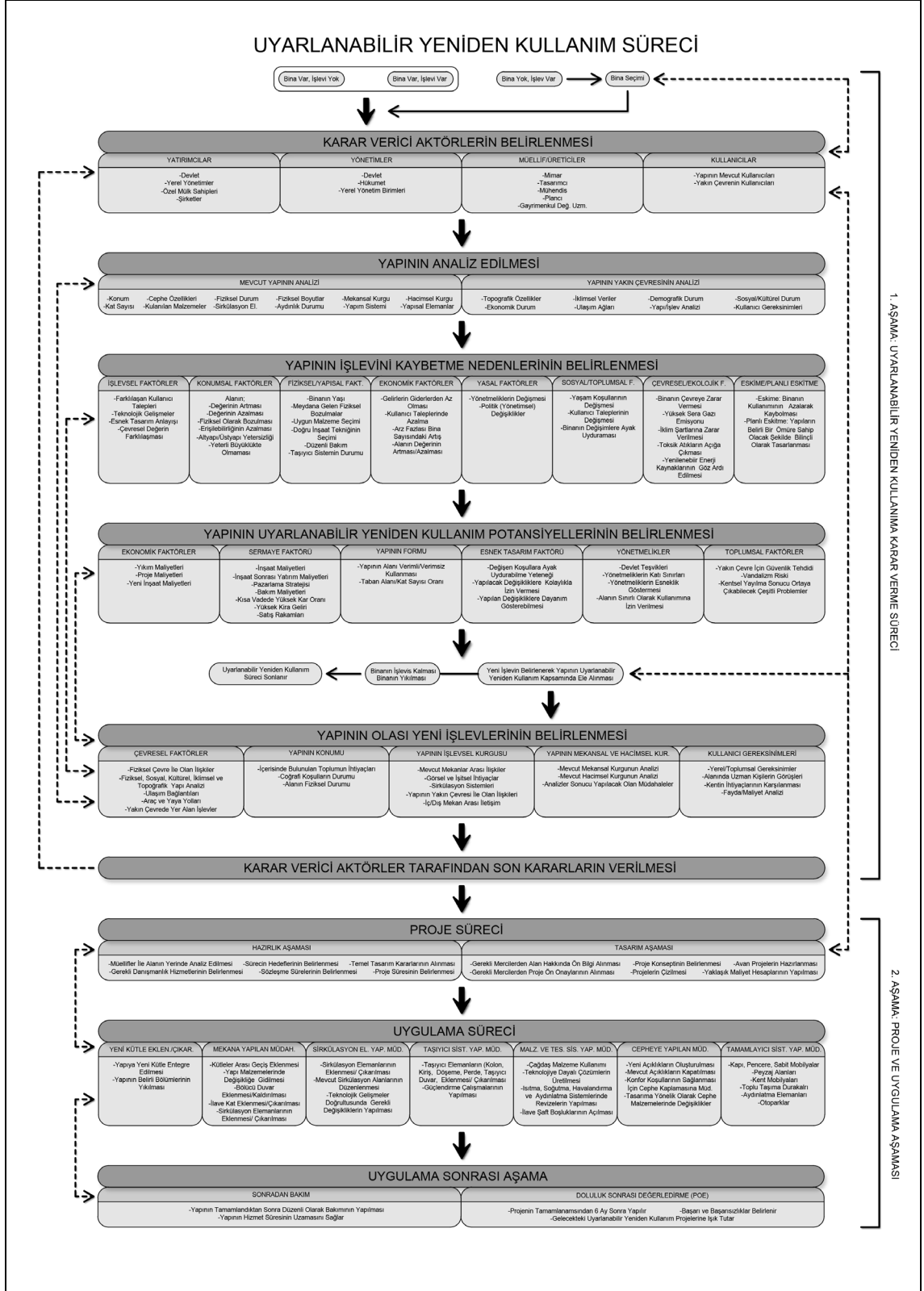
Şekil 2.3. Willis-Knighton Health System Tarafından Belirlenen UYK Süreci
(Elrod ve Fortenberry, 2017’den Yararlanılarak Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

Mısırlısoy ve Günçe (2016) ise miras yapılarının uyarlanabilir yeniden kullanımına karar verme süreci üzerine bir model geliştirmiş ve bu modeli karar verici aktörlerin tanımlanması, mevcut yapının analiz edilmesi, koruma eylemlerine karar verilmesi, uyarlanabilir yeniden kullanım potansiyellerini belirlenmesi ve olası yeni işlevin seçilmesi olmak üzere beş (5) adımda ifade etmişlerdir (Şekil 2.4). Tarihi yapıların uyarlanabilir yeniden kullanımını etkileyen faktörlerin tespit edilmesi ve yeniden kullanım için en doğru işleve karar verilmesi noktasında bir model önerilmesinin amaçlandığı çalışma, karar vericilerin en uygun stratejiyi geliştirmesine yardımcı olması açısından önem taşımaktadır.



Şekil 2.4. Mısırlısoy ve Günçe (2016)’ye göre UYK Süreci
(Mısırlısoy ve Günçe, 2016’dan Yararlanılarak Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

Yapılan literatür taramalarına bakıldığında, uyarlanabilir yeniden kullanım sürecinin kesin çizgilerle belirlenemediği ve farklı şekillerde yorumlandığı tespit edilmiştir. Bu çalışma kapsamında, uyarlanabilir yeniden kullanım sürecine dair “uyarlanabilir yeniden kullanıma karar verme süreci” ve “uygulama süreci” olmak üzere iki (2) aşamadan oluşan bir model ortaya koyulmuş (Şekil 2.5, Ek-2 ve Tablo 2.1), uyarlanabilir yeniden kullanım süreci belirli bir strateji dâhilinde ele alınmıştır.



Şekil 2.5. Uyarlanabilir Yeniden Kullanım Süreci (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur) (Ek-2)

Tablo 2.1. Uyarlanabilir Yeniden Kullanım Süreci Üzerine Araştırma Çalışmaları (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)	
Karar Verici Aktörlerin Belirlenmesi	(Mısırlısoy ve Günçe, 2016).
Yapının Analiz Edilmesi	(Mısırlısoy ve Günçe, 2016).
Yapının İşlevini Kaybetme Nedenlerinin Belirlenmesi	(Pourebrahimi vd., 2020; Grover ve Grover, 2015; Wilkinson vd., 2014; Giresun ve Tönük, 2018; Douglas, 2006; Kocabıyık, 2014; Schatzman, 2013).
Yapının Uyarlanabilir Yeniden Kullanım Potansiyellerinin Belirlenmesi	(Shen ve Langston, 2010; Bullen ve Love, 2011; Caves, 2005; Bullen, 2004; Giresun, 2017; Zaitzevsky ve Bunnell, 1979).
Yapının Olası Yeni İşlevlerinin Belirlenmesi	(Kılıç, 2015; Apaydın, 2019; Kocabıyık, 2014; Selçuk, 2006).
Proje Süreci	(Elrod ve Fortenberry, 2017; Arfa vd., 2022).
Uygulama Süreci	(Apaydın, 2019; Ahmed, 2018; Kocabıyık, 2014; Selçuk, 2006).
Uygulama Sonrası Aşama	(Arfa vd., 2022)

Ortaya koyulan uyarlanabilir yeniden kullanım sürecine dair model incelendiğinde;

İlk aşama olan uyarlanabilir yeniden kullanıma karar verme süreci; karar verici aktörlerin belirlenmesi, yapının analiz edilmesi, yapının işlevini kaybetme nedenlerinin belirlenmesi, yapının uyarlanabilir yeniden kullanım potansiyellerinin belirlenmesi ve yapının olası yeni işlevlerinin belirlenmesi aşamalarından oluşan, birçok faktörün belirleyici etken olduğu ve başarılı bir sonuç elde etmek için bu faktörlerin dikkatli bir şekilde analiz edilmesi gerektiği bir aşama olarak karşımıza çıkmaktadır. İkinci aşama olan proje ve uygulama aşaması ise proje süreci, uygulama süreci ve uygulama sonrası aşamadan oluşmakta olup ortaya koyulan uyarlanabilir yeniden kullanım sürecine dair modelin son bölümünü ifade etmektedir.

2.3.1. Karar Verici Aktörlerin Belirlenmesi

Karar verici aktörler, uyarlanabilir yeniden kullanım kararı üzerinde etkisi olan ve karar verme sürecine katkıda bulunan paydaşlar olarak tanımlanabilmektedir. Bu aktörler Mısırlıoğlu ve Günçe (2016) tarafından, yatırımcılar, yönetimler, müellif/üreticiler ve kullanıcılar olmak üzere dört (4) ana başlıkta aşağıdaki gibi ifade edilmektedir;

- Yatırımcılar, devlet, yerel yönetimler, özel mülk sahibi ve şirketler olabilmektedir.
- Yönetimler, devlet veya hükümet gibi merkezi yönetimlerin yanı sıra yönetmelikleri ve projeleri denetleyen yerel yönetim (belediye) birimleri de olabilmektedir.

- Müellif/Üreticiler, uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında gerekli analizleri gerçekleştirerek projelendirme ve uygulama sürecinde etkin bir şekilde yer alan, mimar, tasarımcı, mühendis ve gayrimenkul değerlendirme uzmanları gibi paydaşları içermektedir. Genellikle karar verme sürecinin ardından projeye dahil edilen paydaşların görüş ve fikirleri büyük önem taşımaktadır. Bu sebeple karar verme sürecinde söz hakkına sahip olmaları gerekmektedir.
- Kullanıcılar ise yapının mevcut kullanıcıları ve yakın çevrenin kullanıcıları olarak ikiye ayrılmaktadır. Mevcut kullanıcılar yapının orijinal işlevini deneyimleyen kişilerden oluşurken, bağlamsal kullanıcılar ise yakın çevrenin aktif kullanıcıları olup mevcut yapının olası kullanıcılarıdır. Bu noktada kullanıcıların yapının gelecekteki kullanımına dair fikir ve görüşlerinin alınması önem taşımaktadır.

Uyarlanabilir yeniden kullanım projelerine bakıldığında, ana karar verici aktörün genellikle yatırımcılar olduğu tespit edilmiştir. Bazı durumlarda ise düzenleyicilerde ana karar verici aktör olabilirken, kullanıcıların bu konudaki fikirlerinin ise genellikle göz ardı edildiği görülmektedir (Mısırlısoy ve Günçe, 2016).

2.3.2. Yapının Analiz Edilmesi

Uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında ele alınan yapıya en uygun kullanımın bulunabilmesi için yeniden kullanıma karar verilmeden önce, mevcut yapının fiziksel özellikleri ve bu yapının içerisinde bulunduğu konum ile yakın çevresinin derinlemesine analiz edilmesi gerekmektedir (Mısırlısoy ve Günçe, 2016).

Bu noktada, yapının fiziksel özellikleri analiz edilirken ilk olarak binanın sağlamlığı ve kullanılan yapı elemanlarının nitelik ve durumlarının tespit edilmesi amaçlanmaktadır. Aynı zamanda yapının ilk kullanım amacı, yapının kullanım geçmişi ve daha önce yapılan tadilat uygulamaları araştırılmalı, yapının boyutları, yapıım sistemi, kullanılan malzemeler ve özellikleri, cephe özellikleri, kat sayısı, sirkülasyon elemanları, aydınlık durumu, mekânsal ve hacimsel kurgusu detaylı bir şekilde ele alınmalıdır.

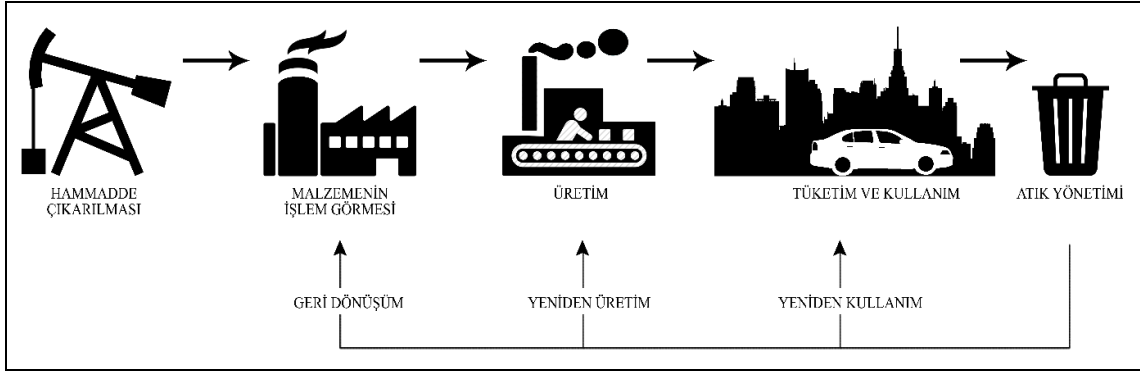
Yapının fiziksel özelliklerinin analizinin ardından, mevcut yapı çevresinden bağımsız bir şekilde değerlendirilmemeli, yapının yakın çevresi ve kent bütünündeki konumu detaylı bir şekilde incelenmelidir. Bu doğrultuda, yapının içerisinde bulunduğu yakın çevrenin, yükseklik ve eğim gibi topografik özellikleri ile iklimsel verileri gözden

geçirilmelidir. Çünkü elde edilen veriler tasarım faktörleri üzerinde etken olabilmektedir. Yakın çevrenin demografik durumu (nüfus yoğunluğu, gelir düzeyi, yaş aralığı, etnik köken vb.), toplumsal durumu (toplum yapısı, yaşam tarzı vb.) ve ekonomik verileri de (halkın gelir düzeyi, ticari faaliyetler, taşınmaz fiyatları vb.) yapının tasarımı üzerinde etkisini gösteren faktörler olarak karşımıza çıkmaktadır. Aynı şekilde bölgede yer alan diğer yapıların işlevleri, kültürel yapıların varlığı, yeşil alan durumu ve bölgenin gereksinimleri de yakın çevrenin analizinde dikkat edilmesi gereken diğer başlıklar olarak değerlendirilmektedir. Yapının kent bütünündeki konumuna dair incelemelerde ise bölgeye dair ileriye dönük yapılan planlama çalışmaları, mevcut altyapı varlığı, ulaşım ve trafik durumu ile birlikte farklı ulaşım seçeneklerine bakılmalı ve yapılacak olan düzenlemelerde bu faktörler dikkate alınmalıdır.

2.3.3. Yapının İşlevini Kaybetme Nedenlerinin Belirlenmesi

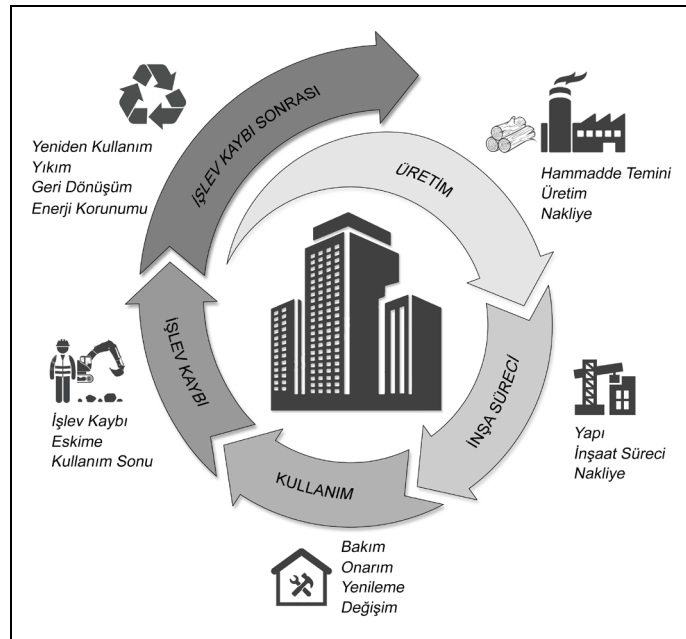
İşlevini yitirmiş bir yapının uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında ele alınmasında, işlevini yitime nedenlerinin belirlenmesi önem taşımaktadır. Bu sebeplerin belirlenerek verilecek olan yeni işlevin seçimi esnasında göz önünde bulundurulması ve bu doğrultuda gerekli önlemlerin alınması gerekmektedir.

Tüm canlıların olduğu gibi, yapılarında belirli bir yaşam döngüleri vardır. Çevremizdeki yapıların birçoğu, inşa edilir, çevresine uyum sağlar ve bir süre boyunca kullanılır. Ancak günü geldiğinde bu yapıların işlevini kaybederek kullanılamayacak hale gelmesi ise kaçınılmazdır. Yapıların bu yaşam döngüsü ne kadar erken tamamlanırsa başta fiziksel olmak üzere, sosyal ve çevresel problemlerin ortaya çıktığı görülmektedir (Giresun ve Tönük, 2018). Bazı yapıların ise inşa edildikten sonra hiç kullanılmadan işlevsiz kaldıkları görülmektedir. Yapıların eskimesi, işlevini kaybetmesi ve hatta yıkılması, başta strüktürel durumun özelliklerini kaybetmesi olmak üzere, ana işleve uygun kullanılmaması gibi birçok faktöre bağlıdır. Sebebi ne olursa olsun işlevini yerine getiremeyen yapıların kullanılmadığı ve atıl bir şekilde kaldığı görülmektedir. Bu sebeple, günümüzde yapıların uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında değerlendirilmeleri, başta ekonomik ve çevresel yönden olmak üzere birçok açıdan üzerinde durulması gereken önemli bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır.



Şekil 2.6. Nesnelerin Yaşam Döngüsü
(Giresun ve Tönük, 2018'den Yararlanılarak Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

Yaşam döngüsü kavramı, Paulsen (2001), tarafından “Beşikten mezara kadar geçen süre” olarak değerlendirilmektedir. Bu süreç, bir ürün veya nesne için üretildiği andan, atık olarak doğaya döndüğü ana kadar olan aralığı ifade etmekte olup, kullanım, eskime ve işlevini kaybetme dönemlerini de kapsamaktadır. Yaşam döngüsünün ilk evrelerinde yer alan üretim süreci, ürün için gerekli olan hammaddenin çıkarılması ile üretime kadar olan süreci ifade etmektedir. Devamında üretilen ürünün kullanılması ve buna bağlı olarak eskime ile işlev kaybetme sürecinin başlaması kaçınılmaz bir hal almakta olup, bu noktada çeşitli dönüşüm seçenekleri karşımıza çıkmaktadır. Bu seçeneklerden herhangi birinin uygulanmaması sonucu yıkım ve atık yönetimi sürecine geçilmesi olasıdır (Şekil 2.6) (Giresun ve Tönük, 2018). Yapılar içinde benzer şekilde işleyen bu süreç aşağıdaki şemadaki gibi kısaca ifade edilebilmektedir (Şekil 2.7).



Şekil 2.7. Binaların Yaşam Döngüsü
(URL-4'den Yararlanılarak Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

Bir binanın yaşam döngüsü, eskime durumuyla yakın bir ilişki içerisindedir ve binanın yaşam süresine doğrudan etki etmektedir (Wilkinson vd., 2014). Binalar yaşam süreleri boyunca, ekonomik, sosyal, politik ve teknolojik değişimler ile kullanıcıların istekleri ve ihtiyaçları doğrultusunda çeşitli değişimlere uğramaktadırlar. Bu değişimler sonucunda binaların işlevlerini yerine getirme kabiliyetlerinde azalmalar olabileceği gibi daha fiziksel ömürlerini tamamlamadan eskimelerine, işlevlerini kaybetmelerine ve hatta yıkılmalarına neden olabilmektedir. Binalarda görülen bu performans düşüklüğü en genel anlamıyla “eskime” olarak ifade edilmekte ve bir ürün veya binanın değer, fayda ve kullanışlılığının azalması olarak tanımlanmaktadır (Pourebrahimi vd., 2020). Eskime terimi, yapılı çevre olan binalar için 1910’lu yıllarda Amerika’da, mevcut binaların yıkılarak yerlerine yeni binaların inşa edilmesinin gerekçesini tanımlamak için kullanılmıştır. 1960 yılına gelindiğinde ise kentsel çevredeki değişim ve gelişimin takip edilebilmesi adına dünya çapında kabul görmüş bir kavrama dönüştüğü görülmektedir (Abramson, 2012’den Aktaran Pourebrahimi vd., 2020).

Binalarda görülen farklı eskime türlerinin, binaların faydalı ömürleri üzerinde olumsuz etki göstererek hizmet sürelerini oldukça kısalttığı görülmektedir. Binalar üzerinde bu denli etkiye sahip olan eskime türlerinin ve binaların eskimesine etki eden faktörlerin belirlenerek, mevcut binaların hizmet süresinin uzatılması, sürdürülebilirliğe katkıda bulunulması büyük önem arz etmektedir. Yapılan literatür taramaları sonucunda, binalarda eskime türlerine dair yaygın olarak kabul gören bir sınıflandırma olmadığı tespit edilmiş olup, Pourebrahimi, Eghbali ve Roders (2020)’ın yaptıkları çalışmalar doğrultusunda, binalardaki eskime türlerini kavramsal ve nedensel yönlerine göre, ekonomik, işlevsel, konumsal, fiziksel, yasal, sosyal, teknolojik, estetik, çevresel ve görev süresinin eskimesi olmak üzere on (10) ana başlıkta incelediği görülmektedir.

Yapıların eskimleri ve sonrasında işlevlerini kaybetmeleri ise, başta zamanla işlevsel olarak ihtiyaçları karşılamaması ve yapının strüktür, malzeme özelliklerinin görevlerini yerine getirecek düzeyde olmamasından kaynaklanmakta olup, çeşitli birçok faktöre bağlıdır. Yapılan literatür taramalarında bu faktörler kesin çizgilerle sınırlandırılmadığı tespit edilmiş olup, Giresun ve Tönük (2018) tarafından yapısal, ekonomik, çevresel ve yasal faktörler olarak sınıflandırılmıştır.

Yaşanan teknolojik gelişmeler, yönetmelik ve mevzuatlardaki değişimler, kullanıcıların ihtiyaç ve isteklerindeki değişiklikler, binaların yapısal ve fiziksel durumu

gibi birçok faktör yapıların eskimesi ve sonrasında işlevlerini kaybetmesi üzerinde büyük etki göstermektedirler. Bahsedilen bu değişimlerin oldukça hızlı gerçekleştiği günümüzde, yapıların eskimesine ve işlevlerini kaybetmelerine neden olan faktörlerin belirlenmesi, binaların fiziksel, yapısal sosyal, ekonomik ve çevresel potansiyellerini üst düzeye çıkarmak ve sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşmak adına büyük önem arz etmektedir. Bu nokta yapılan literatür taramaları sonucunda, binaların işlevini kaybetmesi üzerinde etkisi olan faktörleri, işlevsel, konumsal, fiziksel/yapısal, ekonomik, yasal, sosyal/toplumsal, çevresel/ekolojik faktörler ve planlı eskitme olmak üzere 8 ana başlıkta incelemek doğru olacaktır.

2.3.3.1. İşlevsel Faktörler

Yapıların işlevlerini kaybederek kullanılamayacak hale gelmesi birçok faktöre bağlı olmakla birlikte başta binanın orijinal olarak tasarlandığı işlevi ve kullanıcı gereksinimlerini artık yerine getiremeyecek hale gelmesinden dolayı kaynaklanmaktadır. Özellikle teknolojik gelişmeler ve buna bağlı olarak farklılaşan kullanıcı talepleri ile yapıların ilk tasarımında esnek tasarım anlayışının dikkate alınmaması sonucu binaların zamanla işlevsel olarak gereksinimleri karşılayamaması kaçınılmaz bir hal almaktadır (Pourebrahimi vd., 2020). Aynı zamanda binanın içerisinde bulunduğu konumun çevresel anlamda mevcut işleve kullanım açısından bir bakım sorunlar oluşturması ve sahip olduğu çevresel değerın farklılaşması da işlevi etkileyen faktörler arasında yer almaktadır.

2.3.3.2. Konumsal Faktörler

Binaların içerisinde bulunduğu konumun/alanın değerinin düşmesi dolaylı olarak mevcut binanın değerinde de büyük ölçüde düşüşe neden olacak ve binanın işlevsiz kalması üzerinde büyük etki gösterecektir (Pourebrahimi ve diğerleri, 2020). Binaların içerisinde bulunduğu alanların değerindeki düşüşün başlıca sebepleri ise alanın fiziksel olarak bozulması, alt ve üst yapıdaki yetersizliklerin ortaya çıkardığı sorunlar, yerel halkın yaşayış biçimindeki farklılıklar, alanın erişilebilirliğinde meydana gelen azalmalar ve buna bağlı olarak kullanıcılar tarafından alanın ilgi görmemesi olarak gösterilebilmektedir (Grover ve Grover, 2015).

Binaların içerisinde bulunduğu konumun/alanın değerinin düşmesinin yanında bu alanların potansiyelinin artması sonucu da mevcut yapının kullanılmayarak yıkıldığı

durumlar karşımıza çıkabilmektedir. Mevcut binanın değeri, yerine yapılacak olan farklı bir yapının değeri ve potansiyeli karşısında yetersiz kalacak olursa, kullanılmayarak yıkılması kaçınılmaz bir hal almaktadır (Wilkinson vd., 2014).

Aynı şekilde binanın yeni gereksinimleri doğrultusunda mekânsal genişleme ihtiyacının karşılayamaması da binanın içerisinde bulunduğu alanın sınırlı olmasından dolayı kaynaklanabilmektedir. Bu durum, binanın işlevi kaybetmesi üzerinde konum faktörünün etkisi olduğunu göstermektedir.

2.3.3.3. Fiziksel/Yapısal Faktörler

Binaların kullanılabilmesi için gerekli olan fiziksel ve yapısal özelliklerin yeterli olmaması, bu yapıların eskimesi ve sonrasında işlevlerini kaybetmesi üzerinde büyük etkiye sahiptir. Binaların ilerleyen yaşı ve kullanımları sonucunda fiziksel özelliklerinde meydana gelen bozulmalar sonucu, binaların değerinde büyük oranda düşüş gerçekleşmektedir (Pourebrahimi ve diğerleri, 2020). Zamanla yapıların fiziksel özelliklerinde meydana gelen bozulmalar, ilk tasarım esnasında uygun malzeme ve bileşenlerin seçilmesi, uygun inşaat yöntemlerinin kullanılması ve binanın kullanımı esnasında düzenli bakım ile bir dereceye kadar kontrol edilebilmektedir.

Binaların fiziksel özelliklerinin yanı sıra strüktürel sistem ve yapısal özellikleri de kullanımı oldukça etkilemektedir. Bir binanın yapısal ömrü, ilk inşa sırasındaki malzeme ve teknik kalitesi ile bağlantılı olmakla birlikte, düzenli bakım ile uzatılabilmektedir. Ancak bu bakım ilk inşa sırasındaki teknik kaliteyi etkilememekte, sadece eskimeyi geciktirmektedir (Wilkinson vd., 2014). Bir binanın barınma ihtiyacını karşılayamayacak duruma gelerek yapısal ömrünü doldurması, yapının kullanılmayacağı anlamına gelmekte olup, ancak ağır ve büyük maliyetler içeren dönüşümler sonucu yapının yeniden kullanılabilir hale gelmesi mümkün olabilmektedir.

2.3.3.4. Ekonomik Faktörler

Bir yapının ekonomik anlamda aktif olarak kullanılması için, yapıdan elde edilen gelirlerin, yapının bakım masraflarından daha fazla olması ve kazanç sağlaması gerekmektedir. Aynı şekilde bu yapının ekonomik ömrü, gelecek dönemlerdeki getirisi ile bugün ki değeri, bugünkü maliyet ve gelecekteki değerinden daha fazla olduğu sürece devam eder. Yapının bakımı için harcanan miktar, gelecekte getireceği miktarı

geçmeye başladığında ve harcama ile fayda arasındaki dengenin bozulmaya başlaması, yapının ekonomik ömrünü tamamladığının bir göstergesidir (Giresun, 2017). Bu durumun başlıca nedenleri olarak, kullanıcıların taleplerindeki değişiklikler doğrultusunda bina türüne ve binanın vermiş olduğu hizmete olan yönelimin azalması, arz fazlası bina sayısındaki artış ve binanın bulunduğu arazi değerinin artması gösterilebilmektedir (Douglas, 2006). Bir binanın getirisi, piyasada ki kalite ve rekabetle bağlantılı olup, ekonomi ve finans gibi çevresel faktörlerin bir yapının ekonomik ömrü üzerinde büyük etkiye sahip olduğu anlaşılmaktadır.

2.3.3.5. Yasal Faktörler

Yapıların kullanımı üstünde etki gösteren faktörlerden biri de yasal faktörlerdir. Özellikle, farklılaşan yaşam standartları sonucunda ortaya çıkan yeni gereksinimler doğrultusunda yönetmelik ve mevzuatlarda meydana gelen değişimler sonucunda mevcut binaların gereksinimleri tam anlamıyla karşılayamadığı ve zaman içerisinde işlevsiz kaldığı görülmektedir. Politik değişim ve gelişmeler sonucunda yapıların işlevini yitirerek atıl durumda kalması da yasal faktörler çerçevesinde değerlendirilebilmektedir. Yasal standartları değişmesi sonucu, yasalar değişmekte ve yerel yönetimler farklı kararlar alabilmektedir (Giresun, 2017). Bu durumlar yapının mevcut konumu ve işlevi üzerinde zorunlu değişikliklere yol açacağı gibi yıkılmasına bile sebep olabilmektedir.

2.3.3.6. Sosyal/Toplumsal Faktörler

Yaşam koşullarının ve gereksinimlerin sürekli olarak değişkenlik gösterdiği günümüzde, toplumsal yapı da her geçen gün farklılaşmaktadır. Bu farklılaşmaya bağlı olarak işlevler değişmekte ancak bu işleve hizmet eden yapılar mevcut halini korumaktadır. Bir yapı, mekânsal kurgu, malzeme, renk ve teknik olarak tasarlandığı dönemin toplumsal, sosyal ve kültürel gereksinimleri ile o dönemin beğeni algısına hizmet edecek şekilde inşa edilmiş olup, değişen gereksinimlere hizmet edememesi sonucunda ise işlevini yitirmesi ve kullanılamaması kaçınılmaz bir gerçektir (Kocabıyık, 2014). Özgün işlevini yitiren yapıların uyarlanabilir yeniden kullanımı bu noktada büyük önem taşımaktadır.

2.3.3.7. Çevresel/Ekolojik Faktörler

Binaların fiziksel olarak işlevini devam ettirip çevresel ve ekolojik anlamda etrafına zarar vermeye başlaması da binaların işlevini yitirmiş olduğunun bir göstergesi olarak kabul edilebilmektedir. Binaların işlevleri nedeniyle yüksek sera gazı emisyonuna sahip olması, iklim şartlarına zarar vermesi, yüksek miktarda toksik atık açığa çıkarmaları ve yenilenebilir enerji kaynaklarının ihmal edilmesi, çevresel ve ekolojik açıdan binaların işlevini yitirdiğini göstermektedir (Pourebrahimi vd., 2020).

Yapıların eskimesi veya işlevini kaybetmesi üzerinde etkisi olan çevresel ve ekolojik faktörler, çevre koşulları gibi fiziksel etkenlerin yanı sıra, sosyal, yasal ve ekonomi gibi çeşitli faktörlerle birlikte ele alınabilmektedir (Wilkinson vd., 2014). Yapı ve çevre arasındaki ilişki göz önünde bulundurulduğunda, çevre koşullarının değişiklik göstermesi kadar sosyal etkenlerde yapının kullanımını doğrudan etkilemektedir. Kent dinamiklerinin farklılaşması ve değişen yerel yönetimlerin bakış açıları da çevresel faktörler adı altında değerlendirilebilmektedir (Giresun ve Tönük, 2018).

2.3.3.8. Eskime/Planlı Eskitme

Eskime, Pourebrahimi vd, (2020) tarafından “ bir nesnenin veya yapının kullanımının azalarak kaybolması” olarak tanımlanmaktadır. Eskime ile yapının faydası azalarak hizmet ömürleri büyük ölçüde kısalmaktadır. Eskime terimi ilk olarak 20. yüzyılın başlarında Amerika’da, yeni yapıların inşasına yer açmak için sağlam yapıların yıkılmasına gerekçe olarak ortaya atılmıştır (Abramson, 2009’dan Aktaran Mark Meagher, 2014).

Genel olarak eskime, yapının sık kullanıldığı dönemde ortaya çıkmakta ve kullanımı azaltacak yönde bir etki göstermektedir. Bu noktada eskime, yapıların geleceğe yönelik olarak planlanması açısından önem taşımakta olup, “Bu yapı ile ne yapılmalı? , Bu yapıyı yeniden canlandırmak için hangi adımlar atılmalı?” gibi soruları karşımıza çıkaran bir süreç olarak karşımıza çıkmaktadır (Schatzman, 2013).

Planlı eskitme, yapıların, ürün veya nesnelerin sınırlı bir faydalı ömre sahip olacak şekilde, bilinçli olarak tasarlanması anlamına gelmektedir. Schatzman (2013)’e göre bu kavram ilk kez endüstriyel ürün tasarımcısı Brooks Stevens tarafından 1954’te ortaya atılmış ve “Alıcıya biraz daha yeni ve biraz daha iyi olanı, gerektiği zamandan

biraz daha önce sahip olma arzusunu aşlamak olarak” ifade edilmiştir. Yani bir yapı, ürün veya nesne modası geçtiğinde ya da belirli bir süre sonra kullanıcı ihtiyaçlarını karşılayamaz duruma gelip, işlevsiz kaldığında eskimiş olacaktır (Keeble, 2013). Bu tür eskime, özellikle üreticiler ve yatırımcılar için oldukça büyük potansiyel içermekte olup tüketiciler için tam tersi bir durum söz konusudur (Schatzman, 2013). Konut, AVM, stadyum ve terminal binaları başta olmak üzere birçok yapı, elektronik cihaz, giyim ürünleri ve çevremizde görüp ulaşabileceğimiz birçok nesne planlı eskitme kategorisinde incelenebilmektedir.

Planlı eskitmenin doğurduğu sonuçlara bakıldığında, büyük miktarda atığın açığa çıkması sonucu çevrenin yanı sıra toplum üzerinde de olumsuz etkilerin olduğu gözlemlenebilmektedir. Üreticiler tarafından sürekli olarak yeni yapılar inşa edilmesi veya ürünlerin üretilmesi, mevcut kaynakların tükenmesine ve bu kaynakların daha zararlı ürünler olarak çevreye geri dönmesine neden olmaktadır. Ayrıca tüketicilerin sürekli olarak yeni ürün satın almaya yönlendirilmesi, kullanıcılar için maliyetleri oldukça artırmaktadır (Schatzman, 2013).

Genel anlamda bakıldığında, yapısal ömrünü tamamlamış yapıların işlevlerini yerine getirmesi mümkün değildir. Ancak gerekli analizler doğrultusunda yapılan, yüksek maliyetli güçlendirme çalışmaları sonucunda yapıların yapısal ömrü uzayabilmekte ve işlevlerini yerine getirebilmektedirler. Diğer bir durum ise, teknik durumu iyi olup, toplumsal, ekonomik, çevresel ve yasal sebeplerden dolayı işlevini kaybeden yapıların varlığı da yadsınamaz derecede çoktur. Bu faktörlerin hepsi, kendi başlarına veya bir araya gelerek yapıların eskimesine ve işlevlerini kaybetmelerine neden olabilmektedir. Bunun sonucunda ise ya yapılar terk edilecek ya dönüştürülecek ya da yıkılacaktır (Pourebrahimi, vd, 2020).

Eskimiş ve işlevini kaybetmiş yapılar genellikle yüksek ekonomik değerlere sahip değildirler. Toplum tarafından dışlanırlar ve farklı yeniden kullanım uygulamaları karşısında başarı garantileri yoktur (Schatzman, 2013). Bu noktada ülkemizde ve dünyada eskimiş, işlevini kaybetmiş yapıların sayıları göz önüne alındığında bu yapıların verimli bir şekilde ele alınması için çeşitli stratejilerin geliştirilmesi gerekmektedir. Eskimiş ve işlevini kaybetmiş yapılar zararlı olarak görülsede, uyarlanabilir yeniden kullanım potansiyeli barındırmalarından dolayı dikkate alınmalıdırlar.

2.3.4. Yapının Uyarlanabilir Yeniden Kullanım Potansiyellerinin Belirlenmesi

İşlevini yitirmiş yapılar, uyarlanabilir yeniden kullanım için adeta bir hammadde olarak kabul edilebilmekte, yalnızca ekonomik faktörlerin göz önünde bulundurulması, bu eskimiş yapıların yıkılmasına neden olmaktadır. Shen ve Langston'un (2010) yaptıkları araştırma doğrultusunda, bir yapının uyarlanabilir yeniden kullanım potansiyelinin yapının yaşı ve faydalı ömrünün bir arada düşünülmesi ile tespit edilebileceğini ifade etmektedirler. Ancak bir yapının uyarlanabilir yeniden kullanım sürecine dahil edilip edilemeyeceği konusu, sadece yapının yıkılıp yıkılmayacağına karar vermekle biten bir süreç değildir. Bu süreçte dahil olacak olan farklı disiplinler tarafından çeşitli açılarda değerlendirilmesi gereken birçok faktör bulunmaktadır. Çeşitli kaynaklarda farklı şekillerde ifade edilmiş olsa da bu faktörleri aşağıdaki gibi sınıflandırılabilirler mümkün olmaktadır.

2.3.4.1. Ekonomik Faktörler

Mevcut yapıların, uyarlanabilir yeniden kullanımı veya yıkılıp yerine yenisinin inşa edilmesi kararı, başta inşaat ve yıkım maliyetleri olmak üzere, proje maliyetleri ile inşa sonrası yatırım gelirleri gibi birçok ekonomik faktöre bağlıdır. Ancak bu noktada farklı görüşlerin ortaya atıldığı görülmektedir. Yeniden inşa etme sürecinin katılımcıları tarafından, yeni yapı inşasının çok daha ekonomik olduğu ve uyarlanabilir yeniden kullanım maliyetlerinin ülke ve bölge fark etmeksizin çok daha fazla olduğu iddia edilmektedir. Ancak kişisel çıkarlar doğrultusunda bu görüşlerin ortaya atılma ihtimali karşısında, eski ve işlevini yitirmiş bir yapının yeniden kullanımı sırasında ortaya çıkan tasarruflar doğrultusunda maliyetlerin daha düşük olduğunu ifade edenler de bulunmaktadır (Caves, 2005). Bu doğrultuda Kanada'da yapılan bir çalışma, yapıların uyarlanabilir yeniden kullanımının %10 ila %12 oranında tasarruf sağladığını ortaya çıkarmıştır (Bullen ve Love 2011). Ancak ekonomik maliyetlerin projeden projeye farklılık gösterdiği göz önünde bulundurulduğunda bu kıyaslamaların sadece ekonomik açıdan değil farklı açılardan da değerlendirilmesi gerekliliği doğmaktadır.

2.3.4.2. Sermaye Faktörü

Eskimiş ve işlevini kaybetmiş yapıların uyarlanabilir yeniden kullanım süreci, yapı sahipleri ve yatırımcılar tarafından farklı finansal açılardan da değerlendirilmektedir. Bunlar inşaat maliyetlerinin yanı sıra inşa sonrası yatırım

gelirleri, pazarlama ve bakım maliyetleridir. Bu noktada uyarlanabilir yeniden kullanım projelerinin büyük çoğunluğu, mevcut yapının ekonomik fizibilitesine bağlı durumdadır. Bullen ve Love (2011)'ın ifadesine göre, bu süreçte yatırımcıların, kısa vadede yüksek oranda kar etme isteği daha çok ön plana çıkmaktadır. Bu noktada yatırımcıların yüksek kira gelirleri ve satış rakamlarıyla ilgilendiği ve uyarlanabilir yeniden kullanım kararının bu doğrultuda verildiği görülmektedir.

2.3.4.3. Yapının Formu

Bazı durumlarda yapının mevcut formu ve dolayısıyla araziyi verimsiz olarak kullanması, uyarlanabilir yeniden kullanım açısından değerlendirme dışında kalmasına sebep olabilmektedir (Bullen, 2004). Genel olarak düşük taban oranına sahip ve kat sayısı az olan yapılar karlı olarak kabul edilmemekte ve değerlendirme dışında kalmaktadır. Bu durumlarda mevcut yapının yıkılması ve yerine yapı inşa edilmesi daha karlı bir hal almaktadır. Bu yapılara örnek olarak ise, büyük bir zemin oturumuna sahip ancak çok az kat sayısına sahip olan cezaevleri ile küçük zemin oturumuna sahip az katlı konut yapıları örnek olarak gösterilebilmektedir (URL-3).

2.3.4.4. Esnek Tasarım Faktörü

Günümüzde, mevcut yapıların birçoğu uyarlanabilir yeniden kullanım potansiyeli barındıran iyi birer örnek olarak gösterilemese de, içerideki ve dışarıdaki sürekli değişimlere karşı uyum sağlamak zorunda kalmaktadır. Bu noktada bir bina ne kadar esnek tasarlanırsa değişen koşullara karşı uyum sağlaması o kadar kolay olacak, düzenlemeler daha kolay yapılabilecektir. Bu yapılarda yapının bileşenleri takılıp sökülebilecek ve daha az atıkla sonuçlanacaktır. Yapıları uyarlanabilir yeniden kullanım için tasarlamak aynı zamanda sürdürülebilirlik denklemine katkı sağlamaktır. Yapıların uzun ömürlü olması ise çevresel etkenlere karşı dayanıklı olmasına bağlıdır. Bir yapının uzun ömürlü olması için yapısal dayanıklılık tek şart olmamakla birlikte, farklı gereklilikler ortaya çıkmaktadır. Öncelikle bir yapı mevcut işlevini korurken, üzerinde yapılabilecek düzenlemelere dayanım gösterebilmelidir. Ayrıca yine yapılar büyük işlevlere de uyum sağlama özelliğine sahip olarak esnek bir şekilde tasarlanmalıdır (Bullen, 2004).

2.3.4.5. Yönetmelikler

Dünya geneline bakıldığında, uyarlanabilir yeniden kullanım için devletler ve kurumlar tarafından verilen desteğin yetersiz olduğu görülmektedir. Ülke ve bölgelere göre farklılık gösterse de, teknolojinin bu düzeye geldiği günümüzde uyarlanabilir yeniden kullanım faaliyetlerinin yetersizliği göze çarpmaktadır. Birçok farklı sebebin yanında, yapı yönetmeliklerinde esnekliğin oldukça sınırlı olması, arsaların sınırlı kullanımı ve çeşitli tasarımların özellikle yerel yönetimler tarafından önünün kesilmesi gibi durumlar, yapıların uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında ele alınmasını zorlaştırmaktadır (Bullen ve Love, 2011). Aynı zamanda bir yapının uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında değerlendirilmesi noktasında imar ve ilgili düzenleyici hususların dikkate alınması gerekmektedir. İşlev değişikliği gerçekleşecek olan yapının yasal işlemlere tabi olup olmayacağı özellikle yerel yönetimlerin inisiyatifine kalmış bir durum olmakla birlikte, proje ve uygulama sürecinden önce bu konu detaylı bir şekilde araştırılmalıdır. (Shortall, 2016'dan Aktaran Elrod ve Fortenberry, 2017). Bu noktada sürecin daha verimli ilerleyebilmesi adına yerel yönetimlerle işbirliği içerisinde olmak önem taşımaktadır.

2.3.4.6. Sosyal/Toplumsal Faktörler

Günümüzde yapılar, toplumların etrafında değişim ve gelişim gösterdiği nesneler haline gelmiştir. Bu nedenle yapıların düzenli bakımı ve gerektiğinde uyarlanabilir yeniden kullanım ile söz konusu değişimlere uyumu büyük önem taşımaktadır. Bu yapılar eskimiş ve işlevini yitirmiş bir şekilde toplum içerisinde barınmamalıdır. Çünkü bu yapılar toplum için güvenlik tehdidi oluşturması ve vandalizm tehlikesinin yanı sıra, çevresindeki yapıların değerini maddi ve manevi anlamda düşürmektedirler (Bullen ve Love, 2011). Bu sebeplerden dolayı insanlar sürekli olarak yeni yerleşim yerlerine ihtiyaç duymakta ve bu yerleşim yerlerinin mevcut yerleşimlerden sürekli olarak uzaklaşması sonucu kentsel yayılmanın artması çeşitli olumsuz sonuçlar doğurmaktadır (Zaitzevsky ve Bunnell, 1979'dan Aktaran URL 3). Sınırlı sayıda olan arsaların yeni yerleşimlere açılması ve bu yerleşimler için sürekli olarak yeni altyapı tedariki hem ekonomik hem de çevresel açıdan büyük yükümlülükler getirmektedir (Giresun, 2017).

2.3.5. Yapının Olası Yeni İşlevlerinin Belirlenmesi

Bir yapının uyarlanabilir yeniden kullanımı kapsamında ele alınmasında, yeni işlevin seçilmesi büyük önem taşımaktadır. İşlevini kaybetmiş bir yapının, uyarlanabilir yeniden kullanım sonrası işlevine karar verilmesi sürecinde, yapının bulunduğu konum ve buna bağlı olarak çevresel özellikleri ile içerisinde yer aldığı toplumun ihtiyaçları ve yapının mekânsal düzeninin hangi işlev ya da işlevlere hizmet edebileceği detaylı bir şekilde değerlendirilmesi gereken başlıklar olarak karşımıza çıkmaktadır. Seçilecek olan yeni işlevin yapının mevcut kullanımına yakın veya uyumlu olması, yapılacak olan müdahalelerin minimum seviyeye indirilmesi anlamına gelmektedir (Selçuk, 2006). Bu durum gerek kaynakların korunumu gerekse ekonomik açıdan fayda sağlamaktadır. Bu ifadelerden yola çıkılarak, uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında yeni işlev seçimini etkileyen faktörler, Özel (2006) tarafından yapının mekânsal oluşumu, hacimsel boyutları, işlevsel kurgusu ve konumu olmak üzere dört (4) ana başlıkta ifade edilirken, Kocabıyık (2014) tarafından yapının konumu, işlevsel kurgusu, mekânsal ve hacimsel kurgusu olarak üç (3) ana başlıkta ifade edilmektedir. Selçuk (2006) ise, yapının plan şeması ve mekânsal kurgusu, yapının hacimsel özelliği ve yapının bulunduğu konum olmak üzere üç (3) ana başlıkta incelemelerde bulunmuştur. Tarihi öneme sahip yapılar özelinde yeni işlev belirlenirken göz önünde bulundurulması gereken faktörler ise Kılıç (2015) tarafından tarihi, çevresel, fiziksel ve yasal faktörler olarak belirtilmiş olup bu faktörlerin bir bölümünün tarihi öneme sahip olmayan yapılar içinde geçerli olduğu söylenebilmektedir.

Yapılan literatür taramalarında elde edilen veriler doğrultusunda, işlevini yitirmiş bir yapıya verilecek olan yeni işlevin seçimi üzerinde etkisi olan faktörlerin, çevresel faktörler, yapının konumu, yapının işlevsel kurgusu, yapının mekânsal/hacimsel kurgusu ve kullanıcı gereksinimleri olmak üzere beş (5) ana başlıkta incelenmesi uygun görülmüştür.

Belirlenen bu başlıklar ışığında, işlevini yitirmiş yapıya verilebilecek olan olası işlevler belirlenmeli ve en uygun işlev tespit edilerek gerekli müdahale ve uygulamalar hayata geçirilmelidir. En uygun işlevin tespiti noktasında ise yapılan literatür taramalarında kesin çizgilerle belirlenmiş bir model bulunmamakla birlikte, “AHP” gibi çok ölçütlü karar verme yöntemlerinin yanı sıra örnek çalışmaların incelenmesi ve elde

edilen veriler ışığında önerilen işlevlerin avantaj ve dezavantajları belirlenerek en uygun işlevin seçilmesi mümkün olmaktadır.

2.3.5.1. Çevresel Faktörler

İşlevini yitirmiş bir yapıya verilecek olan yeni işlevin seçiminde, yapının içerisinde bulunduğu fiziksel çevre ile olan ilişkisi göz önünde bulundurulmalıdır. Yapının fiziksel varlığını tek başına ele almak, uyarlanabilir yeniden kullanım potansiyellerinin ortaya çıkmasına engel olacağı gibi, yapının çevresiyle olan adaptasyonunun sağlanması noktasında problemler doğuracaktır. Bu noktada yapının bulunduğu çevrenin fiziksel, sosyal, kültürel, iklimsel ve topografik yapısı analiz edilmeli, bölgedeki mevcut işlevler ve kullanıcı gereksinimleri detaylı bir şekilde araştırılmalıdır. Aynı zamanda yapının kent ile olan ilişkisini şekillendiren çevresel faktörlerden olan, araç yolları, yaya yolları ve önemli yapılar gibi bileşenlerin de yeni işlev seçiminde göz önünde bulundurulması, yapının potansiyellerinin ortaya çıkmasında büyük rol oynamaktadır (Kılıç, 2015).

2.3.5.2. Yapının Konumu

Günümüzde özellikle çeşitli işlevleri bir arada bulunduran yoğun yapılaşmanın olduğu bölgelerde yapı stoku bellidir ve yeni yapılaşmalar için fazla olanak barındırmazlar. Olanakların kısıtlı olduğu bu tür bölgelerde işlevini yitirmiş ve bulunduğu konum itibarıyla önem taşıyan yapıların, yer aldığı bölgenin ihtiyaçları doğrultusunda yeni bir işlev yüklenerek topluma kazandırılması, ihtiyaç duyulan mekânsal ihtiyaçların karşılanabilmesi noktasında izlenen yollardan önemli bir tanesidir (Apaydın, 2019).

Yapının bulunduğu konum, yapının kullanılış amacı ile doğrudan ilgili olup, konum haricinde yapının hacim, mekânsal kurgu ve işlevsel özellikleri kusursuz olsa dahi yapının yeni işlevi ile uyumsuz olması durumunda o yapının kullanılması mümkün değildir. Yapıya verilecek olan yeni işlevin, içerisinde bulunduğu toplumun gereksinimlerini karşılaması ve yer aldığı bölgenin coğrafi koşullarına uygun olması gerekmektedir. Bu noktada konumunun getirdiği coğrafi avantajların ve yapının çevresi ile olan ilişkisinin işlev seçiminde önemli bir rol oynadığı söylenebilmektedir (Kocabıyık, 2014). Aynı şekilde, çevresel değerin verilecek olan yeni işlev üzerindeki

etkisiyle beraber, bu işlevin çevresel değeri artırma potansiyeli de, yapının konumunun verilecek olan işlevin seçimi üzerindeki etkisini gözler önüne sermektedir.

2.3.5.3. Yapının İşlevsel Kurgusu

İşlevini yitirmiş bir yapıya yeni bir işlev verilirken, mekânlar arası ilişkilerin, görsel ve işitsel verilerin göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Bu doğrultuda mevcut yapının sahip olduğu yatay ve düşey sirkülasyon sistemleri ile verilecek olan yeni işlevin sirkülasyon gereksinimleri arasında uyum olmalıdır. Aksi durumda çalışmayan bir işlevsel kurgu ortaya çıkacak olup, yatay ve düşey düzlemdeki işlevsel ilişkiler istenilen düzeye ulaşamayacaktır (Selçuk, 2006). Aynı şekilde iç hacimde gerekli görsel iletişimlerin sağlanması gerekmekte olup, cam yüzeyler, geniş düşey sirkülasyon alanları ve galeri boşlukları ile bu iletişimin sağlanması mümkün olabilmektedir.

Mevcut yapının işlevsel kurgusu incelenirken, yapı içerisindeki işlevsel kurgunun yanı sıra yapının içerisinde bulunduğu çevre ile olan etkileşiminden dolayı ortaya çıkan işlevsel ilişkilerinde göz önünde bulundurulması gerekmektedir (Kocabıyık, 2014). Bu noktada iç mekân ile dış mekân arasındaki görsel etkileşimin sağlanması büyük önem arz etmekte olup, geniş açıklıklar ve cam yüzeyler ile bu iletişim rahat bir şekilde sağlanabilmektedir. Bir yapı içerisindeki işlevsel kurgu, o yapı içindeki işlevlerin birbirleriyle olan ilişkisine göre şekillenmektedir. Bu noktada, yeni seçilecek olan işlevin mevcut yapının işlevsel kurgusu ile benzer özellik taşıması ve en az müdahale ile gereksinimlerin karşılanması, ekonomik olma açısından önem taşımaktadır.

2.3.5.4. Yapının Mekânsal ve Hacimsel Kurgusu

Uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında değerlendirilecek olan yapının özgün mekânsal kurgusu, verilecek olan yeni işlevle doğrudan bağlantılıdır ve bu işlevin seçimi üzerinde büyük etkiye sahiptir (Altınoluk, 1991'den Aktaran Selçuk, 2006). Yapıya verilecek olan yeni işlevin seçiminde yapının özgün mekânsal kurgusuna yakın bir şema seçilmesi, yapının mekânsal kurgusuna yapılacak olan müdahaleyi minimum seviyeye indirmekte ve daha başarılı sonuçlar elde edilebilmektedir (Selçuk, 2006). Bu yapının mevcut mekân kurgusu ile yeni işlevin uyum sağladığı görülebilirken, hacimsel olarak gereksinimleri karşılayamadığı durumlarda mevcuttur.

Bu noktada uyarlanabilir yeniden kullanım projelerinin yapının mekânsal ve hacimsel özellikleri göz önünde bulundurularak hayata geçirilmesi, yapılacak olan düzenleme ve uygulamaların sınırlarını belirlemesi, işlev değişikliğinin olumlu sonuçlanması açısından önem taşımaktadır (Kocabıyık, 2014).

İşlevini yitirmiş bir yapıya yeni işlev yüklenirken, mevcut yapının mekânsal potansiyeli iyi bir şekilde analiz edilmeli, yeni işlev için yeterli olup olmadığı belirlenmelidir. Mevcut mekân boyutlarının amaca uygun olmaması durumunda yatayda ve düşeyde çeşitli bölücü yüzeylerin ilave edilmesi veya kaldırılması söz konusu olabilmektedir (Altınoluk, 1998'den Aktaran Selçuk, 2006).

İşlevini yitirmiş yapılar, plan düzleminde geniş ve hacimsel etkisi fazla olan tek bir mekândan oluşabileceği gibi, küçük ve tekrar eden mekânlardan da oluşabilir veya karmaşık bir plan şemasına da sahip olabilmektedir. Tek mekândan oluşan bir yapıyla, birbirini tekrar eden mekânlardan oluşan yapılara verilecek olan işlevler birbirlerinde farklı olacaktır. Tek bir mekândan oluşan geniş hacimli yapılara bölücü duvar gibi ilaveler yapılması durumunda oluşacak mekânların kat yüksekliğinde problemler ortaya çıkabilmekte olup asma kat ilaveleri ile mekân dengelenmeye çalışılmakta ve bu noktada yapıya ilave taşıyıcı sistemlerin entegre edilmesi gerekmektedir. Aynı şekilde birbirini tekrar eden mekânlardan oluşan bir yapıya tek mekân gerektiren bir işlev verilmesi durumunda ise yapının mevcut taşıyıcı sistem elemanlarının mekân içinde yüzmesi ve bu taşıyıcı elemanlara çeşitli müdahalelerin yapılması kaçınılmazdır (Selçuk, 2006).

2.3.5.5. Kullanıcı Gereksinimleri

Kullanıcı ihtiyaçları ve uyarlanabilir yeniden kullanım arasındaki ilişkinin daha detaylı olarak ele alınması, yeni işlevin gereksinimlerinin belirlenmesi ve bu gereksinimlerin ne şekilde karşılanacağına dair tasarım önerilerinin geliştirilmesi noktasında önemlidir. Bu doğrultuda yapılacak olan müdahale ve değişiklikler ekonomik, sosyal ve çevresel açıdan farklılıklar gösterebilmekle birlikte, yapılan çalışmaların kullanıcı ihtiyaçlarını karşılaması esastır. Bullen ve Love (2011)'ın yaptıkları çalışmalar doğrultusunda, uyarlanabilir yeniden kullanım projelerinin geliştirilmesinde yol gösterici ilkelerden en önemlilerinden birisinin, yerel-toplumsal isteklerin göz önünde bulundurulması olduğu ve uyarlanabilir yeniden kullanım

kapsamında yapılan işlemlerin ne derece uygun olduğunun fayda-maliyet analizi sonucunda belirlenebildiği görülmektedir. Aynı zamanda yerel toplumun istekleri ve alanında uzman kişilerin görüşleri, yeni işlevin belirlenmesi ve kentin ihtiyaçlarının karşılanması noktasında önem taşımaktadır.

Yukarıda bahsedilen faktörler doğrultusunda, işlevini yitirmiş bir yapıya verilecek olan yeni işlev ile yapı, yeniden yaşam kazanmalı ve günlük hayatımızda yer edinmelidir. Yeniden işlevlendirilecek yapılar, plan şemaları, mekânsal kurguları, yapım/inşaat teknikleri ve yakın çevresi ile birlikte bir bütün olarak ele alınmalıdır. Bu şekilde yapıya ve yakın çevresine uygun olarak hayata geçirecek düzenlemeler ile yapının sürekliliği sağlanacaktır. Aynı zamanda verilecek olan yeni işlevin seçimi noktasında kent içindeki ekonomik ortam da büyük rol oynamakta olup, yeni işlevin yapının içerisinde bulunduğu çevrenin ekonomik şartları göz önünde bulundurularak seçilmesi gerekmektedir (Selçuk, 2006).

2.3.6. Proje Süreci

Karar verici aktörler tarafından son kararların verilmesi ile birlikte proje süreci başlamaktadır. Proje tasarımından ve projelerin çizilmesinden önce belirli hazırlıkların yapılması, sürecin daha sağlıklı ilerlemesi açısından önem taşımaktadır. Bu doğrultuda proje hazırlık aşamasında ilk olarak bu süreçte sorumluluk sahibi olacak müellif ve teknik eleman temsilcileri ile alanın yerinde ziyaret edilmesi gerekmektedir. Bu ziyaret sayesinde ekip üyeleri yapının mevcut halini görme imkânı bulacak ve yapının uyarlanabilir yeniden kullanım potansiyeli hakkında fikir sahibi olabileceklerdir. Farklı disiplinlerin bir arada bulunarak bu değerlendirmeyi yapması ve yerinde fikir alışverişinde bulunması süreç açısından büyük getiriler sağlamaktadır (Elrod ve Fortenberry, 2017). Yerinde yapılan analizler sonrasında proje sürecinin hedeflerinin belirlenmesi ve müelliflerin belirli bir strateji çerçevesinde fikir birliğine vardığı temel tasarım kararlarının verilmesi gerekmektedir. Bu şekilde proje ve uygulama sürecinde gerekli olacak danışmanlık hizmetlerinin ve sözleşme sürelerinin belirlenmesi mümkün olmaktadır. Son olarak ise projelerin hazırlanma sürecine dair belirli bir takvim oluşturulması bu sürecin kesintisiz olarak devam etmesine katkıda bulunacaktır (Arfa, vd., 2022).

Hazırlık aşamasında elde edilen veriler ile birlikte yetkili mercilerden proje alanı hakkında ön bilgilerin alınması, tasarım sürecindeki geri dönüşleri azaltacak ve sürecin daha hızlı ilerlemesini sağlayacaktır. Alınan bilgiler doğrultusunda tasarım ekibi tarafından proje konseptinin belirlenmesi ile birlikte proje müellifleri tarafından avan projeler çizilmeli ve bu projeler gerekli merciler tarafından onaylandıktan sonra projelere son hali verilmelidir. Projelerin tamamlanması ile birlikte yaklaşık maliyet hesapları yapılmalı ve gerekli finansmanlar sağlandıktan sonra uygulama sürecine geçilmelidir.

2.3.7. Uygulama Süreci

Mevcut binaların fiziksel özellikleri uyarlanabilir yeniden kullanımın uygulama süreci üzerinde büyük etkiye sahiptir. Temel anlamda binaya yapılacak müdahalelerin derecesini belirleyen en büyük etken olarak karşımıza çıkmaktadır. Söz konusu olan bu müdahaleler mevcut binanın fiziksel özelliklerine ve yeni işlevin gereksinimlerine bağlı olarak değişiklik göstermekle birlikte küçük müdahaleler olabileceği gibi taşıyıcı sistemin tamamen değiştirilmesi gibi oldukça büyük müdahalelerde olabilmektedir (Apaydın, 2019).

Ahmed (2018), uyarlanabilir yeniden kullanımın uygulama sürecinde yapılan müdahaleleri iç ve dış müdahale olmak üzere iki başlıkta incelemiştir. İç müdahalede, taşıyıcı sistem, kapı, pencere, duvar ve merdiven gibi yapı elemanları ele alınırken, dış müdahalede ise çevre düzenlemeleri, cepheye yapılan müdahaleler, ek yapı eklenmesi ve çeşitli yapı elemanların yapıya dışarıdan entegre edilmesi gibi müdahaleler ele alınmıştır. Aynı konu üzerinde Apaydın (2019), mevcut binaların uyarlanabilir yeniden kullanım sürecinde yeni işlevin gereksinimleri doğrultusunda çeşitli düzenlemelerin yapılması gerektiğinin altını çizmiş ve bu düzenlemeleri, yeni bina eki, çatı eki, iç mekân kurgusundaki ekler, taşıyıcı sisteme yapılan müdahaleler, tamamlayıcı sistemlere yapılan müdahaleler, sirkülasyon alanlarına yapılan müdahaleler ile malzeme ve teknik sistemlere yapılan müdahaleler başlıkları altında incelemiştir. Aynı şekilde Kocabıyık (2014) ise uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında ele alınacak yapıya yüklenen yeni işlevin gereksinimlerini yerine getirebilmesi için yapılabilecek müdahaleleri, mekâna yapılan müdahaleler, strüktürel sisteme yapılan müdahaleler, tesisat sistemlerine yapılan müdahaleler, cepheye yapılan müdahaleler ve yakın çevreye yapılan müdahaleler olmak üzere altı (6) genel başlık altında değerlendirmektedir.

Yukarıda da bahsedildiği gibi, uyarlanabilir yeniden kullanımın uygulama sürecinde yapılan müdahalelerin farklı açılardan ele alındığı görülmektedir. Yapılan çalışma kapsamında belirtilen bu görüşler bir bütün olarak ele alınmış ve uyarlanabilir yeniden kullanım sürecinde yapılacak olan müdahaleler yedi (7) ana başlık üzerinde aşağıdaki gibi incelenmiştir.

2.3.7.1. Yeni Kütle Eklenmesi/Çıkarılması

Mevcut binalarda işlevsel olarak yeterli alan gereksinimlerinin karşılanamaması, yeni işlevin gereksinimleri ve yasal faktörlerin getirdiği bazı gereklilikler sonucunda binaya bir takım yeni kütle veya kütleler eklenmesi gerekebilmektedir. Aynı zamanda ilerleyen teknolojik gelişmelerin mevcut binalara entegre edilmesinde karşılaşılan sorunlar yeni bina ekini zorunlu hale getirmektedir. Söz konusu olan bu ekler mevcut yapının orijinal kütlelerinde değişiklikler yapılmasını zorunlu kılarken, mümkün olduğunca binanın bütünlüğünü bozmayacak şekilde düşünülmesi önem taşımaktadır. Bu ekler, bir çatı eki veya binanın bütününe etki eden yeni bir yapı eki olabileceği gibi, iç mekân kurgusuna etki edecek ek sistemlerden de meydana gelebilmektedir (Apaydın, 2019). Bazı durumlarda ise, yapı bünyesinde yer alan ancak verilen işlev ile uyum sağlayamayan bazı bölümlerin yıkılarak yapıdan uzaklaştırılması gerekmektedir.

2.3.7.2. Mekâna Yapılan Müdahaleler

Mevcut yapının işlevini yitirmesi sonucu, dönemin ve toplumun gereksinimleri doğrultusunda yeni bir işlev kazandırılarak topluma kazandırılması büyük önem taşımaktadır. Yapıya yüklenen yeni işlev, mekânsal ihtiyaçların belirlenerek bu doğrultuda gerekli müdahalelerin yapılması ile hayata geçirilebilmektedir (Kocabıyık, 2014). Uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında ele alınan yapının yeni mekân düzeninin belirlenmesinde önemli olan, farklılaşan işlevlerin birbirlerini rahatsız etmeyecek şekilde düzenlenmesi ve özellikle miras değerine sahip yapılar başta olmak üzere orijinal mekân algısının devamı için mevcut yapının kendine has özelliklerinin göz ardı edilmediği bir yaklaşım sergilenmesidir (Apaydın, 2019). Uyarlanabilir yeniden kullanımın temelinde değişim olduğu düşünüldüğünde, fiziksel ve fonksiyonel eskimler sonucu gerçekleşen bu mekânsal değişim çeşitli müdahaleler ile mümkün olmaktadır. Farklı kütleler arası geçişlerin eklenmesi, mevcut mekânlar arasında yeni geçişlerin oluşturulması, yapı malzemelerinde değişikliğe gidilmesi, bölücü duvarların

eklenmesi veya çıkarılması bu müdahalelere örnek olarak gösterilebilecekken, ilave kat eklenmesi, yatayda ve düşeyde yeni sirkülasyon alanlarının oluşturulması ile birlikte yetersiz olan iç mekân hacminin kullanılabilir alanında da artış sağlanabilmektedir (Kocabıyık, 2014).

Uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında mekâna yapılan müdahalelere bakıldığında, yeni işleve uyum sağlayamayan büyüklükteki mekânlar bölünerek amaca uygun hale getirilebileceği gibi, tekrar eden mekânlar arasındaki bölücü duvarların kaldırılarak amaca yönelik daha büyük mekânların elde edilmesi mümkündür. Mevcut kat yüksekliklerinin ve strüktürel sistemin elverişli olması durumunda imar mevzuatına aykırı olmamak koşuluyla ilave kat eklenmesi de yapılan müdahalelerden birisi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu noktada yatay ve düşey sirkülasyon elemanlarının gözden geçirilmesi oluşabilecek çözümsüz mekânların önüne geçmek için büyük önem taşımaktadır. Aynı zamanda değişkenlik gösteren yönetmelikler sebebiyle günümüzde yapılarda yangın merdiveni ve yangın kaçışları oluşturmak gerekebilmekte, bu yönetmelikler doğrultusunda yapılan düzenlemeler yapının mekânsal kurgusunu önemli ölçüde etkilemektedir (Selçuk, 2006).

2.3.7.3. Sirkülasyon Elemanlarına Yapılan Müdahaleler

Uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında ele alınacak olan yapının sahip olacağı yeni işlevin bazı farklı organizasyonlar gerektirmesi kaçınılmazdır. Bu doğrultuda mekânlar arası geçişlerin kolaylaştırılması ve hızlandırılması için yeni sirkülasyon sistemlerinin uygulanması, mevcut sistemlerin kaldırılması veya geliştirilmesi gerekebilmektedir. Bu sistemler aynı zamanda yeni teknoloji ve malzemelerin kullanımını beraberinde getirmekle birlikte eklenecek olan yeni yapıların birbirleri arasındaki bağlantıyı sağlayarak, farklı mekânların bir bütün olarak ele alınabilmesine olanak sağlamaktadır (Apaydın, 2019).

2.3.7.4. Taşıyıcı Sistemlere Yapılan Müdahaleler

Uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında ele alınacak olan yapıların mevcut taşıyıcı sistemleri iyi bir şekilde analiz edilmeli ve diğer müdahalelerin bu doğrultuda yapılması gerekmektedir. Analiz sonucunda elde edilen veriler ışığında mevcut taşıyıcı sistemin yıpranmış ve yetersiz olduğunun tespit edilmesi durumunda yeni taşıyıcı elemanların eklenmesi veya güçlendirme çalışmalarının yapılması gündeme

gelmektedir. Bu noktada söz konusu olan taşıyıcı sistem elemanları, binanın üzerine gelen yükleri taşıyarak aslında binanın kendisini oluşturan kolonlar, kirişler, perdeler, kat döşemeleri ve taşıyıcı duvarlardır (Apaydın, 2019). Yeni kütle ilave edilmesi gibi bazı durumlarda ise mevcut taşıyıcı sisteme müdahale bulunmamak adına, yapıdan bağımsız olarak çalışan kolon-kiriş sistemleri ve asma kat ilaveleri de yapılabilmektedir (Kocabıyık, 2014). Yapının öğelerinden biri olan çatı strüktürü de uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında müdahalede bulunan elemanlardan biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Yapının dış etkenlere karşı olan direncini artırmak ve yapının mevcut yüklerini azaltmak amacıyla mevcut ahşap veya ağır çelik konstrüksiyonlar yerine hafif çelik strüktürlerin yaygın olarak kullanıldığı görülmektedir (Selçuk, 2006).

2.3.7.5. Malzeme ve Teknik Sistemlere Yapılan Müdahaleler

Bir binanın uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında ele alınması noktasında çağdaş malzeme kullanımı ve teknolojiye dayalı çözümlerin üretilmesi büyük önem taşımaktadır. Günümüzde, bilişim ve teknoloji alanındaki gelişmeler sonucunda yaşam standartlarının yükselmesiyle beraber bu yükseliş yapı standartlarına da yansımış ve çağdaş malzemeler, gelişmiş bina otomasyon sistemleri, mekanik sistemler ile haberleşme ve aydınlatma sistemlerinin kullanımı zorunlu bir hale gelmiştir. Uyarlanabilir yeniden kullanımda teknolojik sistemlerin etkin bir şekilde kullanılması ile birlikte yeni malzemelerin kullanılması daha kolay bir hal almaktadır (Apaydın, 2019).

Uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında ele alınan yapının mevcut tesisat sistemi kısmen de olsa yeni işleve uyum sağlayabileceği gibi, yapılacak olan değişikliklerin ölçeğine göre yetersiz kalması da olasıdır. Bu noktada yapının mevcut tesisat sistemine çeşitli müdahalelerde bulunulması kaçınılmazdır. Özellikle ısıtma, soğutma, havalandırma, aydınlatma ve sıhhi tesisat sistemlerinin çözümü için sıva altı uygulamalar veya tesisat şaftları gerekmektedir. Taşıyıcı sisteme zarar vermemek adına bazı bölgelerde sıva altı uygulamalar mümkün olmamakta, mevcut bir tesisat şaftının kullanılması önerilmektedir. Mevcut bir tesisat şaftının bulunmaması halinde ise, kat döşemelerinin uygun yerlerinde gerekli boşluklar açılarak yeni bir tesisat şaftı oluşturulabilmektedir (Kocabıyık, 2014). Bu şekilde binanın taşıyıcı sistemine en az müdahale ile gerekli değişikliklerin yapılması mümkün olmaktadır.

2.3.7.6. Cepheye Yapılan Müdahaleler

Uyarlanabilir yeniden kullanım sürecinde yapıların cephelerine, çeşitli sebeplerden dolayı bazı müdahalelerin yapıldığı görülmektedir. Bu müdahaleler genellikle yapının mevcut cephesinin çevresel koşullar sebebiyle deforme olmasından kaynaklanmakta olup, yeni işlevin özellikle açıklıklar ve havalandırma açısından gerekliliklerini karşılayamamasından dolayı kaynaklanmaktadır. Aynı zamanda gelişen teknolojinin bir getirisi olan günümüz konfor koşullarının mevcut cephe özellikleriyle karşılanamaması da bu müdahalelerde büyük rol oynamaktadır.

Yapının mevcut iç mekân kurgusunda gerçekleştirilen değişikliklerin cepheye yansması sonucu yapılan müdahaleler; doğal ışık ve doğal havalandırma ihtiyacı olan mekânlarda ilave açıklıkların oluşturulması ya da geniş açıklıklı mekânların bölücü duvarlarla yeniden düzenlenmesi sonucunda cephenin bazı bölümlerinin sağlaştırılması şeklinde olabilmektedir. Bazı yapılarda ise düşük ısı yalıtım değerlerine sahip cepheler gerekli konfor koşullarını sağlayamamakta ve çeşitli yalıtım sistemlerinin cepheye entegre edilmesi gerekmektedir. Aynı zamanda her yapının inşa edildiği dönemin estetik kaygılarını taşıdığı göz önünde bulundurulduğunda, cephede kullanılan malzemenin kalitesi ve işçiliği büyük önem taşımakta olup, yeniden işlevlendirilen bir yapının yeni işlevini ifade eden bir cepheye sahip olması beklenmektedir (Selçuk, 2006).

2.3.7.7. Tamamlayıcı Sistemlere Yapılan Müdahaleler

Her binanın, içerisinde bulunduğu çevre ile belirli bir denge içerisinde bulunmasını ve yapı ile çevre arasında ki bağlantıyı sağlayan tamamlayıcı sistemleri bulunmaktadır. Bu sistemler temel anlamda mekânlar arasındaki sınırların belirleyicisi olan kapı, pencere, merdiven vb. sistemler olmakla birlikte dış mekânda yer alan ve binanın çevresi ile olan iletişimini sağlayan yollar, peyzaj alanları ve sabit elemanları da içermektedir (Apaydın, 2019). Seçilen yeni işlev doğrultusunda bu sistemlerin başta yerleri ve işleyişleri olmak üzere çeşitli düzenlemelerin yapılması gerekebilmektedir.

Uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında ele alınacak bütün yapılar, mimarisi, strüktürü, malzemesi ve mekân kurgusu ile içerisinde bulunduğu çevre ile bir ilişki halindedir. Bu süreç içerisinde yapının tamamlayıcı sistemlerine yapılacak müdahalelerden biri olarak değerlendirilen ve yapının yakın çevresi ile olan iletişimini

sağlayarak yeni işleve uyum sağlamasına yardımcı olabilecek düzenlemelerin yapılması büyük önem taşımaktadır. Bu kapsamda yapı ile çevresi arasındaki ilişkini kurulmasında büyük pay sahibi olan peyzaj alanları, kent mobilyaları, toplu taşıma durakları, aydınlatma elemanları ve özellikle otoparklar tekrar gözden geçirilmelidir (Selçuk, 2006). Aynı zamanda yapının bulunduğu arsa içerisine, imar yönetmeliklerinin izin verdiği derecede yeni yapı ilave edilmesi veya mevcut yapıların yıkılması gibi uygulamalarında yapılması gerekebilmektedir.

2.3.8. Uygulama Sonrası Aşama

Uyarlanabilir yeniden kullanım projesinin tamamlanmasının ardından elde edilen sonucun uzun vadede devamlılığını sağlamak büyük önem taşımaktadır. Bu noktada karşımıza çıkan “Sonradan Bakım” binanın hizmet süresini uzatması açısından tamamlama sonrası aşamanın ayrılmaz bir parçası olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu noktada son olarak, projenin tamamlanmasının ardından belirli bir süre sonra değerlendirilmesi, uyarlanabilir yeniden kullanım sürecinin son bölümü olarak kabul edilmektedir. Doluluk Sonrası Değerlendirme (POE) olarak ifade edilen bölüm, Royal Institute of British Architects’e (RIBA) göre projenin tamamlanmasından 6 ay sonra yapılmalıdır. Bu değerlendirme, projenin başarı ve başarısızlıklarının belirlenerek gelecekteki uyarlanabilir yeniden kullanım projelerine ışık tutması açısından önem taşımaktadır (Arfa vd., 2022).

3. UYARLANABİLİR YENİDEN KULLANIM ÖRNEKLERİ

Bu bölümde, Dünya üzerinde farklı bölgelerde hayata geçirilmiş olan farklı işlevlere ait farklı büyüklüklerdeki kamusal kullanıma sahip üç (3) adet uyarlanabilir yeniden kullanım uygulaması analiz edilmiştir. Yapılan analizlerde yapıların işlevlerini kaybetme nedenleri ve verilen yeni işlevlerin seçiminde etkisi olan faktörler saptanmış, uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında yapılan yapıların müdahalelere yer verilmiştir. Elde edilen veriler doğrultusunda alan çalışması için bir altlık elde edilmesi hedeflenmiştir.

3.1. ÖRNEK 1 – 90 Housing and Office

Fransa'nın Île-de-France bölgesinde bulunan, içerisinde bulunduğu bölgenin mimari karakterine uygun bir ofis yapısı olarak 1970'li yıllarda inşa edilen bu ofis binası (Tablo 3.1), Quai des Carrières semtinde, A4 Otoyolu'nun kenarında, Seine Nehri'ne nazır bir konumda yer almaktadır (Şekil 3.1). İlerleyen yıllarda kullanılmayarak atıl halde kalan bu bina (Şekil 3.2), 2013 yılında "Immobilière 3F" şirketi tarafından satın alınmış ve 2016 yılına gelindiğinde "Moatti-Riviere" tarafından ele alınan proje ile konut işlevli olarak yeniden hizmete açılmıştır (Şekil 3.3). Tasarımı yapılan şirket tarafından "90 Housing and Offices" olarak adlandırılan projenin ilk aşamasında toplam 7.000 m²'lik binanın 4.500 m²'lik bölümünün konut olarak işlevlendirilmesi ve geriye kalan 2.500 m²'lik mevcut ofis bölümünün ise yenilenerek aynı işlevde kullanılması planlanmıştır. Ancak uygulama aşamasında verilen kararlar doğrultusunda yenilenen ofis bölümleri de konut işlevine çevrilmiş ve 1970'lerden kalma bu ofis binası 90 adet sosyal konut içeren bir kompleks haline dönüştürülmüştür (Anonim 1). Sınırlayıcı bir alanda yer alan ve A4 Otoyolu boyunca 260 m cepheye sahip olan bina, Zemin+6 kat ve Zemin+3 kat olmak üzere 2 bitişik kütleden meydana gelmektedir (URL-5). Aynı zamanda kısmi olarak bulunan bodrum katları otopark olarak kullanılmaktadır. Binada yer alan 90 adet konutun, 78 tanesi 30 ile 45 m² arasında değişen birimlerden meydana gelirken, diğer 12 birim ise 60 ile 100 m² arasında değişiklik gösteren büyüklüklere sahiptir (URL-6). M² başına 1.450€ harcanan projenin toplam maliyeti ise o dönem için 10 milyon € olarak karşımıza çıkmaktadır (URL-5).

Tablo 3.1. 90 Housing And Office Künyesi (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)	
90 Housing and Office	
Proje Tasarımı	Moatti – Riviere Architecture
Yapının Konumu	Fransa, Charenton-le-Pont
Projenin Başlangıç-Bitiş Yılı	2013-2016
Proje Alanı	7.000 m ²
Yapının Eski İşlevi	Ofis
Yapının Yeni İşlevi	Konut



Şekil 3.1. 90 Housing And Office Konumu (Anonim 1)



Şekil 3.2. 90 Housing And Office Eski Cephesi (Anonim 1) (Solda)



Şekil 3.3. 90 Housing And Office Yeni Cephesi (URL-7) (Sağda)

3.1.1. Yapının İşlevini Kaybetme Nedenleri

Fransa'nın Île-de-France bölgesi, 52,8 milyon m² alan ile Avrupa'nın en yoğun ofis alanına sahip bölgesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bölgenin sürekli gelişim göstermesinin yanı sıra hali hazırda 3,3 milyon m² ofis alanı boş durumda olup, bu alanın 2030 yılına kadar 5 milyon m²'ye kadar yükselmesi beklenmektedir (Anonim 1). Ofis binalarındaki bu boşluk miktarındaki artışın farklı sebepleri olmakla birlikte, incelenen ofis binasının boş kalarak işlevini kaybetmesi üzerinde etkisini gösteren birçok faktör bulunmaktadır.

1970 yılında inşa edilen binanın ilerleyen yaşı ve uzun yıllar boyu kullanımından dolayı fiziksel özelliklerinde birçok bozulma meydana gelmiştir. İç mekân ve cephenin yanı sıra binanın mevcut tesisat sistemlerinde de büyük ölçüde bozulmaların meydana geldiği bu binada, cephede yoğun bir şekilde kendini hissettiren beton elemanlar, binanın inşa edildiği dönemin özelliklerini yansıttığından dolayı günümüz kullanıcıları tarafından çekici bulunmamaktadır (Şekil 3.4). Aynı zamanda inşa edildiği dönemin ihtiyaçlarına yönelik olarak tasarlanan ofis binasının, günümüz çeşitli ofis tiplerine uyarlanma noktasında yetersiz kaldığı ve esnek tasarım anlayışının dikkate alınmaması sonucunda, teknolojik gelişmeler ile birlikte farklılaşan kullanıcı taleplerini karşılayamadığı görülmektedir. Islak hacimlerin ortak alanlarda düşünülmesi, yangın güvenlik şartlarındaki yetersizlikler ve erişilebilirlik standartlarındaki düşüş, binanın işlevini yitirmesindeki etkenlerin başında gelmektedir.

Yapının içerisinde bulunduğu alanın özelliklerine bakıldığında, Seine Nehri'nin manzaraya olumlu etkisi ve A4 Otoyolu'nun binaya ulaşımı kolaylaştırması, bir ofis binası için konumun sağlayabileceği olumlu özellikler olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak A4 Otoyolu'nun gittikçe artan kullanımı nedeniyle trafiğin sebep olduğu gürültü probleminin önüne geçilememesi, ofis işlevi ile kullanılan bir bina için olumsuz sonuçlar doğurabilmektedir (Şekil 3.5) (URL-8). Yeni işlevin seçilmesi ve bu doğrultuda yapılacak olan müdahalelerde otoyolun sebep olduğu ses probleminin göz önünde bulundurulması, bu doğrultuda gerekli önlemlerin alınması büyük önem taşımaktadır.



Şekil 3.4. 90 Housing And Office İç Mekânında Meydana Gelen Bozulmalar (Anonim 1) (Solda)

Şekil 3.5. 90 Housing And Office'den Seine Nehri ve Otoyol Manzarası (Anonim 1) (Sağda)

Yukarıda bahsedilen faktörler nedeniyle yapının kullanıcı sayısı gün geçtikçe azalma eğilimi göstermiş ve ilerleyen süreçte yapı kullanılmayarak atıl halde kalmıştır. Yapıdan elde edilen gelirlerin, yapının bakım masraflarını karşılayamayacak hale gelmesinden dolayı yapı ekonomik ömrünü de tamamlamış ve kullanılamaz hale gelmiştir.

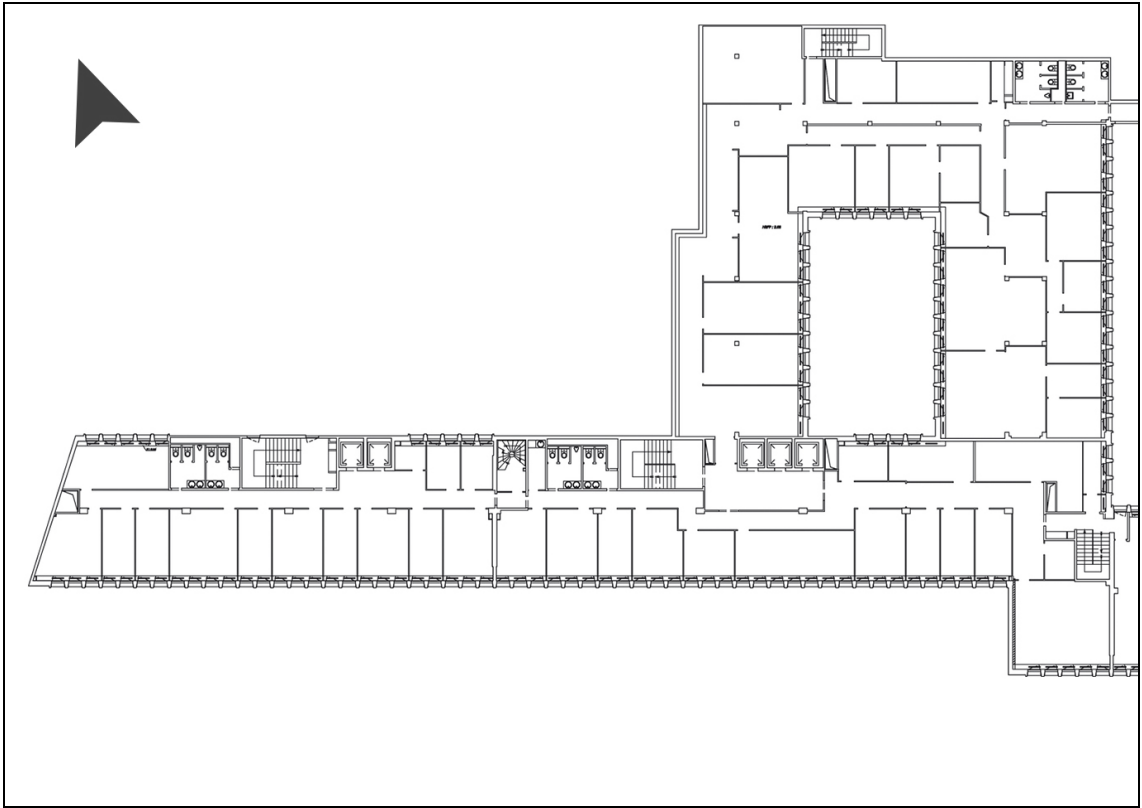
3.1.2. Yapının Yeni İşlevinin Belirlenmesi

Yapılaşmanın oldukça yoğun ve boş arazilerin kısıtlı olduğu alanlarda, işlevini yitiren yapıların ihtiyaç duyulan farklı işlevlere uyarlanarak yeniden kullanıldığı birçok örnek bulunmaktadır. Ancak işlevini yitirmiş yapının sahip olduğu bazı özellikler, yeni işlevin belirlenmesi noktasında büyük önem taşımaktadır.

İncelemesi yapılan ofis binasının içerisinde bulunduğu Île-de-France bölgesi Avrupa'nın en yoğun ofis alanına sahip bölgesi olarak karşımıza çıkmakla birlikte, bu ofislerde çalışan insanların ise konaklama gereksinimlerini tam olarak karşılayamadıkları ifade edilmektedir. Sıkışmış kentsel alanlardaki eskimiş ofis binalarının konut olarak işlevlendirilmesi günümüzde yerel yönetimler tarafından fazlaca tercih edilen bir seçenek olarak karşımıza çıkmaktadır (URL-5). Aynı zamanda ofis binasının A4 Otoyolu'nun kenarında bulunması, toplu taşıma ile binaya ulaşımın kolay olması ve Seine Nehri'nin olumlu manzara etkisi de (Şekil 4.5) eski ofis binasının konut işlevi ile yeniden kullanılması üzerinde büyük etkiye sahiptir.

Ofis yapıları; modüler tasarım anlayışı doğrultusunda taşıyıcı sistem elemanlarının belirli bir düzene göre konumlandırılması, benzer tipteki farklı birimlerin

belirli bir düzene göre yerleştirilmesi, merkezi konumdaki çekirdeklerden diğer birimlere ulaşımın sağlanması ve dış çevre ile olan iletişim gereksinimleri gibi birçok açıdan konut yapıları ile mekânsal kurgu bakımından büyük benzerlikler göstermektedir (Şekil 3.6). İşlevini yitiren ofis yapısı incelendiğinde, tekrar eden aks aralıkları, basit bir şekilde çözümlenmiş kolon kiriş sistemi, merkezi noktalarda konumlandırılmış düşey ve yatay sirkülasyon sistemleri ile konut işlevine büyük ölçüde uyum sağladığı görülmektedir. Mekânsal kurgunun benzerlik göstermesinden dolayı uyarlanabilir yeniden kullanım sürecinde yapılan müdahalelerin minimize edilmesi ile yapım, yıkım ve işçilik maliyetleri minimum düzeye indirilmiş olup daha az malzeme kullanımı ile de ekonomik ve çevresel açıdan fayda sağlanmıştır.



Şekil 3.6. 90 Housing And Office Özgün Plan Şeması (URL-7) (Yazar Tarafından Düzenlenmiştir)

3.1.3. Uyarlanabilir Yeniden Kullanım Kapsamında Yapılan Müdahaleler

İşlevini yitiren binalara yüklenecek olan yeni işlevin hayata geçirebilmesi için, mekânsal ihtiyaçların belirlenmesi ve bu doğrultuda gerekli müdahalelerin yapılması büyük önem taşımaktadır. İncelenen eski ofis binasının konut fonksiyonu ile yeniden kullanılması aşamasında birçok müdahalede bulunulmuş olup bu müdahaleler aşağıda kısaca özetlenmiştir.

Daha küçük ölçekli olarak planlanan ofis birimlerinin konut birimlerine dönüşmesi sonucunda, farklı tip ve büyüklüklerde 90 adet konut birimi oluşturulmuştur. Birçok bölücü duvarın kaldırılarak yeni duvarların eklendiği projede ulaşımı sağlayan çekirdeklerin yeri korunmuş, ihtiyaç fazlası olarak nitelendirilen 5 asansörden 3'ü ise iptal edilmiştir. Birimlerin, merdiven ve asansörden oluşan çekirdeklere göre konumlandırılmasında erişilebilirlik koşulları göz önünde bulundurulmuş olup yangın yönetmelikleri ile de optimize edilmiştir (Şekil 3.7).



Şekil 3.7. 90 Housing And Office Yeni Plan Şeması (URL-7) (Yazar Tarafından Düzenlenmiştir)

Kat yükseklikleri farklı iki ayrı kütleden meydana gelen yapı, konut işlevinin bir gereksinimi olarak günışığına daha fazla ihtiyaç duymaktadır. Bu nedenle ilk olarak doğuda yer alan zemin+4 katlı kütleden bir kat çıkarılmış ve yine bu kütlenin bazı bölümleri kaldırılarak, güneyde yer alan zemin+6 katlı kütlenin kuzey cephesinde zemine yakın katlarda yer alan birimlerin günışığına ulaşımı kolaylaştırılmıştır (Şekil 3.8).

Mevcut zemin ve duvar kaplamalarının sökülerek normal mekânlarda suni parke ve ıslak hacimlerde seramik uygulamalarının yapıldığı birimlerin derinlikleri 3.80 m olup, yaşam alanlarında bulunan pencerelerin de genişletilmesiyle birlikte gündüzleri

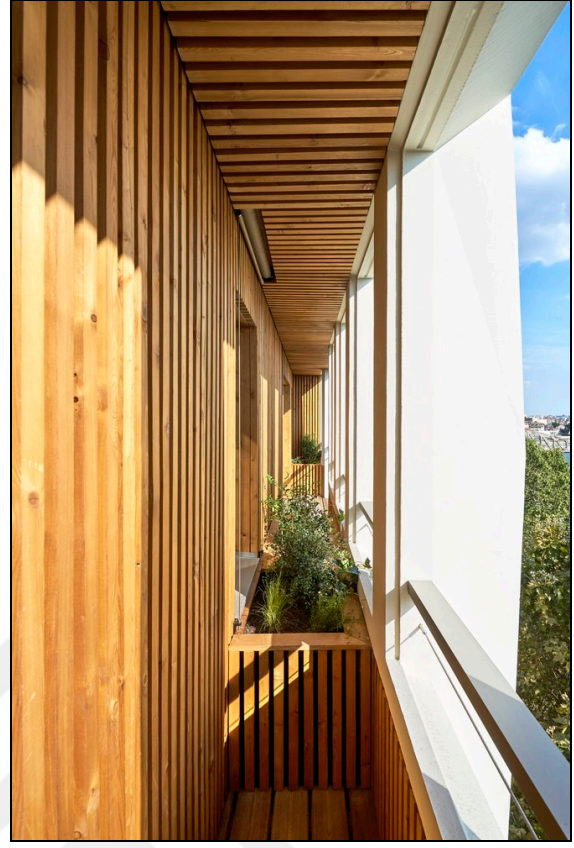
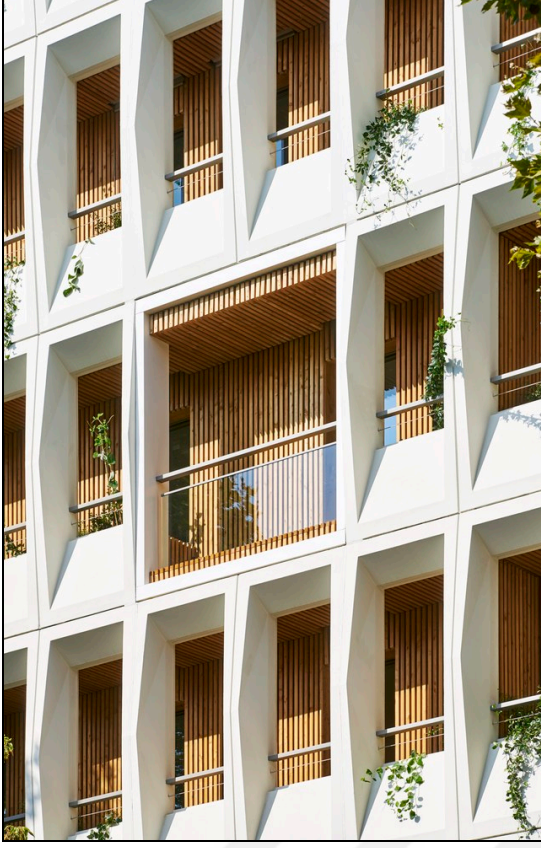
doğal yollarla rahat bir şekilde aydınlatılabilmesi sağlanmıştır (Şekil 3.9) (URL-6). Ofis binasında yer alan mekânsal kurgunun değişmesi sonucunda elektrik, su ve ısıtma tesisatı başta olmak üzere birçok tesisat sistemi üzerinde değişiklikler yapılmıştır. Her birim için ayrı ayrı olan ısıtma sistemi, bodrum katta yer alan toplu bir kazan dairesine bağlanmış olup ısıtma ve sıcak su ihtiyacı bu şekilde karşılanmaktadır (Anonim 1).



Şekil 3.8. 90 Housing And Office Yıkılan Bölüm (Anonim 2) (Solda)

Şekil 3.9. 90 Housing And Office İç Mekânı (URL-7) (Sağda)

Uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında cepheye yapılan müdahalelere bakıldığında en çok müdahalenin, doğu-batı aksında konumlanan 260 m uzunluğundaki zemin+6 katlı binanın güney cephesine yapıldığı görülmektedir. Binanın ana cephe karakterini oluşturan beton elemanların genel olarak korunduğu cephede, mevcut doğramalar kaldırılarak 70 cm içeri alınmıştır. Doğramalarla birlikte cepheye bölücü duvarlarda ilave edilmiş ve yalıtım içeriden sağlanmıştır (Şekil 3.10). Doğramaların içeri alınmasıyla birlikte her konut birimine hizmet eden balkonlar oluşturulmuş ve bu balkonlar karaçam ağacından elde edilen ahşap kaplamalarla giydirilerek cepheye farklı bir kimlik kazandırmıştır (Şekil 3.11). Akustik, termal ve estetik özelliklere sahip ahşap kaplama sayesinde otoyolun sebep olduğu gürültü probleminin önüne geçilmesi amaçlanmaktadır. Isı ve ses yalıtımı sağlaması amacıyla 3 katmanlı alüminyum doğramaların kullanıldığı binada, korkuluk görevi gören alüminyum profiller beton elemanların arasına yerleştirilmiş aynı zamanda korkuluklar cam malzeme ile de desteklenmiştir (URL-7).



Şekil 3.10. 90 Housing And Office Ana Yola Bakan Cephe (URL-7) (Solda)

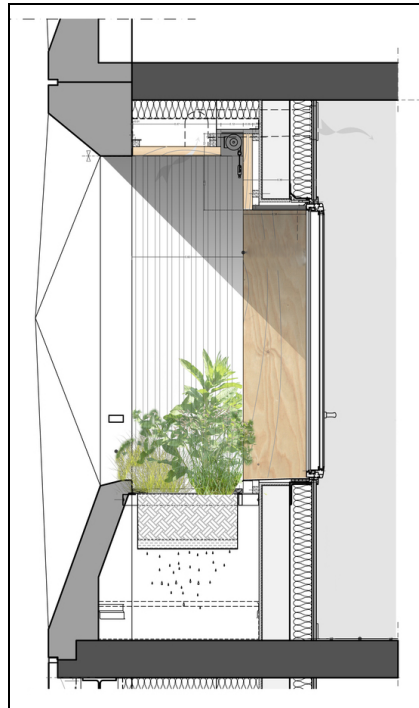
Şekil 3.11. 90 Housing And Office Balkonları (URL-7) (Sağda)

Kuzeyde yer alan zemin+3 katlı binada ise bir katın eksiltilmesi ve binanın bazı bölümlerinin kaldırılmasının ardından, konut birimlerinin dış mekân ile olan iletişimini sağlayacak olan açıklıklar oluşturulmuştur. Zemin kattaki açıklıkların oluşturulmasında konut birimlerinin iç avluda yer alan bahçe ile iletişimi göz önünde bulundurulmuştur. Oluşturulan açıklıklarda 3 katmanlı alüminyum doğrama kullanılması ve cephenin tamamen karaçam ağacından üretilen ahşap malzeme ile kaplanmasıyla ısı ve ses yalıtımı sağlanmaktadır (Şekil 3.12).



Şekil 3.12. 90 Housing And Office Avluya Bakan Cephe (URL-7)

Binanın cephelerinde kullanılan ahşap kaplamalar profiller aracılığıyla cepheye monte edilirken, gerekli bölümlerde kullanılan mineral yün emici tabaka ile ses ve ısı yalıtımı sağlanmıştır (URL-5). Bina cephesindeki ahşap saksılarda yer alan bitkilerin düzenli olarak sulanması ise binanın teras çatısına entegre edilen yağmur suyu toplam sistemi ile sağlanmaktadır (Şekil 3.13) (URL-7).



Şekil 3.13. 90 Housing And Office Cephesine Ait Teknik Detay (URL-7)

Zemin+3 katlı kütlenin merkezinde yer alan avlu, binanın bazı bölümlerinin yıkılması sonucu biraz daha genişletilmiş ve ortak kullanıma açık bir bahçe olarak düzenlenmiştir. Aynı zamanda zemin kattaki konut birimlerinde bahçeye açılan küçük teraslar bulunmakta olup, bahçede kullanılan bitkilerin boyları ise 2.5 m’yi geçmeyecek şekilde düzenlenmiştir (URL-7). Bu şekilde zemin kattaki konut birimlerinin mahremiyeti sağlanırken aynı zamanda güneşten elde edilecek olan fayda, ön planda tutulmuştur. Avludaki bahçe düzenlemesi ile birlikte görsel kalitenin yanı sıra kullanıcılara konforlu bir deneyim sunmak amaçlanmıştır (Şekil 3.14).



Şekil 3.14. 90 Housing And Office Avlu Düzenlemesi (URL-7)

3.2. ÖRNEK 2 – TWA Hotel (TWA Terminal)

ABD’nin New York eyaletinde yer alan, Mimar Eero Saarinen tarafından tasarlanarak 1962 yılında hizmete açılan “John Fitzgerald Kennedy (JFK) Havalimanı Trans World Airlines (TWA) Terminali” zaman içerisinde uğradığı değişimlerle birlikte uzun yıllar boyu aktif olarak kullanılsa da 2001 yılında faaliyetlerine son vermiştir (Şekil 3.15). Yaklaşık 15 yıl boyunca boş kalan bina 2015 yılına gelindiğinde “MCR/Morse Development” tarafından satın alınmış ve “Beyer Blinder Belle Architects and Planners” tarafından hayat geçirilen proje ile otel işlevli olarak 2019 yılında yeniden hizmete açılmıştır (URL-9). Yaklaşık 400.000 m² alana sahip projede eski TWA Terminali lobi olarak işlevlendirilmiş olup, 512 adet konuk odası içeren iki

yeni otel yapısı ve bir yeraltı etkinlik alanı projeye ilave edilmiştir (Şekil 3.16). TWA Hotel, JFK Havaalanı içerisindeki tek otel olup, dünyanın en büyük otel lobisine sahip olduğu kabul edilmektedir. Kuzeyde yer alan otel binasında konuk odalarının yanı sıra restoran ve perakende satış alanları ile birlikte otelin enerji ihtiyacının bir bölümünü karşılayan kojenerasyon tesisi de yer alırken, güneyde yer alan otel binasında ise konuk odalarıyla beraber restoranlar ve teras katında bir açık havuz bulunmaktadır (URL-10). Yeraltında planlanan etkinlik alanlarında ise konferans merkezi ve toplantı odaları ile TWA Terminali'nin geçmişine odaklanan bir müzeye yer verilmiştir. Otel binaları, lobi ve etkinlik alanları 2 adet uçuş tüpüyle birbirlerine bağlanmaktadır (Şekil 3.17).

Tablo 3.2. TWA Hotel Künyesi (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)	
TWA Hotel (TWA Terminal)	
Proje Tasarımı	Beyender Blinder Belle Architects
Yapının Konumu	ABD, New York
Projenin Başlangıç-Bitiş Yılı	2019
Proje Alanı	400.000 m ²
Yapının Eski İşlevi	Havalimanı Terminali
Yapının Yeni İşlevi	Otel



Şekil 3.15. TWA Hotel Eski Hali (URL-10) (Solda)
Şekil 3.16. TWA Hotel Mevcut Durum (URL-11) (Sağda)



Şekil 3.17. TWA Hotel Mevcut Durumu / 2022 (URL-12)

3.2.1. Yapının İşlevini Kaybetme Nedenleri

Uçakların ve havalimanlarının 1900’lü yılların başından beri varlık gösterdiği bilinse de, ticari hava yolculuklarının İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra yaygınlaştığı görülmektedir. Hava yolculuğunun yaygınlaştığı bu dönemde Idlewild Havalimanı’nın (Günümüz John F. Kennedy Havalimanı) gereksinimlere karşılık vermemesi sonucu, 1954 yılında New York Havalimanı Otoriteleri tarafından Idlewild Havalimanı’nın genişletilmesi için bir yol haritası oluşturulmuştur. Bu doğrultuda, belirli koşulları sağlayan büyük havayolu şirketlerinin kendi bağımsız terminalini tasarlaması, inşa etmesi ve işletmesini içeren “Terminal Şehri” adı verilen bir uygulama çağrısında bulunulmuştur. Ortaya çıkabilecek mekânsal ve estetik kargaşalara rağmen markaları için kalıcı bir kimlik oluşturma fırsatı bulan havayolu şirketleri tarafından uygun görülen bu düzenleme sonucunda birçok havayolu şirketi gibi Trans World Airlines (TWA) tarafından da Idlewild Havalimanı’na bir yolcu terminali inşa edilmiştir (URL-13).

Ticari hava yolculuğunun yaygınlaştığı bu dönemde inşa edilen TWA Terminali, akışkan formu, açık bir iç mekân organizasyonu ve kanat benzeri beton kanatları ile birlikte hızla yükseliş gösteren teknolojik gelişmelerin somut bir temsilcisi olarak kabul edilmektedir (Şekil 3.18). TWA Terminali, açıldığı günden itibaren havacılık sektörünün gösterdiği değişiklik ve gelişmeler doğrultusunda birçok yenileme işlemine

(uzantı eklenmesi-çıkarılması ve kapsamlı bakım vs.) maruz kalmış ve değişen havacılık sektörüne uyum sağlamaya çalışmıştır. Ancak 1962 yılında o dönemin pervaneli uçaklarına ve yolcu potansiyeline göre inşa edilen TWA Terminali, ilerleyen yıllarda pervaneli uçakların yerini jet uçakların alması, uçak boyutlarının ve sayılarının artması ile yolcu sayılarında büyük artışların görülmesi sonucunda ihtiyaçlara karşılık veremez hale gelmiştir. Yaşanan bu gelişmeler farklı mekânsal gelişmeleri zorunlu kılmış, ancak binanın içerisinde bulunduğu konumun mekânsal gelişmelere imkan sağlayamaması ve esnek tasarım ilkelerinin göz ardı edilmesi yapının işlevini kaybetmesi üzerinde büyük etki göstermiştir (Şekil 3.19). İnşa edildiği 1962 yılından itibaren yaklaşık 40 yıl boyu hizmet veren TWA Terminali 2001 yılına gelindiğinde kapatılarak işlevsiz hale gelmiştir (URL-13).



Şekil 3.18. TWA Hotel Eski Hali (URL-13)



Şekil 3.19. TWA Hotel Eski Hali / 2012 (URL-12)

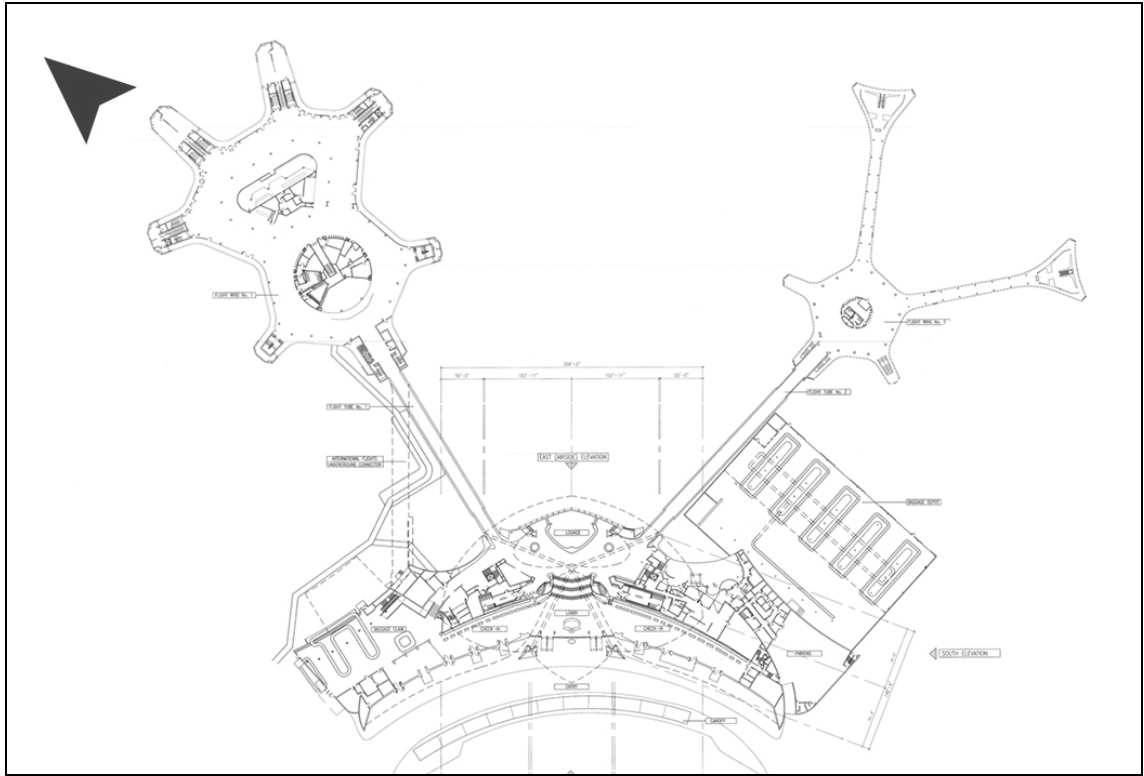
3.2.2. Yapının Yeni İşlevinin Belirlenmesi

TWA Terminali'nin John F. Kennedy Havalimanı içerisinde uçuş pistlerinin ve diğer havalimanı yapılarının arasında yer alması, mevcut yapıya yüklenecek olan yeni işlevin seçiminde keskin sınırlar ortaya çıkarmaktadır. Bu noktada yapının havalimanına hizmet edecek şekilde işlevlendirilmesi kaçınılmaz olmaktadır.

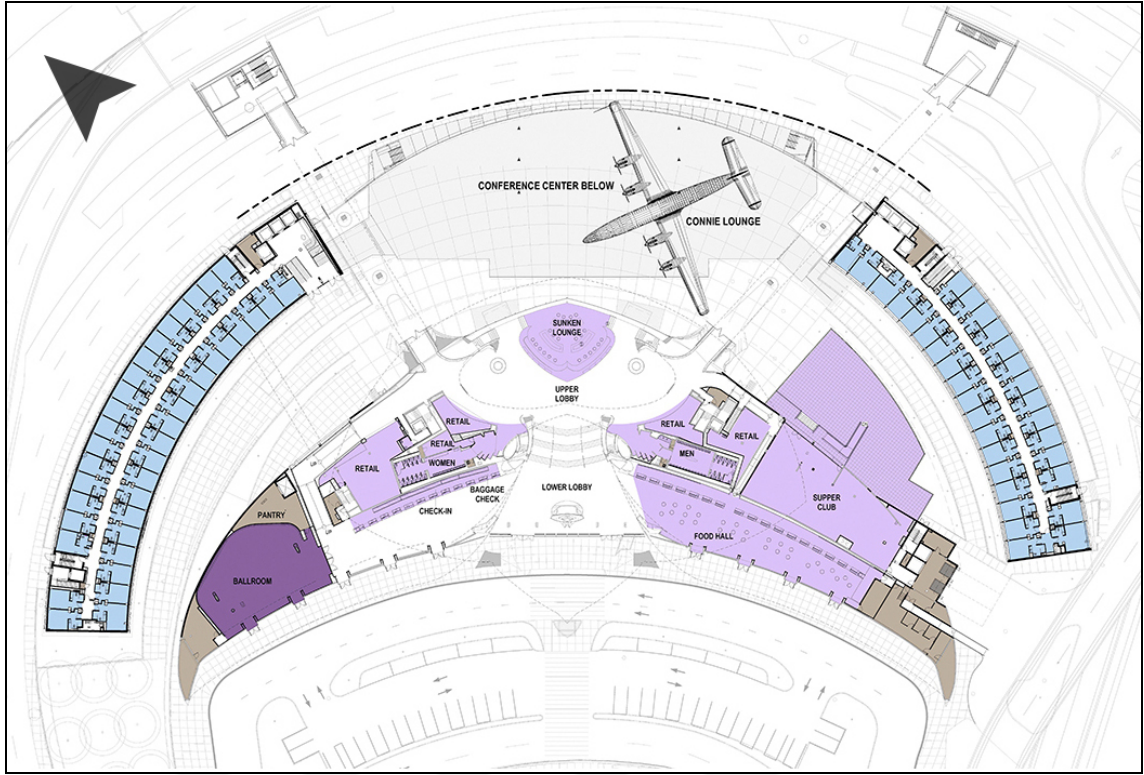
Mevcut bir binanın işlevsel kurgusu incelenirken, bina içerisindeki mekânsal kurgunun yanı sıra çevresinde yer alan yapılarla olan etkileşimi de göz önünde bulundurulmalıdır. John F. Kennedy Havalimanı'nda uçuş pistleri ve diğer havalimanı hizmet binaları arasında yer alan TWA Terminali, pistlere yakınlığı ve sahip olduğu fiziksel yapı özellikleri ile sebebiyle havalimanının büyük bir bölümüne hitap eden ve diğer bölümlerden de oldukça kolay ulaşılabilen bir durumdadır. Havalimanı bünyesinde konaklama ihtiyacına cevap verebilen herhangi bir yapı bulunmaması ve yukarıda belirtilen özellikleri ile TWA Terminali'nin, yapılacak olan çeşitli müdahaleler aracılığıyla otel olarak işlevlendirilmesine karar verilmiştir.

Otel yapıları, giriş-karşılama bölümü, konuk odaları ve birçok işlevi barındıran yardımcı birimlerden kompleks yapılardır. Otel olarak işlevlendirilen TWA Terminali'ne bakıldığında, otelin konuk odaları ve farklı işlevlere sahip birimler yeni eklenen yapılar bünyesinde sağlanırken, giriş karşılama işlevi gören lobi bölümü ise TWA Terminali'nde karşılanmıştır. Bu durumun başlıca sebebi, otelin konuk odaları

veya diğer birimleri ile TWA Terminal binasının sahip olduğu mekânsal ve hacimsel kurgunun uyuşmaması ve geniş açıklı, ferah bir mekân kurgusuna sahip olan terminal binasının, lobi bölümü ile büyük ölçüde benzerlik göstermesidir. Otel olarak işlevlendirilen TWA Terminali'ne bakıldığında, otelin sadece lobi bölümünü oluşturmaktadır. Konuk odaları ve etkinlik alanları için mekânsal kurgunun elverişli olmaması, bu işlevlerin yeni ek yapılarla sağlanmasını gerekli kılmıştır (Şekil 3.20 ve 3.21).



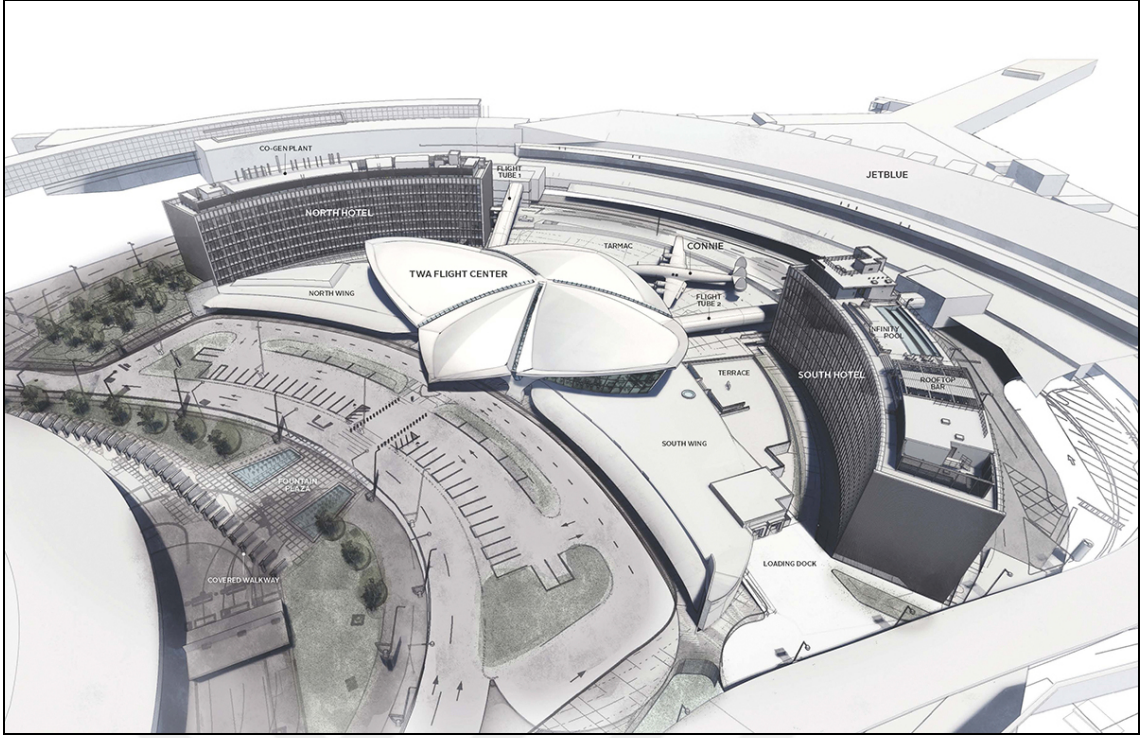
Şekil 3.20. TWA Hotel Özgün Plan Şeması (URL-13) (Yazar Tarafından Düzenlenmiştir)



Şekil 3.21. TWA Hotel Yeni Plan Şeması (URL-11) (Yazar Tarafından Düzenlenmiştir)

3.2.3. Uyarlanabilir Yeniden Kullanım Kapsamında Yapılan Müdahaleler

Yapının otel olarak işlevlendirilmesi sonucunda ortaya çıkan gereksinimlerden olan lobi işlevi TWA Terminali bünyesinde karşılanabilmişken, konuk odaları ve diğer yardımcı işlevlerin büyük bir kısmı ise bu binada kendine yer bulamamıştır. Bu noktada TWA Terminali'ne sonradan eklenen birçok yapı kaldırılarak yerlerine 512 adet konuk odası ile birlikte çeşitli etkinlik alanlarını içeren yeni yapılar inşa edilmiştir. Konuk odaları kuzeyde ve güneyde olmak üzere iki farklı yapı bünyesinde çözümlenmişken, etkinlik alanları ise yer seviyesinin altında konumlandırılmıştır (URL-11). TWA Terminali'nde uçaklara ulaşımı sağlayan uçuş tüpleri aynı işlevinin yanı sıra lobiden konuk odalarına ulaşımı sağlar hale gelmiştir (Şekil 3.22).



Şekil 3.22. TWA Hotel Birimleri Arasındaki İlişki (URL-11)

Lobi olarak kullanılan TWA Terminali büyük ölçüde orijinalliği korunarak yenilenmiştir (Şekil 3.23). Beton ve sıva yüzeylerin bakımları büyük bir titizlikle yapılmış, kavisli zemin ve duvar yüzeylerini kaplamak için 15 milyondan fazla mozaik karo kullanılmıştır. Aynı şekilde mevcut terminalde kullanılan flip-board da ilk üretildiği yer olan İtalya'nın Udinese kentinde restore edilmiş, batıda ki ana girişin üst kısmında bulunan asma katlarda ise kafe ve resepsiyon alanı işlevli mekânlara yer verilmiş olup özel üretim sabit mobilyalar imal edilmiştir (URL-14).



Şekil 3.23. TWA Hotel Yenilenen Lobi Bölümü (URL-14)

Lobinin doğu kanadında yer alan ve “Batık Salon” olarak adlandırılan bölüm, kendine özgü kırmızı halı ve kumaşlarla kaplanmış ve misafirler için bekleme alanı olarak işlevlendirilmiştir (Şekil 3.24 ve 3.25). Ayrıca bu alan, günümüzde kokteyl bar olarak hizmet veren 1958 model Lockheed Constellation L-1649A Starliner Uçağı’na da ev sahipliğı yapmaktadır (URL-14).



Şekil 3.24. TWA Hotel Batık Salonun Eski Hali (URL-13) (Solda)



Şekil 3.25. TWA Hotel Batık Salonun Yeni Hali (URL-14) (Sağda)

Planlaması Beyer Blinder Belle Architects and Planners tarafından yapılan otel kompleksinde yer alan iki konaklama binası Lubrano Ciavarra tarafından tasarlanmış olup, TWA Terminalinden daha yüksek olmayacak şekilde yedi katla sınırlandırılmıştır. Kuzey ve güneyde olmak üzere 86’sı süit toplam 52 konuk odasına sahip binaların iç mekân tasarımı ise Stonehill Taylor tarafından yapılmıştır (Şekil 3.26) (URL-14). Lobide ki gibi kırmızı rengin hâkim olduğu otel binalarında, uçak motorlarının sesinden en az düzeyde etkilenmek için gerekli önlemler alınmış özellikle TWA Terminali’ne bakan en değerli odalarda 7 katmanlı camdan imal edilen pencereler kullanılmıştır (Şekil 3.27). Konaklama binalarının uç kısmında yer alan çekirdekler ile yer altında konumlandırılmasına rağmen galerili ve gösterişli bir şekilde tasarlanan etkinlik alanlarına ulaşım sağlanabilmektedir (Şekil 3.28).



Şekil 3.26. TWA Hotel Koridorları (URL-14) (Solda)

Şekil 3.27. TWA Hotel Cephesi (URL-14) (Sağda)



Şekil 3.28. TWA Hotel Etkinlik Alanları (URL-14)

TWA Otel projesine genel olarak bakıldığında, korunan mevcut terminal yapısının yanı sıra ilave edilen yeni yapı ekleri ile birlikte enerji verimliliği yüksek sürdürülebilir bir bina ortaya çıkarmak amaçlanmıştır. Bu doğrultuda mevcut tesisat sistemlerinin elden geçirildiği ve farklı yeni sistemlerin ilave edildiği görülmektedir. Mevcut terminal yapısının lobi olarak işlevlendirilmesi sonucunda mekânsal gereksinimler değişiklik göstermiş ve bu sebeple elektrik, su, aydınlatma, havalandırma gibi mevcut tesisat sistemlerinin yerleri büyük ölçüde değişiklik göstermiştir. Binanın aydınlatma sistemi tamamen yenilenmiş, LED aydınlatma sistemi kurulmuştur. Komplekste değiştirilen ve ilave edilen bütün pencereler ısı ve ses yalıtımı özelliğine sahip olup enerji verimliliği sağlamaktadır (URL-9).

Kompleksin bütün elektrik ihtiyacı, kuzeydeki konaklama binasında yer alan, doğalgazla çalışan üç pistonlu motor ve bir lityum pil enerji depolama dizisinden oluşan

kojenerasyon tesisi tarafından sağlanmaktadır. Aynı şekilde bu tesisteki motorlardan açığa çıkan ısı, sıcak su temini için kullanılmakta olup, HVAC soğutma sistemleri de bu tesisten beslenmektedir (URL-11).

Uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında cepheye yapılan müdahalelere bakıldığında, mevcut TWA Terminali'nin beton cephe elemanlarının bakımının yapılmış olduğu ve cephe ile çatıda yer alan kaplamaların tamamen değiştirildiği görülmektedir. Aynı şekilde zarar görmüş olan ve işlevlerini tam olarak yerine getiremeyen 238 adet cam yüzeyin hepsi sökülmüş, yerlerine neopren fermuarlı contalarla desteklenmiş temperli camlar yerleştirilmiştir. Bu şekilde cam yüzeylerin dayanımı artırıldığı gibi ısı ve ses yalıtımına da katkıda bulunulmuştur (Şekil 3.29). Aynı şekilde proje kapsamında komplekse ilave edilen 2 adet konaklama binasının cephelerinde de cam yüzeyler yaygın olarak kullanılmış olup özellikle uçak seslerinin engellenmesi amaçlanmıştır. Bu doğrultuda TWA Terminali'ne bakan odalarda 7 katmanlı camdan imal edilen pencereler kullanılmış olup kullanıcı konforu en üst düzeyde tutulmuştur (URL-11). Konaklama yapılarının kütlelerine bakıldığında çevresindeki uçuş yollarının sahip olduğu kıvrımları takip ettiği ve cam yüzeyleri sayesinde TWA Terminali'ne nötr bir fon sağladığı görülmektedir.



Şekil 3.29. TWA Hotel Yenilenen Beton ve Cam Yüzeyler (URL-14)

Terminali'nin otel olarak işlevlendirilmesine karar verilmesinin ardından, mevcut binanın gereksinimlere tam anlamıyla karşılık veremediği anlaşılmış ve yeni yapılara olan ihtiyaçlar ortaya çıkmıştır. Bu noktada TWA Terminali'nin yakın

çevresinde bulunan ek yapılar yıkılarak yeni yapıların inşası için gerekli alan oluşturulmuştur. Otel olarak işlevlendirilerek havalimanının her kesimine hitap etmesi planlanan binaya ulaşımın çok önemli olduğu göz önünde bulundurulmuş ve bu doğrultuda birçok düzenlemeye gidilmiştir. Sert zeminler, yeşil alanlar ve su öğeleri içeren ek çevre düzenlemelerinin yanı sıra otopark alanlarının da elden geçirildiği planlama Mathews Nielsen tarafından yapılmış olup, misafirlerin yapıya ulaşımı kolaylaşmıştır (URL-14).

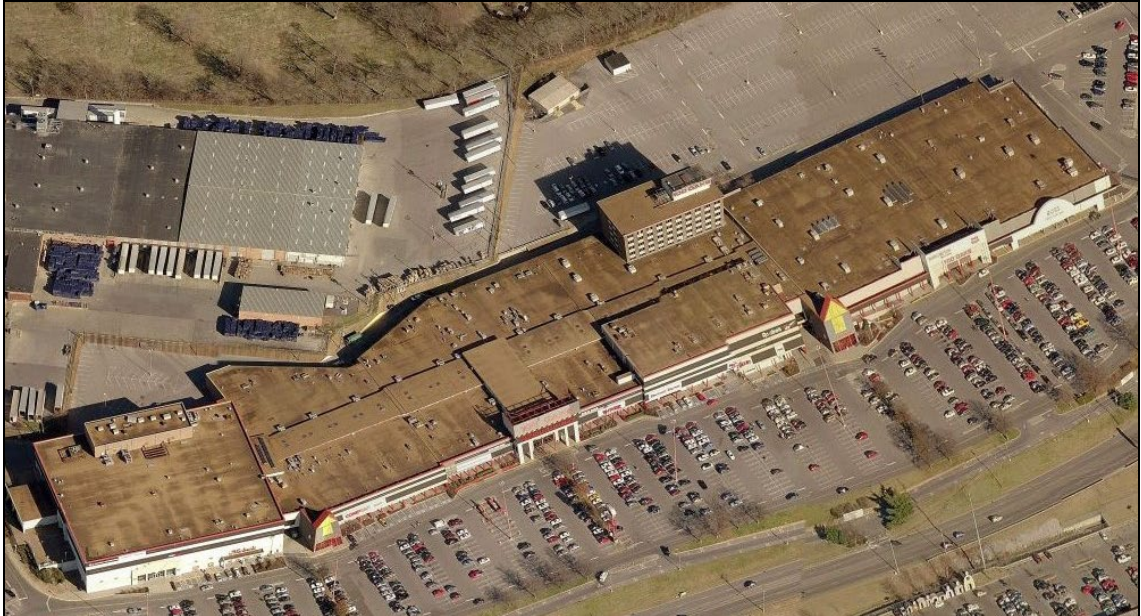
3.3. ÖRNEK 3 – Vanderbilt Medical Center (100 Oaks Mall)

ABD'nin Tennessee Eyaleti Nashville kentinde yer alan 100 Oaks Mall, 1968 yılında hizmete açılarak inşa edildiği dönemde kentin en büyük alışveriş merkezi olma özelliği taşımaktadır. İlerleyen yıllarda kentte yeni açılan diğer alışveriş merkezileri ile büyük bir rekabet içerisine girmiş ve bu süreçte kapsamlı yenileme ve rehabilitasyon işlemleri geçirerek 2007 yılına kadar faaliyetlerine devam etmiştir (Şekil 3.30 ve 3.31). 2007 yılına gelindiğinde ise ticari anlamda devamlılığı sağlanamayan alışveriş merkezinin bir bölümü özel bir üniversite olan Vanderbilt Üniversitesi tarafından kiralanmış ve 2008 yılına gelindiğinde “Gresham Smith and Partners” tarafından ele alınan proje ile Tıp Merkezi ve Perakende Satış Birimlerinden oluşan karma işlevli bir yapı olarak hizmete açılmıştır (Şekil 3.32 ve 3.33). Yapı yaklaşık 80.000 m² alana sahip olup, zemin+1 kattan oluşmaktadır. Ayrıca çok katlı bir ofis blokuna sahip olup 22 klinikle hizmet vermektedir. Yaklaşık 40.000 m² alana sahip olan birinci katı ve ofis bloku tıp merkezi ve idari ofisler olarak işlevlendirilmiş olup zemin katta yer alan perakende satış birimleri ise bu süreçten ufak çaplı müdahaleler dışında çok fazla etkilenmemiştir. Alışveriş Merkezinin tıp merkezi olarak işlevlendirilmesi kapsamında Vanderbilt Üniversitesi'nin ana kampüsünde yer alan poliklinik ve sağlık tesisleri alışveriş merkezinin birinci katına taşınmış, zemin katta yer alan perakende satış birimlerine ise ilerleyen dönemlerde sağlık tesisi işlevli bir uyarlama durumuna karşın çeşitli teknik ilaveler yapılarak gerekli önlemler alınmıştır. Aynı zamanda yapının giriş sayıları artırılarak hasta ve refakatçilerin tıp merkezine ulaşımı kolaylaştırılmış, perakende satış birimleri ile tıp merkezinin girişleri birbirinden ayrıştırılmıştır. Yapılan değişiklikler sonucunda klinik, eczane, restoran, tıbbi ofis ve perakende satış birimlerinden oluşan karma işlevli bu yapı için o dönem 64 milyon dolarlık bir bütçe ayrılmıştır (Deborah, 2010).

Tablo 3.3. Vanderbilt Medical Center Künyesi (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)	
Vanderbilt Medical Center (100 Oaks Mall)	
Proje Tasarımı	Gresham Smith and Partners
Yapının Konumu	ABD, Tennessee
Projenin Başlangıç-Bitiş Yılı	2007-2008
Proje Alanı	80.000 m ²
Yapının Eski İşlevi	Alışveriş Merkezi
Yapının Yeni İşlevi	Sağlık Merkezi-Perakende Satış



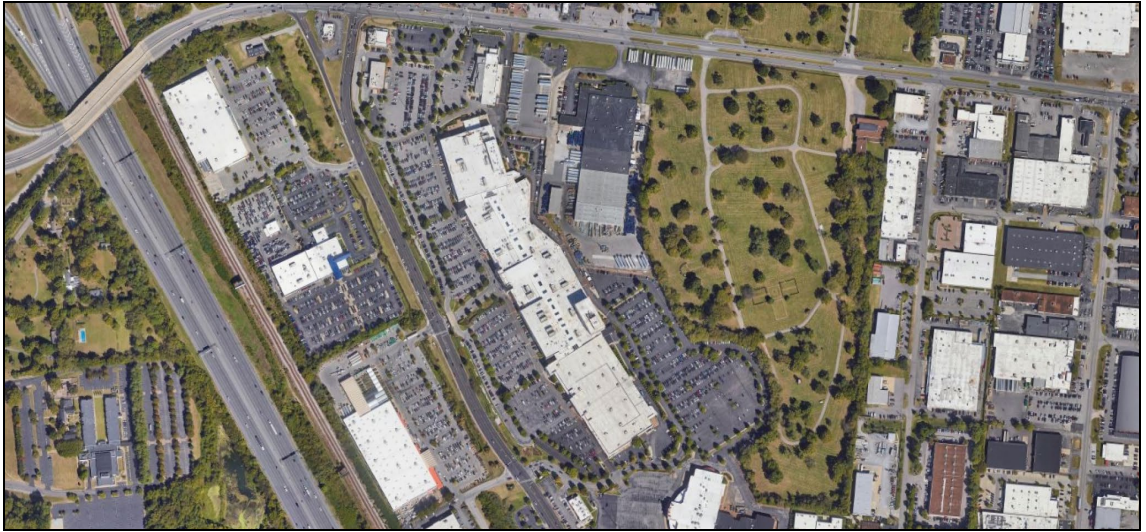
Şekil 3.30. 100 Oaks Mall Giriş Tagı (URL-15)



Şekil 3.31. 100 Oaks Mall / 1995 (URL-16)



Şekil 3.32. Vanderbilt Medical Center Giriş Tagı (URL-17)



Şekil 3.33. Vanderbilt Medical Center /2023 (URL-18)

3.3.1. Yapının İşlevini Kaybetme Nedenleri

100 Oaks Mall, açıldığı dönemde kentin en büyük alışveriş merkezi olma özelliği taşımaktaydı. Tamamı kapalı, toplam 80.000 m² alana sahip, 60 adet mağazanın hizmet verdiği 100 Oaks Mall, Nashville’de ki alışveriş alışkanlıklarında büyük değişiklikler meydana getirmeyi hedeflemekteydi (Deborah, 2010). O dönemde inşa edilen alışveriş merkezlerine bakıldığında, genelde düz alanlara tek katlı olarak planlandıkları ve merkezi bir hol etrafında yerleştirilen mağazalardan oluştuğu görülmektedir. 100 Oaks Mall’de ise bu düzen oldukça farklıydı. Eğimli bir alan üzerinde iki katlı olarak planlanmış ve zemin kattaki mağazalara sadece dışarıdan erişim imkânı sağlanmaktaydı (Şekil 3.34). Eğimli araziye uygun bir şekilde yayılan üç ana girişi bulunmakta olup bu girişler sayesinde merdiven ve asansörler aracılığı ile birinci

kattaki mağazalara ulaşılmaktaydı. Bu farklı tasarım konsepti ile alışveriş anlayışına farklı bir bakış açısı getirmeyi hedeflemekte olup kısa bir süre boyunca bu hedeflerine ulaştığı söylenebilmektedir (URL-16).



Şekil 3.34. 100 Oaks Mall Eğimli Araziye Oturuş Şekli /1973 (URL-19)

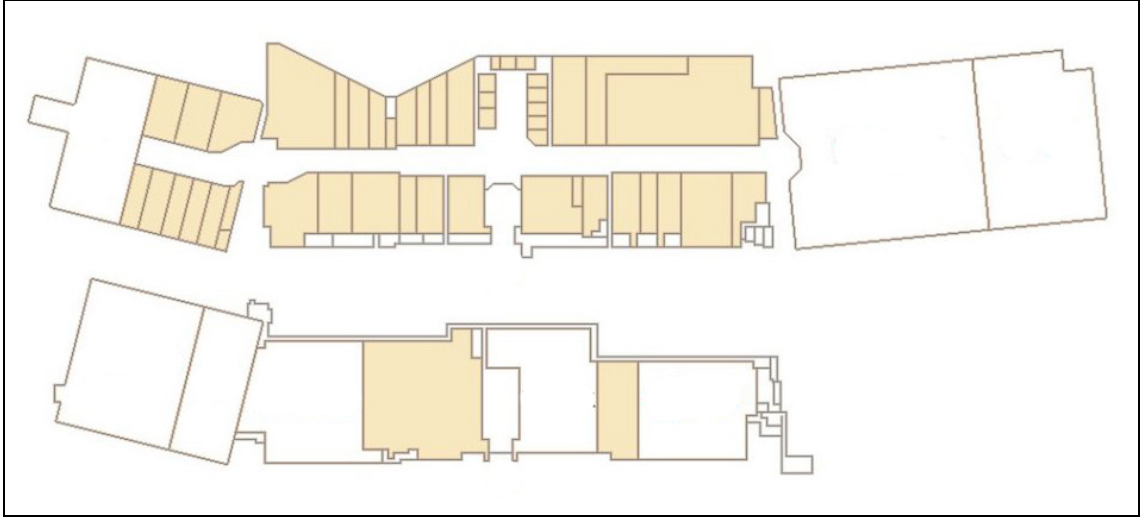
1970'lerin başlarında iki yeni bölgesel alışveriş merkezinin açılmasıyla birlikte rekabet sürecine giren 100 Oaks Mall, bu süreçte birçok yenileme ve tadilat işlemine maruz kalmıştır. Birçok kez kapatılmanın eşiğinden dönen alışveriş merkezi 1983 yılına gelindiğinde ise daha fazla dayanamayarak ilk kez kapatılmış ve işlevsiz kalmıştır. 1989 yılında ise outlet alışveriş merkezi olarak yeniden hizmete açılmasına rağmen kısa sürede keskin bir düşüş yaşamış ve doksanların ortasında yeniden kapatılmıştır (Deborah, 2010). 1995 yılında yapılan kapsamlı değişiklikler ile üçüncü kez iddialı bir şekilde açılan 100 Oaks Mall, çevrimiçi alışverişlerin artması ve kullanıcı gereksinimlerinin değişmesi sonucunda farklılaşan ihtiyaçlara cevap verememiş, 2000'li yılların başlarında büyük mağazaların alışveriş merkezinden ayrılmasıyla birlikte son kez kapatılmış ve işlevsiz olarak kalmıştır (URL-16).

3.3.2. Yapının Yeni İşlevinin Belirlenmesi

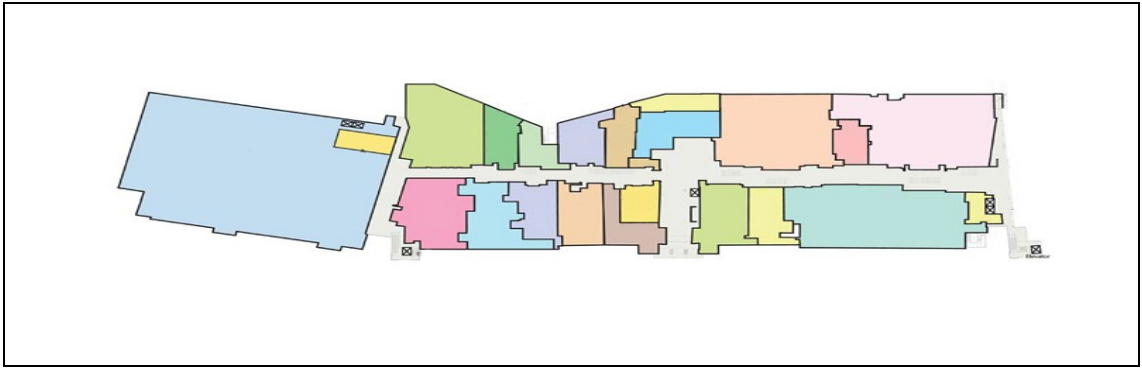
100 Oaks Mall, eyaletler arası ulaşımı sağlayan otoyola ve Nashville şehir merkezine yakın, stratejik bir şekilde konumlandırılmış ancak yeterince yoğun olarak kullanılmayan bir bölgede yer almaktadır. İşlevini yitirmiş bu yapıya verilecek olan yeni işlevin, bölgenin ekonomik canlılığını artırması, sürdürülebilir kalkınmayı

desteklemesi ve atıl bir durumda kalan yapının rehabilite edilmesine yönelik bir yaklaşım sergilemesi büyük önem taşımaktadır (Anonim 3).

Bu noktada, Vanderbilt Üniversitesi yönetimi, işlevsiz olarak kalan 100 Oaks Mall'ün (Şekil 3.35) sahip olduğu potansiyellerin farkına varmış ve gereksinimlere karşılık veremeyen sağlık tesislerini genişletebilecekleri bir fırsat olarak değerlendirmişlerdir. 100 Oaks Mall'ün, Vanderbilt Tıp Kampüsü'ne yakın olması, geniş açık alana sahip olması, tıp merkezinin ilerleyen yıllardaki olası mekânsal genişleme ihtiyacına karşılık verebilmesi, geniş otopark alanlarıyla hasta ve refakatçilerine hizmet edebilmesi ile eyaletler arasındaki ulaşımı sağlayan otoyola yakın olması bu işlev için biçilmiş bir kaftan olarak karşımıza çıkmaktadır (Şekil 3.36) (Deborah, 2018).



Şekil 3.35. 100 Oaks Mall Zemin (Altta) ve Birinci (Üstte) Kat Planı / 1995 (URL-16)
(Yazar Tarafından Düzenlenmiştir)



Şekil 3.36. Vanderbilt Medical Center Birinci Kat Planı (URL-16)
(Yazar Tarafından Düzenlenmiştir)

İşlevini yitirmiş olan 100 Oaks Mall'ün, Tıp Merkezi ve Perakende Satış Birimlerinin bir arada olduğu karma bir işlevle yeniden kullanılması, yapının zemin katında yer alan işletmelerin doluluk oranını %100'e kadar çıkartmıştır. Bu işletmeler yapının yeniden işlevlendirilmesi sonucunda artan kullanıcı trafiğinin yarattığı ekonomik hareketlilikten olumlu bir şekilde etkilenmişlerdir. Karma işlevli bu yapının hizmete girmesi ile yakın çevrede büyük bir istihdam alanı oluşmuş, Vanderbilt Üniversitesi'nin ana kampüsündeki yoğunluk azalmış, araç ve yaya trafiği olumlu yönde etkilenmiştir (Sarıakçalı, 2018). Aynı zamanda bölgenin gelişmesi ve canlanması ile yerel yönetimin bu bölgeden elde ettiği vergi gelirlerinde büyük oranda artış sağladığı görülmektedir (Deborah, 2010).

3.3.3. Uyarlanabilir Yeniden Kullanım Kapsamında Yapılan Müdahaleler

Uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında yapılan müdahalelere bakıldığında, zemin katta yer alan alışveriş birimlerine mekânsal anlamda herhangi bir müdahalede bulunulmamış, yalnızca ilerleyen dönemlerde sağlık tesisi işlevli bir uyarlama durumuna karşın çeşitli teknik ilaveler yapılarak gerekli önlemler alınmıştır. Yapının birinci katına ise sağlık merkezi olarak işlevlendirileceğinden dolayı birçok müdahalede bulunulmuş olup aynı zamanda sahip olunan geniş açık alanlarda da çeşitli değişiklikler yapılmıştır.

Birinci katta yer alan alışveriş birimleri ile verilecek olan sağlık merkezi işlevinin mekânsal gereksinimleri büyük oranda farklılık göstermekte olup bu doğrultuda plan kurgusunda kapsamlı değişiklikler yapılmıştır. Birçok bölücü duvarın yıkılıp ilave bölücü duvarların ilave edildiği projede alışveriş birimleri ile sağlık merkezinin girişleri birbirinden ayrılmıştır. Bu doğrultuda yapının giriş sayıları artırılmış olup, ilave edilen asansör ve merdiven sistemleriyle hasta ve refakatçilerinin sağlık merkezine ulaşımı kolaylaştırılmıştır (Şekil 3.37).



Şekil 3.37. Vanderbilt Medical Center Yenilenen Giriş Bölümleri (URL-17)

Toplum sağlığı ve hasta deneyiminin ön planda tutulduğu, hasta konforunu artıran, esnek yerleşim imkânına sahip standart odalardan oluşan projede 22 adet klinik hizmet vermektedir. Kliniklerde yer alan kiosklar hastaların işlemlerini daha hızlı ve pratik bir şekilde yapmalarına imkân tanırken, toprak tonlu duvarlar, özel tasarım konforlu mobilyalar, geniş çatı pencereleri, sarkıt aydınlatmalı bekleme alanları ile sağlık merkezinden çok bir sosyalleşme alanı olarak nitelendirilebilmektedir (Şekil 3.38 ve 3.39) (URL-17).



Şekil 3.38. 100 Oaks Mall Sirkülasyon Alanları (URL-17) (Solda)

Şekil 3.39. Vanderbilt Medical Center Hasta Bekleme Alanları (URL-17) (Sağda)

Yapının eski cephe kaplamaları tamamen değiştirilmiş, günümüz konfor koşullarına ayak uydurabilecek malzemeler kullanılmıştır (Şekil 3.40). Yeni işleve yönelik olarak farklı bir cephe karakteri oluşturulmuş, mekânların doğal ışık ve havalandırma ihtiyacının karşılanması amacıyla bazı sağır cephelerde açıklıklar ilave

edilmiştir. Aynı zamanda mevcut çatı pencerelerinin de genişletildiği ve doğal ışıktan maksimum fayda sağlandığı görülmektedir.

100 Oaks Mall'ün uyarlanabilir yeniden kullanım projesine bakıldığında, sürdürülebilir tasarım anlayışı kapsamında Amerikan LEED şartnamelerine uygun olarak tasarlandığı görülmektedir. Bu doğrultuda, binanın mevcut yapısal elemanlarının büyük bir bölümü korunmuş, inşaat atıkları geri dönüştürülerek yeniden kullanılmış, yeni kullanılacak olan inşaat malzemeleri ise yerel ve düşük toksinli malzemelerden seçilerek enerji verimliliği yüksek aydınlatma ve mekanik sistemlerden faydalanılmıştır (Şekil 3.41) (Anonim 3).



Şekil 3.40. Vanderbilt Medical Center Yenilenen Cephesi (URL-17) (Solda)

Şekil 3.41. Vanderbilt Medical Center Enerji Verimli Aydınlatma Elemanları (URL-17) (Sağda)

Yapının yeniden işlevlendirilmesi ile birlikte, özel araçların yapıya ulaşımını kolaylaştırmak ve alan içerisindeki trafiği daha güvenli hale getirebilmek amacıyla çeşitli yol çalışmaları ve trafik iyileştirmeleri yapılmıştır. Alana girişi sağlayan ana girişin yeri değiştirilmiş, ana caddedeki yoğunluğun önüne geçilmiştir. Aynı zamanda şehirde yer alan toplu ulaşım duraklarına servisler eklenmiş, ana yollar ile yapı arasında yürüyüş parkurları oluşturularak yayaların yapıya daha güvenli ve kolay bir şekilde ulaşımı sağlanmıştır. Aynı zamanda açık alanlarda kullanılan 100 adet meşe (oaks) ağacı ile yeşil alanların oranı artırılmış ve yapının eski adına (100 Oaks) ithafta bulunulmuştur (Şekil 3.42) (Sarıakçalı, 2018). Yapının yeniden işlevlendirilmesiyle birlikte yapının içerisinde bulunduğu alanda özel araç ve yaya trafiği noktasında büyük bir yoğunluk meydana gelmiş, bazı güvenlik problemleri açığa çıkmıştır. Bu sebeple projeye bir polis karakolu dâhil edilerek hasta, personel ve alışveriş birimlerinin kullanıcıları için daha güvenli bir ortam oluşturulmuştur (Deborah, 2010).



Şekil 3.42. 100 Oaks Mall'e İthafen Dikilen Meşe Ağaçları (URL-20)



4. ALAN ÇALIŞMASI: KONYA OTOGAR BİNASI İÇİN ANALİZLER

Tez çalışması kapsamında, İç Anadolu'nun merkezinde yer alan, Konya kentinin ulaşım yükünü büyük ölçüde karşılayan Konya Otogar Binası çalışma alanı olarak seçilmiştir. Bu bölümde Konya Otogar Binası analiz edilmiş, ilerleyen dönemde işlevsiz kalacak olmasının nedenleri ortaya koyularak, yapının faydalı ömrünün uzatılması ve kentlinin kullanımına sunulması amacıyla verilecek olan yeni işlevin belirlenmesi amaçlanmaktadır.

Bu doğrultuda, alan çalışmasının ilk aşamasında, otogar yapısının daha iyi analiz edilebilmesi adına, otogarlar ve otogar tasarım kriterlerinden bahsedilmiş, Konya kentinin otogar tarihçesi araştırılarak otogarların zaman içerisindeki yer değiştirme nedenleri saptanmıştır. Daha sonra çalışma alanı olarak seçilen Konya Otogar Binası'na dair analiz ve bilgilendirmelere yer verilmiş, yapı fotoğraf ve çizimlerle belgelenerek çalışma kapsamında sunularak, otogar binasının ilerleyen dönemlerde işlevini kaybedecek olmasına yol açan sebepler ortaya koyulmuştur. Alan çalışmasının ikinci aşamasında ise “bina işlevini kaybettikten sonra hangi işlevle kentlinin kullanımına sunulmalı?” sorusuna cevap aranmıştır.

4.1. Otogarlar ve Tasarım Kriterleri

Şehirlerarası yolcu taşımacılığı kalkış ve varış noktaları arasında geniş çaplı bir ulaşım ağı oluşturmakta ve bu ağın önemli unsurlarından biri olan otogar yapılarının planlanması, üzerinde durulması gereken önemli bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır. Temel olarak yolcuların ve otobüslerin otogara kolay, çabuk, ucuz ve güvenli bir şekilde ulaşması ve aynı şekilde uzaklaşabilmesinin amaçlandığı bu yapıların, kent içerisindeki konumu, erişim olanakları, yeterli alana sahip olması ve yakın çevresiyle olan ilişkileriyle birlikte bir bütün olarak ele alınması gerekmektedir (Arsal, 2004).

Otogarların yapılmasındaki ana amaç, yolcuların geliş ve gidişlerinin belirli bir düzen içerisinde organize edilmesi ve taşıma yapacak olan otobüslerin kent içi trafiğe verecek oldukları etkinin minimuma indirilmesidir. Günümüzde otogar yapılarının yolcuların inip bindiği alanlar olmasının yanı sıra alışveriş merkezleri, sergi alanları ve yeme-içme yerleri ile birlikte kent içerisinde prestijli yapılar olarak tasarlandığı ve kentsel buluşma alanları olarak nitelik kazandığı görülmektedir (Arsal, 2004). Otogarlar, şehirlerarası ulaşım ağı ile kentin buluştuğu noktalarda konumlandırılması

gereken yapılar olup bu yapılara erişimin kolay bir şekilde sağlanabilmesi büyük önem taşımaktadır. Aynı zamanda bu yapıların kent içi ulaşım sistemleri (havaalanı, liman, tren garı, tramvay vb.) ile bütünleşik bir şekilde planlanması gerekmektedir (Temiz, 2010).

Literatürdeki kaynaklar incelendiğinde “otogar” ve “terminal” kavramlarının birbiri yerine kullanılmasına karşın bu kavramların farklı şekillerde tanımlandığı görülmektedir. Dilimize İngilizce ’den geçen “otogar” kavramı TDK sözlüğünde Şehirlerarası çalışan motorlu taşıtların yolcularını aldıkları ve indirdikleri yer” olarak tanımlanırken dilimize Fransızca ’dan geçen “terminal” kavramı ise “otobüs, uçak vb. taşıtların yolcularını ilk aldığı veya son bıraktığı yer” olarak tanımlanmaktadır. Benzer şekillerde tanımlanan bu kavramlar arasındaki farklılıkları Arsal (2004) şu şekilde ifade etmektedir; Özellikle İstanbul ve Ankara gibi büyükşehirlerde sadece belirli firma veya şirketlerin kullanmış olduğu yapılar ile daha küçük ölçekli şehirlerde yer alan yolcu indirip bindirme işlevi gören yapılar terminallerin en yalın halini ifade etmektedir. Kalkış ve varış peronları başta olmak üzere bilet satış birimleri, bekleme salonu, tuvalet ve idari birimler gibi çeşitli hizmet birimlerinin beraber kullanıldığı terminaller ise “birleştirilmiş terminaller” olarak nitelendirilebilmektedir. Otogar ise her biri tek başına terminal özelliklerine sahip farklı terminaller ile ortaklaşa kullanılan terminalleri bir arada barındıran “çoklu terminaller” olarak ifade edilmektedir. Bu bakış açısıyla “otogar” kavramının terminalleri kapsayan bir yapısı olduğu görülmektedir.

4.1.1. Otogar Tasarım Kriterleri

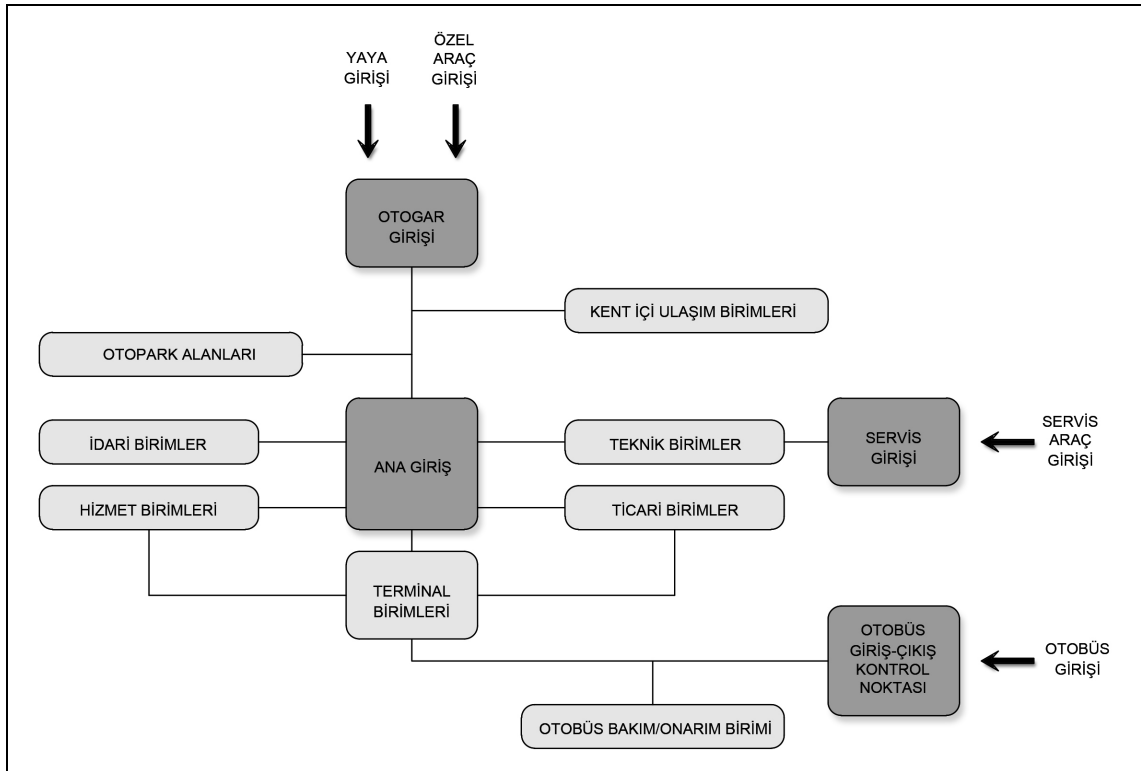
Otogarların kamusal hizmet veren yapılar olduğu göz önünde bulundurulduğunda işlevini eksiksiz olarak yerine getirmesi toplumsal açıdan büyük önem taşımaktadır. Otogar yapıları ülke çapında ulaşım sisteminin temel öğelerinden biri olarak kabul edilmeli, bu doğrultuda altyapı ve üstyapı bütünlüğü sağlanarak kentsel bir proje olarak kentle bütünleşmeli ve bu doğrultuda tasarım kararları alınmalıdır (Temiz, 2010).

Otogar kullanıcıları kullanım amaçlarına göre sınıflandırıldığında; gelen yolcular, giden yolcular, otogar çalışanları ve refakatçiler olmak üzere dört ana grup karşımıza çıkmaktadır. Bu dört ana gruba otogar bünyesinde verilmesi gereken hizmetler Arsal (2004) tarafından;

- Kentten otogara ve otogardan kente karşılıklı olarak ulaşımın kolay ve güvenli bir şekilde sağlanması,
- Gelen ve giden yolcu eşyalarının otogar içerisinde kolay bir şekilde taşınmasının sağlanması,
- Yolcuların dinlenme, yeme-içme, tuvalet gibi temel ihtiyaçlarının karşılanması,
- Bilet işlemlerinin gerçekleştirilmesi,
- Can ve mal güvenliğinin sağlanması,
- Yolculuk öncesi ve sonrası süreçte gerek görsel gerekse işitsel ve görüşme yolları ile yönlendirmelerin yapılması, olarak belirtilmiştir.

Bir otogar yapısı, imar mevzuatlarına uygun olarak şehir içi-şehirlerarası yol ağları ile bağlantılı ve kent için trafik yükü oluşturmayacak bir konumda planlanmalı, gerekli teknolojik imkanlar kullanılmalı, kullanıcılar için optimum erişilebilirlik özelliklerine sahip olmalı ve bu yapıların şehrin dışarıya açılan kapısı olduğu unutulmamalıdır. Aynı zamanda bu yapıların kent içi ulaşım sistemleri (havaalanı, liman, tren garı, tramvay vb.) ile bütünleşik bir şekilde planlanması gerekmektedir. Otogarlara, başta otobüsler olmak üzere, yolcuların otogara ulaşımını sağlayan toplu taşıma araçları, taksi ve özel otomobiller içinde indirme, bindirme ve park alanlarına sahip, çevre düzenlemesi yapılmış alanlar olmalıdır. Günümüzde otogarlarda içerisinde alışveriş alanları, konaklama birimleri, ibadethane, yeme-içme ve sergi alanları gibi farklı işlevlere sahip mekânlar yer almaktadır. Bu şekilde sürekli bir sirkülasyon sağlanmakta ve yolcular için bir çekim merkezi oluşturulmaktadır. Bunun yanı sıra otogarlara daha kaliteli bir hizmet verebilmesi için emniyet birimleri, itfaiye birimleri, banka, ATM, döviz bürosu ve idari bölümler gibi çeşitli birimlerin otogar bünyesinde yer alması gerekmektedir (Tablo 4.1 ve Şekil 4.1) (Temiz, 2010). Aynı zamanda otogarlara, kente gelen yolcular üzerinde bıraktığı izlenim nedeniyle mimari kimliği ile de ön plana çıkması gereken yapılar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Tablo 4.1. Otogar Yapıları İçin İhtiyaç Programı (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)	
OTOGAR YAPILARI İÇİN İHTİYAÇ PROGRAMI	
İdari Birimler	Müdür Odası / Müdür Sekreteri Odası / Müdür Yardımcısı Odası / Özel Güvenlik Şef Odası / Bilgi İşlem Ofisi / Çalışma Ofisi / Toplantı Odası / Arşiv / Kontrol Odası / Santral / Firma Yazıhaneleri / Islak Hacimler
Hizmet Birimleri	Danışma / Turizm Danışma Bürosu / Enformasyon Bürosu / Bilet Satış Gişeleri / Bilgilendirme Panoları / Otomobil Kiralama Büroları / Banka Şubesi / Bankamatik Birimleri / İletişim Birimleri (PTT/Telekom/Şarj Ünitesi) / Emanet Eşya Birimi / Kayıp Eşya Bürosu / Eczane / İlk Yardım Ünitesi / Bebek Bakım Odası / Temizlik Odası / Mescit / Islak Hacimler (WC/Lavabo/Duş) / Polis Karakolu / Zabıta Karakolu
Ticari Birimler	Kafeterya / Restoran / Hediyelik Eşya Satış Birimleri / Büfeler / Market / Lostra / Berber / Kargo Şubesi / İşletmelere Ait Depolar
Terminal Birimleri	Otobüs Giriş-Çıkış Kontrol Noktası / Gelen Yolcu Peronları / Giden Yolcu Peronları / Transit Yolcu Peronları / Yolcu Bekleme Salonları / Şoför Dinlenme Odası / Islak Hacimler
Teknik Birimler	Teknik Birim Şef Odası / Personel Odası / Havalandırma Odası / Isıtma-Soğutma Odası / İklimlendirme Odası / Su Deposu / Hidrofor Dairesi / Trafo / Jeneratör Odası / Otomasyon Birimi / Yangın Güvenlik Birimi / Terminal Bakım-Onarım Atölyesi / Sığınak
Otopark Alanları	Özel Araç Otoparkı / Servis Araçları Parkı / Yönetici Araç Otoparkı / Çalışan Araç Otoparkı / İtfaiye-Ambulans-Polis-Zabıta Otoparkı / Otobüs Bekleme Otoparkı
Otobüs Bakım/Onarım Birimi	Mekanik Birim / Lastik Tamir Birimi / Yağ Deposu / Yıkama-Yağlama Birimi / Akaryakıt İstasyonu / Yakıt Tankları
Kent İçi Ulaşım Birimleri	Taksi Durakları / Servis Durakları / Otobüs Durakları / İlçe Peronları / Tramvay-Metro-Banliyö Durakları
Açık ve Yarı Açık Alanlar	Yolcuların ve Refakatçilerin Beklerken Kullanabileceği Açık Ve Yarı Açık Alanlardır.

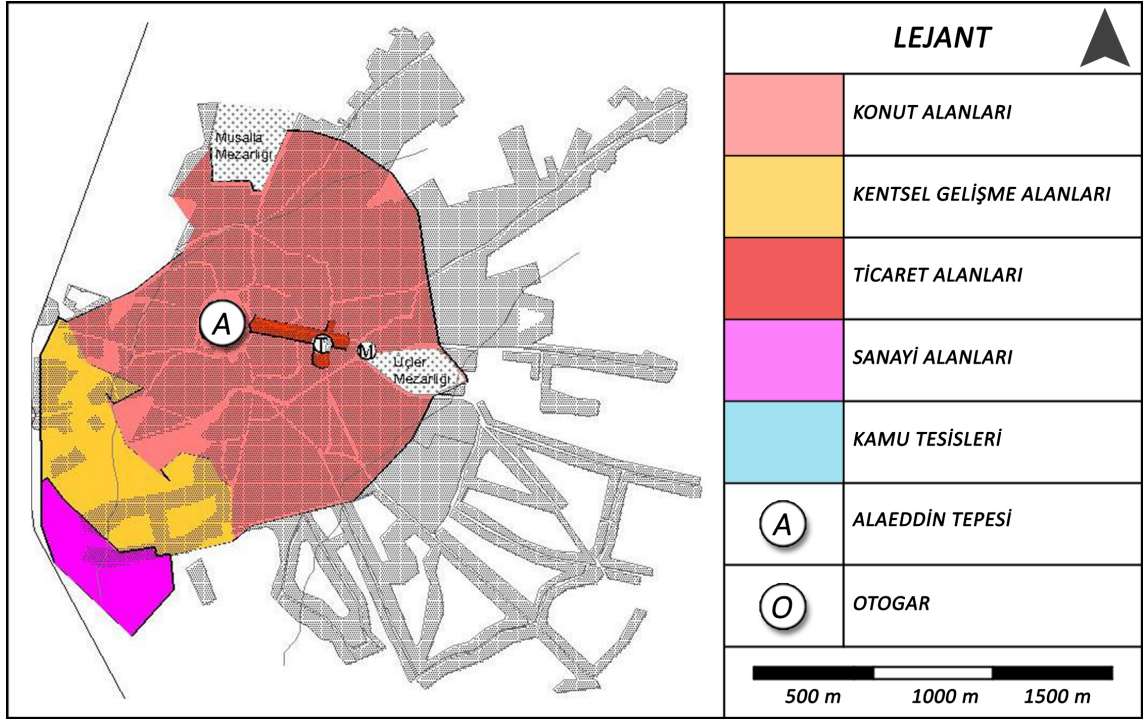


Şekil 4.1. Otogar Yapıları İçin Fonksiyon Şeması (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

4.2. Konya’da Otogar Tarihçesi

Konya kenti, sahip olduğu işlevsel kimlikle birlikte planlı gelişen bir yerleşme özelliği göstermesi sebebiyle Türk kent planlama tarihinde önemli bir yere sahiptir. 1940’lı yıllarda ilk kez kent planına sahip olan Konya şehri, ilerleyen dönemlerde de planlı büyüme ve gelişme anlayışını sürdürerek günümüze ulaşabilen ender Türkiye kentlerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır (Yenice, 2012). Özellikle 1950’li yıllardan sonra nüfus artışına paralel olarak hızlanan şehirleşme faaliyetleri ile beraber kentteki mekânsal gereksinimler farklılık göstermiş ve kentin farklı yönlerde değişimlere maruz kaldığı görülmüştür. Bakıldığında bu değişim sürecinin her dönem farklı şekillerde kent üzerinde etkisini gösterdiği açıkça görülmektedir. Bu süreçte özellikle kamusal yapıların şehir merkezinde yoğun alanların içerisinde kalması, daha geniş mekânlara olan ihtiyacın açığa çıkması ve çağın gerekliliklerine uyum sağlanması gibi nedenlerle mevcut yerlerinden kaldırılarak şehrin farklı bölgelerine taşındığı bilinmektedir (Özmertyurt ve Oral, 2018). Çalışmada incelenen Konya Şehirlerarası Otobüs Terminali’nin de kentin gelişmesine bağlı olarak belirli periyotlarla yer değiştirdiği görülmektedir. Bu doğrultuda geçmişten günümüze kadar ki süreçte Konya Otobüs Terminali’nin yer değiştirmesine sebep olan kentsel değişim sürecinin incelenmesi ve değerlendirilmesi çalışma kapsamında üzerinde durulması gereken önemli bir nokta olarak karşımıza çıkmaktadır.

Konya kenti özelinde hazırlanan ve hayata geçirilen ilk kapsamlı kent planının, 1946 yılında Asım Kömürcüoğlu tarafında hazırlanan 1/2.000 ölçekli “Konya İmar Planı” olduğu görülmektedir. 1965 kestirim yılı için 75.000 kişilik bir nüfusun hedeflendiği bu plan ile gelişigüzel ve plansız oluşturulmuş kentsel düzenin kontrol altına alınması, kent içerisindeki boşlukların değerlendirilmesi, anıt ve eserlerin yakın çevrelerinin yeniden düzenlenmesi ile yetersiz teknik ve sosyal altyapının ayaklandırılması hedeflenmiştir. 1946 Konya İmar Planı (Şekil 4.2) detaylı olarak incelendiğinde konut ve sanayi alanları başta olmak üzere kentin gelişme yönünün batı ve güneybatı yönünde olduğu görülmektedir. Aynı zamanda kentsel ulaşım sistemi bu plan kapsamında yeniden kurgulanmış olup, kentin kuzeyinde Ankara ve İstanbul karayolları, güneyde Karaman ve Mersin ile doğuda Ereğli ve Adana karayolları ile kent içi bağlantılarını içeren bir çevre yolu planlanmıştır (Yenice, 2012).



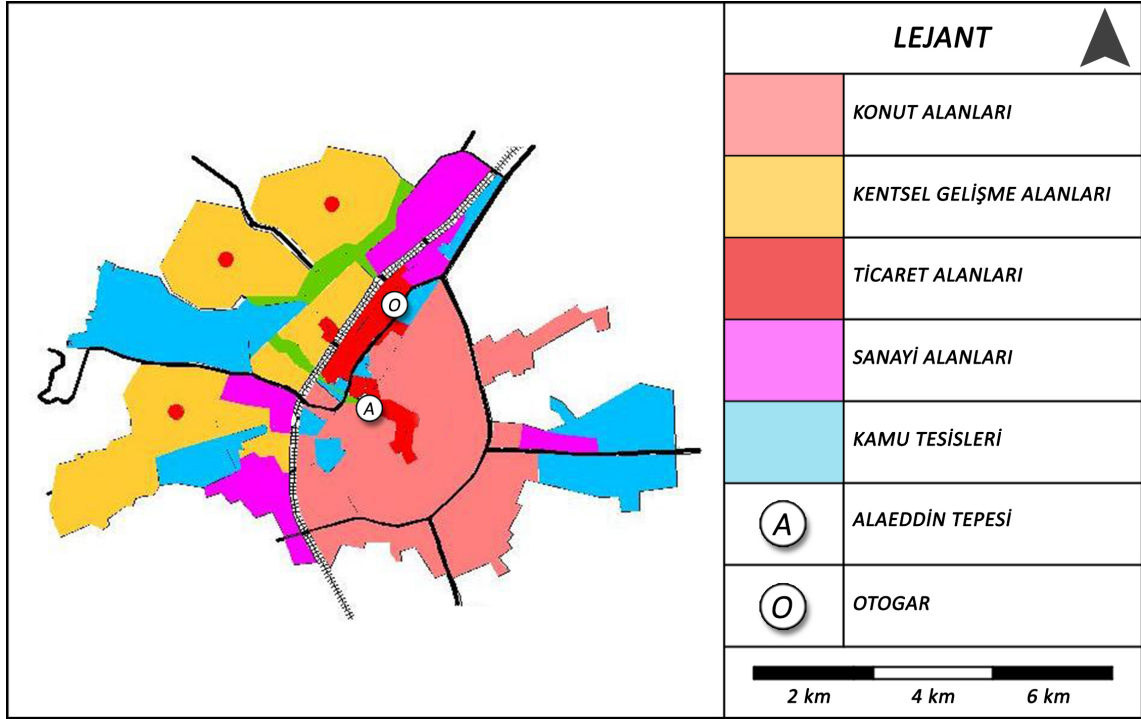
Şekil 4.2. 1946 Konya İmar Planı (Yenice, 2012) (Yazar Tarafından Düzenlenmiştir)

1946 Konya İmar Planı'nda belirlenen hedeflerin henüz 10 yıl dolmadan aşılması ile mevcut imar planında bazı ilave ve revizelerin yapılması zorunlu bir hal almıştır. Bu doğrultuda ortaya çıkan konut ihtiyacının karşılanması ve plan dışı gelişmelerin önlenmesi amacıyla 1954 yılında Ferzan ve Leyla Baydar tarafından bir imar planı hazırlanmıştır. 1954 Konya İmar Planı incelendiğinde, planlama alanının büyük bir bölümünün konutlar için ayrılmış olması kentin konut gereksinimini ortaya koyması açısından önemlidir. Bu doğrultuda kentin batı ve kuzeybatısında yeni konut alanlarının planlandığı görülmektedir. 1954 Konya İmar Planı'nın kentsel ulaşım sistemi üzerinde etkisini gösteren en önemli kararı ise tarihi kent merkezinin güneydoğusunda bir şehirlerarası otobüs terminali önerisidir. Günümüzde "Eski Garaj" olarak bilinen ve Karatay ilçe garajı olarak kullanılan bu alan Konya'nın ilk otogarı olma özelliğine sahiptir (Yenice, 2012). 1950'li yıllarda hizmete giren Eski Garaj, uzun yıllar boyu Konya kentinin dışarı açılan kapısı olma özelliğini taşımaktadır (Şekil 4.3).

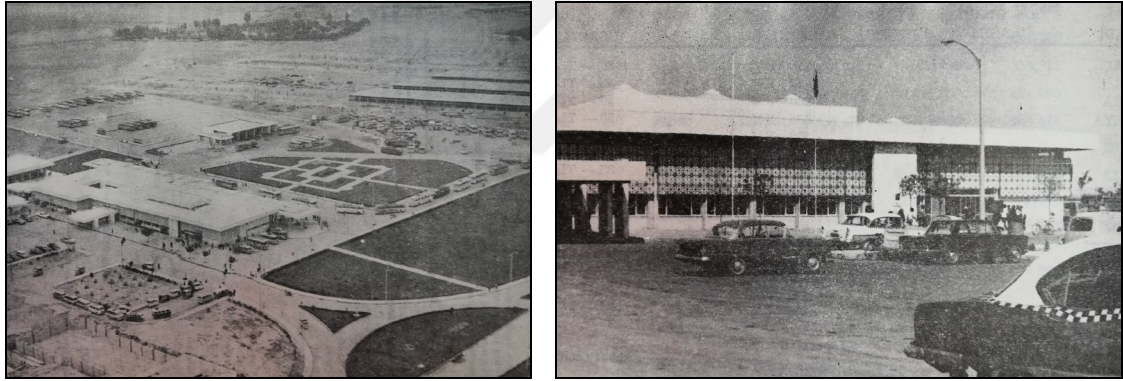


Şekil 4.3. Konya Eski Garaj / 1965 (URL-21)

İlerleyen yıllarda hızlı nüfus artışının ortaya çıkarmış olduğu gereksinimler yeni bir kent planının hazırlanmasını zorunlu hale getirmiştir. Bu doğrultuda 1965 yılında Yavuz Taşçı ve Haluk Berksan tarafından bir imar planı hazırlanmış olup bu plan İller Bankası tarafından düzenlenen ve ulusal bir yarışma yoluyla elde edilmiş ilk plan olması açısından önem taşımaktadır (Şekil 4.4). 1965 Konya İmar Planı incelendiğinde, kentin batı ve kuzeybatı yönünde geliştirildiği görülmektedir. Aynı zamanda kentin doğusunda yer alan Ankara, Adana, Karaman ve Mersin karayollarını birbirine bağlayan bir çevre yolu kurgulanmıştır. Bu plan ile kent merkezinde kalmış olan Eski Garaj'ın şehrin kuzey kesiminde günümüzde Kule Site AVM olarak kullanılan Ankara-İstanbul yolu girişlerindeki alana taşınması planlanmış ve kentte yeni bir çekim merkezi oluşturulmak istenmiştir (Yenice, 2012). 1966 yılında Özhan Sökmen tarafından tasarlanarak 1971 yılında hizmete açılan otogar (Meşhur, 2008) 2000'li yıllara kadar Konya şehrinin ulaşım yükünü karşılamış ve 2003 yılında yıkılmıştır (Şekil 4.5).



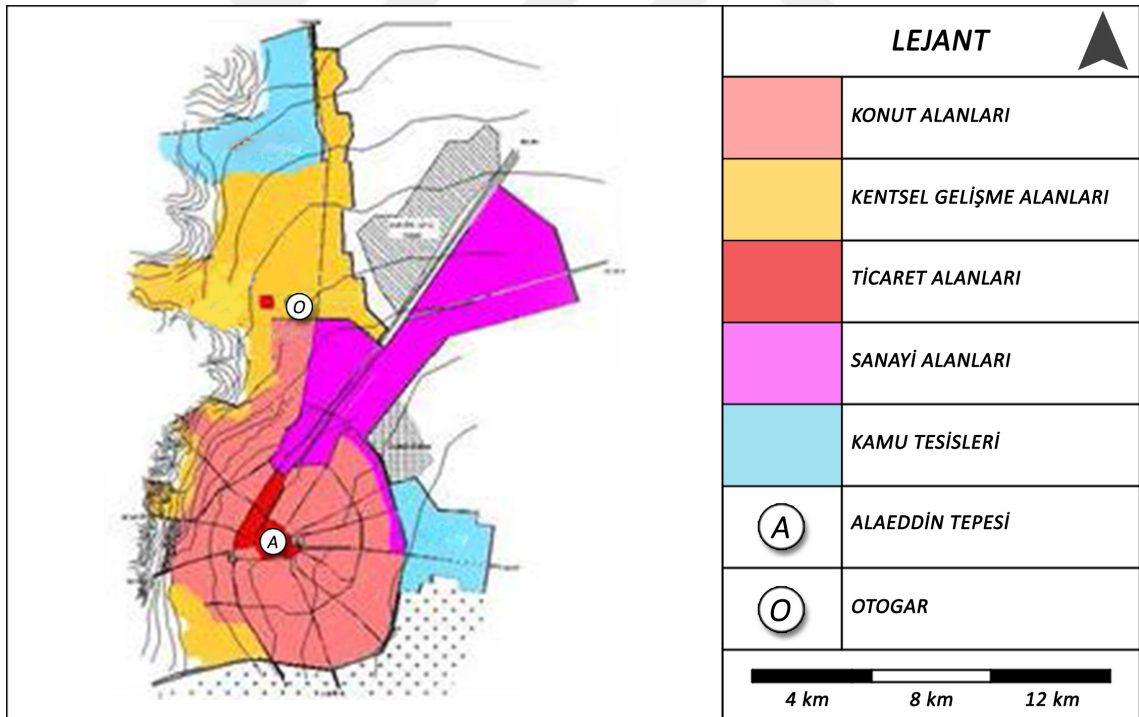
Şekil 4.4. 1965 Konya İmar Planı (Yenice, 2012) (Yazar Tarafından Düzenlenmiştir)



Şekil 4.5. Konya Eski Otogar (Konya Valiliği, 1973)

1965 Konya İmar Planı'nın ardından 1980'li yıllara kadar ki süreçte Konya kentinin gelişimi birçok ilave imar planı ile yönlendirilmiştir. Bu dönemde hazırlanan planların büyük bölümünün yasadışı konutların önlenmesi ve yeni sanayi alanlarının planlanması üzerine yoğunlaştığı söylenebilmektedir. Aynı zamanda birçok konut alanının planlandığı bu süreçte kent nüfusunun hızlı bir şekilde artması sonucunda konut stokunun yetersiz kaldığı görülmektedir. Artan konut talebi ile birlikte üniversite alanı ile sanayi bölgelerinin kentin dış çeperinde konumlandırılması yeni çekim merkezleri ortaya çıkarmış ve kaçak yapılaşmanın önünü açmıştır. Kentteki plansız gelişmelerin kontrol altına alınma isteği ve mücavir alan sınırının genişletilmesine yönelik tartışmalar yeni bir imar planı hazırlanmasının önünü açmıştır. Bu doğrultuda

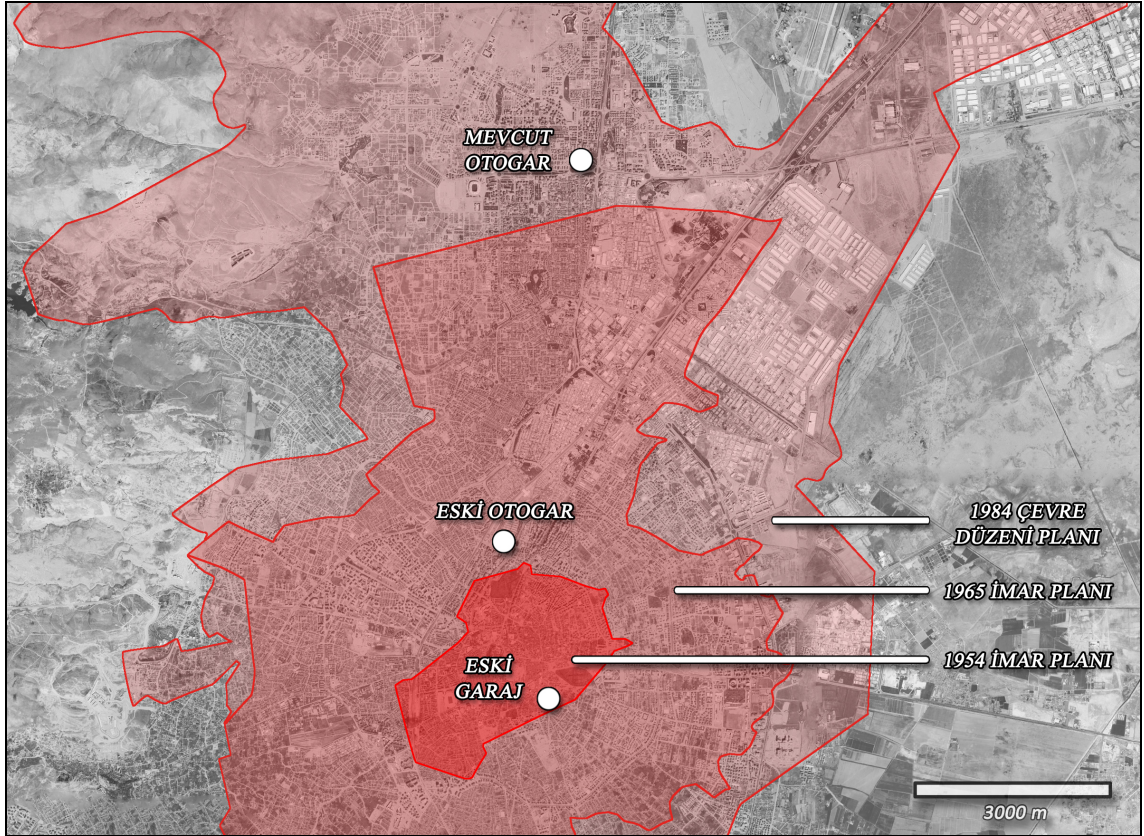
1983'te hazırlanmaya başlanan 1/25.000 ölçekli Konya Çevre Düzeni Planı 1984 yılında yürürlüğe girmiştir (Şekil 4.6) (Yenice, 2012). 1984 Konya Çevre Düzeni Planı incelendiğinde şehrin kuzeye doğru gelişme ilkesinin devam ettirildiği, tek merkez etrafında gelişen bir şehir yerine çok merkezli bir yapıya geçişin hedeflendiği görülmektedir. Aynı zamanda, kuzeyde Ankara ve İstanbul, güneyde Karaman ve Mersin, doğuda Ereğli ve Adana ile güneydoğuda Seydişehir ve Antalya karayolları yeni bir çevre yolu bağlantısı ile yeniden kurgulanmıştır. 1965 Konya İmar Planı'nda şehrin batı ve kuzeybatı yönünde genişlemesi amaçlandığından, artan nüfus ve şehirleşme faaliyetleri sebebiyle Şehirlerarası Otobüs Terminali bu tarihlerde kentin merkezi konumuna gelmiş ve 1984 Çevre Düzeni Planı kararları ile kentin kuzey gelişme aksını oluşturan İstanbul yolu üzerinde yeni bir yer seçimi kararı alınmıştır (Meşhur, 2008). Mahmut Tuna tarafından tasarlanarak 1995 yılında inşasına başlanan yeni Konya Şehirlerarası Otobüs Terminali 2000 yılında tamamlanmış olup günümüzde halen yolculara hizmet vermektedir (URL-22).



Şekil 4.6. 1984 Konya Çevre Düzeni Planı (Yenice, 2012) (Yazar Tarafından Düzenlenmiştir)

Geçmişten günümüze Konya Otogarları özelinde yapılan incelemelerde görüldüğü gibi, otogar yapılarının şehir ile birlikte gelişen canlı birer organizma oldukları söylenebilmektedir. Şehrin büyümesine ve gelişmesine bağlı olarak yapısal ve konumsal olarak etkilendikleri zaman içerisinde ihtiyaçlara cevap veremeyecek hale

gelerek yer değişikliklerine maruz kaldıkları görölmektedir (Şekil 4.7). Aynı zamanda şehrin büyümesi ve gelişmesi noktasında tetikleyici etkilere sahip oldukları görölmekte olup ilerleyen süreçte bu gelişmelere bağlı olarak farklı açılardan müdahalelere maruz kalmaktadırlar.



Şekil 4.7. Geçmişten Günümüze Konya Otogamlarının Konumları
(URL 23'den Yararlanılarak Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

4.3. Konya Otogar Binası (Konya Büyükşehir Belediyesi Otobüs Terminali)

Konya Otogarı – resmi adıyla Konya Büyükşehir Belediyesi Otobüs Terminali- Konya'nın Selçuklu ilçesi, Yazır Mahallesi, Yeni İstanbul Yolu ve Doç. Dr. Halil Ürün Caddesi kesişimin de yer alan ve hizmete açıldığı 2000 yılından bu yana şehrin ulaşım yükünü üstlenen yapıdır (Tablo 4.2 ve Şekil 4.8). Mahmut Tuna (Tuna AŞ.) tarafından tasarlanarak 1997 yılında inşasına başlayan yapı 2000 yılında resmi olarak hizmete açılmıştır ve günümüzde mülkiyet hakkı Konya Büyükşehir Belediyesi'ne aittir. 138.000 m² alan üzerine kurulan yapı yaklaşık 11.000 m² kapalı alana sahiptir (URL-24).

Tablo 4.2. Konya Otogarı Künyesi (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)	
Konya Büyükşehir Belediyesi Otobüs Terminali	
Proje Tasarımı	Mahmut Tuna
Yapının Konumu	Konya, Selçuklu
Projenin Başlangıç-Bitiş Yılı	1997-2000
Proje Alanı	138.000 m ²



Şekil 4.8. Konya Otogarı / 2022 (URL-25)

Yeni İstanbul Yolu ve Doç. Dr. Halil Ürün Caddesi kesişiminde yer alan Konya Otogar Binasına birçok farklı noktadan giriş çıkış yapıldığı görülmektedir (Şekil 4.9 ve Ek-3). Otobüs giriş-çıkışları batıda yer alan Sultan Caddesi'nden başlayarak kuzeyde yer alan otobüs giriş-çıkış kontrol noktasından yapılmaktadır (Şekil 4.10). Özel ve ticari araç giriş çıkışları ise güneyde yer alan Doç. Dr. Halil Ürün Caddesi'nden sağlanmaktadır. Yayalar ise yapıya daha çok doğuda yer alan Yeni İstanbul Yolu üzerinden ulaşım sağlamakta olup bu durum o bölgede yer alan tramvay durağından dolayı kaynaklanmaktadır (Şekil 4.11). Aynı zamanda otogar alanına yaya girişlerinin kontrolsüz olarak birçok farklı noktadan gerçekleştirildiği görülmekte ve bu durumun güvenlik açısından sorun teşkil ettiği söylenebilmektedir.



Şekil 4.9. Konya Otogarı Vaziyet Şeması (Ek-3) (URL-26) (Yazar Tarafından Düzenlenmiştir)



Şekil 4.10. Konya Otogarı Otobüs Giriş-Çıkış Kontrol Noktası (URL-27)



Şekil 4.11. Konya Otogarına Tramvaydan Ulaşımı Sağlayan Yaya Yolu (Yazar Arşivi)

Konya Otogar Binası incelendiğinde, toplam 49 adet perona sahip olduğu görülmektedir. Bu peronların 38 tanesi giden yolcular ayrılmış olup, 11 tanesi de gelen ve transit yolcular için tahsis edilmiştir (Şekil 4.12 ve 4.13). Otogar içerisinde yer alan 14 adet peron ise ilçe terminali olarak yolculara hizmet vermektedir (Şekil 4.14). Günlük ortalama 600-700 otobüsün giriş-çıkış yaptığı Konya Otogar 'ı yıllık yaklaşık 230.000 sefere ev sahipliği yapmaktayken bu seferlerde günlük 15.000 yolcu ile yıllık 5.500.000 yolcu misafir edilmektedir. Aynı zamanda 52 araç kapasiteli ticari taksi durağı ve 191 araç kapasiteli açık otoparkı yolculara hizmet vermekte olup (Şekil 4.15 ve 4.16), otogara günlük 5.000 özel araç giriş çıkış yapmaktadır. Otogar genelinde 121 seyahat firması hizmet vermekte, seyahat firması, otogar ve diğer birim çalışanları dahil toplam 979 kişi otogar bünyesinde istihdam edilmektedir (URL-28). Aynı zamanda otogar bünyesinde; seyahat firmalarının yazıhaneleri, idari birimler, polis/zabıta karakolu, yolcu bekleme alanları ile bu alanlara hizmet eden; danışma, bilet satış gişeleri, tuvaletler, temizlik odaları, çocuk emzirme odaları, mescitler, lokanta, market ve kafeteryalar, berber, emanet depoları, ayakkabı tamir işletmesi, kargo ve farklı işlevlere sahip dükkânlar yer almaktadır.



Şekil 4.12. Konya Otogarı Giden Yolcu Peronları (Yazar Arşivi)



Şekil 4.13. Konya Otogarı Gelen ve Transit Yolcu Peronları (Yazar Arşivi)



Şekil 4.14. Konya Otogarı İlçe (Yakın Yerleşke) Peronları (Yazar Arşivi)



Şekil 4.15. Konya Otogarı Ticari Taksi Durağı (Yazar Arşivi)



Şekil 4.16. Konya Otogarı Özel Araç Otoparkı (Yazar Arşivi)

İnsan ölçeğinde algılanamayan ancak plan düzleminde bakıldığında hilal formunda bir saçağın farklı büyüklükte ki kütleleri bir araya getirmesiyle oluşan Konya Otogar Binası, bodrum, zemin kat ve kısmi birinci kattan meydana gelmektedir. Aynı zamanda binanın kuzeyinde yer alan otobüs bakım merkezi, otobüs otoparkı ve petrol istasyonu (Şekil 4.17), batısında yer alan mescit (Yeni Otogar Camii) (Şekil 4.18), doğusundaki tramvay bekleme alanı ve oldukça geniş yeşil alanlarda Konya Otogarı'nın sınırları içerisinde değerlendirilmektedir.



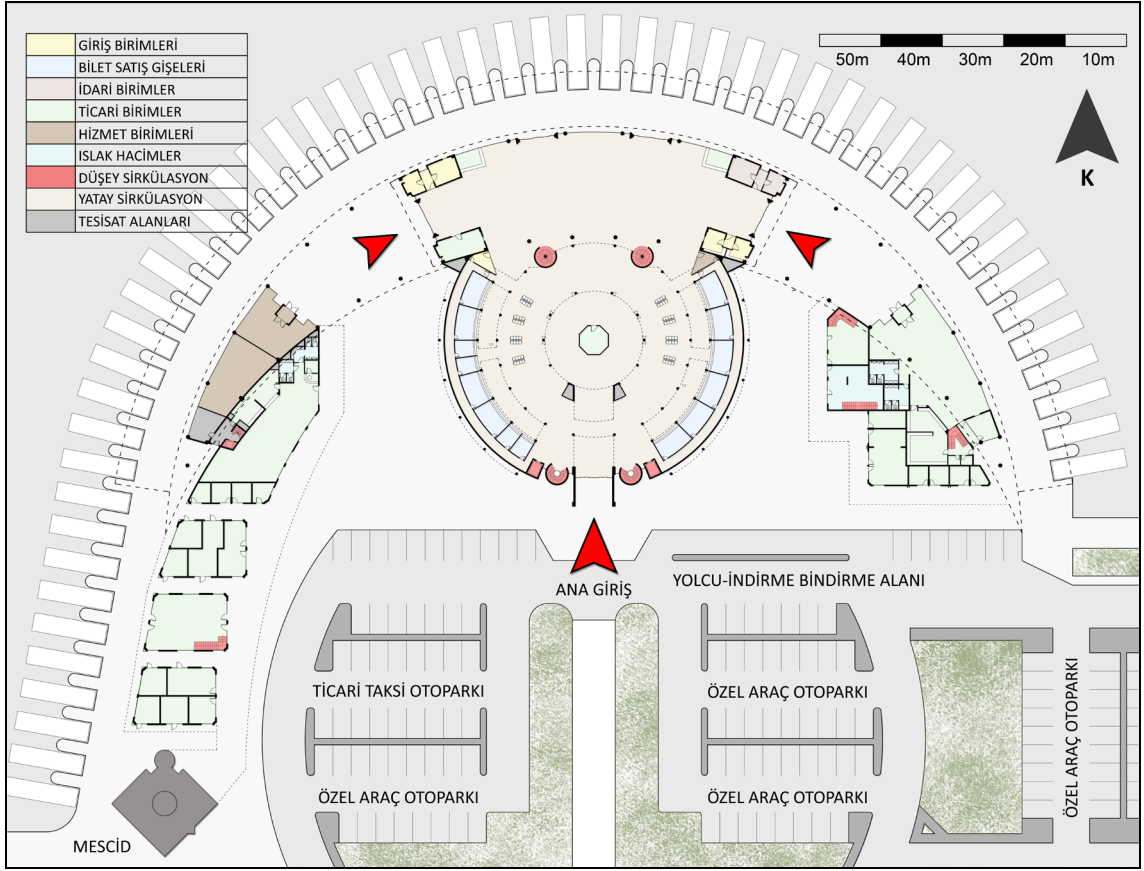
Şekil 4.17. Konya Otogar Otobüs Bakım Merkezi (Yazar Arşivi)



Şekil 4.18. Yeni Otogar Camii (Yazar Arşivi)

Geniş açıklıkların geçildiği, farklı büyüklükteki kütlelerin bir araya gelmesiyle oluşan yapının zemin katı incelendiğinde (Şekil 4.19 ve Ek-4), üç ana kütlelen meydana gelen yapının merkezinde yer alan ana kütleyle 5 farklı girişten ulaşım planlanmıştır. Özellikle otoparktan yapıya ulaşımı sağlayan ana giriş güneyde yer almaktayken (Şekil 4.20 ve 4.21), kuzeyde yer alan yolcu peronlarına giriş ve çıkışı sağlayan iki kapının yanı sıra doğu-batı aksında birbirini karşılayan 2 farklı giriş daha bulunmaktadır. Ancak kuzeyde yer alan yolcu peronlarına giriş ve çıkışı sağlayan iki kapı günümüzde kullanılmamaktadır. Diğer 3 ana girişte ise polis, zabıta, özel güvenlik birimleri ve X-Ray cihazları ile güvenlik önlemleri alınmış durumdadır (Şekil 4.22 ve 4.23). Merkezi kütleyle giriş yapıldığında uzay kafes sistem ile geçilmiş geniş açıklıklar

ve galeri boşlukları göze çarpmakta, bu durum mekâna ferahlık katmasının yanı sıra birçok işlevin farklı noktalardan görülmesine imkân vermektedir (Şekil 4.24).



Şekil 4.19. Konya Otogarı Zemin Kat Plan Şeması (Ek-4)
(Proje Müellifinin İzni Dâhilinde Yayınlanmakta Olup, Yazar Tarafından Yeniden Çizilmiştir)



Şekil 4.20. Konya Otogarı Güneyde Yer Alan Ana Giriş (Yazar Arşivi)



Şekil 4.21. Konya Otogarı Güney Girişi (Yazar Arşivi)



Şekil 4.22. Konya Otogarı Batı Girişi (Yazar Arşivi)



Şekil 4.23. Konya Otogarı Doğu Girişi (Yazar Arşivi)



Şekil 4.24. Konya Otogarı Yolcu Bekleme Alanı ve Uzay Kafes Sistem (Yazar Arşivi)

Yolcu bekleme alanları kuzeyde yer alan peronlara yakın bir şekilde konumlandırılmış olup hâkim rüzgâr etkisi sebebiyle kullanıcılar için problem teşkil ettiği görülmektedir. Yolcu bekleme alanlarına hizmet etmesi amaçlanan danışma ve ticari birimlere (büfe) de yine bu bölümde yer verilmiştir (Şekil 4.25). Bilet satış gişeleri ise merkezi kütlenin ortasında yer alan bir kitabevi satış merkezinin etrafında, yapının formunu takip edecek şekilde konumlandırılmıştır (Şekil 4.26 ve 4.27). Bodrum ve birinci kat ile düşey sirkülasyonu sağlamak amacıyla kuzeyde ve güneyde ikişer adet olmak üzere toplam dört adet tam döner merdiven planlanmıştır (Şekil 4.28). Güneydeki iki merdivene iki adet asansörde eşlik etmekte olup, döner merdivenlerin bu tarz kamusal yapılarda kullanımı noktasında birçok eleştiri aldığı görülmektedir.



Şekil 4.25. Konya Otogarı Yolcu Bekleme Salonu (Yazar Arşivi)



Şekil 4.26. Konya Otogarı Bilet Satış Gişeleri (Yazar Arşivi)



Şekil 4.27. Konya Otogarı Kitabevi Satış Merkezi (Yazar Arşivi)



Şekil 4.28. Konya Otogar Tam Döner Merdivenler ve Asansör (Yazar Arşivi)

Ana kütle haricindeki yapılara bakıldığında ise kendi içerisinde dışarıya açılan farklı birimler barındırdığı için bu kütlelere birçok farklı noktadan giriş çıkış yapılabildiği ve bu birimlerin daha çok dışarıdan kullanılmak üzere planlandığı görülmektedir. Batıda yer alan kütlede emanet deposu ve ticari birimler (hediyelik eşya satış, büfe, market, lokanta) yer almaktayken (Şekil 4.29 ve 4.30), doğudaki kütle de ise ticari birimlerin (hediyelik eşya satış, büfe, market, kargo) yanı sıra otogarın temizliğinden sorumlu temizlik birimi yer almaktadır (Şekil 4.31 ve 4.32). Güneyde yer alan 191 araçlık açık otopark ve taksi durağı, batıda yer alan mescit (Yeni Otogar Camii), kuzeyde yer alan otobüs peronlarına hizmet etmek üzere planlanan otobüs bakım merkezi, otobüs otoparkı ile petrol istasyonu da yine zemin kat seviyesinde kullanılmaktadır.



Şekil 4.29. Konya Otogarı Batıda Yer Alan Kütle (Yazar Arşivi)



Şekil 4.30. Konya Otogarı Batıda Yer Alan Kütle 2 (Yazar Arşivi)

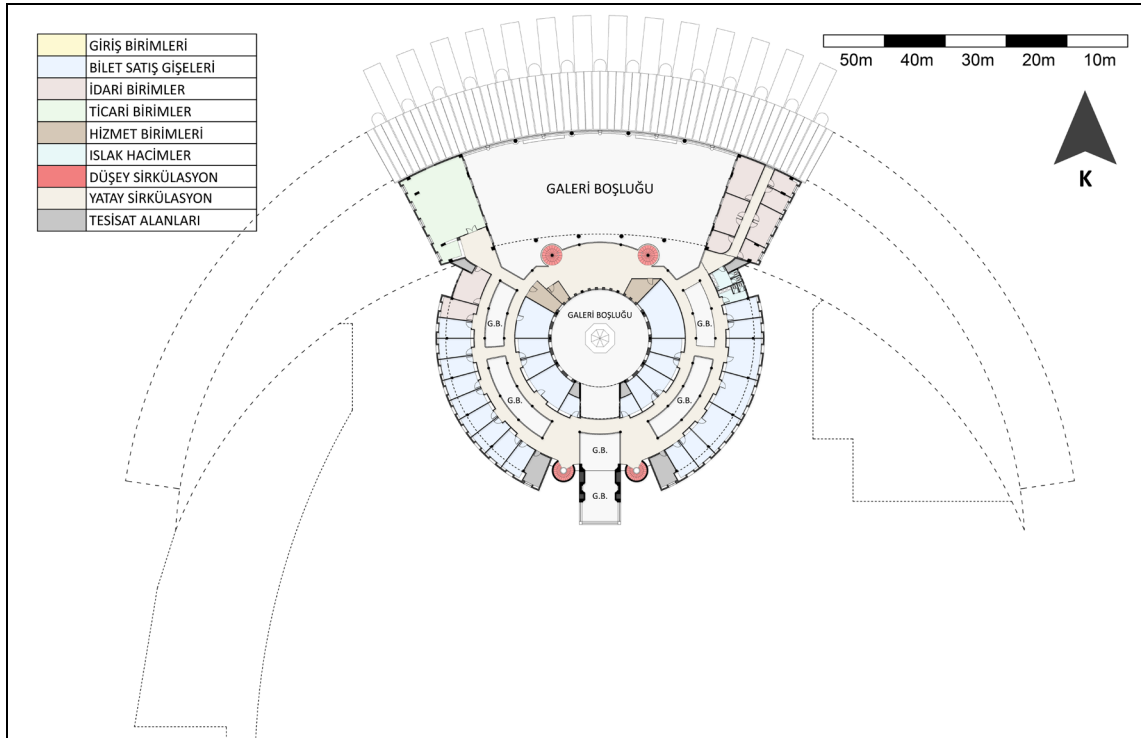


Şekil 4.31. Konya Otogarı Doğuda Yer Alan Kütle (Yazar Arşivi)



Şekil 4.32. Konya Otogarı Doğuda Yer Alan Kütle 2 (Yazar Arşivi)

Kısmi olarak kullanılan birinci kat incelendiğinde ise (Şekil 4.33 ve Ek-5), merkezi kütle etrafında sıralanan farklı büyüklükteki birimlerden oluştuğu görülmektedir. Ağırlıklı olarak idari birimler ile seyahat firmalarının yazıhanelerinin konumlandırıldığı ve yer yer galeri boşluklarına sahip olan birinci katta (Şekil 4.34, 4.35, 4.36 ve 4.37), bu birimlere hizmet eden ıslak hacimler ve kafeterya işlevi ile kullanılan dinlenme alanı planlanmıştır. Aynı zamanda mescit ve bebek emzirme odasının da bu katta konumlandırıldığı görülmektedir (Şekil 4.38).



Şekil 4.33. Konya Otogarı Birinci Kat Plan Şeması (Ek-5)
(Proje Müellifinin İzni Dâhilinde Yayınlanmakta Olup, Yazar Tarafından Yeniden Çizilmiştir)



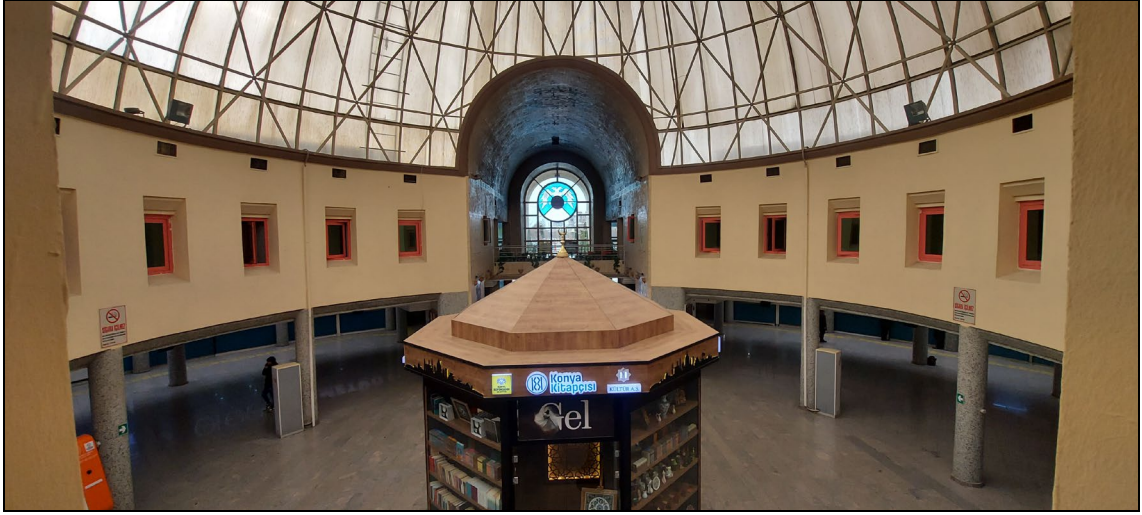
Şekil 4.34. Konya Otogarı İdari Birimler (Yazar Arşivi)



Şekil 4.35. Konya Otogarı Seyahat Firmalarının Yazıhaneleri ve Galeri Boşlukları (Yazar Arşivi)



Şekil 4.36. Konya Otogarı Yolcu Bekleme Salonu (Yazar Arşivi)

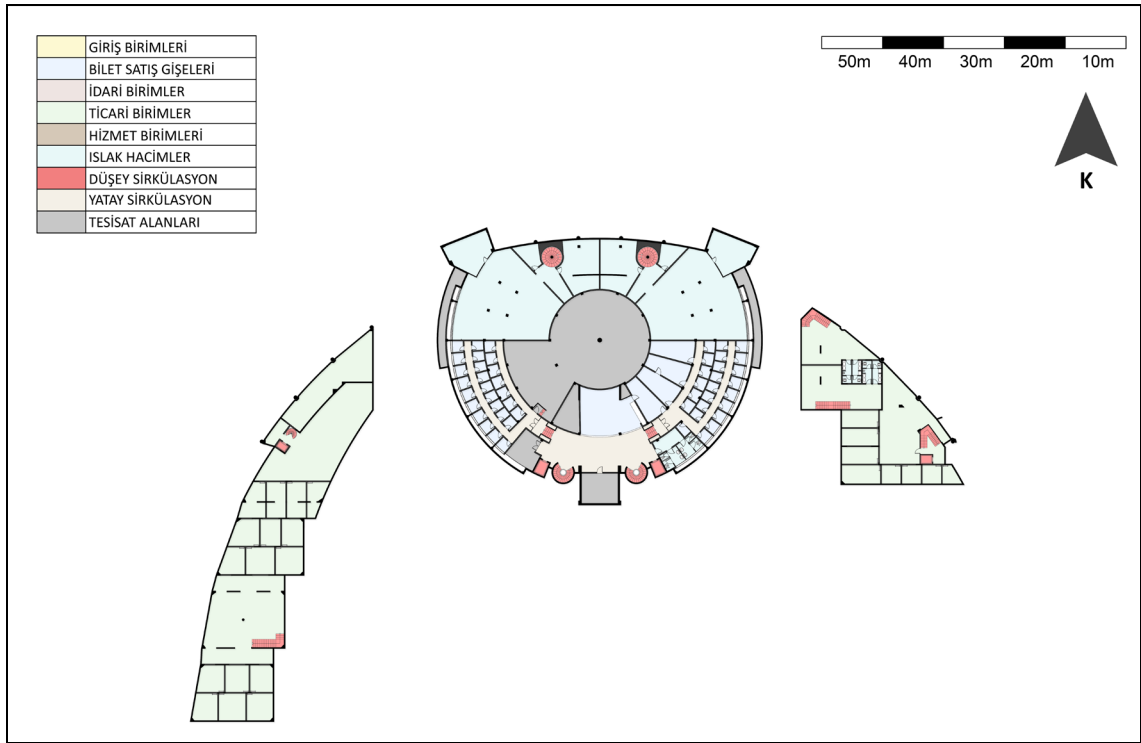


Şekil 4.37. Konya Otogar Kitabevi Satış Merkezi (Yazar Arşivi)



Şekil 4.38. Konya Otogar Bayan Mescit ve Bebek Emzirme Odası (Yazar Arşivi)

Bodrum kat incelendiğinde (Şekil 4.39 ve Ek-6), zemin kattaki ana kullanıcılara hizmet eden ıslak hacimlerin bu katta konumlandırıldığı ve bu işlev için oldukça geniş bir alanın ayrıldığı görülmektedir (Şekil 4.40). Zemin kat ile bodrum katta yer alan ıslak hacimler arasındaki ulaşım sadece kuzeyde yer alan tam döner merdivenlerle sağlanmakta olup bu durumun özellikle engelli kullanıcılar için büyük sorun teşkil ettiği söylenebilmektedir. Bu sebeple ilerleyen zamanlarda zemin kat seviyesinde kullanılmak üzere ana bina dışında bir alana ıslak hacim işleviyle kullanılan bir bina inşa edildiği görülmektedir. Aynı zamanda binanın ısıtma, soğutma ve havalandırma ihtiyacını karşılayan tesisat alanları ile seyahat firmalarına ait depolar merkezi kütlenin bodrum katında planlanmıştır (Şekil 4.41). Diğer kütlelerin bodrum katları ise tamamen ticari alanlara ait depolar olarak işlev görmektedir.



Şekil 4.39. Konya Otogarı Bodrum Kat Plan Şeması (Ek-6)
(Proje Müellifinin İzni Dahilinde Yayınlanmakta Olup, Yazar Tarafından Yeniden Çizilmiştir)



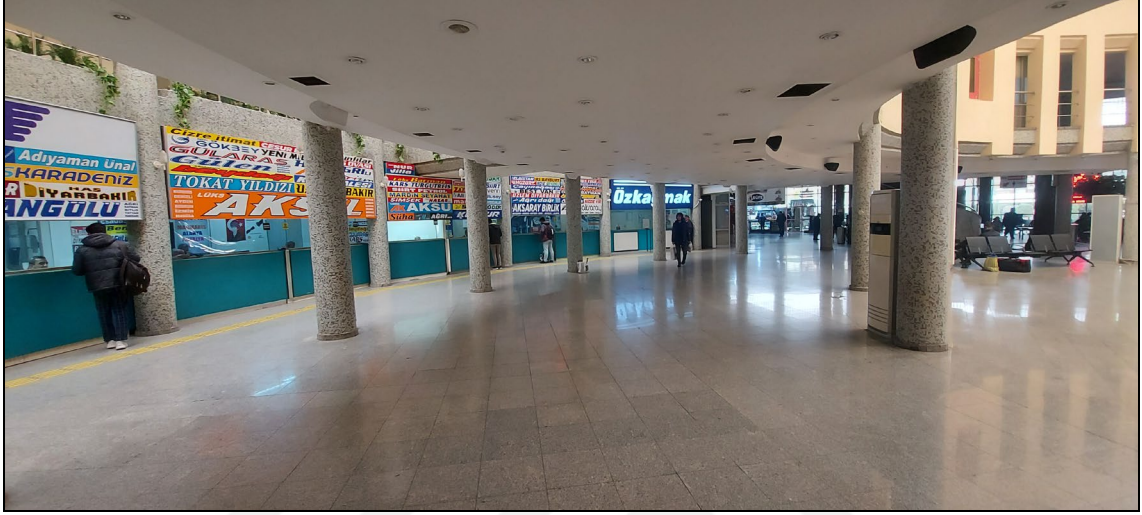
Şekil 4.40. Konya Otogarı Islak Hacimler (Yazar Arşivi)



Şekil 4.41. Konya Otogarı Seyahat Firmalarına Ait Depolar (Yazar Arşivi)

Genel olarak bakıldığında, merkezde yer alan ana kütlenin etrafında şekillenen mekânlardan oluşan ve simetrik düzenleme ilkesinin benimsendiği yapının yine aynı şekilde tasarlanan bir taşıyıcı sisteme sahip olduğu görülmektedir. Taşıyıcı sistemin bazı bölümlerde daha doğrusal bir hal aldığı görülsede temel anlamda belirli bir merkezden

dağılan taşıyıcı elemanlardan meydana geldiği söylenebilmektedir (Şekil 4.42). Ana giriş kütlesi, ticari alanların vitrin cepheleri, peronlara bakan dinlenme alanlarının cepheleri ve ana kütlelerin merkezinde yer alan galeri boşluğunda saydam yüzeyler ve açıklıklar fazla olsa da yapının kalan bölümlerinde sağır bir cephe diline sahip olduğu görülmektedir (Şekil 4.43 ve 4.44).



Şekil 4.42. Konya Otogarı Taşıyıcı Sistem Elemanları (Yazar Arşivi)



Şekil 4.43. Konya Otogarı Güney Cephesi (Yazar Arşivi)



Şekil 4.44. Konya Otogar Batı Cephesi (Yazar Arşivi)

Konya kentinin büyüme ve gelişim süreci içerisinde, hizmete başlamış olduğu 2000 yılından günümüze kadar yaklaşık 22 yıla yakın bir süredir kentin ulaşım yükünü çekerek yolculara hizmet veren mevcut Konya Otogarı'nın, zaman içerisinde farklılaşan gereksinimlere cevap veremediği ve önümüzdeki süreçte nitelikli bir hizmet sağlamasının mümkün olmadığı görülmektedir. 1984 Çevre Düzeni Planı kapsamında şehrin dışında planlanarak inşa edilen yapı, zaman içerisinde şehrin gelişimine bağlı olarak şehir içinde kalmış ve şehir içi ulaşımı olumsuz yönde etkilemiştir. Mevcut otogar, yetersiz ve niteliksiz yapısının yanı sıra, bakımsız olması ve düzensiz konumlandırılması ile günümüz ihtiyaçlarını karşılamada yetersiz kalmakta ve şehir için yeni bir otogar ihtiyacının ortaya çıktığı görülmektedir. Bu doğrultuda “Konya Ulaşım Master Planı” kapsamında Ankara ve Aksaray yollarının kesişiminde yeni bir otogar alanı belirlenmiş ve yeni otogar projesi için çalışmalara başlanmıştır (Baştürk, 2023¹). İlerleyen süreçte bu yeni otogarın hizmete girmesiyle birlikte şehir içinde yer alan mevcut Konya Otogarı'nın işlevsiz kalarak kullanılmayan bir alan olması kaçınılmazdır. Bu noktada Konya Otogar Binası'nın uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında değerlendirilmesi ile alanın gelişimine katkıda bulunulması, ekonomik ve sosyal sürdürülebilirliğin sağlanması, şehir içinde yeni bir çekim noktası oluşturulması ve önümüzdeki süreçte yapılacak olan uyarlanabilir yeniden kullanım uygulamalarına örnek teşkil edecek olması açısından büyük önem taşımaktadır.

¹Baştürk, R., 2023, Konya Büyükşehir Belediyesi Terminaller Şube Müdürü, 01.02.2023.

4.4. Konya Otogar Binası'nın İşlevini Kaybetme Nedenleri

Bu bölümde incelenen örneklerden elde edilen veriler doğrultusunda Konya Otogar Binası'nın ilerleyen dönemlerde işlevini kaybedecek olmasının nedenleri ortaya koyulmuştur.

Konya Otogar Binası, İç Anadolu'nun merkezinde yer alan Konya kentinin ulaşım yükünü karşılayan önemli binalardan biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak Konya Ulaşım Master Planı kapsamında Konya kentinin otogar işlevi, ilerleyen dönemlerde farklı bir alanda karşılanacaktır (Baştürk, 2023). Ancak otobüs sektörünün gelecekteki durumu göz önünde bulundurulduğunda, otogar işlevinin kentin farklı bir noktasına taşınmasının gerekli olup olmadığı günümüzde tartışmalı bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır.

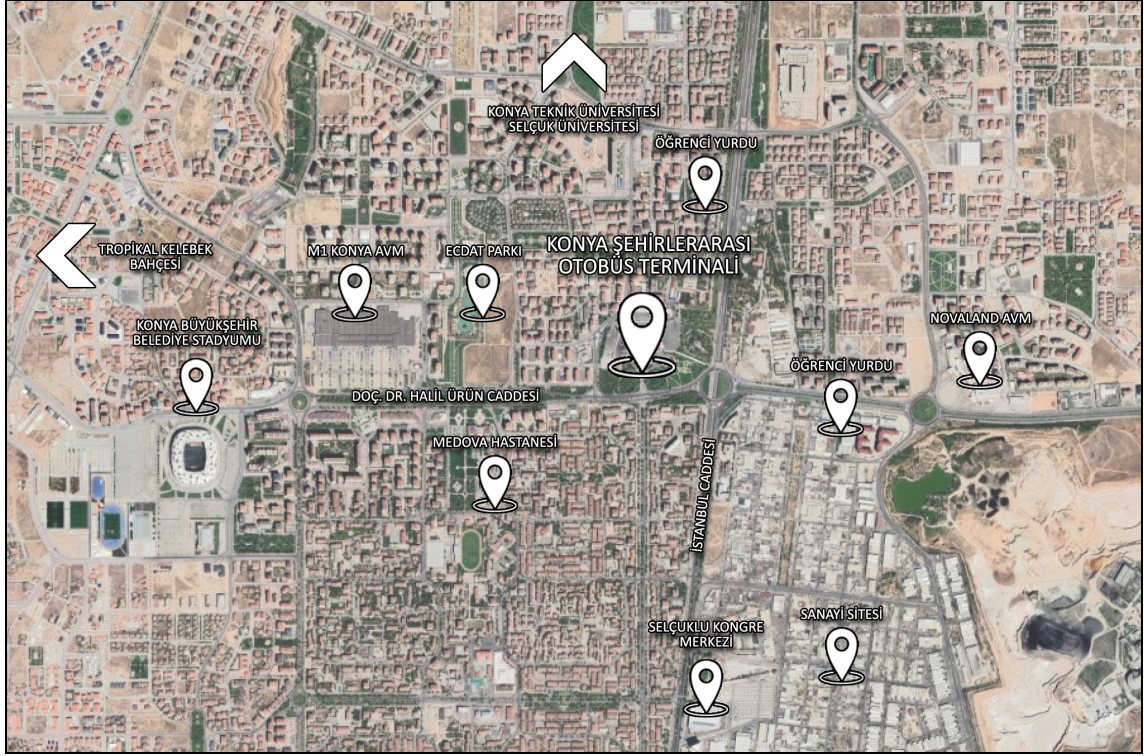
Otogar işlevinin ilerleyen dönemlerde kentin farklı bir noktasında karşılanması ve buna bağlı olarak şehir merkezinde yer alan mevcut yapının işlevsiz kalacak olması, birçok faktörün etki ettiği bir süreç olarak görülmektedir. Bu sürece etki eden faktörler ise; yapının konumu, alternatif ulaşım seçeneklerinin yaygınlaşması, teknolojik altyapı yetersizliği, bakım ve onarım eksikliği ve esnek tasarım standartlarına uyum sağlayamama başlıkları altında incelenebilmektedir.

4.4.1. Yapının Konumu

Konya Otogar Binası, Konya'nın en yoğun nüfusa sahip ilçesi olan Selçuklu ilçesi, Yazır Mahallesi'nde, Yeni İstanbul Yolu ve Doç. Dr. Halil Ürün Caddesi kesişimin de yer alan ve hizmete açıldığı 2000 yılından bu yana şehrin ulaşım yükünü üstlenen yapıdır. İlk inşa edildiği 2000 yılında şehir dışında bir alanda konumlandırılmasına rağmen günümüzde şehrin ve ana ulaşım ağlarının merkezinde kalan yapı aynı zamanda, Selçuk ve Konya Teknik Üniversiteleri Kampüsleri, kamu ve özel hastaneler, Konya Büyükşehir Belediye Stadyumu, Tropikal Kelebek Bahçesi, Ecdat Parkı, Selçuklu Kongre Merkezi, alışveriş merkezleri, sanayi sitesi, kamu ve özel yurtlar gibi eğitim, sağlık, barınma ve turizm işlevleri açısından yoğun bir yerleşim dokusu ile çevrelenmiş durumdadır (Şekil 4.45).

Bu noktada; yeni açılan çevre yolları ile bağlantı noktasında büyük sıkıntıların yaşanması, özellikle hafta sonu ve günün belirli saatlerinde otogar kavşağı olarak

adlandırılan kavşakta trafik yoğunluğunun oluşması ve şehirlerarası yolculuk yapan otobüslerin kentin merkezine kadar alınması, otogar ulaşım ağlarının bu yoğun kullanıma cevap veremez hale gelmesi üzerinde büyük etki göstermektedir. Aynı zamanda yapının bulunduğu arazinin artan değeri, bu alanın farklı bir şekilde değerlendirme potansiyelini de ortaya çıkarmakta ve bu durumların hepsi yapının içerisinde bulunduğu konumun bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır.



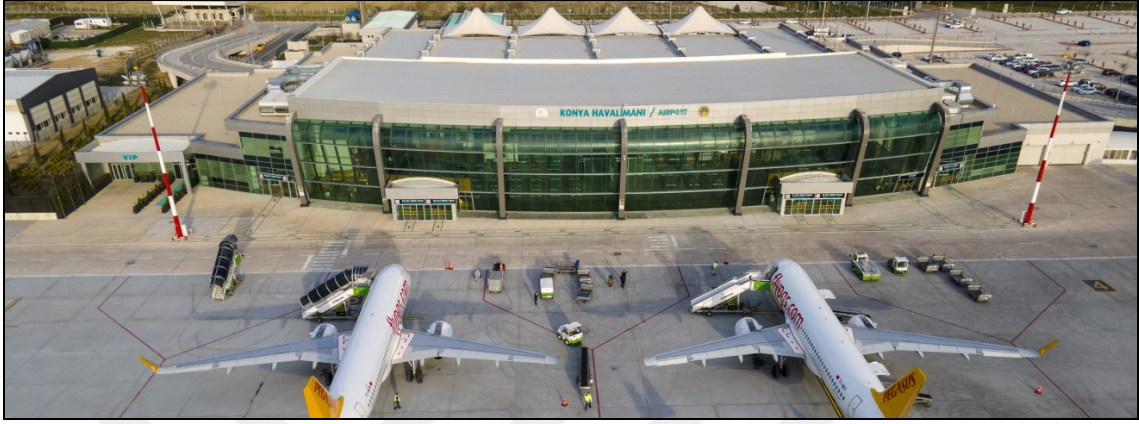
Şekil 4.45. Konya Otogarı ve Yakın Çevresindeki Yerleşim Dokusu (URL-29)
(Yazar Tarafından Düzenlenmiştir)

4.4.2. Alternatif Ulaşım Seçeneklerinin Yaygınlaşması

Alternatif ulaşım seçeneklerinin ortaya çıkması, özellikle son yıllarda bu seçeneklerin çeşitlenmesi ve yaygınlaşması, otogar yapılarının işlevlerini yitirmesi üzerinde büyük etkiye sahiptir. Bu etki küçük şehirlerden daha çok Konya gibi büyük şehirlerde daha belirgin bir hal almaktadır.

Özellikle Konya gibi büyükşehirlerde yer alan hava yolu ve yüksek hızlı tren (Şekil 4.46 ve 4.47) gibi alternatif ulaşım seçenekleri, daha hızlı, daha ekonomik ve daha çevre dostu seçenekler olarak görülmekle birlikte şehirlerarası seyahatlerde etkili olmaktadır. Bu durum, otobüs firmalarına olan talebi azaltacak yönde etki göstermekte ve otogar yapılarının kullanımını azaltmaktadır. Konya özelinde

değerlendirildiğinde özellikle yüksek hızlı tren alternatifinin, aynı rotadaki otobüslerin kullanımını etkilediği görülmektedir. Ayrıca günümüzde yaygınlaşan araç kiralama ve paylaşımlı araç seyahatleri de giderek yaygınlaşmakta ve bu durumlar otogar yapılarının kullanımı üzerinde etki göstermektedir.



Şekil 4.46. Konya Havalimanı (URL-30)



Şekil 4.47. Selçuklu Yüksek Hızlı Tren Garı (URL-31)

4.4.3. Teknolojik Altyapı Yetersizliği

Otogarlarda kullanılan teknolojik altyapı, otobüs firmalarının, yolcuların ve otogar çalışanlarının gereksinimlerinin karşılanması noktasında önemlidir. Bu altyapının yetersiz olması, otogar yapılarının kullanımı üzerinde olumsuz bir etkiye sahiptir.

Günümüzde bilet gişelerinin eskisi kadar kullanılmadığı ve bu gereksinimlerin mobil uygulamalar ile karşılandığı bilinmektedir. Bu noktada firmalar ile gerekli entegrasyonun sağlanması ve yolcuların Wİ-Fİ gibi hizmetlerle internete ulaşımının kolaylaştırılması büyük önem taşımaktadır. Aynı şekilde otobüs firmalarının seyahat durumundaki otobüslerle irtibatlarının sağlanması ve gerekli rota bilgilerine ulaşabilmesi için çeşitli teknik altyapılara ihtiyaç duymaktadırlar. Konya Otogarı incelendiğinde ise bu hizmetlerde eksikliklerin olduğu ve hizmetlerin kesintiye uğradığı görülmektedir. Ayrıca yapının mevcut tesisat sistemlerinin, günümüz modern tesisat sistemleri (temiz su, pis su, ısıtma, soğutma, havalandırma vb.) ile değiştirilmesi, mevcut altyapının elverişli olmaması sebebiyle mümkün olmamaktadır.

4.4.4. Bakım ve Onarım Eksikliği

Yapıların düzenli bakımı ile zaman içerisinde açığa çıkan çeşitli yapısal problemler doğrultusunda gerekli onarımların ve düzenlemelerin yapılması, yapıların yaşamlarını sürdürmeleri üzerinde büyük bir rol oynamaktadır. Otogar yapıları ise genellikle sürekli ve yoğun kullanıma sahip yapılar olduklarından dolayı zaman içerisinde bakım ve onarım ihtiyacı hissetmektedir. Gerekli bakım ve onarım işlemlerinin yapılmaması durumunda ise yapının fiziksel özelliklerinde sorunlar açığa çıkmakta, yolcu ve otogar çalışanların konfor ve güvenlik gereksinimleri karşılanamaz bir hal almaktadır. Bu durum ise otogar yapısının işlevini kaybetmesi üzerinde büyük bir etki göstermektedir.

Konya Otogar Binası incelendiği ise günümüze kadar 23 yıldır kesintisiz hizmet vermesinden kaynaklı olarak, kullanılan malzemelerde bazı tahribatların olduğu, özellikle yapının bazı bölümlerinin bakımsız kaldığı ve eskimeye yüz tuttuğu tespit edilmiştir. Aynı şekilde kullanılan malzemelerin ve yapının sahip olduğu tasarım dilinin inşa edildiği döneme ait baskın izler taşıdığı, günümüz konfor şartlarına hitap etmediği görülmektedir. Genel olarak bakıldığında, yer ve duvar kaplamalarında ki bozulmalar (Şekil 5.48), görme engellilere hizmet eden hissedilebilir yüzeylerdeki eksikler, elektrik başta olmak üzere açıkta kalan tesisat sistemleri, günümüz konfor şartlarını sağlamayan doğramalar, bodrum kat başta olmak üzere bakımsızlık (Şekil 5.49) ve düzenli olarak çalışmayan asansörler, yolcu ve çalışanların konfor standartlarının yükseltilmesi amacıyla yapının genelinde bakım ve onarım faaliyetleri ile birlikte kapsamlı yenileme çalışmalarına ihtiyaç duyulduğunu göstermektedir. Ancak bunların yanı sıra ıslak

hacimler ve yönetim bölümü başta olmak üzere yapının bazı bölümlerinin de yakın zamanda çeşitli onarımlardan geçirilerek günümüz modern standartlarına yükseltildiği görülmektedir.



Şekil 4.48. Konya Otogar Bozulan Zemin Kaplamaları (Yazar Arşivi)



Şekil 4.49. Konya Otogar Bakımsız Kalan Bodrum Kat (Yazar Arşivi)

4.4.5. Esnek Tasarım Standartlarının Karşılanamaması

Esnek tasarım standartlarının karşılanamaması, bütün yapılarda olduğu gibi otogar yapılarında da yapının işlevini kaybetmesi üzerinde büyük etkilere sahiptir. Bir binanın değişen gereksinimlere uyum sağlaması noktasında karşımıza çıkan esnek tasarım kavramı, yapıların değişen yaşam koşullarına ayak uydurabilmesi amacıyla ilk tasarım esnasında göz önünde bulundurulmalıdır. Esnek tasarım standartlarına uygun olarak inşa edilmeyen yapılar, zaman içerisinde günümüz koşullarına ayak

uyduramamakta ve işlevlerini yitirmektedirler. Değişen ulaşım modelleri ve yolcu kapasiteleri doğrultusunda otogar yapılarının da esnek tasarım standartları dikkate alınarak tasarlanması gerekmektedir.

Bu doğrultuda, Konya Otogar Binası'nın ilk tasarım kararları incelendiğinde ise özellikle yapının keskin bir forma sahip olması ve taşıyıcı sistemin bu keskin form takip edilerek sık bir şekilde tasarlanması, yapının iç mekân düzenine yapılacak olan müdahaleleri oldukça kısıtlamaktadır. Yapı, zaman içerisinde değişen kullanıcı gereksinimlerine cevap vermekte zorlanmakta, farklı işlevlerin yapıya entegre edilmesi noktasında niteliksiz eklentiler gibi bazı problemler açığa çıkmaktadır (Şekil 4.50). Ayrıca yapının içerisinde bulunduğu arazinin merkezine konumlanması, sahip olunan geniş açık alanların efektif kullanımını da engellemektedir.



Şekil 4.50. Konya Otogarı Niteliksiz Bir Eklenti (Yazar Arşivi)

Konya otogar binasının işlevini yitirme sebepleri incelendiğinde, yapının içerisinde bulunduğu konumun binanın işlevini yitirmesi üzerindeki en etkili faktör olduğu görülmektedir. Diğer etkenler ise ciddi problemler olarak karşımıza çıkmakla birlikte, yapının konumundan kaynaklanan problemlerin ortadan kaldırılması halinde, yapılacak olan detaylı çalışmalar doğrultusunda yapının işlevini devam ettirebileceği öngörülmektedir.

4.5. Konya Otogar Binası'na Verilecek Olan Yeni İşlevin Belirlenmesi

İlerleyen dönemde Konya da otogar işlevinin kentin farklı bir noktasında karşılanacağı göz önünde bulundurulduğunda, kentin merkezinde işlevsiz bir şekilde

kalacak olan bu yapının uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında ele alınarak farklı bir işlevle kente kazandırılması büyük önem taşımaktadır. Bu noktada yapıya verilecek olan işlevin seçimi, ekonomik, çevresel, sosyal ve toplumsal açılardan kente sağlayacağı faydalar bağlamında üzerinde durulması gereken bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu doğrultuda, alan çalışmasının ikinci aşamasını oluşturan “Konya Otogar Binasına Verilecek Olan Yeni İşlevin Belirlenmesi” aşamasında, ilk bölümde elde edilen veriler doğrultusunda Konya Otogar Binası’na verilebilecek olası işlevlerin belirlenmesi ve ardından belirlenen bu işlevlerden en uygun olanının seçilmesi amaçlanmaktadır.

4.5.1. Konya Otogar Binasına Verilebilecek Olası İşlevlerin Belirlenmesi

Konya Otogar Binası’na verilebilecek olası işlevlerin belirlenebilmesi amacıyla “görüşme yöntemi” kapsamında kenti deneyimleyen ve kente hizmet eden, mesleki tecrübesi 10 yılın altında olmayan 15 mimar ile görüşme yapılmıştır. Elde edilen veriler doğrultusunda Konya Otogar Binası’na verilebilecek olası işlevler belirlenmiştir.

Görüşme Yöntemi

Görüşme yöntemi, nitel araştırmalar kapsamında tercih edilen ve sosyal gerçekliği ortaya çıkarmak için kullanılan bir veri kullanma tekniğidir (Yüksel, 2020). Görüşme, Tekin (2006) tarafından “araştırmanın birçok boyutunu kapsayan, görüşme esnasında görüşülen kişiye açık uçlu soruların sorulmasına olanak sağlayarak sağlayarak alınan cevapların detaylandırılmasına imkân veren ve görüşmeciler ile birebir görüşerek veri toplanan bir teknik” olarak tanımlanmaktadır. Sözlü iletişim yöntemleri ile veri toplamaya imkân sunan görüşme genellikle yüz yüze yapılmakta olsa da, telefon ve kamera gibi sesli ve görüntülü cihazlar ile de yapılabilmektedir. Görüşme sürecinin belirlenen bir plan çerçevesinde gerçekleştirilmesi ve belirli bir amacının olması büyük önem taşımakla birlikte, doğru bir görüşme ile farklı yöntemlerle elde edilmesi çok daha zor olan verilerin kolay bir şekilde elde edilmesi mümkün olmaktadır (Tekin, 2006).

Görüşme yöntemi, görüşmecilere sorulacak soruların sınırlandırılmasına göre üç farklı şekilde ele alınabilmektedir.

- Yapılandırılmış Görüşme: Görüşme sürecinden önce sorulacak soruların belli olduğu ve belirli bir düzen doğrultusunda gerçekleştirilen görüşmelerdir. Görüşme yapılan kişilerden sadece bu sorulara cevap vermesi istenmektedir (MEB, 2012).
- Yarı Yapılandırılmış Görüşme: Yapılandırılmış görüşmeye göre daha esnek bir yapıya sahiptir. Bu görüşmelerde, görüşmecinin sormayı planladığı soruları hazırdir ancak görüşmenin akışına göre farklı sorularak görüşme akışı değiştirilebilmektedir (Türnüklü, 2000).
- Yapılandırılmamış Görüşme: Diğer görüşme türlerinden farklı olarak, belirli bir düzene sahip olmayan, açık uçlu soruların olduğu ve görüşmeciyi sınırlandırmayan oldukça esnek bir görüşme türüdür (MEB, 2012).

Görüşme yöntemi üzerine yapılan çalışmalar incelendiğinde, görüşme yönteminin kriterleri, görüşme yapılacak kişilerin seçimi, görüşmelerin nasıl yönetileceği ve bu yöntemin sahip olduğu avantaj ve dezavantajlara kadar birçok önemli nokta üzerinde durulduğu görülse de hangi çalışmanın, hangi kriterler doğrultusunda, kaç kişi ile yapılması gerektiği konusu ise literatürde ki bir boşluk olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu konu üzerinde çalışma yapılmış sınırlı sayıda ki kaynaklar incelendiğinde ise genellikle belirli bir sayı vermekten kaçınılsa da, nitel çalışmalarda görüşme yapılması gereken kişi sayısına dair bazı yorumların yapıldığı görülmektedir.

Başkale (2016), derinlemesine bir nitel çalışma için yaklaşık 30 görüşmeyi yeterli bulurken, Charmaz (2006) ise 25 görüşmenin nitel bir çalışma için yeterli olduğunu belirtmektedir. Ritchie ve Lewis (2003) nitel çalışmalarda ki görüşme sayısının 50'yi geçmemesi gerektiğini savunurken, Creswell (1998) 5 ila 25 görüşmeyi, Bertaux (1981) ise 15 görüşmeyi nitel çalışmalar kapsamında yeterli bulmaktadır (Aktaran Mason, 2010).

Yukarıda görüldüğü gibi, nitel çalışmalar kapsamında yapılması gereken görüşmelerin sayısına dair farklı kişiler tarafından farklı görüşler ortaya atılmaktadır. Bu sayının çalışmanın türü ve kapsamına göre değişkenlik gösterdiği anlaşılmakla birlikte, bu noktada araştırmacıların genellikle veri toplama esnasında “doygunluk” ilkesini esas aldığı görülmektedir. En temel anlamda, yapılan görüşmelerde farklı verilerin elde edilemediği ve alınan cevapların tekrar etmeye başladığı noktada doygunluğa ulaşıldığı söylenebilmektedir. Doygunluğa ulaşma noktasında da kesin bir sınır çizilememekle birlikte, Green ve Thorogood (2009) tarafından 20 görüşmeden

sonra çok fazla yeni fikrin ortaya çıkmadığı ve genellikle doyum noktasına ulaşıldığı ifade edilmektedir (Aktaran Mason, 2010).

Konya Otogar Binası'na Verilebilecek Olası İşlevlerin Belirlenmesi

Konya Otogar Binası'na verilebilecek olası işlevlerin belirlenebilmesi amacıyla, görüşme yöntemi kapsamında, kenti deneyimleyen ve kente hizmet eden, mesleki tecrübesi 10 yılın altında olmayan 15 mimarla, yarı yapılandırılmış görüşmeler yapılmıştır. Yapılan görüşmelerde mimarların Konya Otogar Binası'nın uyarlanabilir yeniden kullanımı hakkındaki görüşleri ve binaya verilebilecek olası işlevlere dair önerileri alınmıştır. Yapılan literatür taramaları sonucunda, Konya Otogar Binası'na verilebilecek olası işlevlerin belirlenebilmesine yönelik ölçütler, Tablo 4.3'de ki gibi ortaya koyulmuş ve yapılan görüşmelerde görüşülen kişilere bu doğrultuda sorular yöneltilmiştir.

Tablo 4.3. Konya Otogar Binasının Olası İşlevlerin Belirlenmesine İlişkin Ölçütler (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)		
▪ Çevresel Etkileşim	▪ Yapının İşlevsel Kurgusu	▪ Yapının Hacimsel Kurgusu
▪ Yapının Konumu	▪ Yapının Mekânsal Kurgusu	▪ Kullanıcı Gereksinimleri

Görüşmeler ve görüşmeye katılan mimarlar hakkındaki genel bilgiler ise Tablo 4.4'te ki gibidir.

Tablo 4.4. Görüşmeler ve Görüşmeye Katılan Mimarlar Hakkında Genel Bilgiler (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)	
Görüşmeler Hakkında Genel Bilgiler	
Görüşme Türü	Yarı Yapılandırılmış Görüşme
Görüşme Tarihleri	1 Şubat 2023 – 11 Mayıs 2023
Yapılan Görüşme Sayısı	15 Görüşme
Görüşme Yerleri	11 Görüşme Ofis Ortamında / 4 Görüşme Telefon İle
Görüşme Süreleri	20-40 Dakika Arasında Değişmektedir
Görüşme Yapılan Mimarlar Hakkında Genel Bilgiler	
Cinsiyet Dağılımı	4 Kadın / 11 Erkek
Eğitim Durumu	7 Lisans / 6 Yüksek Lisans / 2 Doktora
Mesleki Deneyim Süreleri	10 İle 50 Yıl Arasında Değişmektedir
Konya Otogar Binasını En Son Deneyimleme Zamanı	Her Hafta Düzenli Kullanım İle 10 Yıl Arasında Değişmektedir

1 Şubat 2023 ile 11 Mayıs 2023 tarihleri arasında, yarı yapılandırılmış olarak planlanan görüşmelerde, mesleki deneyim süresi 10 ila 50 yıl arasında değişkenlik gösteren 15 mimarla görüşülmüştür. 4 kadın ve 11 erkek mimar ile yapılan görüşmelerin 11'i mimarların kendi özel ofis ortamlarında yüz yüze gerçekleştirilirken, 4 görüşme ise telefon aracılığı ile sesli görüşme olarak gerçekleştirilmiştir. Görüşme uzunlukları ise 20 dakika ile 40 dakika arasında değişkenlik göstermektedir.

Yapılan görüşmelerin asıl amacı, Konya Otogar Binası'na verilebilecek olası işlevlerin belirlenmesidir. Aynı zamanda görüşme kapsamında sorulan diğer sorulara alınan cevaplar doğrultusunda, çalışmanın sonraki bölümünde ele alınacak olan olası işlevlerin avantaj ve dezavantajlarının değerlendirilmesi noktasında bir altlık oluşturulması hedeflenmiştir.

Görüşmelerin hemen başında, Konya Otogar Binası'nı deneyimleme sıklıkları veya en son ne zaman deneyimledikleri fark etmeksizin, görüşülen bütün mimarlara yapı hakkında bilgilendirme yapmak amacıyla, mevcut Konya Otogar Binası'na ait plan şemalarını ve fotoğrafları içeren bir kitapçık sunulmuş, inceleyip incelememe kararları ise kendilerine bırakılmıştır.

Dört bölümde gerçekleştirilen görüşmelerin ilk bölümünde mimarlara;

- Adınız ve soyadınız nedir?
- Eğitim durumunuz nedir?
- Mesleki deneyim süreniz nedir?

İkinci bölümünde;

- Konya Otogar Binası ve yakın çevresini biliyor musunuz? Bu binayı daha önce deneyimlediniz mi? Deneyimlediyseniz en son ne zamandı?
- Konya Otogar Binası'nın konumuna ilişkin görüşleriniz nelerdir?
- Konya Otogar Binası'nın mimari kurgusuna ilişkin görüşleriniz nelerdir?
- Konya Otogar Binası, şehirde bir yeri tarif ederken kullandığınız odak noktalarından birisi midir?
- Konya kent geneli başta olmak üzere, Otogar Binası'nın yakın çevresinde eksikliği hissedilen işlev(ler) sizce nelerdir?
- Konya Otogar Binası'nın yakın çevresinde görülen en önemli sorun(lar) sizce nelerdir?

Üçüncü bölümünde;

- Geniş açıklıkların geçildiği, çevredeki ana yollarla etkileşim halinde olan Konya Otogar Binası'na verilecek olan yeni işlev(ler) sizce neler olabilir?
- Bu işlevleri önerirken göz önünde bulundurduğunuz kriterler nelerdir?
- Önerdiğiniz yeni işlev Konya şehrine hangi yönlerden katkı sağlamayı hedeflemektedir ve avantajları nelerdir?
- Önerdiğiniz yeni işlevlerin Konya şehri için dezavantaj ve engelleri nelerdir?

Dördüncü bölümünde ise;

- Uyarlanabilir yeniden kullanım ve Konya Otogar Binası'na verilecek olan işlev hakkındaki düşünce ve önerileri sorulmuş, alınan cevaplar daha sonra değerlendirilmek üzere yazılı olarak kayıt altına alınmıştır.

Görüşmelerde elde edilen verilere bakıldığında, bir katılımcının birden fazla işlev önerdiği veya bir işlevin birden fazla katılımcı tarafından önerildiği görülmektedir. Görüşme sayısı arttıkça verilen cevapların tekrar etmeye başladığı görülmüş, daha önce önerilen işlevlerde farklılaşmanın olmadığı tespit edilmiştir. Bu noktada görüşmelerin 15 katılımcı ile sınırlandırılması uygun görülmüştür.

Yapılan görüşmeler sonucunda Konya Otogar Binası'na verilmek üzere mimarlar tarafından önerilen 14 farklı işlev şu şekildedir; Cep Otogarı, Öğrenci Yurdu, Eğitim Binası, Semt Pazarı, Pazar Alanı, AVM, Müze, Kültür Merkezi, Sosyal Tesis, Gençlik Merkezi, Kütüphane, Atölyeler, Festival Alanı, Spor Kompleksi.

Önerilen bu işlevlere ek olarak, Konya Otogar Binası'nın içerisinde bulunduğu arazide yer alan geniş açık alanların da, kentlinin nefes alabileceği, insanlar için bir toplanma noktası işlevi görecektir, yeşil alanlarla entegreli rekreasyon alanları olarak işlevlendirilmesi gerektiği görüşü bütün katılımcılar tarafından belirtilmiş olup, bu açık alanların verilecek yeni işlev ile entegreli olarak kente kazandırılması gerekmektedir.

Çalışmanın daha sağlıklı ilerleyebilmesi ve yapılacak olan değerlendirmelerin belirli bir çerçeve dâhilinde daha kolay bir şekilde yapılabilmesi açısından mimarlar tarafından önerilen bu işlevler, işlevlerin birbirleri ile olan benzerlikleri, işlevlerin toplumda hitap ettikleri kesimler, işlevlerin mekânsal ve boyutsal gereksinimleri ile işlev değişikliği sonrası öngörülen müdahale biçimleri göz önünde bulundurularak “beş (5)” grup haline getirilmiştir. Beş (5) gruba ayrılan bu işlevler, avantaj ve

dezavantajlarının değerlendirilmesi amacıyla, çalışmanın bir sonraki bölümünde ele alınan anket çalışması kapsamında akademisyen mimarların görüşlerine sunulmuştur. Bu gruplar aşağıda belirtildiği gibidir.

- Cep Otogarı
- AVM/Pazar Alanı
- Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı
- Kültür Merkezi/Müze
- Sosyal Tesis/Gençlik Merkezi/Kütüphane/Atölyeler/Festival Alanı/Spor Kompleksi

4.5.2. Konya Otogar Binası'na Verilecek En Uygun İşlevin Seçimi

Bir önceki bölümde gerçekleştirilen görüşmeler doğrultusunda, Konya Otogar Binası'na verilebilecek olası işlevler belirlenmiştir. Belirlenen bu olası işlevlerden en uygun olanının seçilmesi ve çalışmanın bilimsel tabana oturtulabilmesi açısından, bu işlevlerin avantaj ve dezavantajlarının belirlenerek bir değerlendirme yapılması uygun görülmüştür. Bu doğrultuda, literatür taraması ve önceki görüşmelerden elde edilen veriler ışığında, Konya Otogar Binası'na verilebilecek olası işlevlerin avantaj ve dezavantajlarının değerlendirilmesine ilişkin ölçütler Tablo 4.5'teki gibi belirlenmiştir.

Tablo 4.5. Konya Otogar Binasına Verilebilecek Olası İşlevlerin Avantaj ve Dezavantajlarının Değerlendirilmesine İlişkin Ölçütler (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)			
İşlevsel Bileşenler	Kentsel Bileşenler	Yapısal Bileşenler	Ekonomik, Sosyal, Toplumsal ve Kültürel Bileşenler
▪ Kullanıcı Gereksinimleri ▪ Sürekli Kullanım ▪ Geniş Kesimlere Hitap Etme ▪ Eski Yapıdan İzler Taşıma	▪ Kent İçin Katma Değer Sağlama ▪ Kent İçinde Odak Noktası ▪ Trafik Durumuna Etki ▪ Ulaşım Sistemine Uyum	▪ Mekânsal ve Hacimsel Benzerlik ▪ Taşıyıcı Sistem Düzeni ▪ Sirkülasyon Sistemleri ▪ Arazinin Verimli Kullanımı	▪ Kamusal Kullanım ▪ Ekonomik Getiriler Geri Planda ▪ Yakın Çevreye Ekonomik Katkı ▪ Sosyal, Toplumsal ve Kültürel Fayda

Yapılan görüşmeler ve gözlemlerden elde edilen veriler, alan çalışması bulgularıyla beraber ele alınmış, belirlenen bu bileşenler doğrultusunda değerlendirilmiştir. Konya Otogar Binası'na verilecek en uygun işlevin seçilmesi amacıyla, olası işlevlerin avantaj ve dezavantajlarının değerlendirilmesine ilişkin

bileşenlere dayalı olarak hazırlanan anket soruları, akademisyen mimarların katılımları ile gerçekleştirilmiş, elde edilen veriler tablolastırılarak çalışma kapsamında değerlendirilmiştir.

Anket Yöntemi

Anket yöntemi, günümüz akademik araştırmalarında başvuru en yaygın veri toplama araçlarından biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu bağlamda hem nitel hem nicel çalışmalarda farklı özellik ve türdeki bilgilerin toplanmasında kullanılabilir. Anket yöntemi ile elde edilecek verilerin, yönlendirmelerden ve önyargılardan arınmış bir şekilde elde edilmesi ve katılımcıların tamamen kişisel düşüncelerini yansıtmaları gerekmektedir. Bu noktada anket yöntemi ile katılımcıların verdiği cevapların belirli bir standart kapsamında değerlendirilmesi sağlanabilmektedir. Katılımcıların, kişisel bilgileri, ne düşündükleri, tutumları, algıları, görüşleri ve kişisel özelliklerine ilişkin bilgilerin toplanmasında kullanılan anket yöntemi, anketin yapısı ve uygulama şekline göre farklı göstermektedir (Altunışık, 2008).

Anket yöntemi, katılımcılara sorulacak soruların sınırlandırılmasına göre üç farklı şekilde ele alınabilmektedir (Arıkan, 2018);

- Açık Uçlu (Yapılandırılmamış) Sorular: Cevapların daha esnek olduğu, açıklama, yorumlama ve bilgi edinmeyi amaçlayan sorulardır. Yanıtlamak için biraz vakit gerektirir.
- Kapalı Uçlu (Yapılandırılmış) Sorular: Cevap seçeneklerinin önceden belirli olduğu, verilen bu seçeneklerin dışına çıkılamayan sorulardır. Yanıtlaması daha kolaydır, ancak katılımcıları sınırlamaktadır.
- Karma Sorular: Yapılandırılmamış ve yapılandırılmış soruların birlikte sorulduğu anketlerdir.

Uygulama şekline göre anketler ise dört ana başlıkta incelenebilmektedir (Arıkan, 2018);

- Yüz Yüze Görüşme İle Anket: En klasik anket yöntemi olarak karşımıza çıkmaktadır. Ev, işyeri, sokak vb. her yerde randevu alınıp ya da alınmadan yapılabilir. Katılımcıların verdiği cevaplar daha sonra değerlendirilmek üzere, kâğıt, kamera veya ses kayıt cihazı ile kaydedilir.

- Posta İle Anket: Hazırlanan anket sorularının, posta yolu ile katılımcılara gönderilerek yanıt beklenmesidir. Cevaplar aynı şekilde posta ile veya elden toplanmaktadır.
- Telefon İle Anket: Hazırlanan soruların telefonda sorulması ve alınan cevapların cevap kâğıdına veya ses kayıt cihazına kaydedilmesi ile gerçekleşen anket türüdür.
- İnternet Üzerinde Anket: Hazırlanan soruların çeşitli web adresleri aracılığı ile katılımcılara ulaştırılması ve aynı şekilde yanıtların toplanması ile gerçekleşen anket türüdür. Uygulaması ve elde edilen verilerin çeşitli programlar aracılığı ile analiz edilmesi diğer türlere nispeten daha kolaydır.

Anket çalışmalarında elde edilen verilerin ölçülmesi noktasında ise “Likert Ölçeği” başta olmak üzere birçok yöntem karşımıza çıkmaktadır. Tez çalışması kapsamında kullanılan likert ölçek, tutum, fikir ve düşünceleri ölçmede yaygın olarak kullanılmaktadır. Seçenekler belirli bir sıralama içerisinde sunulur, bir tarafta incelenen olguya ilişkin katılma, kabul etme gibi olumlu ifadeler yer alırken diğer tarafta ise katılmama veya ret gibi tam tersi olumsuz ifadeler yer almaktadır (Arıkan, 2018).

Son olarak anket çalışmasının kaç katılımcı ile yapılması konusuna değinilecek olursa, literatürde sınırları çizilmiş belirli bir alan bulunmamakla birlikte, görüşme yöntemi kapsamında ele alınan veriler bu yöntem içinde kabul edilmiş ve çalışma bu doğrultuda gerçekleştirilmiştir.

Çalışma Kapsamında Yapılan Anket Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Konya Otogar Binası’na verilecek en uygun işlevin seçilmesi amacıyla akademisyen mimarların katılımı ile bir anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Yapılan anket çalışmasında, çalışmanın bir önceki bölümünde belirlenmiş olan olası işlevlerin, Tablo 4.5’te belirtilen bileşenler doğrultusunda avantaj ve dezavantajlarının belirlenebilmesine yönelik olarak katılımcıların görüşleri alınmıştır. Anket çalışması ve katılımcı akademisyen mimarlar hakkındaki genel bilgiler ise Tablo 4.6’te ki gibidir.

Tablo 4.6. Anket Çalışması ve Ankete Katılan Akademisyen Mimarlar Hakkında Genel Bilgiler (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)	
Anket Çalışması Hakkında Genel Bilgiler	
Anket Tarihleri	17 Mayıs 2023 – 24 Mayıs 2023
Anket Türü	İnternet Üzerinden
Yapılan Anket Sayısı	20
Anket Yapılan Akademisyen Mimarlar Hakkında Genel Bilgiler	
Cinsiyet Dağılımı	14 Kadın / 6 Erkek
Akademik Ünvan	4 Profesör / 6 Doçent / 4 Dr. Öğretim Üyesi / 6 Araştırma Görevlisi
Mesleki Deneyim Süreleri	5 İle 37 Yıl Arasında Değişmektedir

Çalışma kapsamında yapılan anket çalışması, internet üzerinden yapılmış olup, 17 Mayıs 2023 ile 24 Mayıs 2023 tarihleri arasında, mesleki deneyim süresi 5 ila 37 yıl arasında değişkenlik gösteren 20 akademisyen mimarın katılımı ile gerçekleştirilmiştir. Katılımcılara, Konya Otogar Binası'na verilecek olan en uygun işlevin tespit edilebilmesi amacıyla olası işlevlerin avantaj ve dezavantajlarının tespit edilmesine yönelik olarak sorular yöneltilmiştir.

Literatür taraması ve daha önceki görüşmelerden elde edilen veriler doğrultusunda, bir işlevin; ekonomik, sosyal, toplumsal, işlevsel, çevresel, ekolojik ve yasal açıdan avantaj ve dezavantajlarının olabileceği belirlenirken, çalışma kapsamında çevresel, ekolojik ve yasal açıdan avantaj ve dezavantajlar kapsam dışında bırakılmıştır. Bunun sebebi ise çevresel ve ekolojik etkilerin daha çok binaya yapılacak olan müdahaleler ile şekillenmesiyken, yasal anlamda ise ülkemiz yönetmeliklerinde uyarlanabilir yeniden kullanım uygulamalarına dair bir boşluk olması ve yerel yönetimlerin bu konudaki görüş ve uygulamalarının büyük oranda değişkenlik göstermesidir. Yani yasal anlamda belirli bir çerçeveye çizilemediğinden dolayı yasal avantaj ve dezavantajlara da çalışma kapsamında yer verilmemiştir. Aynı zamanda uyarlanabilir yeniden kullanımın genel avantaj ve dezavantajları da (yapının faydalı ömrünü uzatır, enerji korunumu sağlar vb.) bütün olası işlevler için aynı cevabı alacağından çalışma sonucunu etkilememesi adına kapsam dışında bırakılmıştır.

Bu doğrultuda anket çalışması kapsamında, tek bölümde on altı (16) soru katılımcılara yöneltilmiş, “Kesinlikle Katılıyorum, Katılıyorum, Kısmen Katılıyorum, Katılmıyorum ve Kesinlikle Katılmıyorum” olmak üzere beşli likert tipi değişkenler olarak uygulanmıştır. Anket sorularının değerlendirilmesinde ise Tablo 4.7’te

tanımlanan aralıklar esas alınarak, katılımcıların verdiği cevapların aritmetik ortalama değerleri analiz edilmiştir. Değerler, (Aralık Genişliği= Dizi Genişliği / Grup Sayısı) formülü esas alınarak, Aralık Genişliği= $4 / 5 = 0,8$ olarak belirlenmiştir.

Tablo 4.7. Beşli Likert Tipi Ölçek İçin Puan Aralıkları		
Ağırlık	Seçenekler	Sınır
5	Kesinlikle Katılıyorum	4.21-5.00
4	Katılıyorum	3.41-4.20
3	Kısmen Katılıyorum	2.61-3.40
2	Katılmıyorum	1.81-2.60
1	Kesinlikle Katılmıyorum	1.00-1.80

Katılımcılara tek bölümde sorulan on altı (16) adet soru, değerlendirme aşamasında, Tablo 4.5’de tanımlanan bileşenler doğrultusunda dörtlü gruplar halinde 4 (dört) ana başlık altında ele alınmıştır. Bu şekilde, olası işlevlerin hangi yönden daha avantajlı olduklarının tespit edilmesi ve işlevler arasındaki karşılaştırmalar daha sağlıklı bir şekilde ele alınabilmesi mümkün olmaktadır.

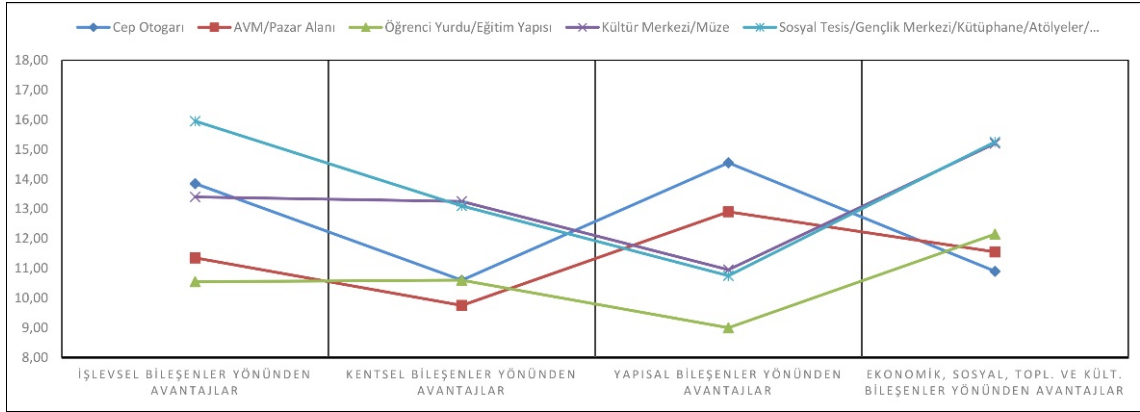
Katılımcıların sorulara verdiği cevapların ve elde edilen değerlerin, işlevlerin avantaj dezavantajları açısından değerlendirmeleri ise Tablo 4.8’de belirtildiği gibidir.

Tablo 4.8. Katılımcılara Yöneltilen Sorular ve Değerlendirme Sonuçları (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)							
AVANTAJ GRUPLARI	SORU NUMARASI	İŞLEVLER YÖNELTİLEN SORULAR	Cep Otagarı	AVM / Pazar Alanı	Öğrenci Yurdu/ Eğitim Yapısı	Kültür Merkezi / Müze	Sosyal T./Gençlik M./ Kütüphane/Atölyeler/...
İşlevsel Bileşenler Yönünden Avantajlar	1	Verilecek olan yeni işlev ile, Kentte eksikliği hissedilen bir işlev karşılanmış olur.	3,55	2,55	2,80	3,50	4,20
	2	Verilecek olan yeni işlev ile, Yapının sürekli kullanımı söz konusudur. İlave işlevlerle desteklenmesine gerek yoktur.	3,35	2,80	2,75	2,95	3,50
	3	Verilecek olan yeni işlev, Kentlinin belirli bir bölümüne değil, bütün kesimlerine hitap etmektedir.	3,50	3,35	2,55	3,80	4,15
	4	Verilecek olan yeni işlev ile, Mevcut yapının yer ve aitlik duygusu ile beraber mimari, kültürel ve sosyal değerleri de korunmuş olur.	3,45	2,65	2,45	3,15	3,20
Kentsel Bileşenler Yönünden Avantajlar	5	Verilecek olan yeni işlev ile, Kente katma değer sağlanır.	2,75	2,85	2,80	3,95	4,10
	6	Verilecek olan yeni işlev, Yapıyı kent içerisinde bir odak noktası haline getirir.	2,40	2,65	2,10	4,20	4,15
	7	Verilecek olan yeni işlev, Özel araç trafiğini azaltacak yönde etki gösterir.	2,55	2,00	2,95	2,40	2,25
	8	Verilecek olan yeni işlev, Kentteki mevcut ulaşım sistemine olumlu yönde etki etmektedir.	2,90	2,25	2,75	2,70	2,60
Yapısal Bileşenler Yönünden Avantajlar	9	Verilecek olan yeni işlev ile, Yapının mevcut form, mekânsal ve hacimsel özellikleri benzerlik göstermektedir. Bu sebeple yapıya yapılacak olan müdahaleler minimum düzeydedir.	3,90	3,25	1,70	2,80	2,80
	10	Verilecek olan yeni işlev için, Yapının mevcut taşıyıcı sistemi kısıtlayıcı bir unsur değildir.	3,75	3,25	2,20	2,80	2,75
	11	Verilecek olan yeni işlev için, Yapının mevcut düşey sirkülasyon sistemleri yeterlidir. Mevcut sistemlerin düzenlenmesi veya yeni sistemlerin ilave edilmesi gerekmez.	3,35	3,00	2,25	2,30	2,25
	12	Verilecek olan yeni işlev için, Yapının arazinin merkezinde yer alması, sahip olunan geniş açık alanların efektif olarak kullanımını etkilememektedir.	3,55	3,40	2,85	3,05	2,95
Ekonomik, Sosyal, Toplumsal ve Kültürel Bileşenler Yönünden Avantajlar	13	Verilecek olan yeni işlev ile, Kamusal bir kullanım hedeflenmektedir ve bu sebeple ekonomik getiriler arka planda tutulmaktadır.	3,40	3,15	3,30	3,75	3,70
	14	Verilecek olan yeni işlev, Yakın çevredeki ekonomik sirkülasyonu artıracak yönde etki göstermektedir.	3,00	3,35	3,00	3,25	3,25
	15	Verilecek olan yeni işlev ile, Farklı kesimlerden kullanıcılar bir araya getirilerek sosyal ve toplumsal anlamda fayda sağlanır.	2,65	3,00	3,00	3,95	4,00
	16	Verilecek olan yeni işlev ile, Kullanıcıların kişisel gelişimine katkıda bulunularak kültürel ve sosyal anlamda fayda sağlanır.	1,85	2,05	2,85	4,25	4,30
İşlevsel Bileşenler Yönünden Avantajlar (20.00 Tam Puan Üzerinden Toplam)			13,85	11,35	10,55	13,40	15,05
Kentsel Bileşenler Yönünden Avantajlar (20.00 Tam Puan Üzerinden Toplam)			10,60	9,75	10,60	13,25	13,10
Yapısal Bileşenler Yönünden Avantajlar (20.00 Tam Puan Üzerinden Toplam)			14,55	12,90	9,00	10,95	10,75
Ekonomik, Sosyal, Toplumsal ve Kültürel Bileşenler Yön. Av. (20.00 Tam Puan Ü. Toplam)			10,90	11,55	12,15	15,20	15,25
Genel Toplam (80.00 Tam Puan Üzerinden Toplam)			49,90	45,55	42,30	52,80	54,15

* Her sorunun detaylı değerlendirilmelerine EK-7’de yer verilmiştir.

Sorulara verilen cevaplar ayrı ayrı incelendiğinde Tablo 4.7’de belirtildiği gibi, 4.21-5.00 aralığına düşen değerler “Kesinlikle Katılıyorum”, 3.41-4.20 aralığına düşen değerler “Katılıyorum”, 2.61-3.40 aralığını düşen değerler “Kısmen Katılıyorum”, 1.81-2.60 aralığına düşen değerler “Katılmıyorum” 1.00-1.80 aralığına düşen değerler ise “Kesinlikle Katılmıyorum” olarak değerlendirilmektedir.

Verilen cevaplar analiz edilen bileşenler yönünden incelendiğinde ise, Tablo 4.8'in sonunda yer alan toplam değerler üzerinden işlevler arasında karşılaştırmalar yapılması uygun görülmüştür. Bu doğrultuda olası işlevlerin bileşenler yönünden avantajlarının analiz sonuçlarının “80.00 Tam Puan” üzerinden değerlendirmesi Şekil 4.51 ve 4.52'deki gibidir.



Şekil 4.51. İşlevlerin Bileşenler Yönünden Analizleri (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

İşlevsel Bileşenler Yönünden Avantajların Analizi: İşlevsel açıdan bakıldığında Konya Otogar Binası'na verilecek yeni işlev, Konya kenti için ihtiyaç fazlası değil eksikliği hissedilen bir işlev olmalı ve kullanıcı gereksinimlerini karşılamalıdır. Aynı şekilde bu işlev yılın tüm dönemlerinde yapının etkin olarak kullanımını sağlamalı ve yapının sürekli kullanımı için ilave bir işlevin yapıya entegrasyonunu gerektirmemelidir. Verilecek işlevin kentlinin belirli bir bölümüne değil bütün kesimlerine hitap etmesi büyük önem taşımakla birlikte, yapının kent ve kentlinin hafızasındaki yerine ithafen yer ve aidiyet duygusu ile beraber mimari, kültürel ve sosyal değerlerini de olabildiğince koruması, işlevsel açıdan avantajlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu doğrultuda verilen yanıtlara bakıldığında (Tablo 5.6), Sosyal Tesis (15.05) işlevi diğer işlevlere göre katılımcılar tarafından daha avantajlı olarak nitelendirilirken, bu işlevi Cep Otogarı (13.40) ve Kültür Merkezi/Müze (13,40) takip etmektedir. AVM/Pazar Alanı (11,35) ve Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı (10,55) işlevinin ise katılımcılar tarafından avantajlı bulunmadığı görülmektedir.

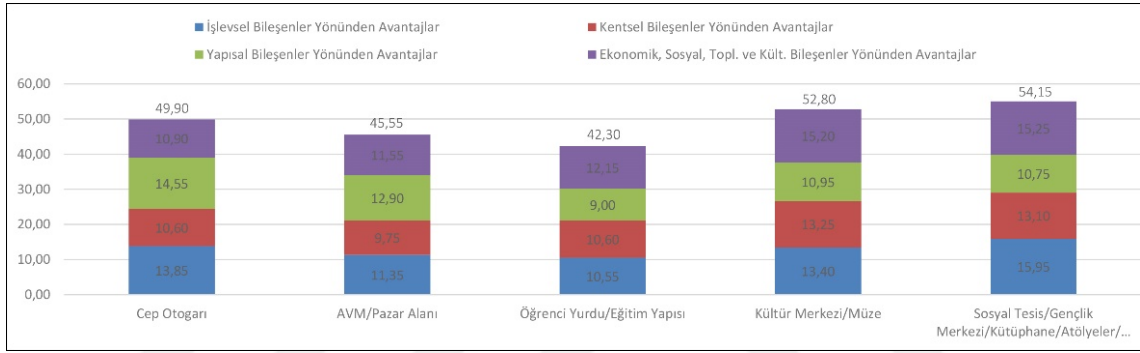
Kentsel Bileşenler Yönünden Avantajların Analizi: Kentsel etkiler açısından değerlendirildiğinde, Konya Otogar Binası'na verilecek olan yeni işlevin, yapının Konya kentinin önemli ve sürekli değer kazanan bir noktasında yer almasından dolayı

kente katma değer sağlanması ve yapıyı kent içerisinde bir odak noktası haline getirmesi büyük önem taşımaktadır. Diğer bir husus ise verilecek olan yeni işlevin, yapının yakın çevresindeki büyük sorunlardan biri olarak nitelendirilen trafik problemini hafifletmesi ve kent genelindeki ulaşım sistemine olumlu yönde katkı sağlaması beklenmektedir. Katılımcılar tarafından verilen yanıtlara bakıldığında (Tablo 4.8), Kültür Merkezi/Müze (13,25) ve Sosyal Tesis (13,10) işlevlerinin bu noktada daha avantajlı olarak görüldüğü, Cep Otogarı (10,60), Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı (10,60) ve AVM/Pazar Alanı (9,75) işlevlerinin ise katılımcılar tarafından avantajlı olarak değerlendirilmedikleri anlaşılmaktadır.

Yapısal Bileşenler Yönünden Avantajların Analizi: Verilecek olan yeni işlevin, mevcut otogar yapısının form, mekânsal ve hacimsel özellikleri ile olabildiğince benzerlik göstermesi, uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında yapılacak olan müdahaleleri minimum düzeye indirecektir. Yapının mevcut taşıyıcı sistem düzeni de yapılacak müdahaleleri oldukça etkilemekte ve bu sebeple verilecek olan yeni işlevin mevcut otogar yapısı ile form, mekânsal ve hacimsel özellikler bakımından benzer özellikler taşıması gerekmektedir. Aynı şekilde otogar yapısının mevcut düşey sirkülasyon sistemlerinin verilecek olan yeni işlev ile bir uyum içerisinde olması gerekmektedir. Aksi halde ilave sirkülasyon sistemlerin yapıya entegre edilmesi zorunlu bir hal almaktadır. Konya Otogar Binası'nın içerisinde bulunduğu arazideki konumu da, verilecek olan yeni işlevin gereksinimleri doğrultusunda mekânsal genişlemeye izin vermesi açısından değerlendirilmesi gereken bir kriter olarak karşımıza çıkmaktadır. Yapısal bileşenler doğrultusunda katılımcılara yöneltilen sorulara verilen cevaplara bakıldığında, Cep Otogarı (14,55) işlevi, yapının orijinal işlevi ile büyük oranda benzerlik gösterdiğinden dolayı katılımcılar tarafından oldukça avantajlı olarak nitelendirilmektedir. AVM/Pazar Alanı (12,90) işlevi de kısmen avantajlı olarak değerlendirilebilirken, Kültür Merkezi/Müze (10,95), Sosyal Tesis (10,75) ve Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı (9,00) işlevleri yapısal bileşenler açısından avantajlı olarak görülmemektedir.

Ekonomik, Sosyal, Toplumsal ve Kültürel Bileşenler Yönünden Avantajların Analizi: Konya Otogar Binası uzun yıllar boyunca kamusal bir yapı olarak kente hizmet etmiş ve kentlinin hafızasında yer edinmiş bir binadır. Sahip olduğu açık alanlarla birlikte, verilecek olan yeni işlev doğrultusunda büyük bir kamusal kullanım potansiyeli

içermektedir. Bu sebeple ekonomik getirilerin daha arka planda tutulup, yapının kamuya açık bir şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu şekilde toplumun farklı kesimlerini bir çatı altında toplamak mümkün olacak ve bu çeşitlilik sayesinde sosyal, toplumsal ve kültürel anlamda fayda sağlanacaktır. Aynı zamanda bu çeşitlilik ve hareketliliğin yakın çevredeki ekonomik sirkülasyonu artırıcı yönde etki göstermesi muhtemeldir. Bu doğrultuda katılımcılara yöneltilen sorulara verilen cevaplar değerlendirildiğinde, Sosyal Tesis (15,25) ve Kültür Merkezi/Müze (15,20) işlevinin ekonomik, sosyal, toplumsal ve kültürel anlamda büyük avantajlar sağlayacağı belirtilmektedir. Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı (12,15), AVM/Pazar Alanı (11,55) ve Cep Otogarı (10,90) işlevlerinin ise biraz daha zayıf kaldığı görülmektedir.



Şekil 4.52. İşlevlerin Genel Değerlendirmeleri (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

Bu bileşenlerin hepsi bir bütün olarak ele alındığında, katılımcıların yaptığı değerlendirmelere göre, Konya Otogar Binası'na verilebilecek en avantajlı işlev olarak "Sosyal Tesis (54,15)" işlevi ön plana çıkmaktadır. Bu işlevi Kültür Merkezi/Müze (52,80) işlevi takip ederken, Cep Otogarı (49,90), AVM/Pazar Alanı (45,22) ve Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı işlevleri ise katılımcılar tarafından daha az avantajlı olarak değerlendirilmiştir (Şekil 4.52).

Yapılan literatür araştırmaları, gözlem, görüşmeler ve anket çalışmasının sonuçları bir bütün olarak değerlendirildiğinde, Konya Otogar Binası'na verilecek en uygun işlevin "Sosyal Tesis ana başlığı altında Gençlik Merkezi/Kütüphane/Atölyeler /Festival Alanı/Spor Kompleksi" gibi işlevler olacağı tespit edilmiştir. Bu işlevin seçilmesi üzerinde birçok farklı etken bulunmaktadır. Bu etkenler aşağıda açıklandığı gibidir.

- Konya kenti, özellikle yakın çevresinde yer alan şehirlere göre birçok farklı işleve sahip yapıyı barındıran bir kent olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak bu çeşitliliğe rağmen bazı işlevlerin kent için yeterli düzeyde oldukları görülürken, bazı işlevlerin ise kentlinin gereksinimlerine tam olarak cevap veremediği görülmektedir. AVM/Pazar Alanı ve Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı işlevlerinin kent için yeterli durumda olduğu, Kültür Merkezi/Müze ve Sosyal Tesis işlevli yapıların ise kente yetemedikleri tespit edilmiştir. Mimarlarla yapılan görüşmelerde de, insanların bir arada bulunabilecekleri, kent içinde bir buluşman noktası işlevi görecekteki yapıların kent genelinde yer aldıkları fakat sayı ve nitelik bakımından yetersiz kaldıkları ifade edilmektedir.
- Konya’da otogar işlevinin ilerleyen dönemlerde farklı bir alanda karşılanacak olması, mevcut Konya Otogar Binası’nın kent içinde işlevsiz bir yapı olarak kalmasını, yıkılmasını veya farklı bir işlevle yeniden kullanılmasını zorunlu kılacaktır. Çalışmamızın temellerini oluşturan, Konya Otogar Binası’nın farklı bir işlevle kente yeniden kazandırılması noktasında yapıya verilecek olan yeni işlevin, sürekli bir kullanım sunması ve dönemsel olarak yapıya farklı işlevlerin entegre edilmesini gerekli kılmaması gerekmektedir. AVM/Pazar Alanı, Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı ve Kültür Merkezi/Müze gibi işlevler, haftanın ya da yılın belirli bölümlerinde sürekli kullanılan işlevler olarak karşımıza çıkmaktayken, Cep Otogarı ve Sosyal Tesis işlevlerinin yılın her döneminde yapının aktif olarak kullanımını sağlayacağı öngörülmektedir.
- Bir yapının sürekli olarak kullanılması ve uzun yıllar işlevini devam ettirmesi hitap ettiği kesim tarafından göreceği ilgiye bağlıdır. Bu noktada Konya Otogar Binası’na verilecek olan işlevin hitap ettiği kesim ne kadar geniş olursa, yapının kullanımı o kadar artacak ve uyarlanabilir yeniden kullanım başarıya ulaşacaktır. Yapıya, Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı işlevi verildiği takdirde yapı kentlinin sadece bir kesimine hizmet edecek, Sosyal Tesis işlevi başta olmak üzere diğer işlevlerin verilmesi halinde ise kentin daha geniş kesimlerine ulaşılacaktır. Bu da yapının sürekli kullanımı üzerinde büyük öneme sahiptir.
- Konya Otogar Binası, kentin gelişme aksında, her geçen gün değerini ve önemini artıran bir arazi üzerinde yer almaktadır. Bu denli önemli bir konumda yer alan yapıya verilecek olan yeni işlevin sıradan bir işlev olmaması, kente katma değer sağlaması ve yapıyı kent içerisinde bir odak noktası haline getirmesi gerekmektedir. Bu noktada Kültür Merkezi/Müze ve Sosyal Tesis işlevli yapılar, kente sağlayacağı

katma değer ve kent için bir odak noktası oluşturması bakımında Konya Otogar Binası'na verilmek için uygun işlevler olarak değerlendirilmektedir.

- Konya Otogar Binası'nın yakın çevresindeki en önemli problemin trafik sorunu olduğu, yapılan görüşmelerde bütün katılımcı mimarlar tarafından belirtilmiştir. Bu noktada yapıya verilecek olan yeni işlevin mevcut trafik yoğunluğunu azaltacak yönde etki göstermesi ve kent genelindeki ulaşım sistemine ilave yük bindirmemesi gerekmektedir. Ancak Konya Otogar Binası'na verilmek üzere belirlenen olası işlevlerin bu duruma bir çözüm getiremedikleri görülmektedir. Verilecek herhangi bir işlev mevcut otobüs yoğunluğunu azaltacak veya tamamen sona erdirecek yönde etki gösterse de, yapının ve içerisinde bulunduğu arazinin büyüklüğü, yapının kentin geniş kesimlerine hitap etme amacı, kullanıcı sayısının fazlalığı, özel araç trafiğinin oluşmasına ve toplu taşıma araçları üzerindeki yoğunluğun artmasına neden olmaktadır. Bu noktada, otogar kavşağının yeniden ele alınması, mevcut toplu taşıma hatlarındaki araç ve sefer sayısının artırılması ile yapılması planlanan toplu taşıma hatlarının (metro/tramvay vb.) doğru ve etkin bir şekilde planlanması trafik sorununun çözümüne katkıda bulunacaktır.
- Uyarlanabilir yeniden kullanım, yapıya minimum müdahaleyi esas alan bir süreç olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu noktada verilecek olan yeni işlev ile, yapının mevcut form, mekânsal ve hacimsel özellikleri, taşıyıcı sistem düzeni ve sirkülasyon sistemlerinin durumu ne kadar benzerlik gösterirse yapılacak olan müdahaleler o kadar azalır ve uyarlanabilir yeniden kullanım süreci başarıya ulaşmış olur. Konya Otogar Binası'na verilebilecek olası işlevlere bakıldığında Cep Otogarı işlevinin, mevcut otogar işleviyle büyük oranda benzerlik göstermesi, yapılacak olan müdahaleleri minimuma indirmekte ve avantajlı bir dönüşüm süreci sunmaktadır. Geniş açıklıkların geçildiği, farklı büyüklükteki kütlelerin bir araya gelmesiyle oluşan yapıya verilebilecek diğer işlevler için çeşitli müdahalelerin yapılması gerekmekte ve bu müdahaleler verilecek işleve göre değişkenlik göstermektedir. Yapılan görüşmelerde, yapısal özelliklerin verilecek olan yeni işlevin seçiminde büyük bir etken olduğu, ancak alanında uzman kişilerin yapısal kısıtlamalara karşı ortaya koyacağı çözümler sayesinde bu sorunların aşılabileceği belirtilmiştir.
- Konya Otogar Binası, yıllardır Konya kentine hizmet eden kamusal kimliği ile ön plana çıkmış bir yapıdır. İçerisinde bulundurduğu geniş alanlarla birlikte, verilecek olan yeni işlev doğrultusunda kentlinin kullanımına açık bir kamusal kullanım potansiyeli barındırmaktadır. Bu sebeple ekonomik getirilerin daha arka planda

tutularak yapının kamuya açık bir şekilde değerlendirilmesi ve bu şekilde toplumun farklı kesimlerinin bir çatı altında toplanarak sosyal ve toplumsal anlamda fayda sağlanması beklenmektedir. Bu noktada Sosyal Tesis ve Kültür Merkezi/Müze işlevinin kamusal kullanım açısından diğer işlevlere göre daha avantajlı olduğu görülmektedir. Aynı şekilde Konya Otogar Binası'na bu işlevlerin verilmesi halinde çeşitli kültürel faaliyetlerin yapılabilmesi ve kültürel-sosyal anlamda faydanın sağlanması muhtemeldir. Kamusal kullanım sonucunda, yapının yakın çevresindeki ekonomik sirkülasyonun artması da kaçınılmazdır.

Yukarıda analiz edildiği gibi Konya Otogar Binası'na verilecek olan en uygun işlev “Sosyal Tesis” olarak belirlenmiştir. Çalışma kapsamında incelenen, işlevsel, kentsel, ekonomik, sosyal, toplumsal ve kültürel bileşenler açısından genel anlamda diğer işlevlere göre daha avantajlı bir işlev olarak karşımıza çıkmaktadır. Bakıldığında sadece yapısal bileşenler noktasında “Cep Otogarı” işlevine göre yetersiz kaldığı görülse de, alanında uzman kişilerin yönlendirmeleriyle bu sorunlarında aşılabileceği belirlenmiştir. Aynı zamanda mimarlarla yapılan görüşmelerde belirtilen “Konya Otogar Binası'nın içerisinde bulunduğu arazide yer alan geniş açık alanların da, kentlinin nefes alabileceği, insanlar için bir toplanma noktası işlevi görecektir, yeşil alanlarla entegreli rekreasyon alanları olarak işlevlendirilmesi gerekmektedir” görüşü doğrultusunda, Sosyal Tesis işlevli yapıların bu açık alanlarla daha nitelikli olarak ilişkilendirileceği düşünülmektedir.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

İnsanlığın varoluşundan günümüze kadar ki süreçte çeşitli nesnelerin farklı işlevler ile kullanıldığı bilinmekte olup, hayvan postlarının kıyafet olarak kullanılması ve mağaraların barınma ihtiyaçlarını karşılayan konutlar olarak işlevlendirilmesi gibi birçok uygulama insanların bu konudaki ilk uygulamaları olarak karşımıza çıkmaktadır. Aynı uygulamanın günümüz koşullarına uyum sağlamayan yapı ve malzemeler ölçeğinde ele alınması sonucu ortaya çıkan “Uyarlanabilir Yeniden Kullanım” kavramı, birçok kaynakta farklı şekillerde ele alınsa da temel anlamda “bir yapının tasarlandığı orijinal işlevinden farklı bir işlevle yeniden kullanılması” olarak tanımlanabilmektedir.

Uyarlanabilir yeniden kullanım projelerinin daha çok tarihi miras binaları özelinde uygulandığı görülse de özellikle günümüzde, inşaat malzemeleri ile işçilik maliyetlerinin artması, olumsuz çevresel koşulların açığa çıkması, kaynakların tükenmesi ve iklim değişikliği probleminin daha çok gündeme gelmesiyle birlikte, uyarlanabilir yeniden kullanım projelerinin kapsamının da değiştiği görülmektedir. Günümüzde işlevini kaybetmiş bir çok yapı verimli bir şekilde kullanılamayan, uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında ele alınmayı bekleyen, ekonomik, sosyal, toplumsal, kültürel, çevresel ve ekolojik kaynaklar olarak değerlendirilmektedir.

Uyarlanabilir yeniden kullanım, geçmişten günümüze kadar önemini sürekli olarak artıran bir kavram olmakla birlikte, bu doğrultudaki uygulamaların son dönemlerde Avrupa ve Amerika’da daha ön plana çıktığı, ülkemizde ise henüz istenilen seviyeye gelinemediği görülmektedir. Bu durumun başlıca sebepleri olarak ise, uyarlanabilir yeniden kullanım hakkındaki verilerin yetersiz olması, yıkıp yeniden yapmanın daha az maliyetli olduğunun düşünülmesi, yasal anlamda bu uygulamalar için belirli bir çerçevenin bulunmaması, bireylerin eski bir yapının güvenli ve uzun bir süre yeniden kullanılabileceğine inanmaması ile uygulama sonrası ortaya çıkabilecek potansiyel sorunlar gösterilebilmektedir. Ancak uyarlanabilir yeniden kullanımın sahip olduğu avantajların doğru bir şekilde kullanımı ile işlevini kaybetmiş yapıların verimli bir şekilde değerlendirilmesi mümkün olmaktadır. Uyarlanabilir yeniden kullanım ekonomik, toplumsal, sosyal, çevresel ve ekolojik açıdan birçok avantaja sahip olmakla birlikte, bu avantajların bazıları ise şu şekildedir;

- Yapıların ekonomik anlamda faydalı ömürlerini uzatır,
- Yeni inşaat projelerine göre mali tasarruflar sağlar,
- Yer ve aitlik duygusu ile beraber, mevcut yapının sahip olduğu mimari ve kültürel değerlerin korunmasını sağlar,
- Yıkıp yeniden inşa etmeye göre daha az kaynak kullanımı ve açığa çıkan atık miktarında azalma sağlar, bu şekilde çevreye verilen zarar minimuma indirilir,

Uyarlanabilir yeniden kullanım sahip olduğu bu avantajların yanı sıra bazı dezavantajları da beraberinde getirmektedir. Bu dezavantajlardan bazıları aşağıda belirtildiği gibidir. Ancak bu dezavantajların üstesinden gelinebileceği göz önünde bulundurulduğunda, uyarlanabilir yeniden kullanımın avantajlarının dezavantajları karşısında ağır bastığını söylemek mümkündür.

- Bazı durumlarda yıkıp yeniden inşa etmeye göre daha maliyetli olmaktadır,
- Bazen sürdürülebilir teknolojilerin eski yapılarda uygulanması mümkün olmamaktadır,
- Uyarlanabilir yeniden kullanım sonrası, yapının kullanım süresi beklenenden düşük olabilmektedir,
- Yasal anlamda uyarlanabilir yeniden kullanım uygulamaları için belirli bir yol haritası olmaması süreci yavaşlatabilmektedir.

Uyarlanabilir yeniden kullanım süreci, ilk andan son ana kadar farklı disiplinlerin bir arada çalışmasını gerektiren bir süreç olup, yapılan literatür taramalarında bu sürecin kesin çizgilerle belirlenemediği ve farklı kaynaklar tarafından farklı şekillerde yorumlandığı tespit edilmiştir. Bu noktada sürecin belirli bir strateji dâhilinde ele alınması ve sağlıklı bir şekilde işleyebilmesi adına çalışma kapsamında, uyarlanabilir yeniden kullanım sürecine dair bir model ortaya koyulmuş ve tezin devamındaki çalışmalarda bu model esas alınmıştır.

Konya Otogar Binası'nın uyarlanabilir yeniden kullanım potansiyellerinin incelenerek olası senaryolar üzerinden yeni işlevinin belirlenmesinin amaçlandığı çalışmada, otogar yapıları ve tasarım kriterleri ile birlikte, geçmişten günümüze Konya kentinin otogar geçmişi araştırılmış ve otogarların zaman içerisindeki yer değiştirme nedenleri saptanmıştır. Elde edilen veriler, literatür taraması ve yapılan gözlemlerle birlikte ele alınarak Konya Otogar Binası'nın ilerleyen dönemlerde işlevini kaybedecek olmasının nedenleri aşağıdaki gibi ortaya koyulmuştur.

- Yapının İçerisinde Bulunduğu Konum
- Alternatif Ulaşım Seçeneklerinin Yaygınlaşması
- Teknolojik Altyapı Yetersizliği
- Bakım ve Onarım Eksikliği
- Esnek Tasarım Standartlarının Karşılanamaması

İlerleyen dönemlerde işlevini kaybedecek olan Konya Otogar Binası'nın uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında ele alınarak tekrar kente kazandırılması büyük önem taşımakla beraber, verilecek olan işlevin seçimi de oldukça önemlidir. Konya Otogar Binası'na verilecek olan işlevin belirlenmesine ilişkin ölçütler ise şu şekilde ortaya konmuştur;

- Çevresel Etkileşim
- Yapının Konumu
- Yapının İşlevsel Kurgusu
- Yapının Mekânsal Kurgusu
- Yapının Hacimsel Kurgusu
- Kullanıcı Gereksinimleri

Ortaya koyulan bu ölçütler doğrultusunda olası işlevler belirlenmiş, bu olası işlevlerin avantaj ve dezavantajları değerlendirilerek, Konya Otogar Binası'na verilmek üzere en uygun işlev olarak “Sosyal Tesis” işlevi belirlenmiştir. Sosyal Tesis işlevi, özellikle Kültür Merkezi/Müze işlevi ile belirlenen ölçütler kapsamında benzer avantajlara sahip olsa da, özellikle yılın her döneminde aktif olarak kullanılması ve kentlinin bütün kesimlerine hitap edebilmesi özellikleri büyük oranda tercih sebebi olmuştur. Bu işlevin seçilmesinde öne çıkan diğer avantajlar ise şu şekildedir;

- Kentte eksikliği hissedilen bir işlev karşılanmış olur,
- Yapının sürekli olarak kullanımı sağlanır ve yapıya ilave bir işlevin entegre edilmesi gerekmez,
- Kentin bir bölümüne değil, bütün kesimlerine hitap eder,
- Kente katma değer sağlar
- Yapıyı kent içerisinde bir odak noktası haline getirir,
- Kamusal bir kullanım sağlar, ekonomik getiriler arka plandadır,
- Yapının yakın çevresindeki ekonomik sirkülasyonu artıracak yönde etki gösterir,

- Farklı kesimlerden kullanıcıları bir araya getirerek, sosyal ve toplumsal anlamda fayda sağlar,
- Kullanıcıların kişisel gelişimine katkıda bulunarak, kültürel anlamda fayda sağlar.

Sosyal Tesis işlevi, bu avantajlarının yanı sıra, yapısal ve kent genelindeki trafik durumuna olan etkileri anlamında bazı dezavantajları da beraberinde getirmektedir. Ancak işlevin sahip olduğu avantajların, bu dezavantajlar karşısında ağır bastığını söylemek mümkün olmaktadır.

Çalışma kapsamında Konya Otogar Binası'na verilecek olan işlev belirlenmiştir. Ancak çalışma kapsamı dışında bırakılan, belirlenen işlev doğrultusunda yapılacak olan müdahaleler gelecekte yapılacak başka araştırmanın konusu olabilir.

Çalışma kapsamında mevcut binanın yıkılmadan kente kazandırılması ve bu doğrultuda çeşitli açılardan farklı önerilerin sunulması ile ülkemiz uyarlanabilir yeniden kullanım uygulamaları ve otogar yapıları nezdinde örnek teşkil edecek olmasından büyük önem taşımaktadır. Aynı zamanda bu tez çalışması, yerel yönetim, mimar, mühendis ve teknik elemanlarla birlikte mimarlık öğrencileri üzerinde, uyarlanabilir yeniden kullanım çerçevesinde oluşturacağı farkındalık açısından önemlidir.

Çalışmanın sonuçlarının ileride yapılacak olan uyarlanabilir yeniden kullanım uygulamalarına olumlu yönde etki etmesi ve nitelikli, sürdürülebilir uyarlanabilir yeniden kullanım uygulamaları konusunda literatüre katkı sağlaması beklenmektedir.

KAYNAKLAR

- Abramson, D.M., 2009, *Obsolescence and the Fate of Zlin*, JOVIS Verlag, Berlin.
- Abramson, D.M., 2012, From Obsolence to Sustainability, Back Again, and Beyond, *Design and Culture*, 4(3), 279-298.
- Ahmed, I.A., 2018, Heritage Building Adaptation: Decision-Making for a Contemporary Interventions, *Journal of Engineering Sciences Assiut University Faculty of Engineering*, 45(6), 719-737.
- Ahunbay, Z., 2018, *Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon*, Yem Yayın, İstanbul.
- Altınoluk, Ü., 1991, Özgün İşlevini Tamamen Yitiren yada İşlevsel Olarak Eskiyen Yapıların Yeniden Kullanımı, *Tasarım*, 14.
- Altınoluk, Ü., 1998, *Binaların Yeniden Kullanımı*, Yem Yayınları, İstanbul.
- Altunışık, R., 2008, Anketlerde Veri Kalitesinin İyileştirilmesi İçin Öntest (Pilot Test) Yöntemleri, *Pazarlama ve Pazarlama Araştırmaları Dergisi*, 2, 1-17.
- Apaydın, B., 2019, Palimpsest Kavramı ve Mekânsal Dönüşüm, *The Turkish Online Journal of Design, Art and Communication*, 9(2), 90-103.
- Arfa, F.H., Zijlstra, H., Lubelli, B. and Quist, W., 2022, Adaptive Reuse of Heritage Buildings: From a Literature Review to a Model of Practice, *The Historic Environment: Policy & Practice*, 1-23.
- Arıkan, R., 2018, Anket Yöntemi Üzerinde Bir Değerlendirme, *Haliç Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 1, 97-159.
- Arsal, G., 2004, Büyük Kentlerde Otogar Planlaması: İstanbul Örneği, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Aydın, D. ve Okuyucu, Ş., 2009, Yeniden Kullanıma Adaptasyon ve Sosyokültürel Sürdürülebilirlik Bağlamında Afyonkarahisar Millet Hamamının Değerlendirilmesi, *Megaron*, 4(1), 35-44.
- Başkale, H., 2016, Nitel Araştırmalarda Geçerlik, Güvenirlik ve Örneklem Büyüklüğünün Belirlenmesi, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hemşirelik Fakültesi Elektronik Dergisi*, 9(1), 23-28.
- Bertaux, D., 1981, *Biography and Society: The Life History Approach in the Social Sciences*, SAGE, Thousand Oaks.
- Bullen, P.A., 2004, Sustainable adaptive reuse of the existing building stock in Western Australia, *Heriot Watt University Association of Researchers in Construction Management*, 2, 1387-1397.

- Bullen, P.A. and Love, P., 2011, A New Future for the Past: A Model for Adaptive Reuse Decision-Making, *Built Environment Project and Asset Management*, 1(1), 32-44)
- Caves, R.W., 2005, *Encyclopedia of the City*, Routledge, London-New York.
- Charmaz, K., 2006, *Constructing Grounded Theory: A Practical Guide Through Qualitative Analysis*, SAGE, Thousand Oaks.
- Creswell, J.W., 1998, *Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing Among Five Approaches*, SAGE, Thousand Oaks.
- Deborah, L.H., 2010, *A Redevelopment Proposal For The Frederick Towne Mall*, Johns Hopkins University, Maryland.
- Douglas, J., 2006, *Building Adaptation*, Spon Press, London-New York.
- Elrod, J.K. and Fortenberry J.L., 2017, Adaptive Reuse in the Healthcare Industry: Repurposing Abandoned Buildings to Serve Medical Missions, *BMC Health Services Research*, 17(1), 5-14.
- Giresun, T., 2017, Tarihi Gar Binalarında İşlev Dönüşümünün Sürdürülebilirlik Bağlamında İrdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, *Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Giresun, T. ve Tönük, S., 2018, Binalarda İşlev Dönüşümünün Yaşam Döngüsündeki Yeri ve Etkisinin Örnekler Üzerinden İrdelenmesi, *Beykent Üniversitesi Fen ve Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 11(1), 39-62.
- Green, J. and Thorogood, N., 2009, *Qualitative Methods for Health Research*, SAGE, Thousand Oaks.
- Grover, R. and Grover, C., 2015, Obsolescence – A Cause for Concern?, *Journal of Property Investment and Finance*, 33(3), 299-314).
- Hasol, D., 2016, *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü*, Yem Yayın, İstanbul.
- Keeble, D., 2013, The Culture of Planned Obsolescence in Technology Companies, Bachelor's Thesis, *Business Information Technology Oulu University of Applied Sciences*, Oulu.
- Kılıç, E.C., 2015, Tarihi Yapılar İçin yeniden İşlevlendirme Kriterleri ve Ali Paşa Hanı Örnekleme, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, İstanbul.
- Kincaid, D., 2002, *Adapting Buildings for Changing Uses*, Spon Press, London-New York.

- Kocabıyık, Y., 2014, Yeniden İşlevlendirme Kavramı ve Bu Kapsamda İTÜ Taşkışla Binasının İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, *Maltepe Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Konya Valiliği, 1973, Konya 1973 İl Yıllığı, Yeni Kitap Basımevi, Konya.
- Langston, C. and Shen, L., 2007, Application of the Adaptive Reuse Potential Model in Honkong: A Case Study of Lui Seng Chun, *International Journal of Strategic Property Management*, 11(4), 193-207.
- Mason, M., 2010, Sample Size and Saturation in PhD Studies Using Qualitative Interviews, *Forum: Qualitative Social Research*, 11(3).
- M.E.B., 2012, Halkla İlişkiler ve Organizasyon Hizmetleri: Görüşme Teknikleri, *M.E.B.*, Ankara.
- Meagher, M., 2014, Responsive Architecture and The Problem of Obsolescence, *International Journal of Architectural Research*, 8(3), 95-104.
- Meşhur, M.Ç., 2008, Kentsel Dönüşüm; Başlarken Bitirmek: Konya Eski Otogar Alanı Dönüşüm Projesi, *Mimarlık Dergisi*, 340.
- Mısırlısoy, D. ve Günçe, K., 2016, Adaptive Reuse Strategies For Heritage Buildings: A Holistic Approach, *Sustainable Cities and Society*, 26, 91-98.
- Özel, B., 2006, Eski Yapıların Yeni İşlevle Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, *Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Özmertyurt, G. ve Oral, M., 2018, Kentlerdeki Kamusal Boşlukları Yeniden Değerlendirme Sorunsalı; Konya Örneği, *Artium*, 2018(1), 44-48.
- Paulsen, J., 2001, Life Cycle Assessment for Building Products, Doctoral Thesis, Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm
- Pourebrahimi, M., Eghbali, S.R. and Roders, A.P., 2020, Identifying Building Obsolescence: Towards Increasing Buildings' Service Life, *International Journal of Building Pathology and Adaptation*, 38(5), 635-652.
- Ragheb, G., Ragheb, A.A. and Ragheb, R.A., 2017, Adaptive Re-Use and Sustainable Development for Existing Historic Buildings – Case Study: Buildings of Racetrack Horses in Sporting Club, Alexandria, Egypt, *International Journal of Current Engineering and Technology*, 7(4), 1523-1530.
- Remoy, H. and Voordt T.J.M., 2014, Adaptive Reuse of Office Buildings: Opportunities and Risks of Conversion Into Housing, *Building Research and Information*, 42(3), 381-390.
- Ritchie, J. and Lewis, J., 2003, Qualitative Research Practice: A Guide for Social Science Students and Researchers, SAGE, Thousans Oaks.

- Sarıakçalı, B., 2018, Alışveriş Merkezlerinin İşlevlerini Kaybetme Nedenleri Ve Yeniden İşlevlendirilen Alışveriş Merkezleri Örnekleri, Yüksek Lisans Tezi, *Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Sanchez, B. and Haas, C., 2018, A Novel Selective Disassembly Sequence Planning Method for Adaptive Reuse of Buildings, *Journal of Cleaner Production*, 183, 998-1010.
- Schatzman, L.A., 2013, Metabolizing Obsolescence: Strategies For The Dead Mall, Master Thesis, *Graduate College of the University of Illinois*, Illinois.
- Selçuk, M., 2006, Binaların Yeniden İşlevlendirilmesinde Mekânsal Kurgunun Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, *Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Konya.
- Shen, L. and Langston, C., 2010, Adaptive Reuse Potential: An Examination of Differences Between Urban and Non-Urban Projects, *Facilities*, 28(1), 6-16.
- Shortall, E.G., 2016, Urban Regeneration, Reivining Buildings and Communities, *Journal of Property Management*, 81(3), 10-14.
- Tan, Y., Shen, L. and Langston, C., 2014, A fuzzy Approach for Adaptive Reuse Selection of Industrial Buildings in Hong Kong, *International Journal of Strategic Property Management*, 18(1), 66-76.
- Tekin, H.H., 2006, Nitel Araştırma Yönteminin Bir Veri Toplama Tekniği Olarak Derinlemesine Görüşme, *İstanbul Üniversitesi Sosyoloji Dergisi*, 3(13), 101-116.
- Temiz, N., 2010, Metropollerde Otobüs Terminali Alan Seçimi: İstanbul Örneği, Yüksek Lisans Tezi, *Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Tully, E., 1993, Construction Employment Multipliers to take account of Price Increases between 1983 and 1992, *Department of Industry, Science and Technology*, Canberra.
- Türnüklü, A., 2000, Eğitim Bilim Araştırmalarında Etkin Olarak Kullanılabilecek Nitel Araştırma Tekniği: *Görüşme, Kuram ve Uygulamada Eğitim Yönetimi*, 24, 543-559.
- Ulusoy, M., Erdoğan, E., Erdoğan, H.A. and Oral, M., 2013, Re-Using of the Historical Buildings in the Context of Sustainability: An Architectural Design Studio Study On Old Girls Teacher Training School, *XXIV International CIPA Symposium*, 2013, Strasbourg, 653-657.
- Yenice, M.S., 2012, Konya Kentinin Planlama Tarihi ve Mekânsal Gelişimi, *Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 28(4), 343-350.
- Yung, E. and Chan, E.H.W., 2012, Implementation Challenges to the Adaptive Reuse of Heritage Buildings: Towards the Goals of Sustainable, Low Carbon Cities, *Habitat International*, 36(3), 352-361.

Yüksel, A.N., 2020, Nitel Bir Araştırma Tekniği Olarak: Görüşme, *Social Sciences Studies Journal*, 6(56), 547-552.

Zaitzevsky, C. and Bunnel, G., 1979, Built to Last: Handbook on Recycling Old Buildings, *Association for Preservation Technology International*, 11(1), 98-100.

Wilkinson, S., Remoy, H. and Langston, C., 2014, Sustainable Building Adaption: Innovations in Decision-Making, John Wiley & Sons Ltd., New York.

Wong, L., 2017, Adaptive Reuse: Extending the Lives of Buildings, Birkhauser, Basel.

İNTERNET KAYNAKLARI

Anonim1,

https://www.groupe3f.fr/sites/default/files/docslies/dp_charenton_8_sept_2016.pdf, [Son Erişim Tarihi: 24.10.22].

Anonim 2, <https://www.caue-idf.fr/media/download/14400>, [Son Erişim Tarihi: 24.10.22].

Anonim 3,

https://www.greshamsmith.com/GreshamSmith/media/News/In%20The%20Media/100_Oaks_Fact_Sheet.pdf, [Son Erişim Tarihi: 16.04.23].

URL-1, <https://www.chescoplanning.org/MuniCorner/Tools/AdaptiveReuse.cfm>, [Son Erişim Tarihi: 16.01.22].

URL-2, http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_tr0243603001536681730.pdf, [Son Erişim Tarihi: 16.01.22].

URL-3, https://topkorae.com/wiki/tr/Adaptive_reuse, [Son Erişim Tarihi: 24.10.22].

URL-4, <https://www.archdaily.com/995421/understanding-whole-building-life-cycle-assessment-for-a-better-architecture>, [Son Erişim Tarihi: 29.05.23].

URL-5, <https://www.cahiers-techniques-batiment.fr/article/reconversion-d-envergure-a-charenton-le-pont.32792>, [Son Erişim Tarihi: 24.10.22].

URL-6, https://immobilier.lefigaro.fr/article/des-bureaux-des-annees-60-transformes-en-logements_3eda22ec-7688-11e6-8ea9-35096576febc/, [Son Erişim Tarihi: 24.10.22].

URL-7, <https://www.archdaily.com/800178/transformation-of-office-building-to-90-apartments-moatti-riviere>, [Son Erişim Tarihi: 24.10.22].

URL-8, <https://www.lemoniteur.fr/article/a-charenton-le-pont-le-bureau-se-re-convertit-au-logement.1307449>, [Son Erişim Tarihi: 24.10.22].

- URL-9, https://www.beyerblinderbelle.com/stories/212_twa_hotel_exhibit, [Son Erişim Tarihi: 27.10.22].
- URL-10, <https://www.6sqft.com/jfks-twa-flight-center-hotel-tops-out-on-track-to-open-in-2019-with-the-worlds-largest-hotel-lobby/>, [Son Erişim Tarihi: 27.10.22].
- URL-11, <https://www.world-architects.com/en/architecture-news/reviews/twa-hotel-at-jfk-airport>, [Son Erişim Tarihi: 27.10.22].
- URL-12, <https://earth.google.com/web/search/TWA+Hotel/@40.64590869,-73.77700923,-0.18872575a,787.58020345d,35y,2.86481699h,1.80762446t,0.00000002r/data=CigiJgokCVoU4-O6aUhAEY1ZYHbsaEhAGUNZqh4IUgNAIQdB9kWdNANA>, [Son Erişim Tarihi: 27.10.22].
- URL-13, <https://www.archdaily.com/788012/ad-classics-twa-flight-center-eero-saarinen>, [Son Erişim Tarihi: 27.10.22].
- URL-14, <https://www.world-architects.com/en/architecture-news/headlines/twa-hotel-opens-at-jfk>, [Son Erişim Tarihi: 27.10.22].
- URL-15, https://news.vanderbilt.edu/2007/11/01/the_doctor_is_in_the_mall/, [Son Erişim Tarihi: 16.04.23].
- URL-16, <http://www.mallmanac.com/2013/05/old-school-shops-100-oaks-mall.html>, [Son Erişim Tarihi: 16.04.23].
- URL-17, <https://www.greshamsmith.com/project/vanderbilt-medical-center-one-hundred-oaks-mall/>, [Son Erişim Tarihi: 16.04.23].
- URL-18, <https://earth.google.com/web/@36.10858416,-86.76353694,170.01431917a,1686.15422181d,35y,0h,0t,0r>, [Son Erişim Tarihi: 16.04.23].
- URL-19, <https://www.tennessean.com/story/news/2019/10/29/lost-nashville-hundred-oaks-mall-shopping-events-history/2488422001/>, [Son Erişim Tarihi: 16.04.23].
- URL-20, <https://earth.google.com/web/@36.10898248,-86.76125789,175.95251827a,0d,60y,223.31526959h,93.69233733t,0r/data=IhoKFmdXeXNQSmxDdUNRdU52ZTZ4TWd6MUEQAg>, [Son Erişim Tarihi: 16.04.23].
- URL-21, <https://www.facebook.com/konyaresim/posts/2318138094898488/>, [Son Erişim Tarihi: 16.04.23].
- URL-22, <https://www.tunainsaat.com.tr/konya-buyuksehir-belediyesi-otob%C3%BCs-terminali.html>, [Son Erişim Tarihi: 16.04.23].
- URL-23, <https://earth.google.com/web/search/konya/@37.89130345,32.50781417,1014.37529621a,14251.59063097d,35y,359.99999998h,0t,0r/data=CigiJgokCQsHdYqSD>

kJAEafjLpU5DUJAGX4Rj28EsFXAIcI5hiS3sVXA, [Son Erişim Tarihi: 16.04.23].

URL-24, <https://terminal.konya.bel.tr/tr/otogar-yerleskesi/konya-otogari-tarihcesi/1>, [Son Erişim Tarihi: 16.04.23].

URL-25, <https://haberdairesi.com/konya/konya-otogari-bu-alanda-turkiyede-tek-oldu-78708h>, [Son Erişim Tarihi: 16.04.23].

URL-26, <https://earth.google.com/web/@37.94991664,32.50976742,1027.53493739a,1188.45384309d,35y,-0h,0t,0r>, [Son Erişim Tarihi: 16.04.23].

URL-27, <https://earth.google.com/web/@37.95182586,32.51073895,1028.13085822a,0d,60y,155.86205337h,85t,0r/data=IhoKFnR5ajRGcHRXY2lpekclQlNBuW1sWXcQAg>, [Son Erişim Tarihi: 16.04.23].

URL-28, <https://terminal.konya.bel.tr/tr/>, [Son Erişim Tarihi: 16.04.23].

URL-29, <https://earth.google.com/web/@37.94602643,32.50691664,1029.71506773a,7871.69718892d,35y,360h,0t,0r>, [Son Erişim Tarihi: 17.05.23].

URL-30, <https://haberdairesi.com/konya/konya-havalimaninda-temmuzda-gurbetci-yogunlugu-yasandi-77685h>, [Son Erişim Tarihi: 14.05.23].

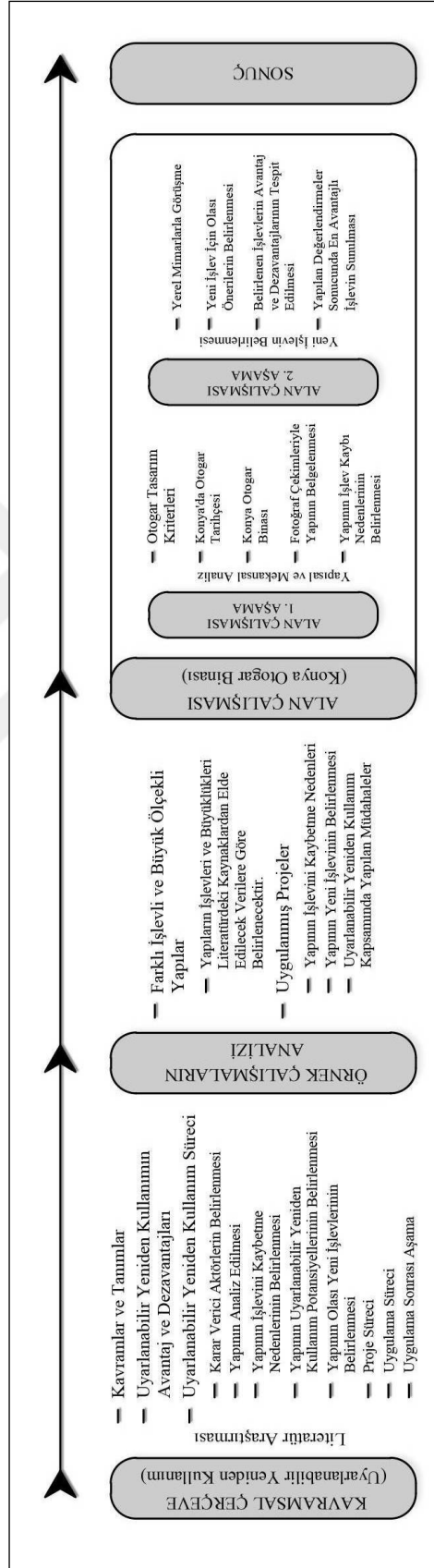
URL-31, [https://tr.wikipedia.org/wiki/Sel%C3%A7uklu_Y%C3%BCksek_H%C4%B1zl%C4%B1_Tren_Gar%C4%B1#/media/Dosya:Sel%C3%A7uklu_YHT_station_\(Sel%C3%A7uklu_YHT_Gar%C4%B1\).jpg](https://tr.wikipedia.org/wiki/Sel%C3%A7uklu_Y%C3%BCksek_H%C4%B1zl%C4%B1_Tren_Gar%C4%B1#/media/Dosya:Sel%C3%A7uklu_YHT_station_(Sel%C3%A7uklu_YHT_Gar%C4%B1).jpg), [Son Erişim Tarihi: 14.05.23].

SÖZLÜ KAYNAKLAR

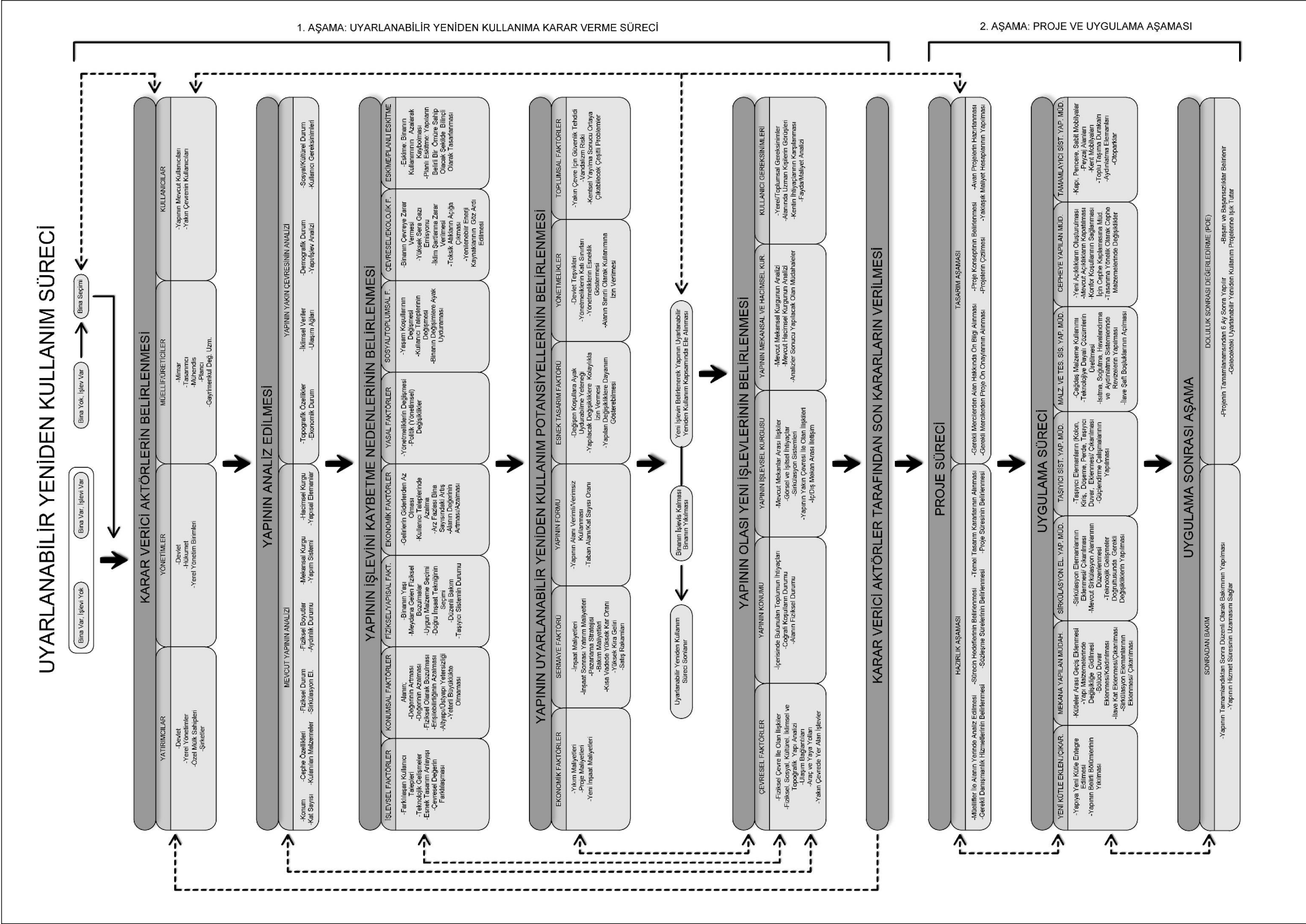
Baştürk, R., 2023, Konya Büyükşehir Belediyesi Terminaller Şube Müdürü, [Görüşme Tarihi: 01.02.23].

EKLER

EK-1 Yöntem Akış Şeması.



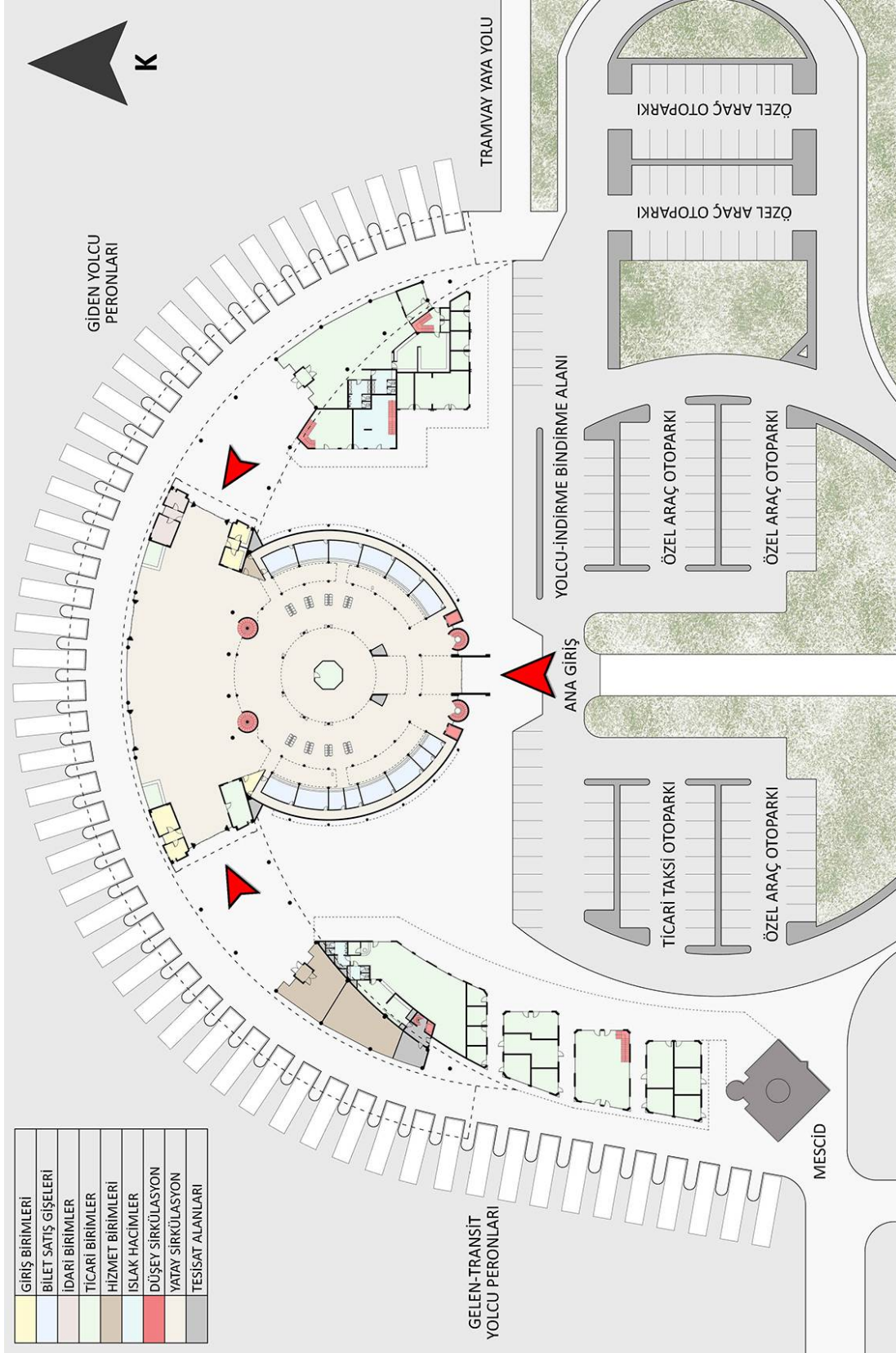
EK-2 Uyarlanabilir Yeniden Kullanım Süreci.



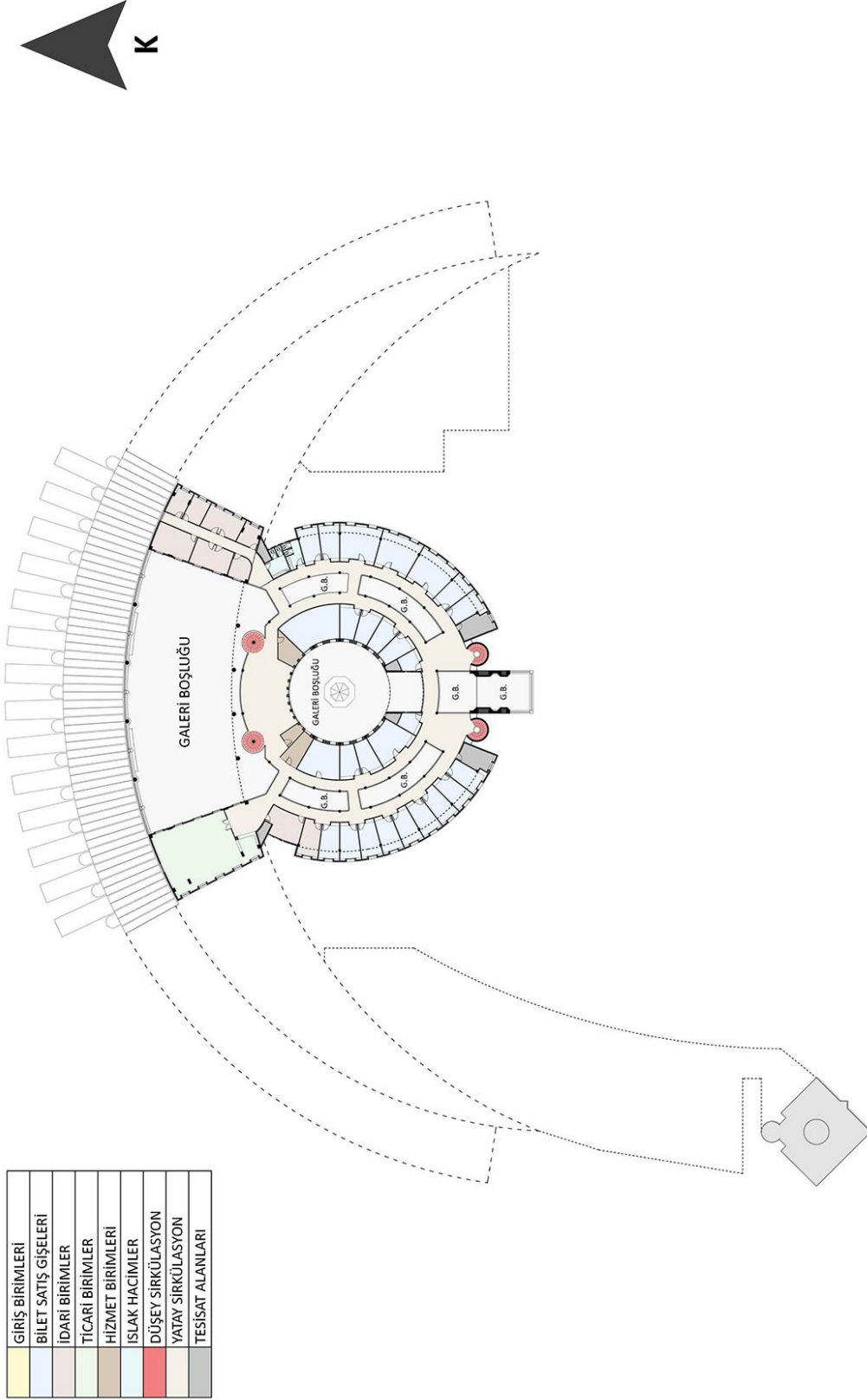
EK-3 Konya Otogarı Vaziyet Şeması.



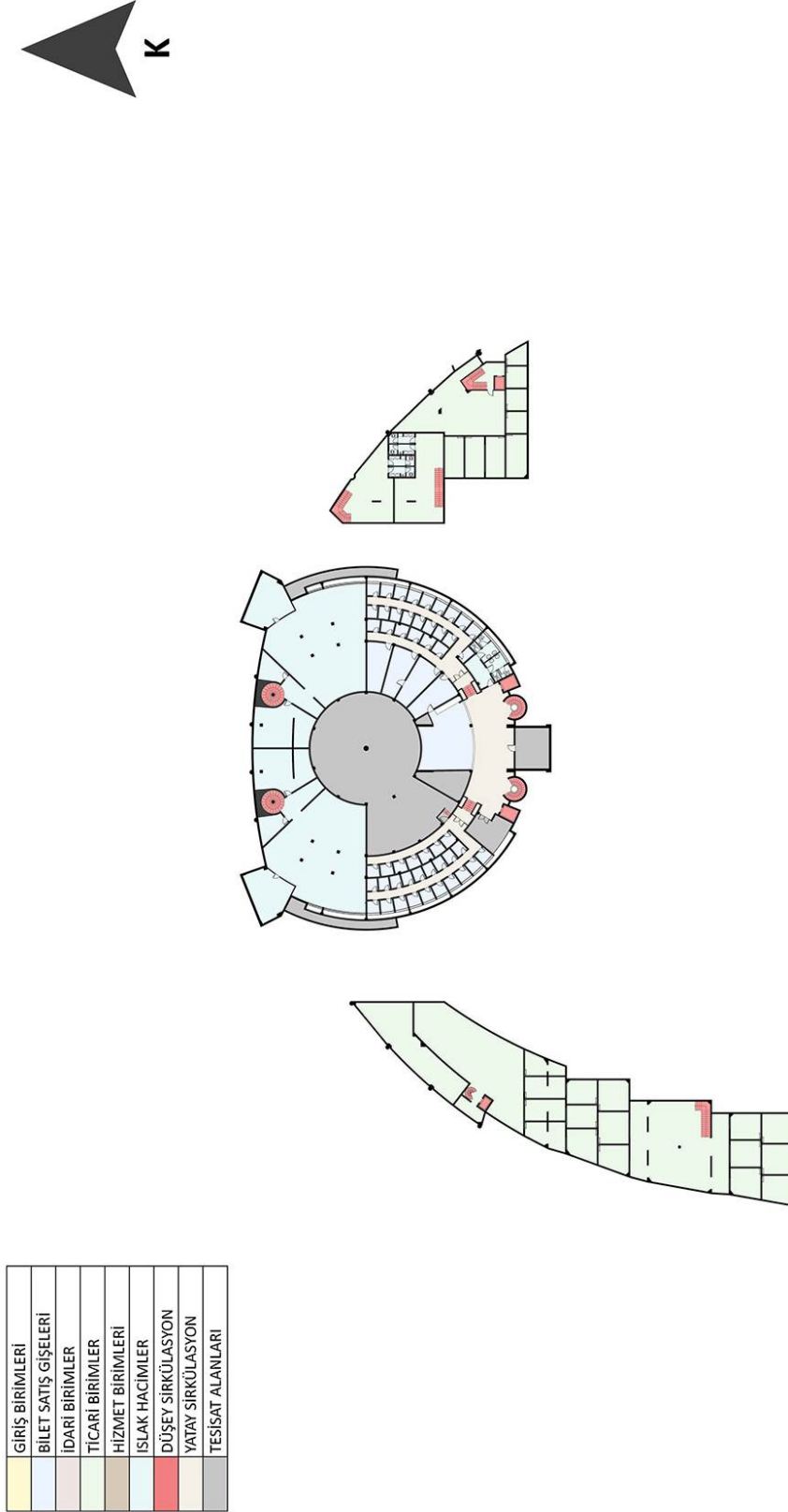
EK-4 Konya Otogarı Zemin Kat Plan Şeması.



EK-5 Konya Otogarı Birinci Kat Plan Şeması.



EK-6 Konya Otogarı Bodrum Kat Plan Şeması.



EK-7 Anket Çalışması Kapsamında Sorulan Soruların Detaylı Değerlendirmeleri.

Tablo 1. Katılımcılara Yöneltilen 1. Sorunun Detaylı Değerlendirme Sonuçları (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)						
Yöneltilen 1. Soru		Verilecek olan yeni işlev ile, Kentte eksikliği hissedilen bir işlev karşılanmış olur.				
Alınan Cevaplar (20 Katılımcı)						
Değerlendirme	İşlevler	Cep Otagarı	AVM/ Pazar Alanı	Öğrenci Yurdu / Eğitim Yapısı	Kültür Merkezi / Müze	Sosyal Tesis /Gençlik Merk./Kütüphane/ Atölyeler/Festival Alanı/Spor Kompleksi
	Aritmetik Ortalama ($\bar{X}$)	3,55	2,55	2,80	3,50	4,20
	Standart Sapma (S)	0,82	1,14	1,10	1,10	0,83
	Değerlendirme Aralığı	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kısmen Katılıyorum	Katılıyorum	Katılıyorum

Tablo 2. Katılımcılara Yöneltilen 2. Sorunun Detaylı Değerlendirme Sonuçları (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)						
Yöneltilen 2. Soru		Verilecek olan yeni işlev ile, Yapının sürekli kullanımı söz konusudur. İlave işlevlerle desteklenmesine gerek yoktur.				
Alınan Cevaplar (20 Katılımcı)						
Değerlendirme	İşlevler	Cep Otagarı	AVM/ Pazar Alanı	Öğrenci Yurdu / Eğitim Yapısı	Kültür Merkezi / Müze	Sosyal Tesis /Gençlik Merk./Kütüphane/ Atölyeler/Festival Alanı/Spor Kompleksi
	Aritmetik Ortalama ($\bar{X}$)	3,35	2,80	2,75	2,95	3,50
	Standart Sapma (S)	1,03	0,95	1,16	1,14	1,19
	Değerlendirme Aralığı	Kısmen Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Katılıyorum

Tablo 3. Katılımcılara Yöneltilen 3. Sorunun Detaylı Değerlendirme Sonuçları (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)						
Yöneltilen 3. Soru		Verilecek olan yeni işlev, Kentlinin belirli bir bölümüne değil, bütün kesimlerine hitap etmektedir.				
Alınan Cevaplar (20 Katılımcı)						
Değerlendirme	İşlevler	Cep Otagarı	AVM/ Pazar Alanı	Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı	Kültür Merkezi/Müze	Sosyal Tesis /Gençlik Merk./Kütüphane/Atölyeler/Festival Alanı/Spor Kompleksi
	Aritmetik Ortalama ($\bar{X}$)	3,50	3,35	2,55	3,80	4,15
	Standart Sapma (S)	0,94	1,18	1,14	1,00	0,67
	Değerlendirme Aralığı	Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Katılmıyorum	Katılıyorum	Katılıyorum

Tablo 4. Katılımcılara Yöneltilen 4. Sorunun Detaylı Değerlendirme Sonuçları (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)						
Yöneltilen 4. Soru		Verilecek olan yeni işlev ile, Mevcut Yapının yer ve aitlik duygusu ile beraber mimari, kültürel ve sosyal değerleri de korunmuş olur.				
Alınan Cevaplar (20 Katılımcı)						
Değerlendirme	İşlevler	Cep Otagarı	AVM/ Pazar Alanı	Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı	Kültür Merkezi/Müze	Sosyal Tesis /Gençlik Merk./Kütüphane/Atölyeler/Festival Alanı/Spor Kompleksi
	Aritmetik Ortalama ($\bar{X}$)	3,45	2,65	2,45	3,15	3,20
	Standart Sapma (S)	1,09	1,18	0,99	1,18	1,10
	Değerlendirme Aralığı	Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Katılmıyorum	Kısmen Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum

Tablo 5. Katılımcılara Yöneltilen 5. Sorunun Detaylı Değerlendirme Sonuçları (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)																												
Yöneltilen 5. Soru		Verilecek olan yeni işlev ile, Kente katma değer sağlanır.																										
Alınan Cevaplar (20 Katılımcı)																												
		<table> <tr> <th>İşlevler</th> <th>Cep Otagarı</th> <th>AVM/ Pazar Alanı</th> <th>Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı</th> <th>Kültür Merkezi/ Müze</th> <th>Sosyal Tesis /Gençlik Merk./Kütüphane/ Atölyeler/Festival Alanı/Spor Kompleksi</th> </tr> <tr> <td>Aritmetik Ortalama ($\bar{X}$)</td> <td>2,75</td> <td>2,85</td> <td>2,80</td> <td>3,95</td> <td>4,10</td> </tr> <tr> <td>Standart Sapma (S)</td> <td>0,96</td> <td>1,13</td> <td>1,10</td> <td>0,99</td> <td>0,91</td> </tr> <tr> <td>Değerlendirme Aralığı</td> <td>Kısmen Katılıyorum</td> <td>Kısmen Katılıyorum</td> <td>Kısmen Katılıyorum</td> <td>Katılıyorum</td> <td>Katılıyorum</td> </tr> </table>					İşlevler	Cep Otagarı	AVM/ Pazar Alanı	Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı	Kültür Merkezi/ Müze	Sosyal Tesis /Gençlik Merk./Kütüphane/ Atölyeler/Festival Alanı/Spor Kompleksi	Aritmetik Ortalama ($\bar{X}$)	2,75	2,85	2,80	3,95	4,10	Standart Sapma (S)	0,96	1,13	1,10	0,99	0,91	Değerlendirme Aralığı	Kısmen Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum
İşlevler	Cep Otagarı	AVM/ Pazar Alanı	Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı	Kültür Merkezi/ Müze	Sosyal Tesis /Gençlik Merk./Kütüphane/ Atölyeler/Festival Alanı/Spor Kompleksi																							
Aritmetik Ortalama ($\bar{X}$)	2,75	2,85	2,80	3,95	4,10																							
Standart Sapma (S)	0,96	1,13	1,10	0,99	0,91																							
Değerlendirme Aralığı	Kısmen Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Katılıyorum	Katılıyorum																							
Değerlendirme	İşlevler	Cep Otagarı	AVM/ Pazar Alanı	Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı	Kültür Merkezi/ Müze	Sosyal Tesis /Gençlik Merk./Kütüphane/ Atölyeler/Festival Alanı/Spor Kompleksi																						
	Aritmetik Ortalama ($\bar{X}$)	2,75	2,85	2,80	3,95	4,10																						
	Standart Sapma (S)	0,96	1,13	1,10	0,99	0,91																						
	Değerlendirme Aralığı	Kısmen Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Katılıyorum	Katılıyorum																						

Tablo 6. Katılımcılara Yöneltilen 6. Sorunun Detaylı Değerlendirme Sonuçları (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)																												
Yöneltilen 6. Soru		Verilecek olan yeni işlev, Yapıyı kent içerisinde bir odak noktası haline getirir.																										
Alınan Cevaplar (20 Katılımcı)																												
		<table> <tr> <th>İşlevler</th> <th>Cep Otagarı</th> <th>AVM/ Pazar Alanı</th> <th>Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı</th> <th>Kültür Merkezi/ Müze</th> <th>Sosyal Tesis /Gençlik Merk./Kütüphane/ Atölyeler/Festival Alanı/Spor Kompleksi</th> </tr> <tr> <td>Aritmetik Ortalama ($\bar{X}$)</td> <td>2,40</td> <td>2,65</td> <td>2,10</td> <td>4,20</td> <td>4,15</td> </tr> <tr> <td>Standart Sapma (S)</td> <td>1,04</td> <td>1,22</td> <td>0,78</td> <td>0,76</td> <td>0,74</td> </tr> <tr> <td>Değerlendirme Aralığı</td> <td>Katılmıyorum</td> <td>Kısmen Katılıyorum</td> <td>Katılmıyorum</td> <td>Katılıyorum</td> <td>Katılıyorum</td> </tr> </table>					İşlevler	Cep Otagarı	AVM/ Pazar Alanı	Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı	Kültür Merkezi/ Müze	Sosyal Tesis /Gençlik Merk./Kütüphane/ Atölyeler/Festival Alanı/Spor Kompleksi	Aritmetik Ortalama ($\bar{X}$)	2,40	2,65	2,10	4,20	4,15	Standart Sapma (S)	1,04	1,22	0,78	0,76	0,74	Değerlendirme Aralığı	Katılmıyorum	Kısmen Katılıyorum	Katılmıyorum
İşlevler	Cep Otagarı	AVM/ Pazar Alanı	Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı	Kültür Merkezi/ Müze	Sosyal Tesis /Gençlik Merk./Kütüphane/ Atölyeler/Festival Alanı/Spor Kompleksi																							
Aritmetik Ortalama ($\bar{X}$)	2,40	2,65	2,10	4,20	4,15																							
Standart Sapma (S)	1,04	1,22	0,78	0,76	0,74																							
Değerlendirme Aralığı	Katılmıyorum	Kısmen Katılıyorum	Katılmıyorum	Katılıyorum	Katılıyorum																							
Değerlendirme	İşlevler	Cep Otagarı	AVM/ Pazar Alanı	Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı	Kültür Merkezi/ Müze	Sosyal Tesis /Gençlik Merk./Kütüphane/ Atölyeler/Festival Alanı/Spor Kompleksi																						
	Aritmetik Ortalama ($\bar{X}$)	2,40	2,65	2,10	4,20	4,15																						
	Standart Sapma (S)	1,04	1,22	0,78	0,76	0,74																						
	Değerlendirme Aralığı	Katılmıyorum	Kısmen Katılıyorum	Katılmıyorum	Katılıyorum	Katılıyorum																						

Tablo 7. Katılımcılara Yöneltilen 7. Sorunun Detaylı Değerlendirme Sonuçları (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)																												
Yöneltilen 7. Soru		Verilecek olan yeni işlev, Özel araç trafiğini azaltacak yönde etki gösterir.																										
Alınan Cevaplar (20 Katılımcı)																												
		<table> <tr> <th>İşlevler</th> <th>Cep Otagarı</th> <th>AVM/ Pazar Alanı</th> <th>Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı</th> <th>Kültür Merkezi/ Müze</th> <th>Sosyal Tesis /Gençlik Merk./Kütüphane/ Atölyeler/Festival Alanı/Spor Kompleksi</th> </tr> <tr> <td>Aritmetik Ortalama ($\bar{X}$)</td> <td>2,55</td> <td>2,00</td> <td>2,95</td> <td>2,40</td> <td>2,25</td> </tr> <tr> <td>Standart Sapma (S)</td> <td>0,99</td> <td>0,56</td> <td>0,82</td> <td>0,94</td> <td>0,91</td> </tr> <tr> <td>Değerlendirme Aralığı</td> <td>Katılmıyorum</td> <td>Katılmıyorum</td> <td>Kısmen Katılıyorum</td> <td>Katılmıyorum</td> <td>Katılmıyorum</td> </tr> </table>					İşlevler	Cep Otagarı	AVM/ Pazar Alanı	Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı	Kültür Merkezi/ Müze	Sosyal Tesis /Gençlik Merk./Kütüphane/ Atölyeler/Festival Alanı/Spor Kompleksi	Aritmetik Ortalama ($\bar{X}$)	2,55	2,00	2,95	2,40	2,25	Standart Sapma (S)	0,99	0,56	0,82	0,94	0,91	Değerlendirme Aralığı	Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kısmen Katılıyorum
İşlevler	Cep Otagarı	AVM/ Pazar Alanı	Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı	Kültür Merkezi/ Müze	Sosyal Tesis /Gençlik Merk./Kütüphane/ Atölyeler/Festival Alanı/Spor Kompleksi																							
Aritmetik Ortalama ($\bar{X}$)	2,55	2,00	2,95	2,40	2,25																							
Standart Sapma (S)	0,99	0,56	0,82	0,94	0,91																							
Değerlendirme Aralığı	Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kısmen Katılıyorum	Katılmıyorum	Katılmıyorum																							
Değerlendirme	İşlevler	Cep Otagarı	AVM/ Pazar Alanı	Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı	Kültür Merkezi/ Müze	Sosyal Tesis /Gençlik Merk./Kütüphane/ Atölyeler/Festival Alanı/Spor Kompleksi																						
	Aritmetik Ortalama ($\bar{X}$)	2,55	2,00	2,95	2,40	2,25																						
	Standart Sapma (S)	0,99	0,56	0,82	0,94	0,91																						
	Değerlendirme Aralığı	Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kısmen Katılıyorum	Katılmıyorum	Katılmıyorum																						

Tablo 8. Katılımcılara Yöneltilen 8. Sorunun Detaylı Değerlendirme Sonuçları (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)																												
Yöneltilen 8. Soru		Verilecek olan yeni işlev, Kentteki mevcut ulaşım sistemine olumlu yönde etki etmektedir.																										
Alınan Cevaplar (20 Katılımcı)																												
		<table> <tr> <th>İşlevler</th> <th>Cep Otagarı</th> <th>AVM/ Pazar Alanı</th> <th>Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı</th> <th>Kültür Merkezi/ Müze</th> <th>Sosyal Tesis /Gençlik Merk./Kütüphane/ Atölyeler/Festival Alanı/Spor Kompleksi</th> </tr> <tr> <td>Aritmetik Ortalama ($\bar{X}$)</td> <td>2,90</td> <td>2,25</td> <td>2,75</td> <td>2,70</td> <td>2,60</td> </tr> <tr> <td>Standart Sapma (S)</td> <td>1,07</td> <td>0,71</td> <td>0,91</td> <td>0,86</td> <td>1,09</td> </tr> <tr> <td>Değerlendirme Aralığı</td> <td>Kısmen Katılıyorum</td> <td>Katılmıyorum</td> <td>Kısmen Katılıyorum</td> <td>Kısmen Katılıyorum</td> <td>Katılmıyorum</td> </tr> </table>					İşlevler	Cep Otagarı	AVM/ Pazar Alanı	Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı	Kültür Merkezi/ Müze	Sosyal Tesis /Gençlik Merk./Kütüphane/ Atölyeler/Festival Alanı/Spor Kompleksi	Aritmetik Ortalama ($\bar{X}$)	2,90	2,25	2,75	2,70	2,60	Standart Sapma (S)	1,07	0,71	0,91	0,86	1,09	Değerlendirme Aralığı	Kısmen Katılıyorum	Katılmıyorum	Kısmen Katılıyorum
İşlevler	Cep Otagarı	AVM/ Pazar Alanı	Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı	Kültür Merkezi/ Müze	Sosyal Tesis /Gençlik Merk./Kütüphane/ Atölyeler/Festival Alanı/Spor Kompleksi																							
Aritmetik Ortalama ($\bar{X}$)	2,90	2,25	2,75	2,70	2,60																							
Standart Sapma (S)	1,07	0,71	0,91	0,86	1,09																							
Değerlendirme Aralığı	Kısmen Katılıyorum	Katılmıyorum	Kısmen Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Katılmıyorum																							
Değerlendirme	İşlevler	Cep Otagarı	AVM/ Pazar Alanı	Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı	Kültür Merkezi/ Müze	Sosyal Tesis /Gençlik Merk./Kütüphane/ Atölyeler/Festival Alanı/Spor Kompleksi																						
	Aritmetik Ortalama ($\bar{X}$)	2,90	2,25	2,75	2,70	2,60																						
	Standart Sapma (S)	1,07	0,71	0,91	0,86	1,09																						
	Değerlendirme Aralığı	Kısmen Katılıyorum	Katılmıyorum	Kısmen Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Katılmıyorum																						

Tablo 9. Katılımcılara Yöneltilen 9. Sorunun Detaylı Değerlendirme Sonuçları (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)						
Yöneltilen 9. Soru		Verilecek olan yeni işlev ile, Yapının mevcut form, mekânsal ve hacimsel özellikleri benzerlik göstermektedir. Bu sebeple yapıya yapılacak olan müdahaleler minimum düzeydedir.				
Alınan Cevaplar (20 Katılımcı)						
Değerlendirme	İşlevler	Cep Otagarı	AVM/ Pazar Alanı	Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı	Kültür Merkezi/ Müze	Sosyal Tesis /Gençlik Merk./Kütüphane/ Atölyeler/Festival Alanı/Spor Kompleksi
	Aritmetik Ortalama ($\bar{X}$)	3,90	3,25	1,70	2,80	2,80
	Standart Sapma (S)	0,85	1,06	0,73	1,10	0,95
	Değerlendirme Aralığı	Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum	Kısmen Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum

Tablo 10. Katılımcılara Yöneltilen 10. Sorunun Detaylı Değerlendirme Sonuçları (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)						
Yöneltilen 10. Soru		Verilecek olan yeni işlev için, Yapının mevcut taşıyıcı sistemi kısıtlayıcı bir unsur değildir.				
Alınan Cevaplar (20 Katılımcı)						
Değerlendirme	İşlevler	Cep Otagarı	AVM/ Pazar Alanı	Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı	Kültür Merkezi/ Müze	Sosyal Tesis /Gençlik Merk./Kütüphane/ Atölyeler/Festival Alanı/Spor Kompleksi
	Aritmetik Ortalama ($\bar{X}$)	3,75	3,25	2,20	2,80	2,75
	Standart Sapma (S)	0,85	1,01	0,95	1,05	1,01
	Değerlendirme Aralığı	Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Katılmıyorum	Kısmen Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum

Tablo 11. Katılımcılara Yöneltilen 11. Sorunun Detaylı Değerlendirme Sonuçları (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)						
Yöneltilen 11. Soru		Verilecek olan yeni işlev için, Yapının mevcut düşey sirkülasyon sistemleri yeterlidir. Mevcut sistemlerin düzenlenmesi veya yeni sistemlerin ilave edilmesi gerekmez.				
Alınan Cevaplar (20 Katılımcı)						
Değerlendirme	İşlevler	Cep Otagarı	AVM/ Pazar Alanı	Öğrenci Yurdu/ Eğitim Yapısı	Kültür Merkezi/ Müze	Sosyal Tesis /Gençlik Merk./Kütüphane/ Atölyeler/Festival Alanı/Spor Kompleksi
	Aritmetik Ortalama (X)	3,35	3,00	2,25	2,30	2,25
	Standart Sapma (S)	1,03	1,12	1,01	1,17	1,11
	Değerlendirme Aralığı	Kısmen Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Katılmıyorum	Katılmıyorum	Katılmıyorum

Tablo 12. Katılımcılara Yöneltilen 12. Sorunun Detaylı Değerlendirme Sonuçları (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)						
Yöneltilen 12. Soru		Verilecek olan yeni işlev için, Yapının arazinin merkezinde yer alması, sahip olunan geniş açık alanların efektif kullanımını etkilememektedir.				
Alınan Cevaplar (20 Katılımcı)						
Değerlendirme	İşlevler	Cep Otagarı	AVM/ Pazar Alanı	Öğrenci Yurdu/ Eğitim Yapısı	Kültür Merkezi/ Müze	Sosyal Tesis /Gençlik Merk./Kütüphane/ Atölyeler/Festival Alanı/Spor Kompleksi
	Aritmetik Ortalama (X)	3,55	3,40	2,85	3,05	2,95
	Standart Sapma (S)	0,94	0,88	0,877	0,94	1,14
	Değerlendirme Aralığı	Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum

Tablo 13. Katılımcılara Yöneltilen 13. Sorunun Detaylı Değerlendirme Sonuçları (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)						
Yöneltilen 13. Soru	Verilecek olan yeni işlev ile, Kamusal bir kullanım hedeflenmektedir ve bu sebeple ekonomik getiriler arka planda tutulmuştur.					
Alnan Cevaplar (20 Katılımcı)						
Değerlendirme	İşlevler	Cep Otagarı	AVM/ Pazar Alanı	Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı	Kültür Merkezi/ Müze	Sosyal Tesis /Gençlik Merk./Kütüphane/ Atölyeler/Festival Alanı/Spor Kompleksi
	Aritmetik Ortalama (X)	3,40	3,15	3,30	3,75	3,70
	Standart Sapma (S)	0,94	1,08	1,03	1,01	1,12
	Değerlendirme Aralığı	Kısmen Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Katılıyorum	Katılıyorum

Tablo 14. Katılımcılara Yöneltilen 14. Sorunun Detaylı Değerlendirme Sonuçları (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)						
Yöneltilen 14. Soru	Verilecek olan yeni işlev, Yakın çevredeki ekonomik sirkülasyonu artıracak yönde etki göstermektedir.					
Alnan Cevaplar (20 Katılımcı)						
Değerlendirme	İşlevler	Cep Otagarı	AVM/ Pazar Alanı	Öğrenci Yurdu/Eğitim Yapısı	Kültür Merkezi/ Müze	Sosyal Tesis /Gençlik Merk./Kütüphane/ Atölyeler/Festival Alanı/Spor Kompleksi
	Aritmetik Ortalama (X)	3,00	3,35	3,00	3,25	3,25
	Standart Sapma (S)	0,91	1,13	1,29	1,11	1,06
	Değerlendirme Aralığı	Kısmen Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum

Tablo 15. Katılımcılara Yöneltilen 15. Sorunun Detaylı Değerlendirme Sonuçları (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)						
Yöneltilen 15. Soru		Verilecek olan yeni işlev ile, Farklı kesimlerden kullanıcılar bir araya getirilerek sosyal ve toplumsal anlamda fayda sağlanır.				
Alınan Cevaplar (20 Katılımcı)						
Değerlendirme	İşlevler	Cep Otagarı	AVM/ Pazar Alanı	Öğrenci Yurdu/ Eğitim Yapısı	Kültür Merkezi/ Müze	Sosyal Tesis /Gençlik Merk./Kütüphane/ Atölyeler/Festival Alanı/Spor Kompleksi
	Aritmetik Ortalama (X)	2,65	3,00	3,00	3,95	4,00
	Standart Sapma (S)	0,98	1,16	1,12	0,75	0,72
	Değerlendirme Aralığı	Kısmen Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Katılıyorum	Katılıyorum

Tablo 16. Katılımcılara Yöneltilen 16. Sorunun Detaylı Değerlendirme Sonuçları (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)						
Yöneltilen 16. Soru		Verilecek olan yeni işlev ile, Kullanıcıların kişisel gelişimine katkıda bulunularak kültürel ve sosyal anlamda fayda sağlanır.				
Alınan Cevaplar (20 Katılımcı)						
Değerlendirme	İşlevler	Cep Otagarı	AVM/ Pazar Alanı	Öğrenci Yurdu/ Eğitim Yapısı	Kültür Merkezi/ Müze	Sosyal Tesis /Gençlik Merk./Kütüphane/ Atölyeler/Festival Alanı/Spor Kompleksi
	Aritmetik Ortalama (X)	1,85	2,05	2,85	4,25	4,30
	Standart Sapma (S)	0,74	0,82	0,98	0,55	0,47
	Değerlendirme Aralığı	Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kısmen Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum