

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KÜLTÜREL MİRAS ALANLARININ TOPLUMSAL BELLEK BAĞLAMINDA
YENİDEN İŞLEVLENDİRİLMESİ: HAYDARPAŞA ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Nesil UZUNOĞLU

Disiplinlerarası Kentsel Tasarım Anabilim Dalı

Kentsel Tasarım Programı

MART 2018

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KÜLTÜREL MİRAS ALANLARININ TOPLUMSAL BELLEK BAĞLAMINDA
YENİDEN İŞLEVLENDİRİLMESİ: HAYDARPAŞA ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Nesil UZUNOĞLU
(519121013)**

Disiplinlerarası Kentsel Tasarım Anabilim Dalı

Kentsel Tasarım Programı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Yasin Çağatay SEÇKİN

MART 2018

İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü'nün 519121013 numaralı Yüksek Lisans Öğrencisi Nesil UZUNOĞLU, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı “KÜLTÜREL MİRAS ALANLARININ TOPLUMSAL BELLEK BAĞLAMINDA YENİDEN İŞLEVLENDİRİLMESİ: HAYDARPAŞA ÖRNEĞİ” başlıklı tezini aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı : **Prof. Dr. Yasin Çağatay SEÇKİN**

İstanbul Teknik Üniversitesi

Eş Danışman : **Doç. Dr. Fatih TERZİ**

İstanbul Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri : **Doç. Dr. Ebru FİRİDİN ÖZGÜR**

Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi

Teslim Tarihi : **20 Mart 2018**

Savunma Tarihi : **22 Mart 2018**





Aileme,



ÖNSÖZ

Yüksek Lisans eğitimim süresince deneyimlerini paylaşan, yardımcı olan ve beni destekleyen başta değerli hocam Prof. Yasin Çağatay SEÇKİN'e ve çok değerli Ebru FİRİDİN ÖZGÜR ve Fatih TERZİ hocalarıma sonsuz teşekkürlerimi sunmayı borç bilirim.

Yüksek Lisans eğitimimin başından bu yana verdiğim her karara saygı duyup, hayata geçirmem için sonsuz destekleyen, tez çalışmamın ilk gününden bu yana hep yanımda olan canım abim, annem ve babama; çalışmam süresince bana motivasyon kaynağı olan biricik eşime sonsuz teşekkür ederim.

Mart 2018

Nesil UZUNOĞLU
Şehir Plancısı



İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ	vii
İÇİNDEKİLER	ix
KISALTMALAR	xi
ÇİZELGE LİSTESİ	xiii
ŞEKİL LİSTESİ	xv
ÖZET	xvii
SUMMARY	xix
1. GİRİŞ	1
1.1. Çalışmanın Amacı	2
1.2. Çalışmanın Kapsamı	2
1.3. Çalışmanın Yöntemi	3
2. ENDÜSTRİYEL MİRAS VE DEMİRYOLLARI	5
2.1. Endüstriyel Miras Kavramı ve Ortaya Çıkışı	5
2.2. Toplumsal Bellek ve Kentsel Kimlik Bağlamında Endüstriyel Miras ...	8
2.3. Endüstriyel Miras Alanlarına Yönelik Koruma Yaklaşımları	12
2.4. Endüstriyel Miras Alanı Olarak Demiryolları	25
2.5. Bölüm Sonucu	27
3. ENDÜSTRİYEL MİRAS ALANI OLARAK TREN İSTASYONLARINDA VE HATLARINDA YENİDEN İŞLEVLENDİRME UYGULAMALARI	31
3.1. Dünya’da Tren İstasyonlarında ve Hatlarında Yeniden İşlevlendirme Uygulamaları	32
3.1.1. The High Line Park (New York – ABD)	33
3.1.2. Lowline (New York – ABD)	40
3.1.3. Rambla de Sants (Barselona – İspanya)	44
3.1.4. Leopolda Tren İstasyonu ve çevresi (Floransa – İtalya)	50
3.1.5. Promenade Plantée (Coulée verte rené-dumont) – (Paris – Fransa)	55
3.1.6. Musée d’Orsay – (Paris – Fransa)	60
3.2. Türkiye’de Tren İstasyonlarında ve Hatlarında Yeniden İşlevlendirme Uygulamaları	65
3.2.1. Tarihi Karaağaç Tren Garı (Edirne)	65
3.2.2. Tarihi İzmit Tren İstasyonu (İzmit)	70
3.3. Bölüm Sonucu	74
4. HAYDARPAŞA GARI VE ÇEVRESİ	79
4.1. Çalışma Alanı Sınırları ve Seçim Nedeni	79
4.2. Haydarpaşa Garı’nın Tarihsel Gelişimi	80
4.3. Marmaray Projesi’nin Çalışma Alanına Etkileri	93
4.4. Haydarpaşa’nın Kültürel Miras Değerine Yönelik Saha Araştırması ..	98
5. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ	109
KAYNAKLAR	115

EKLER	121
ÖZGEÇMİŞ	127



KISALTMALAR

UNESCO	: United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
ICOMOS	: International Council on Monuments and Sites
TMMOB	: Türk Mühendis ve Mimmar Odaları Birliği
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
DDY	: Devlet Demir Yolları
YHT	: Yüksek Hızlı Tren
TICCIH	: The International Committee for The Conservation of The Industrial Heritage
ERIH	: European Route of Industrial Heritage
E-FAITH	: European Federation of Associations of Industrial and Technical Heritage
ICOHTEC	: International Committee for the History of Technology
SHOT	: Society for the History of Technology
NEKTAR	: Europäischen Netzwerk der Kultur der Arbeit
CILAC	: Comité d'Information et de Liaison pour l'Archéologie, l'Étude et la Mise en Valeur du Patrimoine Industriel
SIA	: American Society for Industrial Archaeology



ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 2.1 : Yeniden İşlevlendirme ve Sosyo-kültürel Sürdürülebilirlik Arasındaki İlişki (Aydın, 2009).....	17
Çizelge 3.1 : Koruma Değerlerine göre High Line Projesi.....	39
Çizelge 3.2 : High Line Projesi Yeni İşlevi ile Sosyo-Kültürel Sürdürülebilirlik Arasındaki İlişki.....	40
Çizelge 3.3 : Koruma Değerlerine göre Lowline Projesi.....	44
Çizelge 3.4 : Koruma Değerlerine göre Rambla de Sants Projesi.....	49
Çizelge 3.5 : Rambla de Sants Projesi Yeni İşlevi ile Sosyo-Kültürel Sürdürülebilirlik Arasındaki İlişki.....	50
Çizelge 3.6 : Koruma Değerlerine göre Leopolda Tren İstasyonu ve Çevresi.....	54
Çizelge 3.7 : Leopolda İstasyonu Yeni İşlevi ile Sosyo-Kültürel Sürdürülebilirlik Arasındaki İlişki.....	55
Çizelge 3.8 : Koruma Değerlerine göre Promenade Plantee Projesi.....	59
Çizelge 3.9 : Promenade Plantee Yeni İşlevi ile Sosyo-Kültürel Sürdürülebilirlik Arasındaki İlişki.....	60
Çizelge 3.10 : Koruma Değerlerine göre Musee d’Orsay.....	64
Çizelge 3.11 : Musee d’Orsay Yeni İşlevi ile Sosyo-Kültürel Sürdürülebilirlik Arasındaki İlişki.....	64
Çizelge 3.12 : Koruma Değerlerine göre Karaağaç Tren Garı.....	69
Çizelge 3.13 : Karaağaç Tren Garı’nın Yeni İşlevi ile Sosyo-Kültürel Sürdürülebilirlik Arasındaki İlişki.....	70
Çizelge 3.14 : Koruma Değerlerine göre Tarihi İzmit Tren İstasyonu.....	73
Çizelge 3.15 : Tarihi İzmit Tren İstasyonu Yeni İşlevi ile Sosyo-Kültürel Sürdürülebilirlik Arasındaki İlişki.....	74
Çizelge 3.16 : Proje Örneklerinin Genel Değerlendirmesi.....	76
Çizelge 4.1 : Türkiye’deki Kent İçi İstasyonların Yapım Yılları (Araz, 1995).....	80
Çizelge 4.2 : Rakamlarla Marmaray (URL-27).....	93



ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1 : Kentsel Kimlik Oluşum Şeması (Örer, 1993).....	9
Şekil 2.2 : Kentsel Bellek ve Kimlik Oluşum Sürecinde Toplumsal Bellek ile	11
Şekil 2.3 : Koruma Yaklaşımları (Wehdorn, 1985).	14
Şekil 3.1 : The High Line Park Konumu.....	33
Şekil 3.2 : The High Line Park Eski Hali (URL-4).....	33
Şekil 3.3 : The High Line Park (URL-4).....	34
Şekil 3.4 : The High Line Park Girişleri (URL-4).	35
Şekil 3.5 : The High Line Park Peyzajı (URL-4).....	36
Şekil 3.6 : The High Line Park Yürüyüş Yolları (URL-4).	37
Şekil 3.7 : High Line Park Dinlenme Alanları (URL-4).....	38
Şekil 3.8 : Lowline Projesinin Konumu (URL-5).....	41
Şekil 3.9 : Lowline Botanik Bahçesi (URL-5).....	42
Şekil 3.10 : Lowline Projesi Oturma Alanları (URL-5).....	42
Şekil 3.11 : Güneş Enerjisi Sistemi (URL-5).....	43
Şekil 3.12 : Rambla de Sants Projesinin Konumu (Google, 2018).	45
Şekil 3.13 : Rambla de Sants Projesi Şeması (URL-6).....	45
Şekil 3.14 : Rambla de Sants Projesinin Üstten Görünümü (URL-6).....	46
Şekil 3.15 : Rambla de Sants Proje Kesiti (URL-6).....	47
Şekil 3.16 : Rambla de Sants Oturma Alanları (URL-6).	47
Şekil 3.17 : Rambla de Sants Promenade (URL-6).....	48
Şekil 3.18 : Rambla de Sants Projesinin Yandan Görünümü (URL-6).....	48
Şekil 3.19 : Leopolda Tren İstasyonu (Aydın, 2014).	51
Şekil 3.20 : Leopolda İstasyonu Mimarisi (URL-7).	51
Şekil 3.21 : Leopolda İstasyonu Konumu (Google, 2018).....	52
Şekil 3.22 : Leopolda Tren İstasyonunda Tekstil Fuarı (Dimitra Babalis, 2012).	53
Şekil 3.23 : Promenade Plantee Konumu (Google, 2018).	56
Şekil 3.24 : Promenade Plantee (URL-8).....	57
Şekil 3.25 : Promenade Plantee Yürüyüş Rotası (URL-8).....	57
Şekil 3.26 : Promenade Plantee Bahçe ve Havuz Alanı (URL-8).....	58
Şekil 3.27 : Promenade Plantee Yeşil Alanlar (URL-8).	58
Şekil 3.28 : Promenade Plantee'nin Caddeden Görünümü (URL-8).....	59
Şekil 3.29 : Orsay Müzesi'nin Paris'teki Konumu (Google, 2018).	61
Şekil 3.30 : 1900'lülerin Başında Orsay Garı (URL-9).	61
Şekil 3.31 : Musee d'Orsay Binası Mimarisi (URL-10).....	63
Şekil 3.32 : Orsay Müzesi (URL-9).	63
Şekil 3.33 : Karaağaç Tren Garı'nın Konumu (URL-12).	66
Şekil 3.34 : Edirne Gar Binası (URL-12).	67
Şekil 3.35 : Günümüzde Trakya Üniversitesi (URL-13).	69
Şekil 3.36 : Tarihi İstasyonun Konumu (Google, 2018).	71
Şekil 3.37 : Kocaeli Arkeoloji ve Etnoğrafya Müzesi (URL-16).	72

Şekil 3.38 : Kocaeli Arkeoloji ve Etnoğrafya Müzesi (URL-16).	73
Şekil 4.1 : Çalışma Alanı olan Haydarpaşa Garı'nın Konumu (Google, 2018).	79
Şekil 4.2 : Haydarpaşa'nın Gar Olmadan Önceki Hali (URL-19).	81
Şekil 4.3 : Haydarpaşa İlk İstasyon Binası (URL-20).	82
Şekil 4.4 : Haydarpaşa Garı ve Vapur İskelesi, 1909 (Erkan, 2013).	83
Şekil 4.5 : Haydarpaşa Garı Zemin Kat Planı (Başar&Erdoğan, 2009).	84
Şekil 4.6 : Haydarpaşa Garı'nın Güney Cephe Çizimi (URL-20).	84
Şekil 4.7 : Haydarpaşa Garı (Yıldız, 2008).	85
Şekil 4.8 : Haydarpaşa Garı (1908 – 2013) (Erkan, 2013).	86
Şekil 4.9 : 28 Kasım 2010 Haydarpaşa Garı'nda Yangın (URL-21).	86
Şekil 4.10 : 28 Kasım 2010 Haydarpaşa Garı'nda Yangını (URL-22).	87
Şekil 4.11 : Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahası Şematik Planı (URL-23).	89
Şekil 4.12 : Haydarpaşa Garı (URL-26).	92
Şekil 4.13 : Marmaray Tren Hattı.	93
Şekil 4.14 : Yüksek Hızlı Tren Hattı ve Banliyö Hattı.	95
Şekil 4.15 : Kadıköy Vapur İskelesi'nden Kadıköy Metro ve Haydarpaşa Garı'na Ulaşım (Google, 2018).	96
Şekil 4.16 : Haydarpaşa'da Kitap Etkinliği (URL-28).	97
Şekil 4.17 : Anket Katılımcılarının Cinsiyet Dağılımı.	99
Şekil 4.18 : Anket Katılımcılarının Yaş Dağılımı.	99
Şekil 4.19 : Ankete Katılımcılarının Cinsiyetlerine Göre Yaş Dağılımı.	100
Şekil 4.20 : Anket Katılımcılarının Eğitim Seviyesi.	100
Şekil 4.21 : Anket Katılımcılarının Cinsiyetlerine Göre Eğitim Seviyesi.	101
Şekil 4.22 : Anket Katılımcılarının Meslek Dağılımı.	102
Şekil 4.23 : Anket Katılımcılarının İstanbul'da Yaşama Durumu.	102
Şekil 4.24 : İstanbul'da Yaşayan Anket Katılımcılarının İlçelere Dağılımı.	103
Şekil 4.25 : İstanbul'da Yaşayan Anket Katılımcılarının İstanbul'da Yaşama Süreleri.	103
Şekil 4.26 : Anket Katılımcılarının Haydarpaşa Garı'nı Ziyareti.	104
Şekil 4.27 : Haydarpaşa Garı Ziyaret Amacı.	104
Şekil 4.28 : Haydarpaşa Garı'nın Ziyaret Edilme Sıklığı.	105
Şekil 4.29 : Haydarpaşa Garı Güncel Projesi Farkındalığı.	106
Şekil 4.30 : Haydarpaşa Garı Güncel Projesi.	106
Şekil 4.31 : Haydarpaşa Garı Güncel Projesi.	107
Şekil 4.32 : Katılımcıların Haydarpaşa'nın Yeniden İşlevlendirilmesi ile İlgili Görüşleri.	107

KÜLTÜREL MİRAS ALANLARININ TOPLUMSAL BELLEK BAĞLAMINDA YENİDEN İŞLEVLENDİRİLMESİ: HAYDARPAŞA ÖRNEĞİ

ÖZET

Dinamik yapıya sahip olan kentler zaman içinde değişen fiziksel, ekonomik ve sosyal ihtiyaçlardan dolayı sürekli değişmekte ve dönüşmektedir. Özellikle son yıllarda kentlerdeki endüstrileşmenin getirdiği değişen üretim biçimi, hızlı nüfus artışı, barınma ihtiyacı, kentsel altyapı yetersizliği ve sosyo-ekonomik yapının değişmesi ile mevcut kentsel alanların günümüz ihtiyaçlarını karşılayamaması sonucu kentsel dönüşüme ihtiyaç duyulmaya başlanmıştır. Bu değişimler sonucunda endüstriyel alanlar projelerin odağı haline gelmiştir.

“Kültürel miras” kavramı endüstri devrimi sonrasında yaşanan kentsel dönüşümlerin kent kimliğini yok edilmeye başlanması ile önemsenmeye başlanmıştır. Daha sonra Avrupa “endüstriyel kültür mirası” kavramının çıkmasına öncülük etmiş, sanayi yapılarının/alanlarının kültürel kimlik açısından taşıdığı öneme dikkat çekmiştir. Böylece bu alanlarda koruma çalışmalarına başlanmıştır. Endüstriyel alanlara yönelik Wehdorn’un üç tip koruma yaklaşımı üzerinde durulmaktadır: özgün işlevin devamı, üretimin durdurularak korunması ve yeniden işlevlendirme.

Tren istasyonları ve hatları kentlerin gelişimlerinde önemli bir yere sahip olan, yapıldığı dönemin teknolojisini ve toplumsal yaşam biçimlerini yansıtan önemli endüstriyel miras alanlarından. Tarihsel değer taşıyan, kent kimliğinde ve toplumsal bellekte önemli bir yere sahip olan bu alanların korunarak gelecek nesillere aktarılması önem arz etmektedir. Bu kapsamda tren istasyon ve hatlarına yönelik “Yeniden İşlevlendirme” yaklaşımı ve bu yaklaşımın kentsel kimlik ve toplumsal bellek üzerinde etkisi çalışmanın ana çerçevesini oluşturmaktadır.

Çalışma kapsamında “Tren istasyonlarının ve tren hatlarının kolektif bellek açısından ne anlam taşıdıkları, kente nasıl entegre edilebildiği” soruları Haydarpaşa Garı için önemli bir çerçeve oluşturacak şekilde Dünya’da ve Türkiye’den farklı proje tipleri ile koruma kriterleri referans alınarak açıklanmıştır. Dünya’da Amerika’da The High Line Park, Lowline, Barselona’da Ramla de Sants, Paris’ten Promenade Plantee, Orsay Müzesi ve İtalya’da Leopolda Tren İstasyonu; Türkiye’den ise Edirne Karaağaç ve İzmit Tren İstasyonları gibi yeniden işlevlendirmeye yönelik proje örnekleri verilmiştir. Dünyada ve Türkiye’deki proje yaklaşımları birbirinden oldukça farklıdır. Dünya’da tarihi tren hatlarına yönelik yeniden işlevlendirme projeleri de ön planda iken Türkiye’de daha çok yapı ölçeğinde uygulamaların ön plana çıktığı görülmektedir.

İstanbul’da yaşayan veya yaşamayan herkesin anılarında önemli bir yere sahip olan Haydarpaşa Garı yıllar içinde mimarisi ile İstanbul’un simgesi; tarihi ve işlevi ile toplumsal belleğin önemli bir parçası haline gelmiştir. Günümüzde ulaşım işlevi durdurulmuş olan Haydarpaşa Garı mevcut durumda turistik amaçlı, restoran ve

zaman zaman kamusal etkinliklerin yapıldığı yer olarak kullanılmaktadır. 2018 yıl sonunda Marmaray Projesi bittiğinde Gar'ın Marmaray'a entegre edilmesi ve ulaşım işlevine devam etmesi planlanmaktadır.

Çalışma kapsamında farklı kullanıcı gruplarına yönelik yapılan anket çalışması ile Haydarpaşa Garı'nın kolektif bellekte ne anlam ifade ettiğini ve alan ile ilgili yeniden işlevlendirme söz konusu olursa kullanıcıların alanı nasıl kullanmak istediklerini anlamaya yönelik sorular sorulmuştur. Anket çalışmasının sonucunda kültürel bir miras olan Haydarpaşa'nın İstanbul'da yaşayan ve yaşamayan kullanıcıların anılarında önemli bir yere sahip olduğu, kentin imgelerinden biri olarak görüldüğü, tarihi öneminin farkında olduğu görülmektedir. Haydarpaşa Garı'nın Wehdorn'un koruma yaklaşımlarından biri olan mevcut mimarisinin korunarak yeniden işlevlendirilmesi söz konusu olduğunda kullanıcıların %40'ının yapıyı kent müzesi, %23'ünün Marmaray'a entegre istasyon olarak görmek istedikleri sonucuna varılmıştır. Korumanın işlev ile birlikte ele alındığı yeniden işlevlendirme projelerinde halkın kullanımına yönelik mekan veya yapıların halkın görüşlerinin alınarak karar alınması kent belleğinin canlı tutularak korunmasını sağlayacaktır.

Günümüzde tren istasyonları ve garları özgün işlevlerine devam ederek veya yeniden işlevlendirilerek kente fiziksel olarak, kentlinin hayatına ise sosyal olarak dahil edilmektedir. Yerel kimliği yansıtan istasyonlar kent kimliğinin ayrılmaz bir parçası olan önemli tarihsel değerlerdendir. İşlev değişikliğine uğrayan tren hat ve yapıları kent imajını ve kent kimliğini önemli ölçüde etkilemektedir.

Haydarpaşa Garı'nın yeniden işlevlendirilmesi toplumun farklı kesimleri tarafından gerekli görülmektedir. Buranın kültürel miras olduğu unutulmadan, bu izlerin korunarak günümüze aktarılması ve Gar'ın yeniden işlevlendirilmesi burası için en sürdürülebilir çözümlerden biridir. Çünkü işlev kaybı istasyonun tarihi değer olarak gün geçtikçe değerinin azalmasına neden olacaktır.

REFUNCTIONING OF CULTURAL HERITAGE FIELDS IN THE CONTEXT OF COLLECTIVE MEMORY: HAYDARPAŞA EXAMPLE

SUMMARY

Cities being dynamical structures are subject to a continuous change and transformation due to physical, economical and social needs that are changing over the time. Especially in recent years, the changing production methods, fast growing population and accommodation needs triggered by it, lack of urban infrastructure and change in the social-economical structure and failure of the existing urban areas to meet the contemporary needs, are raising the need for an urban transformation. As a result of these changes, industrial areas have become the focus of the projects.

The concept of "cultural heritage" has started to be minded as the urban transformation that took place after the industrial revolution started to destroy the urban identity. Afterwards, the Europe pioneered the emergence of the concept of "industrial cultural heritage", drew attention to the preoccupation of industrial structures / areas in terms of cultural identity. These historical areas are the expression of accumulations according to their reflection of culture, economic and social structures in the past. Thus, protection studies for such areas have been started. For industrial areas, Wehdorn's three types of conservation approaches are addressed: continuity of original function, protection with stoppage of production and refunctioning. Every industrial heritage area should be thought in their own dynamics, physical situations, functional conditions and social characteristics. When these factors are considered in projects, conservation approaches can be successful.

Train stations and railways are important industrial heritage sites that have a significant place in the development of cities, reflecting the technology and social lifestyles of the era when they were made. It is important that these areas; which have historical value with their important places in city identity and social memory; shall be passed down to future generations. The survival of examples of industrial heritage that are designed to meet certain needs in different periods, depends on both the improvement of their physical conditions and the transformation of their functions according to changing needs. In this context, the "Re-Functioning" approach to train stations and railways and the effect of this approach on urban identity and social memory are the main framework of the study.

Within the scope of this study, questions of "what is the meaning train stations and train lines bear for the collective memory and how can they be integrated to the city?" by exemplifying different project types from Turkey and all around the World so as to constitute a framework for Haydarpasa Terminal. The High Line Park, Lowline from the United States, Ramla de Sants from Barcelona, Promenade Plantee and Musee d'Orsay from Paris and Leopolda Train Station from Italy are foreign examples given; and from Turkey, examples are refunctioning projects such as

Edirne Karaağaç and İzmit Train Stations. The approaches to projects in the world and Turkey are quite different from each other. Whereas re-functioning of historic railway lines is at the forefront in the world; building scale applications are at the forefront in Turkey. The examination of project examples from different countries, regions and social structures is very important in order to understand how the re-functioning project processes are developing and to assess the relation between collective memory and urban identity.

Haydarpaşa Terminal having an important place in the memories of the citizens regardless of whether they live in the city has become over the years the symbolic icon of Istanbul, an important part of the collective memory with its history and function. Today Haydarpaşa Terminal, which is no longer functioning as a transport building, is now being used as a touristic place, restaurant and a venue for public activities. When Marmaray Project will be completed by the end of 2018, the Terminal is planned to be integrated into Marmaray Project and resume its function as a transport building.

Under the scope of the study, a survey was conducted on different groups of users in order to find out what Haydarpaşa Terminal means in the collective memory and for what purpose the users want this area to be used. According to the result it has been established that Haydarpaşa Terminal as a cultural asset has an important place in the memories of users regardless of whether they live in Istanbul and is regarded as one of the symbols of the city and they are aware of its historical importance. As per the survey, it was concluded that 40 percent of the users would like to see Haydarpaşa Terminal as a city museum whereby 23 percent of the users would be like to see Haydarpaşa Terminal as a station entegrated to the Marmaray. Receiving public opinion before taking decisions in refunctioning projects of spaces and buildings used by the public will help protecting and keeping the urban memory alive.

Today, train stations and terminals are physically integrated to cities and social lives of the citizens by preserving their original functions or refunctioning. Terminal buildings reflecting local and universal identities together are important historical focal points as integral parts of city identity. Train lines and buildings whose functions were changed are drastically affecting the city image and identity. When refunctioning is successful, life in industrial areas continues very well with a new fuction. The correct function will be socio-economic, cultural and environmental sustainability is ensured sense.

Haydarpaşa Terminal and its surrounding is an important cultural heritage for İstanbul and Turkey as well. According to survey result, refunctioning of Haydarpaşa Terminal is deemed necessary by the different sections of the society. One of the best solutions for this place is to protect and carry its cultural traits to modern day and refunction the Terminal with integrated approach. It is important to consider sea and railway connection of Terminal.

Preserving the industrial heritage to the next generations is subject to keep the specific features of the stations as well as making them to participate in the city life with a suitable function. In the research, it is proposed to carry out the re-functioning of the users by preserving the old traces and working together with the users. Maintaining alive the heritage of the industrial heritage is important that meets the

demands of users. Otherwise, they become isolated areas. When re-functioning project is successful, industrial areas of life continues with a new function. Thus, the correct function will be socio-economic, cultural and environmental sustainability is ensured sense.





1. GİRİŞ

Kent, kenti oluşturan bileşenlerin sürekli değişim halinde olması nedeni ile sürekli dönüşmekte ve değişmektedir. Son yıllarda kentlerdeki nüfus artışı, doğal afetler, kentsel altyapı yetersizliği, sosyo-ekonomik yapının değişmesi, günümüz ihtiyaçlarını karşılayamayan kentsel mekanların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Kentsel mekanın ihtiyaçlarına göre işlevlendirme uygulamaları koruma, sağlıklılaştırma ve yeniden işlevlendirme gibi farklı yaklaşımlarla uygulanmaya başlanmıştır.

Kentlerin zaman içerisinde geçirdiği değişimler neticesinde kentsel mekanlar da sürekli kimlik değiştiren mekanlar haline gelmektedir. Özellikle Sanayi Devrimi ile birlikte kentlerde birçok endüstriyel yapı ve alanlar oluşmuştur. Kent kimliğinin önemli parçalarından olan bu alanlar günümüzde kentin ve kentinin ihtiyaçlarını karşılayamaması ya da geçmişteki kadar bu alanların kullanımına gereksinim olmaması gibi nedenlerden dolayı zamanla kullanılmayan, boş alanlara dönüşmektedir. Kent kimliğinin, toplumsal belleğin bir parçası olan bu alanların günümüz koşullarının ihtiyaçları doğrultusunda dönüştürülmesi veya korunarak yeniden işlevlendirilmesi yoluna gidilmektedir.

Kentler arası ulaşımında büyük öneme sahip olan demiryolları da endüstrileşme ile yakından ilişkili olmuştur. Özellikle Haydarpaşa Garı'nın ilişkili olduğu Haydarpaşa-Pendik Hattı, 19. Yüzyılda kentin en önemli hatlarından biri olmuş, banliyö hattı ve vapur seferlerinin başlaması ile Haydarpaşa Bölgesi daha da gelişmiştir. Kentsel gelişmeye önemli etkisi olan ve kent belleğinde önemli yeri olan tren istasyonları, kent geliştikçe kentin ihtiyaçlarına göre değişim geçirebilmektedir. İstanbul'un Anadolu Yakasında deniz yolu ulaşımı ve raylı sistem ulaşımında önemli bir konumu olan Haydarpaşa Garı, Marmaray Projesi'nin Gar üzerindeki etkisi göz önünde tutularak, Dünyadan ve Türkiye'den örnekler sunularak bu kapsamda değerlendirilecektir.

1.1. Çalışmanın Amacı

Tez çalışması kapsamında; değişen ekonomik ve toplumsal koşullarla birlikte zaman içerisinde kentlerde meydana gelen mekansal değişimler ile önemini yitiren veya kullanılmayan alanların farklı koruma yaklaşımlarıyla kente dahil edilmesinin yarattığı mekansal ve toplumsal etkilerin, bunlar arasındaki karşılıklı etkileşimlerin ve kentsel mekanın kimlik değiştirirken toplumsal belleğin nasıl yeniden üretildiğinin tespit edilmesi amaçlanmaktadır.

Tez çalışmasının hipotezi; “Koruma yaklaşımları ile kentsel mekan yeniden üretilirken, sadece kentsel mekan değil aynı zamanda kentsel kimlik ve toplumsal bellek de yeniden inşa edilmektedir.”

Çalışmada şu sorulara cevap aranmaya çalışılmıştır:

- ✓ Endüstriyel miras alanları içinde demiryollarına yönelik koruma yaklaşımları nelerdir?
- ✓ Endüstriyel alanların yeniden işlevlendirilmesi sürecinde birey ve toplumun etkisi olabilir mi?
- ✓ Yeniden işlevlendirme yaklaşımı ile işlev değiştiren endüstriyel alanların kent kimliği ve toplumsal bellek üzerinde etkisi var mıdır?
- ✓ Tarihi tren hatlarının kolektif belleğin oluşmasında rolü var mıdır?
- ✓ Haydarpaşa Garı kolektif bellekte ne ifade etmektedir?

1.2. Çalışmanın Kapsamı

Çalışma kapsamında endüstriyel miras kavramı, endüstriyel mirasın toplumsal bellek ve kentsel kimlik ile ilişkisi tanımlanmış, endüstriyel miras alanları içinde Dünya’da ve Türkiye’de yeniden işlevlendirilerek kente dahil edilen, edilmesi planlanan demiryolları ve demiryolu yapıları incelenmiş, bu alanlara yönelik koruma yaklaşımları değerlendirilmiştir.

Haydarpaşa Garı çalışma alanı olarak belirlenmiştir. Çalışma konusu itibarıyla Haydarpaşa Garı’nın geçmişten bugüne yapılan planlama çalışmaları, geçirdiği süreç ve bugünkü durumu ortaya konulmuş, Marmaray Projesi’nin Gar üzerindeki etkileri ele alınmıştır. Haydarpaşa Garı’nın toplumsal bellekteki ifadesini anlamaya yönelik

yapılan anket çalışması analiz edilmiş, endüstriyel miras alanı olarak Haydarpaşa Garı'nın koruma ekseninde değerlendirilmesi yapılmıştır.

1.3. Çalışmanın Yöntemi

Çalışmada endüstriyel miras kavramı ve çalışma alanına yönelik veri toplamada üç yöntem kullanılmıştır.

- Yerli ve yabancı literatür araştırması,
- Arşiv ve haberlerin taranması,
- Çevrimiçi anket çalışması,

Çalışmanın genel çerçevesini oluşturmak adına yapılan literatür araştırması kapsamında konu ile ilgili tez çalışmaları, makale ve bildiri gibi akademik çalışmalar incelenmiş, çalışmaya ışık tutması amacı ile farklı koruma yaklaşımlarını değerlendirebilmek adına arşiv ve haber taramaları yapılmış, elde edilen bilgiler neticesinde Dünya'daki ve Türkiye'deki projeler değerlendirilmiştir.

Çalışmada kullanılan diğer bir yöntem ise anket çalışmasıdır. Çalışma alanı olarak seçilen Haydarpaşa Garı için uygulanması planlanan güncel projenin farkında olup olmadıklarını, İstanbul'da ve İstanbul dışında yaşayan bireylerin Gar ile ilgili mekan algısını ve bu mekanın kolektif bellekteki yerini; Gar'ın yeniden işlevlendirilmesi söz konusu olursa bireylerin Gar'ı nasıl kullanmak istediklerini anlamaya yönelik Microsoft Forms Uygulaması kullanılarak anket soruları hazırlanmıştır. Hazırlanan sorular çevrimiçi olarak 2017 yılının Kasım Ayında gerçekleştirilmiş, 212 katılımcıya ulaşılmıştır.

Anket çalışmasının hedef kitlesini İstanbul'da yaşayan veya yaşamayan 18 yaş üzerinde olan katılımcılar oluşturmaktadır. Haydarpaşa Garı Anket sorularını yanıtlayanlar kartopu yöntemi ile seçilmiş olup 18 yaş üzerinde yüksek öğretim almış kişilere ulaşılmıştır. Bu anlamda anket sonucunun temsil ettiği kitle, ağırlıklı olarak 26-35 yaş aralığında, çoğunlukla üniversite mezunu, ağırlıklı olarak mühendislik, mimarlık ve şehir planlama meslek gruplarından bireylerden oluşmaktadır.

İstanbul'da yaşayan veya İstanbul'da yaşamayan; Haydarpaşa Garı'na gitmiş veya Haydarpaşa Garı'na hiç gitmemiş katılımcılara yönelik özelleştirilerek toplamda 14 soru sorulmuş ve sonuçlar bu kapsamda değerlendirilmiştir. Yapılan çalışmada

Gar'ın kentsel bellekteki yerini anlamaya yönelik cinsiyet, İstanbul'da yaşama veya İstanbul dışında yaşama gibi değişkenlerin olabildiğince eşit olması amaçlanmıştır.

Araştırmanın kısıtlarından biri katılımcıların kartopu yöntemi ile belirlenmesi nedeniyle hedef kitleye uygun katılımcılarla araştırma sürdürülmüş olup, doğrudan herkesle yapılamamış olmasıdır. Diğer bir kısıt ise katılımcılar arasında kartopu tekniğiyle daha fazla kişiye ulaşılırken değişkenlerin eşit olabilmesini kontrol etmenin zor olmasıdır.

Anket çalışmasına ilişkin bulgular tezin dördüncü bölümünde “Haydarpaşa'nın Kültürel Miras Değerine Yönelik Saha Araştırması” başlığı altında yer almaktadır.



2. ENDÜSTRİYEL MİRAS VE DEMİRYOLLARI

2.1. Endüstriyel Miras Kavramı ve Ortaya Çıkışı

Sanayi Devrimi ile birlikte değişen üretim biçimi, kırsal alanlardan sanayinin yoğunlaştığı kentsel alanlara göç ile birlikte gerçekleşen nüfus artışı ve hızlı kentleşme ile kent çeperlerinde konumlanmış olan endüstriyel alanlar zamanla kentsel alan içinde kalmaya başlamıştır. bu alanların endüstriyel tesislerin büyümesine elverişli olmaması ile zamanla ekonomik ömürlerini yitirmesi, işlevlerini kaybetmeleri, kentsel dokuyu parçalamaları ya da kentlilerin sağlığını tehdit etmeleri gibi nedenlerden dolayı bulundukları yerlerden taşınmak ya da desantralize edilmek zorunda kalmıştır. Desantralizasyon sonucu kentte büyük, kullanılmayan boş alanlar ortaya çıkmaya başlamıştır.

Endüstri anıtlarına karşı ilk hassasiyet kişisel bir tepki ile ortaya çıkmış; gönüllülerden oluşan bir ekip, İngiltere'deki kanal ve demiryollarının korunması, bakımı ve ziyaretçilere tanıtılması ile ilgili çalışmalar yapmıştır. 1960'lı yıllara gelindiğinde ise kanal ve demiryollarının korunmasının kapsamı genişletilmiş, değirmen, maden ocağı, döküm atölyeleri gibi eski endüstriyel tesislerinin korunmasını da kapsar hale gelmiştir (Trinder, 1981'den aktaran Saner, 2012, s. 54).

1955 yılında İngiliz tarihçi Michael Rix, The Amateur Historian Dergisi'ndeki 'Endüstriyel Arkeoloji' başlıklı yazısında, Sanayi Devrimi'nin doğuş yeri olan İngiltere'de devrimden arda kalan pek çok anıtın varlığına, ancak ilgisizlik ve yıkımdan ötürü bu değerlerin tehlike altında olduğuna dikkati çekmiştir. Rix'in 'arkeoloji' terimini kullanması İngiliz Arkeoloji Konseyi tarafından olumlu karşılanmış ve 1959 yılında Endüstri Arkeolojisi Araştırma Komitesi kurularak bir kamu buluşması çağrısı yapılmıştır (Neaverson&Palmer, 1998'den aktaran Alban, 2012).

1963 yılında İngiliz Arkeoloji Konseyi ve Bayındırlık Bakanlığı işbirliğinde Endüstri Anıtları Araştırması başlatılmış ve Sanayi Devrimi'nin halen varlığını sürdürmekte olan izlerini korumak ve haklarında bilgi toplamak amacıyla Ulusal Sanayi Anıtları

İndeksi oluşturularak döküm çalışmaları yapılmıştır (Galvan, 2009'dan aktaran Alpan, 2012). 1968 yılında, ilk sanayi örneklerinden Coalbrookdale vadisindeki maden ve çelik sanayi kompleksini hemen hiç değişiklik yapmadan yerinde korumayı amaçlamış olan Ironbridge Gorge Müzesi (bugün Dünya Kültür Mirası) kurulmuştur (Alvarez-Areces, 2008'den aktaran Alpan, 2012). 1970'lerde ise eski sanayi mirasını korumaya yönelik ilgi büyüyerek diğer Avrupa ülkelerine yayılmaya başlamıştır. 1978 yılında Uluslararası Endüstri Mirasını Koruma Komitesi olan TICCİH'in kurulması ile sanayi devriminin fiziksel izlerinin korunması uluslararası karakter kazanmıştır (Alpan, 2012). Böylece “kültürel miras”, “endüstri mirası”, “endüstri arkeolojisi” kavramları önem kazanmıştır.

“Kültürel miras” anlayışı, endüstri devrimi sonrasında yaşanan kentsel dönüşümlerin kent kimliğini yok etmesi ile önemsenmeye başlamıştır. Zamanla kültürel mirasın sınırları genişlemiş ve “endüstriyel” miras gibi kültürel mirasın yeni bir boyutu ortaya çıkmıştır. Avrupa, “endüstriyel kültür mirası” kavramının ortaya çıkışında öncülük etmiş; bu kavramın doğuşuyla birlikte sanayi yapılarının kültürel kimlik açısından taşıdığı öneme dikkat çekilmiştir. Teknolojinin gelişmesiyle her geçen gün yetersiz kalan üretim teknikleri nedeniyle, sanayi yapılarının terk edilmeleri karşısında gösterilen tepkiler bu alandaki koruma çalışmalarını tetiklemiştir (Karıptaş Seçer ve Altuncu, 2009).

Endüstri mirası kavramı, eski endüstri yapılarının korunması yaklaşımının uluslararası boyut kazanmasıyla ön plana çıkmış, endüstri anıtları ve sitlerinin aslında ulusal olduğu kadar uluslararası bir mirasın da bileşenleri olduğu görüşü bu süreçte benimsenmiştir. Günümüzde “endüstri mirası”, belirli bir tarihsel niteliğe ve öneme sahip eski endüstri yapılarının, alanlarının ve bunlarla ilişkili her çeşit varlığın kendisini, “endüstri arkeolojisi” ise tüm bu kalıntıları bulma, inceleme ve belgeleme çalışmalarını ve bu çalışmalarda izlenen yöntemi ifade etmek için kullanılmaktadır (Saner, 2012).

Tanyeli (2000), endüstri mirasını “mekanik araçlar ve düzeneklerle mal ve/veya hizmet üretme etkinliğinin gerçekleştiği özgül mimariden oluşan kültürel miras” olarak tanımlamaktadır.

Nizhny Tagil Tüzüğü'nde (2003) endüstri mirası: “Endüstri kültürünün tarihsel, teknolojik, sosyal, mimari ve bilimsel değeri olan kalıntılardan oluşur. Bu

kalıntılar, yapılar ve makineleri, imalathaneleri, değirmenler ve fabrikaları, maden ocakları ile işletme ve arıtma alanlarını, depolar ve ambarları; enerjinin üretildiği, iletildiği ve kullanıldığı merkezleri, ulaşım yapıları ve altyapıları ile endüstri ile ilişkili; barınma, ibadet ve eğitim gibi sosyal aktiviteler için kullanılan yerleri kapsamaktadır.” şeklinde tanımlanmaktadır (TICCIH, 2003).

Endüstri arkeoloğu olan A. Buchanan endüstri mirasının kapsamını ise şöyle tanımlamaktadır: “Bu kapsam içerisinde yer alan endüstriyel anıt, modası geçmiş bir zamana ait endüstri ya da ulaşım sisteminin kalıntısı olarak tanımlanabilir. Buradaki modası geçmiş deyimi, tarih öncesi çağa ait bir maden ocağından, günümüzde üretilmiş lakin artık kullanılmayan uçak ya da bilgisayara kadar geniş bir alanı kapsamaktadır” (Kıraç, 2001).

Mimarlar Odası’nın görüşüne göre ise “Tanıklık ettiği döneme ait üretim teknik ve süreçlerinin bilimsel, teknolojik, mimari ve estetik özelliklerini sunan, döneminin fiziksel, sosyal, kültürel ve ekonomik yapısını yansıtan sosyal yaşama konu olmuş bilimsel ve kültürel açıdan özgün değer taşıyan bu alanlar ve yapılar korunması gerekli kültür mirasıdır.” Bu tür alanlar, kent gelişimindeki önemi, sanat tarihindeki yeri, kent silüetine ve doğal çevreye olan etkisi ve kullanım değeri gibi sebeplerle korunmalıdır. Korunan sanayi arkeolojisinin gelecek kuşakların geçmişten esinlenebileceği bir miras olduğu unutulmamalıdır. Bu tür tarihi ve kültürel değerleri “işlevsel içerik kazandırarak, topluma yararlı kılarak ve çevrenin ondan yararlanmasını” sağlayarak “yaşayan bir varlık” durumuna getirilmek temel amaç olmalıdır (Altınoluk, 1998).

Taşınmaz kültür varlıklarının altında bulunan endüstri yapılarını aşağıdaki başlıklar altında sınıflandırmak mümkündür (Kıraç, 2001):

- Üretim yapıları, fabrikalar (üretimin çeşidine göre gıda, tekstil, maden, güç rezervi vb. türde sınıflama yapmak mümkündür),
- Ulaşım yapıları: Demiryolu ve liman yapıları, kanallar, köprüler vb.
- Depolar: Hal binaları,
- Satış, sergi mekanları: Büyük mağazalar,
- İşçi yerleşmeleri.

Bir endüstri alanının / yapısının / donanımının anıt değeri taşıyıp taşımadığı neye göre belirlenir? Hemen tümü için geçerli olabilecek bu sorunun yanıtı, Avusturyalı

sanat tarihçisi Alois Riegl tarafından iyi biçimde tariflenmiştir. Türkiye'deki koruma söylemi, Riegl'in çizdiği bu çerçeveye dayandırılır. Endüstri anıtlarının yeniden işlevlendirilmesinde, Riegl'in anıtlar için ortaya koyduğu değerler arasından **“gelişme değeri”**, **“göreceli sanat değeri”** ve **“kullanım değeri”** öne çıkar. Endüstri yapılarının korunması paradoksal bir durum yaratır, çünkü bu yapılar genellikle pragmatik nedenlerle -pratik ve işlevsel kullanım için- inşa edilirler. Dolayısıyla çoğu zaman kent bağlamında ve yapısal olarak sembolik bir anlam taşımazlar. Fakat sanayi toplumlarının kolektif belleğinde, endüstriyel gelişmelerin kanıtı olarak dururlar: “Gelişme değeri” kavramı, tüm bu katmanlaşmış yaşama kalıplarının, yaşamın her alanındaki mekansal izlerle birlikte tümünden korunmasına yönelik bir değeri işaret eder. Endüstri mirasının kültürel miras olarak kabulündeki önemli nedenlerden biri de, onların “sanat değeri”nin farkına varılmasıdır; kişinin çevre algısı/ilişkisinde değişimlere yol açmalarıdır. Riegl'in "kullanım değeri" kavramı, endüstri anıtlarını korumamızın temel nedeni olmasa bile, "kullanım değeri" bu yapıları yeniden işlevlendirerek kent yaşamına kazandırırken en önemli rolü oynar. Yeniden işlevlendirmede yapıların neyi temsil ettikleri, kime hizmet ettiklerinden daha önemlidir. Bir nesneyi korumak, korunan nesnenin mesajını ve görüntüsünü geleceğe taşımak olduğundan, her koruma eylemi ve korumanın yöntemi, korunanın mesajını etkileyecektir (Cengizkan, 2006).

2.2. Toplumsal Bellek ve Kentsel Kimlik Bağlamında Endüstriyel Miras

Kimlik, bir varoluş tarzının ürünüdür. Bir kimliğin oluşumu, belli koşulların sürekliliği neticesinde gerçekleşmektedir. Bu koşullardan bazıları şunlardır (Gürsel 1993):

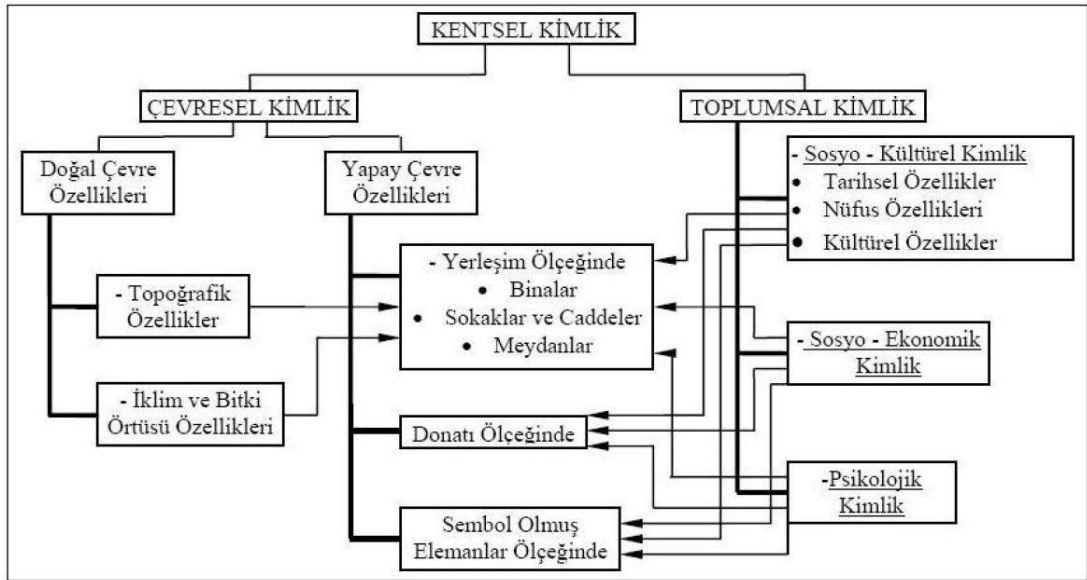
1. Kültürel miras veya gelenekler,
2. Toplumun gereksinimlerinin nitelik ve karakteri,
3. Coğrafya, topografya, iklim, doğa ve doğanın engellerinden meydana gelen faktörler,
4. Ulusun ürettiği teknoloji,
5. Değişen şartlara uyabilme yeteneği (Gürsel, 1993).

Ocakçı (1994), kimliği oluşturan elemanları üç gruba ayırarak ele almaktadır. Bunlar; doğal çevreden kaynaklanan kimlik elemanları, insan eliyle yapılmış (yapay)

çevreden kaynaklanan kimlik elemanları ve beşeri çevreden (sosyal/toplumsal) kaynaklanan kimlik elemanlarıdır. Bu elemanlar birbirleriyle sürekli etkileşim halindedirler ve bir arada kent kimliğini ortaya çıkarmaktadırlar. Bu özelliklerin içinden belirgin, etkileyici olabilenleri kentin kimliğini oluşturmaktadır. Kent kimliğini oluşturan özelliklerden bazıları şöyle sıralanabilir (Hacıhasanoğlu ve Hacıhasanoğlu, 1995):

1. Coğrafi özellikler (Örnek: İstanbul boğazı ile, Venedik kanalları ile kimlik kazanmıştır.)
2. İklimsel özellikler (Örnek: Akdeniz Bölgesi ılıman iklimiyle kimlik kazanmıştır.)
3. Anıt yapıları (Örnek: İstanbul camileri, Paris Eyfel Kulesi, Moskova Kremlin Sarayı ile anılır.)
4. Kent meydanları veya sokakları (Örnek: Venedik S.Marco Meydanı, Londra Hypark ile tanınır.)
5. Folklorik veya sosyo-kültürel özellikler (Örnek: Viyana valsleri, Rio karnavalı ile ünlüdür.)

Örer (1993) de kentsel kimlik oluşumunu benzer gruplandırmayla detaylandırmış ve bu elemanların kimliğin oluşumundaki ilişkilerini belirtmiştir (Şekil 2.1).



Şekil 2.1 : Kentsel Kimlik Oluşum Şeması (Örer, 1993).

Kuban (1977), kültürün zaman içinde biriktiğini ve bunun bir bileşeninin de üretilen eşyalar ve yapılar olduğunu vurgulayarak bir anıtı ya da kent dokusunu, bir kültür ortamının öğeleri olarak değerlendirdiğini belirtmektedir. Bu anlamda fiziksel

çevrede aranılan süreklilik, kültürlerin tarihin değerlerine inen zaman boyutlarının somut ifadesi olarak kabul edilmektedir.

Kentlerin kimlikleri, kimliği oluşturan öğelerin sürekliliği ile var olmaktadır. Dolayısıyla kent yaşamında günümüzle ilgili deneyimler, büyük ölçüde geçmiş hakkında bilinenlerin üzerine oturur ve geleceğe yapılan her türlü aktarımın içinde bir anımsama ögesi yatar. Anımsamanın bireysel olmanın ötesinde toplumsal bir yanı da bulunmaktadır. Diğer bir deyişle kente ait hafıza, toplumsal yoldan kurulan zihinsel bir süreçtir. Bu süreçte kente ait bilgiler kolektif hafıza yoluyla anımsanır ve hafıza yerleri ve mekanları üzerinden geleceğe taşınır (URL-1).

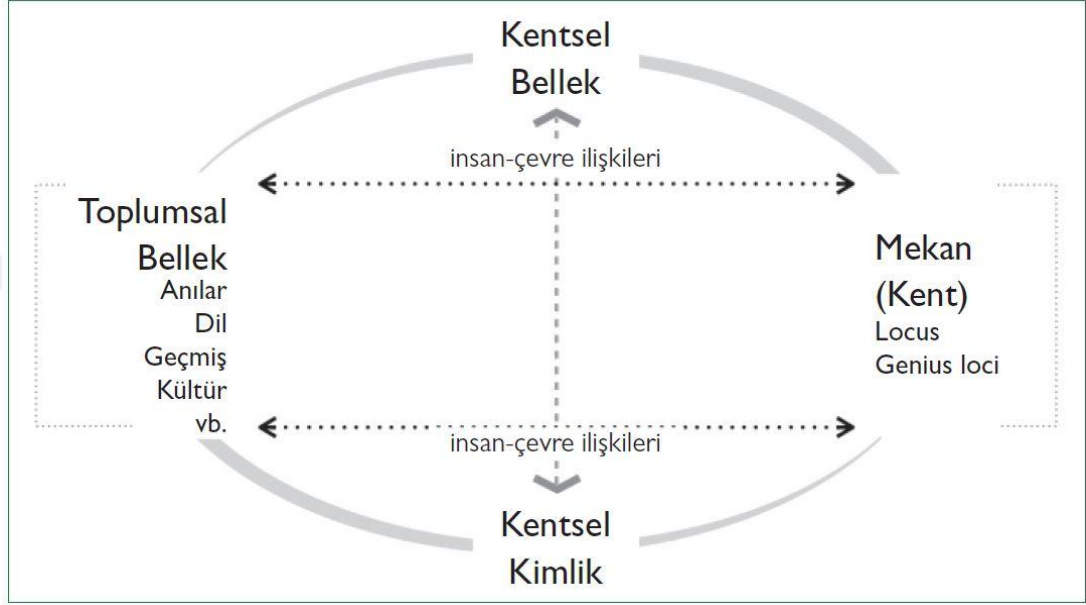
Morley ve Robins (1997), kimliğin sürekliliğinin, "kolektif bellek ve ortak gelenekler, ortak ve yaşanmış bir tarih duygusu" ile sürdürülebileceğini savunmaktadır. Dolayısıyla kimlik, sürekliliğin ve birikimin eseridir. "Anlamlar, gelenekler ve bağlılıklar, yer kavramı etrafında oluşur ve ekonomik ve siyasi örgütlenme biçimleri, iktidar ve bağımlılık, mahalleler (kentler, bölgeler, uluslar) arasındaki ilişkilerin içinde yer alır." Özünde ortak kimlikliliği barındıran kültür, hem sosyal boyutta hem de zaman boyutunda birleştirici ve bağlayıcıdır (Morley ve Robins, 1997'den aktaran Elhan 2009).

"Kentsel Bellek" kavramını anlayabilmek için öncelikle bellek kavramını anlamak gerekmektedir. "Bellek" kavramı Türk Dil Kurumu'nda; "Yaşananları, öğrenilen konuları, bunların geçmişle ilişkisini bilinçli olarak zihinde saklama gücü, dağarcık, akıl, hafıza, zihin" olarak açıklanmaktadır. Kentsel bellek ise toplumun geçmiş deneyimlerine bağlı olarak oluşmakta, kent ile birlikte varolmakta ve gelişmektedir.

Halbwachs (1992), kolektif belleğin, toplumda belleğe ilişkin oluşmuş sınırlar içinde, bireysel anımsamaların bir araya gelmesi ile oluştuğunu öne sürer. Ancak bu, basit bir anlatımla tüm bireyselliklerin ardı ardına eklenmesi ile elde edilecek bir bütüne karşılık gelmez. Aksine toplum içindeki bireyin tekil deneyimleri ile toplumsal deneyimler karşılıklı olarak etkileşim halindedir ve birey ancak toplum içinde varoluşuyla anılarını inşa edebilir. Diğer bir anlatımla, anımsamalar ve anılar bireysel olmanın ötesinde bireyin toplum içindeki varoluşu ile üretilmektedir (Aktaran Ünlü 2017).

Kentin fiziksel çevresinde yaşanan değişimler, kentsel belleğin de değişime uğramasına yol açmaktadır. Rossi'ye (1982) göre kentin kendisi, kentte yaşayanların

kolektif belleğidir ve kolektif belleğin locus'udur. Locus kavramı, Rossi tarafından, “belirli bir yer ile onun içindeki binalar arasındaki ilişki” olarak tanımlanmakta ve “hem tekil, hem de evrensel” olarak nitelendirilmektedir. Locus'ta gerçekleşen toplumsal ilişkiler ise o yerin kimliğinin ve karakterinin oluşmasına doğrudan etki etmektedir. Bu çerçevede, kentin binaları, sokakları ve diğer fiziksel bileşenleri locus içinde bir kentsel bellek ile birlikte kentsel kimliğin oluşmasını da sağlamaktadır.



Şekil 2.2 : Kentsel Bellek ve Kimlik Oluşum Sürecinde Toplumsal Bellek ile

Mekan Arasındaki Karşılıklı İlişki (Ünlü, 2017).

Kentsel bellek ile mekan arasındaki etkileşim, bireylerin kentsel mekanı algılama biçimleri ve farklılıklarıyla zenginleşmektedir. Burada kolektif belleği etkileyen unsurlar anılar, dil, geçmiş ve kültür olarak belirirken, kentsel mekan kendine özgü özellikleri ve yerelliği ile bir locus haline gelmekte ve söz konusu ilişkiler ile sürekli kendini yenilemektedir. Bunun sonucunda ise kentsel bellek, mekandaki değişimlere koşut olarak sürekli değişebilmekte, buna bağlı olarak kentsel kimlikte dönemsel olarak önemli farklılıklar oluşabilmektedir (Şekil 2.2.) (Ünlü, 2017).

Kısacası, kültürel çeşitliliği içerisinde barındıran kentler, toplumsal belleği oluşturan bütünün en önemli parçasını oluşturmaktadır. İnsan-çevre ilişkileri ile kentsel bellek ve kentsel kimlik oluşmakta kentsel mekandaki değişiklikler mekanı yeniden üretilirken kentsel bellek ve kimlikte de değişiklikler meydana gelmektedir.

2.3. Endüstriyel Miras Alanlarına Yönelik Koruma Yaklaşımları

Koruma tek yapı ölçeğinden çıkıp bölge ölçeğinde gelişim gösterirken korumanın sadece sanat, mimarlık, tarih, estetik değerler olarak algılanmasının ötesinde “belge değeri”, “anı değeri”, “sosyal değer” vb referanslarla çeşitlenmektedir (Dinçer,2008).

Bu ölçütleri 3 ana başlık altında toplanmak mümkündür.

- Tarihsel belge olma değeri,
- Sosyal-ekonomik-işlevsel değeri,
- Duygusal Kültürel değeri

Tarihsel belge olma değerini bir olaya dahil olarak ya da sürece tanıklık etmiş olarak kazanabilmektedir. İçinde yaşanan çevrenin tarihsel geçmişe ait sunduğu simgeler, bireyin sağlıklı olarak toplumsallaşabilmesi için önemli birer araçlardır. Geçmişin göstergelerini taşıyan bir çevrede yaşayarak toplumsallaşan birey, kültürün sürekliliği bilincine kolaylıkla erişerek, bir tarih bilincine ulaşmaktadır (Tekeli, 1972).

Tarihsel anıtlar ve eski yapılar korunma durumlarına ve derecelerine bağlı olarak işlevsel, ekonomik ve sosyal yönden önemli ölçüde kullanım değerlerine sahiptirler. Geçmişte belirli bir işlev için yapılan yapı, günümüzde de aynı veya benzer bir işlev ile kullanılabilmekte ve işlevsel değeri çağdaş örnekleri kadar yüksek olabilmektedir. Dünya Miras Listesi’ne dahil olmak için gerekli kriterlerden biri belli bir zaman diliminde veya kültürel mekanda, mimarının veya teknolojinin, anıtsal sanatların gelişiminde, şehirlerin planlanmasında veya peyzajların yaratılmasında, insani değerler arasındaki önemli etkileşimi göstermesi şeklinde belirtilmiştir. Bu kriter insanların süreç içerisinde işlev kazandırdıkları kültürel değerleri tanımlamaktadır (UNESCO, 1972’den aktaran Şentürk 2012).

Bir alanın kültürel bir gelenek veya yaşayan ya da kayıp bir uygarlığın tek veya en azından istisnai tanıklığını yapması, üstün evrensel değere sahip olmasında değerlendirilen bir başka kriterdir. Bu kriter ile somut kültürel alanların sahip oldukları soyut kültürel değerler sonucunda şekillendirdikleri alanlardan bahsedilmektedir. Bu tanımlama alanın soyut kültürel değerini de tanımlar niteliktedir (UNESCO, 1972).

1978 yılında gerçekleşen Üçüncü Uluslararası Sanayi Anıtlarını Koruma Konferansında (TICCIM) konuşmacı olan Knapas ve Schybergson (1978’den

aktaran Delice, 2012), endüstri mirasının değerlendirilmesinde dikkat edilmesi gerekenleri şu şekilde belirtmişlerdir:

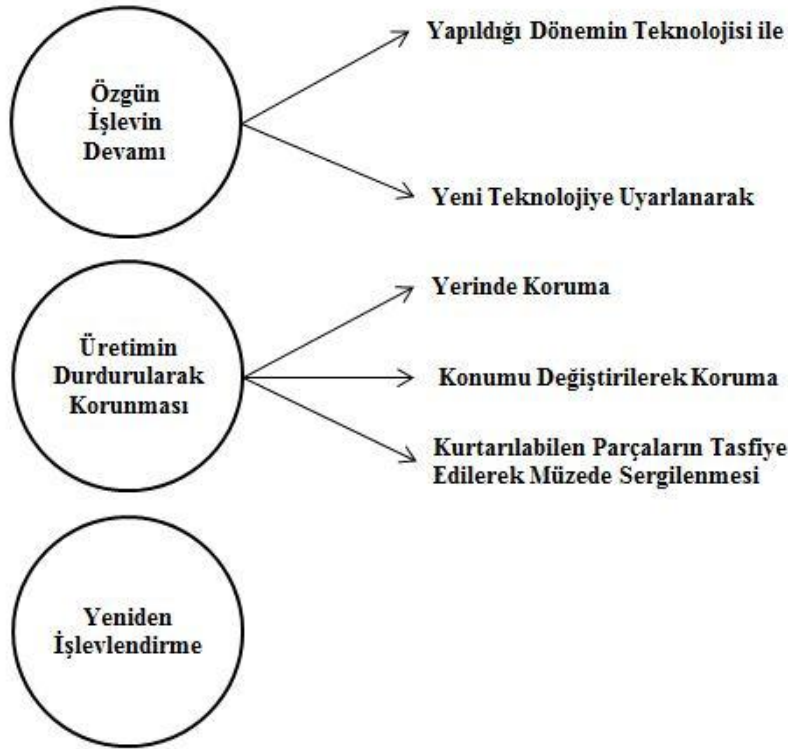
- “a) Alan, sadece yerel ölçekte değil ulusal ve uluslararası bağlamlarda düşünülerek değerlendirilmeli,
- b) Alanın ekonomi tarihi ve coğrafyası açıklanmalı / ortaya konmalı / anımsanmalı,
- c) Alan, parçası olduğu endüstriyel faaliyetin bütünü içinde açıklanmalı / ortaya konmalı / tanımlanmalı,
- d) Yapılacak değerlendirmeler sonrasındaki kalıntılar üretim süreci ile ilişkilendirilmeli,
- e) Yapıların ve alanların işlevinin değerlendirilmesi yapının mimari değerlendirilmesini öne çıkartacak şekilde olmalı,
- f) Alan, çevredeki diğer anıtlarla da ilişkilendirilmeli,
- g) Anıtlar, parçası oldukları endüstriyel faaliyetin uluslararası çalışmalarına da referans verecek şekilde kendi geçmişlerinin perspektifinde görülecek biçimde açıklanmalı / ortaya konmalı / tanımlanmalı,
- h) Alanların işlevleri olarak çalışma ve yaşama alanları vurgulanmalı.”

Bir yapının, ya da kompleksin Dünya Mirası Listesi’ne girebilmesi için aşağıdaki ölçütlerin en az ikisine sahip olması gereklidir. Söz konusu ölçütler;

- i. İnsanın yaratıcı dehasının üst düzeyde bir temsilcisi olması,
- ii. Kültürel alanda veya uzun bir zaman döneminde, anıtsal yapı, kent planlama ve peyzaj tasarımında teknoloji, ya da mimarlıktaki gelişimler üzerinde önemli bir değişimi sergilemesi,
- iii. Yaşayan, ya da ortadan kalmış bir uygarlığın veya kültürel geleneğin, yegâne, ya da en azından olağanüstü tanığı olması,
- iv. İnsanlık tarihinde önemli bir aşamayı (aşamaları) temsil eden bina, mimari, teknik grup, ya da peyzaj tipinin göze çarpan bir örneği olması,
- v. Bir kültürün (kültürlerin) simgesi, özellikle geri dönüşümü olmayan bir değişimin etkisi altında korumasız kalmış olan geleneksel insan yerleşiminin veya arazi kullanımının dikkate değer bir örneği olması,

vi. Doğrudan veya dolaylı olarak olaylarla, yaşayan geleneklerle, ideallerle, inançlarla, yaygın bir önemi olan sanatsal veya edebi eserlerle ilgili olmak (Komite, bu ölçüte uyan yapının, sadece olağanüstü koşullarda ve diğer ölçütlerden en az birini de içerdiği zaman Liste'ye eklenmesi gerektiğine dikkat çekmektedir) olarak sınıflandırılmıştır (URL-2).

İkinci Dünya Savaşı Sonrası dönemde demiryolları modernizasyonun bir simgesi haline gelmiştir. Demiryollarının önemli hatları ve bu hatların bulunduğu bölgeler kentsel gelişim planları dahilinde kentin fiziksel yapısında ve toplumsal yapıda meydana gelen değişimler sonucu kentsel dönüşüm projelerinin öznesi konumuna gelmiştir. Yaşanan gelişmeler neticesinde tehdit ve baskı altındaki demiryollarını da bünyesinde barındıran endüstri mirası için, aşağıdaki koruma yaklaşımları geliştirilmiştir (Wehdorn, 1985) (Şekil 2.3).



Şekil 2.3 : Koruma Yaklaşımları (Wehdorn, 1985).

1. Özgün işlevin devamı olarak koruma iki başlık altında incelenmektedir.
 - **Yapıldığı dönemin teknolojisiyle:** Mirasın korunmasında en ideal koruma modeli olarak gözükmeye karşın uygulamada nadiren karşılaşılmaktadır.

Örneklerine taş köprüler, bazı demiryolları, kanal kilitleri, ambarlar, fabrikalar ve değirmenlerde rastlanabilmektedir.

- **Yeni teknolojiye uyarlanarak:** Yeni teknolojiye uyarlanarak koruma, oldukça yaygın uygulanan, yapım sistemi veya üretim sistemlerinin günümüz ihtiyaçlarına göre uyarıldığı daha esnek bir koruma biçimidir.
- 2. **Üretimin Durdurularak Korunması,** diğer bir deyişle müze işlevi ise 3 ayrı başlık altında ele alınmaktadır.
 - **Yerinde koruma:** Bir tesisin özgün işlevinin sona ermesi tarihi bir belge olarak değerinin azalmasına yol açmaktadır. Birçok endüstri yapısı belirli nedenlerle özellikli alanlara yerleşmektedir. Bu sebeple işlevlerinin sona ermiş olması halinde dahi yerinde korunmaları önem taşımaktadır. Ancak bu durumda karşılaşılan engel, yapının bakımı için gerekli harcamaların yüksek olması ve yapının bulunduğu alanın atıl kalmasıdır. Yüksek maliyetlerden dolayı ancak azami öneme sahip yapı ve alanlarda yerinde koruma yapılabilmektedir. Bu durumda tesisin bir bölümü üretime devam eden ve yapılacak tanıtımlarla gelen ziyaretçilere hatıra eşyalarının satılmasıyla elde edilen gelir ile varlığını sürdürebilen örnekler mevcuttur.
 - **Konumu değiştirilerek koruma:** Belli bir takım sebeplerle yerinde korunmanın mümkün olmadığı, fiziksel ve finansal koşulların izin verdiği durumlarda, yapının varlığını sürdürebilmesi için başka bir yere taşınması gündeme gelebilmektedir.
 - **Kurtarılabilen parçaların tasfiye edilerek müzede sergilenmesi:** Yukarıda yer alan koruma yaklaşımlarının hiç birinin uygulanamaması durumunda “kurtarma arkeolojisine” benzetilen bu yöntemle başvurulabilmektedir. Korunması düşünülen önemli bileşenler bir müzede veya çevrede sergilenmektedir. Endüstri yapılarının iç mekanlarında yer alan taşınır kültür varlıkları olan objeler için sıklıkla uygulanan bir yöntemdir.
- 3. **Yeniden işlevlendirme:** Yeniden işlevlendirme, özgün işlevi sona ermiş bir yapıya yeni bir işlev yüklemek anlamına gelmektedir. Kuşkusuz uygulama esnasında yapının özgün bileşenleri yıkılma tehdidi ile karşı karşıya kalabilmektedir. Özellikle fabrikalar, atölyeler ve istasyonlar sahip oldukları farklı mekansal özellikleri ile yeniden işlevlendirme potansiyelleri yüksek yapılardır.

Endüstri mirasının korunması, işlevlendirilerek geleceğe aktarılması koruma yaklaşımının odaklandığı güncel konular arasında yer almaktadır. İşlev Değişimi Venedik Tüzüğü'nde (1964) ise şu ifadelerle yer almaktadır:

“**Madde 5** – Anıtların korunması, her zaman onları herhangi bir yararlı toplumsal amaç için kullanmakla kolaylaştırılabilir. Bunun için bu tür bir kullanma arzu edilir, fakat bu nedenle yapının planı, ya da bezemeleri değiştirilmemelidir. Ancak bu sınırlar içinde yeni işlevin gerektirdiği değişiklikler tasarlanabilir ve buna izin verilebilir” (Ahunbay, 2011).

Burden (2004) yeniden işlevlendirme ile ilgili şu şekilde açıklama yapar: "Binaların fiziksel ömürleri, işlevlerinden çok daha uzun süre dayanır ve işleve kıyasla yapı çok daha uzun zaman sonra kendiliğinden değişime uğrar. İşlev zaman içerisinde, gerek teknolojik gerekse sosyal ve kültürel anlamda eskimeye uğrar. Malzeme ömrünü tüketmemesine rağmen, işlevsel olarak eskiyerek standart altı kalan, güncelleştirme yapılmadığında, terk edilerek harap olmaya yüz tutmuş yapıların, yıkımdan kurtularak tekrar yaşanılır bir mekan haline getirilmesine yeniden işlevlendirme denir. En sade anlatımıyla, yapıyı tadilatlarla yeni ihtiyaçlara uygun hale getirme şeklinde tanımlanabilir" (Aktaran Büyükarıslan ve Günay, 2013).

Yeniden işlevlendirme sosyo-kültürel sürdürülebilirlik ile yakından ilişki içerisinde. Yapıların işlevlendirilmesinin sosyo-kültürel sürdürülebilirliğin yanısıra ekonomik ve çevresel anlamda da kent için olumlu etkileri bulunmaktadır (Çizelge 2.1).

Çizelge 2.1 : Yeniden İşlevlendirme ve Sosyo-kültürel Sürdürülebilirlik Arasındaki İlişki (Aydın, 2009).

SOSYAL, KÜLTÜREL VE TOPLUMSAL BİLEŞENLER	BİNA VE YENİ İŞLEVE ADAPTASYONA İLİŞKİN BİLEŞENLER
SOSYAL VE KÜLTÜREL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK	
• Özgün işlevin unutulmaması, • Yeni işlevin bilinir olması, • Çevre ile uyum, • Bulunduğu dokuda dikkat çekme, • Sembol ve referans noktası olma, • Kentin tanıtımına katkı sağlama, • Çevreye canlılık verme • Kentin gereksinimini karşılama, • Kullanıcılara sağladığı sosyal, kültürel ve ekonomik yararlar	• Çevre ile görsel bütünlük, • Binaya erişim kolaylığı, • Mekansal ilişkiler kurgusu, • Gereksinimlere cevap verme, • Mekanların eylemler için yeterliliği

Endüstriyel alanların dönüşümü ve sürdürülebilirliği, kentlerin yaşamı ve binaların yeni kullanımlara adaptasyonunda gösterilen başarı ile ölçülebilmektedir. Yeniden işlevlendirme başarılı olduğu zaman, endüstriyel alanlar yeni işleviyle yaşamını devam ettirir. Böylece verilecek doğru işlev ile ekonomik, sosyokültürel ve çevresel anlamda sürdürülebilirlik sağlanmış olur (Karıptaş, 2015).

2006 yılında Blaenovan’da yapılan “Endüstri Mirası Semineri”nde hazırlanan endüstriyel alanların yeniden canlanması ile ilgili değerlendirme raporunda da konu toplumsal, kültürel, turizm, ekonomik ve sürdürülebilirlik açısından değerlendirilmiştir. Endüstriyel alanların sürdürülebilirlik açısından etki ve yararları şu şekilde belirtilmiştir:

- Mirasın yer aldığı alanlar insanların yaşama, çalışma ve ziyaret isteğini arttırmaktadır.
- Kültürel özelliklerin çeşitliliğinin geliştirilmesi ve korunmasına katkı sağlamaktadır.
- Mevcut değerlerin sürdürülür kullanımı, yeni alanların kullanım ihtiyacını azaltmaktadır.

- Endüstriyel alanların gelecek nesillere en iyi şekilde aktarılması konusunda tanımlayıcı rol oynamaktadır (Aydın, 2009).

Machin ve Powell (1990'dan aktaran Elhan 2009), sanayi alanlarının yeniden kullanımındaki faydaları şu şekilde belirtmektedirler:

1. Sanayi yapıları bozulmamak üzere yapılmışlardır. Güçlü yapılardır ve iyi bakıldıklarında çok uzun yüzyıllar yaşayabilirler ve dolayısıyla yeniden kullanıma uygundur.
2. Yapılar inanılmaz şekilde uyumludur, ebatları ve konumlanmaları vb ile çeşitli kullanımlara imkan sağlarlar.
3. Yapısal biçimleri ve konumlarıyla çoğu sektörün yer edinmek isteyeceği yerlerdir ve bu anlamda belli prestijleri vardır ve bu da alansal gelişmeyi destekler.
4. Yapıların bulunduğu çevre çoğu zaman oldukça önemli potansiyellere sahip alanlardır. Verimli su kaynakları, ulaşım bağlantılarına yakınlık, alansal büyüklükleri vb avantajlarından dolayı büyük ölçekli kentsel projeler içinde önemli yer edinebilirler.

Bu doğrultuda endüstri miras alanlarının korunmasına yönelik çeşitli uluslararası örgütler bulunmaktadır. Bu örgütler:

- TICCİH (The International Committee for The Conservation of the Industrial Heritage – Uluslararası Endüstri Mirasını Koruma Komitesi)

TICCİH, endüstri mirası odaklı olarak kurulan ilk uluslararası örgüttür. 4 Haziran 1978 tarihli kuruluş tüzüğüne göre, TICCİH'in kuruluş amacı, endüstri anıtları ve yapıtlarının korunması ve insanlığın endüstri mirasının tarihi, bilimsel ve eğitici değeri hakkında bir anlayış geliştirilmesi ve bu konularda işbirliğinin uluslararası düzeyde sağlanmasıdır. 2000 yılında TICCİH ile ICOMOS arasında imzalanan işbirliği anlaşması ile, TICCİH, endüstri mirasının çalışılması ve korunması konularında ICOMOS'un (Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi) uzman komitesi olarak görevlendirilmiştir. Böylece merkezinde Birleşmiş Milletler'in yer aldığı uluslararası örgütler ağına eklenmiştir (Saner, 2012).

- Avrupa Konseyi

Endüstri mirası kavramı, yerel bir kurum olarak Avrupa kıtası ile sınırlı bir alanda etkinlik gösteren, ancak üye ülkeler üzerindeki yaptırım gücü bakımından pek çok

uluslararası örgütten daha güçlü olan Avrupa Konseyi'nin gündeminde, 1980'lerin ikinci yarısından itibaren yer almıştır (Saner, 2012).

- Avrupa Birliği

Avrupa Birliği, üyeleri ve üyeliğe aday ülkeleri üzerinde, belirli politikaların izlenmesi ve alınan ortak kararların hayata geçirilmesi yönünde yaptırım uygulayan uluslar üstü bir örgüttür. Avrupa Birliği'nin genel politikası içinde ve Avrupa Komisyonu tarafından yürütmesi gerçekleştirilen kararlarda, kültürel miras başlığı altında endüstri mirası kavramına da yer verilmiştir (Saner, 2012).

- ERIH (European Route of Industrial Heritage-Avrupa Endüstri Mirası Rotası)

1999 yılında kurulan uluslararası bir ağ, eski endüstri bölgelerindeki değişimleri duyurmayı ve turistik ilgi yaratmayı amaçlamaktadır. Üye ülkeleri kapsayan «endüstri mirası rotası» ve çeşitli «durak noktaları» belirlemişlerdir.

- E-FAITH (European Federation of Associations of Industrial and Technical Heritage (Avrupa Endüstri ve Teknik Mirası Dernekleri Federasyonu)

Kökleri TICCIH organizasyonuna uzanan,Avrupa kıtası için yerel ve uluslararası bir örgüttür.

- DOCOMOMO (Documentation and Conservation of (Buildings, Sites and Neighbourhoods of the) Modern Movement (Modern Hareketin [Binalarının, Sitlerinin ve Çevrelerinin] Belgelenmesi ve Korunması)

Modernizmin yapıları, alanları ve yerleşimlerinin belgelenmesi ve korunması konusunda çalışan uluslararası örgüttür.

Endüstri mirası üzerine çalışan ulusal ve uluslararası diğer kuruluşlar da şu şekilde sıralanabilir:

- ICOHTEC (International Committee for the History of Technology)
- SHOT (Society for the History of Technology)
- NEKTAR (Europäischen Netzwerk der Kultur der Arbeit)
- CILAC (Comité d'Information et de Liaison pour l'Archéologie, l'Étude et la Mise en Valeur du Patrimoine Industriel)
- SIA (American Society for Industrial Archaeology) (Köksal, 2005'den aktaran Altınar 2016)

20. yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkan ve 1970'lerin sonundan bu yana, özellikle endüstri devrimini deneyimlemiş ülkelerde özel bir ilgi gören endüstri mirası kavramı, son zamanlarda, endüstrileşmenin daha geç ve sınırlı olarak gerçekleştiği ülkelerde de gündeme gelmektedir. Bu ülkelerden birisi de Türkiye'dir. Eski endüstri yapılarının korunması kavramıyla 1990'larda tanışan Türkiye'de, Cumhuriyet öncesinden gelen bazı üretim yapılarının ve özellikle erken Cumhuriyet dönemindeki sanayileşme hareketi sırasında kurulan fabrikaların, üretim işlevlerini yitirmelerinin ardından, endüstri mirası kapsamında koruma altına alınmaları yönündeki çabalar da son dönemlerde artmaya başlamıştır (Saner, 2012).

Türkiye, Avrupa Konseyi ve UNESCO'nun birçok kararını onaylamış; Venedik Tüzüğü (1964), Dünya Kültürel ve Doğal Mirası Koruma Sözleşmesi (1972), Avrupa Mimari Mirası Koruma Sözleşmesi (1985), Avrupa Arkeoloji Mirasının Korunması Sözleşmesi'ni (1992) yasallaştırarak iç hukuk belgesi haline getirmiştir. Ancak, Osmanlı döneminden beri günümüze yasal ve örgütsel düzenlemelere sahip olan Türkiye'de koruma alanını düzenleyen kimi yasa ve yönetmelikler korumayı doğrudan ya da dolaylı olarak tehdit eden nitelikte hükümler içermektedir. Bu durum, *Türkiye Mimari Mirası Koruma Bildirgesi'nin* hazırlanmasını zorunlu kılmıştır. Bildirge'ye göre yapı, yapı grubu veya yapı parçasının korunması gerekli kültür varlığı niteliğini kazanabilmesi, özgünlük, bütünlük, tarihsel değer, belgesel değer, estetik ve sanatsal değer, teknik ve teknolojik değer, enderlik-teklilik değeri, grup değeri, kullanım değeri, folklorik değer gibi değerlerden bir veya birkaç tanesine sahip olmasıyla mümkündür (ICOMOS, 2013).

Özgünlük

Bir mimari kültür varlığının anlam kazanabilmesi için gereken ve onun gerçekliğini, değerini ve bütünlüğünü kanıtlayan tüm özellikleridir. Mimari mirasın özgünlüğü söz konusu olduğunda, konum, tasarım, malzeme ve işçilik özellikleri açısından içinde bulunduğu kültür alanının bozulmamış ve tahrif edilmemiş bir belgesi olması istenir. İlk yapımından günümüze yapıların bünyesinde yer alan ve yapının kimliğini oluşturan tarihsel katmanlar, özgünlüğünün bileşenleri olarak kabul edilir (ICOMOS, 2013).

Bütünlük

Mimari mirasın yapısal ve mimari olarak bir bütün tanımlaması ve miras olma durumunu belgeleyen tüm unsurları ile var olması durumudur. Bütünlüğün diğer bir boyutu ise, mimari mirasın içinde varlık kazandığı çevre ve diğer miras unsurları ile birlikte süreklilik göstermesi şeklinde anlaşılmaktadır (ICOMOS, 2013).

Tarihsel Değer

Tarihsel değer iki ölçüte bağlı olarak anlaşılmaktadır:

1. Yapı ya da yapı gruplarının tarihsel önem taşıyan bir “olay”, kişi ve/veya kurumla ilişkili olması;
2. Kentsel, kırsal, endüstriyel miras ögesinin eskiliği (ICOMOS, 2013).

Belgesel Değer

Yaşamın mekana yansıması olarak kabul edilen yapılar, değişik dönemlerde yaşayan topluluklar ve onların sosyal, kültürel, ekonomik ve siyasal yaşamları, yapım teknolojileri hakkında bilgi veren kaynaklardır (ICOMOS, 2013).

Estetik ve Sanatsal Değer

Kültür varlığının tasarımındaki anlayışı ve bezeme özelliklerini, dönemin ulaştığı beğeni düzeyini ve niteliğini kapsar (ICOMOS, 2013).

Teknik ve Teknolojik Değer

Kültür varlığının ait olduğu dönemin teknik bilgi, beceri, yapım, malzeme ve işçiliğine ilişkin belgesel niteliklerinin tümüdür (ICOMOS, 2013).

Enderlik - Teklik Değeri

Benzerleri zaman içerisinde yok olmuş yapılar ya da yapı elemanları enderlik değeri taşırlar. Türü, mimari üslubu ve tasarımcısı bağlamında benzeri olmayan ya da günümüze tekil olarak gelen yapı ya da yapı elemanları teklik değeri taşırlar (ICOMOS, 2013).

Grup Değeri

Birlikte bir bütün oluşturan, mimari miras öğelerinin yapısal ve anlamsal bağlamda bir arada bulunmalarından doğan değerdir (ICOMOS, 2013).

Kullanım Değeri

Kültürel varlığın kullanımının sürmesi ve kendisine çağdaş toplumda bir yer bulması bağlamında, yapının kullanılarak korunması ve çağdaş yaşamda yer alarak geleceğe taşınması durumudur. Yapının özgün kullanımının ya da toplumun onun için öngördüğü yeni kullanımın yapıya kattığı değerdir (ICOMOS, 2013).

Folklorik Değer

Toplumun yerleşmiş örf ve adetleri, yaşam biçimleri, inanışları ve alışkanlıklarının mimari mekanlarla (yapılar, yapı grupları veya yapı parçaları) birlikte varolmasının yarattığı değerdir (ICOMOS, 2013).

1985 yılında Granada’da düzenlenmiş konferans neticesinde imzalanan ve TBMM tarafından, 22 Temmuz 1989 gün ve 3534 sayılı yasa ile kabul edilen Avrupa Mimari Mirasının Korunması Sözleşmesi’ndeki mimari miras tanımında da teknik öneme atıfta bulunulmuş olması, demiryolu mirasının korunmasının yasal dayanağını oluşturduğu için önem taşımaktadır (Madran & Özgönül, 2011). Yasada geçen hali ile Mimari Miras deyimi aşağıda belirtilen kalıcı varlıkları kapsayacaktır (Altınar, 2016):

1. “Anıtlar: Tarihsel, arkeolojik, sanatsal, bilimsel, sosyal ve teknik bakımlardan önemleri nedeniyle dikkate değer binalar ile diğer yapılar ve bunların müstemilatı ile tamamlayıcı kısımları;
2. Bina Grupları: Topografik olarak tanımlanabilecek birimleri oluşturmaya yeterince uygun olan ve tarihsel, arkeolojik, sanatsal, bilimsel, sosyal veya teknik bakımlardan önemleri nedeniyle dikkate değer, kentlerde veya kırsal bölgelerdeki mütecanis bina grupları;
3. Ören Yerleri (Sitler): Topografik olarak tanımlanabilecek derecede yeterince belirgin ve mütecanis özelliklere sahip, aynı zamanda tarihsel, arkeolojik, sanatsal, bilimsel, sosyal veya teknik bakımlardan dikkate değer, kısmen inşa edilmiş, insan emeği ile doğal değerlerin birleştiği alanlar” (TBMM, 1989).

Özellikle 1983 yılından beri yürürlükte olan 2863 numaralı “Kültür ve Tabiat Varlıklarının Koruma Kanunu”nda, 2004 yılında yapılan değişiklikler ile endüstri mirasının tescillenmesi nispeten kolaylaştırılmıştır. Aslında bütün inisiyatif Bölge Koruma Kurulları'nda bulunmakta ve kurullar da yapılan sayılı başvuruyu çoğunlukla olumlu değerlendirmektedir. Özellikle tescillenen Ankara, İstanbul ve İzmir Havagazı Fabrikaları önemli örneklerdir. Ne yazık ki bu yapıların korunması için tescillenmenin yeterli olmadığı Ankara Havagazı Fabrikası'nın göz göre göre yıkılışı ile bir kez daha ortaya çıkmıştır. Asıl mesele koruma altına almakla beraber bu mirasın yaşamasını ve kullanılmasını sağlamaktan geçmektedir. Demiryolu mirası ise bu noktada ilginç iki özellik taşımaktadır: Birincisi; TCDD bütün demiryolu mülkleri ve diğer ekipmanların sahibidir ve bakım ve onarımlarını çok uzun süre kendisi üstlenmekle beraber son 10 senede tescilli yapılarını ihale usulü ile restorasyon projelerini hazırlatmakta ve uygulatmaktadır. Bu konuda, diğer devlet kurumları ile karşılaştırıldığında, elindeki sınırlı imkanları nispeten daha titiz olarak kullandığı söylenebilir. Bu durum, oturmuş kurumsal yapının devamı ile açıklanmalıdır. Ne var ki arşivlerin korunması için aynı titizlik görülmemektedir. Yine de Ankara'da bulunan TCDD Müzesi ile İzmir Alsancak Garı ve İstanbul Sirkeci Garı'nda bulunan müzeler önemli kayıtları ve belgeleri elinde bulundurmaktadır. Bu müzeler aynı zamanda nesne koleksiyonları da oluşturmaktadır. Diğer önemli özellik ise; hatların büyük kısmının teknolojisinin, buharlı lokomotiflerin dizel ve elektrikli lokomotiflerle yenilenmesi dışında, değişmeden halen kullanımda olmasıdır. Bu durum hem demiryolu teknolojisinin hem de yapılarının zorunluluk olarak korunmasını gerektirmiştir. 1980'li yıllara kadar buharlı lokomotifler kullanılmıştır. Bu lokomotifler, bu tarihten sonra özel gezi tren seferleri dışında, kullanımda bulunmamaktadır. Emekliye ayrılan bu lokomotiflerden oluşan önemli bir koleksiyon İzmir Çamlık İstasyonu'nda bulunan lokomotif müzesinde sergilenmektedir. Önemli merkez istasyonlar da kültür varlığı olarak tescillenmiştir. Ancak tescil aşamasının yalnız başına yeterli olmadığı gündemdeki İstanbul Haydarpaşa Garı tartışmalarında görülmektedir. Hazırlanan proje İstanbul'un simgeleri arasına giren bu yapıya yaklaşımın ne kadar yanlış olabileceği ile ilgili önemli ipuçları vermektedir. Bunun dışında İzmir - Aydın demiryolu üzerinde küçük istasyonlar da koruma altına alınmış ve İzmir Merkez İlçe sınırları içerisinde bulunan istasyonların restorasyon çalışmaları, yeni yapılan metro hattı projesi çerçevesinde başlamıştır. Kullanım dışı kalan bu yapılar yeni işlevler

yüklenerek tekrar kent yaşamına katılmışlardır. Yapılan bu çalışmalar hep tekil elemanlar ve yapılar için yapılmakta, demiryolu mirası tanımına giren maddelerin hepsini kapsamamaktadır. Aslında, böyle bir mirasın envanterinin çıkarılması bile oldukça detaylı ve uzun bir çalışmayı gerektirmektedir. Bununla beraber bütüncül koruma çalışmaları gerçekleştirmek için mimarların ve şehircilerin dışında meslek gruplarından uzman kişilerin oluşturduğu ekiplerin gereksinim vardır (Köşkeröğlu, 2006). 1990 yılı öncesinde atıl taşınmazların, istasyon ve gar sahalarındaki yolcu ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik büfe, lokanta, kafe, tuvalet, gazete bayii v.b. işlevler için kiraya verildiği görülmektedir. Ancak, kısa zaman sonrasında TCDD bünyesinde Taşınmaz Mallar Dairesi'nin kurulması ve 1992 yılında çıkarılan TCDD Taşınmaz Mallar İhale Yönetmeliği ile birlikte “demiryolları taşınmazlarının mülk hakkı verilmeksizin yaygın olarak Yap – İşlet – Devret” modelinin uygulanmaya başladığı görülmektedir. Yaşanan gelişmeler ile birlikte TCDD'nin kurumsal hedefleri arasında;

- İhtiyaç fazlası taşınmaz malların değerlendirilerek satılması,
- Tüm gar ve istasyonların gelir getirecek şekilde alışveriş ve kültür merkezine dönüştürülmesi,
- Taşınmaz mallardan elde edilen gelirlerin % 400'ün üzerine arttırılması,
- Kentle bütünleşen en az 10 garın cazibe merkezi haline getirilebilmesi için imar planlarının tamamlanması, gibi maddeler sıkça yer almaya başlamıştır (Tulumtaş, 2009'dan aktaran Altınar 2016).

ICOMOS tarafından oluşturulan *Türkiye Mimari Mirası Koruma Bildirgesi*'ne göre mimari miras kriterleri ile korunması gerekli kültürel mirasa karar verildikten sonra bu mirasın korunması ile ilgili bazı müdahale ilkeleri tanımlanmıştır:

1. Mimari mirasın korunmasına yönelik müdahalelerde yapının özgünlüğünün tüm boyutlarıyla korunması esastır.
2. Müdahaleler yapıya zarar vermemeli; tarihi belge niteliği olan izlerin yok olmamasına ve değiştirilmemesine dikkat edilmeli; yapının bütünlüğü korunmalıdır.
3. Herhangi bir kültürün (veya dönemin) verisi, zorunlu olmadıkça diğer bir kültürün verilerinin açığa çıkarmak için ortadan kaldırılmamalıdır. Bu konuda girişilecek eylemler, uzmanların ortak mutabakatı ile gerçekleştirilmelidir.

4. Müdahaleler, daha sonra gerçekleştirilecek araştırma ve çalışmaları yanıltmamalı, özgün yapıya olabildiğince zarar vermeden kaldırılabilir ve/veya yenilenebilir tekniklerle yapılmalıdır.
5. Özgün malzeme ve tekniklerle birlikte kullanılması zorunlu olan yeni malzeme ve teknikler, ilgili proje özelinde tanımlanacak testler yapılmadan ve bilimsel verilerle uygunluğu ortaya konulmadan kullanılmamalıdır.
6. Uygulama sürecinde ve sonrasında yapılan müdahalelerin etkinliğini belirleyecek şekilde, ölçüme dayalı ve düzenli izleme yapılacak mekanizmalar tanımlanmalıdır.
7. Mimari mirasın korunması ile ilgili olarak proje hazırlama, uygulama ve denetleme süreci, bu sisteme özgü geliştirilecek yasal çerçeve (ihale kuralları-koşulları ve fiyatlandırma sistemi) kapsamında ele alınmalıdır.
8. Uygulamanın her aşaması belgelenmeli ve bu belgeler, sürecin başlangıcında hazırlanacak diğer belgelerle birlikte arşivlerde bulundurulmalıdır. Bu arşivler, telif haklarının gerektirdiği koşullar saklı kalarak, tüm uzmanların inceleme ve kullanımına açık tutulmalıdır.
9. Her kültür varlığının kendine özgü sorun ve potansiyeli olduğu göz önüne alındığında, evrensel ve ulusal yaklaşımlara uyulmak koşuluyla projelendirme ve uygulamada değişik değerlendirme ve çözümler gerekebileceği kabul edilmelidir. Bu kabulün doğal sonucu olarak, bu çok zengin ve çeşitlilik gösteren kültürel mirasın belgelenmesi, değerlendirilmesi ve uygulamaya yönelik müdahalelerin belirlenmesinde genellemelerden kaçınılmalıdır (ICOMOS, 2013).

Endüstri mirasının yönetimi ise bahsi geçen bina ve parçalarının bir bütün olarak algılanması ve nasıl çalıştığını anlamakla başlamalıdır. Estetik, teknik ve tarihi sebeplerle binalar korunmalı ve önemsenmeli, işlevini yitirmiş fakat yerleri doldurulamayacak olan bu tür alanlara dair yeni kullanımlar üretilmeli ve bu süreç gelecek kuşaklara geçmişin izlerini ve işleyişini anlatmak üzere kullanılmalıdır (Alfrey, 1992'den aktaran Cihanger, 2012).

2.4. Endüstriyel Miras Alanı Olarak Demiryolları

Endüstriyel mirasın korunması ve bu alanların değerlendirilerek sürdürülebilirliğinin sağlanması toplumların kültürel kimliklerini gelecek kuşaklara aktarmalarında önemli bir yere sahiptir. Endüstriyel miras alanları içerisinde demiryolları ise ulaşım

tarixinin en önemli alanlarından biri olarak şehirlerin gelişim sürecinde etkili olmuştur.

Endüstri anıtlarına karşı ilk hassasiyet kişisel bir tepki ile ortaya çıkmış; gönüllülerden oluşan bir ekip, İngiltere'deki kanal ve demiryollarının korunması, bakımı ve ziyaretçilere tanıtılması ile ilgili çalışmalar yapmıştır (Trinder, 1981'den aktaran Saner, 2012). Demiryolu mirasının tanımlanması ve korunması ilk olarak endüstri yapılarının korunması ile gündeme gelmiş, 80'lerin ikinci yarısı ve 90'larla beraber geniş şekilde çalışılmaya başlanmıştır. Her ne kadar demiryolu makineleri, özellikle vagonlar ve lokomotifler gibi tekil elemanların korunması 20. yüzyıl ortası itibarı ile başlamış olsa da bütüncül çalışmalar son 20 yıl içinde yoğunlaşmıştır. Bu çalışmalarda Avrupa'da başı çeken yine İngiltere olmuş, Amerika kıtasında ise Kanada bu çalışmalara öncülük etmiştir.

“Demiryolu Mirası”nın kapsadığı alan altı başlık altında toplanmaktadır:

- Demiryolu Arşivleri: yazılı metinler, çizimler, projeler, anlaşmalar.
- Hareketli tüm makineler,
- Yapılar: İstasyonlar, bakım atölyeleri, üst örtüler ve hangarlar, malzeme ve yük depoları, su depoları, köprüler ve viyadükler.
- Bu yapılarla ve hattın tamamı ile bir bütün oluşturan kentsel ve kırsal alanlar, sanayi tesisleri, doğal panoramalar ve manzaralar
- Altyapı ve sinyalizasyon sistemleri ve ilgili tüm ekipman
- Demiryolu ile ilgili tüm taşınabilir nesneler: saatler, mobilyalar, kantarlar vs.

Burada demiryolları mirasının kentlerdeki metro sistemlerini de içerdiğini unutmamak gerekmektedir (Köşkeröğlu, 2006).

Ekonomik veya sosyal gelişmelerin göstergesi olması yönleriyle değerlendirilmesi önerilmiştir (URL-3). Halen kullanılmakta olan Londra ve Moskova Metroları ile ilgili koruma çalışmaları yapılmaktadır. Bu çalışmalar özellikle istasyonların özgün hallerinin korunması üzerine yoğunlaşmıştır. Türkiye bu bakımdan ayrıcalıklı bir örneğe sahiptir. 19. yüzyıl sonlarında ortaya çıkan bu ulaşım aracının New York ve Londra'dan sonra üçüncü örneği İstanbul'da, Karaköy ve Tünel semtleri arasında işlemeye başlamıştır. Teknolojisi neredeyse değişmeden işleyen bu hat korunması gereken önemli bir demiryolu mirasıdır (Köşkeröğlu, 2006).

Endüstri mirasının sanayi ile ilgili olmayan yeni bir kullanımla yeniden değerlendirilmesinin ilk örneklerinden biri Fransa'da yapılmıştır. 1977 yılında Paris'in eski demiryolu istasyonu olan Orsay Gar'ının müzeye dönüştürülmesine karar verilmiş, Barok üsluptaki istasyon 1978 yılında tescillenmiş, 1986 yılında restorasyonu tamamlanarak Fransız sanat eserlerini sergilemek üzere Orsay Müzesi adıyla yeniden kamusal kullanıma açılmıştır (Alpan, 2012).

1999'da ICOMOS demiryolu mirası olarak tescillenen alanların Dünya Mirası olarak kabul edilmesi için karşılanması gereken kriterleri yayınlamıştır. Bu yayın, konuyla ilgili çok önemli resmi referanslardan biridir. (Köşkeröğlu, 2006) Bu kriterlere göre bir demiryolu hattı ve çevresinin Dünya Mirası Listesi'ne aday olarak belirlenebilmesi için:

- Deha ürünü yaratıcı bir iş olması,
- Yenilikçi teknolojiden etkilenmiş ve teknolojiyi etkilemiş olması,
- Çarpıcı veya tipik bir örnek olması,

2.5. Bölüm Sonucu

Bu bölümde çalışmanın kavramsal çerçevesini oluşturan kültür mirası, endüstriyel miras, toplumsal bellek ve kentsel kimlik gibi kavramlar tanımlanmış, endüstriyel miras alanı olarak demiryollarının kapsamı belirtilmiş ve demiryollarına yönelik koruma yaklaşımları detaylandırılmıştır.

Kentlerde yaşanan hızlı mekansal ve toplumsal değişimler, kentsel mekanların da değişim etkisine girmesine neden olmaktadır. Kültürel miras kavramı özellikle endüstri devrimi sonrasında yaşanan kentsel dönüşümlerin kent kimliğini yok etmesi ile ön plana çıkmış, endüstri mirası kavramı ise eski endüstri yapılarının önemli kültürel miras alanları olduğu görüşünün benimsenmesi ile önem kazanmış, bu alanlara yönelik koruma yaklaşımları geliştirilmiştir.

Endüstriyel alanlar dahilindeki demiryolları hat ve yapıları ise kentlerin gelişim planları ve günümüz koşullarına göre toplumsal ihtiyaçların değişimi sonucunda kentsel dönüşümün konusu olmaya başlamıştır. Toplumsal kültürün, tarihin ve kentsel kimliğin korunarak sürdürülebilmesi için tarihi değerleri içinde barındıran fakat günümüzde dönüşüm ile tehdit altında olan bu alanlara yönelik koruma yaklaşımlarının üzerinde durulmaktadır. Bir endüstri alanının veya yapısının anıt

değeri taşıyıp taşımadığı Avusturyalı Sanat Tarihçisi Alois Reigl tarafından tariflenen o alanın veya yapının sahip olduğu “gelişme değeri”, “sanat değeri” ve “kullanım değerine” göre belirlenebilmektedir. Türkiye’deki koruma yaklaşımları da bu çerçeveye dayandırılmaktadır.

Wehdorn’un koruma yaklaşımında ise koruma üç şekilde olabilmektedir: özgün işlevin devamı olarak, üretimin durdurularak korunması ve yeniden işlevlendirme yöntemi. Bu bölümde endüstriyel alanlarda koruma yaklaşımlarından daha çok “yeniden işlevlendirme” üzerinde durulmuştur.

Yapılı çevre, toplumların gündelik yaşam pratikleriyle doğrudan ilişkilidir. Kamusal mekanlar ise kentsel kimlik ve toplumsal belleğin oluşmasında oldukça etkili olan, toplumsal ilişkilerin üretildiği alanlardır. Kentsel kimlik, kimliği oluşturan öğelerin sürekliliği ile var olmaktadır. Kolektif bellek ise toplumsal yoldan oluşturulup, mekanlar üzerinden geleceğe taşınmaktadır. Endüstri mirası yapıldığı dönemin koşulları, mimarisi, toplumsal yaşayışı, tarihi ve kültürel özellikleri hakkında bilgi veren alanlar olarak toplumsal bellekte önemli bir yere sahiptir. Kentsel mekan değiştikçe, bireylerin mekanı algılama biçimleri de değişikliğe uğramaktadır. Dolayısıyla bireylerin mekanı algılaması ve o mekanı benimsemesi mekanın özgün kimliğinin ve kolektif bellekteki ifadesinin korunması ile mümkündür. İşlevsiz kalan endüstriyel alanların kentsel mekan ihtiyaçlarına göre koruma yaklaşımı ile yeniden işlevlendirilip kente dahil edilmesi ve kentlilere tekrar kazandırılması hem kent imajını hem de kent belleğini canlı tutan bir yaklaşımdır. Bu alanların korunmayıp kaybedilmesi kolektif belleğin yitirilmesinin yanısıra kimliksiz mekanların çoğalmasına, kent kimliğinin zedelenmesine neden olacaktır.

Endüstriyel miras kapsamındaki yapı veya yapılar topluluğunun yeniden değerlendirilmesi/işlevlendirilmesine yönelik uygulamalarda amaç; öncelikli olarak bu alanların kentsel kimlik ve kolektif bellek bağlamında kendilerine özgü niteliklerinin korunması olmalıdır. Bu alanlara yönelik yaklaşımlarda günün koşullarına, kentsel mekanın ihtiyaçlarına göre işlevlerin önerilip, kentsel alanların yeniden değerlendirilmesine yönelik doğru stratejilerin belirlenip, üst ölçekten alt ölçeğe kadar fiziksel, sosyal ve ekonomik dengenin birlikte düşünülerek hareket edilmesi ile sürdürülebilir kentsel mekanların üretilmesi sağlanabilir. Buna yönelik yöntem ise kolektif belleği oluşturan birey ve toplumun mekanın yeni işlevi ile ilgili öngörülerinin yeniden işlevlendirme karar sürecine dahil edilmesi, katılımlarının

sağlanmasıdır. Böylece sosyo-kültürel, toplumsal ve çevresel anlamda sürdürülebilirlik sağlanmış olup, endüstriyel alanların gelecek nesillere en iyi şekilde aktarılması mümkün olacaktır.





3. ENDÜSTRİYEL MİRAS ALANI OLARAK TREN İSTASYONLARINDA VE HATLARINDA YENİDEN İŞLEVLENDİRME UYGULAMALARI

Kentlerin gelişmesiyle birlikte kent merkezinde kalan ve işlevini zamanla yitiren endüstriyel alanlar kentsel dönüşümün uygulandığı alanlardan biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Avrupa’da, tarihi endüstriyel alanların dönüşümü veya yeniden işlevlendirilme konusu 1950’li yıllardan itibaren gündemdedir. Kent ihtiyaçlarını karşılamamanın yanı sıra kent imajının da değişmesine katkı sağlaması nedeniyle endüstriyel alanlarda yeniden işlevlendirme projeleri gün geçtikçe önem kazanmaya başlamıştır.

Tren istasyonları ve hatları demiryolu ulaşımı tarihine tanıklık etmesi, mimari olarak özgün olmaları, yapıldıkları dönemin teknolojisi ile ilgili fikir vermeleri nedeni ile önemli endüstriyel alanlardır. Geçmiş dönemlerde kentin ulaşım planlarına göre inşa edilen tren istasyonları ve tren hatlarının kentlerin gelişimine bağlı olarak şehir merkezlerinde sıkışıp kalması, günümüz koşulları ihtiyaçlarını karşılayamaması veya kentsel dokuyu parçalaması gibi farklı nedenler ile kullanım dışı kalması bu alanların yeniden değerlendirilmesi veya yeniden işlevlendirilerek kente dahil edilmesi gibi farklı koruma yaklaşımlarının ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Çeşitli ülkelerde ve kültürlerde teknik anıtlar olarak değerlendirilen demiryolu yapıları aslında tarihi binaların ana parçası olarak görülmelidir. 19. yüzyılda İngiltere’den diğer ülkelere hızla yayılan demiryolu ulaşımı, özel bina tiplerinin ve özel lokomotif sınıflarının da diğer ülkelere yayılmasını sağlamıştır. Böylece bazı ülkelerde yok olan istasyon yapılarının veya taşıtlarının başka bir ülkede özgün halleriyle bulunabilmesi demiryolu mirası için evrensel açıdan son derece çekici bir yön oluşturmuştur (Burman 1997’den aktaran Yıldız 2017).

Bu kapsamda bu bölümde Dünya’da ve Türkiye’de tren istasyonlarında ve hatlarında uygulanan veya uygulanması planlanan yeniden işlevlendirme projelerinin arka planındaki uygulama yöntemlerindeki yaklaşımları irdelenecektir. Önceki bölümlerde yapılan literatür araştırmaları ve belirlenen koruma ve toplumsal

sürdürülebilirlik kriterleri sonucunda farklı bölgelerden seçilen hat ve yapı ölçeğindeki projelere yönelik hayata geçirilen veya geçirilmesi planlanan yeniden işlevlendirme yaklaşımlarının üzerinde durularak, projeler sonrası oluşan mekansal ve toplumsal etkiler sosyo-kültürel ve toplumsal kriterler kapsamında değerlendirilecektir.

3.1. Dünya’da Tren İstasyonlarında ve Hatlarında Yeniden İşlevlendirme Uygulamaları

Tarihi bir yapıya yeni bir işlev seçilirken ele alınan değerler şöyle sıralanabilir (Kılıç, 1982):

a. Anıtsal değerler,

Tarihsel değer (anıtın belge değeri)

Bilimsel değer (anıtın tarihi araştırma nesnesi olarak)

Duygusal değerler

Eskilik değeri

Simgesel değer

b. Sanatsal değerler,

Sanat tarihi değeri (anıt araştırma nesnesi olarak)

Sanatsal niteliği

Sanatsal etkisi

Sanat yapısından gelen birlik bütünlük

c. Kullanım değeri

Bu bölümde geçmiş ve gelecek; eski ve yeni arasında köprü görevi gören tren istasyonları ve tren hatlarının Dünya’da uygulanmış ve uygulanması planlanan proje örnekleri detaylandırılacak, yeniden işlevlendirme kriterleri ve sosyo-kültürel sürdürülebilirlik arasındaki ilişkisi irdelenecektir. Bu kapsamda geniş bir çerçevede ele alabilmek için Amerika ve Avrupa’dan farklı bölge ve kültürlerde uygulanan, çıkış noktaları benzer fakat uygulamaları birbirinden farklı olan proje örnekleri seçilmiştir. Projelerde Haydarpaşa Garı ile ilişkilendirilebilecek doğrusal peyzaj

önderliğinde parkı koruma ve dönüştürme amaçlı kurulan “Friends of High Line” derneği hattın kente dahil edilmesi için çeşitli projeler üretmeye başlamıştır. Belediye tarafından masraflı olacağı düşünülmüş ve dönemin belediye başkanının hattın dönüştürülmesine sıcak bakmaması üzerine High Line’ın yıkılması yönündeki karar onaylanmıştır. Daha sonraki dönemde gelen belediye başkanı onaylanan karara rağmen 2004 yılında Friends of High Line Derneği’ne destek olarak gerekli yardımı sağlama kararı almış ve hattın yıkılmaması yönünde kararı onaylamıştır.

2004 yılında New York’ta bulunan metruk yük treni ray hattının canlandırma ve kamusal bir yaya bölgesine dönüştürme projesi için yarışma açılmıştır ve açılan yarışmada 700’den fazla tasarım ekibi arasından peyzaj mimarlığı ofisi James Corner Field Operations ve mimarlık ofisi Diller Scofidio + Renfro yarışmayı kazanmış ve günümüzde New York şehrinin en önemli kamusal alanlarından biri olan High Line Park’ı tasarlamıştır. 2006 yılında yapımına başlanan 2,4 km uzunluğundaki High Line Park’ın ilk etabı 2009, ikinci etabı 2011, son etabı ise 2014 yılında halka açılmıştır (Şekil 3.3) (URL-4).

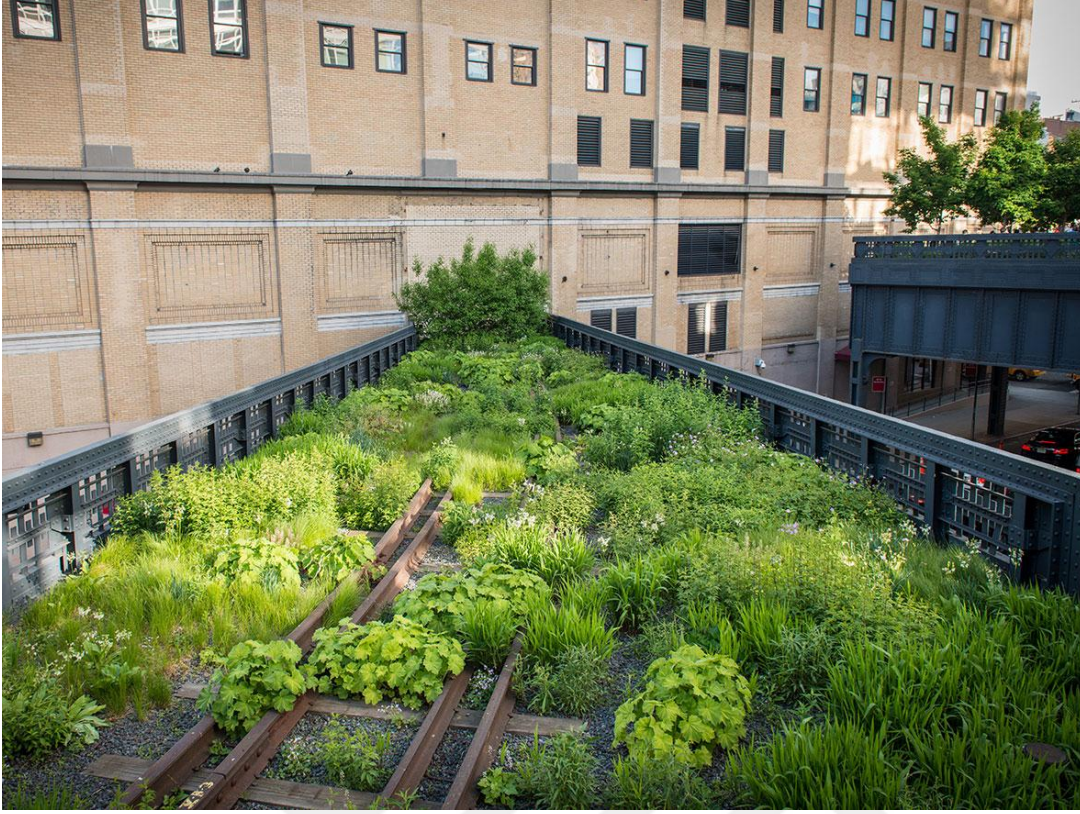


Şekil 3.3 : The High Line Park (URL-4).



Şekil 3.4 : The High Line Park Girişleri (URL-4).

Park; yürüyerek, toplu taşıma ve özel araç ile erişilebilen merkezi bir noktada bulunmaktadır (Şekil 3.4). Park'ın ziyaretçilerin kolay erişilebilmesi için birçok girişi bulunmakta, engelli ulaşımı için de mevcut hattın üzerinde bazı noktalardaki asansörler kullanılmaktadır (URL-4).



Şekil 3.5 : The High Line Park Peyzajı (URL-4).

Tren hattı kapandığından beri üzerinde zamanla yetişmiş olan bitkiler de park tasarımının bir parçası olmuş, peyzaj tasarımı için seçilen yerli bitki ve ağaçlar uzun ömürlülük, sürdürülebilirlik, doku ve renk çeşitliliğine göre seçilerek, varolan bitkiler ile entegre edilmiş bütünleşik bir yeşil sistem oluşturulmuştur (Şekil 3.5).



Şekil 3.6 : The High Line Park Yürüyüş Yolları (URL-4).

Parkta kullanıcılarına yönelik konforlu alanlar yaratılmış olup, park içerisinde insanlar New York manzarasına hakim olan noktalarda oturup dinlenebilmektedir. Birçok insan kitap okumak, yürüyüş yapmak ve sosyalleşmek için bu parkı tercih etmektedir. Parkta ayrıca kafeler, yeme-içme birimleri, hediyelik eşyalar satan tezgahlar da bulunmaktadır (Şekil 3.6).

Friends of Highline Derneği üyeleri gerekli maddi kaynakları sağlayabilmek adına parkta birçok program ve etkinlik düzenlemektedir. Parkta her biri gönüllü rehberler eşliğinde yaklaşık 1,5 saat süren parkın tarihinin, tasarımının anlatıldığı genel turlar; daha fazla bilgi sahibi olmak isteyen ziyaretçiler için özel turlar; heykelden sanat performanslarına parkta yer alan tüm sanat aktiviteleri ile ilgili sanat turları (art tours); parkta bulunan peyzaj öğeleri ve bitkiler ile ilgili detaylı bilgi sahibi olmak isteyen ziyaretçiler için bahçe turları (garden tours) düzenlenmektedir. Turlar dışında ise sanat sergileri, özel gün ve geceler için parti ve organizasyonlar da parkta gerçekleştirilen etkinlikler arasında yer almaktadır (Şekil 3.7).



Şekil 3.7 : High Line Park Dinlenme Alanları (URL-4).

Projenin temel amacı kent merkezinde atıl kalmış olan hattın dokusunu korumak ve tasarlanan yeşil alanda kullanıcıların talebini karşılayabilmektir. Proje kapsamında peyzaj tasarımı, yürüyüş yolu ve rekreatif amaçlı yapılar bulunmaktadır. Hat üç aşamada inşa edilmiştir. Parkın ilk bölümü 2009 yılında, son bölümü ise 2014 yılında açılmıştır. High Line Park yılda 6 milyon turist/ziyaretçi çekmektedir. Parkın bakımı ve operasyonu gibi park işletme için bağışlardan destek alan Friends of The High Line, aynı zamanda New York Park & Bahçeler Departmanı (New York City Department of Parks & Recreations) ile ortak çalışmaktadır. Eski tren hattının izleri bugün parkın mevcut halinde de görülebilmektedir. Bu bakımdan park imgelenebilir ve kolektif belleğin sürdürülebilir olduğu bir mekan sunmaktadır.

High Line Park anıtsal değer, sanat değeri ve kullanım değeri koruma kriterlerine göre aşağıdaki çizelgede değerlendirilmiştir (Çizelge 3.1):

Çizelge 3.1 : Koruma Değerlerine göre High Line Projesi.

DEĞER	AÇIKLAMA
ANITSAL DEĞER	1930’lu yıllarda o zamanın teknolojisi ile inşa edilmiştir.
SANAT DEĞERİ	Hat yapıldığı dönem teknolojisi ve malzemesinin somut örneğidir.
KULLANIM DEĞERİ	Kentin ulaşım sistemine uzun süre katkı sağlamıştır. Günümüzde de özgün izleri korunarak farklı kullanım ile geleceğe taşınmaktadır.

High Line Park projesini çalışmanın ikinci bölümünde belirtilen Wehdorn’nun koruma yaklaşımı olarak değerlendirdiğimizde ise; yeniden işlevlendirme ile korunduğu görülmektedir. Hatta fabrika ve depo tren ulaşımı olarak özgün işlevi sona ermiş, park olarak yeni bir işlev yüklenmiştir. Yeni işlevi ile içerisinde farklı fonksiyonları barındırarak kente dahil edilmiş, kentlilerin alanı kamusal mekan olarak kullanmasına olanak tanınmıştır.

Çizelge 3.2 : High Line Projesi Yeni İşlevi ile Sosyo-Kültürel Sürdürülebilirlik Arasındaki İlişki.

SOSYAL, KÜLTÜREL VE TOPLUMSAL BİLEŞENLER	AÇIKLAMA
Özgün işlevin unutulmaması	Park içinde hattın izleri korunmaktadır. Böylece özgün işlevi hatırlatılmaktadır.
Yeni işlevin bilinir olması	Park ülke içi ve dışı bilinir olmuştur, farklı bölgelerden turist çekmektedir.
Çevre ile uyum	Kent ile bütünleşik bir çevre yaratılmış, yeşilin devamlılığı sağlanmıştır.
Bulunduğu dokuda dikkat çekme	Yeşil bir aks olarak kentsel dokuda dikkat çekmektedir.
Sembol ve referans noktası olma	Bulunduğu bölgede yaşam kalitesini arttırmış, ve park olarak referans noktası olmuştur.
Kentin tanıtımına katkı sağlama	Tek başına yılda 6 milyon ziyaretçi çekmektedir. Farklı tasarım yaklaşımı ile projeler arasında öne çıkmaktadır. High Line şehir dışından gelenler için görülmesi gereken yerler listesinde yerini almıştır.
Çevreye canlılık verme	Ekolojik ve ekonomik olarak da önemli katkı sağlamış, bölgede yaşam kalitesi ve gayrimenkul fiyatları artış göstermiştir. vermiş, kentsel kalite artmıştır.
Kentin gereksinimini karşılama	Atıl olarak duran hattan kentli hiç faydalanamazken, günümüzde rekreatif amaçlı faydalanılmaktadır.
Kullanıcılara sağladığı sosyal, kültürel ve ekonomik yararlar	Parkta düzenlenen aktiviteler ile kullanıcılara sosyal ve kültürel yararlar sağlamaktadır.

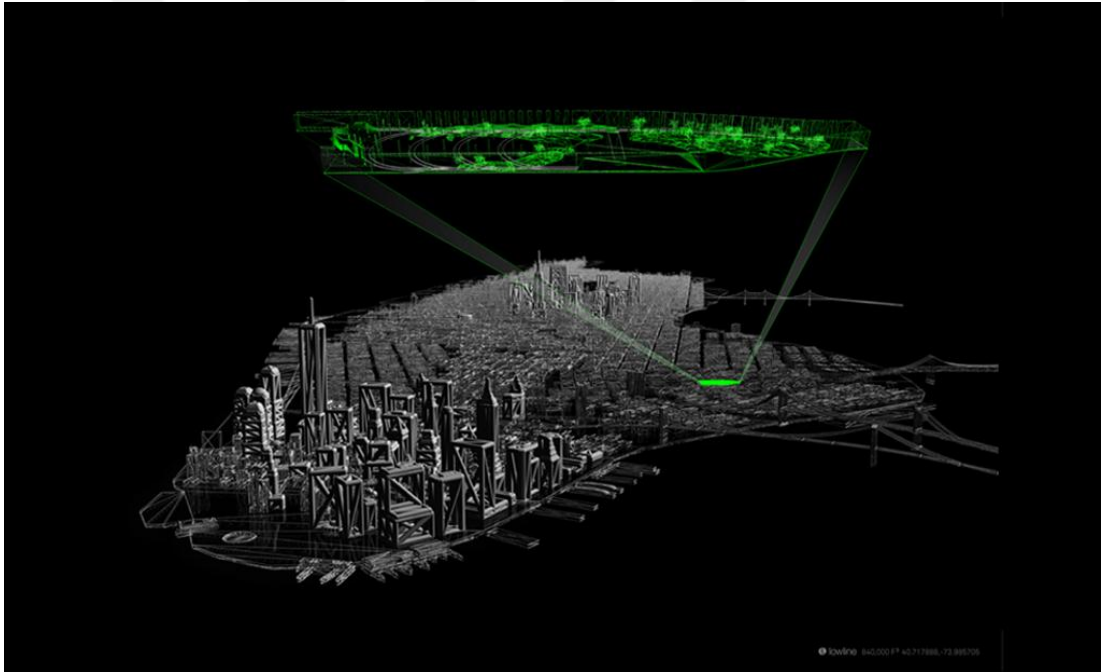
High Line Projesi kent belleğindeki demiryolu imgesini sürdürmenin yanısıra kente ekolojik ve ekonomik olarak da önemli katkı sağlamış, bulunduğu bölgede yaşam kalitesini yükseltmiştir (Çizelge 3.2).

3.1.2. Lowline (New York – ABD)

RAAD Studio'nun tasarladığı ve Lowline Organization tarafından Kickstarter kampanyası ile bütçe oluşturulmaya çalışılan, Manhattan Doğu Yakasında Delancey Caddesi'nin altında yapılması planlanan Lowline Projesi ile New York'da 1908

yılında açılan fakat 1948 yılından bu yana kullanılmayan 4 dönümlük eski tramvay tünellerinin yenilenerek yeraltı parkına dönüştürülmesi hedeflenmektedir (URL-5) (Şekil 3.8).

Tramvay tünellerinin bulunduğu bölge 1948-2000 yılları arasında kamu konutlarının yer aldığı, göçmenlere, küçük işletmelere ve sanatçılara ev sahipliği yapan farklı kesimden insanların yaşadığı bir bölge haline gelmiştir. Delancey Caddesi araç trafiği için genişletilmiş, sokak yayalar ve bu bölgede yaşayan kentliler için güvensiz bir alana dönüşmeye başlamıştır. 2009 yılında RAAD Studio'nun sahibi James Ramsey ve Dan Barasch bir araya gelerek güneş enerjisinin ve sanatın birleştiği proje fikrini ortaya atmıştır. 2012 yılında ekip New York Metropolitan Transportation Authority (MTA) ve kamuya Lowline projesinin uygulanabilir olduğunu gösterebilmek için Kickstarter Kampanyası başlatarak 3.300 destekçi ile 155.000\$ fon bularak kentsel tasarım projesine destekte yeni bir rekor kırmışlardır.



Şekil 3.8 : Lowline Projesinin Konumu (URL-5).

Metro durağına yakın olmasından dolayı kentlinin kolayca ulaşabileceği bir konumda olan projenin amacı dünyanın ilk yeraltı parkı olarak Low Line'nın botanik bahçeler, yürüyüş yolları ve küçük meydanlar şeklinde tasarlanarak kente entegre edilmesidir (Şekil 3.9).



Şekil 3.9 : Lowline Botanik Bahçesi (URL-5).

Projenin 2021 yılında ziyarete açılması planlanmaktadır. Eski bir tramvay tüneli olarak kullanılan alanın bir taraftan tarihi unsurları vurgulanırken bir taraftan da güneş enerjisi teknolojisi kullanılarak günümüz koşullarına entegre edilmeye çalışılmaktadır (Şekil 3.10).



Şekil 3.10 : Lowline Projesi Oturma Alanları (URL-5).

Projede kullanılması önerilen güneş enerjisi teknolojisi yaklaşımına göre güneş ışığı çevredeki bina çatılarına yerleştirilen parabolik cam çanaklardan geçip bir merkez noktasına yansımaktadır. Toplanan güneş ışığı buradan yerdeki dağıtıcı çanak

üzerinde bulunan yansıtıcı bir yüzey ile park alanına iletilmektedir. Bu teknoloji fotosentezi desteklemek için gerekli dalga boylarını gönderir ve böylece bitki ve ağaçların büyümesi sağlanmaktadır. Güneş enerjisi teknolojisi ile gün ışığının olduğu zamanlarda alanı aydınlatmak için elektrik gerekmemektedir. Bulutlu günlerde ve gece saatlerinde ise yapay aydınlatma devreye girmektedir (Şekil 3.11).



Şekil 3.11 : Güneş Enerjisi Sistemi (URL-5).

2012 yılı Eylül ayında Lowline Proje Takımı projede kullanılacak olan güneş enerjisi teknolojisi ile parkın tam ölçekli prototipini parkın yapılacağı yerin yakınlarında terk edilmiş bir depoda “Imagining Lowline (Lowline’ı hayal etmek)” isimli sergi ile halka tanıtmıştır. 3 bine yakın bitki tavana monte edilmiş güneş panellerinden gelen ışıkla ihtiyaç duydukları enerjiyi almaktadır. Sergi çocuk eğitim grupları dahil binlerce kişi tarafından dikkat çekmiş, basın tarafından da yoğun ilgi görmüştür. İki hafta içinde 11.000 üzerinde kişi sergiyi ziyaret etmiştir.

Proje kamusal mekanın yaratılmasının yanı sıra 21. yüzyılda teknolojinin de kullanılarak kentlerimizi nasıl değiştirebileceğimizin bir yenilikçi örneğidir.

Lowline Projesi anıtsal değer, sanat değeri ve kullanım değeri koruma kriterlerine göre değerlendirilmiştir (Çizelge 3.3):

Çizelge 3.3 : Koruma Değerlerine göre Lowline Projesi.

DEĞER	AÇIKLAMA
ANITSAL DEĞER	Tramvay tünelleri 1908 yılı teknolojisi ile inşa edilmiştir.
SANAT DEĞERİ	Göçmenler, küçük işletmeciler ve sanatçılar gibi farklı kesimden insanların yaşadığı bir bölge olması tünellerin konumunu farklı kılmaktadır.
KULLANIM DEĞERİ	Tüneller günümüzde kullanım değeri olmayan fakat kentin önemli bölgesinde, herkesin kolay bir şekilde erişebileceği bir konumda bulunması nedeniyle kullanım değeri yüksektir. Tünellerin Dünyanın ilk yeraltı parkı olacak olması kullanım değeri yanında ekonomik değer de sağlayacaktır.

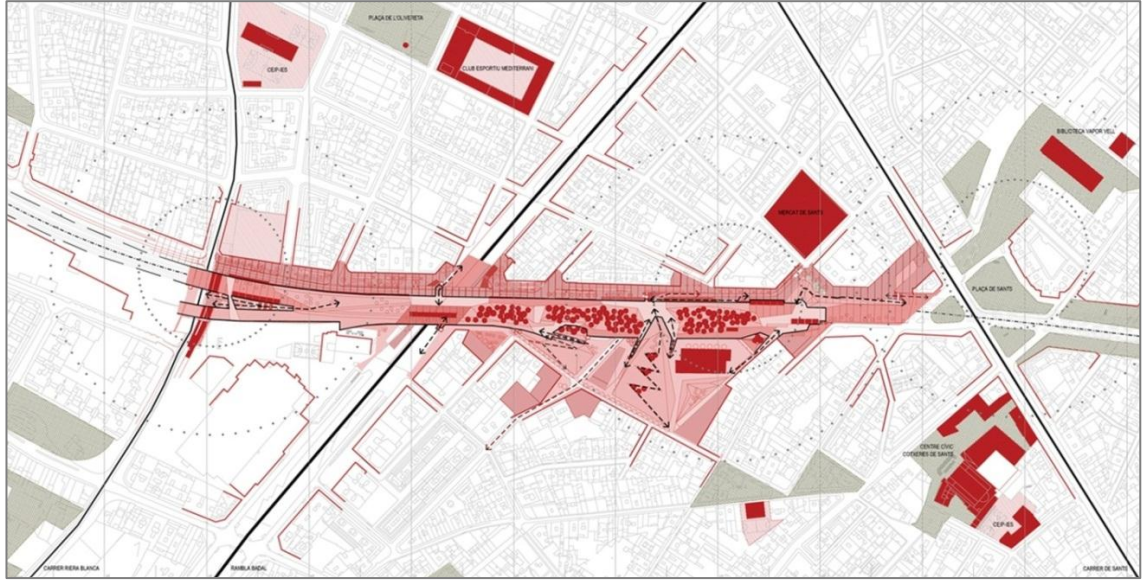
Lowline Projesi çalışmanın ikinci bölümünde belirtilen Wehdorn'nun koruma yaklaşımına göre değerlendirildiğinde; yeniden işlevlendirme ile tünellerin korunduğu görülmektedir. Tramvay tünellerinin özgün işlevi sona ermiş, kamusal mekan olarak yeni bir işlev yüklenmiştir. Günümüz teknolojisinden de yararlanılarak tüneller kamusal mekan olarak kente dahil edilmiştir. Park henüz proje aşamasında olduğundan dolayı sosyo-kültürel sürdürülebilirlik ilişkisi açısından değerlendirilmemiştir.

3.1.3. Rambla de Sants (Barselona – İspanya)

İspanya'nın Barselona kentinde bulunan 800 metre boyunca devam eden bir tren ve metro hattının kentte gürültü kirliliği ve kentsel alanı parçalama gibi sorunlar yaratması nedeni ile 2002 yılında Barselona Belediyesi Altyapı Birimi ve Barselona Kent Konseyi işbirliği ile başlatılan proje kapsamında ulaşım ağı yer altına alınarak eski demiryolu hattı yükseltilmiş 20.000 metrekarelik bir kamusal alana dönüştürülmüştür. Proje, İspanyol Mimarlar Sergi Godia ve Ana Molino tarafından tasarlanmış, 2016 yılında halka açılmıştır (Şekil 3.12) (Şekil 3.13).



Şekil 3.12 : Rambla de Sants Projesinin Konumu (Google, 2018).



Şekil 3.13 : Rambla de Sants Projesi Şeması (URL-6).

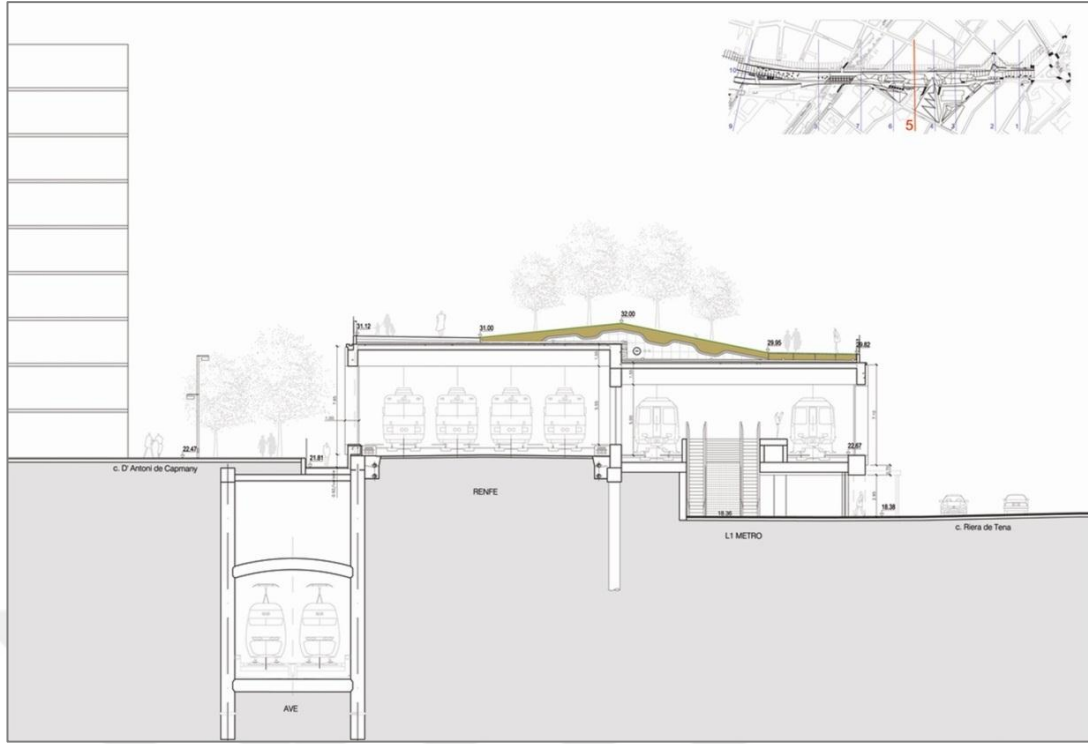
Rambla de Sants Projesi, High Line Park gibi projelerden farklı olarak mevcutta kullanılan tren hattının yükseltilerek park haline getirilmesi ile kente entegre edildiği bir projedir. Eski tren yolu hattının korunduğu bu projede, yerden yükseltilmiş bir

bahçe olarak tasarlanan park üç farklı bölgeye uzanan beş kilometrelik yeşil bir koridor haline getirilmiştir (şekil 3.14).



şekil 3.14 : Rambla de Sants Projesinin stten Görünümü (URL-6).

Projede kentsel evre ile uyum sağlanması için bazı noktalarda yeni tren hattını gizleyen fakat tren geçişinin fark edilebileceği şeffaf çatı rts tasarlanmıştır. Maliyetli olmasından dolayı diğer bölümlerde ise hat çapraz konumlandırılmış beton kirişlerle rtlmştir (şekil 3.15).



Şekil 3.15 : Rambla de Sants Proje Kesiti (URL-6).



Şekil 3.16 : Rambla de Sants Oturma Alanları (URL-6).

Prefabrik betonla inşa edilen park, bitkilerle kaplanarak çatı bahçelerine dönüştürülmüş, 800 metre yürüyüş yolunda ise çardaklar ve oturma alanları yaratılmıştır (Şekil 3.16). Park kesiştiği sokaklardan daha yüksekte konumlandırılarak panoramik manzara noktaları oluşturulmaya çalışılmıştır (Şekil 3.17).



Şekil 3.17 : Rambla de Sants Promenade (URL-6).



Şekil 3.18 : Rambla de Sants Projesinin Yandan Görünümü (URL-6).

Ziyaretçilerin yoğun kent yaşantısı içerisinde doğayla buluşabilecekleri park, yürüyüş ve oturma alanları yaratılırken aynı zamanda tren yolunun böldüğü iki bölge arasında geçiş sağlanmaya çalışılmıştır (Şekil 3.18).

Rambla de Sants Projesi anıtsal değer, sanat değeri ve kullanım değeri koruma kriterlerine göre aşağıdaki çizelgede değerlendirilmiştir (Çizelge 3.4):

Çizelge 3.4 : Koruma Değerlerine göre Rambla de Sants Projesi.

DEĞER	AÇIKLAMA
ANITSAL DEĞER	Hat, Barselona'nın ulaşım yapısı hakkında bilgi vermenin yanı sıra, bölgede yaşayanların sosyal, toplumsal ve ekonomik yapısını yansıtmaktadır.
SANAT DEĞERİ	Hat yapıldığı dönem teknolojisi ve malzemesinin somut örneğidir.
KULLANIM DEĞERİ	Hattın günümüzde de işlevini özgün şekli ile sürdürmesi kullanım değerinin yüksek olduğunu göstermektedir.

Rambla de Sants Projesi çalışmanın ikinci bölümünde belirtilen Wehdorn'nun koruma yaklaşımına göre değerlendirildiğinde; özgün işlevin devam ettiği görülmektedir. Ulaşım ağı yer altına alınmış, kent dokusunu bölen eski demiryolu hattı yükseltilerek kamusal alana dönüştürülmüş ve kente dahil edilmiştir. Bu kapsamda parkın yeni işlevi ile sosyo-kültürel sürdürülebilirlik ilişkisi değerlendirilmiştir (Çizelge 3.5).

Çizelge 3.5 : Rambla de Sants Projesi Yeni İşlevi ile Sosyo-Kültürel Sürdürülebilirlik Arasındaki İlişki.

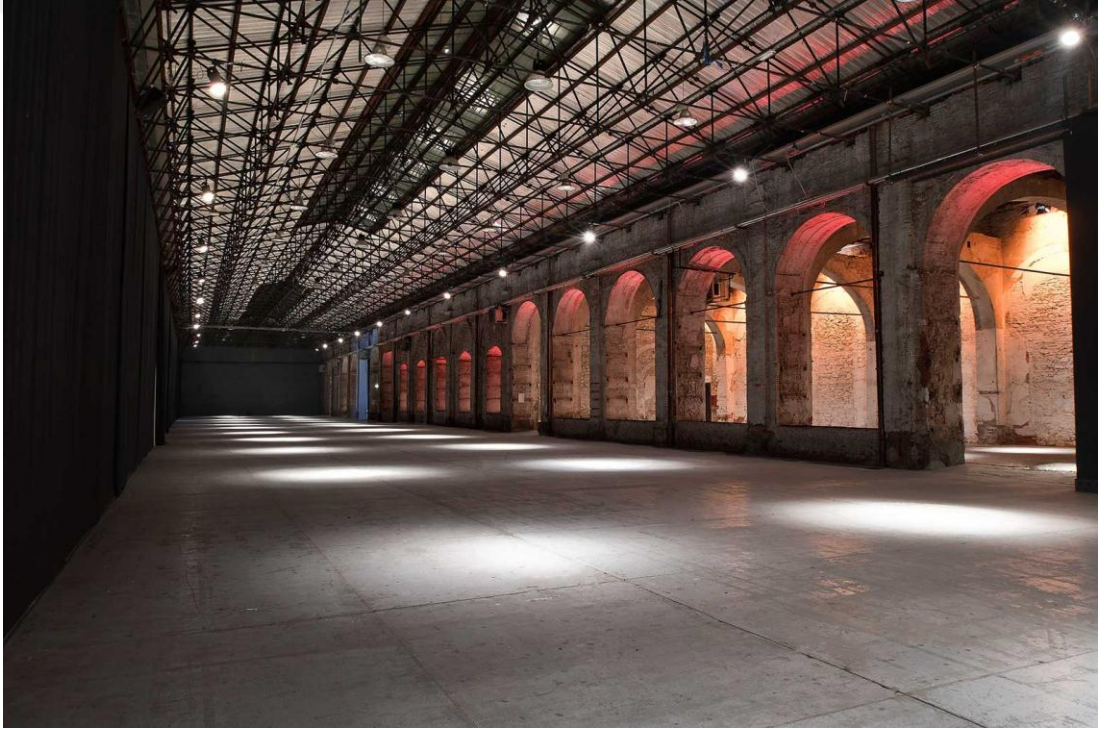
SOSYAL, KÜLTÜREL VE TOPLUMSAL BİLEŞENLER	AÇIKLAMA
Özgün işlevin unutulmaması	Hat özgün işlevine devam etmektedir. Özgün işlevinin yanısıra “park” işlevi de eklenmiştir.
Yeni işlevin bilinir olması	Yeni işlevi bilinirdir
Çevre ile uyum	Kentsel çevre ile uyum sağlanması için bazı noktalarda yeni tren hattını gizleyen fakat tren geçişinin fark edilebileceği şeffaf çatı örtüsü tasarlanmıştır.
Bulunduğu dokuda dikkat çekme	5 km “yeşil koridor” ile kent içinde yeşil dokusu ile dikkat çekmektedir.
Sembol ve referans noktası olma	Hat kent belleğinde ve kent içinde simgesel bir yere sahiptir.
Kentin tanıtımına katkı sağlama	Park kesiştiği sokaklardan daha yüksekte konumlandırılarak panoramik manzara noktaları oluşturulmuştur. Bu da kentte yerli ve yabancı birçok kullanıcıyı çekmesine neden olmaktadır.
Çevreye canlılık verme	Projenin amacı tren ve metro hattının kentte gürültü kirliliği ve kentsel alanı parçalama gibi sorunlar yaratmasına çözüm bulmaktır. Bu kapsamda hattın yükseltilip kamusal mekan olarak düzenlenmesi kentsel dokunun birbiriyle entegre olmasına neden olmuştur.
Kentin gereksinimini karşılama	Hattın iki tarafındaki kesimi birleştirerek kentlinin burada sosyalleşmesine; kent içi önemli bir aks olan hattın işlevi devam ederken, kullanıcıların park ihtiyacına da çözüm olmaktadır.
Kullanıcılara sağladığı sosyal, kültürel ve ekonomik yararlar	Park, yürüyüş ve oturma alanları ile kullanıcıların sosyalleşebileceği mekanlar yaratılmıştır.

3.1.4. Leopolda Tren İstasyonu ve çevresi (Floransa – İtalya)

Floransa’nın diğer şehirlerle ilk hızlı bağlantısını kuran Leopolda istasyonu ve tren yolunun yapımına 1841 yılında Livorno’dan başlanmıştır. Floransa’nın ilk tren istasyonu yapısı olan Leopolda Tren İstasyonu, tarihi kent surları dışında kalan bir alanda, Porta al Prato adlı kent kapısının yanında 1848 yılında Mimar Enrico Presenti tarafından tasarlanarak neoklasik üslupta inşa edilmiştir (Şekil 3.19) (Şekil 3.20).



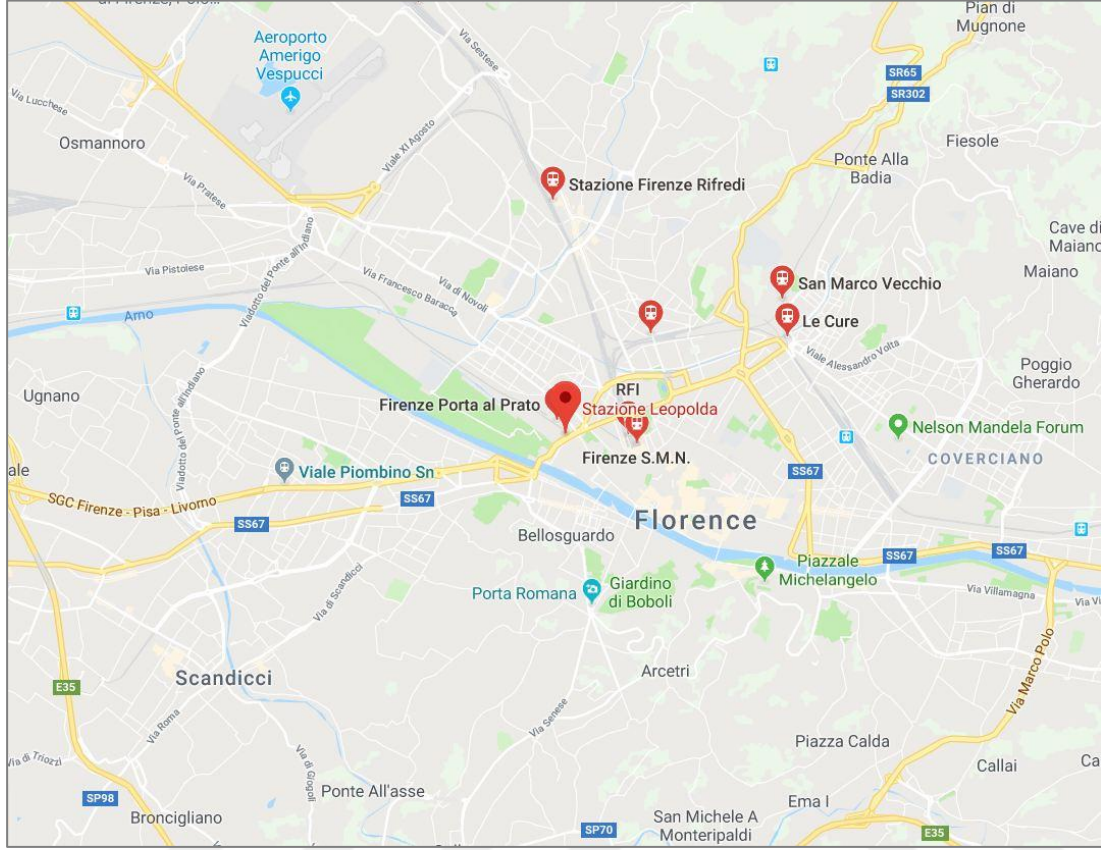
Şekil 3.19 : Leopolda Tren İstasyonu (Aydın, 2014).



Şekil 3.20 : Leopolda İstasyonu Mimarisi (URL-7).

İtalya Krallığı'nın ilanından sonra yolcu trafiğine kapatılan istasyon, 1993 yılına kadar depo ve benzeri işlevler için kullanılmaya başlanmıştır. Kullanımının durdurulmasından sonra yapı ilk olarak İtalyan Ulusal Sergisi'ne ev sahipliği yapmıştır. Kentin kısa süreli başkentliği sırasında Vergi ve Gümrük Müdürlüğü olarak Mimar Marco Treves tarafından yenilenmiştir. Daha sonra atelyeye dönüştürülen yapıda I. Dünya Savaşı sırasındaki genişletme çalışmalarından sonra mermi üretimine de başlanmıştır. 1993 yılına kadar tren yolu araçlarının bulunduğu depo olarak kullanılmıştır. Tarihi kent merkezindeki merkez tren istasyonuna ve

Parco delle Cascine adlı kent parkına çok yakın olması nedeniyle istasyon kentin çok stratejik bir noktasında yer almaktadır (URL-7) (Şekil 3.21).



Şekil 3.21 : Leopolda İstasyonu Konumu (Google, 2018).

Tren istasyonunun yenilenme konusu 1990'lı yıllarda gündeme gelmiş ve yapının sergi merkezi olarak yeniden kullanım kararı alınmıştır. Daha sonra çok amaçlı kullanıma hizmet veren bir yapıya dönüştürülmesi kararlaştırılan eski istasyon günümüzde sergilere, fuarlara, kültürel etkinliklere ve Floransa'da modanın gelişimi ile ilgili tüm olaylara ev sahipliği yapmaktadır (Şekil 3.22).



Şekil 3.22 : Leopolda Tren İstasyonunda Tekstil Fuarı (Dimitra Babalis, 2012).

Yaklaşık 6000 metrekare alana oturan, 7,5 metre yüksekliğindeki üç bitişik dikdörtgen hol ve bir depodan oluşan istasyonun yeniden işlevlendirme uygulaması Mimar Gae Aulenti tarafından yürütülmüştür.

Karma kullanım stratejisi benimsenen proje istasyon yapısı ile birlikte yaklaşık 10 hektar alanı kapsamaktadır. 5,9 hektar kamusal mekan, 4 hektar konut alanı olacak şekilde alan iki bölgeye ayrılmıştır. Yerel stratejiler, politikalar ve toplumsal ihtiyaçlar çerçevesinde hazırlanan dönüşüm planında eski kent içi tren yolunun korunması ve değerlendirilmesi hedeflenmiştir. Tren istasyonunun iki hattı Firenze-Porta al Prato istasyonu olarak halen kullanılmaktadır. Konut alanına ayrılan kısım altı kent parseline bölünmüştür. Beş parselde konutlar, bir parselde 116 odalı kent oteli inşa edilmiştir. Ayrıca alanda 450 kapasiteli yeraltı otoparkı da gerçekleştirilmiştir. Kamusal mekana ayrılan bölümde yer alan tren atelyelerinden bazıları yıkılarak yeni bir oditoryum yapısı inşa edilmiştir (URL-7).

Leopolda Tren İstasyonu projesi karma kullanımın uygulandığı bir yeniden işlevlendirme projesi olarak diğer projelerden farklılaşmaktadır.

Leopolda Tren İstasyonu ve çevresi anıtsal değer, sanat değeri ve kullanım değeri koruma kriterlerine göre aşağıdaki çizelgede değerlendirilmiştir (Çizelge 3.6):

Çizelge 3.6 : Koruma Değerlerine göre Leopolda Tren İstasyonu ve Çevresi.

DEĞER	AÇIKLAMA
ANITSAL DEĞER	Floransa'nın ilk tren istasyon yapısı
SANAT DEĞERİ	1848 yılında neoklasik üslupta inşa edilmiştir.
KULLANIM DEĞERİ	İstasyon farklı dönemlerde farklı işlevlerle kullanılmıştır. Kentin stratejik bir bölgesinde yer alması sebebiyle kullanım değeri oldukça yüksektir.

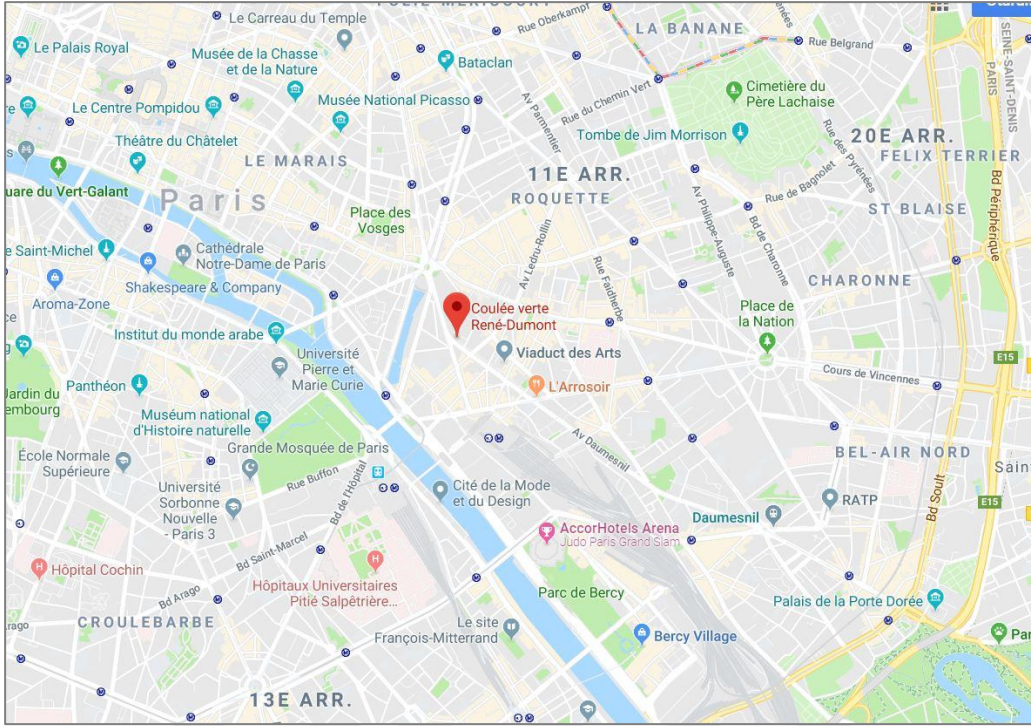
Leopolda Projesi çalışmanın ikinci bölümünde belirtilen Wehdorn'nun koruma yaklaşımına göre değerlendirildiğinde; binanın korunduğu fakat karma kullanım olarak yeniden işlevlendirildiği görülmektedir. Bu kapsamda yeni işlevi ile sosyo-kültürel sürdürülebilirlik ilişkisi değerlendirilmiştir (Çizelge 3.7).

Çizelge 3.7 : Leopolda İstasyonu Yeni İşlevi ile Sosyo-Kültürel Sürdürülebilirlik Arasındaki İlişki.

SOSYAL, KÜLTÜREL VE TOPLUMSAL BİLEŞENLER	AÇIKLAMA
Özgün işlevin unutulmaması	Tren istasyonunun iki hattı Firenze-Porta al Prato istasyonu olarak halen kullanılmaktadır. Yerel stratejiler, politikalar ve toplumsal ihtiyaçlar çerçevesinde hazırlanan planda eski kent içi tren yolunun korunması hedeflenmiştir.
Yeni işlevin bilinir olması	Alan kamusal mekan ve konut alanı olacak şekilde alan iki bölgeye ayrılmıştır. Yeni işlevi oldukça bilinirdir.
Çevre ile uyum	İstasyon yapısı yapı stoğunu şekillendiren önemli yapılardandır. Mimarisi ile çevre ile uyum sağlamaktadır.
Bulunduğu dokuda dikkat çekme	Yapı Neo-klasik üslubu ile dikkat çekmektedir.
Sembol ve referans noktası olma	İstasyon yapıları kentlerin odak noktalarından olduğundan kentsel bellekte önemli bir yere sahiptir.
Kentin tanıtımına katkı sağlama	116 odalı kent oteli inşa edilmiştir bu da tanıtımına katkı sağlamaktadır.
Çevreye canlılık verme	Karma kullanımı ile farklı fonksiyonlar sunmaktadır
Kentin gereksinimini karşılama	Kamusal mekan+konut alanı+otel olarak karşılamaktadır.
Kullanıcılara sağladığı sosyal, kültürel ve ekonomik yararlar	Karma kullanımı ile sosyal ve kültürel anlamda; otel olarak da ekonomik anlamda katkı sağlamaktadır.

3.1.5. Promenade Plantée (Coulée verte rené-dumont) – (Paris – Fransa)

Promenade Plantée (Coulee Verte olarak da bilinmektedir.), 1859 yılında Paris’te yük trenleri için inşa edilmiş olan tren hattıdır (Şekil 3.23).



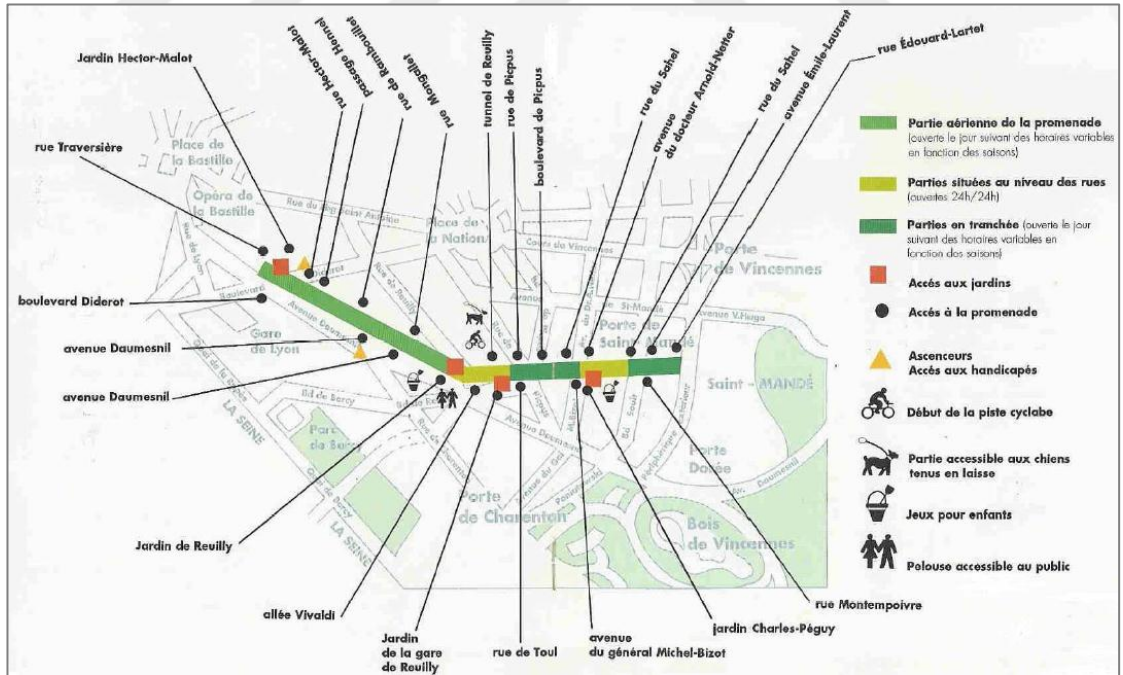
Şekil 3.23 : Promenade Plantée Konumu (Google, 2018).

Tren yolu on yıl hizmet verdikten sonra 1969 yılında kullanıma kapatılmış, atıl hale gelmiştir. Söz konusu alanın 1980'lerde yenilenmesi kararı alınmıştır ve 1986 yılında tren yolunun başındaki Promenade Plantée binası ve çevresindeki park alanları yeniden tasarlanmıştır. Tasarımını Peyzaj Mimarı Jacques Vergely ve Mimar Philippe Mathieux'in yaptığı park 1993 yılında açılmıştır. Proje kapsamında 19. yüzyıldan kalma viyadük üzerinde eski demiryolu hattı 4,5 kilometre boyunca uzanan yeşil bir yürüyüş yoluna dönüştürülmüştür (URL-8) (Şekil 3.24).



Şekil 3.24 : Promenade Plantée (URL-8).

Projede 12 bölge yer almaktadır. Yürüyüş yoluna iki batıda, iki doğuda olmak üzere dört girişten ulaşılabilir. Doğuda yer alan iki girişten bir tanesi sadece yayalar için diğerleri ise hem yaya hem de bisikletliler için kullanılmaktadır (Şekil 3.25).



Şekil 3.25 : Promenade Plantée Yürüyüş Rotası (URL-8).



Şekil 3.26 : Promenade Plantee Bahçe ve Havuz Alanı (URL-8).

Proje kapsamında yer alan yeşil alanlarda güneşli günlerde buraya gelip, piknik yapan ve sosyalleşen insanlar görülebilmektedir. Ayrıca park ziyaretçilerinin oturup dinlenebilecekleri bir açık hava kafesi de bulunmaktadır (Şekil 3.26) (Şekil 3.27).



Şekil 3.27 : Promenade Plantee Yeşil Alanlar (URL-8).

Park yolunun sonunda Batı Bastille boyunca 10 m yükseltilmiş demiryolu kanalının kemerlerinde el sanatları dükkanları, mobilya dükkanları, iç mimarlar, keman ve flüt ustaları, restoratörler ve Viaduct des Arts olarak bilinen birçok atölye alanları vardır (Şekil 3.28).



Şekil 3.28 : Promenade Plantee'nin Caddeden Görünümü (URL-8).

2010 yılında The High Line Park inşa edilene kadar Promenade Plantee dünyadaki tek yükseltilmiş park olarak örnek gösterilmiştir. Günümüzde kentsel gelişime paralel olarak kullanılmayan tren hatları ve istasyonları bu tip tasarım projeleri ile kentlinin yeniden kullanabileceği kamusal mekanlara dönüştürülebilmektedir.

Promenade Plantee anıtsal değer, sanat değeri ve kullanım değeri koruma kriterlerine göre aşağıdaki çizelgede değerlendirilmiştir (Çizelge 3.8):

Çizelge 3.8 : Koruma Değerlerine göre Promenade Plantee Projesi.

DEĞER	AÇIKLAMA
ANITSAL DEĞER	19. yüzyıldan kalma viyadük üzerinde eski demiryolu hattıdır.
SANAT DEĞERİ	Hat yapıldığı dönem teknolojisi ve malzemesinin somut örneğidir.
KULLANIM DEĞERİ	Kentin ulaşım sistemine uzun süre katkı sağlamıştır.

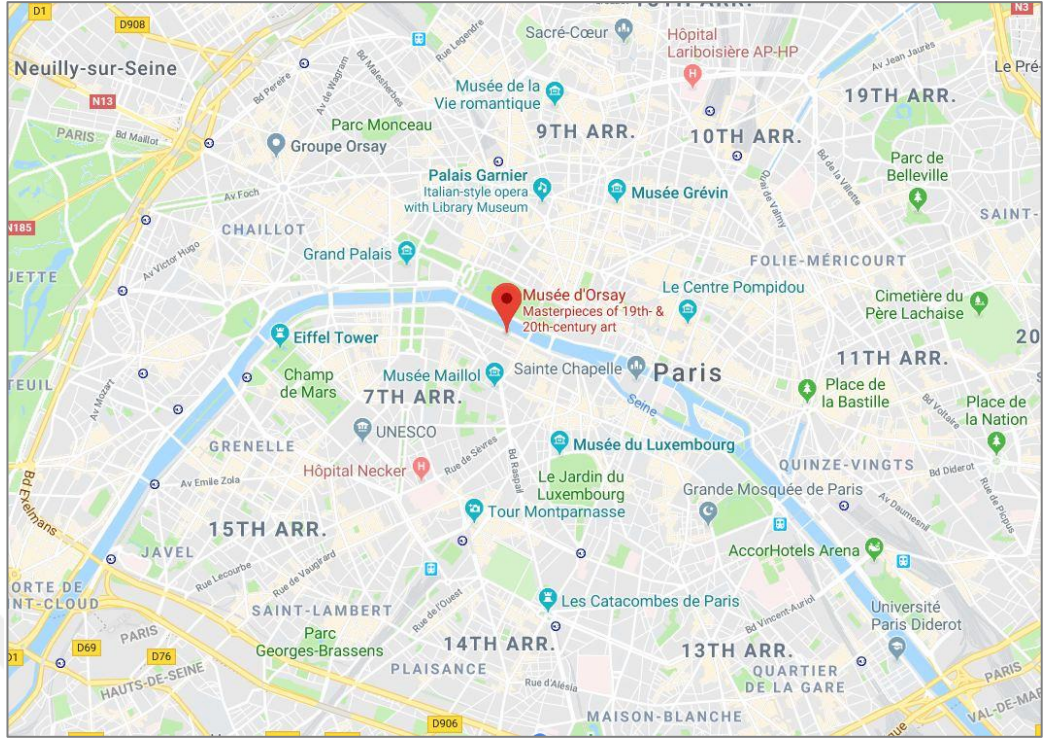
Proje, çalışmanın ikinci bölümünde belirtilen Wehdorn'nun koruma yaklaşımına göre değerlendirildiğinde; yeniden işlevlendirilerek hattın korunduğu görülmektedir. Hat park olarak yeniden işlevlendirilerek kente dahil edilmiştir. Bu kapsamda yeni işlevi ile sosyo-kültürel sürdürülebilirlik ilişkisi değerlendirilmiştir (Çizelge 3.9).

Çizelge 3.9 : Promenade Plantee Yeni İşlevi ile Sosyo-Kültürel Sürdürülebilirlik Arasındaki İlişki.

SOSYAL, KÜLTÜREL VE TOPLUMSAL BİLEŞENLER	AÇIKLAMA
Özgün işlevin unutulmaması	Özgün işlev park olarak değişmiştir.
Yeni işlevin bilinir olması	Park ve ticari birimler olarak bilinir.
Çevre ile uyum	Yeşil aks ile “kentsel bütünleşme” alanı yaratılmıştır.
Bulunduğu dokuda dikkat çekme	4,5 km uzunluğundaki yürüyüş yolu kentte yeşil dokunun sürekliliğini sağlamaktadır. Kent içinde oldukça dikkat çekmektedir.
Sembol ve referans noktası olma	The High Line Park projesi olana kadar Promenade Plantee dünyadaki tek yükseltilmiş park örneğiydi.
Kentin tanıtımına katkı sağlama	Yaratılan sosyalleşme mekanları ve atölye alanları ile kentin tanıtımına katkı sağlamaktadır.
Çevreye canlılık verme	Proje yeşil dokusu ve ticari birimleri ile çevreye canlılık katmaktadır.
Kentin gereksinimini karşılama	Farklı gereksinimlere cevap vermektedir. (dükkanlar, atölyeler, yeşil alan vb.)
Kullanıcılara sağladığı sosyal, kültürel ve ekonomik yararlar	El sanatları dükkanları, mobilya dükkanları, iç mimarlar, keman ve flüt ustaları ve birçok atölye alanları ile kültürel ve ekonomik; yeşil alan olarak sosyal katkı sağlamaktadır.

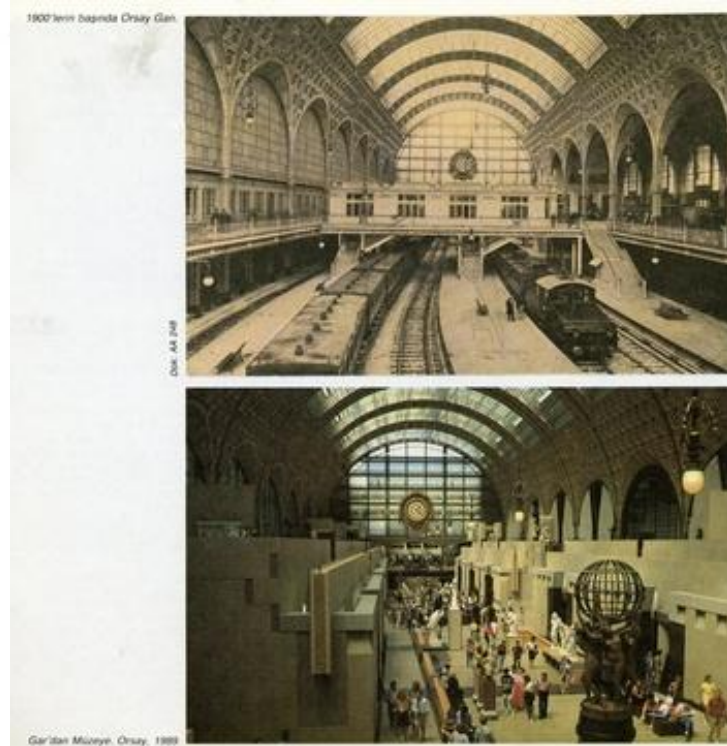
3.1.6. Musee d’Orsay – (Paris – Fransa)

19. yüzyılın sonlarında Paris-Orleans özel Demiryolu Şirketi, Bordeaux, Toulouse ve Nantes’tan getirdiği yolcularını o tarihlerde Paris’in dışında sayılan bir noktadaki Austerlitz Garı yerine, Paris’in merkezinde prestijli bir noktaya indirmek amacıyla Seine Nehri kıyısında Orsay Garı’nı inşa etmeyi tasarlamıştır (Şekil 3.29).



Şekil 3.29 : Orsay Müzesi'nin Paris'teki Konumu (Google, 2018).

Tasarlanan yeni gar ve otel 14 Temmuz 1900 günü, yani Fransız ihtilalinin yıldönümünde, 1900 Paris Evrensel Sergisi kapsamında açılmıştır (Şekil 3.30).



Şekil 3.30 : 1900'lülerin Başında Orsay Garı (URL-9).

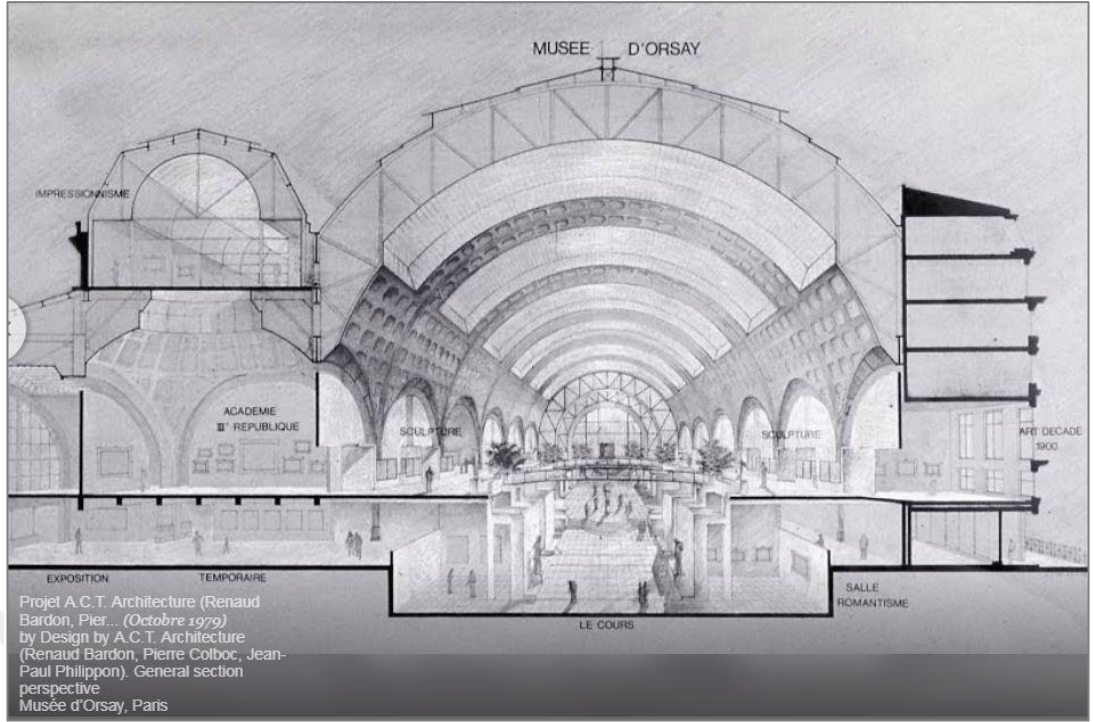
Güneydoğuya kalkan bütün trenlerin ilk ve son hareket noktası olan Gar 1900-1939 yılları arasında Gare d'Austerlitz'ten uzatılan hat bu ana gar binasında son

bulmaktadır. Gar'ın tasarımına temel oluşturan buharlı trenlerin ömrü uzun sürmez ve bunlara göre düzenlenmiş olan peronlar, uzun katarlar oluşturan elektrikli trenlerin gereksinmesine yanıt vermekten uzak kalmıştır. 1939'da anahat seferleri iptal edilir, gar artık yalnızca banliyö trenleri için kullanılmaktadır (URL-9).

Gar önemini kaybetmeye başlamışken 1961 yılında Fransız Ulusal Demiryolları Şirketi (SNCF) Gar'ın bulunduğu alanı ve binaları satmaya karar vermiştir. Hatta bu alanda yer alacak bir kongre sarayı ile 870 odalı bir otel için bir proje yarışması açılmıştır. Yarışmaya katılan 13 yarışmacının arasında Le Corbusier de vardır. Gar'ın yerinde yükselecek uluslararası bir otel için gelen teklifler arasından Mimar Guillaume Gillet ile Mimar Rene Coulon'un ortak projesi birinci seçilmiştir.

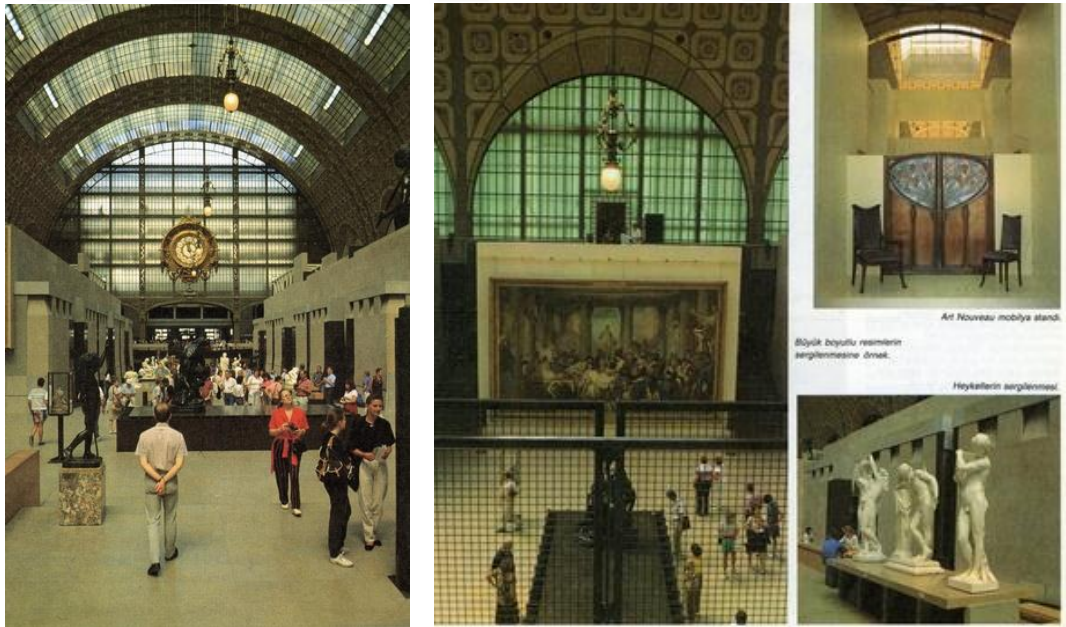
Ancak o tarihlerde yıkılmış olan ünlü Paris Halleri'nin ardından gelişen tepkiler ve bilinçlenme bu kez Orsay Garı odağı çevresinde yoğunlaşan bir tartışma ortamı doğurmuştur. Haller'in yıkılışı dönemin Kültür Bakanı Jacques Duhamel'i Orsay Garı'nın kurtarılması için eyleme geçirmiş ve Gar 1978'de "korunması gerekli yapı" olarak tescil edilmiştir. Cumhurbaşkanı Valery Giscard d'Estaing bile konunun içindedir artık: Orsay Garı bir müzeye dönüştürülecektir.

1980-1987 yılları arasında restorasyon geçirerek Mimar Gae Aulenti tarafından tasarlanan yeni mekanlara kavuşan Orsay Müzesi, modern bir müzecilik anlayışının tarihi mekana nasıl adepte edildiğinin bir göstergesidir. Endüstriyel mirasın yeniden işlevlendirilmesinin ilk örneklerinden biri olan Orsay Müzesi yapılan yenileme çalışmalarının ardından 1986 yılının ziyaretine açılmıştır. Özellikle 19.yy sanat eserlerinin sergilendiği Orsay Müzesi Paris'in turistler tarafından en çok ziyaret edilen mekanlarından birini oluşturmaktadır. Paris'te bulunan Orsay Müzesi her yıl üç milyondan fazla insan tarafından ziyaret edilmektedir (Şekil 3.31).



Şekil 3.31 : Musée d'Orsay Binası Mimarisi (URL-10).

Kente ait referansları içinde taşıyan Orsay Müzesi, büyük çelik tonoz ana mekanı, orta büyük hol ve onun iki yanında katlar içinde konumlandırılmış sergi salonlarından oluşmaktadır (URL-11) (Şekil 3.32).



Şekil 3.32 : Orsay Müzesi (URL-9).

Musée d'Orsay anıtsal değer, sanat değeri ve kullanım değeri koruma kriterlerine göre aşağıdaki çizelgede değerlendirilmiştir (Çizelge 3.10):

Çizelge 3.10 : Koruma Değerlerine göre Musee d’Orsay.

DEĞER	AÇIKLAMA
ANITSAL DEĞER	Güneydoğuya kalkan bütün trenlerin ilk ve son hareket noktasıdır.
SANAT DEĞERİ	Gar 1978’de “korunması gerekli yapı” olarak tescil edilmiştir.
KULLANIM DEĞERİ	Müze, modern müzecilik anlayışının tarihi mekana nasıl adepte edildiğinin bir göstergesidir. Kullanım değeri yüksektir.

Musee d’Orsay çalışmanın ikinci bölümünde belirtilen Wehdorn’nun koruma yaklaşımına göre değerlendirildiğinde; yapının korunduğu müze olarak yeniden işlevlendirildiği görülmektedir. Bu kapsamda yeni işlevi ile sosyo-kültürel sürdürülebilirlik ilişkisi değerlendirilmiştir (Çizelge 3.11).

Çizelge 3.11 : Musee d’Orsay Yeni İşlevi ile Sosyo-Kültürel Sürdürülebilirlik Arasındaki İlişki.

SOSYAL, KÜLTÜREL VE TOPLUMSAL BİLEŞENLER	AÇIKLAMA
Özgün işlevin unutulmaması	Yapı müze olarak yeniden işlevlendirilmiş olsa da sahip olduğu kimliği korumaktadır.
Yeni işlevin bilinir olması	Paris’in turistler tarafından en çok ziyaret edilen mekanlarından.
Çevre ile uyum	Yapı mimarisi ve yeni işlevi ile çevresiyle uyum içerisindedir.
Bulunduğu dokuda dikkat çekme	Yapı, konumu, mimarisi itibarıyla bulunduğu bölgede dikkat çekmektedir.
Sembol ve referans noktası olma	Trenlerin ilk ve son hareket noktası olarak Paris’in sembollerinden.
Kentin tanıtımına katkı sağlama	Her yıl üç milyondan fazla ziyaretçisi vardır.
Çevreye canlılık verme	Konumu, mimarisi ve tren ilk ve son noktası olarak kentsel bellekte önemli bir yeri bulunan yapı canlılık kazandırmaktadır.
Kentin gereksinimini karşılama	Tarihi değeri olan yapı, müze işlevi ile kentin tarihsel öneme sahip eserlerine ev sahipliği yapmakta, kentin kültürel gereksinimlerini karşılamaktadır.
Kullanıcılara sağladığı sosyal, kültürel ve ekonomik yararlar	Bölgede yaşayanların sosyal, kültürel, ekonomik ve siyasal yaşamlarının bir yansıması olan yapı müze işlevi ile kültürel, sosyal ve ekonomik katkı sağlamaya devam etmektedir.

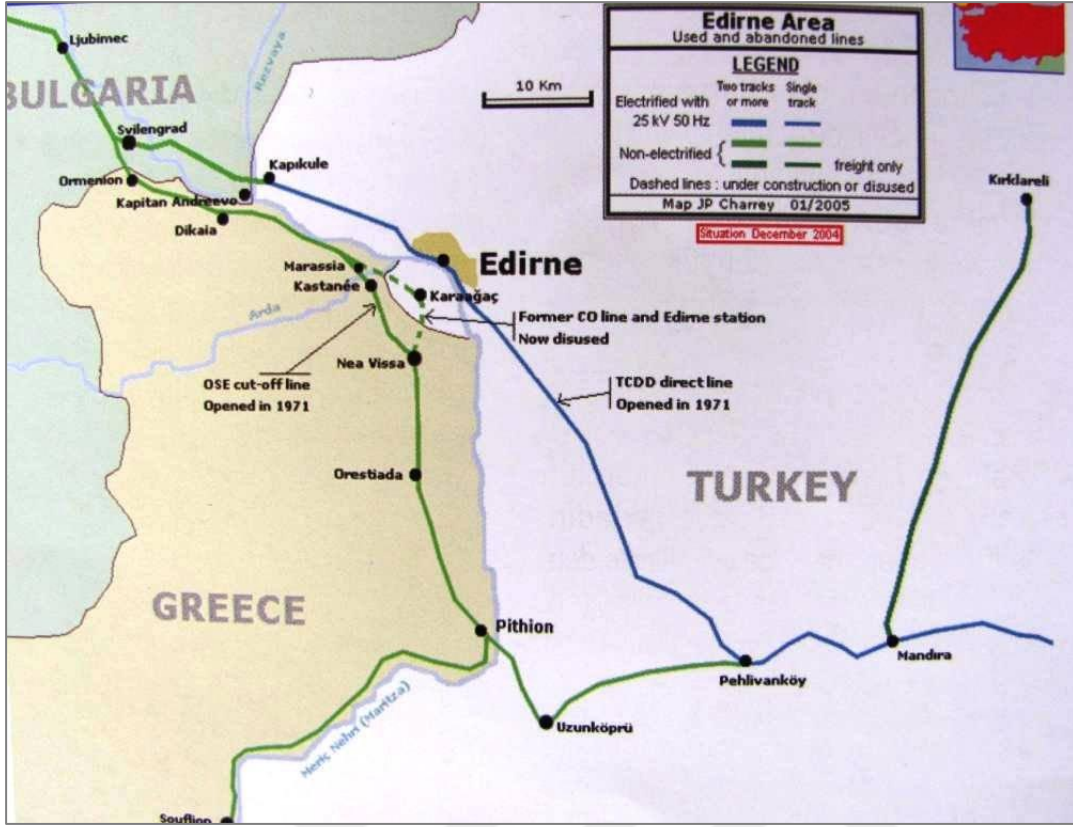
3.2. Türkiye’de Tren İstasyonlarında ve Hatlarında Yeniden İşlevlendirme Uygulamaları

Geçmişte önemli olan endüstriyel yapıların günümüzün değişen sosyo-ekonomik koşullarına cevap vermemesi çeşitli zorlukların yaşanması bu alanların kentin mevcut durumuna uyum sağlayabilecek şekilde korumanın öznesi haline gelmesine neden olmuştur. Dünya’da olduğu gibi Türkiye’de de tren istasyon ve hatlarının yeniden işlevlendirilmesine yönelik projeler geliştirilmiştir.

Bu bölümde Türkiye’de uygulanmış proje örnekleri detaylandırılacaktır. Avrupa ve Amerika’da peyzaj alanı olarak değerlendirilen hat ölçeğinde koruma yaklaşımı ön plana çıkarken, Türkiye’de daha çok yapı ölçeğinde istasyon binalarının cafe, restoran, müze ve üniversite gibi yeniden işlevlendirme projeleri öne çıkmaktadır. Bu kapsamda geniş bir çerçevede ele alabilmek için Haydarpaşa Garı ile ilişkilendirilebilecek Türkiye’nin farklı bölgelerinde uygulanmış, farklı tip iki proje örneği seçilmiştir.

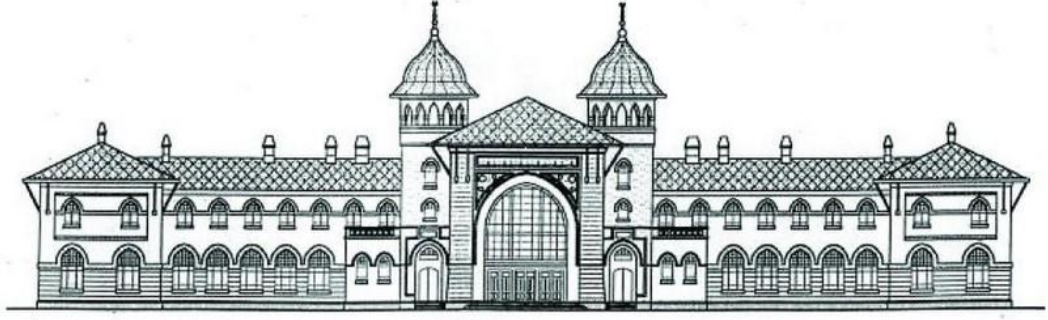
3.2.1. Tarihi Karaağaç Tren Garı (Edirne)

İstanbul’dan başlayarak, Edirne, Filibe ve Saraybosna’dan geçen ve Sava Nehri sınırına kadar uzanan, ayrıca bu hattın ayrılan kollarla Enez, Selanik ve Burgaz’ın birbirine bağlanması amacıyla demiryolunun yapımına 1870’de başlanmıştır. İstanbul-Edirne-Sarımbey arasındaki demiryolu 17 Haziran 1873’de tamamlanmıştır. Karaağaç Tren İstasyonu Mimar Kemalettin Bey’in “Şark Demiryolları Şirketi” adına tasarladığı dört tren istasyonundan birisidir. İstanbul ile Avrupa’yı birbirine bağlayan demiryolunun bu önemli istasyonu Karaağaç’ın gelişmesine, farklı kültürlerin bir araya geldiği bir yer haline gelmesine neden olmuştur (URL-12) (Şekil 3.33).

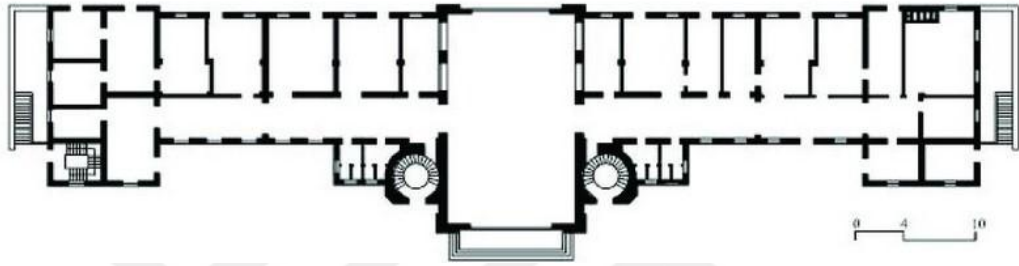


Şekil 3.33 : Karaağaç Tren Garı'nın Konumu (URL-12).

Neo-Klasik üslupta inşa edilen Gar binasının kesin olarak bilinmemekle beraber Meşrutiyet'in ilk yıllarında yapılmış olduğu tahmin edilmektedir. İnşasının 1914 yılında bitirilmesine rağmen önce 1. Dünya Savaşı, sonları da çeşitli siyasi gelişmeler yüzünden ancak 1930 yılında hizmete girmiştir. 1959 yılında onarım geçirerek içi yeniden düzenlenmiştir (URL-13) (Şekil 3.34).



Edirne Garı Giriş Cephesi.



Şekil 3.34 : Edirne Gar Binası (URL-12).

Neo-Klasik Türk mimarisinin en güzel örneklerinden biri olan Karaağaç Tren İstasyonu üç katlı, dikdörtgen planlı ve 80 m. uzunluğunda bir yapıdır. Yığma duvar sistemine göre tuğladan yapılan istasyonun ortasında büyük bir hol bulunmaktadır. Bu bölümün dış duvarlarında, pencerelerinde, kapı kemerlerinde ve girişin iki yanındaki kulelerde kesme taşlar kullanılmıştır. Binayı çevreleyen sivri kemerli pencereler tamamen bu üslubu yansıtmaktadır. Yapının iki ucunda yer alan yuvarlak gövdeli kuleler kesme taştandır. Bunların üzerinde dolaşan silmeler, kuşaklar, yarım başlıklar, kum saati motifleri, saçaklar ve Türk üçgenleri Neo-Klasik Türk mimarisini Edirne’de yaşatan bir örnektir (URL-12).

30 Ekim 1918 tarihinde imzalanan Mondros Mütarekesi’ne göre, Trakya sınırı Meriç Nehri ile çizilmiş ve Karaağaç Mahallesi, Meriç nehrinin sağında, Yunanistan topraklarında kalmıştır. 1922’de gerçekleşen Mudanya Ateşkes antlaşması sonucunda 25 Kasım 1922’de Edirne’nin kurtuluşu gerçekleşmiş ancak suyun öte tarafındaki tüm topraklar ve tabii Karaağaç da kaybedilmiştir. Daha sonra 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan Lozan Antlaşması ile Karaağaç Yunanlıların savaş sırasında yapmış oldukları tahribata karşılık “Harp Tazminatı” olarak, Türk tarafına bırakılmıştır. Böylece Karaağaç, Türkiye’nin Yunanistan ile doğal sınırını oluşturan Meriç Nehri’nin batı yakasında kalan tek Türk toprağı olmuştur.

Tren istasyonuna İstanbul'dan ulaşabilmek için Yunan topraklarından geçme zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Türk sınırı içerisinde geçen yeni bir demiryolu yaptırmaya kadar Uzunköprü İstasyonu'ndan sonra Yunan topraklarından geçerek Karaağaç'a ulaşmaya devam etmişlerdir. 4 Ekim 1971 tarihinde işletmeye açılan 67 km'lik Pehlivan köy-Edirne hattı ile İstanbul-Edirne arasındaki bağlantı, doğrudan Türk topraklarından geçecek şekilde düzenlenmiştir. Yeni hattın açılmasıyla, Yunan topraklarındaki 33 km'lik kısım kaldırılmıştır. Ve yeni yolun yapılması ile birlikte Karaağaç tren Garı artık trenlerin uğramadığı bir istasyon haline gelmiştir (URL-12).

Edirne-İstanbul hattının değişmesi sebebiyle yapılan yeni gar binasına taşınılınca, Karaağaç'taki yapı 4 Ekim 1971'de terk edilmiş, 1974 Kıbrıs harekâtı sırasında ileri karakol görevi yapmıştır. 16 Haziran 1977 yılında, Edirne'de yeni kurulan Devlet Mühendislik ve Mimarlık Akademisi'ne devredilmek üzere Maliye Bakanlığı'na satın alınmıştır. (Kazancıgil, 1995) Trakya Üniversitesince misafırhane, derslik ve rektörlük dahil olmak üzere kullanılmış olup, günümüzde Güzel Sanatlar Fakültesi olarak hizmet vermektedir. Demiryollarına bağlı diğer birimler de üniversiteye bağlı çeşitli bölümlerin amacına yönelik olarak kullanılmaktadır (Şekil 3.35).

Çevresinde bulunan ek istasyon binası ise Lozan Müzesi olarak kullanılmaktadır. İçerisinde Lozan Antlaşması ile ilgili belgeler ve Atatürk ile İsmet İnönü'ye kişisel eşyalar yer almaktadır. Rektörlük Binası'nın bahçesinde yer alan Lozan Anıtı ise Lozan Antlaşmasının önemli sembolüdür.



Şekil 3.35 : Günümüzde Trakya Üniversitesi (URL-13).

Karaağaç Tren Garı anıtsal değer, sanat değeri ve kullanım değeri koruma kriterlerine göre aşağıdaki çizelgede değerlendirilmiştir (Çizelge 3.12):

Çizelge 3.12 : Koruma Değerlerine göre Karaağaç Tren Garı.

DEĞER	AÇIKLAMA
ANITSAL DEĞER	İstanbul ile Avrupa'yı birbirine bağlayan demiryolunun en önemli istasyonudur.
SANAT DEĞERİ	Mimarisi - Neo-Klasik Türk mimarisi ile sanat değeri yüksektir.
KULLANIM DEĞERİ	Yapı mimarisi itibariyle farklı kullanımlara olanak sağlamaktadır, kullanım değeri yüksektir.

Karaağaç Tren Garı çalışmanın ikinci bölümünde belirtilen Wehdorn'nun koruma yaklaşımına göre değerlendirildiğinde; yapının korunduğu “eğitim amaçlı” üniversite olarak yeniden işlevlendirildiği görülmektedir. Bu kapsamda yeni işlevi ile sosyo-kültürel sürdürülebilirlik ilişkisi değerlendirilmiştir (Çizelge 3.13).

Çizelge 3.13 : Karaağaç Tren Garı'nın Yeni İşlevi ile Sosyo-Kültürel Sürdürülebilirlik Arasındaki İlişki.

SOSYAL, KÜLTÜREL VE TOPLUMSAL BİLEŞENLER	AÇIKLAMA
Özgün işlevin unutulmaması	Yapı korunarak özgün işlevin unutulmaması sağlanmıştır.
Yeni işlevin bilinir olması	Üniversite Yapısı olarak yeni işlevinin bilinirliği yüksektir.
Çevre ile uyum	Mimarisinin özgün bir şekilde korunması çevre ile uyumunu sürdürmesine olanak sağlamıştır.
Bulunduğu dokuda dikkat çekme	Mimarisi ile dokuda dikkat çekmektedir.
Sembol ve referans noktası olma	Rektörlük Binası'nın bahçesinde yer alan Lozan Anıtı ise Lozan Antlaşmasının önemli sembolüdür.
Kentin tanıtımına katkı sağlama	Üniversite bünyesinde bulunması kentin tanıtımına önemli katkı sağlamaktadır.
Çevreye canlılık verme	Mimarisi ve eğitim yapısı olması nedeniyle bulunduğu bölge ve kente canlılık kazandırmaktadır.
Kentin gereksinimini karşılama	Eğitim ihtiyacını karşılamaktadır.
Kullanıcılara sağladığı sosyal, kültürel ve ekonomik yararlar	Eğitim yapısı olarak halkın eğitim ve kültür seviyesine önemli katkı sağlamaktadır.

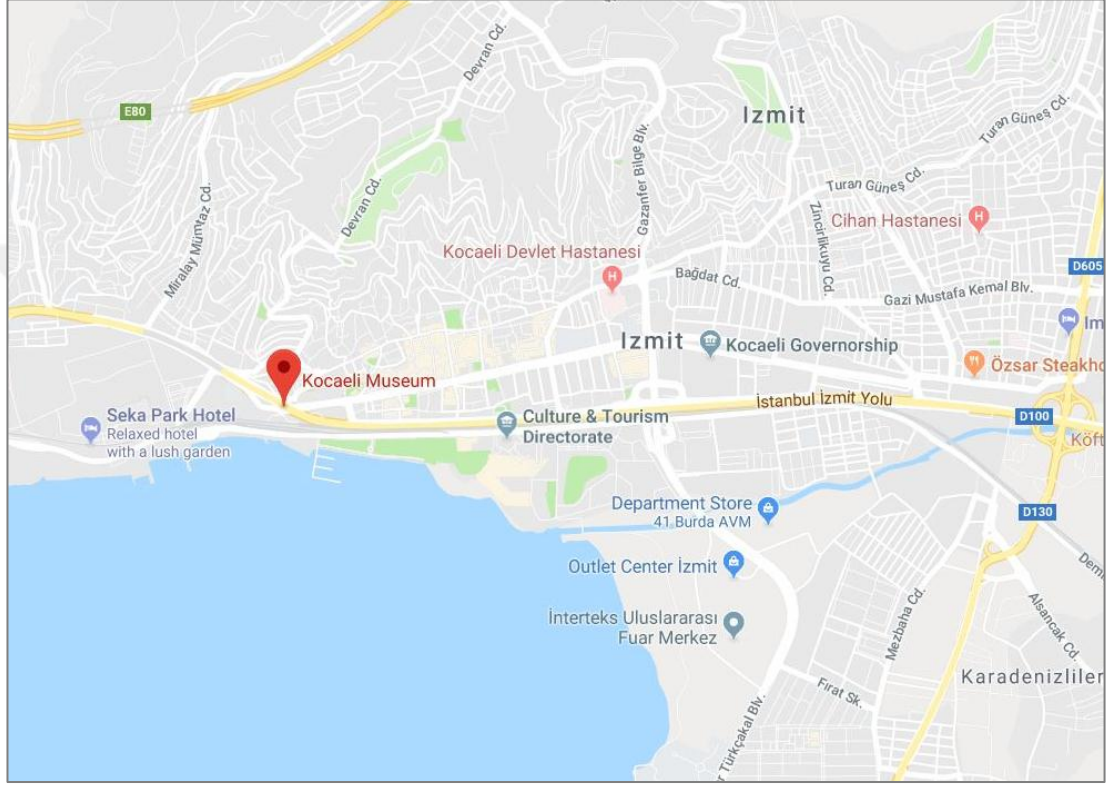
3.2.2. Tarihi İzmit Tren İstasyonu (İzmit)

Kocaeli, ipek Yolu üzerinde bulunması münasebetiyle tarihin devrinde önemli bir ulaşım kavşağı olmuş, bu nedenle de pek çok medeniyete ev sahipliği yapmıştır. Osmanlı Devleti ile Alman imparatorluğu arasında gelişen stratejik işbirliği ulaşım sektörüne de yansımıştır.

Osmanlı Devleti tarafından inşa edilen ilk demiryolu hattı Anadolu Demiryolu hattının bir parçası olan Haydarpaşa-İzmit hattıdır. Tamamlandığında Bağdat'a kadar uzanması düşünülen bu hattın ilk kısmını oluşturan İstanbul Haydarpaşa'dan İzmit'e kadar uzanan 91 kilometrelik demiryolu hattı 1871 yılında başlamış, 1 Ağustos 1873'te İzmit'e ulaşmıştır. Daha sonra bu hat, İstanbul-Bağdat Demiryolu, ardından İstanbul-Hicaz Demiryolu Hattı adını alarak İstanbul'dan kalkan bir trenin kutsal

topraklara kadar kesintisiz ulaşımı sağlanmıştır (URL-14). Böylece içinden geçen demiryolu hattı ile İzmit kenti lineer bir doğrultuda büyümeye başlamış, demiryolu İzmit'in bir simgesi haline gelmiştir.

İzmit İlçesi Kozluk Mahallesi İstasyon Caddesi üzerinde bulunan Eski Gar Alanı , 21 dönüm olup planı Alman Otto Ritter tarafından çizilmiş, 1873-1910 tarihleri arasında alan içindeki yapılar inşa edilmiştir (URL-15) (Şekil 3.36).



Şekil 3.36 : Tarihi İstasyonun Konumu (Google, 2018).

Neo-Klasik üslûba sahip olan yapı zamanında Atatürk ve birçok önemli devlet adamının karşılama törenlerine ev sahipliği yapmıştır. İzmit tren garı, ambar ve hangar binalarının Neo-Klasik üsluplu olarak inşa edildiği belirtilmekle beraber hepsinin tarzında yapım yıllarının farklı olması nedeniyle farklılıklar görülmektedir (Şekil 3.37).



Şekil 3.37 : Kocaeli Arkeoloji ve Etnoğrafya Müzesi (URL-16).

İzmit tren istasyonunun açılması ile ilk etapta Anadolu'dan gelen hammaddelerin İstanbul'a çok daha kısa sürede ulaşması hedeflenmiş; Ayrıca İstanbul'daki limanların yoğunluğu İzmit Körfezi'ndeki limanlara kaydırılmasına karşın tren vasıtasıyla deniz yoluyla gelen malların en kısa sürede yine İstanbul'a ulaşması sağlanmıştır. Bu amaçla İzmit Tren İstasyonu oldukça kapsamlı bir şekilde çeşitli yıllarda meydana gelmiştir. Böylece İzmit Tren istasyonu ve çevresindeki yapıların her biri ayrı zamanlarda, ihtiyaç duyuldukça yapılmıştır. Bu binaların içerisindeki en eski yapı, yolcu salonunun zemin katındaki bölümdür (URL-14).

Eski Gar ve Ambar Binaları bir bütün halinde değerlendirilmiş, restorasyon çalışmaları tamamlanarak Eski Gar Binası Kocaeli Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu, kompleks içinde kalan Ambar Binası ise Restaurant olarak hizmet vermektedir. Bu alanın eski demiryolu güzergahında bulunması nedeniyle düzenlenen vagon restaurant Türkiye'de ilk örneklerindendir (URL-17).

Tarihi Gar Binaları kompleks alanı içerisinde yer alan ve 2004 yılında restorasyon çalışmalarına başlanarak 2007 yılı başlarında ziyarete açılan “Arkeoloji ve Etnoğrafya Müzesi”, teşhir salonlarının yanı sıra, 130 kişilik bir konferans salonuna da sahiptir. Eserlerin bir bölümü bina içerisinde, bir bölümü de güvenlik önlemleri ile donatılan müze bahçesinde sergilenmektedir. Müze alanı içerisinde bulunan ve eskiden hangar olarak kullanılan bina aynı zamanda teşhir salonu olarak da

kullanılacak su altı arkeoloji müzesi haline getirilmiştir. Binalardan bir diğeri tarihi eserlerin incelenmesinde kullanılmak üzere laboratuvar olarak düzenlenmiştir. Eski tren raylarının gar binaları önünde kalan kısmı muhafaza edilerek, içi kafeterya ve lokanta olarak kullanılmak üzere yeniden dekore edilen eski tip orijinal bir lokomotif ve iki vagon üzerine yerleştirilmiştir. Arkeoloji ve Etnografya Müzesi olarak hizmet veren alan içinde Tamir Atölyesi, Su Deposu, Lojman Binası yer almaktadır. İki adet Tekel Deposu birleştirilerek (Arkeolojik ve Etnografik eserler için) teşhir salonları oluşturulmuştur. Arkeoloji ve Etnografya Müzesi'nde Paletliklik, Helenistik, Roma, Bizans ve Osmanlı dönemlerine ait eserler sergilenmektedir (URL-17) (Şekil 3.38).



Şekil 3.38 : Kocaeli Arkeoloji ve Etnografya Müzesi (URL-16).

Tarihi İzmit Tren İstasyonu anıtsal değer, sanat değeri ve kullanım değeri koruma kriterlerine göre aşağıdaki çizelgede değerlendirilmiştir (Çizelge 3.14):

Çizelge 3.14 : Koruma Değerlerine göre Tarihi İzmit Tren İstasyonu.

DEĞER	AÇIKLAMA
ANITSAL DEĞER	Atatürk ve birçok önemli devlet adamının karşılama törenlerine ev sahipliği yapmış olması, İzmit ulaşım sisteminin simgesi olması.
SANAT DEĞERİ	Neo-Klasik mimarisi – Otto Ritter tarafından tasarlanması
KULLANIM DEĞERİ	Ulaşım sistemi ve hammaddelerin kısa sürede ulaşmasının hedeflenmesi ile farklı kullanım değerlerine sahiptir.

Tarihi İzmit Tren İstasyonu çalışmanın ikinci bölümünde belirtilen Wehdorn'nun koruma yaklaşımına göre değerlendirildiğinde; yapının korunduğu “restoran ve müze” olarak yeniden işlevlendirildiği görülmektedir. Bu kapsamda yeni işlevi ile sosyo-kültürel sürdürülebilirlik ilişkisi değerlendirilmiştir (Çizelge 3.15).

Çizelge 3.15 : Tarihi İzmit Tren İstasyonu Yeni İşlevi ile Sosyo-Kültürel Sürdürülebilirlik Arasındaki İlişki.

SOSYAL, KÜLTÜREL VE TOPLUMSAL BİLEŞENLER	AÇIKLAMA
Özgün işlevin unutulmaması	Özgün işlev vagon restoran ile anımsatılmaktadır.
Yeni işlevin bilinir olması	Kentin önemli müzesine ev sahipliği yapmaktadır.
Çevre ile uyum	Bulunduğu dokuda mimarisi ile uyum içerisinde.
Bulunduğu dokuda dikkat çekme	Mimarisi ile bulunduğu bölgede dikkat çekmektedir.
Sembol ve referans noktası olma	İstanbul Haydarpaşa'dan İzmit'e kadar uzanan 91 kilometrelik demiryolu hattının İzmit İstasyonunu oluşturması, Müze olarak kentin referans noktalarından biridir.
Kentin tanıtımına katkı sağlama	Müze işlevi ile kentin tanıtımına önemli katkı sağlamaktadır.
Çevreye canlılık verme	Restoran ve müze gibi farklı işlevleri ile farklı kullanıcılar için cazibe merkezidir.
Kentin gereksinimini karşılama	Yapı, müze işlevi ile kentin tarihsel öneme sahip eserlerine ev sahipliği yapmakta, kentin kültürel gereksinimlerini karşılamaktadır.
Kullanıcılara sağladığı sosyal, kültürel ve ekonomik yararlar	Yapı müze işlevi ile kültürel ve sosyal ve katkı sağlamaktadır. Müzeyi ziyaret eden kullanıcılar farklı dönem eserleri hakkında bilgi sahibi olmaktadır.

3.3. Bölüm Sonucu

Bu bölümde Dünya'dan ve Türkiye'den farklı proje örnekleri verilmiş, her proje örneği koruma kriterleri ve sosyo-kültürel sürdürülebilirlik bağlamında değerlendirilmiş, tarihi tren istasyonları ve hatlarının koruma yaklaşımları ile nasıl işlevlendirildiği detaylandırılmıştır. Çalışma kapsamında verilen örneklerin hepsi anıtsal, belgesel ve kullanım değeri olan projelerdir.

Yerel kimliği yansıtan istasyonlar kent kimliğinin ayrılmaz bir parçası olan önemli tarihsel değlerdendir. Günümüzde, geçmişte kentin bir parçası olan ve kentlinin günlük ulaşımını kolaylaştıran demiryolları kentin fiziksel ve ekonomik koşullarının değışmesi ile eski önemini kaybetmeye başlamıştır, bu durum önemli endüstriyel miras alanlarından olan demiryollarına yönelik koruma projelerini gündeme getirmiştir. Koruma projeleri kapsamında bu alanların farklı aktörler tarafından farklı kullanım tipleri ile yeniden kullanım alanlarına dönüştürülmesi son dönemlerde gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde oldukça önemli hale gelmiştir. Bu bölüm kapsamında verilen örnekler farklı miras alanlarının o kent, kültür ve toplum özelinde işlevlendirilme yöntemlerini yansıtmaktadır. Bu yöntemler her bir projede aynı şekilde uygun olmayabilir. Dolayısıyla her miras alanı kendi iç dinamikleri, fiziki durumu, işlevsel durumu ve bulunduğu toplumsal özelliklere göre bir bütün olarak değerlendirilmelidir.

Çalışma kapsamında Amerika'dan High Line Park, Lowline, Barselona'dan Barcelona de Sants, Paris'ten Orsay Müzesi; Türkiye'den Edirne Karaağaç İstasyonu ve İzmit İstasyonu gibi farklı şehirlerden, farklı ölçeklerde verilen proje örneklerinden de anlaşılabilceği gibi günümüzde tren istasyonları ve garları daha çok özgün işlevlerinin devam ederek korunması veya mevcut mimarinin korunarak yapının yeni işlevi ile kente dahil edilmesi gibi yaklaşımlarla değerlendirilmektedir. Yeniden işlevlendirme uygulamalarında Dünya'daki örneklerin daha çok kamusal kullanıma yönelik olduğu görülmektedir. Dünya'dan ve Türkiye'den farklı örneklerin incelenmesi yeniden işlevlendirme proje süreçlerinin nasıl geliştiğini anlamak, toplumsal bellek ve kentsel kimliğin mekan ile ilişkisini değerlendirmek, Haydarpaşa Garı gibi önemli miras alanlarının değerlendirebilmesi adına oldukça önemlidir (Çizelge 3.16).

Çizelge 3.16 : Proje Örneklerinin Genel Değerlendirmesi.

HIGH LINE	* “Friends of High Line” Derneği park yapılmasında öncülük etmiştir. Bireylerin etkisi büyüktür. * Park içinde özgün hattın izleri korunmaktadır. * Yılda 6 milyon turist çekmektedir. Şehir dışından gelenler için görülmesi gereken yerler listesinde yerini almıştır. * Parkta düzenlenen aktiviteler ile kullanıcılara sosyal ve kültürel yararlar sağlamaktadır.
RAMBLA DE SANTS	* Hat özgün işlevine devam etmektedir. Özgün işlevinin yanısıra “park” işlevi de eklenmiştir. * 5 km “yeşil koridor” ile kent içinde yeşil doku devalılığı sağlanmıştır. * Hat kent belleğinde ve kent içinde simgesel bir yere sahiptir. * Hattın yükseltip kamusal mekan olarak düzenlenmesi kentsel dokunun birbiriyle entegre olmasına neden olmuştur.
LEOPOLDA İSTASYONU	*Tren istasyonunun iki hattı Firenze-Porta al Prato istasyonu olarak halen kullanılmaktadır. * Alan kamusal mekan ve konut alanı olacak şekilde alan iki bölgeye ayrılmıştır. * İstasyon yapısı yapı stoğunu şekillendiren önemli yapılarıdır. * Neo-klasik üslubu mimarisi ile önemli bir kentsel imgedir. * Karma kullanımı ile sosyal ve kültürel anlamda; otel ve konut olarak da ekonomik anlamda katkı sağlamaktadır.
PROMENADE PLANTEE	* Özgün işlev park olarak değişmiştir. *Yeşil aks ile “kentsel bütünleşme” alanı yaratılmıştır. *The High Line Park projesi olana kadar dünyadaki tek yükseltilmiş park örneğiydi. *Kültürel ve ekonomik; yeşil alan olarak sosyal katkı sağlamaktadır.
MUSEE D’ORSAY	* Yapı müze olarak yeniden işlevlendirilmiş olsa da sahip olduğu kimliği korumaktadır. * Paris’in turistler tarafından en çok ziyaret edilen mekanlarından biridir. Her yıl üç milyondan fazla insan tarafından ziyaret edilmektedir. * Trenlerin ilk ve son hareket noktası olarak Paris’in sembollerinden biridir. * Müze işlevi ile kentin tarihsel öneme sahip eserlerine ev sahipliği yapmakta, kentin kültürel gereksinimlerini karşılamaktadır.
EDİRNE KARAAĞAÇ İSTASYONU	* Üniversite Yapısı olarak yeniden işlevlendirilmiştir. *Mimarisinin özgün bir şekilde korunması çevre ile uyumunu sürdürmesine olanak sağlamıştır. * Rektörlük Binası’nın bahçesinde yer alan Lozan Anıtı ise Lozan Antlaşmasının önemli sembolüdür.
İZMİT İSTASYONU	* Kentin önemli müzesine ev sahipliği yapmaktadır. * Haydarpaşa’dan İzmit’e kadar uzanan 91 kilometrelik demiryolu hattının İzmit İstasyonunu oluşturmaktadır. * Müze olarak kentin referans noktalarından biridir. * Yapı, müze işlevi ile kentin tarihsel öneme sahip eserlerine ev sahipliği yapmakta, kentin kültürel gereksinimlerini karşılamaktadır.

Çalışma kapsamında Dünya'dan ve Türkiye'den seçilen örnekler değerlendirildiğinde; Dünya'da istasyon yapı ölçeğinin yanısıra tarihi tren hatlarının da yeniden işlevlendirilmesi projeleri ön planda iken Türkiye'de sadece yapı ölçeğinde uygulamaların ön planda olduğu görülmektedir. Örnek verilen projelerde bireysel kullanım yerine daha çok kamuya açık kültürel ve sanatsal kullanımın daha çok tercih edildiği görülmektedir. Genel olarak tüm projelerde bütünsel koruma ön planda tutulmuş, istasyon yapıları tamamen korunmuş, tren hatları ise izleri korunarak yeni işlevleri ile kente katkı sağlamaya devam etmiştir.

İşlev değişikliğine uğrayan demiryolu hat ve istasyonları kent imajını, kent kimliğini ve toplumsal belleği önemli ölçüde etkilemektedir. Bu noktada bu bölgeyi ziyaret eden veya bu bölgede yaşayan kentlinin fikirleri ve bu alanlar ile ilgili alınan kararlar önem kazanmaktadır. High Line Park ve Lowline Projesi birey ve toplumun proje sürecine olan etkisine en iyi iki örnektir. High Line Park Projesi "Friends of High Line" Derneğinin ön ayak olması ile atıl hale gelmiş demiryolunun şuan milyonlarca insan tarafından ziyaret edilen büyük bir kamusal alana/parka dönüşmesine neden olmuştur. Lowline Projesi ise ortaya atılan tasarım fikrinin kampanya düzenlenerek birçok destekçi ve fon bulması ile hayata geçecek olan "Dünyanın ilk yeraltı" projesidir. İki proje de yeniden işlevlendirme proje süreçlerine toplumun katılması ile nasıl bir etki yaratılabileceğinin en önemli göstergesidir. Projelerde amaç endüstri miras alanlarını kentsel kimlik ve toplumsal bellek bağlamında koruyarak yaşatmak, gelecek nesillere aktarmak olmalıdır. Yapıların yeniden işlevlendirilerek kente dahil edilmesinin kente fiziksel olduğu kadar toplumsal ve ekonomik katkıları da yadsınamaz. Yapılar yeni işlevleri ile hayata devam ederken tarihi geçmişi de gelecek kuşaklara aktarmaktadır.

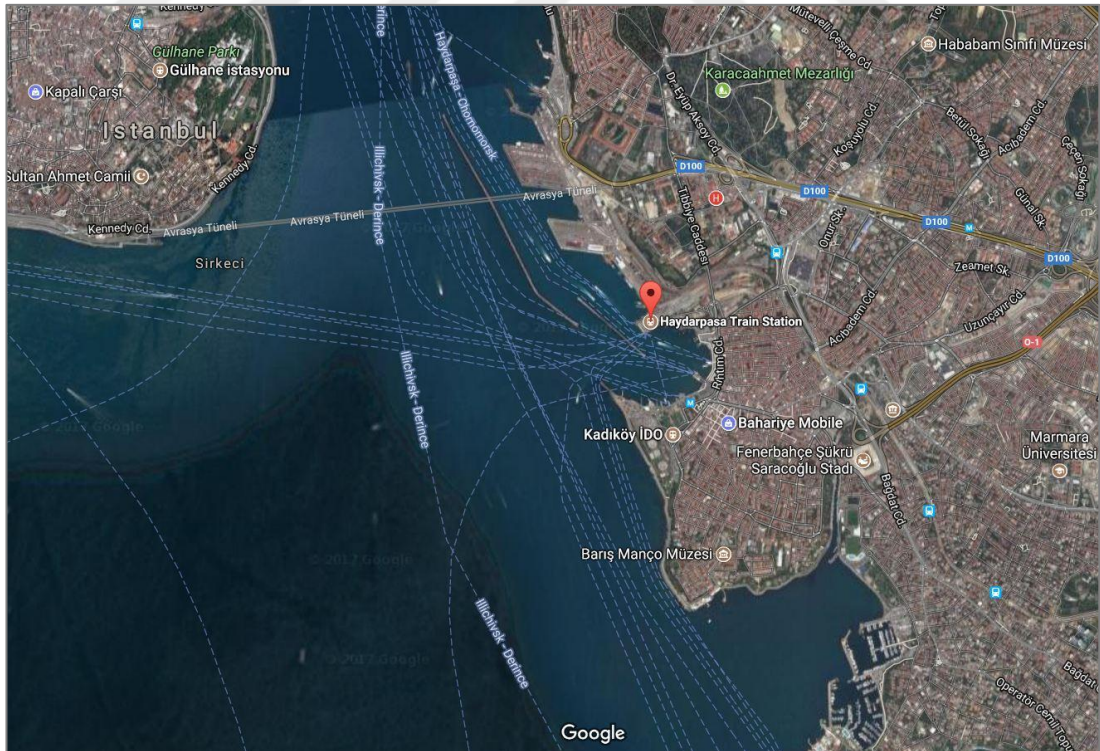


4. HAYDARPAŞA GARI VE ÇEVRESİ

4.1. Çalışma Alanı Sınırları ve Seçim Nedeni

Tez çalışmasının bu bölümünde çalışma alanı ve bu alanı seçim nedeni ile araştırmanın detaylı metodolojisi, alanın tarihsel gelişimi, alan ile ilgili projeler ve bu sürecin mekansal etkileri incelenecektir. Yapılan alan çalışması literatür araştırması ve anket çalışması ile ele alınacak ve araştırma sonucunda elde edilen bulgular kentsel ve kültürel kimlik bağlamında değerlendirilecektir.

Haydarpaşa, İstanbul'un Kadıköy İlçesi sınırları içerisinde Haydarpaşa Garı ve çevresine verilen addır. Haydarpaşa Garı inşa edildiği dönemde İstanbul'dan Anadolu'ya ve Orta Doğu'ya açılan ilk kapıdır. Bölgeye Selimiye Kışlası'nın yapımında emeği geçen Padişah III. Selim'in paşalarından Haydar Paşa'nın adı verilmiştir.



Şekil 4.1 : Çalışma Alanı olan Haydarpaşa Garı'nın Konumu (Google, 2018).

Çalışma alanı olarak Haydarpaşa Garı'nın seçilmesinin nedenlerinden biri önceki dönemlerde kentin ana garı olma niteliğinin bulunması, bölgenin karayolu,

demiryolu ve denizyolu açısından da güçlü ulaşım bağlantılarına sahip olmasıdır. İstanbul demiryolu ulaşımının yanısıra uluslararası ulaşımında stratejik bir konumda olan Haydarpaşa Garı deniz kıyısındaki konumu ve yapısal etkileyciliği ile İstanbul'un en önemli tarihsel simgelerinden biridir (Şekil 4.1).

4.2. Haydarpaşa Garı'nın Tarihsel Gelişimi

Türkiye'de ilk demiryolu, 23 Eylül 1856 tarihinde bir İngiliz Şirketi'ne verilen imtiyazla, İzmir – Aydın arasında inşa edilmiş, 130 km. uzunluğundaki bu hattın yapımı 1866'da tamamlanmıştır. İmtiyaz verilen başka bir İngiliz Şirketi tarafından yapılan İzmir – (Kasaba) Turgutlu – Afyon hattı ile Manisa – Bandırma hattının 98 km.'lik kısmı da 1865 yılında tamamlanarak işletmeye açılmış, hattın kalan bölümleri ise sonraki yıllarda tamamlanmıştır. 1869 yılında yapım imtiyazı Baron Hirsch'e verilen 2.000 km'lik şark demiryollarının milli sınırlar içinde kalan 336 km'lik İstanbul – Edirne ve Kırklareli – Alpullu kesiminin 1888'de bitirilerek işletmeye açılmasıyla da İstanbul Avrupa demiryollarına bağlanmıştır. Anadolu'da yapımı tasarlanan demiryollarının devlet eliyle inşaatı düşünülmüş ve 1871 tarihinde Haydarpaşa – İzmit hattının yapımına başlanmış, üç bölümde yapılan 91 km'lik hat 1873 yılında bitirilmiştir (URL-18) (Çizelge 4.1).

Çizelge 4.1 : Türkiye'deki Kent İçi İstasyonların Yapım Yılları (Araz, 1995).

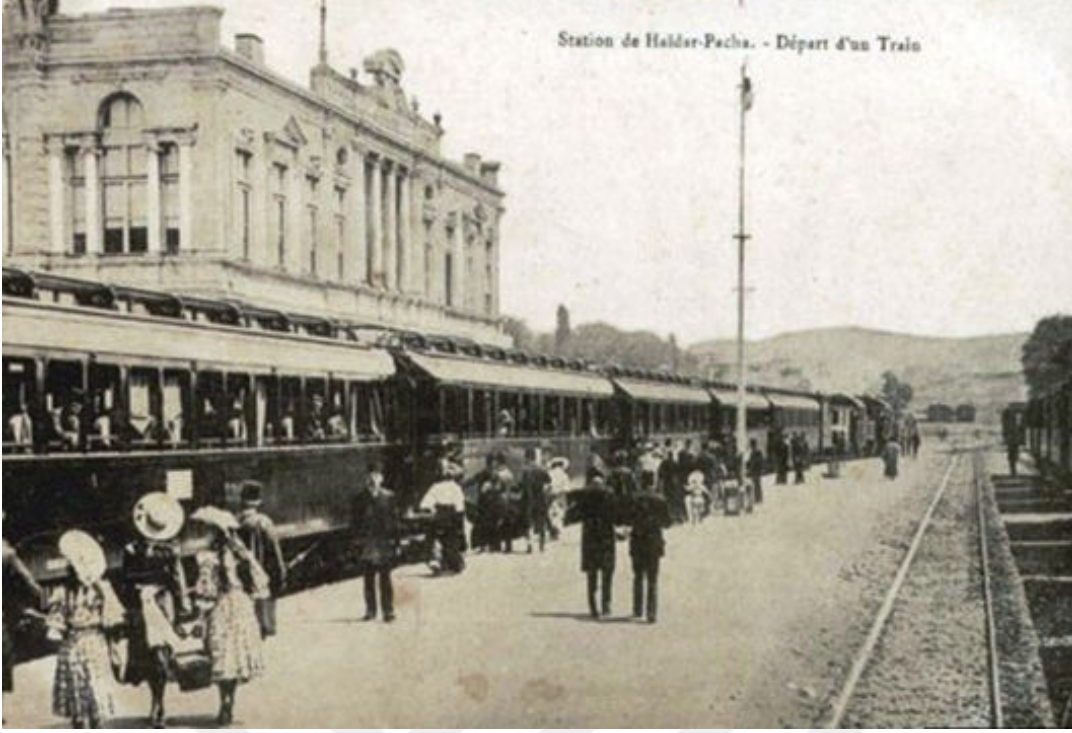
1856 - 1880	1880 - 1900	1900 - 1918	1924 - 1930	1930 - 1940	1940 -1975
ALSANCAK BASMANE FENERBAHÇE <u>HAYDARPAŞA- ESKİ</u> SİNEKLİ İSPARTAKULE <u>EDİRNE- ESKİ</u>	SİRKECİ MUDANYA <u>ANKARA-ESKİ</u> <u>KONYA- ESKİ</u> ADAPAZARI MERSİN GÖZTEPE <u>KARS- ESKİ</u>	HAYDARPAŞA UŞAK BANDIRMA BALIKESİR EDİRNE KARAAĞAÇ ADANA YENİCE CEYHAN ULUKIŞLA BOSTANCI KIZILTOPRAK ERENKÖY	KARABÜK NİĞDE ÇATALAĞZI AMASYA KAYSERİ GAZİ	SİVAS MALATYA MANİSA DİYARBAKIR ANKARA SAMSUN MERSİN ERZURUM	ESKİŞEHİR KONYA AYDIN EDİRNE

Haydarpaşa Garı'nın bulunduğu bölge 19. yüzyıla kadar bağ ve bahçelerle kaplı çayırılık bir alan olarak kalmıştır. Osmanlı Döneminde bölge, dinlenme alanı ve saray atlarının beslenme yeri olarak kullanılmıştır. Haydarpaşa, ordunun Anadolu seferleri için de bir toplanma yeri olarak kullanılmıştır (Şekil 4.2).



Şekil 4.2 : Haydarpaşa'nın Gar Olmadan Önceki Hali (URL-19).

Bölgedeki en köklü değişiklik 1873 yılında İstanbul – İzmit Demiryolu Hattı'nın açılması ile yaşanmıştır. Çayırılık alanı ikiye bölen demiryolunun bitiş noktası olan Haydarpaşa Koyu'nun kuzeyine bir iskele ile beraber yapımına başlanan ahşap ve iki katlı olan ilk yolcu binası hizmete girmiştir. II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Devleti'nin demiryollarında büyük atılımların yapıldığı, büyük projelerin gerçekleştirildiği bir dönem olmuştur. Anadolu-Bağdat Demiryolu, Hicaz Demiryolu gibi projeler ve bu projelerin haricinde Anadolu'daki vilayetleri birbirine bağlayan, İstanbul'a ulaştıran yeni hatlar da inşa edilmekteydi. Demiryolu ağının genişlemesiyle II. Abdülhamid Dönemi'nde bir süre sonra artan yolcu kapasitesi ve genişletilen liman ve rıhtım ile yetersiz kalan yolcu binasının yerine bir gar binası ve ek yapıların inşası gündeme girmiştir ve bugünkü gar binasının yapılması kararlaştırılmıştır (Şekil 4.3).



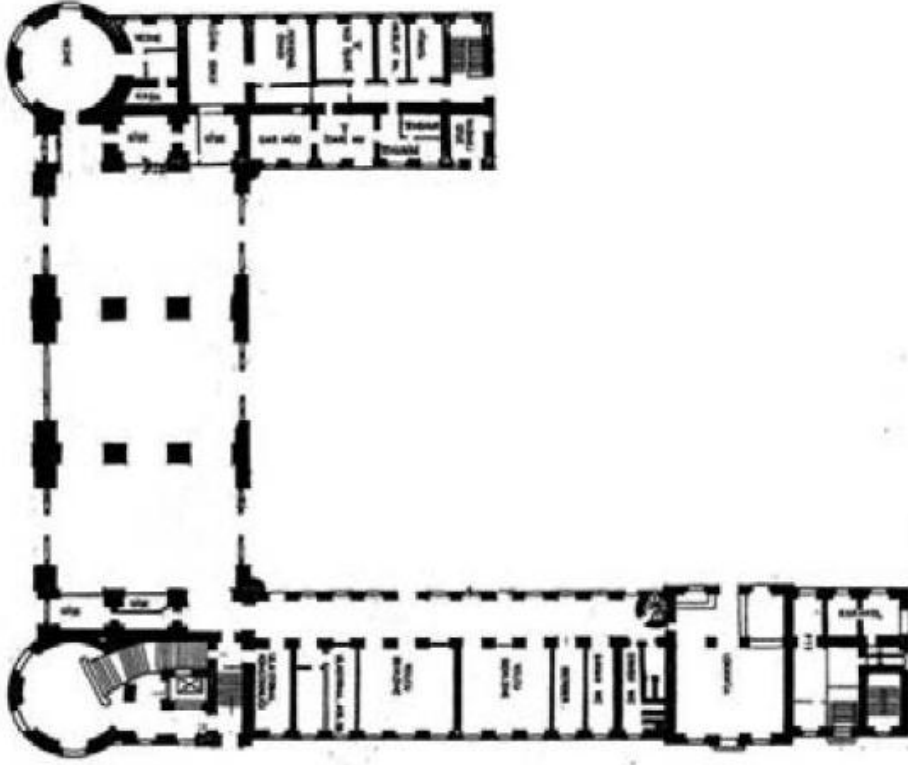
Şekil 4.3 : Haydarpaşa İlk İstasyon Binası (URL-20).

İstanbul-Bağdat Demiryolu'nun yapımına karar verilmesi ve yapımın Alman firmalarına verilmesinden sonra, 23 Mart 1889'da Haydarpaşa Garı'nın yapımı da Almanlara verilmiştir. Almanlar, İstanbul'dan Bağdat'a kadar gidecek demiryolunun başlangıç noktasına görkemli bir bina yaparak, tren yoluna verdikleri önemi vurgulamak istemişlerdir. Otto Ritter ve Helmuth Conu isimli iki Alman mimar, Haydarpaşa Garı'nın projesini hazırlamış ve 30 Mayıs 1906 yılında başlanan inşaatın kontrol mühendisliğini üstlenmiştir. Tren garının büyük yolcu salonu, 19 Ağustos 1908'de hizmete girmiş, fakat 1909 senesi başlarında bir yangın geçirmiştir ve yeniden onarılarak 4 Kasım 1909 tarihinde resmi açılışı yapılmıştır (URL-20) (Şekil 4.4).



Şekil 4.4 : Haydarpaşa Garı ve Vapur İskelesi, 1909 (Erkan, 2013).

Haydarpaşa Garı kentin ana garlarından biri olarak belirlenmiş olup, hattın deniz ile buluştuğu noktada yer almaktadır. Gar Binası oryantalist esinli, Orta Avrupa Barok Mimarisi, Alman Rönesansı ve Neoklasik sentezli “eklektik” bir üslupta inşa edilmiş olan bina, aslında klasik Alman mimarisinin bir örneğidir (Koçer 1995, Fersan 1991, Soğancı 2001). “U” şeklinde iki kolu farklı uzunlukta bir plan şemasına sahip olan Gar Binası beş kattan oluşmakta, her katta koridor etrafında sıralanmış bürolar bulunmaktadır. Binanın yapımında 21 metre uzunluğunda 1.700 adet meşe kazık kullanılmıştır. Gar binasının döşemeleri pembe granitten taşıyıcı ve bölücü duvarlar ise tuğladan yapılmıştır. Garın ünlü kurşun vitrayları ise O Linneman tarafından yapılmıştır (URL-20) (Şekil 4.5) (Şekil 4.6).



Şekil 4.5 : Haydarpaşa Garı Zemin Kat Planı (Başar&Erdoğan, 2009).

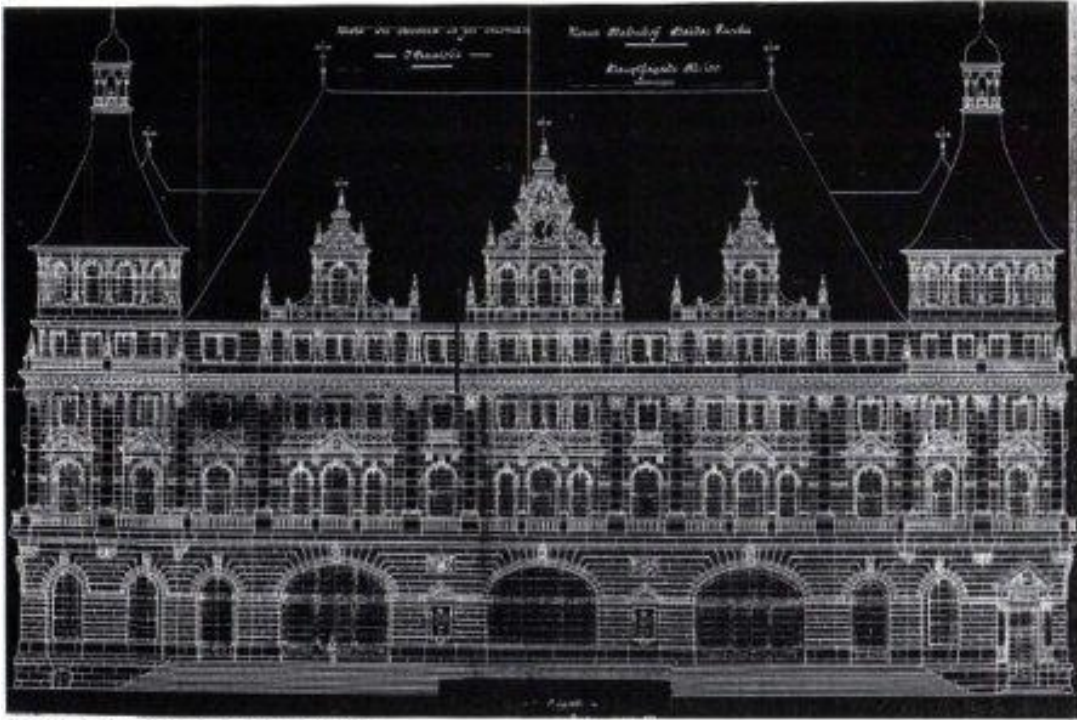
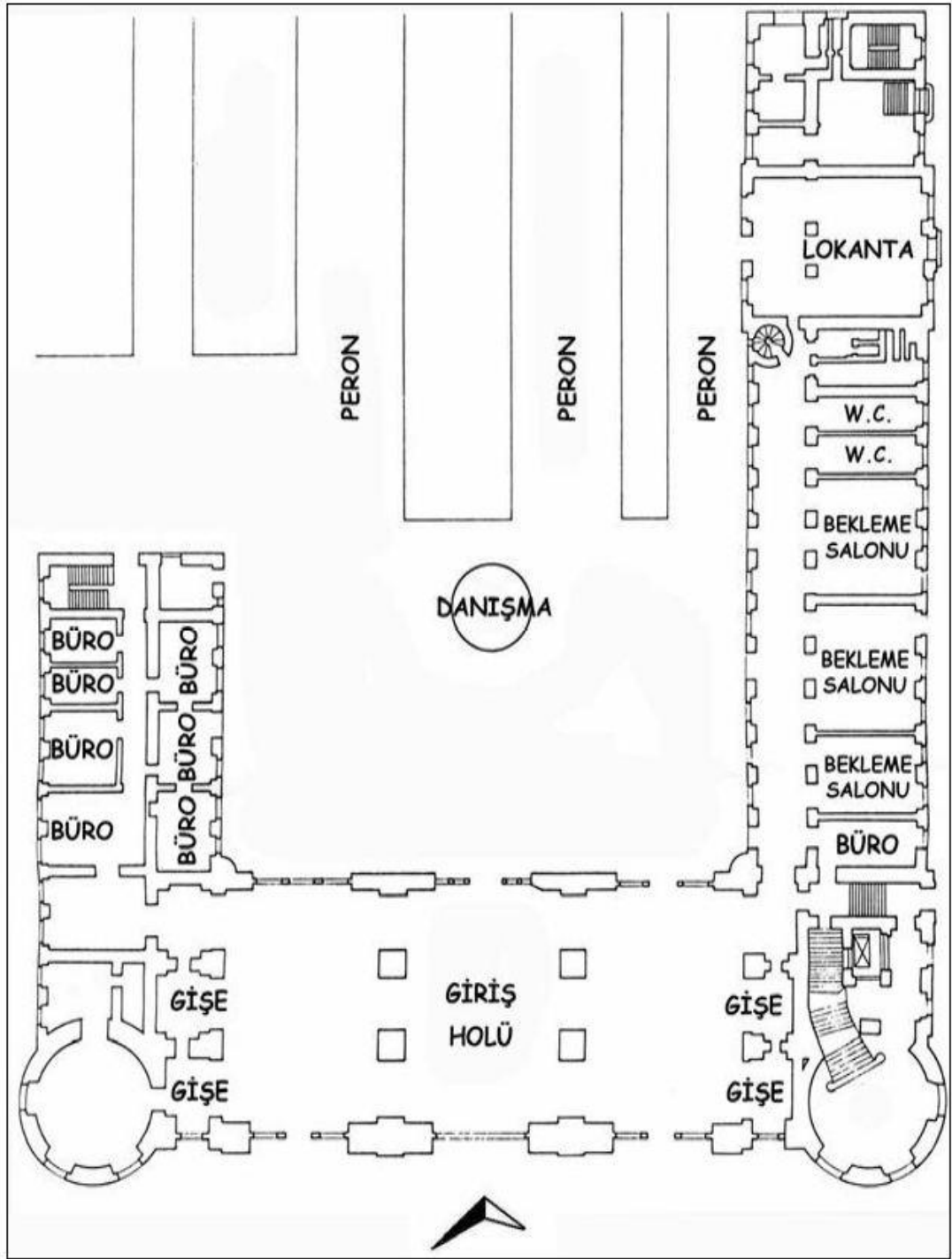


Abb. 220: Hauptfassade des Bahnhofs Haider Pascha (1906)

Şekil 4.6 : Haydarpaşa Garı'nın Güney Cephe Çizimi (URL-20).

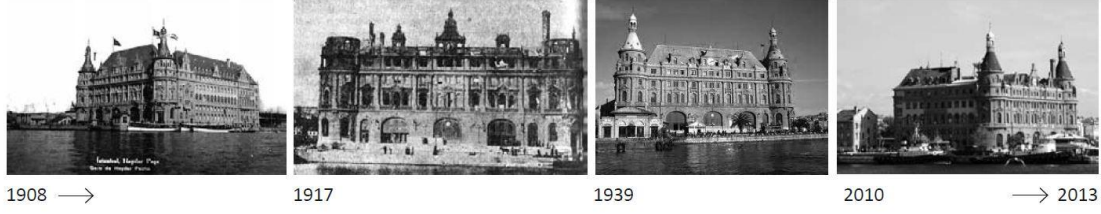
Gar Binasının Kuzey cephesi yolcu peronlarının bulunduğu avlu kısmına, Güney cephesi ise deniz tarafına bakmaktadır (Şekil 4.7).



Şekil 4.7 : Haydarpaşa Garı (Yıldız, 2008).

Haydarpaşa Gar Binası 6 Eylül 1917 günü gerçekleşen sabotaj sonucu meydana gelen patlamada gar binasının çatısı ve kuleleri yanmış ve harabeye dönmüştür. Asker, silah, cephane götürmek üzere harekete hazır bekleyen bir trenle, yolcu dolu bir banliyö treni ateş almış, cepheye gitmek üzere bekleyen çok sayıda asker ve yolcular şehit olmuştur. Gar binasının büyük bir kısmının zarar görmesinin yanı sıra liman tesisleri, ambarlar, personel binaları da yerle bir olmuştur. 1918 yılı Temmuz

ayında 1. Dünya Savaşı sırasında İngiliz savaş uçakları tarafından bombalanan Haydarpaşa Garı ve sahasındaki pek çok bina yıkılmıştır. 1930'lu yıllarda bina ve çatısı yeniden inşa edilmiştir (Şekil 4.8).



Şekil 4.8 : Haydarpaşa Garı (1908 – 2013) (Erkan, 2013).

15 Kasım 1979 yılında ise Haydarpaşa Garı açıklarında Indepenta adlı petrol tankerinin Yunan yük gemisi ile çarpışması sonucu meydana gelen patlama ve yüksek ısıdan kaynaklı gar binasının vitraylarında kullanılan kurşun erimiş, camlar kırılmıştır. 1983 yılı sonunda dış cephelerin ve iki kulenin restorasyonu tamamlanmıştır.

Birçok yangın geçiren Tarihi Haydarpaşa Garı son olarak 28 Kasım 2010 tarihinde çatı yalıtım çalışmaları sırasında çıkan yangın sonucunda gar çatısının büyük bölümü ve binanın bazı bölümleri zarar görmüştür (Şekil 4.9) (Şekil 4.10).



Şekil 4.9 : 28 Kasım 2010 Haydarpaşa Garı'nda Yangın (URL-21).



Şekil 4.10 : 28 Kasım 2010 Haydarpaşa Garı’nda Yangını (URL-22).

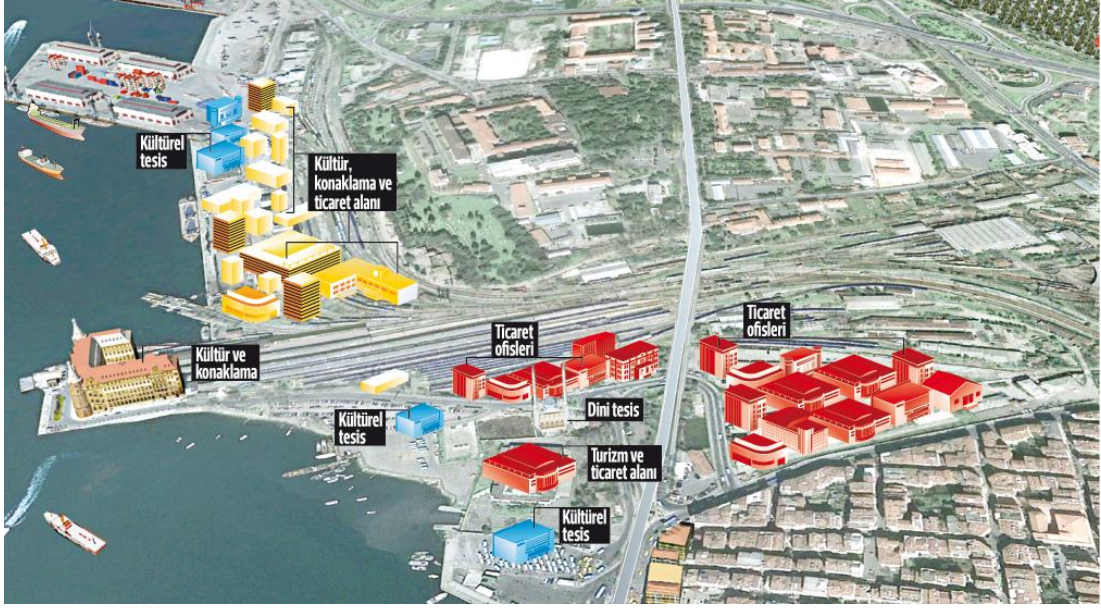
Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahasına yönelik planlama çalışmaları 1980’li yıllara kadar dayanmaktadır. Haydarpaşa’nın günümüzdeki durumunu anlamak için özellikle 2004 sonrası yıllarda çizilen imar planlarını ve uygulanması planlanan proje çalışmalarını gözden geçirmek ve anlamak gerekmektedir.

Haydarpaşa Garı, İstanbul 2 No’lu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu’nun 21.08.1997 gün ve 4542 Sayılı Kararı ile “1. Grup korunması gerekli kültür varlığı” olarak tescil edilerek korumaya alınmıştır. Daha sonra Haydarpaşa ile ilgili en önemli değişikliklerden biri 2005 yılında sosyal güvenlik değişikliklerini de içeren 5335 Sayılı “Torba Yasa”, Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Yasanın 32. Maddesi Haydarpaşa Gar ve Liman alanındaki taşınmazların satış, devir, plan ve projelendirme yetkisi Devlet Demir Yolları (DDY) Genel Müdürlüğü’ne devredilmiştir. (URL-32) Aynı yıl Haydarpaşa ile ilgili ortaya atılan 7 Gökdelenli Haydarpaşa (Manhattan) Projesinin kamuoyu ile paylaşılması ile mimarlar, şehir plancıları ve diğer sivil toplum örgütleri tarafından projeye karşı çıkılmış, “Toplum, Kent ve Çevre için Haydarpaşa Dayanışması” kurulmuştur (URL-23).

1997 yılında 1. Grup korunması gerekli kültür varlığı olarak tescillenen yapının etrafının da İstanbul 5 No’lu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu, Türkiye’deki ilk demiryolu tesisleri alanı olduğu gerekçesi ile Haydarpaşa’nın “endüstriyel miras” kapsamında değerlendirilerek “tarihi sit” alanı olmasını uygun görmüş, böylelikle 26.04.2006 gün ve 85 Sayılı kararı ile Haydarpaşa Garı ve çevresi “Kentsel ve Tarihi Sit Alanı” olarak ilan edilmiştir. 2007 yılının Ağustos ayında ICOMOS Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi Türkiye Ulusal Konseyi, TMMOB

Mimarlar Odası Büyükkent Şubesi ve Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS) İstanbul 1 No'lu Şubesi'nin Tabiat ve Kültür Varlıkları Koruma Kurulları'na dilekçe ile yapılan ortak başvurusu ile Haydarpaşa-Gebze ve Sirkeci-Halkalı hatları üzerinde tarihi ve kültürel önemi olan yolcu binaları, alt-üst geçitler, tüneller, gibi demiryolu mirasını oluşturan tüm yapıların sit alanı olarak ilan edilmesini talep etmiştir (URL-32). Bunu izleyen süreçte aynı yıl Kasım ayında Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) İşletmesi Genel Müdürlüğü ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) arasında Koruma Amaçlı Nazım Ve Uygulama İmar Planlarının İBB tarafından yapılması yönünde 30.11.2007 tarihinde bir protokol imzalanmış ve 1/5000 ölçekli Haydarpaşa Gar Ve Geri Sahası Koruma Amaçlı Nazım İmar planı ile 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar planının çalışmalarına başlanmıştır (URL-23).

2010 yılı Kasım ayında Haydarpaşa Garı çatısında çıkan yangın sonucu önceki yıllarda sürekli ortaya atılan fakat gerçekleştirilmeyen dönüşüm projeleri yangın ile birlikte tekrar gündeme getirilmeye başlanmıştır. 2011 yılı Kasım ayında Haydarpaşa Garı, Kadıköy Meydanı ve Harem Otogarının bulunduğu bölgenin kültür, turizm, ticaret alanına dönüştürülmesini amaçlayan "1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı" İBB Meclisi'nde oy çokluğuyla kabul edilmiş, daha sonra 2012 yılı Şubat ayında "Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahası Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı" İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nde onaylanmıştır. Plana göre Haydarpaşa Gar Binası "Kültürel Tesis, Turizm Konaklama" alanı olarak ayrılmıştır (Şekil 4.11) (URL-23).



Şekil 4.11 : Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahası Şematik Planı (URL-23).

Plana göre bölgenin Kültür ve konaklamanın yanı sıra turizm ve ticaret merkezi haline getirilmesi planlanmıştır. Projede kültür, turizm ve konaklama için 30 bin metrekarelik, ticaret alanı için ise 132 bin metrekarelik alan öngörülmüştür. Belediyenin dönem yetkilileri planlama çalışması ile ilgili Haydarpaşa'nın Marmaray'dan sonra gar fonksiyonunu yitirmiş olacağının bilgisini vermiştir.

Haydarpaşa'dan kalkan son anahat treni olan Fatih Ekspresi 31 Ocak 2012'de saat 23.30'da Haydarpaşa Garı'ndan Ankara'ya hareket etmiştir. Gebze-Köseköy arasındaki Yüksek Hızlı Tren Projesi çalışmaları gerekçe gösterilerek 1 Şubat 2012 tarihinden itibaren tüm anahat tren seferleri sonlandırılmıştır. İstasyonun tren seferlerine kapanması üzerine 5 Şubat 2012 günü OCCUPY Haydarpaşa hareketi çağrısı ile "Haydarpaşa Asla Yalnız Kalmayacak" eylemlerinin ilki gerçekleştirilmiştir.

2012 yılı Eylül ayında askıdan inen Haydarpaşa Gar ve Limanı ile çevresi 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı idari sınır ile sit sınırı arasında uyumsuzluk bahanesiyle iki bölüme ayrılarak nihai düzenleme kararı İBB Meclisi'nden geçmiştir, Mimarlar Odası, Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubeleri, Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası ve Liman-İş tarafından İBB Meclisi'nin 25 Kasım 2011 gün ve 2731 Sayılı kararı ile kabul edilen "Üsküdar İlçesi, Harem Bölgesi ile Haydarpaşa Liman Geri Sahası 1/5000 Ölçekli, 19 Haziran 2012 Tasdik Tarihli Nazım İmar Planı'nın yürütmesinin durdurulması ve iptali istemi ile dava açılmıştır (URL-24).

Kasım 2012’de İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nın "Tüp geçit var. Bina yapılamaz." itirazı üzerine, Haydarpaşa Garı ve Liman Dönüşüm Projesi için TCDD arsalarına verdiği ticaret imar iznini iptal etmiş, arsalar imar planına yeşil alan olarak işlenmiştir. Haydarpaşa Projesi böylelikle geçerliliğini kaybetmiştir ve aynı yıl Aralık ayında İstanbul 5 No’lu Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu 27 Aralık 2012 tarih ve 899 sayılı kararı ile garın restorasyon projelerini onaylamıştır (URL-23).

Haydarpaşa Garı’ndan 2012 yılında son şehirlerarası tren seferleri, 2013 yılı Haziran ayında ise Marmaray Projesi çalışmaları gerekçe gösterilerek son banliyö seferi yapılmış ve gar tamamen seferlere kapatılmıştır. Haydarpaşa Dönüşüm Projesine karşı haftanın belirli günlerinde merdiven eylemleri düzenlenmeye başlanmış, sergi, müzik dinletisi gibi aktiviteler ile farkındalık arttırılmaya çalışılmıştır.

TCDD Emlak ve İnşaat Dairesi Başkanlığı İhale Şube Müdürlüğü tarafından 09 Ocak 2014 tarihinde Gar binasına asılan ilanda "Haydarpaşa gar binası çatısının yenilenmesi ile dış cephesinin temizliği ve bakımının yapılarak ahşap doğramalarının aslına uygun yenilenmesi, 5 nolu bina çatısının yenilenmesi, ile dış cephesinin bakım ve onarımını yapılarak ahşap doğramalarının aslına uygun yenilenmesi" işiyle ilgili ihalenin 28 Ocak 2014 tarihinde Ankara’da TCDD Genel Müdürlüğünde yapılacağı duyurulmuştur ve ihaleyi Delta İnşaat almış ve 13 Haziran 2014 tarihinde işe başlama sözleşmesi imzalanmıştır.

İBB Belediye Meclisinde onaylanan 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planına Haydarpaşa Dayanışması tarafından açılan davada bilirkişinin verdiği "İstanbul’un terası Haydarpaşa bölünemez" raporunun ardından İBB yeni plan notlarında değişiklik yaparak 7 Şubat 2014 ila 7 Mart 2014 tarihleri arasında askıya çıkarmıştır. Yeni planda notunda yeşil alan toplu taşıma peronu olmuş, yeraltı otopark sayısı da arttırılmıştır. Mart 2014 Değiştirilen plan notlarının askıdan inmesiyle 28.03.2014 tarihinde Mimarlar Odası, Şehir Plancıları Odası, Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası ve Liman-İş 2012 yılında onaylanan planların iptali istemi ile İBB ile Kültür ve Turizm Bakanlığı’na dava açmıştır. İstanbul 5. İdare Mahkemesi’nde görülen davada 2013 yılının Aralık ayında bilirkişi raporu hazırlamıştır (URL-23).

“Eski Plan notundaki “2.1.2.6.Madde: Ticaret Alanları. Bölgede yer alan ticaret alanlarında ticaret fonksiyonunun yanında hizmet sektörüne de hitap edecektir.

Prestijli konut ve günübirlik turizm tesisleri de düzenlenebilir. Bu alanda emsal 2.07 dir. Yapı yüksekliği kentsel tasarım projeleri ile belirlenecektir” açıklamaya “TCDD alanının çevresindeki T rumuzlu ticaret alanı olarak belirlenen bölgelerin zemin altında kamu kullanımına yönelik otopark yapılabilir” yine eski plan notundaki “2.1.2.9 Madde: Planlama alanının doğusunda kalan aktif yeşil alanın zemin altında İbrahimağa Aktarma Merkezi ile alandaki aktivitelerin entegrasyonunun sağlanması amacıyla yer altı otopark alanları düzenlenecektir” açıklamasına “TCDD alanının doğusunda yer alan aaktif yeşil alan olarak belirlenen bölgede toplu taşıma peron alanları düzenlenecektir” hükmü ilave edilmiştir” (URL-23).

İBB’nin 2012 tarihli kararının iptali ve yürütmenin durdurulması talebi ile Kadıköy Belediyesi’nin açtığı dava sonucu mahkeme 17 şubat 2014 tarihinde yürütmenin durdurulmasına karar vermiş, İBB bu karara itiraz etmiştir. İstanbul 2. Bölge İdare Mahkemesi yürütmenin durdurulmasına ilişkin kararın nedenini şu şekilde ifade etmiştir: “Mahkememizce bilirkişi raporu hükme esas alınabilecek nitelikte görülmüş olup, bu durumda 1/100.000 ölçekli  evre Düzeni planında belirlenen fuar alanlarından olmadığı, ulusal fuar alanları için öngörülen asgari büyüklüğün sağlanamadığı, kıyı silüetini olumsuz etkilediği, bölgedeki yolcu hareketliliğini olumsuz etkilediği sonucuna ulaşılan Kadıköy ilçesi, Haydarpaşa Garı, Kadıköy Meydanı ve çevresi 1/5000  l ekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planında “Fuar Alanı Fonksiyonu” yönünden şehircilik planlama esasları ile kamu yararı açısından hukuka uyarlık görülmemiştir” (URL-23).

2014 yılı Eylül ayında Kadıköy Belediyesi Haydarpaşa restorasyon projesini reddetmiş ve Haydarpaşa Gar Binası restorasyonuna ruhsat vermemiştir. Restorasyon projesi kapsamında Garın “Kültürel Tesis, Turizm ve Konaklama Alanı” olarak belirlenmiş olması, çevresindeki 1 milyon metrekarelik alanların ise halkın kullanımından ziyade ticaret alanlarına dönüştürülmeye çalışılması ve ranta yönelik kararların alınması, ayrıca Gara ilişkin restorasyon projesinde workshop, yeraltı  arşısı, yeraltı otoparkları, kongre merkezi gibi bölümlerin sonradan eklendiğinin ortaya çıkması Kadıköy Belediyesi’nin ruhsat vermeme nedenlerinden birkaçıdır. Belediye verdiği kararlar ve attığı adımlarla Gar ve çevresinin halkın ihtiyaçları doğrultusunda kamu kullanımına açılması gerektiğinin altını çizmektedir (URL-23).

Haydarpaşa’ya yönelik 10 yılı aşkın devam eden planlama sürecinden sonra İstanbul 5. İdare Mahkemesi 2015 yılı Ağustos ayında Harem bölgesi ile Haydarpaşa Liman

ve Geri Sahası 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı şehircilik ilkeleri, planlama esasları ve kamu yararına uygun olmadığı gerekçeleriyle iptal edilmiştir.

Kararda planının hukuka aykırılığına ilişkin üç noktaya işaret edilmiştir:

- Planlama alanının dolgu alanındaki kısmına ilişkin önerilen dini, kültürel tesis, turizm, ticaret ve turizm, konut, kültür kullanımları 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve Uygulama Yönetmeliği'ne aykırı olması,
- Dolgu alanını kapsayan kıyı şeridi Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın da sorumluluğunda olmasına karşın onay alınmamasının mevzuata uygun olmaması,
- Kıyı şeridinin %45'ini oluşturan kruvaziyer liman kullanımına ilişkin kararların alt ölçekli kararlara bırakılması tanımsız ve sınırsız kentsel ticari yapılaşma potansiyeli yaratması. Kruvaziyer liman kullanımı plan bütününde dengesizliğe yol açabilecek nitelikte ve planlama ilkeleri açısından belirsiz olması (URL-25).

Plan iptalinin ardından Aralık 2015 Ulaştırma Bakanlığı tarafından Haydarpaşa ile ilgili plan hazırlanmıştır. Hazırlanan plana göre; Haydarpaşa Garı aslına uygun restore edilecek, gar fonksiyonu korunacak, bölgede planlanan birçok ticaret alanı da iptal edilecektir. Planda Haydarpaşa Garı, 'Hızlı Tren'in ilk istasyonu olacak, tarihi kimliği korunacaktır. İncelemeler sonucu oluşturulacak yeni planda, gar çevresinde kamuya açık yeşil alanlar oluşturulması, TCDD ve demiryolu tarihi konulu bir müze kurulması da yer alacaktır.



Şekil 4.12 : Haydarpaşa Garı (URL-26).

2017 yılında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı tarafından yapılan son açıklamaya göre Haydarpaşa Garı'nın yüksek hızlı trenlerle birlikte tren garı olarak hizmet vermeye devam edeceği ifade edilmiştir (Şekil 4.12).

4.3. Marmaray Projesi'nin Çalışma Alanına Etkileri

Marmaray Projesi İstanbul Raylı Sistemler Ağı içerisinde Avrupa ve Asya kıtalarını demiryolu ile deniz altından birbirine bağlamayı hedefleyen toplam 76,3 km uzunluğunda bir projedir (Şekil 4.13).



Şekil 4.13 : Marmaray Tren Hattı.

Marmaray güzergahında Kadıköy, Üsküdar, Fatih ve Zeytinburnu İlçeleri bulunmaktadır.

Çizelge 4.2 : Rakamlarla Marmaray (URL-27).

TOPLAM HAT UZUNLUĞU	76,3 km
Yüzeysel Metro Kesimi Uzunluğu	63 km
- Yüzeydeki İstasyon Sayısı	37 Adet
Demiryolu Boğaz Tüp Geçiş Kesimi Toplam Uzunluğu	13,6km
- Delme Tünel Uzunluğu	9,8 km
- Batırma Tüp Tünel Uzunluğu	1,4km
- Aç - Kapa Tünel Uzunluğu	2,4 km
- Yeraltındaki İstasyon Sayısı	3 adet
İstasyon Boyu	225m (en az)
Bir Yöndeki Yolcu Sayısı	75.000 yolcu/saat/tek yön
Maksimum Eğim	18
Maksimum Hız	100 km/saat
Ticari Hız	45 km/saat
Tren Sefer Sayısı	2-10 dakika
Araç Sayısı	440 (2015 yılı)

Marmaray Projesi güzergahı Anadolu Yakasında Gebze'den başlayarak Avrupa Yakası'nda Halkalı istasyonunda son bulmaktadır. Projenin ilk etabı Ayrılıkçeşme-Kazlıçeşme arası 13 km uzunluğunda denizin altından geçen tüneldir. Üsküdar Ayrılık Çeşmesi'nde deniz altına giren hat Eminönü Sirkeci'de yeryüzüne

çıkılmaktadır. İkinci etap ise Gebze-Ayrılıkçeşme (43 km) ve Kazlıçeşme-Halkalı (19 km) uzunluğundaki yüzey hatlarıdır. Hat, 1,4 km'si deniz altında olmak üzere yüzeyde 37, yeraltında ise 3 istasyondan oluşmaktadır (Çizelge 4.2).

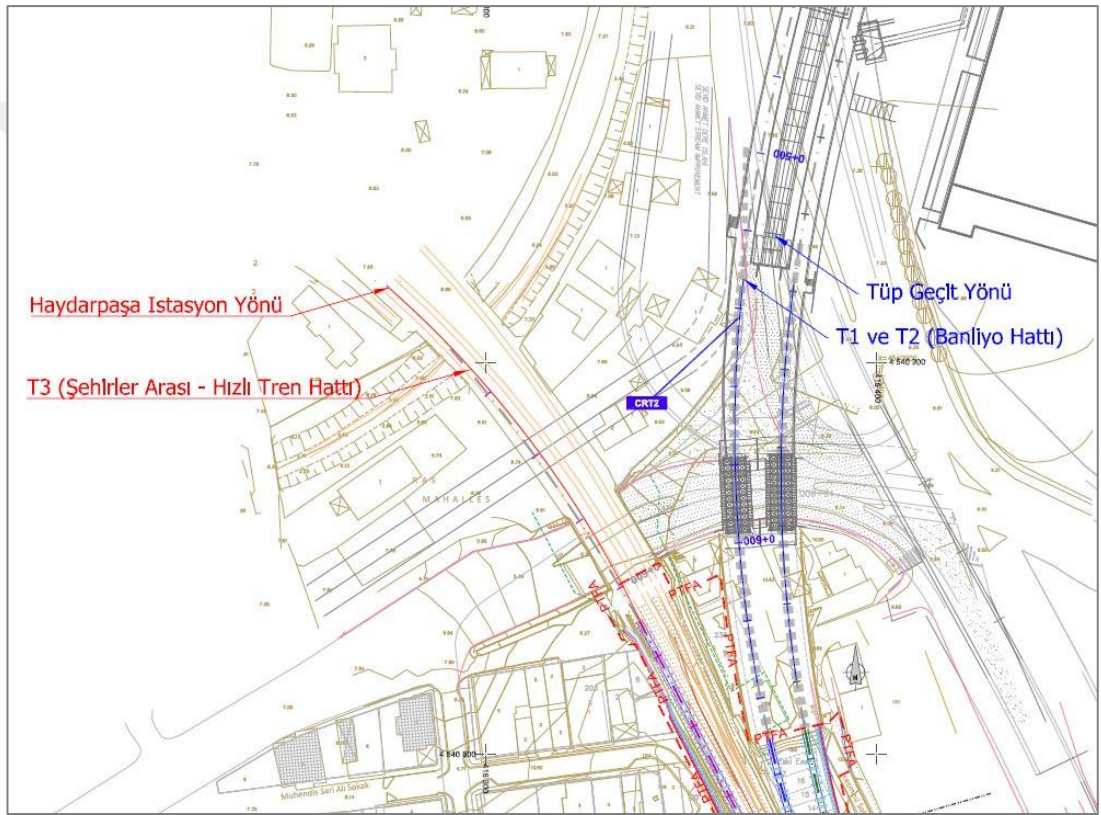
Proje kapsamında ilk etap olan Ayrılık Çeşmesi-Kazlıçeşme arası hat 29 Ekim 2013 tarihinde kullanıma açılmıştır. Bu güzergahta 3 yeraltı (Üsküdar, Sirkeci ve Yenikapı) ve 2 yerüstü (Ayrılıkçeşmesi, Kazlıçeşme) istasyon bulunmaktadır. Ayrılık Çeşmesi ile Kazlıçeşme arasındaki seyahat süresi toplam 18 dakikadır.

Marmaray projesine bağlanacak olan banliyö hatların iyileştirilme projesi nedeniyle Pendik-Gebze arasındaki banliyö seferlerine 29.04.2012 tarihinde, Kazlıçeşme Halkalı arasındaki banliyö seferlerine 01.03.2013 tarihinde, Haydarpaşa-Pendik arasındaki banliyö seferlerine 19.06.2013 tarihinde ara verilmiş ve bu hat kesimlerinde iyileştirme çalışmaları kapanma tarihlerinden itibaren başlatılmıştır. Gebze-Söğütluçeşme ve Halkalı-Kazlıçeşme hat kesimleri inşaatı tamamlandığında Marmaray'a bağlanacak ve Gebze-Halkalı arası kesintisiz olacaktır. Proje tamamlandığında yüzeyde 2 olan hat sayısı 3'e çıkartılacak, bunlardan 2'si banliyö işletmeciliği için 1 adedi ise şehirlerarası trenler ve hızlı trenlere hizmet verecek ve Gebze'den Halkalı'ya 105 dakika içerisinde kesintisiz şekilde gitmek mümkün hale gelecektir. Projenin tüm etapları tamamlandığında Gebze-Halkalı arasında 2-10 dakikada bir sefer yapılacak olup, bir yönde saatte 75.000 yolcu taşınması planlanmaktadır.

Projenin ilk zamanlarında yapılması planlanan güzergaha göre Haydarpaşa Garı proje dahilinde iken ilerleyen süreçte projenin ara durağı olmaktan tamamen çıkarılmıştır. Dönem yetkilileri tarafından Haydarpaşa'nın, Marmaray'dan sonra gar fonksiyonunu kısmen yitirmiş olacağı, artık trenlerin mevcut Marmaray'ı kullanmak suretiyle kesintisiz geçecekleri, yani bir gar ihtiyacı kalmayacağı belirtilmiştir. Fakat bugün gelinen durumda Haydarpaşa Garı'nın son süreçte hatta dahil edilmesine karar verilmiştir.

Haydarpaşa Garı yaşayan, canlı bir kentsel imge olarak görülürken, geçirdiği yangınlar, plan süreçleri ve Marmaray Projesi uygulaması gibi farklı nedenlerden dolayı işlevsizleştirilmiştir. Marmaray Projesi ile ulaşım işlevi sona ermiş, Gar sadece turistik, restoran ve kamusal etkinlik için kullanılmaya başlanmıştır. Günümüzde Gar'da eski banliyö ve yeni trenler bekletilmektedir.

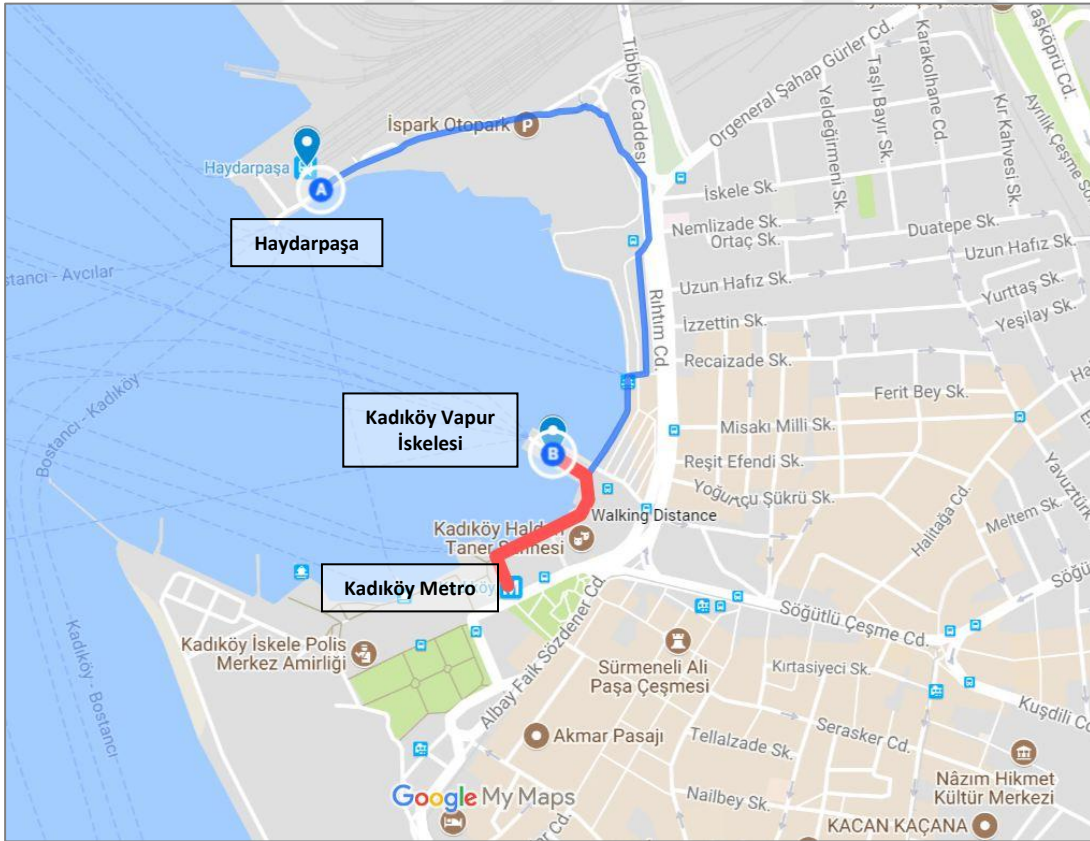
Ulaştırma Bakanı'nın yaptığı açıklamaya göre 2018 yılı sonunda hizmete girecek olan hat ile ilgili Asya Yakası'nda Gebze'den Söğütlüçeşme'ye, Avrupa Yakası'nda Kazlıçeşme'den Halkalı'ya kadar banliyö sisteminin metro standardına kavuşturularak, Marmaray ile entegre olup kesintisiz hale getirilmesi planlanmaktadır. Ankara'dan gelen Yüksek Hızlı Trenlerin proje tamamlandığında Haydarpaşa'ya kadar gitmesi, Haydarpaşa Garı'nın Yüksek Hızlı Tren Garı olarak hizmet vermesi, trenlerin bir kısmının ise Avrupa yakasına devam etmesi planlanmaktadır. Gar aynı zamanda trenlerin istasyon sahası olarak kullanılacaktır (Şekil 4.14).



Şekil 4.14 : Yüksek Hızlı Tren Hattı ve Banliyö Hattı.

Geçmişte Anadolu'ya giriş kapısı olan kullanılan alan Marmaray projesi ile sadece Haydarpaşa Bölgesine gitmek isteyen yolcuların son durağı Haydarpaşa olan treni tercih etmesine, Anadolu Yakası'ndan Avrupa Yakası'na geçmek isteyen yolcuların ise Haydarpaşa'yı transit geçen trene binmesine neden olacaktır. Avrupa Yakası'ndan Anadolu Yakası'na gelen yolcular ise Marmarayı tercih edecek, gitmek istedikleri yere göre metro hattını veya vapur-metro hattını kullanarak istedikleri noktaya ulaşabilecektir. Bu durum Haydarpaşa'nın eski önemini kaybetmesine neden olacaktır.

Eskiden Haydarpaşa'ya gelen yolcular vapur ile Avrupa Yakası'na geçmekteydi, Marmaray hattının Kadıköy metro hattına entegre olmasına istinaden Anadolu'dan YHT ile gelen bir vatandaşın Kadıköy metro istasyonundan Kadıköy İskelesine direkt ulaşmasından dolayı Haydarpaşa İstasyonu'nun bypass edilmesi durumu oluşmaktadır. Bu alan sadece Haydarpaşa'dan Karaköy'e vapurla geçmek isteyen yolcular için cazip hale gelmektedir. Dolayısı ile Haydarpaşa Garı'nın sadece YHT'lerin manevrası için kullanıldığı bir alan haline gelmesi kaçınılmaz olacaktır (Şekil 4.15).



Şekil 4.15 : Kadıköy Vapur İskelesi'nden Kadıköy Metro ve Haydarpaşa Garı'na Ulaşım (Google, 2018).

Marmaray Projesi ile birlikte Haydarpaşa-Gebze, Sirkeci-Halkalı banliyö hatlarının izlerinin korunarak iyileştirilmesi yerine aslında mevcut rayların, korunması mümkün olmayan bazı mevcut tarihi istasyonlar taşınarak, mevcut raylı sistem tamamen değiştirilecektir. Bu durum Gar da dahil olmak üzere tarihi dokunun ve kentsel kimliğinin zedeleneyeceğini göstermektedir.

Haydarpaşa Garı'nın istasyon olarak yolcu birimleri dışında kamusal bir mekan olmasının yanısıra lokanta, tarihinden dolayı turistik amaçlı gezilebilir olması gibi farklı işlevlere hizmet veren bir mekan olması kolektif bellekte yer etmiştir. İstasyonun açıldığı günden itibaren farklı gelir gruplarından çoğu bireyin hayatının bir anında yer alması, Türk sinemasında ve Türk edebiyatında gar binasının ve yaşanmışlıkların bir imge olarak geçmişten bugüne kullanılması buranın kolektif hafızada önemli bir yer edinmesine, gar denildiğinde akla ilk gelen yerlerden birinin Haydarpaşa olmasına ve kentin imgesi haline gelmesine neden olmuştur. Günümüzde ulaşım işlevi bir süreliğine durdurulmuş olsa da lokanta hizmeti devam etmekte, farklı sanatsal etkinlikler ile kentlilerin önemli buluşma noktalarından biri olarak varlığını sürdürmektedir (Şekil 4.16).



Şekil 4.16 : Haydarpaşa'da Kitap Etkinliği (URL-28).

4.4. Haydarpaşa'nın Kültürel Miras Değerine Yönelik Saha Araştırması

Bireylerin, İstanbul'un en önemli simgelerinden biri olan Haydarpaşa Garı için uygulanması planlanan güncel projenin farkında olup olmadıklarını, İstanbul'da ve İstanbul dışında yaşayan bireylerin Gar ile ilgili mekan algısını ve bu mekanın kolektif bellekteki yerini; Gar'ın yeniden işlevlendirilmesi söz konusu olursa bireylerin Gar'ı nasıl kullanmak istediklerini anlamaya yönelik Microsoft Forms Uygulaması kullanılarak oluşturulan çevrimiçi anket çalışması yapılmıştır.

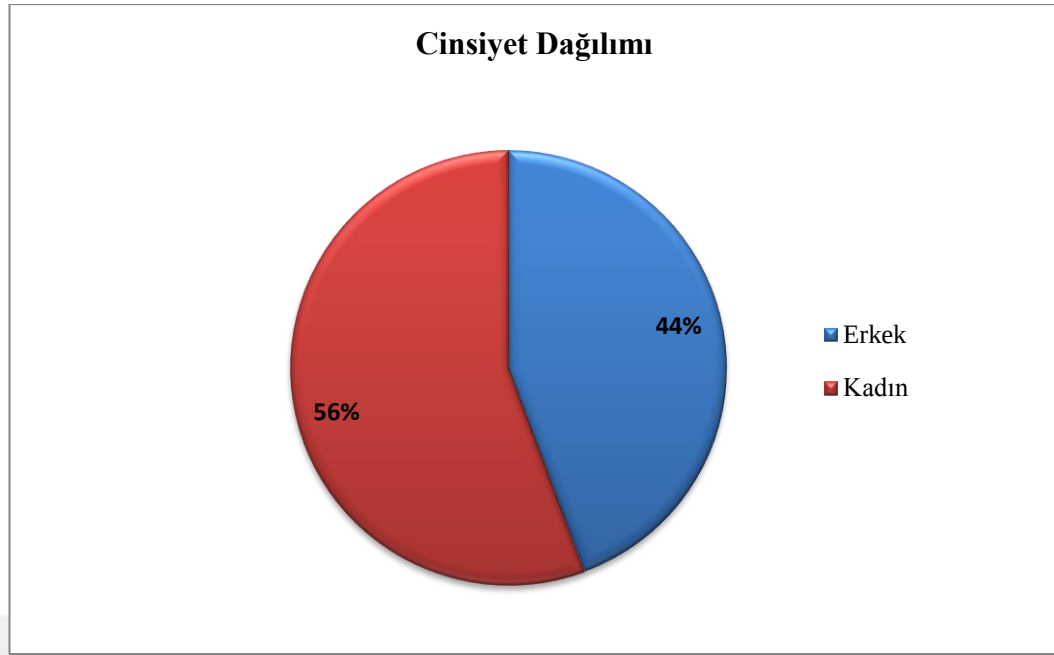
Anket sorularını yanıtlayanlar kartopu yöntemi ile seçilmiş olup 18 yaş üzerinde yüksek öğretim almış kişilere ulaşılmıştır. Bu anlamda anket sonucunun temsil ettiği kitle, ağırlıklı olarak 26-35 yaş aralığında, çoğunlukla üniversite mezunu, ağırlıklı olarak mühendislik, mimarlık ve şehir planlama meslek gruplarından bireylerden oluşmaktadır.

İstanbul'da yaşayan ve İstanbul'da yaşamayan, Haydarpaşa Garı'na giden ve gitmeyen farklı kullanıcılara yönelik toplamda 14 soru sorulmuştur. Araştırmada yöneltilen soru tipleri çoktan seçmeli ve açık uçlu olmak üzere farklılaşmaktadır. Sorulan sorular katılımcıların profilini belirlemek üzere cinsiyet, yaş, eğitim durumu ve meslek grubu; İstanbul Şehri ve Haydarpaşa Garı ile kurulan ilişkiyi, Gar'ın kullanıcılar tarafından yeniden işlevlendirilmesi söz konusu olur ise ne olarak görmek istediklerini tespit etmeye yöneliktir.

Anket sorularını cevaplayan katılımcıların sayısı toplam 212'dir.

Cinsiyet

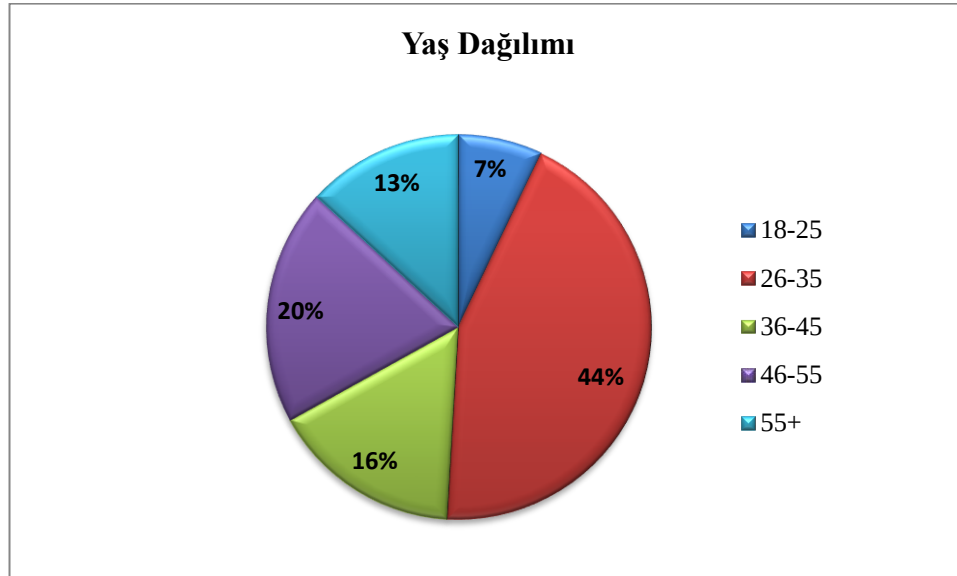
Yapılan anket çalışmasında katılımcıların %56'sını kadınlar (118 kişi), %44'ünü erkekler (94 kişi) oluşturmaktadır. (Şekil 4.17)



Şekil 4.17 : Anket Katılımcılarının Cinsiyet Dağılımı.

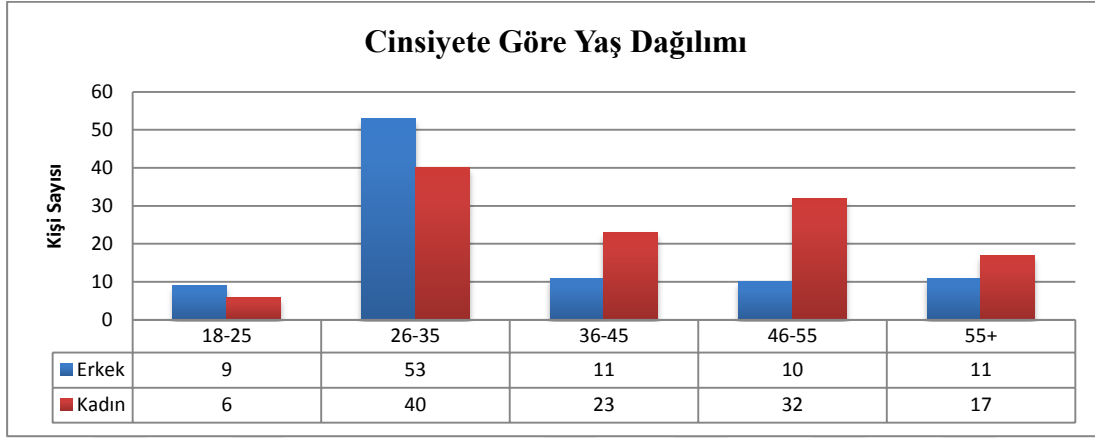
Yaş Aralıkları

Ankete katılanların yaş aralıkları dağılımına bakıldığında; katılımcıların %7'si 18-25 yaş aralığında, %44'ü 26-35 yaş aralığında, %16'sı 36-45 yaş aralığında, %20'si 46-55 yaş aralığındadır. 55 yaş ve üzeri olan katılımcıların oranı ise %13'tür. (Şekil 4.18)



Şekil 4.18 : Anket Katılımcılarının Yaş Dağılımı.

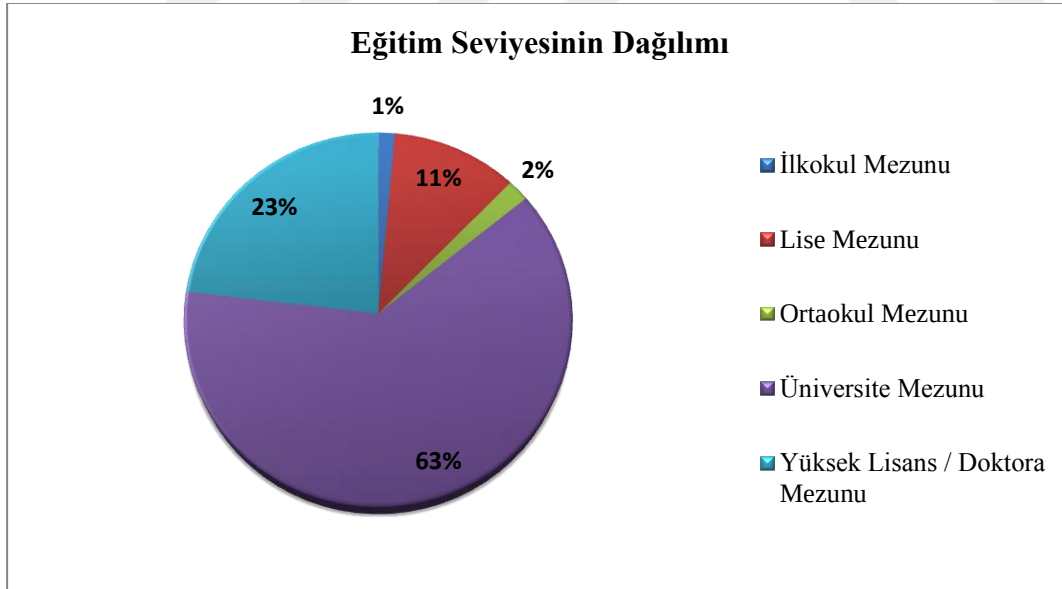
Cinsiyete göre yaş dağılımına baktığımızda ise; 18-25 ve 26-35 yaş aralığında erkek katılımcıların, 36-45, 46-55 ve 55 üzeri yaş aralıklarında ise kadın katılımcıların sayısının daha fazla olduğu görülmektedir (Şekil 4.19).



Şekil 4.19 : Ankete Katılımcıların Cinsiyetlerine Göre Yaş Dağılımı.

Eğitim Durumu

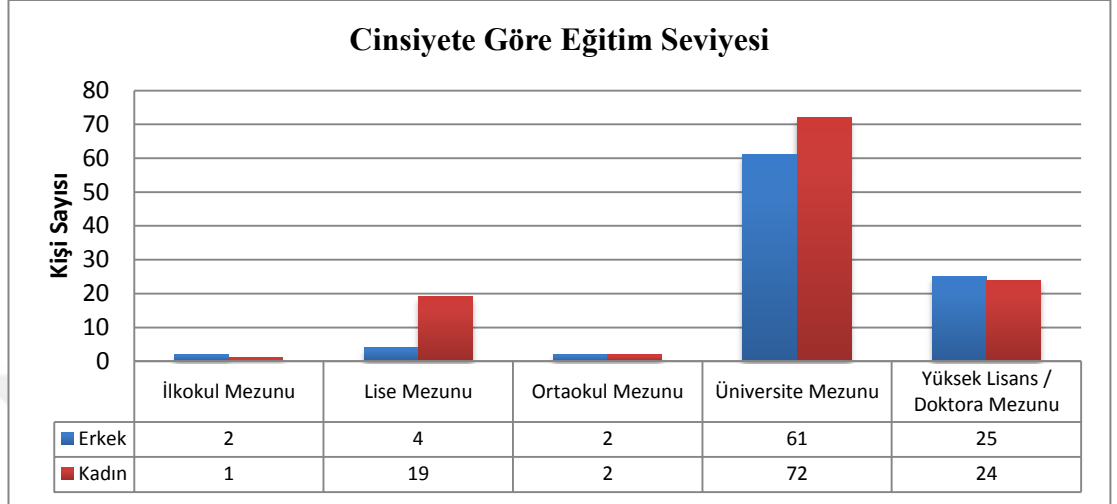
Anket çalışmasına katılanların %1'i ilkokul mezunu, %2'si ortaokul mezunu, %11'i lise mezunu, %63'ü üniversite mezunu, %23'ü ise yüksek lisans veya doktora mezunudur (Şekil 4.20).



Şekil 4.20 : Anket Katılımcıların Eğitim Seviyesi.

Şekil 4.17'den de anlaşılacağı üzere ankete katılanların %86'sı üniversite ve üzerinde eğitime sahiptir. Bu da katılanlar arasında eğitim seviyesinin yüksek olduğunu göstermektedir.

Cinsiyete göre eğitim seviyesine bakıldığında ise; erkekler kadar kadınların da eğitim seviyesinin yüksek olduğu görülmektedir. Modernite parametrelerinden birinin kadınların eğitim seviyesi olduğu düşünülürse anket katılımcılarının modern bireylerden oluştuğu söylenebilir (Şekil 4.21).

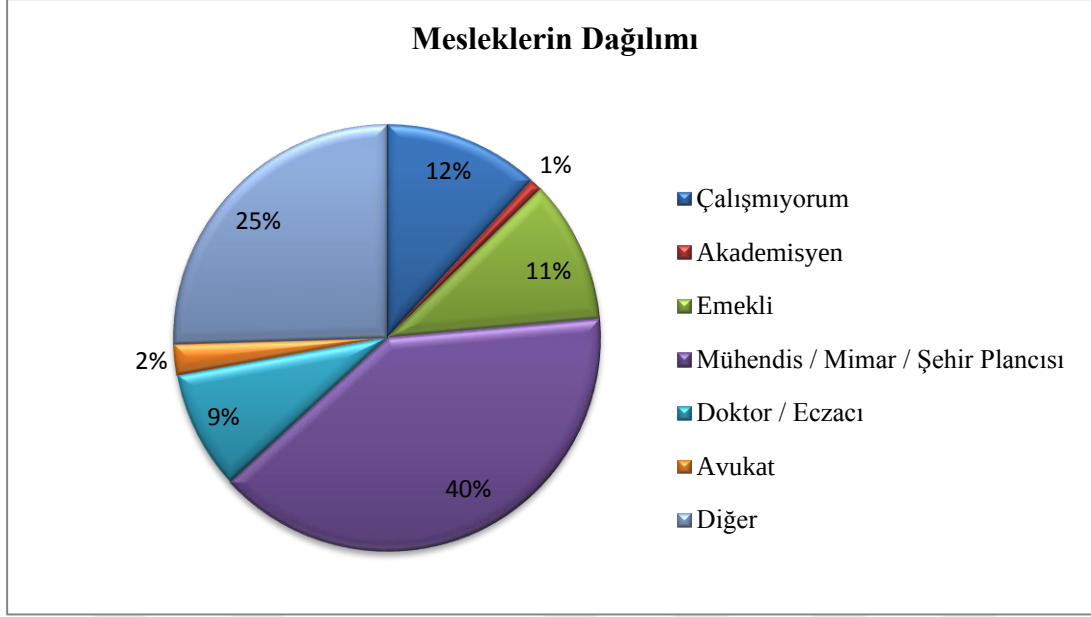


Şekil 4.21 : Anket Katılımcılarının Cinsiyetlerine Göre Eğitim Seviyesi.

Meslek

Mesleklerine göre kullanıcılar çalışmayan, akademisyen, emekli, mühendis/mimar/şehir plancısı, doktor/eczacı, avukat ve diğer olmak üzere yedi farklı grup olarak değerlendirilmiştir.

Ankete katılanların %9'u çalışmıyor, %1'i akademisyen, %11'i emekli, %40'ı mühendis, mimar veya şehir plancısı, %9'u doktor veya eczacı, %2'si avukat, %25'i diğer olarak dağılmıştır. Diğer kategorisinde yer alan cevaplara bakıldığında katılımcıların öğrenci, finans, yönetici, ik, bankacı, psikolog gibi özel sektörde çalışan kişiler olduğu görülmektedir (Şekil 4.22).



Şekil 4.22 : Anket Katılımcılarının Meslek Dağılımı.

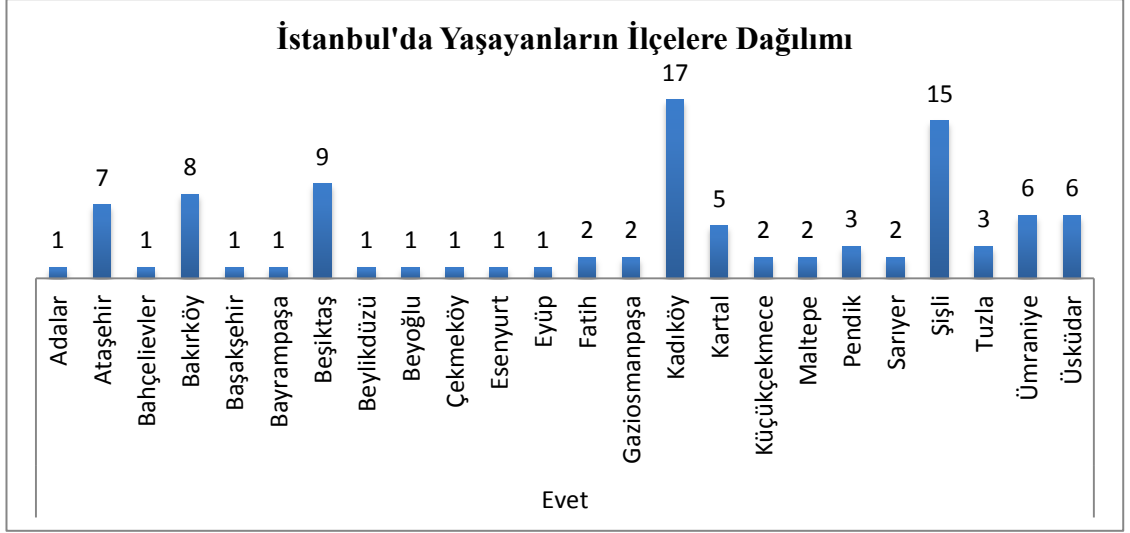
İstanbul'da Yaşama Durumu

İstanbul'da yaşayan bireyler kadar İstanbul dışında yaşayan bireylerin de mekan algısını ölçebilmek adına farklı şehirlerde yaşayan bireyler anket çalışması hedef kitlesine dahil edilmiştir. Anket katılımcılarının %46'sı İstanbul'da (98 katılımcı), %54'ü İstanbul dışında (114 katılımcı) yaşamaktadır (Şekil 4.23).



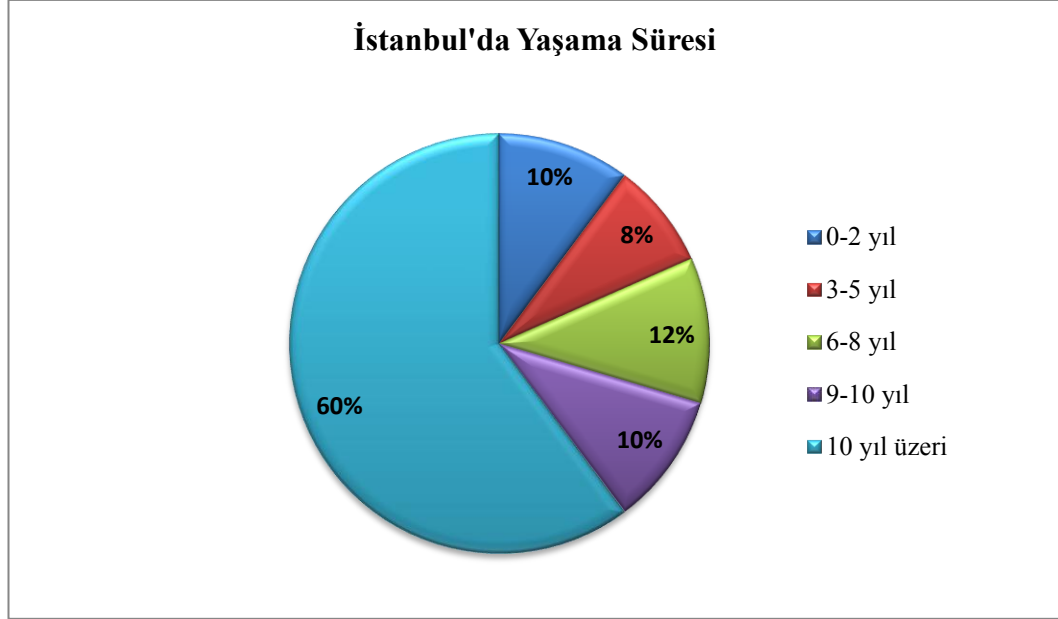
Şekil 4.23 : Anket Katılımcılarının İstanbul'da Yaşama Durumu.

İstanbul'da yaşayan 98 kişinin ilçelere göre dağılımına bakıldığında her ilçeden katılım olduğu görülmektedir. Katılımın en yüksek olduğu beş ilçe ise Kadıköy, Şişli, Beşiktaş, Bakırköy ve Ataşehir İlçeleri'dir (Şekil 4.24).



Şekil 4.24 : İstanbul’da Yaşayan Anket Katılımcılarının İlçelere Dağılımı.

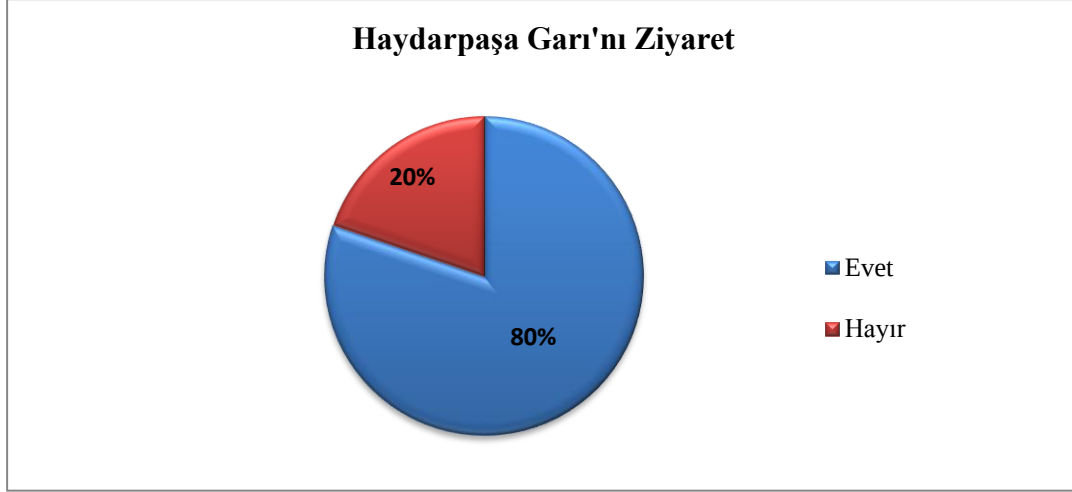
“Ne kadar zamandır İstanbul’da yaşıyorsunuz?” sorusuna verilen cevapları incelediğimizde ise; İstanbul’da yaşayan 98 katılımcının %10’u 0-2 yıl arası, %8’i 3-5 yıl arası, %12’si 6-8 yıl arası, %10’u 9-10 yıl arası, %60’ı ise 10 yıl üzerinde İstanbul’da yaşamakta olduklarını belirtmiştir (Şekil 4.25).



Şekil 4.25 : İstanbul’da Yaşayan Anket Katılımcılarının İstanbul’da Yaşama Süreleri.

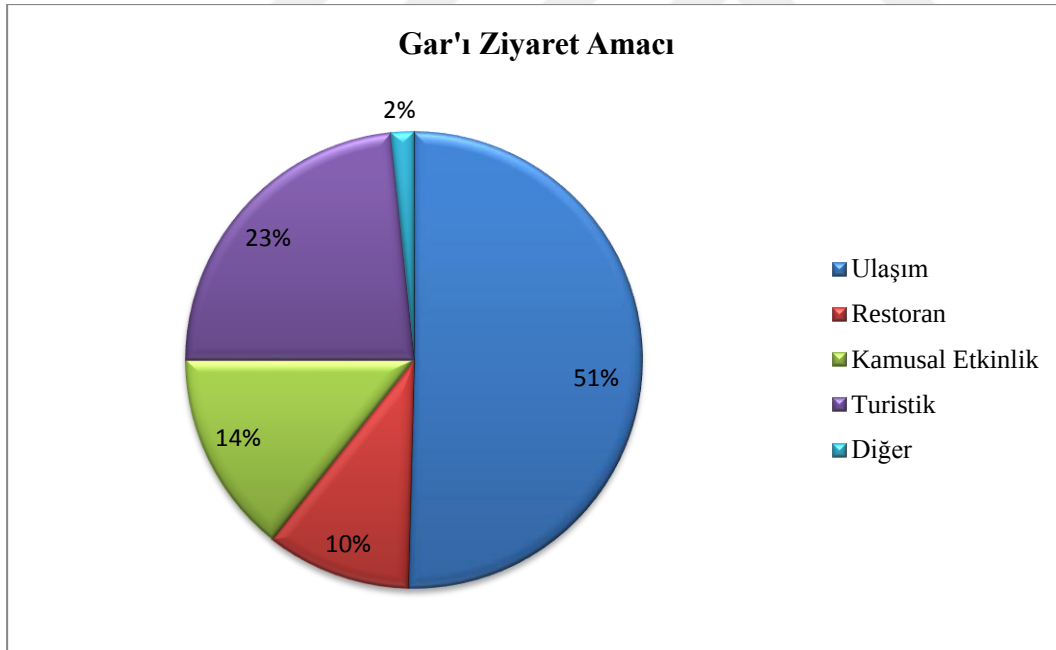
Haydarpaşa Garı’nı Ziyaret

Katılımcılara yöneltilen sorulardan biri de “Haydarpaşa Garı’na hiç gittiniz mi?” sorusudur. 212 katılımcının %80’i Haydarpaşa Garı’nı ziyaret etmiş (170 kişi), %20’si Haydarpaşa Garı’na hiç gitmemiştir (42 kişi) (Şekil 4.26).



Şekil 4.26 : Anket Katılımcılarının Haydarpaşa Garı'nı Ziyareti.

Haydarpaşa Garı'nı ziyaret etmiş olan katılımcılara “Haydarpaşa Garı'na bugüne kadar ne için gittiniz?” sorusu sorulmuştur. Katılımcıların tercihlerini incelediğimizde seçimlerin %51'ini ulaşım, %23'ünü turistik, %14'ünü kamusal etkinlik, %10'unu restoran, %2'sini ise düğün, iş amaçlı ve eğitim amaçlı ziyaretlerin oluşturduğu görülmektedir (Şekil 4.27).

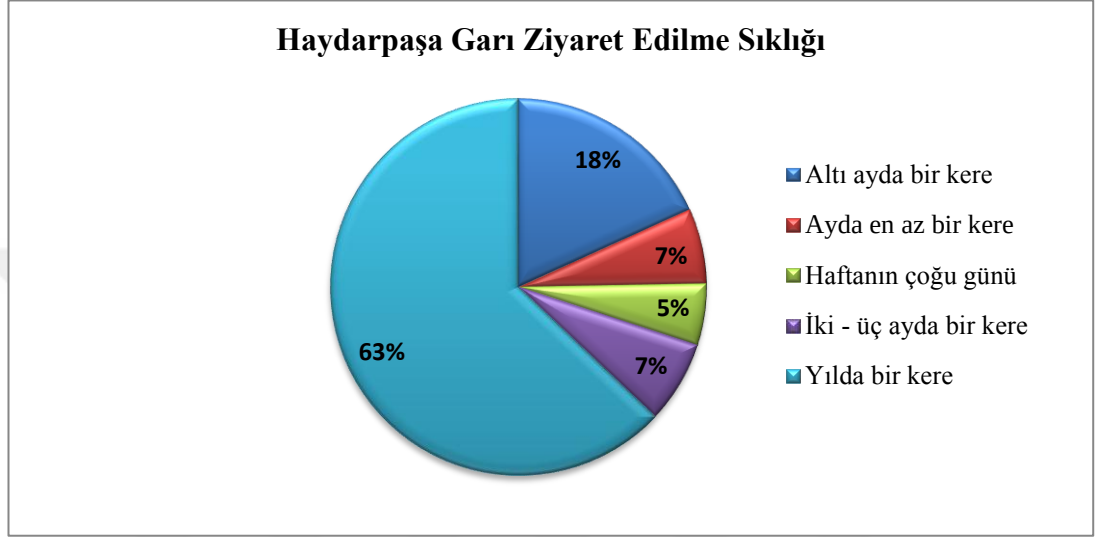


Şekil 4.27 : Haydarpaşa Garı Ziyaret Amacı.

Ziyaret amacı sorusuna verilen sorulardan da anlaşıldığı üzere Gar ulaşım kapandıktan önce birçok insan tarafından ulaşım amaçlı olarak kullanılmıştır. Günümüzde ulaşım kapatılmış olan Gar restoranın yanısıra kamusal etkinliklere de ev sahipliği yapmaktadır. Ankette ziyaret amacı ile ilgili seçimlerin %14'ünde kamusal etkinlik olarak belirtildiği gibi Gar günümüzde söyleşi, konser, tiyatro,

sinema gösterimi, kitap günleri ve kahve festivali gibi kamusal etkinlikler için de tercih edilmektedir.

“Haydarpaşa Garı’na hangi sıklıkta gittiniz?” sorusunu cevaplayan 170 katılımcının %5’i haftanın çoğu günü, %11’i ayda en az bir kere, %7’si iki üç ayda bir kere, %18’i altı ayda bir kere, %63’ü ise yılda bir kere Haydarpaşa Garı’nı bugüne kadar ziyaret etmiştir (Şekil 4.28).

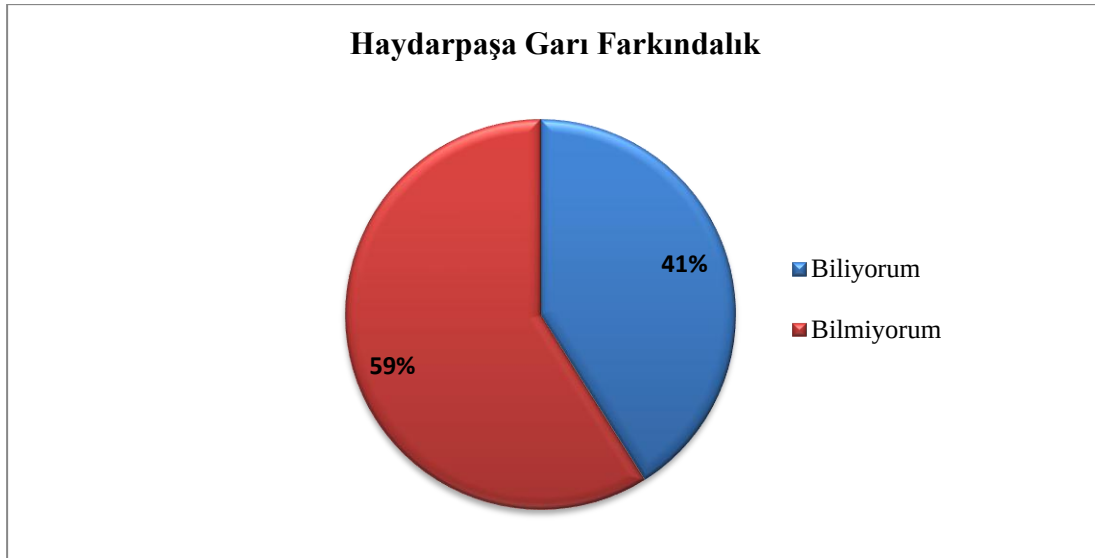


Şekil 4.28 : Haydarpaşa Garı’nın Ziyaret Edilme Sıklığı.

Haydarpaşa Garı Güncel Projesi

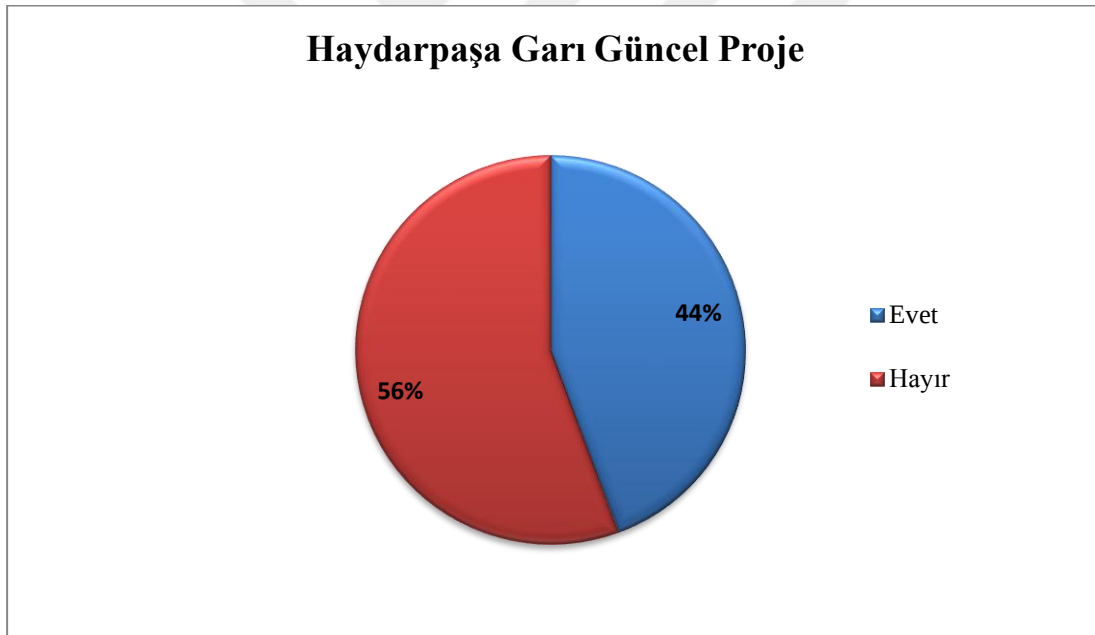
Haydarpaşa Garı’na ne olacağının farkında olup olmadıklarını anlamak amacı ile katılımcılara “Haydarpaşa Garı’nın güncel projesinde Marmaray Hattına entegre edilmesinin planlandığını biliyor musunuz?” sorusu sorulmuştur.

Katılımcıların %59’u Haydarpaşa Garı’nın Marmaray Projesi’ne entegre olmasının planlandığını bilmemekte, %41’i ise projeyi bilmektedir. Bu veri bize ankete katılan çoğu birey tarafından son dönemlerde pek çok proje geliştirilen Haydarpaşa Garı’na güncel durumda ne olacağının bir kısmını farkında olduğunu göstermektedir (Şekil 4.29).



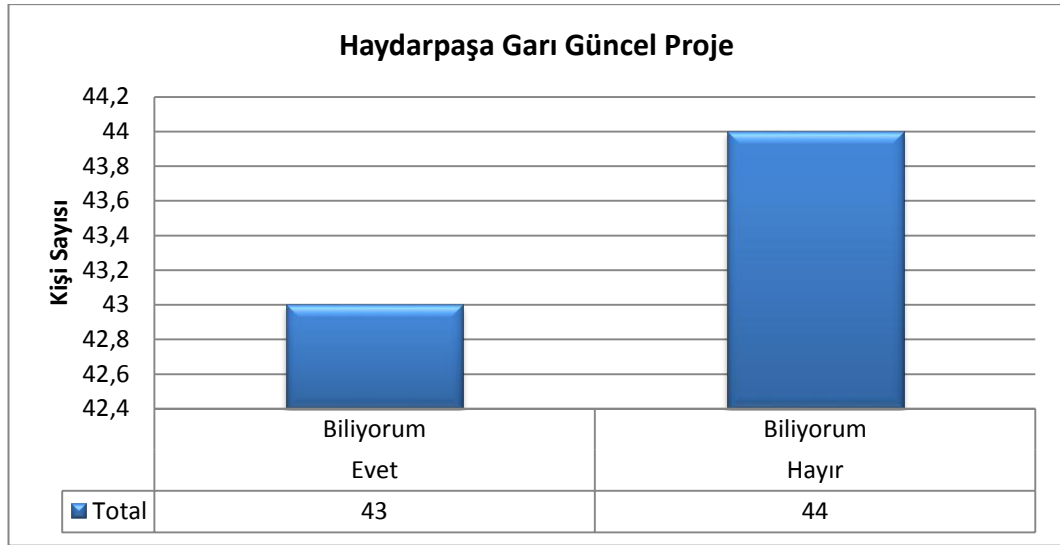
Şekil 4.29 : Haydarpaşa Garı Güncel Projesi Farkındalığı.

Katılımcıların %56'sı Gar'ın Marmaray hattına entegre edilmesinin gerekli olmadığını, %44'ü bunun gerekli olduğunu düşünmektedir (Şekil 4.30).

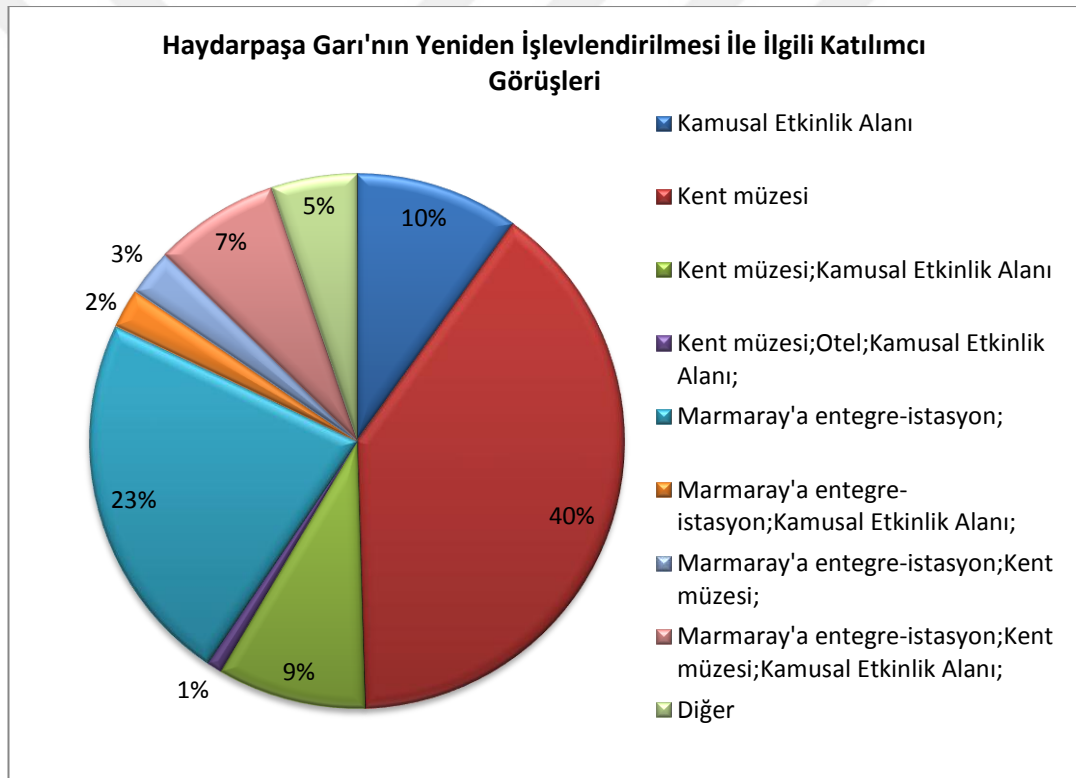


Şekil 4.30 : Haydarpaşa Garı Güncel Projesi.

“Haydarpaşa Garı'nın güncel projesinde Marmaray Hattına entegre edilmesinin planlandığını biliyor musunuz?” sorusuna “biliyorum” yanıtını veren 87 kişinin yaklaşık %50'si Marmaray hattına entegre edilmesinin gerekli olduğu, %50'si gerekli olmadığı yanıtını vermiştir (Şekil 4.31).



Şekil 4.31 : Haydarpaşa Garı Güncel Projesi.



Şekil 4.32 : Katılımcıların Haydarpaşa'nın Yeniden İşlevlendirilmesi ile İlgili Görüşleri.

“Haydarpaşa Garı'nı siz ne olarak görmek istersiniz?” sorusunun cevaplarının dağılımına baktığımızda; katılımcıların %40'ı sadece kent müzesi, %23'ü sadece Marmaray'a entegre istasyon, %10'u kamusal etkinlik alanı, %9'u kent müzesi ve kamusal etkinlik alanı, %12'si Marmaray hattına entegre istasyon ile birlikte kent müzesi ve / veya kamusal etkinlik alanı olarak yapının değerlendirilmesini, diğer olarak belirtilen %5'lik kesim ise alanın tarihi yapı olarak şehirlerarası ana istasyon

olarak eski hali ile kalmasını, %1’lik kesim ise kent müzesi, otel ve kamusal etkinlik alanı olarak değerlendirilmesini istemektedir (Şekil 4.32).

Gar’ı ziyaret amacını belirtirken ulaşımı da seçen 123 katılımcının 53’ünün (%43) Marmaray hattına entegre istasyon veya istasyon ile birlikte kent müzesi ve/veya kamusal etkinlik alanı olarak görmek istedikleri sonucuna varılmıştır. Gar’ı kullanım amacının Gar’ın yeniden işlevlendirilmesi ile ilgili görüşlerde etkili olduğunu göstermektedir.

Kolektif bellekte Haydarpaşa Garı’nın ne anlam ifade ettiğini daha iyi anlayabilmek adına cevapların sınırlandırılmadığı, katılımcıların kendilerini daha özgür ifade edebilecekleri açık uçlu soru olarak “Haydarpaşa Garı denildiğinde aklınıza ne gelmektedir?” sorusu yöneltilmiştir. Katılımcıların verdiği mimari, Türk filmleri, “Köyden İndim Şehire”, Türk Edebiyatı, İstanbul’a gelişte adım atılan ilk nokta olması, tren, anılar, kavuşma, vedalaşma, yolculuk, tarih, mimari ve tarihi değerler gibi birtakım cevaplarla katılımcılarda Haydarpaşa Garı’nın genellikle benzer manevi değerleri, hisleri, imgeleri ve benzer anıları çağrıştırdığı anlaşılmaktadır.

5. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Endüstri mirası kavramı eski endüstri yapılarının önemli kültürel miras alanları olduğu görüşünün benimsenmesi ile önem kazanmış, yaşanan mekansal ve toplumsal değişimlerin etkisiyle de bu miras alanlarına yönelik farklı koruma yaklaşımları geliştirilmiştir. Demiryolu hat ve istasyon yapıları ise toplumsal belleğin ve kentsel kimliğin korunarak sürdürülebilmesi için tarihi değerleri içinde barındıran fakat dönüşüm ve değişim projeleri ile tehdit altında olan, günümüzde endüstriyel miras alanı olarak önemi yeni anlaşılmaya başlanmış kültürel değerlerdir.

Bir endüstri alanının veya yapısının anıt değeri taşıyıp taşımadığı Avusturyalı sanat tarihçisi Alois Riegl tarafından tariflenen “gelişme değeri”, “sanatsal değeri” ve “kullanım değerine” göre belirlenmektedir. Türkiye'deki koruma yaklaşımı da Riegl tarafından tariflenen bu çerçeveye dayandırılmaktadır. Bu çerçevede Haydarpaşa Garı'nın katmanlaşmış yaşama kalıplarının, yaşamın her alanındaki mekansal izlerle birlikte tümünden korunmasından dolayı “gelişme değeri” olan; bireylerin çevre algısında hem mimari hem işlevsel olarak değişime neden olması ile “sanatsal değeri”; İstanbul'un önemli noktalarından birinde bulunması Gar'ın hem yapısal hem de konum itibarıyla de “kullanım değeri” taşıması anıt değeri taşıdığını göstermektedir.

Endüstriyel miras alanları kent kimliğinde önemli yeri olan alanlardır. Kent, kentte yaşayanların kolektif belleğidir ve kolektif belleğin locus'udur. Locus'ta gerçekleşen toplumsal ilişkiler o yerin kimliğinin ve karakterinin oluşmasında doğrudan etkilidir. Haydarpaşa Garı anılarda, geçmişte ve kent kültüründe önemli bir yere sahip olarak toplumsal belleğin oluşmasına neden olmuştur. Garı'n kimliğini ve karakterini oluşturmuş olan burada gerçekleşen toplumsal ilişkilerdir. İnsan-çevre ilişkileri ile kentsel bellek ve kentsel kimlik oluşmakta kentsel mekandaki değişiklikler kentsel bellek ve kimlikte de değişiklikler meydana gelmektedir. Dolayısıyla Gar ile ilgili alınacak tüm koruma kararları mekansal kimliğinin zedelemekten, Gar'ın toplumsal bellekteki yerinin iyi tanımlanması ile bütüncül olarak değerlendirilmelidir.

Çalışmanın ikinci bölümünde belirtilen Wehdorn'un (1985) koruma yaklaşımında tanımladığı gibi endüstriyel miras alanlarına yönelik koruma üç şekilde olabilmektedir: özgün işlevin devamı olarak korunması, üretimin durdurularak korunması ve yeniden işlevlendirme yöntemi ile korunması. Çalışmanın genel çerçevesini koruyarak “yeniden işlevlendirme” yaklaşımı oluşturmaktadır. Endüstriyel miras alanları yapıldığı dönemin teknolojisini, dönem mimarisini, dönemin toplumsal özellikleri hakkında belgesel değeri olan kent imgesini oluşturan ve kolektif belleğin oluşmasına katkıda bulunan alanlardır. Bu alanların yeniden işlevlendirme yaklaşımı ile kente dahil edilmesi hem kent imajını hem de kent belleğini canlı tutmaktadır. Bu alanların korunmayıp kaybedilmesi ise kolektif belleğin yitirilmesinin yanı sıra kimliksiz mekanların çoğalmasına, kent kimliğinin zedelenmesine neden olmaktadır. Yeniden işlevlendirme projelerindeki amaç öncelikli olarak bu alanların kentsel kimlik ve kolektif bellek bağlamında kendilerine özgü niteliklerinin ortaya konulması ve bu niteliklerin korunması olmalıdır. Yeniden işlevlendirmede yapıların kime hizmet ettiklerinden ziyade neyi temsil ettikleri daha önemlidir. Bir yapının veya endüstri alanını korumak, korunan yapı/alanın mesajını ve görüntüsünü geleceğe taşımak olduğundan, her koruma eylemi ve koruma yöntemi, korunanın mesajını etkilemektedir. Dolayısıyla miras alanlarına yönelik koruma yaklaşımları ve uygulanacak koruma yöntemleri oldukça önem arz etmektedir.

Çalışma kapsamında çalışma alanı olarak seçilen Haydarpaşa Garı için genel bir çerçeve oluşturmak amacıyla Dünya'dan The High Line Park, Lowline, Ramla de Sants, Promenade Plantee ve Leopolda Tren İstasyonu; Türkiye'den ise Edirne Karaağaç ve İzmit Tren İstasyonu gibi farklı değerlendirme/işlevlendirme projeleri verilmiş, her bir proje koruma kriterleri baz alınarak değerlendirilmiştir. Yapılan değerlendirmeler sonucunda Dünya'da ve Türkiye'deki yeniden işlevlendirme/değerlendirme yaklaşımlarının ölçek ve yaklaşım olarak birbirlerinden farklı uygulamalar olduğu görülmüştür. Farklı ülkelerden, bölgelerden ve toplumsal yapılardan örneklerin incelenmesi yeniden işlevlendirme proje süreçlerinin nasıl geliştiğini anlamak, toplumsal bellek ve kentsel kimliğin mekan ile ilişkisini değerlendirmek, Haydarpaşa Garı gibi önemli miras alanlarının değerlendirilmesi adına oldukça önemlidir.

Yeniden işlevlendirme süreçlerinin başarılı olabilmesi için ise projelerin insan-mekan çerçevesinde toplumsal sürdürülebilirlik, toplumsal katılım, kentsel kimlik ve sosyo-kültürel boyutları ile birlikte bütün olarak düşünülmesi ile mümkündür. Bu yöntemde tarihin ve anıtların sürekliliğini sağlamak, eski malzeme ve donanımı değerlendirmek en önemli etkenlerdir. Çalışma kapsamında değerlendirilen projelerde bireylerin yeni işlevlere adapte olabilmesi, bu alanların yoğun olarak kullanılması projelerin başarılı olduğunu göstermektedir. Kent imgesinde ve toplumsal bellekte önemli yer etmiş bu projelerin kente sağladığı kültürel, sosyal ve ekonomik katkı yadsınamaz. Müze olarak işlevlendirme ise günümüzde çok fazla müdahale görmemiş, teknik bilgiyi sunacak nitelikteki yapılarda uygulanmakta ve başarılı sonuçlar vermektedir. Çalışma kapsamında verilen örneklerden Fransa’da bulunan Orsay Müzesi ve Türkiye’den İzmit İstasyonu buna örnek gösterilebilir. Haydarpaşa Garı da sahip olduğu yapısal özelliklerle bu kapsamda değerlendirilebilecek bir yapıdır.

Miras alanlarının yeniden değerlendirilmesinde öncelikle ana kararların doğru verilmesi gerekmektedir. Yerel kullanıcıyı göz önünde tutan hem kültürel kalkınmaya hem topluluk bilincine katkı sağlayan, miras tahribatının önüne geçen yaklaşımlar endüstri miraslarını bir yandan yeniden yaşama döndürürken, diğer yandan kent kültürüne de katkıda bulunmaktadır.

ICOMOS tarafından hazırlanan *Türkiye Mimari Miras Koruma Bildirgesi*’ne göre yapı, yapı grubu veya yapı parçasının korunması gerekli kültür varlığı niteliğini kazanabilmesi için bir veya birkaç tanesi sahip olması gereken özgünlük, bütünlük, tarihsel değer, belgesel değer, estetik ve sanatsal değer, teknik ve teknolojik değer, enderlik-teklük değeri, grup değeri, kullanım değeri, folklorik değerler referans alınarak Haydarpaşa Garı’nın değerlendirilmesi yapılmıştır. Bu değerlendirmeye göre;

Özgünlük: Gar yapısı geçirdiği yangınlara ve bombalanmalara rağmen tasarım, malzeme, yapım tekniği kapsamında özgünlüğünü büyük ölçüde korumaktadır. Haydarpaşa Garı kentin ana garlarından biri olarak belirlenmiş olup, hattın deniz ile buluştuğu noktada stratejik bir konuma sahiptir. Yapıldığı dönemin tipik bir örneği olan bina ve iskele özgün yerlerinde bulunmakta ve günümüzde aslına uygun olarak restore edilmektedir.

Ayrıca ulaşım işlevi geçici olarak sona erdirilen Gar'da günümüzde restoran kısmı aktif olarak kullanılmakta, diğer kısımlar ise kahve festivali, konser, kitap günleri, söyleşi gibi farklı kamusal etkinliklerin düzenlendiği alan olarak özgün mimarisi ile bazı dönemlerde faaliyet göstermektedir.

Bütünlük: Gar yapısal ve mimari olarak bütünlük sağlamaktadır. İstanbul içinde Gar, Anadolu'ya açılan demiryolu hattının başlangıcı niteliğindedir. Hatta var olan diğer istasyon yapıları ile bir bütünlük içerisinde.

Tarihsel Değer: Ülkenin, kentin ve bulunduğu bölgenin gelişiminde önemli rol oynamaktadır. Bu da tarihsel değerinin olduğunu göstermektedir.

Belgesel Değer: Gar Binası yapıldığı dönemdeki İstanbul'un sosyal, kültürel, ekonomik ve siyasal yaşamları hakkında bilgi vermekte, belgesel önem arz etmektedir.

Estetik ve Sanatsal Değer: Gar binası Orta Avrupa Barok Mimarisi, Alman Rönesansı ve Neoklasik sentezli "eklektik" bir üslupta inşa edilmiştir. Bu da estetik ve sanatsal değerini ifade etmektedir.

Teknik ve Teknolojik Değer: Yapıldığı dönemin teknolojisinin ve tekniğinin somut örneğidir.

Enderlik-Teklik: Mimari ve tarihsel önem olarak özgün bir karaktere sahip Gar, sahip olduğu iskelesi ile toplu taşıma hatlarına entegre olan, hala liman ve konut alanı bağlantısı olan ender bulunan bir yapıdır.

Grup Değeri: Gar Binası iskesi ile uyum içerisinde. Ayrıca hattın devamı olan diğer istasyon yapıları ile birlikte yapısal ve anlamsal süreklilik göstermektedir.

Kullanım Değeri: Marmaray Projesi çalışmaları başlayana kadar hat aktif bir şekilde kullanılmıştır. İstanbul'un önemli noktalarından birinde bulunan Gar'ın hem yapısal hem de konum itibarıyla kullanım değeri oldukça yüksektir. Yapının korunarak kullanımının devam etmesi yapıya kullanım değerinin yanısıra ekonomik anlamda da değer katmaktadır.

Haydarpaşa Garı'nın belirtilen değerlerden birçoğuna sahip olması Gar'ın kültür varlığı olarak önemini ortaya koymaktadır. Son dönemlerde birçok proje ve plan değişikliği yapılan Haydarpaşa Garı'nın günümüzde Marmaray hattına entegre edilmesinin planlanması ile restorasyon çalışmaları sürmektedir. 2010 yılında yangın

geçiren çatısı yenilenmekte, taşıyıcıları ve dış cepheleri de gözden geçirilmektedir. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün hazırladığı, Kadıköy Belediyesi ve Anıtlar Kurulu'nun onayladığı restorasyon projesine göre tarihi gar orjinal haline göre restore edilecektir. Mevcut plana göre Gar, Wehdorn'un (1985) koruma yaklaşımına göre Gar'ın özgün işlevinin devamı olarak korunması planlanmaktadır. Fakat eski ana istasyon işlevi sona erecektir.

Haydarpaşa Garı; kentsel, mimari, estetik ve sosyal açıdan somut ve somut olmayan unsurlarıyla kentsel imgenin ve toplumsal belleğin önemli parçalarından biridir. Toplumsal bellekte, çevresel algıda önemli bir yere sahip olma nedenlerinden biri de geçmişte kentliler tarafından gündelik hayatın bir parçası olarak sürekli bir şekilde kullanıyor olmasıdır. Gar ve çevresinde endüstri mirası kapsamında değerlendirilebilecek birçok yapı ve belge bulunmaktadır. Miras göz önünde bulundurularak deniz ve demiryolu ulaşım bağı da düşünülerek sosyo-kültürel ve toplumsal sürdürülebilir yaklaşımlar benimsenmelidir.

Çalışma kapsamında Haydarpaşa Garı'nın kolektif bellekteki yerini anlamak adına farklı kullanıcı gruplarına yönelik yapılan anket çalışması ile kültürel bir miras olan Haydarpaşa'nın İstanbul'da yaşayan ve İstanbul dışında yaşayan kullanıcıların anılarında önemli bir yere sahip olduğu, tarihsel öneminin farkında olduğu saptanmıştır. Kullanıcı cevaplarına bakıldığında Haydarpaşa Garı denildiğinde akla mimari, İstanbul'a gelişte adım atılan ilk nokta olması, tren, anılar, kavuşma, vedalaşma, yolculuk, tarih, mimari ve tarihi değerler gibi benzer imgeler gelmektedir. Bu bize Haydarpaşa Garı ile ilgili ortak bir kolektif bellek olduğunu göstermektedir.

Önceki bölümlerde Dünya'dan ve Türkiye'den verilen örneklerin birçoğunda görüldüğü gibi geçmişte yoğun kullanıma sahip olan fakat değişen ekonomik, fiziksel ve toplumsal ihtiyaçlardan, kentin gelişiminden dolayı zamanla kent içerisinde kenti bölen, toplumsal ihtiyaçları karşılayamadığı için kullanılmayan, atıl alanlara dönüşen tren istasyonları ve tren hatlarının günümüz koşullarına ve orjinaline uygun, tarihe saygının tarihsel izlerin korunarak gösterildiği birçok yeniden işlevlendirme proje örneği bulunmaktadır. Her endüstriyel miras alanı kendi iç dinamikleri, fiziki durumu, işlevsel durumu ve bulunduğu toplumsal özelliklere göre bir bütün olarak değerlendirilmelidir.

Haydarpaşı Garı ile ilgili yapılan ankete göre yeniden işlevlendirme söz konusu olursa katılımcıların %40'ının verdiği cevaplardan yola çıkılarak mevcut yapının korunarak “kent müzesi” olarak değerlendirilmesini istedikleri sonucuna varılmıştır. Wehdom'un da koruma yaklaşımlarında belirttiği gibi özgün işlevini zamanla kaybetmiş veya işlevi bir nedenle sonlandırılmış tarihi öneme sahip yapı ve hatların “yerinde koruma” veya “yeniden işlevlendirme” gibi farklı yaklaşımlarla hem kolektif belleğin sürdürülmesi hem de tarihi ve kültürel miras alanlarının izlerinin korunarak gelecek nesillere aktarılması sağlanabilir. Yeniden kullanımının ilk hedefi ve temel amacı, yapıyı tekrar yaşama katarak, ömrünü uzatmak olmalıdır.

Çalışma boyunca yapılan literatür araştırması, gözlem ve anket çalışması sonucunda araştırma soruları cevaplanmış, Haydarpaşı Garı'nın kolektif bellekteki ifadesi saptanmıştır. Bu kapsamda Haydarpaşı Garı'nın daha fazla kimliğinin zedelenmemesi adına korunarak yeniden işlevlendirilmesi söz konusu olur ise eski izlerinin korunarak kullanıcılar ile birlikte ortak çalışmalar yapılarak kullanıcıların öngördüğü yeniden işlevlendirmenin yapılması önerilmektedir.

KAYNAKLAR

- Ağan, H., Arkon, C.** (2003). "Investigating the Changing Prospects to Manage Urban Regeneration of Inner Urban Lands, Uluslararası 14. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu Bildirisi, Kentsel Yenileşme ve Kentsel Tasarım Sempozyum Kitabı, MSGSÜ Yayınları, İstanbul.
- Ahunbay, Z.** (2011). "Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon", YEM Yayınevi, İstanbul.
- Alfrey, J., Putnam, T.** (1992). "The Industrial Heritage: Managing Resources and Uses. Butler & Tanner Ltd", Frome and London
- Altın, D.** (2016). "Marmaray Projesinin Etki Alanında Kalan Haydarpaşa-Bostancı Banliyö Güzerghının Kültürel Miras Bağlamında Değerlendirilmesi", MSGSÜ, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Altınoluk, Ü.** (1998). "Binaların Yeniden Kullanımı: Program- Tasarım Uygulama-Kullanım", Yapı Endüstri Merkezi, İstanbul
- Alvarez-Areces, M.A.** (2008) "Patrimonio industrial. Un futuro para el pasado desde la visión europea.", APUNTES-Revista de estudios sobre patrimonio cultural: Patrimonio Industrial vol.21 num.1, syf 6-26, dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2799355.
- Aydın, D., Okuyucu E.** (2009). "Yeniden Kullanıma Adaptasyon ve Sosyokültürel Sürdürülebilirlik Bağlamında Afyonkarahisar Millet Hamamının Değerlendirilmesi", MEGARON, YTÜ Mim. Fak. Dergisi, Cilt 4, Sayı 1, syf 35-44.
- Aydın, E., Ö.** (2014). "Floransa'nın Eski Endüstriyel Alanları Üzerinden Kentsel Yenileme Çalışmalarının Değerlendirilmesi", ICONARP, International Journal of Architecture and Planning, Volume 1.
- Başar, M. E., Erdoğan H.A.** (2009). "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Tren Garları", Selçuk Üniversitesi, Müh-Mim. Fakültesi Dergisi, C.24, Sayı 3, Konya.
- Bilsel, C.** (2004). "Yeni Dünya Düzeninde Çözülen Kentler Ve Kamusal Alan; İstanbul'da Merkezkaç, Kentsel Dinamikler Ve Kamusal Mekân Üzerine Gözlemler"
- Binark, M., Çulha, G., Kocabıyık, İ.** (2007). "Zaman ve Uzam İçinde Haydarpaşa Garı", Mülkiyeliler Birliği Yayıncılık İşletmesi, Ankara, 29, 52-53, 63, 77
- Büyükarıslan, B., Güney, E., D.** (2013). "Endüstriyel Miras Yapılarının Yeniden İşlevlendirilme Süreci ve İstanbul Tuz Ambarı Örneği", Beykent Üniversitesi Fen ve Mühendislik Bilimleri Dergisi, Cilt 6(2), 2013.

- Cengizkan, N. M.** (2006). “Endüstri Yapılarında Yeniden İşlevlendirme: “İş”i Biten Endüstri Yapıları Ne “İş”e Yarar?”, TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi, Dosya-03, Kasım 2006.
- Cihanger, D.** (2012). “Endüstri Mirasının Değeri ve Korunma Sorunu: Maltepe Havagazı Fabrikası’nın İzleri Silinirken”, Planlama Dergisi 2012/1-2, 34, İstanbul.
- Çalak, I. E.** (2012). “Kentsel ve Kolektif Belleğin Sürekliliği Bağlamında Kamusal Mekanlar, ULAP Platz Örneği, Almanya”, Tasarım+Kuram, 34-47
- Delice, Eyüp.** (2012). “Endüstriyel Miras Alanlarının Dönüşümü, Haydarpaşa Bölgesi Örnek Alan İncelemesi”, Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi, İstanbul.
- Dinçer İ.** (2008). “Tarihi Kentlerin Korunması ve Yeniden Düzenlenmesinde Sorumluluk ve Yeterlilik Sorunları”, Tarihi Yarımada Sempozyumu.
- Elhan, S.** (2009). “Kentsel Bellek Bağlamında Sanayi Mirasının Değerlendirilmesi: İstanbul Haliç Örneği”, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, İstanbul.
- Erdönmez, E., Akı, A.** (2005). “Açık Kamusal Kent Mekanlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri”, Megaron YTÜ Mim. Fak. E-Dergisi, 1:67-87
- Erkan, Kösebay Y.** (2013). “Haydarpaşa Tren Garı: Bugün, Dün ve Yarın (1) Kentin Bedeninde Bir Yara (2), METU JFA 2013/1, Ankara
- Ersoy, M.** (2007). “Kentsel Planlama Kuramları”, İmge Kitabevi, İstanbul
- Fraser, C., C. Couch, ve S. Percy.** (2003) Review. Chris Couch, Charles Fraser ve Susan Percy (der.) “Urban Regeneration in Europe”. Oxford, Malden, Iowa, Victoria, Berlin: Blackwell.
- Casado Galván, I.** (2009) “Breve historia de la protección del patrimonio industrial”, Contribuciones a las Ciencias Sociales, Kasım, www.eumed.net/rev/cccs/06/icg4.htm.
- Gürler, E.** (2003). “Kentsel Yeniden Üretim Süreci Üzerine Karşılaştırmalı Çalışma: İstanbul Örneği, Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Yıldız Teknik Üniversitesi Basım Yayın Merkezi, İstanbul.
- Gürsel, Y.** (1993). “Değişme Koşullarında Kimlik-Meşrutiyyet-Etik,Türkiye Mimarlığı Sempozyumu II: Kimlik- Meşrutiyyet-Etik”, Atatürk Kültür Merkezi, Ankara, 7-9 Ekim, s.38-42.
- Hacıhasanoğlu, I. ve Hacıhasanoğlu, O.** (1995). Mimari ve Kentsel Kimlik-Venedik Örneği, Yapı-Kültür, Sanat ve Mimarlık Dergisi, İstanbul, 158, 46-50.
- Hubbard, P.** (1995). “Urban design and local economic development. Cities”.
- Kancıoğlu, M.** (2005). “Çevresel İmaj, Kimlik ve Anlam Kapsamında Turizm Binalarına İlişkin Kullanıcı Değerlendirmeleri”, Uludağ Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi, Cilt 10, Sayı 2.
- Karıptaş F., Erdinç J., Dinçer B.** (2015). “Endüstriyel Mirasın Kentlerdeki Kültürel Sürdürülebilirlik Bağlamında İncelenmesi”, ISBS 2nd International Sustainable Buildings Symposium, 28-30 May 2015, Ankara.

- Keleş, R.** (1998). “Kentbilim Terimleri Sözlüğü”, İmge Kitabevi, İstanbul
- Keleş, R.** (2010). “Kentleşme Politikası”, İmge Kitabevi, Ankara.
- Kılıç H.** (1982). “Müzelerde Koruma Önlemleri Konulu Ders Notları”, ICC Rom, Roma, İtalya.
- Kıraç, B.** (2001). “Türkiye’deki Tarihi Sanayi Yapılarının Günümüz Koşullarına Göre Yeniden Değerlendirilmeleri”, İstanbul: MSGSÜ - Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Koçer, Ş.** (1995). “Haydarpaşa-Gebze Demiryolu Hattında 19. yy da Yapılmış Demiryolu İstasyon Binaları.”, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, Güzel Sanatlar Fakültesi, İstanbul
- Köksal, T., G., Ahunbay, Z.** (2006). “İstanbul’daki Endüstri Mirası için Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri”, İTÜ Dergisi, Cilt:5, Sayı:2, Kısım:2, 125-136, Eylül 2006.
- Köşkeroglu, E.** (2006). “Demiryolu Mirası-Korunması”, TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi, Dosya-03, Kasım 2006, syf 19.
- Lynch, K.** (1984). Good City Form, MIT Press, Cambridge.
- Morley, D. ve Robins, K.** (1997). “Kimlik Mekanları”. Çev. E. Zeybekoğlu, Ayrıntı Yayınları, syf. 107, İstanbul.
- Neaverson, P. & Palmer, M.** (1998) “Industrial Archaeology: Principles and Practice”, Routledge
- Ocakçı, M.** (1994). “Kimlik Elemanlarının Şehirsel Tasarıma Yönlendirici Etkisi”, Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, Kentsel Tasarıma Ekolojik Yaklaşım, M.S.Ü., İstanbul, 12-13 Mayıs, (S.239-245.)
- Örer, G.** (1993). “İstanbul’un Kentsel Kimliği ve Değişimi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, İstanbul.
- Özden P. P.** (2008). “Kentsel Yenilenme, Yasal-Yönetmelik Boyut, Planlama ve Uygulama”, İmge Kitabevi Yayınları. Ankara.
- Roberts, P.** (2000). The evolution, definition and purpose of urban regeneration. Peter Roberts ve Hugh Sykes (der.) Urban Regeneration. London, Thousand Oaks, New Delhi: Sage Publications.
- Rossi, A.** (1982). “The Architecture of the City”, New York.
- Saner, M.** (2002). “Endüstri Mirası: Kavramlar, Kurumlar ve Türkiye’deki Yaklaşımlar”, Planlama Dergisi 2012/1-2, syf 53.
- Sobutay, G.L.** (1996). "Türkiye’de İstasyon Yapılarının Geçmişten Günümüze Değişmesi". Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü., Ankara, 4-52
- Şentürk, A.** (2012). “Unesco Dünya Miras Listesinde Yer Almanın, Ülke Kültürel Miras Koruma Politikalarına Etkileri Üzerine Bir Değerlendirme”, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, İstanbul.
- Tanyeli, G.** (2000), “Endüstri Arkeolojisi Yapılarının Korunması ve Yeniden İşlevlendirilmesi”, Domus, sayı:8, ss.50-51.

- Tekeli, İ.** (1972). “Kentsel Korumada Değişik Yaklaşımlar Üzerine Düşünceler, Türkiye 11. Dünya Sehircilik Günü Kolokiyumu: Tarihi Kentlerde Planlama/Düzenleme Sorunları”, Trakya Üniversitesi, Edirne.
- TICCIH.** (2003). “The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage”. “<http://international.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-e.pdf>”
- Tiesdell, S., Oc, T., Heath, T.** (1996). “Revitalizing Historic Urban Quarters”, London.
- TMMOB Mimarlar Odası.** (2008). Korumada Yeni Tanımlar Yeni Kavramlar "Endüstri Mirası". Ankara: TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi.
- Trinder, B.** (1981). “Industrial Archaeology in Britain”, Archaeology, vol. 34, no. 1, syf 8-16.
- Tulumtaş, S.** (2009). Kentsel Dönüşüm ve Demiryolu Uygulamaları. Toprak Mülkiyeti Sempozyumu. Ankara.
- Ünlü, S. N.** (2017). “Kent Kimliğinin Oluşumunda Kentsel Bellek ve Kentsel Mekan İlişkisi: Mersin Örneği”, Planlama 2017;27(1):75–93, İstanbul.
- Wehdorn, M.** (1985). “Situation of the Technical and Industrial Built Heritage in Europe”, Council of Europe,
- Yıldız, A.** (2008). “Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları; Kırklareli Tren İstasyonu'nun Rehabilitasyonu”, Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık A.B.D, Edirne

URL-1:<http://www.arkitera.com/gorus/533/istasyon-binalarinin-kentteki-anlami-uzerine-dusunceler>

Erişim Tarihi: 26.01.2018

URL-2: <http://whc.unesco.org/sites>

Erişim Tarihi: 26.01.2018

URL-3:<https://www.icomos.org/en/about-icomos/116-english/categories/resources/publications/230-railways-as-world-heritage-sites>

Erişim Tarihi: 26.01.2018

URL-4: <http://www.thehighline.org>

Erişim Tarihi: 18.03.2017

URL-5: <http://thelowline.org/>

Erişim Tarihi: 27.08.2017

URL-6:<https://www.archdaily.com/801120/raised-gardens-of-sants-in-barcelona-sergi-godia-plus-ana-molino-architects>

Erişim Tarihi: 22.08.2017

URL-7:

<http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=392&RecID=3440>

Erişim Tarihi: 22.08.2017

URL-8:<http://europeantrips.org/promenade-plantee-the-first-elevated-park-in-the-world.html>

Erişim Tarihi: 18.03.2017

URL-9:<http://www.doganhasol.net/bir-cagdas-mimarlik-oykusu-gardan-muzeye-2.html>

Erişim Tarihi: 12.02.2018

URL-10:<http://www.musee-orsay.fr/en/collections/history-of-the-museum/home.html>

Erişim Tarihi: 12.02.2018

URL-11: <http://www.mimdap.org/?p=313>

Erişim Tarihi: 12.02.2018

URL-12: <http://kentvedemiryolu.com/bir-garip-istasyon-karaagac/>

Erişim Tarihi: 15.10.2017

URL-13:<http://www.edirnekulturturizm.gov.tr/TR,110701/karaagac-eski-tren-gari.html>

Erişim Tarihi: 15.10.2017

URL-14:<http://www.artnicomedia.org.tr/index.php/74-tanitim-kategorisi/izmit-tarihi/37-tarihi-tren-gari.html>

Erişim Tarihi: 15.10.2017

URL-15: <https://www.muze.gov.tr/tr/muzeler/kocaeli-muzesi>

Erişim Tarihi: 15.10.2017

URL-16:<http://www.kocaelikulturturizm.gov.tr/TR,69208/muzeler-ve-orenyeleri.html>

Erişim Tarihi: 15.10.2017

URL-17:<http://www.kocaeli.bel.tr/icerik/arkeoloji-ve-etnografya-muzesi/2702/26733>

Erişim Tarihi: 15.10.2017

URL-18: www.tcdd.gov.tr

Erişim Tarihi: 15.10.2017

URL-19: <http://www.mimdap.org/?p=45821&page=3>

Erişim Tarihi: 24.09.2017

URL-20: <http://kentvedemiryolu.com/yali-garimiz-haydarpasa/>

Erişim Tarihi: 24.09.2017

URL-21:https://www.ntv.com.tr/galeri/turkiye/haydarpasa-garinda-yangin,X_qS3TVAE0SgPKowucgx1g/fR2BOCK8n0io4us8_Mk49g

Erişim Tarihi: 25.09.2017

URL-22:<http://www.milliyet.com.tr/haydarpasa-gari-yandi-ucaga-gerek-gorulmedi/guncel/haberdetayarsiv/29.11.2010/1319787/default.htm>

Erişim Tarihi: 25.09.2017

URL-23:<http://megaprojeleristanbul.com/print/haydarpasa-gari-ve-liman-donusum-projesi>

Erişim Tarihi: 24.09.2017

URL-24:<http://m.bianet.org/bianet/toplum/160311-haydarpasa-gari-nin-10-yillik-mucadelesi>

Erişim Tarihi: 24.09.2017

URL-25:<http://www.arkitera.com/haber/25365/haydarpasa-limani-nazim-imar-planina-iptal>

Erişim Tarihi: 24.09.2017

URL-26: www.sabah.com.tr

Erişim Tarihi: 13.10.2017

URL-27: <http://www.marmaray.gov.tr>

Erişim Tarihi: 07.10.2017

URL-28: www.kadikoy.bel.tr

Erişim Tarihi: 18.12.2017

EKLER

EK A: Haydarpaşa Araştırma Anketi Soruları

Anket toplam 14 sorudan oluşmaktadır. Anket çalışmasında 5. soruda “İstanbul’da mı yaşıyorsunuz?” sorusuna “Hayır” cevabını verenler yani İstanbul’da yaşamayan katılımcılar anketlerine 8. sorudan devam etmektedir. 8. soruda “Haydarpaşa Garı’na hiç gittiniz mi?” sorusuna “Hayır” cevabını veren yani Haydarpaşa Garı’na hiç gitmemiş olan katılımcılar ise anketlerine 11. sorudan devam edecek şekilde tasarlanmıştır.

1. Cinsiyetiniz? *

☐ Kadın

☐ Erkek

2. Yaşınız? *

☐ 18-25

☐ 26-35

☐ 36-45

☐ 46-55

☐ 55+

3. Eğitim Durumunuz? *

☐ İlkokul Mezunu

☐ Ortaokul Mezunu

☐ Lise Mezunu

☐ Üniversite Mezunu

☐ Yüksek Lisans / Doktora Mezunu



4. Mesleğiniz? *

- ☐ Çalışmıyorum
- ☐ Akademisyen
- ☐ Emekli
- ☐ Mühendis / Mimar / Şehir Plancısı
- ☐ Doktor / Eczacı
- ☐ Avukat
- ☐

5. İstanbul'da mı yaşıyorsunuz? *

- ☐ Evet
- ☐ Hayır

6. İstanbul'un hangi ilçesinde yaşıyorsunuz? *

Select your answer ▼

7. Ne kadar zamandır İstanbul'da yaşıyorsunuz? *

- ☐ 0-2 yıl
- ☐ 3-5 yıl
- ☐ 6-8 yıl
- ☐ 9-10 yıl
- ☐ 10 yıl üzeri

8. Haydarpaşa Garı'na hiç gittiniz mi? *

- ☐ Evet
- ☐ Hayır

9. Haydarpaşa Garı'na bugüne kadar ne için gittiniz? *

- ☐ Ulaşım
- ☐ Restoran
- ☐ Kamusal Etkinlik
- ☐ Turistik
- ☐



10. Haydarpaşa Garı'na hangi sıklıkta gittiniz? *

- ☐ Haftanın çoğu günü
- ☐ Ayda en az bir kere
- ☐ İki - üç ayda bir kere
- ☐ Altı ayda bir kere
- ☐ Yılda bir kere

11. Haydarpaşa Garı'nın güncel projesinde Marmaray Hattına entegre edilmesinin planlandığını biliyor musunuz? *

- ☐ Biliyorum
- ☐ Bilmiyorum

12. Haydarpaşa Garı'nın Marmaray Hattına entegre edilmesi gerektiğini düşünüyor musunuz? *

- ☐ Evet
- ☐ Hayır



ÖZGEÇMİŞ



Ad-Soyad : Nesil UZUNOĞLU
Doğum Tarihi ve Yeri : 29.06.1989 – TEKİRDAĞ
E-posta : nesilsuyarann@gmail.com

ÖĞRENİM DURUMU:

- **Lisans** : 2011, MSGSÜ, Mimarlık, Şehir ve Bölge Planlama