

BAŞKENT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İÇ MİMARLIK VE ÇEVRE TASARIMI ANABİLİM DALI
İÇ MİMARLIK VE ÇEVRE TASARIMI TEZLİ
YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

ULUSLARARASI HAVALİMANLARI BEKLEME ALANLARINDA
KULLANICI-MEKÂN ETKİLEŞİMİ VE İÇ MEKÂN BİÇİMLENİŞİ:
ULUSLARARASI İSTANBUL HAVALİMANI ÖRNEĞİ

HAZIRLAYAN
EDA GENÇ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TEZ DANIŞMANI
DOÇ. DR. BETÜL BİLGE ÖZDAMAR

ANKARA – 2022

BAŞKENT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
YÜKSEK LİSANS ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU

Tarih: 24/06/2022

Öğrencinin Adı, Soyadı: Eda Genç

Öğrencinin Numarası: 21910163

Anabilim Dalı: İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı Anabilim Dalı

Programı: İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı Tezli Yüksek Lisans Programı

Danışmanın Unvanı/Adı, Soyadı: Doç. Dr. Betül Bilge Özdamar

Tez Başlığı: Uluslararası Havalimanları Bekleme Alanlarında Kullanıcı-Mekân Etkileşimi
ve İç Mekân Biçimlenişi: Uluslararası İstanbul Havalimanı Örneği

Yukarıda başlığı belirtilen Yüksek Lisans/Doktora tez çalışmamın; Giriş, Ana Bölümler ve Sonuç bölümünden oluşan, toplam 83 sayfalık kısmına ilişkin, 13/06/2022 tarihinde şahsım/tez danışmanım tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orjinallik raporuna göre, tezimin benzerlik oranı %8'dir. Uygulama filtrelemeler:

1.Kaynakça hariç

2.Alıntılar hariç

3.Beş (5) kelimeden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç

“Başkent Üniversitesi Enstitüleri Tez Çalışması Orjinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Usul Esaslarını” inceledim ve bu uygulama esaslarında belirtilen azami benzerlik oranlarına tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Öğrenci İmzası:.....

ONAY

Tarih: 24/06/2022

Öğrenci Danışmanı Unvan, Ad, Soyad,

İmza: Doç. Dr. Betül Bilge Özdamar

TEŞEKKÜR

Lisans ve yüksek lisans eğitim-öğretim hayatımda emeği geçen, bilgi ve deneyimleri ile bana her zaman yol gösteren ve destek olan değerli danışman hocam *Doç. Dr Betül Bilge Özdamar*’a ve diğer tüm bölüm hocalarıma en içten teşekkürlerimi sunarım.

Hayatımdaki birçok başarıya imza atmamda emekleri olan, maddi ve manevi hiçbir desteği esirgemedi beni her zaman sevgiyle kucaklayan ve destekleyen biricik aileme; Babam *Tekin Akça*, Annem *Gül Akça* ve Kardeşim *Berkay Akça*’ya bu çalışmayı yapmam adına gösterdikleri fedakârlıktan dolayı sonsuz teşekkür ederim. Ayrıca tez sürecimde her daim yanımda olan bana güvenen ve destekleyen sevgili eşim *Mirkan Genç*’e sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

Ankara-2022

Eda Genç

ÖZET

ULUSLARARASI HAVALİMANLARI BEKLEME ALANLARINDA KULLANICI-MEKÂN ETKİLEŞİMİ VE İÇ MEKÂN BİÇİMLENİŞİ: ULUSLARARASI İSTANBUL HAVALİMANI ÖRNEĞİ

Eda Genç

İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı Tezli Yüksek Lisans Programı

Danışman: Doç. Dr. Betül Bilge Özdamar

2022

Toplu kullanım alanları olan uluslararası havalimanları, ülkelerin önemli yapılarının başında gelen, kullanıcı sayısı yüksek iç mekân oluşumlarıdır. Uluslararası havalimanları küresel dünyadaki insan hareketliliğine bağlı olarak farklı ülkelerden insanların bir araya geldiği duraklardan biridir. Bu yapılar kullanıcı sayısı yüksek olan büyük ölçekli, karmaşık planlama ve mekânsal dinamiklere sahip iç mekânlar olmaları nedeniyle, günümüz dünyasında kullanıcı etkileşimli olarak sürekli gelişim ve değişim gösteren mekânlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Hava ulaşımı günümüzde en hızlı ulaşım şekli ve yoğun insan trafiğine sahip olması paralelinde havalimanları iç mekânlarında yer alan bekleme alanları, kullanıcı açısından önem kazanmış, farklı ihtiyaçların beklentisinin oluşmasına neden olmuştur. Çalışmada, iç mekân ve kullanıcı etkileşimi, yer ve zaman arasında var olan kullanıcının yarattığı algı ve deneyim üzerinden çalışılarak, belirleyici dinamikler tanımlanmıştır. Yersizlik ve zamansızlık bağlamında yok mekân kavramı mekânsal deneyim ve kullanıcı aidiyeti üzerinden ele alınmıştır. Kullanıcı ve mekânsal etkileşim, örnek havalimanları üzerinden biçimsel karşılıkları ile aranmış; “mekânsal organizasyon ve form ilişkisi”, “fonksiyona yönelik mekânsal kullanım” ve “mekân aidiyeti ve anlam ilişkisi” başlıkları altında araştırılmıştır. Uluslararası İstanbul Havalimanı yolcu bekleme alanları üzerinden örnek çalışma kapsamında incelenmiş ve kullanıcı aidiyeti ve memnuniyetine etki eden faktörler göz önüne alınarak değerlendirilmiştir.

Anahtar sözcükler: yer/zaman, yersizlik/zamansızlık, havalimanı, bekleme alanı

ABSTRACT

USER-SPACE INTERACTION AND INTERIOR DESIGN IN WAITING AREAS OF INTERNATIONAL AIRPORTS: THE CASE OF ISTANBUL INTERNATIONAL AIRPORT

Eda Genç

Interior Architecture and Environmental Design Master Program

Supervisor: Doç Dr. Betül Bilge Özdamar

2022

International airports with public use areas are interior spaces with a high number of users where is one of the most important structures of countries. International airports are one of the stops where people from different countries come together depending on the human mobility in the global world. Since these buildings are large scale, complex planning and interior spaces with a high number of users, they appear as spaces which are constantly developed and changed in user interaction in today's world. In parallel with the fact that air transportation is the fastest way of the transportation and has heavy human traffic today, the waiting areas in the interiors of the airports have gained their importance for the user and have caused the expectation of different needs. In this study, the decisive dynamics of the interaction between the interior and the user are defined by considering the perception and experience created by the user existing between space and time. In the context of placelessness and timelessness, the concept of non-existent space is discussed through spatial experience and user belonging. User and spatial interaction are searched with their formal counterparts through sample airports; It has been researched under titles of "spatial organization and form relationship", "functional spatial use" and "space belonging and meaning relationship". Within the scope of this study, international Istanbul airport passenger waiting areas were examined and evaluated by considering the factors affecting user satisfaction.

Keywords: place/time, placelessness/timeliness, airport, waiting area

İÇİNDEKİLER

TEŞEKKÜR.....	i
ÖZET	ii
ABSTRACT	iii
İÇİNDEKİLER.....	iv
TABLolar LİSTESİ	vi
ŞEKİLLER LİSTESİ	viii
1.BÖLÜM - GİRİŞ	1
1.1. Tezin Amacı	1
1.2. Tezin Kapsamı	5
1.3. Tezin Yöntemi	7
2.BÖLÜM - KULLANICI - MEKÂN ETKİLEŞİMİ VE ULUSLARARASI HAVALİMANLARI.....	8
2.1 Yer ve Zaman İlişkisi	10
2.1.1 Yer ve zaman ilişkisinde algı ve deneyim	12
2.1.2 İç mekânda yer ve zamanın etkisi	14
2.2 Yersizlik ve Zamansızlık Bağlamında Yok Mekân	16
2.2.1 Yersizlik ve zamansızlıkta mekânsal deneyim ve kullanıcı aidiyeti ..	21
2.3 Kullanıcı ve İç Mekân Etkileşiminde Uluslararası Havalimanları	24
3.BÖLÜM - ULUSLARARASI HAVALİMANLARI BEKLEME ALANLARINDA KULLANICI VE İÇ MEKÂN ETKİLEŞİMİ	26
3.1. Havalimanı Bekleme Alanları ve Kullanıcı Deneyimi	27
3.2. Mekânsal Organizasyon ve Form İlişkisi	34

3.2.1 Mekân içinde mekân yaklaşımı.....	35
3.2.2 İç içe geçmiş mekânlar	38
3.2.3 Bitişik mekânlar.....	40
3.2.4 Ortak bir mekân ile birbirine bağlanmış mekânlar.....	42
3.3. Fonksiyona Yönelik Mekânsal Kullanım	44
3.4. Mekân Aidiyeti ve Anlam İlişkisi.....	56
3.5. Bölüm Değerlendirmesi.....	59
4.BÖLÜM - ULUSLARARASI İSTANBUL HAVALİMANI BEKLEME ALANLARI KULLANICI ETKİLEŞİMİ VE İÇ MEKÂN BİÇİMLENİŞİ	61
4.1. İstanbul Havalimanı Mekânsal Organizasyon ve Form İlişkisi.....	62
4.2. İstanbul Havalimanı Fonksiyona Yönelik Mekânsal Kullanım	65
4.3. İstanbul Havalimanı Mekân Aidiyeti ve Anlam İlişkisi.....	68
4.4. Anket Çalışması ve Bölüm Değerlendirmesi.....	71
SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	79
KAYNAKLAR.....	83
EKLER	
EK 1: Uluslararası İstanbul Havalimanı Bekleme Alanı Kullanıcı Değerlendirmesi.....	
EK 2: Uluslararası İstanbul Havalimanı İç Mekân İncelemesi ve Görsel Kullanım İzin Belgesi	
EK 3: Uluslararası İstanbul Havalimanı Dış Hatlar Bekleme Alanı Görselleri.....	
EK 4: Etik Kurul İzni	

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 3. 1	Singapur Changi Havalimanı.....	32
Tablo 3. 2	Hamad Uluslararası Havalimanı.....	32
Tablo 3. 3	Kansai Uluslararası Havalimanı	33
Tablo 3. 4	Münih Franz Josef Strauss Uluslararası Havalimanı.....	33
Tablo 3. 5	Mekân Organizasyon ve Form İlişkisi	35
Tablo 3. 6	Mekân İçinde Mekân Grafiği	36
Tablo 3. 7	Mekân İçinde Mekân Yaklaşımına Örnek Havalimanları.....	37
Tablo 3. 8	İç İç Geçmiş Mekân Grafiği	38
Tablo 3. 9	İç İç Geçmiş Mekânlara Örnek Havalimanları	39
Tablo 3. 10	Bitişik Mekân Grafiği.....	40
Tablo 3. 11	Bitişik Mekânlara Örnek Havalimanları	41
Tablo 3. 12	Ortak Bir Mekân İle Birbirine Bağlanmış Mekân Grafiği	42
Tablo 3. 13	Ortak Bir Mekân ile Birbirine Bağlanmış Mekânlara Örnek Havalimanları ..	43
Tablo 3. 14	Singapur Changi Havalimanı Fonksiyon Tablosu.....	46
Tablo 3. 15	Hamad Uluslararası Havalimanı Fonksiyon Tablosu.....	48
Tablo 3. 16	Kansai Uluslararası Havalimanı Fonksiyon Tablosu	50
Tablo 3. 17	Münih Franz Josef Strauss Havalimanı Fonksiyon Tablosu	52
Tablo 3. 18	Örnek Havalimanlarının Değerlendirilmesi	59
Tablo 4. 1	İstanbul Havalimanı Mekânsal Organizasyon ve Form İlişkisi Tablosu.....	63
Tablo 4. 2	İstanbul Havalimanı Fonksiyona Yönelik Mekânsal Kullanım	66
Tablo 4. 3	İstanbul Havalimanı Mekân Aidiyeti ve Anlam İlişkisi.....	69
Tablo 4. 4	Katılımcıların Demografik Özellikleri	72

Tablo 4. 5 Havalimanında Zaman Geçirilen Yerler.....	73
Tablo 4. 6 Bekleme Alanları ile İlgili Özelliklerin İncelenmesi.....	74
Tablo 4. 7 Havalimanı Bekleme Alanındaki Hisler.....	75
Tablo 4. 8 Havalimanı Bekleme Alanında Yapılan Aktiviteler.....	76
Tablo 4. 9 Havalimanı Bekleme Alanı Fiziksel Değerlendirmeleri	77



ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 2. 1 Mekân Algısını Etkileyen Faktörler.....	13
Şekil 2. 2 Schwarzwald Çiftlik Evi	14
Şekil 2. 3 Rötör Durumunda Havaalanlarından Görüntüler	19
Şekil 2. 4 Ulaşım Alanında “Mekânı Zaman Aracılığıyla Ortadan Kaldıran” Gelişmeler Sonucunda Küçülen Dünya Haritası.....	21
Şekil 3. 1 Bekleme Alanı.....	28
Şekil 3. 2 Havaalanı Giden Yolcu Akış Şeması.....	30
Şekil 3. 3 Singapur Changi Havalimanı Fonksiyon Şeması Diagramı	47
Şekil 3. 4 Hamad Uluslararası Havalimanı Fonksiyon Şeması Diagramı.....	49
Şekil 3. 5 Kansai Uluslararası Havalimanı Fonksiyon Şeması Diagramı	51
Şekil 3. 6 Münih Franz Josef Strauss Havalimanı Fonksiyon Şeması Diagramı	53
Şekil 3. 7 Seçilen Havalimanları Fonksiyon Oran Şeması.....	54
Şekil 3. 8 Dinlenme-Toplu Kullanım Alanları ve Aktivite Alanları Oran Şeması	55
Şekil 4. 1 İstanbul Havalimanı Fonksiyon Şeması Diagramı.....	67
Şekil 4. 2 İstanbul Havalimanı Fonksiyon Oran Şeması.....	67

1.BÖLÜM

GİRİŞ

Günümüzde sosyal bir varlık olan insanın içinde bulunduğu yapıli çevresi ile bağ kurmakta; algısal ve fiziksel bir uyum içerisinde varlığını sürdürmektedir. Farklı sosyal ilişkiler ve temel ihtiyaçlar doğrultusunda gelişen yapıli çevre ile insan uyumu; ‘yer’ ve ‘mekân’ oluşumuyla karşılıklı etkileşimi sağlamaktadır.

“Yer” sözlükte “bir şeyin, bir kimsenin kapladığı ya da kaplayabileceği boşluk, mahal, mekân; bulunulan, yaşanan, oturulan kent, kasaba, mahalle; durum, konum vaziyet” olarak tanımlanmaktadır (Türkçe sözlük, 1983, s.1304). Yer kavramı kısaca toplumun üzerinde yaşadığı, mekân ya da mekânların bulunduğu alanlardır. Yer, sezgisel olarak kişinin tüm ihtiyaçlarına ve özel gereksinimlerine cevap veren yaşanan mekânlar bütünüdür. Yer kavramının içinde mekân kavramı yatmaktadır ve mekânın sahip olduğu değerler bütünüdür. Bu değerler; aidiyet, kimlik, deneyim duygusunun tarihsel gelişim sürecindeki değişimleri ile oluşur. (Schulz, 1980, s.5-22)

İnsanların içinde sosyal ve temel ihtiyaçlarını gidermeye yönelik var ettikleri yapıli çevre, ihtiyaçlar doğrultusunda oluşur. Kişinin içinde bulunduğu çevre ile etkileşimi sonucu anlam kazanması; “yer” kavramını kullanıcıya “biricik” kılar ve kişiselleştirir. Augé’ye (1997) göre, yerin tanımı ilinti ve geçmişi olma kavramları ile bağlantılıdır. Kişiler mekân ile kimliksel, ilişkisel ve tarihsel bağlantı içinde oldukları durumda, o alanı “yer” olarak kabul ederler. “Yer” kavramı incelendiğinde karşıt bir durum olan “yer olmayan” kavramını da beraberinde getirir. Tanyeli’ne göre; Fransız Antropolog Augé, “Non-lieux Introduction A Une Antropologie De Supermodernite” adlı kitabında, bugünün dünyasında iki tür mekân bulunduğu saptamasını yapılmakta ve “lieu (place)” ve “non-lieu (non-place)” terimleri Türkçe’de “yer” ve “yer olmayan” şeklinde çevrilmektedir (Tanyeli, 1996, s.67). Karasakaloğlu (2011, s.41) “yok-yer” mekân tanımlaması içerisinde; havayolu, demiryolu, karayolu kullanım araçlarının durakladığı istasyonlar, havalimanları, garlar ile toplu kullanıma ait oteller, süpermarketler, alışveriş merkezleri, büyük eğlence parkları, kafeler ve benzerleri mekânları tutmaktadır. Ötkünç (2016, s.19) bu konuyu aşağıdaki biçimi ile ele alır;

“..Yer-olmayan’daki “-ma” eki anlamı olumsuzlaştırır. Ancak Augé’nin kavramsallaştırdığı konunun ifadesi olan yok-yer bir olumluluk-olumsuzluk ilişkisini değil, yere atfedilen değerlerin bulunmadığı fiili durumları tanımlar; yerin fiziksel özelliklerinin mevcut olmasına rağmen geleneksel dünyaya ait antropolojik nitelikler yoktur.”

Augé’e bu tanımla; “Yok-yer” tanımını olumsuzluk olarak görülmemesi gerektiğini, yok-yerinde bir yer olduğunu ama kullanım amacının farklı olduğunu ve ihtiyaçlar doğrultusunda ortaya çıktığını söylemektedir. Yok-yeri geleneksel yer kavramının gelişiminden farklı olarak düşünüp yeni bir kavram olarak ele alınması gerektiğini tanımlar.

“Yer” olgusunun mekâna dönüşerek o yerin kişi için anlam ifade edebilmesi ancak o yere işlev kazandıran ve anlam yükleyen insanın varlığı ile mümkündür. Süreç içerisinde gelişen ve değişen farklı yapım teknikleri, teknolojileri ve yeni malzemeleri ile mekân üretimi, tasarımı ve kullanımı kullanıcı ihtiyaçlarının karşılığını oluşturmuştur. Mekân, aynı zamanda toplumsal olayların, faaliyetlerin içinde geçtiği, yaşam aktivitelerinin en üst düzeyde görüldüğü sosyal ortamlardır. Mekân sadece fiziksel görünüm olarak değil, toplumu oluşturan çeşitli etkileşimlerin örtüşmesiyle de şekillenmektedir. Hızlı yer değişimleri insanların belirli mekânlara duyduğu ihtiyaç hissiniin sebebidir. İnsanlar bulundukları yere anlam kazandırabilmesi için deneyimlediği yeri ilişki kurarak, bağlanarak ve anlam yükleyerek mekânı hafızasına kazır. Mekân ile insan tariflenmesine göre yer kavramı boyut kazanır ve çok yakın ilişki içindedirler.

Toplu kullanım alanları olan uluslararası havalimanları, ülkelerin önemli yapılarının başında gelen, kullanıcı sayısı yüksek iç mekân oluşumlarıdır. Bu tip havalimanları o ülkenin sosyal, tarihsel, sanatsal ilerleyişinin de bir göstergesidir. Küresel dünyadaki insan hareketliliğine bağlı olarak birçok ülkeden insanın bir araya geldiği duraklardan biri olması nedeniyle, uluslararası havalimanlarının değeri bir kat daha artmakta ve geçiş mekânı görevini üzerinde taşımaktadır. Havalimanları gidilen ülke, toplum ve kültür ile ilk karşılaşılan yer olarak belirsiz zamanın ilk izlenimleri bu mekânlarda yaşanmaktadır. Havalimanları, yer duygusunun en fazla öne çıktığı, kullanıcı sayısı yüksek olan büyük ölçekli, karmaşık yapıya ve dinamiklere sahip iç mekânlar olmaları nedeniyle, günümüz dünyasında sürekli gelişmekte olan bir mekân olarak karşımıza çıkmaktadır. Kullanıcı-mekân ilişkisi açısından bakıldığında; uluslararası havaalanları geçici kullanıma yönelik, kalıcı ikamet gerektirmeyen mekânlar olması sebebi ile sahiplenme duygusu hissedilmeyen bir mekân türü gibi görünmektedir.

“Hızla gelişen ulaşım teknolojileri ve yolculuk sıklıkları artmaktayken ‘geçiş’ mekânları olarak görülen terminaller, bu çağın önemli ve stratejik sosyal iletişim mekânları haline gelmektedir”(Emiroğlu, 2010). Kullanıcı yoğunluğu, dünya nüfusunun hızla artmasının yanı sıra, gelişen ve ekonomik olarak daha ucuz alternatifleri sunan hava yolu taşımacılığının da etkisi ile çoğalmıştır. 2020 yılında dünyada baş gösteren pandemi sürecine kadar bu artış sürekli olarak yukarıya doğru çıkış göstermiştir. Yoğun ve dinamik bir dolaşımın yaşandığı uluslararası havalimanlarında geçirilen sürenin değişken olması, geliş, gidiş ve bekleme süreleri arasında zaman hissinin kayboluşu, kullanıcıların farklı gereksinimlerine cevap verici nitelikte olma ihtiyacını da beraberinde getirmiştir. Bu noktada dikkate değer bir diğer unsur da; mekânların evrensel tasarıma yönelik yaklaşımların paralelinde tüm kullanıcıları kapsayıcı bir yeterliliğe sahip olması ihtiyacıdır. Farklı kullanıcıların bir arada olduğu iç mekânlar ve mekân ilişkileri, fonksiyonlarına yönelik esnek ve değişebilir tasarımları da içermesi beklenmektedir.

Bekleme, insan algısında mekâna yönelme ihtiyacını hissettirir. Beklemeyi değerlendirmenin ve iyileştirmenin yolu insanların ihtiyaçları doğrultusunda yaşam alanlarının şekillendirilmesinden geçer. Hava ulaşımı günümüzde en hızlı ulaşım şekli olması ve yoğun insan trafiğine sahip olması nedeni ile havalimanları iç mekânlarında yer alan bekleme alanları, kullanıcı açısından önem kazanmaktadır. Nüfus artışına paralel olarak seyahat imkânlarının artması, bekleme sürelerinin uzamasına ve bekleme alanlarında farklı ihtiyaçların beklentisinin oluşmasına neden olmaktadır. Tasarım değeri açısından bakıldığında; beklemeyi daha verimli ve daha işlevsel hale getirmek ve çeşitlendirerek ihtiyaçları zaman ilişkili olarak değerlendirmek gerekmektedir. Bekleme alanları zaman değişkeni ile ele alındığında; karşımıza algısal boyutu ile kullanıcı ilişkisinde aidiyet kavramı ön plana çıkmaktadır. Najafi ve Shariff (2011) bu konuda:

“Bir yere aidiyet oluşturulabilmesi için duygusal deneyimler elde edilmelidir, bu deneyimler için de ön koşul o yer ile fiziksel etkileşimde bulunmaktır. Kullanıcılar güçlü yer aidiyeti kurdukları mekânı diğer mekânlar için bir ölçüt haline dönüştürebilir ve deneyimlediği yeni mekânlarla kuracağı duygusal aidiyetlerinde önceki mekânla benzerliklerine ve beklentilerine göre değerlendirebilirler. Yer aidiyeti sosyodemografik özellikler, çevresel özellikler, kültür, yer memnuniyeti, tercihler, eylemler ve mekânın kendisi gibi faktörlerden etkilenmektedir (Najafi & Shariff, 2011).”

Yer aidiyetini etkileyen faktörler arasında mekânın kendisi ele alınan son etmendir. Sosyo-kültürel farklılıkların yer kürede çok çeşitlilik göstermesi yaşanan mekânsal deneyimlerin artışına sebebiyet vermektedir. Kullanıcının bir yere ait hissetmesi, mekânsal deneyim kazanması ile yaşamış olduğu mekânsal eylemlerin bir bütünüdür.

1.1. Tezin Amacı

Bu çalışmada, iç mekân ve kullanıcı etkileşimi, yer ve zaman arasında var olan kullanıcının yarattığı algı ve deneyim üzerinden çalışılarak, belirleyici dinamikler tanımlanmıştır. Yersizlik ve zamansızlık bağlamında yok mekân kavramı mekânsal deneyim ve kullanıcı aidiyeti üzerinden ele alınmıştır. Bir geçiş mekânı olarak yoğun dolaşıma sahip yok yer olan uluslararası havalimanı bekleme alanlarındaki iç mekân ve kullanıcı ilişkisi, yersizlik ve zamansızlık bağlamı ile kullanıcı deneyimini etkilemekte, kullanım amacına yönelik olarak farklı sürelerle dayanmış, mekânsal algı ve fonksiyonel karşılıkları bulmaktır. Kullanıcı ve mekânsal etkileşim, örnek havalimanları üzerinden biçimsel karşılıkları ile aranmış; “mekânsal organizasyon ve form ilişkisi”, “fonksiyona yönelik mekânsal kullanım” ve “mekân aidiyeti ve anlam ilişkisi” başlıkları altında tanımlamayı amaçlamıştır.

Çalışmanın süreç ve sonucunda elde edilen verilerin aşağıda yer alan sorulara karşılık verecek nitelik taşıması amaçlanmıştır.

1. Mekânsal biçimleniş ile mekânsal davranışın arasında var olan bu dinamik ilişki arasında kullanıcı açısından mekândan karşılıkları nelerdir?
2. Uluslararası bekleme mekânlarında kullanıcı ve mekân etkileşiminde kullanıcının etkisi nedir?
3. Mekân, yer ve zaman dinamikleri ilişkisinde, kullanıcı algısı ve deneyime dayalı olarak mekânsal ihtiyaçlar değişim gösteriyor mu?
4. Ara geçiş mekânı özelliği taşıyan ve yok yer tanımı içerisinde var olan Uluslararası Havalimanları bekleme alanlarının biçimlenişlerinde, kullanıcı algısı ve mekânsal deneyimi ile tanımlanan iç mekân etkileşiminin, mekânsal ve algısal boyutları ile karşılıkları nedir?

1.2. Tezin Kapsamı

Uluslararası havalimanlarının yoğun kullanımı, geçirilen süre, değişen kullanıcı ihtiyaçları ve davranış biçimleri ile ilişkili olarak farklı mekânsal biçimlenişlerin oluşumuna sebep olmuştur. Kullanıcı-mekân ilişkisi açısından bakıldığında; uluslararası havalimanları geçici kullanıma yönelik, kalıcı ikamet gerektirmeyen mekânlar olması sebebi ile sahiplenme duygusu hissedilmeyen bir mekân olarak görünmektedir. İnsanlar bulundukları yere anlam kazandırabilmesi için deneyimlediği yeri ilişki kurarak, bağlanarak ve anlam yükleyerek mekânı hafızasına kazıtmaktadır. Mekân ile insan tariflenmesine göre yer kavramı boyut kazanmakta ve çok yakın ilişki içinde var olmaktadır. Bu bakış açısı ile bir geçiş mekânı özelliği taşıyan Uluslararası Havalimanları bekleme alanları, kullanıcı etkileşiminin yoğun yaşandığı mekânlar olma özelliğini taşımaktadır. Çalışmanın sınırlılığını Uluslararası Havalimanları bekleme mekânları oluşturmaktadır.

Çalışmada iç mekân ve kullanıcı etkileşimi, yer ve zaman arasında var olan kullanıcının yarattığı algı ve deneyim üzerinden çalışılarak, belirleyici dinamikler tanımlanmıştır. Yer ve zamanın etkileşim sonucu oluşan yersizlik ve zamansızlık bağlamında yok mekân kavramı mekânsal deneyim ve kullanıcı aidiyeti üzerinden araştırılmıştır. Aynı zamanda havalimanları üzerinden örnekler verilerek etkileşime yönelik biçimsel karşılıklar, “mekânsal organizasyon ve form ilişkisi”, “fonksiyona yönelik mekânsal kullanım” ve “mekân aidiyeti ve anlam ilişkisi” başlıkları altında gösterilmiştir.

Etkileşime yönelik biçimsel karşılıklar, “mekânsal organizasyon ve form ilişkisi” üst çatısı altında; mekân içinde mekân yaklaşımı, iç içe geçmiş mekânlar, bitişik mekânlar, ortak mekân ile birbirine bağlanmış mekânlar çerçevesinde ele alınmıştır. Mekânsal davranış değerleri, mekânın kullanımına dahil olan fonksiyonun tanımlanması üzerinden açıklanmıştır. “Fonksiyona yönelik mekânsal kullanım” üst çatısı altında yapılan değerlendirme Uluslararası Havalimanları bekleme alanlarının fonksiyon değerler ve ilişkileri çerçevesinde ele alınarak belirlenmiş ve ortak okumaları yapılarak tablolarda eğilimler gösterilmiştir. Havalimanlarında kullanıcıların mekânsal farkındalıkları ve algısal seçicikleri üzerine yapılan anket çalışması ile “mekân aidiyeti ve anlam ilişkisi” ne ait veriler değerlendirilmiş ve kullanıcı değerlendirmeleri ile tanımlanmıştır.

Çalışma kapsamında seçilen ve incelemeleri yapılan Uluslararası Havalimanları; “Singapur Changi Havalimanı”, “Hamad Uluslararası Havalimanı”, “Kansai Uluslararası Havalimanı” ve “Münih Franz Josef Strauss Havalimanı” dır. Bu havalimanları yıllık ortalama 48-80 milyon kapasite aralığında, günde en fazla 150.000 değerlerinde yolcu aktarım yoğunluğuna sahip ve 940 aralığında uçağın inip kalkması gerçekleştiği için yoğun kullanımlı uluslararası havalimanları olarak kabul edilmektedir.

Sonuç verileri, Uluslararası İstanbul Havalimanı yolcu bekleme alanları üzerinden örnek çalışma kapsamında incelenmiştir. İstanbul Havalimanında araştırmaya katılan kişilerin özellikleri ve kullanıcı memnuniyetine etki eden faktörler göz önüne alınarak değerlendirilmiştir.



1.3. Tezin Yöntemi

Tez çalışmasında araştırma yöntemi olarak nitel ve nicel araştırma yöntemleri birlikte kullanılmıştır. Araştırmalar, kitap, dergi, makale, bildiri ve tez araştırmaları, çevrimiçi veri tabanlarından ve kütüphane kaynakları üzerinden yapılmıştır.

Yer ve zaman kavramlarının iç mekânda oluşturduğu algı ve deneyim sonucu uluslararası havalimanları bekleme alanlarının yersizlik ve zamansızlık kavramlarına dönüşmesine örnekler ve literatür taramasına dayandırılarak gerçekleştirilmiştir. Yer-mekân-zaman ilişkili kullanıcı aidiyeti, ilgili literatür verileri çerçevesinde değerlendirilmiş ve yersizlik ile zamansızlık bağlamında konu ilişkisi kurgulanmıştır.

“Mekânsal organizasyon ve form ilişkisi” ile “fonksiyona yönelik mekânsal kullanım” literatür araştırmaları temelinde tanımlanmış ve veriler kapsam çerçevesinde ele alınan Uluslararası Havalimanlarının bulguları üzerinden değerlendirilmiş ve tablolama sistemi ile bir araya getirilerek ortak tanımlar oluşturulmuştur. “Mekân aidiyeti ve anlam ilişkisi” ile ilgili literatür verileri ele alınmış ve tanımlanmıştır.

Alan çalışması İstanbul Havalimanı’nın bekleme alanı incelemesi yerinde gözlem yapılmış olup, diğer havalimanları hakkında makaleler, tezler, yayınlar gibi kaynaklardan faydalanılmıştır. İstanbul havalimanı kullanıcı ile yerinde ve internet aracılığıyla anket çalışması gerçekleştirilmiş ve mekânsal algı, aidiyet ve davranışa dair kullanıcı tercihleri elde edilmiştir.

2.BÖLÜM

KULLANICI - MEKÂN ETKİLEŞİMİ VE ULUSLARARASI HAVALİMANLARI

İç mimarlık disiplinin temelinde “mekân ve insan” yer almaktadır. İç mimarlık genel çerçevesi ile yapı içerisinde var olan mekânların; duvar, tavan, zemin yüzeyleri ve sirkülasyon alanlarının biçimlenişleri, doğal ve yapay aydınlatma, havalandırma, akustik gibi konfor değerlerinin belirlenmesi, kullanıcı gereksinimleri ve ergonomik değerler çerçevesinde ürün, obje ve mobilyaların konumlandırılıp tasarlanması gibi farklı dinamikleri kapsayıcı bir meslek disiplini. İç mimarlar, mekânı kullanıcıların gereksinimlerini karşılamak üzere saptanan işlevleri yerine getirecek olan yapı bütünü; kavramsal, biçimsel, strüktürel ve eylemsel özellikleri üzerinden yorumlayıp, yapılandırır.

Kavram olarak kökeni Antik Yunan’a dayanan, Türkçeye Arapçadan geçen “mekân” kelimesi, “olmak, bir şeyin oluştuğu yer” anlamlarından meydana gelirken; günümüzde “yer, bulunulan yer, ev, yurt” anlamlarında kullanılmaktadır (sozluk.gov.tr). Türkçe Sözlüğünde ise mekân; “bulunulan yer, ev, uzay” tanımı ve Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğünde “insanı çevreden belli bir ölçüde ayırarak, içinde eylemlerini sürdürmesine elverişli olan boşluk” ifadesiyle yer alır (Hasol, 1990). Kuban (2002), “Mimarlık Kavramları” isimli kitabında mimari mekân tanımını şu şekilde yapar:

“biçimsel olduğu kadar insan yaşamına ilişkin özelliklerini de içermelidir, Yapı mekânı sınırlanan boşlukla, sınırlayan öğelerin ortak oluşturdukları bir olgudur. Sadece boşluk değerleri, ya da sadece sınırlarıyla bir mekân tanımlaması olası değildir (Kuban, 2002).”

Mekân insanın bakışına göre belirlenmesinin yanı sıra insan yaşamına ilişkin özelliklerini de içermelidir. Mekân potansiyel hareket olanaklarına göre tanımlanabilir. Bu hareket ise ancak boşlukta olur ve mekân hareketle belirlenir. Gür (1996, s.43-48), mekân tanımlamasını şu şekilde dile getirmiştir:

“insanın, insan ilişkilerinin ve bu ilişkilerin gerektirdiği donatıların içinde yer aldığı, sınırları kapsadığı örgütlenmenin yapı ve karakterine göre belirlenen bir boşundur. Bu anlamda çevre, yer, egemenlik alanı ve konumdan farklıdır (Gür, s.43-48).”

Mekân sadece bir boşluk olarak değil insanın eylemlerini sürdürmesini sağlayan, kendi gereksinimlerine göre belirleyen nitelikte olmalıdır. İnsan varlığından itibaren mekânın

merkezindedir ve mimari bir mekân insanın ihtiyaç ve gereksinimlerine göre şekillenmektedir. Geçmişten günümüze mekân farklı disiplinlerin araştırma konusu olmuştur ve kullanıcı sayısına, fonksiyona, işleve göre çeşitlenip, şekillenmiştir. Norberg-Schulz, mimari mekânı, faaliyetin kendisinin kavranan uzayın düzenlenmesinden ayrılması imkânsız olan, organizmayla çevre arasında bir etkileşimin ürünü olan ve insanın fizyolojik, psikolojik ve toplumsal gereksinimlerini karşılayan bir uzay parçası olarak tanımlamıştır (Schulz, 1971).

Fransız sosyolog ve felsefeci Henri Lefebvre (1991) ise mekânı, yaşanan, algılanan, tasarlanan mekân olarak nitelemektedir. Lefebvre'ye göre mekân kavramının incelenebilmesi için tasarım ve mimarlık alanlarının tartışılması lazımdır. Mekân ve sosyal mekân bir üründür. Mekânın sosyal ilişkilerle değiştirilip, üretildiğini düşünmektedir. (Lefebvre, 1991).

“İç mekân tasarımının temel hedefi, insanın mekânlar içinde rahat, sağlıklı, huzurlu yaşaması, eylemlerini beklediği şekilde yerine getirmesini, fiziksel, psikolojik ve sosyal gereksinimleri en uygun koşullarda giderebilmesini sağlamak üzere fiziksel ortamlar yaratmaktır (Bozdayı, 2004, s.8).”

İç mekân, kullanıcının ihtiyaçları doğrultusunda belirlenmiş, belirli sınırlar içerisinde tasarlanan yapılardır. Dönemin bulunduğu koşullar göz önüne alınarak, iç mekân tasarımcısı, kullanıcının ihtiyaçları ve istekleri doğrultusunda mekânı tasarlamaktadır. Yani kullanıcı bağlamında mekân kavramı; madde ve boşlukların yarattığı insanların içinde eylemlerini sürdürmesini sağlayan bir boşluktur. Mekân insanların yaşamını kapsar, yaşam standartlarına göre şekillenir ve çevrenin algılanan çok boyutlu bir görünümüdür.

Teknoloji çağı ile birlikte, toplumlar, kültürler, ülkeler arası mesafe kısalmıştır. Daha kısa sürede daha fazla yere ulaşmak, daha hızlı ve daha az yorucu olmayı beraberinde getirmiş, ulaşım kaynaklarının da gelişmesine sebebiyet vermiştir. Bu hızlı yaşam içerisinde şehirler ve ülkeler arasında en çok tercih edilen ulaşım biçimi, havayolu ulaşımı olmuştur. Havayolu ulaşımının en önemli mekânları ise havalimanı terminal binalarıdır.

Hava ulaşımı 20. Yüzyılın ulaşım biçimidir ve günümüzde diğer yolculuk biçimleri, çağdaş hava yolculuğunun hızı ve ölçeği ile karşılaştırılamamaktadır. Hava ulaşımının ana konusu uçuş eylemi çerçevesinde geliştiği için, insanoğlu uçuş eylemini elde ettiğinden beri kendini devamlı bu konuda geliştirmeye devam etmiştir. Elde ettiği bu başarı karşısında hava ulaşımı sadece ulaşım sistemi olarak değil, aynı zamanda çok çeşitli heyecanların ve

deneyimlerin yaşandığı alanlar olarak da görülmüştür. Bu nedenle hava ulaşımında yaşanan gelişimler beraberinde, ulaşım altyapısı elemanlarının da (uçaklar, havalimanları, terminaller vb.) çok hızlı gelişimini sağlamıştır. Günümüzün ulaşım altyapısı sistemleri içerisinde çok büyük bir öneme sahip olan havalimanlarının rolü, geniş bir çatı altında çoklu fonksiyonel zenginliğe ulaşmıştır (Temiztepe, 2001). Havalimanlarında geçirilen zamanda kullanıcının mekân ile doğrudan ilişkisi vardır. Geliş, bekleme, gidiş ve ayrılma noktaları olmak üzere temel alan oluşumları ve bu alanlar ile ilişkilenen farklı mekânlar söz konusudur. Baker ve Cameron (1996) bu konuda, “zamanın büyük bir bölümünün geçirildiği bekleme alanlarında tariflenen aydınlatma, renk, yönelme levhaları, mekân tarifleri bekleme sürecinin verimliliğini olumlu ve olumsuz yönde etkileyen faktörler haline gelmişlerdir” demektedir.

2.1. Yer ve Zaman İlişkisi

Yer; mekândan bağımsız, mekân da zamandan bağımsız olarak değerlendirilemez. Mekân ile zaman arasında diyalektik bir ilişki mevcuttur. Bu nedenle çalışmada; kullanıcı ilişkisinde çerçevesinde havalimanı mekânlarında “yer ve zaman” ilişkisinin, “yersizlik ve zamansızlık” ilişkisine dönüşümüne bakılmak istenmektedir. Bu kapsamda kullanıcı algı ve deneyimi ilişkisi üzerinden mekân değerleri tartışılarak, kullanıcıların havalimanlarında mekânsal deneyimleri ve aidiyetleri değerlendirilecektir.

“Yer” anlayışı mekân ve insan karakterine göre değişkenlik gösterebilir. Yapısal olarak incelendiğinde mekân kavramı tanımlanabilirken, yer kavramı daha özeldir. Gür (1996), yerin kısa tanımını şöyle yapmaktadır; “Kişi veya grupların kendine mal ettiği sınırlandırılmış mekân parçacıklarıdır.”

“İnsan evrensel kaos içinde bir yer tariflemek ve kaosa kendi aklının alabileceği bir düzen getirmek ve bu düzen içinde kendi yerini belirlemek zorundadır. Aksi halde öyle tarifsiz bir korku duyar ki bu korku tüm benliğine hakim olur ve insan, temel dürtüleri sayılan beslenme, çoğalma gibi dürtüleri dahi düşüncemize hale gelir (Gür, 1996, s.48).”

Schulz (1972) yer kavramının birçok anlama geldiğini ve bunları genel olarak iki şekilde gruplandırmaktadır: “Öklid mekânına dayanarak onun gramerini araştıranlar” ve

“Algı psikolojisine dayalı bir mekân teorisi geliştirmeye çalışanlar”. Bu çalışmaların insanı devre dışı bırakma eğiliminde olduğunu ya da mekân ve mimarlığı etki, izlenim ve hislere terk ederek insanı bu yolla dahil ettiklerini açıklamaktadır. Her iki sınıflandırmada da yerin varlık boyutunun ve insan ile çevre ilişkisinin unutulduğunu vurgulamıştır.

Norberg-Schulz bir mekânın nasıl “yer”e dönüştüğünü araştırırken, mekân ile yer arasında bulunan yapısal bağın yerin ruhundan (genious loci) kaynaklandığını tespit etmiştir. Yerin ruhu, mekân ve kullanıcı kavramlarına bağlı olarak analiz edilen bir veridir. Schulz’a göre mekân ancak bir kullanıcı ile varlık haline gelir. Schulz yeri analiz etmeye yarayan karakterin; mekândan daha somut ve genel bir kavramı olduğunu söyler. Bu kavram yeri tanımlayan unsurların somut formunu ve varlığını oluşturmaktadır. Her yerin kendine ait karakteri olduğunu ve bunun o yerin en yalın ve temel özelliği olduğunu belirlemiştir. Yerin karakteri zamanın bir fonksiyonudur. Zamansal etkilere göre yer farklılaşmaktadır; mevsimler, günün saati, hava gibi etkilere göre değişiklik göstermektedir. Schulz mekânın yere dönüşümünü Heidegger’in ontolojik varoluşçu hermenötik yaklaşımına gönderme yaparak açıklar (Schulz, 1980). Heidegger’e göre mekânsal ve zamansal varolma insanın bütün benliği ile orada bulunma durumuna bağlıdır. Mekân oluşumuna katkıda bulunan her şey geniş bir bütünün bir parçası olarak anlam taşır. Mekânı zamana bağlı bir olgu olarak görür (Heidegger, 2008).

Heidegger’in bir konferansda dile getirdiği, Aristoteles’e ait eski bir önerme şöyledir: “Zaman değişen şeylerin içindedir. O yalnızca içinde yer alan olaylar sayesinde sürüp gider. Mutlak bir zaman yoktur, mutlak bir eşzamanlılık da yoktur. Değişim zamanın içindedir.” (Heidegger, 1997)

“Zaman kadar, dünün bugünün, geleceğin, tüm zamanların ve hiç bir zamanın bu sonsuz dokusu kadar gizemli başka bir şey olmadığını bir kaç kez söylemişimdir kendi kendime (Borges, 2013).”

Jorge Luis Borges kum kitabında, zamanın sonsuz bir doku barındırdığını ifade eder. Bu sonsuz dokunun belirsiz ve tarif edilemez yönüyle zaman kavramına gizemli bir nitelik kazandırmaktadır. Borges’in kum kitabı eseri dahilinde düşündüğümüzde, bitmemişlik ve zaman kavramını farklı bir aralığa çekecek bir kavram olarak kabul edebiliriz. Çünkü tamamlamaya çalışan eksikliğini, her bir araya gelişte gidermeye çalışan eser onu deneyimleyen kullanıcıyla zamandan bağımsız bir şekilde var olma eğilimi göstermektedir (Borges, 2013)

Giddens (1994), nesneleştirilmiş zamanın metalaşmasını zamanın tam ifadesi olduğunu ifade eder ve “zamanın boşaltılması” olarak tanımlamaktadır. Bu tanımı mekânın boşaltılması için sebep olarak göstermesiyle toplumsal etkinlikleri yer’e bağlı belirleyicilerinden bağımsızlaştırmıştır. Mekânın yer ile ilişkisinin uzaklaşması, kalmaması toplumsal ve kültürel değerlerin nicelleşmesi, mekânı soyut bir kavram haline getirmektedir.

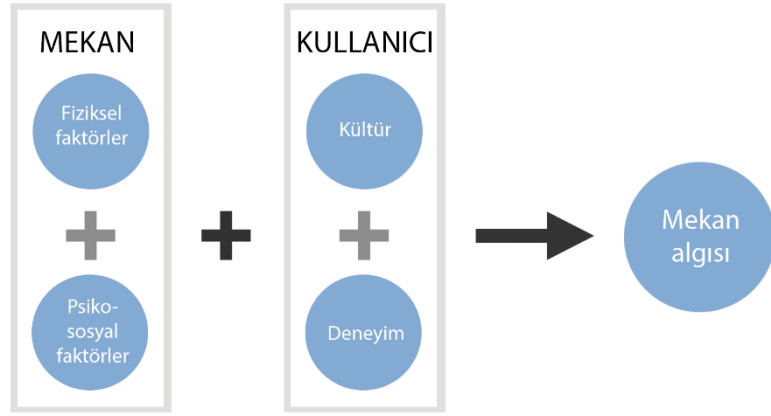
2.1.1 Yer ve zaman ilişkisinde algı ve deneyim

Bireyde algı, ‘değişiklik’ gösteren ve ‘devamlı’ değişen bir olgudur. İnsanın mekânla ilişkisinde algılama süreci; karşılıklı etkilerin başlamasıyla ve sürdürülmesiyle gerçekleşmektedir. Bu süreçte insan duyuları elde ettiği mekânsal verileri anlamlı hale getirerek, mekâna dair fikirler ve algılar oluşturmaktadır. Mekânsal bileşenlere ait algılar niteleyici (renk, düzey, koku gibi) ve kantitatif (yoğunluk, büyüklük, süre gibi) özellikleriyle belleğe depolanmaktadır. Belleğe depolanan algılar, sadece mekânsal bileşenler için değil aynı zamanda algılanan mekânın ortamı ve içinde geçen yaşamı da kapsayacağından, mekân ile içinde geçen yaşam bellekte bir arada saklanmaktadır (Kahvecioğlu, 1998, s.61,62). Tanyeli ve Sözen de sanat sözlüğünde algıyı şu şekilde ele almıştır:

“Her tür gerçekliğin duyu organları aracılığıyla alınıp zihinde bilgiye dönüşmesi işlemidir. Başka bir deyişle, algı gerçekliklerinin farkına varılıp tanınabilirliğe kavuşturulması sürecidir. Bir sanat yapıtının yorumlanması onun önce algılanmasını gerektirir (Tanyeli ve Sözen, 2011).”

Schulz (1972, s.28), insanın yaşadığı çevreden yararlanabilmesi, ayak uydurabilmesi için o çevreyi tanıması ve anlamak zorunda olması gerektiğini ifade etmiştir. Bunu çevreden bilgiler alarak, insanın uygun ve doğru hareket etmesine yardım edecek şekilde yorumlayıp değerlendirenin ‘algı’ olduğunu belirtmiştir.

Gür (1996), mekân algısını hem fiziksel hem de zihinsel faktörlerin etkilediğini söylemektedir. Şekil 2.1’de kişilerin değişen kültür ve deneyimlerini içeren psiko-sosyal faktörlerin ve mekânın ışık, ısı, renk gibi fiziksel faktörlerin mekânın algılanmasında doğrudan etkili olduğunu belirtmektedir. Bu algılama sonucunda kişilerin kültür ve deneyimleriyle mekânın algılanması hafızalarında çizilmektedir.



Şekil 2. 1 Mekân Algısını Etkileyen Faktörler

Kaynak: Gür, Ş. Ö., Mekân Örgütlenmesi, 1996, kaynağındaki bilgiler doğrultusunda, Eda Akça tarafından oluşturulmuştur.

Bir mekân içindeki işlevler sayesinde kullanıcısı ile ilişki kurar ve anlam kazanır. Mekân içindeki hareket, oranın algılanmasını sağlar. Ching, şöyle ifade etmiştir;

“Mekan, yapı ve sınırdan oluşan mimarlık; zaman ve mekan içinde hareket yardımıyla algılanır (Ching, 1979, s.12).”

“Algının normal süreci faydacıl ve tanımaya yönelimlidir. Bir sandalye gördüğümüzde, ancak bu sandalyenin biçimi ve yapısal düzeni eskiden gördüğümüz ve kullandığımız sandalye modeline uyuyorsa, gördüğümüz şeyin sandalye olduğuna kanaat getiririz. Nitekim daha da dikkatli baktığımızda, sandalyenin kendine özgü biçimini, boyutunu, rengini, dokusunu ve malzemesini de algılayabiliriz. Tanımaya ve kullanıma dayalı bakışın ötesindeki görme yeteneği tasarımcılar için çok önemlidir. Devamlı olarak nesnelerin kendilerine özgü görsel özelliklerine dikkat etmeli ve bu özelliklerin bilincinde olmalıyız (Ching, 2008).”

Geleneksel toplumda kültürel öğeler baskın konumdaydı çünkü modern öncesi dönemde kentlerdeki zaman algısı, yer kavramı ile tanımlanmaktaydı. Giddens’e göre (1991, s.31), modern öncesi zamanda toplumların yer ile bağlantılı olarak zamansallık değerleri vardır. Yer duygusundaki güçlü bağlantılar, zaman-mekân ilişkisini güçlendirmiştir. Modernleşme döneminde yer ile olan bağlantılar kopmuştur. Bu yüzden zaman algısı zayıflamış, zaman ve mekânın birbirinden ayrılmasına sebep olmuştur. Zaman ve mekânın ayrılması, öncelikle mekânın belirli bir “yer” den koparılmasının temel mekanizması olan “boş” zaman boyutunun gelişimiyle ilişkilidir.

Heidegger (1971), mimarlığın temelini insan deneyiminin oluşturduğuna inanmaktadır ve bu durumu açıklamak amacıyla somut örnek olarak verdiği Şekil 2.2’de “Schwarzwald

Çiftlik Evi” ve farazi köprüde yer ve insan deneyimi arası ilişkiye değinmektedir. İki yakayı birbirine bağlayan bu köprünün bir yer oluşturduğunu ifade etmiştir ve şöyle bahsetmiştir:

“Köprü bir şeydir ve yalnızca odur. Yalnızca mı? Bu şey olarak dörtlüyü bir araya getirir (Heidegger, 1971, s.153).”



Şekil 2. 2 Schwarzwald Çiftlik Evi

Kaynak: Heidegger, M., Poetry, Language and Thought, 1971.

Heidegger’in (1971) temel sorgularından biri; “inşa etmek iskân etmeye ne şekilde bağlanır?” sorusudur. Heidegger için inşa ve iskân (dwelling) etmek ilişkisi çok önemlidir ve ilişkilerinin bozulmasının konut üretimini etkilediğini söylemektedir. Bu ikili arasındaki ilişkiyi bağ kurmakta ve birbirlerinin ön koşulu olarak görmektedir. İnsanın yeri benimsemesinin iskân ile ilişkilendiğini, yerin içinde deneyim ve kullanımın gerçekleştirilerek yerin kullanıcı için tanımlı bir kabul olabileceğini savunmaktadır. Heidegger inşa ve iskân kelimelerinin uyumuna örnek yapı olarak Schwarzwald Çiftlik Evi’nde, hem kullanıcılar hem de çevresel faktörlerin etkili olduğunu düşünmektedir. Buna göre; yapı bu bütüncülüğün içinde ele alınmaktadır. Zaman içerisinde ihtiyaçlar ve kullanıcılar değiştikçe yapının dinamikler paralelinde şekil aldığı öne sürülmektedir.

2.1.2 İç mekânda yer ve zamanın etkisi

“Zaman hiçbir şeydir. O kendi kendini boyuna zamanlaştırır.” (Heidegger)

İnsan yaşamı ile mekân arasında dinamik ilişki ve bir bütünlük söz konusudur. Bu bütünlük insan varlığı ile birlikte birbirini oluşturan, dönüştüren, değiştiren bir serüvendir. İnsanın varlığı, onun var oluşunu anlamlandırdığı “mekân” kavramını algılamasıyla ortaya

çıkar. Bu ilişki zamandan bağımsız, dönüşerek gelişmekte ve ilerlemektedir (Demirkaya, 1999, s.66).

“Yer” özne ve nesne arasında aracı işlevi gören ve farklı bir işlev yükleyen kavramdır. Yerin farklı deneyimleri, bugün birçok araştırmacının konusu olmuştur. Yaşanan mekân aslında sezgisel kavrayışları gerektiren yerdir ve içsel hareketleri canlandıran kendine özgü bir karakterdir. İnsanın bir yere anlam yüklemesi kendi hayal gücündeki bağda saklıdır ve zamana bağlıdır. Zaman forma anlam kazandıran kaynaktır.

Kaymakçalan (2019, s.9) antropolojik yer kavramını; insanların yerleştikleri, deneyimledikleri yerlerdir. Antropoloji tarih ile iç içedir ve yerler tarihsel olgular çerçevesinde algılanmalıdır. Zaman kavramı da tarih ile ilişkisinin olmasından dolayı antropoloji ile ilişki içindedir. Kısacası konumu belli olan antropolojik bir zamandır (Auge, 1994, s. 17). Aynı zamanda simgeselleştirilmiş bir uzamdır. Nirengi noktalarının daha okunaklı olması imgelenmeyi kuvvetlendirir. Bu kuvvetli oluşu ise yer duygusunu ve tarihselliğini güçlendirir.

“Tüm insan toplumlarına özgü olan bu simgeleştirme, aynı uzamın müdavimi olan herkes için, belli sayıda örgütleyici şemayı, toplumsal olanı düzene sokan ideolojik ve entelektüel nirengi noktalarını okunur kılmayı hedefler (Auge, 1994, s. 17). ”

Antropolojik yer kavramı sembolik olmakla birlikte içinde anlam barındırır. Yerin sembolik bir değere sahip olması ona anlam kazandırmış, değer atfetmiştir. Bu yerlerin üç ortak hali vardır. Kimlikleyici, ilişkisel ve tarihsel görünmedir (Auge, 1992, s. 59). Tarihsel değer taşıması yerin kimliğini güçlenmekte ve kalıcı halde kalmasını sağlamaktadır. Bunun sonucunda yer kavramı güçlü bir kimlik oluşturan ve tarihsel değerleri içinde barındıran bir hale gelmektedir. Bu yerlerde yaşayanlar tarihle iç içe gelecek şekilde yaşamaktadır. Çünkü simgesel olan bu yerler tarihselliği güçlü yerlerdir ve tarihselliği güçlü olduğundan dolayı hafızalara kazınacak imgeler üretilmektedir. Bu sayede yerin anlamını ve imgesini daha da güçlendirmektedir.

Mekân içinde oluşan bu yerler, belirli bir zaman dilimi içinde oluşmaktadır. Bu mekânlar zaman içinde öne çıkarlar ve kendilerini belli ederler. Bu yüzden bu mekânlar tarihseldir. Toplumsal mekânda ise, Auge şu şekilde tanımlamıştır:

“her bireyin, içlerinden çoğunun kendisinden önce var olduğu gibi kendisinden sonra da yaşayacağına ilişkin doğrulanmış bir duyguya sahip olabileceği görkemli taş yapılar ya da alçakgönüllü toprak tapınaklar, doğrudan işlevsel olmayan anıtlar yükselmektedir (Auge, 1992, s. 64). ”

Bu işlevi olmayan yapıtlar zaman ve mekânda kopukluklar ortaya çıkarırlar. Antropolojik yerdeyse insan bedeni aracılığıyla mekânın oluşumu fark edilmektedir. Beden merkezi bir konumda yer alan anıtsal bir değere sahiptir. (Auge, 1992, s. 65). Antropolojik yerler; anıtlar, güzergâhlar, kesişme yerleri ve merkezler şeklinde tanımlanmaktadır. Bu yerler birer karşılaştırma ölçütü oluşturmalarına rağmen, paradoksal biçimde, onu özgül bir mekân olarak nitelemeye bile imkân vermektedir (Auge, 1992, s. 66).

Günümüzde yer kavramı sembolik değerlerden uzak kalışı, dönüşümüne sebep olmuştur. Ulaşımın, teknolojinin, iletişimin gelişmesi yerdeki dönüşümün başlıca sebebi olmuştur. Antropolojik yerde artık tek bir yere ait değil, her yere yayılmakta ve çok hızlı bir şekilde dönüşüm geçirmektedir. Bu hızlı dönüşüm ve değişim kullanıcının yer ile olan duygusunun körelmesine büyük bir etki yaratmaktadır.

Heidegger (1997), zaman kavramını sürüp giden bir eylem olarak tanımlar. Temel olanın, zamanın içinde yer alan olaylar olduğunu savunur ve bağımsız bir zaman anlayışının olamayacağından bahseder. Zaman, ona göre hiçbir şeydir. Zamanın sürüp gitmesini sağlayan ve aslında sürüp gitme eylemini gerçekleştiren de olaylardır. Zaman, olayların içinde taşınır ve onlarla birlikte anlam kazanır.

2.2 Yersizlik ve Zamansızlık Bağlamında Yok Mekân

“Zaman değişen şeylerin içindedir. Değişim zamanın içindedir.”(Heidegger)

“Yer”in, zamanla ilişkisinde farklı deneyimlerin oluşarak, yeni mekânsal anlamların kazandığı görülmektedir. Bir önceki bölümde bahsedildiği gibi, algılama, deneyimleme, hareket etme ve ait olma eylemleriyle “yer” kavramının değişkenlerini kullanıcı ve zaman belirlemektedir. Zaman ve mekân algısının değişimi üzerine farklı bakış açıları getiren Norberg Schulz ve Henri Lefebvre’nin çalışmaları, “yer” kavramının nasıl bir değişikliğe uğrayıp Augé’nin “yer-olmayan” olarak adlandırdığı kavramın dönüşümü bu çalışmaya kaynak oluşturmaktadır. Çalışmada, ‘non-lieu’ kavramın birebir tercümesi olarak ‘yok-yer’ kelimesi; kavramın içeriğini yansıtmaması açısından ‘yersizlik’ kelimesi tanımlaması ile tercih

edilmiştir. Ele alınan “yersizlik” kavramı “yok-yer”, “yer olmayan” olarak da nitelendirilecektir.

Modernleşme ile oluşan “yok yer” tanımı; geçici olarak deneyimlenen, aidiyetlik kurulamayan ve somut özelliklerden yoksun olan yerlerdir. Oysa literatür tanımlamalarında yer bedenden bağımsız düşünülemez ve beden ise yere sıkı sıkıya bağlanmıştır. Bu yüzden beden ile yer arasında etkileşimli ve güçlü bir ilişki oluşmuştur. Bu noktada yer beden aracılığıyla oluşmakta ve bedenin anlamlandırdığı çevresini tanımlayan nesnelerin bir araya getirilmesiyle meydana gelmektedir.

Augé’ye göre (1997) “yer-olmayanlar” şimdiki zaman içinde yaşanır. Her şey ele geçirilmiş gibi, bireysel tarih gerçeklerini, sözcüklerini ve imgelerini tarihin tükenmez istifi içinde deviriyormuş gibi şimdiki zamanın içinde cereyan eder. Yer-olmayan içerisinde imgelerle kuşatılmış kişi, sürekli şimdiki zaman ile kendine rastlamanın eş zamanlı deneyimini yaşamaktadır.

Yok yerlerin mimari mekânları; “kendileri dışında hiçbir şeye referans vermeden, zihne herhangi bir çağrı yapmadan, mekanın doğrudan algılanmasını öncelikli kılmaktadır” (Auge, 1992, s. 20). Ayrıca bu mekânlar deneyimlenirken sürekli farklı kişiler tarafından ve mekânı geçici bir şekilde deneyimlemektedir. Başka bir deyişle mimari mekânlar; “kullanımın değişeceği ve kullanıcıların geçici olduğu beklentisi ile yaratılır” (Auge, 1992, s. 21). Kullanım ve kullanıcının değişmesi sebebiyle mekân kendi içinde karmaşıktır ve farklılıklarla iç içedir. Bu da mekân içinde kullanıcının kimliğini bulmasına olanak sağlamak ve sebep olmaktadır.

Auge, (1992, s. 79) yok yerler antropolojik yerin de zıttıdır der. Buna göre; yok yerler simgesel değerlerden soyutlanmış ve simgeselliği oluşturan tarihsel değerlerden yoksundur. Ayrıca yok yerler tek bir yerden değil, çoğul yerlerden oluşturulmuştur. Sınırlarını aşarak her yerde var olmuştur. Her yerde, mekânda ve zamanda olmak, mekân-zamanda kopmalar meydana getirir ve yerle ilgili algı ve anlamlandırmaları zayıflatır. Algıda zayıflık, deneyimleyen kişi tarafından orada bir yer oluşturmaya, orada kendini bütünüyle bulmasına engel olur. Kendi benliğinden koparak, benliğini kaybeder. Buda temel güven duygusunda sarsılmaların meydana gelmesine sebep olur. Temel güvenin oluşumu, bireylerin birbirleri arasındaki bağlantıyı mümkün kılan, ancak ayrıca aralarında belli bir mesafe yaratan şey sayesinde güçlenir (Giddens, 1991, s.57). Temel güvenin

zedelenmesinde bireysel kimlik hasar görür. Bu kimlikte benlikle bir bütündür. Bunlardan birinin etkilenmesi otomatikman diğlerinin de etkilenmesine neden olur. “Bireysel-kimlik kişinin kendi biyografisinden hareket ederek refleksif olarak kavradığı benliktir. Kimlik burada yine de zaman ve mekânda sürekliliği getirir” (Giddens, 1991, s.75). Yok yerlerde zaman ve mekândaki devam eden bir süreç olmadığından bireysel kimlik refleksif olarak benliği yeteri kadar oluşturmamaktadır.

“Yer-olmayan”nın özellikleri, “yer” tanımının asimetriği olarak tanımlanabilmektedir. Buna göre eğer “yer” kimlikleyici, ilişkisel ve tarihsel olarak tanımlanabiliyorsa; kimlikleyici, ilişkisel ve tarihsel olarak tanımlanamayan da “yer olmayan”dır (Augé, 1997).

“...Yok-yerin paradoksu: Tanımadığı bir ülkede kaybolmuş durumda olan bir yabancı kendini orada, ancak otoyolların, benzin istasyonlarının, hipermarketlerin ya da otel zincirlerinin anonimliği içinde yeniden bulabilir. Bir benzin markasına ilişkin duyuru onun için güven verici bir nirengi oluşturur ve hipermarketin reyonlarında çokuluslu firmalarca kutsanmış sağlık ürünlerini, ev aletlerini ya da yiyecekleri bularak ferahlar (Augé, 2016, s.92).”

Çağdaş dünyamızda insan hareketlerinin hızı ile paralel olarak geçilen ve kullanılan alanlar çoğu zaman anlık olarak değerlendirildiğinden, mekânların kurgusu da bu yaklaşıma uygun olarak yapılmaktadır. “Yer-olmayan” diye tariflenen bu mekânsal durum, kendi içerisinde bütünlük oluşturmaktadır. Yer olmayan kapitalist düzenle ivme kazanmıştır. Auge (1997, s.87) bu konuda şunları söyler;

“Yer-Olmayanlar, dönemin ölçüsüdürler; ya da nicelleşebilen ve yüzölçümü, hacim ve mesafe arasında yapılacak birkaç dönüştürme pahasına, hava, demir ve kara yollarını ve taşıt araçları denilen devingen mekânları (uçaklar, trenler, arabalar), havalimanlarını, uzay uçuşları için hazırlanmış istasyonları, büyük otel zincirlerini, eğlence parklarını ve nihayet dağıtımın büyük yüzeylerini (büyük ölçekli alış-veriş mekanları), bireyi çoğu kez yalnızca kendi kendinin başka bir imgesiyle ilişkiye sokacak kadar garip bir iletişimin erekları uğruna dünya dışı uzayı seferber eden kablolu ya da kablosuz şebekelerin karmaşık yumağını toplamak suretiyle ölçülen ölçüdürler (Auge, 1997, s.87).”

Yenidünya düzeni; sürekli tüketimi arzlatan, tatmin duygusunun ön planda olduğu hızlı bir yaşam stilini önermektedir. Küresel sermayenin getirdiği yeni mekânlar, aidiyet duygusundan yoksun, bir yere ait olamayan, her yere ait olma hissi veren, kendi mekânını oluşturan, zamanın sürekliliğinden yoksun yerlerdir. Bu yenedünya düzeni geçici olanla ilişkili, aidiyetsizliği ve kimliksizliği barındıran yeni bir mekân anlayışı önermektedir. Bu mekân; geçiş, tüketim ve eğlence mekânlarını içeren “yersiz mekân”lar olmuştur.

Tanyeli (2004), günümüzde iki ana mekân türünün varlığından bahsetmektedir. Bu mekânların mimari gelişmelerle değil, onun dışındaki olaylardan etkilenerek, ortaya

çıkıldığını söylemektedir. Tanyeli'nin aktardığına göre, Augé için mekân ilişkisel, tarihsel ve kimlikli olmalıdır. Bunlar, yerin üç temel özelliği olduğu için yer olmayanlar böyle tanımlanamayan yerler olarak tasvirlenmektedir. Süpermarketler, havaalanları, AVM'ler bu tip yerlerdendir. Yer olmayanlar içinde insani, toplumsal ilişkiler kurulmaz. Yerlerde anı birikimi yapılmakta, yer olmayanlarda ise hiçbir şeyle ilişki kurulamamaktadır. Tanyeli bakkal ve tatil köyündeki animatör ile ilgili olarak şöyle bir kıyaslama yapmaktadır (Tanyeli, 2004).

“Bakkal dükkânı bir mekân, buna karşılık süpermarket bir yok-mekândır. Bundan ötürü, bakkal kısa bir tanışıklık süresi içinde neredeyse ailemizden biri haline gelebilir, onunla zorunluluğun ötesinde bir diyalog kurabiliriz; oysa, süpermarket kasiyerini süpermarketin dışında görsek tanıyamayız....Tıpkı tatil köyünün bir yok-mekân olması gibi, animatör de bir 'yok-adam'dır. Sözleşmesinde tanımlanmış görevini yapar ve tatil köyünün kapısından çıkıldığı an unutulur (Tanyeli, 2004, s.75) .”

İl'in verdiği örnekte; uçağın rötar yapmasıyla bekleme salonunda bavullarıyla kendi kişisel alanlarını sınırlamış ya da bankların üzerinde uyuklayan insanlarla karşılaşmak kaçınılmaz olmakta, karşılaşılan bu durumlar bireyin “yer olmayan” içindeki “yer” kurgusunu özetlemektedir (İl, 2005, s.65) (Şekil 2.3).



Şekil 2. 3 Rötar Durumunda Havaalanlarından Görüntüler

Kaynak: İl, A., Kapitalist Sistemde Mekân ve “Yer-Olmayan” Kavramı, 2005.¹

Mimaride zamansızlık, yüzey biçimciliğine herhangi bir referans olmaksızın ortak duygular ve hafıza boyutu aracılığıyla elde edilebilir. Mimarinin anlamı ve etkisi formlarda yatmaz, formal tarafından iletilen görüntülerde ve taşıdıkları duygusal güçte yatmaktadır. Bir binanın zamansız bir mimari niteliği, onun duygu gücünde, duygu boyutunda ve iç dilinde yatar. Günümüzde dönüştürülüp oluşan yer kavramı zamana bağlıdır ve hafıza ile

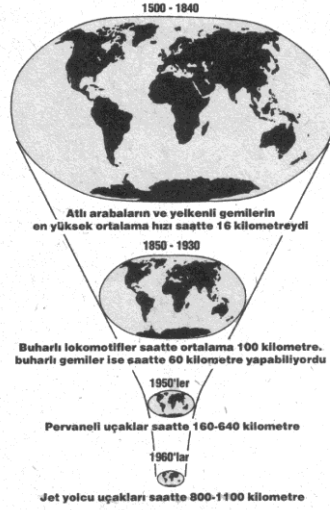
¹ www.russianamherst.org ve www.howellassembly.com

ilişkilidir (Auge, 1992, s. 16). Yok yerlerdeki boş uzamın gelişimi ve yöreden ayrılması zaman kavramını anlaşılır kılar. Yani uzamda kayıtlı bütün ilişkiler, aynı zamanda da sürenin içinde kayıtlıdır ve zihinde canlanan basit uzamsal formlar zamanın içinde ve aracılığıyla somutlaşırlar (Giddens, 2000). Gerçeklikler tarihseldir ve insanın eylemleriyle tanımlı hale gelen “yer” oluşumunda süreye bağlı olduğundan tarihseldir. Augé (1997, s.61), “yer”in tarihsel olmasıyla ilgili şöyle demektedir:

“Orada yaşayanlar, bilgi nesnesi olmaları gerekmeyen işaret noktalarını orada tanıyabildikleri ölçüde -yer- daha bir tarihseldir (Auge, 1997, s.61).”

Ötkünç, hızın zaman kavramını dönüştürdüğünü, zamanın ise mekân kavramını sorgulamamıza neden olduğunu ifade etmiştir. Giddens ve Harvey modernitenin zaman-mekân kavrayışlarını şu şekilde ele almıştır. Zaman ve mekân yerel bağlamlarından koparılmış ve homojenleştirilmiştir. Yani hem zaman ve hem de mekânın içi boşaltılmış, bu zamanın bölünebilmesine, mekânın da üzerine nesnelerin istediği şekilde eklenebileceği pasif bir zaman-mekân kavrayışına yol açmıştır (Ötkünç, 2005, s.11).

Harvey (1997), “mekânın zaman aracılığıyla ölümü” olarak nitelemektedir. Çünkü modern çağın hızla gelişmesiyle insanları birleştiren bu oluşumlar, insanları özgürleştirmesinden daha çok toplumsallaştırmasına sebebiyet vermiştir. Küreselleşmenin en etkin uygulama alanı olan elektronik ve teknik gelişmeler, geleceğin toplumsal ve mekânsal yapısından büyük bir değişime işaret etmektedir. Harvey mesafenin ölümü olarak tanımlanan bu gelişmeyi Şekil 2.4’deki gibi ele almıştır. Zaman ve mekânı birbirinden ayrı kavramak mümkün olmadığından dolayı bunlar birbirini etkileyen kavramlardır. Çünkü zaman mekânın içine dahildir. (Lefebvre, 1974, s. 120). Zamanın değişmesi sonucu mekânı da etkileyerek değişime uğratar. Bu sebeple zaman ve mekân birbirinden ayrılamaz ve bağlıdır. Zamanın mekânı içerdiği gibi mekân da zamanı içerir. Bu iki kavram arasındaki ağlar her zaman açıktır. (Lefebvre, 1974, s. 141)



Şekil 2. 4 Ulaşım Alanında “Mekânı Zaman Aracılığıyla Ortadan Kaldıran” Gelişmeler Sonucunda Küçülen Dünya Haritası

Kaynak: Harvey, D., Post Modernliğin Durumu, 1997.

2.2.1 Yersizlik ve zamansızlıkta mekânsal deneyim ve kullanıcı aidiyeti

Yaşadığımız iç mekânlar kullanıcı gereksinimleri doğrultusunda biçimlendirilmektedir. Bu anlamda iç mekânlar, günlük deneyimlerin oluşturduğu yerler olarak, sadece görsel deneyimlerin oluşturduğu yerlerden fazlası anlamına gelmektedir.

Augé’e göre (1997); kişi, “yer olmayan” tanımı içerisinde var olan mekânlarda yolcu, müşteri ya da sürücü kimliği ile vardır ve bir diğerinden farklılaşmamaktadır. Sözleşmeli ilişkiler ağı “aynılaşma”yı da beraberinde getirmektedir. Kişi diğerleri ile birlikte aynı belirleyiciyle hareket etmekte, aynı mesajları kaydetmekte ve aynı taleplere yanıt vermektedir. Yer olmayanın uzamı kişiye ne özel bir kimlik ne de ilişki sağlamaktadır. Sadece yalnızlık ve benzetim yaratmaktadır. Kimliğin kontrolü, çağdaş tüketimin uzamını yer olmayanın anlamı altına yerleştirmektedir. “Yer-olmayanlar şimdiki zamanın içinde yaşanır”. Bu söylem; bugün uzun mesafe uçuşlarında ve uçağın kat ettiği yolun dakika dakika kaydedildiği bir ekran üzerinde maddeleşen şimdiki zamanı kapsamaktadır. Kapitalizmin getirdiği toplumsal üretim ve tüketim, homonjenleştirme, işlevselleştirme, gündelik hayatı bu paralelde değiştirme özellikleri ile “yer olmayanın” zaman akışında

önemli bir rol oynamaktadır. Auge (1997, s.113), “yer-olmayan”ın zaman kavrayışını şöyle tanımlamaktadır:

“Her şey, sanki uzam zaman tarafından yeniden ele geçirilmiş gibi, sanki her bireysel tarih gerekçelerini, sözcüklerini ve imgelerini şimdiki zamana ait ve ardı arkası kesilmez bir tarihin tükenmez stokunun içinden devşiriyormuş gibi cereyan etmektedir (Auge, 1997, s.113)”

İnsanlar algılama sürecinde, geçmişteki deneyimlerini, duygularını ve düşüncelerini ilişkilendirerek zihinlerine alırlar. Bireylerin kişisel ve sosyal yaşantısına göre zihninde şekillenen birikimler, depolanan bilginin işlenmesinde de etkili olmaktadır. Yani; daha önce hiç bulunmadığı bir mekânda bulunan birey, öncelikle geçmiş tecrübelerine dayanarak mekâna dair izlenimleri zihninde kodlar, edindiği bilgilerle ilişkilendirir ve daha sonra bireyin zihinde mekân ile karşılıklı etkileşim sonucu oluşturduğu mekânsal imaj denilen yapı içerisine yerleştirilir. Lynch bu konuda; somut dış dünyanın kişinin zihninde yer eden genel imgesel görüntüsünü, mekânsal imaj olarak söylemiştir. Bu imaj, o andaki duyguların ve mekân ile geçmiş deneyimlerin ürünü olduğunu edinilen mekânsal bilgileri yorumlama ve davranışları belirlemede rol aldığından bahsetmektedir (Lynch, 1960).

Lang (1987), fiziksel mekân ve davranış ilişkisine dair üç (3) başlık üzerinde durmuştur. Bunlar; mekân içinde yön bulma, bilişsel haritalar ve mekânsal davranıştır. Bilişsel haritalar üretmek, insanların bulundukları yeri fiziksel çevrelerinin özellikleriyle kodlama, saklama, geri çağırma gibi deşifre etmek için kullanılan süreçtir. Bilişsel haritalarda bir kent ya da bir bina gerçekliğinin zihninde kopyalanması değildir, gerçekliğin zihinde oluşturulmasıdır. İnsanlar duyu organları sayesinde bilgi depolamaya sahip olsalar bile, insan zihni dinamik bir yapıya sahip olduğundan ve mekân da değişken bir yapıya sahip olduğu için insanlardaki algılama pratikleri de değişken olabilmektedir.

Fiziksel ortamlarda kişinin davranış ve deneyimleri arasında karşılıklı bir ilişki vardır. Lewin bireyin davranışını anlayabilmemiz için çevre içerisindeki organizma yoğunlaşması gerekliliğinden ve çevre ile organizma arasındaki etkileşimin dikkati alınması gerektiğini dile getirmiştir. Lewin’e göre bireyin davranışını yaşam alanı belirler. Bu alan, kişilere etki eden özelliklerden oluşur, bunlar sosyal, fiziksel ve psikolojik gibi etkenlerdir. Davranışlar kişi ile çevresi arasında bozulmuş olan bu dengeyi yeniden kurmasına sebebiyet verir (Lewin, 1964).

Yersizlik kavramı zaman ve mekânın sürekli değişimi ile birlikte geçici bir şekilde deneyimlenmektedir. Örneğin; metro sistemlerinin yeraltı ulaşım ve bekleme mekânları kullanıcı tarafından kısa ve belirli bir süreliğine deneyimlenmektedir. Yok yer tanımı içerisinde sayılan metrolar gibi, çağımız metropol yaşantısı içerisinde varlığını sürdüren insan için pek çok farklı mekân geçici olacak şekilde deneyimlenmektedir. Bu noktada kullanıcı deneyimi mekâna ve zamana bağlı olarak mekâna olan bağımlılığı azaltmıştır.

Kahvecioğlu (1998), mekânsal algı oluşumunda somut özelliklerinin yanı sıra, “anıların, eylemlerin, olayların, mekân içindeki durumların ve ortamın etkileri”nin oluşturduğu soyut özelliklerin de etkili olduğunu ifade eder. Bu etkilerin mekâna ait olmayan verilmiş gibi gözükmesine karşın, insan hafızasında saklandığını ve mekânsal algıyı etkilediğini dile getirir. Bunların mekâna yaşamsal bir boyut kazandırdığını ve kullanıcı aidiyeti duygusunun, yer üzerinde belirleyici olduğunu ifade eder (Kahvecioğlu, 1998).

“Mekan fiziksel bir boşluk veya sınırlayıcı olma özelliğinin üstünde, ait olma duygusu ile sahiplenilen, kimliklendirilen, yaşamın değişik yönleri ile özdeşleştirilen soyut ve kavramsal bir düzeye erişir. Bu düzeye erişen mekan için, duyumsal imgelerin önemi ikinci planda kalırken, yaşamsal deneyimle edinilen mekansal birikim o mekanın algısı üzerinde belirleyici rol oynar (Kahvecioğlu, 1998, s. 61, 62).”

Deviren (2001, s.93), yersizliği oluşturan sebeplerin başında toplumsal ve fiziksel yapıdaki değişimden kaynaklandığını ifade etmiştir. Ona göre, ‘bugün içinde yaşadığımız çevre ekonomik, teknolojik, bilimsel alandaki evrimler ve siyasi gerçeklerin sonucunda oluşmaktadır.’ Günümüzde toplum anlayışının temelinde var olan unsurların önemini yitirip, yenileri ile yer değiştirdiğini söylemiştir. Ayrıca bu ekonomik ve politik güçlerin baskısının, günümüz kentlerinde biçimlenmesine izin verilmemektedir. Bu da mimari yapısal değişikliklerde, insan deneyiminde ve aidiyet hissinde değişime sebep olmuştur.

“Değişen toplum yapısı, yaşamın giderek daha fazla ve yüksek derecede yapay koşullar altında ve çoğunlukla bireysel olarak –veya topluluklar halinde, toplumdan farklı olarak sürdürülmesine sebep olmaktadır. Birey, zamanının çoğunu yüksek derecede yapay koşullarla oluşturulmuş yerleri deneyimleyerek geçirmektedir (Deviren, 2001, s. 93).”

Deneyim ve aidiyet duygusu, yer, mekân, zaman, yaşantı, anılar, aktiviteler, sosyal ilişkiler, psiko-sosyal gereksinimler, kimlik, simge, semboller gibi bileşenler ve bütünde bireyin çevresine karşı geliştirdiği algı ile ilişkili olarak değişip, anlam kazanmaktadır. Kısaca bu duygular, birey ve çevre arasındaki dinamik ve karşılıklı ilişkinin, etkileşimin sonucu olarak gelişmektedir (Manzo, 2003, s.52).

2.3 Kullanıcı ve İç Mekân Etkileşiminde Uluslararası Havalimanları

Kuban’a göre, mimarlık özel bir yapı eylemidir. İnsanoğlunun korunma içgüdüsünün, onu ittiği yapıcılık, temelde canlıyı çevreden ayırma işlemidir, yani bir yalıtmadır. Yapı, kullanıcıyı içine alır, onu evrensel boşluktan ayırır. Böylece insan kendini güven içinde hissettiği sınırlı bir boşluk yaratır (Kuban, 1984). İnsan, içerisinde var olduğu evrensel boşluğu ve ilişkili doğal çevreyi, bir veya birkaç yönde sınırlandırarak onu içe dönük, kendi çevresine bir özel boşluk haline getirmektedir. Mekân ile kullanıcı etkileşimi dinamiktir ve süreklilik barındırarak farklı etkileşimlerin oluşumuna olanak sağlar. Solak (2017, s.21) bu konuda şöyle demiştir:

“Kişinin, kendini bir mekâna ait hissetmesi duygusal, fonksiyonel ya da kavramsal bir bağ ile gerçekleşebilmektedir. Kullanıcı, kendi için anlamı ve değeri olan mekânlar ile duygusal bağ; belirli bir aktiviteyi takip etmek için ise fonksiyonel bir bağ kurmaktadır (Solak, 2017, s.21).”

Hava ulaşımı 20. Yüzyılın ulaşım biçimidir ve günümüzde diğer yolculuk biçimleri, çağdaş hava yolculuğunun hızı ve ölçeği ile karşılaştıramamaktadır. İnsanoğlunun uçuş eylemini gerçekleştirmesinden başlayarak, süreç içerisinde ulaşım ve yolculuk anlayışı tümüyle değişime uğramış, bu anlayış beraberinde farklılaşan ve değişime uğrayan dinamikleri içinde barındıran havalimanlarını getirmiştir. Günümüzde hava ulaşımı sadece bir ulaşım biçimi olarak görülmemekte, aynı zamanda farklı deneyimlerin yaşandığı mekânlar olarak görülmektedir. Teknoloji çağı ile birlikte, toplumlar, kültürler, ülkeler hatta gezegenler arası mesafe kısalmıştır. Daha kısa sürede daha fazla yere ulaşmak, daha hızlı ve daha az yorucu olmayı beraberinde getirmiş, ulaşım kaynaklarının da gelişmesine sebebiyet vermiştir. Havayolu ulaşımının en önemli mekânları ise havalimanı terminal binalarıdır. En kolay, en hızlı ve en kısa yoldan ulaşım için kullanılan havalimanları yolcular için en önemli mekânlar olmuştur (Karaağaç, 2006). Teknolojinin hızlı gelişimi ile uçaklar, havalimanları, terminaller çok hızlı bir süreç içerisinde değişim yaşamıştır. Günümüzde ulaşım mekânları içerisinde öne çıkan havalimanları, geniş çapta fonksiyonel zenginliğe ulaşmıştır (Temiztepe, 2001). Küçükcraslan Emiroğlu (2010, s.34) havalimanı iç mekân ve kullanıcı etkileşimini şu şekilde tanımlamıştır:

“Havaalanı ve kullanıcıları arasındaki sözleşmeli ilişki vardır. Mekâna gelmeden başlayan ve mekânı terk ederken de devam eden bir senaryoyu içermektedir. Buna bağlı olarak havaalanındaki geçici ikametgâhın ‘sözleşmeye bağlı olma’ özelliği, diğer yer-olmayanlardan ayrıcalıklı olarak, burada bulunmanın belirli işlemlerin yerine

getirilmesine bağılı olmasından kaynaklanmaktadır. Mekânın kullanıcıları tarafından her seferinde yerine getirilmesi beklenen belirli eylemlerin birleşiminden oluşan havaalanı programı belirgin özellikler taşımaktadır (Küçükarslan Emiroğlu, 2010, s.34).’’

Havalimanlarının karmaşık sistemi içerisinde mimarın başa çıkması gereken belki de en önemli konulardan biri yolcu ile havalimanı ihtiyaçları arasında denge kurmaktır (Yalçın, 2017, s.71). Belirsiz sürenin getirdiğı havalimanı iç mekânın da kullanıcının mekân ile olan deneyimi, farklı ihtiyaçlara sebebiyet vermiş, kullanıcının mekâna anlam yüklemesini sağlamıştır. Bu da havalimanlarının günümüzde estetik çözümlerden çok fonksiyonel çözümlere yönelmesini sağlamıştır (Çiğın, 2009, s.44).

“Havalimanları, oturmak, beklemek, daha çok da bekletilmek için kurulu küçük dünyalardır. Alışverişin vakit öldürmek için tek anlam kazandığı mekânlar olarak ta adlandırmak mümkündür. Bir anda dünyanın her köşesinden, her türlü insanın ortak bir amaç için bulundukları geçiş hattıdır. Bu gibi mekânlarda insan edilgen durumdadır. Yani yapan olmaktan çıkmış, içerisinde bulunduğu yere dahil olan konuma gelmiştir. İnsan “yer-olmayan” içerisinde diğeri gibi herhangi biridir. Burada bulunduğu zaman diliminde herkesle birlikte hareket etmekte, zamanı diğeriyle birlikte yaşamaktadır. Bu da yaşadığı zamanın “şuan” olmasını doğurmuştur (Çiğın, 2009, s.44)’’

Uluslararası Havalimanlarında yersizlik ve ait olmama durumu önemli durumlardan biridir. Çünkü bu mekânlarda günlük yaşam rutinlerinin dinamikleri bozmaktadır. Dolayısıyla bu mekânda bunların nasıl işlediğini anlam ve algısal boyutuyla bakmak ve bu bölümden referanslar almak tezin devamlılığını getirecektir.

3.BÖLÜM

ULUSLARARASI HAVALİMANLARI BEKLEME ALANLARINDA KULLANICI VE İÇ MEKÂN ETKİLEŞİMİ

Günümüzün başarılı ekonomik kazanımlarından biri haline gelen Metropol şehirlerde yer alan havalimanları, şehir kullanıcısının farklı beklentilerinin karşılandığı, birçok fonksiyonu içinde barındıran modern zamanın en önemli yapılarından olmuştur. Dış ülkelerden gelen ziyaretçilerin ve hatta ülke insanların indikleri andaki ilk izlenimleri; havalimanının büyüklüğü, tasarımı ve sorunsuz işleyiş değerleri üzerinden olmaktadır (Şaşmaz, 2007, s.5).

Havalimanları parçalanarak aktarılmadan bütüncül bir sistemi oluşturmaktadır. İnsanların büyük oranda zamanlarını harcadıkları bekleme mekânlarının birçok büyük uluslararası havalimanı yolcu terminalinde, her kapının tanımladığı bölgenin önünde o çıkış kapısına ait bekleme koltuklarından oluşan bir örüntüsü vardır. Büyük bir uluslararası havalimanında birden fazla sayıda terminal ve bu terminallerde çok sayıda kapı noktası mevcuttur. Bu bağlamda, giden-yolcu bekleme salonu ile kapı bekleme alanını birbirinden ayırtırmak gereklidir. Bunun dışında, daha küçük terminallerde birçok kapının bir arada bulunduğu giden-yolcu bekleme salonu aynı alandır. Kapı noktasının yer-olmayan özelliği, binanın bir yan kabuğundan direkt uçağa geçiş sağladığı için ‘ilişkisizlik’ içermesidir (Çelik, 2017, s.66).

Havalimanı terminal bina tasarımı, diğer yapı tasarımlarına göre farklı planlanması gereken yapılardır. Ülke ya da şehire dair ilk izlenimlerim verildiği bu yapılarda, çok fonksiyonlu mekân kurgusu ile ortaya çıkan görsel imaj bütünlüğünün sağlanması ayrı bir önem teşkil etmektedir. Yolcu hareketinin, terminal binasının temel anlamı olduğu unutulmayarak, yere ve havalimanı sistemine uygun terminal konsept seçimleri yapılmalı, Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği ve benzer kuruluşların kabulleri ve tavsiyeleri de göz önünde bulundurularak mimari bir ürün ortaya konmalıdır (Durgun, 2014, s.24).

Çağın getirisi olan hızlı yaşam biçimi ve kullanıcıların farklı gereksinimleri havalimanları iç mekânlarında bu ihtiyaçların karşılanabilmesini mümkün kılmıştır. Bu ihtiyaçların özellikle bekleme sürelerinin artabildiği transit aktarım görevi de gören

uluslararası havalimanlarındaki bekleme alanlarında gözlemlenmiştir. Mekânsal ihtiyaçların değişen zaman ve kullanıcı deneyimi ile ihtiyacına yönelik olarak hem organizasyon, hem fonksiyon hem de mekânsal aidiyet açısından önem kazandırmıştır.

Tez kapsamında ele alınan havalimanı terminal binaları günümüzde sıkça tercih edilen ve gelişim gösteren mekânlar haline gelmiştir. Yersizlik ve zamansızlık bağlamının en çok görüldüğü mekânlar olan havalimanları farklı ihtiyaçlara yönelik mekânsal anlamda gelişerek kullanıcı memnuniyetini artırmıştır. Uluslararası havalimanları bekleme alanlarında kullanıcı ve iç mekân etkileşimi; mekânsal ilişkiler, kullanıcıların algısal, davranışsal ve duygusal etkileri ile yönlenip, şekillenmektedir. Bu mekân analizleri mekânsal organizasyon ve form ilişkisi, fonksiyona yönelik mekânsal kullanım, mekân aidiyeti ve anlam ilişkisi olmak üzere üç başlık altında tablo ve örnekler verilip, açıklanacaktır.

Havalimanları mekânları form, fonksiyon ve anlamsal olarak kullanıcı ile etkileşimi farklı ve çağın kullanıcı beklentileri ile teknolojik gelişimler paralelinde değişen önemli yapılarıdır.

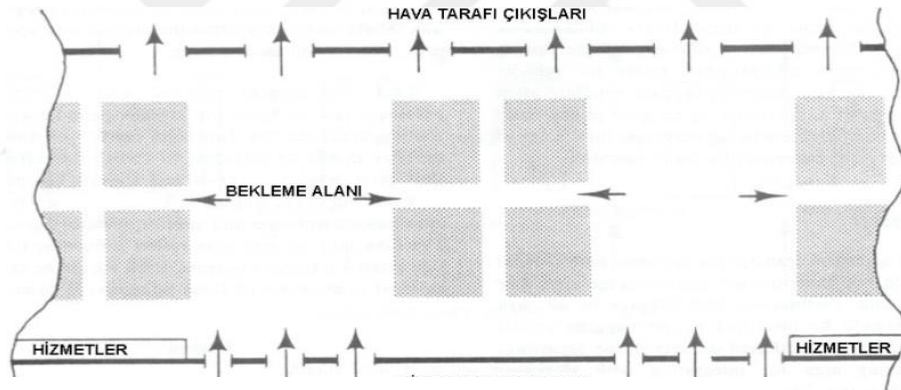
Uluslararası Havalimanları yersizlik kavramının yer alan mekânları içerisinde geçmektedir. Dolayısıyla bu kavramı örnek bekleme alanları üzerinden öne çıkan fonksiyon ve biçimleniş değerlerindeki ağırlıklar yoğun olarak “nerelere” dağılmıştır ve “farkları nelerdir” sorularına cevap aramaktır.

3.1. Havalimanı Bekleme Alanları ve Kullanıcı İlişkisi

Havalimanlarında geçirilen zamanda kullanıcının mekân ile doğrudan ilişkisi vardır. Geliş, bekleme, gidiş ve ayrılma noktaları olmak üzere farklı mekânsal ilişkiler söz konusudur. Baker ve Cameron bu ilişkiyi;

“ Zamanın büyük bir bölümünün geçirildiği bekleme alanlarında tariflenen aydınlatma, renk, yönelme levhaları ile mekân tarifleri, bekleme sürecinin verimliliğini olumlu ve olumsuz yönde etkileyen faktörler haline gelmişlerdir” (Baker ve Cameron 1996).”

Kullanıcının geçirdiği zamanın ön plana çıktığı havalimanları bekleme alanlarında bekleyenleri olumlu yönde etkileyen faktörler, kullanıcı memnuniyetini ve mekândaki verimlerini arttırmaktadır. Allan (1979); “mekânsal olarak insanlar en fazla duygu yoğunluğunu burada yaşarken, kendilerini sorgulayıp en çok düşünmeye fırsat buldukları alanda, hedefledikleri yere biran önce ulaşmak isterler” der. Olumlu iletişimin sağlanması paralelinde insanlar bekleme sürelerini doldurmak amaçlı televizyon gibi seyir yerlerin karşısına oturmayı tercih ederken, aynı zamanda gazete, kitap vb. ile zaman geçirmeyi hedefleyip, yanındaki insanlarla sosyalleşmeye de yönelirler (Zakay, 1992). Günümüz insanı bekleme alanlarında kişisel cep telefonu ve bilgisayarları ile hem vakit geçirebilmekte hem de işlerini mekândan bağımsız yürütebilmektedir. Bu noktada 1990 yıllarından 2020 yıllarına kadar geçen otuz yıllık süre içerisinde gelişen teknolojinin yanı sıra, bekleme mekânlarını kullanan kullanıcı algısı, mekânsal davranışı ve beklentileri de değişmiştir.



Şekil 3. 1 Bekleme Alanı

Kaynak: Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO), Havaalanı Planlama Klavuzu, 1987. URL 1.

Mekânsal iletişimi olumsuz yönde etkileyen faktörler içerisinde uçak rötarlarının artması ile geçirilen sürenin uzaması sonucu, bekleme alanlarında yolcuların ihtiyaçlarına karşılık bulacak, konforun en üst seviyede sağlanmasına yönelik mekânsal yaklaşımlar geliştirilecektir. Günümüz Uluslararası Havalimanları bekleme mekânlarında, oteller, VIP salonları, uyku kabinleri gibi alanlar bulunmaktadır. Kullanıcılar gerekli ödemeyi yaptıktan sonra ihtiyaçları doğrultusunda seçecekleri saat dilimi kadar sürede bu tip alanların kullanım

imkânları artık mümkündür. Bu alanlar kişisel konforun artmasına sebebiyet verip, aynı zamanda mekânın işlevselliğini arttırıcı nitelik taşımaktadır.

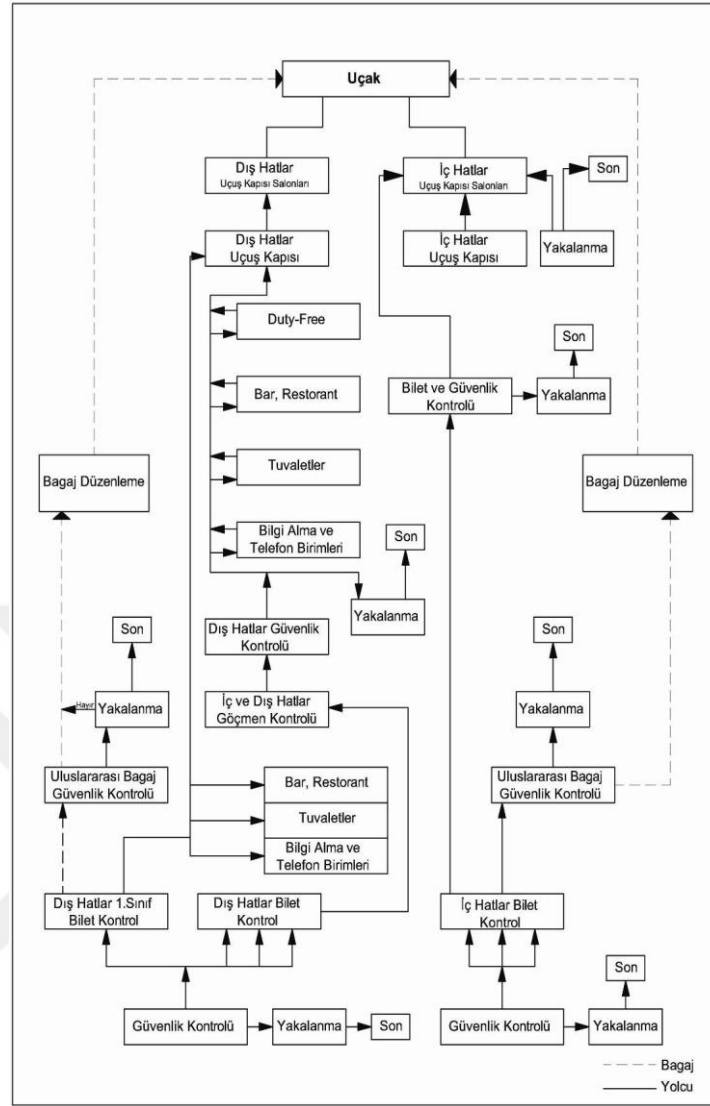
Bekleme alanlarının yerleşimi, organizasyonu ve büyüklüğü gerçekleştirilen fonksiyonlara ve kullanıcı yüküne bağlıdır. Daha büyük ve yolcu kapasitesi yüksek uçakların süreçte hızlı bir şekilde hizmete girmesi, havayolu ile uçuşların ekonomik olarak uygunluğu gibi farklı etmenlerin karşılığı olarak bekleme alanlarının fonksiyona ve kullanım ilişkilerine yönelik planlamaları gelişmiş ve değişim göstermiştir. Yoğun kullanıcı yüküne sahip mekân gereksinimleri ile işlev değerleri farklılaşmış ve bu paralelde mekânsal davranış biçimleri ve beklentileri de değişmiştir (Akdağ, 2019, s.11).

Günümüzde Uluslararası Havalimanları binaları fazla sayıda uçak iniş ve kalkışlarının yapıldığı, uluslararası transit geçişlerinin yoğun kullanıldığı, karmaşık planlamalara ve mekânsal organizasyonlara sahip, yoğun kullanıcı yükünü içeren çok katmanlı mekânlardır. Özellikle dış hatlar yolcularının ve transit geçişlerin yaşandığı havaalanlarında bekleme alanları uzun süreli kullanıma maruz kalmakta ve bu alanlarda sunulan hizmetler ve işlevler ön plana çıkmaktadır.

Uluslararası yolculuk için havaalanı terminal binasına giriş yapan “giden yolcuların” terminal binası içindeki hareketlerinin sınıflandırılmasını Arusoğlu (2010, s.58), üç genel mekân üzerinden aktarmaktadır.

- Terminal girişi güvenlik kontrolü, bilet kontrol, pasaport kontrol mekânları
- Ara birim mekânları (yeme, içme, alışveriş)
- Uçuş kapısı kontrolü, bekleme salonu, uçağa binış mekânları

Uluslararası Havalimanları yolcu akış şeması ve mekânsal ilişkiler diyagramı Şekil 3.2’de yer almaktadır (Jim, Chang, 1998). Günümüz havalimanları yolcu ve mekân akışını tarifleyen şematik anlatım, yeni kullanıcı anlayışı ve mekânsal bağlamları ile bu akışa ilişkilenmekte ve mekânsal etkileşimini kurgulamaktadır.



Şekil 3. 2 Havaalanı Yolcu Akış Şeması

Kaynak: Jim, Chang, An airport passenger terminal simulator: A planning and design tool, Simulation Practice and Theory 6, 1998.

İletişim ve bilim çağında insan, daha çok öğrenmeye, gezmeye ve alışveriş yapmaya eğilimli hale gelmiştir. Tüketim toplumu olarak kent insanından yaşamın günlük rutinleri ile çalışma rutinlerinin dinamik beklentileri artmıştır. Hızlı bir yaşam biçimi, kentsel kullanım yerleşkelerinin uzaklıkları, insanlar için kısıtlı zamanlarda farklı ihtiyaçlarının giderilmesi ihtiyacı ve beklentisi, çağımız kent insanının genel problemleri olarak ortaya çıkmaktadır. Kofman ve Lebas (1996, s.17), Lefebvre'nin Sosyalist Araştırmalar Merkezi'nin düzenlediği bir tartışmada mekânı “zamanın dünyadaki kaydından başka bir şey değildir” sözleriyle tanımlayarak şu sözlerle devam ettiğini aktarmaktadırlar:

“Mekânlar, bir dizi zamanın dışsal dünyasının eşzamanlılıkta kayıtlarıdır, tasavvurlarıdır; kentin ritimleri, kent nüfusunun ritimleridir ve bir sosyolog olarak size şu fikri öneririm; kent, onu ancak tam anlamıyla zamanın konuşlanması olarak anladığımız vakit, mevcut kökleri üzerinde yeniden düşünülebilir ve inşa edilebilir. Ve insani bir tutumla bunu, yaşayanları için örgütlemek zorunda olduğumuz vakit, bu vakittir.”

Fodness ve Murray'in (2007) geliştirdiği kavramsal modelde, yolcuların hizmet kalitesi açısından havalimanından beklentileri araştırılmıştır. Bu beklentiler fonksiyonel, etkileşimsel ve oyalayıcı-eğlendirici unsurların yer aldığı alanların beklentileri olmak üzere üç boyuttan oluşur. Fonksiyonel beklenti; havalimanını kullanan yolcuların zaman kaybı yaratmadan yönlendiricilerle etkin bir şekilde hizmet veren boyutudur. Etkileşimsel beklenti; yolcuların soru ve yardımlarına anında cevap beklemektedirler. Son olan beklenti ise iş amaçlı kullananların beklentisi, terminalin görüntü boyutu ve alışveriş olanağı sağlayan mağazaların boyut beklentisidir (Fodness ve Murray, 2007 s.501).

Giden yolcuların bekleme alanları ile mekânsal etkileşimi, geçirdikleri süreye bağlı olarak değişiklik göstermektedir. Süre uzadıkça, ihtiyaçlar ve beklentiler de buna bağlı olarak değişmekte ve artış göstermektedir. Mekânsal deneyimin kullanıcılara sunduğu imkânların yanı sıra, kullanıcıların demografik özellikleri, ekonomik durumları, kültüre dayalı davranış ve algıları, fiziksel özellikleri bakımından beklentiler de farklılıklar yaşanmaktadır. Günümüz bekleme alanlarında mekân ile kullanıcı etkileşimi açısından işlev, organizasyonu, yer aidiyeti ve deneyim ilişkileri, günümüz mevcut yaklaşımları doğrultusunda ele alınarak ortaya konması; hem durum tespitinin yapılması hem de ileriye yönelik gelişim ve oluşumlara alt yapı sağlayıcı nitelik taşıması açısından önemli bulunmaktadır. Bu açıdan çalışmada; giden yolcuların havalimanları bekleme alanlarında kullanıcı ve mekân etkileşimi değerlendirmesi için dört (4) Uluslararası Havaalanlarının bekleme alanları örnek alan olarak seçilmiştir. Örnek alan incelemeleri için seçilen örnekler; en yoğun uçak iniş-kalkışı ve kullanıcı yüküne sahip olması ve transit geçişlerin yoğun kullanılması açısından inceleme için seçilmiştir. Bunlar; “Singapur Changi Havalimanı”, “Hamad Uluslararası Havalimanı”, “Kansai Uluslararası Havalimanı” ve “Münih Franz Josef Strauss Havalimanı”nın bekleme alanlarıdır. Seçilen havaalanları terminal binalarının bekleme alanlarına yönelik yaklaşımlar; “mekânsal organizasyon ve form ilişkisi”, “fonksiyona yönelik mekânsal davranış ilişkisi” ve “mekân aidiyeti ile anlam ilişkisi” açısından ele alınacak ve ortak okumaları yapılarak genel eğilimler belirlenecektir.

Değerlendirmeye alınan Uluslararası Havaalanlarının Yapı Künyeleri aşağıdaki gibidir;

Tablo 3. 1 Singapur Changi Havalimanı

Kaynak: Yapılan araştırmalar sonucunda tablo bölüm değerlendirmesi Eda Akça tarafından oluşturulmuştur.

SİNGAPUR CHANGI HAVALİMANI		
Yapıya Ait Veriler		Genel Fotoğraflar
Yapım yeri	Changi, Singapur	 
Açılış yılı	1981	
Mimarı	Moshe Safdie	
Alan (m ²)	135,700 m ²	
Yolcu sayısı	54,091,802	
		URL 2 Singapur Changi Havalimanı Genel Fotoğraflar

Tablo 3.1’de Singapur Changi Havalimanına ait verilerine ve genel fotoğraflarına yer verilmiştir. Mimar Moshe Safdie tarafından tasarlanan havalimanı 1981 yılında Singapur şehrinde 135,700 m² alanda yer almaktadır.

Tablo 3. 2 Hamad Uluslararası Havalimanı

Kaynak: Yapılan araştırmalar sonucunda tablo bölüm değerlendirmesi Eda Akça tarafından oluşturulmuştur.

HAMAD ULUSLARARASI HAVALİMANI		
Yapıya Ait Veriler		Genel Fotoğraflar
Yapım yeri	Doha Katar	 
Açılış yılı	2014	
Mimarı	HOK mimarlık	
Alan (m ²)	600,000 m ²	
Yolcu sayısı	32,168,817	
		URL 3 Hamad Uluslararası Havalimanı Genel Fotoğraflar

Tablo 3.2’de Hamad Uluslararası Havalimanına ait verilerine ve genel fotoğraflarına yer verilmiştir. HOK mimarlık tarafından tasarlanan havalimanı 2014 yılında Katar ülkesinde 600,000 m² alanda yer almaktadır.

Tablo 3. 3 Kansai Uluslararası Havalimanı

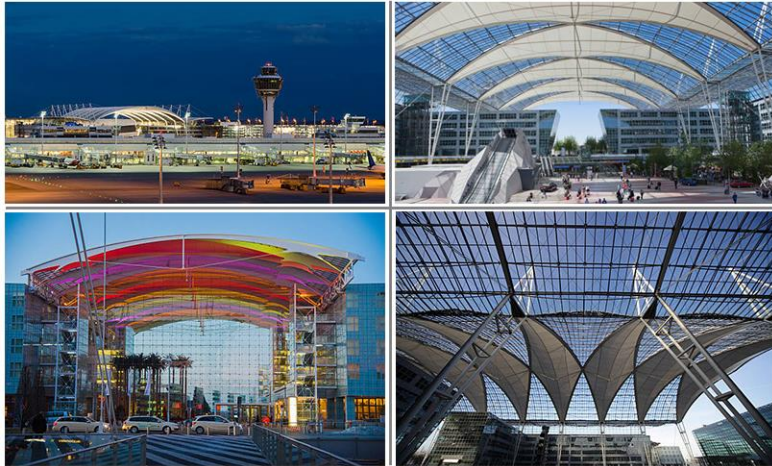
Kaynak: Yapılan araştırmalar sonucunda tablo bölüm değerlendirmesi Eda Akça tarafından oluşturulmuştur.

KANSAI ULUSLARARASI HAVALİMANI		
Yapıya Ait Veriler		Genel Fotoğraflar
Yapım yeri	Osaka Japonya	
Açılış yılı	1994	
Mimarı	Renzo Piano	
Alan (m²)	126,113 m²	
Yolcu sayısı	35,379,408	
URL 4 Kansai Uluslararası Havalimanı Genel Fotoğraflar		

Tablo 3.3’de Kansai Uluslararası Havalimanına ait verilerine ve genel fotoğraflarına yer verilmiştir. Mimar Renzo Piano tarafından tasarlanan havalimanı 1994 yılında Japonya’nın Osaka ilinde 126,113 m² alanda yer almaktadır.

Tablo 3. 4 Münih Franz Josef Strauss Uluslararası Havalimanı

Kaynak: Yapılan araştırmalar sonucunda tablo bölüm değerlendirmesi Eda Akça tarafından oluşturulmuştur.

MÜNİH FRANZ JOSEF STRAUSS ULUSLARARASI HAVALİMANI		
Yapıya Ait Veriler		Genel Fotoğraflar
Yapım yeri	Münih Almanya	
Açılış yılı	1992	
Mimarı	Flughafen München GmbH	
Alan (m ²)	156,000 m ²	
Yolcu sayısı	48,000,000	
URL 5 Münih Franz Josef Strauss Havalimanı Genel Fotoğraflar		

Tablo 3.4’de Münih Franz Josef Strauss Havalimanına ait verilerine ve genel fotoğraflarına yer verilmiştir. Şirket Flughafen München GmbH tarafından tasarlanan havalimanı 1992 yılında Almanya’nın Münih şehrinde 156,000 m² alanda yer almaktadır.

3.2. Mekânsal Organizasyon ve Form İlişkisi

“Mimari biçimler kütle ve mekânın kontak noktasıdır... Mimari biçimler, dokular, malzemeler, ışık ve gölgenin modülasyonu, renk, hepsi mekânı artiküle eden kaliteyi ve ruhu yakalamak için bir araya getirilir.”
Bacon

Mimari tasarım süreci, bir mekân organizasyon sürecidir. Mekânı tasarlama ve yaratma eyleminin temelini mimarlık disiplini oluşturur ve aslında bu bir organizasyon biçimidir. Tasarımcının düşünce dünyasındaki dağınık tekil düşüncelerin bir araya getirilmesinden başlayarak, mekânın diğer insanlarla paylaşılan bir fikir ürünü olarak somut ifadesinin yaratılması ve daha sonra deneyimlenecek şekilde inşa edilmesine kadar geçen her aşama bir organizasyonun sonucudur. Bu organizasyonun temel amacı, mekânı oluşturan bileşenlerin farklı boyutlarda mekânsal özellikleri sağlayacak ve mekân olma koşullarını yerine getirecek düzenlemeleri yapmaktır. Söz konusu düzenlemeler, her mekân için ayrı ayrı olabileceği gibi, bazı durumlarda farklı mekânların bir arada bulunmalarıyla ilgili olabilmektedir. İnsan davranışları, insanın fiziksel ve psikolojik ihtiyaçlarının bileşkesi olan mekân organizasyon sürecinin kaçınılmaz olarak en etkili belirleyicisi ve hatta başlangıç noktasıdır (Dinçer, 2005).

Ching (2011) mekân biçimleniş öğelerinin bir araya geliş organizasyonlarını ortaya koyarak, yapıları genellikle işlev, yakınlık ya da dolaşım yolları bağlantısı ve tanımları ile birbiri ile ilişkili çok sayıda mekândan oluştuğunu belirtmektedir.

Tablo 3. 5 Mekân Organizasyon ve Form İlişkisi

Kaynak: Ching, 2011. Mimarlık – Biçim, Mekân ve Düzen kitabı kaynağındaki bilgiler doğrultusunda Eda Akça tarafından oluşturulmuştur.

MEKÂN ORGANİZASYON VE FORM İLİŞKİSİ	
Mekân içinde mekân yaklaşımı Bir mekân, daha geniş bir mekânın hacmi içinde yer alabilir.	
İç içe geçmiş mekânlar Bir mekânın alanı, diğer mekânın hacmiyle kesişebilir.	
Bitişik mekânlar İki mekân bitişebilir ya da ortak bir sınırı paylaşabilir.	
Ortak bir mekân ile birbirine bağlanmış mekânlar İki mekân, bir ara mekân sayesinde birbiriyle ilişkiye geçebilir.	

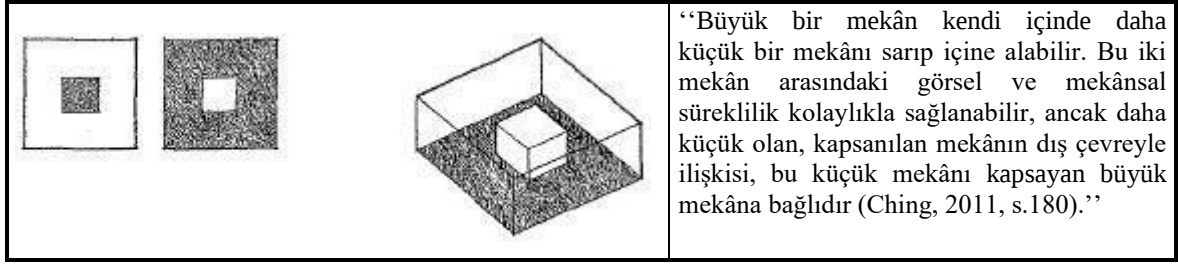
Ching (2011), “Biçim, Mekân ve Düzen” adlı kitabında; mekânsal ilişkilerin biçimleniş ve bir araya geliş kurgusuna göre ilişkilendirildiğine dikkat çeker. Buna göre kurguda mekânsal ilişkileri; “mekân içinde mekân”, “iç içe geçmiş mekânlar”, “bitişik mekânlar”, “ortak bir mekân ile birbirine bağlanmış mekânlar” çerçevesinde ele almak mümkündür.

3.2.1 Mekân içinde mekân yaklaşımı

Temel tasarım yaklaşımlarında mekân biçimlenişi ve mekânların bir araya geliş biçimleri önemlidir. Mekânlar arası tasarımlar, geleneksel, kültürel, işlevsel gibi bağların bir araya gelip oluşması ile gerçekleşmektedir. Mekân içinde mekân oluşumu bu bir araya gelişlerden biridir ve biçim özellikleri ile değerlendirdiğimizde mekân birleşimlerini bu şekilde oluşturabiliriz (Karaağaç, 2006, s.16).

Tablo 3. 6 Mekân İçinde Mekân Grafiği

Kaynak: Ching, Mimarlık – Biçim, Mekân ve Düzen, 2011.

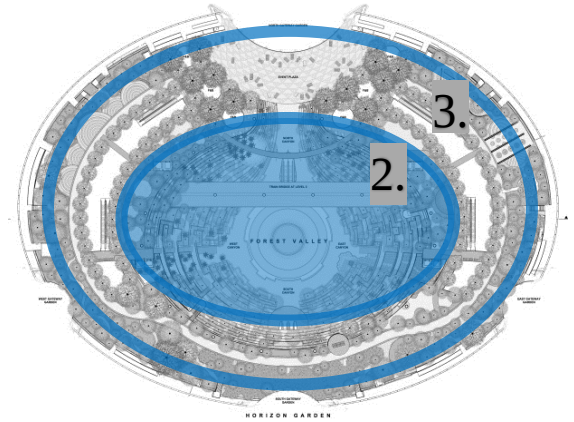
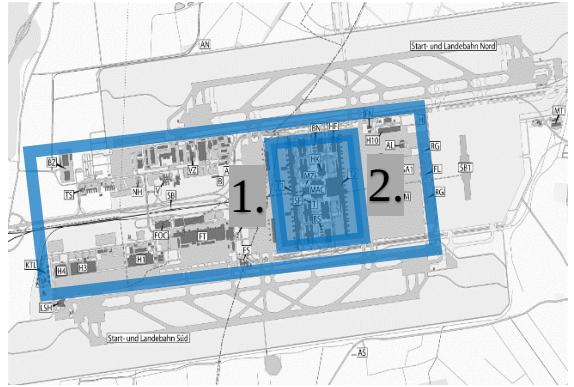


Ching’e (2011) göre bu tür mekânsal ilişkide, daha büyük kapsayıcı mekân, kapsadığı mekân için üç boyutlu bir alan işlevi görür. Bu kavramın algılanabilmesi için bu iki mekân arasında boyut bakımından kesin bir ayrım yapmak gereklidir. Kapsadığı mekânın boyutları artırılacak olursa, daha büyük mekân olan mekân kapsayıcı biçim olarak etkisini kaybetmeye başlar.

“Singapur Changi Havalimanı” ve “Münih Franz Josef Strauss Havalimanları” bekleme alanlarında mekân içinde mekân yaklaşımı ilişkisini görmek mümkündür.” Singapur Changi Havalimanı” 3. Terminal binası içerisinde “Kelebek Bahçesi”, 6 metre yüksekliğinde şelalenin ve 1000’den fazla kelebeğin bulunduğu bir bahçedir. 2. Terminal binası, 3. Terminal binasının açık havada içinde bulunan, 40’tan fazla kaktüs çeşidine ev sahipliği yapan “Cactus Garden” ve “Sunflower Garden”, bunların dışında “Orkide Bahçesi”, “Bambu Bahçesi” gibi bahçeleri de içerisinde yer almaktadır (Kaya, 2015). “Münih Franz Josef Strauss Havalimanında” 1. ve 2. Terminal bina yapılarından oluşan ortak mekân içerisinde alışveriş merkezi, araç kiralama gibi birçok ilişkili mekân bulunmaktadır.

Tablo 3. 7 Mekân İçinde Mekân Yaklaşımına Örnek Havalimanları

Kaynak: Yapılan araştırmalar sonucunda tablo Eda Akça tarafından oluşturulmuştur.

MEKÂN İÇİNDE MEKÂN YAKLAŞIMI		
Havalimanları	Yapıların Görseli	Mekân Organizasyonu
Singapur Changi Havalimanı Terminal 2 kapsanan mekân olup, daha fazla dikkat çekmek için, kendisini kapsayan Terminal 3 mekânı ile aynı biçimi paylaşmış ve aynı şekilde yönlendirilmiştir. Terminal 2 ve 3 binalarında bitkiler kullanılarak aynı organizasyon stili sağlanmıştır.	 URL 6	
Münih Franz Josef Strauss Havalimanı Terminal 1 ve 2 kapsayan mekân olup, hem tavan hem de mekân organizasyon sistemi ile mekân içinde mekân ilişkisi oluşturmuştur. Bu mekân kendi imgesini bağımsız bir nesne olarak güçlendirmiştir. Terminal 1 ve 2'den bağımsız işlevler sunulan bir mekân haline dönüşmüştür.	 URL 7	

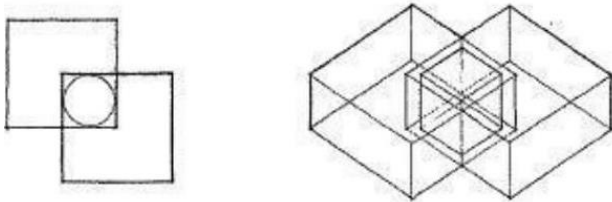
3.2.2 İç içe geçmiş mekânlar

Biçim kurgusunda ortak işlevsel bir mekânın birleştirdiği yapısal tasarım biçimidir. Tasarım yöntemi olarak biçimin işlevsel anlamının dışı vurulduğu bir yaklaşım olarak algılanır. Dünya üzerinde artan nüfus ve göçlerin kentlerde iç içe yaşam örüntüsünü bugünde devam ettirmekteyiz. Yaşadığımız çağda iç içe geçmiş bir yaşam kurgusu olduğu sıkça gözlemlenmektedir. Bu biçim kurgusunda insanın yaşamı; çalıştığı farklı ofis mekânlarının, yaşadığı konut gruplarının iç içe geçtiği bir yaşam biçimi haline gelmiştir (Karaağaç, 2006, s.18,19).

İç içe geçmiş mekânlarda biçim kurgusu ortak olan işlevsel bir mekânın birleştirdiği yapısal tasarım şeklidir. Bu tip mekânsal ilişkilerde tasarım yöntemi olarak biçimin işlevsel anlamının dışı vurulduğu bir yaklaşım olarak algılanır. Ching (2011, s.182) bu konuda:

Tablo 3. 8 İç İçe Geçmiş Mekân Grafiği

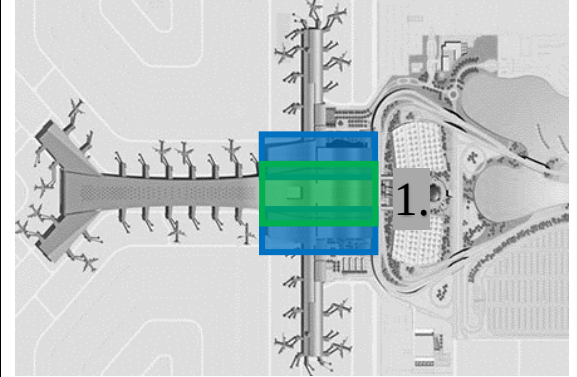
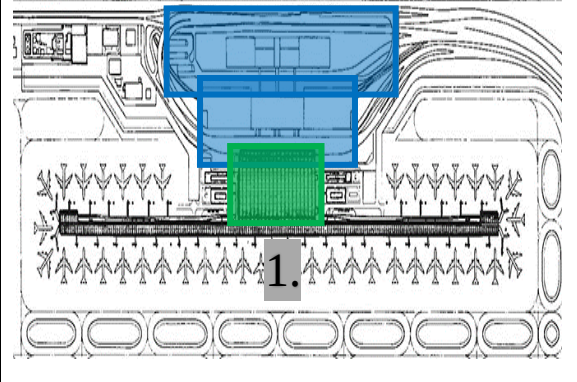
Kaynak: Ching, Mimarlık – Biçim, Mekân ve Düzen, 2011.

	“İç içe geçmiş mekânsal bir ilişki, ortak mekânları bir bölge oluşturacak şekilde üst üste binmiş iki mekân içerir. İki mekân kendi hacimlerini bu tarzda iç içe geçirdiğinde her biri ayrı bir mekân olarak kimliğini ve tanımını korur. Fakat bu iç içe geçmiş iki mekânın sonuçtaki biçimlenmesi birtakım yorumlara açık olabilir (Ching, 2011, s.182).”
---	---

“Hamad Uluslararası Havalimanı” ve “Kansai Uluslararası Havalimanı” örneklerinin iç içe geçmiş mekân organizasyon sistemine sahip oldukları görülmektedir. “Hamad Uluslararası Havalimanı” birbirine bağlı iç içe geçmiş üç binadan oluşmaktadır. Yurt içi ve yurt dışı geliş ve gidişlere hizmet veren tek terminal birkaç bölgeye ayrılmıştır. “Kansai Uluslararası Havalimanı”nda terminal 1’den (ana bina) diğer iki yapıya (otopark, otel vs.) geçişler sağlanmıştır. Bu iç içe geçmiş yapıda kullanılan renkler ile üç tane aynı renk köprü kullanılmış, yapıda kullanılan renklerin aynışması iç içe geçmesine sebebiyet vermiştir.

Tablo 3. 9 İç İçe Geçmiş Mekânlara Örnek Havalimanları

Kaynak: Yapılan araştırmalar sonucunda tablo Eda Akça tarafından oluşturulmuştur.

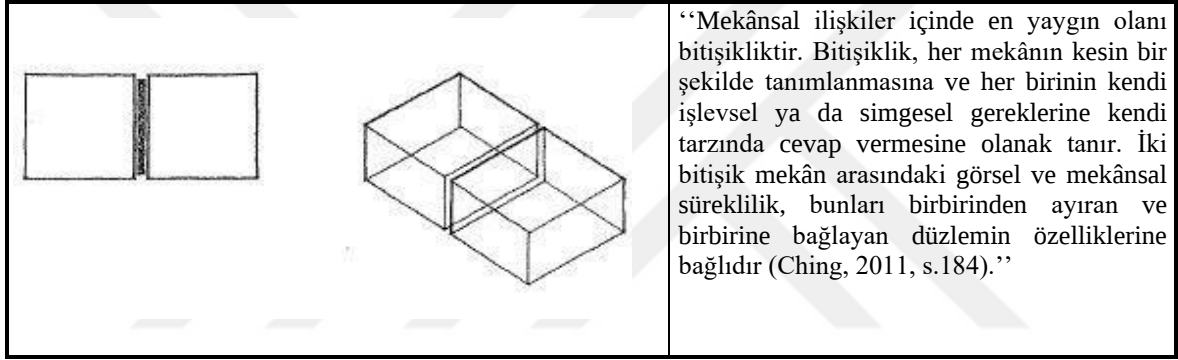
İÇ İÇE GEÇMİŞ MEKÂNLAR		
Havalimanları	Yapıların Görseli	Mekân Organizasyonu
Hamad Uluslararası Havalimanı Terminal 1’de (merkez) çelik sistemler ile iç içe geçerek 3 bölgeye ayrılan binanın orta noktası her iki taraftan da eşit olarak paylaşılmıştır. İç içe geçen iki kısım, orta mekân ile kaynaşıp, onun hacminin ayrılmaz bir parçası haline gelmiştir.	 URL 8	
Kansai Uluslararası Havalimanı Terminal 1’de (merkez) kullanılan renkler bütünlüğü diğer mekânlara da kopmadan yansıtılmıştır. Terminal 1’de iki mekânı birbirine bağlama işlevi görülmüş, kendi içinde bütüncül bir mekân olarak gelişmiştir.	 URL 9	

3.2.3 Bitişik mekânlar

Bitişik mekân, içinde her mekânın kesin bir şekilde tanımlanmasına ve her birinin kendi işlevsel ya da simgesel gereklerine kendi tarzında cevap vermesine olanak tanımaktadır. İki bitişik mekân arasındaki görsel ve mekânsal süreklilik, bunları birbirinden ayıran ve birbirine bağlayan düzlemin özelliklerine bağlıdır. Ching’e (2011) göre mekânsal organizasyonlar içinde en yaygın olanıdır.

Tablo 3. 10 Bitişik Mekân Grafiği

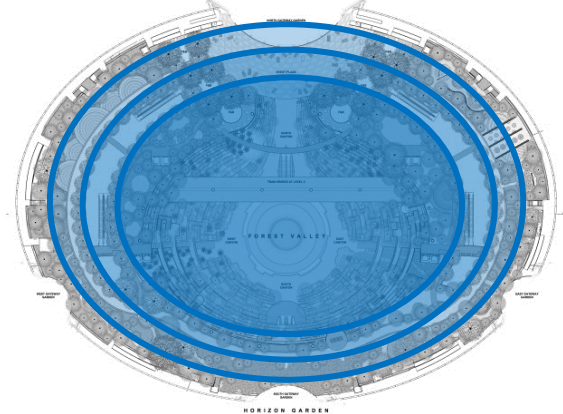
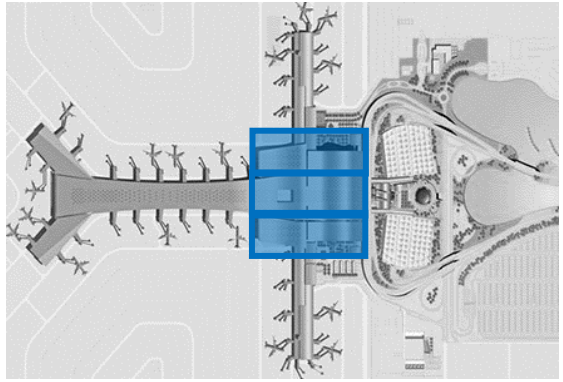
Kaynak: Ching, Mimarlık – Biçim, Mekân ve Düzen, 2011.



“Singapur Changi Havalimanı” ve “Hamad Uluslararası Havalimanı”nda bitişik mekân organizasyon sistemine sahip oldukları görülmektedir. S’ingapur Changi Havalimanında” çok fazla yeşil alan oluşumu bulunmaktadır. Bu yeşil alanlar (kaktüs bahçesi, mest bahçesi, kelebek bahçesi, nilüfer bahçesi, orkide bahçesi, günebakan bahçesi, kristal bahçesi) plan sisteminde görüldüğü gibi birçok farklı mekânı birbirine bağlamış ve mekân sürekliliğine imkân vermiştir. “Hamad Uluslararası Havalimanı” tasarımı okyanus dalgaları ve kum tanelerinden yola çıkılarak yapılmıştır. Binanın genel biçimlenişinde ve iç mekân çatı örtüsünde dalga kıvrımının etkisini görmek mümkündür (Ek Bektaş, 2018, s.41). Bu dalga kıvrımlı etkisi ile iç mekân işlevlerinin devamlılığını sağlamıştır.

Tablo 3. 11 Bitişik Mekânlara Örnek Havalimanları

Kaynak: Yapılan araştırmalar sonucunda tablo Eda Akça tarafından oluşturulmuştur.

BİTİŞİK MEKÂNLAR		
Havalimanları	Yapıların Görseli	Mekân Organizasyonu
Singapur Changi Havalimanı Terminal yapısında kullanılan bitkiler bitişik mekânlarda arasında görsel ulaşımı aynılaştırmıştır. Tek bir mekânsal hacim içinde serbestçe duran oval bir sistem olarak görülür.	 URL 10	
Hamad Uluslararası Havalimanı Terminal yapısında üç mekân arasında yüksek derecede görsel ve mekânsal süreklilik sağlayan bir sıra tavan sisteminden meydana gelmiştir. Bu da tek bir hacim olarak anlaşılmasına sebebiyet vermiştir.	 URL 11	

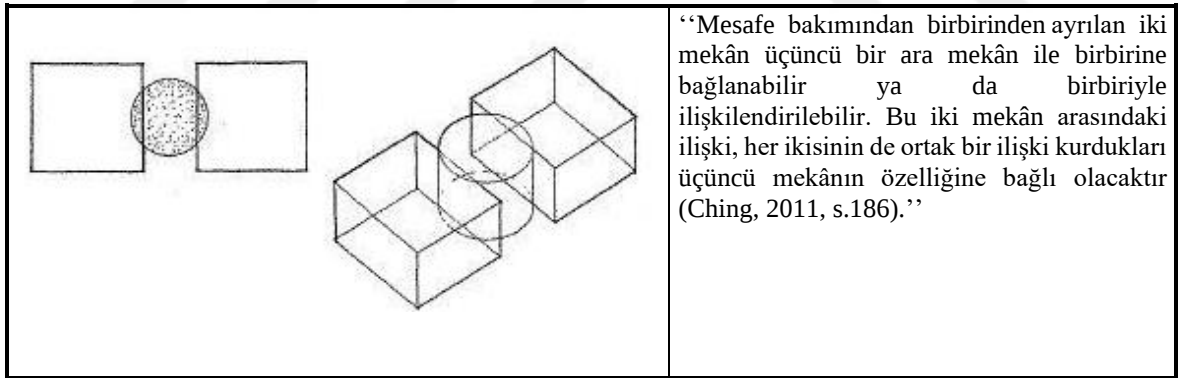
3.2.4 Ortak bir mekân ile birbirine bağlanmış mekânlar

Ortak bir mekân aracılığı ile bağlanan mekânların meydana getirdiği mekânsal ilişkide ise, birbirinden belli mesafede ile ayrılan iki mekân, birbiriyle bir üçüncü mekânla, yani ara bölgeyle bağlanabilir veya ilişkilendirilebilir değerdedir. Bu iki mekân oluşumu arasındaki ilişki, ortak paylaştıkları üçüncü mekânın doğasına bağlı olacaktır (Perinçek, 2003).

Ortak bir mekân ile birbirine bağlanmış mekânlar, mesafe bakımından ayrılan, farklı işlevsel öğelerin ortak bir mekânda birleşmesi ile meydana gelen ya da birbiriyle ilişkilendirilebilen tasarım biçimini tanımlamaktadır. Bir araya gelen bu mekânlar arasındaki ilişki, ara mekânı oluşturur. Bu ara mekân bağlayıcı görevini ifade etmek amacıyla biçim ve yönelim bakımından diğer iki mekândan farklılaşabilmektedir. Bu mekan biçimlenişi aynı zamanda çeşitli işlevleri bir arada ve ayrı tutabilen kompleks tasarımlarda tercih edilen bir yaklaşım türüdür Ching (2011, s.186).

Tablo 3. 12 Ortak Bir Mekân İle Birbirine Bağlanmış Mekân Grafiği

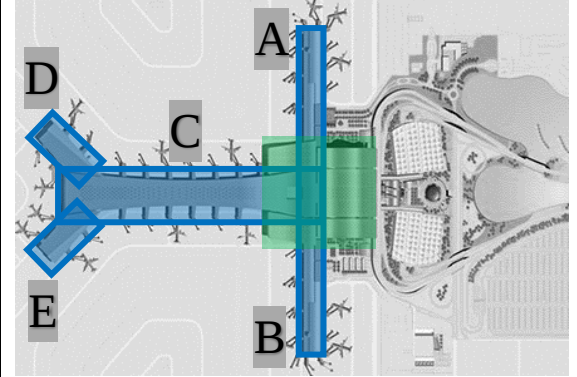
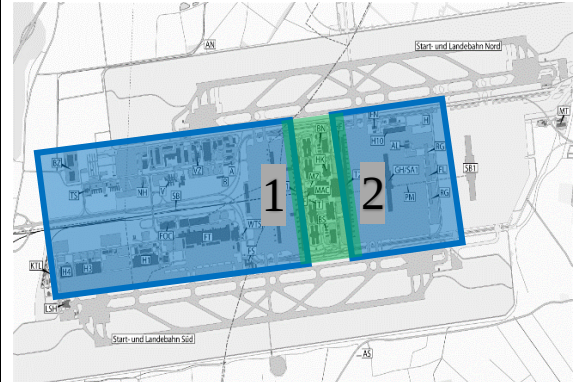
Kaynak: Ching, Mimarlık – Biçim, Mekân ve Düzen, 2011.



“Hamad Uluslararası Havalimanı” ve “Münih Franz Josef Strauss Havalimanları” ortak bir mekân ile birbirine bağlanmış organizasyon sistemine sahip havalimanlarıdır. “Hamad Uluslararası Havalimanı”nda ana terminal binası terminal A, B, C, D ve E’yi birbirine bağlayan bir ortak yapı oluşmuştur. “Münih Franz Josef Strauss Havalimanı”nda terminal 1 ve terminal 2’yi bağlayan ortak, çok işlevli (ofis binası, otel, bekleme alanı, araç kiralama bürosu, tren istasyonu) bir mekân ortaya çıkmıştır. Bu ortak mekân aynı tavan sistemi içerisinde bulunup, bütünlüğü sağlamıştır.

Tablo 3. 13 Ortak Bir Mekân ile Birbirine Bağlanmış Mekânlara Örnek Havalimanları

Kaynak: Yapılan araştırmalar sonucunda tablo Eda Akça tarafından oluşturulmuştur.

ORTAK BİR MEKÂN İLE BİRBİRİNE BAĞLANMIŞ MEKANLAR		
Havalimanları	Yapıların Görseli	Mekân Organizasyonu
Hamad Uluslararası Havalimanı Terminal merkez bina yapısında birbirinden uzak 5 mekânı (A, B, C, D, E) bağlamıştır. Baskın bina yapısında olan merkez bina birçok mekânı birleştirmek amacıyla çok sayıda mekânı kendi etrafında örgütlemiştir.	 URL 12	
Münih Franz Josef Strauss Havalimanı Ara mekân, bağlayıcı işlevini ifade etmek için biçim ve yönelim bakımından diğer iki mekândan farklılaşmıştır. Ara mekânın biçimi, karşılıklı olarak bağlanan iki mekânın biçimi ve yönelimi tarafından belirlenmiştir.	 URL 13	

3.3. Fonksiyona Yönelik Mekânsal Kullanım

İnsan ile çevre arasında kurulan ilişki mekânsaldır. Birey, davranış ya da davranış dizilerini ihtiyaçlarını karşılamak için gerçekleştirir. Böylece ihtiyaçlar ve karşılığı olan davranışlar mekânsallaşır. Markus (1993), mekân ve davranış ilişkisini “her ne yapılsa yapılsın mutlaka bir yerde yapılır” şeklinde söylemiştir. Bu ifade hem mekânın inşa nedenini ortaya koymuş hem de davranışın geçemediği bir mekânın olmayacağını vurgulamıştır. Ancak mekânın varlığı diğer mekânlarla kurduğu ilişkilere dayanır. Herhangi bir başka mekânla ilişkisi olmayan bir mekân kullanılamaz ve var olamaz (Erman, 2017, s.166).

Planlanmış oluşumlar olan “inşa edilmiş mekânlar” (built space) ile sosyal fonksiyonların arasındaki ilişkinin anlaşılabilmesi için, mekânın davranış ilişkisine bakmak gerekir. İnşa edilmiş yerlerde bulunan ayırıcı sınırlar ve birleştirici bağlantılar bir tür sosyal görev üstlenerek, bu yerlerdeki davranışları, aktiviteleri, insanların beraber ya da ayrı durmalarını sağlar. Bu sebeple, bir yerde sosyal davranış yaklaşımı olabilesi için, o yerin insanların günlük yaşayışlarını kapsaması, sosyal ilişkilerini şekillendirmesi ve içinde toplumun ve kültürün izlerini taşıması gerekir (Peponis ve Wineman, 2002).

Roth’a (2002) göre tasarımcı; davranışsal mekânı ya da içinde devindiğimiz ve kullandığımız mekânı da kesin bir şekilde biçimlendirmektedir. Buna göre; mimari mekân güçlü bir davranış şekillendiricidir. İlişkilerin organize edildiği ve davranışsal alanların tanımlandığı mimari tasarımda; mekânlar ve mekânsal ilişkiler, soyut bir biçimde geometrik olarak ifade edilmektedir. İşlevsel bir alan, mekânı tanımlayan her bir çizginin kesişmesi, kopması, birleşmesiyle tanımlanır. Mimari tasarım; mekâna ait boyutsal, biçimsel özelliklerini, bu mekânların ve onların ilişkili olduğu diğer mekânlara nasıl ulaşılacağı ve nasıl kullanılacağı gibi bilgilere açıklık getirmektedir. Ancak bunun ötesinde, mekânın sosyal ve kültürel bir olgu olmasının bir sonucu olarak ortaya çıkan, daha karmaşık yapıda ve kolayca anlaşılamayacak şekilde sosyo-kültürel ve sosyo-psikolojik düzeyde beliren mekânsal ilişkileri mevcuttur. Mekân ve o mekânın sunduğu yaşantıyı, değişen koşullarda mekânda kimlerin bulunacağı ya da kimlerin hariç tutulacağı gibi bilgilerin yanı sıra, mekânın kullanıcılarında çeşitli anlamlar oluşturabilecek ve farklı psikolojik etkiler yaratabilecek bilgileri de içerir. Bu bakımdan mekân semantik bir olgudur ve anlam iletir (Erman, 2017, s.166).

İnsan davranışı işlevle çok ilişkilidir. İç mekândaki işlev kararları aslında insan davranışını direk etkilemektedir. Mekân ve kullanıcısı arasında dinamik bir ilişki söz konusudur. Kullanıcı gereksinimlerine göre şekillenen mekân, insan davranışları üzerinde belirleyici bir etkiye sahiptir. Mekânın davranışı şekillendirmesi ile mekânsal davranış da mekânın yeniden formasyonuna etki etmektedir. Bu ilişki sürekli bir dinamik döngüsü içerisinde var olur. Bu açıdan; Uluslararası Havaalanları bekleme alanlarında farklı davranış biçimlerinin gelişiyor olması kaçınılmazdır. İnsanlar sadece bekleme amaçlı değil, ihtiyaç duyabilecekleri farklı işlevleri de mekân içerisinde deneyimlemek ve gerçekleştirmek istemektedir. Küçükarslan Emiroğlu (2010) bu konudaki görüşü aşağıdaki biçimdedir;

“Genellikle şehrin dışında lokasyonlarda kurulmuş olan havaalanlarında bireyler, dışarı çıkmalarına gerek kalmadan kendilerine sunulan birçok aktiviteyi (yeme-içme, alışveriş, eğlence eğlendirilen aktiviteleri) birlikte yerine getirebilmektedir... Bu durumu havaalanı yolcu terminali özelinde aslında yer-olmayanların şehrin diğer mekânlarından kopmaya çalışmadığı yönünde yorumlamak mümkündür. Nitekim havaalanları, alışveriş merkezleri, büyük süpermarketler, büyük oteller ulaşım ağlarının stratejik noktalarına yapılandırılmaktadır... (Küçükarslan Emiroğlu, s.53,54).”

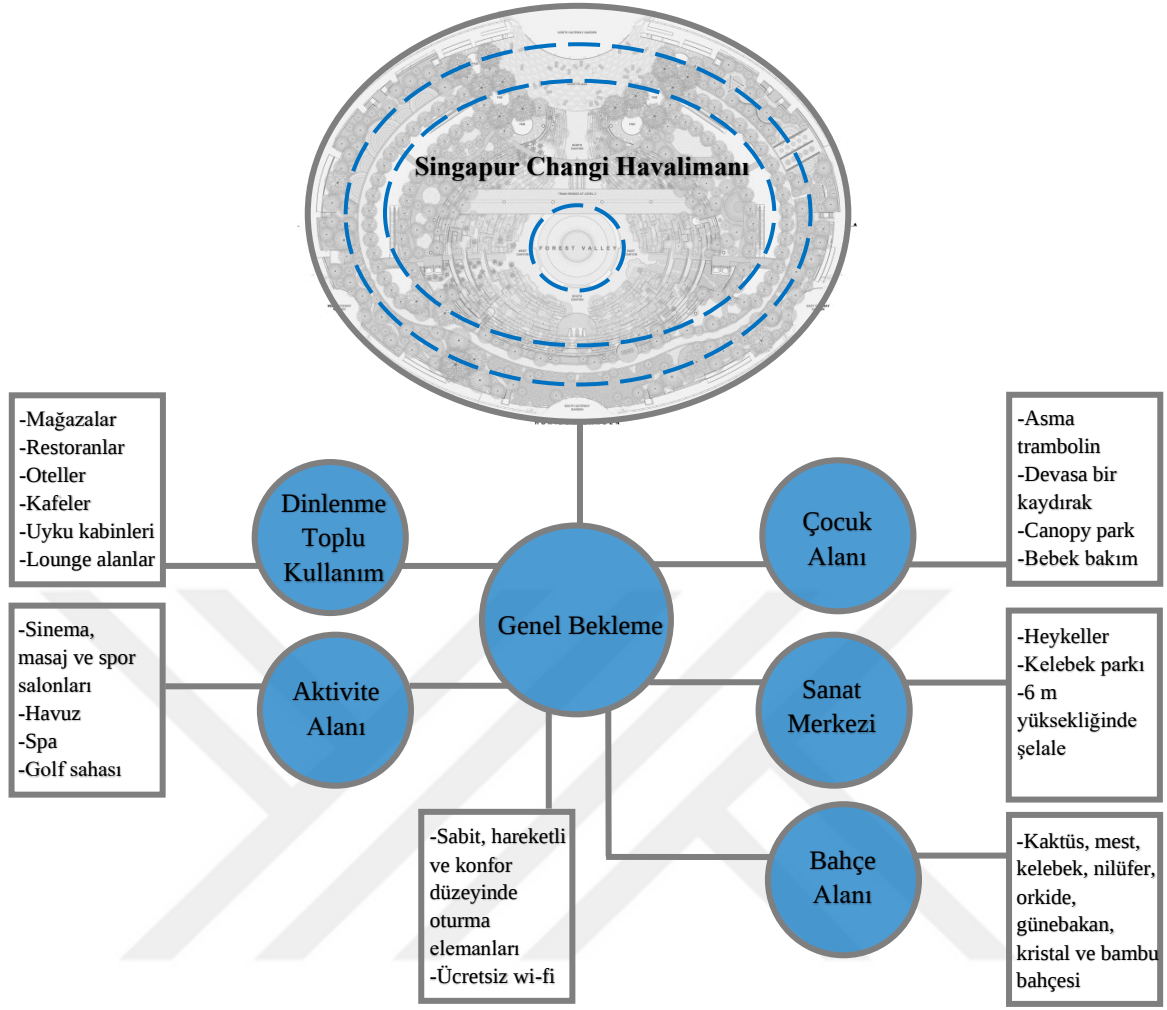
Tüketim ve hız kavramlarının yönlendirici gücüne bağlı olarak, modern yaşam içinde ulaşım mekânları olan havalimanlarında farklı ihtiyaçlara yönelik oluşum gösteren mekânsal karşılıkların değerlendirilmesi açısından, Uluslararası Havalimanlarında var olan fonksiyonların ilişkilerine bakmak gerekmektedir. İlişkilerin kurgusu, çalışmaya yön verici değerleri içerecektir.

Örnek Uluslararası Havalimanları bekleme alanlarına yönelik fonksiyon ilişkileri incelemeleri aşağıdaki biçimdedir;

Tablo 3. 14 Singapur Changi Havalimanı Fonksiyon Tablosu

Kaynak: Kişisel arşiv, tablo Eda Akça tarafından oluşturulmuştur, 2022.

SİNGAPUR CHANGI HAVALİMANI	
Fonksiyonlar	İç Mekân Görselleri
Genel Bekleme Alanı: Sabit ve hareketli oturma elemanları, konfor düzeyine sahip oturma elemanları, ücretsiz wi-fi, ücretsiz şarj etme	
Dinlenme-Toplu Kullanım Alanı: Mağazalar, restoranlar, oteller, kafeler, uyku kabinleri, lounge alanlar (VIP)	URL 14 Genel Bekleme Alanı
Aktivite Alanı: Sinema salonları, masaj salonları, spor salonu, havuz, spa, golf sahası	
Çocuk Alanı: Asma trambolün, devasa bir kaydırak, çocuk oyun parkları (Canopy park), bebek bakım odaları	URL 15 Genel Bekleme Alanı
Sanat Merkezi Alanı: Heykeller, kelebek parkı, 6 m yüksekliğinde şelale	
	URL 19 Sanat Merkezi Alanı
	
URL 17 Çocuk Alanı	URL 20 Bahçe Alanı
	
URL 18 Bahçe Alanı	URL 21 Çocuk Alanı



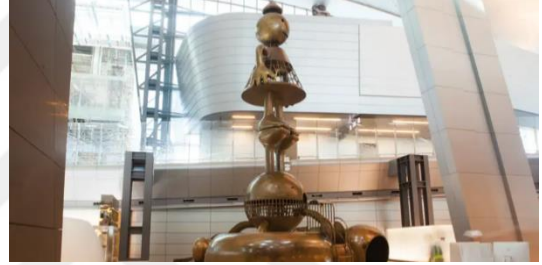
Şekil 3.3 Singapur Changi Havalimanı Fonksiyon Şeması Diagramı

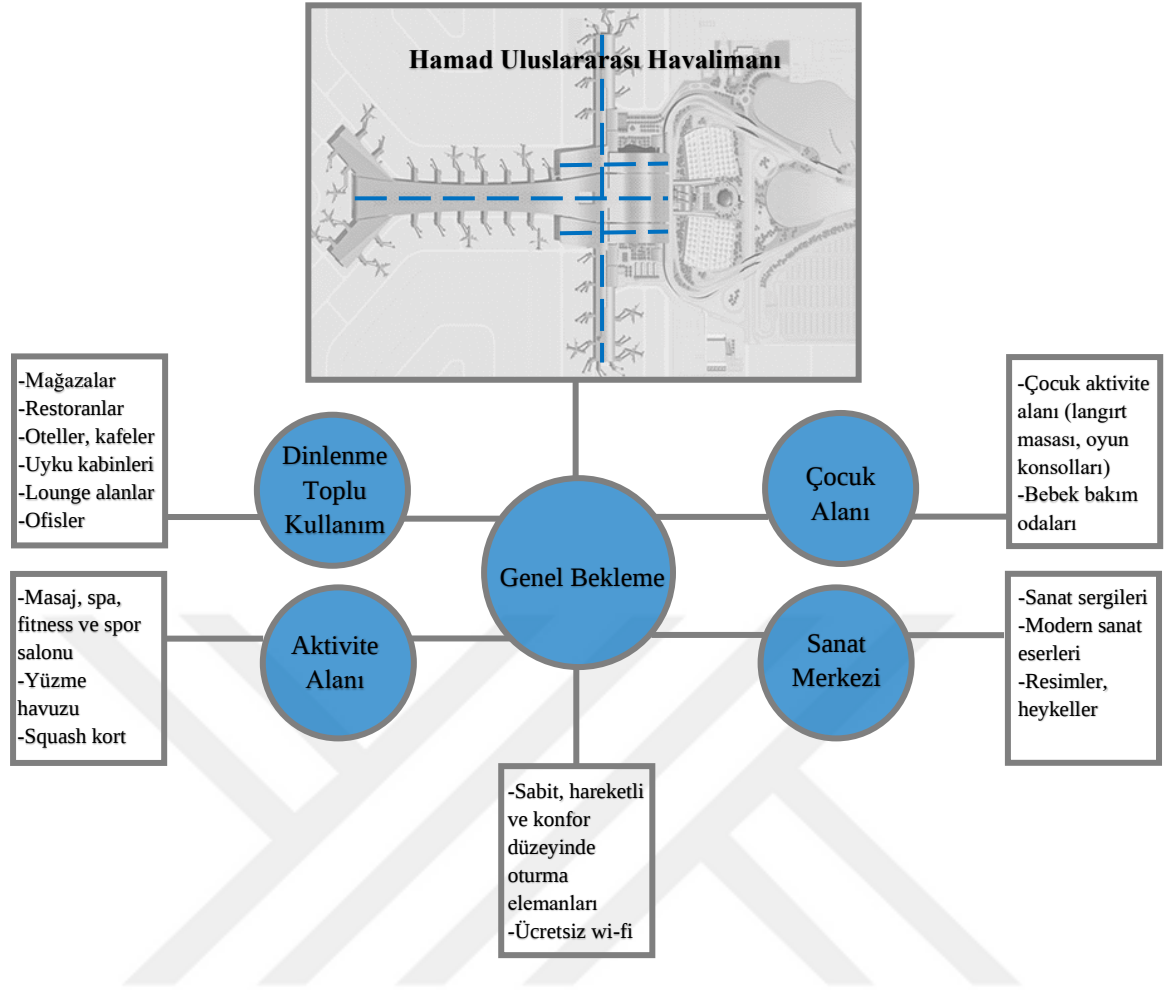
Kaynak: Kişisel arşiv, tablo Eda Akça tarafından oluşturulmuştur, 2022.

Tablo 3.14 ve Şekil 3.3’ de Singapur Changi Havalimanı araştırılmış ve fonksiyonları çıkarılmıştır. Singapur Changi Havalimanı 135,700 m² alandan oluşmaktadır ve Singapur’un en büyük havalimanıdır, aynı zamanda Güneydoğu Asya’nın en büyük havalimanları arasındadır. Bu havalimanı tablo 3.14’deki havalimanı iç mekân görsellerinde görüldüğü gibi genel bekleme alanı, dinlenme-toplu kullanım alanı, aktivite alanı, çocuk alanı, sanat merkezi alanı ve bahçe alanından oluşmaktadır. Genel bekleme alanları havalimanının her yerine yayılmış bir biçimdedir ve sabit-hareketli otumlardan oluşur. Bu havalimanında doğaya ve canlılara yer verilmiştir. Bir sürü çiçek bahçesi (kaktüs, mest, kelebek, nilüfer, orkide, günebakan, kristal, bambu), kelebek parkı ve 6 m yüksekliğinde şelale bulunmaktadır. Rötör yapmış uçşları bulunan yolcuların dinlenmesi için birçok lounge alanlar ve masaj salonlarına yer vermiştir.

Tablo 3. 15 Hamad Uluslararası Havalimanı Fonksiyon Tablosu

Kaynak: Kişisel arşiv, tablo Eda Akça tarafından oluşturulmuştur, 2022.

HAMAD ULUSLARARASI HAVALİMANI	
Fonksiyonlar	İç Mekân Görselleri
Genel Bekleme Alanı: Sabit ve hareketli oturma elemanları, konfor düzeyine sahip oturma elemanları, ücretsiz wi-fi, ücretsiz şarj etme	
Dinlenme-Toplu Kullanım Alanı: Mağazalar, restoranlar, oteller, kafeler, uyku kabinleri, lounge alanlar (VIP), dinlenme odaları, exchange ofisi	URL 22 Sanat Merkezi Alanı
Aktivite Alanı: Masaj salonu, spa, fitness, spor salonu, yüzme havuzu, squash kort (golf sahasına dönüşebilir)	
Çocuk Alanı: Çocuk aktivite alanları (langırt masası, oyun konsolları), bebek bakım odaları	URL 23 Sanat Merkezi Alanı
Sanat Merkezi Alanı: Sanat sergileri, modern sanat eserleri, resimler, heykeller, elektronik ve interaktif tesisler	
Bahçe (İç/Dış) Alanı: —	URL 27 Sanat Merkezi Alanı
	
URL 24 Aktivite Alanı	URL 28 Genel Bekleme Alanı
	
URL 25 Dinlenme-Toplu Kullanım Alanı	URL 29 Genel Bekleme Alanı
	
URL 26 Aktivite Alanı	



Şekil 3. 4 Hamad Uluslararası Havalimanı Fonksiyon Şeması Diagramı

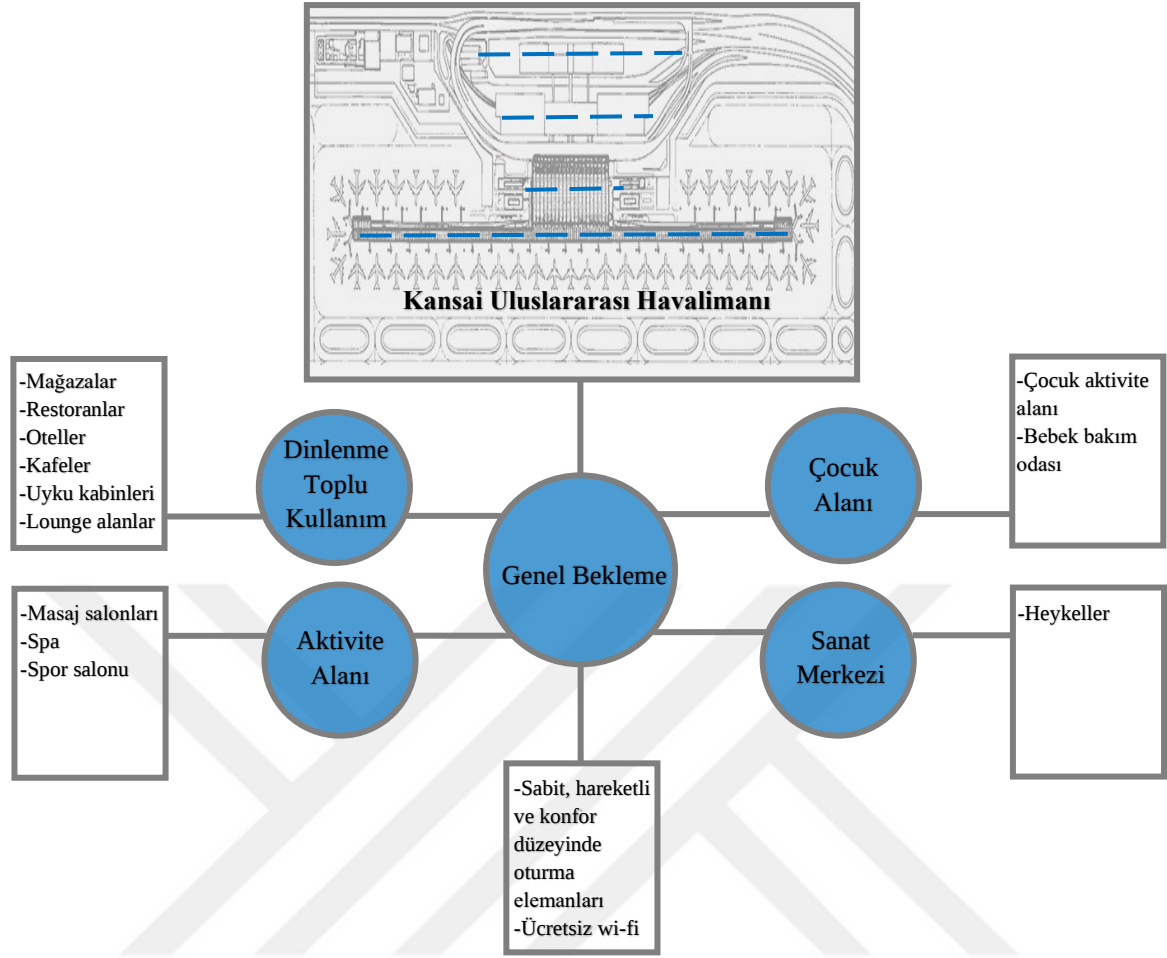
Kaynak: Kişisel arşiv, tablo Eda Akça tarafından oluşturulmuştur, 2022.

Tablo 3.15 ve Şekil 3.4’ te Hamad Uluslararası Havalimanı araştırılmış ve fonksiyonları çıkarılmıştır. Hamad Uluslararası Havalimanı 600,000 m² alandan oluşmaktadır ve 2014’te kapanan Doha Uluslararası Havalimanı’nın yerine inşa edilmiştir. Bu havalimanı tablo 3.15’deki havalimanı iç mekân görsellerinde görüldüğü gibi genel bekleme alanı, dinlenme-toplu kullanım alanı, aktivite alanı, çocuk alanı ve sanat merkezi alanından oluşmaktadır. Genel bekleme alanları havalimanının her yerine yayılmış bir biçimdedir ve sabit-hareketli oturulardan oluşur. Bu havalimanında aktivite alanında çalışmaya müsait exchange ofisleri bulunmaktadır. Yolcuların beklerken kullanabilecekleri birçok aktivite alanları vardır. Masaj salonu, spa, fitness, spor salonu, yüzme havuz, squash kort (golf sahasına dönüşebilir) gibi. İç mekân görsellerinde görüldüğü gibi büyük açıklık alanlarda değişik malzeme ve renklerden oluşan heykellere yer verilmiştir.

Tablo 3. 16 Kansai Uluslararası Havalimanı Fonksiyon Tablosu

Kaynak: Kişisel arşiv, tablo Eda Akça tarafından oluşturulmuştur, 2022.

KANSAI ULUSLARARASI HAVALİMANI	
Fonksiyonlar	İç Mekân Görselleri
Genel Bekleme Alanı: Sabit ve hareketli oturma elemanları, konfor düzeyine sahip oturma elemanları, ücretsiz wi-fi, ücretsiz şarj etme	
Dinlenme-Toplu Kullanım Alanı: Mağazalar, restoranlar, oteller, kafeler, uyku kabinleri, lounge alanlar (VIP)	
Aktivite Alanı: Masaj salonları, spa, spor salonu	
Çocuk Alanı: Çocuk aktivite alanları, bebek bakım odaları	
Sanat Merkezi Alanı: Heykeller	
Bahçe (İç/Dış) Alanı: —	
	
	



Şekil 3. 5 Kansai Uluslararası Havalimanı Fonksiyon Şeması Diagramı

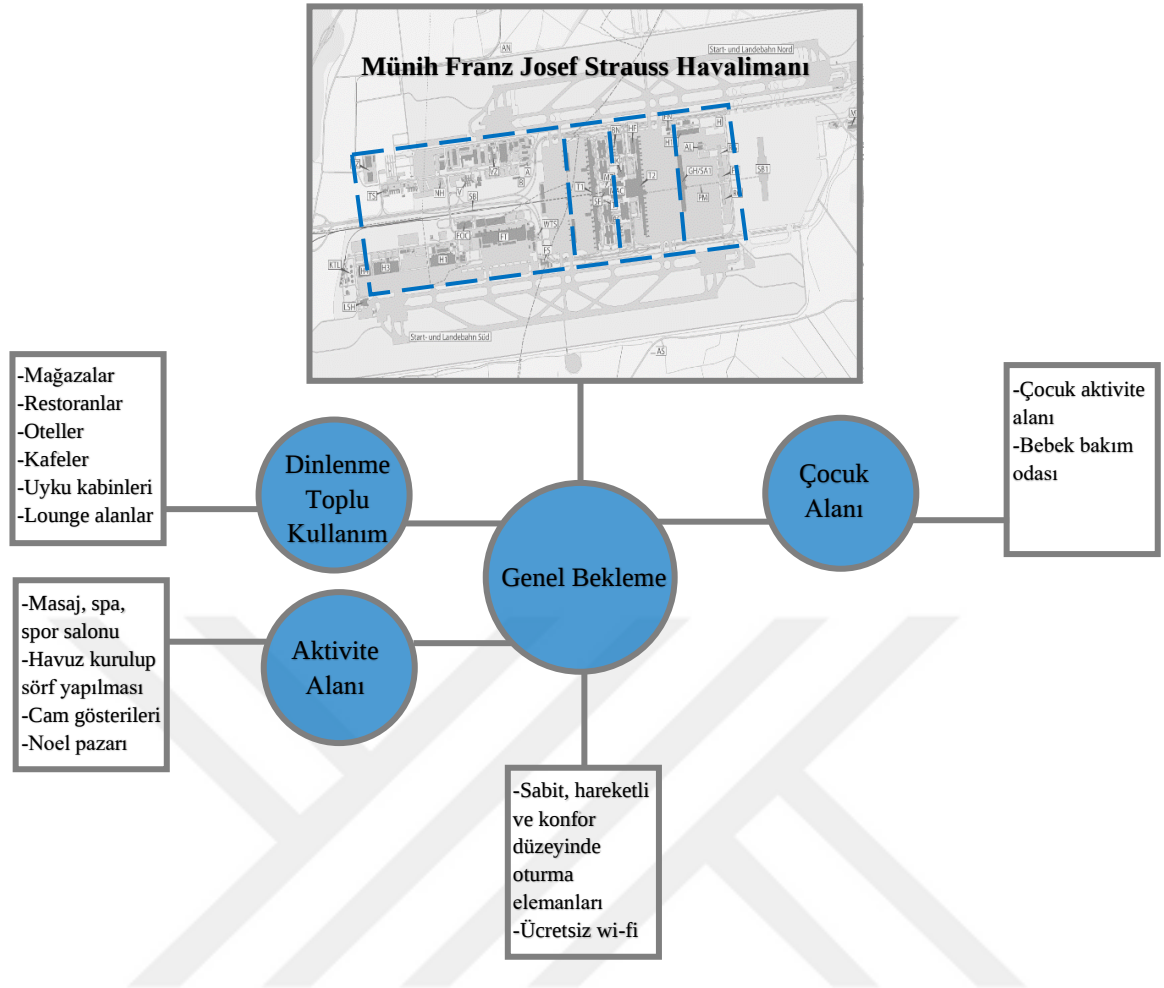
Kaynak: Kişisel arşiv, tablo Eda Akça tarafından oluşturulmuştur, 2022.

Tablo 3.16 ve Şekil 3.5’ de Kansai Uluslararası Havalimanı araştırılmış ve fonksiyonları çıkarılmıştır. Kansai Uluslararası Havalimanı 126,113 m² alandan oluşmaktadır ve Osaka Körfezi açıklarında, 4 km uzunluğa ve 2,5 km genişliğe sahip yapay bir ada üzerine kurulu havalimanıdır. Bu havalimanı tablo 3.16’daki havalimanı iç mekân görsellerinde görüldüğü gibi genel bekleme alanı, dinlenme-toplu kullanım alanı, aktivite alanı, çocuk alanı ve sanat merkezi alanından oluşmaktadır. Genel bekleme alanları havalimanının her yerine yayılmış bir biçimdedir ve sabit-hareketli oturma alanlarından oluşur. Bekleme alanları oturumları anlaşılabilir kılmak için farklı renklere sahiptir. Bu havalimanında çocuk alanına önem verilmiş, birçok aktiviteye sahiptir. İç mekân görsellerinde görüldüğü gibi büyük açıklık alanlarda değişik malzeme ve renklerden oluşan heykellere yer verilmiştir.

Tablo 3. 17 Münih Franz Josef Strauss Havalimanı Fonksiyon Tablosu

Kaynak: Kişisel arşiv, tablo Eda Akça tarafından oluşturulmuştur, 2022.

MÜNİH FRANZ JOSEF STRAUSS HAVALİMANI	
Fonksiyonlar	İç Mekân Görselleri
Genel Bekleme Alanı: Sabit ve hareketli oturma elemanları, konfor düzeyine sahip oturma elemanları, ücretsiz wi-fi, ücretsiz şarj etme Dinlenme-Toplu Kullanım Alanı: Mağazalar, restoranlar, oteller, kafeler, uyku kabinleri, lounge alanlar (VIP) Aktivite Alanı: Masaj salonları, spa, spor salonu, havuz kurulup sörf yapılması, cambaz gösterileri, noel pazarı Çocuk Alanı: Çocuk aktivite alanları, bebek bakım odaları Sanat Merkezi Alanı: — Bahçe (İç/Dış) Alanı: —	 URL 38 Genel Bekleme Alanı
	 URL 39 Aktivite Alanı
 URL 40 Dinlenme-Toplu Kullanım Alanı	 URL 43 Aktivite Alanı
 URL 41 Aktivite Alanı	 URL 44 Genel Bekleme Alanı
 URL 42 Aktivite Alanı	 URL 45 Genel Bekleme Alanı

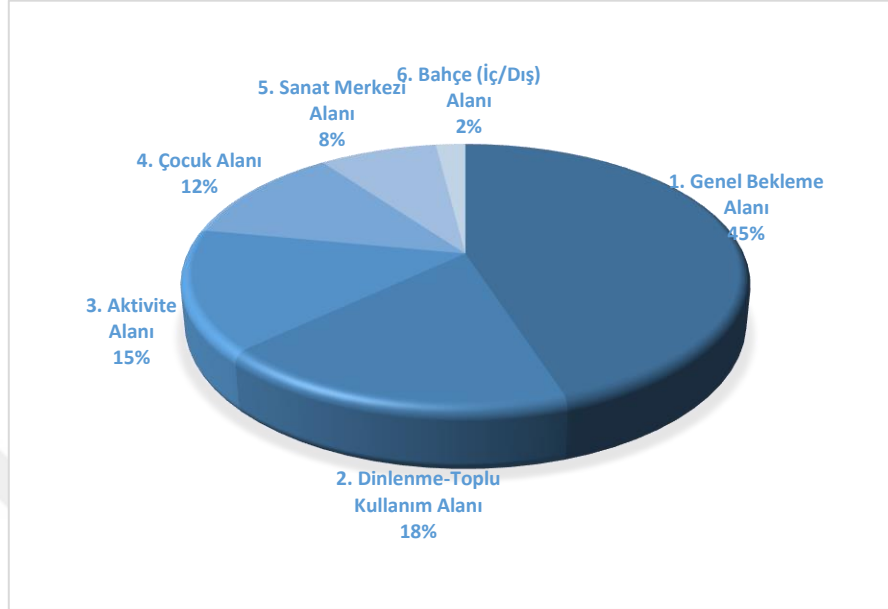


Şekil 3. 6 Münih Franz Josef Strauss Havalimanı Fonksiyon Şeması Diagramı

Kaynak: Kişisel arşiv, tablo Eda Akça tarafından oluşturulmuştur, 2022.

Tablo 3.17 ve Şekil 3.6’ da Münih Franz Josef Strauss Havalimanı araştırılmış ve fonksiyonları çıkarılmıştır. Münih Franz Josef Strauss Havalimanı 156,000 m² alandan oluşmaktadır ve 48 milyon yolcu ile Avrupa'nın en işlek bağlantı merkezlerinden biri olarak sayılır. Bu havalimanı tablo 3.17’deki havalimanı iç mekân görsellerinde görüldüğü gibi genel bekleme alanı, dinlenme-toplu kullanım alanı, aktivite alanı ve çocuk alanından oluşmaktadır. Genel bekleme alanları havalimanının her yerine yayılmış bir biçimdedir ve sabit-hareketli oturumlardan oluşur. Havalimanı terminal 1 ve terminal 2’nin kesiştiği meydana birçok aktivite alanları gerçekleştirilmektedir. Bu aktiviteler özel günlerde ve mevsimlere göre değişkenlik göstermektedir. Örneğin; noel gününde noel pazarları bu meydana kurulur veya yaz mevsiminde havuz kurulup sörf yapılması, cambaz gösterileri gibi aktivitelere yer vermektedir.

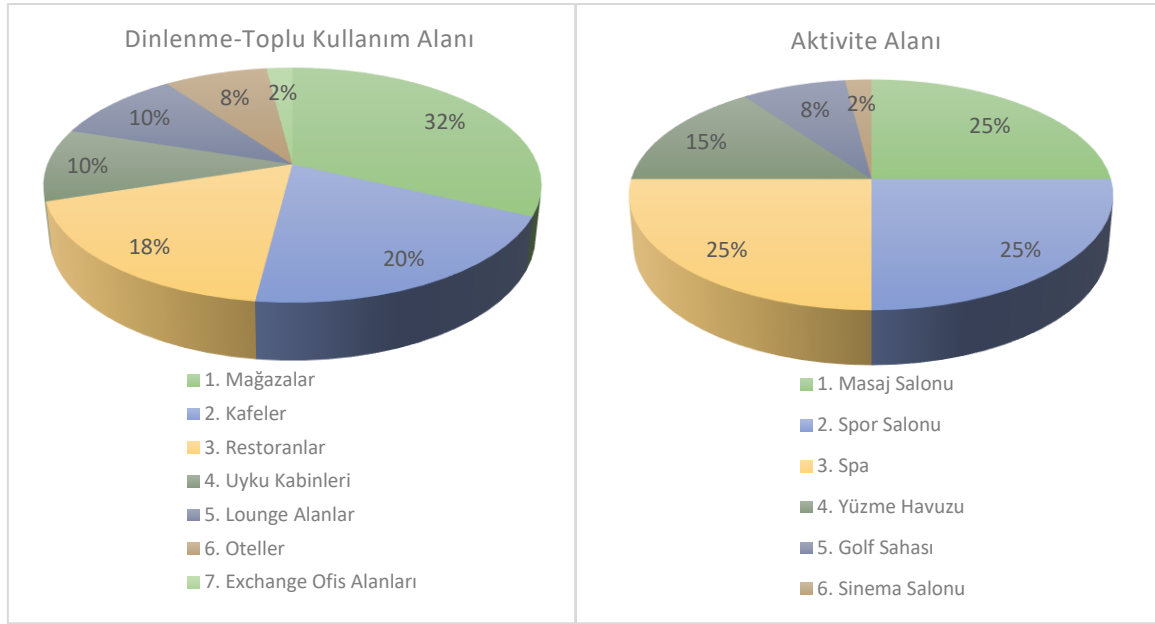
Seçilen Uluslararası Havalimanları bekleme alanlarının fonksiyon değerleri ve ilişkileri açısından yapılan değerlendirmeler ilişki şemalarının ortak değerlere yönelik grafik anlatımı aşağıdaki biçimdedir;



şekil 3. 7 Seçilen Havalimanları Fonksiyon Oran şeması

Kaynak: Kişisel arşiv, şekil Eda Akça tarafından oluşturulmuştur, 2022.

şekil 3.7’de “Singapur Changi Havalimanı”, “Hamad Uluslararası Havalimanı”, “Kansai Uluslararası Havalimanı” ve “Münih Franz Josef Strauss Havalimanı” nın iç mekan fonksiyon değerleri araştırılmış, görsel ve literatür ile sunulmuştur. Seçilen uluslararası havalimanlarında en çok rastlanan fonksiyon değerleri sırası ile genel bekleme alanı, dinlenme-toplu kullanım alanı, aktivite alanı, ocuk alanı, sanat merkezi alanı ve bahçe alanı olmuştur. Bu fonksiyon alanları şekil 3.7’de çoktan aza doğru grafik sisteminde gösterilmiştir. Yapılan havalimanı iç mekânında en çok bulunan ve kullanılan alanın genel bekleme alanı olduğu tespit edilmiştir. Bu genel bekleme alanında ücretsiz wi-fi ve priz kullanım yerlerinin oturma alanlarına yakın olması genel bekleme alanının kullanımını arttırmıştır. Aynı zamanda genel bekleme alanında kullanılan oturma alanlarının çeşitliliği (puf koltuk, yataklı koltuk..) kullanıcıların rahatlığını sağlamıştır. Diğer fonksiyon alanları kullanıcıların bekleme sürelerine göre değişkenlik göstermiştir ve grafik şemasında çoktan aza doğru gösterilmiştir.



Şekil 3. 8 Dinlenme-Toplu Kullanım Alanları ve Aktivite Alanları Oran Şeması

Kaynak: Kişisel arşiv, şekil Eda Akça tarafından oluşturulmuştur, 2022.

Şekil 3.8’de dinlenme toplu kullanım alanları ve aktivite alanları oran şeması verilmiştir. Seçilen Singapur Changi Havalimanı, Hamad Uluslararası Havalimanı, Kansai Uluslararası Havalimanı ve Münih Franz Josef Strauss Havalimanlarının fonksiyona yönelik mekânsal kullanım ilişkileri (dinlenme-toplu kullanım alanı ve aktivite alanı) oranları ile verilmiştir. Dinlenme-toplu kullanım alanları dış hatlarda en fazla kullanım alanı olarak belirlenmiştir. Bu belirlenen alan içerisinde kullanım alanı çokluğu sırası ile mağazalar, kafeler, restoranlar, uyku kabinleri, lounge alanlar, oteller ve exchange ofis alanları olarak tespit edilmiştir. Aynı zamanda aktivite alanlarında dış hatlarda kullanım yoğunluğuna sahip fonksiyonlardır. Bu fonksiyonların kullanım alanı çokluğu sırası ile masaj salonu, spor salonu, spa, yüzme havuzu, golf sahası ve sinema salonudur.

3.4. Mekân Aidiyeti ve Anlam İlişkisi

“Belki en temel kavram, zihin, özelliklede insan zihninin, kendisine gönderilen tüm duyuşsal bilişide anlam aramaya programlı olmasıdır.” (Roth, 2002)

Modern sonrası dönemde ve bu dönemi yönlendiren akımlar ile birlikte havalimanlarının içerik ve biçimsel öğeleri de çeşitlenmeye, gelişmeye başladı. Ülkeler arası gelişen ticari ilişkiler, bilgi ve bilişimin yaygınlaşması ve kolay ulaşılabilirlik unsurları ile günlük yaşamın bir parçası olan havayolu ulaşımı içinde havalimanı tasarım işlev ve mekân atmosferlerinin gelişimini beraberinde getirmiştir. Ülkelerin, kültürlerin, toplumların birer kapısı niteliğinde olan havalimanları güç, egemenlik, kültürel dışa vurum, artan ve çeşitlenen işlevlerin bir arada kurgulandığı birer anıt niteliğine dönüşmüştür. Havalimanı artık sadece beklenme alanı değil, kültürel alışverişin, teknolojik verilerin, sosyal yaşamın bir parçası durumuna gelmiştir (Karaağaç, 2006).

Augé, hava yolculuğunun kültürel önemine sık sık değinmekte ve nötr etkisi üzerinde durmaktadır.

“Kişisel yolculuk deneyimi oldukça fakirdir: Girilen kuyruklar, uçağın içindeki kesin sınıfsal ayrım (1.sınıf, 2. sınıf, business class vb.), oturma alanının küçüklüğü, ‘kendi kısa süreli, sınırlı, küçük mülk parçamız’, televizyon ve kucakta akşam yemeğiyle tamamlanan keyifsiz süreç... Artık, yolcular için dünyanın etrafında hiç kimseyle karşılaşmadan ya da etkileşime girmeden dolaşmak olası hale gelmiştir. Bireyin yalıtılmışlığının bu durumlarda ümitsizlik ve yabancılaşma hissi yaratmadığı görülmektedir.”

Augé’ye göre havalimanı mekânının yarattığı ontolojik ayrılma bir çeşit özgürleşme olarak da deneyimlenebilmektedir. Buradaki paradoks, bilmediği bir ülkede kaybolan bir yabancının bu kimliksiz sınırlar içinde ‘evindeymiş gibi’ hissetmesidir (Ötkünç, 2005).

Eriksen ve Doving (1992), havalimanlarını kullanan yolcuların ‘bir yerdeymiş gibi hissetmemeleriyle’ ilgili tartışmayı şu şekilde ortaya koymaktadır;

“Bütün havalimanına bir transit salonu, iki mekân arasındaki bir bekleme odası olarak bakılabilir. Havalimanının kendisi bir yer değildir. Hepimiz, eğer biri yalnızca havalimanını gördüyse o şehri ya da ülkeyi ziyaret etmiş sayılıp sayılmayacağı konusundaki tartışmalara şahit olmuşuzdur. Pek çok durumda insanlar sayılmayacağı konusunda hemfikirdirler. Havalimanına girerek kişi, bir kültürel boşluğa, bir üçüncü küresel kültüre girer. Steril, gündelik yaşamın kalın bağlarına kıyasla böylesi yok-yerleri tasvir etmek için kullanılan bir kelimedir.”

Bir mekâna anlam yüklenebilmesi için mekân kullanıcıları, mekânın niteliksel özelliklerini, kendi yaşamı ve deneyimleriyle harmanlayarak okuyabilmelidir. Bir mekânla ne kadar çok zaman geçiriliyor, ilişki kurabiliyor, sosyal ve psikolojik olarak mekân bize ne kadar çok çağrışır bulundurabiliyorsa, o mekâna dair 'aidiyetlik' duygumuz o kadar artmaktadır (Gezer, 2012).

Psikolojik, sosyolojik antropolojik gibi etkenler mekân biçim algısı ve biçimin oluşturulmasındaki süreçte oldukça etkili olduğu gözlemlenmektedir. Biçim kavramı, bir cismin yapısını, dış konturlarının bütünlüğünü, nesnenin dış çizgilerini ortaya koyan niteliktir. Biçim şekil, eşkâl, herhangi bir şeyin benzeri ve formu olarak da tanımlanmaktadır. Biçim kavramı bilim dallarındaki çeşitliliğe göre farklı karşılıklar içermektedir. Çağdaş filozoflardan Wittgenstein'e göre ise biçim "nesnenin başka nesnelerle bir araya gelerek durumlar oluşturabilme yetisidir" Max Scheler'e göre "Estetikte biçim; bir estetik nesnenin duyularla algılanan görünüş biçimi veya içerik ve özün karşıtıdır".

"Mekânsal bileşenlere ait algılar niteleyici (renk, düzey, koku gibi) ve kantitatif (yoğunluk, büyüklük, süre gibi) özellikleriyle belleğe depolanmaktadır. Bu bağlamda çağrışımın mekânsal algıdaki önemi açıkça ortaya konulmaktadır. Belleğe depolanan uyaranların, sadece mekânsal bileşenler için değil aynı zamanda algılanan mekânın ortamı ve içinde geçen yaşamı da kapsayacağından, mekân ile içinde geçen yaşam bellekte bir arada saklanmaktadır (Kahvecioğlu, 1998)."

Mekân ve kullanıcı ilişkisinde etkisi olan faktörlerden "renk, aydınlatma ve malzeme" havalimanlarının anlamlandırılmasında önemli etkenlerdendir. Faulkner'a göre renk, ışığın farklı dalga boylarında yansmasıyla gözümüzde oluşan duyumdur. Mimari tasarımda estetik arayışlara hizmet eden renk; bir binayı ya da mekânı vurgulamak, form veya malzemesine dikkat çekmek ve istenen yüzeyleri belirginleştirmek gibi fonksiyonlara sahiptir (Faulkner, 1972).

Aydınlatma ögesi iç mekânın görsel algılanmasında en önemli unsurlardan biridir. Aydınlatma elemanı, boşlukların net bir şekilde algılanmasına ve strüktürel elamanların belirginleşmesinde yardımcı olmaktadır. Ayrıca, kitlesel bir etki yaratarak, kullanıcıların yönlendirilmesinde rehberlik eder. Örneğin; havalimanı terminal binalarında kullanılan aydınlatma öğelerinin net olarak algılanıp, yolcuların güvende rahat hissetmesini sağlamaktır. Böylelikle yolcular bulunduğu yeri algılayarak, tüm mekânı ayırt edebilir (Şaşmaz, 2007, s.8).

İç mekân tasarım sürecinde malzemenin belirlenmesi, ilk tasarım fikirleri ile eş zamanlı başlar. Tasarımcı mekânlarda kullanılan malzemeleri bilgi birimi ve deneyimi ile doğru ve amaçlarına göre kullandığı zaman yaşama, barınma, sosyal aktivite gibi ortamların uyumunu daha güçlü tanımlarla ortaya çıkarır. Ağan (2018), iç mekânda malzemeyi zemin, duvar ve tavan malzemeleri olarak üç şekilde yorumlamıştır. Zemin; kullanıcı ile yakın temas halinde olan, yönlendirmeye yardım eden, yaya akışını sağlayan ve malzeme farklılığı ile farklı işlevlerde kullanılabilen yapı elemanıdır. Duvar; birleştirici ve yönlendirici özellikleriyle mekânı ayıran, sınırlandıran diğer yapı elemanıdır. Mekânın, doluluk boşluk algısında etkili olan duvarlar gelen ışığın ve hava sirkülasyonunun belirleyicisi olarak kullanılmaktadır. Tavan düzlemi, zemin ile birlikte mekân alanını tanımlayan, sahip olduğu renk, form, doku gibi özellikleriyle insan üzerinde farklı duygular ve anlamlar oluşturabilen binaların çoğunda aydınlatma öğelerini içeren yapı elemanıdır.

Kullanıcının bir mekândan beklentileri ve istekleri aslında o mekânı okumasıyla doğru orantılıdır. Yani kullanıcı mekânı algılama, anlamlandırma ve aidiyet kurma yetkisine sahiptir. Mekânı algılayan ve anlayan her kullanıcı, o mekânın beklentilerini ne kadar karşıladığının ya da bu mekândan ne gibi istekleri olabileceğinin muhakemesini yapabilmektedir. Mekânı oluşturan en önemli öğelerden birisi yüzeydir. Yüzey ile mekân birbirinden ayrı tutulamayacak kavramlardır ve yüzey algısının mekân algısındaki payı çok büyüktür. Bu durumda yüzey algısını etkileyen fiziksel özellikler olan renk, aydınlatma ve malzeme kavramlarının iyi irdelenmesi gerekmektedir. Kısacası mekân, algılanan şey ile tasarlanan şeyin bir araya gelmesidir.

3.5. Bölüm Değerlendirmesi

Tablo 3. 18 Örnek Havalimanlarının Değerlendirilmesi

Kaynak: Yapılan araştırmalar sonucunda tablo bölüm değerlendirme Eda Akça tarafından oluşturulmuştur.

ÖRNEK HAVALİMANLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ					
DEĞERLENDİRME İLİŞKİLERİ		HAVALİMANLARI			
		Singapur Changi Havalimanı	Hamad Uluslararası Havalimanı	Kansai Uluslararası Havalimanı	Münih Franz Josef Strauss Havalimanı
MEKÂNSAL ORGANİZASYON VE FORM İLİŞKİSİ	Mekân içinde mekân yaklaşımı	✓			✓
	İç içe geçmiş mekânlar		✓	✓	
	Bitişik mekânlar	✓	✓		
	Ortak bir mekân ile birbirine bağlanmış mekânlar		✓		✓
FONKSİYONA YÖNELİK MEKÂNSAL KULLANIM ALANLARI VE MEKÂN YOĞUNLUĞU İLİŞKİSİ	Genel bekleme alanı	=====	=====	=====	=====
	Dinlenme-toplu kullanım alanı	=====	=====	=====	=====
	Aktivite alanı	=====	=====	=====	=====
	Çocuk alanı	=====	=====	=====	=====
	Sanat merkezi alanı	=====	=====	=====	
	Bahçe (iç/dış) alanı	=====			

Tablo 3.18’de örnek havalimanlarının değerlendirmelerine yönelik ortak okuma tablosu oluşturulmuştur. Tablodaki çizgilerin değişkenliği kullanıcıların mekân kullanım yoğunluğunu çoktan aza doğru göstermektedir. “Singapur Changi Havalimanı”, “Hamad Uluslararası Havalimanı”, “Kansai Uluslararası Havalimanı” ve “Münih Franz Josef Strauss Havalimanı”nın mekânsal organizasyon ve form ilişkisine (mekân içinde mekân yaklaşımı, i içe geçmiş mekânlar, bitişik mekânlar, ortak bir mekân ile birbirine bağlanmış mekânlar) tabloda yer verilmiştir. Aynı zamanda fonksiyona yönelik mekânsal kullanım alanları ve mekân yoğunluğu ilişkisi (genel bekleme, dinlenme-dolaşma, aktiviteler, ocuk alanları, sanat merkezleri, bahçeler) değerleri de tabloda gösterilmiştir.

Singapur Changi Havalimanı’nda mekân içinde mekân yaklaşımı ve ortak bir mekân ile birbirine bağlanmış mekân ilişkisine rastlanmıştır. Fonksiyona yönelik mekânsal davranış ilişkisinde kullanıcıların en çok genel bekleme alanında zaman geçirdiği ve dinlendiği tespit edilmiştir. Bu havalimanı aynı zamanda en çok dinlenme-dolaşma alanları, aktiviteler, ocuk alanları ve bahçelere yer vermiştir.

Hamad Uluslararası Havalimanı’nda i içe geçmiş mekân, bitişik mekân ve ortak bir mekân ile birbirine bağlanmış mekân ilişkisine rastlanmıştır. Fonksiyona yönelik mekânsal davranış ilişkisinde kullanıcıların en çok genel bekleme alanında ve dinlenme dolaşma alanında zaman geçirdiği tespit edilmiştir. Aynı zamanda aktiviteler, ocuk alanları ve sanat merkezlerinde sıkça grldği gözlemlenmiştir.

Kansai Uluslararası Havalimanı’nda i içe geçmiş mekân ilişkisine rastlanmıştır. Fonksiyona yönelik mekânsal davranış ilişkisinde kullanıcıların en çok genel bekleme alanında zaman geçirdiği ve dinlendiği tespit edilmiştir. Bu havalimanında en çok aktivite ve ocuk alanlarına da rastlanmıştır.

Münih Franz Josef Strauss Havalimanı’nda mekân içinde mekân yaklaşımı ve ortak bir mekân ile birbirine bağlanmış mekân ilişkisine rastlanmıştır. Fonksiyona yönelik mekânsal davranış ilişkisinde kullanıcıların en çok genel bekleme alanında zaman geçirdiği ve dinlendiği tespit edilmiştir. Kullanıcıların dinlenme-dolaşma, aktivite ve ocuk alanlarında da sıkça zaman geçirdiği gözlemlenmiştir.

4.BÖLÜM

ULUSLARARASI İSTANBUL HAVALİMANI BEKLEME ALANLARINDA İÇ MEKÂN VE KULLANICI İLİŞKİSİ ALAN ÇALIŞMASI

“İstanbul Havalimanı; İstanbul’un Avrupa yakasında Yeniköy ve Akpınar yerleşimleri arasında Karadeniz sahil şeridinde yer alan yaklaşık 76,5 milyon m² büyüklüğündeki alana yapılmıştır. İstanbul Havalimanı, Yap-İşlet-Devret modeli ile 03.05.2013 tarihinde ihalesi gerçekleştirilmiş olup 19.11.2013 tarihinde Uygulama Sözleşmesi imzalanmıştır. İstanbul Havalimanı 29 Ekim 2018 tarihinde hava trafiğine açılarak uçaklara hizmet vermeye başlamıştır. İstanbul Havalimanı’nda toplam 1,9 milyon m² kapalı alanlı, yıllık yolcu kapasitesi 200 milyona kadar çıkabilen, 6 adet pist, paralel taksi yolları, 6,5 milyon m² büyüklüğünde apron, VIP, kargo ve genel havacılık terminalleri ve devlet konukevi bulunmaktadır. İstanbul Havalimanı’nda 14 check-in adası ve beş yüzün üzerinde check-in noktası, 42 km uzunluğunda ki bagaj bant sistemi ile yolcularına hizmet vermektedir. 70.000 araç kapasitesi ile Avrupa’nın en büyük araç park alanına sahip olan havalimanıdır (Kılıç, Turgut, 2019, s.152).”

Bu bölümde tez kapsamında ele alınan Uluslararası İstanbul Havalimanı dış hatlar bekleme alanlarının kullanıcı ilişkisini araştırmaktır. Bu araştırmayı yaparken İstanbul Havalimanının gerekli görselleri çekilmiş ve incelenmiştir. Havalimanının dış hatlar giden yolcu alanında ortaya çıkan mekânsal organizasyon ve form ilişkileri 4 farklı (mekân içinde mekân yaklaşımı, iç içe geçmiş mekânlar, bitişik mekânlar, ortak bir mekân ile birbirine bağlanmış mekânlar) biçimde sunulmuştur. Kullanıcıların havalimanı bekleme alanlarında mekânsal davranışları öne çıkmış, bu mekânsal davranışlar fonksiyon ilişkisi ile ortaya konmuştur. Havalimanında kullanılan renkler, aydınlatmalar ve malzemeler ile kullanıcı aidiyeti ve anlam ilişkisi gözlenmiştir. Bölüm değerlendirilmesinde İstanbul Havalimanında bulunan kullanıcılara anket yapılmış ve anket sonucu değerlendirilmiştir.

4.1. İstanbul Havalimanı Mekânsal Organizasyon ve Form İlişkisi

Büyük ölçekli havalimanları farklı fonksiyonlara hitap eden mekânların toplamından oluşmaktadır. Mekân organizasyonu tasarımında mekân organizasyonlarının oluşturulması ve doğru sirkülasyon hareketlerinin oluşturulması mekânsal kalite açısından önemlidir (Ek Bektaş, 2018, s.67). Bu sebeple günümüz havalimanlarında birden çok mekân organizasyon ilişkisi ortaya çıkmıştır ve hem yolcular hem de havalimanına katkı sağlamıştır.

Tablo 4.1’de İstanbul Havalimanı bekleme alanında gözlem ve değerlendirme sonucu mekânsal organizasyon ve form ilişkileri ortaya konmuştur.

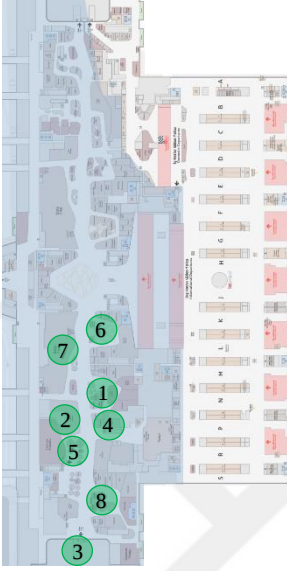
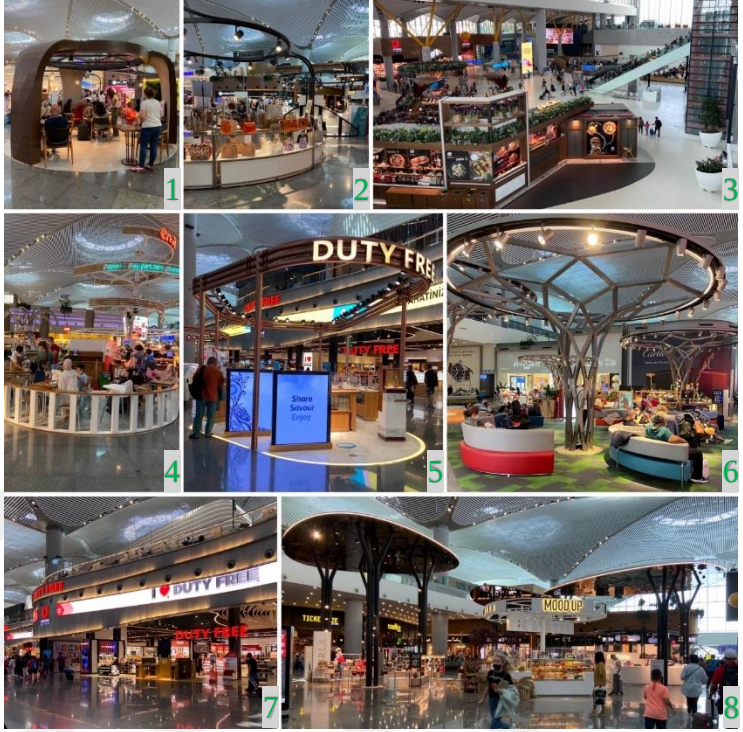
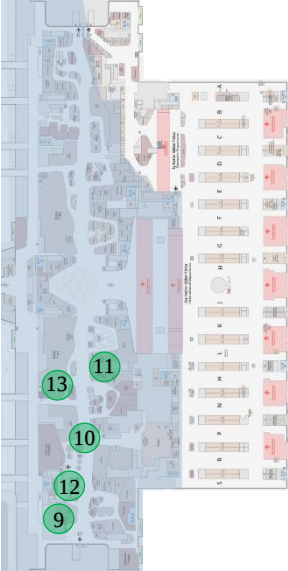
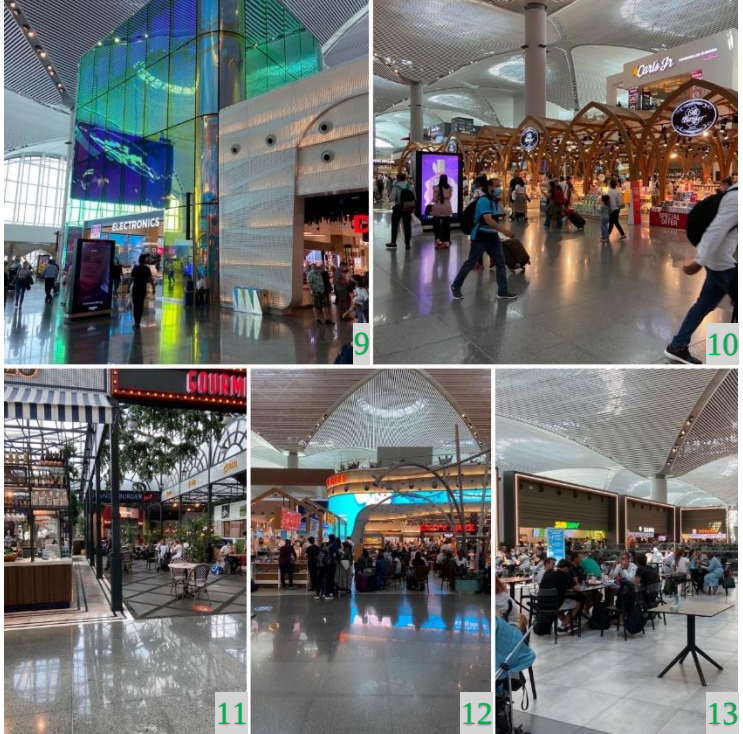
Buna göre; mekân içinde mekân yaklaşımı, bekleme alanında kullanılan aydınlatma, zemin yüzey farklılıkları, bölücüler gibi iç mekân elemanları ile mekân içerisinde çok sayıda gruplar oluşturmuş ve mekânların birbirinden ayrılmasını sağlamıştır. İç içe geçmiş mekân yaklaşımı, bekleme alanında özellikle tavan ve aydınlatma sistemleri sağlanmıştır.

Bitişik mekânların organizasyon ilişkisi; dış hatlar bekleme alanında bulunan farklı markalara yönelik dükkânların ardışık düzeni ile oluşturulmuştur. Aynı zamanda zeminde kullanılan farklı malzemelerin bir arada kullanımı ve farklı oturma elemanlarının bitişik düzen içerisinde bütüncül kullanımı ile bitişik mekân organizasyonları gerçekleştirilmiştir.

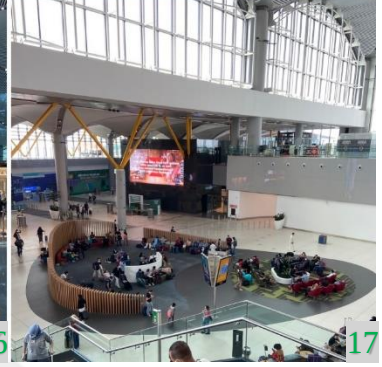
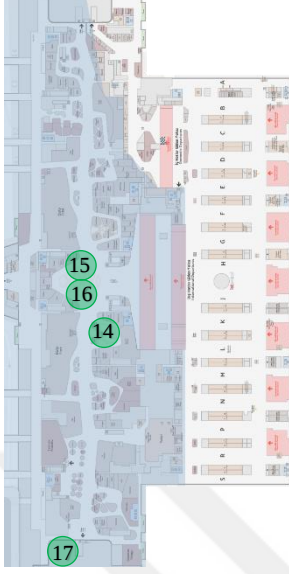
Ortak bir mekân ile birbirine bağlanmış mekânsal organizasyonlar ise aydınlatma ve zemin malzemelerini bir yerde kullanarak farklı fonksiyonları bir araya getirmiş ve farklı zemin malzemesi kullanımı ve aydınlatma düzenleri ile farklı işlevlerin ortak mekânsal kullanımları gerçekleştirilmiştir. Bu tarz ele alış biçimleri; iç mekânın bir bütün olarak algılanarak, kullanılmayan alanlara işlev yükleme olanağını olanaklı kılmıştır.

Tablo 4. 1 İstanbul Havalimanı Mekânsal Organizasyon ve Form İlişkisi Tablosu

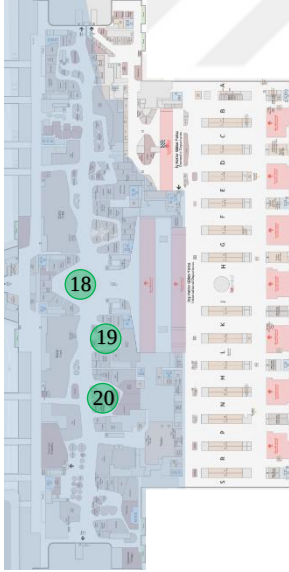
Kaynak: Kişisel arşiv, tablo Eda Akça tarafından oluşturulmuştur, 2022.

İSTANBUL HAVALİMANI	
Planlar	Görseller
Mekân İçinde Mekân Yaklaşımı 	
İç İçe Geçmiş Mekânlar 	

Bitişik Mekânlar



Ortak Bir Mekân ile Birbirine Bağlanmış Mekânlar



- ① Yeme-içme alanı
- ② Alışveriş alanı
- ③ Alışveriş alanı
- ④ Yeme-içme alanı
- ⑤ Alışveriş alanı
- ⑥ Dinlenme alanı
- ⑦ Alışveriş alanı
- ⑧ Alışveriş alanı

- ⑨ Alışveriş alanı
- ⑩ Alışveriş alanı
- ⑪ Yeme-içme alanı
- ⑫ Yeme-içme alanı
- ⑬ Yeme-içme alanı

- ⑭ Dinlenme alanı
- ⑮ Alışveriş alanı
- ⑯ Alışveriş alanı
- ⑰ Dinlenme alanı

- ⑱ Alışveriş alanı
- ⑲ Dinlenme alanı
- ⑳ Yeme-içme alanı

Değerlendirme sonucu; İstanbul Havalimanı iç mekân organizasyonlarında yoğunluklu olarak kullanılan mekân organizasyon ve form ilişkisinin; mekân içinde mekân yaklaşımıdır. Sonrası yoğun kullanım sırası ile iç içe geçmiş mekânlar, bitişik mekânlar ve ortak bir mekân ile birbirine bağlanmış mekânlardır. Mekân içinde mekân yaklaşımı bekleme alanlarında yoğun olarak karşımıza çıkmaktadır. Örneğin; kafeler, restoranlar, “duty free” alanları, oturma alanları bu organizasyonların yoğun görüldüğü mekânlardır. Bu yaklaşım aynı zamanda bekleme alanlarında hem düzenli bir sistem kurgusu yaratmakta, hem de yolcular için tanımlı bir dolaşım sistemi oluşturmaktadır. Bu sayede yolcuların gereksinimlerini daha kolay ve hızlı karşılayabildiği düşünülmektedir.

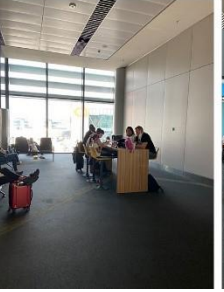
4.2. İstanbul Havalimanı Fonksiyona Yönelik Mekânsal Kullanım

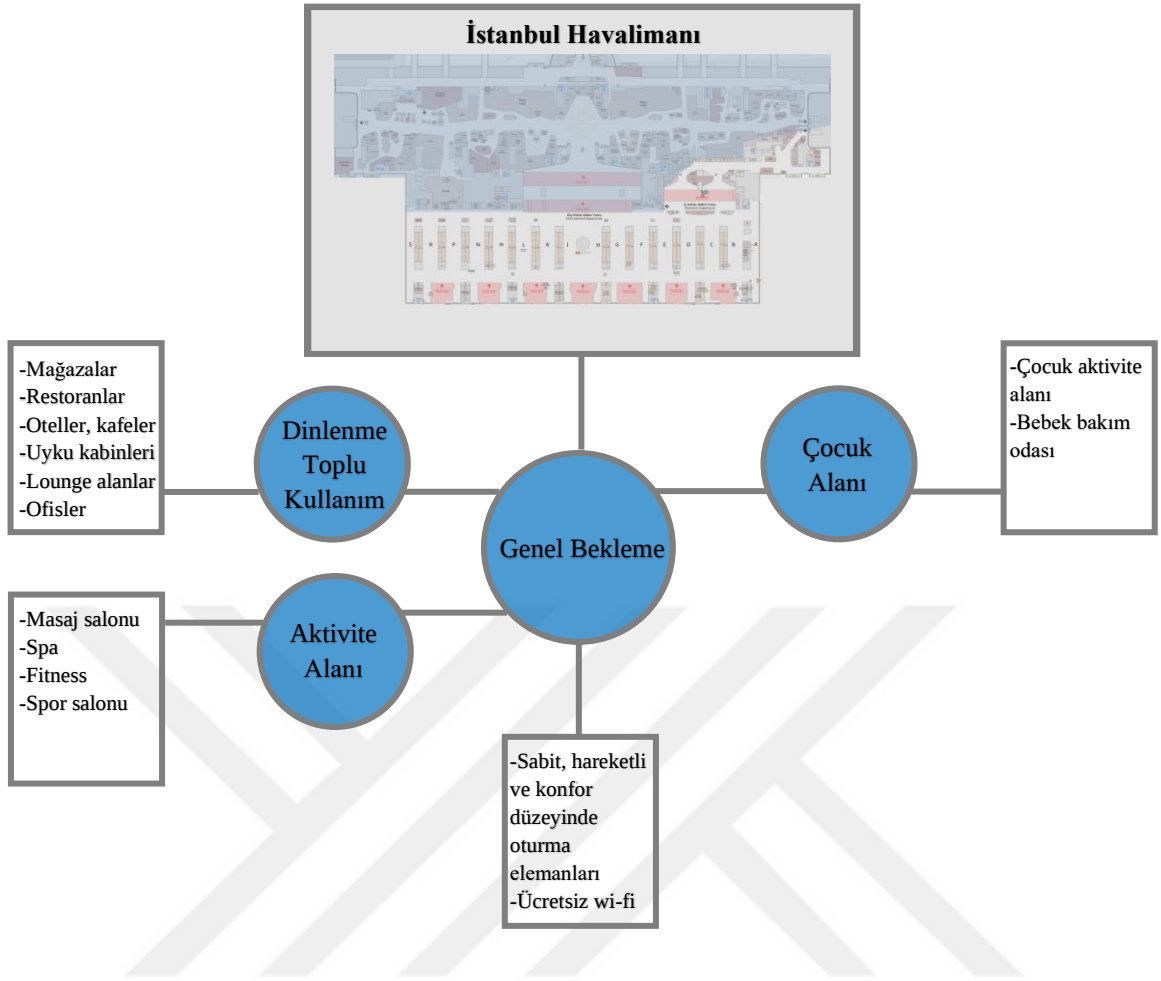
İstanbul Havalimanında kullanıcıların mekânsal davranış ve fonksiyonel ilişkisi değerlendirilmiş ve aşağıda yer aldığı biçimi ile aktarılmıştır (Tablo 4.2 ve Şekil 4.1). Bu gözlem ve sunulan görsellerin sonucunda; mekânda kullanıcıların davranış ve fonksiyon arasındaki ilişki değerlendirmeleri yapılmıştır;

Bekleme süresi, işlem yapma süresi, yürüme süresi, yön bulma ve bilgilenme, yeterli koltuk sayısı gibi etkenler, kullanıcı ile mekân arasında bir bağ oluşturmaktadır. Bekleme süreleri farklılık gösteren yolcular çeşitli sabit veya hareketli oturma alanlarında dinlenerek şarj aleti ve wi-fi kullanımı ile zamanı geçirmeyi tercih etmektedir. Havalimanında fazla sayıda kafe, “duty free” alanları, farklı kültürel restoranlar, VIP alanları (lounge), sigara içme alanları ve çocuk oyun alanları yer almaktadır.

Tablo 4. 2 İstanbul Havalimanı Fonksiyona Yönelik Mekânsal Kullanım

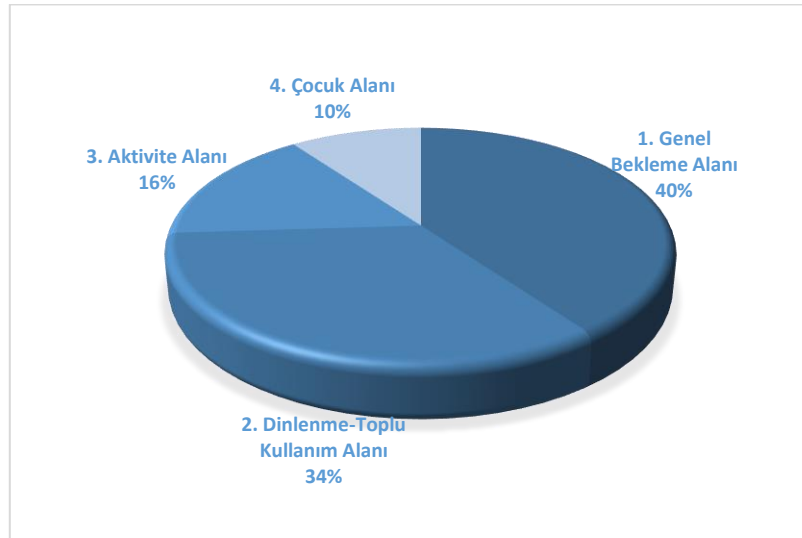
Kaynak: Kişisel arşiv, tablo Eda Akça tarafından oluşturulmuştur, 2022.

İSTANBUL HAVALİMANI KULLANIM ALANLARI			
Fonksiyonlar	İç Mekân Görselleri		
Genel Bekleme Alanı: Sabit ve hareketli oturma elemanları, konfor düzeyine sahip oturma elemanları, ücretsiz wi-fi, ücretsiz şarj etme			
Dinlenme-Toplu Kullanım Alanı: Mağazalar, restoranlar, oteller, kafeler, uyku kabinleri, lounge alanlar (VIP), dinlenme odaları, exchange ofisi			
Aktivite Alanı: Masaj salonu, spa, fitness, spor salonu			
Çocuk Alanı: Çocuk aktivite alanları, bebek bakım odaları			
Sanat Merkezi Alanı: —			
Bahçe (İç/Dış) Alanı: —			
			
			
			



Şekil 4. 1 İstanbul Havalimanı Fonksiyon Şeması Diagramı

Kaynak: Kişisel arşiv, tablo Eda Akça tarafından oluşturulmuştur, 2022.



Şekil 4. 2 İstanbul Havalimanı Fonksiyon Oran Şeması

Kaynak: Kişisel arşiv, şekil Eda Akça tarafından oluşturulmuştur, 2022.

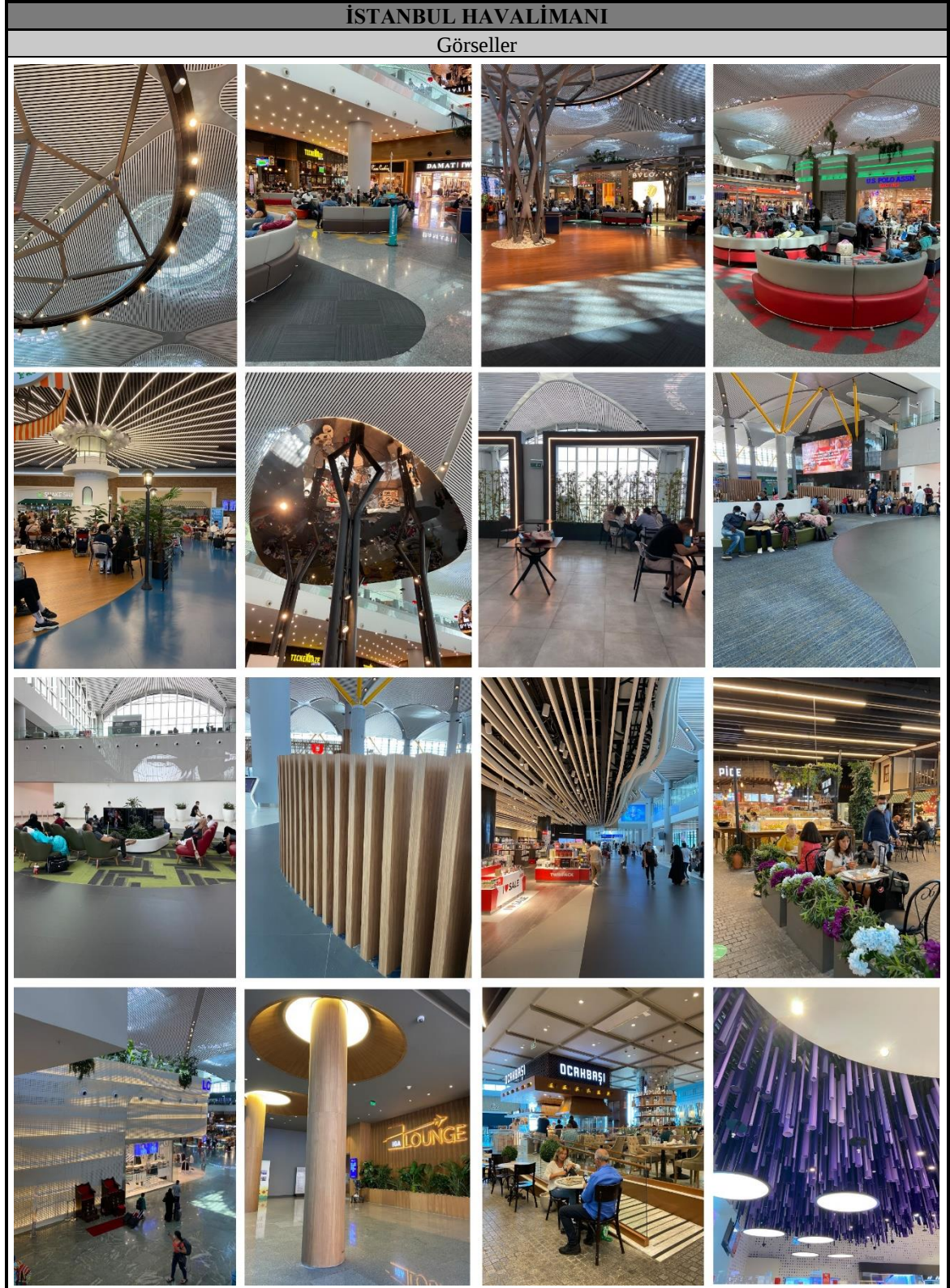
Şekil 4.2’de İstanbul Havalimanının iç mekân fonksiyon değerleri araştırılmış ve değerlendirilmiştir. Örnek uluslararası havalimanında en çok rastlanan fonksiyon değerleri yoğun kullanım sırası ile genel bekleme alanı, dinlenme-toplu kullanım alanı, aktivite alanı, çocuk alanı olmuştur.

4.3. İstanbul Havalimanı Mekân Aidiyeti ve Anlam İlişkisi

Kullanıcılar için yaşanan mekân ve bu mekânlara yüklenen anlamlar, bireyler ve toplum arasında gerçekleşen iletişimin ve çevre-insan arasındaki etkileşimin en önemli unsurlarından birisidir. Fiziksel çevre, içinde yaşayanların geleneklerini, kültürlerini, değerlerini, yargılarını, dünya görüşlerini ileten ve etkileyen bir ortamdır ve pek çok anlamı bünyesinde barındırır. Yani yaşanan mekân ile etkileşim bireyseldir. İnsan ve mekân arasında kuvvetli bir bağ vardır. Bu nedenle mekâna yüklenen anlam/anlamlar zamana, duruma ve kişilere göre değişmektedir (Güleç Solak, 2017, s.18).

Mekânın algılanma sürecinde kişisel deneyim ve beceriler ile gözlem yapma, algılama, ayrıntıyı fark etme ve hayal gücünü kullanma gibi temel gereksinimleri vardır. Bu gereksinimler ile mekâna dair bilgiler, algılayan kişinin biriktirdiği her türlü deneyim ile bilişsel bir süreçte işlenerek anlamlandırılır. Tüm nesneler ya da durumlar her zaman bir mekân ile birlikte ve ilişkilidir. Dolayısıyla mekân algısı için bahsi geçen gereklilikler algı eşiğini artırarak, farkındalık edinimini yükseltir (Asar, 2013, s.28).

Tablo 4. 3 İstanbul Havalimanı Mekân Aidiyeti ve Anlam İlişkisi
Kaynak: Kişisel arşiv, tablo Eda Akça tarafından oluşturulmuştur, 2022.



Kişi, yaşadığı mekânı kişiselleştirir ve zaman içerisinde bir egemenlik kurar. Bu kişiselleştirme durumu istemsizce veya bilinçli bir şekilde gerçekleşebilir. Çünkü insan mekânın kendisinden izler taşıması, hayatını kolaylaştırması ve zevklerine hitap etmesi beklentileri içerisinde. Bu beklentiler karşılandığında aidiyet durumu ortaya çıkmaktadır. Bireylerin aidiyetlerini mekâna yüklenen anlamlara göre farklılık gösterebilen bir olgu olarak değerlendirmek mümkündür. ‘Bir yere ait olma duygusu’ insan için her zaman var olmuştur ve insan ile mekân ilişkisi memnuniyet, aidiyet gibi kavramlar ile bir bağ içerisinde bulunmaktadır (Aygenç, 2020, s.31,31).

Bir mekânda insanların yaşam biçim ve etkinliklerine olanak veren donatım elemanları (eşyalar) vardır. Bu donatım elemanlarının düzenlenişi, nitelik, yoğunluk ve görünümleri mekân algılamasında etken olurlar. Dolayısıyla bunların kullanıcıların fizyolojik ölçülerine uygunluğunun ötesinde, malzeme, renk ve doku açısından içinde bulunacağı mekânın diğer öğeleriyle (mekânı sınırlayıcı yüzeylerin biçim, renk ve dokusu) birlikte düşünülmelidir (Altan, 2012, s.80).

Tablo 4.3, İstanbul Havalimanında kullanıcının mekânlarda kullanım biçimleri ele alınan görseller ile sunulmuştur. Anlama yönelik mekânsal aidiyet bir sonraki bölümde ele alınan alan çalışması içerisinde yapılan anket sonuçları ile değerlendirmeye alınmış ve sonuç bölümünde değerlendirilmiştir. Kullanıcı mekân ve aidiyet arasında anlam ilişkisinin mekân atmosferini oluşturan iç mekân elemanlarının algılanış biçimleri, kullanıcı duygu ve anlamlandırma verileri ile değerlendirilmeye çalışılmıştır.

İstanbul Havalimanı içerisinde iç mekân atmosferine yönelik kullanılan iç mekân elemanları, zemin ve duvar yüzeylerinde kullanılan renk ve doku değerleri ile malzeme farklılıkları ve uygulamaları üzerinden ele alınmıştır. Bu farklı malzeme uygulamaları, yolcuların havalimanı içerisinde yön bulmalarına imkân sağlayıcı ve farklı mekânların algılanabilmesinde katkı sağlayıcı olmuştur. Bekleme alanları zemin yüzeylerinde yoğunlukla farklı doku ve desen özelliklerine sahip halı, epoksi, parke ve doğal taş kullanımı gözlemlenmiştir.

4.4. Anket Çalışması ve Bölüm Değerlendirilmesi

- **Anket Yöntemi**

Araştırma kapsamında, İstanbul Uluslararası Havalimanı dış hatlar bekleme alanı bölgesinde yolculara anket uygulanmıştır. Havalimanı yolcuları ile 125 kişi üzerinden hem yazılı hem de internet aracılığı ile anket değerlendirmesi yapılarak, 100 kişiden geri dönüş alınmıştır. Bu anket çalışmasında amaç, havalimanı kullanım sıklığını, havalimanı bekleme alanı kullanıcı gereksinimlerini, havalimanında geçirilen süreyi, bu sürenin en çok nerede geçirildiğini ve bekleme alanları ile ilgili sorunları belirlemeye yönelik olarak ele alınmıştır. Bu açıdan ele alınan veriler analiz edilerek doğru sonuç bulgularına ulaşılmıştır. Ayrıca yürütülen anket çalışması etik kurallar kapsamında İstanbul Uluslararası Havalimanı tarafından gerekli izinler alınarak gerçekleştirilmiştir.

Tez çalışması boyunca havalimanı ve bekleme alanının iç mimari mekânsal analizi bakılıp, gözlemlenmiştir. Hem gözlem hem de yolculara yapılan anket sonucunda mekânsal beklentilerin karşılayıp karşılamadığı ve bu beklentilerin sonucunda kullanıcıların mekân aidiyet duygusunun nasıl şekillendiğine ilişkin veriler elde edilmesi hedeflenmiştir. Bu çalışmanın hipotezi:

- Havalimanında geçirilen belirsiz sürede kullanıcının mekânsal deneyimini öğrenmektir.
- Havalimanı bekleme alanında kullanıcı gereksinimlerini (koltuk, banko, masa gibi) yeterliliğini ölçmektir.
- Havalimanında en çok zaman geçirilen fonksiyonu (kafe, restoran, satış alış-veriş gibi) öğrenmektir.
- Bekleme alanının kullanıcı ile mekân aidiyeti kurup kurmadığını tartışmaktır.

- **Evren ve Örneklem**

Anket çalışması yürütülürken örneklem büyüklüğünün belirlenmesi ve örneklemin alındığı evreni doğrulaması önemlidir. Bu nedenle yapılacak çalışmada belirlenecek olan örneklemin evrenin temsili konusunda yeterliliğine dikkat edilmelidir. Yazılı ve internet aracılığı ile anket değerlendirmesi yapılmasından dolayı İstanbul Uluslararası

Havalimanı'nın bekleme alanında bulunmuş olan 125 kişi anket çalışmasının evrenini oluşturmaktadır.

- **Kısaltmalar ve Açıklamalar**

n : Örneklem/gruptaki örneklem sayısı

% : Yüzde

X : Ortalama (aritmetik ortalama) $X \pm s.s.$ şeklinde verilir. s.s. küçük olması istenen ve gerekli bir durumdur. Genelde parametrik yöntemlerde verilmesi istenir ama bazı durumlarda sizin çalışmada olduğu gibi görülmesi istenir.

s.s. : Standart sapma (ortalamanın değişim aralığı)

- **Veri Analizi Yöntemleri**

Verilerin analizi konusunda; tanımlayıcı istatistikler frekans, yüzde, ortalama, standart sapma değerleri hesaplanmıştır. Ölçeklerin güvenilirlik analizleri için Co. Alpha testi yapılmıştır. Ölçek puanlarının normal dağılıma uygunluk düzeyleri Kolmogrov simirnov testi ile yapılmıştır.

- **Katılımcıların Demografik Özellikleri**

Çalışmada katılımcıların %54,5'nin erkek ve %45,5'nin kadın olduğu tespit edilmiştir. Katılımcıların %53,5'nin lisans, %16,8'nin lisansüstü, %11,9'nun lise ve altında, %17,8'nin ön lisans düzeyinde eğitime sahip olduğu görülmüştür. Katılımcıların uçuş sıklıkları ağırlıklı olarak %57,4 ile yılda 1-5 kez olduğu tespit edilmiştir. Katılımcılar uçuş öncesinde %62,4 ile 1-3 saat, %25,7 ile 3-5 saat, %11,9 ile 5 saat ve üzerinde süredir beklediğini ifade etmiştir.

Tablo 4. 4 Katılımcıların Demografik Özellikleri

		n	%
Cinsiyet	Erkek	55	54,5%
	Kadın	46	45,5%
Eğitim durumunuz:	Lisans	54	53,5%
	Lisansüstü	17	16,8%
	Lise ve altında	12	11,9%

	Ön lisans	18	17,8%
Ne sıklıkla uçak ile uluslararası yolculuk yapıyorsunuz?	Ayda bir-iki Kez	29	28,7%
	Haftada bir kez	9	8,9%
	İlk kez	5	5,0%
	Yılda bir-beş kez	58	57,4%
Havalimanında uçuş öncesi ne kadar bekleme süresi geçiriyorsunuz?	1-3	63	62,4%
	3-5	26	25,7%
	5 ve üzeri	12	11,9%

- **Havalimanında Zaman Geçirilen Yerler**

Tablo 4. 5 Havalimanında Zaman Geçirilen Yerler

Havalimanında beklerken en çok nerede zaman geçirmeniz?	X±s.s.
Bilet (check-in) alanı bekleme/oturma alanlarında	3,58±1,92
Bilet (check-in) alanı kafe/yemek alanlarında	3,37±1,83
Pasaport kontrol sonrası bekleme/oturma alanlarında	6,85±1,53
Pasaport kontrol sonrası kafe/ yemek alanlarında	6,10±1,40
Pasaport kontrol sonrası uçuş kapısı bekleme alanında	5,34±1,30
Pasaport kontrol sonrası VIP Bekleme Salonlarında	1,16±0,64
Pasaport kontrol sonrası satış alanlarında	5,24±1,73
Sigara içme alanlarında	4,38±1,82

Katılımcıların vakit geçirdiği yerler 1-8 puan arasında değerlendirilmiştir. Bu sonuçlar göre bilet (check-in) alanı bekleme/oturma alanlarında 3,58±1,92, bilet (check-in) alanı kafe/yemek alanlarında 3,37±1,83, pasaport kontrol sonrası bekleme/oturma alanlarında 6,85±1,53 sıklık düzeyinde vakit geçirmektedirler.

Pasaport kontrol sonrası kafe/ yemek alanlarında 6,10±1,40, pasaport kontrol sonrası uçuş kapısı bekleme alanında 5,34±1,30, pasaport kontrol sonrası VIP bekleme salonlarında 1,16±0,64 sıklık düzeyinde vakit geçirmektedirler.

Pasaport kontrol sonrası satış alanlarında $4,38 \pm 1,82$ ve sigara içme alanlarında $4,38 \pm 1,82$ sıklık düzeyinde vakit geçirmektedirler.

Katılımcılar en sık pasaport kontrol sonrası bekleme/oturma, pasaport kontrol sonrası kafe/ yemek, pasaport kontrol sonrası uçuş kapısı bekleme alanında, pasaport kontrol sonrası satış alanlarında vakit geçirmektedirler.

En az ise Bilet (check-in) alanı bekleme/oturma alanlarında, bilet (check-in) alanı kafe/yemek alanlarında ve pasaport kontrol sonrası VIP bekleme salonlarında vakit geçirdiklerini ifade etmişlerdir.

- **Bekleme Alanları ile İlgili Özelliklerin İncelenmesi**

Çalışmada katılımcıların %49,5'nin havalimanında yönelim işaretleri bekleme alanlarına rahat yönlendirdiğini, %17,8'nin yönlendirmediğini ve %32,7'nin ise kısmen yönlendirdiğini ifade etmiştir.

Katılımcılar bekleme alanlarında %40,6 ile aydınlatma, %12,9 ile doku, %31,7 ile malzeme, %14,9 ile renklerin iç mekân elemanları olarak dikkatlerini çeken ilk unsur olduğunu ifade etmiştir.

Tablo 4. 6 Bekleme Alanları ile İlgili Özelliklerin İncelenmesi

		n	%
Havalimanında yönelim işaretleri sizi bekleme alanlarına rahat yönlendiriyor mu?	Evet	50	49,5%
	Hayır	18	17,8%
	Kısmen	33	32,7%
Bekleme alanında dikkatinizi çeken iç mekân elemanları	Aydınlatma	41	40,6%
	Doku	13	12,9%
	Malzeme	32	31,7%
	Renk	15	14,9%
Havalimanı değişik bekleme alanları arasında bir fark hissettiniz mi?	Evet	26	25,7%
	Hayır	42	41,6%
	Kısmen	32	32,7%
Havalimanı bekleme alanı sizin kişisel	Evet	40	39,6%
	Hayır	33	32,7%
	Kısmen	28	27,7%

ihtiyaçlarınıza karşılık veriyor mu?			
Havalimanı bekleme alanı küçük çocukların kişisel ihtiyaçlarına karşılık veriyor mu?	Evet	34	33,7%
	Fark etmedim	36	35,6%
	Hayır	5	5,0%
(oyun alanı-bez değiştirme yeri gibi)	Kısmen	26	25,7%
Havalimanı bekleme alanı engelli kişilerin geçişine ve ihtiyaçlarına karşılık veriyor mu?	Evet	36	35,6%
	Fark etmedim	42	41,6%
	Hayır	4	4,0%
	Kısmen	19	18,8%

Katılımcıların %25,7'nin havalimanı değişik bekleme alanları arasında bir fark hissettiğini ifade etmiştir.

Katılımcıların %39,6'nın havalimanı bekleme alanı sizin kişisel ihtiyaçlara cevap verdiğini ifade etmiştir. %32,7'nin ise cevap vermediği yönün de görüş bildirdikleri görülmüştür.

Katılımcıların %33,7'nin havalimanı bekleme alanı küçük çocukların kişisel ihtiyaçlarına karşılık verdiğini, %5'nin vermediğini, %25,7'nin kısmen olduğunu ifade etmiştir.

Katılımcıların %35,6'nın havalimanı bekleme alanı engelli kişilerin geçişine ve ihtiyaçlarına karşılık verdiğini %41,6'nın engelli alanlarını fark etmediğini, %18,8'nin ise kısmen karşıladığını ifade etmişlerdir.

- **Havalimanı Bekleme Alanındaki Hisler**

Tablo 4. 7 Havalimanı Bekleme Alanındaki Hisler

Havalimanı bekleme alanındaki hisleriniz	X±s.s.
Bekleme alanı beni rahatlatıyor	1,78±0,41
Bekleme alanı beni gerginleştiriyor	1,21±0,41

Bekleme alanı beni sıkıyor	1,10±0,30
Bekleme alanı benim dikkatimi dağıtıyor	1,73±0,44
Bekleme alanı bende bir etki uyandırmıyor	1,17±0,38

Katılımcıların “bekleme alanı beni rahatlatıyor” ifadesine 1,78±0,41 puan verdikleri görülmüştür. “Bekleme alanı beni gerginleştiriyor” ifadesi 1,21±0,41 puan almıştır. Bekleme alanı beni sıkıyor “ 1,10±0,30” puan olarak değerlendirilmiştir. “Bekleme alanı benim dikkatimi dağıtıyor” 1,73±0,44 ve “bekleme alanı bende bir etki uyandırmıyor” ifadesi 1,17±0,38 puan olarak değerlendirilmiştir. Genel olarak katılımcılara göre bekleme alanlarının rahatlatıcı ve dikkat dağıtıcı etkisinin yüksek olduğu görülmüştür. Gerginleştirici, sıkıcı etkisinin ise daha düşük olduğu görülmektedir.

- **Havalimanı Bekleme Alanında Yapılan Aktiviteler**

Tablo 4. 8 Havalimanı Bekleme Alanında Yapılan Aktiviteler

Havalimanı bekleme alanında yaptıklarınız	X±s.s.
Bekleme alanında oyalanıyorum. (bulmaca çözmek, oyun oynamak gibi)	1,60±0,49
Bekleme alanında sosyal medyada vakit geçiriyorum	1,94±0,24
Bekleme alanında işimle ilgileniyorum	1,58±0,50
Bekleme alanında çevreyle ilgileniyorum	1,45±0,50
Bekleme alanında kitap/e-kitap, gazete okuyorum	1,41±0,49

Çalışmada katılımcıların bekleme alanında oyalanma düzeylerinin 1,60±0,49 olduğu görülmüştür. Bekleme alanında sosyal medyada vakit geçirme düzeylerinin 1,94±0,24 olduğu tespit edilmiştir. Bekleme alanında iş ile ilgilenme düzeylerinin 1,58±0,50 olduğu tespit edilmiştir. Bekleme alanında çevreyle ilgilenme 1,45±0,50 ve bekleme alanında kitap/e-kitap, gazete okuma 1,41±0,49 seviyesinde olduğu görülmüştür. Katılımcılar en sık

olarak sosyal medyada gezinme, bulmaca çözmek, oyun oynamak gibi oyalanma aktiviteleri ve iş ile ilgilenme aktivitelerini daha sık yapmaktadır.

- **Havalimanı Bekleme Alanı Fiziksel Değerlendirmeleri**

Tablo 4. 9 Havalimanı Bekleme Alanı Fiziksel Değerlendirmeleri

Bekleme alanları	X±s.s.
Bekleme alanın yeni ve modern görünümlü olması önemlidir.	3,83±0,43
Bekleme alanında oturma elemanlarının rahatlığı ve sayıca yeterli olması önemlidir	3,89±0,37
Bekleme alanında farklı oturma çeşitlerinin (koltuk, oturma, oturma-masa, oturma-bankı gibi) olması önemlidir	3,77±0,55
Bekleme alanında kişisel alanını oluşturacak oturma çeşitlerinin olması önemlidir	3,77±0,56
Bekleme alanında uzanma yerlerine-uyku kabinlerine önem veriyorum	3,79±0,52
Bekleme alanında hijyene ve temiz havaya önem veriyorum	3,82±0,43
Bekleme alanında aydınlatmaya önem veriyorum	3,70±0,66
Bekleme alanında enerji kaynağı (priz, usb girişi) yakınlığa ve kullanılabilirliğe önem veriyorum	3,87±0,37
Bekleme alanının yeme-içme yerleri ile bağlantılı olmasına önem veriyorum	3,77±0,53
Bekleme alanının alış-veriş yerleri ile bağlantılı olmasına önem veriyorum	3,72±0,65
Bekleme alanında farklı hizmetlerin sunulmasına önem veriyorum	3,72±0,63

Katılımcıların “bekleme alanın yeni ve modern görünümlü olması önemlidir” ifadesine karşı olan tutumlarının 3,83±0,43 seviyesinde olduğu görülmüştür.

Katılımcıların “bekleme alanında oturma elemanlarının rahatlığı ve sayıca yeterli olması önemlidir” ifadesine karşı olan tutumlarının 3,89±0,37seviyesinde olduğu görülmüştür.

Katılımcıların “bekleme alanında farklı oturma çeşitlerinin (koltuk, oturma, oturma-masa, oturma-bankı gibi) olması önemlidir” ifadesine karşı olan tutumlarının 3,77±0,55 seviyesinde olduğu görülmüştür.

Katılımcıların “bekleme alanında kişisel alanımı oluşturacak oturma çeşitlerinin olması önemlidir” ifadesine karşı olan tutumlarının $3,77\pm0,56$ seviyesinde olduğu görülmüştür.

Katılımcıların “bekleme alanında uzanma yerlerine-uyku kabinlerine önem veriyorum” ifadesine karşı olan tutumlarının $3,79\pm0,52$ seviyesinde olduğu görülmüştür.

Katılımcıların “bekleme alanında hijyene ve temiz havaya önem veriyorum” ifadesine karşı olan tutumlarının $3,82\pm0,43$ seviyesinde olduğu görülmüştür.

Katılımcıların “bekleme alanında enerji kaynağı (priz, usb girişi) yakınlığa ve kullanılabilirliğe önem veriyorum” ifadesine karşı olan tutumlarının $3,70\pm0,66$ seviyesinde olduğu görülmüştür.

Katılımcıların “bekleme alanında enerji kaynağı (priz, usb girişi) yakınlığa ve kullanılabilirliğe önem veriyorum” ifadesine karşı olan tutumlarının $3,87\pm0,37$ seviyesinde olduğu görülmüştür.

Katılımcıların “bekleme alanının alış-veriş yerleri ile bağlantılı olmasına önem veriyorum” ifadesine karşı olan tutumlarının $3,72\pm0,65$ seviyesinde olduğu görülmüştür.

Katılımcıların “bekleme alanında farklı hizmetlerin sunulmasına önem veriyorum” ifadesine karşı olan tutumlarının $3,72\pm0,63$ seviyesinde olduğu görülmüştür.

Katılımcılara göre en önemli konunun bekleme alanında oturma elemanlarının rahatlığı ve sayıca yeterli olması olduğu görülmüştür. Bekleme alanında oturma elemanlarının rahatlığı ve sayıca yeterli olması ve enerji kaynağı (priz, usb girişi) yakınlığa ve kullanılabilirliği önemli olarak öne çıkan diğer konulardır.

Bekleme alanında farklı oturma çeşitleri, aydınlatma, yeme-içme yerleri ile bağlantılı olması, alış-veriş yerleri ile bağlantılı olması ve farklı hizmetlerin sunulması katılımcılar tarafından en az önemli olan konulardır. Fakat genel olarak katılımcılara göre verilen tüm ifadelerin yüksek düzeyde önemli olduğu ifade edilebilir.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Varoluşumuzdan günümüze insan yaşadığı kent, semt, mahalle, sokak ve yaşadığı mekânla gerek zihinsel gerek fiziksel bir uyum içindedir. Yaşanılan ‘yerler’ ve ‘mekânlar’ ihtiyaçlar doğrultusunda oluşmaktadır. İnsanların temel ihtiyaçlarından sonra aradıkları en önemli gereksinimleri güvenli, konforlu ortamlardır. Yaşantı sürecinde yerin niteliklerinin arka planda kalması ve mimari ürünün bulunduğu ortama uyum sağlama çabası yoksunluğu yok yeri oluşturmaktadır. Yok-mekânların içinde yaşarız, fakat algısal olarak aslında yok-mekânlar ‘yaşayamadığımız’ yapılar veya mekân parçacıklarıdır. Modern dünyada mekânın işlevine yönelik olan yerlerin başında metrolar, havalimanları ya da tüketim alanı olan alışveriş merkezleri gibi alanlar gelmektedir.

Bulunduğumuz yüzyılda gelişen teknolojinin getirmiş olduğu sonuçlara bağlı olarak ulaşım araçları çok hızlanmış istenilen yere oldukça kısa sürede erişim sağlanabilmektedir. Bu nedenle ulaşım araçlarının hareket ettiği alanlar devasa boyutta yapılmakta binlerce insana aynı anda hizmet verebilmektedir. Havalimanları, toplumsal yaşamın akışını ve tarihteki çağdaş toplumun gelişimini tamamen değiştirmiştir. Havalimanı binaları büyümlü bir buluş olmaları nedeniyle insan kişiliğine birçok somut değer kattığı tespit edilmiştir. Havalimanı sosyo-kültürel açıdan çok önemli bir rol oynayan mimari bir yapıdır. Bu binaların gelişimleri dünyayı ekonomik, politik ve teknolojik olarak dramatik dönüşümlere uğratmıştır.

Ulaşım araçlarının en hızlısı olan uçaklar özellikle uzak mesafeli yerlere gidişlerde ilk tercih edilen taşıma yoludur. Dünya’da her yıl uçak sayısı talebe bağlı olarak artmakta ve bunun doğal sonucu olarak da havalimanı sayısı çoğalmaktadır. Artan havayolu şirketleri sayısı da bu alanda ciddi bir rekabet doğurmaktadır. Hava trafiğinin çok yoğun olduğu dönemlerde insanlar havalimanlarında çok uzun süre beklemekte, bu sonucu olarak yolcuların havalimanlarında bekleme esnalarında gerek ihtiyaçlarını karşılayabilmeleri gerekse konforlu bir ortamda dinlenebilmeleri için özellikle bekleme mekânlarının çok iyi tasarlanması gerekmektedir. Bu nedenle özellikle turizmin büyük bir gelir kapısı olduğu ülkelerde havalimanları en son teknoloji ve konforla yapılmaktadır.

Havalimanları yeryüzünün farklı köşelerinden, kullanıcıların seyahat ortak amaçlı bulundukları geçiş mekânlarıdır. Bu gibi mekânlarda insan edilgen durumdadır. Kendi kontrolü dışında gelişen durum ve şartlara bağlı olarak hareket edilmekte ve bekleme süreleri değişken olarak bu mekâna bağlı kalmaktadır. Bu açıdan çalışma çerçevesinde değerlendirmeye alınan Uluslararası havalimanları bekleme alanları, kullanıcılar üzerinde etkili bir mekân konumundadır. Beklenen süreye bağlı olarak, farklı ihtiyaçların giderilmesine yönelik karşılıkların arandığı mekân konumunda yer almaktadır. Bu alanların mekânın atmosferi de kullanıcıların mekâna yükledikleri anlam ve aidiyet ilişkisine etki etmektedir.

Havalimanlarında, mekân, yer ve zaman dinamikleri ilişkisinde, kullanıcı algısı ve deneyime dayalı olarak mekânsal ihtiyaçların değişim gösterdiği örnek incelemeler üzerinden anlaşılmıştır. Kullanıcı gereksinimlerine göre yoğunluğun yeme-içme alanı, alışveriş alanı ve dinlenme alanı gibi fonksiyonlara dağıldığı görülmüştür. Havalimanları planlarında biçimleniş ögesinin değiştiği gözlemlenmiş, kullanıcı deneyim ve erişim kolaylığı açısından düzenlendiği düşünülmektedir. Kullanılan farklı organizasyon ve form biçimlenişleri sayesinde kullanıcı algısında mekânların daha fark edilebilir ve yön bulmada yardımcı bir unsur olarak yer aldığı değerlendirilmiştir.

Mekân, yer ve zaman dinamikleri ilişkisinde kullanıcıda meydana getirdiği duygular mekânsal deneyimde önemli katmanlar olarak yer almaktadırlar. Bu katmanların aktarımıyla ilgili olarak birçok tasarımcı ve araştırmacı kendi çalışmalarlarıyla ilgili çeşitli mekânsal deşifre yöntemlerini kullanarak standart yöntemlerin dışında yenilikçi yollar aramışlardır. Literatür araştırmasının yanında kullanıcıların kurdukları değerler, odaklandıkları nitelikler göz önüne alınarak oluşturulmuştur.

Ara geçiş mekânı özelliği taşıyan ve yok yer tanımı içerisinde var olan Uluslararası Havalimanları bekleme alanlarının biçimlenişlerinde, kullanıcı ve iç mekân sürekli bir etkileşim halindedir. Bekleme alanı biçimlenişinde iç mekânın değişen tasarım öğeleri ile kullanıcının algı ve deneyimi ilişkisinde dinamik bir etkileşim söz konusudur. Bu etkileşimin sonucu ile ortaya çıkan karşılıklar; mekânın donatı elemanları ile etkileşimi, mekân kullanıcısının algıları, özellikleri ve mekândan beklentileri üzerinden değer bulmakta ve yapılanmaktadır.

Çalışmada, beş adet (5) uluslararası havalimanı örnek inceleme olarak ele alınmış, “mekân organizasyon ve form ilişkisi”, “fonksiyona yönelik mekânsal kullanım” ve “mekân aidiyeti ve anlam ilişkisi” üzerinden mekânsal biçimlenişleri ve kullanıcı etkileşimleri incelenmiştir. Çalışma mekânları araştırılarak tablo ve şemalar üzerinden görseller ile ifadelendirilmiş ve değerlendirilmiştir.

Bu çalışmanın bir diğer odağı, “yersizlik” yapı türlerinden biri olarak kabul edilen havalimanları bekleme alanlarında kullanıcı algısı ve deneyimini etkileyen faktörlerin neler olduğunun tartışılmasına yönelik bir incelemedir. Havalimanı yapıları genel olarak yersiz/zamansız nitelmesini içinde barındırmaktadır. Uluslararası İstanbul Havalimanı çalışmanın kullanıcı algı ve deneyimine ilişkin değerlendirilmesinin hem anket hem de gözlem yöntemi ile seçilmiş alan çalışmasını oluşturmaktadır. Havalimanı mekânı araştırılarak ve gözlemlenerek tanımlanmış “mekân organizasyon ve form ilişkisi”, “fonksiyona yönelik mekânsal kullanım” ve “mekân aidiyeti ve anlam ilişkisi” üzerinden ele alınarak çalışma mekânı biçimlenişinin kullanıcılar tarafından algılanışı ve kullanım deneyiminin ölçülmesi hedeflenmiştir. Ayrıca, bu mekân kullanıcılarının “Uluslararası İstanbul Havalimanı” hakkındaki bilgi, düşünce ve değerlendirmelerine anket soruları yardımı ile cevap aranmış, çalışma mekânı karşılıklarının kullanıcılar tarafından tutarlılığının ve doğruluğunun ölçülmesi hedeflenmiştir. Çalışmada ortaya konan havalimanında değişen insan grupları (cinsiyet, yaş, eğitim), kullanım sıklığı, zaman ve mekân farklılıklarından dolayı farklı sonuçlar ortaya çıkarmıştır.

Anket çalışmalarından elde edilen sonuçlara göre Uluslararası İstanbul Havalimanındaki bekleme alanında kullanıcıların çoğu yönlendirme işretlerinin yeterli olduğu ve iç mekân atmosferi olarak kullanıcı algısında; aydınlatma ve malzeme elemanlarının dikkatlerini ilk çeken unsur olmuştur. Belirsiz süreden kaynaklı kullanıcıların çoğu riske atmamak için check-in yaptıktan sonra pasaport kontrol sonrası mekân deneyimlemesi yaşamıştır. Kullanıcıların yoğun olarak zaman geçirdiği yerler pasaport kontrol sonrası bekleme/oturma alanı, pasaport kontrol sonrası kafe/ yemek alanı, pasaport kontrol sonrası uçuş kapısı bekleme alanında, pasaport kontrol sonrası satış alanları olarak tespit edilmiştir. Havalimanları bekleme alanları iç mekân organizasyonlarında dört farklı organizasyon ve form ilişkisine sahip mekânsal yaklaşımların var olmasına rağmen, kullanıcıların çoğunun deneyimlerken algısal seçicilik yaratmadığı değerlendirilmiştir. Bekleme alanı kullanıcıların kişisel ihtiyaçlarına ve deneyimlerine karşılık vermektedir.

Kullanıcılar bekleme alanındaki tanımlamaları ortak/eşit değerlerde çıkmış, mekâna dair bir aidiyet duygusu ise belirsiz sonuçlanmıştır. Bekleme alanlarındaki kullanıcıların zamanı geçirirken sosyal medyada gezinmek, bulmaca çözmek, oyun oynamak gibi aktivitelerin yanı sıra, iş ile ilgilenme aktiviteleri daha yoğun yaptıkları sonucu çıkmıştır. Kullanıcıların bekleme alanında mekânsal deneyim ve fiziksel değerlendirmelerinde tefriş elemanlarının farklılık içermeleri ve oturma elemanlarının sayıca yeterliliği istekleri yer almıştır. Uluslararası Havalimanları iç mekânları bekleme alanları tasarımlarının, kullanıcıların değişen ihtiyaçlarına yönelik beklentiler doğrultusunda farklı biçimleniş ve ilişkileneş çalışmalarına açık olduğu değerlendirilmiştir. İleriye yönelik yapılacak iç mekân çalışmalarının, alana katkı sağlayıcı dinamik gelişmeleri destekleyici nitelik taşıyacağı düşünülmektedir.

Uluslararası Havalimanları günlük hayatımızla daha iç içe bir tasarım anlayışıyla kurgulanacağı düşünülmektedir. Havayolu ulaşımı her geçen gün gelişmekte ve tercih eden insan sayısı artmaktadır. Günümüzde daha önceden planlanarak yapılan havayolu ulaşımının ilerde anlık ritüellerimizin birer parçası olacağı ve tasarlanacak havalimanlarının da bu amaca hizmet edecek yapılar olarak karşımıza çıkacağı öngörülmektedir.

KAYNAKLAR

1. Akdağ, D. (2019). *Havaalanı Bekleme Salonlarının Tasarımlarına İlişkin Sorunların Analizi Ve Çözüm Önerileri*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Ticaret Üniversitesi, İstanbul.
2. Allan, L.G. (1979). The perception of time. *Perception and Psycho-physics*. 26 (5), s.340–354.
3. Altan, İ. (2012). Mimarlıkta Mekan Kavramı. 75-87.
4. Arusoğlu, Ö. (2010). *Havaalanı Yolcu Hareketlerinin Simulasyonu İçin Model Önerisi*. İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
5. Asar, H. (2013). *Mimari Mekân Okumasında Algısal Deneyim Analizinin Bir Yöntem Yardımıyla İrdelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi. Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Eskişehir.
6. Auge, M. (1992). *Yok Yerler*. İstanbul: Daimon Yayınları.
7. Auge, M. (1994). *Çağdaş Dünyaların Antropolojisi*. Ankara: Dipnot Yayınları.
8. Auge, M. (1997). *Yer-Olmayanlar Üstmodernliğin Antropolojisine Giriş* (T. Ilgaz, Çev.). İstanbul: Kesit Yayıncılık.
9. Aygenç, B. (2020). Kullanıcı Açısından Mekân Aidiyeti Ve Yaşam Çevresinin Psikolojik Etkilerinin Samanbahçe Konutları Örneğinde İncelenmesi. Yüksek Lisans Tezi. Yakın Doğu Üniversitesi, Lefkoşa.
10. Bacon, E. N. (1974). *Design of Cities* (Eds.) Londra: Thames & Hudson.
11. Baker, J., & Cameron, M. (1996). The effects of the service environment on affect and consumer perception of waiting time: an integrative review and research propositions. *Journal of the Academy of Marketing Science*, pp.338-349.
12. Borges, J. L. (2013). *Kum Kitabı*. İstanbul: İletişim Yayınları.
13. Bozdayı, A. M. (2004). *İç Mekan ve İnsan*. Yüksek Lisans Tezi. Hacettepe Üniversitesi, Ankara.
14. Ching, F. (1979). *Architecture; Form, Space and Order*. Van Nostrand Reinhold. New York.
15. Ching, F. (2008). *İç Mekan Tasarımı* (B. Elçioğlu, Çev.). İstanbul: YEM Yayınları, s.318.

16. Ching, F.D.K. (2011). *Mimarlık, Biçim, Mekân ve Düzen* (S. Lökçe, Çev.). İstanbul: Yapı Endüstri Merkezi Yayınları.
17. Çelik, A. E. (2017). *Havaalanı Bekleme Salonlarındaki Tasarım Parametrelerinin Yön Bulma Davranışı Üzerine Etkileri*. Yüksek Lisans Tezi. Tobb Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi, Ankara.
18. Çiğın, A. (2009). *Camın Mekan Kurgusunda Yersizlik/Zamansızlık Kavramı, Havaalanı Örnekleme*. Yüksek Lisans Tezi. Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Eskişehir.
19. Demirkaya, H. (1999). *Mekân Kavramının Tarihsel Süreç İçinde İncelenmesi ve Günümüzde Mekân Anlayışı*. Yüksek Lisans Tezi. Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.
20. Deviren, S. (2001). *Mimarlıkta Yer: Yapının Araziyle İlişkisinin Kavramsallaştırılması (1980-2000)*. Doktora Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
21. Dinçer, Ö. (2005). *Mimari Mekan Organizasyon Sürecinde Mekansal Hemyüzey Birleşim ve Entegrasyon Kavramlarının Analizi*. Doktora Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
22. Durgun, E. (2014). *Türkiye'deki Havalimanı Terminal Bina Tiplerinin Mekansal Dizim Yöntemi İle Analizi*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
23. Ek Bektaş, E. H. (2018). *Havalimanları İç Mekân Tasarımında Biçim Ve Anlam İlişkisi Ve Sabiha Gökçen Havalimanı Örneği*. Yüksek Lisans Tezi. Kocaeli Üniversitesi, Kocaeli.
24. Emiroğlu, M. (2010). *Kültürlerarası İletişim Mekânlarında İç Mekân Tasarımı: Havaalanları Örneği*. Yüksek lisans tezi. Hacettepe Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
25. Erman, O. (2017). Mekansal Komşuluk Kavramı Üzerinden Mimari Mekanın Analizi. *Çukurova Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 32(1), 165-176.
26. Fodness, D., & Murray, B. (1998). Passengers' Expectations Of Airport Service Quality. *Journal of Services Marketing*, 21(7), 492-506.
27. Gezer, H. (2012). Mekanı Kavrama Sürecinde Algılama Bileşenleri. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 21, 1-10.
28. Giddens, A. (1991). *Modernite ve Bireysel-Kimlik*. Ankara: Say Yayınları.
29. Giddens, A. (1994). *Modernliğin Sonuçları* (E. Kuşdil, Çev.). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.

30. Giddens, A. (2000). *Tarihsel Materyalizmin Çağdaş Eleştirisi* (Ü. Tatlıcan, Çev.). İstanbul: Paradigma Yayınları.
31. Güleç Solak, S. (2017). Mekân Kimlik Etkileşimi: Kavramsal ve Kuramsal Bir Bakış. *MANAS Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 6(1), 13-37.
32. Gür, Ş. Ö. (1996). *Mekan Örgütlenmesi*. Trabzon: Gür Yayıncılık.
33. Harvey, D. (1997). *Post Modernliğin Durumu* (S. Savran, Çev.). İstanbul: Metis Yayınları.
34. Hasol, D. (1990). *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü*. İstanbul: Yapı Endüstri Merkezi Yayınları.
35. Heidegger, M. (1971). Building, Dwelling, Thinking. In A. Hofstadter (Eds.), *Poetry, Language and Thought* (pp. 143-162). New York: Harper & Row.
36. Heidegger, M. (1997). *Zaman Kavramı*. 1924 Temmuzunda Marburg Teoloji Derneği'nde Verilen Konferans, Cogito.
37. Heidegger, M. (2008). *Varlık ve Zaman* (K. H. Ökten, Çev.). İstanbul: Agora Kitaplığı.
38. İl, A. (2005). *Kapitalist Sistemde Mekân ve "Yer-Olmayan" Kavramı*. Yüksek Lisans Tezi. Osmangazi Üniversitesi, Eskişehir.
39. Kahvecioğlu, H. L. (1998). *Mimarlıkta İmaj: Mekânsal İmajın Oluşumu ve Yapısı Üzerine Bir Model*. Doktora Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
40. Karaağaç, F. (2006). *İç Mekan Tasarımında Biçim ve Anlam İlişkisine Analitik Bir Yaklaşım: Modern ve Modern Sonrası Dönemlerde Havalimanı Terminal Binaları Üzerine Örneklemeler*. Yüksek Lisans Tezi. Hacettepe Üniversitesi, Ankara.
41. Karasakaloğlu, D. (2011). *Bir Yok-Mekân Olarak Temalı Otellerde Yön-Bulma ve Kaybolma Algılarının İncelenmesi: Antalya-Kundu Bölgesi Otel Örnekleri*. Yüksek lisans tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
42. Kaymakçalan, G. (2019). *Yer Kavramı Üzerinden Bir Okuma: Metrolar*. Yüksek Lisans Tezi. Maltepe Üniversitesi, İstanbul.
43. Kılıç, D., Turgut, M. (2019). Kentsel Lojistik Açısından İstanbul Havalimanı Ve Atatürk Havalimanı'nın Değerlendirilmesi. *KOCATEPEİİBF Dergisi*, 21(2), 148-157.
44. Kofman, E., & Lebas, E. (1996). Lost in Transposition: Time, Space and the City (Eds.). In *Writings on Cities*, Oxford: Blackwell.
45. Kuban, D. (2002). *Mimarlık Kavramları*. İstanbul: YEM Yayınları.

46. Küçükaslan Emiroğlu, M. (2010). *Kültürlerarası İletişim Mekânlarında İç Mekân Tasarımı: Havaalanları Örneği*. Yüksek Lisans Tezi. Hacettepe Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
47. Lang, J. (1987). *Creating Architectural Theory*. New York: Van Nostran Reinhold Co. Inc.
48. Lefebvre, H. (1974). *Mekânın Üretimi*. İstanbul: Sel Yayıncılık.
49. Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space* (Nicholson-Smith, Trans.). Oxford: Blackwell.
50. Lewin, D. M. (1964). Decline and Fall-Ocularcentricism in Heidegger's Reading of the History of Metaphysics, *Modernity and the Hegemony of Vision*. University of California Press 1964, pp. 205.
51. Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. Londra: The M.I.T. Press.
52. Manzo, L. C. (2003). Beyond House and Haven: Toward a Revisioning of Emotional Relationships with Places. *Journal of Environmental Psychology*, 23(1), 47-61. doi: 10.1016/S0272-4944(02)00074-9
53. Markus, T.A. (1993). Buildings as Social Objects, Companion to Contemporary Architectural Thought, (B. Farmer, H. Louw Eds). Routledge, London, UK, pp.15-20.
54. Najafi, M., & Shariff, M. K. B. M. (2011). The Concept Of Place And Sense Of Place In Architectural Studies. *International Journal of Human and Social Sciences*, 6(3), 187- 193.
55. Ötkünç, A. (2005). *Transit Olarak Kullanılan Mekânlar Modern Mimaride 'Yersizleşen' Mekânların Değerlendirilmesi*. Yüksek Lisans Tezi. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul.
56. Ötkünç, A. (2016). *Prolog, Yok-yerler Üstmodernliğin Antropolojisine Giriş*. İstanbul: Daimon Yayınları.
57. Peponis, J., & Wineman J. (2002). Spatial Structure of Environment and Behavior, in *Handbook of Environmental Psychology*, (R. B. Bechtel, A. Churchman, J. Wiley Eds.). New York.
58. Perinçek, S. (2003). *Kamusal Alan-Kamuya Açık Özel Mekân İlişkisinde Geçiş Bölgeleri*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
59. Roth, L. M. (2002). *Mimarlığın Öyküsü*. İstanbul: Kabalcı Yayınevi.
60. Schulz, N. C. (1971). *Existence, Space and Architecture*. London: Praeger Publishers.

61. Schulz, N. C. (1972). *Existence, Space & Architecture*. London: Studio Vista.
62. Schulz, N. C. (1980). *Genius Loci*. London: Acedemy Editions.
63. Şaşmaz, V. (2007). *Havalimanı Terminallerinde Büyük Açıklık Geçme Sorunun Analizi*. Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi, Ankara.
64. Tanyeli, U. (2004). Kitle Turizmi ve 'Yok-Mekân' Mimarlığı. *Arredamento Mimarlık*, (171), 74-77.
65. Tanyeli, U. ve Sözen, M. (2011). *Sanat ve Kavram Terimleri Sözlüğü*. İstanbul: Remzi Kitabevi, s.360.
66. Temiztepe, G. (2001). *Havalimanı Terminal Binalarında Çelik Taşıyıcılı Sistemli Olanlarının Büyüyebilme Olanaklarının İrdelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
67. Türk Dil Kurumu. (2018). *Güncel Türkçe Sözlük*. Ankara: Türk Dil Kurumu. <http://www.sozluk.gov.tr>
68. Yalçın, T. (2017). *Havalimanı Yolcu Terminallerinde Mekânsal Deneyim Haritalaması: Bir Yolculuk, İki Havalimanı*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
69. Zakay, D., Hornik, J. (1992). How much time did you wait in line? *A time perception perspective*. Working paper, University of Tel Aviv, Israel.

İNTERNET KAYNAKLARI

1. URL 1 Bekleme Alanı, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı, Havaalanı Planlama Klavuzu. <http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/yayinlar> (Erişim tarihi: 14.09.2021)
2. URL 2 Singapur Changi Havalimanı Genel Fotoğraflar. <https://www.archdaily.com/575693/safdie-architects-design-glass-air-hub-for-singapore-changi-> (Erişim tarihi: 15.12.2021)
3. URL 3 Hamad Uluslararası Havalimanı Genel Fotoğraflar. https://www.archdaily.com/917458/hamad-international-airport-passenger-terminal-complex-hok/5ce301cc284dd1767b000292-hamad-international-airport-passenger-terminal-complex-hok-photo?next_project=no (Erişim tarihi: 15.12.2021)
4. URL 4 Kansai Uluslararası Havalimanı Genel Fotoğraflar. <https://www.dezeen.com/2019/11/29/kansai-international-airport-renzo-piano-high-tech-architecture/> (Erişim tarihi: 15.12.2021)
5. URL 5 Münih Franz Josef Strauss Havalimanı Genel Fotoğraflar. <https://www.istockphoto.com/search/2/image?phrase=munich+airport> (Erişim tarihi: 15.12.2021)
6. URL 6 Singapur Changi Havalimanı. <http://mimdap.org/2016/05/safdienin-mimarlar-singapur-changi-havalimanyna-icin-cam-hava-hub-tasarymy/> (Erişim tarihi: 20.01.2021)
7. URL 7 Münih Franz Josef Strauss Havalimanı. <https://www.munich-airport.de/> (Erişim tarihi: 20.01.2021)
8. URL 8 Hamad Uluslararası Havalimanı. https://www.archdaily.com/917458/hamad-international-airport-passenger-terminal-complex-hok/5ce300bf284dd1a1c900010b-hamad-international-airport-passenger-terminal-complex-hok-photo?next_project=no (Erişim tarihi: 24.01.2021)
9. URL 9 Kansai Uluslararası Havalimanı. <https://muza-chan.net/japan/index.php/blog/kansai-international-airport> (Erişim tarihi: 24.01.2021)
10. URL 10 Singapur Changi Havalimanı. <https://www.architecturaldigest.in/content/singapore-changi-airport-worlds-tallest-indoor-waterfall-safdie-architects/> (Erişim tarihi: 27.01.2021)
11. URL 11 Hamad Uluslararası Havalimanı. <https://www.behance.net/gallery/18441109/Hamad-International-Airport-Doha-Qatar> (Erişim tarihi: 27.01.2021)

12. URL 12 Hamad Uluslararası Havalimanı, https://www.archdaily.com/917458/hamad-international-airport-passenger-terminal-complex-hok/5ce301cc284dd1767b000292-hamad-international-airport-passenger-terminal-complex-hok-photo?next_project=no (Erişim tarihi: 02.02.2021)
13. URL 13 Münih Franz Josef Strauss Havalimanı, <https://www.istockphoto.com/photo/munich-airport-at-sunset-gm487771890-72680189> (Erişim tarihi: 02.02.2021)
14. URL 14 Singapur Changi Havalimanı, Genel Bekleme Alanı, <https://www.istockphoto.com/tr/foto%C4%9Fraf/changi-havaalan%C4%B1-bekleme-salonu-singapur-gm908038078-250169575> (Erişim tarihi: 10.02.2021)
15. URL 15 Singapur Changi Havalimanı, Genel Bekleme Alanı, <https://www.istockphoto.com/tr/foto%C4%9Fraf/changi-havaalan%C4%B1-bekleme-salonu-singapur-gm908038078-250169575> (Erişim tarihi: 10.02.2021)
16. URL 16 Singapur Changi Havalimanı, Dinlenme Alanı, <https://gezzio.com/havalimaninda-uyumak-icin-en-elverisli-havalimanlari/> (Erişim tarihi: 13.02.2021)
17. URL 17 Singapur Changi Havalimanı, Çocuk Alanı, <https://www.istockphoto.com/en/photo/skynet-at-jewel-changi-airport-gm1218928678-356361733> (Erişim tarihi: 13.02.2021)
18. URL 18 Singapur Changi Havalimanı, Bahçe Alanı, <https://globetrender.com/2019/04/12/singapore-changi-airport-jewel-terminal/> (Erişim tarihi: 13.02.2021)
19. URL 19 Singapur Changi Havalimanı, Sanat Merkezi Alanı, <https://www.alamy.de/stockfoto-reisen-familie-von-kurt-metzler-in-singapur-changi-airport-terminal-4-neu-offnen-168244132.html> (Erişim tarihi: 13.02.2021)
20. URL 20 Singapur Changi Havalimanı, Bahçe Alanı, <https://skytraxratings.com/airports/singapore-changi-airport-rating> (Erişim tarihi: 13.02.2021)
21. URL 21 Singapur Changi Havalimanı, Çocuk Alanı, <https://globetrender.com/2019/04/12/singapore-changi-airport-jewel-terminal/> (Erişim tarihi: 13.02.2021)
22. URL 22 Hamad Uluslararası Havalimanı, Sanat Merkezi Alanı, <https://www.cnn.com/travel/article/hamad-international-airport-qatar/index.html> (Erişim tarihi: 17.02.2021)
23. URL 23 Hamad Uluslararası Havalimanı, Sanat Merkezi Alanı, <https://www.businessinsider.com/take-a-look-at-qatars-16-billion-airport-2014-9#this-playground-sculpture-by-artist-tom-otterness-look-like-awesome-fun-13> (Erişim tarihi: 17.02.2021)

24. URL 24 Hamad Uluslararası Havalimanı, Aktivite Alanı.
<https://morepremium.com/a-swim-a-gym-session-or-a-game-of-squash-during-the-airport-transfer-this-is-possible-at-doha-hamad-airport/> (Erişim tarihi: 17.02.2021)
25. URL 25 Hamad Uluslararası Havalimanı, Dinlenme-Toplu Kullanım Alanı.
<https://www.cnn.com/travel/article/hamad-international-airport-qatar/index.html> (Erişim tarihi: 17.02.2021)
26. URL 26 Hamad Uluslararası Havalimanı, Aktivite Alanı.
<https://www.cnn.com/travel/article/hamad-international-airport-qatar/index.html> (Erişim tarihi: 17.02.2021)
27. URL 27 Hamad Uluslararası Havalimanı, Sanat Merkezi Alanı.
<https://www.cnn.com/travel/article/hamad-international-airport-qatar/index.html> (Erişim tarihi: 17.02.2021)
28. URL 28 Hamad Uluslararası Havalimanı, Genel Bekleme Alanı.
<https://www.businessinsider.com/take-a-look-at-qatars-16-billion-airport-2014-9#this-seating-area-is-modern-and-stylish-14> (Erişim tarihi: 17.02.2021)
29. URL 29 URL 28 Hamad Uluslararası Havalimanı, Genel Bekleme Alanı.
<https://www.cnn.com/travel/article/hamad-international-airport-qatar/index.html> (Erişim tarihi: 17.02.2021)
30. URL 30 Kansai Uluslararası Havalimanı, Dinlenme-Toplu Kullanım Alanı.
https://en.wikipedia.org/wiki/Kansai_International_Airport#/media/File:KIX_Terminal_2.JPG (Erişim tarihi: 20.02.2021)
31. URL 31 Kansai Uluslararası Havalimanı, Çocuk Alanı.
<https://www.dreamstime.com/kansai-international-airport-interior-osaka-japan-jp-apr-april-located-artificial-island-middle-bay-image179358921> (Erişim tarihi: 20.02.2021)
32. URL 32 Kansai Uluslararası Havalimanı, Dinlenme-Toplu Kullanım Alanı.
<https://www.dreamstime.com/editorial-image-kansai-international-airport-osaka-japan-november-computer-internet-provided-gate-passengers-image95614640> (Erişim tarihi: 20.02.2021)
33. URL 33 Kansai Uluslararası Havalimanı, Genel Bekleme Alanı.
https://en.wikipedia.org/wiki/Kansai_International_Airport#/media/File:Kansai_International_Airport_Terminal_2_Restrict_area_shops_201407.jpg (Erişim tarihi: 20.02.2021)
34. URL 34 Kansai Uluslararası Havalimanı, Çocuk Alanı.
<https://www.dreamstime.com/kansai-international-airport-interior-osaka-japan-jp-apr-april-located-artificial-island-middle-bay-image179358921> (Erişim tarihi: 20.02.2021)
35. URL 35 Kansai Uluslararası Havalimanı, Genel Bekleme Alanı.
<https://www.dreamstime.com/interior-view-kansai-international-airport-osaka-apr-image241801577> (Erişim tarihi: 20.02.2021)

36. URL 36 Kansai Uluslararası Havalimanı, Genel Bekleme Alanı.
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/3b/Kansai_International_Airport_%281%29.jpg (Erişim tarihi: 20.02.2021)
37. URL 37 Kansai Uluslararası Havalimanı, Genel Bekleme Alanı.
https://en.wikipedia.org/wiki/Kansai_International_Airport#/media/File:Kansai_International_Airport02n4n4272.jpg (Erişim tarihi: 20.02.2021)
38. URL 38 Münih Franz Josef Strauss Havalimanı, Genel Bekleme Alanı.
<https://architecturerevived.com/munich-airport-munchen-germany/> (Erişim tarihi: 25.02.2021)
39. URL 39 Münih Franz Josef Strauss Havalimanı, Aktivite Alanı.
<https://www.seturday.com/setur-liste/dunyanin-en-iyi-havalimani-fitness-salonlari> (Erişim tarihi: 25.02.2021)
40. URL 40 Münih Franz Josef Strauss Havalimanı, Dinlenme-Toplu Kullanım Alanı.
https://stringfixer.com/tr/Munich_Airport_Parkplatz_P41/Novotel_%28MVV%29 (Erişim tarihi: 25.02.2021)
41. URL 41 Münih Franz Josef Strauss Havalimanı, Aktivite Alanı.
https://www.explorra.com/things-to-do/munich-franz-josef-strauss-airport-germany-muc_12320#photo-8 (Erişim tarihi: 25.02.2021)
42. URL 42 Münih Franz Josef Strauss Havalimanı, Aktivite Alanı.
<https://www.enuygun.com/bilgi/havalimaninda-yapilabilecek-6-harika-sey/> (Erişim tarihi: 25.02.2021)
43. URL 43 Münih Franz Josef Strauss Havalimanı, Aktivite Alanı.
https://www.explorra.com/things-to-do/munich-franz-josef-strauss-airport-germany-muc_12320#photo-3 (Erişim tarihi: 25.02.2021)
44. URL 44 Münih Franz Josef Strauss Havalimanı, Genel Bekleme Alanı.
https://wikiimg.tojsiabtvt.com/wikipedia/commons/thumb/a/a3/Airport_Munich_innen_2009_PD_20090404_036.JPG/1280px-Airport_Munich_innen_2009_PD_20090404_036.JPG (Erişim tarihi: 25.02.2021)
45. URL 45 Münih Franz Josef Strauss Havalimanı, Genel Bekleme Alanı.
<https://architecturerevived.com/munich-airport-munchen-germany/> (Erişim tarihi: 25.02.2021)
46. Eriksen, T. H., Doving, R. (1992). In Limbo: Notes on the Culture of Airports. The Consequences of Globalisation for Social Anthropology. 2. EASA Konferansı, Oslo.
<http://folk.uio.no/geirthe/Airports.html> (Erişim tarihi: 30.03.2022)
47. Kaya K. Singapur Changi Havalimanı: Farklı Bir Deneyim
<https://yoldaolmak.com/singapur-changi-havalimani-farkli-bir-deneyim.html> (Erişim tarihi: 29.01.2022)

EKLER

EK 1: Uluslararası İstanbul Havalimanı Bekleme Alanı Kullanıcı Değerlendirmesi

ULUSLARARASI HAVALİMANI BEKLEME ALANI KULLANICI DEĞERLENDİRMESİ			
<i>Bu anket Başkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı Bölümü'nde yürütülmekte olan yüksek lisans tezi kapsamında yapılmaktadır. Katkılarınız için teşekkürler.</i>			
1.Cinsiyetiniz:		2.Yaşınız:	
3.Eğitim durumunuz:			
4.Ne sıklıkla uçak ile <u>uluslararası yolculuk</u> yapıyorsunuz?			
a. ilk defa	b. yılda bir-beş kez	c. ayda bir-iki kez	d. haftada bir kez
5.Havalimanında uçuş öncesi ne kadar bekleme süresi geçiriyorsunuz? (Aktarmalı ya da aktarmasız)			
a. 1-3 saat	b. 3-5 saat	c. 5+ saat	
6.Havalimanında beklerken en çok nerede zaman geçirmektesiniz? (1'den 8'e kadar / çoktan-aza gidecek biçimde numaralandırınız lütfen.)			
☐	Bilet (check-in) alanı bekleme/oturma alanlarında		
☐	Bilet (check-in) alanı kafe/yemek alanlarında		
☐	Pasaport kontrol sonrası bekleme/oturma alanlarında		
☐	Pasaport kontrol sonrası kafe/ yemek alanlarında		
☐	Pasaport kontrol sonrası uçuş kapısı bekleme alanında		
☐	Pasaport kontrol sonrası VIP Bekleme Salonlarında		
☐	Pasaport kontrol sonrası satış alanlarında		
☐	Sigara içme alanlarında		
7.Aşağıdaki Uluslararası Havalimanlarının birinde bulundunuz mu?			
a. Singapur Changi Havalimanı			
b. Hamad Uluslararası Havalimanı			
c. Kansai Uluslararası Havalimanı (DXB)			
d. Münih Franz Josef Strauss Havalimanı (MUC)			
8.Havalimanında yönelim işaretleri sizi bekleme alanlarına rahat yönlendiriyor mu?			
a. Evet	b. Hayır	c. Kısmen	
9.Bekleme alanında dikkatinizi çeken iç mekân elemanlarını 1'den 4'e kadar / çoktan-aza gidecek biçimde numaralandırınız lütfen.			
Renk ☐	Doku ☐	Malzeme ☐	Aydınlatma ☐
10.Havalimanı değişik bekleme alanları arasında bir fark hissettiniz mi?			
a. Evet	b. Hayır	c. Kısmen	
11.Havalimanı bekleme alanındaki hisleriniz ile ilgili aşağıdaki ifadelerden uygun olan(lar)ın solundaki kutucuğa işaret koyunuz lütfen.			
☐	Bekleme alanı beni rahatlatıyor.		
☐	Bekleme alanı beni gerginleştiriyor.		
☐	Bekleme alanı beni sıkıyor.		
☐	Bekleme alanı benim dikkatimi dağıtıyor.		
☐	Bekleme alanı bende bir etki uyandırmıyor.		
12.Havalimanı bekleme alanında yaptıklarınız ile ilgili aşağıdaki ifadelerden uygun olan(lar)ın solundaki kutucuğa işaret koyunuz lütfen.			
☐	Bekleme alanında oyalanıyorum. (bulmaca çözmek, oyun oynamak gibi)		
☐	Bekleme alanında sosyal medyada vakit geçiriyorum.		
☐	Bekleme alanında işimle ilgileniyorum.		
☐	Bekleme alanında çevreyle ilgileniyorum.		
☐	Bekleme alanında kitap/e-kitap, gazete okuyorum.		
☐	Bekleme alanında yapıyorum.		
Aşağıda havalimanı bekleme alanıyla ilgili genel ifadeler yer almaktadır. Size uygun şıkkı işaretleyiniz.			
13.Bekleme alanın yeni ve modern görünümlü olması önemlidir.			
a. katılıyorum	b. katılmıyorum	c. kısmen katılıyorum	

14.Bekleme alanında oturma elemanlarının rahatlığı ve sayıca yeterli olması önemlidir.			
a. katılıyorum	b. katılmıyorum	c. kısmen katılıyorum	
15.Bekleme alanında farklı oturma çeşitlerinin (koltuk, oturma, oturma-masa, oturma-banko gibi) olması önemlidir.			
a. katılıyorum	b. katılmıyorum	c. kısmen katılıyorum	
16.Bekleme alanında kişisel alanımı oluşturacak oturma çeşitlerinin olması önemlidir.			
a. katılıyorum	b. katılmıyorum	c. kısmen katılıyorum	
17.Bekleme alanında uzanma yerlerine-uyku kabinlerine önem veriyorum.			
a. katılıyorum	b. katılmıyorum	c. kısmen katılıyorum	
18.Bekleme alanında hijyene ve temiz havaya önem veriyorum.			
a. katılıyorum	b. katılmıyorum	c. kısmen katılıyorum	
19.Bekleme alanında aydınlatmaya önem veriyorum.			
a. katılıyorum	b. katılmıyorum	c. kısmen katılıyorum	
20.Bekleme alanında enerji kaynağı (priz, usb girişi) yakınlığa ve kullanılabilirliğe önem veriyorum.			
a. katılıyorum	b. katılmıyorum	c. kısmen katılıyorum	
21.Bekleme alanının yeme-içme yerleri ile bağlantılı olmasına önem veriyorum.			
a. katılıyorum	b. katılmıyorum	c. kısmen katılıyorum	
22.Bekleme alanının alış-veriş yerleri ile bağlantılı olmasına önem veriyorum.			
a. katılıyorum	b. katılmıyorum	c. kısmen katılıyorum	
23.Bekleme alanında farklı hizmetlerin sunulmasına önem veriyorum.			
a. katılıyorum	b. katılmıyorum	c. kısmen katılıyorum	
24.Bekleme alanında hizmetlerinin sunulmasını istiyorum.			
Aşağıda havalimanı bekleme alanıyla ilgili değerlendirmeler yer almaktadır. Size uygun şıkkı işaretleyiniz.			
25.Havalimanı bekleme alanı sizin kişisel ihtiyaçlarınıza karşılık veriyor mu?			
a. Evet	b. Hayır	c. Kısmen	
26.Havalimanı bekleme alanı küçük çocukların kişisel ihtiyaçlarına karşılık veriyor mu? (oyun alanı-bez değiştirme yeri gibi)			
a. Evet	b. Hayır	c. Kısmen	d. Fark etmedim
27.Havalimanı bekleme alanı engelli kişilerin geçişine ve ihtiyaçlarına karşılık veriyor mu?			
a. Evet	b. Hayır	c. Kısmen	d. Fark etmedim

EK 2: Uluslararası İstanbul Havalimanı İç Mekân İncelemesi ve Görsel Kullanım İzin Belgesi



Sayı : LET-IGA-MIA-003372
Konu : Havalimanı Giriş İzni

15.02.2021

BAŞKENT ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ

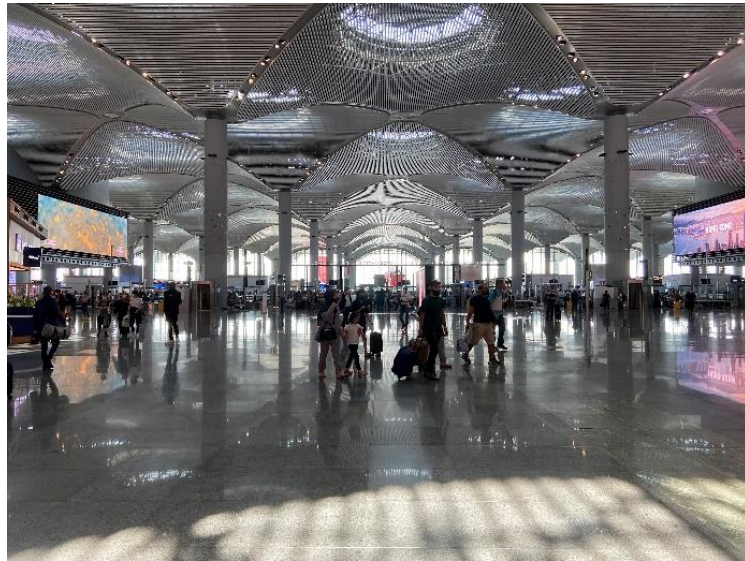
Bağlıca Kampüsü Fatih Sultan Mahallesi Eskişehir Yolu 18.km 06790 Etimesgut / ANKARA

- İlgi:** a) 28-01-2021 tarihli ve E-11767438-903.13-9053 sayılı yazı.
b) 18-01-2021 tarihli ve E-59877887-302.08.01-3474 sayılı yazı.

İlgi (a) yazınızda, İlgi (b) kayıtlı yazıda belirtilen Sosyal Bilimler Enstitüsü İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı Tezli Yüksek Lisans Programı 21910163 numaralı öğrencisi Eda Akça'nın Dr. Öğr. Üyesi Betül Bilge Özdamar'ın danışmanlığında yürüttüğü "İç Mekan Biçim ve Anlam İlişkisinde Kullanıcı ve Yer Aidiyeti-Kimliği: Havaalanları Bekleme Mekanları İstanbul Havalimanı İncelemesi" başlıklı yüksek lisans tez çalışması kapsamında gerekli olan İstanbul Havalimanı İşletmesi'nde; inceleme, mimari belgeleme, dış hatlar terminali fotoğraf çekimi ve dış hatlar yolcuları ile anket çalışması yapılabilmesi konusunda bahse konu öğrenciye izin verilmesi hususunda gerekli değerlendirmenin yapılması rica edilmiştir.

Bahse konu talebiniz Şirketimiz tarafından değerlendirilmiş olup, yapılacak anket çalışmalarında sorulacak sorular ve çalışmada kullanılacak fotoğraflar konusunda Şirketimiz Kurumsal İletişim Departmanı ile eşgüdüm halinde çalışılması koşulu ile uygunluk verildiğini bilgilerinize arz ederiz.

EK 3: Uluslararası İstanbul Havalimanı Dış Hatlar Bekleme Alanı Görselleri



EK 4: Etik Kurul İzni

Evrak Tarih ve Sayısı: 08.09.2021-59409



1993

BAŞKENT ÜNİVERSİTESİ
Akademik Değerlendirme Koordinatörlüğü

Sayı : E-62310886-605.99-59409
Konu : Eda Akça'nın Etik Onay Başvurusu Hk.

08.09.2021

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

İlgi : 26.08.2021 tarih ve 56388 sayılı yazınız.

Enstitümüz İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı Tezli Yüksek Lisans Programı öğrencisi Eda Akça'nın, Dr. Öğretim Üyesi Betül Bilge Özdamar danışmanlığında yürütmekte olduğu "Yersizlik ve Zamansızlık Bağlamında Uluslararası Havalimanları Bekleme Alanlarının Kullanıcı Etkileşimli İç Mekân Biçimlenişi" başlıklı tez çalışması kapsamında uygulamayı planladığı anket değerlendirilmiş ve bilgilerinize ekte sunulmuştur.

Prof. Dr. M. Abdülkadir VAROĞLU
Kurul Başkanı

Ek: Değerlendirme Formu

Bu belge, güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

Belge Doğrulama Kodu :BSE4ESNN94

Belge Doğrulama Adresi : <https://www.turkiye.gov.tr/baskent-universitesi-ebys>

Başkent Üniversitesi Başlıca Kampüsü Fethi Sultan Mahallesi Eskişehir Yolu 18. Km 06790

Bilgi için: Gamze SONBAY

Bu belge güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

Koordinatör

Telefon No:0 312 246 67 40 Faks No:0 312 246 66 05

Telefon No: 246 66 66 / 2078

e-Posta:adk@baskent.edu.tr İnternet Adresi:www.baskent.edu.tr

Kep Adresi:baskentuniversitesi@hs02.kep.tr



Sayı : 17162298.600-181
Konu : Anket Uygulama

1 EYLÜL 2021

İlgili Makama

Üniversitemiz Sosyal Bilimler Enstitüsü, İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı Tezli Yüksek Lisans Programı öğrencisi Eda Akça'nın, Dr. Öğretim Üyesi Betül Bilge Özdamar danışmanlığında yürütmekte olduğu "Yersizlik ve Zamansızlık Bağlamında Uluslararası Havalimanları Bekleme Alanlarının Kullanıcı Etkileşimli İç Mekân Biçimlenişi" başlıklı tez çalışması kapsamında uygulamayı planladığı anket değerlendirilmiş ve yapılmasında bir sakınca olmadığı tespit edilmiştir. Bilgilerinize saygılarımızla sunarız.

Başkent Üniversitesi Sosyal ve Beşeri Bilimler ve Sanat Araştırma Kurulu

Ad, Soyad	Değerlendirme
Prof. Dr. M. Abdülkadir Varoğlu	Olumlu/ Olumsuz
Prof. Dr. Kudret Güven	Olumlu/Olumsuz
Prof. Ali Sevgi	Olumlu/Olumsuz
Prof. Dr. Işıl Bulut	Olumlu/Olumsuz
Prof. Dr. Sadegül Akbaba Altun	Olumlu/ Olumsuz
Prof. Dr. Can Mehmet Hersek	Olumlu/ Olumsuz
Prof. Dr. Özcan Yağcı	Olumlu/Olumsuz

Prof. Dr. Sadegül Akbaba Altun, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı Tezli Yüksek Lisans Programı öğrencisi Eda Akça'nın, Dr. Öğretim Üyesi Betül Bilge Özdamar danışmanlığında yürütmekte olduğu "Yersizlik ve Zamansızlık Bağlamında Uluslararası Havalimanları Bekleme Alanlarının Kullanıcı Etkileşimli İç Mekân Biçimlenişi" başlıklı tez çalışmasına yönelik hazırlanan anketin yapılabileceği görüşündeler.

Prof. Dr. Can M. Hersek, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı Tezli Yüksek Lisans Programı öğrencisi Eda Akça'nın, Dr. Öğretim Üyesi Betül Bilge Özdamar danışmanlığında yürütmekte olduğu "Yersizlik ve Zamansızlık Bağlamında Uluslararası Havalimanları Bekleme Alanlarının Kullanıcı Etkileşimli İç Mekân Biçimlenişi" başlıklı tez çalışması kapsamında uygulamayı planladığı anketin incelendiği ve yapılmasının uygun olduğu görüşlerini iletmislerdir.