

MİMARİ AÇIKLAMA RAPORU

“BİR HAVALANI...” DEMİŞ LE CORBUSIER, “...ÇIPLAK OLMALI..”

“Havaalanlarının bütün güzelliği, geniş açık mekanlarının görkeminde. Makinayla -uçak- aşık atmak, kimsenin harcı değil. Havaalanlarında uygun mimarlık, hemen hemen görünmez olanı. Sadece gökyüzü, çim ve beton pist...”

“Naked Airport”

A Cultural History of the World’s Most Revolutionary Structure.
Alastair Gordon. Metropolitan Books- 2004.

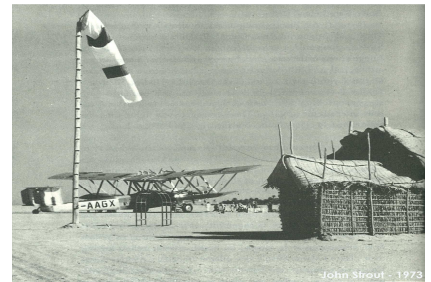
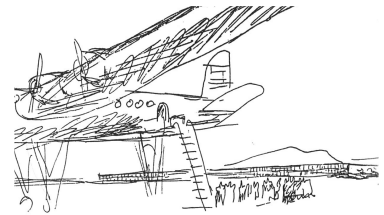
A. Mesleki / Kültürel Sorumluluk:

Uluslararası havalimanı terminallerinin, ülkelerin giriş ve çıkış kapıları olma potansiyelleri ile, bulundukları bölgenin en önemli yapılarından olduklarını söylemek mümkün. Hele söz konusu olan, İstanbul gibi hem geleneksel hem de modern dünya tarafından dikkatle izlenen metropollerden biri olunca, bu önemlilik halinin yayıldığı alanlar daha da genişliyor.

İstanbul gerçekten de birçok yönden son dönemin en gözde kentlerinden biri. Farklı alanlarda birçok etkinlik, fuar, sergi, gösteri ve kongre, bu kenti içinde bulunduğu coğrafyanın merkezi kılıp, cazip bir “**destinasyon**” haline getiriyor. Yabancı sermaye hızla örgütlenerek kendisine yeni alanlar açıyor. Turistik yatak kapasitesinin çok kısa bir zamanda katlanarak artması bekleniyor.

Öte yandan, sadece uluslararası firmaların değil, kurumsallaşma sürecinde henüz kayda değer adımlar atamamış yerli yatırımcıların öncülük veya aracılık ettiği yatırımlarda dahi, karlılığın önemli bir koşullayıcısı olarak “**tasarım**” bu kentin ana damarları içindeki yerini almaya başladı. Bir yandan 2010 yılı için “Avrupa’nın Kültür Başkenti” gibi bir ünvanı elde ederken, diğer yandan da kendi karmaşık iç sorunlarıyla başetmeye çalışan bu ilginç kentte “iş” yapmak, neredeyse bütün tanınmış mimarların düşü. Frank Gehry ve Zaha Hadid gibi mimarlar, şimdiden önemli siparişler aldılar. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi tarafından düzenlenen, Kartal Sanayi Bölgesi’nde Merkezi İş Alanları Planlaması ile Küçükçekmece sahilinde İç-Dış Kumsal Rekreasyon Alanları Planlaması sınırlı kentsel tasarım yarışmalarına, Massimiliano Fuksas, Kengo Kuma, Ken Yeang, Kisho Kurakawa ve MVRDV gibi uluslararası mimarlık büroları davet edildi. Geçtiğimiz yıl İstanbul’da düzenlenen Dünya Mimarlık Kongresi’ne pekçok farklı ülkeden yedi bin mimar katıldı. Jean Baudrillard, Noam Chomsky gibi pırıltılı güncel aydınlar, bu kentin fanatik taraftarları olarak soluğu sık sık Dolapdere’de alırlardılar.

Herhangi bir havalimanı terminalinde, yapısal olarak yolcu ve bagaj akışlarının iyi işleyen bir makina gibi kusursuzca düzenlenmesi, yapım ve yapım sonrası maliyetlerinin optimize edilmesi, işletme kolaylıklarının, kullanım esnekliklerinin ve büyüme potansiyellerinin gözetilmesi gibi konular, onu tasarlayan mimarın koşulsuzca hesaba katması gereken kriterler ve iyi bir havalimanı tasarımında bunlardan herhangi birinin bile aksaması düşünülemez. Ancak İstanbul gibi bir kentin uluslararası havalimanı terminalini tasarlamanın, hatta işletmenin, o yapıyı sadece kullanışlı, ekonomik ve çağdaş teknolojik normlara sahip kılmanın ötesinde, aynı zamanda çok önemli ve ağır bir kültürel sorumluluk olduğu da aşikar. Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı Terminali’nin Avan Proje hazırlık sürecinin tümünde, bu sorumluluğun kesafetini tılsımlı bir ağırlık olarak omuzlarımızda hissettik.



B. Kavramsal Yaklaşım / Bağlam:

Fransız antropolog yazar Marc Augé'nin **"Yer Olmayanlar"** -Non Lieu, (1992)- adlı kitabında mimarlıkta bağlam -kontekst- konusunu sorunsallaştırırken kullandığı asal örnek, havalimanı terminalleridir. Augé bu metinde, tıpkı nerede olursa olsun, hiçbir biçimde bulunduğu "yer"den koşullanmayan, hatta onu hiçe sayan alışveriş merkezlerinin sığ mimarlığında olduğu gibi, terminal yapılarının da genellikle kendi varoluşlarından ve teknik gerekliliklerinden başka bir gerçeklik tanımadan tasarlandıklarını, inşa edildikleri alanla yabancılaştıklarını ve sadece program ağırlıklı, **"her yere özgü"** olan ortak bir dil ürettiklerini vurgular. Dünyadaki havalimanı mimarlığının genel yönelimlerine baktığımızda pek de yanlış bir önerme değildir bu.

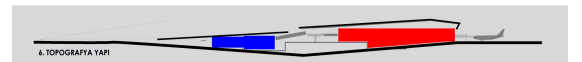
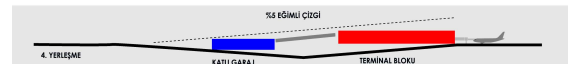
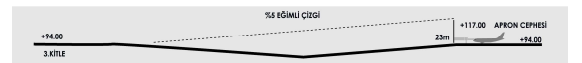
Söz konusu terminalin tasarım kararları, birbiri ile ilişkilendirilen birkaç bağlam üzerinden geliştirildi. Genel tanımıyla **"yer"**, daha önce tasarladığımız pekçok projede olduğu üzere önemli bir nirengi noktası oluşturdu. Alandaki mevcut yapı örüntüsünün kitlesel varoluşları ve yeni yapı grubunun inşa edileceği bölgedeki topografik veriler, birer alt-bağlam olarak bu kanalı tamamladılar. Bu projeye özgü olarak türeyen bir diğer önemli kriter ise, İstanbul kentinin yukarıda özetlenen kültürel altyapısından koşullandı. Yapıyı kullanacak olan yolcunun bulunduğu ortamdan alacağı duyular, büyük bir olasılıkla yeni geldiği kente ilgili olarak edineceği ilk izlenimler veya bu limandan geçerek gideceği yere vardığında imgeleminde kalanların tortusu üzerinden gelişen, görelî daha duyuşsal bir durumun nasıl yapılaşabileceği, tasarımın ilk aşamasından itibaren devrede tutulan bir düşünce kanalı oldu. Bu projenin bir diğer özgül yönelimi ise, böylesi büyük bir strüktürün üretebileceği çevresel sorunların ve yapının tüketeceği enerji kaynaklarının en aza indirilmesi kaygısı ile, sürdürülebilir bir tasarımın ve ekolojik endişeleri olan bir mimarlık yapısının hedeflenmesiydi.

C. Kitlesel Varoluş Kararları:

Yıllık 3 milyon yolcu kapasiteli mevcut Sabiha Gökçen Uluslararası Terminali ile hemen yanında yer alan İç Hatlar Terminali, abartısız, net ve çağdaş bir mimari dilin temsilcisi. Ancak her iki yapı için de çatı formu olarak seçilmiş olan yayvan tonozların uzun yöndeki tekrarinin, bu iki yapının kitlesel varoluşunda oldukça başat -dominant- bir durum oluşturduğu da bir gerçek. İnşa edilecek yeni terminalin bu yapılarla kuracağı kitlesel ilişkinin biçimi, mevcut kitlelerin ne derece tekrarlanabilir / sürdürülebilir olduğu, uyum-zıtlık, ayrışma-eklemlenme gibi birbiri ile çelişen çeşitli seçeneklerin, diyalektik bir süzgeçten geçirilmesi tasarımın önemli bir girdisi oldu. Geline son noktada, yeni terminal ve katlı otoparkın yer bağlamı konusundaki bütün verileri en derin biçimde gözettiğine inanılan ve mevcut yapılarla kategorik bir farklılık yaratarak, onları kendi hallerinde bırakmayı yeğleyen bir **"topografya-yapı"**, burada tarif ettiğimiz zorlu durumun en cazip çözümü olarak ortaya çıktı.

Yeni yapılar, havalimanının ana ulaşım yolunun tam aksında konumlanıyor. Yani bir anlamda, buraya her gelenin tam karşısına çıkıyor. Nizamiye yapısından hemen sonra varılan göbekli kavşaktan itibaren görüş alanına giren strüktür, bildik -normatif- bir yapı yerine, insan eliyle düzenlenmiş bir topografya parçası olarak ortaya çıkıyor. Altındaki yapıların program verileri ve kitlesellikleriyle kimi yerde hafifçe kırılarak biçimlenen, ince doğrusal yanıklarla iç alanlara gün ışığının süzülmesine olanak veren **"örtü"**, bu dev yapıyı neredeyse görünmez kılıyor. Terminal ve katlı garaj arasındaki derin yarık ise, izleyiciye yapının ipuçlarını veriyor. Alttan, terminal ve katlı garaj olarak ikiye bölünmüş olan strüktür, mevcut topografik yapı özelliklerini kullanarak araziye neredeyse hiç hafriyat ve dolgu yapmadan oturuyor.

Örtü üzerindeki peyzaj katmanı, sürekli bakım gerektirmeyen, dahası üzerindeki bazı bölgelerde ot bürümeye beklenen bir tasarım. Böylece, örtünün zaman içinde giderek bulanıklaşması, neredeyse yavaşça **"doğaya karışması"** hedefleniyor. Özellikle kuzey yönündeki taksi ve otobüs parklarının üzerinde, örtü bu kere hafifleyerek altındakileri güneşin etkilerinden koruyan rijit bir pergolaya dönüşüyor. Mevcut doğal peyzaja değmekle değmemek arasında, dokunmaktan son anda kaçınılmasına ikircikli bir seviyede duruyor.



D. İşlev:

Yukarıda özetlenen tüm duyuşsal -*sensorial*- bağlam bileşenlerini hesaba katan öneri tasarımın, aynı zamanda inşa edilebilirlik kabiliyeti ve ekonomisi, yolcu-bagaj akışının kusursuzluğu, işletme ve bakım kolaylığı, büyüyebilirlik, esnek kullanım olanakları gibi bilişsel -*cognitive*- ölçütleri sonuna kadar ve hatasız bir biçimde karşılaması önemsendi. Bu çerçevede üretilen iç kurgu ile, ortaya çıkan mekanların olabildiğince açık ve ferah olmaları, çeşitli katlar arasında tasarlanan galeri boşlukları aracılığı ile görsel akışkanlığın sağlanması ve hareketin her noktadan izlenebildiği dinamik bir iç alanın ortaya çıkması hedeflendi.

D.1. İnşaa Kabiliyeti ve Ekonomik Ölçütler:

Yapının, hem ekonomik tabanlı, hem de mimari yönelim eksenli kararlar çerçevesinde betonarme bir taşıyıcı sistemle inşa edilmesi, strüktürün olabildiğince kendini sergileyen, gereksiz siva, boya, kaplama v.b. son kat malzemelerden azade bir çıplaklıkla varolması öngörüldü. Bu esasla oluşturulan 16 x 16 metrelik düzenli ortogonal düşey taşıyıcı sistem ızgarası, yolcu kullanımının dışında kalan kalan kat ve bölgelerde, 8 x 8 metrelik bir sisteme dönüştürüldü. Genel olarak döşemelerde kullanılan kaset sistem, onların da örtülmeden, kaplanmadan, olabildiğince çıplak bırakılabilmesini olanaklı kıldı. Bu yönelimden hareketle, parlak malzemeler, binlerce metrekairelik asma tavanlar, pahalı duvar ve döşeme kaplamaları yerine; çıplak beton, doğal ahşap ve mat döşeme kaplamaları ile oluşturulan yüzeyler tasarlandı. Bu malzemelerin, sükunetleriyle, yapının kitlesel kurgusu ile başlatılan sorgulamanın iç alanlardaki devamını sağlayacağı öngörüldü. Bu bağlamda, özellikle büyük yolcu salonlarının, kullanılan malzemelerin ekonomik değerleri yönünden oldukça “**alcakgönüllü**”, hacim etkileri yönünden ise “**iddia sahibi**” olması hedeflendi.

D.2. Yolcu ve Bagaj Akışı / Sistemler:

Tüm projede, ICAO -*International Civil Aviation Organization*- tarafından belirlenmiş olan normlar, standartlar ve tavsiyelere -*International Standards and Recommended Practices*- uygun çözümler kullanıldı. Şartnamede belirtildiği üzere viyadüklü sistemle birbirinden ayrıştırılması öngörülen “giden” ve “gelen” yolcu için, olabildiğince hızlı, sorunsuz ve keyifli bir akış sağlanmasına yönelik iç ve dış mekansal düzenlemeler yapıldı.

D.2.1. Giden Yolcu Akışı:

Apron kotu olarak 0.00 alındığında, viyadük için +9.00 kotunun en optimum çözümleri sağlayacağı saptandı. Bu esasla, arazinin çok elverişli topografyasını değerlendiren ve ortalama %3 gibi hafif bir eğimle yükselen viyadük rampası, giden yolcu binaya ulaştırıyor. İki ana giriş güvenlik kontrol bölümüne, yeterli kuyruk mesafelerinin de oluşmasına olanak tanıyan geniş (36 metre) köprülerle ulaşılıyor. Herbir bölgede 6 adet olmak üzere, toplam 12 x-ray kontrol cihazından geçebilen yolcu, örtü yarıklarından süzülen tepe ışıkları ve yaklaşık 9 metrelik yüksekliğiyle oldukça ferah ve cazip bir mekan olan Check-in Salonu'na ulaşıyor. Salon ebatlarının hem “ada” -*island counter*-, hem de “doğrusal” -*linear counter*- check-in sistemlerine olanak tanımına karşın, buradaki 100 adet banko, gerek bagaj ayırım -*baggage handling*- sistemlerinin bagaj seyir mesafesi ve kontrol noktası optimizasyonu, gerekse yolcu kuyruk mesafelerinin rahatlatılması açısından, dünyada da daha yaygın biçimde tercih edilen (bkz. ICAO-Airport Planning Manual Doc 9184-AN/902, s:1-91) doğrusal sistemle düzenlendi. Mekan içinde eşdeğer iki kola ayrılan check-in bankolarının uç noktalarında ise büyük bagaj bankoları tesis edildi.

İki kolun arasında, merkezi bir konumda, toplam 30 adet bankodan oluşan pasaport kontrol bölgesinden hava tarafına geçen yolcu, isterse direkt olarak kolayca kapalı bekleme salonuna (*gate*) ulaşıyor. Ya da, hem bu kotta, hem de +13.50 kotunda yer alan ticari alanları (ana duty-free, duty-free mağazalar, fast food lokantalar, kafe, barlar v.b.) kullanabiliyor. Hangi katta ve konumda olursa olsun, yolcu alışveriş yaptığı veya yiyip içtiği her yerden, gideceği kapalı bekleme salonunu görebiliyor. Bu durum da ticari ünitelerdeki kullanımı kolaylaştıran bir unsur olarak devreye giriyor. Yolcunun uçağa binmeden önce bulunacağı son yer olan bu bölge, galerili, bol ışıklı ve ferah bir alan olarak tasarlandı..

Kapalı Bekleme Salonları, içlerinde wc ve kafe olanakları da bulunan alanlar olarak tasarlandı. Bu alanlarda, yeterli sayıda oturma birimi ve pasarel öncesi binış kartı kontrol bankoları tesis edildi.

Uçağa ulaşım için gereken pasarellerin sayılarının yarı yarıya düşürülmesinin üreteceği ekonomi, pasarel boyalarının optimize edilmesi, apron cephe düzeninde her körük -*finger*- için iki farklı eğimde pasarelin yarattığı karmaşık etkinin giderilmesi ve işletme açısından da rasyonel bir ulaşım sisteminin çözümü bakımından; yapı içinde +9.00 ve +4.50 kotları arasında, kendi içinde güvenlik önlemleri alınmış ve zengin bir iç peyzajla desteklenmiş olan rampalar oluşturuldu. Böylece her köprüğe iki yerine tek pasarelle ulaşmak mümkün oldu. Bu anlamda, apron cam cephe yüzeyinin hemen arkasında, boylu boyunca oluşturulan galeri-boşluk, hem bekleme salonlarının görsel zenginliğini artırdı, hem de giden yolcunun terminal yapısı konforunu kullanarak uçağa ulaşmak için gereken kot farkını kat etmesini sağladı. Yaklaşık 8,50 metre genişliğindeki bu yurtık, -*ara mekan*- gelen yolcunun hemen pasarel çıkışında basık bir mekana ulaşmak yerine, terminal yapısının tüm ferahlığını hissedebileceği bir ortamı deneyimlemesini olanaklı kıldı. Son dönemde inşa edilen büyük ölçekli havalimanlarında sıklıkla tercih edilen, Kansai, Brüksel, yeni Zürich Terminalleri gibi modern ve çağdaş yapılarla da kullanılan bu sistem, yolcu ayırımının (giden-gelen) sıkışık ve yapıdan uzak “rotunda” bölgesi yerine, güvenli açısından daha elverişli biçimde terminal içinde yapılabilmesini sağladı.

Köprüğe yanaşmayıp uzakta park eden uçaklara ulaşacak olan yolcuların ise 0.00 (apron) kotunda, iskele blokunun merkezi bir noktasında konumlandırılan “Uzak Uçak Bekleme Salonu”nu kullanması öngörüldü. Bu salon üzerinde oluşturulan bölgesel galeri boşluğu, bu tür alanların yolcu üzerinde uyandırdığı alışıldık basıklık hissiyatını bertaraf etti.

D.2.2. Gelen Yolcu Akışı:

Köprüğe yanaşan uçakla gelen yolcu, +4.50 kotunda yukarıda sözü edilen peyzaj düzenlemesi yapılmış yüksek ara mekana pasarellerle düzayak olarak ulaşıyor. Yine merkezi bölgede yer alan vize ve pasaport kontrol noktalarını geçtikten sonra, 0.00 kotunda düzenlenmiş olan bagaj alma salonunu 4.50 metre yüksekliğindeki galeriden tümüyle izliyor ve iki yandaki yürüyen merdivenlerle veya merkezi noktadaki asansörle bu alana iniyor. Bagaj alım işlemlerini tamamladıktan sonra da gümrük kontuarlarının önünden geçerek, önce karşılayıcılar holüne, sonra da terminal yapısının dış alanına çıkıyor.

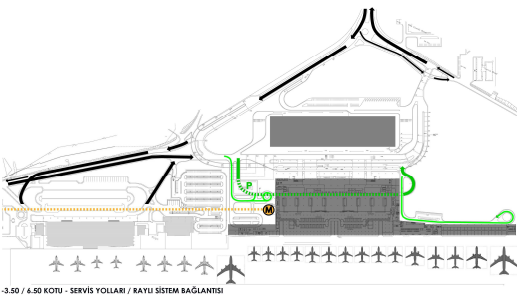
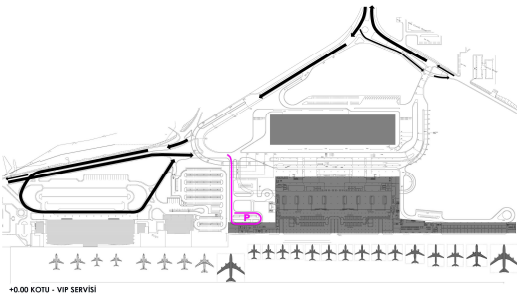
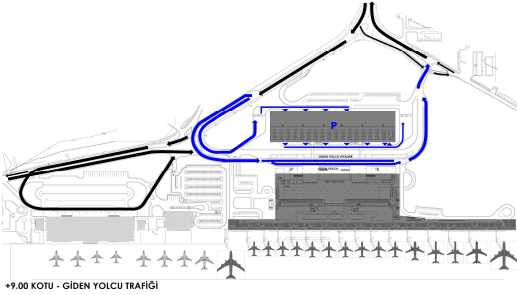
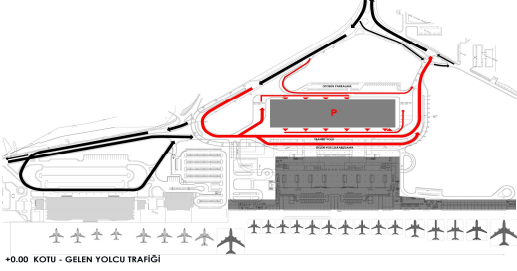
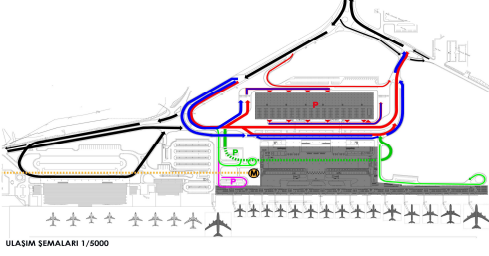
Köprüğe yanaşmayıp uzakta park eden uçaklarla gelen yolcular ise, 0.00 kotundan terminal yapısına girerek hemen yakındaki yürüyen merdiven veya asansörle +4.50 kotundaki gelen yolcu bölümüne ulaşıyor.

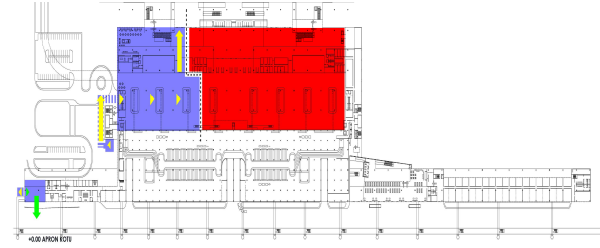
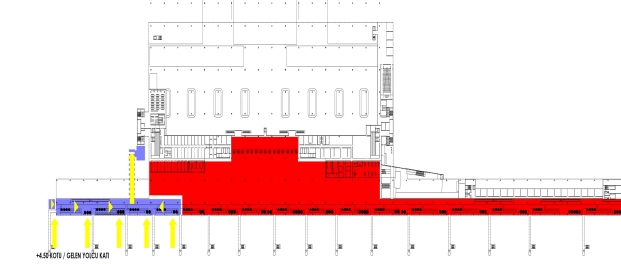
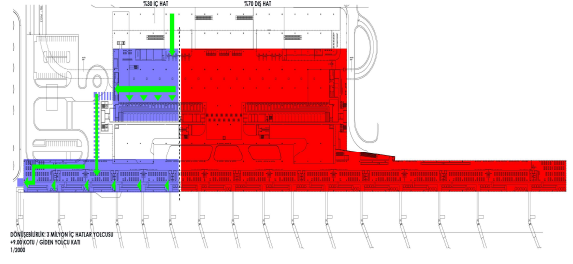
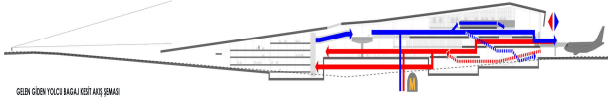
D.2.3. Transit Yolcu Akışı:

Gelen yolcuların kolaylıkla yönlendirilerek ulaşabildikleri +4.50 kotundaki transit yolcu salonu, güvenli, kendi içinde check-in, wc ve büfe olanaklı ve +9.00 kotundaki giden yolcu bölümüne, yürüyen merdiven ve asansörle direkt olarak ulaşılabilir bir biçimde tasarlandı.

D.2.4. Katlı Garaj:

Terminal yapısının kuzey yönünde konumlandırılan garaj yapısının kesit tasarım kararları, arazinin mevcut kotları ve “örtü” ile kurtması söz konusu olan ilişkiden koşullandı. Bu tür yapılar için alışıldık olan katlar arası dairesel rampaların yerine, garaj yapısının her iki uzun kenarı boyunca konumlanan doğrusal rampalar, katlar arasındaki otomobil trafiği ilişkisini oldukça rasyonel bir biçimde kurdu. Böylece dairesel rampaların sıkıcı ve zorlu kullanımının tersine, bir kattan diğer kata geçerken dış alanların izlenebildiği, dış alandan da otomobillerin hareketinin görüldüğü bir güzergah oluşturuldu. Terminalle garaj arasında farklı kotlarda, trafik kesintisine uğramadan kullanılabilecek bağlantı tünelleri / tüpleri oluşturuldu. Garaj yapısı, -9.70 kotundaki personel otomobilleri ve kiralık araçlara ayrılan bölüm dışında, 4 yönden dış havaya açık katlardan oluşuyor. Cepheye kullanılan metal ızgaralı sistem, hava akımını kesmeyecek ve yapının bu özelliğini değiştirmeyecek evsafa tasarlandı. Bu durum da mekanik tesisat ve yangın tesisatı yönünden, hem yapım hem de işletme dönemleri için önemli bir kazanç oluşturuyor.





D.2.5. Bagaj Sistemleri ve Akışı:

Terminal yapısının -3.50 kotunda yer alan Bagaj Ayırım Holü'nün iç düzenlemesi, kullanılan teçhizat, Erken Bagaj (EBS) Sistemleri ve Sirkülasyonu, Büyük Bagaj Sirkülasyonu ve İmha Sistemleri ile ilgili, mevcut bilgi ve deneyimlerimize ek olarak, söz konusu sistemler hakkında ulaşılan en güncel teknolojik bilgiler Avan Proje çalışmasına yansıtıldı. Bu sistemlerin sorunsuzca sürdürülebileceği alanlar projede birbirleri ile kuracakları ilişkiler de gözetilerek ayrıldı. Bagaj Ayırım Holü ile apron bağlantısı, ikisi kenarda, biri merkezi noktada olmak üzere 3 adet rampa ile sağlanarak bu rampalara uygun bir iç taşıma sirkülasyonu tasarlandı. Bagaj alım holünde, ada şeklinde karusel sistemi, teknolojik bağlamda tercih edildi.

D.2.6. Mevcut Terminal Yapıları ve Metro Bağlantıları:

Şartnamede ileriye dönük bilgiler şeklinde verilmiş olan metro güzergahı ve kotları korunarak, bu verilere uyumlu bir biçimde yeni terminal yapısının, hem metro ile hem de mevcut terminal yapıları ile bağlantıları tasarlandı.

D.3. Yolcu Konaklama Birimi:

Terminal yapısı içinde, 58 odalı bir konaklama birimi, gelen ve giden yolcu bölümleri ayrılmış olarak tasarlandı. Havalimanı konaklama birimlerinin alışıldık içe dönük, ışıksız ve izbe odalar sistemini sorgulayan bu çözümde, yükselen gürültü eğrisinin dışında, terminal yapısının çatı kotunun altında oluşturulan çöktürülmüş mahfuz bahçeye yönlendirilmiş odalar, +13.50, +16.50 ve +19.50 kotlarında konumlandırıldı. Bahçeye bakan oda cephelerinde kullanılan "ikinci yüzey" sistemi, kayar-katlanır ahşap kapaklarla, kullanıcının isteğine göre odanın kapatılabilmesini ve dış seslerden tamamen arınmasını sağladı. Konaklama biriminin hem yolcuya yönelik hem de servis ağırlıklı bölümlerinde, hava ve kara tarafları birbirlerinden tamamen kopartıldı. Ulaşım kolaylığı yönünden, kara tarafı girişi +9.00, hava tarafı girişi ise +4.50 kotlarındaki lobilerden sağlandı. Birimin genel plan düzeni, terminal yapısının iç alanlarının bir devamı olarak galeri boşluklu, içinde bulunulması keyif verecek nitelikte alanlar üretmek üzere ele alındı. Yeme-içme bölümleri, tümüyle bu türden cazip alanlarda oluşturuldu.

D.4. Büyüyebilme Olanakları / Apron:

Terminal yapısı ve iskele bölümünün arazideki yerleşim düzeni, mevcut apronun olanaklarını optimum şartlarda kullanabilmeye yönelik tasarlanmıştır. İskele yapısı, apronun büyüyebileceği son sınıra göre yerleştirilmiş, bu aşamada mevcut duruma ilave olarak 16 adet körük, verilen uçak tiplerinin kanat açıklıklarına uygun olarak belirlenen park pozisyonlarına göre tasarlanmıştır. Bu yerleşim düzeni, ancak mevcut iç hatlar terminali önünde bulunan iki adet uçağın park pozisyonlarının kaydırılabilmesi halinde geçerli olabilecektir. Olabildiğince çok sayıda körüklü park pozisyonu yaratma güdümlmesi ile yapılan bu düzenin değiştirilmesi, öneri Avan Proje'nin mimari bütünlüğünü bozmayacaktır. Zira öneri projedeki kitlesel kurgu, apronda yapılabilecek her türlü park pozisyonu değişikliğini dengeleyebilecek güçtedir.

Bu kurgu aynı zamanda, hem terminal yapısının hem de katlı garajın, arazide boş bırakılan kuzey-doğu yönündeki alana doğru sorunsuzca büyüyebilmesine olanak vermektedir.

D.5. Dönüşebilirlik:

İleriki yıllarda iç hatlarda yaşanabilecek trafik yoğunluğu sebebiyle, iç hatlar terminalinin kapasitesini doldurması durumunda, öneri terminal yapısının bir bölümünün gerektiğinde 3 milyon iç hat yolcusunun ihtiyaçlarına cevap verebilecek şekilde dönüştürülebilmesine olanak verecek çözümler tasarlanmıştır. Buna göre, terminal yapısının belirli bir bölümü, tamamen ayrılarak çalışabilecek, düşük sirkülasyon için eklenecek olan az miktarda merdiven ve asansörle, önemli yapısal ilavelere gerek duyulmaksızın her türlü akış sorunsuzca halledilebilecektir. Bu işlemler yapılırken, dış hatlar bölümü, operasyonda herhangi bir zafiye uğramadan işlemeye devam edebilecektir.

E. Asal Malzeme Önerileri:

Yukarıda, A,B ve C maddelerinde ortaya koyulmaya çalışılan düşüncelerden de kolaylıkla anlaşılabileceği üzere, önerilen projenin mimari yaklaşımı, terminal yapısında kullanılması elzem olan elektro-mekanik teçhizatın dışında hiçbir ithal yapı malzemesini öngörmüyor. Bununla ilgili genel yaklaşım, ekli mahal listesinden de incelenebilir. Ancak, gösterişli, pahalı ve pırıltılı malzemelerin, mimari tasarım ekibi olarak bu proje özelinde kurduğumuz hayallerin çok dışında durduğu vurgulanmalı. Tüm strüktürü dışavuracak çıplak beton, yer yer onun sertliğini kırarak doğal ahşap ve bazı bölümlerde noktasal canlı renklerle devreye sokulacak yansıtıcı yüzeyli malzemeler, tüm gücünü özgün kitlesel kurgusundan alacak olan bu dev yapının iç alanlar bütününde yeterli cazibeyi oluşturacaklar. Uygulamada kullanılacak olan elektro-mekanik sistemlerin oluşturacağı yapısal ağırlık da örtülmeden görünür kılınması, bu sistemlerin mimari yapının bir parçası haline dönüşmesini sağlayacak. Bu yönelim aynı zamanda çok uzun yıllar boyunca yapının neredeyse hiçbir yapısal ögesinin bakımını gerektirmeyecek bir bütünselliği de içeriyor.

Yapının dış cidar kurgusunda ise, şeffaf yüzeylerde kullanılacak olan güneş kontrollü renksiz camların dışında, yegane malzeme olarak kullanılması öngörülen yerli doğal taş kaplama, hem yeterli yalıtım katmanlarının uygulanabilmesini hem de hiç bakım gerektirmeyecek bir dış kabuğun oluşturulmasını olanaklı kılacak. Taş kaplı dış kabuğun apron (güney-batı) cephesinde zaman zaman yere inerek arkasındaki işlevleri (VIP bölümü) bir anlamda perdelemesi, bunun dışındaki bölümlerde ise saçaklaşarak içteki cam yüzeyi güneşin direkt radyasyon etkilerinden koruması öngörüldü. Bu yönelim, bu tür yapılar adına çok önemli bir gider kalemi olan soğutma masraflarının düşürülmesinin ötesinde, bu yapının çevresel sürdürülebilirliği açısından da belirleyici olan enerji kaynaklarının tüketimi ve mekanik teçhizatın üreteceği çevre hasarlarının en aza indirilmesi adına çok önemli.

Kabuğun dış malzemesinin zaman içindeki eskimesinin oluşturacağı etkilerin dahi bu yapının değerini düşürmeyeceğine, tersine, bir tür eprimenin, mevcut doğal peyzaj ile karşarak yapının doğa içindeki "yerine alışma" sürecinin elle tutulur bir göstergesi olacağına inanıyoruz.

F. Sonuç:

İstanbul gibi bir kentin uluslararası havalimanı terminalini tasarlamının, hatta işletmenin, o yapıyı sadece kullanışlı, ekonomik ve çağdaş teknolojik normlara sahip kılmanın ötesinde, aynı zamanda çok önemli ve ağır bir kültürel sorumluluk olduğu yönündeki önerme, bu raporun ilk bölümünde de dile getirilmişti. Sonuç olarak bu düşünceye eklenebilecek tek ancak çok önemli bir sorumluluk tarifinin varlığından söz edilebilir. Bu kentin, Atatürk Havalimanı Dış hatlar Terminali'nden sonra, ikinci bir büyük terminale gereksiniminin olduğu aşikar. Terminal, şartnamede ifade edildiği üzere, Avan Proje seçiminden kısa bir süre sonra Yap-İşlet-Devret yöntemiyle ihale edilecek ve büyük bir olasılıkla da ihaleyi kazanan firma tarafından hızlı bir inşaat süreciyle tamamlanarak hizmete açılacak. Kimi yapılar, türleri, kullanım biçimleri, büyüklükleri veya bulundukları yer bağlamında, belirli bir coğrafya üzerindeki mimarlık düzeyinin geldiği noktayı ifade etmek için çok önemli fırsatlar oluşturuyorlar. Tüm yapı stokları ve güncel yapımların etkinlikleri göz önüne alındığında, bu tür yapıların çok nadir olarak inşa edildikleri kolaylıkla savlanabilir. Sabiha Gökçen Havalimanı Terminali, tam da böyle bir yapı olmaya aday. Bu durum da, masanın her tarafını sözü edilen sorumluluğun içine çekiyor.

