

KONYA ORGANİZE SANAYİ CAMİSİ TASARIM SÜRECİNDEKİ DENEYİMLER

Prof. Dr. Kerim ÇINAR¹, Öğr. Gör. Ali ŞAHİN², Mimar Sinan ÇINAR³

1. KTO Karatay Üniversitesi, Güzel Sanatlar ve Tasarım Fakültesi İç mimarlık Bölümü, KONYA, kerim.cinar@karatay.edu.tr

2. KTO Karatay Üniversitesi, Güzel Sanatlar ve Tasarım Fakültesi Mimarlık Bölümü, KONYA, ali.sahin@karatay.edu.tr

3. Kerimler Planlama İnş. Dnş. Tic. Ltd. Şti., KONYA, kerimler_planlama@hotmail.com

ÖZET

Konya yüzyıllardır çeşitli medeniyetlere ev sahipliği yapmış bir kent olmasıyla birlikte Selçuklu, Karamanoğlu ve Osmanlı dönemlerinde de önemini korumuştur. Süregelen yıllar boyunca bu medeniyetlerin bıraktığı eserler Konya'nın kent dokusunun oluşmasında önemli bir pay sahibidir. Geçtiğimiz yüzyıla bakıldığında kentleşmenin verdiği etkiyle kırdan kente göç yaşanmış ve kentin büyümesi farklı alanlara doğru kaymış, Konya özellikle sanayi alanında gelişerek Anadolu'nun güçlü sanayi kentlerinden birisi haline gelmiştir. Organize sanayi bölgesi büyümeye devam ederken bölge içinde birçok cami yapılmış ancak bu camiler özellikle cuma namazları için yeterli gelmemiştir. Bu amaçla Konya Organize Sanayi Bölgesi Müdürlüğü 2. Organize Sanayi Bölgesi içinde 10.000 kişilik cuma camisi yaptırma kararı almıştır.

Proje tasarım aşamasında Konya Organize Sanayi Camisi, kent yöneticileri tarafından ilk arazisi olan 2.Organize Sanayi bölgesindeki araziden vazgeçilmiştir. KOS Camisi Konya-Ankara yolunda havaalanı çıkışı yakınındaki Konya Bilim Merkezi arazine komşu olan bir parselde taşınmıştır. Konum itibarıyla kentin girişine denk gelen bu noktada mimari özellikleriyle Konya Bilim Merkezi ve KOS Camisi'nin kent kimliğine olumlu yönde katkı yapacağı düşünülmektedir. Konya-Ankara yolunun yoğunluğu, bilim merkezi, havaalanının bu bölgede olması ve organize sanayilere yakınlığı, caminin daha fazla kullanıcıya hitap etmesine olanak sağlayacaktır.

Caminin plan kurgusu; Konya'nın geleneksel mirası doğrultusunda Osmanlı Cami plan kurgusu baz alınarak oluşturulmuştur. 8 ayağın üstünde yükselen kesik konisiyle kubbe mimarisinin günümüz yorumunda bir örnek niteliği taşımaktadır. Betonarme ve çeliğin birlikte kullanıldığı strüktür kurgusu ve kullanılan malzeme ise modern teknolojinin kullanımını göstermektedir. Cami bu doğrultuda geçmişten aldığı gücü modern teknolojinin kullanımının da sağladığı olanaklarla birlikte geleceğe taşıma amacı gütmektedir. Bu bildiriye büyük ölçekli, prefabrik elemanlarla az maliyetli ve hızlı bir süreçte inşa edilecek bir cami tasarlamak amacıyla yola çıkılan projenin tasarım ve projelendirme süreci anlatılacaktır. Kentin girişinde Konya'nın önemli bir kent imgesi olma yoluna giden süreçlerden bahsedilecektir. Tasarım kararları, ilk eskizlerden son ürüne giden süreçteki işveren, tasarımcı ve kent yönetimi ilişkisinde; işverenin ve yöneticilerin tasarıma etkilerinin bu bildiriye tartışmaya açılması planlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Çağdaş Mimari, Cami Mimarisi, Tasarım Süreci, Deneyim

GİRİŞ

Konya, TÜİK 2015 verilerine göre 2.130.000 kişilik nüfusuyla Anadolu'nun en önemli şehirlerinden biridir.(1) Konya sadece tarihi ve kültürel zenginlikleri ile değil güçlü sanayisi ile de öne çıkmaktadır. Bu gelişimde organize sanayi bölgesinin katkısı büyüktür. Konya'da ilk organize sanayisi bölgesi 1976 yılında 3.000.000 m² alanda kurulmuştur ve günümüzde 4. Genişleme bölgesi ile toplam 16.000.000 m²lik alana ulaşmış bulunmaktadır. 7.000.000 m²den oluşan 5. Genişleme bölgesi için çalışmalar devam ederken 6. Genişleme bölgesi planlama aşamasındadır. (2)

Organize sanayi bölgesinin hızlı gelişimiyle, büyük endüstriyel tesislerin kurulması nedeniyle sanayide istihdam artmıştır. Bu sebeple bölge içinde bulunan küçük ölçekli camiler Cuma namazları için yeterli gelmemeye başlamıştır. Bu problemi çözmek amacıyla Konya Organize Sanayi Bölgesi Müdürlüğü, 4. Organize Sanayi Genişleme Bölgesi içinde 10.000 kişilik Cuma camisi yaptırmaya karar vermiştir.

Caminin sanayi bölgesinde olması, organize sanayi bölgesi kanunları ve yönetmelik hususları, işverenin hızlı imalat ve düşük maliyetli bir cami isteği gibi konular tasarımın en önemli girdilerini oluşturmuştur.

ORGANİZE SANAYİ BÖLGELERİ

Sanayi Devrimiyle birlikte hızla gelişen seri üretime dayalı büyük fabrikalar, birçok Avrupa kentinde dönüşümlere sebep olmuş, şehir nüfusları hızla artışa geçmiştir. Hızlı nüfus artışıyla insanların ihtiyaçlarının artması, üretilen ürünlerin pazarlanması; bu kentlerdeki sanayi faaliyetlerinin yanı sıra ticari faaliyetlerin de artmasına yol açmıştır. Bunun sonucunda kentler sanayi ve ticaret kenti olarak anılmaya başlanmıştır. Kentlerde fabrikaların hızlı, dağınık ve kontrolsüz büyümesi sorunlara yol açmış, sanayileşmenin kontrollü ve planlı bir şekilde gelişmesi fikri gündeme gelmiştir. Organize sanayi bölgesi fikrinin ilk örneği Kuzey Amerika'da ortaya çıkmıştır. (3)

Türkiye'de organize sanayi bölgeleri 4562 sayılı "Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu" uyarınca Sanayi ve Ticaret Bakanlığının onayıyla kurulmaktadır. Kanuna göre OSB'ler aşağıdaki amaçlar için kurulmaktadır.

- Sanayinin disipline edilmesi,
- Şehrin planlı gelişmesine katkıda bulunulması,
- Birbirini tamamlayıcı ve birbirinin yan ürününü teşvik eden sanayicilerin bir arada ve bir program dâhilinde üretim yapmalarıyla, üretimde verimliliğin ve kar artışının sağlanması,
- Sanayinin az gelişmiş bölgelerde yaygınlaştırılması,
- Tarım alanlarının sanayide kullanılmasının disipline edilmesi,
- Sağlıklı, ucuz, güvenilir bir altyapı ve ortak sosyal tesisler kurulması,
- Müşterek arıtma tesisleri ile çevre kirliliğinin önlenmesi,
- Bölgelerin devlet gözetiminde, kendi organlarıncı yönetiminin sağlanması.

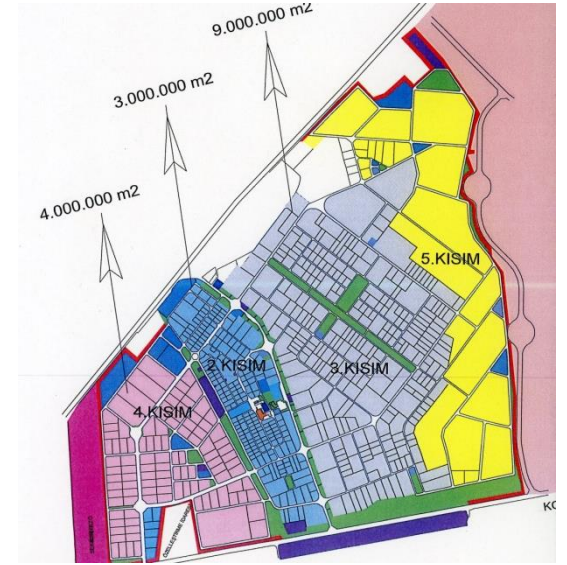
Yine bu kanuna göre OSB'lerin yetkilerinden bazıları aşağıdaki gibidir.

- Kamu yararı kararı ve sınırları belirlenmiş yetki çerçevesinde Valilik, İl Özel İdaresi, Belediye veya Yatırım İzleme ve Koordinasyon Başkanlığına kamulaştırma işlemleri yaptırabilme
- OSB'lerin ihtiyacı olan elektrik, su, kanalizasyon, doğalgaz, arıtma tesisi, yol, haberleşme, spor tesisleri gibi alt yapı ve genel hizmet tesislerini kurma ve işletme, kamu ve özel kuruluşlardan satın alarak dağıtım ve satışını yapma, üretim tesisleri kurma ve işletme
- Arazi kullanımı, yapı ve tesislerin projelendirilmesi, inşası ve kullanımıyla ilgili ruhsat ve izin verilmesi, denetlenmesi
- İşyeri açma ve çalışma ruhsatlarının verilmesi

Konya Organize Sanayi Bölgesi 1976 yılında 3.000.000 m² alanda İstanbul Yolu, Adana Çevre Yolu ve Ankara Yollarına sınırı bulunan şuan şehir içi sayılabilecek bir alanda kurulmuştur. 2. organize sanayi genişleme bölgesi ise Ankara Yolu ile Aksaray Yolu arasındaki bölgede kurulmuştur. Şu anda bu bölgede 4 kısım genişleme bölgesinde toplam 16.000.000 m²'lik alanda 608 firma üretim yapmaktadır. 7.000.000 m²'den oluşan 5. kısım genişleme çalışmaları devam etmektedir. 6. kısım için planlama çalışmaları başlamış durumdadır. (4)



Şekil 1. Konya yerleşim planı



Şekil 2. KOS Haritası

KONYA ORGANİZE SANAYİ CAMİSİ TASARIM SÜRECİ

Konya Organize Sanayi Bölgesi Müdürlüğü Cuma namazlarında OSB içindeki camilerin yetersiz kalması sebebiyle 10.000 kişilik bir Cuma camisi için 4. Organize Sanayi Genişleme Bölgesi içinde bir alanı tahsis etmiştir. Konya Organize Sanayi Bölgesi, şehrin kuzeyinde Ankara yolu ile şehrin Kuzey doğusundaki Aksaray Yolunun arasında kalan bölgededir. Bu alanda 2., 3. ve 4. Genişleme bölgeleri bulunmaktadır. Ayrıca 5. Ve 6. Genişleme alanlarının yine bu iki önemli aksın arasında gelişmesi planlanmaktadır. Konya Organize Sanayi Bölgesi, Ankara ve Aksaray yönünden kente gelenleri karşılamaktadır. Konya Havalimanı KOS'un tam

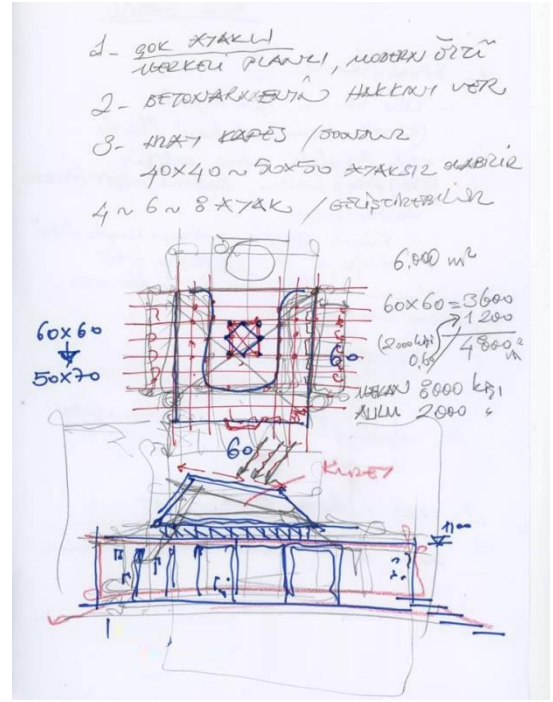
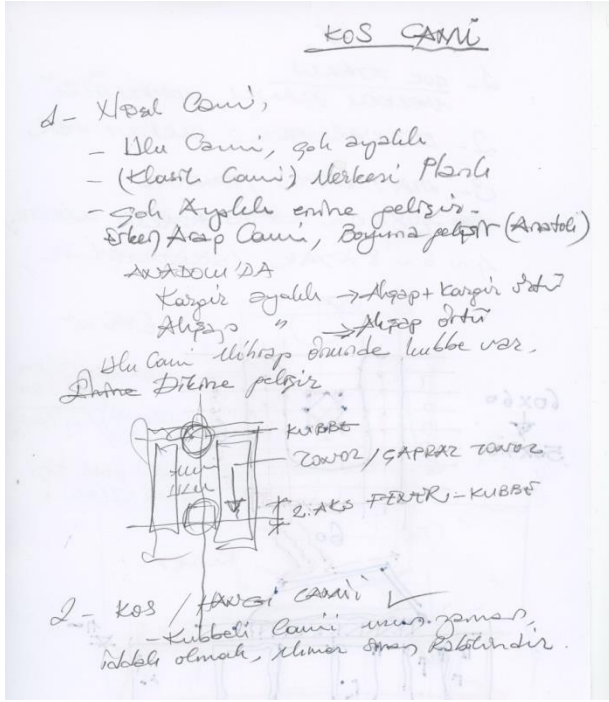
karşısında ve KOS bölgesi içinde havalimanının karşısında ise Konya Bilim Merkezi bulunmaktadır. Cami için tahsis edilen alan aşağıda kırmızı renkle gösterilen üçgen biçimindeki arazidir. Konya'nın düz topografik yapısı nedeniyle yapılacak olan cami hem Aksaray yolundan hem de Ankara yolundan görülebilecektir. Tasarım ana hatlarıyla şekillendikten sonra projenin arazisi KOS yönetimi ve kent yöneticilerinin (valilik, büyükşehir belediye başkanlığı) görüşleri doğrultusunda Ankara Yolu üzerinde Konya Bilim Merkezine komşu olan bir alana taşınmasına karar verilmiştir.



Şekil 3. KOS Uydu Görüntüsü

10.000 kişilik cami; cuma namazlarında kullanılacak, fabrika servis otobüsleri ve minibüsleriyle ulaşım sağlanacaktır. Cami için; fabrika binalarının inşaatının devam ettiği ve diğer genişleme bölgelerine de yakın olan bir alan tahsis edilmiştir. Sadece Cuma günleri yoğun kullanımı olacağı için işveren; hızlı üretilebilen ve düşük maliyetli, mümkün olduğunca prefabrike teknolojileri kullanılacak bir cami projesi talep etmiştir. Ulaşım servis araçlarıyla sağlanacağı için yeterli miktarda otobüs ve minibüslere uygun otoparklar tasarlanması beklenmiştir. Ayrıca yeterli sayıda ve büyüklüklerde dükkanlar ve bu dükkanlarla ilişkili açık bir pazar alanı tasarlanması KOS yönetimi tarafından istenmiştir.

İlk olarak "Sanayi bölgesi içindeki büyük ölçekli bir cami nasıl olmalıdır" sorusu sorularak tasarıma başlanmıştır. Tarihi cami tipolojileri; işveren beklentileri ve arazi verileri bağlamında değerlendirilmiştir. İşverenin beklentileri doğrultusunda ilk tasarım çalışmalarına başlanmış ve iki proje alternatifi sunulmuştur.

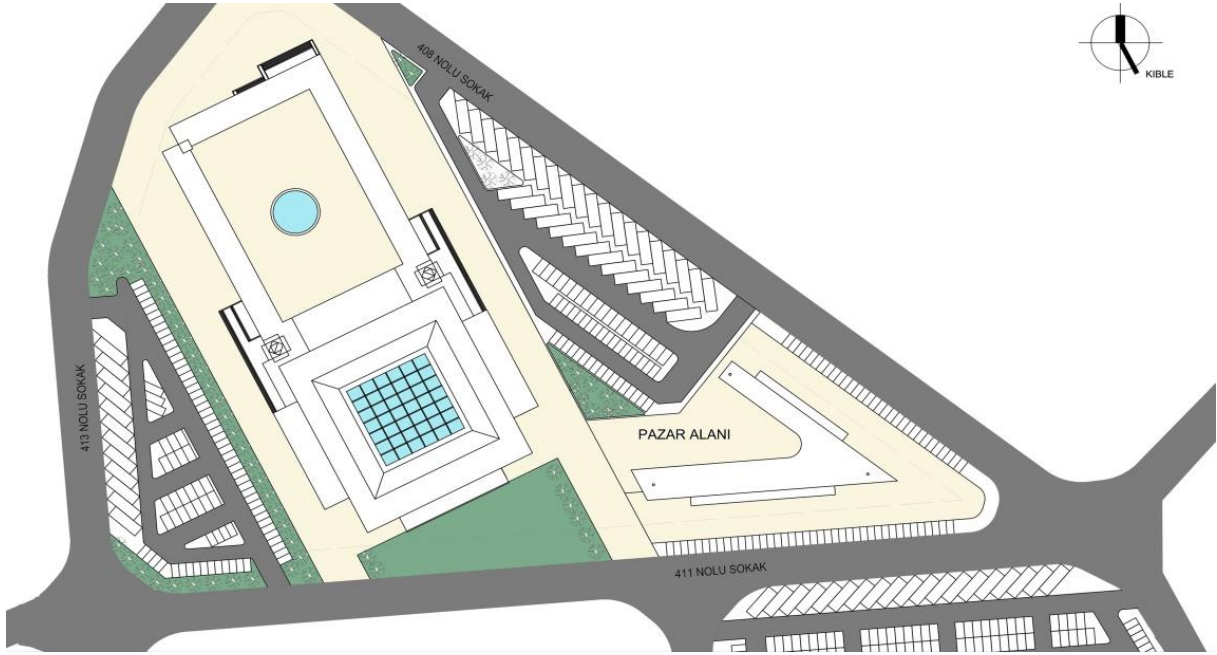


Şekil 4. Tasarım Kararları ve Eskizler

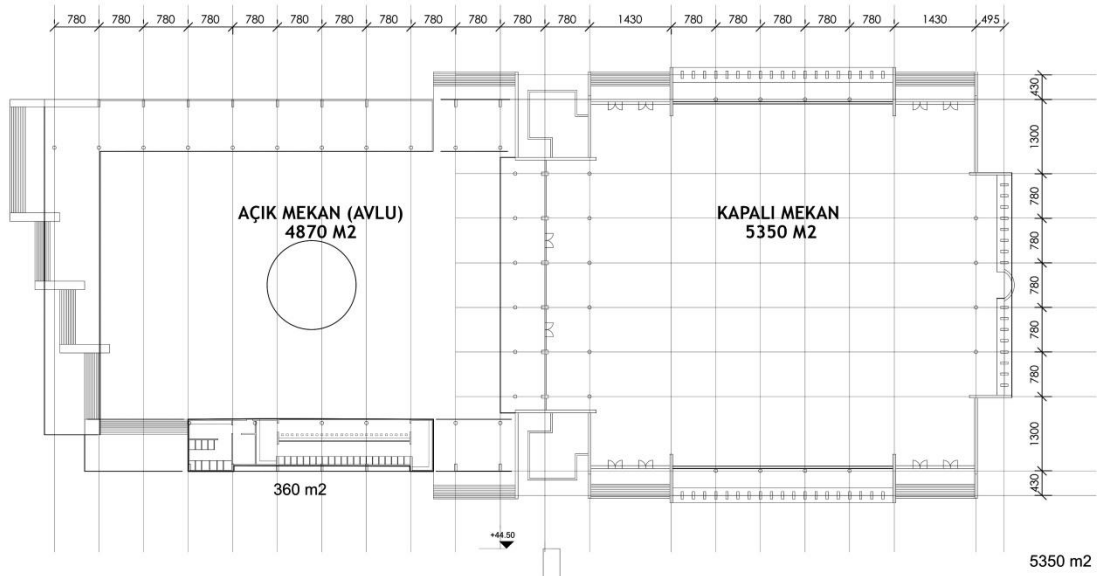
İlk alternatifte çok ayaklı düz örtülü Selçuklu Cami mimarisinden yola çıkılmış, fabrika yapılarının arasında öne çıkmayacak bir mimari oluşturulmaya çalışılmıştır. Geniş bir avluyla son cemaat mahalline bağlanan, kare planlı ana ibadet mekanına sahip iki minareli bir cami önerilmiştir. Hafif çelik strüktürlerle taşınabilecek ve çatıdan ışık almaya imkan verecek bir çatı sistemi tasarlanmıştır. Caminin kibleye yönelim zorunluluğu ve otopark ihtiyacından dolayı iki alternatif içinde aynı vaziyet planı çözümlemesine gidilmiştir.



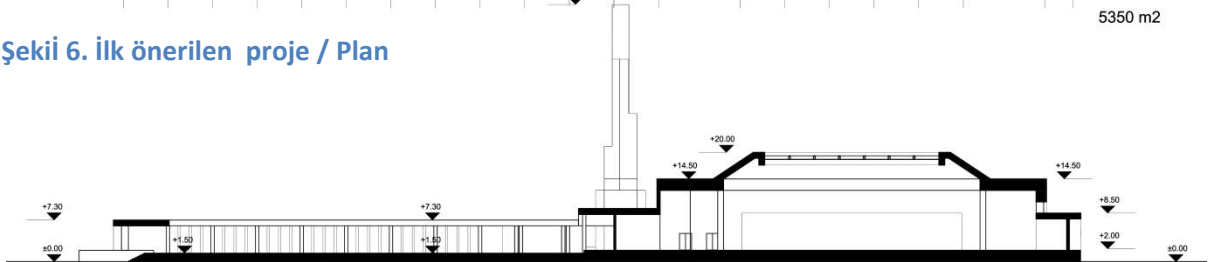
Şekil 4. İlk önerilen proje, 3 boyutlu model çalışması



Şekil 5. Yerleşim planı

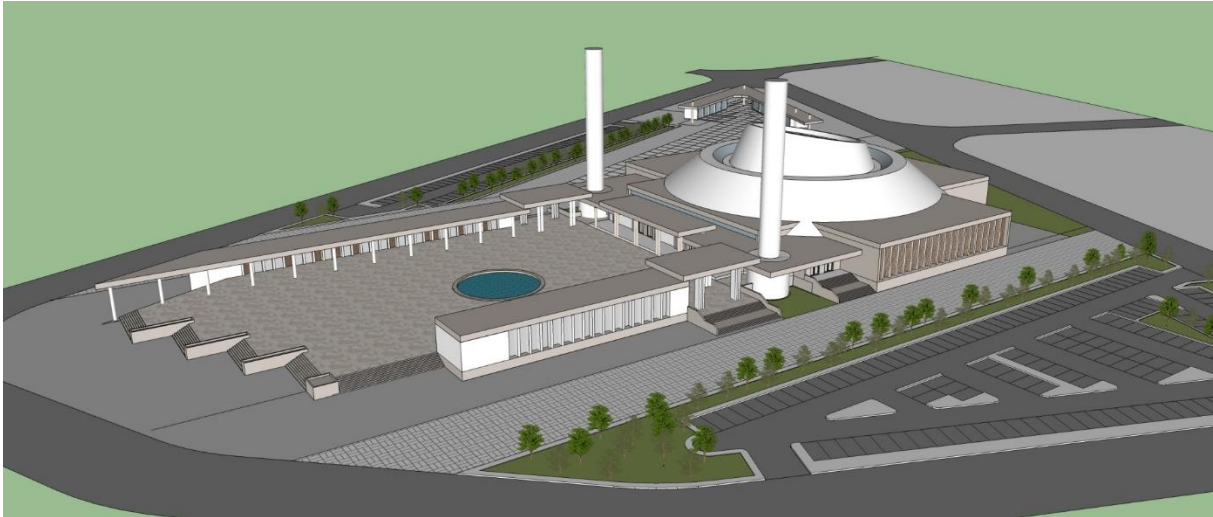


Şekil 6. İlk önerilen proje / Plan



Şekil 7. İlk önerilen proje / Kesit

İkinci alternatifte merkezi planlı Klasik Osmanlı Cami Mimarisinden yola çıkılmıştır. Bu alternatif üzerinde çalışılırken işverenin, prefabrik elemanlarla hızlı bir biçimde yapılabilmesi, düşük maliyet gibi beklentileri göz ardı edilmiştir. İlk öneri gibi bu öneride de büyük bir avlu ve ana mekana son cemaat mahallinden girilmektedir. Yapının mimarisiyle aykırı düşmeyen 2 adet şerefesiz yuvarlak hatlı minare önerilmiştir. Mihrap tarafında ve doğu-batı yönlerinde mahfiller oluşturulmuştur ve bu mahfiller bir basamakla yükseltilmiştir. Çatı örtüsü olarak iki tane kesik koni iç içe geçecek şekilde tasarlanmıştır. Bu şekilde Klasik Osmanlı camisindeki yarım kubbe-ana kubbe kurgusu günümüz teknolojisi ve temel geometriler kullanılarak yeniden yorumlanmıştır. İçteki kesik koni kible aksı doğrultusunda eğimli bir biçimde kesilmiş ve bu konide yeşil renk tercih edilerek Mevlana türbesinin yeşil kubbesine gönderme yapılmıştır. İçteki koninin üstü şeffaf olması düşünülerek ana mekanda yeterli aydınlık düzeyi ve doğal havalandırma sağlanmaya çalışılmıştır. İçteki koninin sekiz ana taşıyıcı ile taşınması öngörülmüş ve statik danışmanlarla istişare edildikten sonra bu şekilde tasarıma devam edilmiştir. Koni çatı örtülerinde çelik strüktür, yapının diğer taşıyıcı elemanlarında betonarme taşıyıcı sistem tercih edilmiştir. İlk çalışma da avlunun giriş tarafı yola açık olarak düşünülse de, daha sonra avlunun sınırlandırılması tercih edilmiştir.



Şekil 8. İkinci önerilen proje, avlu ve ana mekan ilişkisi



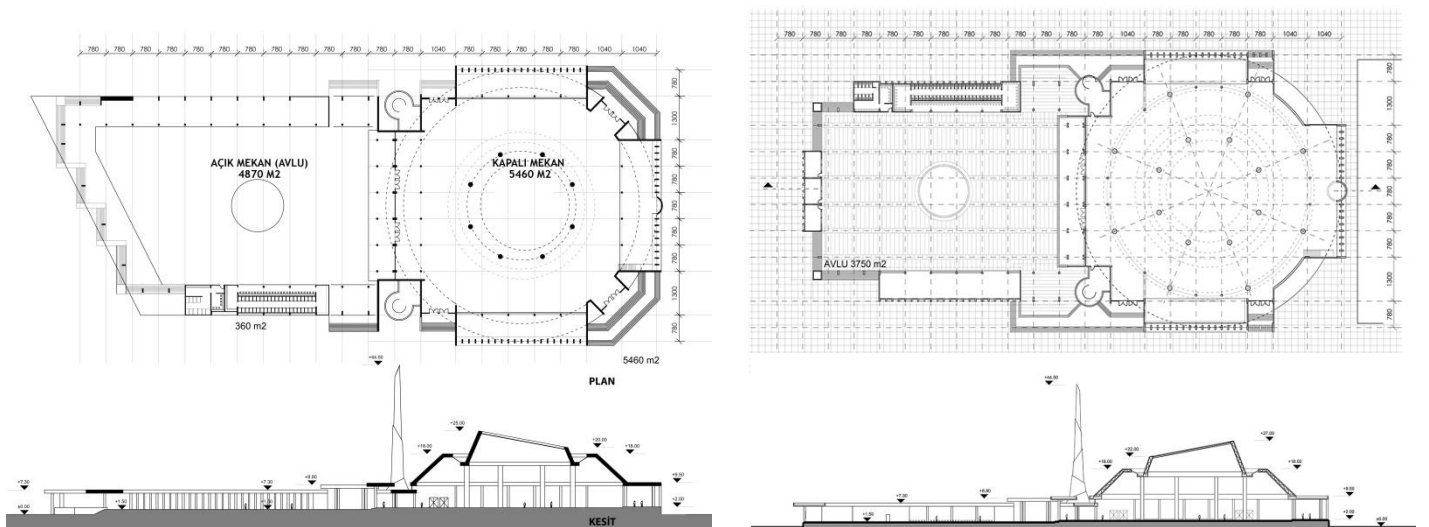
Şekil 9. İkinci önerilen proje, kapalı alan ve üst örtü ilişkisi

İşverenin ekonomik olma ve hızlı üretim gibi kaygıları olsa da iki alternatifte işverene sunulmuştur. Mimarlık mesleğinden olmayan ancak cami mimarisi hakkında araştırmalar yapmış olan işverenler tarafından ikinci önerinin mimarisi farklı bulunmuş ve heyecanla karşılanmıştır. Tasarım aşamasında hiç düşünülmemesine rağmen kesik koni çatı formu Mevlevi sikkisine benzetilmiştir. Farklı bulunan mimarisine ve ilk başta yola çıkılan ekonomik olma ve prefabrik üretim kriterlerine rağmen ikinci öneri kabul edilmiş ve bu öneri üzerinden çalışılmaya devam edilmiştir.

Bu aşamadan itibaren hem işverenle yapılan toplantılarla hem de tasarım ekibinin değerlendirmeleriyle proje aşama aşama ilerleme göstermiş ve süreç içerisinde ana kurgu bozulmadan bazı eklemeler ve değişiklikler yapılmıştır. Genel olarak bakıldığında gelişmeler avlu kısmında, cami giriş-çıkışlarında ve minarelerde olmuştur.

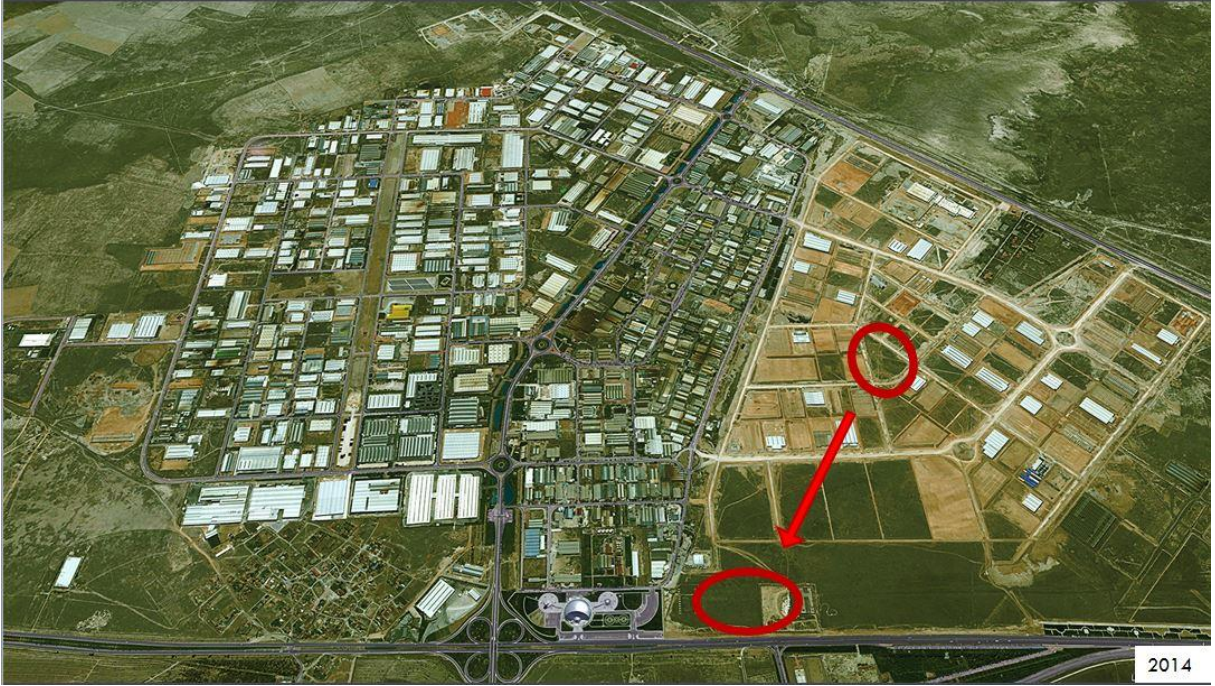
İlk olarak avlu, saçak ile arazi sınırlarına uygun olarak sınırlandırılmıştır. Şadırvan ve tuvaletler avlunun batısından doğusuna alınmış ve genişletilmiştir. Sonraki aşamada ise avlu dikdörtgen biçiminde sonlandırılmış ve ihtiyaca yönelik olarak yönetim, dernek vb. için avluya bakacak şekilde 3 adet oda eklenmiştir.

Minare cami mimarisinin en önemli simgelerindedir. Görsel olarak yapı türünü tamamlayan ve tanımlayan önemli bir eleman olarak projede 2 adet minare düşünülmüştür. Günümüz teknolojisinde minareye çıkılıp ezan okunma gereksinimi olmadığı için şerefe tasarlanmamıştır. Bu konuda işverenle görüş birliği sağlanmıştır. İlk sunumda soyut olarak sadece silindir biçiminde ifade edilen minare, Samarra Ulu Cami minaresinin yeniden yorumlanmasıyla tasarlanmıştır. Minare strüktürü ana kütlede kopartılan silindirle zemine oturtulmuş, saçaktan sonra ise 2 kademede incelerak yükseltilmiştir. Minarenin bitişi çatı örtüsünde olduğu gibi kible yönünde kesilerek bitirilmiştir. Bu süreçte minarenin oval formu işveren tarafından sorgulanmıştır. KOS yönetimi, Vedat Dalokay'ın Faysal Camisindeki gibi dörtgen formda bir minare tasarlanması talebinde bulunulmuştur. Bu talebe karşılık hem sözlü olarak hem de yazılı olarak; mimari tasarımda bütünlükten, proje konseptinden ve dörtgen bir minare tasarımının proje geometrisine uygun olmayacağından bahsedilmiştir. Sonuç olarak işveren ikna edilerek minare de oval formla projeye devam edilmiştir. 2 kademeden oluşan minare 4 kademeye çıkarılarak algısı güçlendirilmeye çalışılmıştır.



Şekil 10. Avlu, girişler ve minarelerin gelişim süreci

Kapalı alanda yaklaşık 10.000 kişinin aynı anda namaz kılacağı ve aynı anda boşaltacağı bir mekanda, giriş-çıkışlar önemli bir tasarım problemi oluşturmaktadır. Bundan dolayı girişlerle ilgili çeşitli alternatifler üzerinde durulmuştur. Avludan 4 adet, minare kenarlarından da 4 adet olmak üzere toplam 8 adet kapıyla giriş ilk aşamada düşünülmüştür. Bu girişler yeterli bulunmayıp, doğu ve batı yönlerinden kible tarafına yakın alanlardan girişlerin ilave edilmesine karar verilmiştir. Bu amaçla koninin yere bağlanan eteklerinden çapraz olarak giriş denenmiştir ancak bu giriş caminin kütlesiyle uyumlu olmadığı için bu denemeden vazgeçilmiştir. Ana mekana kütle etkisini bozmayacak şekilde mahfil kısmının içinden cephedeki kolon dizilerinin arasından girilmesine karar verilmiştir. Avlunun 1.50 m ana mekanın, 2.00 m yükseltilmiş olmasından dolayı engelli rampası yapılması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Minarelerin hizasından hem avluya hem de ana mekana tek bir rampa ile çıkılarak çözüm getirilmiştir.



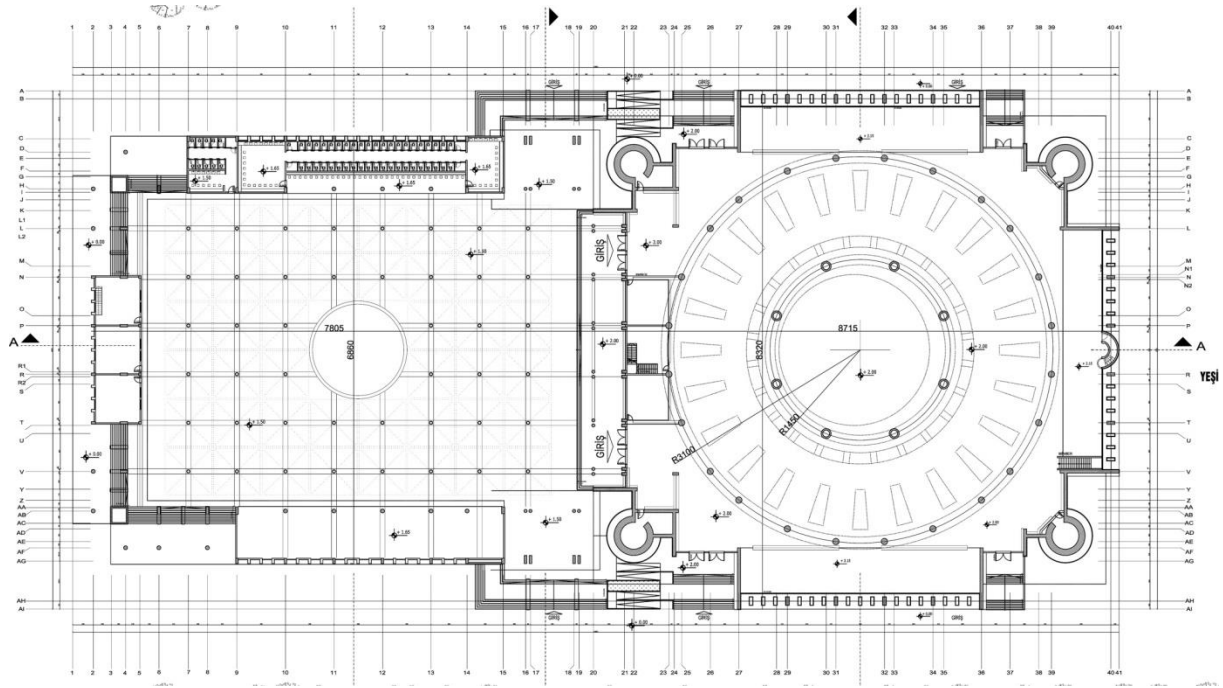
Şekil 11. Proje arazisinin yer değişimi



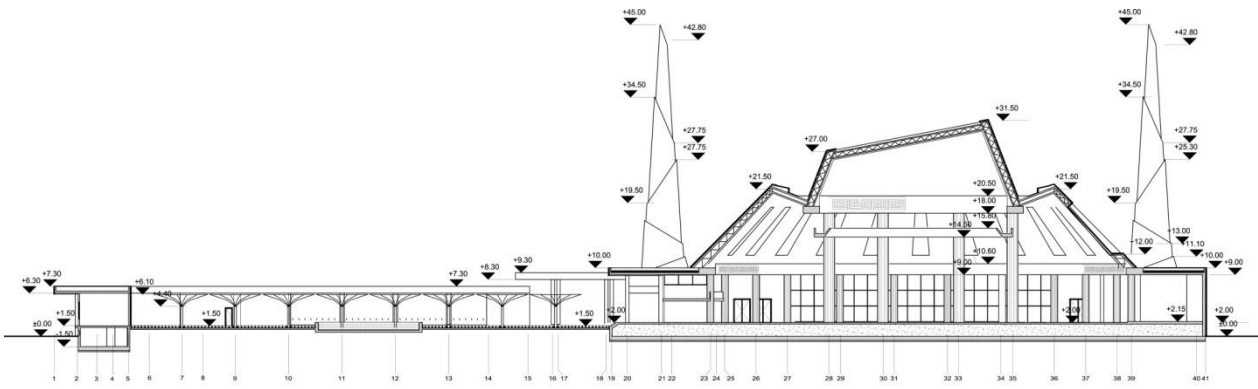
Şekil 12. Şerefeli minare önerisi

Projenin kent yöneticilerine sunulmasından sonra arazinin Ankara Yolu üzerinde Konya Bilim Merkezinin Güneybatısına taşınması gündeme gelmiştir. KOS Camisi'nin kentin girişine alınarak Konya Bilim Merkeziyle birlikte kent imgesine katkıda bulunacağı düşünüldüğü için bu karar alınmıştır. Kentin girişine taşınan caminin 4 minareli olması isteğine

göre tasarım revize edilerek kible tarafında mahfillerin yanlarına minareler eklenmiştir. Mahfil içlerindeki girişler, yeni eklenen minarelerin yanlarına alınarak tasarımda bütünlük sağlanmıştır. En son olarak işveren şerefeli bir minare alternatifi görmek istemiştir. Bunun üzerine gladyatör çiçeğinin yeni tomurcuk halinden yola çıkılarak kible yönüne doğru genişleyen bir şerefe tasarımı yapılmıştır. Şerefeli ve şerefesiz minareler karşılaştırmalı olarak sunulmuş ve son tasarım önerildiği gibi şerefesiz olarak tasarlanmasına karar verilmiştir.



Şekil 13. KOS Camisi projesi, plan



Şekil 14. KOS Camisi projesi, kesit

Caminin ana mekanı yaklaşık 83m x 87m'den oluşmaktadır. Ana mekanı örten dıştaki konisinin çapı 62 m, iç teki koninin çapı 29 m'dir. Avlusuyla birlikte 15.000 kişinin aynı anda ibadet edebileceği Konya Organize Sanayi Camisi büyüklüğü ve tasarım süreciyle farklı bir deneyim olmuştur. Sanayi bölgesi içinde ekonomik, prefabrik bir camiden; Konya'nın girişinde kent imgesi olması düşünülen modern bir camiye doğru yol alınmıştır. Son dönemde Türkiye'de birçok modern cami denemeleri olsa da bu büyüklükte çok fazla modern cami örneğine rastlanmamaktadır. Bu bağlamda 2017'de yapımına başlanması planlanan Konya Organize Sanayi Camisi'nin, cami mimarisinin tartışılmasına ve gelişmesine önemli bir katkı sağlayacağı düşünülmektedir.



Şekil 15. KOS Camisi projesi 3 boyutlu görselleri (5)

KAYNAKLAR

1. TÜİK 2015, Yıllara Göre İl Nüfusları İstatistiği
2. <http://www.kos.org.tr/Sayfalar.php?Menu=73&Sayfa=profil.html>
3. Kuş, B. (2016) Organize Sanayi Bölgelerinin Kentleşme Süreci İçindeki Yeri Ve Önemi: Adana Hacı Sabancı Organize Sanayi Bölgesi Örneği, Y. Lisans Tezi, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Malatya
4. Konya Organize Sanayi Bölgesi Tanıtım Kitabı ve Haritası
5. <http://www.kerimlerplanlama.com/dini-yapilar/kos-camii/>