

**ULUSAL DEMİRYOLU MİRASININ GÜNÜMÜZ KOŞULLARINA GÖRE
YENİDEN DEĞERLENDİRİLMELERİ ÜZERİNE BİR MODEL ÖNERİSİ**



DOKTORA TEZİ

Hazırlayan: Emine YAVUZ PAKİH

Anabilim Dalı: İç Mimarlık

Programı: İç Mimarlık

Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi Esin SARIMAN ÖZEN

İSTANBUL 2022

Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Lisansüstü Tez Yazım Kılavuzuna uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- Tez içindeki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel etik kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda ilgili eserlere bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu,
- Atıfta bulunduğum eserlerin tümünü kaynak olarak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Ücret karşılığı başka kişilere yazdırmadığımı (dikte etme dışında), uygulamalarımı yaptırmadığımı,
- Bu tezin herhangi bir bölümünü bu üniversite veya başka bir üniversitede başka bir tez çalışması olarak sunmadığımı

beyan ederim.

ULUSAL DEMİRYOLU MİRASININ GÜNÜMÜZ KOŞULLARINA GÖRE YENİDEN DEĞERLENDİRİLMELERİ ÜZERİNE BİR MODEL ÖNERİSİ

ÖZET

Endüstrileşmeyi olanaklı kılan en önemli faktörlerden olan demiryolu sistemleri bugün yaşanan teknolojik gelişmeler neticesinde önemlerini yitirmekte ve ihtiyaçları karşılayamamaktadır. Bu nedenle dünyanın pek çok yerinde demiryolu mirası yapılarının 21.yy ihtiyacı olan çok fonksiyonlu ulaşım yapılarına dönüşmesi söz konusu olmaya başlamıştır.

Ülkemiz Avrupa birliği sürecinde demiryolu taşımacılığı ve yeni inşa edilen demiryolu yapıları ile Avrupa standartlarını büyük ölçüde sağlamayı hedeflemektedir. Bu nedenle inşası hızlanan YHT hatları ile beraber trenlerinin güzergahlarının değişmesi ve güzergâh üzerindeki durakların kapatılması çok sayıda istasyon binasının atıl kalmasına neden olmaktadır. Demiryolu yapılarına ve demiryolu mirasına yönelik yapılan akademik çalışmalarda son yıllarda meydana gelen artış, ulusal demiryolu mirasımızın yok olma endişesi içerisinde olduğumuz düşüncesini beraberinde getirmektedir.

Çalışma kapsamında dünya üzerindeki diğer örnekler incelenmiş, Avrupa standartları ve ön görülen ulaşım yapıları göz önünde bulundurularak, SWOT analizi ve anket uygulaması sonucunda, ulusal demiryolu mirası yapılarımıza yönelik model önerisi getirilmiştir.

Anahtar kelimeler: Demiryolu Mirası, Yeniden Değerlendirme, Koruma, Model Önerisi

A MODEL PROPOSAL ON THE RE-ASSESSMENT OF THE NATIONAL RAILWAY HERITAGE ACCORDING TO TODAY'S CONDITIONS

SUMMARY

Railway systems, which are one of the most important factors that make industrialization possible, are losing their importance as a result of technological developments today and cannot meet the needs. For this reason, in many parts of the world, the transformation of railway heritage structures into multi-functional transportation structures, which is needed in the 21st century, has started to be discussed.

Our country aims to provide European standards to a large extent with railway transportation and newly built railway structures in the European Union process. For this reason, the changes in the routes of the trains and the closure of the stops on the route, together with the YHT lines whose construction is accelerating, cause many station buildings to remain idle. The increase in academic studies on railway structures and railway heritage in recent years brings with it the thought that we are concerned about the extinction of our national railway heritage.

Within the scope of the study, other examples around the world were examined, and a model proposal was made for our national railway heritage structures as a result of the SWOT analysis and survey application, taking into account the European standards and the foreseen transportation structures.

Keywords: Railway Heritage, Re-evaluation, Conservation, Model Proposal



Eşime ve kızıma,

İÇİNDEKİLER

ÖZET	II
SUMMARY	III
ŞEKİL LİSTESİ	VI
TABLO LİSTESİ	VIII
KISALTMALAR	IX
1 GİRİŞ	1
1.1. Çalışmanın Amacı	1
1.2. Çalışmanın Kapsamı	2
1.3. Çalışmanın Yöntemi	3
2 LİTERATÜR TARAMASI	4
2.1 Ulusal Demiryolunun Gelişimi	4
2.1.1 Osmanlı döneminde demiryolu politikası ve gelişimi	6
2.1.2 Cumhuriyet döneminde demiryolu politikası ve gelişimi	10
2.2 Ulusal Demiryolu Yapılarında Mekan Oluşumu	12
2.3 Demiryolu Mirası ve Korunması	26
2.3.1 Demiryolu Mirası kavramı	26
2.3.2 Koruma Kavramı ve Korumayı Belirleyen Ölçütler	35
2.3.3 Örnek	39
3 ALAN ÇALIŞMASI	44
3.1 Konya Kentinin Demiryolu Ulaşımı	44
3.2 Tarihi Gar Kompleksi ve Analizler	46
3.3 YHT Gar Binası ve Analizler	69
3.4 Tarihi Gar Kompleksi için Model Önerisi	80
3.5 Bölüm Sonu	103
4 SONUÇ VE TARTIŞMA	104
KAYNAKÇA	106
EKLER	108

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1.Osmanlı Dönemi Demiryolu Yatırım Grafiği (Hazırlayan: Emine Yavuz Pakih)	7
Şekil 2.2.Türkiye Demiryolu Ulaşım Ağı (TCDD arşivleri).....	11
Şekil 2.3.Konya Tarihi Gar Binası (Yazarın arşivi).....	15
Şekil 2.4. Uşak Gar Binası (https://mapio.net/pic/p-66721402).....	16
Şekil 2.5.Ilgın İstasyon Binası (http://ilginarastirmalari.blogspot.com/2013/04/ilgn-ulasml.html).....	17
Şekil 2.6. Battalgazi İstasyonu (Şule Sezginalp Arşivi).....	18
Şekil 2.7Yenice İstasyon Binası (http://www.gezmeci.com/tren-istasyonlari-2).....	19
Şekil 2.8. İskenderun İstasyon Binası (http://www.gezmeci.com/tren-istasyonlari-2)	19
Şekil 2.9.Osmaniye Gar Binası (http://www.gezmeci.com/tren-istasyonlari-2)	20
Şekil 2.10.Elazığ Gar Binası (https://tr.foursquare.com)	21
Şekil 2.11.Niğde Gar Binası (http://www.gezmeci.com/tren-istasyonlari-2).....	22
Şekil 2.12. Çumra İstasyon Binası(http://www.cumra.gov.tr/tarihi-istasyon-binasi)	22
Şekil 2.13.Adana Gar Binası (http://www.gezmeci.com/tren-istasyonlari)	23
Şekil 2.14.Ankara Gar Binası (http://www.gezmeci.com/tren-istasyonlari-2/)	24
Şekil 2.15. ATG Alışveriş Merkezi -Ankara (https://www.avmgezgini.com/avmler)	25
Şekil 2.16 Moskova Metrosu (https://rayhaber.com/2021/03/moskova-metrosu-tarihcesi-ve-haritasi).....	29
Şekil 2.17.Semmering demiryolu (https://www.istockphoto.com/tr)	30
Şekil 2.18. Baltimore-OhioDemiryolu (https://rayhaber.com/2020/05/baltimore-ohio-demiryolu)	31
Şekil 2.19.LithgowZigZag(https://en.wikipedia.org/wiki).....	32
Şekil 2.20.DarjeelingDemiryolları (https://tr.wikipedia.org/).....	32
Şekil 2.21.Liverpool- Manchester Hattı(https://rayhaber.com).....	33
Şekil 2.22. Paddington İstasyonu (https://tr.wikipedia.org)	34
Şekil 2.23 Şinkansen Trenleri (https://tr.wikipedia.org)	35
Şekil 2.24. St.Pancras İstasyonu (https://stpancras.com)	40
Şekil 2.25.King Cross İstasyonu (https://www.networkrailmediacentre.co.uk).....	41
Şekil 2.26.King Cross İstasyonu Restorasyon Planı (Coşkun, 2013)	42
Şekil 3.1.1955 ve 2021 Konya Gar Kompleksi ve çevresi (Konya Kent Bilgi Sistemi)	45
Şekil 3.2.Konya Gar Kompleksi ve Çevresi (Düzenleyen: Emine Yavuz Pakih) ...	45
Şekil 3.3 Konya Gar Kompleksi (Düzenleyen: Emine Yavuz Pakih)	46
Şekil 3.4 Lojman Binaları Restorasyon Öncesi ve Sonrası (Yazarın Arşivi)	47
Şekil 3.5.Lojman 1. Tip Proje (Abdullah Erdoğan Arşivi).....	47
Şekil 3.6.Lojman 2.Tip Proje (Abdullah Erdoğan Arşivi).....	48
Şekil 3.7 Lojman 3.Tip Proje (Abdullah Erdoğan Arşivi)	49
Şekil 3.8 Restorasyon sonrası Lojman Yapısı 2021 (Yazarın Arşivi)	49
Şekil 3.9 Sürveyan Binası Kat Planları (Abdullah Erdoğan Arşivi)	50
Şekil 3.10 Lojman Binası Planı (Abdullah Erdoğan Arşivi).....	50

Şekil 3.11.Misafirhane (Yazarın arşivi)	51
Şekil 3.12.Misafirhane Bodrum Kat Planı (Abdullah Erdoğan Arşivi)	52
Şekil 3.13.Misafirhane Zemin kat planı (Abdullah Erdoğan Arşivi)	52
Şekil 3.14.Misafirhane Birinci Kat Planı (Abdullah Erdoğan Arşivi)	53
Şekil 3.15.Misafirhane Çatı kat Planı (Abdullah Erdoğan Arşivi)	53
Şekil 3.16.Lokomotif deposu (Yazarın Arşivi).....	54
Şekil 3.17.Lokomotif Binası Planları (TCDD Arşivleri).....	54
Şekil 3.18.Konya Tarihi Gar Binası (Yazarın Arşivinden).....	55
Şekil 3.19. Konya Tarihi Gar Binası Peron Cephesi 19yy sonları ve 2021(Yazarın Arşivi)	55
Şekil 3.20.Konya Tarihi Gar binası Bodrum Kat planı (Abdullah Erdoğan Arşivi) .	56
Şekil 3.21.Konya Tarihi Gar Binası Zemin Kat Planı (Abdullah Erdoğan Arşivi) ..	57
Şekil 3.22.Konya Tarihi Gar Binası Birinci Kat Planı (Abdullah Erdoğan Arşivi) ..	57
Şekil 3.23.Tarihi Gar Binasının Ulaşılabilirliği Ve Erişimi.....	66
Şekil 3.24.Tarihi Garın Tasarım Kriterleri.....	67
Şekil 3.25. Tarihi Garın Fonksiyonelliği ve Olanakları	68
Şekil 3.26.YHT Gar Binasının Konumu (Düzenleyen: Emine Yavuz Pakih)	69
Şekil 3.27.YHT Gar Binası(http://www.thidilmimarlik.com)	70
Şekil 3.28.YHT Gar Binası Vaziyet-Cephe (http://www.thidilmimarlik.com)	71
Şekil 3.29.YHT Gar +4.55 Kotu Planı (http://www.thidilmimarlik.com)	72
Şekil 3.30.YHT Gar +8.55 Kot Planı (http://www.thidilmimarlik.com)	72
Şekil 3.31.YHT +12.55 Kot Planı (http://www.thidilmimarlik.com)	73
Şekil 3.32.YHT Garının Ulaşılabilirliği ve Erişimi	75
Şekil 3.33.YHT Garının Tasarım Kriterleri	76
Şekil 3.34.YHT Garının Fonksiyonelliği ve Olanakları	77
Şekil 3.35.Katılımcıların Tarihi Gar İçin İşlev Talebi	80
Şekil 3.36.Tarihi Gar Kompleksi Çalışma Alanları	82
Şekil 3.37.Lojman kullanım önerisi	83
Şekil 3.38.Misafirhane Kullanım Önerisi	84
Şekil 3.39.Tarihi Gar Binası İşlev Önerisi	85
Şekil 3.40.Ek Gar Binası	86
Şekil 3.41.Bekleme Salonu Kullanım Önerisi	87
Şekil 3.42.Danışma Bankosu Tasarımı	88
Şekil 3.43.Bekleme Salonu Gişe Giydirmeleri	89
Şekil 3.44.Bekleme Salonu Oturma Birimi	90
Şekil 3.45.Yaya Alt Geçidi	91
Şekil 3.46.Peron Tasarımı	93
Şekil 3.47.Peron Oturma Birimleri	94
Şekil 3.48.Rekreasyon alan Tasarımı	95
Şekil 3.49.Gürültü Bariyerleri (https://tr.pinterest.com)	96
Şekil 3.50.Kiosk Tasarımı	97
Şekil 3.51.Açık Alan Çocuk Oyun Alanı	98
Şekil 3.52.Rekreasyon Alanı Oturma Birimi	99
Şekil 3.53.Alt Geçit Üst Örtüsü	100
Şekil 3.54.Bisiklet İstasyonu	101

Şekil 3.55.Yönlendirme Tabelası- Bilgilendirme Panosu.....	102
Şekil 3.56.21.yy İstasyon Mekan Tasarımı.....	103

TABLO LİSTESİ

Tablo 2.1.Osmanlı Dönemi Hat İnşa Eden Ülkeler	9
Tablo 3.1.Katılımcının Cinsiyeti.....	61
Tablo 3.2.Katılımcının Yaş Aralığı.....	61
Tablo 3.3.Katılımcının Mesleği	61
Tablo 3.4.Katılımcının Eğitim Durumu	62
Tablo 3.5.Katılımcının Tren Kullanma Sıklığı	63
Tablo 3.6.Katılımcının Garda Geçirdiği Süre	63
Tablo 3.7.Katılımcının Gara Ulaşımı.....	64
Tablo 3.8.Katılımcının Gara Ulaşım Süresi	64
Tablo 3.9.Katılımcının Garı Kullanım Amacı	65
Tablo 3.10.Gar1 ve Gar2 Memnuniyet Anketine Yönelik Puan Ortalamalarına Ait Betimsel İstatistikler ve Güvenilirlik Katsayısı	78
Tablo 3.11.Gar 1 ve Gar 2 Willcoxon İşaretili Sıralar Testi.....	78

KISALTMALAR

TICCIH: Uluslararası Endüstriyel Mirasın Korunması Komitesi

ERIH: Avrupa Endüstriyel Miras Rotası

TCDD: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları

CFOA: Osmanlı Anadolu Demiryolları

YHT: Yüksek Hızlı Tren

ICOMOS: Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi



1 GİRİŞ

1.1. Çalışmanın Amacı

18.yy sonlarında meydana gelen endüstri devrimi teknolojiyi hayatımıza sokmuştur. 20.yy ve sonrasına baktığımızda hızla ilerleyen teknolojik gelişmeler, değişen yaşam şartları ihtiyaçlarımızın farklılaşmasına neden olmuştur. Örneğin, bilgi teknolojisinde yaşanan gelişmeler herhangi bir bilgiye erişim hızımızı artırmakta ve yaşadığımız çağdaki zamanla olan mücadelemize destek olmaktadır. Aynı şekilde ilk icadıyla beraber ulaşım, zaman ve ekonomide büyük katkı sağladığı için tercih edilen demiryolu taşımacılığı, hız ve teknoloji çağına ayak uydurmak için her gün yeni bir gelişme ile karşımıza çıkmaktadır. Yaşanan gelişmeler bir zamanlar hayatımızda olan pek çok şeyin atıl kalmasına, kullanılmamasına neden olmaktadır. Bu nedenle kültürel miras, mimari miras, endüstri mirası... hangi isimle olursa olsun döneminin manevi, mimari, geleneksel, kültürel, ekonomik, siyasi ve sosyal izlerini taşıyan somut-soyut , taşınır-taşınmaz her eser koruma altına alınmaktadır.

1965 yılında ICOMOS dünyadaki kültürel miras alanlarının korunması üzerine kurulmuş uluslararası bir konsey olarak karşımıza çıkmaktadır. 20 yy başlarında farkındalığının arttığı koruma kavramı koruma başlıklarının çeşitlenmesi veya çeşitli kurum ve kuruluşların oluşturulmasıyla çeşitlenmiş ve daha sınıflandırılabilir hale gelmiştir. Örneğin, bugün yaşadığımız pek çok teknolojik gelişmenin temelini atan endüstri devriminin izlerini taşıyan çok sayıda endüstri yapısı, makine ve aletler 1978 yılında kurulan TICCIH tarafından koruma altına alınmaktadır aynı zamanda 1977 yılında İngiltere’de düzenlenen demiryolu sergisi de demiryolu mirası ve korunması başlığını gündeme getirmiştir.

Ülkemizde demiryolu yatırımları ve inşası 1856 yılında başlamış 1950li yıllarda ulaşım stratejilerinin değişmesi sonucunda yavaşlamıştır. 2003 yılına geldiğimizde

ise Avrupa Birliđinin talebi üzerine Avrupa standartları ölçüsünde demiryolu inşası ivme kazanmıştır. Demiryollarının yapımıyla birlikte kentlerin birer simgesi olan istasyon binalarının da inşası söz konusu olmuştur. Yapıldıkları dönemde ülkelerin ekonomik, siyasi, politik ve mimari bir simgesi olan bu yapılar kentin odak noktasında olmaları, mimari değerleri ve peyzajları ile kentin en önemli kamusal mekânı olmuşturlardır.

Hızla gelişen ulaşım sistemleri ile birlikte yeni tip demiryolu yapılarının inşası gündeme gelmektedir. Toplumun değişen ihtiyaçları doğrultusunda inşa edilen yeni istasyon yapıları endüstri mirası olan mevcut istasyon binalarının işlevlerini yitirmelerine neden olmaktadır. Bu yapıların demiryolu mirası veya kültürel miras olarak tescillenmesi korunması yönünden yeterli değildir. Hafızalarda yer eden kentin kamusal mekanlarından olan bu yapılar tekrar topluma kazandırılarak sahip oldukları değeri sürdürebilirler. Maalesef ki ülkemiz bu konuda yetersiz kalmaktadır, atıl kalan yapılar ya özel mülk olup yarı ölü mekanlar olarak işlev almaktadır yada restore edilip işlev verilmeden kaderine terk edilmektedir. Oysa ki dünyada özellikle İngiltere de tarihi gar binaları mevcut teknoloji ile gar binası olarak yeniden işlevlendirilerek kentin simgesi olan kamusal mekanlar olarak hizmet vermeye devam etmektedirler.

Çalışmada demiryolu mirasının koruma yöntemleri içerisinde yer alan yeniden işlev verme, var olan işlevi ile koruma başlıkları kapsamında, hazırlanan anketler sonucunda elde edilen verilere göre tarihi gar binalarının yeniden değerlendirilmesi üzerinde durulmuştur. Çalışma dahilinde geliştirilen model önerisinin diğer Ulusal demiryolu mirası yapılarımızın yeniden değerlendirilmelerinde altlık olması hedeflenmektedir.

1.2. Çalışmanın Kapsamı

Çalışma sürecinde yapılan araştırmalar neticesinde ülkemizde bulunan istasyon yapılarının hacim olarak Avrupa da bulunan çok sayıdaki yapıdan küçük olduğu görülmüştür. Ulusal demiryolu mirasımız kapsamında ele aldığımız yapılardan uç

istasyon olan Haydarpaşa Garı yapılan çalışma için uygun olabilmektedir ancak ülkemiz geneline bakıldığında kentlerin merkezlerinde bulunan istasyon yapılarının genellikle kompleks şeklinde inşa edildiği görülmüştür. Hem bu özellikler göz önüne alındığında hem de yakın tarihte (2019 yılında) inşası tamamlanan hızlı tren gar binasının varlığı söz konusu olduğu için, kullanıcıların karşılaştırmaları ve talepleri doğrultusunda daha iyi sonuç alınacağı düşünülmüş ve Konya gar kompleksi üzerinde çalışılmıştır.

1.3. Çalışmanın Yöntemi

Çalışma dahilinde ele alınan Konya gar kompleksi ve Selçuklu yüksek hızlı tren gar binası için çevresel ve mimari SWOT analizi yapılmıştır. SWOT analizi ile yapının ve çevresinin güçlü ve zayıf yönleri belirlenmiş, oluşabilecek tehditler ve karşılaşılabilecek fırsatlar üzerinde durulmuştur. Yapıya dair yapılan analizin yeni işlev vermede tek başına yeterli olmayacağı düşünüldüğü için kullanıcılara yönelik anket uygulanmıştır. Anketi, Google form üzerinden her iki garı da kullanan 103 katılımcı tarafından doldurulmuştur. Katılımcılara mail üzerinden ulaşılmıştır ve iki gar binasını en az bir kez kullanmış olması şartı ile katılım sağlamışlardır. Katılımcılar sorulan maddelere ilişkin olarak, kendilerine en yakın gördükleri ifadelerden, Kesinlikle katılmıyorum, katılmıyorum, kararsızım, katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde ifade belirtmişlerdir. Bu ifadeler, veri düzenleme araçlarınca kesinlikle katılmıyorum 1, katılmıyorum 2, kararsızım 3, katılıyorum 4 ve kesinlikle katılıyorum 5 puan olacak şekilde düzenlenmiştir. Anket 25 maddeden oluşmaktadır. 24 madde garın işlevselliği, ulaşılabilirliği ve erişimi açısından olumlu anlam içeren maddeler kullanılarak sorulmuştur. 3. Madde de ise “Gar çevresinde trafik yoğunluğu oldukça fazladır” maddesi olumsuz anlam içerdiğinden dolayı ters kodlanmıştır. anket verileri SPSS 28.0 yardımı ile istatistiksel olarak ele alınmıştır.

Elde edilen bulgular neticesinde gar kompleksi içerisinde bulunan yapılar için model önerisi getirilmiştir.

2 LİTERATÜR TARAMASI

Ülkeler için Fransız Devrimi siyasi, Endüstri Devrimi iktisadi, demiryolu yapımı ise hem siyasi hem iktisadi dönüm noktası olmuştur (Haştemoğlu & Erkan, 2013).

Ülkelerin ekonomisinin ve sanayisinin büyümesinde önemli rol oynayan ulaşım sistemleri arasında en hızlı teknolojik gelişmeyi demiryolları göstermektedir. İlk olarak İngiltere’de başlayan başta Avrupa olmak üzere tüm dünyaya hızla yayılan demiryolları, pazar ve hammadde arasında sağladığı hız ve ucuzluk nedeni ile tercih edilmiştir. Batılı ülkeler hammadde ihtiyacını karşılamak için demiryolu teknolojisini doğuda az gelişmiş ülkelere taşımışlardır.

Dünya Savaşı’ndan sonra inşası azalan demiryolları 1964 de Japonya’daki ilk hızlı tren olan Shinkansen ve 1980’lerde Fransa’da kullanılan TGV¹ ile tekrar canlanmıştır.

2.1 Ulusal Demiryolunun Gelişimi

Demiryolu inşasının tarihsel gelişimine baktığımızda bildiğimiz anlamda ilk metal raylar 1831 yılında üretilmeye başlanmıştır. Metal rayların üretiminden öncesine baktığımızda ise M.Ö. Babil’de kullanılan taş yollar, 17.yy başlarında İngiltere’de madenlerde kullanılan ahşap raylar raylı taşımacılığın endüstri devriminden önce de var olduğunu göstermektedir. 18 yy ortalarında demir üretiminde büyük hız kazanan İngilizler ilk olarak ahşap rayların üzerini metal kaplayarak kullanmaya başlamışlardır. 1767 de ilk demir raylar Shropshire’de Colebrook Dole’de kullanılmaya başlanmıştır. (Erkan, 2007) Ancak bu yöntem uzun ve ağır trenlerin hareketine olanak sağlamamaktadır.19 yy sonlarına doğru ise standart demiryolu

¹ TGV Alstom ve SNCF tarafından geliştirilen ve SNCF tarafından işletilen hızlı tren servisidir. 1983 yılında Paris ile Lyon arasında ilk defa seferlere başlamıştır. (Url-1, 2021)

inşasında kullanılan çelik kullanılmaya başlanmıştır. Esnek ve dayanıklı oluşu da çeliğin tercih edilmesine neden olmuştur.

Demiryolu taşımacılığında rayların tarihsel gelişiminin yanı sıra lokomotifin icadı ve tarihsel gelişimi de büyük öneme sahiptir. Raylar üzerinde hareket eden taşıtlara baktığımızda 1814 yılında ilk lokomotifin üretimine (Erkan, 2007) kadar karşımıza antik dönemdeki taş yollar üzerinde hareket eden hayvanlar ve onların çektiği taşıtlardan, madenlerde kullanılan ahşap raylar üzerinde insan gücü gerektiren araçlara, metal raylar üzerinde hayvan gücü ile hareket eden arabalar gibi çok sayıda taşıt karşımıza çıkmaktadır.

1829 yılında buharlı lokomotif ile Manchester-Liverpool arasında ilk yolcu taşımacılığı yapılmıştır (Erkan, 2007). Bu tarihten itibaren hızla artan demiryolu inşası hızlı teknolojik gelişmeleri de beraberinde getirmiştir. 19 yy başlarında bilinen ilk elektrikli lokomotif bir kimyager tarafından bulunmuştur. Ardından 19yy sonlarında dizel lokomotifler kullanılmaya başlanmıştır. 20.yy başlarına geldiğimizde ise elektrikli- dizel lokomotifler kullanılmaya başlamış ve 1964 yılında Japonya'da elektrikli yüksek hızlı tren tanıtımı yapılmıştır. Demiryollarında yaşanan en son teknolojik gelişme ise bugün Japonya ve Almanya 'da hizmet veren Maglev²trenidir.

Bütün bu teknolojik gelişmeler ışığında bildiğimiz anlamda metal raylar üzerinde metal tekerleklerin hareketinden doğan demiryolu taşımacılığı yayılması ve demiryolu hatlarının yapımı 1880-1890 ve 1900-1910 yılları arasında artış göstermiştir. 1860 yılına Dünya'da 108.000 km demiryolu hattı varken 1914 'de 1.339.000 km demiryolu hattı bulunmaktadır (Erkan, 2007) .

²Manyetik levitasyon (maglev), iki [mıknatıs](#) kümesinin kullanıldığı bir [tren](#) ulaşım sistemi, Mıknatıs kümelerinden biri treni raylardan yukarı doğru iterken diğer mıknatıs kümesi, [sürtünme kuvvetinin](#) olmamasından faydalanarak treni ileri doğru iter. (Url-2, 2021)

Ülkemizde demiryolu inşası Osmanlı Devleti'nin ekonomik yetersizliği nedeniyle imtiyazlar ışığında başlamıştır.19.yy ın ilk yıllarında Alman, Fransız, İngiliz yatırımcılar ülkemizde demiryolu inşasını hızlandırmışlardır. Demiryolu inşası için ekonomik ve teknik olanakları yetersiz kalan Osmanlı Devleti bu oluşumlara sıcak bakmıştır. Ülke sınırlarımızdaki İlk demiryolu olan İzmir-Aydın hattı İngilizler tarafından 1856 yılında yapılmıştır.1948-1952 yılları arasında alınan Marshall yardımı karayolu inşasını hızlandırmış, 1950 lerde demiryolu yapımı durmuştur. (Durak, 2003)

2.1.1 Osmanlı döneminde demiryolu politikası ve gelişimi

Osmanlı Devleti'nde ulaşım askeri, siyasi ve stratejik ağırlıklı olarak şekillenmiştir. Bu nedenle Osmanlı Devleti uzak eyaletlerin denetimini kolaylaştıracağını düşündüğü için demiryolu yapımına önem vermiştir. Ancak demiryolu yapımı için yeterli ekonomiye ve teknik bilgiye sahip olmayan Osmanlı Devleti'nin demiryolu yapımı antlaşmalar ve yabancı ülkelere verilen imtiyazlar ışığında başlamıştır.

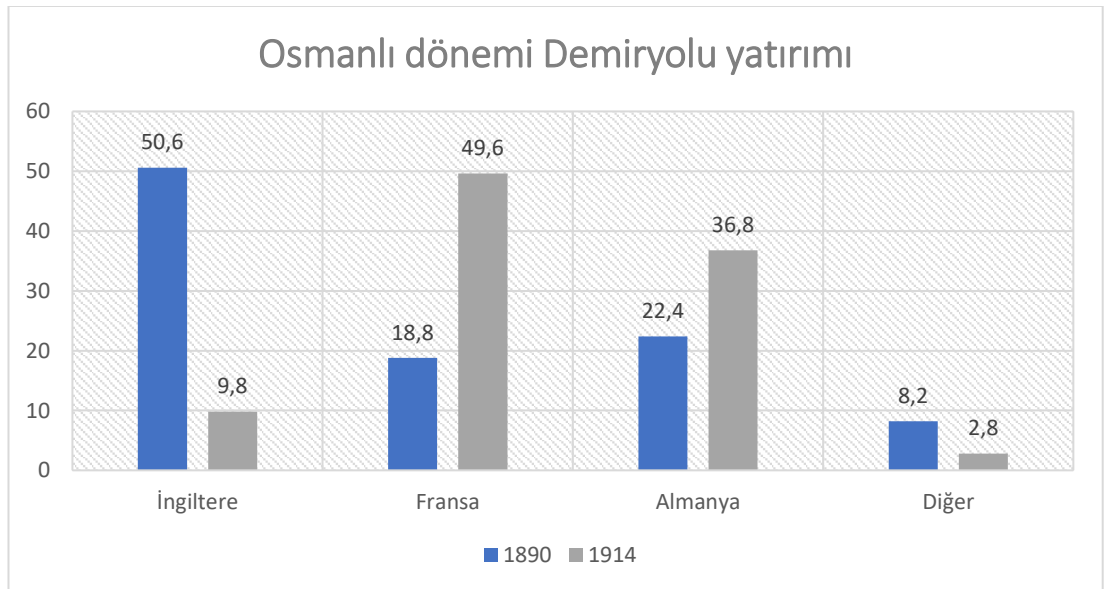
Ülkelere verilen imtiyazları kilometre garantisi başta olmak üzere;

- Hattın geçeceği arazinin şirkete bedelsiz olarak verilmesi
- Şirketin hat üzerindeki ormanları ve taş ocaklarını kullanabilmesi
- Bakım – onarım için gerekli malzemenin gümrüksüz olarak ithal edilebilmesi
- Demiryolu hattında 40-45 kilometre çapındaki petrol dahil tüm madenlerin işletilebilmesi gibi oldukça karlı şartlar oluşturmaktadır. (Tamçelik, 2000)

Batılı ülkeler için az gelişmiş ülkelerde demiryolu yapımı bir sömürge aracıdır. Osmanlı Devleti'nin stratejik önemi ve verilen imtiyazlar göz önüne alındığında ise Osmanlı Devleti ile yapılacak demiryolu inşası oldukça karlı bir iştir. İngilizler ve Fransızlar iktisadi düşünceler ile Almanlar ise askeri ve stratejik düşünceler ile demiryollarını inşa etmişlerdir. (Yıldırım, 2002)

Osmanlı devletinde ilk demiryolu yapımı genellikle İngilizler tarafından gerçekleştirilmiştir. Bugün ülke sınırlarımız içinde inşa edilen ilk demiryolu olan Aydın-İzmir hattı İngilizler tarafından 1856 yılında yapılmıştır. O zamanlar Osmanlı toprakları içinde bulunan ve İngilizlerin doğu ve Uzakdoğu ya ulaşma isteği için planlanan Kahire -İskenderiye hattı da 1856 yılında hizmete girmiştir. Yapıldığı dönemde büyük bir ekonomik güce sahip olan hat Süveyş kanalının açılması ile önemini kaybetmiştir. Aynı zamanda ege ve balkanlardaki tarımsal potansiyeli değerlendirmek için Varna-Ruşçuk hattı da İngilizler tarafından yapılmıştır.

Süveyş ve Kıbrıs'ı ele geçirmesi ve Hint yollarını emniyete alması nedeniyle İngilizler demiryolu yapımına gereken önemi vermemeye başlamışlardır. İngilizler den sonra demiryolu yapımına gelişen endüstrisi nedeniyle dış pazarlara açılma zorunluluğu hisseden Almanlar önem vermeye başlamıştır. (Tamçelik, 2000) 1914 yılına gelindiğinde ise ülkemizde demiryolu sermayesinin büyük çoğunluğunu Almanya ve Fransa oluşturmaktadır. (Yıldırım, 2002)



Şekil 2.1. Osmanlı Dönemi Demiryolu Yatırım Grafiği (Hazırlayan: Emine Yavuz Pakih)

Osmanlı yönetiminin Haydarpaşa'dan başlayıp Bağdat'ta son bulmasını planlandığı Anadolu-Bağdat hattı Akdeniz ve Basra Körfezi arasındaki bölgede ticaretin canlanmasına neden olacak bir projedir. 1871 yılında imtiyazlardan vazgeçilip Osmanlı Devleti'nin olanakları ile inşasına başlanan projenin 1873 yılında yalnızca 99 km lik kısmı tamamlanabilmiştir. 1883 yılında bu hattın işletilmesi ve İzmit-Ankara hattının yapılması Almanlara verilmiştir. Almanlar demiryolu inşasında yalnızca ekonomik kaygı peşinde olmamışlar aynı zamanda askeri ve siyasi üstünlüğü de düşünerek hareket etmişlerdir. Yapılması planlanan dönemde diplomatik bir sorun haline gelen Bağdat hattı Alman Deutch Bank tarafından üstlenilmiştir. Kesin sözleşmesi ise 1902 yılında yapılmış ve yapımı 1914 yılında tamamlanmıştır. (Tamçelik, 2000)

Osmanlı devletinin Avrupa ile siyasi ilişkileri, Rumeli deki ticaret ve balkanlarda sık sık çıkan isyanların bastırılması için siyasi, ekonomik ve askeri öneme sahip bir diğer hat ise Rumeli hattıdır. Yapılması planlanan hattın avantajlarını İngiliz parlamenter Labro şu şekilde sıralamaktadır; doğu-batı arasındaki ticaret hızlanacak, hattın inşası için seçilen bölge kısa sürede Osmanlı devletinin ticaret kenti olacak, hattın imtiyazını alan şirket veya ülke bölgede ekonomik ve siyasi üstünlük sağlayacaktır. Saydığı avantajlardan sonra hattın kendisine verilmesini talep eden Labro için 1857 yılında bir mukavele imzalanmıştır. Ancak bu giriş başarısızla sonuçlanmıştır. Ardından hattın yapımı için Belçikalı bir firma ile anlaşılmış ve o da olumsuz sonuçlanmıştır. Son olarak hattın inşası için Baron Hirsch ile bir mukavele imzalanmıştır (Tamçelik, 2000).

II. Abdülhamit için büyük öneme sahip olan Hicaz Demiryolu hattı Osmanlı Devleti'nin kendi imkanları ile yaptığı hattır. Hat devletin başkenti ve İslamiyet için kutsal olan yerleri birbirine bağlamayı hedeflemiştir. Hattın imtiyazsız yapılmış olması, İslam devletlerine karşı belli bir saygının sürdürülmesi, hac ziyareti için kolaylık sağlaması açısından önemi büyüktür.

Devletin yaptığı 1564 kilometre hicaz demiryolu hattı ve yabancı şirketlerin yaptığı toplam 6778 kilometre demiryolu ile o günkü sınırlar içinde toplam 8343 kilometre demiryolunun varlığı göstermektedir ki Osmanlı Devleti milli bir demiryolu politikası izleyememiştir. (Yıldırım, 2002)

Tablo 2.1.Osmanlı Dönemi Hat İnşa Eden Ülkeler

	Yapan Ülke	Hattın İsmi
Anadolu Yakası	Almanya	İzmir – Kasaba Hattı
	Almanya	Anadolu Hattı
	Almanya	Bağdat Hattı
	Almanya	Adana-Mersin Hattı
	Fransa	Bursa-Mudanya Hattı
	İngiltere	İzmir -Aydın Hattı
Avrupa Yakası	İngiltere	Varna-Ruşçuk Hattı
	İngiltere	Cernovada-Köstence Hattı
	Almanya	Selanik-Manastır Hattı
	Fransa	Selanik-İstanbul Hattı
	Belçika (Baron Hirsch)	Şark Demiryolu Hattı- Rumeli Demiryolu
Arap Toprakları	Fransa	Yafa-Kudüs Hattı
	Fransa	Beyrut- Şam Hattı
	Fransa	Tarbluşşam-Humus Hattı
	Fransa	Riyak-Halep Hattı
	Osmanlı Devleti	Hicaz Demiryolu Hattı
	İngiltere	İskenderiye-Kahire
	Rusya	Erzurum-Kars-Sarıkamış Hattı

Kaynak: Emine Yavuz Pakih

Yapılan demiryolları konumları düşünöldüğü gibi sadece askeri, siyasi ve stratejik olarak kalmamış ekonomik olarak da ulaşılabilen madenlerin işletilmesi, Türk tarımının dünya ya açılması, yeni iş kollarının oluşması gibi önemli adımların atılmasına da destek olmuştur.

2.1.2 Cumhuriyet döneminde demiryolu politikası ve gelişimi

“Demiryolları memleketin tüfekten, toptan daha mühim bir emniyet silahıdır”

M.Kemal ATATÖRK

1923 yılına gelindiğinde ölkede tamamı yabancı şirketler tarafından yapılmış 4112 kilometre yol bulunmaktadır. Limanlardan iç bölgelere uzanan yabancı ölkelerin ekonomik çıkarları için inşa edilmiş kopuk bir demiryolu ağı Türkiye Cumhuriyeti'nin ihtiyaçlarını karşılamaktan oldukça uzak kalmıştır.

Millî mücadele sonrasında ulaştırma sorunu geniş bir biçimde ele alınmaya başlanmıştır. İktisat Kongresinde başta demiryolları olmak üzere ulaştırma alt yapısının geliştirilmesi için kararlar alınmıştır. 1923 yılında Umuru Nafia programında doğu-batı yönünde hareket eden ve merkez ve limanlara bağlanan bir ağ planlanmıştır. Ancak savaşta tahrip olmuş mevcut demiryollarının bakımı ve yeni demiryolu inşası için gerekli olan sermaye ne yazık ki ölkeden karşılanamayacak kadar fazladır. Demiryollarının hızlı bir şekilde ilerlemesini isteyen devlet milli bağımsızlığa zarar vermeyecek şekilde yabancı sermayeye izin verilmesi taraftarı olmuştur ve yeni demiryolu inşası için Amerika ile bir sözleşme imzalanmıştır. Milli ve bağımsız demiryolu politikasının bir diğere hedefi ise yabancı şirketlerin işletmekte olduğu demiryolu hatlarını da satın almaktır(Yıldırım,1996).

Bu politikalar ışığında 1930 yıllarına kadar hızla devam eden demiryolu inşası 1929 yılında yaşanan ekonomik buhran sonrasında yavaşlama yaşamıştır. 1933 yılından sonra buhranın etkisinin azalmasıyla yeniden hız kazanan demiryolu inşası ilk iç

borçlanma ile yapılan Sivas-Erzurum hattı ve Malatya- Çetinkaya hattının inşası ile dönüm noktasına yaşamış ve millileşme yoluna gitmiştir. Yaşanan buhran sonucunda yabancı ülkelerin sermayelerini geri çekmeye başlaması ve Türk teknik elemanlarının ve müteahhitlerinin sayısının yükselmesi neden olmuştur.

Cumhuriyetin ilk yıllarında millileştirme politikasına gidilmesindeki en önemli neden Milli Mücadele ve Birinci Dünya Savaşı sırasında yaşanan stratejik sakıncalar ve hatların askeri, iktisadi ve politik önemleridir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında millileşen demiryolları ile birlikte 15 yılda demiryolu uzunluğu 6927 kilometre olmuştur.1950 li yıllara gelindiğinde ise demiryolu inşasında yavaşlama olmuş karayolu inşası hız kazanmıştır.

1960'dan 2003 yılına kadar toplam 847 km demiryolu inşa edilmiştir. 2003 yılından itibaren demiryolları yeniden devlet politikası haline gelmiştir. 2003 yılında Ankara-Eskişehir hızlı tren hattının temeli atılmıştır. 2014 yılına gelindiğinde ise Ankara-Eskişehir, Konya-Ankara, Eskişehir -İstanbul hattı olmak üzere 1213 km lik yüksek hızlı tren hattı tamamlanmıştır(TCDD, 2018) . 2018 Yılı itibari toplam hat uzunluğu 12.710 kilometreye ulaşmıştır.



Şekil 2.2.Türkiye Demiryolu Ulaşım Ağı (TCDD arşivleri)

2023-2035 yılları arasında 6.000 kilometresi hızlı demiryolu ağı olmak üzere yeni demiryolu yapımı ile hat uzunluğunun 31.000 kilometreye çıkartılması hedeflenmektedir. Hedefler arasında Gürcistan-Türkiye arasındaki hattın inşası ile İpek yolu ticaretinin canlanmasına yönelik çalışmalarda bulunmaktadır. (Url-3, 2021)

2.2 Ulusal Demiryolu Yapılarında Mekan Oluşumu

Sanayileşme ve büyümeyi hızlandıran, ulaşım sorununa çözüm getiren demiryolu sisteminin yapıları kent silüetine olan katkılarıyla öne çıkmaktadır. Demiryolu yapıları; yolcu binaları, lojmanlar, ambarlar, depolar, wc'ler, bekçi kulübeleri, viyadükler, köprüler vb. yapı ve yapı gruplarını içermektedir(Yıldız,2019).

Kullanılan malzemeler, yapım teknikleri ve fonksiyonları ile demiryolu yapıları yeni bir yapı grubu olarak ortaya çıkmıştır. Raylarda kullanılan I profillerin volta döşemelerde kullanılması, çeliğin döşeme oluşturmakta çoğunlukla tercih edilmesi birer örnektir.(Yıldız,2017).

Demiryolu yapıları denince şüphesiz ilk akla gelen istasyon binalarıdır. İstasyon binaları hem demiryolu taşıtlarının evi hem de bu ulaşımı kullanan toplumu ağırlayan mekanlar olmuşlardır. Fonksiyonun itibari ile istasyonlar, önemli birer mimari haline gelmişlerdir (Ferrarini,2005). İstasyonlar, fonksiyon ve büyüklüklerine göre uç istasyon, gar,istasyon, siding, halt olarak beş farklı isim almaktadırlar.

Demiryolu ağının başlangıç veya bitiş noktasında yer alan uç istasyonlar genellikle U formunda tasarlanmışlardır. Trenler yolcularını indirmek için gara yaklaştıktan sonra aynı hat üzerinde diğer ucundaki çeker sayesinde geldiği yönde tekrar sefere çıkmaya hazır hale gelmektedirler. Ayrıca idari nokta oldukları için bir demiryolu ağındaki en büyük yapılardır.

‘Station’ kelimesinin karşılığı olarak dilimize yerleşen garlar, kentin merkezindeki istasyonlara denir. Yük ve yolcu potansiyeline ve demiryolu hattındaki konumuna göre farklı büyüklükte tasarlanmaktadır.

İstasyonlar ise kent merkezleri dışında daha çok ilçe veya kasabalara hizmet etmektedirler. Temel ihtiyaçların karşılanması esas alındığı için garlara göre daha donanımsızdırlar.

Siding: Taşımacılığa hizmet etmeyen tek hatlı demiryolları hattında karşıdan gelen trene yol vermek için trenlerin bekleme yaptığı, acil durumlarda tren setlerine müdahale için gerekli ekipmanın bulunduğu acil durum istasyonlardır. Türkçe terminolojiye de siding olarak girmiş bu yapılar Türkiye’de de yeni demiryolu hatları projelerinde planlanmaktadır.

Halt; acil durumlarda yolcu tahliyesinin sağlandığı duraklara verilen isimdir.

19 yy. ortalarına geldiğinde ihtiyaçlar istasyon mimarisinde, korunak için bir kabuk ve yolcu servisi için bir yapı ile demiryolu idaresi için ofislerin varlığının gerekliliğini beraberinde getirmiştir.

Temel fonksiyonların yanında gün ışığını alan bir strüktür varlığı, erişilebilir mekanlar reklam alanları, yolcu ve yolculuk bilgilendirme sistemleri ve ticari alanların istasyon içerisinde çözülmesi modern istasyon tasarımının en önemli kriterlerdir. Modern istasyon çözümlerini Çekirdek Alan (Core Area), Geçiş Alanı (Transition Area), Dış Alan (Peripheral Area) ve İdari Alan (Administrative Area) olmak üzere dört fonksiyon alanına ayrılmaktadır (Kandee,2004) .

Osmanlı döneminde demiryolu yapılarının batılı mimarlar tarafından tasarlanması eklektik bir anlayış ile mimari üslup olarak yapılara yansımıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında birinci ulusal mimarlık akımının ön plana çıkması ve daha çok kamu yapılarında uygulanması demiryolu yapılarının özellikle ara duraklardaki istasyon

yapılarında kendini göstermiştir. Son dönemlerde ise çağın gerekleri doğrultusunda birden fazla fonksiyon barındıran gar binaları inşa edilmiştir.

Türkiye’de demiryolu mimarisini Geç Osmanlı Dönemi, Erken Cumhuriyet Dönemi ve 1950 sonrası olarak dönemlere ayırabiliriz. Osmanlı döneminde inşa edilen gar binalarını Almanlar, İngilizler ve Fransızlar inşa etmişlerdir. Yapılan gar binaları genelde öncesinden hazırlanmış tip projelere göre tasarlanıp inşa edilmiştir. Geç Osmanlı döneminde I, II, III ve IV ile gösterilen dört ana sınıf vardır. Bu dört sınıfa ek olarak, yabancı şirketler tarafından üretilen başka tür projelerin de olduğu tespit edilmiştir. Kısacası, 1. Sınıf, II. Sınıf, III. Sınıf, IV. Sınıf; Anadolu Bağdat Hattı için II. Sınıf/Tip II, II. Sınıf/Tip III, III. Sınıf/Tip II; NYDQVIST-HOLM şirketi tarafından II. ve III. sınıf; CFOA şirketi tarafından III. Sınıf tip projeler yapılmıştır. (Sezginalp, 2020)

a. I.Sınıf istasyon binaları

Simetrik olarak düzenlenmiş üç bölümden oluşan, orta bölümü öne ve arkaya çıkıntılı iki katlı yapılardır. Zemin kat yolcular için bagaj odasının, bilet satış gişelerinin, bekleme salonlarının ve bazı ofislerin bulunduğu kattır. Zemin kattaki pencereler kemerli ve taş çerçvelidir. Birinci kat genellikle lojman olarak kullanılmaktadır ve pencereless düz, taş çerçvelidir. Saçaklar ise ahşap payandalar ile süslenmiştir (Sezginalp, 2020).



Şekil 2.3.Konya Tarihi Gar Binası (Yazarın arşivi)

b. II.Sınıf istasyon binaları

Zemin katında bekleme salonlarının, bilet gişelerinin, idari ofislerin olduğu, birinci katında personel konutlarının bulunduğu bodrum ve iki kattan oluşan yapılardır. Yükleme ve boşaltma depoları yoktur. Ana kütleyle eklenen tek katlı ofis yapının planını asimetrik hale getirmiştir. Yapının pencereleri kemerlidir ve kesme taş ile süslenmiştir. Yapının köşeleri boydan boya kesme taş ile kaplanmıştır. (Sezginalp, 2020)



Şekil 2.4. Uşak Gar Binası (<https://mapio.net/pic/p-66721402>)

c. III.Sınıf istasyon binaları

İki kat ve bodrumdan oluşmaktadır. Zemin katta bekleme salonu, bilet gişesi gibi yolcuların ihtiyaçlarını karşılayan birimler, birinci katta ise personel için konut bulunmaktadır. Bodrum kat kömürlük olarak kullanılmaktadır. Yapıya bitişik tek katlı ofis ve depo bulunmaktadır. Zemin kat cephedeki pencere ve/veya kapılarına kesme taş süsleme yapılmıştır. (Sezginalp, 2020)



Şekil 2.5.İlgın İstasyon Binası (<http://ilginrastirmalari.blogspot.com/2013/04/ilgn-ulasm.html>)

d. IV.Sınıf istasyon binaları

Türkiye genelinde en çok kullanılan proje tipi iki kat ve bodrumdan oluşmaktadır. Zemin kat yolcuların kullanımı için tasarlanmıştır. Birinci kat diğer projelerde de olduğu gibi personel konutudur. Yapının bodrum katı kömürlüktür ve yapıya bitişik antrepolar bulunmaktadır. Yapının cephesi sıva ve boyalıdır. Ön cephe ve yan cephede istasyon isimlerinin yazdığı panolar bulunmaktadır. Kapıların çevresinde taş çerçeveler bulunmaktadır. (Sezginalp, 2020)



Şekil 2.6. Battalgazi İstasyonu (Şule Sezginalp Arşivi)

e. Anadolu-Bağdat hattı 2.Sınıf Tip 2 İstasyon Binaları

Bu tip projede yapı iki kat ve bodrumdan oluşmaktadır. Bodrum katı kısmen depo olarak kullanılmaktadır. Zemin kat yolculara hizmet vermektedir. Birinci kat ise personel konutu olarak tasarlanmıştır. Yapının şehir cephesinde birinci kata çıkan merdivenler bulunmaktadır. Platform cephesinde bulunan girişi taşlarla kaplanmış sütunların taşıdığı konut katının terası gölgelemektedir. Ahşap çatı saçakları geniştir ve ahşap payandalarla desteklenmiştir. Giriş kapısının üzerinde istasyon isimleri yazmaktadır. Kapı ve pencereleri kemerlidir, motiflerle süslenmiştir. (Sezginalp, 2020)



Şekil 2.7 Yenice İstasyon Binası (<http://www.gezmeci.com/tren-istasyonlari-2>)

f. Anadolu-Bağdat hattı 2.Sınıf Tip 3 İstasyon Binaları

2.Sınıf tip 2 ile benzer özelliklere sahiptir. Sadece tip 2 de bulunan teras yerine platform tarafındaki girişin üzerinde ahşap payandalar ile desteklenen saçak bulunmaktadır. (Sezginalp, 2020)



Şekil 2.8. İskenderun İstasyon Binası (<http://www.gezmeci.com/tren-istasyonlari-2>)

g. Anadolu-Bağdat hattı 3.Sınıf Tip 2 İstasyon Binaları

Bu tip istasyon binaları, binaya bitişik depolar, depoların üst katlarının düz çatı olması ve konut katının terası olarak kullanılması dışında diğer tip projeler ile benzerlik göstermektedir. Bu proje tipinde de giriş taş sütunlar ile taşınan teras ile gölgelendirilmektedir (Sezginalp, 2020)



Şekil 2.9.Osmaniye Gar Binası (<http://www.gezmece.com/tren-istasyonlari-2>)

h. NYDQVIST-HOLM şirketi tarafından yapılan 2. Sınıf istasyon binaları

Irmak-Filyos ve Fevzipaşa-Diyarbakır demiryolu hatlarındaki istasyonlar için tasarlanmış olmasına rağmen proje sadece Elazığ'da uygulanmıştır. Diğer tip projelere oranla daha büyük projelerdir. Üç ana küleden oluşan planı yan taraflara eklenen tek katlı ofis binaları asimetrik hale getirmiştir. Cephedeki pencereler asimetrik olarak yerleştirilmiştir. İki katlı yapının yine zemin katı hem yolculara hem de idari personele hizmet vermektedir. Birinci katı yine lojman için tasarlanmıştır.



Şekil 2.10.Elazığ Gar Binası (<https://tr.foursquare.com>)

1. NYDQVIST-HOLM şirketi tarafından yapılan 3. Sınıf istasyon binaları

Ana kütlede bir tarafında makasçı ofisi diğer tarafında depo olarak tasarlanmış bir katlı yapılar bulunmaktadır. Yapı iki katlıdır, zemin kat yolculara birinci kat personele konut olarak hizmet vermektedir. Yapının köşeleri kesme taş ile süslenmiştir. Cephedeki pencerelerin zemin katta bulunanları kesme taş ile çerçevesi yapılmıştır.



Şekil 2.11. Niğde Gar Binası (<http://www.gezmeci.com/tren-istasyonlari-2>)

i. CFOA şirketi tarafından yapılan 3. Sınıf istasyon binaları

Yapı iki katlı olarak inşa edilmiştir. Yapının bir tarafında yine makasçı odası diğer tarafında depo olarak inşa edilen tek katlı yapılar bulunmaktadır. Cephesindeki pençeler sadedir, kapılar ise kemerli kesme taş ile çevrelenmiştir.



Şekil 2.12. Çumra İstasyon Binası(<http://www.cumra.gov.tr/tarihi-istasyon-binasi>)

j. Erken cumhuriyet dönemi

Erken Cumhuriyet döneminde, yapılarda ulusal kimlik arayışı öne çıkmaktadır. İstasyonlar büyük kamu binaları arasında yer aldığından, gar binaları modernleşmenin simgesi olarak şehirlerde yerini almıştır. Bu çağda yapılan istasyon binalarına Türkiye Cumhuriyeti'nin temsilini amaçladıkları için özel bir anlam verilmiştir. Bu nedenle modern estetiğe sahip standartlaştırılmış tasarımlarının olması hedeflenmiştir

Erken cumhuriyet dönemi mimarlığı deyince ilk akla gelen 19.yy sonlarında 20.yy ilk çeyreğinde görülen, temel amacı geçmişin izlerini taşıyan ulusal kimlik kazanmış bir mimari olan I. Ulusal mimarlık akımıdır. Dönemin mimarlarından Mimar Kemalettin ve Vedat Tek kamu binalarını bu tarzda tasarlamışlardır. Edirne Karaağaç Garı, Adana Garı, Ankara Gazi Garı ve Ankara Kayaş Garı ilk milli mimarlık akımının örneklerindedir. Bu dönemin özellikleri kemerlerin sağladığı cepheler, renkli İznik çinilerinin uygulanması, süslü kubbeler ve dikeyliktir.1927 sonrasında binaların tasarımları sadeleşmeye başlamıştır. (Sezginalp, 2020)



Şekil 2.13. Adana Gar Binası (<http://www.gezmece.com/tren-istasyonlari>)

1930 lu yıllara gelindiğinde yerli mimar ve mühendislerin sayısı artmış, yabancı mimarlar ve mühendislerle olan rekabet sonucunda II. Ulusal mimarlık akımı ortaya çıkmıştır. Bu dönemde bir tasarım ilkesi olarak işlev çok önemlidir ve işlevsel plan şemaları yalın bir estetikle cephelere net bir şekilde yansımıştır. Devlet binaları daha çok bu tasarım ilkesiyle inşa edilmişlerdir. Yapılar cephelerde sadelik, simetri, düşey ve yatay kütleler, düz çatılar ve geometrik kompozisyonlarla inşa edilmiştir. (Sezginalp, 2020)

1930'da Sivas, 1931'de Malatya, 1932'de Samsun, 1933'te Niğde, 1934'te Elazığ, 1935'te Diyarbakır, 1936'da Isparta- Burdur, 1937'de Ankara, 1937'de Erzincan'ın tamamlanmasıyla istasyon binaları II.Ulusal mimarlık akımının özellikleri ile modernleşmenin simgesi olarak hizmete açılmıştır.Bu gar binaları arasında anıtsal yapısıyla Mimar Şekip Akalın tarafından tasarlanan Ankara Garı o dönemde az yolcu sayısına rağmen anıtsal bir boyutta inşa edilmiştir. Yıllar geçmesine rağmen 2019 yılında da ihtiyacı karşılamaya yetmiştir fakat 2016 yılında hızlı tren istasyonu olarak yeni bir bina inşa edilmiştir. (Sezginalp, 2020)



Şekil 2.14.Ankara Garı Binası (<http://www.gezmece.com/tren-istasyonlari-2/>)

Erken Cumhuriyet Dönemi istasyon yapım projeleri her zaman bu tipolojik sınıflandırmalara dayanmamıştır. Ankara ve Afyon gibi özgün tasarımlara dayanan bazı belirgin büyük istasyon binaları vardır. Öte yandan, Geç Osmanlı Dönemi'nde uygulanan tipolojilere göre daha küçük bazı istasyon binalarının yapımına devam edilmiştir. Özetle, Erken Cumhuriyet Dönemi istasyon binalarının mimarisi sadece 1858-1923 yılları arasında uygulanan tipolojilere dayanmamaktadır. Daha büyük istasyonlar sıfırdan, daha küçük olanlar ise daha önceki plan tiplerine göre inşa edilmiştir (Sezginalp, 2020).

k. 21.yy istasyon binaları

Zaman içerisinde yaşanan teknolojik gelişmeler ve değişen ihtiyaçlar yaşamın her alanında olduğu gibi mimari yaklaşımında istasyon binalarının tasarımını da etkilemiştir. Ana fonksiyonu trene biniş- iniş hizmeti olan yapılar günümüzde müzeyi, kültür merkezini, kafe-restoranları, mağazaları da barındıran yapılar haline dönüşmektedirler.



Şekil 2.15. ATG Alışveriş Merkezi -Ankara (<https://www.avmgezgini.com/avmler>)

2.3 Demiryolu Mirası ve Korunması

Miras atalarımızdan kalan geçmişten günümüze köprü görevi gören bir olgudur. Miras doğru işletildiği takdirde toplumun canlı kalması ve üretmesi için katkı sağlar. Tarih boyunca toplumlar hakkında bilgi veren , toplumun kimliğinin ve sürekliliğinin simgesi olan en önemli miras şüphesiz ki kültürel mirastır.

Kültürel miras , somut ve somut olmayan taşınır-taşınmaz anıtları, belgeleri, sözlü ve yazılı kaynakları içermektedir. Kültürel mirasın bileşenlerinden olan mimari miras ise çağdaş toplumların kültürel sürekliliği açısından önem arz etmektedir.

Teknolojik gelişmelerin yaşanması, toplumsal ihtiyaçların değişmesi sonucunda kaybolan ya da kaybolmak ile karşı karşıya kalan değerler miras kavramının alt başlıklarının oluşmasına neden olmaktadır. Örneğin; endüstri devrimi ile hayatımıza giren teknolojik birçok gelişme (Makinalar, yapılar vs) yine teknolojik gelişmelerin neticesinde işlevlerini kaybetmiş kaybolma tehlikesi ile karşı karşıya kalmıştır. 20.yy başlarında gündeme gelen bu durum karşısında “Endüstri Mirası” kavramı ortaya çıkmıştır. Endüstri mirasının bir alt başlığı olarak da “Demiryolu Mirası” 20.yy ın ikinci yarısında gündeme gelmiştir.

2.3.1 Demiryolu Mirası kavramı

Endüstri devriminin toplumların yaşantısına kazandırdığı önemli gelişmelerden biri de demiryolu ulaşımıdır. Demiryolu taşımacılığının yük taşımacılığı için sağladığı hız ve ucuzluğun yanında seyahatlerde sağladığı konfor ve hız tercih edilme nedenini arttırmıştır. Aynı zaman da kentlerin hızla gelişmesine, mimari de yeni yapı oluşumlarına zemin hazırlamıştır. Diğer endüstri yapılarında olduğu gibi yaşanan gelişmeler neticesinde demiryolu yapıları ihtiyaçlara cevap veremediği için atıl olmaya başlamışlardır. Kentlerin giriş kapısı olan demiryolu yapıları kent merkezlerinde köhne halde kalması toplum tarafından da istenmeyen bir durum haline gelmeye başlamıştır. Endüstri devriminde yaşanan teknolojik gelişmelerin

yapı olarak vücut bulmuş hali olan bu yapılar korunarak gelecek kuşaklara aktarılmalıdır.

20.yy ın ikinci yarısında gündeme gelen demiryolu mirası kavramı oldukça zengin bir alt metne sahiptir. Demiryolu mirasının kapsamını; demiryolu arşivleri, hareketli tüm makinalar, yapılar, yapılarla ilişkili sanayi yapıları, kentsel alanlar, kırsal alanlar, altyapı ve sinyalizasyon, taşınabilir nesnelere olarak toparlayabiliriz. (Kösteroğlu,2006)

Demiryolu inşasının ve taşımacılığının ilk gerçekleştiği yer olan İngiltere demiryolu yapılarının miras olarak tescillenmesi ve korunmasında da öncülük etmiştir.

1977 yılında “Save Britain’s Heritage” kapsamında düzenlenen “Off The Rails” sergisi tarihsel önem sahip olan demiryolu yapılarını miras olarak gündeme getirmiştir(Kösebay Erkan & Ahunbay,2008). 1984 yılında İngiltere’de bulunan demiryolu yapılarının korunması için British Railways kurumuna bağlı Railways Heritage Trust kurulmuştur. Ayrıca 1993 yılında demiryolu kanunu revize edilmiş ve demiryolu yapılarının tescillenip, envanterlerinin oluşturulması için bir kurum oluşturulmasına karar verilmiştir.(Kösteroğlu,2006).

Dünya çapında ise demiryolu gelişimin zengin çeşitliliği olan demiryolu yapılarının miras olarak korunması için ICOMOS 1999 yılında “Railways as World Heritage Sites” isimli Dünya Mirası Sözleşmesini yayınlamıştır.

Uluslararası öneme sahip demiryolu mirası yapıları için önerilen kriterler şu şekildedir;

- Bir dehanın göstergesi olan yaratıcı bir çalışma olması; mühendisler tarafından tasarlanan ve inşa edilen demiryollarının mühendislerle özdeşleştirmek mümkündür. Oldukça karmaşık bir sosyo-teknik sisteme sahip olan demiryollarının tasarımında beceri ve yetenekte gerekmektedir.

- Yenilikçi teknolojinin etkisi; Bir demir doyunun en birincil hizmeti olan taşımacılık için teknoloji ve teknolojik gelişmeler kritik bir role sahiptir. Ray yatağı, setler, kesimler, mimari yapılar ve kullanılan inşa yöntemleri demiryolunun teknoloji rotasını içerir. 1860 larda çeliğe geçişle yapılan teknikler ve 19.yy sonlarında betonla yapılan deneyler birer örnektir. Ayrıca demiryollarının inşa edildiği coğrafya için geliştirilen yöntemlerde birer örnek olabilir. (Himalaya Demiryolu). Sosyal, ekonomik, çevresel ve siyasi faktörlerde modern teknoloji tarihçiliğinin yaklaşımı olan tipik disiplinler arası yaklaşımıyla demiryollarındaki teknik değişim ve gelişimi etkiler.
- Tipik ve olağanüstü örnek olması; bir hattın hala uzun süre hizmet veriyor oluşundan, demiryolu yapıları içerisinde spesifik öneme sahip yapıları içermektedir. Örneğin; su kuleler, hangarlar, döner tablalar ve yakıt ikmal tesisleri birer tipik örnek olabilir. Yapıldıkları önemde buldukları coğrafyaya getirdikleri çözüm önerileri de olağanüstü örnekler arasına girmektedir. İsviçre ve Avusturya’da buluna dağ demiryolları buna örnektir.
- Ekonomik ve sosyal gelişimleri gösteren örnek; demiryolları ulaşım için inşa edilmiş olmalarına rağmen birçok siyasi, ekonomik, sosyal ve kültürel amaca da hizmet etmişlerdir. Kentlerin ticaret hacminin artmasına etki etmelerinin yanı sıra şehir içi raylı sistemler kentlerin büyükşehir olmalarında kritik rol oynamaktadır. (ICOMOS, 2021)

Demiryolları evrensel bir deneyimi temsil ederler bu nedenle biri ekonomik olarak üstünken diğeri sosyo-teknik olarak değerli olabilmektedir. Miras durumu tüm dünyada aday gösterilen her alana uygulanmaktadır.

Dünya üzerinde farklı değerlere sahip bazı demiryolları şu şekildedir;

1.Moskova Metroyu

Dünya mirası olarak sosyal ve ekonomik statüde olan Moskova metrosu aynı zamanda deha gösteri olan bir yapıdır. İnşası esnasında karşılaşılan sorunlara getirdiği çözüm ile birkaç noktada mühendislik teknolojisinden de söz etmek mümkündür. Rusya'nın modernleşmesinin bir sembolü olan yapı dönemin siyasi ideolojisini de yansıtmaktadır.

1932-1935 yılları arasında inşa edilen hat kenti dairesel bir rota ile çevrelemektedir. Dönemin mimarları Sovyet rejimi etkilemek için son derece çarpıcı ve özgün yapılar inşa etmişlerdir. Çeşitli tonlarda kullanılan mermerler, can tavanlar, geniş platformlarla ve aydınlatma tasarımlarıyla nevi şahsına münhasır olarak tasarlanan istasyonlar yeraltı örneklerinin içinde olağanüstü sayılmaktadır. (ICOMOS, 2021)



Şekil 2.16 Moskova Metroyu (<https://rayhaber.com/2021/03/moskova-metrosu-tarihcesi-ve-haritasi>)

2.Semmering Demiryolu, Avusturya

Demiryollarının dağlara inşa edildiği ilk yer Semmering Geçidi ile Avusturya hattıdır. 1848-1954 yılları arasında inşa edilen hat 14 tünel, 16 viyadük, 100 den fazla kavisli taş köprü ve 10 tane demir köprüye sahiptir. Devletin deniz ile bağlantısını sağlayan tek demiryolu olması nedeniyle ekonomik önemi büyüktür. Tuğla ve taşlarla yapılan viyadük teknik bir başarıdır ve mühendislik dehasının kanıtıdır. (ICOMOS, 2021)



Şekil 2.17.Semmering demiryolu (<https://www.istockphoto.com/tr>)

3.Baltimore&Ohio Demiryolu, ABD

Amerika’da demiryolunu doğum yeri kabul edilen erken ulaşım projesi olan B&O teknolojinin bir örneğidir. B&O 1830 da buharlı lokomotifin ilk kullanıldığı demiryoludur. Demiryolu inşası Batimore limanının canlanmasına neden olmuş, kentin gelişimini sağlamış ve ticareti hızlandırmıştır. (ICOMOS, 2021)



Şekil 2.18. Baltimore-OhioDemiryolu (<https://rayhaber.com/2020/05/baltimore-ohio-demiryolu>)

4.Büyük Zig Zag / Avustralya

Yeni Güney Galler demiryollarının ana batı hattını kuzeye getirmek için inşa edilen hat mavi dağların aşılması için devletin tünel açmak yerine zig zaglar çizerek gidilmesinin ekonomik oluşunu savunması üzerine tipik bir örnek olarak karşımıza çıkmaktadır.



Şekil 2.19.LithgowZigZag(<https://en.wikipedia.org/wiki>)

5.Darjeeling Himalaya Demiryolu / Hindistan

Sosyal, ekonomik, politik etkiler ve güzergahı ile olağanüstü bir hat özelliği taşımaktadır. Doğu Himalaya’da 2000 metre yükseklikten geçen hat için mühendislerin belirlediği ucuz ve etkili çözümler bir deha örneğidir. (ICOMOS, 2021)



Şekil 2.20.DarjeelingDemiryolları (<https://tr.wikipedia.org/>)

6. Manchester-Liverpool Demiryolu , Birleşik Krallık

Hem yolcu hem yük taşımacılığının yapıldığı ilk hat olma özelliği ile demiryolu mirasının önemli örneklerindedir.



Şekil 2.21.Liverpool- Manchester Hattı(<https://rayhaber.com>)

7.Great Western Demiryolu / Birleşik Krallık

Hala İngiltere'nin batısına giden ve bugün hızlı tren için hizmet vermeye devam eden hat 1838-1841 yılları arasında inşa edilmiştir. Ekonomik olarak büyük öneme sahip olan hattın içerisinde bulunan Paddington istasyonu mimarın 1851 büyük sergi Cristal Palace dan etkilenerek çelik ve cam kullanılarak tasarlanan perona sahiptir. Zamanla ihtiyaçlar doğrultusunda uzatılan peron örtüsünün camları 1990 larda istasyon binasının yenilenmesi ile polikarbon cam ile değiştirilmiştir.



Şekil 2.22. Paddington İstasyonu (<https://tr.wikipedia.org>)

8. Shinkansen / Japonya

II. Dünya savaşından sonra Dünya'nın ilk ticari amaçlı kullanılan hızlı tren hattı olan özelliğiyle Shinkansen Tokyo Olimpiyatları için 1964 yılında açılmıştır. Yapıldığı dönemde hem teknolojik hem ekonomik değere sahip olan hat ,demiryolu mirası olarak bir daha örneğidir.



Şekil 2.23 Şinkansen Trenleri (<https://tr.wikipedia.org>)

2.3.2 Koruma Kavramı ve Korumayı Belirleyen Ölçütler

Koruma kavramı insanın yaşamında ve bilincinde oluşan bir düşüncedir ve bilgi birikimiyle beraber kamu kuruluşları ve toplumsal yaşamı meydana getiren organların desteği ile gerçekleşmektedir. bu nedenle koruma, düşünce ve gerçekleştirme olmak üzere iki aşamadan meydana gelmektedir. ilkinde mirasın tanınması, değerlendirilmesi riskinin belirlenmesi, ikinci aşamada ise koruma kriter ve yasaları ile en uygun yöntemin seçilmesi gerçekleşmelidir. (Kıraç, 2001)

Koruma söz konusu olduğunda kamu yararı yadsınmaz bir gerçek olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu sebeple korumanın nedenleri toplumsal, kültürel ve ekonomik olmalıdır.

1. Toplumsal ve kültürel nedenler;

Toplumların alışkanlıkları ve yaşam tarzları gelişen teknoloji ile birlikte değişmektedir. Bu durum yapıların da atıl kalmasına sebep olmaktadır. Âtıl kalan yapılar buldukları toplumların tarihsel ve kültürel değerlerini yansıttığı için birer kültür varlığı oldukları düşünülerek korunmalıdır. Geçmiş ile olan bağı kuvvetlendiren mimari miraslar toplumu içinde bulunduğu çevreye bağladığı için korunmalıdır. Koruma toplumsal nedenleri arasında çevresel süreklilik ve tarihsel bilincin oluşması, geçmişten bugüne kaynak niteliğinde olması bulunmaktadır.

2. Ekonomik nedenler

Korumanın ekonomik boyutu ele alındığında inşa edildikleri dönemdeki teknolojinin gelişen teknoloji karşısında yetersiz kaldığı ve atıl durumda olan yapılar için yeniden kullanım ile olmaktadır. Bu nedenle ekonomik boyut denildiği zaman akla ilk gelen şüphesiz ki toplum da hareketliliğin sağlanacağı, kamu ile iç içe olabilecek yeni işlevler veya var olan işlevin geliştirilmesi söz konusu olmaktadır. Miras yapısının yapıldığı dönemdeki maliyeti ve yeni yapılacak yapının maliyeti göz önüne alındığında yeni işlev seçimi koruma da kullanılacak en etkili ekonomik yöntemdir.

Avrupa konseyinin korunmaya yönelik önerileri ise şu şekildedir;

- Koruma kavramı birçok disiplini içermelidir.
- Mimari miras sadece obje ve alanlardan ibaret olmamalı bilgi birikimini, teknolojiyi ve yaşam tarzlarını da kapsamalıdır.
- Mali yönden yasal düzenlemelerin geliştirilmesi, arşivlerin korunması, bilgilendirmelerin yapılması ve ortak eylem planların düzenlenmesine teşvik edilmelidir.

Mimari mirasın korunması tanıma süreci, belgeleme, teşhis, korunacak değerlerin belirlenmesi ve arşivleme aşamalarından oluşmaktadır (ICOMOS TR, 2013).

Mimari mirasa müdahale, sahip olduğu değerlere ve koruma ilkelerine göre belirlenmekte ve tanımlanmaktadır, en az müdahale ile özgün yapı korunarak bütüncül bir anlayışla yaklaşılmaktadır.

Geleneksel ve çağdaş yapım teknikleriyle inşa edilmiş ve günümüze kadar ayakta kalabilmiş yapılar birer taşınmaz kültür varlıklarıdır. Uluslararası kuruluşların düzenlediği toplantılarda alınan koruma kararları neticesinde yaşatılmaya çalışan kültürel miras yapılarının içerisinde, toplumları teknolojik alanda etkilemiş Endüstri Devrimi'nin izlerini taşıyan endüstri yapıları, 'Endüstri Mirası' başlığı altında incelenmektedir. Endüstri mirasının alt başlığı olarak karşımıza çıkan "demiryolu mirası" kavram olarak yeni bir kavram olmasına rağmen, korunması gereken diğer değerlerden farklı değildir. Bu nedenle endüstri mirasının korunmasına yönelik yapılan çalışmalar demiryolu mirasını da kapsamaktadır. Endüstri mirasının fark edilişi yok olmakla karşı karşıya kalması sonucu ortaya çıkmıştır. İlk olarak İngiltere'de 50 li yıllarda yaşanan kentsel değişim ile birlikte korunmaya ve tescillenmeye başlanmıştır ve 1963 yılında Endüstriyel Anıtları İnceleme Kurulu(The Industrial Monuments Survey) kurulmuştur. Avrupa'da endüstri mirası farkındalığı 1970 lere kadar uzanmaktadır. 1978 yılında Uluslararası Endüstriyel Mirası Koruma Kurulu (TICCIH) kurulmuştur.

Endüstri mirası kapsamındaki yapılar TICCIH ve ERIH gibi kuruluşların öngördüğü kriterler doğrultusunda çeşitli yöntemlerle korunmaktadır.

Höhmann (1992) endüstri anıtlarını korumada uygulanan yöntemleri 4 'e ayırmıştır;

- Herhangi bir müdahale yapmadan veya en az müdahale ile yeni işlev vermeksizin olduğu gibi korumaktır.
- Çok az bir değişimle ve eski işlevine yakın bir işlevle korumaktır.
- Yapıya müze işlevi vererek korumaktır. Bu noktada endüstri müzesi ile teknik müze ayırımına dikkat edilmesi gereklidir. Teknik müzede sadece konuyla ilgili ürünler, üretim teknikleri ve fabrikaya dair bilgiler verilir. Ancak endüstri müzesinde, sunulan dönemin sosyal, ekonomik ve teknik

gelişimi, işçilerin günlük yaşamları, ürünlerin günlük yaşamda kullanım biçimleri gibi bilgilerin yanı sıra sosyal ve kültürel bilgilerin de verilmesi gereklidir. (Föhl, 1995)

- Endüstri yapılarını yeni bir işlevle yeniden kullanmaktır. Endüstri anıtlarını yeniden işlevlendirmek diğer yapı türlerinden daha kolaydır. Genelde yalnız olan bu yapıların her metrekaresindeki ayrıntılarla uğraşmak gerekemeyebilir. Ancak yapıyı bir kabuk olarak algılayıp içinde istenilen değişikliği yapmak yerine, onu özgün kılan özelliklerin bozulmamasına özen gösterilmelidir. Bu yapıların taşıyıcı sistemini, dökme demir sütunlarını, ahşap taşıyıcılarını, pencere oranlarını ve profillerini, iç açıklığını, mekân bütünlüğünü, gabarisini, duvar dokusunu, avlularını, tesis içinde ulaşımı sağlayan raylar vb. özelliklerini korumak gerekmektedir. Bunların sağlanabilmesi; uygun işlevin bulunmasına ve uygulamanın doğru yapılmasına bağlıdır.

Endüstri Mirasının özel niteliğini, çağdaş ekonomik, yasal, kültürel ve çevresel konularla ilişkisini, karşı karşıya olduğu tehditleri göz önüne alan ICOMOS ve TICCIH, endüstri mirasının belgelenmesine, korunmasına, konservasyonuna, değerinin anlaşılmasına yardımcı olacak ilkeleri benimseyerek ve destekleyerek işbirliklerini geliştirmeyi istemektedirler.

- Endüstri mirasının korunmasına yönelik yapılacak çalışmalarda belgeleme ve arşivleme en önemli madde olarak karşımıza çıkmaktadır. Endüstri yapılarının ve ilgili makinelerinin, araştırılması, belgelenmesi onların saptanması, korunması, anlam ve değerlerinin belirlenmesi için gereklidir.
- Ayrıca endüstri mirası sit ve yapılarının önemini saptamak için yürütülecek çalışmalarda disiplinler arası araştırma ve eğitim yaklaşımı gerekmektedir.
- Endüstri mirası sit ve yapılarının arşivleri ile makinelerin korunması için uygun yaklaşımlar için yasal önlemler alınmalı ve uygulanmalıdır.
- Aktif olan endüstri mirası yapıları fiziksel ve ekonomik sürdürülebilirlik için yeterli koşulları sağlayabilir.

- Endüstri mirası yapıları için bütünlük önemlidir; bu nedenle koruma önlemleri yalnız binaları değil, iç donanımlarını da kapsamalıdır.
- Müdahaleler mümkün olduğunca geri dönüşebilir olmalı, yapının karakterine saygı duyulmalıdır. (ICOMOS)

2.3.3 Örnek

Çalışmada bu konu üzerine dünyada bulunan diğer örnekler incelenmiş ve tarihi gar binalarının aynı işlev ile yeni ulaşım sistemlerine ve halkın yeni ihtiyaçlarına göre uyarlandığı görülmüştür.

Yapılan literatür çalışmaları neticesinde İngiltere’de bulunan iki gar binasının proje verilerine ulaşılmıştır. King’s Cross ve St. Pancras İstasyonlarının geçirdikleri yenileme projeleriyle hızlı tren istasyonlarına dönüşmesi tarihi bir yapının yeni teknolojiye uyarlanarak kullanılabileceğini gösteren çok önemli bir veridir.

St. Pancras istasyonu günde 130 bin yolcu kapasitesi vardır. 2010-2011 yılları arasında bir yılda 24.190.000 yolcuya ev sahipliği yapmıştır. Bu rakam da günde yaklaşık 67.000 yolcuya denk gelir. Söz konusu yıllarda kapasitesinin yarısına ulaştığı söylenebilir. Ancak hemen yanında bulunan King Cross istasyonu ile bağımsız hizmet veren bir yapı gibi görünse de yolcu sirkülasyonuna büyük etkisi bulunmaktadır. Farklı hatlara aktarma yapabilmek için bir istasyondan diğer istasyona geçiş yapılmaktadır. İstasyonun toplam 15 platformu vardır. En alt kota yerleştirilen 2 platform katı metro ağına hizmet verir. Bir üzerindeki kat ise konkors³ katı olarak tasarlanmıştır (Coşkun 2013).

Geçirdiği restorasyon sonrasında İstasyon içerisinde 25 restoran/bar/kafe, 33 dükkân, 1 otel çok sayıda bankaya ait ATM, eczane, fotoğrafçı ve yolcu hizmet birimleri

³ Bilet holü

bulunmaktadır. Bu haliyle sadece yolculara değil seyahat amacı olmayan kentliye hizmet eden bir merkez haline gelmiştir (Coşkun,2013).



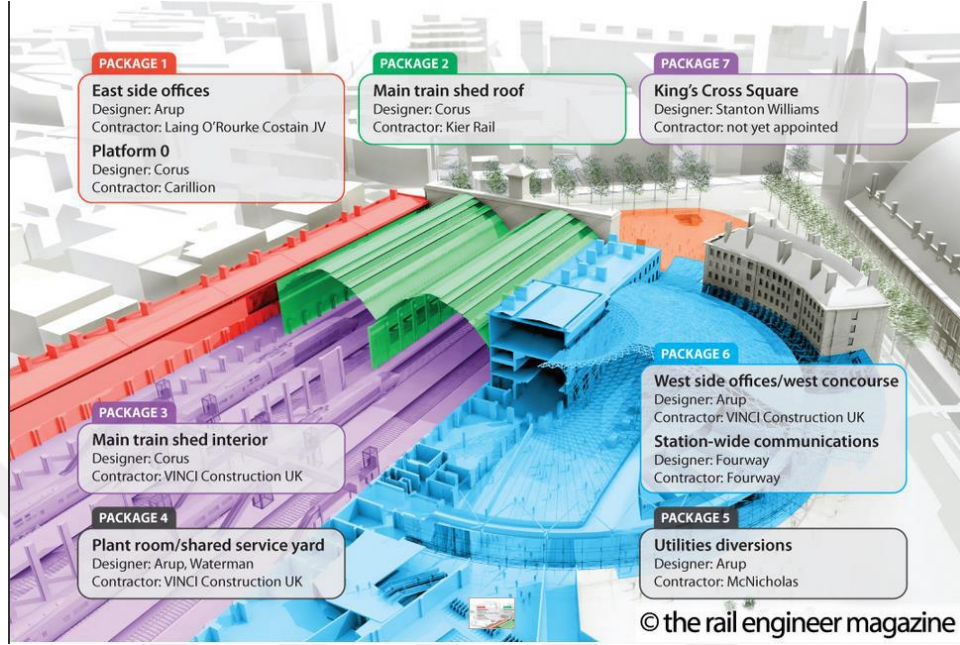
Şekil 2.24. St.Pancras İstasyonu (<https://stpancras.com>)

St.Pancras İstasyonu yanında yer alan King's Cross İstasyonunun 2010 yılı için yıllık yolculuk miktarı 42,5 milyon yolcudur. Bunun ilerleyen yıllarda 52,5 milyona ulaşması öngörülmektedir. Bu öngörü ışığında alan ve yer gereksinimleriyle King's Cross istasyonu için bir proje geliştirilmiştir. Bu proje her biri ayrı ayrı ele alınacak 7 bölüme ayrılmış ve ayrı ihalelere konu olmuştur. Proje ilerleyen süreçte Avrupa'nın en büyük kentsel dönüşüm projesinin yapılmasını sağlamış ve iki proje birlikte "King's Cross Central" ismiyle anılmaya başlamıştır (Coşkun,2013).



Şekil 2.25. King Cross İstasyonu (<https://www.networkrailmediacentre.co.uk>)

King's Cross, 1851-1852 yılları arasından eski Great Northern Demiryolunun Lincoln-Shire ile Yorkshire hatlarının uç istasyonu olarak inşa edilmiştir. Kral IV. George'a ithafen yapılmıştır. Yapımının hemen ardından 14 Ocak 1852 yılında açılmıştır (Biltekin Coşkun,2013).İstasyonun yenileme projesi 7 bölüme ayrılarak farklı yüklenicilere ihale edilmiştir.



Şekil 2.26. King Cross İstasyonu Restorasyon Planı (Coşkun, 2013)

İlk bölümde istasyonun doğu bloğundaki ofislerin yenilenme işi ele alınmış ve 2010 yılında tamamlanmıştır.

İkinci bölüm altında istasyonun tonoz çatı örtüsü tamir edilmiş ve yenilenmiştir. Bu iş kapsamında çatı örtüsüne istasyonun enerji gereksiniminin %10 nu karşılayabilecek fotovoltaik paneller yerleştirilmiştir.

Yenileme projesinin üçüncü bölüm kapsamında istasyonun içinin ve yürüyen aksamalarının yenilenmesi işi gerçekleştirilmiştir.

Dördüncü bölümde yeraltı servis ve hizmet birimlerinin yenilenmesi işleri ele alınmıştır.

Yenileme projesinin 5. bölümü altyapı hizmetlerinin yer değiştirmesi ve yeni hizmetlerin sağlanması işidir.

Yenilemenin 6. bölümü ise projenin en önemli noktasını oluşturmaktadır. Bu bölüm istasyonun batı tarafının yeniden ele alınması ve yeni bir çatı örtüsüyle istasyona yeni bir alan kazandırılması işlerini kapsamaktadır. İstasyonun batı bloğundaki ofisler ve istasyonun planından dolayı kamunun en çok kullandığı ve yoğun sirkülasyonun bulunduğu hizmet birimleri bu bölüm kapsamında yenilenmiştir.

İstasyonun batı kısmındaki ofis bloğu yapısı korunmuş ancak ofis hizmetleri 2. kata taşınmıştır. Böylece boşalan ofis mahallerine yeni yapıyla bütünleşecek fonksiyonlar ilave edilmiştir. Ayrıca istasyonun komşusu olan Great Northern Otel istasyonun bir parçası haline gelmiştir.

Projenin yedinci bölümü ise meydanın iyileştirilmesine yöneliktir (Biltekin Coşkun,2013).

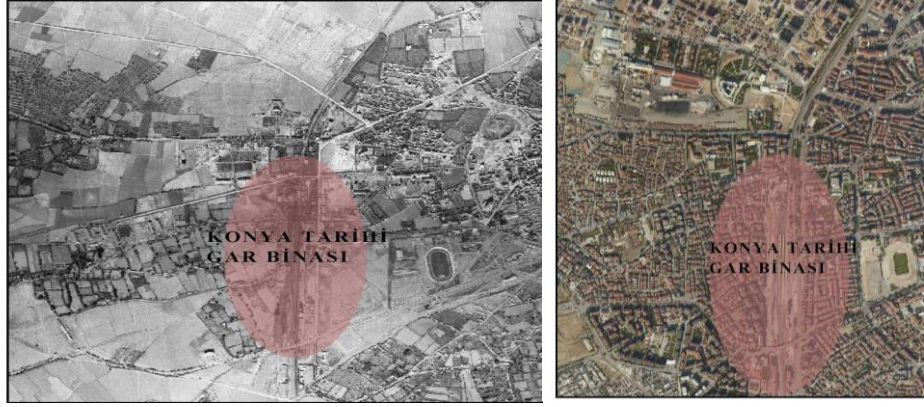
3 ALAN ÇALIŞMASI

Çalışmanın bu kısmında Konya kentinin demiryolu ulaşımında yaşadığı gelişmelere kısa değinilecek, gar kompleksi içerisindeki yapıların mekan oluşumları ve yeni inşa edilen YHT gar binası hakkında bilgi verilecektir. Ayrıca bahsi geçen yapılar ve çevresi ile ilgili yapılan SWOT analizine, anket sonuçlarına değinilecek ve demiryolunun inşası ile hizmet vermeye başlayan tarihi istasyon binasına yönelik yapılan model önerisine, mobilya ve aydınlatma tasarımlarına yer verilecektir.

3.1 Konya Kentinin Demiryolu Ulaşımı

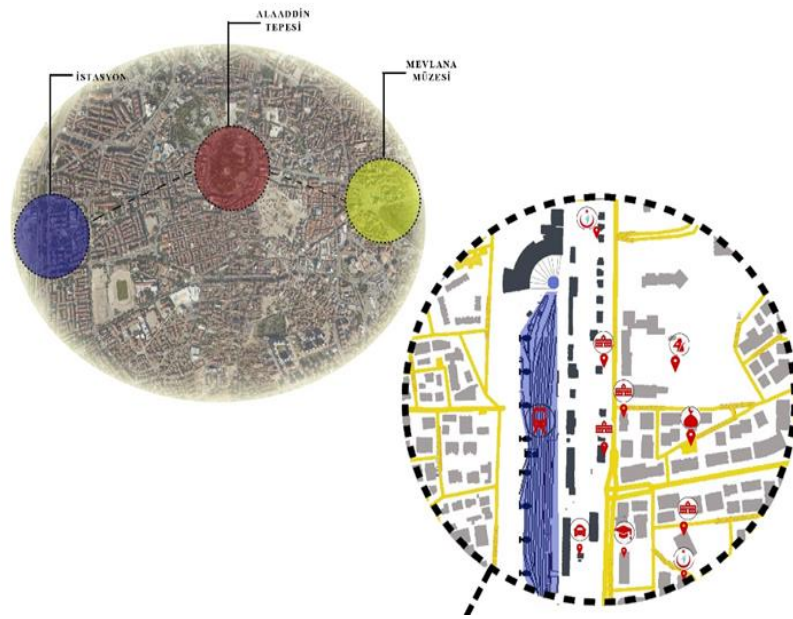
Konya kenti konumu gereği ulaşım yollarının kesişim noktasındadır. “İpek Yolu” ve “Baharat Yolu” nun uğrak yeri olan, doğu-batı, kuzey- güney arasındaki ticaret yollarının geçtiği bir kent olarak tarih boyunca ekonomik, siyasi ve politik bir öneme sahip olmuştur. 19. yy sonlarında inşa edilen demiryolu hattı şehrin ticaret bağlantılarını kuvvetlendirmiştir. Konya demiryolunun inşası firmalar arasında çıkan anlaşmazlıklardan dolayı sıkıntılı bir sürece denk gelmiştir. Planlanan süreden daha geç bir zamanda 1896 yılında raylar Konya ‘ya ulaştırılmıştır. “Bağdat hattı” ve “Hicaz hattı” için önemli bir istasyon görevindedir.

Demiryolu inşası ile kısa sürede şehrin ticaretinde önemli bir gelişme yaşanmıştır. Ayrıca ulaşımın kolaylaşması ve seyahat süresinin kısalması sosyal yaşamda da büyük farklılıkların oluşmasını sağlamıştır. Konya büyük şehirlerde yaşanan gelişmelerden etkilenir olmuştur. İlk başlarda demiryolu inşasını istemeyen Konya için demiryolunun sağladığı hız ve ucuzluk ticaretin büyümesine neden olmuştur. Kente gelen gıdaların ucuz ve taze oluşu, Anadolu'nun tarım ambarı olan kentin tahıl dağıtımının hızlanması ekonomik anlamda oldukça büyük katkı sağlamıştır. Konya nın şehir merkezine uzak inşa edilen demiryolu hattı ve istasyon binası zamanla her kentte olduğu kentin yeni giriş kapısı görevi görmüş ve kentin kendi çevresinde gelişmesine neden olmuştur.



Şekil 3.1.1955 ve 2021 Konya Gar Kompleksi ve çevresi (Konya Kent Bilgi Sistemi)

Alaaddin tepesi, Mevlana caddesi ve Anıt çevresinde büyümüş olan kent istasyona doğru yapılaşmaya başlamıştır. Kentte yeni sivil, dini ve askeri yapıların inşası artmıştır. İstasyon çevresinde gelişen ticaret çok sayıda depo ve ambarın inşasını(Tantavi vs.) gündeme getirmiştir. Ayrıca trenin o dönemlerde gece seyahat edemiyor oluşu yine istasyon yakınlarında otel, konukevi, pansiyon tarzı konaklama yapılarının inşasını gerektirmiştir.

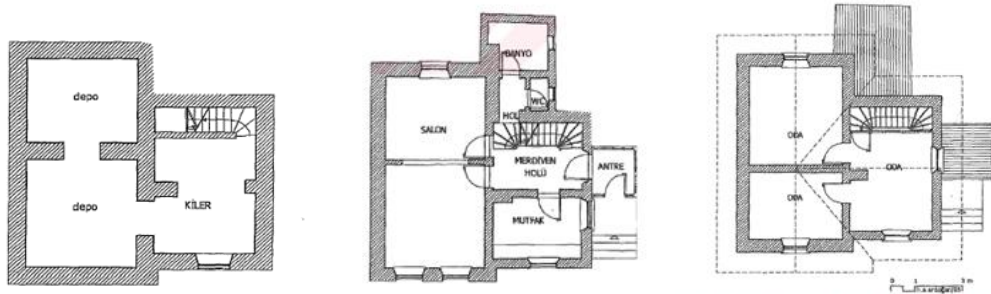


Şekil 3.2.Konya Gar Kompleksi ve Çevresi (Düzenleyen: Emine Yavuz Pakih)



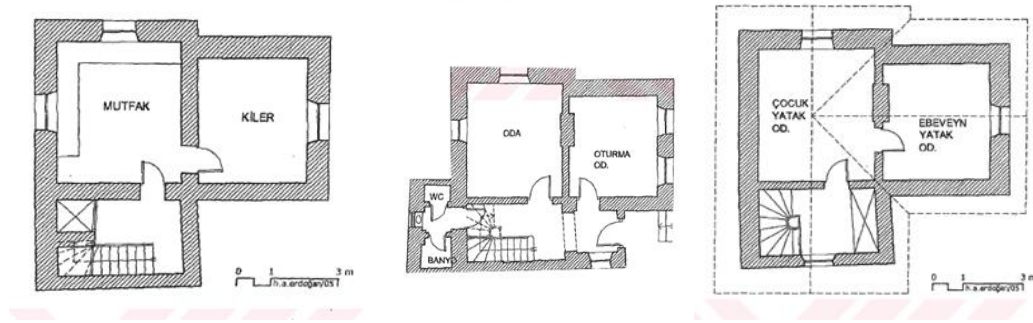
Şekil 3.4 Lojman Binaları Restorasyon Öncesi ve Sonrası (Yazarın Arşivi)

Bu yapılar üç tip projeye göre yapılmışlardır. Restorasyon öncesi plan şemaları şu şekildedir. Birinci tip projede yapıya üç basamaklı bir merdiven ile çıkılmaktadır. Girince kapının sağından üst kata çıkan ve alt kata inen merdiven bulunmaktadır. Bodrum katta doğuda bir penceresi olan kiler ve iki adet depo bulunmaktadır. Merdivenin altından banyo ve wc ye açılan bir kapı bulunmaktadır. Kapıdan girince karşıda iki adet kapı vardır ve kapılar salona açılmaktadır, salonu camekan ile ikiye bölünmüştür. Salonu batıdan bir doğudan iki pencere aydınlatmaktadır ve bir duvarı sağırdır. Yapının birinci katında üç adet oda bulunmaktadır. Kapıdan girince solda mutfak bulunmaktadır. Merdivenden çıkınca hol olarak tasarlanan alan kapı ile sınırlandırılarak bir oda olarak değerlendirilmiştir. Bu odanın iki cephesinde de birer adet pencere bulunmaktadır. Diğer iki odanın birer duvarları sağırdır, diğer cephelerde birer adet pencereleri vardır. (Erdoğan, 2005)



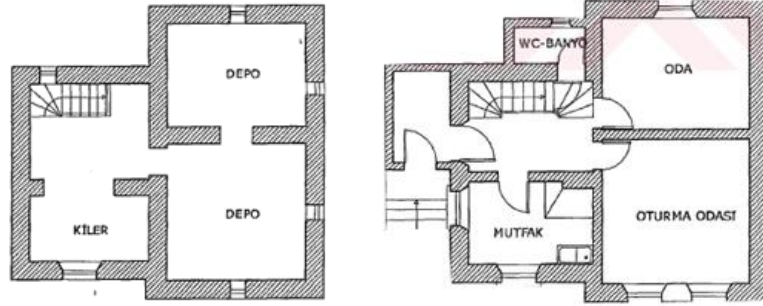
Şekil 3.5.Lojman 1. Tip Proje (Abdullah Erdoğan Arşivi)

İkinci tip projedeki yapıya da üç rıht yüksekliğinde bir merdiven ile girilmektedir. Girişte sağda bulunan kapı kare planlı oturma odasına açılmaktadır. Oturma odasının kuzey cephesi sağdır ve doğuda iki adet pencere ile aydınlanmaktadır. Yan tarafta buluna odanın ise kuzey ve batı cephesinde birer adet olmak üzere iki adet penceresi bulunmaktadır. Yapının güneyinde merdiven bulunmaktadır. Merdivenin altında bulunan bir kapı ile wc ve banyoya girilmektedir. Üst kata çıkan merdiven bir hole açılmaktadır. Holün kuzeyinde kuzeyden bir pencere ile aydınlanan çocuk odası bulunmaktadır. Çocuk odasının doğusunda ise ebeveyn odası bulunmaktadır. Ebeveyn odasında doğuda bir pencere bulunmaktadır ve kuzey cephesi sağdır. Merdivenden bodrum kata inildiğinde hole açılan bir kapı ile mutfak tasarlanmıştır. Mutfakta batı da ve kuzeyde iki adet pencere bulunmaktadır. Mutfağın doğusunda kuzey cephesi sağır tek pencere ile aydınlanan kiler bulunmaktadır. (Erdoğan, 2005)



Şekil 3.6. Lojman 2. Tip Proje (Abdullah Erdoğan Arşivi)

Üçüncü tip proje; Yapıya bir platform ile girilmektedir. Antrenin doğusunda güney ve doğuda iki adet pencerenin aydınlattığı mutfak bulunmaktadır. Mutfağın karşısında ise bodrum kat ve birinci kata hizmet eden merdiven vardır. Merdivenin altında bulunan kapı ile banyo ve wc ye geçilmektedir. Antrenin karşısında bulunan iki odanın kuzey cepheleri sağdır. Doğuda bulunan odayı iki adet pencere, batıdaki odayı ise bir adet pencere aydınlatmaktadır. Birinci katta alt katta bulunan odalar ile aynı büyüklükte iki oda ve merdiven holü bulunmaktadır. (Erdoğan, 2005)



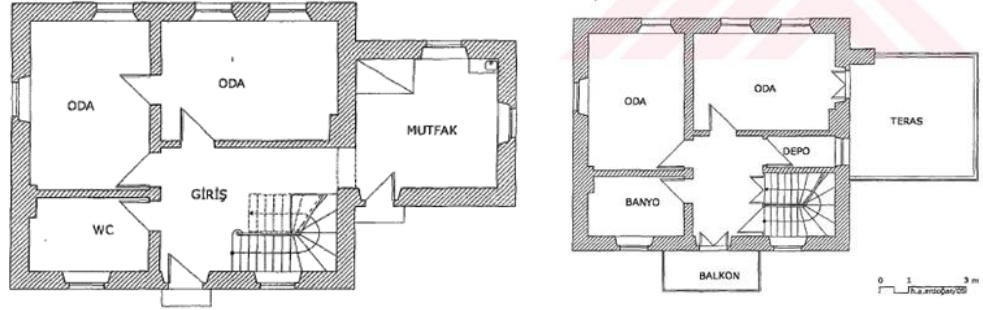
Şekil 3.7 Lojman 3.Tip Proje (*Abdullah Erdoğan Arşivi*)

Restorasyon sonrasında yapıların su basman seviyeleri doldurularak yapılara tek rıht yüksekliğinde bir platform ile giriş sağlanmıştır.



Şekil 3.8 Restorasyon sonrası Lojman Yapısı 2021 (*Yazarın Arşivi*)

Sürveyan binası olarak inşa edilen yapı da lojman olarak hizmet vermiştir.



Şekil 3.9 Sürveyan Binası Kat Planları (Abdullah Erdoğan Arşivi)

Yeni gar binasının doğusunda Bağdat Otel in kuzeyinde yer alan lojman binası dikdörtgen ve simetrik bir plan şemasına sahiptir.



Şekil 3.10 Lojman Binası Planı (Abdullah Erdoğan Arşivi)

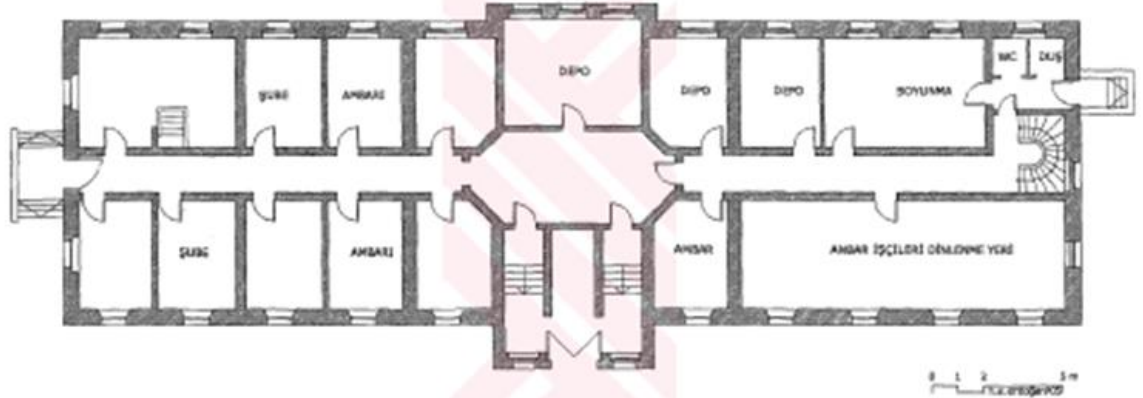
Gar kompleksinin güney-doğusunda bulunan 1912 yılında yapılan yapı otel işlevi için inşa edilmiştir. Dönem dönem farklı işlevler yüklenen yapı restorasyon sonrasında misafirhane olarak hizmet vermektedir. (Erdoğan, 2005)



Şekil 3.11.Misafırhane (Yazarın arşivi)

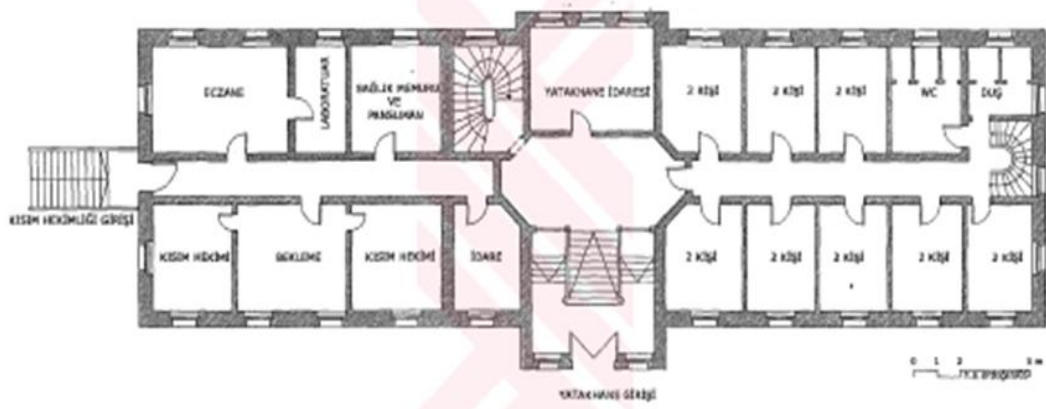
Yapının restorasyon öncesindeki işlevi ve planı şu şekildedir;

Yapı simetrik plan ve cephe düzenine sahiptir. Batı cephesinden giriş sağlanırken girişin iki tarafı iki katlı girişin olduğu orta bölüm üç katlıdır. Binanın kuzey cephesinden de giriş sağlanmaktadır. Girişte üç kollu merdiven bulunmaktadır. Bodrum katın orta kısmında depo kuzey cephesinde ambarlar ve iki adet şube güney kısmında ise ambar personelin için dinlenme alanı , tuvaletler, soyunma odası ve depo bulunmaktadır.



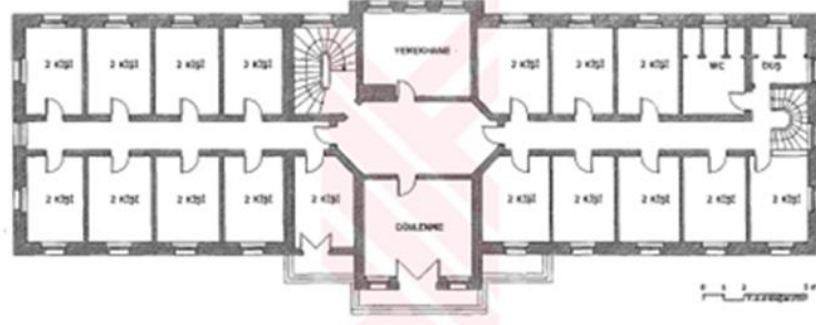
Şekil 3.12. Misafirhane Bodrum Kat Planı (Abdullah Erdoğan Arşivi)

Zemin katın kuzey cephesinde bulunan girişle kısım hekimliğine girilmektedir. Sağ tarafta hekim odaları bekleme bölümü ve idare sol kısımda ise eczane, laboratuvar, pansuman odası bulunmaktadır. Binanın güney kısmında üst katlara çıkan merdivenler, ortak tuvalet, duş ve yatak haneler bulunmaktadır.



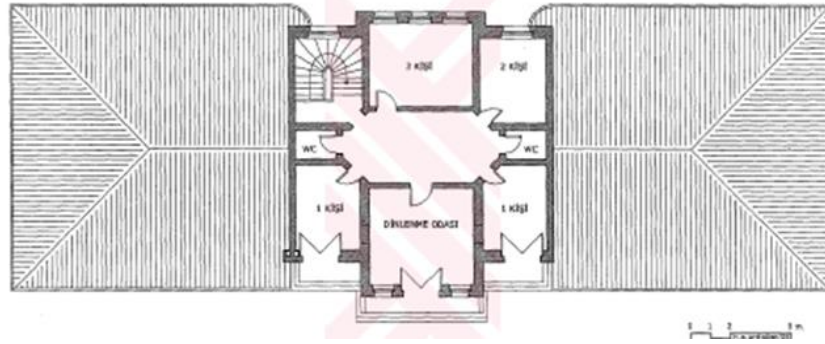
Şekil 3.13. Misafirhane Zemin kat planı (Abdullah Erdoğan Arşivi)

Birinci katta kuzey kısımda yatakhaneler, orta kısımda yemekhane ve dinlenme alanı, güney kısımda ise yatakhane, ortak tuvalet ve banyo yer almaktadır.



Şekil 3.14. Misafirhane Birinci Kat Planı (Abdullah Erdoğan Arşivi)

Çatı katında sadece merdivenin çıktığı orta bölme hizmet vermektedir. Burada ise ortak tuvaletler, yatakhaneler, dinlenme odası bulunmaktadır.



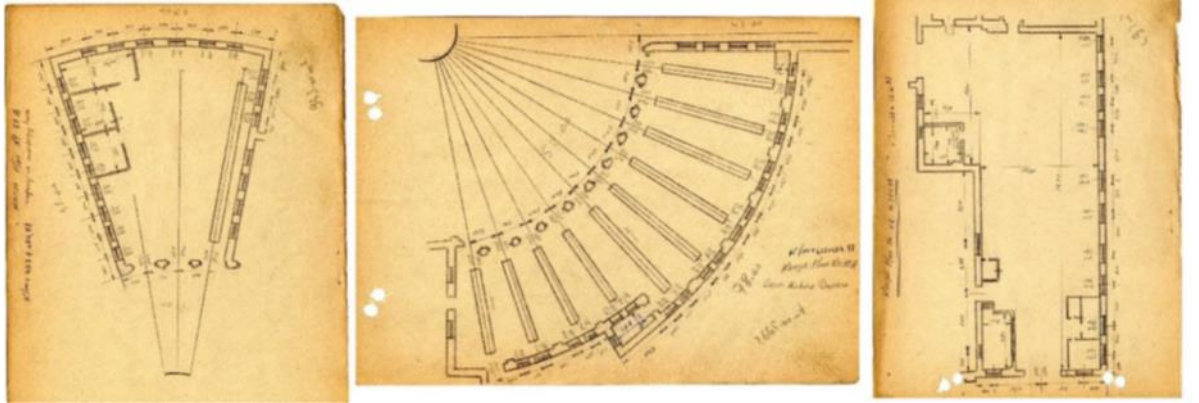
Şekil 3.15. Misafirhane Çatı kat Planı (Abdullah Erdoğan Arşivi)

İstasyon binasının kuzeybatısında yer alan büyüklüğü ve mimari planı ile dikkat çeken yapı lokomotif deposu olarak inşa edilmiştir. Yay formunda 13 bölümden oluşan atölye binası ve lokomotifleri girecekleri yöne çevirmeye yarayan dairesel platform bulunmaktadır.



Şekil 3.16.Lokomotif deposu (Yazarın Arşivi)

Yapının batısında 3 bölmeden oluşan ve hacim olarak daha büyük olan bakım atölyeleri bulunmaktadır. Bakım atölyelerinin kuzeyinde kazan dairesi ve soyunma odaları bulunmaktadır. Arka kısımda ise lojman ve idare binası olarak kullanılan, günümüzde ise sadece idari bina olarak kullanılan yapı bulunmaktadır. (Ersöz, Uysal, & Fazla, 2019)



Şekil 3.17.Lokomotif Binası Planları (TCDD Arşivleri)

1896 yılında hizmet vermeye başlayan gar binası iki katlı ve simetrik planlı bir yapıdır. Giriş katta yolculara hizmet veren birimler, birinci katta ise lojmanlar tasarlanmıştır. Alman üslubu ile yapılmış istasyon binası aynı dönemde yapılan Ankara ve Eskişehir istasyon binalarına benzemektedir. (Erdoğan, 2005)



Şekil 3.18.Konya Tarihi Gar Binası (Yazarın Arşivinden)

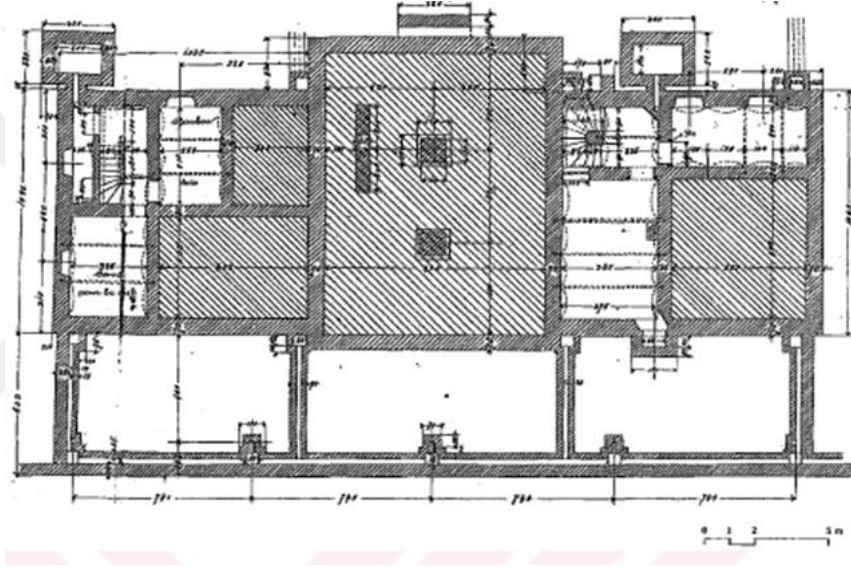
Zemin kat çelik kolon ile desteklenmiş, peron cephesindeki sundurma çelik kolonla taşınmaktadır. İlerleyen zamanlarda peron cephesinde bulunan sundurma iptal edilmiştir.



Şekil 3.19. Konya Tarihi Gar Binası Peron Cephesi 19yy sonları ve 2021(Yazarın Arşivi)

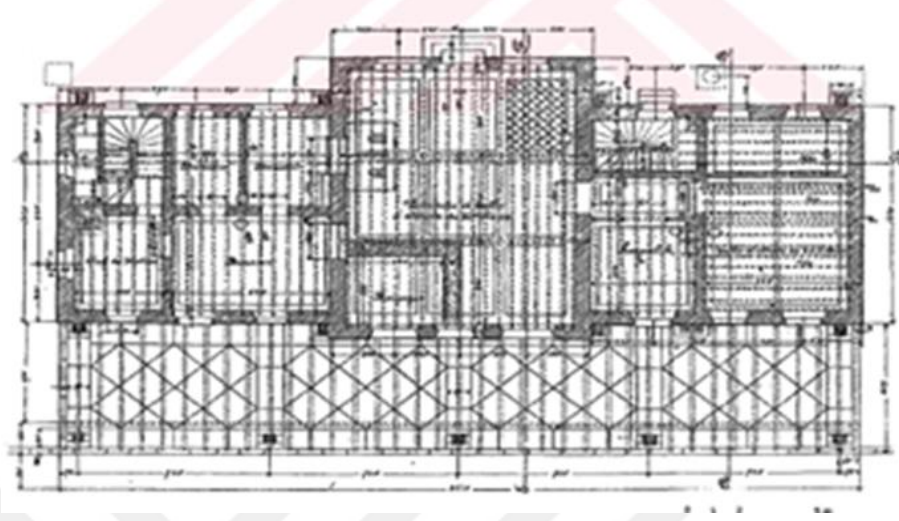
Bina kâgir yapı olarak inşa edilmiştir. Taş tuğla ve ahşap beraber kullanılmıştır. Döşemeler ahşaptır ve çelik putrellerle taşınmaktadır. Merdivenler ahşaptır. Çatı ahşap ve üzeri kiremittir. (Erdoğan, 2005) Restorasyon öncesi yapının kat planları ve kullanımını şu şekildedir;

Bodrum katın kuzeyinde ve güneyinde iki merdiven mevcuttur. İki kısımda da kömürlük-odunluk ve depo bulunmaktadır.



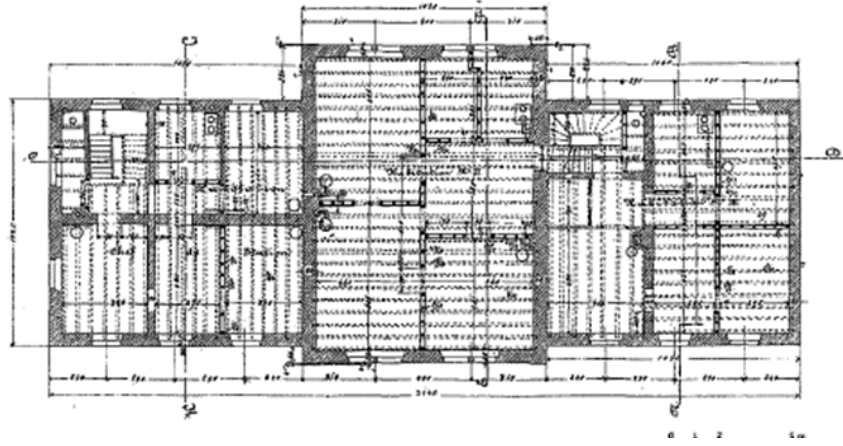
Şekil 3.20.Konya Tarihi Gar binası Bodrum Kat planı (Abdullah Erdoğan Arşivi)

5.1m yükseklikte 3. Sınıf yolcu bekleme salonuna giriş yapılır. Burada peron tarafında bagaj bölümü bulunmaktadır. Güney cephede bulunan koridora girildiğinde sağda bulunan kare planlı yer haremlik , karşıdaki iki oda 1.ve2. sınıf bekleme odalarıdır. Kuzey cephede 4 adet büro bulunmaktadır ve peron cephesinde ve en sonda buluna oda istasyon şefine aittir. Girince sağda bulunan ilk oda bilet satış gişesidir. Zemin katta her iki tarafta dışarıya merdiven bulunmaktadır. Kuzey cephedeki merdiven istasyon şefinin lojmanına-güney cephede bulunan ise diğer iki lojmana çıkmaktadır. (Erdoğan, 2005)



Şekil 3.21.Konya Tarihi Gar Binası Zemin Kat Planı (Abdullah Erdoğan Arşivi)

Birinci katta bulunan lojmanlardan kuzey ve güneyde yer alanlar kare planlı ortadaki ise dikdörtgen planlıdır. Kare planlı lojmanlar 3 oda + mutfak, dikdörtgen planlı olan ise 2 oda + mutfak şeklindedir (Erdoğan, 2005).



Şekil 3.22.Konya Tarihi Gar Binası Birinci Kat Planı (Abdullah Erdoğan Arşivi)

Yapı bir dönem restoran işlevi ile hizmet vermiştir. Restorasyon sonrasında ise YHT VIP bekleme salonu ve müdürlüklerin olduğu bir yapı olarak hizmet vermektedir. Demiryolu mirasının korunması kapsamında yapının işlevinin değerlendirilmesi SWOT analizi ve anket çalışması ile yapılmıştır. Yapıya yönelik yapılan SWOT analizi çevresel ve mimari olarak ele alınmıştır. Çevresel değerlendirilirken yapının konumu, ulaşımı, kültürel ve sosyal altyapısı, nüfusu dikkate alınmıştır.

Çevresel olarak yapının güçlü yönleri;

- Yapının kent merkezine ve turizm alanlarına yakın oluşu
- Yapının toplu taşıma araçlarına yakın oluşu, yaya erişimi ve özel araç erişimi için uygun oluşu
- Yapının çevresinde yapılaşmanın konut, kamu alanları ağırlıklı oluşu
- Yapının sosyal ve kültürel alanlara (tiyatro, spor merkezi, alışveriş merkezi, sinema vs.) yakın oluşu
- Yapının çevresinde gelişen yapılaşmanın ekonomik kalkınmaya yönelik ticaret alanlarını barındırması(kafe-restoran vs.)
- Yapının çevresinde eğitim yapılarının varlığı

Zayıf Yönleri;

- Yapının bulunduğu konum itibari ile şehir merkezine yakın oluşu belirli saatlerde trafik yoğunluğunun fazla oluşu
- Yapının yeterli otopark alanına sahip olmayışı

Fırsatları;

- Yapının toplum hafızasındaki yeri,
- Yapının ulaşılabilirliği
- Yapının çevresi ile kurmuş olduğu ekonomik- sosyal ve kültürel bağlantı

Tehditleri;

- Yapının çevresinin büyüme imkân vermemesi
- Yapının işlevinin ekonomik kaygısı

Yapının mimari yönden analizi yapılırken mekânın ve donatının yeterliliği, mekanların erişilebilirliği, yapının özgünlüğü, değeri, sürdürülebilirliği ve müdahale ölçeği ele alınmıştır.

Mimari açıdan güçlü yönleri;

- Yapının yapıldığı dönem itibari ile özgün oluşu
- Yapının aynı işlev ile sürdürülebilirliğini devam ettiriyor oluşu

Zayıf Yönleri;

- Yapının donatı elemanlarının (wc sayısı, oturma birimi sayısı ve niteliği) yetersizliği
- Yapının erişilebilirlik kriterlerini tam karşılamıyor oluşu

Fırsatları;

- Yapı grubunun birden fazla mimari özelliklere sahip yapıyı barındırması
- Verilecek işlevler için uygun metrekarelerde alanların varlığı
- Yapının mimarisinin özgün oluşu
- Yapının konumu itibari ile sürdürülebilirliğe yanıt verebilecek oluşu
- Yapının kolektif bellekte yer edinmiş oluşu

Tehditleri;

- Yapının mimari miras – demiryolu miras değerinden ötürü müdahale ölçeğinin sınırlı oluşu

SWOT analizinden sonra yapılan anket kullanıcı memnuniyetini ölçmeye yöneliktir. Anket üç bölüm ve toplam 48 sorudan oluşmaktadır. İlk bölüm demografik soruları, ikinci bölüm tarihi gar binasının ulaşılabilirlik ve erişilebilirliğini, yapının tasarım kriterlerini, fonksiyon ve olanaklarını, üçüncü bölüm ise yeni gar binasının ulaşılabilirlik ve erişilebilirliğini, yapının tasarım kriterlerini, fonksiyon ve olanaklarını içermektedir. Gar memnuniyet anketi, Google form üzerinden her iki garı da kullanan 103 katılımcı tarafından doldurulmuştur. Katılımcılar sorulan maddelere ilişkin olarak, kendilerine en yakın gördükleri ifadelerden, Kesinlikle katılmıyorum, katılmıyorum, kararsızım, katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde ifade belirtmişlerdir. Bu ifadeler, veri düzenleme araçlarınca kesinlikle katılmıyorum 1, katılmıyorum 2, kararsızım 3, katılıyorum 4 ve kesinlikle katılıyorum 5 puan olacak şekilde düzenlenmiştir. Anket 25 maddeden oluşmaktadır. 24 madde garın işlevselliği, ulaşılabilirliği ve erişimi açısından olumlu anlam içeren maddeler kullanılarak sorulmuştur. 3. Madde de ise “Gar çevresinde trafik yoğunluğu oldukça fazladır” maddesi olumsuz anlam içerdiğinden dolayı ters kodlama yapılmıştır.

Anketi 103 kişi yanıtlamıştır. 72 kişi tam katılım sağlamıştır. Katılımcıların %57,3 ü kadın, %41,7 si erkektir.

Tablo 3.1.Katılımcının Cinsiyeti

		Cinsiyetiniz			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid		1	1,0	1,0	1,0
	Erkek	43	41,7	41,7	42,7
	Kadın	59	57,3	57,3	100,0
	Total	103	100,0	100,0	

%48,5 i 21-30 yaş aralığında, %25,2 si 31-40 yaş aralığında, %11,7 si 41-50 yaş aralığında, %8,7 sı 50 yaş ve üzeri geriye kalan ise 18 yaş altıdır.

Tablo 3.2.Katılımcının Yaş Aralığı

		Yaş Aralığınız			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	20 yaş altı	6	5,8	5,8	5,8
	21-30	50	48,5	48,5	54,4
	31-40	26	25,2	25,2	79,6
	41-50	12	11,7	11,7	91,3
	50 yaş ve üzeri	9	8,7	8,7	100,0
	Total	103	100,0	100,0	

Katılımcıların %54,4 çalışan, %26,2 si öğrenci ve %16,5 çalışmamaktadır.

Tablo 3.3.Katılımcının Mesleği

		Mesleğiniz			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Çalışan	56	54,4	54,4	54,4
	Çalışmıyor	17	16,5	16,5	70,9
	Emekli	3	2,9	2,9	73,8
	Öğrenci	27	26,2	26,2	100,0
	Total	103	100,0	100,0	

Anket verilerinin sonuçlarına göre tren kullanan çoğunluğun 21-30 yaş aralığında çalışan kesim olduğu çıkmaktadır.

Eğitim durumunda ise %56,3 lisans, %22,3 lisansüstü, %10,7 si önlisans , % 9,7 Lise olarak işaretlenmiştir.

Tablo 3.4.Katılımcının Eğitim Durumu

		Eğitim Durumunuz			Cumulative Percent
		Frequency	Percent	Valid Percent	
Valid	İlköğretim	1	1,0	1,0	1,0
	Lisans	58	56,3	56,3	57,3
	Lisansüstü	23	22,3	22,3	79,6
	Lise	10	9,7	9,7	89,3
	Ön lisans	11	10,7	10,7	100,0
	Total		103	100,0	100,0

Demografik bölümde kullanıcıların tren kullanma sıklığı, gara erişim türleri,süreleri ve garı kullanım amaçları ile garı geçirilen süreye yönelik sorulara da yer verilmiştir.

Katılımcıların %46,6 sı yılda bir iki kez tren, % 26,2 si iki yada üç kez tren kullanmaktadırlar. Verilerde %22, 3 lük oranla ayda 1-2 kez kullanan grup üçüncüdür.

Tablo 3.5.Katılımcının Tren Kullanma Sıklığı

Ne sıklıkla tren kullanırsınız?				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	1,0	1,0	1,0
2 yada 3 kez kullandım	27	26,2	26,2	27,2
Ayda 1-2 kez	23	22,3	22,3	49,5
Haftada 1-2 kez	2	1,9	1,9	51,5
Her gün	2	1,9	1,9	53,4
Yılda 1-2 kez	48	46,6	46,6	100,0
Total	103	100,0	100,0	

Kullanıcıların gar binasında geçirdikleri süre % 55,3 ile 15- 30 dk arasındadır. Sonuçlara göre garda en fazla geçirilen % 13,6 ile 30-60 dk arası olarak bulunmuştur.

Tablo 3.6.Katılımcının Garda Geçirdiği Süre

Gar binasında ne kadar süre geçirirsiniz?				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	1,0	1,0	1,0
1-2 saat	4	3,9	3,9	4,9
15 dk daha az	22	21,4	21,4	26,2
15-30 dk	57	55,3	55,3	81,6
2 saatten fazla	5	4,9	4,9	86,4
30-60 dk	14	13,6	13,6	100,0
Total	103	100,0	100,0	

Katılımcıların % 45,6 gibi büyük bir çoğunluğu gara ulaşım için toplu taşıma kullanırken, % 44,7 lik bir kısım özel araç tercih etmektedir.

Tablo 3.7.Katılımcının Gara Ulaşımı

Gara ulaşımı hangi araç ile sağlıyorsunuz?

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	1,0	1,0	1,0
Diğer	1	1,0	1,0	1,9
Özel araç	46	44,7	44,7	46,6
Taksi	3	2,9	2,9	49,5
Toplu taşıma	47	45,6	45,6	95,1
Yaya olarak	5	4,9	4,9	100,0
Total	103	100,0	100,0	

Kullanıcıların %36,9u 15-30 dk, % 27,2 si 30-60 dk, %21,4 ü 15 dk dan az, %11,7 si ise 1-2 saat gibi sürelerde gara ulaşım sağlamaktadır.

Tablo 3.8.Katılımcının Gara Ulaşım Süresi

Gara ne kadar sürede ulaşıyorsunuz?

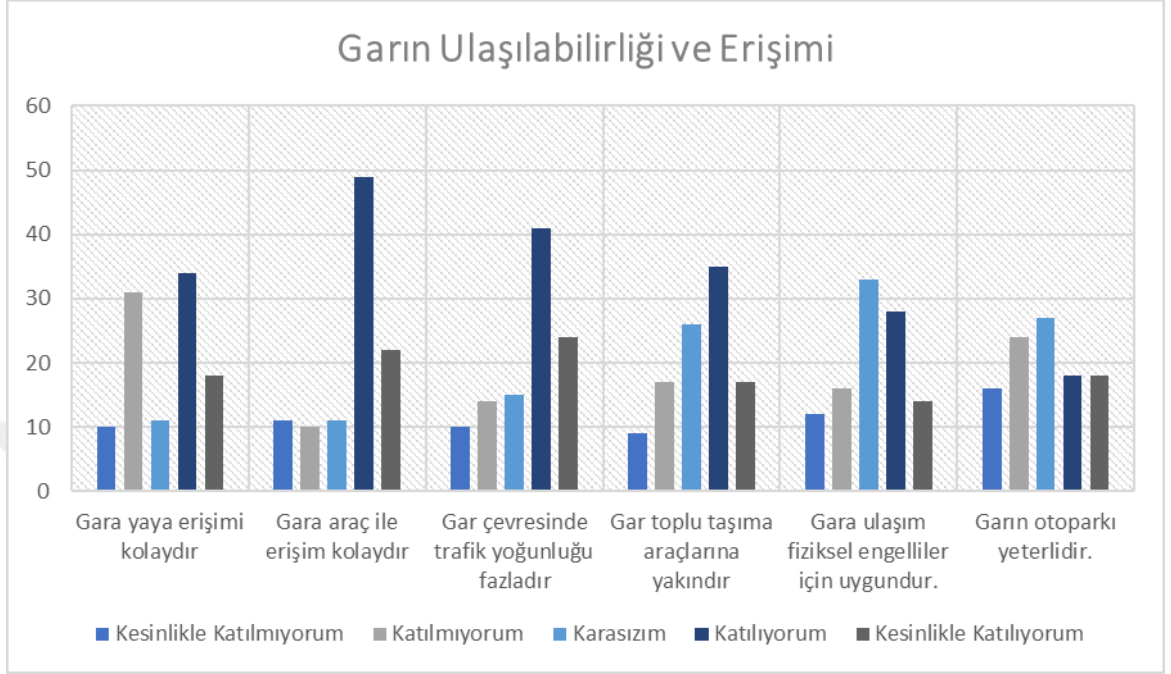
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	1,0	1,0	1,0
1-2 saat	12	11,7	11,7	12,6
15 dk az	22	21,4	21,4	34,0
15-30dk	38	36,9	36,9	70,9
2 saatten fazla	2	1,9	1,9	72,8
30-60 dk	28	27,2	27,2	100,0
Total	103	100,0	100,0	

Kullanıcıların %89,3 lük kısmı garı seyahat amacı için kullanmaktadır. Katılım sağlayanların %1,9 luk kısmı garda çalışanlardır.

Tablo 3.9.Katılımcının Garı Kullanım Amacı

Gar binasını ne amaçla kullanırsınız?				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	1,0	1,0	1,0
Buluşma	1	1,0	1,0	1,9
İş	2	1,9	1,9	3,9
Seyahat	92	89,3	89,3	93,2
Seyahat, Alış-Veriş	1	1,0	1,0	94,2
Seyahat, İş, Buluşma	1	1,0	1,0	95,1
Seyahat, Yeme-İçme	2	1,9	1,9	97,1
Seyahat, Yeme-İçme, Buluşma	1	1,0	1,0	98,1
Seyahat, Yeme-İçme, İş	1	1,0	1,0	99,0
Yeme-İçme	1	1,0	1,0	100,0
Total	103	100,0	100,0	

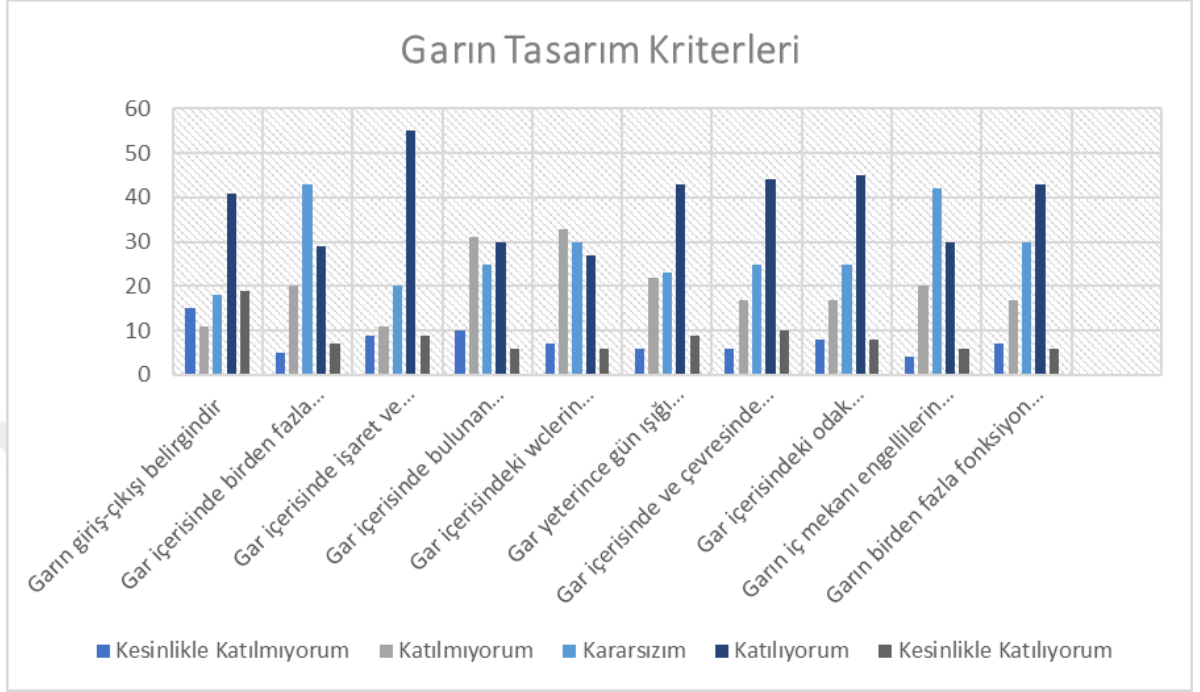
Anketin ikinci ve üçüncü bölümünde iki gar binası içinde aynı sorular sorulmuş ve katılımcılar sorulan maddelere ilişkin olarak, kendilerine en yakın gördükleri ifadelerden, Kesinlikle katılmıyorum, katılmıyorum, kararsızım, katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde ifade belirtmişlerdir. İkinci bölümdeki ilk altı soru tarihi garın ulaşılabilirliği ve erişimi yönündedir.



Şekil 3.23.Tarihi Gar Binasının Ulaşılabilirliği Ve Erişimi

Grafik geneline bakıldığında garın ulaşılabilir olduğu , fiziksel engelliler için ulaşımın iyileştirilmesi gerektiği ,garın otopark alanının yetersiz kaldığı ve gar çevresindeki trafiğin yoğun olduğu sonucuna varılmaktadır.

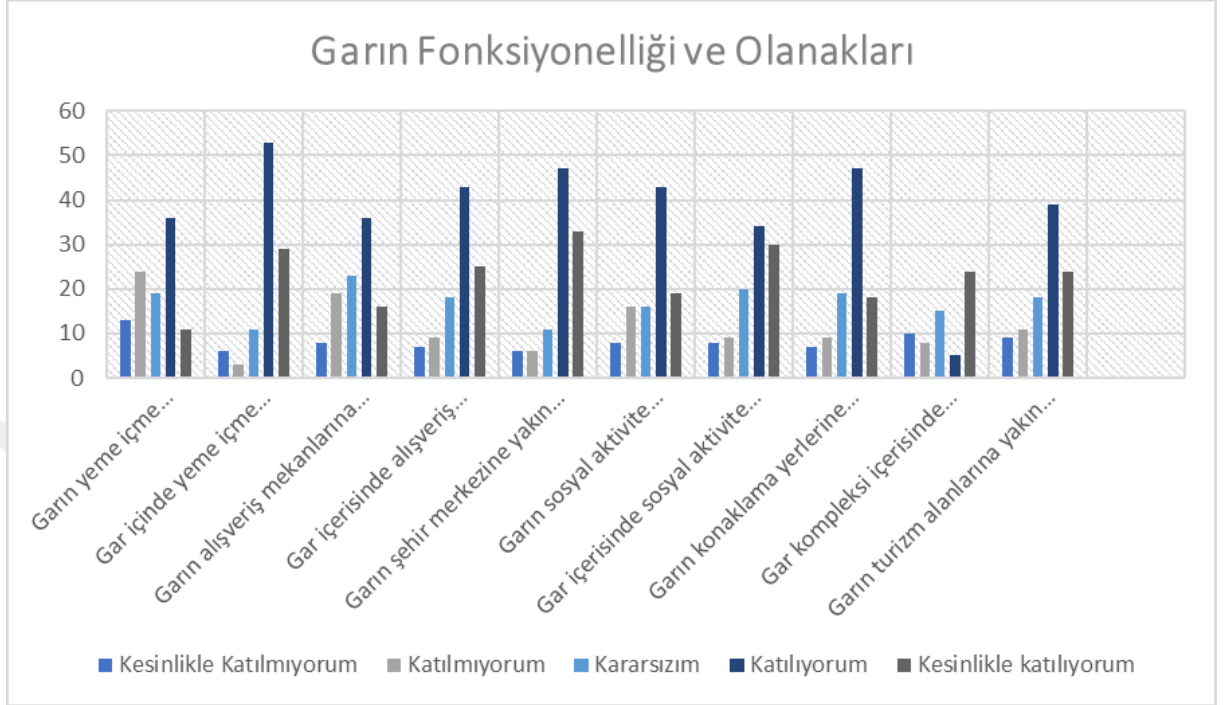
Bir sonraki aşamada bulunan sorular tarihi garın tasarım kriterlerinin değerlendirilmesi üzerinedir. Tasarım kriterleri belirlenirken yapının yönlendiriciliği, odak noktaları, iç mekan erişilebilirliği ve fiziksel konfor şartlarından olan aydınlatma tasarımının kullanıcı tarafından değerlendirilmesi istenmiştir.



Şekil 3.24.Tarihi Garın Tasarım Kriterleri

Grafik değerlendirildiğinde; Garın giriş çıkışının belirgin olduğu, gar içerisinde bulunan işaret ve levhaların, odak noktalarının yönlendirici olduğu, garın gün ışığı ve aydınlatma niteliğinin iyi olduğu ve garın birden fazla fonksiyona hizmet edebildiği sonucuna varılmaktadır. Aynı zamanda garın iç mekanın erişilebilirliğinin geliştirilmesi ve garın oturma elemanlarının, wc lerin niteliklerinin iyileştirilmesi, sayılarının artırılması gerekmektedir.

Tarihi gar binasının fonksiyonelliği ve olanakları üzerine olan soruların olduğu aşamada gar içerisinde ve çevresindeki yeme-içme mekanları, konaklama mekanları ve sosyal alanların değerlendirilmesi istenmiştir.

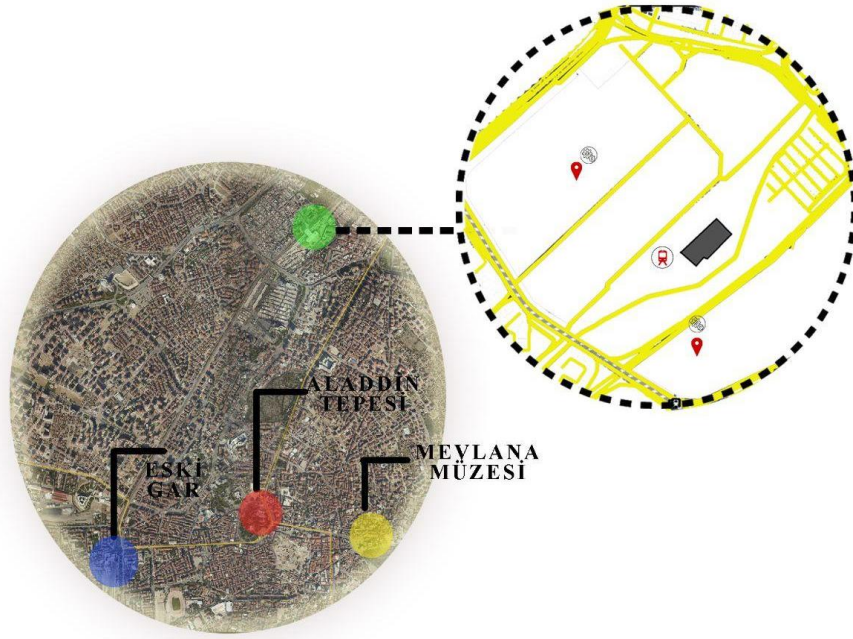


Şekil 3.25. Tarihi Garın Fonksiyonelliği ve Olanakları

Grafik sonuçlarına göre kullanıcılar; garın şehir merkezine ve turizm alanlarına olan yakınlığından aynı zamandan gar yakınlarında sosyal aktivite alanlarının, yeme-içme, alışveriş ve konaklama ihtiyaçları için mekanların mevcut olmasından memnundur. Aynı zamanda gar içerisinde yeme içme, alışveriş, konaklama ve sosyal aktivite alanlarının olmasının tercih edildiği sonucu elde edilmiştir.

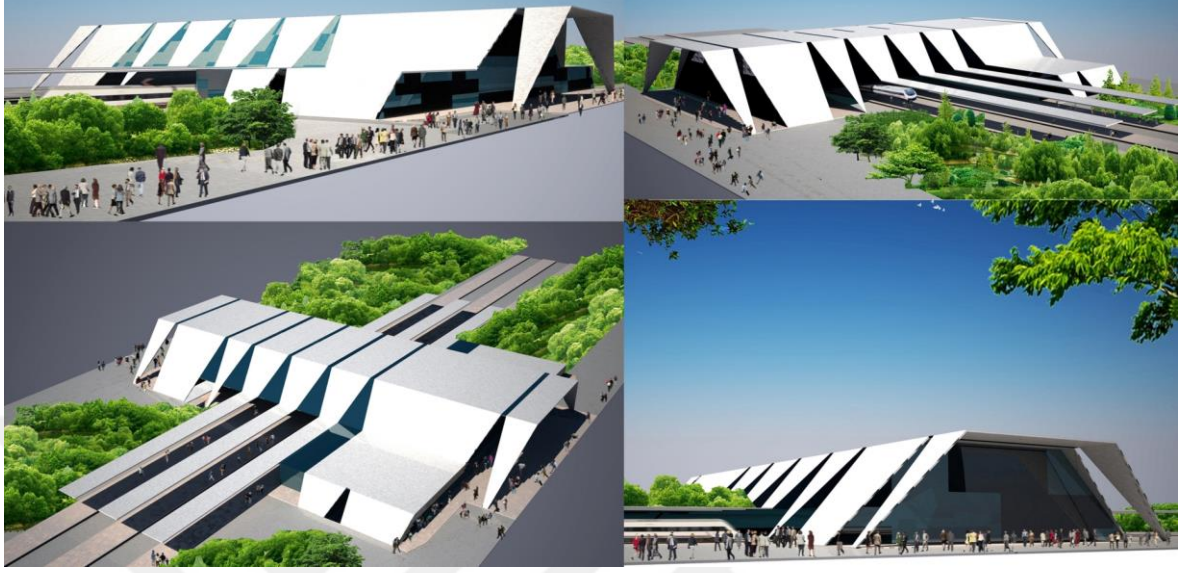
3.3 YHT Gar Binası ve Analizler

2011 yılında hızlı trenin Konya ya gelişi ile birlikte 2013 yılında projesi hazırlanan YHT gar binası eski buğday pazarına inşa edilmiş ve 2020 yılında hizmet vermeye başlamıştır. Buğday pazarı tarihi gar binasının kuzeyinde 4.5 km uzaklıkta yer almaktadır. Yapının bulunduğu yer oto tamircilerin, ayakkabı satış ve imalat dükkanlarının olduğu, tekstil işyerlerinin bulunduğu küçük sanayi sitesinin içerisinde yer almaktadır.



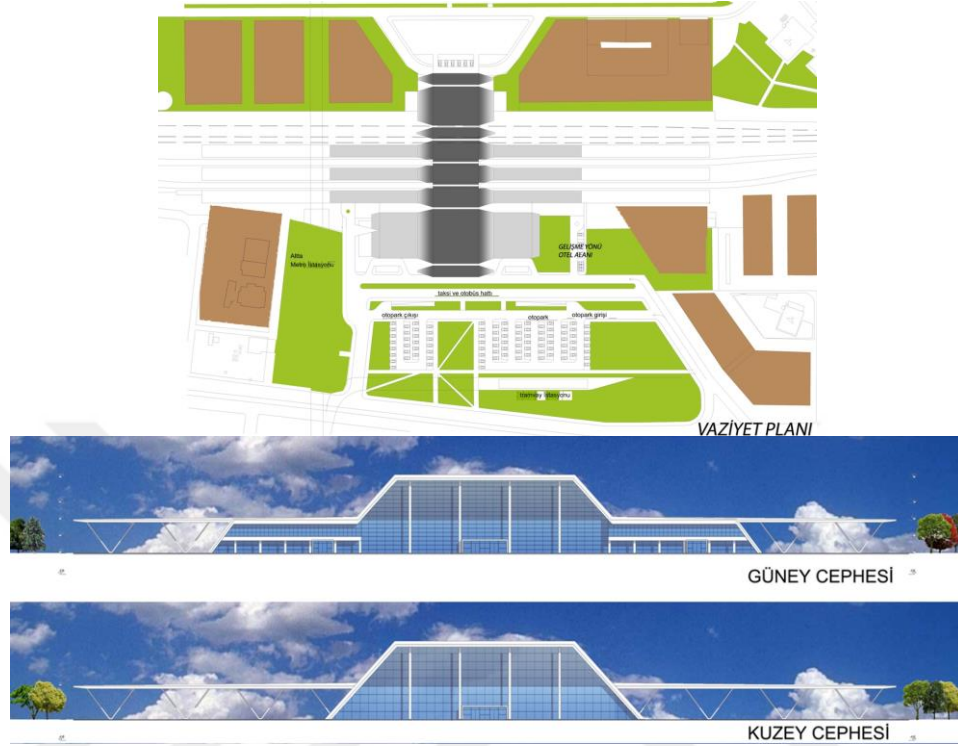
Şekil 3.26. YHT Gar Binasının Konumu (Düzenleyen: Emine Yavuz Pakih)

Demiryolunda iki adet hızlı tren ve bir adet konvansiyonel hat olmak üzere üç hat bulunmaktadır, gelecekte dört hat ve 3 peron eklenmesi planlanmaktadır. Yapının kullanımını iki yöndedir ve yapı demiryolu hattının üzerinden geçen bir köprü gibi tasarlanmıştır.



Şekil 3.27.YHT Gar Binası(<http://www.thidilmimarlik.com>)

Yapıya kuzey ve güney cepheden yaklaşılmakta ve iki kütlede oluşmaktadır. Kuzeyde bulunan yapı hacim olarak güneyde bulunan yapıya göre daha küçük tasarlanmıştır. Kuzey tarafından gelen yolcuların ihtiyaçlarını karşılayacak kadar gişe ve bekleme salonu bulunan yapıdan yolcu platformu sayesinde güneyde bulunan ana kütleye geçilmektedir. Ana kütle 18 metre yüksekliğinde ferah bir yapı olarak tasarlanmıştır. Güneyde bulunan ana yapının çevresi açık alan olarak tasarlanmıştır ve metro ile bağlantısı bulunmaktadır. Ana işlevlerin yoğunlukta olduğu alanda restoran kafe, bekleme salonları, VIP, CIP salonları, TCDD personelinin ofisleri, ATM ve işletmelerin büroları ile mağazalar bulunmaktadır.



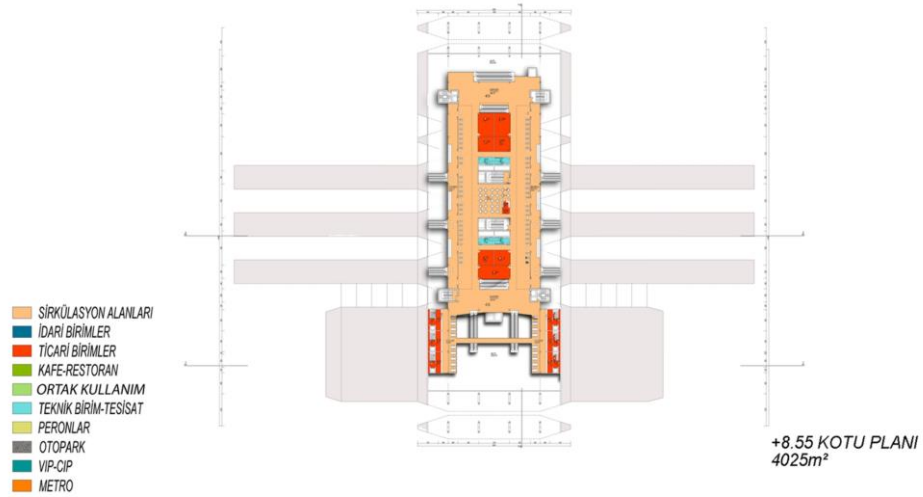
Şekil 3.28.YHT Gar Binası Vaziyet-Cephe (<http://www.thidilmimarlik.com>)

Yapının +4,45 kotu TCDD ofislerinin, banka, PTT gibi acente ve şirketlerin, mescit, berber, kuaför ve eczane gibi mekanların olduğu ara kat olarak tasarlanmıştır.



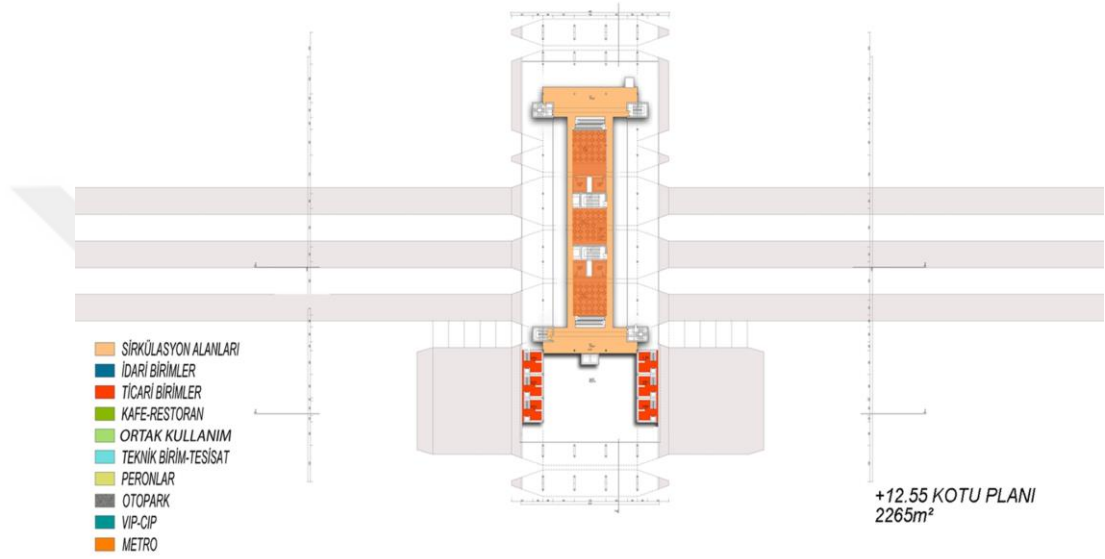
Şekil 3.29.YHT Gar +4.55 Kotu Planı (<http://www.thidilmimarlik.com>)

Ana mekan olarak tasarlanan +8,55 kotu yolcu platformunun olduğu, metro ve kapalı otopark ile bağlantısı bulunan ve peron geçişlerinin sağlandığı bölümdür.



Şekil 3.30.YHT Gar +8.55 Kot Planı (<http://www.thidilmimarlik.com>)

Food-court işlevine ayrılmış +12,55 kotu yolcu platformu ile bağlantılı ara kat olarak tasarlanmıştır. Ana giriş holü ile görsel bağlantısı bulunmaktadır.



Yapı dönem ihtiyaçları göz önüne alınarak tasarlanmıştır. Yapının çevresi ile ilişkisi ve mimari özellikleri göz önüne alınarak SWOT analizi yapılmış daha sonrasında ise anket uygulanarak kullanıcı memnuniyeti ölçülmüştür. Çevresel değerlendirilirken yapının konumu, ulaşımı, kültürel ve sosyal altyapısı, nüfusu dikkate alınmıştır.

Çevresel olarak yapının güçlü yönleri;

- Yapının yeni inşa edilmiş olması nedeniyle ulaşım alt yapasının planlanmış olması
- Yapının çevresinde az katlı yapılaşmanın oluşu yapının kent silüetinde yer etmesine olanak sağlamaktadır.
- Yapının yeterli otopark alanına sahip olması

Zayıf yönleri

- Yapının toplu taşıma alanlarına uzak oluşu
- Yapının turizm merkezlerine uzak oluşu
- Yapının çevresinde kullanıcının ihtiyaçlarını karşılayan alanların olmayışı

Fırsatları;

- Yapının çevresinin yeni yapılaşmalara izin veriyor oluşu
- Kullanıcı talebi doğrultusunda yapının çevresinde sosyal alanların artacak olması

Tehditleri;

- Yapının konumunun sanayi bölgesine yakın oluşu
- Toplumun yapının varlığını kabul etmeyişi (Ankara ATG AVM gibi)

Yapının mimari yönden analizi yapılırken mekanın ve donatının yeterliliği, mekanların erişilebilirliği, yapının özgünlüğü, değeri, sürdürülebilirliği ve müdahale ölçeği ele alınmıştır.

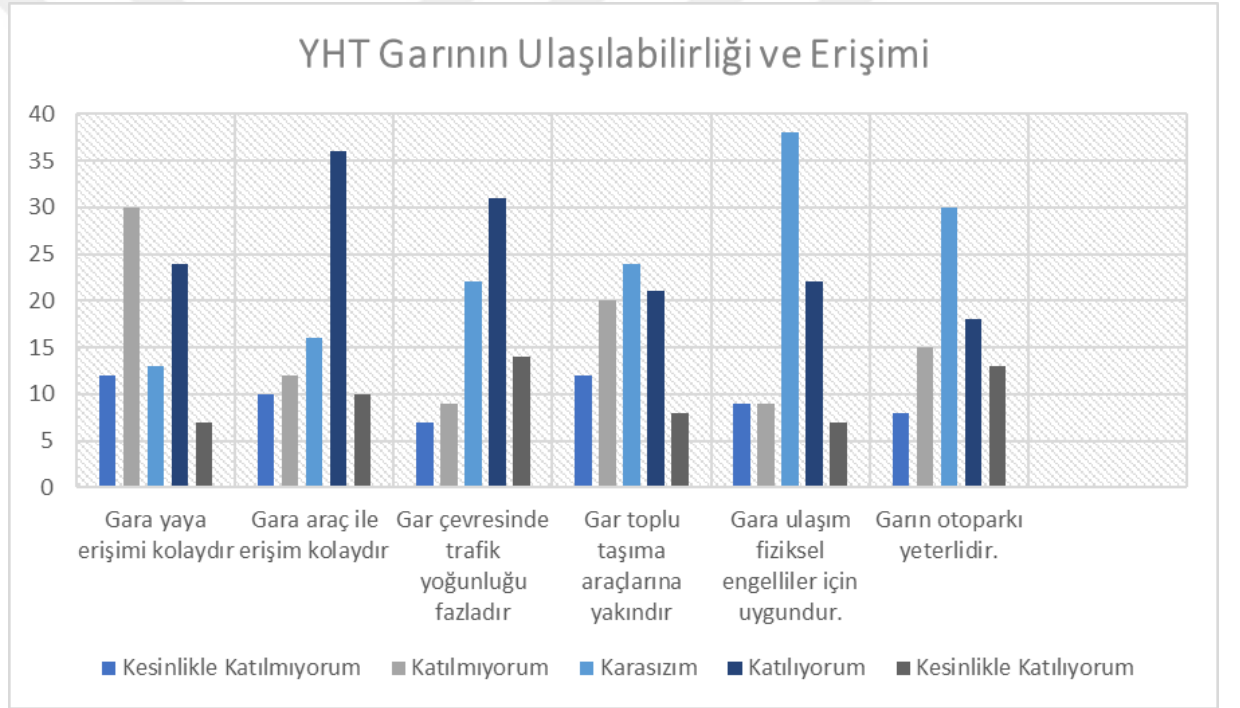
Güçlü Yönleri;

- Yapı içerisindeki mekânların işlevlerine uygun metrekarelerde tasarlanmış oluşu
- Yapı içerisindeki donatı elemanlarının yeterliliği
- Yapının erişilebilirlik kriterleri doğrultusunda tasarlanmış olması
- Yapının tarihi değerinin olmayışı ve müdahale ölçeklerinin sınırlı olmayışı
- Yapının özgün olarak tasarlanması

Fırsatları;

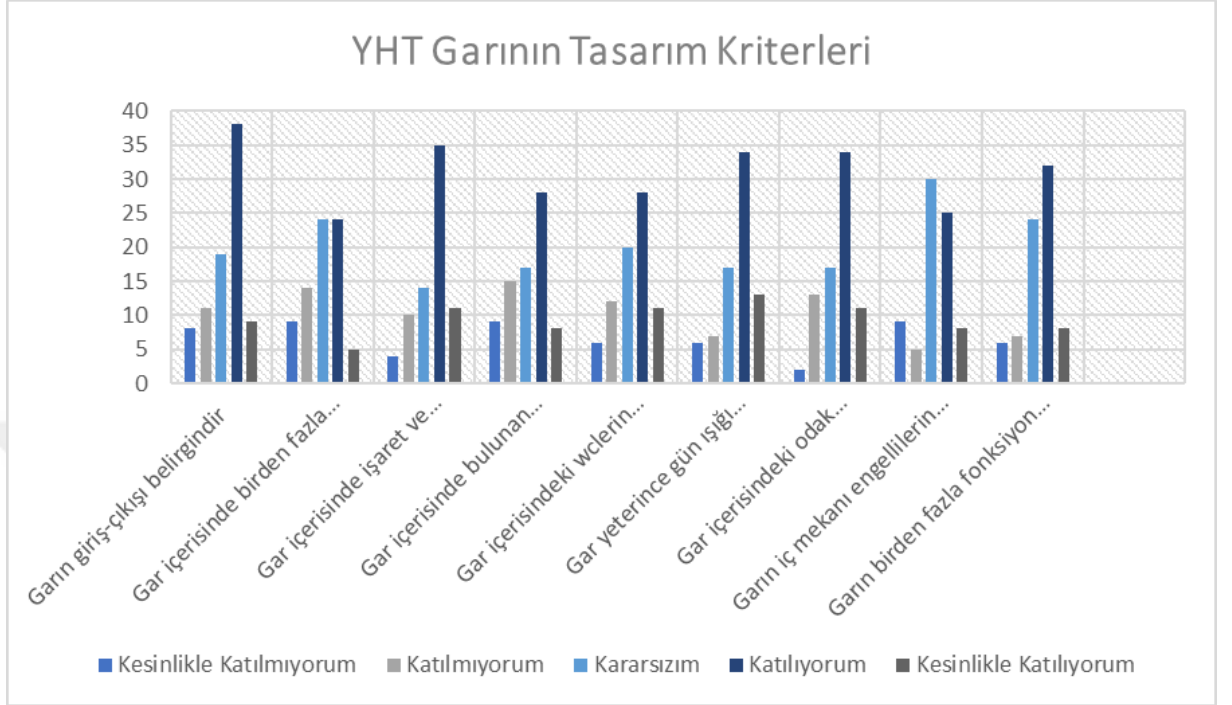
Yapının 2019 yılında hizmet vermeye başlaması ve uzun vadede yenileme gerektirmemesi ekonomi ve sürdürülebilirlik açısından katkı sağlamaktadır.

Yapılan SWOT analizi sonrasında aynı demografik alt yapıya sahip olan gruba Konya YHT Gar binasını değerlendirmeleri için erişilebilirlik, ulaşım, tasarım kriterleri, fonksiyon ve olanakların dikkate alındığı sorular sorulmuştur.



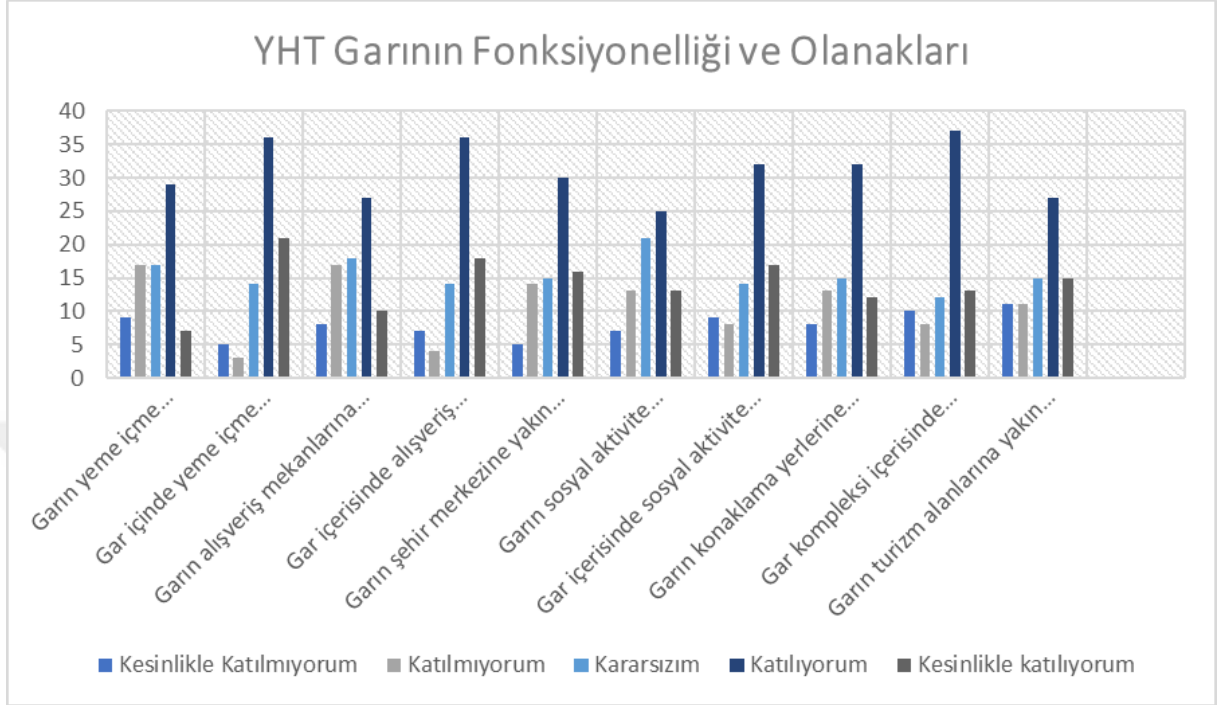
Şekil 3.32.YHT Garının Ulaşılabilirliği ve Erişimi

Garın ulaşılabilirliği ve erişimi üzerine sorulan soruların cevaplarına bakıldığında garın araç ile erişiminin kolay olduğu, yaya erişimi ve toplu taşıma erişiminin zor olduğu ve fiziksel engelliler için erişiminin, otopark alanının geliştirilmesi gerektiği sonucu çıkmaktadır. Aynı zamanda gar çevresinde trafik yoğunluğunun fazla olduğu dikkat çekmektedir.



Şekil 3.33.YHT Garının Tasarım Kriterleri

Kullanıcıların garın tasarım kriterlerinin değerlendirilmesinin istendiği aşamanın sonuçlarına göre; gar içerisinde birden fazla odak noktasının bulunduğu, garın iç mekanın engelli erişimi için tekrar değerlendirilmesi gerektiği, dikkat çekmektedir. Garın giriş çıkışının belirgin olduğu, gar içerisinde işaret ve levhaların yönlendirici olduğu, Wc , donatı elemanları ve aydınlatmanın nitelik ve sayının yeterli olduğu, gar içerisinde bulunan odak noktalarının yönlendirici olduğu sonucuna varılmıştır. Kullanıcıların garın birden fazla fonksiyon barındırmasından memnun olduğu sonucu çıkmıştır.



Şekil 3.34.YHT Garının Fonksiyonelliği ve Olanakları

Son aşama olan garın fonksiyon ve olanaklarının değerlendirildiği bölümde grafik sonuçlarına göre garın yeme-içme mekanlarına ,alışveriş ve sosyal aktivite alanlarına, konaklama merkezlerine ,şehir merkezi ve turizm alanlarına yakın olduğu görülmektedir. Ek olarak gar içerisinde yeme-içme mekânları, alışveriş alanları, konaklama merkezlerinin tercih edildiği sonucuna varılmıştır.

Anket verileri aynı zamanda SPSS 28.0 programı yardımı ile değerlendirilmiş ve iki gar binasının kullanıcı memnuniyeti istatistiksel olarak da ele alınmıştır.

Veriler düzenlenirken, her iki gar için de yanıt veren katılımcıların yanıtları alınmış, yarım bırakan katılımcılar analizden çıkarılmıştır. Sonuçta 72 katılımcının vermiş olduğu yanıtlar üzerinden analizler yapılmıştır. Aşağıda tablo 1’de Gar1(tarihi gar) ve Gar2(yeni gar) için 25 maddelik memnuniyet anketi üzerinden elde edilen ortalama puanlara ilişkin betimsel istatistikler ve yapılan ölçümün güvenilirliğine ilişkin güvenilirlik katsayısı sunulmuştur

Tablo 3.10.Gar1 ve Gar2 Memnuniyet Anketine Yönelik Puan Ortalamalarına Ait Betimsel İstatistikler ve Güvenilirlik Katsayısı

	N	Min	Max	Ortalama	SS	Cronbach Alpha
Gar1	72	1,38	4,88	3,33	0,70	0,93
Gar2	72	1,21	4,88	3,27	0,79	0,94

Katılımcıların Gar1(tarihi Gar) için memnuniyet puan ortalaması 3,33 iken Gar 2(yeni Gar) için memnuniyet puan ortalaması 3,27'dir. Katılımcıların puan ortalamalarındaki farklılığın istatistiksel olarak anlamlılığını sınamak için öncelikle verilerin dağılımının normalliği Kolmogorov-Smirnov testi ile sınanmış ve katılımcıların her iki gar için de memnuniyet anketi puan ortalamalarının normal dağılımdan istatistiksel olarak anlamlı düzeyde farklılaştığı görülmüştür. [p<0.05]

Katılımcıların Gar1(tarihi gar) ve Gar 2(yeni gar) için memnuniyet anketi puanlarının normal dağılımı sergilemediğinden dolayı, iki gar için memnuniyet anketi puan ortalamaları, parametrik olmayan Wilcoxon İşaretli Sıralar testi ile kontrol edilmiş, teste ait değerler aşağıdaki tablo 2 de belirtilmiştir.

Tablo 3.11.Gar 1 ve Gar 2 Willcoxon İşaretli Sıralar Testi

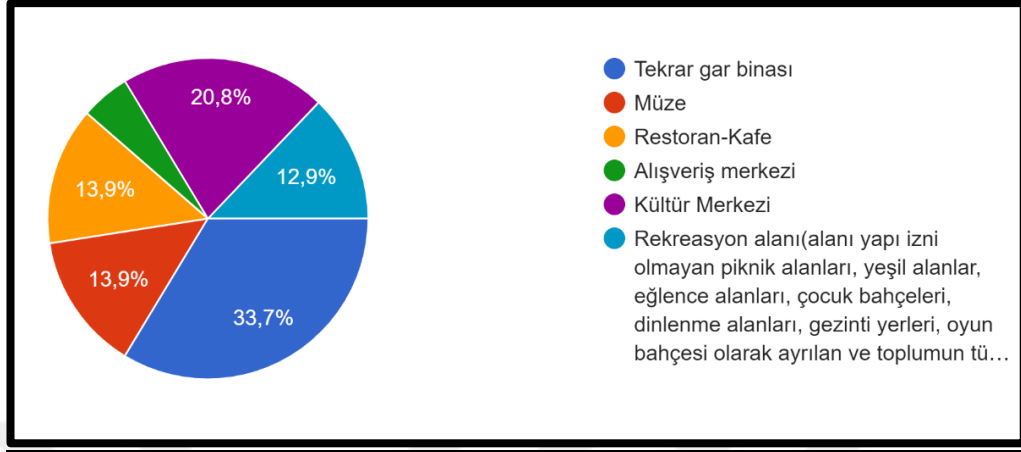
Gar2 Ortalama Puan - N	Sıra Ortalaması	Sıra Toplamı	z	p	
Gar1 Ortalama Puan					
Negatif Sıralar	42	34,12	1433	-1,11	0,26

Pozitif Sıralar	28	37,57	1052
Fark Olmayan	2		

Katılımcıların Gar1(tarihi gar) ve Gar 2(yeni gar) puan ortalamaları arasında bir fark olup olmadığını ortaya koymak için yapılan Wilcoxon İşaretli Sıralar testinin sonucuna göre katılımcıların gar1(tarihi gar) ve gar2 (yeni gar) memnuniyet puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı düzeyde farklılık gözlenmemiştir [$z=-1,11, p>0,05$].

Ancak tablo 1 ve tablo 2 incelendiğinde, gar1 ve gar2 için memnuniyet anketini dolduran toplam 72 kişiden 42'sinin gar1, 28'inin de gar2 için daha yüksek puan verdiği gözlemlenmiştir. İki kişinin ise her iki gar için verdiği puanlar arasında fark yoktur. Benzer şekilde, katılımcıların gar1 için vermiş olduğu puan ortalamaları 5 üzerinden 3,33 iken, gar2 için 3,27'dir. Buna göre katılımcıların gar1 ve gar2 için verdikleri puan ortalamalarının istatistiksel olarak anlamlı düzeyde farklılaşmasa da hem gar1 için yüksek puan veren katılımcıların daha çok olduğu hem de katılımcıların gar1 için verdikleri puan ortalamasının daha yüksek olduğu gözlemlenmiştir.

Ayrıca anketin ikinci bölümünde tarihi gar binasına verilecek işlevi seçimine yönelik soruda kullanıcıların % 33,7 sinin tekrar gar binası olarak değerlendirilmesini talep ettiği sonucuna varılmıştır.



Şekil 3.35.Katılımcıların Tarihi Gar İçin İşlev Talebi

Kullanıcıların diğer seçeneklere verdikleri oranlar ve garın fonksiyonelliği üzerine vermiş oldukları yanıtlar da göz önüne alındığında yeni gar binasının birden fazla fonksiyon içerecek olmasına rağmen talep edilmediği görülmüştür. Bunun nedenlerinden en önemlisi tarihi gar kompleksinin toplum hafızasında sahip olduğu yerdir. Yapılan yeni gar binası ile birlikte sadece bir durak ve bakım noktası olması planlanan tarihi gar kompleksi zamanla şehrin ortasında atıl kalacaktır.

Çalışmanın bu aşamasında gelişen teknoloji ve değişen kullanıcı ihtiyaç ve talepleri dikkate alınarak elverdiği ölçüde koruma değer ve ölçütlerine dikkat edilerek tarihi gar binasına yönelik kullanım önerisi getirmektedir.

3.4 Tarihi Gar Kompleksi için Model Önerisi

Kentin değişik işlev alanları arasındaki trafik ve hareket aslında gelişen ticari ve ekonomik hayatın bir gereğidir. Kamusal alanların bu hareketi destekler şekilde organizasyonu harekete, ticarete ve değişime hız vermektedir. Kamusal bir mekan olan gar binaları da teknolojik gelişmeler ile birlikte toplumun talep ve ihtiyaçları da göz önüne alındığında bir çok fonksiyonu içinde barındıran kamusal yapılar haline gelmektedir.

Çalışma kapsamında ele alınan alanda planlanan ulaşım stratejileri neticesinde zamanla yapıların toplum ile bağının kopacağı düşünülmektedir. Yapılan öneri ile yapı ve çevresinin bölge halkın daha aktif kullanabileceği bir alan olması hedeflenmektedir. Yapının bulunduğu mahalleyi ikiye bölüyor olması ve bundan dolayı bugüne kadar aktif bir köprü görevi görmesi model önerisinde dikkate alınmıştır. Yapının sit alan olarak tescillenmesi, toplum hafızasında edindiği yer de göz önüne alınarak tasarım gerçekleştirilmiştir. Tasarım yaklaşımında bakım, fonksiyonellik-esneklik ile erişilebilirlik, mekan kimliği ve sürdürülebilirlik ilkeleri dikkate alınmıştır.

Bakım; Kamusal mekânda, sağlam ve bakımı kolay ögeler tercih edilmelidir. Kolayca temizlenebilen, bakımı yapılabilen veya geri dönüştürülen esnek ve kaliteli malzemeler kullanılmalıdır.

Fonksiyonellik- esneklik; ihtiyaca cevap verebilecek çoklu işleve sahip ve yere özel mobilyalar seçilerek dağınıklık minimum düzeye indirilmelidir. Farklı mekanlarda kullanım olanağı da sunan esnek mobilya tasarımlarına yer verilmelidir.

Erişilebilirlik; Oturma elemanları en sık kullanılan mobilya türüdür. Bu nedenle uzun süreli oturma eylemlerinde ergonomik ölçülerde rahat oturma elemanlarının tasarlanmasının yanı sıra evrensel tasarım anlayışı da dikkate alınarak erişilebilir mobilyalar tasarlanmalıdır.

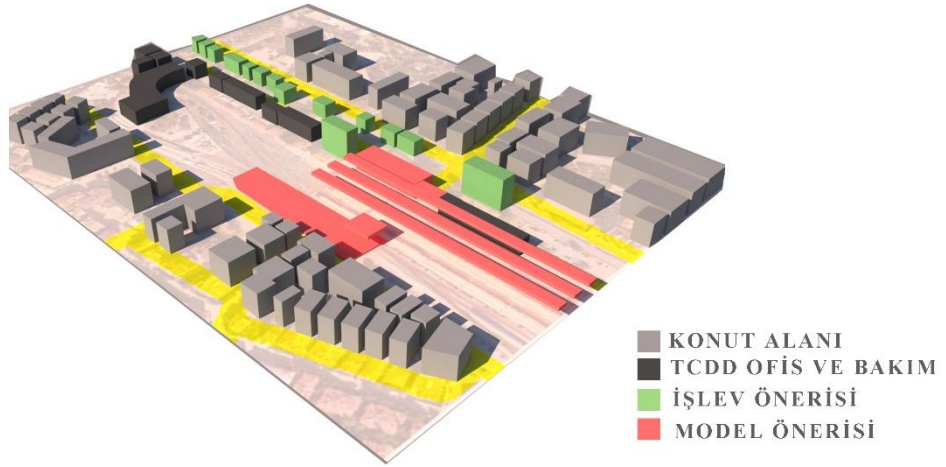
Mekân kimliği; Tasarlanan mobilyalar ve objeler mekanın kullanım amacına ve kimliğine uygun olmalıdır. Tarihi değeri olan mekanlar için yapılan tasarımlar mekan kimliğinin önüne geçmemelidir.

Sürdürülebilirlik; yapının teknik ve teknolojik gelişmelere uyum sağlamasıdır. Ekolojik, ekonomik, sosyal ve kültürel boyutlarıyla tanımlanması gerekmektedir. Kaynakların korunmasına ilişkin stratejileri ekolojik sürdürülebilirlik; kaynakların uzun dönem kullanılabilirliği ve düşük maliyetleri için stratejileri ekonomik

sürdürülebilirlik; sosyal, kültürel değerlerin korunması için stratejileri ise sosyal ve kültürel sürdürülebilirlik ilkeleridir.

Model dahilinde lojmanlara, misafirhaneye ve tarihi gar binasına işlev önerisi getirilmiştir. Peron örtüleri, mobilyaları, aydınlatma elemanları, yönlendirme ve bilgilendirme panoları, ek gar binası içerisinde bulunan oturma elemanları, gişe giydirmeleri, danışma bankosu, aydınlatma elemanları, yönlendirme ve bilgilendirme panoları ile döşeme ve donatı elemanları tasarlanmıştır.

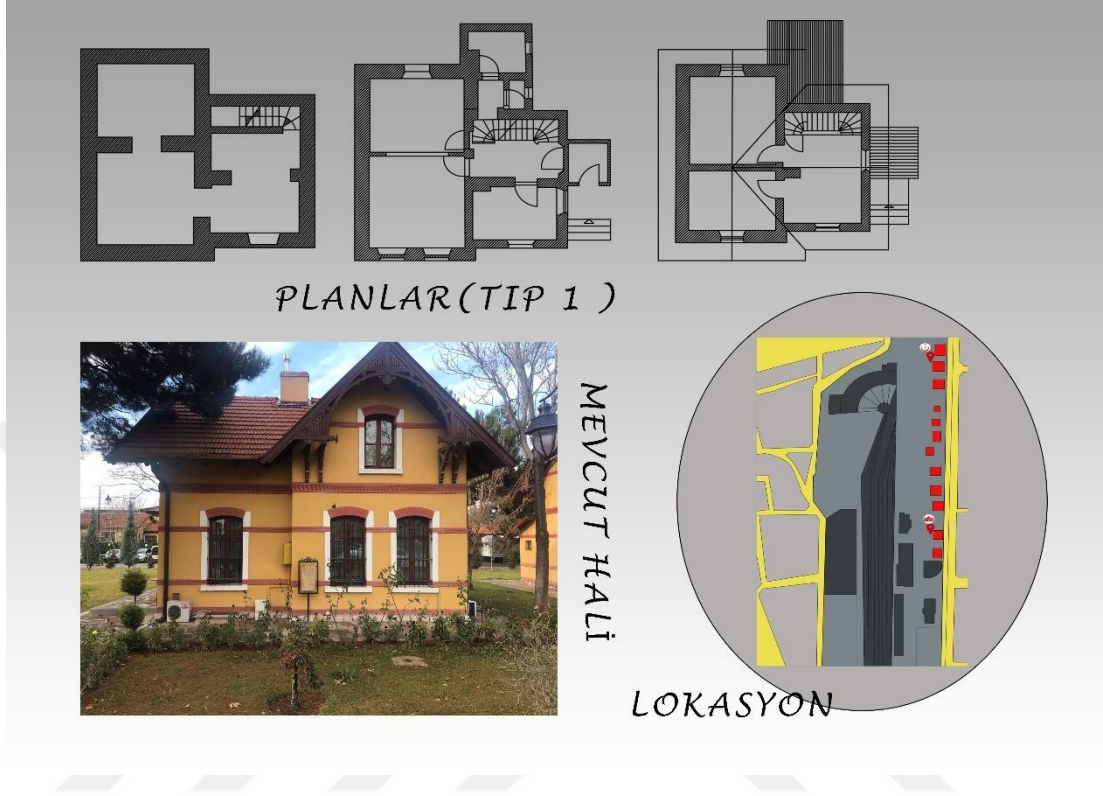
Ayrıca kullanıcıların talepleri arasında bulunan rekreasyon alanı seçeneği de dikkate alındığında ve yapı çevresinde yeterli açık kamusal alanın olmadığı göz önünde bulundurularak yapı kompleksi içerisinde yaklaşık 5.000 metre kare alana sahip bir açık alan tasarlanmıştır.



Şekil 3.36.Tarihi Gar Kompleksi Çalışma Alanları

a. Lojmanlar

Gar kompleksi içerisinde restorasyon sonrasında belediye tarafından kiralananan lojman yapılarının günümüzdeki işlevleri ile devam etmesi uygun görülmüştür.



Şekil 3.37.Lojman kullanım önerisi

b. Misafirhane

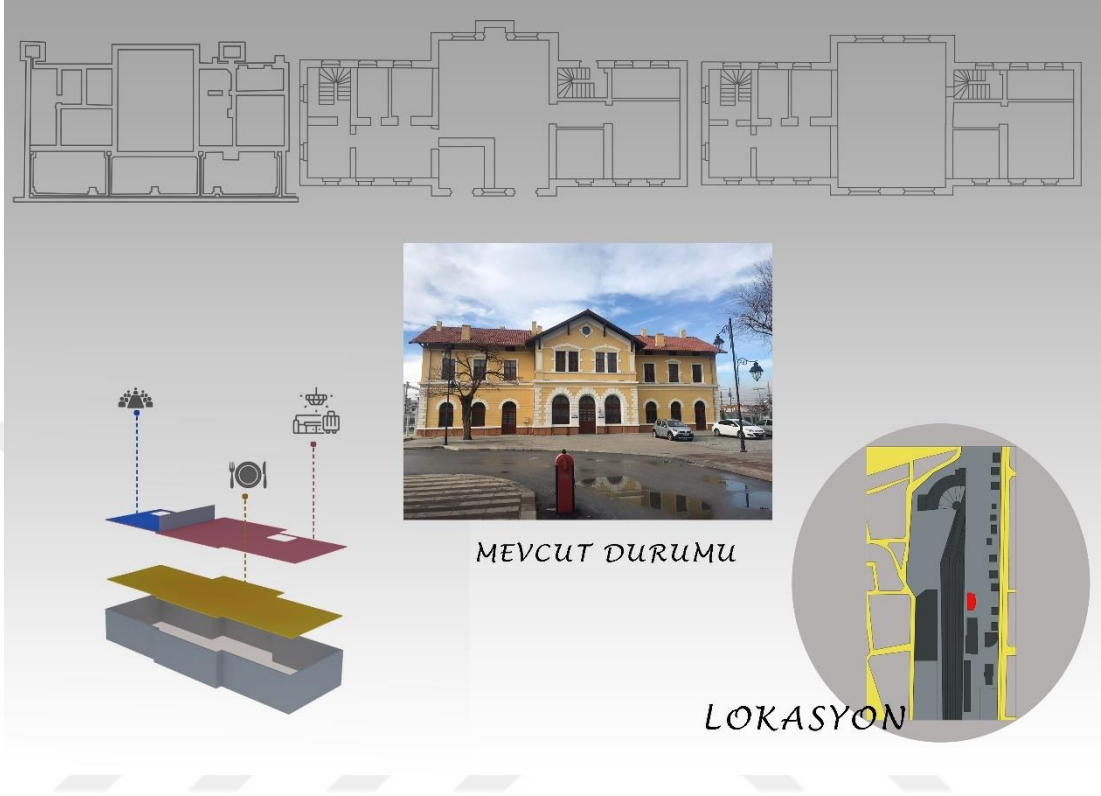
Tarihi garda yakın illerden İstanbul, Ankara ve Eskişehir hızlı trenleri için gerek otobüs ile gerekse tren ile yolcu aktarımı yapılmaktadır. Konya'nın turizm potansiyeli göz önüne alındığında yolcuların gününbirlik bir turu tercih etmeleri ve teşvik edilmesi için eski Bağdat Otel olan bugün misafirhane işlevi gören yapının tekrar otel olarak değerlendirilmesi üzerinde durulmaktadır. Yapı kompleksi içerisinde TCDD tarafından işletilen bir konaklama yapısının varlığının kullanıcılar için cazip olacağı düşünülmüştür.



Şekil 3.38.Misafirhane Kullanım Önerisi

c. Tarihi Gar Binası

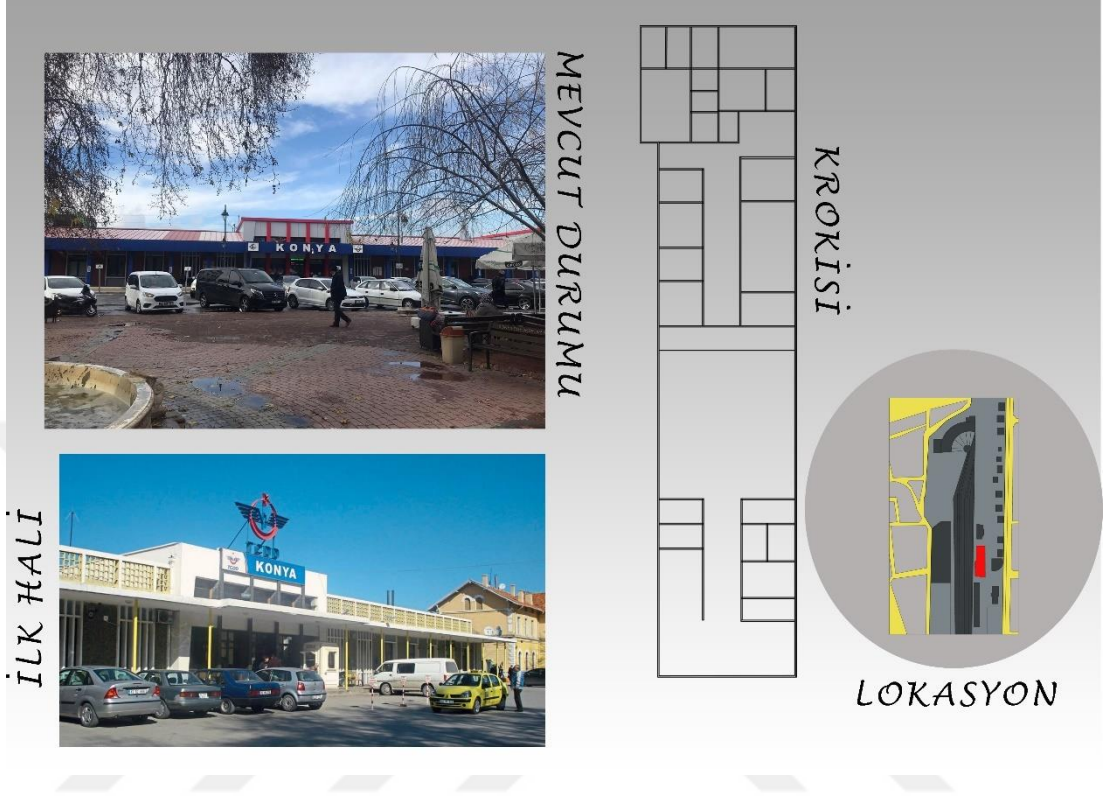
Şu anda VIP bekleme salonu ve yönetim ofisleri olarak hizmet veren tarihi gar binasının giriş katının restoran, doğu cepheden girişi bulunan birinci katların ise VIP bekleme ve yönetim ofisleri olarak hizmet vermesi planlanmıştır.



Şekil 3.39.Tarihi Gar Binası İşlev Önerisi

d. Ek Tarihi Gar Binası

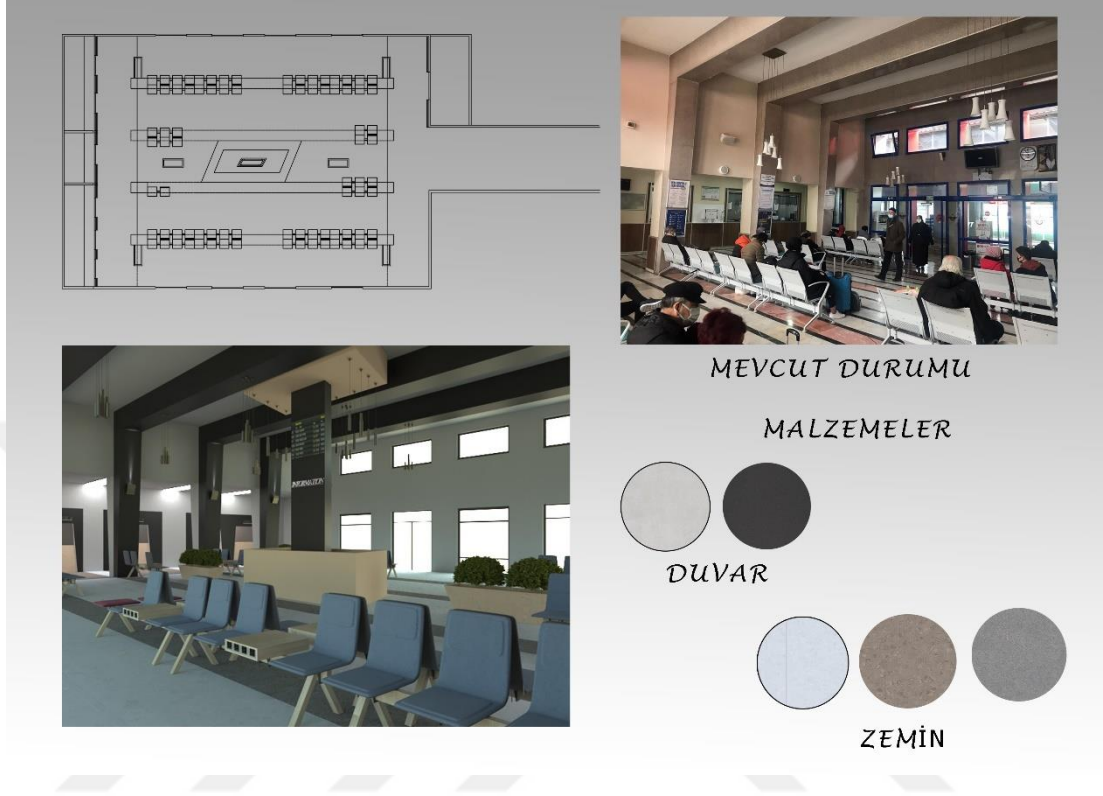
Tarihi gar binasının zamanla yetersiz kalmasından dolayı 1974 yılında inşa edilen gar binasının orta hacmi bekleme salonlarının ve gişelerin bulunduğu bölgedir. Yapının kuzey yönünde WC ler ve bir bekleme salonu daha bulunmaktadır. Yapının güneyinde ise sonradan inşa edilen üç katlı PTT binası ve ofisler bulunmaktadır.



Şekil 3.40.Ek Gar Binası

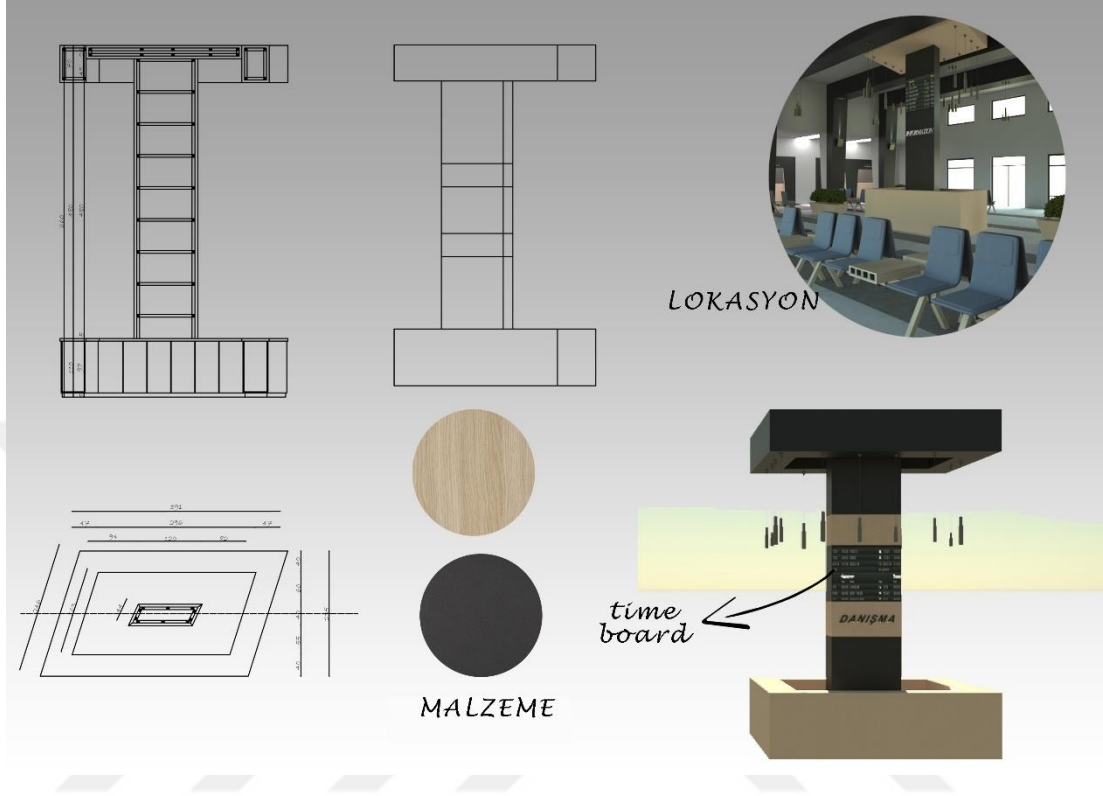
Yapıya zamanla müdahaleler yapılmış, kompozit giydirmeler ile kurum kimliğini yansıtan renkler kullanarak cephe değiştirilmiştir. Model önerisi dahilinde yapının 1974'deki orijinal haline göre yeniden restore edilmesi gerektiği üzerinde durulmaktadır.

Yapının bekleme holü ve gişeler yeniden ele alınmıştır. Bekleme salonun zemin döşemesinde hijyenik ve aşınmaya karşı kısmen dayanıklı malzeme olarak üç farklı renkte linolyum kullanılmıştır. Bekleme salonun duvarları beyaz renkte duvar boyası ile boyanmış, bekleme salonunda bulunan dört adet taşıyıcı da ise siyah melamin kaplı panel kullanılmıştır.



Şekil 3.41. Bekleme Salonu Kullanım Önerisi

Daha önce gişelerin bulunduğu yerde bulunan danışma bekleme salonunun ortasında dijital zaman tabelasının bulunduğu taşıyıcı ile beraber tasarlanmıştır. Danışma bankosu ve üzerinde bulunan üst örtü tasarımında da siyah melamin kaplı mdf lam kullanılmıştır.



Şekil 3.42.Danışma Bankosu Tasarımı

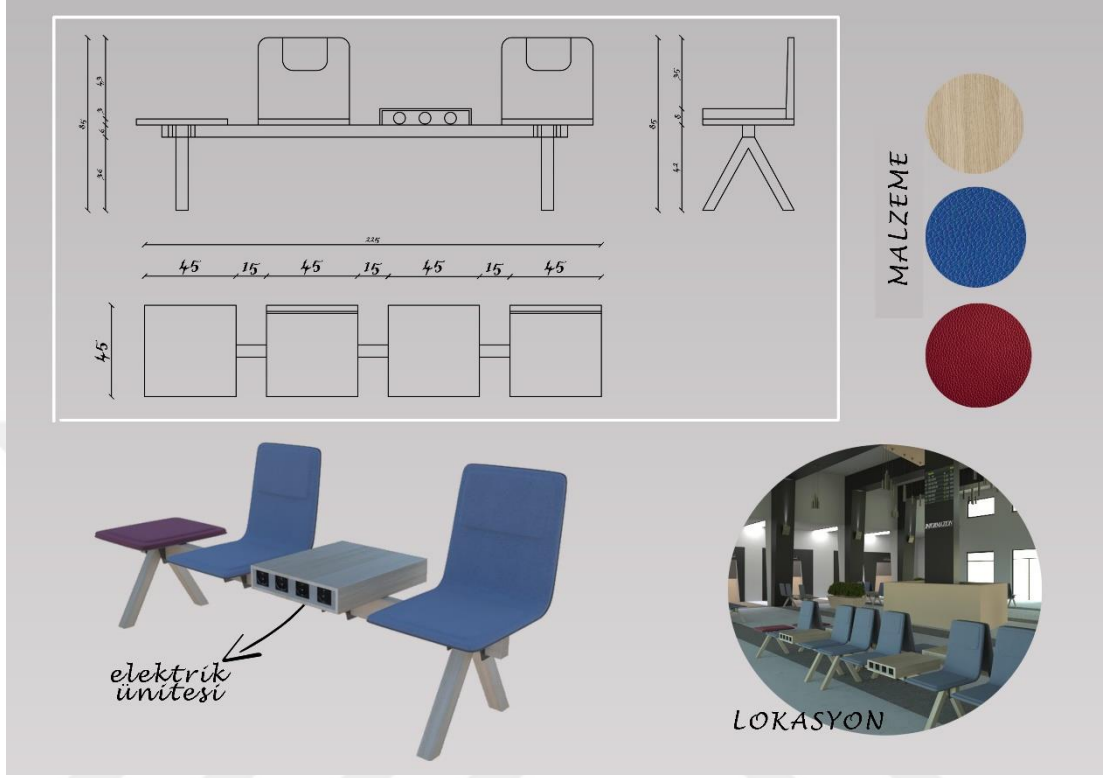
Gişelerde de ön plana çıkması için siyah melamin kaplama kullanılmış, gişe giydirmelerinin iç ayrıtlarında led aydınlatma tasarlanmıştır. Gişe bankoları ise meşe kaplı mdf lamdır. Gişelerin bulunduğu açık koridorda kolonların aksını takip eden aynı genişlikte barisol aydınlatmalar kullanılmıştır.



Şekil 3.43.Bekleme Salonu Gişe Giydirmeleri

Aydınlatma elemanı olarak sarkıt, alüminyum malzemedan tasarlanmış silindir formda iki kademeli aydınlatmalar tasarlanmıştır. Bekleme salonunda bulunan siyah melamin kaplı kolonların üzerinde yine alüminyum malzemedan tasarlanmış duvar aplikleri kullanılmıştır.

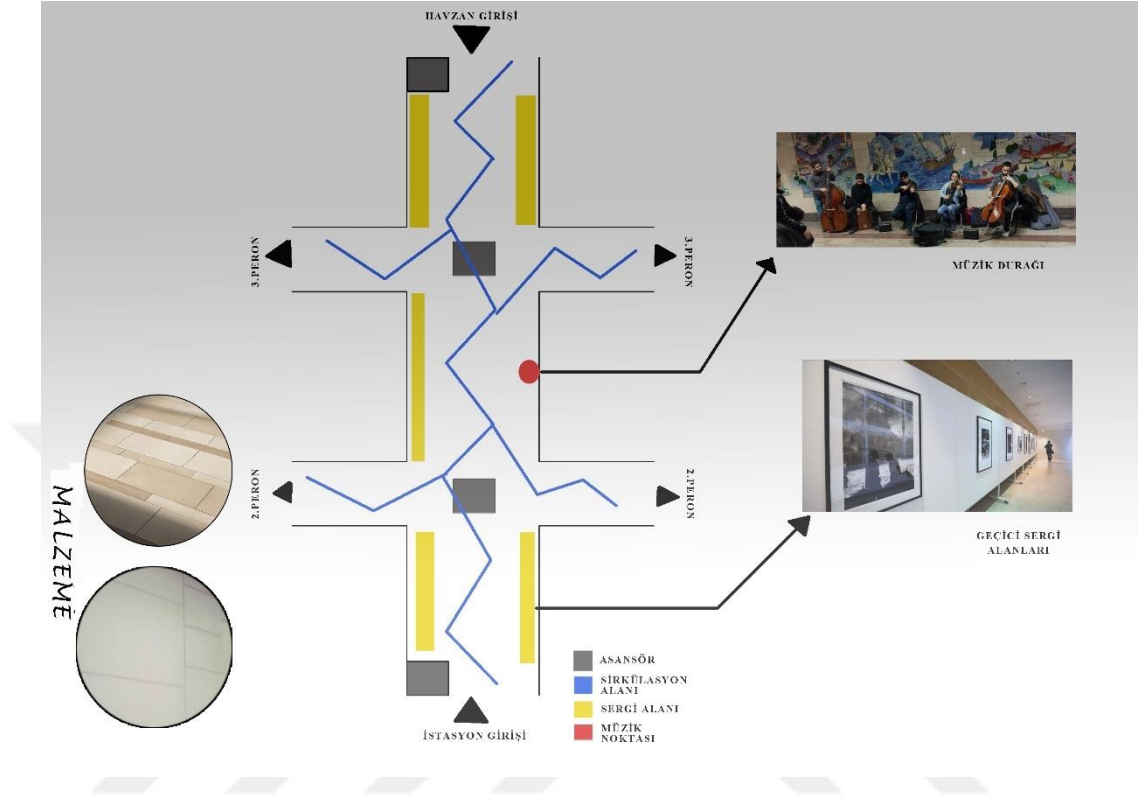
Bekleme salonu için tasarlanan oturma birimlerinin taşıyıcısı ahşaptır, oturma birimlerinin örtüsü ise kamu alanlarında çoğunlukla tercih edilen suni deri kaplamadır. Sırtlıklı ve sırtlıksız olmak üzere iki çeşit oturma biriminin bulunduğu oturma ünitelerinde bulunan elektrik panelleri ile yolcuların elektronik eşyalarını kullanımlarını sağlamak amaçlanmıştır.



Şekil 3.44.Bekleme Salonu Oturma Birimi

e. Alt geçit

Tarihi gar kompleksi yeni gar binası yapılana kadar hizmet vermeye devam etmiştir. Bu nedenle gar kompleksi çevresinde ihtiyaç doğrultusunda değişiklikler yapılmıştır. Yapılan değişikliklerden bir tanesi ise eskiden havzan mahallesi ile bağlantıyı sağlayan üst geçidin iptal edilip yerine alt geçit yapılması olmuştur. Yapılan alt geçit ara peron olan ikinci ve üçüncü peron ile de bağlantı sağlamaktadır. Model önerisi doğrultusunda bu alt geçitte geçici sergilerin yapılabileceği ve bir noktada müzik durağının olabileceği düşünülmüştür.



Şekil 3.45.Yaya Alt Geçidi

Alt geçitte duvar kaplaması olarak çevreye duyarlı bir teknoloji ile üretilen seramik kaplama çeşitlerinden biri olan sinterflex önerilmiştir. Yangına, asitli solventlere ve lekeye karşı dayanıklı olduğu için gün içerisinde yoğun insan trafiğinin olduğu bu bölgede kullanımının uygun olacağı düşünülmüştür. Zemin kaplaması olarak yine insan yoğunluğu göz önüne alınmış, iklim ve hava koşulları da değerlendirildiğinde yarı açık bir mekan olan alt geçitte aşınmaya karşı dayanıklı ve uzun süreli bakıma ihtiyaç duymadığı için granit kullanımı ön görülmüştür. İki farklı renkte ve farklı boyutlarda granit seçimi ile zeminde hareket sağlanacağı düşünülmüştür. Ayrıca duvar diplerinde yönlendirici etkisi olan aydınlatmaların kullanılması da önerilmiştir.

f. Peronlar

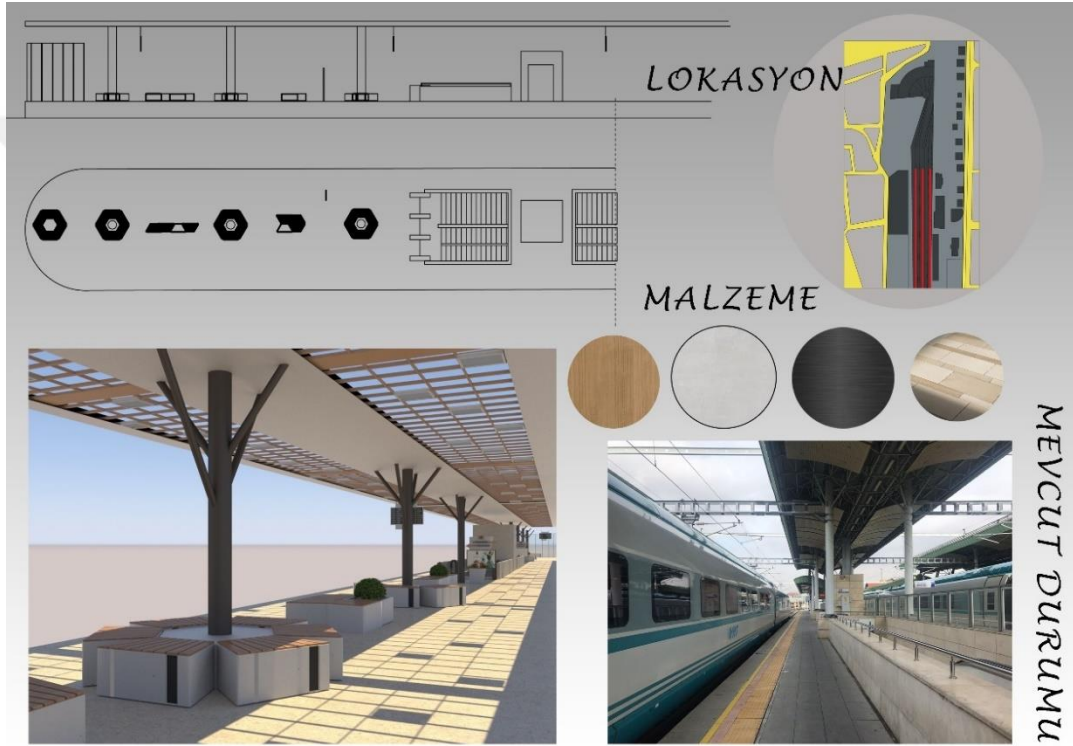
Peron (platform), istasyondaki yolcuların trene binmek için beklediği aynı zamanda trenden inilen doğrusal mekanlardır. İstasyon en kesitlerine göre peron tipleri ise, kenar peron, orta peron, üst üste peron olmak üzere üç değişik biçimde konumlanırlar.

Peronlar güvenlik önlemlerinin sıkı tutulması gereken alanlardır. Bu nedenle standartlar göz önüne alınarak tasarım yapılmalıdır. Peron tasarımında dikkat edilmesi gereken kriterleri şu şekilde özetleyebiliriz;

“Platform genişliği, pik saatte inen, binen ile bekleyen yolcular olmak üzere yolcu sayısı ve tren frekansına bağlı olarak hesaplanır. Platformda kişi başına 0,50-0,75 m²’ lik yer ayrılmalıdır. Net platform genişliği hesaplanırken trenin geçtiği tarafta peronun üzerindeki 0,50 m’ lik emniyet bandı çıkarılmalıdır. Ayrıca oturma grupları, pano, yiyecek-içecek makinaları, çöp kutusu gibi elemanlar platformun en az genişlik alanından çıkarılarak hesap edilmelidir. Platformun trenin geçtiği kenardan itibaren engelsiz genişlik 2,50 m olmalıdır. Peron tabanından, tavanına asılan saat, işaret, kamera gibi elemanlar arası baş kurtarma mesafesi en az 2,50 m olmalıdır. Ayrıca bu elemanlar peronun trenin geçtiği kenarından en az 0,50 m içeride yer almalıdır. Bunun dışında tavan yüksekliği en az 3,50 m olmalıdır. Trenin geçtiği tarafta peron kenarında 0,45 m-0,50 m’lik ayrı renk, doku ve desende emniyet bandı bulunmalıdır (Tunç, 2007)”

Çalışma dahilinde ele alınan peronlar TCDD nin emniyet ve güvenlik koşullarını sağlamaktadır bu nedenle tasarımda emniyet ve güvenlik önlemleri üzerine ek bir öneri getirilmemiştir. Peronların tasarımına yönelik çalışmada peron örtülerinin değiştirilmesi öneri getirilmiştir. Peron örtülerinin açık kısımlarında 1974 yılında yapılan gar binasının çatı parapetlerinde kullanılan kare boşluklu oluşumlara öykünen bir tasarım kullanılmıştır. Aynı zamanda tasarlanan üst örtünün solar enerji ile kendi elektriğini üretebilmesi öngörülmüştür. Bu sayede peronun taşıyıcısı olan

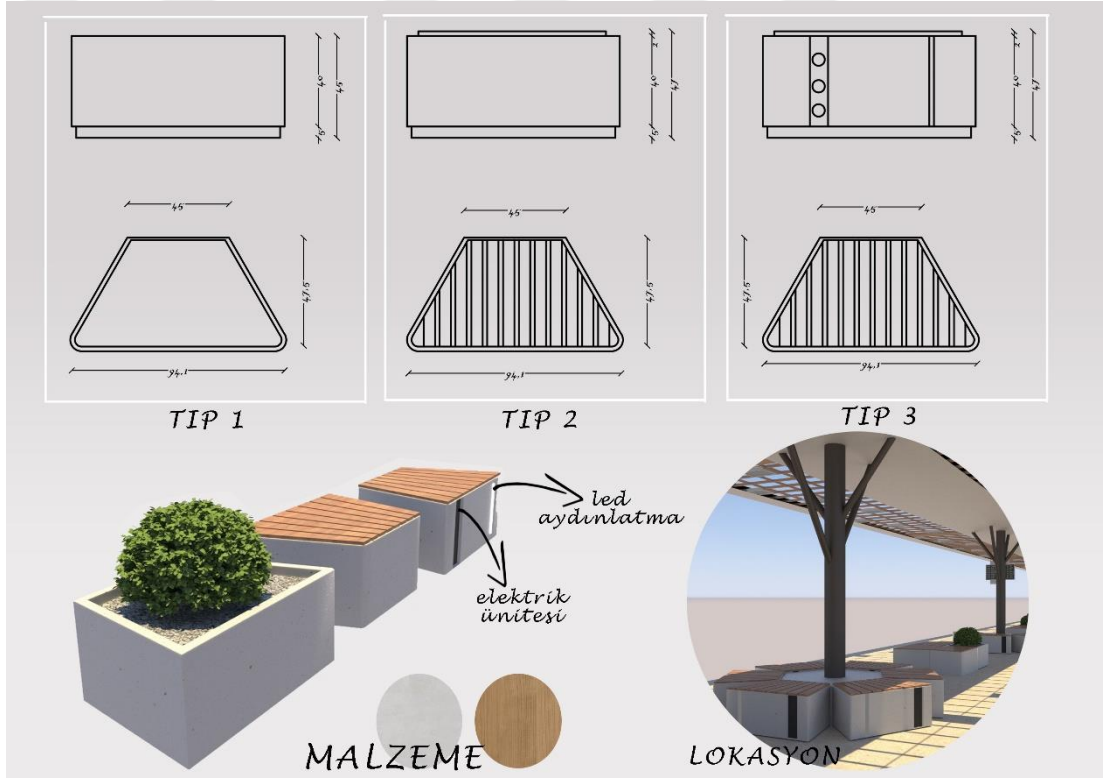
çelik kolonların etrafında bulunan oturma birimlerinde şarj ünitelerinin hizmet vermesi düşünülmüştür. Peronda kullanılan ve solar sistemin güç kaynağı olduğu merkez aydınlatma elemanları peron örtüsüne belirli aralıklarla yerleştirilen kare formdaki spot aydınlatmalardır. Lokal aydınlatmalar ise kolonlarda led şeklinde tasarlanmıştır.



Şekil 3.46. Peron Tasarımı

Peronda bulunan yönlendirmeler kolonlar üzerinde değil bir pano üzerinde tasarlanmıştır. Panolarda dijital tanıtım ekranları bölge hakkında bilgi vermektedir. Tren saatleri ve peronlar ile ilgili bilgilerin bulunduğu dijital zaman tabelası peron örtülerinden sarkıtılmıştır. Peronda bulunan ve peronu ikiye bölüp daraltan bilet kontrol noktaları yerine yürüyen merdivenleri çıkınca QR okunmalı turnikeler tasarlanmıştır. Perona çıkmadan önce alt geçitte x-ray cihazlarının olabileceği düşünülmüştür.

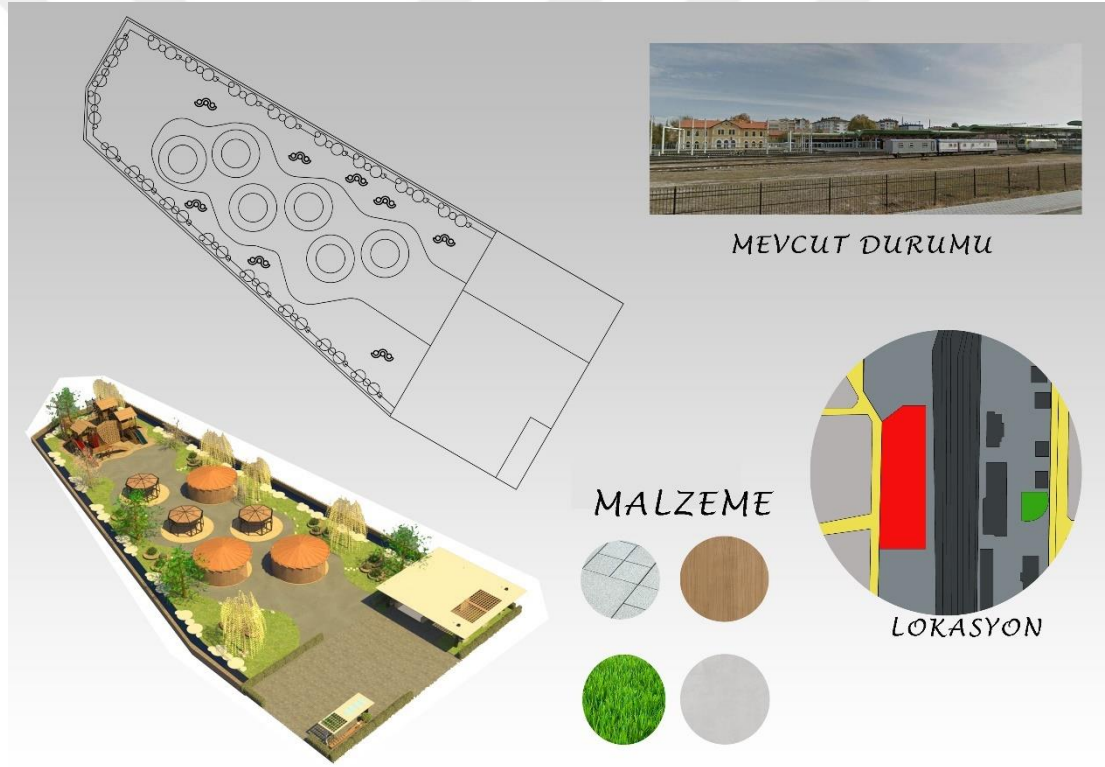
Perona çıkan asansörler için sadece yukarı yönde çalışan QR okuma sistemi düşünülmüştür. Peronlarda uzun süreli bekleyiş için oturma birimlerinin sayısı artırılmış ve peronların kuzey yönüne yarı kapalı alanlar tasarlanmıştır. Peron için tasarlanan oturma birimlerinde nispeten hafif olabilmesi için taşıyıcı olarak alüminyum profillerin üzerine kaplama ve oturma yüzeyinde ise ahşap kullanılmıştır. Aynı formda elektrik ünitesinin ve led aydınlatmanın bulunduğu, bitkilendirmenin ve oturma yüzeyinin olduğu üç çeşit birimden oluşan üniteler ile farklı kombinler ile oturma alanları oluşturulabilmektedir.



Şekil 3.47.Peron Oturma Birimleri

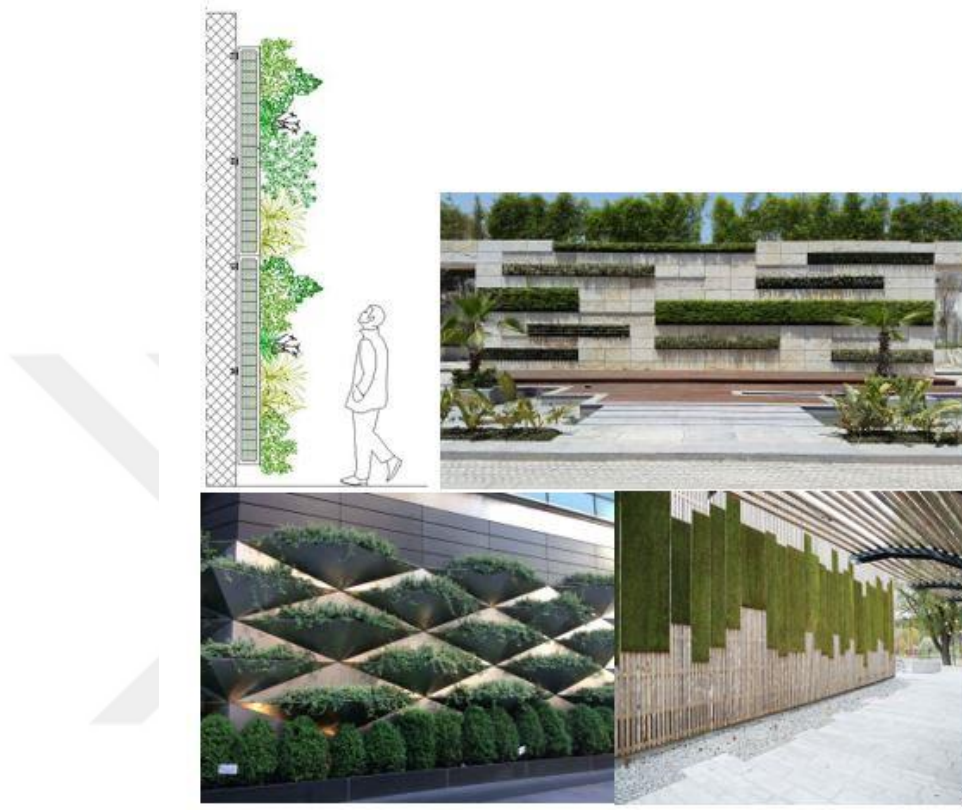
g. Rekreasyon alanı

Yapı kompleksinin içinde bulunan boş arazide yeme-içme ve alışveriş mekanlarının olduğu yeşil alan tasarlanmıştır. Havzan girişini de kapsayan alan yaklaşık olarak 5.000 metre karedir. Alanın etrafında 250 cm genişliğinde su yolu tasarlanmıştır.



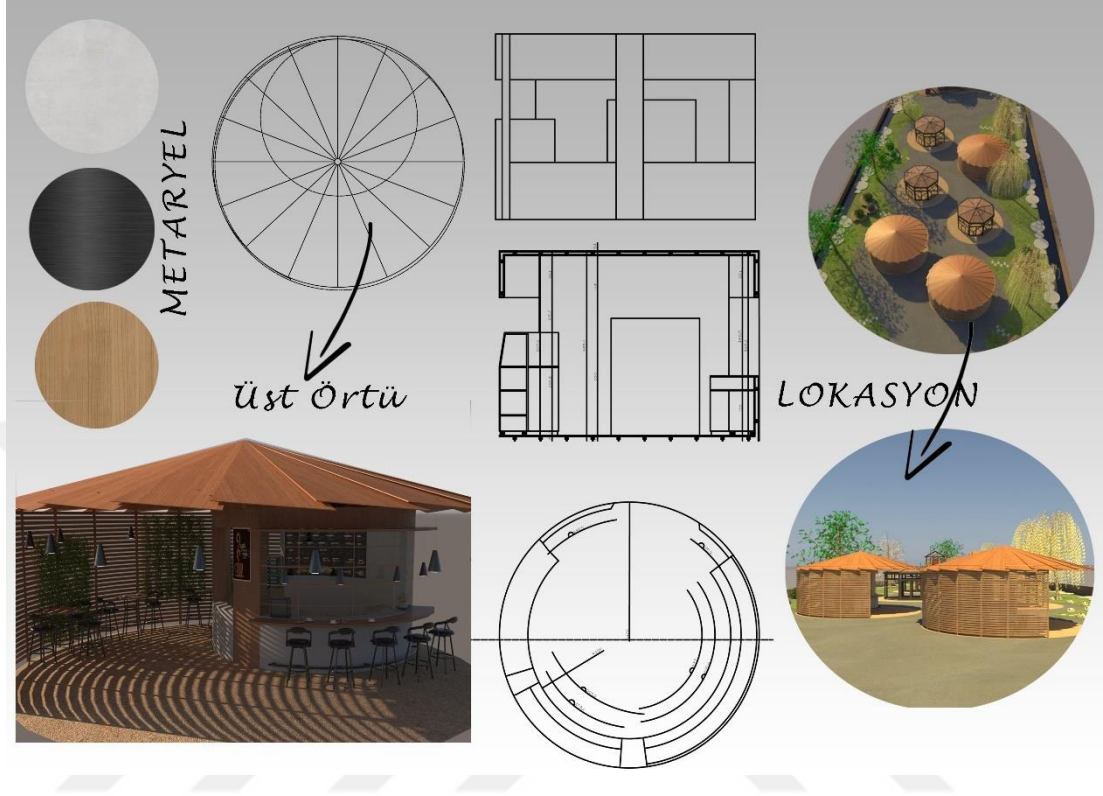
Şekil 3.48.Rekreasyon alan Tasarımı

Tren gürültüsünü kontrol altına almak adına alanda gerekli önlemlerin alınması önerilmiştir. Gürültü kontrolü herhangi bir ses kaynağından yayılan rahatsız edici sesleri maskeleyerek veya makul seviyeye indirme işlemidir. Yeşil alan potansiyelini arttırmak sureti ile alana özel tasarlanacak gürültü bariyerleri ile çözümler üretilmiştir.



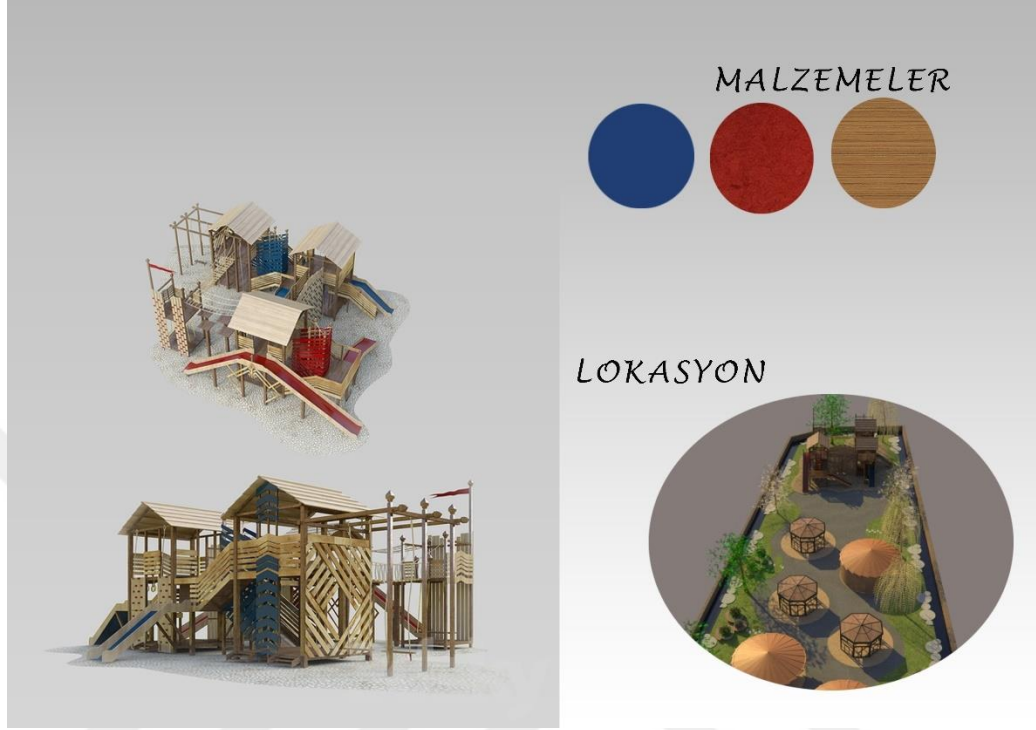
Şekil 3.49. Gürültü Bariyerleri (<https://tr.pinterest.com>)

Yapı kompleksi sit alan içerisinde olduğu için yeşil alanın merkezine altı adet geçici yapı tasarlanmıştır. Bu yapılardan üç tanesini fast-food hizmeti veren kiosklar, diğer üç tanesini ise mağazalar oluşturmaktadır. Zeminde kullanılan döşeme farkı ile ayrılan ve yükseltelen kiosk tasarımında ahşap ve metal kullanılmıştır. Üst örtü dışında kiosk alanınaşacak şekilde bir örtü daha tasarlanmış ve açık alanda da oturma birimleri düşünülmüştür. Tasarlanan üst örtünün sürdürülebilir bir malzeme olması için wood shake kullanılmıştır ve koruyucu bir kimyasal kullanılarak dayanımı arttırılmıştır. Kiosk etrafında tasarlanan açık alanın bir kısmı ahşap paneller ve sarmaşıklar ile kapatılmıştır. Açık olan diğer alanın ise güvenlik için üst örtü sistemi ile tasarlanmış bir kepenk ile kapatılması uygun görülmüştür.



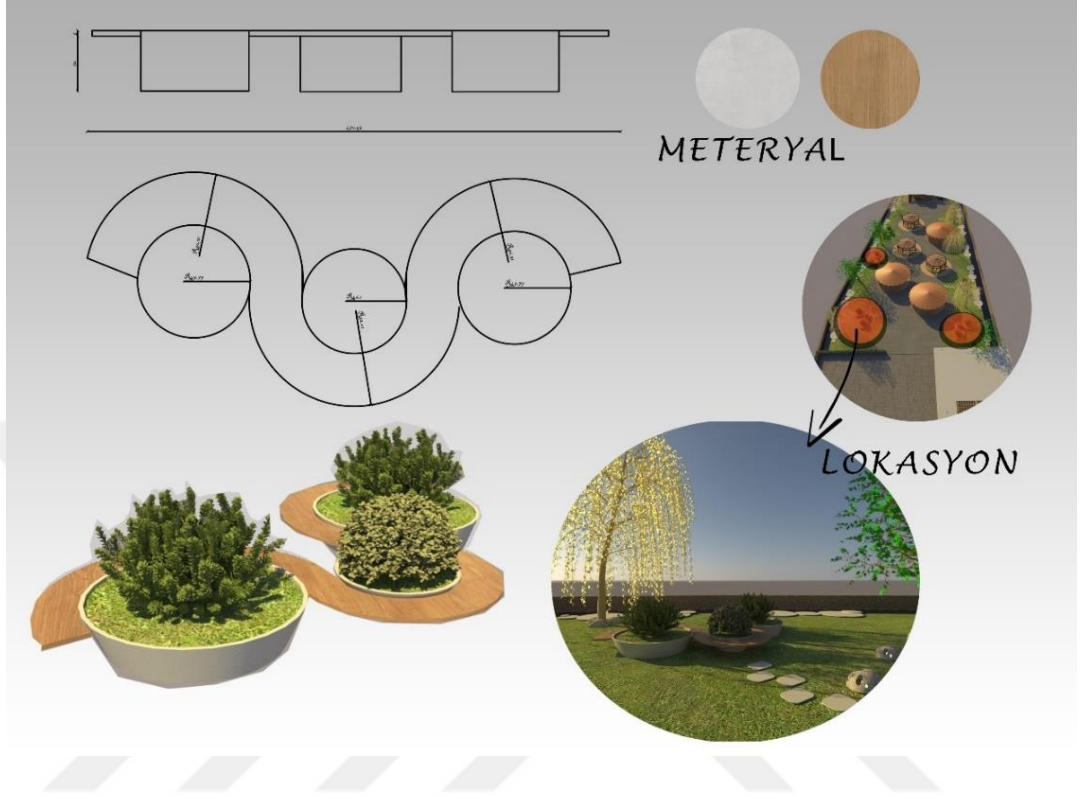
Şekil 3.50.Kiosk Tasarımı

Kuzeyden gelen kış rüzgarını kesmesi için bu alana yüksek ağaçların ekilmesi önerilmiştir. Yeşil alanın kuzeyinde bulunan çocuk oyun alanı 5-15 yaş çocukların kullanımı için uygun tasarlanmıştır. Ahşap strüktür kullanılan oyun parkında çıkma küllerinde plastik, tırmanma yüzeylerinde ise ip kullanılmıştır. Oyun alanının bulunduğu zemin yumuşak fakat darbelere dayanıklı kauçuk esaslı malzeme ile kaplanmıştır.



Şekil 3.51. Açık Alan Çocuk Oyun Alanı

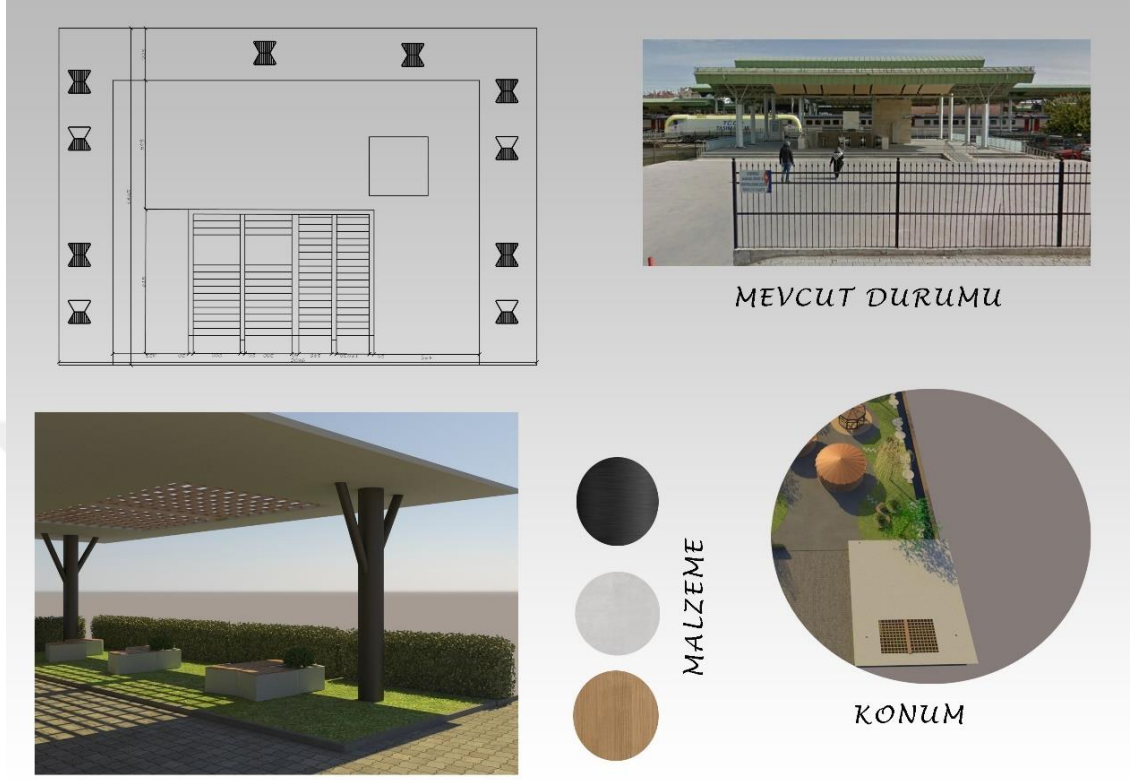
Yeşil alan üzerinde adım taşları ile ulaşılan, dairesel formda oturma üniteleri tasarlanmıştır. İklim koşullarına dayanıklı ve doğal malzeme olan ahşaptan tasarlanan oturma yüzeylerini ortalarında bulunan beton saksılar taşımaktadır.



Şekil 3.52.Rekreasyon Alanı Oturma Birimi

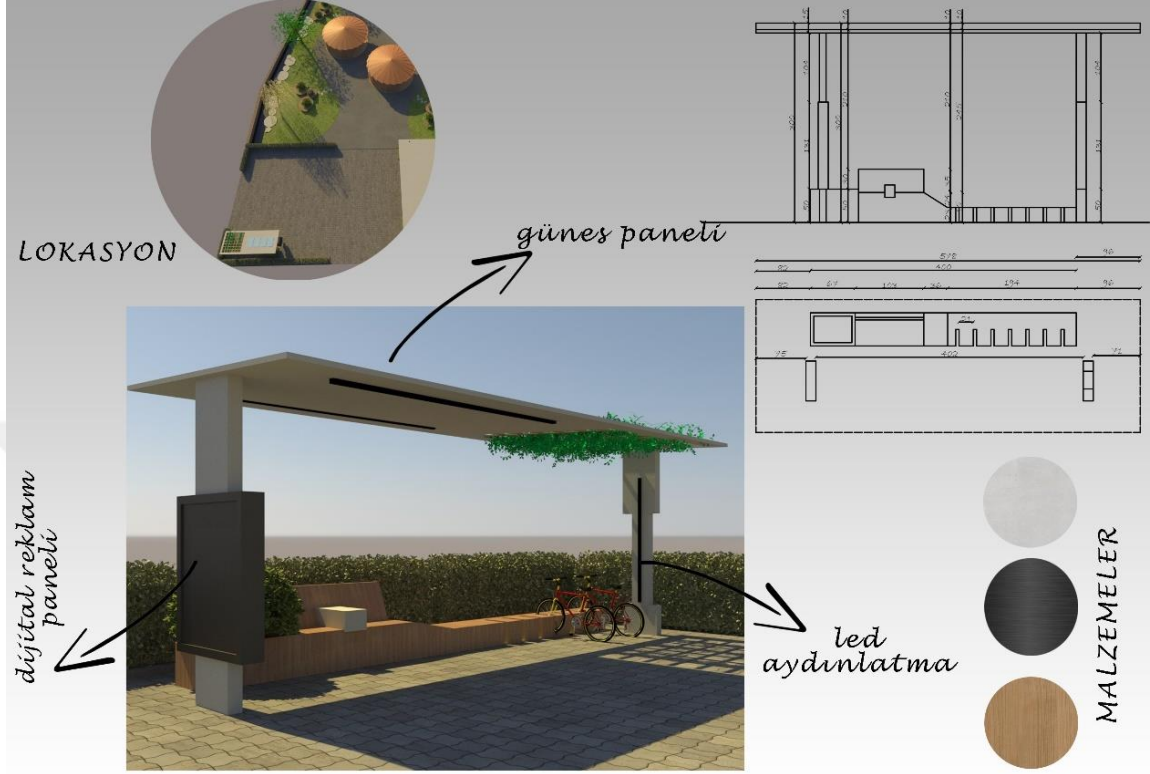
h. Havzan girişi alt geçit

Alt geçidin havzan girişinin üst örtüsü yeniden tasarlanmıştır. Düşey sirkülasyon elemanlarının ve asansörlerin etrafında bulunan alan biraz daha ötelenerek yeşil alana dahil edilmiştir. Etrafında 150 cm lik yeşil alan tasarlanmıştır ve peronlarda kullanılan oturma birimlerine yer verilmiştir. Girişte bulunan üç basamaklık kot farkı doldurularak sifira indirilmiştir. Üst örtü peronlarda bulunan üst örtü ile aynı tasarlanmış, yeşil alan üzerindeki kısımda kısmen açıklık bırakılmıştır. Çelik kolonlarla taşıtılan üst örtüde kompozit malzeme kullanılmıştır.



Şekil 3.53. Alt Geçit Üst Örtüsü

Havzan girişinin olduğu alana konumlandırılan bisiklet durağının üst örtüsünde bulunan solar enerji sistemi aydınlatma, dijital gösterim alanı ve elektrikli bisiklet kilidinin ihtiyacı olan enerjiyi üretmektedir. Ahşap saksı ve oturma birimi bisiklet kilit noktalarına dönüşmektedir.



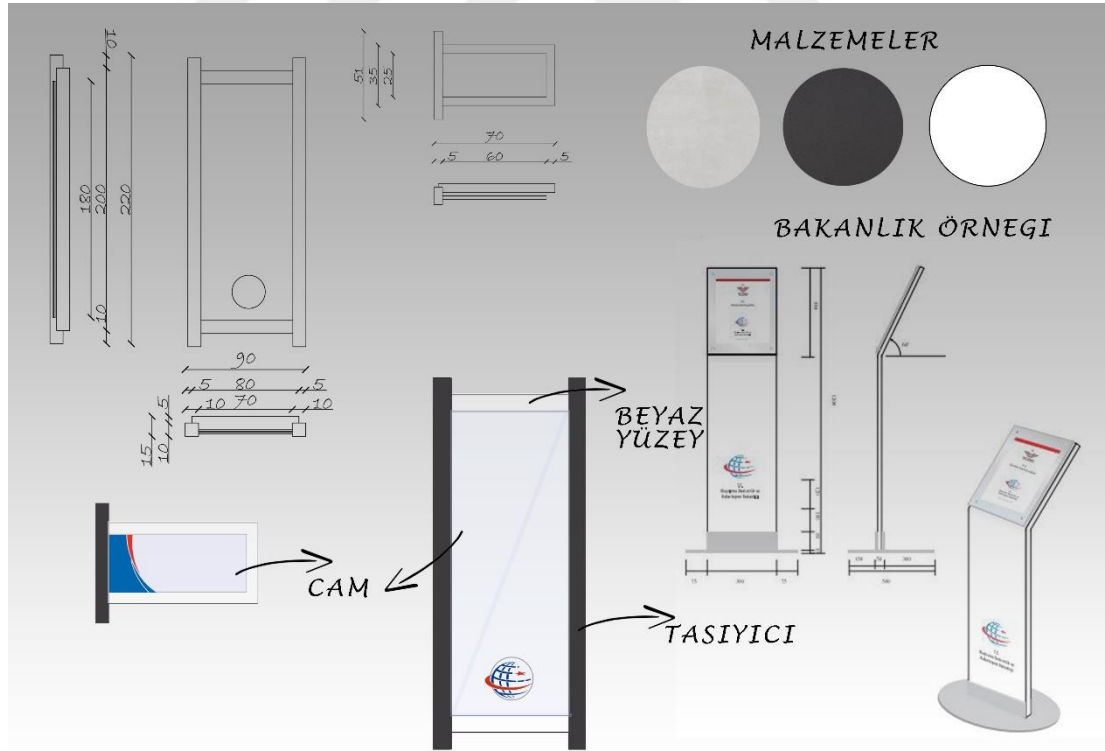
Şekil 3.54. Bisiklet İstasyonu

i. Yönlendirmeler

Yönlendirme tasarımı, kavram, grafik tasarım ve mimari tasarımla ilgili mekansal uygulamaya yönelik herhangi bir iletişimi tanımlamak için tercih edilen genel bir terim haline gelmiştir. Özellikle kamusal alanlarda ziyaretçiler için numaralandırma, işaret ve diğer dijital grafik uygulamalar yoluyla kolay dolaşımın sağlanması için gelişkin yönlendirme sistemleri sunulmaktadır. Kişilerin ilk defa ziyaret ettikleri bir yapıda doğru rotayı kaybetmesi sıklıkla yaşanmaktadır. Eksik veya gelişmemiş yönlendirme senaryoları, yön bulma ve dolaşım ile ilgili belirli sorunlara yol açabilmektedir.

Etkin bir yönlendirme sağlanması için ;

- 1) Mimari Değerler: Yapısal ve kavramsal şartnamelerin uygunluğu.
 - 2) Mekansal Değerler: Yapı içinde kolay dolaşım sağlanması.
 - 3) Grafik ve Estetik Değerler: Görsel ve iletişimsel tutarlılık.
 - 4) Güvenlik Değerleri: Acil durumlar için düzenleyici bilgi sağlanması.
 - 5) Hizmet Merkezli Değerler: Kamu ve hizmet rehberliğinin düzenlenmesi.
 - 6) Peyzaj Değerleri: İç ve dış çevre uygulamalarının bütünselliği gibi tasarım ölçütleri dikkate alınmalıdır.
- Çalışma dahilinde ala alınan kurumun kimliği de göz önünde bulundurularak bir tasarım geliştirilmiştir. (Yum, 2021)



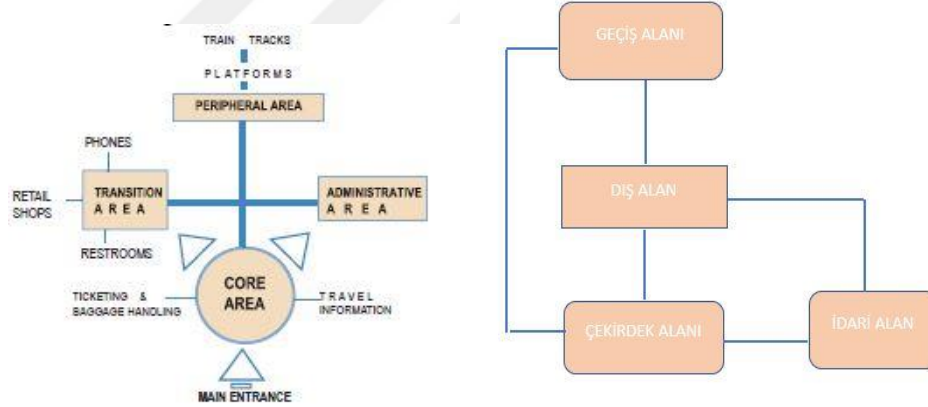
Şekil 3.55.Yönlendirme Tabelası- Bilgilendirme Panosu

Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığının kurumsal kimliği ve logo tasarımı üzerine belirttiği kriterler göz önünde bulundurulduğunda; bakanlık logo renklerinde mavi

(Pantone 2935 U), kırmızı (Pantone 1797 U) renginin, yazı fontu olarak da siyah renginin kullanılmasını istemektedir.

3.5 Bölüm Sonu

Çalışılan model önerisi neticesinde ulusal demiryolu mirasının bir parçası olan Almanlar tarafından yapılmış ve her dönem toplum hafızasında yer eden tarihi gar binası tekrar kamusal alan olarak işlevlendirilmiştir. Asıl işlevinin yanı sıra halkın birebir temas halinde olduğu mekanlar ile içe içe geçirilerek sadece bir istasyon binası değil 21.yy ın istasyon oluşumuna uygun olarak çok fonksiyonlu yapı olması sağlanmıştır.



Şekil 3.56.21.yy İstasyon Mekan Tasarımı

Dört çekirdekten oluşan istasyon yapılarında; bekleme salonlarının, gişelerin, bagaj teslim noktasının ve danışmanın bulunduğu alan çekirdek alanı, yeme-içme mekanlarının, alışveriş mekanlarının olduğu hacim geçiş alanını, biniş, yükleme ve boşaltma ile bakım alanlarının bulunduğu bölge dış alanı ve yönetimin, ofislerin bulunduğu yer ise idari alanı oluşturmaktadır.

4 SONUÇ VE TARTIŞMA

Endüstri devriminin neticesinde hayatımıza giren demiryolu yapıları şüphesiz en hızlı teknolojik gelişimleri yaşayan ulaşım türüdür. Raylı sistemlerin varlığı M.Ö. e kadar dayanmasına rağmen demir ray üzerinde hareket eden demir tekerleklerin varlığından endüstri devrimi ve sonrasında söz edilebilir. Bugün geldiğimiz noktada demiryolu ulaşımı manyetik alan aracılığı ile yapılsa da bu sisteme henüz geçmeyen çok sayıda ülke bulunmaktadır. Ulaşımında yaşanan teknolojik gelişmeler ulaşım yapılarına da yansımaktadır. İnşa edildikleri dönemde dönem ihtiyacı olan gişeler, wc'ler, bekleme salonu, bagaj teslim noktaları ile yeterli hizmet veren istasyon binaları zamanla yetersiz kalmaya başlamışlardır. 21.yy da çok fonksiyonlu ulaşım yapılarının gündeme gelmesi ile birlikte Avrupa da bulunan çok sayıda İstasyon binaları hızlı bir dönüşüm yaşamaya başlamıştır. Demiryolu mirasının korunması ve yaşatılması gerekliliği göz önüne alındığında yapılan yenilikler ve değişim gelecek kuşaklara aktarmanın en faydalı yöntemlerinden biri olmaktadır.

Çalışmaya TCDD arşivlerinin yetersizliği göz önüne alınarak başlanmıştır, yapılan araştırmalar ve literatür çalışmaları neticesinde ülkemizde son yıllarda yaşanan teknolojik gelişmeler sonucunda TCDD bünyesinde bulunan yapıların arşivlenmesine hız verildiği görülmüştür. Ulaşım teknolojisinde yaşanan gelişim sonucunda yeni gar binalarının inşası ve var olan yapıların restorasyonu yapılmaya başlanmıştır. Elde edilen bulgular ışığında kullanıcı memnuniyetinin ne derece dikkate alındığı tartışılmış ve yapılan anket ile tarihi gar binalarının yetersiz olmasına rağmen daha çok tercih edildiği sonucuna varılmıştır. Yapıların mimari özellikleri ve çevrelerine yönelik SWOT analizleri de yapılmış ve 21.yy ulaşım yapılarının gereklerine yönelik bir model önerisinde bulunulmuştur.

Çalışmanın alan çalışması başlığı altında ele alınan Konya Gar Kompleksinde bulunan lojman yapılarına ticari alanlar olarak, misafirhaneye otel olarak, tarihi gar binasına ise restoran, VIP salonu ve ofis olarak işlev önerisi getirilmiştir.

Gar binasının yanına Cumhuriyet Dönemi'nde inşa edilen ek bina aynı işlevi ile işlevlendirilmiş. Bina içerisinde bulunan gişelere, danışmaya, oturma birimlerine, döşemelere, aydınlatmalara, donatı elamanlarına yönelik tasarımlar yapılmıştır.

Kompleks içerisindeki peronların örtüsü, oturma birimleri, döşeme malzemeleri ve bilet kontrol noktaları yeniden tasarlanmıştır. Ayrıca peronlara ve garın diğer tarafına geçmeye yarayan üst geçit yerine inşa edilen yeni alt geçit kullanım önerisi getirilmiş, döşeme malzemelerine yönelik öneride bulunulmuştur. Havzan mahallesi tarafında bulunan alt geçit üst örtüsü ve çevresi içinde tasarım yapılmıştır. Kompleks içerisinde kalan sit alanda bulunan yaklaşık 5.000 metrekarelik alan için rekreasyon alanı önerisinde bulunulmuştur. Bu alanda çelik konstrüksiyondan inşa edilmiş kiosklar, çocuk oyun alanları ve oturma birimleri tasarlanmıştır.

Yapının diğer birimlerinin mevcut işlevleri ile hizmet vermesi ön görülmüştür.

Sonuç olarak ülkemizde bulunan demiryolu yapılarının çoğunluğu küçük hacimlerdir, bahsi geçen çok fonksiyonlu ulaşım yapıları için tek başlarına yetersiz kalmaktadırlar. Bu nedenle yapı kompleksi olarak ele alınıp değerlendirilmeleri gerekmektedir. Yine de büyük ya da küçük ölçekteki yapılarda Ulusal demiryolu mirasımızın korunmasına yönelik yapılan müdahaleler; mevcut yapıların kullanıldıkları dönemde 7'den 70'e kadın, erkek, çocuk çok sayıda kişinin temas ettiği kamu alanları oldukları göz önüne alınarak yeniden halkın hizmetine sunulacak şekilde olmalıdır.

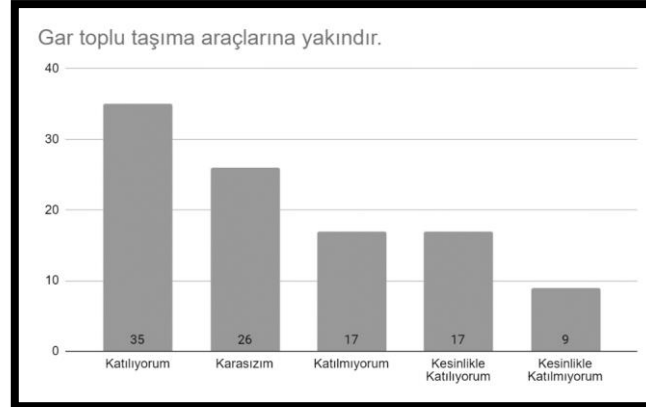
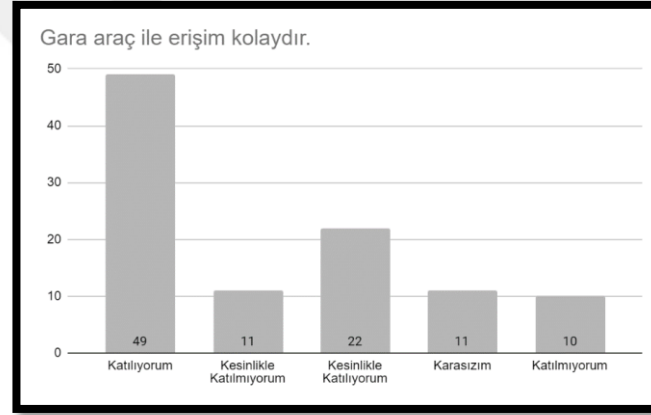
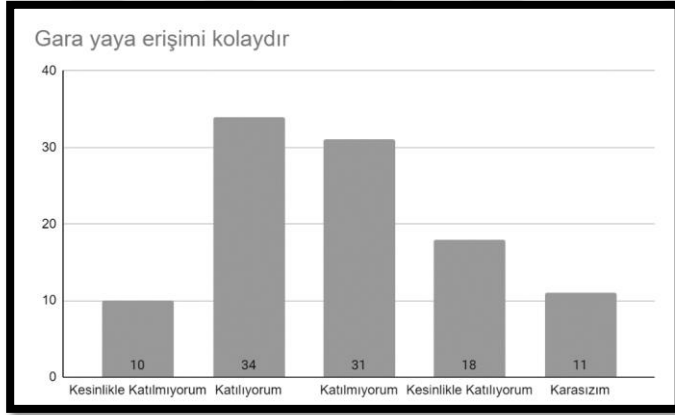
KAYNAKÇA

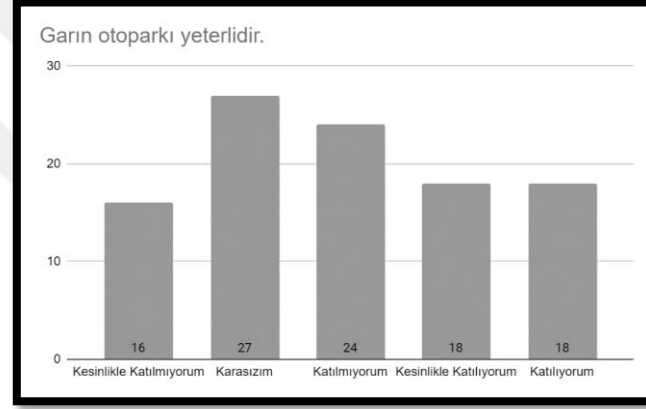
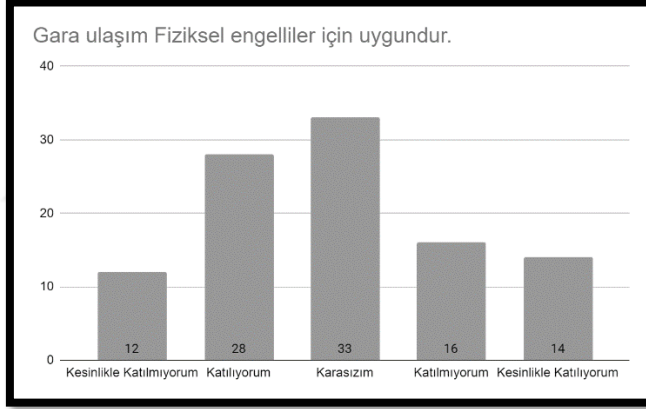
- Coşkun, L. S. (2013). Kamusal Mekân Ve Kolektif Bellek Bağlamında İstasyon Binalarının İncelenmesi Ve Hızlı Tren İstasyonlarına Dönüşümü. *Yüksek Lisans Tezi*. Ankara, Türkiye: Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Durak, S. (2003). Bir Modernleşme Projesi Olarak Anadolu'da Demiryolları Ve Bursa-Mudanya Hattı. *Yüksek Lisans Tezi*. Bursa: Uludağ Üniversitesi.
- Erdoğan, H. A. (2005). Konya Tren İstasyonu Ve Çevresinin Gelişimi . *Yüksek Lisans Tezi*. Konya : Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Erkan, Y. K. (2007). Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari Ve Korunması. *Doktora Tezi*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Ersöz, Z., Uysal, M., & Fazla, İ. (2019). Konya Tren Garı Yerleşkesi Tarihi Lokomotif Deposu İçin Bir Yeniden Kullanım Önerisi. *Konya Sanat Dergisi*, 67-86.
- Ferrarini, A. (2005). *Railway Stations: From The Gare De L'est To Penn Station*. Phaidon Press; First English Edition.
- Haştemoğlu, H., & Erkan, İ. (2013). Anadolu'da Modern Bir İstasyon Binası: Ali Çetinkaya İstasyonu. *Mimarlık Dergisi*, 1-3.
- Icomos. (2021, 5 2). *Railways As A World Heritage Sites*. Icomos Türkiye: [Http://Www.İcomos.Org.Tr/](http://www.ıcomos.org.tr/) Adresinden Alındı
- Kandee, S. (2004). Intermodal Concept İn Railway Station Design . *Bangkok University Academic Review*,.
- Kıraç, B. (2001). Türkiye'deki Sanayi Yapılarının Günümüz Koşullarına Göre Yeniden Değerlendirilmesi Üzerine Bir Yöntem Araştırması. *Doktora Tezi*. İstanbul: Mıgü Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Kösebay Erken, Y., & Ahunbay, Z. (2008). Anadolu Demiryolu Mirası Ve Korunması. *İtü Dergisi*.
- Kösteroğlu, E. (2006). Demiryolu Mirası-Korunması. *Dosya*.
- Sezginalp, Ş. (2020). Station Buildings In The History Of Turkish Railways: Catalogue Of Buildings Constructed Between 1850s–1950s. *Yüksek Lisans Tezi*. Ankara: Ortadaoğu Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Tamçelik, S. (2000). Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişim İçerisinde İsyasi Ve İktisadi Sosyal Etkileri. *Erdem*, S. 483-535.
- Tcdd. (2018). 2003-2018 Demiryollarının Altın Dönemi. *Osmanlı'dan Bugüne: Kara Trenden Yüksek Hızlı Trenlere*. Ankara: Tcdd.
- Tunç, H. (2007). Yeraltı Metro İstasyonlarında Algısal Faktörlerin İrdelenmesi: Taksim Metro İstasyonu. *Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Url-1. (2021, 07 10). *Vikipedi*. Vikipedi Özgür Ansiklopedi: [Https://Tr.Wikipedia.Org/Wiki/Tgv](https://tr.wikipedia.org/wiki/Tgv) Adresinden Alındı

- Url-2. (2021, 08 05). *Vikipedi*. Vikipedi Özgür Ansiklopedi: https://tr.wikipedia.org/wiki/Manyetik_Rayl%C4%B1_Tren Adresinden Alındı
- Url-3. (2021, 9 30). *Demiryolu*. Ulaştırma Altyapı Bakanlığı : <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/demiryolu/demiryolu.pdf> Adresinden Alındı
- Yıldırım, İ. (1996). Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 387-396.
- Yıldırım, İ. (2002). Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış. 311-324.
- Yıldız, A. (2017). Demiryolu Mirasının Korunma Sorunları Ve Kırklareli Tren İstasyonu Yapılarının Yeniden Kullanımı İçin Bir Öneri. *Çukurova Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi*.
- Yıldız, A. (2019). Babaeski Ve Kavaklı Tarihi Tren İstasyonu Binalarının Yeniden Değerlendirilmesi . *Tasarım-Kuram*.
- Yum, M. Y. (2021). Yönlendirme Tasarımının Disiplinlerarası Özelliklerinin Belirlenmesi Ve İncelenmesi: İstanbul Ticaret Üniversitesi, Küçükyalı Kampüsü Örneği. *Çanakkale Onsekiz Mart University Journal Of Advanced Research In Natural And Applied Sciences*, 182-200.

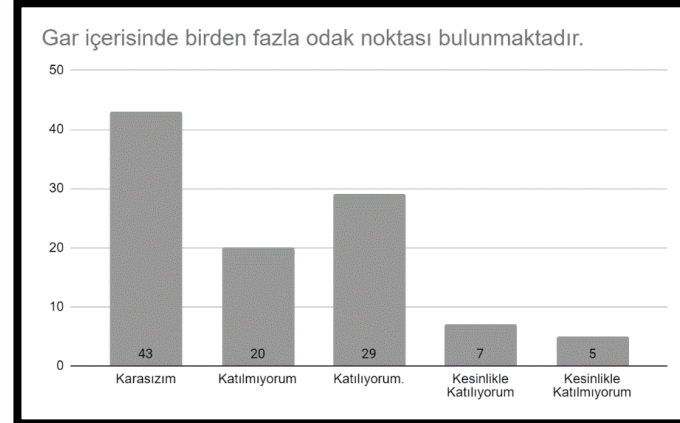
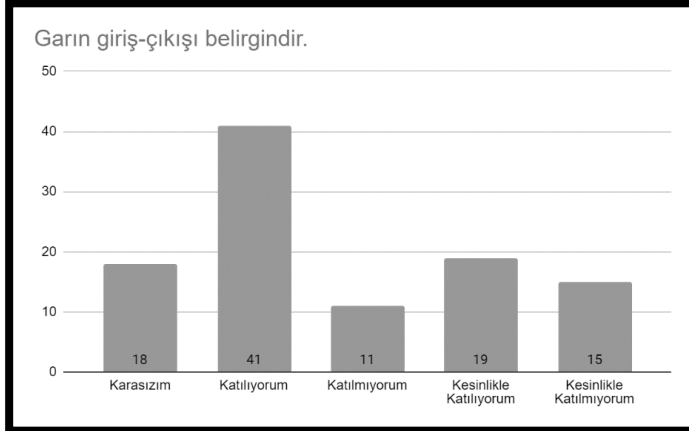
TCDD Eski Gar Binası

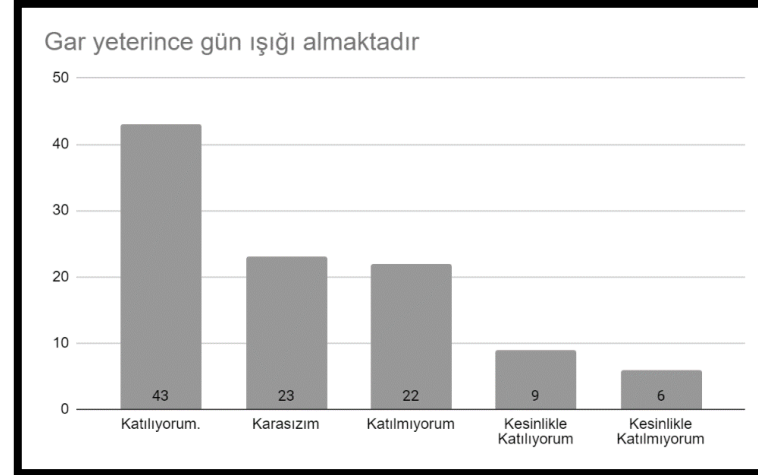
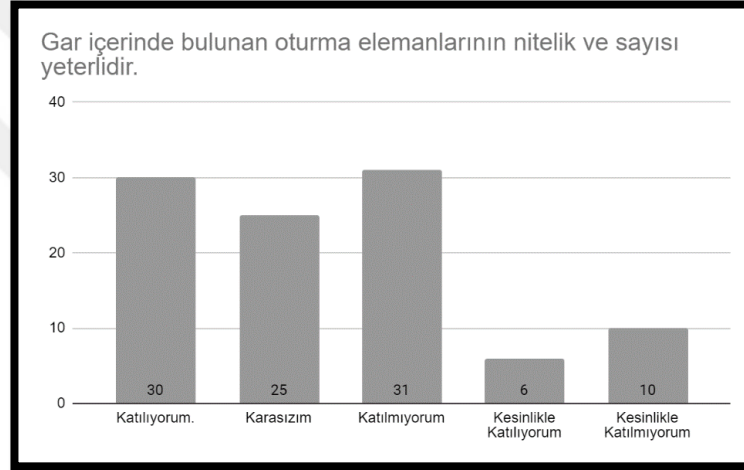
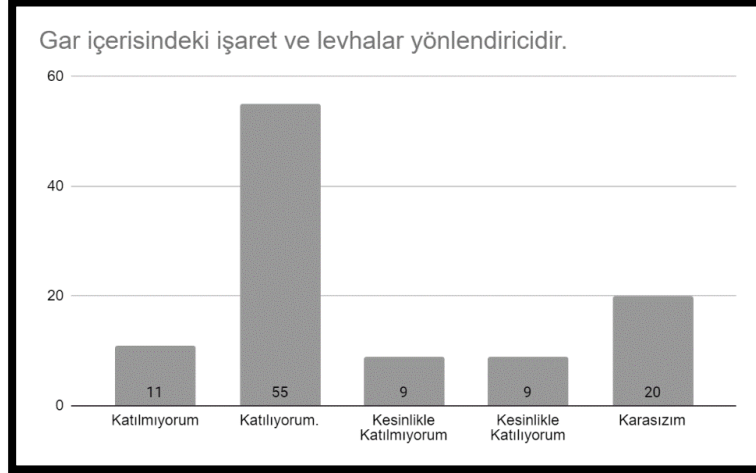
Garın Ulaşılabilirliği Ve Erişimi



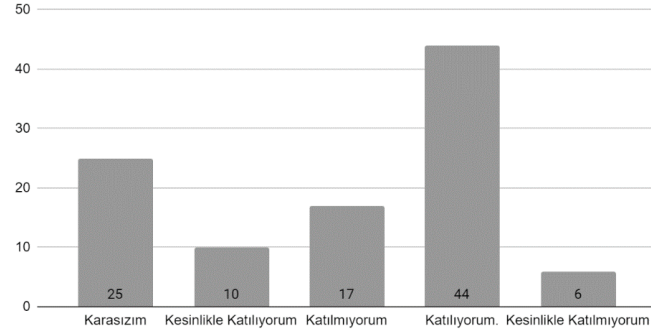


Gar Binasının Tasarım Kriterleri

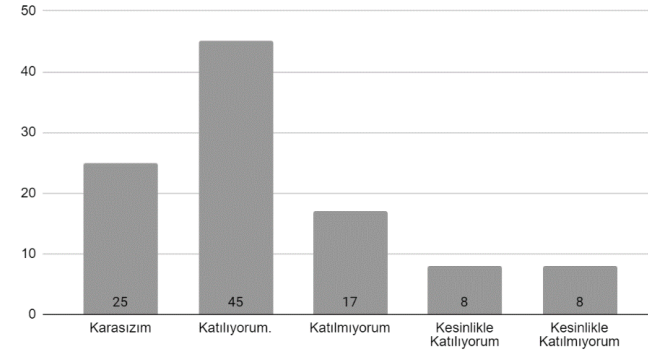




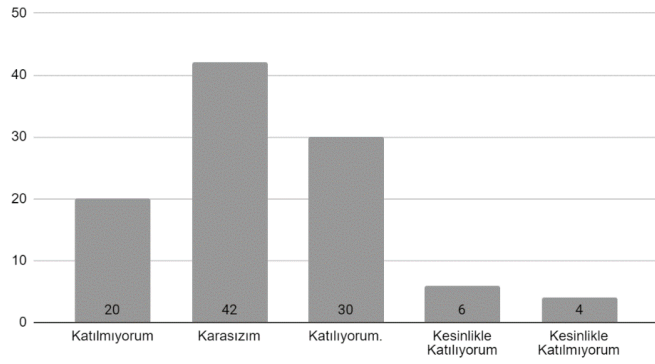
Gar içerisinde ve çevresinde kullanılan aydınlatmaların nitelik ve sayısı yeterlidir.



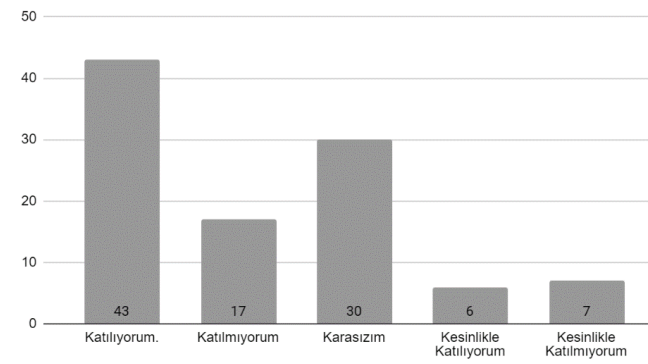
Gar içerisindeki odak noktaları yön bulmayı kolaylaştırmaktadır.



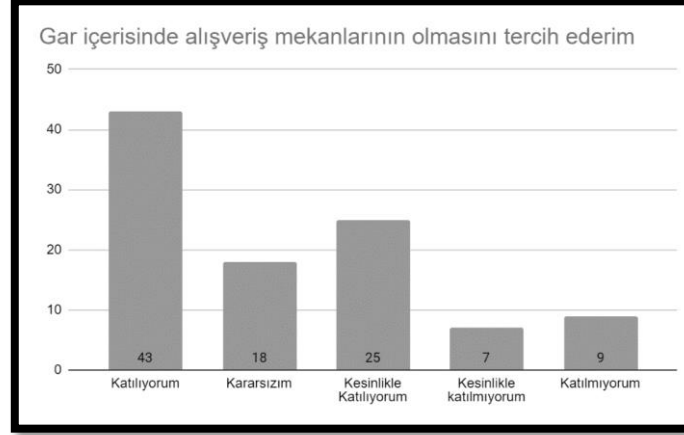
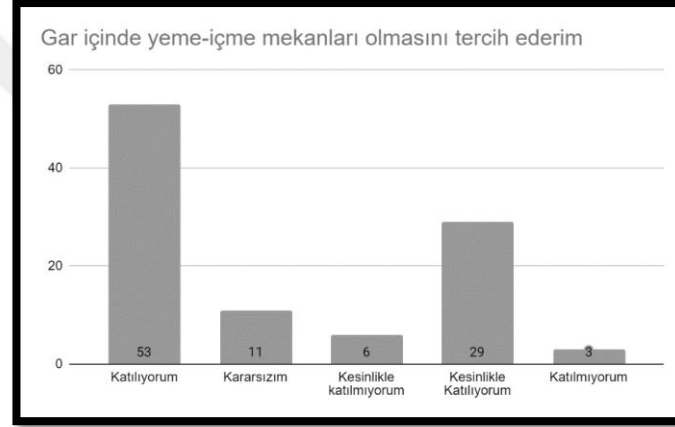
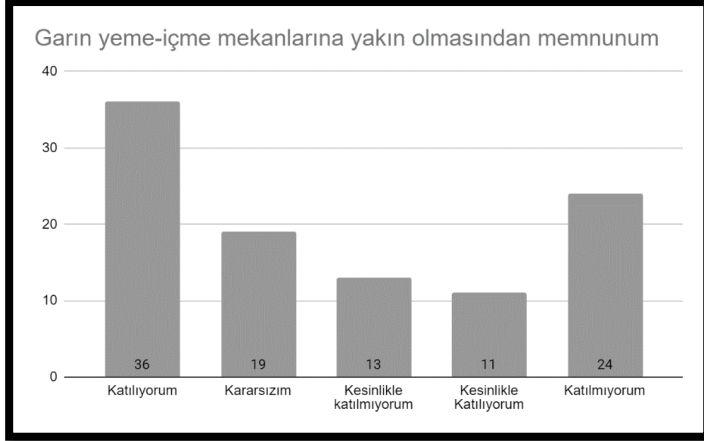
Garın iç mekanı engellilerin kullanımı için uygundur.

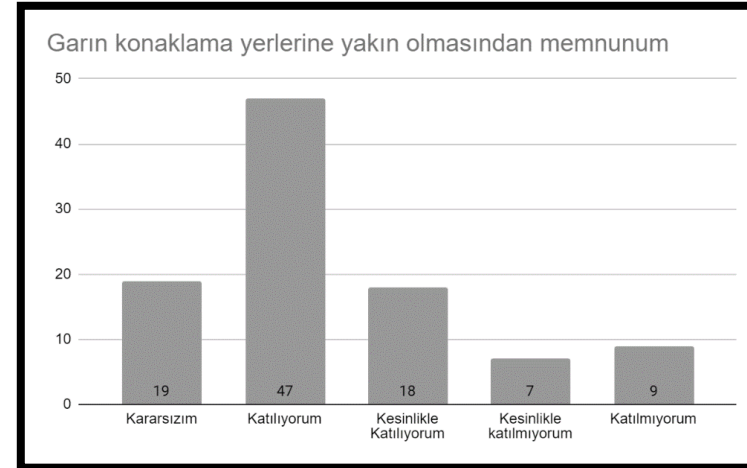
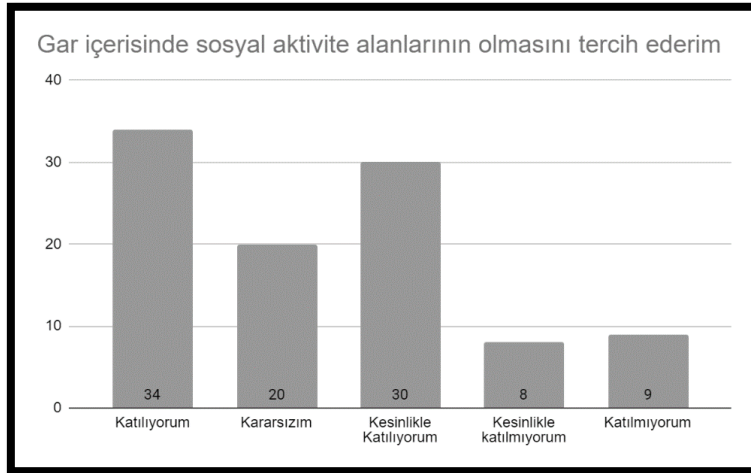
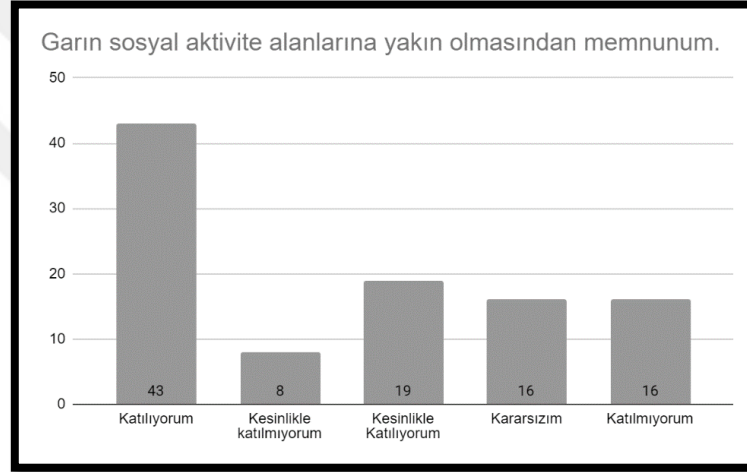
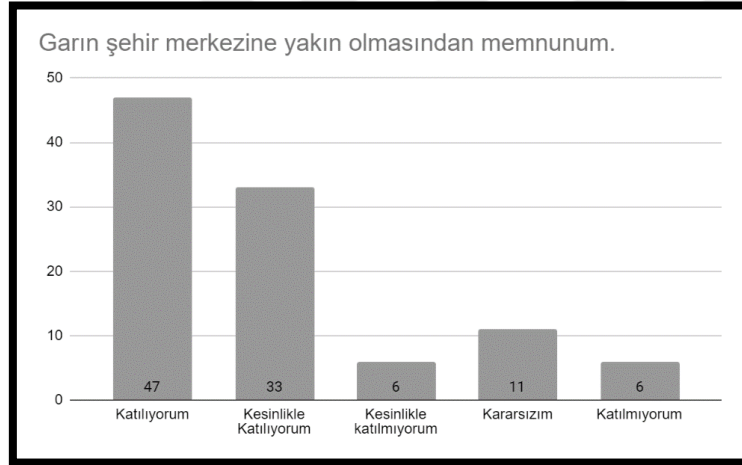


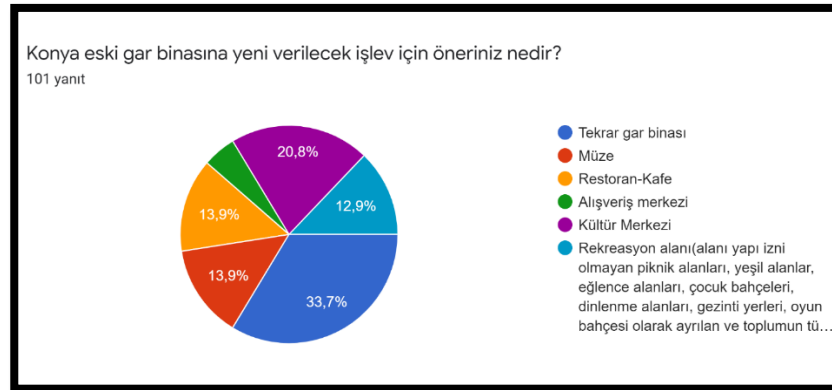
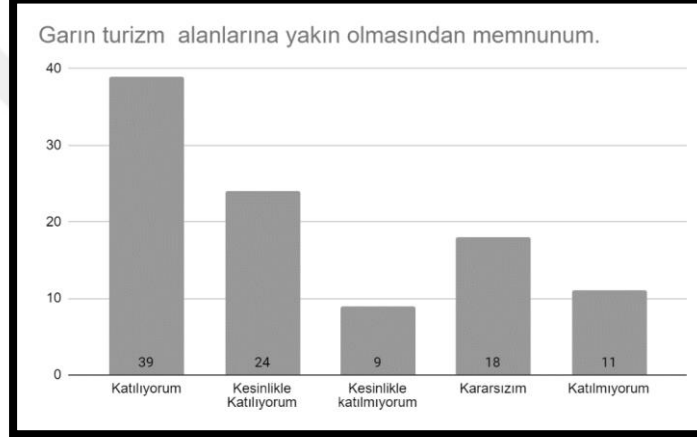
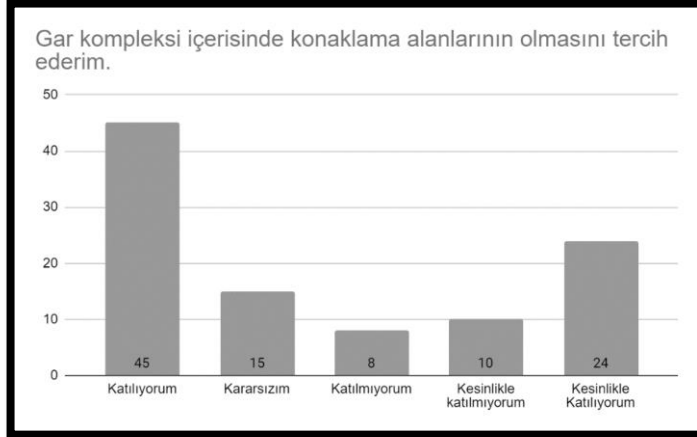
Garın birden fazla fonksiyon barındırmasından memnunum.



Gar Binasının Fonsiyonelleđi ve Olanakları

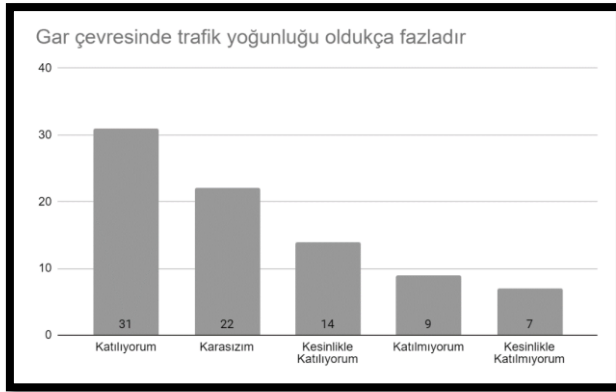
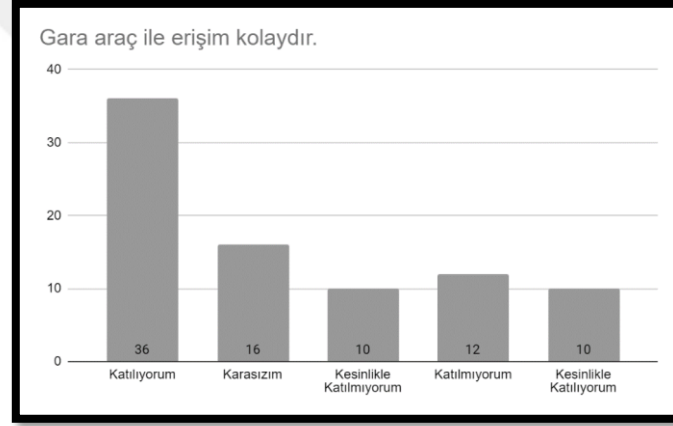
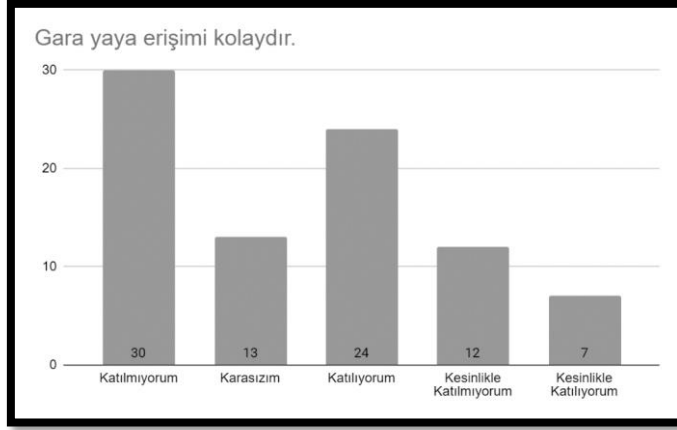


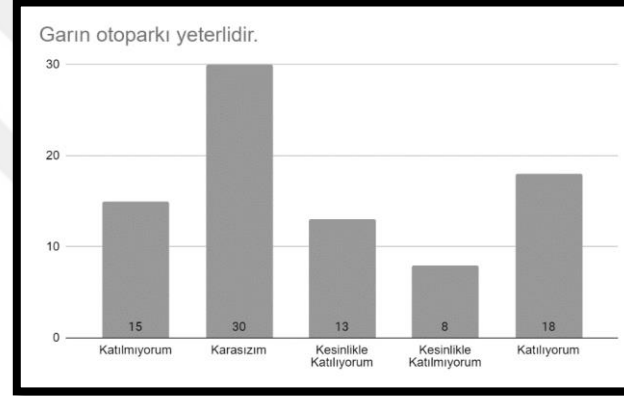
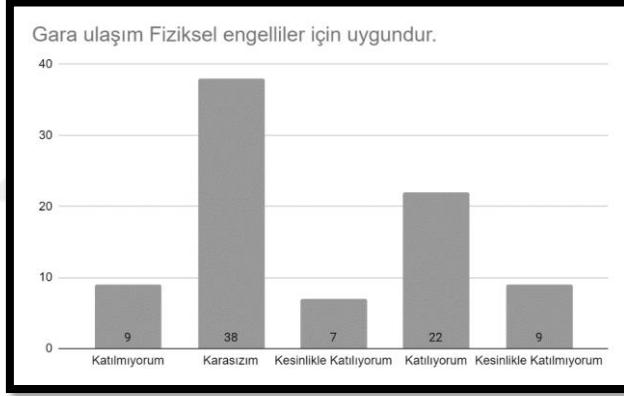




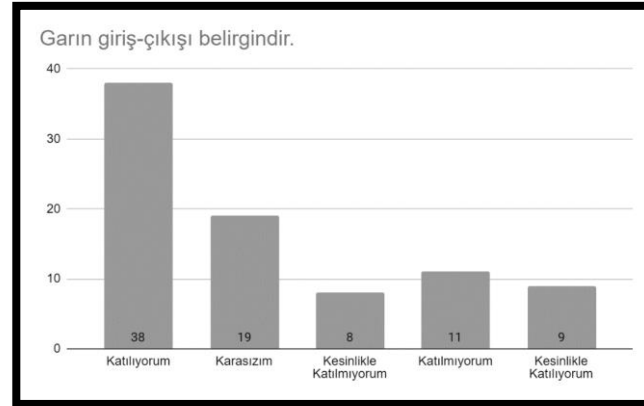
Selçuklu YHT Gar Binası

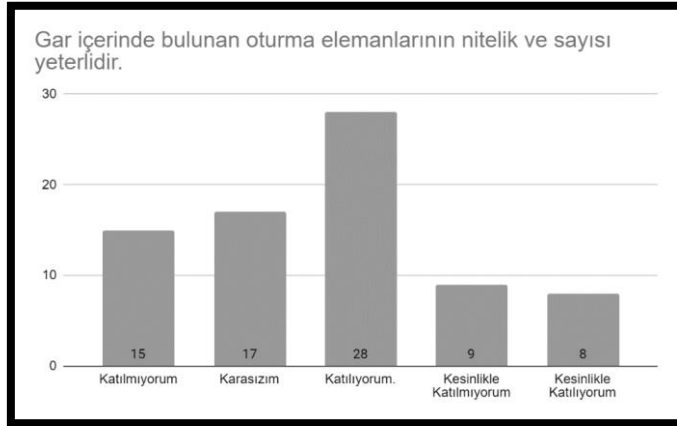
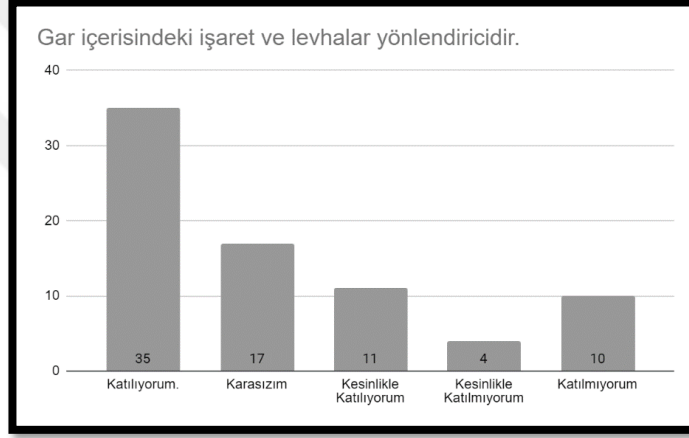
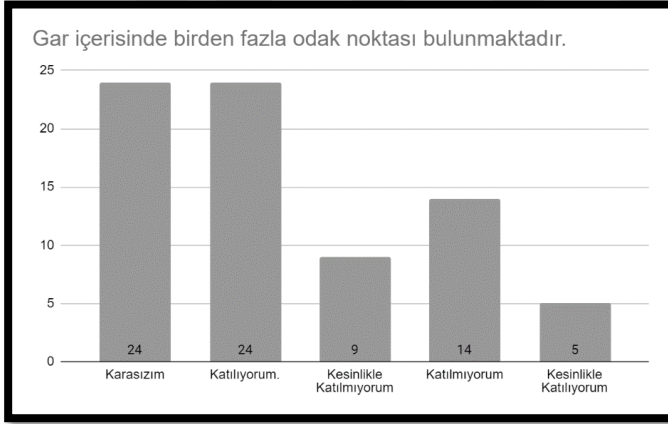
Garın Ulaşılabilirliği Ve Erişimi

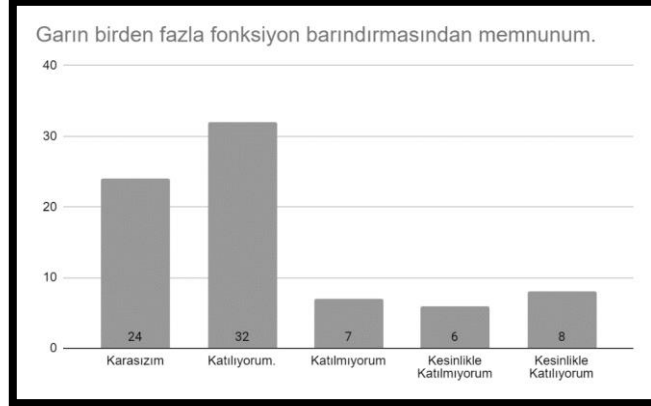
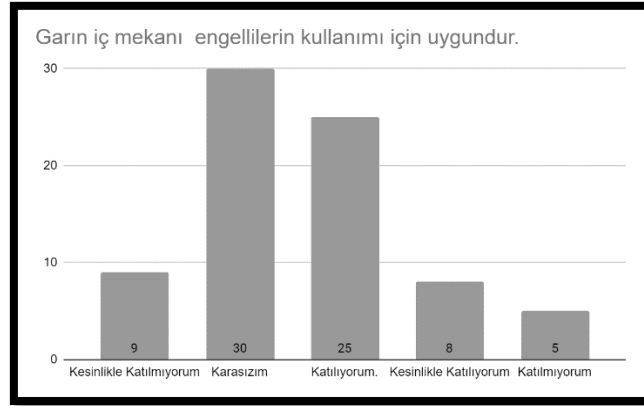
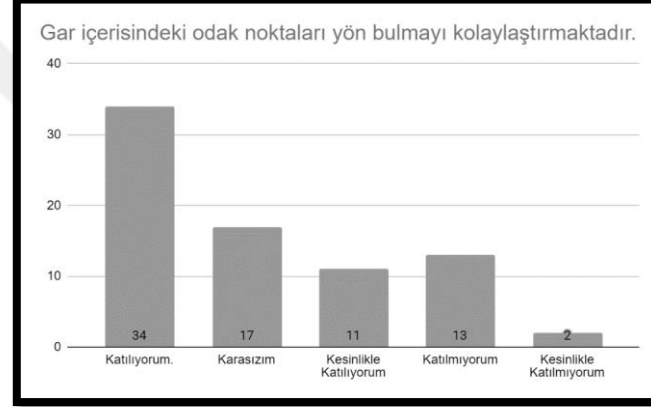




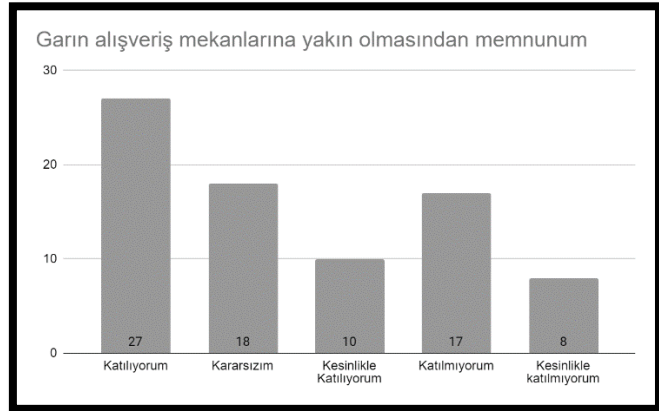
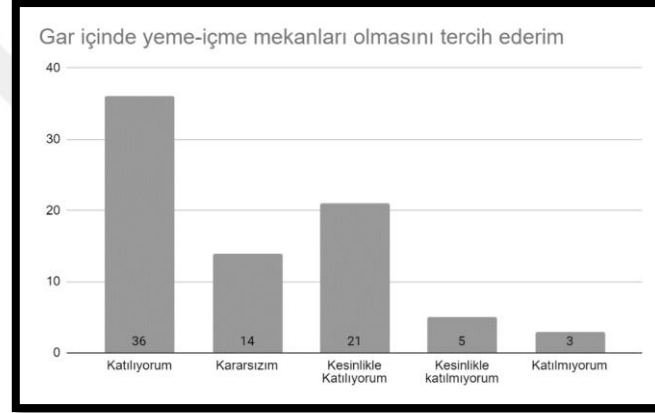
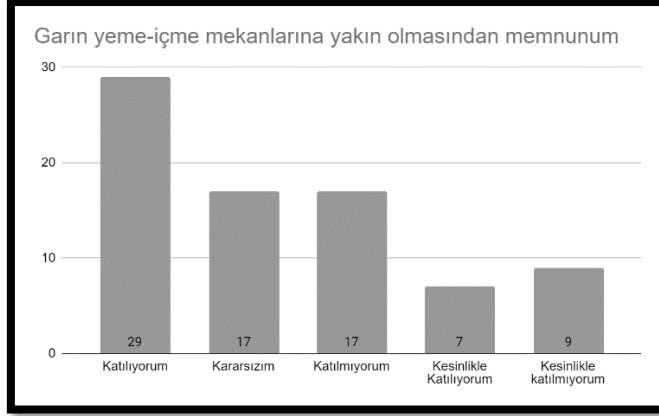
Gar Binasının Tasarım Kriterleri



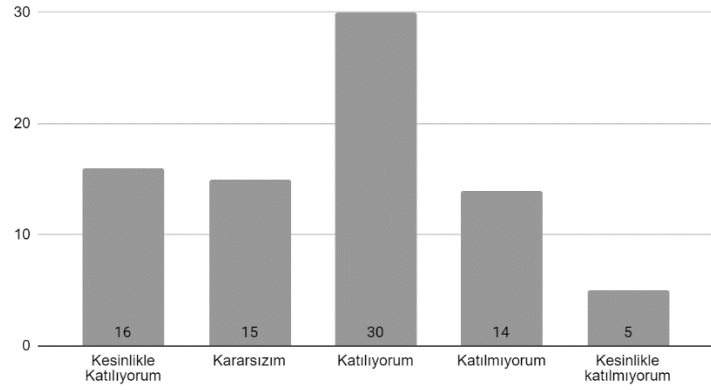




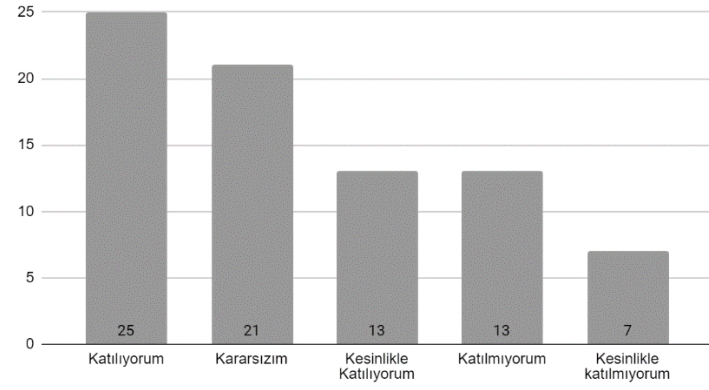
Gar Binasının Fonsiyonelleđi ve Olanakları



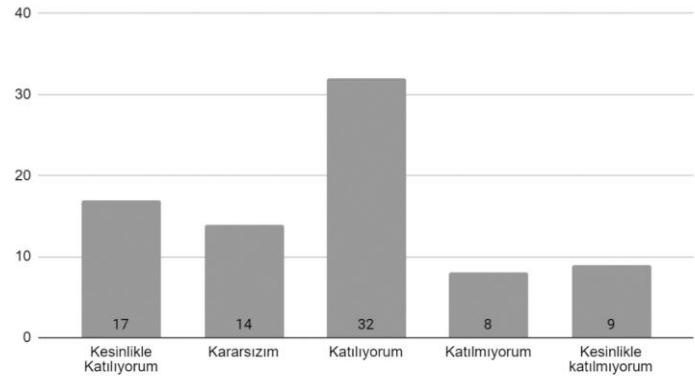
Garın şehir merkezine yakın olmasından memnunuz.



Garın sosyal aktivite alanlarına yakın olmasından memnunuz.



Gar içerisinde sosyal aktivite alanlarının olmasını tercih ederim



Garın konaklama yerlerine yakın olmasından memnunuz

