T.C.

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

GAZİANTEP TREN İSTASYONU VE ÇEVRESİ ÖZELİNDE DEMİRYOLU YAPILARININ UYARLANABİLİR YENİDEN KULLANIM ÖNERİLERİ

Leyla Figen GEYYAS

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mimarlık Anabilim Dalı

Bina Araştırma ve Planlama Programı

Danışman

Doç. Dr. Kunter MANİSA

Temmuz, 2019

T.C.

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

GAZİANTEP TREN İSTASYONU VE ÇEVRESİ ÖZELİNDE DEMİRYOLU YAPILARININ UYARLANABİLİR YENİDEN KULLANIM ÖNERİLERİ

Leyla Figen GEYYAS tarafından hazırlanan tez çalışması çalışması 26.07.2019 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı, Bina Araştırma ve Planlama Programı **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Doç. Dr. Kunter MANİSA
Yıldız Teknik Üniversitesi
Danışman

Jüri Üyeleri

Doç. Dr. Kunter MANİSA, Danışman
Yıldız Teknik Üniversitesi _____

Doç. Dr. Senem KAYMAZ KOCA, Üye
Yıldız Teknik Üniversitesi _____

Dr. Öğr. Üyesi Aydanur YENEL, Üye
Hasan Kalyoncu Üniversitesi _____

Danışmanım Doç. Dr. Kunter MANİSA sorumluluğunda tarafımca hazırlanan Gaziantep Tren İstasyonu ve Çevresi Özelinde Demiryolu Yapılarının Uyarlanabilir Yeniden Kullanımı başlıklı çalışmada veri toplama ve veri kullanımında gerekli yasal izinleri aldığımı, diğer kaynaklardan aldığım bilgileri ana metin ve referanslarda eksiksiz gösterdiğimi, araştırma verilerine ve sonuçlarına ilişkin çarpıtma ve/veya sahtecilik yapmadığımı, çalışmam süresince bilimsel araştırma ve etik ilkelerine uygun davrandığımı beyan ederim. Beyanımın aksinin ispatı halinde her türlü yasal sonucu kabul ederim.

Leyla Figen GEYYAS

İmza

Aileme

TEŞEKKÜR

Tez çalışmam süresince beni destekleyen, yardımlarını esirgemeyen, tezimin yönlenmesinde önemli katkılar sunan değerli tez danışmanım Doç. Dr. Kunter MANİSA'ya sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Gaziantep Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü çalışanlarına, Gaziantep Büyükşehir Belediyesi Ulaştırma Birimi çalışanlarına ve Gaziantep Gar Müdürlüğü çalışanlarına arazide sağladıkları kolaylıklar ve bilgi-belge paylaşımları için teşekkürlerimi sunarım.

Yüksek lisansta ve bütün eğitim hayatım boyunca birlikte yol aldığımız canım ablam Fatma Belgin GEYYAS'a, neşe kaynağımız canım kardeşim Ayşenur GEYYAS'a, her zaman yanımda olan, her koşulda bana inandıklarını, güvendiklerini bildiğim sevgili annem Hatice GEYYAS ve merhum babam Mustafa GEYYAS'a emekleri, sevgileri, sabırları için sonsuz teşekkürler. Ve tez çalışmamın her aşamasında yardımları olan, motivasyonumu hep yüksek tutan, her zaman yanımda olan canım Haluk GÖREN'e sonsuz teşekkürler.

Leyla Figen GEYYAS

İÇİNDEKİLER

KISALTMA LİSTESİ **VIII**

ŞEKİL LİSTESİ **IX**

HARİTA LİSTESİ **XII**

TABLO LİSTESİ **XIII**

ÖZET **XIV**

ABSTRACT **XVI**

1 Giriş **1**

1.1 Literatür Özeti 2

1.2 Tezin Amacı 3

1.3 Hipotez 4

2 Demiryollarının Tarihsel Gelişimi **5**

2.1 Endüstri Devrimi ve Demiryollarına Etkileri 5

2.2 Dünyada Demiryollarının Gelişimi 7

2.3 Demiryollarının Toplum Üzerinde Meydana Getirdiği Etkiler-Değişimler 9

2.4 Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryollarının Gelişimi 12

2.4.1 Rumeli Demiryolları 13

2.4.2 Anadolu-Bağdat Demiryolları 15

2.4.3 Hicaz Demiryolları 16

2.5 Cumhuriyet Dönemi'nde Demiryollarının Gelişimi 18

2.5.1 1923-1950 Yıllarınnda Demiryolları 18

2.5.2 1950-2003 Yıllarınnda Demiryolları 19

2.5.3 2003'ten Günümüze Demiryolları 20

2.6 Bölüm Sonucu 21

3 Yapılarda Kullanım Dönüşümü ve Demiryolları-Yapılarının Endüstri Mirası Kapsamında Uyarlanabilir Yeniden Kullanımı 22

3.1 Kullanım Dönüşümü Temel Tanım ve Kavramlar 22
3.1.1 Uyarlanabilir Yeniden Kullanım Kavramı 24
3.1.1.1 Uyarlanabilir Yeniden Kullanım-Sürdürülebilirlik İlişkisi 28
3.1.2 Yapıların Yeniden Kullanımını Gerektiren Nedenler 29
3.1.2.1 Tarihsel-Kültürel Nedenler 29
3.1.2.1 Ekonomik Nedenler 30
3.1.2.3 Çevresel Nedenler (Yapılı Çevre) 31
3.1.3 Yapılarda Uygun İşlev Seçimini Etkileyen Faktörler 31
3.1.3.1 Yapının Mekansal Oluşumu ve Hacim Boyutları 31
3.1.3.2 Yapının İşlevsel Kurgusu 32
3.1.3.3 Yapının Konumu 32
3.2 Endüstri Mirası, Endüstriyel Arkeoloji 33
3.2.1 Endüstri Yapılarının Uyarlanabilir Yeniden Kullanımı 37
3.3 Kültürel Miras Olarak Demiryolu Yapıları 38
3.3.1 Demiryollarının ve Yapılarının Uyarlanabilir Yeniden Kullanımı 40
3.4 Bölüm Sonucu 52

4 Gaziantep Kentinin Gelişimi ve Ulaşım Planlaması Kapsamında Gaziantep Tren İstasyonu 54

4.1 Gaziantep'in Tarihi 54
4.2 Gaziantep'in Konumu 55
4.3 Gaziantep'in Ulaşımı 56
4.3.1 Karayolu Ulaşımı 57
4.3.2 Havayolu Ulaşımı 57
4.3.3 Denizyolu Ulaşımı 58
4.3.4 Demiryolu Ulaşımı 58
4.4 Gaziantep'in Kentsel Gelişmi ve Hazırlanan İmar Planları 61
4.4.1 1938 Gaziantep İmar Planı (Herman Jansen Planı) 61
4.4.2 1955 Gaziantep İmar Planı (Halit Kemali Söylemezoğlu, Kemal Ahmet Aru Planı) 66

4.4.3 1974 Gaziantep İmar Planı (Zühtü Can Planı) 68
4.4.4 1990 Gaziantep İmar Planı (İlave Nazım İmar Planı) 70
4.4.5 Gaziantep Büyükşehir Nazım İmar Planı (2011) 72
4.5 Bölüm Sonucu 73

5 Gaziantep Demiryolu Yapılarının Uyarlanabilir Yeniden Kullanımı 76

5.1 Gaziantep Demiryolu Yapıları Mevcut Durum 77
5.1.1 Gaziantep Tren İstasyonu Mevcut Durum 78
5.1.2 Vagon Servis Şefliği Mevcut Durum 84
5.1.3 Lokal ve Sendika Binası Mevcut Durum 87
5.1.4 Misafirhane Mevcut Durum 89
5.1.5 Lojmanlar Mevcut Durum 90
5.1.5.1 Bağ Lojmanları Mevcut Durum 93
5.1.6 Lokomotif Deposu Mevcut Durum 94
5.1.7 Ticari Eşya Ambarı Mevcut Durum 97
5.1.8 Lojistik Müdürlüğü Mevcut Durum 99
5.2 Gaziantep Tren İstasyonu ve Çevresinin Uyarlanabilir Yeniden Kullanımı 100
5.2.1 Gaziantep Demiryolu Yapılarının Bulunduğu Konum Açısından İşlevsel Dönüşüm Olasılıkları 100
5.2.2 Gaziantep Demiryolu Yapı Stoku Mimari Özellikleri Açısından Dönüşüm Olasılıkları 110
5.2.2.1 Gaziantep Tren İstasyonu 110
5.2.2.2 Gaziantep Lokomotif Deposu 113
5.2.2.3 Gaziantep Ticari Eşya Ambarı 116
5.3 Bölüm Sonucu 118

6 Sonuç ve Öneriler 120

A Zeugma Mozaik Müzesi Zemin Kat Planı 124

Kaynakça 125

Tezden Üretilmiş Yayınlar 133

KISALTMA LİSTESİ

D.İ.E.	Devlet İstatistik Kurumu
E.R.I.H.	The European Route of Industrial Heritage
G.A.P.	Güneydoğu Anadolu Projesi
G.A.T.E.M.	Gaziantep Ticaret ve Endüstri Merkezi
G.A.Ü.N.	Gaziantep Üniversitesi
ICOMOS	International Council on Monuments and Sites
K.T.V.K.K.	Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü
M.Ö.	Milattan Önce
M.S.	Milattan Sonra
O.S.B.	Organize Sanayi Bölgesi
T.C.D.D.	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
T.D.K.	Türk Dil Kurumu
T.E.M.	Transit European Motorway
T.I.C.C.I.H.	The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage
T.Ü.İ.K.	Türkiye İstatistik Kurumu
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 3.1 Uyarlanabir Yeniden Kullanım-Sürdürülebilirlik İlişkisi 27
Şekil 3.2 Euston Kemeri-Londra 34
Şekil 3.3 Çamlık Buharlı Lokomotif Müzesi 37
Şekil 3.4 Manchester Bilim ve Sanayi Müzesi sergi alanı 39
Şekil 4.1 Cumhuriyet sonrası genişletilmiş olan Atatürk Bulvarı 62
Şekil 4.2 Günümüzde Atatürk Bulvarı 63
Şekil 4.3 Gaziler Caddesi 63
Şekil 4.4 Günümüzde Gaziler Caddesi 64
Şekil 4.5 Maarif Kavşağı'ndan Karagöz Caddesine doğru görünüm 64
Şekil 4.6 Günümüzde Maarif Kavşağı'ndan Karagöz Caddesine doğru görünüm 65
Şekil 4.7 1938 Gaziantep İmar Planı Şematik Gösterimi 66
Şekil 4.8 1955 Gaziantep İmar Planı Şematik Gösterimi 67
Şekil 4.9 1973 Gaziantep Planına göre genel arazi kullanım kararları 69
Şekil 4.10 1990 Gaziantep Kent Planı 71
Şekil 4.11 Gaziantep Çevre Düzeni Planı 73
Şekil 5.1 Gaziantep Tren İstasyonu ön cephesi 79
Şekil 5.2 Gaziantep Tren İstasyonu arka cephesi 79
Şekil 5.3 Peronlara ulaşımın sağlandığı merdivenler 80
Şekil 5.4 İstasyonun merkezinde konumlanan hol bölümü 81
Şekil 5.5 Hol bölümündeki bilet gişeleri 81
Şekil 5.6 Lokanta bölümü 82
Şekil 5.7 Tren istasyonu binası zemin kat planı 82
Şekil 5.8 Tren istasyonu binası 1. kat planı 83
Şekil 5.9 Tren istasyonu kesit şeması 83
Şekil 5.10 Vagon servis şefliği binası 84
Şekil 5.11 Vagon servis şefliği 85
Şekil 5.12 Vagon servis şefliği binası rölöve projesi zemin kat planı 86
Şekil 5.13 Vagon servis şefliği binası rölöve projesi 1. kat planı 86
Şekil 5.14 Demiryolu İş Sendikası 88

Şekil 5.15 Lokal ve sendika binası rölöve projesi zemin kat planı 88
Şekil 5.16 Lokal ve sendika binası rölöve projesi 1. kat planı 89
Şekil 5.17 Misafirhane binası 90
Şekil 5.18 Bağ lojmanları 94
Şekil 5.19 Lokomotif deposu plan şeması 95
Şekil 5.20 Lokomotif deposu kuzeybatı cephesi 95
Şekil 5.21 Lokomotif deposu güneybatı cephesi 96
Şekil 5.22 Banliyö hattı ve hızlı tren hattı rayları inşası sürerken lokomotif deposu 96
Şekil 5.23 Ticari eşya ambarı plan şeması 97
Şekil 5.24 Ticari eşya ambarı güney cephesi 98
Şekil 5.25 Ticari eşya ambarı 98
Şekil 5.26 Lojistik müdürlüğü 99
Şekil 5.27 Tren istasyonunun kent içindeki konumu 101
Şekil 5.28 Kapatılan alt geçidin istasyon tarafından girişi 103
Şekil 5.29 Kent merkezinden Karşıyaka mahallesine yaya geçişleri için oluşturulan geçici güzergah 103
Şekil 5.30 İstasyon meydanı 104
Şekil 5.31 İstasyon meydanının doğu ucundan başlayan demiryolu hattı boyunca uzanan yeşil aks 105
Şekil 5.32 Yeniden kullanım önerilen yapılar ve yakın çevresi 106
Şekil 5.33 Yeniden kullanım önerilen yapılar ve yakın çevresi kesit şeması ... 106
Şekil 5.34 İşlev-ulaşım ilişkisi şeması 108
Şekil 5.35 Kültürel rota şematik gösterimi 109
Şekil 5.36 Öneri işlevlerin mevcut yapılar ile ilişkisini gösteren şema 110
Şekil 5.37 Tren istasyonu yeni işlev önerisi zemin kat plan şeması 112
Şekil 5.38 Tren istasyonu yeni işlev önerisi 1. kat plan şeması 112
Şekil 5.39 Lokomotif deposunun demiryolu müzesi olarak yeniden işlevlendirilmesi önerisi 113
Şekil 5.40 Bochum Dahlhausen Demiryolu Müzesi 114
Şekil 5.41 Demiryolu müzesi plan şeması 115
Şekil 5.42 Lokomotif deposu iç mekanı 116
Şekil 5.43 Ticari eşya ambarının sergi, atölye, ofis, derslik olarak yeniden işlevlendirilmesi önerisi 117

Şekil 5.44 Ticari eşya ambarı yeni işlev önerisi plan şeması..... 117
Şekil Ek A Zeugma Mozaik Müzesi Zemin Kat Planı..... 124

HARİTA LİSTESİ

Harita 2.1 İzmir ve Çevresindeki Demiryolu Hatları 13
Harita 2.2 Rumeli'de Yapılan ve Planlanıp Yapılamayan Hatların Genel Durumu 14
Harita 2.3 Anadolu-Bağdat Demiryolları Hattı 15
Harita 2.4 Hicaz Demiryolu Hattı 17
Harita 2.5 1937'de Türkiye'de Demiryolu Hatlarının Durumu 18
Harita 2.6 1968'de Türkiye'de Demiryolu Hatlarının Durumu 20
Harita 2.7 2019 yılı itibariyle Türkiye'de Demiryolu Hatları 21
Harita 3.1 Avrupa Endüstri Mirası Güzergahı'ndaki dönüştürülmüş yapıların konumlarını gösteren harita 36
Harita 3.2 Avrupa Endüstri Mirası Güzergahı'ndaki dönüştürülmüş taşımacılık ve iletişim yapılarının konumlarını gösteren harita 41
Harita 4.1 Gaziantep'in Türkiye'deki konumu 55
Harita 4.2 XIX. Yüzyılda İpek Yolu haritası 56
Harita 4.3 Gaziantep ulaşım haritası 57
Harita 4.4 Demiryolu bağlantılı sınır istasyonları ve limanlar 59
Harita 4.5 Gaziantep'in yakın limanlarla ilişkisi 59
Harita 4.6 2030 yılı Ulaşım Ana Planı transfer merkezleri 60
Harita 5.1 Gaziantep demiryolu yapılarının kent içindeki konumunu gösteren harita 77
Harita 5.2 Kent merkezi ile kentin kuzeyindeki yerleşimler arasında eşik oluşturan istasyon meydanı 102

TABLO LİSTESİ

Tablo 3.1 Kullanım Dönüşümü temel tanım ve kavramların kapsamı 23

Tablo 3.2 Avrupa'daki metropollerde dönüştürülmüş demiryolu yapıları-hatları örnekleri..... 42

Tablo 3.3 Avrupa'daki küçük yerleşimlerde dönüştürülmüş demiryolu yapıları-hatları örnekleri 44

Tablo 3.4 Türkiye'deki dönüştürülmüş demiryolu yapıları..... 49

Tablo 4.1 Gaziantep tren istasyonunun ve demiryolu hattının kentte meydana getirdiğimfiziksel ve fonksiyonel değişimlerin kentte yapılan imar planları üzerinden değerlendirilmesi..... 75

Tablo 5.1 Gaziantep Tren İstasyonu yapı kimliği 78

Tablo 5.2 Vagon Servis Şefliği binası yapı kimliği..... 84

Tablo 5.3 Lokal ve Sendika binası yapı kimliği 87

Tablo 5.4 Misafirhane binası yapı kimliği 89

Tablo 5.5 5787 ada 1 parsel A blok lojman binası yapı kimliği 91

Tablo 5.6 5787 ada 1 parsel B blok lojman binası yapı kimliği 91

Tablo 5.7 5792 ada 4 parsel A blok lojman binası yapı kimliği 92

Tablo 5.8 5792 ada 4 parsel B blok lojman binası yapı kimliği 92

Tablo 5.9 5792 ada 4 parsel C blok lojman binası yapı kimliği 93

Tablo 5.10 Bağ lojmanları yapı kimliği 93

Tablo 5.11 Lokomotif deposu yapı kimliği 94

Tablo 5.12 Ticari eşya ambarı yapı kimliği..... 97

Tablo 5.13 Lojistik müdürlüğü yapı kimliği 99

Tablo 5.14 Yapılara önerilen işlevlerle kentsel ölçekte ve yapı ölçeğindeki parametrelerin değerlendirilmesi 119

ÖZET

Gaziantep Tren İstasyonu ve Çevresi Özelinde Demiryolu Yapılarının Uyarlanabilir Yeniden Kullanım Önerileri

Leyla Figen GEYYAS

Mimarlık Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Danışman: Doç. Dr. Kunter MANİSA

Tarım devrimi ve endüstri devriminin insanlık tarihi açısından iki büyük dönüm noktası olduğu kabul edilmektedir. Tarım devrimiyle göçebe hayattan yerleşik hayata geçilirken, endüstri devrimiyle insan işgücünün yerini makineler almaya başlamıştır. 18. yüzyılda İngiltere'de ortaya çıkan Endüstri Devriminin hızla tüm dünyaya yayılmasına etki eden en önemli faktör demiryollarıdır. Endüstrileşme ile beraber demiryolu hatları ve yapıları tüm dünyada hızla inşa edilmiştir. Ancak eski demiryolu hatları ve yapıları günümüz teknolojisinin hızlı trenlerinin ihtiyaçlarını karşılayamamasından dolayı kullanım dışı kalmaya başlamışlardır.

Tez çalışması kapsamında; endüstrileşmeyle beraber Osmanlı Devleti'nde ve Türkiye Cumhuriyeti'nde inşa edilen demiryolu hatlarının gelişimi incelenerek Anadolu-Bağdat demiryolunun önemli bir durak noktası olan Gaziantep demiryolu yapılarının kullanım dönüşümü olasılıkları tartışılmaktadır. Bu bağlamda endüstriyel miras, yeniden kullanım kuramları, Avrupa'da ve Türkiye'de endüstri mirası olma özelliği gösteren ve işlev değişikliğine uğramış demiryolu yapı örnekleri incelenmiştir. Gaziantep'in kentsel gelişimi, Gaziantep Tren

İstasyonu'nun mimari özellikleri ve atıl kalma nedenleri; kullanım dönüşümü olasılıklarının tartışılması açısından irdelenen diğer konulardır.

Anahtar kelimeler: Uyarlanabilir yeniden kullanım, endüstri mirası, demiryolu yapıları, Anadolu-Bağdat demiryolları, Gaziantep Tren İstasyonu

ABSTRACT

Adaptive Re-use of Railway Constructions in the Context of Gaziantep Train Station

Leyla Figen GEYYAS

Department of Architecture

M. Sc. Thesis

Advisor: Assoc. Prof. Dr. Kunter Manisa

It is accepted that the agricultural revolution and the industrial revolution are two major turning points in human history. In the agriculture revolution humanity migrated from nomadic life to settled life, whereas machines took place of the human labor in the industrial revolution. Railways are the most important factor affecting the spread of Industrial revolution in England in the 18th century. Railway lines and structures have been built rapidly all over the world with industrialization. However, the old railway lines and structures have become obsolete due to not being able to meet the needs of high-speed trains of today's technology.

In this thesis study, development of the railways lines built in the Ottoman Empire and Republic of Turkey are examined. Possibilities of adaptive re-use of the Gaziantep railway structures as an important stop point of the Anotolian Baghdad were discussed. In this context, industrial heritage, adaptive re-use theories, function changed railway structure samples as a part of industrial heritage in Europe and Turkey were examined. Gaziantep's urban development, the architectural features of Gaziantep railway Station and the reasons for being idle

were other issues examined in terms of discussion of the possibilities of adaptive re-use.

Keywords: Adaptive re-use, industrial heritage, railway structures, Anatolian-Baghdad railways, Gaziantep Railway Station

1
GİRİŞ

T.D.K.'ya göre [1] ulaşım; "bir şeyi bir yerden bir yere aktarma" olarak tanımlanmaktadır. Ulaşım türleri; karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu ya da özel ulaşım ağları (boru hatları, network ağlar vb.) olarak gruplandırılabilir.

Tarih boyunca teknolojik gelişmelere bağlı olarak ulaşım şekillerinin değiştiği görülmektedir. 1700'lü yıllara kadar deniz taşımacılığı temel ulaşım şekli iken, buhar gücüyle çalışan motorların icat edilmesi ve 19. yy başlarında demiryollarının inşası sonucu demiryolu ulaşımı temel ulaşım şekli haline gelmiştir. 19.yy demiryolu ulaşımının hızla yayıldığı bir yüzyıl olurken 20.yy'a gelindiğinde, karayolu ulaşımı yüzyılın ikinci yarısında, özellikle 1970'lerde tüm dünyada görülen enerji krizinin aşılmasından sonra en gözde ulaşım şekli haline gelmiştir. 21. yüzyılda da çoğu gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkede temel ulaşım şekli karayolu ulaşımıdır [2]. Daha çok gelişmiş ülkelerde yaygın olan demiryolu ulaşımı ise son yıllarda hızlı, yüksek hızlı trenlerin kullanılmaya başlanması ile dünyada olduğu gibi ülkemizde de yeni yapılan hatlar doğrultusunda yaygınlaşmaya başlamıştır.

Demiryolları dünyada endüstrinin hızla gelişmesine büyük katkı sağlamıştır. Demiryolu ulaşımıyla, yerleşim yerlerine uzak kırsal alanlar yerleşim yerleriyle bağlantılı hale gelmiş, üretilen ürünlerin uzak pazarlara taşınması kolaylaşmış, iş gücü ve hammadde arasındaki ilişki çok daha kolay kurulur hale gelmiştir. Uluslararası mesafelerin kat edilebilir hale gelmesi ticaretin kolaylaşmasını sağlamış, böylece dünya ekonomisine yön vermiştir [3].

Demiryolları böylece endüstri devriminin meydana getirdiği değişimlerden etkilendiği kadar bu değişimlere yön de vermiştir. Bu sebeple endüstri devrimiyle demiryolları yakından ilişkilidir. Endüstri devriminin toplumlarda yarattığı sosyal, kültürel, ekonomik, düşünsel değişimler kentlerin mimari biçimlenişini

etkilemiştir. İnşa edilen demiryolu yapıları da döneminin mimari kimliğini yansıtan kentlerin simgesel yapılarından olmuşlardır.

Günümüzde gelişen teknoloji, ulaşımın çeşitlenmesi; demiryollarını, yapılarını ve araçlarını yenilenmek durumunda bırakmıştır. Bu kapsamda demiryolu yapılarının endüstri mirası olarak korunması ve çağımızın gerektirdiği teknolojilerle yeniden kullanımı ya da yeni işlevlerle dönüştürülmesi gündeme gelmektedir. Tez çalışması, Gaziantep Tren İstasyonu örneği özelinde demiryolu yapılarının uyarlanabilir yeniden kullanım olasılıklarını tartışmayı amaçlamaktadır.

1.1 Literatür Özeti

Tezin teorik altlığını, Osmanlı demiryolları tarihi, endüstri mirası, endüstriyel arkeoloji, kullanım dönüşümü kuramları ve Gaziantep kentsel gelişim tarihi oluşturmaktadır. Tezin ikinci bölümünde yer alan Osmanlı demiryolları tarihi ve gelişimi için Ahmet Onur'un 1953 basımlı "Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953)" kitabı, Murat Özyüksel'in, 1999'da yayımlanan "Anadolu ve Bağdat Demiryolları" ile 2000 yılında basılan "Hicaz Demiryolu" kitapları ve Vahdettin Engin'in 1993'te yayımlanan "Rumeli Demiryolları" kitabı yararlanılan temel kaynaklar olmuştur. Yonca Kösebay Erkan'ın "Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması" adlı doktora tezi de faydalanılan diğer bir kaynaktır.

Tezin üçüncü bölümünde yer alan uyarlanabilir yeniden kullanım dönüşümü yaklaşımları için Cantacuzino, Latham, Douglas, Burden'in çalışmalarından faydalanılmıştır. Ülkü Altınoluk'un "Binaların Yeniden Kullanımı" kitabı da kullanım dönüşümünü etkileyen temel faktörlerin tespiti için faydalanılan diğer bir kaynaktır. Yine aynı bölümde yer alan endüstri mirası, endüstiyel arkeoloji ve demiryolu mirası kavramlarının tanımları, kapsamları konusunda Buchanan, Cossons, Föhl, Clark ve Burman'ın çalışmalarına başvurulmuştur. Endüstri mirası ve endüstri yapılarının uyarlanabilir yeniden kullanımı kısmında Binnur Kıraç'ın "Türkiye'deki Tarihi Sanayi Yapılarının Günümüz Koşullarına Göre Yeniden

Değerlendirilmeleri Konusunda Bir Yöntem Araştırması" ve Gül Köksal'ın "İstanbul'daki Endüstri Mirası İçin Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri" isimli doktora tezleri yol gösterici olmuştur.

Tezin dördüncü bölümünde yer alan Gaziantep kent tarihi ve gelişimi için Hüsnü Uğur'un "Geleneksel Şehirsel Mekanlar, Değerlendirme ve Korunmaları Bağlamında Sistematik Yaklaşım Gaziantep Örneği" isimli doktora tezi, "Gaziantep-2040 İl Çevre Düzeni Planı Açıklama Raporu", Yavuz Selim Ay'ın "Gaziantep'te Planlamaya Genel Bakış" ve M. Serhat Yenice, Tülay Karadayı Yenice'nin "Gaziantep Kenti Planlama Deneyimleri Üzerine Bir Süreç Değerlendirmesi" adlı makaleleri temel kaynak olarak kullanılmıştır.

Tezin beşinci bölümünde, Gaziantep demiryolu yapılarının tespiti, belgelenmesi ve yeniden işlevlendirme olasılıkları tartışılmıştır. Bu kapsamda saha çalışmaları, gar müdürlüğü çalışanları, Gaziantep Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu ve Gaziantep Büyükşehir Belediyesi Ulaştırma Müdürlüğü çalışanları ile yüz yüze görüşmeler yapılmıştır.

1.2 Tezin Amacı

Bu tezin amacı, atıl kalan demiryolu yapılarının günümüz teknolojisi ve bölgenin ihtiyaçları doğrultusunda; ekonomik, ekolojik ve sosyo-kültürel sürdürülebilirliklerinin sağlanarak kullanım dönüşümü olasılıklarını tartışmaktır. Bu kapsamda inşa edildiği tarihten ve işlevini kaybettiği zamana kadar geçen süreçte döneminin sosyo-kültürel, sosyo-ekonomik ve teknolojik özelliklerini taşıyan ve kentsel simge, kültürel miras olma özelliği gösteren eski demiryolu yapıları (gar, peron, demiryolu hattı, depo, lojman vb.) uyarlanabilir yeniden kullanım kapsamında değerlendirilmektedir. Bu kapsamda öncelikle; demiryollarının ortaya çıkışında önemli rolü olan endüstri devrimi ve demiryollarına etkileri ortaya konmuş, demiryolları ve yapılarının ortaya çıkışı, gelişimi, kültürel miras olarak kabul edilmesi konularına değinilmiştir. Anadolu-Bağdat demiryolu hattının önemli bir durak-geçiş noktası olan Gaziantep demiryolları örnek çalışma alanı olarak seçilerek; söz konusu yapıların kentin

gelişimi, istasyon ve çevresinin kentle kurduğu ve değişen bağlamı, istasyonun kentsel çevre-kimlik üzerindeki etkileri irdelenerek kullanım dönüşümü olasılıkları tartışılmaktadır.

1.3 Hipotez

İnsanlık tarihini değiştiren endüstri devriminin en önemli tamamlayıcısı olan demiryolları; yapıldıkları dönemin mimarlığı, teknolojisi, yapım tekniği, toplumun sosyo-kültürel yapısı gibi birçok alanda fikir sahibi olmamızı sağlamaktadır. Yapıldıkları dönemde ve var oldukları süreç boyunca kentlerin mimari, konum, ölçek ve kullanım yoğunluğu açısından kentlerin simgesel yapılarından olan demiryolu yapıları kentlinin hafızasında yer etmiş yapılardır. Söz konusu çoğu yapı kentsel dinamiklere ve ulaşım teknolojilerindeki gelişmelere bağlı olarak işlevini yitirerek atıl kalmışlardır. Demiryolu yapılarının yeniden kullanım olasılıklarını tartışmak; ekonomik, ekolojik ve sosyo-kültürel sürdürebilirlik açısından önemlidir. Bu tartışmalar yapı stokunun mimari özelliklerinin-karakteristiklerinin yanı sıra kentsel dinamiklerin değişiminin değerlendirilerek yorumlanması üzerinden de yürütülmelidir.

2
DEMİRYOLLARININ TARİHSEL GELİŞİMİ

2.1 Endüstri Devrimi ve Demiryollarına Etkileri

İnsanlar hayatlarını devam ettirebilmek için üretmek, tabiatın sunduklarını işlemek, yeni ürünler elde etmek zorunda olan canlılardır. Elde edilen bu ürünler ve hizmetler; kimi zaman nesneler kimi zaman düşüncelerdir [4].

Arap dili kökenli sanayi kelimesinin yerine Fransızca'dan dilimize geçen "endüstri" kelimesi de kullanılmaktadır. Endüstri; ham haldeki ürünlerin işlevsel bir ürün haline gelene kadar geçirdiği aşamaların tümünü ifade eden tanımıdır. [5].

Endüstrileşme kavramı, üretim aşamalarının insan gücüne bağlılıktan sıyrılıp makineleri kullanmanın getirdiği daha hızlı üretebilme avantajını kullanarak verimliliğin hemen her üretim alanında artmasını ifade eder. Kısaca makinelerin kullanımının gün geçtikçe artması olarak ifade edilebilir [6].

Milat öncesinden başlayıp bugüne kadar uzanan süreçte iki çok önemli değişimden bahsetmek mümkündür. Bunlardan ilki, daha önce üretim yapmayan, avcı-toplayıcı olarak yaşamını sürdüren insan topluluklarının toprakla uğraşan çiftçiler ve hayvan yetiştiren çobanlara evrilmesini sağlayan tarım devrimidir (M.Ö 8000). İkinci büyük değişim, nüfusunun çoğunluğu tarım ve hayvancılıkla uğraşan insan topluluklarını birkaç yüzyıl içinde çok büyük oranda hammadde işleyen ve endüstriyel ürün elde eder hale getiren 'Endüstri Devrimi'dir [7].

İngiliz bir ekonomist olan Arnold Toynbee ilk kez endüstri devrimi kavramını kullanan kişidir [8]. Endüstri devrimi sürecinde, insan gücüne ve el emeğine dayalı olan üretim sürecinin makinelere dayanan hızlı ve verimli üretim haline dönüşmesi zannedildiği üzere çabuk gerçekleşmemiştir. Aksine devrimin kendini oluşturan nedenlerden beslenerek gerçekleşmesi geniş bir zaman dilimine yayılmıştır. Bu nedenlerden dolayıdır ki, üretim işleyişindeki değişiminin başladığı

18. yüzyıl, Endüstri Devrimi'nin meydana geldiği tarih olarak kabul edilmektedir [9].

1750'li yıllara kadar Avrupa ülkelerinde özellikle İngiltere'de, değişimin meydana gelmesini sağlayacak ortam koşulları gerçekleşmişti. Üretim tamamen insan, hayvan ve doğal güç kaynaklarına dayalı iken, yüzyılın son çeyreğinde buhar gücü en etkili güç haline gelmiştir. Fabrikaların inşa edilmesi, işçilerin üretime etkisini artırmış ve hızlandırmıştır [10].

Parasal kaynağın yeterli olması, su kaynaklarının bol olması, ulaşımının kolay olması, ürünlerin taşınmasını hızlandıran yaygın bir demiryolu ağının bulunması sonucu lojistik giderlerinin yüksek olmaması, yüzyılın ikinci yarısında İngiltere'de sanayileşmenin hızlanması üzerindeki en etkili faktörlerdir [11]. Bu etkilerden beslenerek hızlı bir şekilde yayılan endüstrileşme, İngiltere'den sonra 19. yüzyıldan itibaren diğer Avrupa ülkelerine ve Amerika'ya yayılmıştır. Kömür, tekstil ve demir-çelik sanayisinde üretimde ciddi artışlar görülmüştür. Bir sonraki yüzyılın başlarında Hollanda, İtalya gibi diğer Avrupa ülkeleri de bu sürece dahil olmuştur. Sonrasında uzak doğu, hatta kuzey yarım kürenin kuzeyine kadar yayılmış, Japonya ve Rusya'da da değişimin etkileri gözlenmiştir [12].

Endüstri Devrimi'nin meydana getirdiği değişimlerden öncelikli olarak insan gücüne dayanan işleyişte baş rolü makineler almıştır. Demir ve çelik üretimde büyük yer kaplamaya başlamıştır. Enerji kaynakları rüzgar ve su ile sınırlı kalmamış, fosil yakıtlar, kömür ve elektrik en temel güç kaynakları haline gelmiştir. Üretim sürecinin düzenlenmesi ile iş bölümü ortaya çıkmış, üretimin kategorilere ayrıldığı fabrika düzenleri kurulmuştur. Taşımacılık gelişmiş, iletişim kurma olanakları artmıştır. Bilimsel gelişmeler ışığında elde edilen verilerin üretime uygulanması ile üretim hızı artmış, seri üretim denen kavram ortaya çıkmıştır [13].

Bu büyük değişim sadece üretim biçimlerini değiştirmemiş, insanların yaşayışları ve sosyo-kültürel yapıları üzerinde de kaçınılmaz olarak büyük etkiler meydana getirmiştir. Daha önceleri, tarıma dayalı büyüyen toplumlarda gözde yerleşim alanları su kaynaklarına yakın verimli topraklar iken, artık yeni gözde alanlar ana

güç kaynaklarından biri olan kömüre kolay ulaşılabilen maden ocakları ve elde edilen kömürün taşınmasının kolayca sağlanabildiği demiryolu çevreleri olmuştur. Böylelikle temel olarak, hammaddeye ulaşma ve ürünü taşıma kolaylığı fikrini temel alan yeni yapılanma düzeni ortaya çıkmıştır. Bu düzen 'sanayi kenti' olarak adlandırılmış olup, maden ocakları, fabrikalar ve demiryolları bu kentlerin temel unsuru durumuna gelmiştir [14].

2.2 Dünyada Demiryollarının Gelişimi

Demiryolu taşımacılığının geçmişi dört yüzyıl kadar öncesine uzanmaktadır. Demiryolu taşımacılığının ilk dönemlerinde maden ocaklarından çıkarılıp taşınması gereken hammaddeler dekoviller aracılığıyla taşıtlara ulaştırılmaktaydı. İlk uygulaması Fransa' da bulunan Alsece maden ocaklarından çıkarılan ham maddelerin taşınmasıyla başlayıp, sonrasında Avrupa'daki diğer maden ocaklarına da yayılmıştır [15].

Demirden yapılmış rayların ilk defa kullanılması 1700'lü yıllarda İngiltere'de Combe Down taş ocağında başlamıştır. Elindeki ahşap kalasları aşınmadan uzun süre saklamak isteyen Reynold adında bir demir sanayicisi, elindeki ahşap kalasları demir levhalarla kaplamıştır. Böylece hem kalasları uzun süre eskimeden saklamayı hem de demir fiyatları arttığı zaman demir levhaları söküp satmayı düşünmüştür. Arabaların levha ile kaplı kalaslar üzerinde daha kolay hareket ettiğini görünce, levhaları sökmekten vazgeçmiş, böylece farkında olmadan 1767 yılında dünyadaki ilk demiryolu taşımacılığı işlemini gerçekleştirmiştir [16].

1769'da Fransız Nicolas Cugnot, 1786'da ise İngiliz William Murdock buhar gücü ile çalışan araçları kullanmayı denemiştir. Buharlı lokomotif ise demiryolu üzerinde ilk kez Richard Trevithick tarafından 1804 yılında denenmiştir [15]. Buharlı lokomotofin kullanıldığı ilk demiryolu hattı, 1825 yılında İngiltere'de Darlington-Stockton kentleri arasında çalışmıştır. Buharlı lokomotifle işleyen kömür hattı olan bu hatta yolcu taşımacılığı da yapılmıştır [17]. Sonrasında 1829 yılında Stephenson tarafından geliştirilen "Roket" isimli lokomotifle birlikte

demiryolu çağı başlamıştır [3].

Lokomotiflerin hızlanması ile demiryolu taşımacılığı önem kazanmış, raylar üzerinde hızlı hareket edebilen bu taşıt ilgi çekmiştir. Sermaye sahiplerinin, bu lokomotifin mucidi Stephenson'u Manchester ve Liverpool şehirleri arasında demiryolu hattı yapması için teşvik etmesi sonucu, modern anlamda ilk demiryolu hattı 15 Eylül 1830'da bu iki şehir arasında hayata geçmiştir [3]. Dünyada kullanıma giren ilk tren istasyonu da yine bu hat üzerinde, Machester'da 1830 yılında inşaa edilmiştir [16]. İngiltere'deki bu önemli gelişmeden sonra demiryollarının yayılımı diğer ülkelere de sıçramıştır. 1830'da Amerika'da, 1835'te Belçika ve Almanya'da, 1838'de Avusturya'da, 1839'da Italya'da demiryolları yapımına başlanmıştır [18]. Dünyanın ilk uluslararası demiryolu taşımacılığı ise; Köln (Almanya) ve Liege (Belçika) şehirleri arasında 1843 yılında gerçekleştirilmiştir [3].

Demiryollarının yayılımı bütün dünyada devam etse de, bu yayılım bütün dünya ülkelerinde aynı hızda olmamıştır. Demiryollarının yapılması yüksek maliyetli olduğu için, demiryolu ağlarının oluşturulması zengin olmayan dünya ülkelerinde diğer ülkelere göre daha yavaş gerçekleşmiştir [15].

Demiryolu taşımacılığı üreticilerin ürettikleri ürünleri uzak pazarlara düşük maliyetle ve hızla ulaştırmalarını sağlamıştır. Aynı zamanda demiryolu taşımacılığının önem arz etmesi, yatırım yapmak isteyenlerin de dikkatini çekmiştir [19]. Bu dönemde kanallar, diğer ulaşım sistemleri de taşımada kullanılmasına rağmen, demiryollarının hızı, ekonomik olması ve uzak pazarlara ulaşımının kolay olması gibi sebepler demiryolunu endüstri devriminin en önemli ulaşım sistemine dönüştürmüştür. 1830 yılında Liverpool –Manchester hattının açılması yatırıma olan eğilimi bütün dünyada artırmıştır. Bunun sonucu olarak yine 1830 yılında, Amerika'da Ohio-Baltimore demiryolu taşımacılığa başlamıştır [20]. Demiryolları oluşturmak ve bu yollar üzerinde kullanılacak araçları temin etmek ciddi bir endüstriyel pazar oluşturmaya başlamıştır. Bu durumun öneminin İngiliz mühendisler tarafından kavranmasıyla, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, İngilizler sadece kendi ülkelerine değil uzak ülkelerde de demiryolları

yapmaya ve bu yollarda kullanılacak olan araçları bu ülkelere temin etmeye başlamışlardır [19]. Demiryolu yatırımı yapılan ülkeler arasında Osman Devleti de bulunmaktadır. Osmanlı'da döşenen ilk demiryolu hatları olan 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra yapımına başlanan İskenderiye – Kahire, Rusçuk – Varna, Köstence – Çernavoda, Izmir – Aydın demiryolu hatları İngilizler tarafından inşa edilmiştir [21].

Endüstri devriminde inşa edilen demiryolları ve fabrikalarla endüstriyel atılımın devam etmesi ve teknolojik gelişmeler 2. endüstri devriminin gerçekleşmesine ortam hazırlamıştır [17]. Bu dönemde yer kabuğunda en çok bulunan 4. element olan demirden [22] çelik üretilmeye başlanmıştır. 1863 yılında çelikten imal edilen ilk raylar İngiltere'de kullanılmıştır. Bu durum, buhar gücü yerine daha gelişmiş teknoloji olan dizel elektrikli lokomotiflerin kullanılmasını sağlamıştır. Çeliğin yaygınlaşması, demiryolu taşımacılığında kullanılan araçların, ray hatlarının imalatlarının bu yönde gerçekleşmesine sebep olmuştur. Bu şekilde ilk dizel elektrikli lokomotifler 1925'de, ilk dizel elektrik aerodinamik yolcu treni de 1934'te kullanılmaya başlanmıştır [17].

Endüstrinin gelişmesine önemli katkı sağlayan demiryolu taşımacılığının yanında, 1859 yılında petrolün keşfi, rafine edilmesi ve elde edilen ürünlerin karayolu taşıtlarında yakıt olarak kullanılmaya başlanması, motorlu taşıtların gelişmesi gibi nedenler taşımacılık sistemlerini de etkilemiştir. 1903 yılında uçağın icadıyla havayolu taşımacılığında gelişmeler yaşanmaya başlamıştır ve 1926'da ticari havayolu ulaşımı başlamıştır [17].

2.3 Demiryollarının Toplum Üzerinde Meydana Getirdiği Etkiler - Değişimler

İngiltere'de demiryollarının ulaşımda kullanılması ile gerçekleşen ulaşım devrimi, tekstil üretiminin gelişmesiyle gerçekleşmiştir. Pamuk üretilen Liverpool ile pamuk işleme tesislerinin bulunduğu Manchester, hammaddenin ve fabrikaların bulunduğu şehirlerin birbirine demiryolları ile bağlanması, tekstil sanayisinde

üretim hızında artışa neden olmuş ve bunun sonucunda ciddi bir büyüme sağlamıştır [23]. Amerika'nın sanayileşmesi İngiltere gibi tekstile değil tarıma dayalıdır. İngiltere' de yapılan demiryolları Liverpool-Manchester örneğinde olduğu gibi üretim merkezini ve hammaddenin bulunduğu bölgeyi birbirine bağlarken, Amerika'da demiryolları tarım arazilerinden, yerleşimin bulunmadığı yerlerden geçmiştir [23].

Demiryollarının bütün dünyada yaygınlaşması, dünya üzerinde büyük etkiler meydana getirmiştir. Ulaşımın hızlanması ve ucuzlaması, üretilen malların daha uzak pazarlara daha düşük maliyetlerle ulaştırılmasını sağlamış, yatırımlar artmış, ticaret kolaylaşmış, sanayi dalları artmaya başlamıştır. 1800'lerin ikinci yarısından itibaren, demir raylar yerine çelik raylar kullanılması, lokomotif ve demiryolu yapılarının yapımında çelik kullanılması, daha ucuz ve daha kaliteli çelik üretebilmek için arayışa neden olmuştur. Böylelikle modern çelik sanayi olarak adlandırılan yeni bir sanayi kolu ortaya çıkmıştır. Ucuz çelik imalatının artması çeliğin deniz ulaşım araçlarında ve konut yapımında kullanılmasını sağlamıştır. Çelik üretimindeki büyük artış ihracatı beraberinde getirmiş, ülkeler arası ticari ilişkilerde artış görülmüştür. Ülkeler, ticari ilişkilerde kolaylık sağlamak için uzunluk ve ağırlık ölçü birimlerini ortak kullanma yoluna gitmiştir, posta işlemleri basitleştirilmiştir. İhracatın ve ülkeler arası ulaşımın hızlanması, ülkeleri birbirleri ile ilişkilerini artıracak ve kolaylaştıracak ortak hukuksal düzenlemeler yapmaya itmiştir. Ülkeler arası ulaşımın kolaylaşması, farklı milletlerin insanları arasında kültür alışverişine ve ülkeler arası etkileşimler meydana gelmesine olanak sağlamıştır. Ticari faaliyetlerdeki artış, kentlerin ekonomik refahını artırmış, bir yandan yeni yerleşim yerleri kurulurken bir yandan da var olan kentlerde gelişme görülmüştür [3], [15].

Demiryollarının Batı'daki en önemli etkisi, "*zaman ve mekanı yok etmesi*" olmuştur. Birbiriyle irtibatı zor olan yerleşim yerlerini birbirine bağlaması, ulaşım süresini kısaltmıştır. Ulaşım için harcanan birim zamanda daha çok mesafe kat etmek mümkün olduğu için iki yerleşim yeri arasındaki noktalar önemini yitirirken, daha önce ulaşım menzilinde olmayan uzak yerler ulaşılabilir

kılınmıştır. Şehirler gibi büyük yerleşim yerleri ile şehirler etrafında kurulan küçük kırsal yerleşim alanları arasında ulaşım kolaylaşmış, bu alanlar şehirlere uzak olmaktan çıkmış, böylece daha önce var olmayan bir kavram olan 'banliyö' kavramı ortaya çıkmıştır [23]. [23]' e göre; demiryolu, mekanlar üzerinde birbirine zıt iki etki bırakmıştır: Birbirleri ile etkileşimi mümkün olmayan mekanların irtibatını sağlarken, ara durakların önem kaybetmesine neden olmuştur. Böylece durak noktalarına yakın yerlerde yerleşim birimleri art arda sıralanmıştır. Eskiden uzak olan yerleşmelere ulaşımın sağlanmasıyla, bu yerleşmelerin kentsel kimliklerini kaybetme olasılıkları ortaya çıkmıştır.

Demiryolları zaman kavramı üzerinde de ciddi etki bırakmıştır. Demiryolculuğundaki varış ve kalkış noktaları arasındaki yerel saatte görülen farklılıklar tren seferlerini düzenlemede problem yaratmış ve standart saat uygulamasına geçilmesini gerektirmiştir ve 1840'larda İngiliz demiryolu şirketleri bu uygulamaya geçmişlerdir. Bu uygulamadan önce her şirket kendi hattında belirlemiş olduğu zaman ayarını kullanırken, sonraları Greenwich saati İngilizlerin ortak demiryolu saati olarak belirlenmiştir. Bu uygulama, 1880 yılına kadar sadece demiryolu ulaşımı için kullanılırken, bu tarihten sonra gündelik hayatta da uygulanmaya başlanmıştır. [23]. Türkiye bu gelişmeler bağlamında, miladi takvim ve uluslararası saat uygulamasına 26 Aralık 1925 tarihinde geçerek dahil olmuştur [24].

Demiryolu, yarattığı etki ile yaşam alanlarının etkileşiminin artmasını sağlamıştır. Daha önceleri demiryolu istasyonları çevresine inşa edilmiş yılın belli dönemlerinde ikamet edilen yerler, demiryollarının yerleşim üzerine etkisi ile zamanla sürekli ikamet alanlarına dönüşmüştür. Eskiden birbirinden kopuk olan şehir ve şehir yakınlarındaki kırsal alanlardaki yerleşim yerleri, demiryolunun sağladığı ulaşım kolaylığı ile bütünleşmiş, hatta banliyöde yaşayıp sadece iş için kente gidip gelen bir çalışan sınıf oluşmuştur [25]. Bu oluşuma Haydarpaşa - Pendik demiryolu hattı etrafında inşa edilen konaklar örnek verilebilir [21].

2.4 Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryollarının Gelişimi

Osmanlı İmparatorluğu'nda kullanılan demiryollarının inşası yabancı devletler tarafından gerçekleştirilmiştir. Ekonominin zayıflığı ve gelişmişlik düzeyinin Avrupa ülkelerine oranla daha geri olması yatırımın devlet tarafından yapılamama nedenlerindendir. Demiryolu yatırımının karlı olması, yatırım yapılan ülkenin ekonomisine etki etme imkanı sağlaması, bu yatırımı yabancı devletler için cazip kılıyordu [26]. Zamanın ulaşım olanakları içinde en iyi seçenek olan demiryolu ulaşımının ülke topraklarına gelmesi, Osmanlı yöneticileri tarafından da isteniyordu [27]. Demiryolu, askerlerin gerekli yerlere taşınmasını hızlandırıyor, üretilen tarım ürünlerinin daha hızlı şekilde daha uzak pazarlara taşınmasını sağlıyor, ulaşımın kolaylaştığı bölgelerde artan nüfus sayesinde daha yüksek vergi geliri sağlanabiliyor, kolaylaşan ticari faaliyetlerin sıklaşması sonucu daha çok gelir elde edilebiliyordu [28].

Osmanlı'da ilk demiryolları 1854 yılında Mısır'da İngilizler tarafından yapılmıştır [29]. Dönemin padişahı Abdülaziz tarafından verilen imtiyaz sonrası İskenderiye-Kahire hattının yapımı gerçekleşmiştir [30].

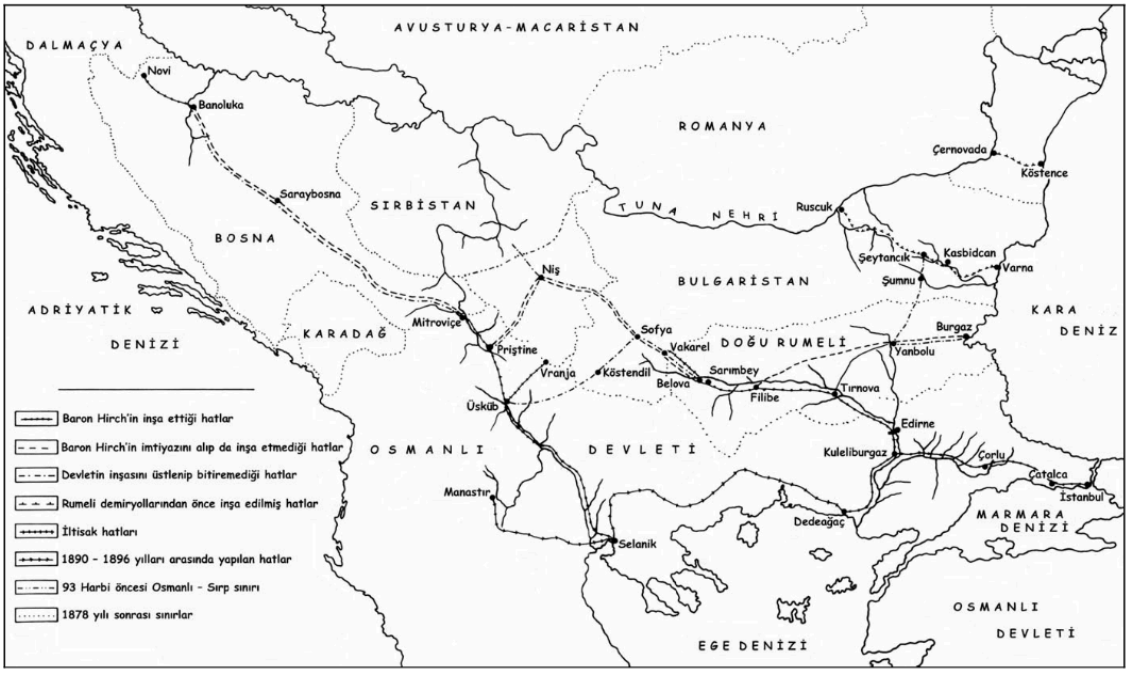
Bugünkü misak-i milli sınırlarında inşa edilen ilk hat ise İzmir- Aydın arasındadır. Yine İngilizler tarafından yapılan hattın yapımı 10 yıl sürmüştür (1856-1866) [3]. İngilizlerin Osmanlı'da demiryolu hattı yapımı için ilk olarak İzmir'i tercih etmeleri ticari çıkarlara dayanmaktadır. Bu bölgede yoğun yer altı kaynaklarının bulunması, işlemeye uygun minerallerin zengin olması, şehrin limanı bulunmasından dolayı, sömürge kolonileri ve Avrupa'ya deniz yoluyla ulaşma kolaylığı bu sebeplerdendir [17]. Yine 1863'te imtiyazı verilen İzmir-Kasaba hattının yapımı da 1866 yılında tamamlanmıştır [15].

Harita 2.1 İzmir ve Çevresindeki Demiryolu Hatları [31].

Bugünkü misak-i milli sınırları dışındaki Osmanlı topraklarında da demiryolu hatları, yine İngilizler tarafından yapılmıştır. Köstence-Çernavoda güzergahı, 1860 yılında faaliyete girmiştir. Varna-Rusçuk hattı ise 1866'da hizmete girmiştir [3].

2.4.1 Rumeli Demiryolları

Yabancı devletlerin inşa ettiklerinin yanı sıra, Osmanlı Devleti'nin kendi inşa ettiği demiryolu hatları da bulunmaktadır. İngilizlerin inşa ettikleri demiryolu hatları daha çok onların ekonomik çıkarlarını gözeten amaçlar doğrultusunda yapılırken devletin kendi inşa ettiği hatlar askeri ve siyasi hedefler gözetilerek yapılmıştır. Rumeli demiryolları, Balkan ülkelerinde çıkan isyanlara kısa sürede müdahale edebilme temel gayesiyle yapılmıştır. Ticari kaygılar ikinci planda tutulmuştur [15].



Harita 2.2 Rumeli'de Yapılan ve Planlanıp Yapılamayan Hatların Genel Durumu [15].

Ana hat; İstanbul-Çatalca-Edirne-Harmanlı-Sofya-Niş hattıdır. Hattın Dedeağaç-Yanbolu-Selanik hatlarıyla bağlanması planlanmıştır [30]. Rumeli'de bulunan hatların sahibi Osmanlı Devleti olmasına karşın işletmesi Hirsch şirketi tarafından yapılmıştır [26].

İstanbul'dan Niş'e uzanan hattın yapılmasına 1870 yılında başlanmıştır. Üç yıl içerisinde İstanbul-Çatalca, Edirne –Dedeağaç , Edirne-Harmanlı , Selanik-Fivrice hatları kullanıma girmiştir. 1877-1878 Rus savaşı bittikten sonra İstanbul-Edirne-Belova, Dedeağaç-Edirne, Tırnova-Yanbolu ve Selanik-Mitroviça hatları da tamamlanmıştır [26].

Bugün misak-i milli sınırları içerisindeki hatlar İstanbul-Edirne, Alpullu- Kırklareli hatlarıdır [32].

2.4.2 Anadolu-Bağdat Demiryolu

Harita 2.3 Anadolu – Bağdat Demiryolları Hattı [3].

1871 yılında, Sultan Abdülaziz döneminde, Asya kıtasında egemenliğimiz altında bulunan topraklarda demiryolu bağlantıları oluşturmak, devlet politikası olarak benimsenmiştir [3]. Devlet sınırları içerisinde yapılan demiryolları daha önce hep yabancı sermaye kaynakları tarafından finanse edilse de, demiryolu yapımı için verilen imtiyazların istenmeyen sonuçlara sebep olması devleti kendi demiryolu hatlarını yapması için harekete geçirmiştir. Yapılması planlanan ana hat İstanbul-Bağdat hattıdır. Eklenecek olan yan hatlarla Karadeniz kıyılarına ve Basra Körfezi'ne kadar uzanması planlanmıştır. Bu hattın yapılması ile Akdeniz'in güneyinde ve doğusunda kalan yerleşimlerde çıkan isyanları çabuk bastırabilmek, bu topraklardaki dış ticarete açılma imkanı bulamamış yerel değerleri uluslararası ticarete açmak ve elde edilen ticari gelirleri devlet borçlarının ödenmesi için kurulan fona aktarmak, İran'daki petrol kaynaklarını daha kolay kontrol edebilmek, Fırat ve Dicle nehirlerinin ıslahını kolaylaştırmak hedeflenmiştir [26]. Ve 1871 yılında Haydarpaşa-İzmit arası hattın döşenmesine başlanmıştır [33].

Hattın yapımına yeterli ön çalışma ve plan yapılmadan başlanması sonucu

çalışmalar yarım kalmış, hattın bitirilemeyeceğine karar verilmiştir. Sultan Abdülaziz'e hedeflerini gerçekleştirmesi doğrultusunda; Haydarpaşa'dan Basra'ya kadar uzanan yeni bir demiryolu hattı projesi Almanlar tarafından hazırlanıp sunulmuştur [21]. Fakat ülkenin içinde bulunduğu zor koşullar nedeni ile hattın ancak Haydarpaşa–İzmit, Bursa–Mudanya ayakları bitirilebilmiştir. İstanbul'dan çıkan hat 1873'de İzmit'e ulaştıktan sonra inşasına devam edilmemiştir [34]. 1874'te tamamlanan Bursa-Mudanya arası ise mali yetersizliklerden dolayı faaliyete geçirilememiştir [35].

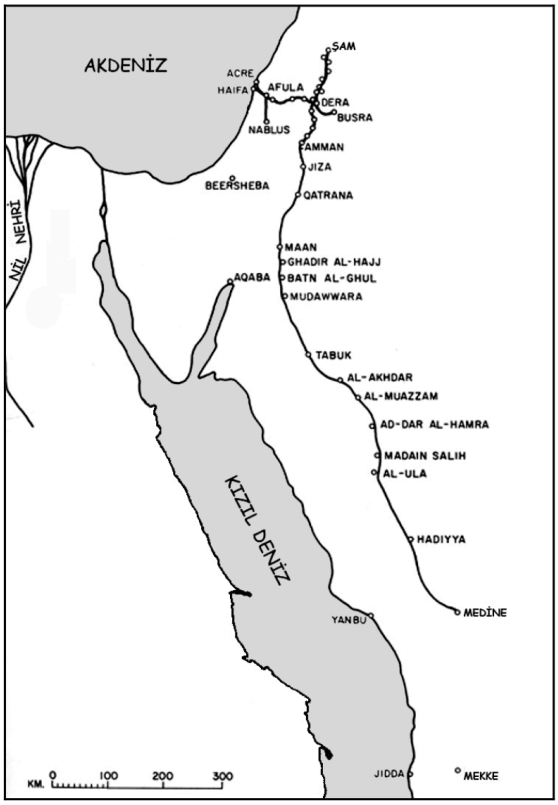
1888 yılında Almanya, hattın İzmit–Ankara kısmının inşasını devralarak Anadolu'dan Bağdat'a uzanması planlanan hattın yapımına devam etmiştir [26]. Almanların kurmuş olduğu "Anadolu Demiryolu Şirketi" [17] hattı önce Adapazarı'na, sonra Bilecik'e, en son ise 1893 yılında Ankara'ya kadar inşa etmiştir [34]. Bunun yanı sıra, yapılması vaat edilen Eskişehir-Konya demiryolu hattı planlanan zamanda tamamlanmıştır (1896) [3].

Alman şirketle Konya-Basra arası uzanacak olan hattın antlaşması da belirlenmiş imtiyazlar karşılığında imzalanmıştır. Daha sonra imtiyaz hakkı 99 yıl süre ile Deutsche Bank'a verilmiştir (1903) [35]. Almanlar hattın Toroslar üzerinden Adana'ya ulaşıp, Adana'nın doğusundan Fırat Nehri'ne ilerleyip geçerek Musul'a, oradan da Bağdat ve Basra'ya ulaşmasını planlamıştır [36]. Ana hat sırası ile Konya-Karaman-Ereğli-Adana-Hamidiye-Kilis-Telebyat-Nusaybin-Musul-Tikrit-Sadiye-Bağdat-Kerbela-Necef-Basra sırasını takip edecek ve bu hat, ara hatlar vasıtası ile Urfa, Halep ve Hangi'ne bağlanacaktır [26]. Gerek coğrafi koşulların zorluğundan, gerekse yapım sırasında yaşanan anlaşmazlıklardan dolayı, hat Bağdat'a ancak 1940 yılında varabilmiştir [35].

2.4.3 Hicaz Demiryolu

Hicaz demiryolu hattı projesi Sultan Abdülhamit tarafından, Bağdat demiryolu projesinin görüşmeleri yapıldığı sırada duyurulmuştu.(1900). Sultan Abdülhamit, Bağdat ve Hicaz demiryolu projelerini aynı amaca hizmet eden büyük bir projenin parçaları olarak nitelemiştir [26]. Hattın yapım gayeleri; asker sevkiyatını ve

savaşta gerekli olan cephaneliklerin taşınmasını kolaylaştırmak, Mekke ve Medine'ye ulaşımı kolaylaştırmak, İslam toplumları arasında birlik oluşturarak devletin tekrar güçlenmesini sağlamaktır [30].



Harita 2.4 Hicaz Demiryolları Hattı [31].

Ana hat; Şam-Der'a-Amman-Medine-Mekke olarak belirlenmiştir. Yan hat ise Der'a-Müzeyrep-Afule-Bisan arasındadır [26]. Projenin tamamen Osmanlı Devleti tarafından yapılıp işletilmesi, sadece müslümanların yaptığı bir proje olarak hayata geçirilmesi planlanmıştır. Fakat proje, planlanandan daha yavaş ilerlemiştir. Sadece müslümanların çalıştığı proje olarak hayata geçmesinin mümkün olmadığına karar verilince, 1900 yılında projeyi yürüten ekibin başına Alman bir mühendis olan Meissner getirilmiştir [3].

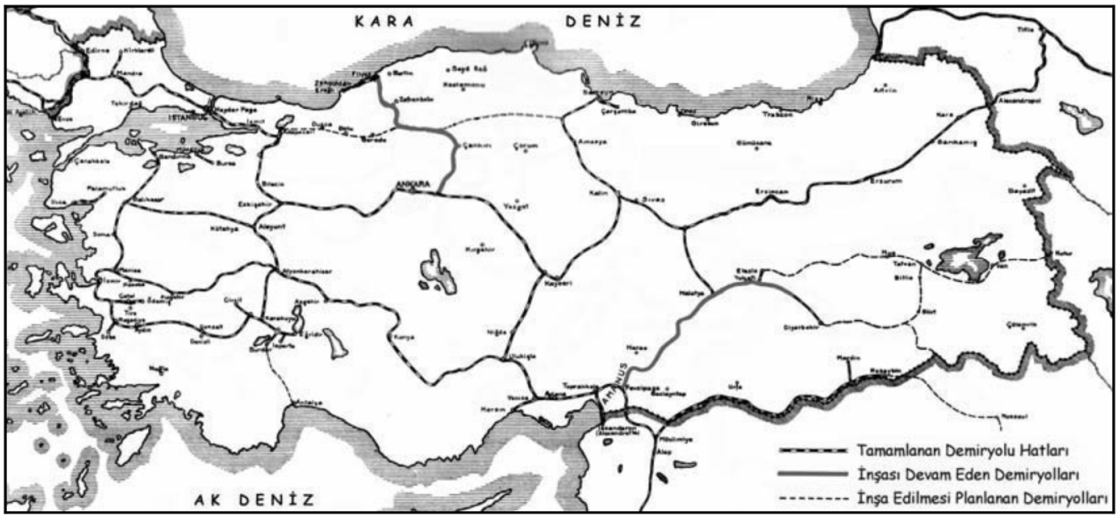
1901 yılında döşenmeye başlanan hat 7 yıl içerisinde Medine'ye ulaştırılmıştır. [26]. Fakat bölgede bulunan aşiretlerin göstermiş olduğu direnç kırılamamıştır ve bu yüzden proje Mekke'ye kadar devam edememiştir [3].

2.5 Cumhuriyet Dönemi'nde Demiryollarının Gelişimi

Cumhuriyetin ilanı ve sonrasında demiryolu yapımını üç dönemde sınıflandırmak mümkündür. Birinci dönemde 1923 ile 1950 arasıdır. Bu dönemde demiryolu taşımacılığı en önemli ulaşım şeklidir, yatırımlarda öncelik sahibidir. İkinci dönem 1950 ile 2003 yıllarını kapsar. 1950 yılına doğru Amerika ile siyasi ilişkilerin gelişmesi sonucu ulaşım yatırımlarında izlenen politika değişikliğe uğramıştır. Üçüncü dönem ise; 2003'ten günümüze kadar olan süreçtir. Bu dönemde demiryolu taşıtları değişmeye başlamış, uzun yıllardır kullanılan klasik elektrikli lokomotiflerden daha hızlı gidebilen, daha ileri teknoloji ürünü lokomotifler kullanılmaya başlanmıştır. Bu dönemde devletin ulaşım politikası, ulaşım türlerinin birbirini tamamlayıcı nitelikte olması yönündedir [37].

2.5.1 1923 – 1950 Yıllarında Demiryolları

İmparatorluktan cumhuriyete geçildiği ilk yıllarda demiryolları oluşturmadaki temel hedef, ülke savunmasının sağlanabilmesi olmuştur. Bu amaçla demiryolları Batı Anadolu'dan iç kısımlara ve Güneydoğu Anadolu'ya uzanmıştır [38]. İnşa edilecek demiryollarının devlet tarafından yapılıp işletilmesi, 3 Mart 1924'te kanunen düzenlenmiştir [39]. İlerleyen on yıllarda ise demiryolları, endüstrileşme politikasıyla inşa edilmeye başlanmıştır [38].



Harita 2.5 1937' de Türkiye' de Demiryolu Hatlarının Durumu [40].

Bu dönemde İkinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesi kuruluşundan beri ekonomik sıkıntılar içerisinde olan ve büyümeye çalışan devleti ekonomik olarak daha da zora sokmuştur. Bunun yanı sıra, hammadde ve iş gücü eksikliği 1940 başına kadar hızla devam eden demiryollarının inşasını oldukça yavaşlatmıştır [38]. Fakat bütün olumsuz koşullara rağmen demiryolu inşaları milli sermaye ve güçle tamamlanmıştır [41].

2.5.2 1950 – 2003 Yıllarında Demiryolları

Türkiye'nin 1947 yılından itibaren Amerika ile olan ilişkilerinin gelişmesi ile birlikte devletin ulaşım politikasında ciddi değişiklikler görülmeye başlanmıştır. Bu tarihe dek demiryolu yatırımlarına büyük yer verilirken, bu tarihten sonra karayolu yatırımlarının ulaşım yatırımları içindeki payı artmaya başlamıştır. İthalatın artması ve montaj fabrikalarının kurulması sonucu artan araç sayısına bağlı olarak, karayollarını tekrar düzenlemek ve genişletmek için karayolu yapım çalışmaları hızlandırılmıştır. 1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur [42]. Yaşanan bu gelişmelerle karayolu ulaşımı ana ulaşım türü haline gelmiştir [43].

Bu tarihten itibaren demiryolu ulaşımına yatırım yapılmasına rağmen karayollarına daha çok yatırım yapılması ve demiryollarının ıslah edilerek modernize edilememesi sonucu; demiryolu ulaşımının, ulaşım sektörü içinde sahip olduğu pay giderek azalmıştır. 1953 yılında demiryolu yatırımlarının devlet bütçesinden daha çok pay alabilmesini sağlamak amacıyla "Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi" kurulmuştur [28]. Narlı ile Karkamış'ı birbirine bağlayan Gaziantep'ten geçen demiryolu hattının yapımına da Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi'nin kurulması ve demiryolu yatırımlarının artmasıyla 1953 yılında başlanmıştır.

Harita 2.6 1968' de Türkiye' de Demiryolu Hatlarının Durumu [44].

2.5.3 2003'ten Günümüze Demiryolları

Demiryolu yatırımları 2003 yılından itibaren tekrar hız kazanmış, öncelikli ulaşım türü halini almış, devlet politikası gereği bütün ulaşım türleri birbirlerinin bütünleyicisi olarak değerlendirilmeye başlanmıştır [43]. Bu dönemde hızlı trenler kullanılmaya başlanmış, mevcut demiryolu hatları yenilenmiştir. Hızlı ve yüksek hızlı demiryolu projelerinin yanı sıra, büyük şehirlerde kent içi trafiği rahatlatmak, daha hızlı ulaşım sağlamak amacıyla metro konforunda banliyö taşımacılığı için projeler geliştirilmiştir. Ankara'da Başkentray, İstanbul'da Marmaray, İzmir'de Egeray, Gaziantep'te Gaziray projeleri bu kapsamdadır, bu projelerin bir kısmı tamamlanmış, bir kısmının çalışmaları ise devam etmektedir.

Harita 2.7 2019 yılı itibariyle Türkiye' de Demiryolu Hatları [45].

2.6 Bölüm Sonucu

Tüm dünyada önemli değişimlere, dönüşümlere sebep olan Endüstri Devrimi, demiryollarının doğmasında ve gelişmesinde de öncü olmuştur. İngiltere'de başlayan demiryolu taşımacılığı gelişmiş ülkelerden sömürge ülkelere kadar tüm dünyaya hızla yayılmıştır. Gelişmiş ülkeler, hem kendi topraklarında hem de sömürge ülkelerde demiryolları inşa ederek, endüstrilerinin gelişmesini sağlamışlardır. Osmanlı Devleti'nde demiryolları yapımı teknik, mali vb. yetersizlikler nedeniyle yabancı ülkeler tarafından yapılmıştır. Hicaz Demiryolu projesinin kendi teknik gücü ve sermayesiyle yapımı denenmiş olsa da, başarılı olunamamıştır. Cumhuriyet'in kurulduğu dönemde, demiryolları yatırımlarına önem verilerek gelişimi sağlanmaya çalışılmıştır; fakat 1950'li yıllarda karayolu taşımacılığının gelişmesi, demiryolları yapımına bir süre ara verilmesine yol açmıştır. 2003'ten sonra demiryolu taşımacılığı, ulaşım politikalarında yeniden esas alınmaya başlamıştır, günümüz teknolojisine uygun olarak hatlar, trenler yenilenmiş ve yeni hızlı demiryolu hatları inşa edilmeye başlanmıştır.

3
YAPILARDA KULLANIM DÖNÜŞÜMÜ VE DEMİRYOLLARI-YAPILARININ ENDÜSTRİ MİRASI KAPSAMINDA UYARLANABİLİR YENİDEN KULLANIMI

3.1 Kullanım Dönüşümü Temel Tanım ve Kavramlar

Tarihi yapıların, yapı gruplarının, tarihi kent merkezlerinin ya da kent belleğinde yer edinmiş önemli yapıların ve alanların korunması, sürdürülebilirliklerinin sağlanabilmesi konusunda yapıya ve/veya çevresine yapılabilecek müdahaleler çeşitli kavramlarla ifade edilmektedir. Yabancı literatürde yer edinmiş olan bu kavramlardan bazıları, Türkçe karşılıklarıyla şu şekilde ifade edilmektedir.

Conservation (Koruma): Yapının zarar görmesi, amacı dışında kullanılması veya atıl hale gelmesini engellemek amacıyla, yapının sahip olduğu değerleri korumaya yönelik yapılan işlemlerin tümüdür [46].

Rehabilitation (İyileştirme): Yapı ölçeğinde ya da kentsel ölçekteki bir mekanın zaman içerisinde azalan hizmet kalitesini ve verimliliğini artırmak için yapılan uygulamaların tümüdür [47].

Restoration (Yenileme-iyileştirme): Eskiyen bir yapıda zarar görmüş bölümleri ilk yapıldığı dönemdeki haline uygun bir şekilde onarmak için yapılan işlemlerdir [1].

Re-use (Yeniden kullanım): Yapısal olarak kullanım için uygun halde bulunan binaların, yeni bir işlev kazandırılarak tekrar kullanıma sokulması ile varlığını sürdürebilmesi olarak tanımlanmaktadır [48].

Adaptive re-use (Uyarlanabilir Yeniden Kullanım): Yapının taşımış olduğu kültürel, tarihi ve mimari değeri bozmadan, tadilat ve eklerle inşa edilme amacından farklı, uygun bir kullanımla işlevlendirmektir [49].

Reconstruction (Yeniden İnşa Etme): Tamamen yıkılmış ya da çok büyük bir kısmı kullanılamaz hale gelmiş tarihi yapıların orjinal halini gösterir belge ve bulgulara

dayanarak tekrar inşa edilmesidir [50].

Revitalization (Yeniden Canlandırma). Urban Revitalization (Kentsel yeniden canlandırma): Gerek fiziksel, gerek kültürel, gerekse ekonomik olarak olumsuzluklara maruz kalmış, atıl bölgelere dönüşen kent parçalarının; etkisinde bulunduğu kötü koşulların iyileştirilerek tekrar eski canlılığına kavuşturulmasıdır [51].

Urban Transformation (Kentsel Dönüşüm): Kötü koşullar etkisi ile değişikliğe uğramış bir bölgeyi, bölgeyi etkileyen ekonomik, sosyo-kültürel ve çevresel koşulları iyileştirmeyi amaçlayan ve elde edilen kazanımların kalıcılığını sağlamayı hedefleyen kent ölçeğindeki uygulamalardır [52].

Bu kavramlar koruma, mimari ve planlama kapsamında olup tablo 3.1'deki gibi gruplandırılabilirler.

Tablo 3.1 Kullanım Dönüşümü temel tanım ve kavramların kapsamı

Koruma	Mimari	Planlama
Conservation	Rehabilitation	Rehabilitation
Restoration	Re-use	Urban Revitalization
Re-use	Adaptive Re-use	Urban Transformation
Adaptive Re-use	Reconstruction	
	Revitalization	
	Urban Revitalization	
	Urban Transformation	

Tez kapsamında; *"adaptive re-use"* uyarlanabilir yeniden kullanım kavramı demiryolu yapılarının kullanım dönüşümü-işlevlendirilmesi için uygun-güncel yöntem olması nedeniyle, bu bölüm içinde detaylı olarak irdelenmiştir.

3.1.1 Uyarlanabilir Yeniden Kullanım Kavramı

Burden [46] uyarlanabilir yeniden kullanımı şu şekilde tanımlamaktadır:

"*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.*"

Uyarlanabilir yeniden kullanım tasarımında mevcut yapı ve yapının çevresinin geçirdiği dönüşümler, günümüz ihtiyaçları doğrultusunda değerlendirilerek tasarım kriterleri oluşturulur. Yeni işlev verilecek bir yapıyı doğru analiz edebilmek için felsefesinin ne olduğu anlaşılmalıdır [53].

Bu bağlamda:

"Tarihsel-kültürel varlıklarımızın yeterince değerlendirilmesi, bizim birikimlerimizden de, gelecek kuşakların esinlenebileceği bir sürecin yaşatılması zorunludur. Bu itibarla yapılara; toplumu etkileyici ve sonunda onları eğitici, onları yüceltici birer anlam kazandırmanın en etkin yolu onları "yaşayan birer varlık" konumuna getirebilmektir. Hiç kuşku yoktur ki bu amaç, söz konusu yapıya işlevsel bir içerik kazandırmak, onu topluma yararlı kılmak, toplumun onda yaşamasını, çevrenin ondan yararlanmasını sağlamak olmalıdır." [54].

Cantacuzino [55]'e göre, uyarlanabilir yeniden kullanımın gerekliliği şöyle ifade edilmektedir:

Eski yapıların bugünün yapılarına oranla sağlam olması, enerji sarfiyatının daha az olması gibi nedenler, işlevlerini de daha etkin yerine getirdiklerinin göstergesidir. Özellikle petrol krizinden sonra, yeni yapı inşa etmenin var olan yapıyı onarmaktan çok daha masraflı olduğunun farkına varılmıştır. Üstelik çeşitli montaj sistemlerine sahip olabilecek yeni yapılacak bir yapının inşasını sadece

büyük inşaat firmaları yüklenebilirken, yeniden kullanılmak üzere düzenlenecek olan yapının onarım ve tadilatlarını küçük ya da büyük farketmeksizin birçok firma üstlenebilir. Bu durum hemen her firma için iş imkanı doğmasını sağlamaktadır. 1970'li yıllarda yeni bir yapıda kullanılmış olan yapı malzemeleriyle, aynı malzemelerin kullanılmış olduğu eski bir yapının yeniden kullanımı için dönüştürülmesinin daha az maliyetli olması, eski yapıların yeni işlevlerle dönüştürülmesine neden olmuştur. Fakat 1980'lerden itibaren yapıların yeniden kullanımı konusu daha kapsamlı ve titizlikle ele alınmaya başlanmış ve kimi zaman yapılan onarım, tadilat çalışmaları yeni bir yapı inşa etmekten daha maliyetli sonuçlar doğurmuştur. Yapıların sahip olduğu estetik, tarihi değerler ve kent kimliğinin sürdürülmesi amacıyla eski yapıları korumak ve yeni kullanımlar sunmak veya ekonomik açıdan olumlu olduğu için yeniden değerlendirmeyi tartışmak süreç için gereklidir [56].

Bu noktada önemli olan kısım, Tekeli [57]' nin de ifade ettiği gibi, uyarlanabilir yeniden kullanımda, geçmişin izleri korunarak, fakat tamamen ona bağımlı olmadan, günümüz koşullarıyla bütünleşebilen, çevreye pozitif değer katabilen bir bakış açısı geliştirilmelidir.

Uyarlanabilir yeniden kullanım yaklaşımı; dini yapılar, konutlar, okullar, hastaneler, hapishaneler, endüstri yapıları gibi birçok yapı türünde uygulanabilir bir yaklaşımdır. Bu yaklaşımla fiziksel olarak eskimeyen, fakat işlevsel olarak eskiyen yapıların özgün izlerinin korunarak farklı bir işlevle sürdürülebilirliği sağlanmaktadır. Yapıldığı dönemin ekonomik ve sosyo-kültürel yapısı, üretim biçimleri, yapım teknikleri, mimari yaklaşımları hakkında bilgi veren, tarihsel belge niteliğinde olan ve kent kimliğinde yer edinmiş bu yapıların yeniden kullanımının yapı, kent ve toplum için de pek çok yararı bulunmaktadır.

Yapı ölçeğinde; atıl durumda olan bu yapılara yeni bir işlev verilmesi yapının çevreye tekrar kazandırılması anlamına gelmektedir. Kullanıma devam edildiği için bakım ve onarımlarının düzenli olarak yapılması bu yapıların daha uzun süre ayakta kalabilmesini sağlamaktadır.

Yapıların yeni bir işlev verilerek kullanıma devam etmesi, kentin estetik ve tarihi

değerini koruduğu gibi; ekonomi ve ekoloji yönünden de pozitif değerlendirilmektedir. Bir yapının yeniden kullanımı için gerekli onarımlarının maliyeti yeni yapı inşasına kıyasla %50 - %80 oranında daha ekonomik olabilmektedir [58]. Yeni yapı inşasına göre daha az enerji harcanarak dönüştürüldüğü, daha az atık üretildiği gibi sebeplerle de ekoloji açısından olumlu bulunmaktadır.

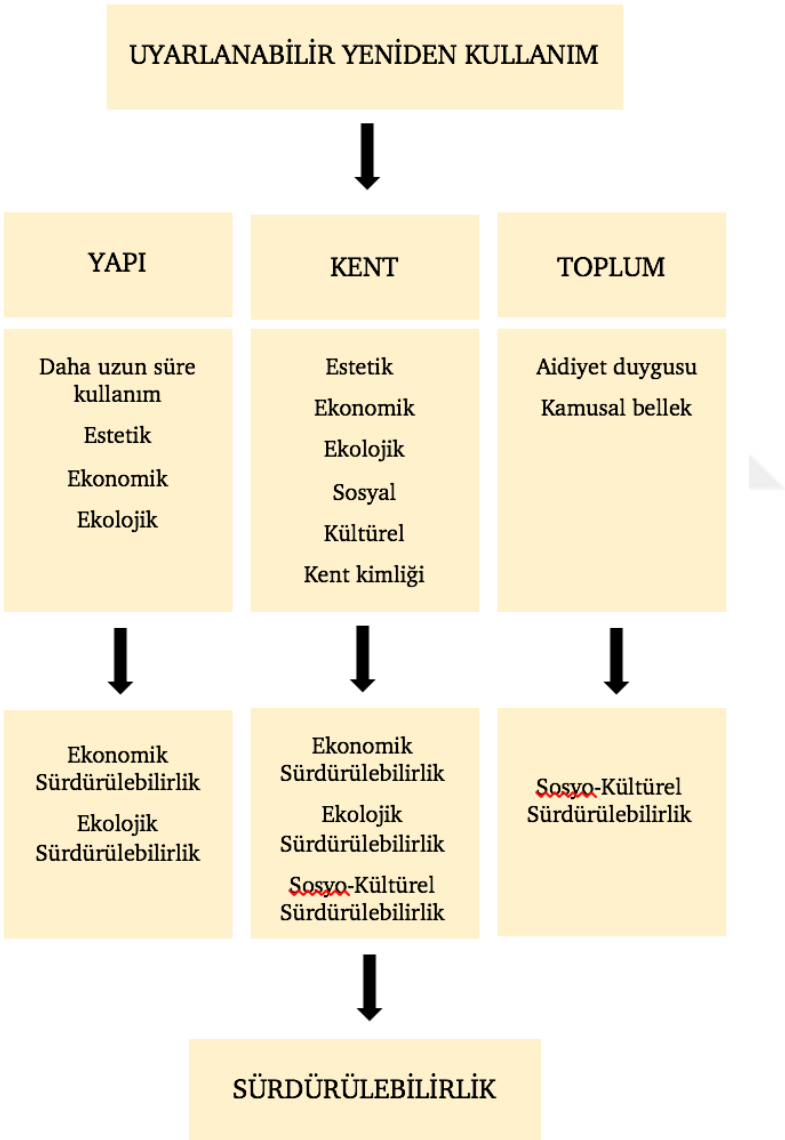
Kentsel ölçekte; atıl yapı ya da yapı grupları kentte çöküntü bölgeleri haline gelmektedir. Bu alanların uyarlanabilir yeniden kullanım yaklaşımıyla, kente estetik, ekonomik, sosyal, kültürel açıdan değerler kattığı görülmektedir. Bazı kentlerde referans noktası olabilen, kentin geçmişini, kültürünü yansıtan bu yapıların yeniden kullanımı kent kimliğinin devamlılığını da sağlamaktadır.

Eski yapıların yeni kullanımlarla hizmet vermeye başlamasından önce tadilat aşamasında bile çevresini olumlu olarak etkilediği bilinmektedir. Yapıya yeni işlev verilmesi sürecinde yapılan onarım ve tadilat çalışmaları, çeşitli iş fırsatlarını da beraberinde getirmektedir. Dahası bu iş fırsatları dönüştürülme süreciyle sona ermeyip; yapı yeniden kullanıma hazır hale geldikten sonra da yapının çevreye kattığı kültürel, tarihi değerlerle, örneğin turizm açısından yeni iş imkanları üretmeye devam etmektedir. Eğer kentin çöküntü bölgesi olarak nitelendirilen bir alandaki dönüştürülmüş yapılardan bahsediliyorsa; yeni işlevle beraber o bölgedeki suç yüzdelerinin de azaldığı gözlenmiştir [56]. Böylece daha güvenli ve sağlıklı bir kentsel çevre inşa edilebilmektedir.

Toplumsal-sosyal ölçekte; yeniden değerlendirilmesi beklenen mevcut yapılarla, bu yapılarda yaşayan, bu yapıları kullanan, deneyimleyen ya da sadece görüp geçen kentliyle arasında bir bağ bulunmaktadır. Söz konusu aidiyet hissi, kent ile kentliyi birbirine bağlamaktadır. Topluma ortak bir geçmişi, kültürü hatırlatan bu yapıların yeni kullanımlarla değerlendirilmesi kamusal belleğin sürdürülebilirliğine de katkı sağlamaktadır.

Görüldüğü üzere uyarlanabilir yeniden kullanım kavramı; yapıların, kent kimliğinin ve kamusal belleğin sürdürülebilir olmasını sağlamaktadır. O halde uyarlanabilir yeniden kullanım uygulamalarının özünde sürdürülebilirlik

olduğunu; mevcudun ekonomik, ekolojik, sosyal ve kültürel açıdan gelecek kuşaklara aktarılması olduğunu söyleyebiliriz. Uyarlanabilir yeniden kullanım yaklaşımıyla yapıların daha uzun süre kullanılabilmesi, ekonomik ve ekolojik olması, kentin estetik, ekonomik, ekolojik, sosyo-kültürelliğine katkı sunması ve kent kimliğini sürdürmesi, toplum perspektifinden kamusal belleğin korunması, aidiyet duygusunun var olması gibi özellikler, bizi sürdürülebilirlik kavramına ve uyarlanabilir yeniden kullanım yaklaşımıyla sürdürülebilirlik arasındaki şemada gösterilen ilişkiye yöneltmektedir.



Şekil 3.1 Uyarlanabilir Yeniden Kullanım-Sürdürülebilirlik İlişkisi

3.1.1.1 Uyarlanabilir Yeniden Kullanım - Sürdürülebilirlik İlişkisi

Sürdürülebilirlik, Stockholm Konferansı'nda alınan kararlar ile başlar ve Brundtland Raporu ile kapsamını belirler. Sürdürülebilirlik kavramı temelde "her birey için kaliteli bir yaşam sunmayı" hedefler, bu doğrultuda ekonomik, ekolojik, sosyal ve kültürel etmenlerin birbirleriyle etkin çalışması son derece önemlidir. Sürdürülebilirlik; mimarlığı, tarihi değeri olan yapıları koruyup geleceğe aktarımının sağlanması ile insanlara kaliteli bir hayat sunmada araç olarak görür. Bu sebeple, 20. ve 21. yüzyıl mimarlığında büyük etki bırakan sürdürülebilirlik kavramının uyarlanabilir yeniden kullanım ile arasındaki etkileşimin iyi analiz edilmesi amacıyla sürdürülebilirliğin anlaşılması gerekmektedir [56].

Sürdürülebilirlik kavramı; UNESCO-MOST tarafından "*toplum ve doğa arasında sosyal olarak şekillenen ilişkilerin uzun vadede yaşamasının sağlanabilmesi*" olarak tarif edilmiş, sürdürülebilir kalkınma ise "*sürdürülebilirliği sağlayabilen gelişme, bir anlamda gelişmenin varabileceği en son nokta*" şeklinde tanımlanmıştır [59]. Brundtland Raporu'nun en dikkat çekici tarafı "sürdürülebilir kalkınma" kelimesinin tanımını net bir biçimde ifade edip yaygınlaştırmasıdır. Sürdürülebilir kalkınma, bugünkü nesillerin gereksinimlerini, sonraki nesillerin gereksinimlerini karşılama haklarını ellerinden almadan karşılamaları gerektiği şeklinde ifade edilir [56].

Sürdürülebilirlik; ekonomik, ekolojik, sosyal ve kültürel bileşenleriyle bir bütün olarak değerlendirilmektedir. "*Bu bağlamda, ekolojik sürdürülebilirlik; kaynakların ve ekosistemin korunmasına, ekonomik sürdürülebilirlik; kaynakların uzun dönem kullanılabilirliğine ve kullanım bedellerinin düşük olabilmesine, sosyal ve kültürel sürdürülebilirlik ise insan sağlığını, konforunu sağlayan ve sosyal, kültürel değerlerin korunmasına yönelik stratejileri kurgulayan ilkelerdir. Sosyal ve kültürel sürekliliğin sağlanabilmesi ve kültürel birikiminin gelecek nesillere aktarılabilmesi geçmişin işaret ve simgelerinin kuşaklar boyunca taşınabilmesine bağlıdır.*" [60].

İşlevsel ömürlerini tamamlamış yapıların, yıkılmak yerine yeni işlevler verilerek yaşatılması çevre bilincinin de kapsamındadır. Mevcut yapıların inşasında

halihazırda enerji harcanmış ve kaynaklar tüketilmiştir, yıkılırken de enerji harcanması ve yerine yapılacak yapı için tekrar enerji harcanması ve kaynak tüketimi çoğu durumda sürdürebilirlik perspektifinde yanlış bir tutumdur. Günümüzde enerji kaynaklarının, malzemelerin kısıtlı olduğu, azalmaya başladığı bilinci içinde, yapıları yok etmek yerine yeniden değerlendirmek enerji kaynaklarının, malzemenin de korunması anlamına gelmektedir [61].

Sürdürülebilir kentler için de kent planlamaları yapılırken farklı disiplinlerin bir arada bulunduğu kapsamlı değerlendirmeler yapılmalı ve kent bütünsel olarak ele alınmalıdır. Yapıların, atıl kalmış alanların yeni işlevlerle değerlendirilmesi konusu da kentsel planlama kararlarında kentin sürdürülebilirliği açısından değerlendirilmesi gereken bir konudur [56].

Yapıların yeniden kullanımı dünyada ve ülkemizde henüz tartışılmakla beraber, konunun sistematik zeminini oluşturmak amacıyla çalışmalar yapılmaktadır [62]. Bu kapsamda; [54]'ün oluşturduğu; yapıların yeniden kullanımını gerektiren nedenler ve yapılarda uygun işlev seçimini etkileyen faktörler seçilen örnek yapı-yapı grubu üzerinden değerlendirilmektedir.

3.1.2 Yapıların Yeniden Kullanımını Gerektiren Nedenler

Yapılar çeşitli nedenlerle terk edilebilir veya mevcut işlevlerini sürdüremeyecek duruma gelebilir. Bu durumda yapısal ömürleri işlevsel ömürlerinden daha uzun olan yapıların yeni kullanımlarla değerlendirilmesi gündeme gelmektedir.

[54] orijinal işlevini kaybeden ya da işlevsel olarak eskiyen yapıların yeniden kullanımını gerektiren nedenleri; tarihsel-kültürel, ekonomik ve çevresel nedenler olarak üç başlık altında değerlendirmiştir.

3.1.2.1 Tarihsel-Kültürel Nedenler

Toplumlar sürekli gelişir ve değişir, bu değişim insanların yaşam biçimlerinin değişmesine neden olur. Yaşam biçimleri dönüşen toplumların ihtiyaçları ve sosyo-kültürel alışkanlıkları da farklılaşır. Bu durum bulundukları çevrenin dönüşmesine, o çevrede yeni yapı türlerine ihtiyaç duyulmasına ya da eski yapı

türlerinin çağın ihtiyaçlarını karşılayamaması nedeniyle yeni fonksiyonlara evrilmesine sebep olabilir.

Bu dönüşüm sırasında önemli olan, yapıların kentsel hafızada yer etmiş tarihi ve kültürel özelliklerinin korunarak yeni fonksiyonlara cevap verebilecek duruma getirilmesidir. Yapıya ait özgün izler yok sayılarak yapılan dönüşümler, kent kimliğinin ve kamusal belleğin zedelenmesine neden olur [63].

Altınoluk [54] bu konudaki düşüncelerini şöyle dile getirmektedir: "*Eski yapılara gelir getirecek bir meta olarak bakmanın yanı sıra, bundan da önemli olarak bu yapılara değerlendirilmesi gereken, kullanılması gereken, yaşatılması, gelecek kuşaklara aktarılması gereken kültür ürünleri olarak bakmak daha doğru bir görüştür.*"

3.1.2.2 Ekonomik Nedenler

Yeniden kullanımda, yapıların kente kattığı kimlik değerlerinin sürdürülebiliyor olmasıyla beraber, ekonomik olması da, dönüştürme aşamasında taşıması gereken parametrelerden biri olarak kabul edilmektedir.

Yeni yapı inşa etmeye oranla yapıların yeniden kullanımı için değerlendirilmesi, enerji verimliliği sağladığı için genellikle daha ekonomiktir. Çünkü yeniden kullanımda temel, taşıyıcı sistem, tesisat, servis sirkülasyonları gibi pek çok tasarım girdisi belli oranda hazır bulunmaktadır. Dönüşüm projeleri kapsamında tasarım girdilerinin tamamından olmasa da, birçoğundan faydalanılmaktadır. Böylece söz konusu yapı elemanlarını temin etmek, montajını yapmak gibi masraflardan tasarruf etmek mümkün olabilmektedir [64].

Fakat yapının dönüştürülmesi, yeni bir yapı inşa etmekten daha maliyetli ise; mevcut yapının uzun vadede sağlayacağı faydalara bakmak gerekir. Yapının dönüştürülmeye başladığı süreçten, kullanıma girdikten sonrasına kadar tüm aşamalar göz önüne alınarak değerlendirilmeli ve bu şekilde yeniden kullanıma karar verilmelidir [63]. Bu aşamalarda ekonomik kazanımların dışında yapıların geleceğe aktarılmalarının kente kattığı sosyo-kültürel değerler de göz önünde bulundurulmalıdır. Bu noktada şunu belirtmek gerekir ki; söz konusu değerlerin

ekonomik karşılıklarının hesaplanması henüz mümkün değildir.

3.1.2.3 Çevresel Nedenler (Yapılı Çevre)

Yapıların yeni kullanımlar için dönüştürülmesinde çevre en temel faktördür. Çünkü yapının bulunduğu çevrede meydana gelen değişiklikler yapıyı da doğrudan etkilemektedir.

Bölgede değişen ihtiyaçlar yapıların farklı işlevlere dönüşmesine neden olabilmektedir. Çevrenin farklı bir amaç için kullanımına karar verilmesi, örneğin konut bölgelerinin ticaret alanlarına dönüştürülmesi, çevredeki yapıların yeni fonksiyonlarla değerlendirilmesine neden olmaktadır [54].

Yeni işlev verilirken dikkat edilmesi gereken nokta, yapının yeni fonksiyonun çevreye uyumlu olmasıdır. Bu başarıldığında yapı, çevresi tarafından benimsenir ve iş olanakları, rekreaktif olanaklar oluşturarak kültürel ve ekonomik açıdan çevreye olumlu katkılar sağlar [63].

3.1.3 Yapılarda Uygun İşlev Seçimini Etkileyen Faktörler

İşlevini kaybetmiş bir yapıya yeni işlev verilirken, yapının bulunduğu çevreyle olan işlev ilişkilerinin, yapının mekânsal özelliklerinin iyi araştırılması ve etüd edilmesi gerekmektedir. Çevresiyle ele alınan yapının potansiyelleri belirlenerek hangi işleve dönüşeceğine karar verilmelidir.

[54], yapılarda uygun işlev seçimindeki faktörleri; yapının mekânsal oluşumu ve hacim boyutları, yapının işlevsel kurgusu ve yapının bulunduğu konum başlıklarında incelemiştir.

3.1.3.1 Yapının Mekansal Oluşumu ve Hacim Boyutları

Yapılar mekânsal kurgu açısından, tek hacimli olabilir, tekrar eden birimlerden oluşabilir veya karmaşık bir plan şemasına sahip olabilirler [54]. Verilecek yeni işlevin var olan mekânsal kurguyla örtüşebilmesi önemlidir.

Tekrar eden birimlerden oluşan bir yapıyı yeni işlevinde tek hacimli büyük bir

mekana dönüştürmek ya da tam tersi tek hacimden oluşan bir mekanı, tekrar eden hacimlerden oluşan bir mekana dönüştürmek yapıda taşıyıcı sisteme varana kadar pek çok müdahale yapılmasına neden olabilmektedir. Bu durum yapının özgün izlerinin korunmasına engel olmaktadır. Bu yüzden tek hacimden oluşan tescilli yapıların yeni işlev önerisinde, genellikle sergi salonları, müze, atölye gibi yine geniş hacimlerin yer aldığı kullanımlar daha uygun bulunmaktadır [62]. Yeni işleve bağlı olarak mekan içinde bölümler oluşturulması zorunlu ise; bölümlenmenin mekan bütünlüğünü ve algısını bozmayacak şekilde yapılması gerekir. Şeffaf bölücü elemanlar veya tavan gabarisinden düşük bölücü duvarlar kullanmak vb. uygulamalar çoğu örnekte uygulanmaktadır.

3.1.3.2 Yapının İşlevsel Kurgusu

İşlevini kaybetmiş yapıların yeniden kullanımında yüklenecek yeni işlevin, yapının orijinal işleviyle örtüşebilecek nitelikte olması önemlidir. Orijinal işlevinde yapının işlevsel kurgusu ve mekanların birbirileriyle olan ilişkileri yeni işlev önerisi için yol gösterici olmalıdır. Yapının yeni işlevinde, özgün işlevindeki işlev kurgusundan bağımsız ya da özgün işleviyle örtüşmeyen bir öneri sunmak, yapının mekânsal çözümlenmesinde problemlere neden olabilmektedir.

Örnek olarak; şehir merkezindeki bir han yapısının konaklama birimine dönüştürülmesinde sirkülasyon açısından zorluklar yaşanabilir. Otel odalarından danışmaya ya da yemek yeme birimlerine ulaşmak için avludan geçmek gerekebilir veya tasarlanan yapay sirkülasyon kullanılmalıdır. Bu durum mevsimsel olarak konfor koşullarını olumsuz etkilemektedir [54].

3.1.3.3 Yapının Konumu

Yapının bulunduğu konum, yeni işlev seçiminde en etkili faktördür. Çünkü yapının mekânsal kurgusu ve işleyişi çok başarılı olarak çözülse dahi, eğer verilen işlev, çevrenin ihtiyaçlarından bağımsız veya çevrenin coğrafi özelliklerine uygun değilse, o yapının yeniden kullanımı sağlanmıştır diyemeyiz [63].

Örneğin kentin ticaret bölgesinde bulunan bir han yapısı tekrar eden birimlerden

oluşması gerekçesiyle otel olarak yeniden kullanıma açılabilir, fakat bulunduğu konumdan dolayı konaklama değil alışveriş fonksiyonuna ayrılması yapının daha işler olmasını sağlayacaktır [54].

Özetle; yukarıda ifade edilen faktörlerin tamamı bir bütünün parçalarını oluşturmaktadır. Yapıya uygun işlev seçiminde de bu etmenlerin tümü birlikte değerlendirilmelidir. Aksi takdirde çevreden ve çevrenin ihtiyaçlarından bağımsız ya da yapıya özgü niteliklerin zarar görmesine yol açan yeniden kullanım kararları ortaya çıkabilmektedir.

3.2 Endüstri Mirası, Endüstriyel Arkeoloji

Endüstri mirası kavramı, endüstriyel üretim yapan yapıların, üretim yapıları çevresindeki işçi yerleşmelerinin ya da üretilen ürünlerin taşımacılığında kullanılan araçların vb. yok olma riski oluştuğunda ortaya çıkmıştır. İngiltere'de ortaya çıkan ve hızla yayılan endüstri, önce geleneksel şehir dokusunu tehdit etmiş ve çeşitli koruma eylemleri yapılmıştır; fakat daha sonra 1950'li yıllardan itibaren var olan endüstri yapıları teknolojiyle beraber gelişen üretim tekniklerine ayak uyduramamaya başlamıştır. Bu durum, endüstri mirası kavramının ortaya atılmasına neden olmuştur [4].

Buchanan [65], endüstri arkeoloğu gözüyle endüstri mirasının kapsamını şöyle tanımlar, "*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.*"

Endüstriyel mirasın korunması konusunda kamu tarafından yapılan eylemler etkili olmuştur. Örneğin; demiryollarının tarihine dair önemli bir değer olan Londra'daki Euston Kemeri'nin yok edilmesine halk büyük tepki göstermiş ve 1963 yılında Endüstriyel Anıtları İnceleme Kurulu (The Industrial Monuments Survey) kurulmuştur [4].

Şekil 3.2 Euston Kemeri – Londra [66].

Endüstriyel arkeoloji kavramı da, endüstri mirasını koruma gereksiniminden ortaya çıkmıştır. Konunun gündeme gelmesi, 19. yüzyılın son dönemlerine rastlasa da, konuyla ilgili çalışmaların yaygınlaşması 1950'li yılların ortalarını bulmuştur. Endüstri arkeolojisi ilk olarak İngiltere'de kent yenilemeleri yapılırken ortaya çıkmıştır. Öncüsü Michael Rix'dir [4].

Tanyeli [67]; endüstriyel arkeoloji kavramını, mekanik araçlarla ve düzeneklerle ürün ya da hizmet üretme etkinliği ve bu amaç için oluşturulmuş mimariyi bir bütün olarak kendine konu edinen bilimsel bir disiplin olarak ifade etmektedir.

Endüstriyel arkeolojinin kapsamı, hangi dönemleri ele alması, araştırması gerektiği konusunda tartışmalar sürmüştür [68]. Tarih öncesi çağlardan günümüze kadar geçen süreci mi, yoksa sadece endüstri devrimi dönemindeki endüstri yapılarını, yerleşmelerini, demiryolu yapılarını ve araçlarını ele alan "Endüstri Devrimi Arkeolojisi" mi olduğu konusunda tartışmalar vardır [69]. Konuyla ilgili UNESCO'nun Dünya Kültür Mirası Listesi'ndeki endüstri mirası kabul edilen yapı ve sitler incelendiğinde, dönem sınırlaması yapılmadığı görülmüştür [12].

Endüstriyel arkeoloji kapsamında değerlendirilen yerler; çeşitli üretim tesisleri, kanallar, köprüler, demiryolu yapı ve araçları, fabrikalarda çalışan işçiler ve yöneticilerinin yaşadığı evler, yani endüstri ile ilişkisi olan her şeydir [68], [70].

Endüstri yapılarının korunması ile ilgili yapılan çalışmalarda, bu yapılar bulundukları sosyal çevre ile ele alınarak değerlendirilmektedir. Bu durum endüstri devriminin sadece teknolojik değil, sosyal ve kültürel anlamda yaşam biçimlerini ve kentsel çevreleri dönüştüren bir devrim olmasından kaynaklanır [12].

Endüstri mirası üzerine çalışmalar yürüten çeşitli kurumlar bulunmaktadır. Bunlardan dünya çapında bir organizasyon olan T.I.C.C.I.H. (The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage) - Uluslararası Endüstri Mirasını Koruma Komitesi) 1973 yılında kurulmuştur. Amacı, endüstriyel mirasın korunması, araştırılması, yorumlanması, belgelendirilmesi konusunda uluslararası iş birliğini teşvik etmektir. Kapsam olarak endüstri bölgelerini, endüstriyel tesisleri, makine ve ekipmanlarının yanı sıra konutları, endüstri yerleşmelerini, endüstri manzaralarını, ürünlerini, süreçlerini ve endüstri toplumunun belgelendirilmesini içermektedir. T.I.C.C.I.H., ICOMOS (Uluslararası Anıtlar ve Siteler Konseyi) tarafından, endüstriyel mirasın incelenmesi ve korunması ile ilgili tüm konularda atanmış bir danışman olarak da tanınmaktadır. T.I.C.C.I.H. ICOMOS'a, UNESCO Dünya Mirası listesine eklenecek mülklere ilişkin danışmanlık yapmaktadır ve Dünya Mirası Listesi için tarihsel olarak önemli endüstri bölgeleri hakkında tavsiyelerde bulunmaktadır [71].

T.I.C.C.I.H. üç ayda bir elektronik ortamda bülten yayınlamaktadır. Bülten sayesinde T.I.C.C.I.H. üyelerinin dahil olabileceği proje, etkinlik, toplantı ve konferans haberleri sunulmaktadır. Kuruluş, 3 yılda bir üye ülkeler ev sahipliğinde uluslararası kongreler de düzenlemektedir [72]. Türkiye de bu kuruluşa üye ülkeler arasında bulunmaktadır.

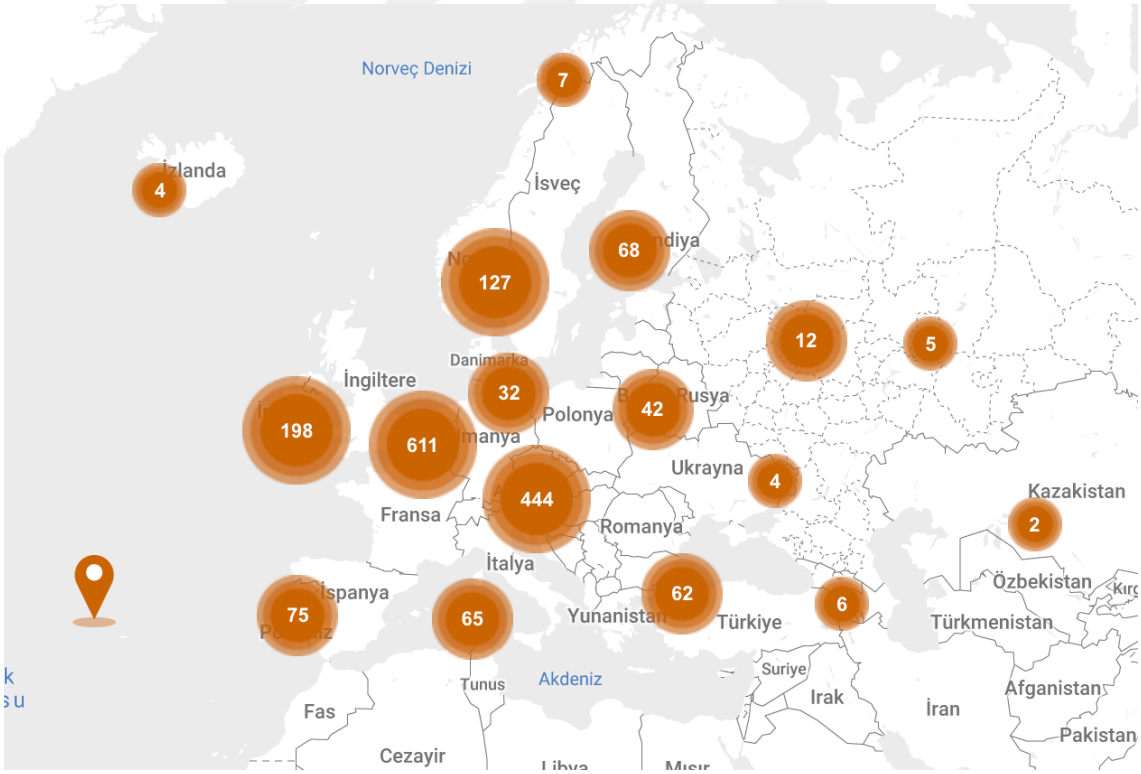
Endüstri mirası ile ilgili Avrupa kapsamında çalışan diğer bir kuruluş ise; 1999 yılında kurulan E.R.I.H. (The European Route of Industrial Heritage) - Avrupa Endüstri Mirası Güzergahı'dır. Kurumun amacı; Avrupa ülkelerindeki endüstri bölgelerinin korunmasını, kamuoyu tarafından bilinmelerini sağlamak ve söz konusu bölgelerde turistik ilgi yaratmaktır. Kurumun en önemli iletişim aracı E.R.I.H. web sitesidir. Web sitesi Avrupa'nın endüstri geçmişi hakkındaki kapsamlı

bilgilerle, konuyla ilgilenen uzmanlar arasında deneyim alışverişi için bir forum sunmayı amaçlayan sanal bir kütüphane olarak da görülebilir. E.R.I.H. yılda bir kere konferanslar düzenlemektedir [73].

E.R.I.H. tarafından belirlenen güzergahlar bölgesel ve tematik olarak sınıflandırılmaktadır.

Tematik güzergah sınıflandırması 13 başlıktan oluşmaktadır. Bunlar; enerji, konut-mimari, endüstri-savaş, demir-çelik, endüstriyel manzaralar, madencilik, kağıt, üretim-imalat, tuz, hizmetler sektörü, tekstil, taşıma-iletişim ve sudur [74].

Avrupa endüstriyel devrim tarihinde çevre ve mekân olarak iz bırakmış, tek bir fikir altında birden çok geleneği içinde barındıran yerler ise bölgesel güzergahlar olarak liste içine girmiştir. Avusturya'da 1, Almanya'da 11, Hollanda'da 2, Polonya'da 1, İspanya'da 1, Birleşik Krallık'ta 2 olmak üzere 18 endüstri alanı bölgesel güzergah olarak belirlenmiştir [75].



Harita 3.1 Avrupa Endüstri Mirası Güzergahı'ndaki dönüştürülmüş yapıların konumlarını gösteren harita [76].

Türkiye de, E.R.I.H.' a üye ülkeler arasında bulunmaktadır. Ülkemizde bulunan Santral İstanbul Enerji Müzesi, Hava Kuvvetleri Müzesi, Çamlık Buharlı Lokomotif

Müzesi, İstanbul Demiryolu Müzesi (Sirkeci Garı), Rahmi Koç Endüstri Müzesi, Seka Kağıt Müzesi E.R.I.H. endüstri mirası güzergahı listesi içinde durak noktaları olarak yer almaktadır [77].

Şekil 3.3 Çamlık Buharlı Lokomotif Müzesi [78].

Avrupa'nın endüstriyel mirası, UNESCO Dünya Mirası Listesi'nde 43 yapı ve sitle temsil edilmektedir [79].

3.2.1 Endüstri Yapılarının Uyarlanabilir Yeniden Kullanımı

Endüstri yapılarının yeni işlevlerle yüklenmesinin, diğer yapı tiplerine göre daha kolay olduğu söylenebilir. Zira üretim amacıyla yapılmış genellikle büyük mekan-hacimlere sahip bu yapı türleri yalındır ve bezeme, süsleme vb. yoktur. Fakat kimi durumda, söz konusu geniş mekanların yeniden kullanımda iç mekanlarının istenildiği gibi bölmelendirilip kullanılması anlamına gelmez. Yapının mekânsal bütünlüğünün korunması önemlidir. Yapılacak olan yeniden kullanım önerisinde yapının taşıyıcı sistemi, kapı-pencere vb. açıklıkları, duvar dokusu ya da yapıya ait özgün izlerin korunması gerekmektedir. Bunun için de, yapıya verilecek yeni işlevin iyi analiz edilerek uygulanması gerekmektedir. Örneğin hal yapısı gibi geniş hacimsel mekana sahip bir yapıya konut işlevinin verilmesi, yapının iç mekanının daha küçük bölmelere ayrılmasına neden olur ve bu durum yapının mekânsal bütünlüğünün parçalanmasına, yani özgün halinin kaybolmasına sebep olur.

Uygun işlev seçiminin yanında yapıya ait mekanik unsurların korunması da önem taşımaktadır. Fakat taşınabilen mekanik donatıların kaybolma olasılıkları daha yüksektir. Bu donatılara sahip yapı türlerinin yeni işlevlerinde bu mekanizmaların çalışma prensiplerinin anlatıldığı bölümler düzenlenebilir [12].

Endüstri yapıları için yeni işlev seçiminde çoğunlukla kamusal işlevler tercih edilmektedir. Böylece halka mal olan bu yapılar yeni işlevlerinde de bunu sürdürmüş olacaktır [80]. Kamuya açık işlevleriyle, kentle ve kentliyle daha güçlü ilişki kurmuş olacaklardır.

3.3 Kültürel Miras Olarak Demiryolu Yapıları

Endüstri mirası konusunda bilinç oluşmasına neden olan demiryolu yapılarının bir alt başlık olarak demiryolu mirası kapsamında incelenmesi, 1970'lere tarihlenmektedir. Demiryolu mirasını tanımlamak için demiryolu taşımacılığının başladığı İngiltere'de yaşanan gelişmeler incelenmektedir [81]. Fakat İngiltere'de bile demiryolu mirası, günümüze ulaşana kadar yeterince ilgi görmemiştir.

1960'lı yıllarda işlevsiz kalan demiryolu hatları ve bu hatların durak noktalarındaki demiryolu yapılarının atıl kalması farkındalık oluşturmuştur. 1977 yılında 'SAVE Britain' s Heritage' kapsamında düzenlenen 'Off the Rails' isimli sergi Ingiltere'deki kullanım dışı kalan demiryolları ve yapıları üzerine ilgi toplamış ve bu tarihten itibaren tarihi, kültürel, mimari değere sahip demiryollarının ve yapılarının korunmalarını gündeme getirmiştir. İlk örnek de Manchester Merkez Istasyonu'nun sergi alanına dönüştürülmesiyle başlamıştır [82].

Şekil 3.4 Manchester Bilim ve Sanayi Müzesi sergi alanı [83].

Demiryolları üzerinde oluşan ilgi nedeniyle British Rail, Railway Heritage Trust'ı kurmuştur. 1984 yılında kurulan bu vakıf kamunun demiryolu mirası olarak değerlendirilen yapılardan yararlanabilmesi ve elbette tarihi değeri olan bu yapıların korunması amacıyla kurulmuştur [84].

İngiltere'nin York kentinde 11-13 Mayıs 1994 tarihleri arasında demiryolu mirasının korunması konusunda çalışan önemli kişi ve kurumlar bir araya gelerek konu hakkındaki fikirlerini tartışmışlardır. Etkinlik sonucunda National Railway Museum ile York Üniversitesi konuyla ilgili bir yüksek lisans programı oluşturulmasına karar vermiştir. Institute of Railway Studies adındaki program demiryollarının araştırılması ve belgelenmesine yardımcı olacak pek çok çalışma yaparak demiryolu mirasının korunmasına katkı sağlamaktadır [85]. Günümüzde pek çok ülkede demiryollarının korunması ve geleceğe taşınması için gönüllü topluluklar da çalışmalar yapmaktadır.

Demiryolu mirasını tanımlamak gerekirse; Burman [82], "demiryolu mirası nedir?" sorusuna; William Morris'in 1877'de yayınladığı manifestosunda yer alan şu sözlerle yanıt vermiştir: [82].

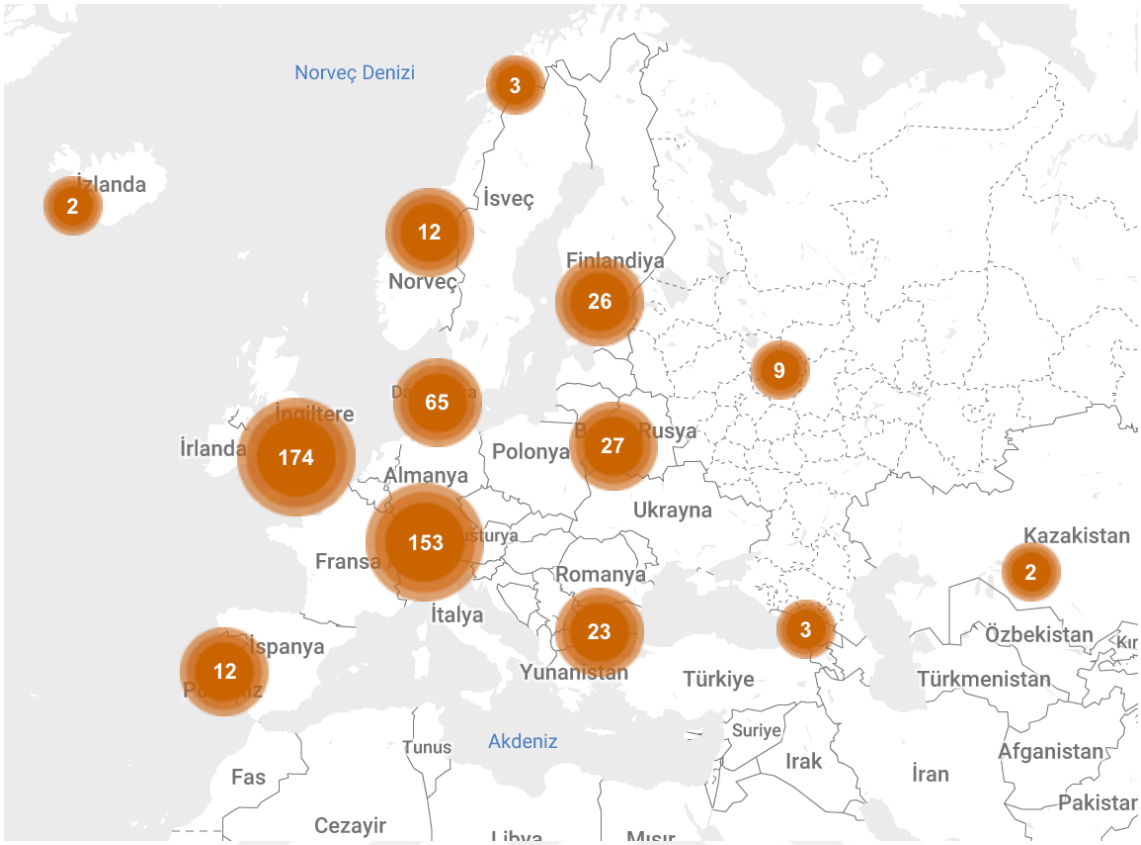
"…sanatsal, tarihi, antik değeri olan her ürün, kısacası eğitimli, sanatçı kişilerin

üzerinde konuşmaya değer bulduğu her şey...”

Demiryolu mirasının kapsamına demiryollarıyla ilgisi olan her türlü teknik ürün, ray hatları, vagonlar, tren garları, eşya ambarları, lokomotif depoları, saat kuleleri, demiryolu köprüleri, demiryolu lojmanları, istasyona ait mobilyalar, demiryolları ve yapılarıyla ilgili olan proje, çizim belgelerinin tümü girmektedir [82].

3.3.1 Demiryollarının ve Yapılarının Uyarlanabilir Yeniden Kullanımı

Kent kültürüne değer katan, demiryolu mirası olarak kabul edilen yapıların geleceğe aktarılabilmeleri için kamunun bu konuda bilinçlendirilmesi gerekmektedir. Demiryolu mirası hakkında yapılan yayınlar, bu miras kapsamındaki yapıları belgeleyen haritalar, halkın farkındalığını artırmak için düzenlenen seminer-tanıtım toplantıları vb. yapılması büyük önem taşımaktadır. Ve elbette, yapıların bakımlarının da düzenli olarak yapılması gerekmektedir. Gerekli onarım ve tadilatları yapıldıktan sonra, yapı farklı nedenlerden dolayı orijinal işlevini sürdüremiyorsa yeni işlevler verilerek yapının devamlılığı sağlanmalıdır. Verilen yeni işlevler çevreye uyumlu olarak seçilmekle birlikte, genellikle konut, ofis, demiryolu müzesi gibi işlevler tercih edilmektedir [82]. Kimi zaman yapılan yeniden kullanım örnekleriyle, sadece bina ölçeğinde değil, kentsel ölçekte yapılan dönüşümlerde de karşılaşılmaktadır. Böylece yapılan dönüşümden sadece yapı değil, kent imajı da etkilenmektedir [81].



Harita 3.2 Avrupa Endüstri Mirası Güzergahı'ndaki dönüştürülmüş taşımacılık ve iletişim yapılarının konumlarını gösteren harita [86].

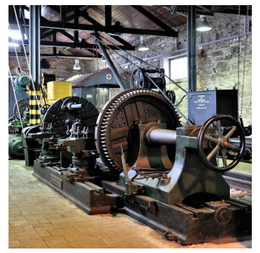
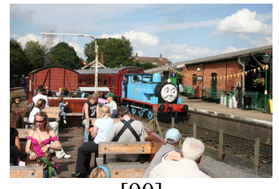
Aşağıda Avrupa'daki metropollerde dönüştürülmüş demiryolu yapıları-hatları örnekleri ve Avrupa'daki küçük yerleşimlerde dönüştürülmüş demiryolu yapıları-hatları örneklerinin yer aldığı tablolar; E.R.I.H. web sitesi ve yapıların-hatların web siteleri kaynak kullanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 3.2 Avrupa'daki metropollerde dönüştürülmüş demiryolu yapıları-hatları örnekleri

Adı	İşlev		Tarih		Ek Yapı	Konumu	Kentin Nüfusu	Not	Görsel
	Eski	Yeni	Yapım	Dönüşüm					
d'Orsay Garı	Gar	Müze	1900	1986	Ana sergi holüne kat eklenmesi	Paris Kent merkezi/FRANSA	2.300.000		[76]
Manchester Merkez İstasyonu	Tren İstasyonu	Bilim ve Sanayi Müzesi	1830	1983	yok	Manchester kent merkezi/ İNGİLTERE	511.000(2011)	Dünyanın en büyük bilim ve endüstri müzelerinden biri.	[83]
Madrid Delicias Tren İstasyonu	Tren İstasyonu	Madrid Demiryolu Müzesi	1879	1984	yok	Madrid Delicias Kent Merkezi/ İSPANYA	3.166.000(2016)	Madrid-Ciudad Real demiryolu hattının sonu.	[76]
Lokomotif Bakım Atölyesi	Lokomotif Bakım Atölyesi	Letonya Demiryolları Tarihi Müzesi	-	1994	yok	Riga/ LETONYA	642.000 (2017)		[87]

Vilnius Tren İstasyonu	Tren İstasyonu	Litvanya Demiryolu Müzesi	1861	1966	yok	Vilnius Kent Merkezi/ LİTVANYA	545.000 (2016)	İstasyonun 2. katı müze olarak işlevlendirilmiş	[76]
Rizhskaya Demiryolu İstasyonu	Tren İstasyonu	Rizhskaya Demiryolu Müzesi	1901	2004	yok	Moskova/ RUSYA	11.900.000 (2012)	Moskova'daki dokuz büyük istasyondan biri.	[88]
Bochum Dahlhausen Tamir Atölyesi	Lokomotif Tamir Atölyesi	Bochum Dahlhausen Demiryolu Müzesi	1918	1977	yok	Bochum/ ALMANYA	365.000 (2016)	Almanya'nın en büyük demiryolu araçları koleksiyonu olduğu kabul edilmektedir.Ruhr bölgesinin merkez şehri.	[76]
Hilbersdorf Lokomotif Deposu	Lokomotif Deposu	Saxon Demiryolu Müzesi	1900	1992	yok	Chemnitz/ ALMANYA	246.000 (2016)		[89]

Tablo 3.3 Avrupa'daki küçük yerleşimlerde dönüştürülmüş demiryolu yapıları-hatları örnekleri

Adı	İşlev		Tarih		Ek Yapı	Konumu	Kentin Nüfusu	Not	Görsel
	Eski	Yeni	Yapım	Dönüşüm					
Lousado Tren Depo Binası	Tren Depo Binası	Ulusal Lousado Demiryolu Müzesi	1926	1979	yok	Vila Nova de Famalicao/ PORTEKİZ	134.000(2011)		 [76]
Asturian Demiryolu Müzesi	Tren İstasyonu	Demiryolu Müzesi	1873	1998	yok	Gijon/ İSPANYA	274.000(2016)		[76]
Stour Vadisi Demiryolu Hattında Bulunan Tren istasyonu	Tren İstasyonu	Doğu Angliyen Demiryolu Müzesi	1890	1986	yok	Wakes Colne/ İNGİLTERE	538(2011)		 [90]
Gros Schwechat İstasyonu	Tren İstasyonu	Schwechat Demiryolu Müzesi	1884	-	Yeni bir salon eklenmiş	Schwechat/ AVUSTURYA	17.000(2015)		[76]

Depo Binası	Depo Binası	Taşımacılık Müzesi	1914	1994	yok	Szentendre/ MACARİSTAN	26.000(2016) İlçe.	HEV banliyö demiryolunun sonunda bulunmakta.	[91]
Donegal Tren İstasyonu	Tren İstasyonu	Donegal Demiryolu Mirası Merkezi	1889	1995	yok	Donegal/ İRLANDA	160.000(2016)		[92]
Collana Tren İstasyonu	Tren İstasyonu	Demiryolu Müzesi	1917	2006	yok	San Casareo/ İTALYA	15.500 (2017)		
Upper Silesian Narrow-Gauge Demiryolları	Demiryolu Hattı	Turistik Demiryolu Hattı	1853	2002	yok	Bytom/ POLONYA	169.000 (2016)		[76]
Czestochowa Stradom Tren İstasyonu	Tren İstasyonu	Demiryolları Tarihi müzesi	-	2001	yok	Czestochowa Kent Merkezi/ POLONYA	225.000 (2016)	İstasyonun 1. katı demiryolları tarihi müzesine dönüştürülmüştür.	[76]

Tarihi Narrow-Gauge Tren İstasyonu, Lokomotif Deposu	Tren İstasyonu, Lokomotif Deposu	Müze	1899	2019	yok	Rudy/ POLONYA	2.800		[76]
Midland Tren İstasyonu	Tren İstasyonu	Rushden Taşımacılık Müzesi	1894	1986	yok	Rushden/ İNGİLTERE	30.000 (2015)		[93]
Talyllyn Demiryolu	Demiryolu Hattı	Turistik Demiryolu Hattı	1865	1951	yok	Tywyn/ GALLER	3.300 kasaba	Dünyanın ilk korunmuş demiryolu ve İngiltere'deki miras demiryolları hareketi için bir model oluşturmaktadır.	[76]
York Lokomotif Atölyesi ve Yük Deposu	Lokomotif Atölyesi ve Yük Deposu	Ulusal Demiryolu Müzesi	1877	-	yok	York/ İNGİLTERE	208.000		[94]
Simpelveld Tren İstasyonu	Tren İstasyonu	ZLSM demiryolu topluluğu ofisi, demiryolu müzesi, restoran	1853	-	yok	Simpelveld/ HOLLANDA	11.000 (2017)		[95]

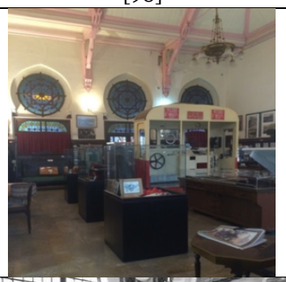
Hüinghausen Tren İstasyonu	Tren İstasyonu	Markische Demiryolu Müzesi	1915	1983	yok	Herscheid/ ALMANYA	7.300 (2010)		[96]
Losheim Tren İstasyonu	Tren İstasyonu	Losheim Demiryolu Müzesi	1906	1987	yok	Losheim am see/ ALMANYA	16.000 (2013)		[97]

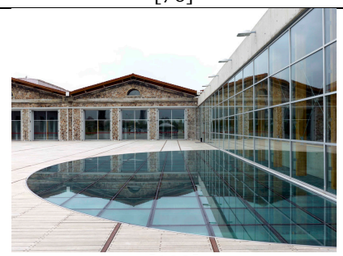
Tablo 3.2'de ve Tablo 3.3'te incelenen örnekler, iki yönüyle Gaziantep Tren istasyonu ile benzerlikler içermektedir. Avrupa'daki metropollerde dönüştürülmüş demiryolu yapıları-hatları tablosunda incelenen örnekler kent-metropol alan içinde bulunmaları itibariyle konum ve çevresel faktörleri, Avrupa'daki küçük yerleşimlerde dönüştürülmüş demiryolu yapıları-hatları tablosunda incelenen örnekler ise; yapı büyüklükleri-ölçekleri itibariyle Gaziantep Tren istasyonu ile benzer karakteristiktedirler. Örneklerin tümü Avrupa'da bulunmaktadır.

Tablolarda sunulan 24 örneğin 17 tanesi özgün işlevinin sergilendiği demiryolu müzesi olarak yeniden işlevlendirilirken, demiryolu müzesi işlevinden farklı olarak; d'orsay Garı için müze, Manchester Merkez İstasyonu için Bilim ve Sanayi müzesi, Donegal Tren İstasyonu için demiryolu mirası merkezi, Simpelveld Tren İstasyonu için demiryolu müzesine ek olarak restoran ve demiryolları topluluğu ofisi işlevleri ile yüklendikleri görülmektedir. Avrupa'daki küçük yerleşimlerde dönüştürülmüş demiryolu yapıları-hatları tablosunda bulunan iki adet demiryolu hattı ise, turistik demiryolu hattı olarak işlevlendirilmiştir.

Tablo 3.4'te yer alan Türkiye'deki dönüştürülmüş demiryolu yapıları örnekleri; internet araştırmaları, E.R.I.H. web sitesi, T.C.D.D. web sitesi ve konuyla ilgili yazılmış tezler kaynak kullanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 3.4 Türkiye'deki dönüştürülmüş demiryolu yapıları

Adı	İşlev		Tarih		Ek Yapı	Konumu	Kentin Nüfusu	Görsel
	Eski	Yeni	Yapım	Dönüşüm				
Mudanya Garı	Gümrük Binası – Gar	Otel	1849	1989	Yarı açık geçitin camla kapatılarak yeni bir mekan oluşturulması	Bursa Mudanya ilçesi	80.000	[98]
Sirkeci Garı	Gar	Garın bir salonu demiryolu müzesi olarak işlevlendirilmiştir.	1890	2005	yok	İstanbul kent merkezi	15.000.000 (2017)	
Ankara Gazi İstasyonu	Tren İstasyonu	Restoran	1926	2000'lerin başı	yok	Ankara	5.450.000 (2017)	[31]
Edirne Karaağaç İstasyonu	Tren İstasyonu	Trakya Üniversitesi GSF Dekanlığı	1914	2013	yok	Edirne	166.000 (2014)	[99]

Çamlık Tren İstasyonu	Tren İstasyonu	Buharlı Lokomotif Müzesi	1866	1997	yok	İzmir Selçuk İlçesi	36.000 (2018)	[76]
Ankara İstasyonu Cer Atölyesi	Cer Atölyesi	Modern Sanatlar Merkezi	1927	2010	yok	Ankara Kent Merkezi	5.450.000 (2017)	 [100]
Ankara İstasyonu Eski Direksiyon Binası	Direksiyon Binası	Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi	1892	1964	yok	Ankara Kent Merkezi	5.450.000 (2017)	[101]
Ticari Emtia Deposu	Emtia Deposu	Müze ve Sanat Galerisi	1800'ler	1993	yok	İzmir Kent Merkezi	4.280.000 (2017)	[101]
Malıköy Tren İstasyonu	Tren İstasyonu	Demiryolu Müzesi	-	2008	yok	Ankara Polatlı İlçesi	122.000 (2018)	[102]

Eskişehir Tren İstasyonu	Tren İstasyonu	Müze	1892	1998	yok	Eskişehir Tepebaşı İlçesi	360.000 (2018)	[101]
Horozköy Tren İstasyonu	Tren İstasyonu	Hanımlar Kültür Lokali	1868	2018	yok	Manisa Yunus Emre İlçesi	240.000 (2018)	[103]

Türkiye'de dönüştürülmüş 11 adet demiryolu yapısının 3 tanesi, özgün işlevinin sergilendiği demiryolu müzesi işleviyle dönüştürülürken 3 tanesi, müze ve sanat merkezi işlevleriyle, Mudanya Garı otel, Ankara Gazi İstasyonu restoran, Edirne Karaağaç İstasyonu Trakya Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Dekanlığı, Ankara İstasyonu Eski Direksiyon Binası demiryolları müzesi ile beraber Atatürk Konutu ve Horozköy Tren İstasyonu ise hanımlar kültür lokali işlevleri ile yüklenmişlerdir.

3.4 Bölüm Sonucu

Belirtildiği üzere; yapıların zaman içerisinde çevresel, ekonomik, tarihi-kültürel nedenler ya da planlama kararlarıyla özgün işlevlerini kaybetmesi sıkça rastlanan bir durumdur. Fakat işlevlerini kaybeden bu yapılar, fiziksel olarak varlıklarını sürdürebilir nitelikte iseler yeni işlevlerle varlıklarını korumaya devam edebilirler. Bu noktada, yapıların kullanım dönüşümü olasılıklarını tartışarak bulunduğu çevreye uyum sağlayabilen yeni işlevlerle değerlendirilmesi konusu gündeme gelmektedir. Tablolarda incelenen; Avrupa'daki metropollerde dönüştürülmüş demiryolu yapıları-hatları örneklerinin, Avrupa'daki küçük yerleşimlerde dönüştürülmüş demiryolu yapıları-hatları örneklerinin ve Türkiye'deki dönüştürülmüş demiryolu yapılarının büyük bölümünün demiryolu müzesi olarak yeniden işlevlendirildiği görülmektedir. Demiryolu müzesi işlevinde, teknolojik gelişmelerden dolayı eskiyen, artık kullanılmayan demiryolu yapı ve araçları sergilenerek, gelecek nesillere geçmişteki demiryolları teknolojileri hakkında fikir vermekte, kamusal bellekte canlı kalabilmelerini sağlamaktadır. Tablolarda incelenen demiryolu yapısı örneklerinde çoğunlukla yüklenen işlevin özgün işlevin sergilendiği demiryolu müzesi olması nedeniyle, ek yapı yapma kaygısı güdülmemiştir. Yalnızca Avrupa'daki küçük yerleşimlerde dönüştürülmüş demiryolu yapıları-hatları örneklerinden Gros Schwechat İstasyonu'nun demiryolu müzesine dönüştürülmesinde istasyona yeni bir salon eklenmiştir. Demiryolu müzesinden farklı bir işlevle dönüştürülen yapılara daha sık ek yapıldığı görülmektedir. Şöyle ki; 33 adet demiryolu yapısının 20 tanesine demiryolu müzesi işlevi yüklenirken, bunlardan yalnızca bir tanesine ek yapılmıştır; farklı

işlevler yüklenen 13 demiryolu yapısından 2 tanesine ek yapıldığı görülmektedir. Ek yapılan diğer örnekler; d'Orsay garının müzeye dönüştürülmesinde ana sergi holüne kat eklenmesi ve Mudanya Garı'nın otele dönüştürülmesinde giriş bölümündeki yarı açık geçit camla kapatılarak giriş-lobi bölümü oluşturulmasıdır. Yapılara yüklenen işlevin özgün işlevinden farklılaşması, eke daha sık ihtiyaç duyulduğunu göstermektedir.

Avrupa'daki metropollerde dönüştürülmüş demiryolu yapıları-hatları tablosunda, Avrupa'daki küçük yerleşimlerde dönüştürülmüş demiryolu yapıları-hatları tablosunda ve Türkiye'deki dönüştürülmüş demiryolu yapıları tablosunda incelenen dönüştürülmüş demiryolu yapıları örneklerinden yapılan çıkarımlar 5. bölümde incelenecek olan Gaziantep demiryolu yapılarının yeniden kullanımının değerlendirilmesinde yol gösterici olması açısından önemlidir.

4
GAZİANTEP KENTİNİN GELİŞİMİ VE ULAŞIM PLANLAMASI KAPSAMINDA GAZİANTEP TREN İSTASYONU

4.1 Gaziantep'in Tarihi

Gaziantep, tarihi taş devri dönemine kadar uzanan oldukça eski bir yerleşim yeridir. Tarih kaynaklarında, Gaziantep'e yaklaşık 10 km mesafede konumlanan ve Gaziantep'e göre daha eski bir yerleşim olan Dülük (Doliche) isimli yerleşim yeri ile ismi karıştırılmıştır [104].

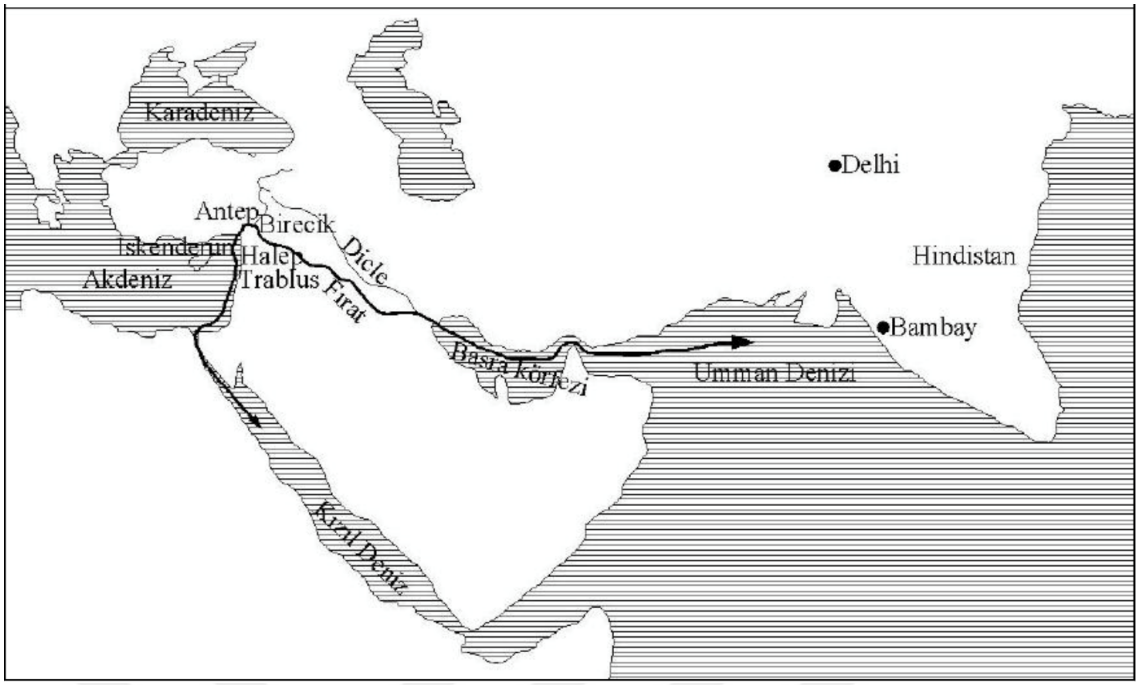
Kentin tarihi M.Ö 6000'lere dayanmasına rağmen, M.S. 10. yüzyıla kadar yerleşim merkezi haline gelememiştir. Bu dönemde Dülük önemli bir yerleşim alanıydı [105]. Dülük yerleşkesi, o tarihlerde Roma şehirleri olan Belkız (Zeugma) ile Germenikeia (Kahramanmaraş) arasında yer alan, tepelik bir alan üzerinde konumlanan, toprakları tarıma elverişli olan ve yakınlarında su kaynağı bulunan bir alan olduğundan yerleşim yeri olarak kullanılması Gaziantep'e göre daha eskiye dayanmaktadır [106]. Fakat çıkan muharebeler sonucu şehrin zarar görmesiyle eski adı Ayıntap olan Gaziantep gelişmeye başlamıştır [107]. Gaziantep'teki ilk yerleşimler günümüzde şehrin merkezinde konumlanmış olan kale ve çevresinde oluşmuştur. Şehir, içinden geçen Alleben Deresi ile kuzey ve güney olmak üzere iki parçaya ayrılmaktadır. Kentin güney yakasında bir tepede konumlanan kalenin yerinde ilk olarak Roma İmparatorluğu döneminde, M.S. 2.yy'da inşa edilmiş küçük bir kale bulunmaktaydı. Daha sonra M.S. 6.yy'da aynı yere daha büyük bir kale inşa edilmiştir. Kale çevresindeki yerleşim alanları ise M.S. 11.yy'dan itibaren genişlemeye başlamıştır [108].

4.2 Gaziantep'in Konumu

Gaziantep, Güneydoğu Anadolu Bölgesinde yer alan, kendi ismini taşıyan plato üzerinde kurulmuş bir şehirdir. Doğu komşusu Şanlıurfa, batı komşuları Osmaniye ve Hatay, kuzey komşusu Kahramanmaraş, kuzeydoğu komşusu Adıyaman, güneybatı komşusu Kilis şehirleridir. Suriye'nin hemen kuzeyinde yer alır. Şehrin en önemli akarsu kaynağı Fırat Nehri ve kollarıdır. Bu kollardan biri olan Alleben Deresi, şehrin iki merkez ilçesini coğrafik olarak ayırır. [109]' un 2017 verilerine göre; 2.005.515 nüfusa sahiptir ve Türkiye'nin en kalabalık sekizinci şehridir.

Harita 4.1 Gaziantep'in Türkiye'deki konumu [110].

Gaziantep'in Ortadoğu ile Uzakdoğu arasında köprü görevi gören "İpek Yolu" üzerinde bulunması önemli bir coğrafik konuma sahip olduğunu göstermektedir. Süveyş Kanalı açılana kadar Anadolu'yu Basra Körfezi'ne bağlayan ticaret yolları üzerinde bulunması, ticarette transit merkezi haline gelmesine sebep olmuştur. Bu bağlantıda körfeze dökülen Dicle ve Fırat nehirleri kullanılmıştır. Körfezi geçen gemilerdeki ticari ürünler nehirler aracılığıyla Birecik'e kadar getirilmiş, buradan kara yoluyla Halep, Trablus ve İskenderun limanlarına gönderilmiştir [111].

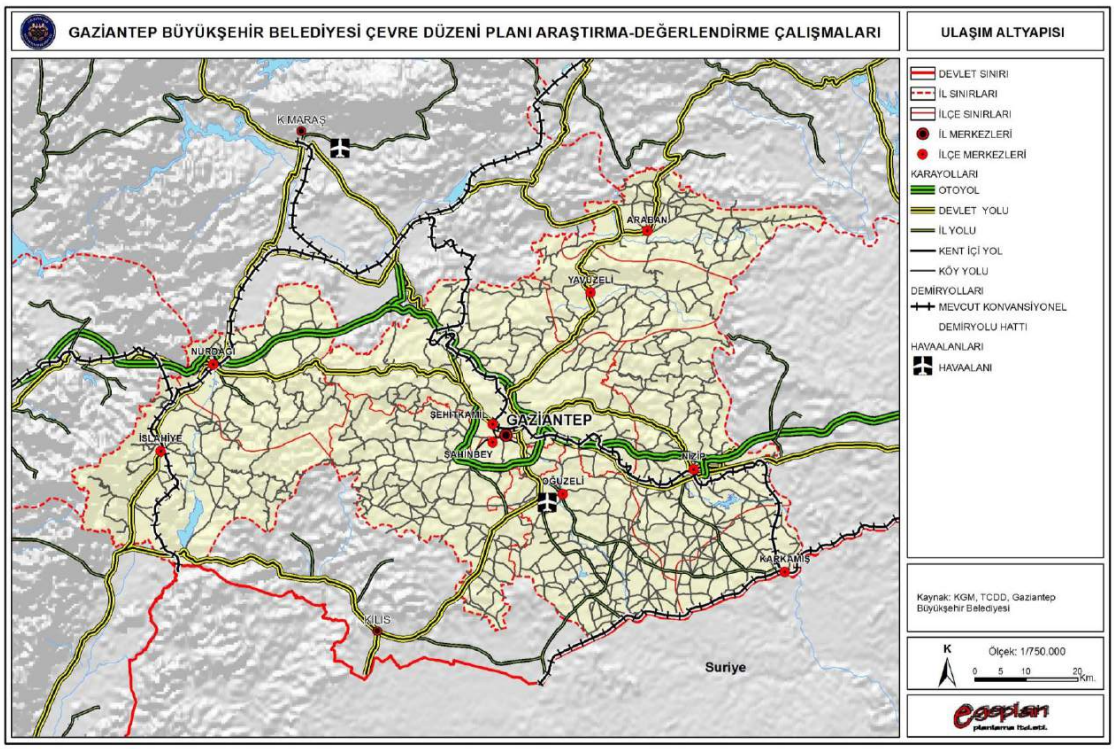


Harita 4.2 XIX. Yüzyılda İpek Yolu haritası [112].

Süveyş Kanalı'nın tamamlanıp kullanıma girmesi ile Avrupa ile uzak doğu ülkeleri arasındaki ticaret daha çok Mısır üzerinden gerçeklemeye başlamış ve İpek Yolu'nun önemi azalmıştır. Suriye ve Irak'ın Misak-ı Milli sınırları dışında kalmasından sonra Fevzipaşa-Malatya demiryolu hattının açılmasıyla kent transit noktası olma özelliğini kaybetmiştir. Ancak 1950'lerde kentten geçen demiryolu hattının yapılması ve Anadolu –Bağdat demiryoluna bağlanması, 1956'da da Fırat Nehrinin iki yakasını bağlayan Birecik Köprüsü'nün yapılması kenti tekrar transit merkezi haline getirip eski ticari canlılığına kavuşturmuştur [113], [114].

4.3 Gaziantep'in Ulaşımı

Gaziantep, Mezopotamya ve Akdeniz arasında önemli bir noktada konumlanmış olduğu için günümüze kadar birçok uygarlığa ev sahipliği yapmıştır. İpek Yolu üzerinde bulunmasından dolayı önemli geçiş yolu olan Gaziantep, Akdeniz'den gelip doğuya ve kuzeye giden karayollarının kesişim noktasındadır. Güneydoğu Anadolu Projesi (G.A.P.)'ın da başlangıcında yer almaktadır [115]. Kentin güçlü karayolu, demiryolu, havayolu bağlantıları vardır; fakat denize kıyısı olmadığından, doğrudan denizyolu bağlantısı bulunmamaktadır.



Harita 4.3 Gaziantep ulaşım haritası [116].

4.3.1 Karayolu Ulaşımı

Kentin içinden geçen, hem şehir içi ulaşımın sağlandığı önemli yollardan biri olan hem de kentin diğer kentlerle bağlantısını sağlayan bugünkü D-400 karayolu Tarihi İpek Yolu'nun bir parçasıdır. Bu yol ayrıca Ortadoğu'ya açılan kapıdır ve kenti Mersin Limanı ile bağlamaktadır [116].

Gaziantep karayolu bağlantısı ile Osmaniye üzerinden Adana ve Mersin şehirlerine bağlanmaktadır. Kentin Halep ile bağlantısı Kilis üzerinden sağlanırken yine Kilis'ten ayrılan bir yolla Hassa üzerinden Hatay'a bağlanılmaktadır. Birecik köprüsü ile doğusundaki Şanlıurfa'ya bağlanırken, Narlı üzerinden kuzeyindeki Kahramanmaraş'a, Besni'den ayrılan bir yolla ise Adıyaman'a bağlanmaktadır [115].

4.3.2 Havayolu Ulaşımı

Gaziantep havalimanı şehir merkezine yaklaşık 20 km mesafede, Oğuzeli ilçesinde bulunmaktadır. 1976 yılında kullanıma açılmıştır. 1993'de uluslararası niteliklere uygun hale getirilen havalimanında iç hat, dış hat ve yük taşımacılığı hizmetleri

sağlanmaktadır. 2006 yılında ise modernizasyonu tamamlanarak yenilenmiştir [116].

4.3.3 Denizyolu Ulaşımı

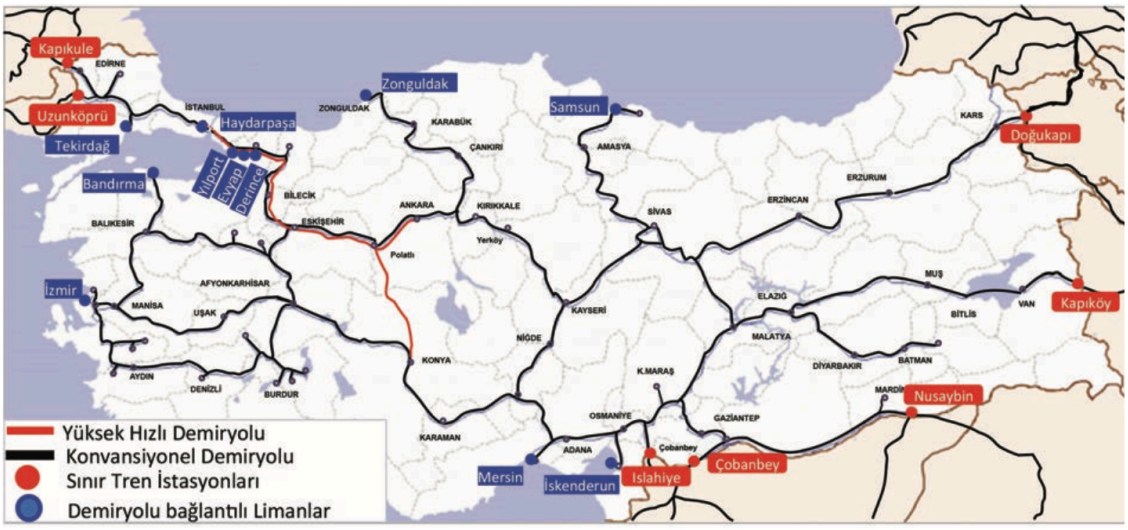
Deniz ile komşuluğu bulunmadığı için limana sahip olmayan kente en yakın iki liman Mersin ve İskenderun limanlarıdır. Sanayisi gelişmiş olan kentten yapılan ihracat, karayolu ve demiryolu bağlantılarıyla bu limanlardan sağlanmaktadır [117].

4.3.4 Demiryolu Ulaşımı

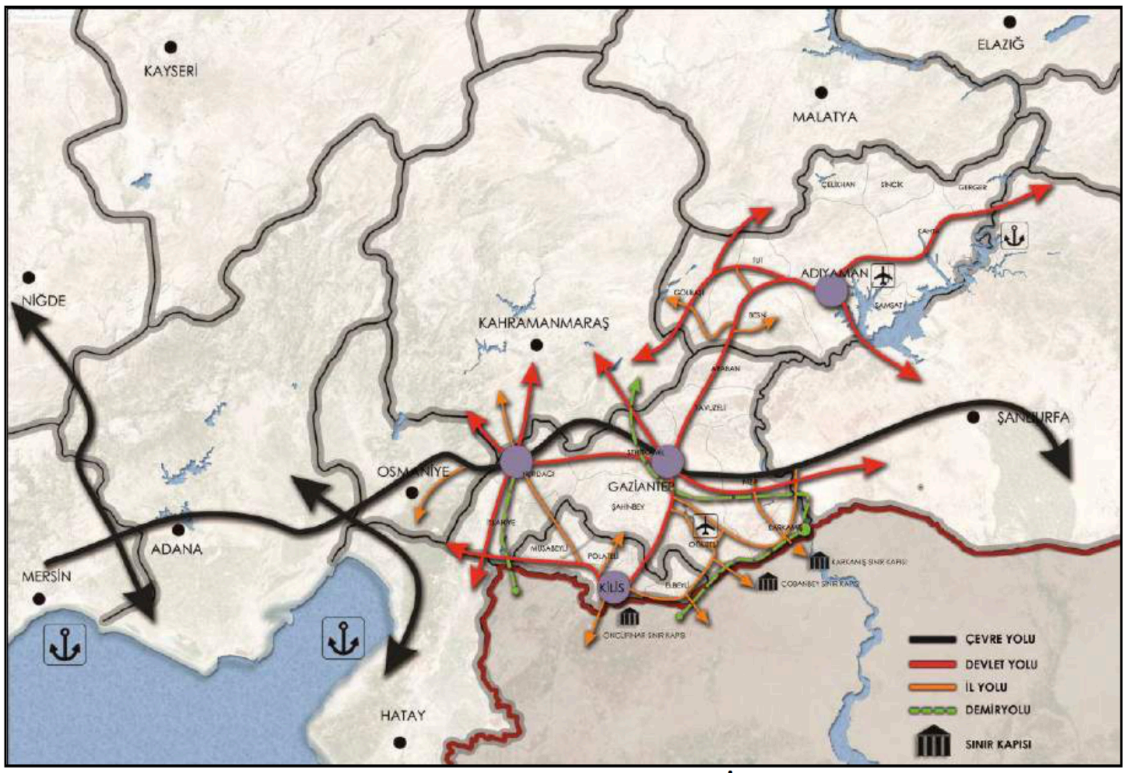
Gaziantep demiryolu hattı, 1954 yılında Anadolu- Bağdat demiryoluna bağlamıştır. Bu hat yurtiçi bağlantıların yanı sıra Irak ve Suriye ile de demiryolu bağlantısı kurulabilmektedir. Gaziantep'teki demiryolu ağı T.C.D.D.'nin 6. Bölge Müdürlüğü'nün kontrolü altında olup, kentin sınırları içinde bulunan demiryolu uzunluğu 2012 yılında 254 km olarak tespit edilmiştir [116].

Gaziantep, demiryolu ulaşımı ile Avrupa ve Ortadoğu ülkeleri arasında geçiş noktası görevi gören önemli bir şehirdir. Kentten geçen demiryolu hattı, Adana-Malatya demiryolu hattını Halep–Bağdat hattına bağlar. Bağlantı Narlı İstasyonu ve Cerablus (Barak) İstasyonu arasındadır. Fevzipaşa'dan geçen Halep ekspresi de yine Gaziantep il sınırları içinden geçip Suriye'ye girmektedir [118]. Narlı'dan sonra Salmanlı ve Keleş istasyonlarından geçip Gaziantep şehri sınırlarına dahil olan hat, Akçagöze, Şehitarif, Başpınar, Dülük, Gaziantep, Mustafayavuz, Türkyurdu ve Nizip istasyonları üzerinden Karkamış'a bağlanmaktadır. Buradan doğuya yönelerek Şanlıurfa ve Mardin'den geçerek Nusaybin'e varmaktadır [116].

Kentin içindeki demiryolu hattı ise organize sanayi bölgesi ve şehir merkezi arasındaki taşımacılıkta büyük rol oynamaktadır [116].



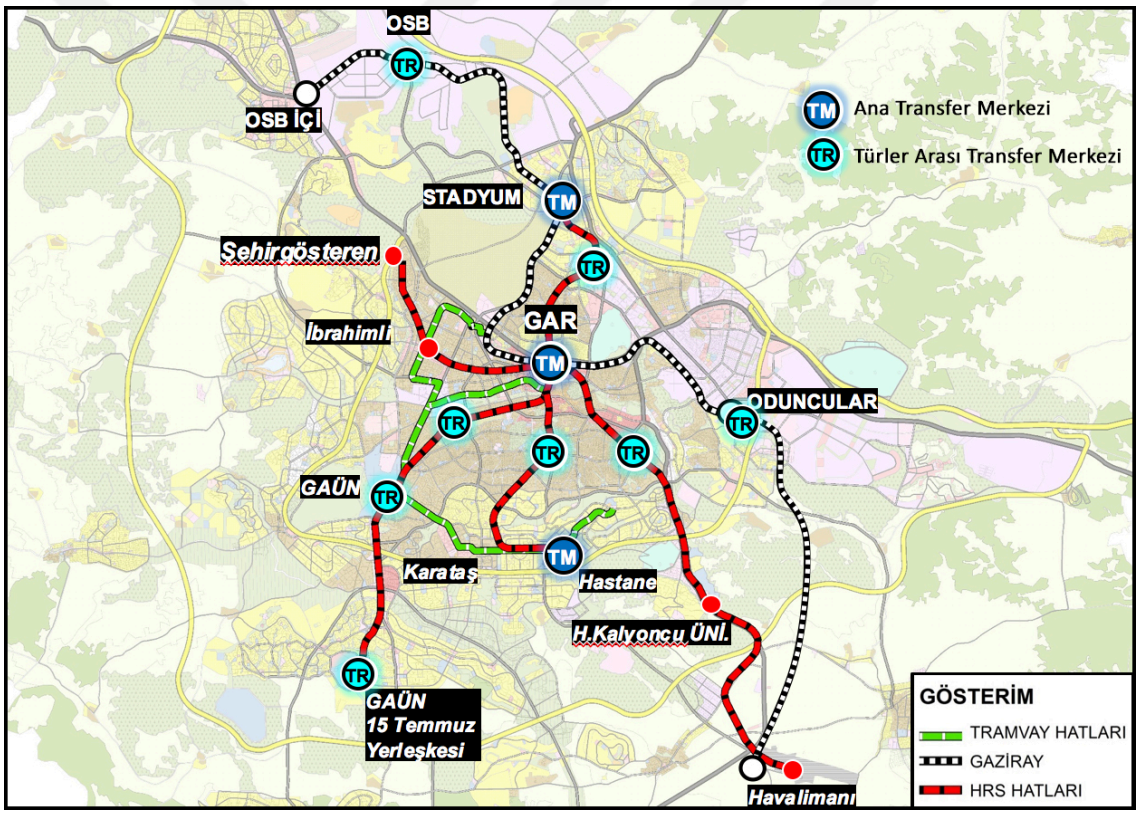
Harita 4.4 Demiryolu bağlantılı sınır istasyonları ve limanlar [119].



Harita 4.5 Gaziantep'in yakın limanlarla ilişkisi [117].

Gaziantep kentinin içinden geçen demiryolu hatları günümüz standartlarını karşılayamamaktadır. Bu durum yurt genelindeki hatlarda gözlenen genel bir problemdir. Bu duruma çözüm olarak T.C.D.D. Genel Müdürlüğü hatların yenilenmesi için çalışma başlatmıştır. Yapılan çalışmalarda Gaziantep-Fevzipaşa hattının iyileştirmeleri yapılarak hat kısaltılmaktadır. Böylelikle kente en yakın iki liman olan İskenderun ve Mersin limanları ile arasındaki mesafe de kısalmaktadır.

Kent içi geçişi ve Nizip-Karkamış hattında da ulaşımın süresini kısaltıcı çalışmalar devam etmektedir. Çalışmaların neticesinde hattın tamamlanması ile şehir merkezi ile organize sanayi bölgesi arasındaki demiryolu bağlantısı daha kısa ve daha etkili hale gelecektir [116]. Bu doğrultuda devam eden Gaziray projesi ile ikisi banliyö hattı ikisi hızlı tren hattında olmak üzere dört hat üzerinde 112 km yeni demiryolu inşası sürmektedir. Yapımına 2018'de başlanan Başpınar'dan Oduncular'a kadar uzanacak olan hattın faaliyete girmesi ile bu iki nokta arası ulaşım süresinin 30 dakikaya inmesi planlanmıştır [120]. Gaziray projesi sanayi bölgesindeki yolcu trafiğine çözüm üretmek amacıyla geliştirilmiştir. Yeni oluşturulacak olan hatların şehrin var olan hafif raylı taşıma sistemi (tramvay) ile birleştirilmesi de plan dahilindedir [116].



Harita 4.6 2030 yılı Ulaşım Ana Planı transfer merkezleri [121].

Kent içinde rahat, hızlı ve konforlu bir şekilde ulaşım sağlayabilmek amacıyla 2008 yılında, 22 km uzunluğunda ve üç güzergahtan oluşan tramvay hattı yapımına başlanmıştır. Bu hatlar; Adliye – Burç Kavşağı, Adliye – Gar ve İbni Sina – Gar güzergahlarındadır [122].

Gaziantep için planlanan bir diğer demiryolu projesi ise; hafif raylı sistem (metro) hattının yapılmasıdır. Bu proje kapsamında uygulama projeleri hazırlanmaktadır. Metro hattı güzergahları ilk etapta; Gar – Şehir Hastanesi ve Gar – G.A.Ü.N. 15 Temmuz Yerleşkesi arasındadır. 2030 yılı Ulaşım Ana Planında kentin önemli birçok noktası demiryolu bağlantıları ile birbirine entegre edilmesi planlanmaktadır. Bu kapsamda; Gaziantep gar bölgesinin, kent içi ulaşımla entegre hale getirilerek transfer merkezine dönüştürülmesi planlanmaktadır.

Gaziantep sanayi bölgesi ile entegre olacak şekilde planlanan bir başka projede ise; şehrin doğusunda mevcut demir yolu hattı ile bağlanan, küçük sanayi tesislerinin bulunduğu bölgeden başlayarak, havalimanının batısından geçerken Kilis ilinin Elbeyli ilçesine oradan da Suriye'nin Halep şehrine uzanan, Gaziantep ile Halep arasında bağlantı kuran bir hızlı tren hattının yapımıdır. Ancak Suriye'de yaşanan gelişmeler bu projenin askıya alınmasına neden olmuştur [116].

4.4 Gaziantep'in Kentsel Gelişimi ve Hazırlanan İmar Planları

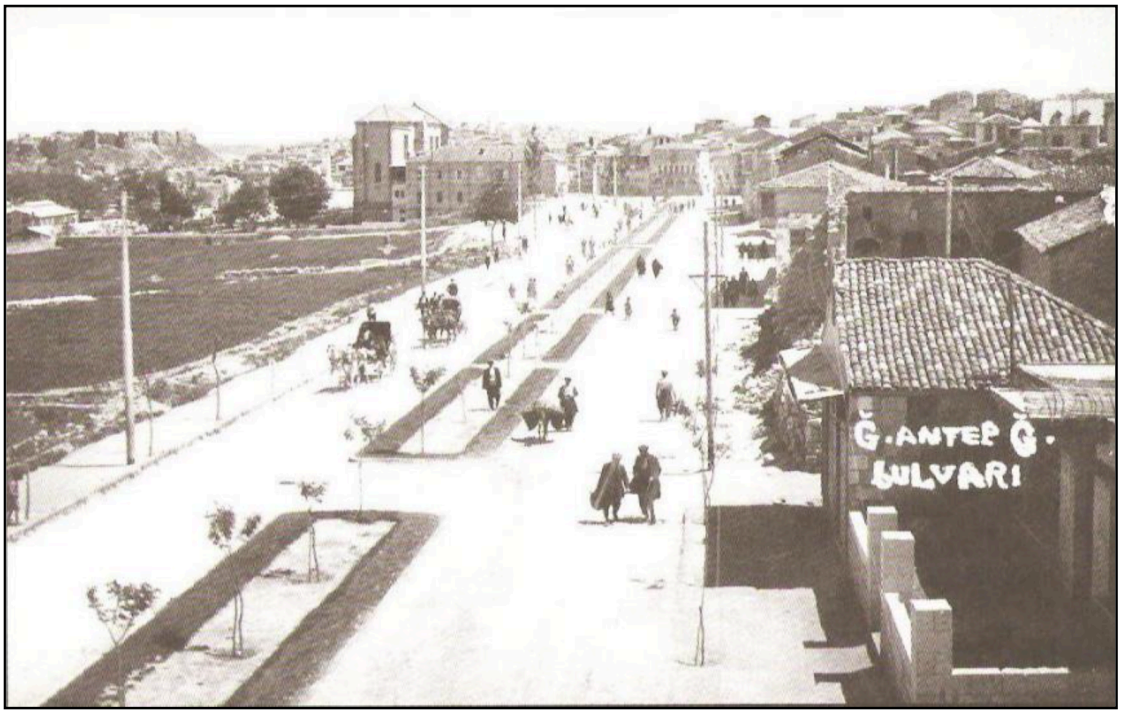
Gaziantep, 1938 yılından günümüze dek hazırlanmış beş önemli imar planı doğrultusunda şekillenmiştir. Bu planların ilki profesör Hermann Jansen'in 1938 yılında yaptığı plandır. Mimar Hamit Kemalî Söylemezoğlu ve Yüksek Mimar Kemal Ahmet Aru tarafından yapılan plan 1950'li yıllarda uygulanmaya başlayan ikinci plandır. 1970'li yıllarda İller Bankası'nın düzenlemiş olduğu yarışmada Zühtü Can isimli şehir plancısının hazırlamış olduğu plan 1974'te uygulamaya konulmuştur. 1990'da yeni alanlar da içeren nazım imar planının hazırlanmasından sonraki beşinci plan; 2011'de Ege Planlama Şirketi'nin oluşturmuş olduğu ölçeği 1/25.000 olan nazım imar planıdır [116].

4.4.1 1938 Gaziantep İmar Planı (Herman Jansen Planı)

Gaziantep kentinin fiziki gelişiminin yönlendirilmesinde, 1930'lu yılların sonlarına doğru başlayan kentsel planlama çalışmaları etkili olmuştur. Nitekim Gaziantep'in ilk kapsamlı ve bütüncül kent planı, 1938 yılında Alman şehirci

Herman Jansen tarafından hazırlanan 1/2.000 ölçekli Gaziantep İmar Planı'dır. Planlama alanı yaklaşık 600 hektar kapsamakta olup kestirim yılı hedef nüfusu 150.000-200.000 kişi olarak tahmin edilmiştir. Plan yapıldığı dönemde Gaziantep kent nüfusunun yaklaşık 50.000 kişi olduğu bilinmektedir [123].

1938 yılında uygulamaya koyulan bu planın kentsel gelişme alanları, kuzey, güney ve batı yönlerinde planlanmıştır. Plandaki bu temel amaç doğrultusunda, şehrin batı ve güney yönlerindeki konut varlığının yoğunlaşması ve gözlenen gelişme dikkat çekmektedir. Kentin ulaşım sistemi yeniden düzenlenmiştir. Bu doğrultuda kentin güney, doğu ve batı yönlerini kuşatan yerleşim yerleri olan Adana, Nizip ve Kilis yolları birbirine bağlanmıştır. Kent içindeki Karagöz, Suburcu ve Gaziler caddesinin genişletilip düzenlenmesi, İsmet İnönü ve Atatürk caddelerinin açılması, bu planın etkilerinin günümüz Gaziantep'inde de varlığını sürdürdüğü gözlemlenmektedir [123].



Şekil 4.1 Cumhuriyet sonrası genişletilmiş olan Atatürk Bulvarı [124].

Şekil 4.2 Günümüzde Atatürk Bulvarı

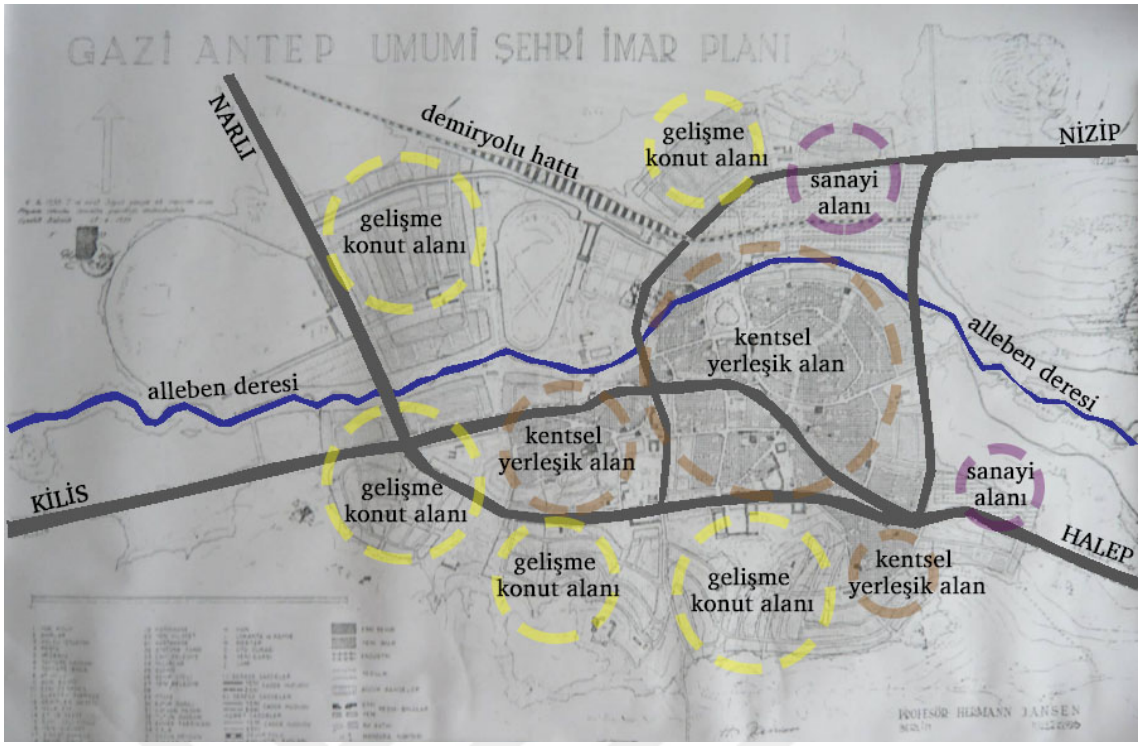
Şekil 4.3 Gaziler Caddesi [125].

Şekil 4.4 Günümüzde Gaziler Caddesi

Şekil 4.5 Maarif Kavşağı'ndan Karagöz Caddesine doğru görünüm [125].

Şekil 4.6 Günümüzde Maarif Kavşağı'ndan Karagöz Caddesine doğru görünüm

Profesör Jansen, hazırlamış olduğu bu planda kenti genel hatlarıyla her yönde genişletmeyi hedeflemiş ve kentin güney kısmını konutların bulunacağı alanlar, kuzey kısmını ise resmi kurumların bulunacağı alanlar olarak planlamıştır. Alleben deresinin iki tarafı da nehir boyunca devam eden bant şeklinde yeşil alan olarak tasarlanmıştır [105]. Bu planda şehrin dokusu korunmuştur, ancak yerleşimin, kuzey ve batı yönlerinde ızgara plan sistemi kurgulanmıştır [126].



Şekil 4.7 1938 Gaziantep İmar Planı Şematik Gösterimi

Jansen planında demiryolu hattı için kentin kuzeyinde öneri yapılmıştır ve demiryolu hattının bir bölümünün kuzey ve güneyinde 33 hektar alan sanayi bölgeleri olarak planlanmıştır [123]. Planlanan demiryolu hattının kuzeyinde konut bölgeleri, güneyinde ise hipodrom alanı planlanmıştır. Hat 1953 yılında açılmıştır. İnşa edilen hat kentin kuzeyinde olmakla beraber Jansen'in önerisiyle tam olarak aynı güzergahta bulunmamaktadır.

4.4.2 1955 Gaziantep İmar Planı (Halit Kemali Söylemezoğlu, Kemal Ahmet Aru Planı)

Kentin sürekli göç alması, nüfusun hızla artması sonucunda konut alanlarına olan ihtiyacın yürürlükte olan kent planının yetersiz kalmasına sebep olmuştur. Bu ihtiyaçla ikinci kapsamlı kent planı Mimar Kemal Ahmet Aru ve Mimar Hamit Kemali Söylemezoğlu tarafından 1955 yılında yapılmıştır. 680 hektarlık alanı kapsayan bu plan 1/2.000 ölçeğinde hazırlanmıştır [123]. Plan uygulamaya girdiğinde kent nüfusu 150.000 kişidir [105].

Oluşturulan bu ikinci planda kentin büyümesi bir önceki planın temel prensiplerine paralel kurgulanmıştır. Kentin büyümesi tek merkezden olacak

şekilde planlanmıştır. Bu plan döneminde üst gelir grubunun ağırlıklı olarak oturduğu Bahçelievler, Kavaklık ve Öğretmenevleri mahalleleri güneybatı yönünde planlı bir biçimde gelişmiştir. Kentin tarihi merkezi olan ve ticaretin büyük kısmının gerçekleştiği Gaziantep Çarşısı ve çevresi yönetim açısından da merkez olarak belirlenmiştir. Atatürk Caddesi'nin devamı olarak Ordu Caddesi'nin açılması, bu güzergâhı Kilis-Halep aksına dönüştürmüştür. Şehirlerarası terminalin yer aldığı İnönü Caddesi de aynı dönemde açılmıştır. Planın uygulandığı dönemde şehir merkezinin güney ve batı yönlerine doğru genişlediği ve bölgeler arası farklı işlevlere sahip olma niteliğini kazandığı gözlenmiştir. Kent merkezindeki yollar da motorlu taşıtlara uygun olarak genişletilerek düzenlenmiştir [123].

Şekil 4.8 1955 Gaziantep İmar Planı şematik gösterimi

1953 yılında demiryolu hattının açılmasından sonra yapımına başlanan istasyon binası 1959'da kullanıma açılmıştır [127]. Demiryolu güzegahı Jansen planındaki gibi kentin kuzeyinde fakat farklı bir güzergahta inşa edilmiştir. Jansen planında demiryolu hattının güneyinde planlanan hipodrom alanı uygulanamamış söz

konusu bölge bu plan döneminde konut alanlarına ayrılmıştır.

Planda, demiryolu hattı ile istasyon binası günümüzde D-400 karayolu olan tarihi İpek Yolunun güneyinden bağlanmıştır. Bağlantı noktasındaki bu değişim kent üzerinde önemli etkiler oluşturmuştur. Örneğin; şehir içinde kalmış bazı üretim tesislerinin, istasyon binasının önünden geçen Zafer Caddesi'nin devamındaki Nizip Caddesi, Araban Yolu ve İpek Yolu üzerinde gelişmeye başlamalarını gösterilebiliriz. Bununla beraber bu bölgelerde gözlenen gelişme, kaçak yapılaşmayı ve kontrolsüz büyümeyi de beraberinde getirmiştir [123].

4.4.3 1974 Gaziantep İmar Planı (Zühtü Can Planı)

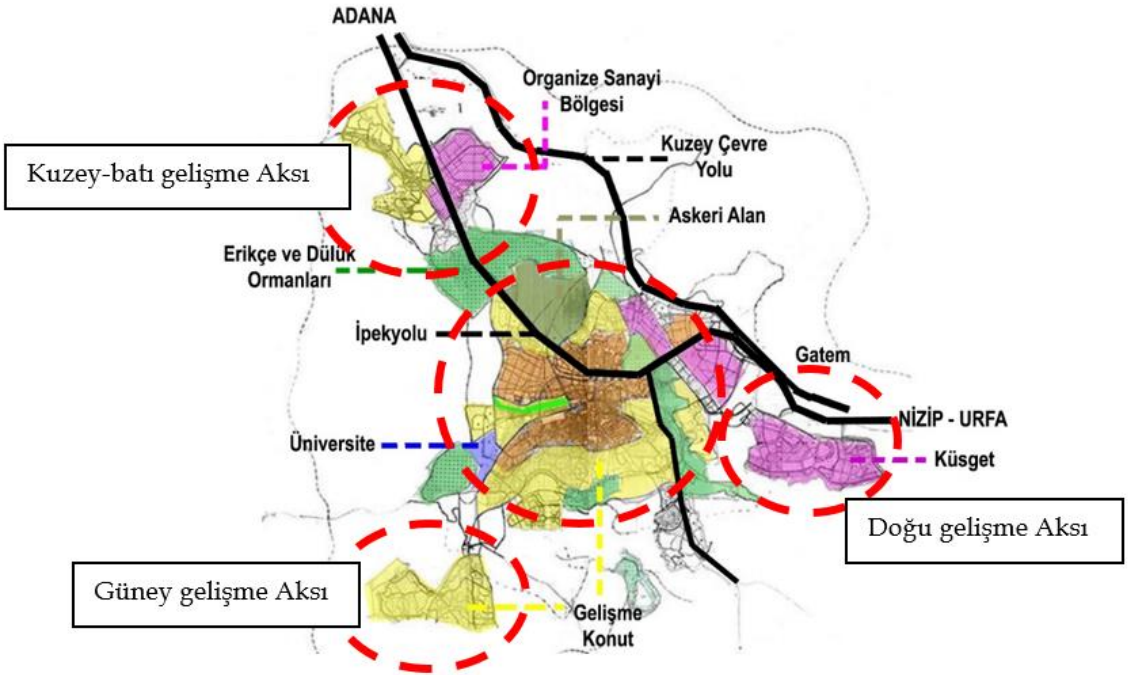
Gaziantep'te uygulanan üçüncü imar planı, İller Bankası tarafından düzenlenen yarışma sonucunda hazırlanmıştır. Yarışmanın kazananı Zühtü Can'ın planı 1990'lı yılların başına dek kentin gelişimini yönlendirmiştir. Planda 1995 senesi hedef olarak seçilmiş, bu tarihte kentin nüfusunun bir milyon kişiye ulaşacağı tahmin edilmiştir. Artacak nüfusu karşılayabilmek için gelişme alanlarının artırılması öngörülmüştür ve plan 8.010 hektar alanda gelişme göstermiştir. Fakat belirtilen nüfus tahmini gerçekle uyuşmamış, kent nüfusu bir milyonun çok altında kalmıştır [123].

Bu imar planında kentteki sanayi gelişimine verilen önem göze çarpmaktadır. Nitekim oluşturulan planlı alanların %22'si sanayi alanı olarak belirlenmiştir. 1969 yılında Gaziantep'te organize sanayi bölgesinin kurulması, ilerleyen 30 yıl içinde 3 tane daha organize sanayi bölgesi kurulması ve serbest bölgenin oluşturulması şehrin gelişmesinde sanayinin önemli rol oynadığını göstermektedir [128].

1970'li yıllarda Gaziantep oldukça yüksek oranda iç göç almıştır. Üretim alanlarının bulunduğu veya üretim alanlarına yakın yerleşmeler iç göçten en çok etkilenen yerler olmuştur. Bu bölgeler kentin güney ve doğu kısımlarıdır. Karşıyaka, Düztepe, Çıksorut semtleri iç göçle nüfusu artış gösteren başlıca semtlerdir. Bunun yanı sıra, kentin kuzey ve batı kısımları ise gelir düzeyi görece daha yüksek olan ve üretime dayalı istihdamdan çok kamu kurumlarında görev

yapan nüfusun yerleşmek için tercih ettiği bölgeler olmuştur. Bu bölgelerdeki fiziki gelişimler de farklılık arzeder. Örneğin; kentin kuzey ve batı bölgelerinde apartman tipi konutların, geniş caddelerin bulunduğu planlı yapılaşma gözlemlenirken, üretime dayalı istihdamın yoğun olduğu güney ve doğu bölgelerinde, üretim alanları etrafındaki arsalara kaçak yapılan konutlar ve düzensiz yapılaşma gözlenmektedir [129].

1980'li yıllarda uygulanan imar afları kaçak yapıların artmasına ve bu yapılaşmanın etkisiyle kentin planlanandan daha geniş alana yayılarak kontrolsüz büyümesine yol açmıştır. Bu plan döneminde belediyelerin plan yapma yetkisini üstlenmesi ile yasadışı oluşturulan konut bölgeleri yönetilmeye çalışılmıştır; fakat başarılı olunamamış, kentin bütünlüğünü bozan birbirinden bağımsız kent parçacıkları oluşmasına neden olmuştur [128].



Şekil 4.9 1973 Gaziantep Planına göre genel arazi kullanım kararları [128].

Bu plan döneminde demiryolu hattı boyunca Nizip yolu güzergahındaki sanayi alanları gelişmiştir. 1969'da yine demiryolu hattı çevresinde Adana güzergahında Başpınar'da 1.O.S.B.'nin açılmasıyla yeni sanayi alanları oluşmuştur. Sanayinin varlığı iç göçü artırmış, kontrolsüz büyümeye neden olmuştur. İstasyon çevresinde valilik, emniyet müdürlüğü gibi idari yapılar inşa edilmiş, bölgenin hareketliliği

artmıştır.

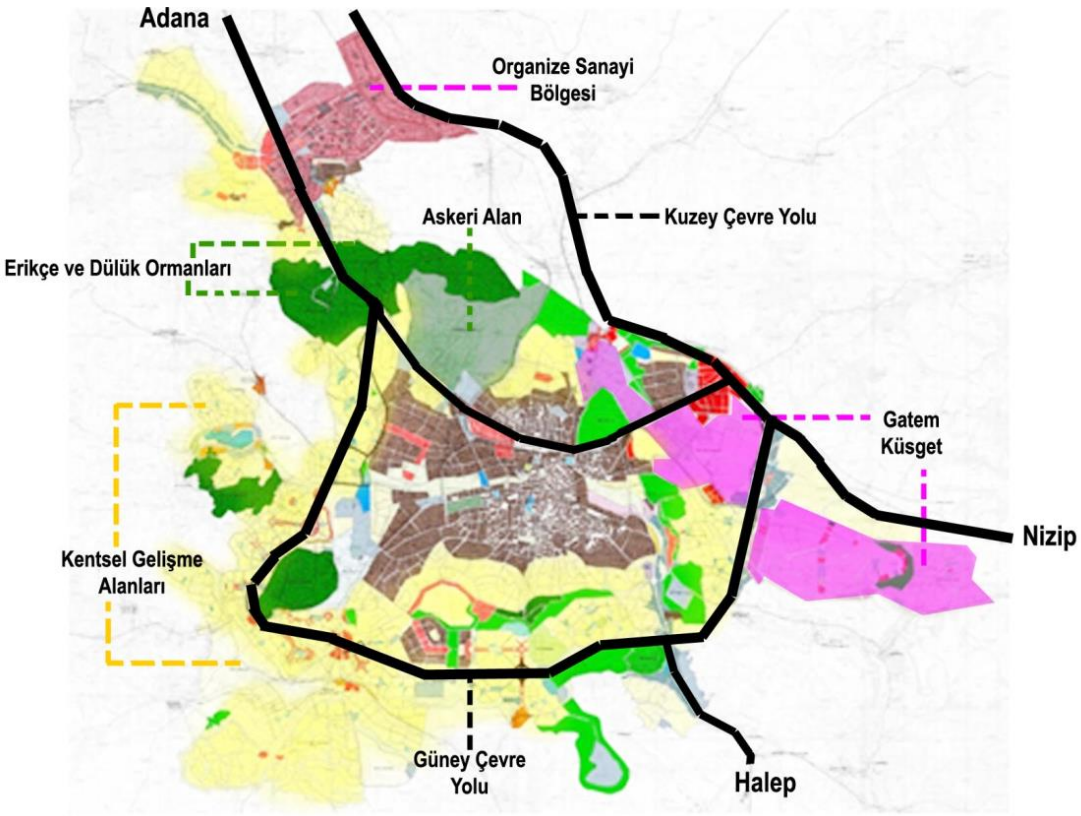
4.4.4 1990 Gaziantep İmar Planı (İlave Nazım İmar Planı)

1990 yılında, Oğuz Aldan tarafından, kentin büyümesi, Büyükşehir Kanununun yürürlüğe girmesi, yasadışı yapılaşmalar görülen bölgelerin yeniden planlanması gibi gerekliliklerin karşılanması için dördüncü imar planı hazırlanmıştır Planın hedef yılı 2005, hedeflenen nüfus ise 1.800.000 kişidir [128]. Planın hazırlandığı yılda nüfus 600.000 kişidir [130].

Dördüncü plan Gaziantep'in büyük şehir hüviyetini yansıtır niteliktedir. Gelişim batı-güney yönlerinde yoğun olmakla beraber her yöne büyüme öngörülmektedir. Kenti doğu-güney ve batıdan çevreleyen otoyol önerisi bu yönlere doğru gelişimi hızlandırmıştır. Konutların yoğun bulunduğu bölgelerde ticari faaliyetlerin yürütüleceği alt merkezler düşünülmüştür. Böylece kentin tek merkezden çok merkezli bir yapıya dönüşmekte olduğu görülmektedir [128].

Gaziantep'te çalışan nüfusun sektörlere dağılımında sanayinin birinci sırada olduğu görülür. Sanayinin kent için bu kadar önemli olması imar planının sanayiyi geliştirici şekilde hazırlanmasını sağlamıştır. Planda kentte var olan sanayi alanları büyütülmüştür. Aynı zamanda geleneksel kent dokusunun özgün niteliklerini korumasını sağlayacak plan kararları alınmaya çalışılmıştır. Kentin doğusuna ticari ürünlerin toplandığı Gaziantep Ticaret ve Endüstri Merkezi (GATEM)'in inşası bu yöne atılan önemli bir adımdır. Bunun yanı sıra, kentin TEM otoyolu ile bağlandığı bölgeye yeni bir şehirlerarası otobüs terminalinin yapılması ve terminal çevresine hizmet edecek yeni istihdam alanlarının oluşturulması tek merkez yerine, alt merkezli bir kent oluşturma düşüncesi doğrultusunda atılan adımlardandır [123].

Organize sanayi bölgesi başta olmak üzere birçok imalat alanı bu dönemde hızla gelişmiştir. Planlı kent alanın büyüklüğü yaklaşık 8.000 hektar iken bu planda 21.000 hektara çıkartılmıştır. Kentin güneybatı ve kuzey bölgelerinde yeni mahalleler planlanmıştır. Kent bu kadar hızlı gelişirken, etrafındaki kırsal yerleşimler ile günübirlik ticari ilişkiler kurmaya başlamıştır [131].



Şekil 4.10 1990 Gaziantep Kent Planı [132].

Bu plan döneminde Adana güzergahındaki kentin demiryolu hattının geçtiği Başpınar'da 2., 3. ve 4. O.S.B.'lerin de açılmasıyla sanayi alanları hızla büyümüştür. İstasyon çevresinde fiziksel olarak önemli bir değişiklik görülmemiştir.

2000'lerin başından itibaren Gaziantep'in gelişimi kentsel dönüşüm ve yenileme projeleriyle yönlendirilmeye çalışılmıştır. Büyük İstanbul depremi ve 2011 Van depremi sonrası bütün Türkiye'de çok önem verilen depreme dayanıksız yapıların ıslah edilmesi işlemlerinin kentin dönüşüm sürecine etkisi büyüktür [128].

Bu dönemdeki faaliyetler incelendiğinde yapılan faaliyetleri üç önemli başlık altında toplamak mümkündür. Bunların ilki; kent içinde işlevini kaybetmiş atıl kalan alanların ticari alanlara dönüştürülmesi ya da konut alanı olarak değerlendirilmesi yönünde yapılan faaliyetlerdir. Burada temek amaç; işlevsiz kalan, çevresi için güvenlik sorunu oluşturan bölgeleri tekrar işlevlendirerek kent ile bütünleşmesini sağlamaktır. Diğer bir amaç, kentteki riskli yapıların boşatılması, sağlıksız konut alanlarının dönüştürülmesidir. Üçüncü amaç ise,

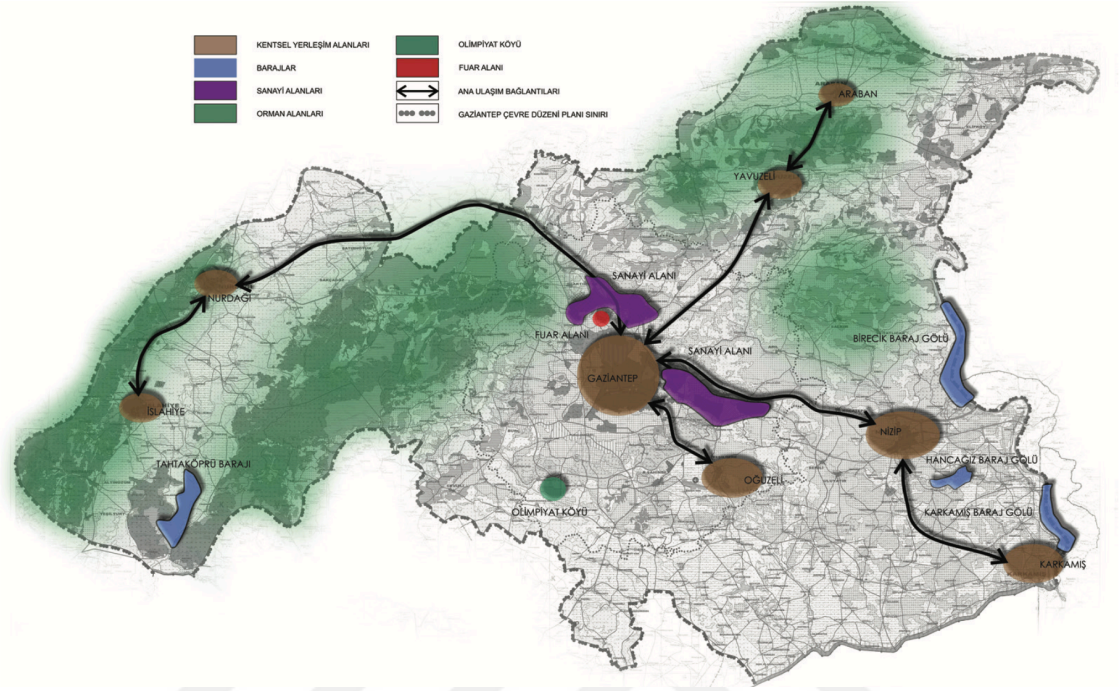
kentte ve kent yakınlarında var olan boş alanların kentsel gelişim alanları olarak değerlendirilip projelendirilmesidir. Böylece sadece eskiyen yapıların dönüştürülmesi, riski olanların boşaltılması değil, henüz kente dahil olmamış alanların da planlı bir şekilde şehre dâhil edilmesi amaçlanmıştır [128].

4.4.5 Gaziantep Büyükşehir Nazım İmar Planı (2011)

Gaziantep için hazırlanan son kapsamlı imar planı, 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planı ile birlikte hazırlanan 1/25.000 ölçekli nazım imar planıdır. İl Özel İdaresi, Büyükşehir Belediyesi'nin ortaklaşa çalışması ve Valiliğin koordinasyonunda hazırlanan planlar Egeplan Planlama Ltd. şirketi tarafından yapılmış ve 2011 yılında belediye tarafından onaylanıp yürürlüğe girmiştir [133].

Hazırlanan nazım imar planı 160.000 hektarlık alan kapsamaktadır (Gaziantep – 2040 İl Çevre Düzeni Planı Açıklama Raporu). Bu plan döneminde de sanayi alanları genişletilmeye devam edilmiştir. 1.925 hektar alan kapsayacak olan 5. Organize Sanayi Bölgesi (O.S.B.)'nin kurulması çalışmaları başlatılmıştır [134]. Sanayi alanların büyümesi çalışanların sayısını artırmakta olup, kent ile O.S.B. arasında ulaşım konusunda yeni çözümler üretme yoluna gidilmesi ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Böylece kent ile O.S.B. arasında bölgede çalışanların taşınması amacıyla banliyö treninin çalıştırılacağı gaziray projesi çalışmaları başlatılmıştır. Bu proje kapsamlı bir biçimde ele alınmış ve Gaziantep'in tüm ulaşım altyapılarıyla entegre olarak çalışması amaçlanmıştır. Gaziantep Tren İstasyonu'nun bulunduğu istasyon meydanı transfer merkezi olarak belirlenmiştir. 2008 yılında yolcu, 2012 yılında yük taşımacılığına kapatılmasından sonra canlılığını kaybeden istasyon çevresinin bu projeyle kentin odak noktasına dönüşebilme potansiyeli bulunmaktadır. Yapılan bu çalışmalar istasyon çevresinin yeniden canlanmasında önemli bir paya sahiptir. Şöyle ki; mevcut istasyon binası ve bölgeden geçen demiryolu hattı kent için eşik oluşturmaktadır. İstasyonun bulunduğu istasyon meydanının güneyi tarihi kent merkezidir ve yoğun bir bölgedir, istasyon meydanı ve çevresi tarihi kent merkezine çok yakın olmakla birlikte sessiz, akşamları tekinsiz sayılabilecek bir alandır, istasyon binasından 2018 yılının sonlarına kadar

kullanılabilen Karşıyaka mahallesine geçiş sağlayan yaya alt geçidi yine tekinsiz bir alandı. Planlanan transfer merkeziyle tüm bu alanların güvenilir, kente dahil olmuş hareketli alanlara dönüştürülmesi amaçlanmaktadır.



Şekil 4.11 Gaziantep Çevre Düzeni Planı [135].

4.5 Bölüm Sonucu

Gaziantep, bulunduğu coğrafik konumu dolayısıyla tarih boyunca önemli bir ticaret merkezi olmuştur. Günümüzde kent sınırlarının genişlemesi ile şehir içerisinde kalmış olan İpek Yolu, (D-400 karayolu), hem şehir içi ulaşımda hem de kentin çevre şehirlerle bağlantısında önemli rol oynamaktadır. Kentin 1950'lerden itibaren Anadolu–Bağdat Demiryolu Hattı'na bağlanması ile demiryolu ulaşımında önemli bir transit noktası haline gelmiştir. Aynı zamanda bölgedeki iki büyük liman olan İskenderun ve Mersin Limanları'na yakınlığı kente önemli bir sanayi ve ticaret merkezi olma özelliği katmıştır. Bölüm içerisinde kentin gelişimi, yapılan imar planları doğrultusunda incelenmiştir ve demiryolu ulaşımının, tren istasyonunun kentte meydana getirdiği fiziksel değişimler Tablo 4.1'de analiz edilmiştir. Buna göre; Gaziantep'te planlama faaliyetleri 1938'de Herman Jansen planı ile başlar. Bu dönemde Jansen demiryolu hattı için öneri getirmiştir; fakat

demiryolu hattı ve istasyon yapısı henüz inşa edilmemiştir. Demiryolu hattı 1953 yılında, istasyon ise 1959 yılında; Jansen'in önerdiği güzergaha yakın, fakat farklı bir güzergahta inşa edilmiştir. 1955 yılında hazırlanan Halit Kemali Söylemezoğlu, Kemal Ahmet Aru Planı'nda istasyonun doğusunda önerilen sanayi alanlarının bulunduğu bölgelerde, planda olmamasına karşın sanayiden kaynaklı yapılan iç göçlerden dolayı yasa dışı yapılaşmalar oluşmuştur. 1969'da kentin kuzeybatısında demiryolu hattı çevresinde 1. O.S.B. kurulmuştur. 1974 yılında hazırlanan Zühtü Can Planı ve 1990 yılında hazırlanan Oğuz Aldan Planı kentin sanayi kenti olması göz önünde bulundurularak hazırlanmıştır. 1974 yılında hazırlanan Zühtü Can Planı döneminde istasyon ve demiryolu hattı çevresindeki sanayi alanlarının hızla gelişmeye devam etmesi iç göçün artmasına ve kontrolsüz büyümeye neden olmuştur. 1990 Oğuz Aldan Planı döneminde Adana güzergahında demiryolu hattı çevresinde hızlı bir şekilde yeni O.S.B.'ler kurulmaya başlamıştır. Bu dönemde istasyon çevresinde fiziksel olarak değişiklik yaşanmamıştır. Suriye'de yaşanan karışıklıklardan dolayı 2008'de yolcu, 2012'de yük taşımacılığının durdurulmasıyla istasyon ve demiryolu hatları atıl kalmıştır. Egeplan Planlama şirketi tarafından 2011 yılında Gaziantep için hazırlanan son imar planı, kentteki ulaşım problemini de çözmeye yönelik hazırlanmıştır. Hızla büyüyen kent için yeni ulaşım alternatifleri üretilmiştir. Kent ile O.S.B.'yi birbirine bağlayan Gaziray projesi bu kapsamdadır. Taşımacılığın durdurulmasıyla atıl kalan demiryolu hattı, banliyö ve hızlı tren hattı olarak kullanılmak üzere yenilenmektedir. Gaziray ve kentteki diğer ulaşım türlerinin bir arada bulunacağı mevcut istasyon yapısının hemen kuzeyinde yeni bir transfer merkezi(istasyon) yapısı inşa edilmektedir. Bu sebeple atıl kalan mevcut istasyon binasının yeniden kullanım olasılıkları tartışılmaktadır.

Tablo 4.1 Gaziantep tren istasyonunun ve demiryolu hattının kentte meydana getirdiği fiziksel ve fonksiyonel değişimlerin kentte yapılan imar planları üzerinden değerlendirilmesi

İmar Planı	Tarih	Demiryolu hattının durumu	İstasyonun durumu	Demiryolu hattının ve istasyonunun kentte meydana getirdiği fiziksel değişimler
Herman Jansen Planı	1938	Hat henüz inşa edilmemiştir.	İstasyon henüz inşa edilmemiştir.	-
Halit Kemali Söylemezoğlu, Kemal Ahmet Aru Planı	1955	Hat kentin kuzeyinde 1953'te açılmıştır.	İstasyon tarihi kent merkezinin kuzeyinde 1959'da açılmıştır.	- İstasyonun doğu ve güneydoğusunda sanayi alanları gelişmeye başlamıştır. - Sanayi alanların gelişmesi bu çevrede kaçak yapılaşmalara neden olmuştur. - 1969'da kentin kuzeybatısında demiryolu hattı çevresinde 1. O.S.B. kurulmuştur.
Zühtü Can Planı	1974	Yolcu ve yük taşımacılığı yapılmaktadır.	İstasyon, Narlı ile Karkamış güzergahı arasında Dülük istasyonundan sonra Mustafayavuz istasyonundan önce ara bir duraktır.	- Demiryolu hattı boyunca Nizip yolu üzerindeki sanayi alanları ve O.S.B. gelişmeye devam etmiştir. - Sanayinin varlığı iç göçü artırmış ve kontrolsüz büyümeye neden olmuştur.
Oğuz Aldan Planı	1990	Yolcu ve yük taşımacılığı devam etmiştir.		- Adana güzergahında demiryolu hattı çevresinde Başpınar'da bulunan O.S.B.'ler gelişmeye devam etmiştir.
Gaziantep Büyükşehir Nazım İmar Planı (Egeplan Planlama Şirketi)	2011	2008'de yolcu, 2012'de yük taşımacılığı durdurulmuştur. 2018'de inşasına başlanan Gaziray projesiyle demiryolu hattı günümüz teknolojisiyle yenilenmektedir.	2012'den sonra istasyon işlevsiz kalmıştır.	- Hızla büyüyen O.S.B. ile kent merkezi arasında ulaşımı sağlayacak olan gaziray projesi başlatılmıştır. - İstasyon meydanının kent içindeki ulaşım ağlarının birleştiği transfer merkezi haline getirilmesi planlanmıştır. - İstasyon meydanında planlanan transfer merkezi projesiyle; istasyon çevresinin kentle bütünleşen dinamik bir alana dönüşmesi beklenmektedir.

5
GAZİANTEP DEMİRYOLU YAPILARININ UYARLANABİLİR YENİDEN KULLANIMI

1959 yılında inşa edilen Gaziantep tren istasyonu tarihi kent merkezine yakın konumlanmıştır. İlk olarak tren istasyonunun batısında vagon servis şefliği yapısı inşa edilmiştir. Ardından tren istasyonunun ve diğer demiryolu yapılarının da inşasıyla bugünkü halini almıştır. Tren istasyonunun ve T.C.D.D.' ye ait diğer yapıların mimarının/mimarlarının kim olduğu ve istasyon dışındaki demiryolu yapılarının inşa tarihleri hakkında bir bilgi bulunmamaktadır. Bölüm 5'te Gaziantep demiryolu yapılarına ilişkin bilgi, belgeler yer almakta ve kullanım dönüşümü olasılıkları tartışılmaktadır.

Kent merkezinde konumlanan istasyonun güneydoğusunda Gaziantep Kalesi bulunmaktadır. İstasyonu dik kesen İstasyon Caddesi, kent merkezi ile istasyonu bağlayan en önemli arterdir ve adını istasyondan almaktadır. Bu cadde üzerinde bir alışveriş merkezi, otel, ticaret odası, eğitim yapısı, arkeoloji müzesi bulunmaktadır. İstasyonun karşısında T.C.D.D.'ye ait beş adet lojman yapısı bulunmaktadır. Lojman yapılarından 1 km batıda bağ lojmanları da denilen on iki adet lojman daha bulunmaktadır. T.C.D.D.'nin istasyon sahasının Kıbrıs Caddesi ile sonlanan batı kısmında otel ve hastanelerin yoğun olarak bulunduğu bölge yer almaktadır. İstasyonun güneydoğusunda küçük sanayi tesislerinin bulunduğu endüstri alanı bulunmaktadır. Bu endüstri bölgesinin kent içinde kalmasından dolayı 2016'dan beri kentsel dönüşüm çalışmaları devam etmektedir. Demiryolu hattının kuzeyi Sani Konukoğlu Bulvarı (D-400 karayolu) ile sınırlanmaktadır. Sani Konukoğlu Bulvarı'nın kuzeyi düşük gelirlilerin yaşadığı Karşıyaka mahallesi ile çevrilidir. Bu mahallede dünyanın ikinci büyük mozaik müzesi olan Zeugma Mozaik Müzesi bulunmaktadır. Müzenin karşısında Şekil 5.1' de görüldüğü üzere istasyonun lokomotif deposu bulunmaktadır. Tren istasyonunun hemen doğusunda başlayan ve demiryolu hattı boyunca devam eden içerisinde yürüyüş

alanı, çocuk parkı, basketbol sahalarının ve kafe olarak kullanılan eski bir vagonun da bulunduğu yeşil aks bulunmaktadır. Bu yeşil aksın sonunda ticari eşya ambarı ve lojistik müdürlüğü birimleri yer almaktadır.

Harita 5.1 Gaziantep demiryolu yapılarının kent içindeki konumunu gösteren harita

5.1 Gaziantep Demiryolu Yapıları Mevcut Durum

Gaziantep T.C.D.D. istasyon sahasında tren istasyonu, vagon servis şefliği binası, lokal ve sendika binası, lokomotif deposu, ticari eşya ambarı, lojistik müdürlüğü, misafirhane, istasyonun güneyinde beş adet, güneybatısında on iki adet olmak üzere toplam on yedi adet lojman binası bulunmaktadır. Bu yapıların bir kısmı özgün işleviyle kullanılmakta, bir bölümü farklı işlevlerle hizmet vermekte, bir kısmı ise atıl durumdadır. T.C.D.D. gar sahasında bulunan yapılardan; tren istasyonu, beş adet lojman binası, misafirhane, lokomotif deposu, ticari eşya ambarı anıtlar kurulu tarafından korunması gereken kültür varlığı olarak tescillenmiştir.

5.1.1 Gaziantep Tren İstasyonu

Tablo 5.1 Gaziantep Tren İstasyonu yapı kimliği

Gaziantep Tren İstasyonu	
İnşa tarihi	1959
Eski işlevi	Tren istasyonu
Yeni işlevi	İşlev değişikliği olmamıştır. Bebek emzirme bölümü sendika olarak kullanılırken, bina içinde bulunan lokanta ve idari birimler özgün işlevi ile kullanılmaktadır, yolcu bekleme salonu atıl durumdadır.
Yapılan müdahaleler	Dönüşüm geçirmemiştir. Özgün haliyle kısmen kullanılmaktadır.

İstasyon meydanında bulunan tren istasyonunun 1959'da yapımının tamamlandığı bilinmektedir. Mimarının kim olduğu hakkında bilgi bulunmamaktadır. Taban oturumu yaklaşık 680 m2 olan yapı 5788 ada 2 parselde konumlanmıştır. Bodrum, zemin ve 1. kat olmak üzere toplam üç kattan oluşan istasyon yapısı simetrik plan şemasına sahiptir. Ön cephede yer alan sekiz adet kolon iki kat boyunca yükselerek hem giriş saçağını tanımlarken hem de istasyon yapılarında bulunan anıtsallık özelliğine vurgu yapmaktadır. Ön cephe düzeninde; kat pencereleri ve

merdiven kovası pencerelerinin düşeyde uzunlamasına kullanılması yatay kütle etkisini dengeler niteliktedir.

Şekil 5.1 Gaziantep Tren İstasyonu ön cephesi

Şekil 5.2 Gaziantep Tren İstasyonu arka cephesi

Yapıda iki çeşit yapım sistemi uygulanmıştır. Yapının orta kısmında bulunan hol, iki kat yüksekliğinde ve betonarmedir. Holün sağında ve solunda kalan kısımlar kagir yapım sistemiyle inşa edilmiştir ve dilatasyon derzleriyle betonarme kısımdan ayrılmıştır. Yapının ön cephesi iki katlı, arka cephesi tek katlı görünmektedir. Zemin kattaki hole, bebek emzirme ve bagaj bölümüne ulaşım yapının ön cephesinden açılan kapılarla sağlanmaktadır. Aynı zamanda yapının merkezinde bulunan hol bölümünden açılan kapılarla da yapının doğusunda bulunan bagaj bölümüne ve batısında bulunan bebek emzirme bölümüne, toplantı

odasına, bir koridor aracılığıyla lavabo-wc bölümlerine ulaşılmaktadır. Yapının doğu ucundaki merdivenler aracığıyla da üst kattaki idari birimlere, batı ucundaki merdivenlerle de üst katta bulunan lokantaya ulaşılmaktadır. Yapının mekansal kurgusu; merkezde bulunan geniş hacimli ana bir mekandan daha küçük hacimli diğer mekanlara geçişin sağlanmasıyla ve ana mekanın doğusunda ve batısında simetrik konumlanmış merdivenlerle üst kata erişilmesiyle oluşturulmuştur. Birinci katta yer alan lokanta ve idari birimlere peron kotundan açılan kapılarla da erişilmektedir. +4.00 kotunda bulunan peron bölümüne ulaşım yapının yaklaşık 20 m. batısındaki merdivenler aracılığıyla ya da istasyonun hol bölümünden açılan kapılarla alt geçitte bulunan merdivenlerle sağlanmaktadır. Alt geçitten Karşıyaka mahallesine de geçiş sağlanmaktaydı; fakat alt geçit, istasyonun hemen doğusunda yapımına başlanan transfer merkezi projesi sebebiyle 2019 yılında kapatılmıştır.

Şekil 5.3 Peronlara ulaşımın sağlandığı merdivenler

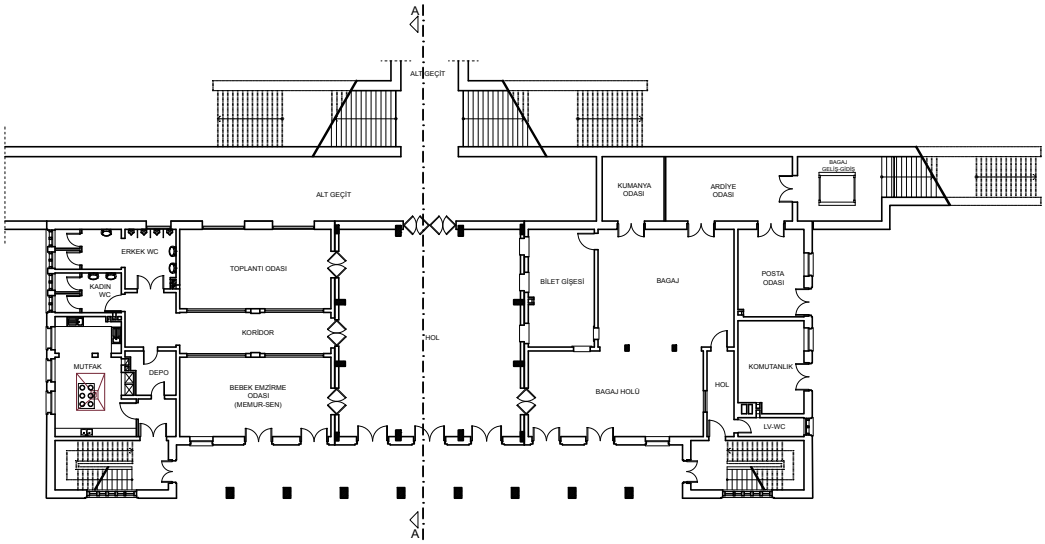
Günümüzde yük ve yolcu taşımacılığı devam etmediği için tren istasyonu aktif bir şekilde kullanılmamaktadır. Sadece idari birimler ve lokanta bölümü kullanılmaktadır. Özgün işlevi bebek emzirme bölümü olan bölüm memur sendikası olarak kullanılmakta, istasyonun merkezindeki iki kat yüksekliğindeki hol bölümü ve yan tarafındaki bagaj bölümleri ise kullanılmamaktadır.

Şekil 5.4 İstasyonun merkezinde konumlanan hol bölümü

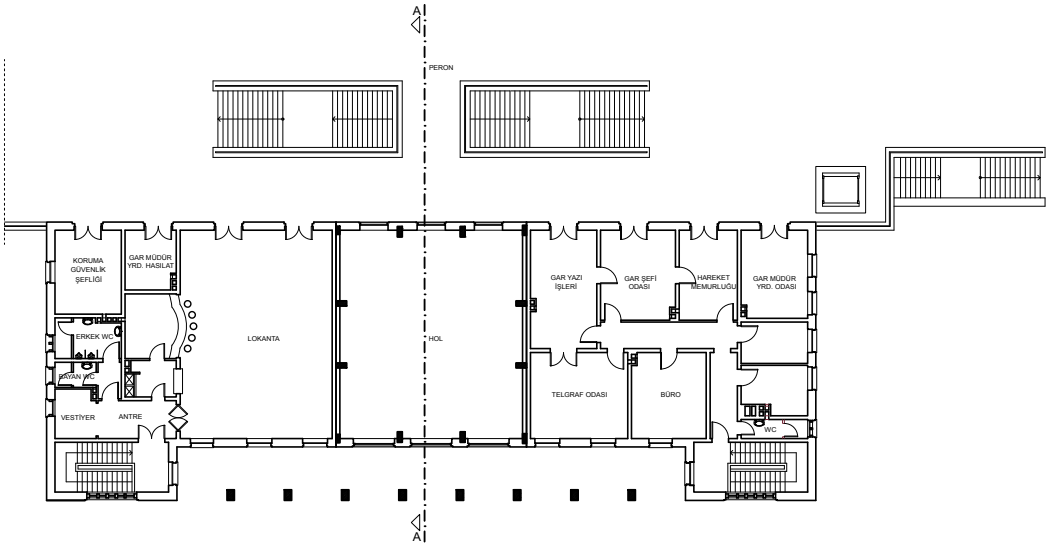
Şekil 5.5 Hol bölümündeki bilet gişeleri

Şekil 5.6 Lokanta bölümü

İstasyonunun doğusunda inşaatına başlanan transfer merkezi projesinde; yenilenen demiryolu hatlarında banliyö treni ve hızlı tren için gerekli hizmetler de verileceği için mevcut istasyon yapısı müze olarak yeniden işlevlendirilecektir.



Şekil 5.7 Tren istasyonu binası zemin kat planı (2016'da H.K.Ü mimarlık bölümünde yapılan çalışma üzerinden tarafımca düzenlenmiştir.)



Şekil 5.8 Tren istasyonu binası 1.kat planı (2016'da H.K.Ü mimarlık bölümünde yapılan çalışma üzerinden tarafımca düzenlenmiştir.)

Şekil 5.9 Tren istasyonu kesit şeması

5.1.2 Vagon Servis Şefliği Mevcut Durum

Tablo 5.2 Vagon Servis Şefliği binası yapı kimliği

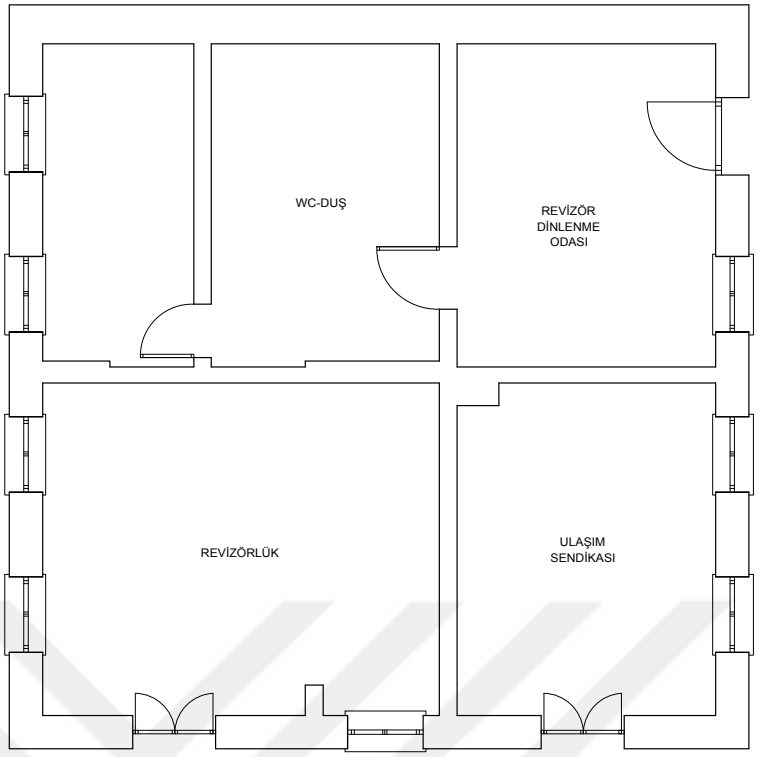
Vagon Servis Şefliği	
İnşa tarihi	1950'ler
Eski işlevi	Vagon Servis Şefliği
Yeni işlevi	İşlev değişikliği olmamıştır. Zemin katın bir kısmı ulaşım sendikası olarak kullanılmakta, 1. kat atıl durumdadır.
Yapılan müdahaleler	Dönüşüm geçirmemiştir. Özgün haliyle kısmen kullanılmaktadır.

İstasyon binasının batısında yer alan yedek parça ve makine bakım ünitesi işleviyle inşa edilen yapının yapım yılı bilinmemekle beraber istasyon binasından daha önce inşa edildiği şekil 5.9'da yer alan eski fotoğraftan anlaşılmaktadır [136]. Vagon servis şefliği binası tren istasyonuyla aynı ada ve parsel sınırları içerisinde; 5788 ada 2 parselde konumlanmıştır.

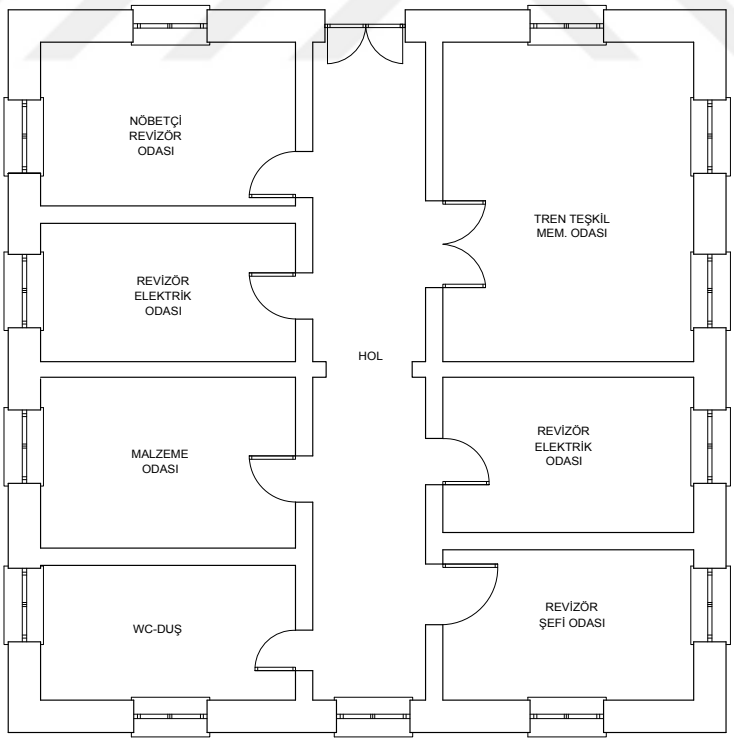
Şekil 5.10 Vagon servis şefliği binası (tren istasyonu yapımı devam etmekte) [137].

Taban oturumu 155 m2 olan yığma yapım sistemiyle inşa edilen yapı iki katlıdır. Yapının iki katı birbirine herhangi bir düşey sirkülasyon elemanı ile bağlanmamaktadır. Birinci kattaki mekanlara erişim peronların bulunduğu kottan arka cepheden bir kapıyla sağlanmaktadır. Zemin katta revizörlük, revizör dinlenme odaları, wc-duş birimleri, birinci katta revizör şefi, nöbetçi revizör, tren teşkil memuru odaları, wc-duş ve elektrik, malzeme odaları bulunmaktadır. İstasyon kullanılmadığı için vagon servis şefliği yapısı günümüzde işlevini kaybetmiştir, yalnızca zemin katın bir bölümü ulaşım sendikası olarak hizmet vermektedir.

Şekil 5.11 Vagon Servis Şefliği



Şekil 5.12 Vagon servis şefliği binası rölöve projesi zemin kat planı (2016'da H.K.Ü mimarlık bölümünde yapılan çalışma üzerinden tarafımca düzenlenmiştir.)



Şekil 5.13 Vagon servis şefliği binası rölöve projesi 1. kat planı (2016'da H.K.Ü mimarlık bölümünde yapılan çalışma üzerinden tarafımca düzenlenmiştir.)

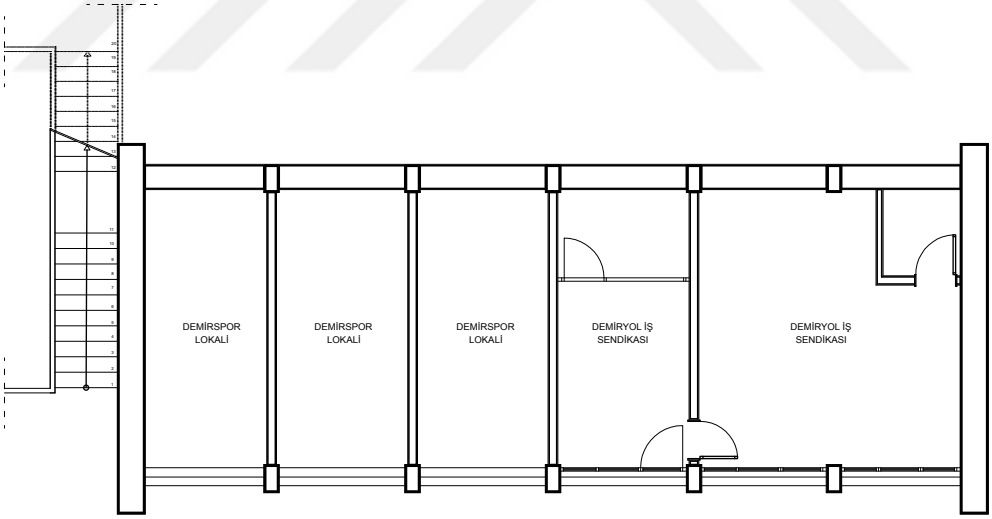
5.1.3 Lokal ve Sendika Binası Mevcut Durum

Tablo 5.3 Lokal ve Sendika binası yapı kimliği

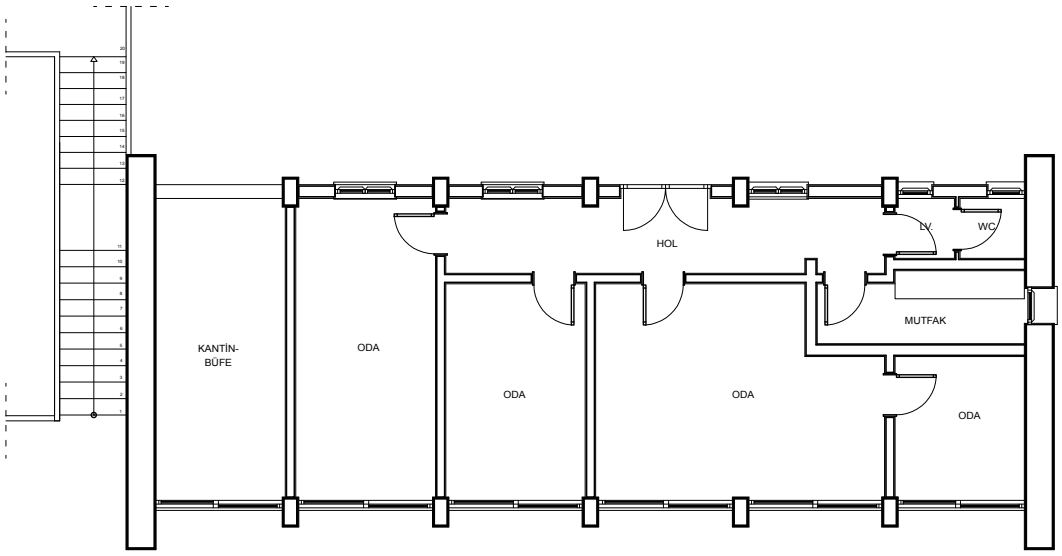
Lokal ve Sendika Binası	
İnşa tarihi	Bilinmiyor.
Eski işlevi	Lokal ve Sendika binası
Yeni işlevi	İşlev değişikliği olmamıştır.
Yapılan müdahaleler	Dönüşüm geçirmemiştir. Özgün haliyle kısmen kullanılmaktadır.

Tren istasyonunun doğusunda konumlanan lokal ve sendika binası 5788 ada 2 parselde konumlanmıştır. Yapının istasyondan daha ileri bir dönemde inşa edildiği tahmin edilmektedir. Betonarme yapım sistemiyle inşa edilen iki katlı yapı tabanda 125 m2 alan kaplamaktadır. Yapının iki katı birbirine herhangi bir düşey sirkülasyon elemanı ile bağlanmamaktadır Yapının birinci katına, batı kısmında bulunan merdivenlerle peron kotundan ulaşılmaktadır. Peron kotundan bir kapı ile yapıya girilmekte ve girişteki hol aracılığıyla tüm mekanlara erişilmektedir.

Şekil 5.14 Demiryolu İş Sendikası



Şekil 5.15 Lokal ve sendika binası rölöve projesi zemin kat planı (2016'da H.K.Ü. mimarlık bölümünde yapılan çalışma üzerinden tarafımca düzenlenmiştir.)



Şekil 5.16 Lokal ve sendika binası rölöve projesi 1. kat planı (2016'da H.K.Ü mimarlık bölümünde yapılan çalışma üzerinden tarafımca düzenlenmiştir.)

5.1.4 Misafirhane Mevcut Durum

Tablo 5.4 Misafirhane binası yapı kimliği

Misafirhane	
İnşa tarihi	Bilinmiyor.
Eski işlevi	Misafirhane
Yeni işlevi	Büyükşehir Belediyesi Ulaştırma Birimi
Dönüşüm tarihi	2016

Misafirhane yapısı gar sahası içerisinde 5789 ada 2 parselde bulunmaktadır. Tabanda yaklaşık 320 m2 alan üzerine oturan, yığma yapım sistemiyle inşa edilmiş misafirhane binası bodrum, zemin ve birinci kat olmak üzere üç kattan oluşmaktadır. Zemin katta girişin karşısında yer alan merdivenle bodrum kata ve birinci kata ulaşılmaktadır. Bodrum katta teknik hacimler yer almaktadır. Zemin katta 8 tanesinin içinde banyosunun da bulunduğu 11 adet oda, ortak mutfak ve

lavabo-wc bölümleri bulunmaktadır. Birinci katta 12 tanesinin içerisinde banyosu da bulunan 13 oda bulunmaktadır. Birinci katta kat holünden çıkılan bir fransız balkon bulunmaktadır. Ön cephede yer alan iki odanın balkonu, üç odanın ise fransız balkonu bulunmaktadır. Restorasyonu yapılan yapı 2016 yılından beri büyükşehir belediyesinin ulaştırma birimi olarak hizmet vermektedir.

Şekil 5.17 Misafirhane binası

5.1.5 Lojmanlar Mevcut Durum

Tren istasyonunun önündeki Zafer caddesi ile istasyonu dik kesen İstasyon caddesinin sınırlandırdığı 5787 ada 1 parselde iki adet, 5792 ada 4 parselde üç adet olmak üzere toplam beş adet lojman yapısı bulunmaktadır. Lojmanlar iki katlıdır, her katta iki daire olmak üzere bir lojman yapısında dört daire bulunmaktadır. Lojmanların plan şemaları birbirinden farklıdır.

Lojmanlar 2016 yılında Mimar M. Cemil Açıkkol ve Ali Sina Açıkkol tarafından restore edilmiştir. 5787 ada 1 parsel B blok ve 5792 ada 4 parsel A bloğun mülkiyeti özel bir vakıfa, 5787 ada 1 parsel A blok ve 5792 ada 4 parsel C bloğun mülkiyeti Gaziantep Büyükşehir Belediyesine, 5792 ada 4 parsel B bloğun mülkiyeti ise Gaziantep Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü'ne aittir. Günümüzde 5787 ada 1 parsel A blokta belediyenin kentsel dönüşüm birimi, 5787 ada 1 parsel B blokta fiziksel engelliler vakfı, 5792 ada 4 parsel A

blokta Urfalılar derneği, 5792 ada 4 parsel B blokta Gaziantep Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü, 5792 ada 4 parsel C blokta belediyenin engelli koordinasyon merkezi hizmet vermektedir.

Tablo 5.5 5787 ada 1 parsel A blok lojman binası yapı kimliği

5787 ada 1 parsel A blok		
İnşa tarihi	Bilinmiyor	
Eski işlevi	Lojman	
Yeni işlevi	Büyükşehir Belediyesi Kentsel Dönüşüm Ofisi	
Dönüşüm tarihi	2016	

Tablo 5.6 5787 ada 1 parsel B blok lojman binası yapı kimliği

5787 ada 1 parsel B blok		
İnşa tarihi	Bilinmiyor.	
Eski işlevi	Lojman	
Yeni işlevi	Fiziksel Engelliler Vakfı	
Dönüşüm tarihi	2016	

Tablo 5.7 5792 ada 4 parsel A blok lojman binası yapı kimliği

5792 ada 4 parsel A blok	
İnşa tarihi	Bilinmiyor.
Eski işlevi	Lojman
Yeni işlevi	Urfalılar Derneği
Dönüşüm tarihi	2016

Tablo 5.8 5792 ada 4 parsel B blok lojman binası yapı kimliği

5792 ada 4 parsel B blok	
İnşa tarihi	Bilinmiyor.
Eski işlevi	Lojman
Yeni işlevi	Gaziantep Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü
Dönüşüm tarihi	2016

Tablo 5.9 5792 ada 4 parsel C blok lojman binası yapı kimliği

5792 ada 4 parsel C blok		
İnşa tarihi	Bilinmiyor.	
Eski işlevi	Lojman	
Yeni işlevi	Büyükşehir Belediyesi Engelli Koordinasyon Merkezi	
Dönüşüm tarihi	2016	

5.1.5.1 Bağ Lojmanları Mevcut Durum

Tablo 5.10 Bağ lojmanları yapı kimliği

Bağ Lojmanları		
İnşa tarihi	Bilinmiyor.	
Eski işlevi	Bağ Lojmanları	
Yeni işlevi	Bağ Lojmanları	
Dönüşüm tarihi	Dönüşüm geçirmemiştir. Özgün haliyle kullanılmaktadır.	

Tren istasyonunun güneyindeki beş adet lojmana ek olarak; istasyondan yaklaşık 1 km batıda on iki adet lojman binası bulunmaktadır. Yapıldığı dönemde çevresinde üzüm bağları bulunduğu için bağ lojmanları da denilmektedir. Bağ lojmanları iki katlıdır, her katta iki, bir lojmanda dört olmak üzere toplam 48 hane bulunmaktadır. Bağ lojmanları günümüzde konut işlevini sürdürmektedir.

Şekil 5.18 Bağ lojmanları

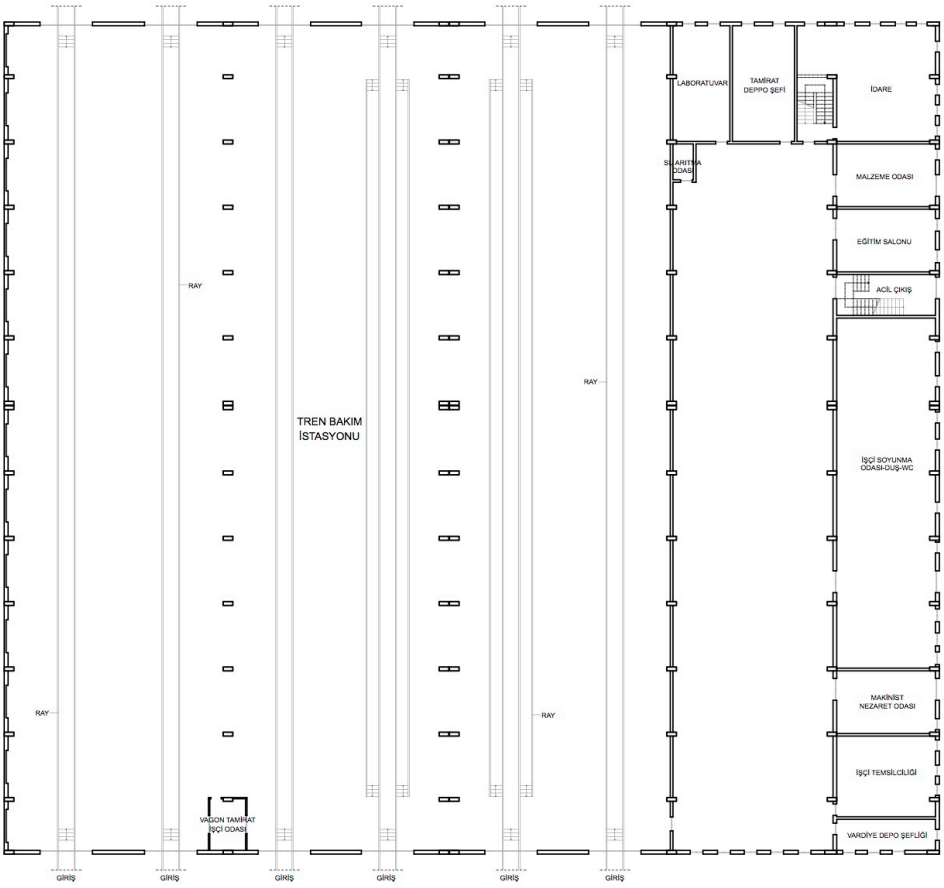
5.1.6 Lokomotif Deposu Mevcut Durum

Tablo 5.11 Lokomotif deposu yapı kimliği

Lokomotif Deposu	
İnşa tarihi	Bilinmiyor.
Eski işlevi	Lokomotif Deposu
Yeni işlevi	İşlev değişikliği olmamıştır. Atıl durumdadır.
Yapılan müdahaleler	Dönüşüm geçirmemiştir. Yapı kullanılmamaktadır.

Lokomotif deposu istasyonun kuzeydoğusunda, Sani Konukoğlu Bulvarı üzerinde bulunmaktadır. Yapı, dikdörtgen forma sahip, yukarıdan aydınlatma ve havalandırma olanağı sağlayan dört adet fenerli çatıya ve bir adet beşik çatıya sahip beş yapının bir araya gelmesinden oluşmuştur. Bakım-onarım işlerinin

yapıldığı yapıya, lokomotif ve vagonların giriş-çıkışı raylar üzerinden, ön-arka cepheden toplam altı adet giriş kapısı ve açıklıktan sağlanmaktadır.



Şekil 5.19 Lokomotif deposu plan şeması

Şekil 5.20 Lokomotif deposu kuzeybatı cephesi

Şekil 5.21 Lokomotif deposu güneybatı cephesi

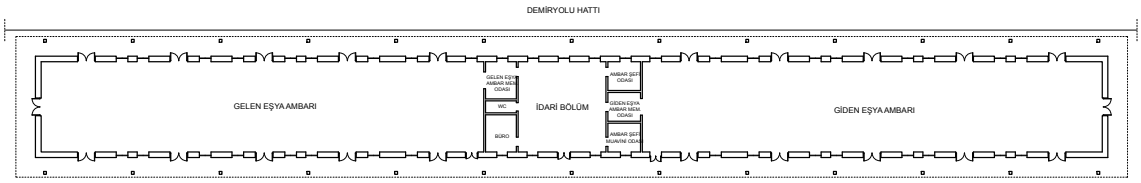
Şekil 5.22 Banliyö hattı ve hızlı tren hattı rayları inşası sürerken lokomotif deposu

5.1.7 Ticari Eşya Ambarı Mevcut Durum

Tablo 5.12 Ticari eşya ambarı yapı kimliği

Ticari Eşya Ambarı		
İnşa tarihi	Bilinmiyor.	
Eski işlevi	Ticari Eşya Ambarı	
Yeni işlevi	İşlev değişikliği olmamıştır. Atıl durumdadır.	
Yapılan müdahaleler	Dönüşüm geçirmemiştir. Yapı kullanılmamaktadır.	

Ticari eşya ambarı istasyonun doğusunda, demiryolu hattına paralel konumlanmıştır. Yapı tek katlıdır, simetrik plan şemasına sahiptir ve kargir yapım sistemiyle inşa edilmiştir.



Şekil 5.23 Ticari eşya ambarı plan şeması

Yapının merkezinde ambar şefi, ambar şefi muavini, gelen eşya-giden eşya ambar memuru odaları, büro ve tuvaletler bulunmaktadır. Orta kısımda bulunan bu birimlerin bir tarafında gelen eşya ambarı diğer tarafında giden eşya ambarı yer almaktadır [136]. Yapı günümüzde atıl durumdadır.

Şekil 5.24 Ticari eşya ambarı güney cephesi

Şekil 5.25 Ticari eşya ambarı

5.1.8 Lojistik Müdürlüğü Mevcut Durum

Tablo 5.13 Lojistik müdürlüğü yapı kimliği

Lojistik Müdürlüğü		
İnşa tarihi	Bilinmiyor.	
Eski işlevi	Lojistik Müdürlüğü	
Yeni işlevi	İşlev değişikliği olmamıştır. Atıl durumdadır.	
Yapılan müdahaleler	Dönüşüm geçirmemiştir. Yapı kullanılmamaktadır.	

Lojistik müdürlüğü yapısı, ticari eşya ambarının doğusunda konumlanmıştır. Yapım tarihinin istasyonun yapım tarihinden sonra olduğu tahmin edilmektedir. Betonarme yapım sistemine ve dikdörtgen plan şemasına sahip iki yapıdan oluşmaktadır.

Şekil 5.26 Lojistik müdürlüğü

Gaziantep gar sahasında bulunan yapıların formlarının, yapım sistemlerinin, cephe malzemelerinin ve renklerinin birbirleriyle bütün olacak şekilde inşa edildiği düşünülmektedir.

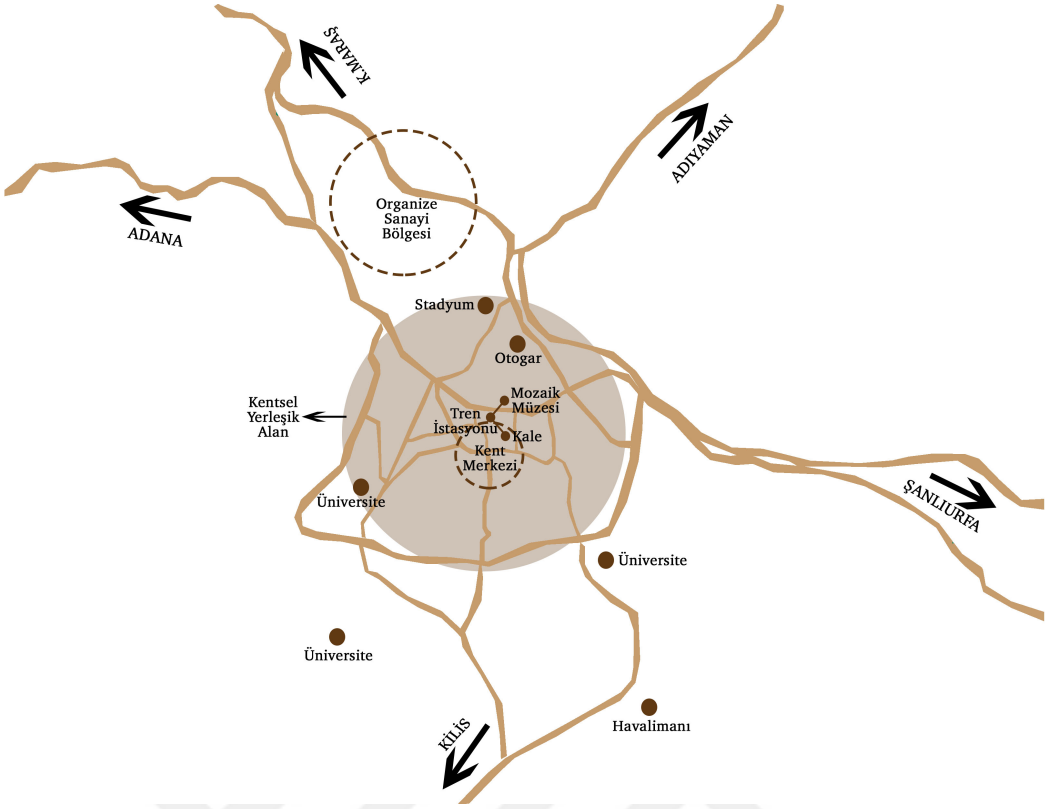
2008 yılında yolcu, 2012 yılında yük taşımacılığının sona ermesiyle Gaziantep demiryolu yapıların büyük bir kısmı atıl kalmıştır. Atıl kalan yapılardan misafirhane ve beş adet lojmanın restorasyonu yapılarak yeniden işlevlendirilmiştir.

5.2 Gaziantep Tren İstasyonu ve Çevresinin Uyarlanabilir Yeniden Kullanımı

Bu bölümde; tren istasyonu ve çevresinin uyarlanabilir yeniden kullanımı, kentsel ölçekte konum özelliklerinden yola çıkılarak ve yapı ölçeğinde binaların mimari özellikleri göz önünde bulundurularak değerlendirilecektir.

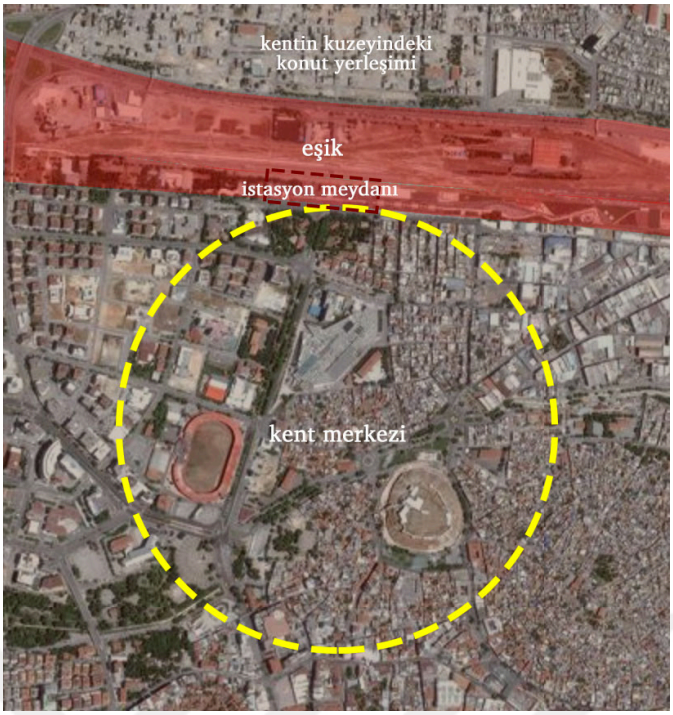
5.2.1 Gaziantep Demiryolu Yapılarının Bulunduğu Konum Açısından İşlevsel Dönüşüm Olasılıkları

Tren istasyonu ve diğer demiryolu yapılarının da bulunduğu T.C.D.D.'ye ait Gaziantep gar sahası kentsel yerleşik alan içerisinde, tarihi kent merkezinin çeperinde konumlanmıştır. Kuzeyinden geçen D-400 karayolu (Sani Konukoğlu Bulvarı) çevre kentlerle bağlantıyı sağlamaktadır.



Şekil 5.27 Tren istasyonunun kent içindeki konumu

Kent merkezinin çeperinde konumlanan tren istasyonu ve istasyon meydanının güneyinde; kale, tarihi kent merkezi, üniversiteler, havalimanı yer alırken; kuzeyinde Zeugma Mozaik Müzesi, otogar, stadyum ve O.S.B.'ler yer almaktadır. Bu konumuyla istasyon meydanı; tarihi kent merkezi ile demiryolu hattının kuzeyindeki yerleşimler arasında eşik oluşturmaktadır.



Harita 5.2 Kent merkezi ile kentin kuzeyindeki yerleşimler arasında eşik oluşturan istasyon meydanı

2018 yılının sonuna kadar, Zeugma Mozaik Müzesi ve konut alanları ile istasyon meydanı ve kent merkezi arasındaki yaya bağlantısı fiziksel durumu çok da konforlu olmayan bir alt geçit ile sağlanmaktaydı. Günümüzde bu alt geçit transfer merkezi inşaatı nedeniyle kapatılmıştır; yaya geçişleri için inşaat alanında geçici bir güzergah ayrılmıştır.

Şekil 5.28 Kapatılan alt geçidin istasyon tarafından girişi

Şekil 5.29 Kent merkezinden Karşıyaka mahallesine yaya geçişleri için oluşturulan geçici güzergah

Geçmişte buluşmalara, ayrılmalara tanıklık eden kentin toplanma mekanı olan istasyon meydanı günümüzde yeteri kadar etkin kullanılamamaktadır. Bunun sebebi tren seferlerinin durdurulması ve istasyonun yakın çevresindeki yapıların işlevleridir. İstasyon meydanının kuzeyi T.C.D.D.'ye ait yapılar ve peron-demiryolu hattı ile sınırlanmaktadır. Meydanının güney yakın çevresinde yer alan yapılar ise

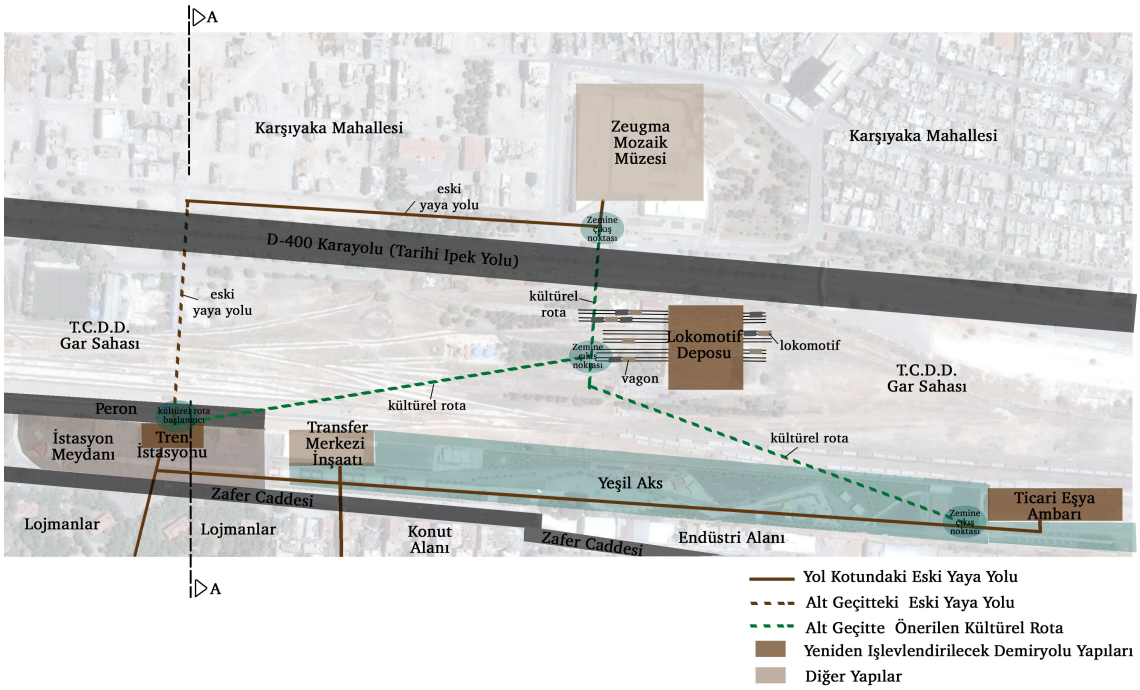
idari işlevler ve günümüzde kentsel dönüşüm kapsamında değerlendirilen; ancak üretimin henüz devam ettiği endüstri alanlarıdır. Mevcut işlevler nedeniyle istasyon meydanı ve çevresi kentliler ve turistler tarafından halihazırda aktif olarak kullanılamamaktadır.

Yakın zamanda meydan ve demiryolu hattı boyunca bölgeyi canlandırmak amaçlı peyzaj düzenlemeleri yapılmıştır. Fakat bu düzenlemeler de meydanın etkin kullanımını sağlamaya yetmemiştir. İstasyon meydanına yerleştirilen kentsel donatı elemanları ve büfe, istasyonun doğu yönünde uzanan yeşil aks ve içine yerleştirilen yürüyüş parkuru, vagon kafe, spor sahaları alanın aktif olarak kullanımını sağlayamamıştır.

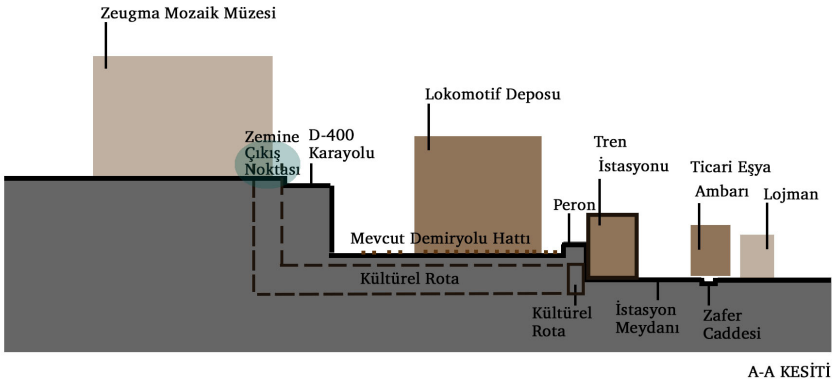
Şekil 5.30 İstasyon meydanı

Şekil 5.31 İstasyon meydanının doğu ucundan başlayan demiryolu hattı boyunca uzanan yeşil aks

Tren istasyonu ve çevresinin yeniden kullanımının değerlendirilmesinde; kentin yürüme mesafesindeki tarihi-turistik odak noktalarının arasındaki yaya aksını güçlendirmek gerekmektedir. Bu amaçla Zeugma Mozaik Müzesi ile tarihi kent merkezi arasındaki yaya aksının devamlılığı sağlanmalıdır. Bu devamlılığın sağlanması istasyon meydanı ile Zeugma Mozaik Müzesi arasında önerilecek "kültürel rota" ile mümkündür. Kültürel rotaya tren istasyonu, tren istasyonunun 470 m kuzeydoğusunda yer alan lokomotif deposu ve 750 m doğusunda konumlanan ticari eşya ambarı dahil edilmelidir. Söz konusu atıl yapılar konum olarak kültürel rotayı destekleyecek konumda ve Gaziantep'in önemli Cumhuriyet dönemi yapıları olma özelliği göstermektedir.



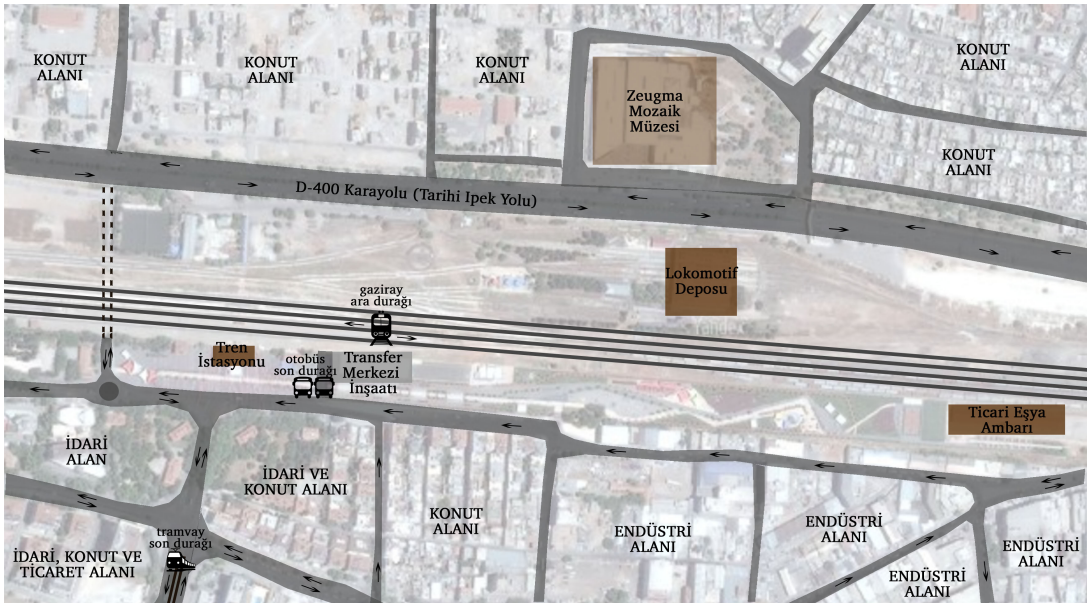
Şekil 5.32 Yeniden kullanım önerilen yapılar ve yakın çevresi



Şekil 5.33 Yeniden kullanım önerilen yapılar ve yakın çevresi kesit şeması

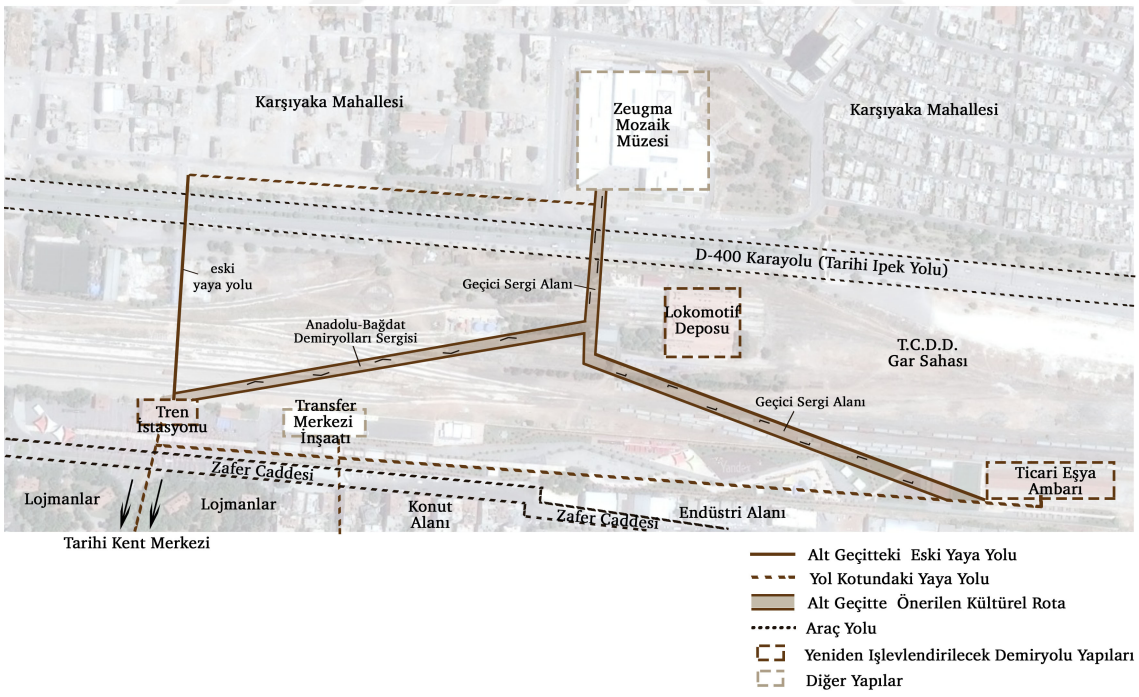
Gaziantep Tren İstasyonu, işleviyle ve meydanda konumlanmış olmasıyla gar sahasında bulunan yapılar arasında odak noktasıdır. Kültürel rotaya dahil edilen diğer yapılar ise; konumlarıyla ve işlevleri nedeniyle kentliler tarafından yeterince farkedilememiştir. Lokomotif deposu, işlevi gereği yalnızca demiryolu çalışanları tarafından kullanılmaktadır, konum olarak T.C.D.D. gar sahasında bulunan kot farklarından dolayı kentli tarafından farkedilememiştir. Silüet olarak Sani Konukoğlu Bulvarı'ndan yapının çatı kısmı algılanabilmektedir. Ticari Eşya Ambarı da işlevi gereği demiryolu çalışanları tarafından kullanılmaktadır, konum olarak endüstri bölgesinin karşısında, insan ve araç yoğunluğunun olmadığı tekinsiz bir bölgededir. Bu sebeplerden dolayı kültürel rotaya dahil edilen üç yapının bütüncül

olarak ele alınması bölgenin yeniden canlandırılmasını sağlayacaktır. İstasyonun doğusunda inşaatı devam eden transfer merkezi yapısının bölgenin aktif bir alana dönüşmesinde büyük katkısı olacaktır. Böylece Gaziantep'teki tüm ulaşım türlerinin ana merkezi istasyon meydanı olacaktır. T.C.D.D.'nin web sitesinde yer alan bilgiye göre günde 358.000 yolcu taşıması beklenen Gaziray'ın duraklarından biri istasyon meydanıdır. Turistler istasyon meydanından Gaziray'ı kullanarak oteller-hastaneler bölgesine rahatlıkla ulaşabileceklerdir. Günümüzde Gaziantep Büyükşehir Belediyesi'ne ait 84 adet otobüs hattının 25 adetinin kalkış-varış noktası istasyondur. Kentte hizmet veren üç tramvay hattının iki tanesinin ana durağı yine bu istasyondur ve Gaziulaş web sitesinde yer alan bilgiye göre, tramvaylarla kentte günlük 522 sefer yapılarak 75.000 yolcu taşınmaktadır. Gaziray, tramvay hattı ve belediye otobüsleri dışında istasyon meydanında dolmuş ve taksi durakları da bulunmaktadır. Transfer merkezi projesi kapsamında bölgede üretilen ulaşım alternatiflerinin yapı tamamlandığında daha da artırılacağı öngörülmektedir. Sonuçta transfer merkezi olacak bir bölgenin ulaşım açısından yoğun olması olağandır. Bölgede oluşacak kullanıcı yoğunluğunu değerlendirip yeniden işlevlendirilecek yapılara ve Zeugma Mozaik Müzesi'ne yönlendirerek fırsata dönüştürmek gerekmektedir. Bu yüzden yeniden işlevlendirilecek yapıların birbirleriyle ve kentle entegre olması önemlidir.



Şekil 5.34 İşlev-ulaşım ilişkisi şeması

İl Külltür Turizm Müdürü Mehmet Bülent Öztürk'ün 2016 yılında 108.479, 2017'de 168.740 kişi tarafından ziyaret edildiğini belirttiği Zeugma Mozaik Müzesi de bölgenin canlanmasında önemli paya sahiptir. İstasyon meydanı ile meydanın 500 m kuzeydoğusunda yer alan Zeugma Mozaik Müzesi arasında önerilen kültürel rota; kentlilerin ve turistlerin aktif kullanabileceği nitelikli bir kamusal alan olarak işlevlendirilecektir. Böylece; Zeugma Mozaik Müzesi'nin ziyaretçileri yeniden işlevlendirilecek yapıların potansiyel kullanıcısı olacak ve kültürel rota sayesinde Zeugma Mozaik Müzesi daha çok sayıda ziyaretçi çekecektir. Kültürel rotaya dahil olacak istasyon yapılarının varlığının da Zeugma Mozaik Müzesi'nin kullanıcı sayısını arttıracağını tahmin etmek çok da yanlış olmaz. Kültürel rota yakın çevredeki yapıların işlevleriyle bütünleşerek alt geçitte insanları yeniden işlevlendirilecek yapılara yönlendirmelidir. Bu geçiş bir sergi alanına dönüştürülebilir. Bu sergi alanında; yeniden işlevlendirilecek yapıların işlevleriyle ilişkilendirilerek Anadolu-Bağdat demiryolları sergisi ve geçici sergi alanları oluşturulabilir.



Şekil 5.35 Kültürel rota şematik gösterimi

İstasyon meydanından başlayarak Zeugma Mozaik Müzesi'ne kadar uzanan kültürel bir rota oluşturabilmek için; bu rotada bulunan demiryolu yapılarına

yüklenecek işlevlerin “kültür” işlevini karşılayabilmesi önemlidir. Böylece yapılar kültürel rotaya, kent merkezine ve Zeugma Mozaik Müzesi’ne dahil olarak bütüncül bir planlama sağlanabilir.

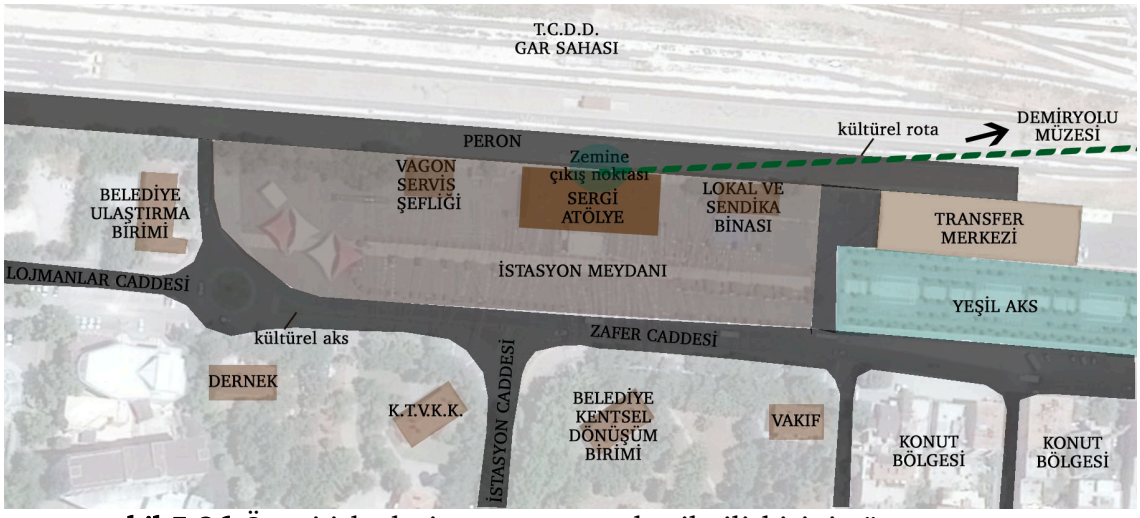
Demiryolu yapılarının yeniden işlevlendirilmesinde kamusallık önemli bir parametredir. Çünkü demiryolu yapıları kent belleğinde yer etmiş yapılardır ve sosyo-kültürel sürdürülebilirliğin sağlanması için yeni işlevlerinde de kamuya hizmet etmelilerdir. Demiryolu yapılarının yeniden işlevlendirilmesinde kamusal işlev olarak kültür mekanlarına dönüştürülmesi yaygın bir yöntemdir. 3. bölümde tablolarda incelenen 33 örnekten yalnızca 3 tanesinde kamusal kullanımın sınırlı olduğu otel, restoran ve dekanlık binası işlevleri tercih edilmiştir. İncelenen örneklerin 23 adeti demiryolu müzesi, 7 adeti ise müze olarak yeniden işlevlendirilmiştir.

Gaziantep demiryolu yapıları kentsel ölçekte kamusallık, sürdürülebilirlik ve kentle entegrasyon parametreleri değerlendirilerek kültür işleviyle yüklenmelerinin gerekliliği üzerinde durulmuştur. Önerilen kültürel rotada yer alan yapılardan tren istasyonu, lokomotif deposu ve ticari eşya ambarına bölüm 5.2.2 de yapı ölçeğinde işlevsel kurgu, mekansal özellikler ve mekan boyutları parametreleri göz önünde bulundurularak işlev önerileri getirilmektedir.

5.2.2 Gaziantep Demiryolu Yapı Stoku Mimari Özellikleri Açısından Dönüşüm Olasılıkları

5.2.2.1 Gaziantep Tren İstasyonu

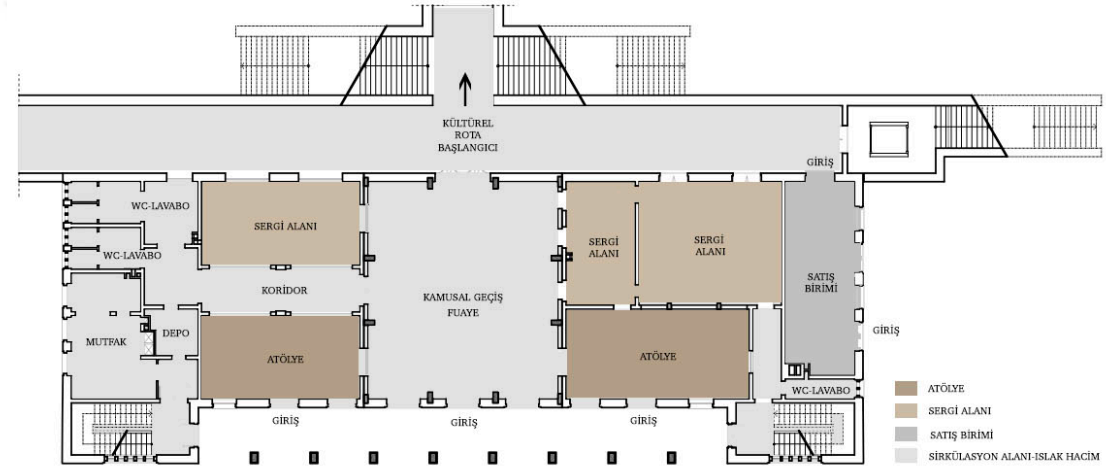
Gaziantep Tren İstasyonu kültürel rotada yer alan yapılar arasında etkileşim kurabilecek potansiyeli en yüksek yapıdır. Diğer yapılar konumları ve işlevlerinden dolayı kentlinin farkındalığının az olduğu yapılardır. İstasyon yapısı ise kentlinin hafızasında yer edinmiş bir yapıdır. Bu yüzden yüklenecek işleviyle; diğer işlevlendirilecek yapılarla, kültürel rotayla ve Zeugma Mozaik Müzesi ile bütünleşmeyi sağlayabilmelidir.



Şekil 5.36 Öneri işlevlerin mevcut yapılar ile ilişkisini gösteren şema

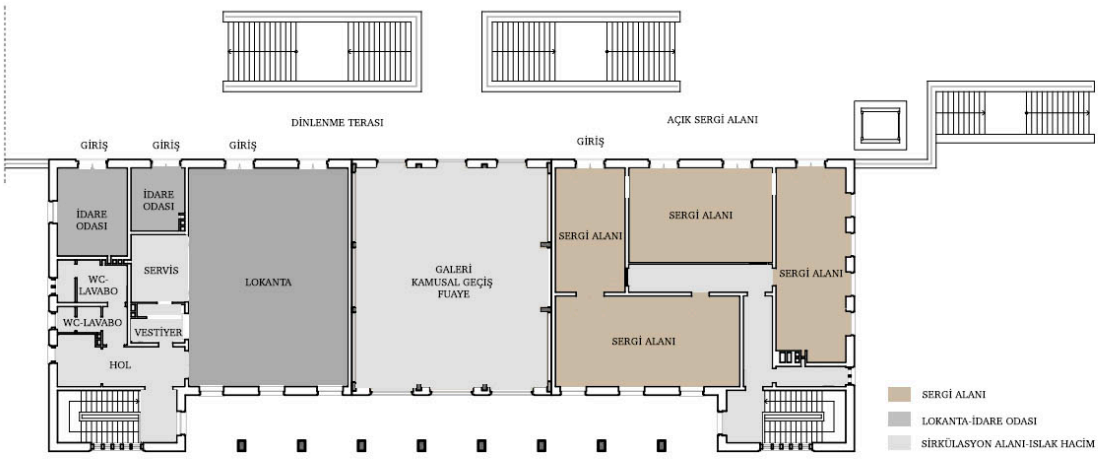
Kamusallığın ve kentle entegrasyonunun sağlanabilmesi için kültür işleviyle yüklenmesi gereken Gaziantep Tren İstasyonu mimari özellikleri açısından incelendiğinde yeniden kullanımı için şu değerlendirmeler yapılabilir. Üç adet kapıyla istasyon meydanına ve bir adet kapıyla kültürel rotaya açılan yapının zemin katındaki ana hol bölümü; kent merkezinden, meydandan gelen kentliyi kültürel rotaya ve rota üzerindeki yapılara davet etmek için önemli bir geçiş alanıdır. İstasyonun kuzey-güney cephelerinde bulunan kültürel rotayla ve kentle bütünleşmeyi sağlayan dört adet kapının dışında, yapının batısında üç adet, doğusunda bir adet daha kapı bulunmaktadır. Bu kapılar yapının zemin kattaki mekanlarına açılmaktadır. Dört tarafında kapı bulunan 11x12.50 metre boyutlarında ve yaklaşık 8.50 metre yüksekliğindeki ana hol bölümü sirkülasyon alanıdır. Yapıyla, kentle ve kültürel rotayla entegrasyonu sağlayan sirkülasyon alanı kamusal bir geçiş olarak işlevlendirilebilir. Yapının özgün işlevinde geçiş-bekleme alanı olarak işlev veren hol bölümü yüklenecek kamusal geçiş işleviyle özgün işlevini sürdürebilir. Hol bölümünde bulunan bilet gişeleri, kaplamalar, kapı-pencere doğramaları, tavan detayları korunarak yapının özgün izleri sürdürülmelidir. Kamusal geçişten giriş sağlanan 4.80x9.20 metre boyutlarında ve 4 metre yüksekliğindeki bebek emzirme odası, 10.60x5.20 boyutlarında ve 4 metre yüksekliğindeki bagaj holü, 4.80x9.20 metre boyutlarında ve 4 metre yüksekliğindeki toplantı odası, 12.50x7.20 boyutları ve 4 metre yüksekliğindeki bagaj bölümü ve bilet gişesi bölümü çeşitli sergilerin, etkinliklerin, atölyelerin

düzenlenebileceği kültür mekanları olarak işlevlendirilebilir. Böylece kamusal geçiş aynı zamanda yapının fuaye alanı olarak da hizmet verebilir. Kuzey cephede yer alan, kültürel rotaya açılan ve bant pencereleri olması nedeniyle gün ışığını sınırlı alan toplantı odası ve yine kültürel rotaya açılan gün ışığını doğrudan alamayan bagaj bölümü-bilet gişesi sergi odaları olarak, güney cepheye bakan 1.60x3 metre boyutlarındaki kapılarıyla gün ışığını doğrudan alan bebek emzirme odası ile bagaj holü atölyeler olarak işlevlendirilebilir. 4x11.20 metre boyutları ve 4 metre yüksekliğindeki posta ve komutanlık odaları, kültürel rotanın başlangıç holünden ve meydandan giriş verilerek satış birimi olarak işlevlendirilebilir. Zemin kattaki koridor, mutfak, wc bölümleri aynı işlevini sürdürebilir.



Şekil 5.37 Tren istasyonu yeni işlev önerisi zemin kat planı şeması

Kültürel rota başlangıcında bulunan merdivenlerle ulaşılan yapının birinci katında peron alanında sergiler devam ettirilebilir. Birinci katta bulunan yaklaşık 25 m2 alan kapsayan 4 metre yüksekliğindeki idari odaların birbiri içinden geçilebilen sergi odaları olarak işlevlendirilebilir. Günümüzde de hizmet veren lokanta bölümünün aynı işlevini sürdürmeye devam etmesi kent belleğinin devamlılığı açısından önemli bulunmaktadır.

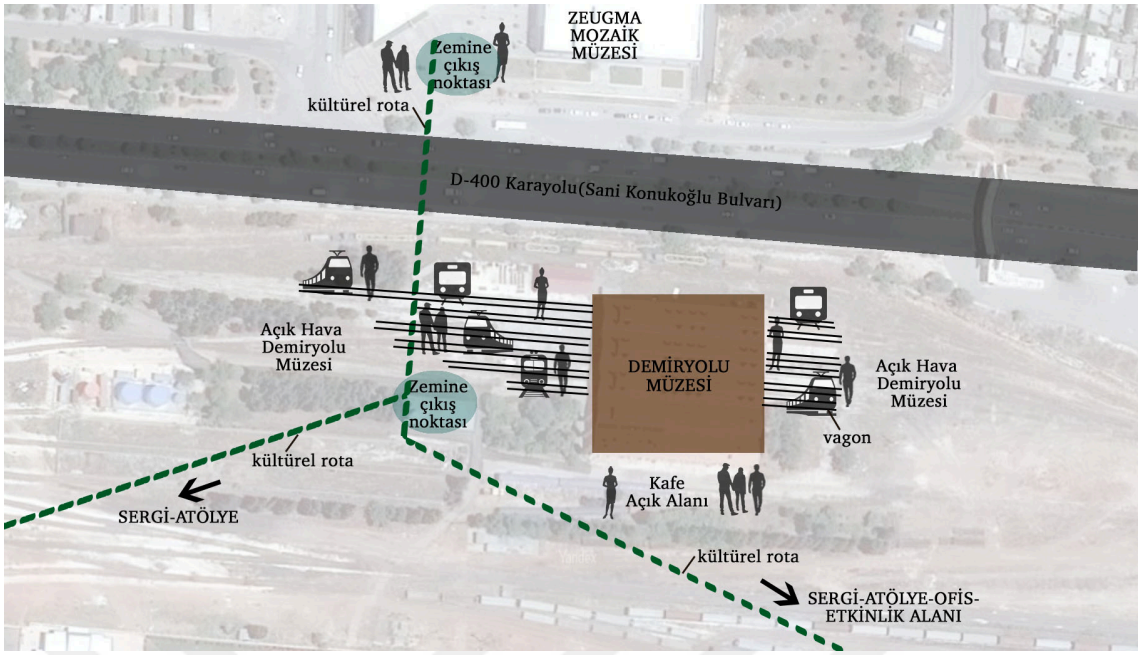


Şekil 5.38 Tren istasyonu yeni işlev önerisi 1. kat planı şeması

Kültür işleviyle yüklenen istasyon yapısındaki sergiler, kültürel rotada Anadolu-Bağdat Demiryolları sergisiyle devam ederek lokomotif deposu yapısı ile bütünleştirilebilir.

5.2.2.2 Gaziantep Lokomotif Deposu

Lokomotif deposunun, tren istasyonu ile Zeugma Mozaik Müzesi arasında yer alması, önerilecek kültürel rotanın durak noktası olarak işlevlendirilebilmesini sağlamaktadır. Kültürel rotanın üzerinde konumlanan yapının yakın çevresinde yapılaşma olmamasından kaynaklı mevcut açık alan varlığı, kuzeyinden geçen Tarihi İpek Yolu'nun varlığı, yapının açık alanıyla bütünleşebilen bir işlevle yüklenmesini gerektirmektedir. Bu işlev; kentlilerin, turistlerin, Tarihi İpek Yolu'nda dinlenerek, kentin geçmişini-bugününü zaman-mekan kavramlarıyla birlikte anlamaya çalıştığı müze, demiryolu müzesi olabilir.



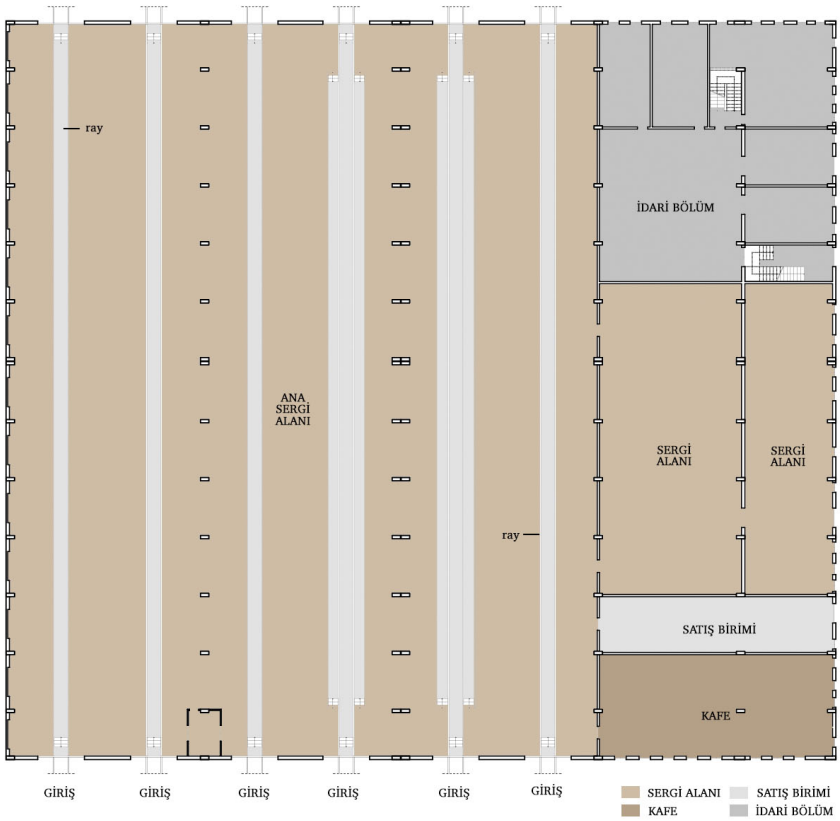
Şekil 5.39 Lokomotif deposunun demiryolu müzesi olarak yeniden işlevlendirilmesi önerisi

Kültürel rotada yer alacak Anadolu Bağdat Demiryolları sergisinin sonunda ulaşılan lokomotif deposunun içinde ve dışında sergi devam ettirilerek kültürel rota ile bütünleşmesi sağlanabilir. Bir dönem kentin önemli ulaşım türlerinden olan demiryolu ulaşımının tarihi, demiryolu hattının kente gelişi, Anadolu Bağdat demiryolu hattının tarihi, hatta çalışmış demiryolu araçlarının özellikleri, hatta çalışmış demiryolu çalışanlarının anıları-paylaşımarı, fotoğraf, bilgi, belgelerin, demiryolları ile ilgili malzemelerin, ekipmanların, mobilyaların vb. sergileneceği bir demiryolu müzesi işlevi bölgenin yeniden canlandırılmasında etkili olacaktır. Kentlinin demiryolları ile ilgili anılarını, yaşanmışlıklarını canlı tutabilmek ve kente-topluma olan aidiyet duygusunu pekiştirmek için demiryolu müzesi işlevi önemlidir. Demiryolu müzesi işleviyle geçmiş nesiller için kent belleğinin sürdürülebilirliği sağlanırken, gelecek nesillere eski demiryolları ve yapıları hakkında fikir vermektedir.

Lokomotif deposuyla aynı işleve sahip bölüm 3'te incelenen örneklerden Bochum Dahlhausen Tamir Atölyesi, York Lokomotif Atölyesi ve Yük Deposu yapılarında da mevcut raylarda eski vagon ve lokomotiflerin sergilendiği demiryolu müzesi işlevleri önerilmiştir.

Şekil 5.40 Bochum Dahlhausen Demiryolu Müzesi [76].

Kamusallığı ve kentle entegrasyonu sağlayabilmesi yönüyle de demiryolu müzesi işlevi etkili olacaktır. Demiryolu müzesi olarak yeniden işlevlendirilmesi önerilen yapı mimari özellikleri açısından şöyle değerlendirilmektedir. Altı kapıyla girişinin sağlandığı 51.70x64.40 metre boyutlarındaki ve 11.50 metre yüksekliğindeki ana mekan olan tren bakım istasyonu ana sergi alanı olarak dönüştürülebilir. Yapının içinde ve dışında devam eden döşenmiş mevcut raylar korunarak; geçmişte bakım, onarımlarının yapıldığı lokomotif ve vagonlar bu raylarda sergilenebilir. Yapı içinde rayların bulunmadığı, 20.50x64.40 metre genişliğindeki 11.50 metre yüksekliğindeki bölüm üç parça halinde dönüştürülebilir. Güney ve batı cepheye bakan kısımları kafe, kafenin kuzeyi müzeye hizmet eden bir satış birimi olarak dönüştürülebilir. Güneye bakan işçi soyunma odalarının olduğu bölüm; Anadolu-Bağdat demiryolu hattının tarihi, hatta çalışmış demiryolu araçları, demiryolu çalışanları vb. hakkında bilgi, belge, fotoğrafların sergilendiği sergi alanı olarak dönüştürülebilir. Bu üç bölüme ana sergi alanından üç farklı kapıyla giriş sağlanabilir. İdari odaların bulunduğu bölüm ise demiryolu müzesinin idari bölümleri olacak şekilde aynı işlevini sürdürebilir.



Şekil 5.41 Demiryolu müzesi plan şeması

Yapının mekan karekteristiğini oluşturan strüktürel sisteminin ve mekan boyutlarının korunması önemlidir. Bu yapıda olduğu gibi atıl kalmış demiryolu yapılarının yeniden kullanımının değerlendirilmesinde, özgün işlevin sergilendiği demiryolu müzesine dönüştürülmesi, bölüm 3'te incelenen çoğu örnekteki gibi çok tercih edilen bir yöntemdir.

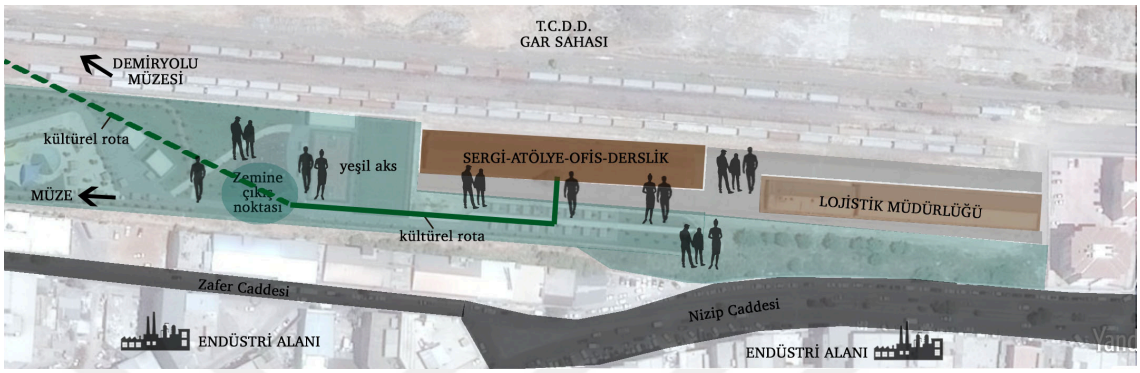
Şekil 5.42 Lokomotif deposu iç mekanı

Kültürel rotanın kesişim noktasında bulunan ve demiryolu müzesi olarak işlevlendirilmesi önerilen yapıdan Zeugma Mozaik Müzesi'ne devam eden kültürel rotada sergi alanları sürdürülerek yapıların kültürel rota ile bütünleşmesi sağlanabilir.

5.2.2.3 Gaziantep Ticari Eşya Ambarı

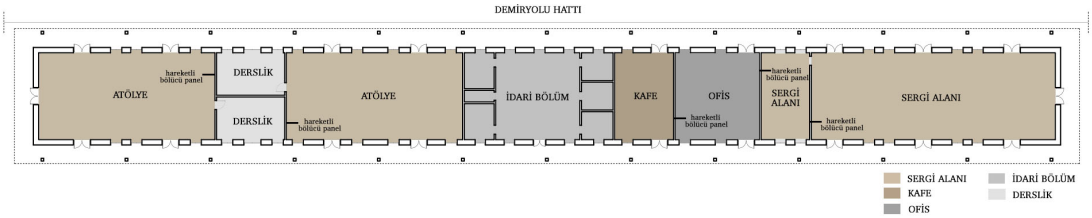
Önerilen kültürel rotada yer alan demiryolu yapılarından üçüncüsü ticari eşya ambarıdır. Halihazırda atıl durumda bulunan ticari eşya ambarının yeniden işlevlendirilip söz konusu kültür rotasına dahil edilmesi, bütüncül bir planlama yaklaşımı sergilenmesini sağlayarak; hem koruma yaklaşımı hem de bölgenin topyekün canlandırılması açısından faydalı olacaktır. Ticari eşya ambarı yapısı konum olarak; orman ürünleri üretimi yapan fabrikaların, tekstil fabrikalarının, granit-mermer fabrikalarının, demir üretimi yapan fabrikaların vb. bulunduğu endüstri alanının karşısında yer almaktadır. Konum olarak yaya ve araç trafiğinin olmadığı, tenha bir bölgededir. Bu yüzden kültürel rotayla ve diğer yapılarla

etkileşim içinde olması sağlanarak bölge canlandırılabilir. Bu etkileşimin sağlanması için yapının kültür işleviyle yüklenerek kamusal kullanıma açılması gerekmektedir. Lokomotif deposu yapısından ticari eşya ambarı yapısına devam eden kültürel rotada sergi alanları oluşturularak yapıların birbirleriyle entegre olması sağlanabilir.



Şekil 5.43 Ticari eşya ambarının sergi, atölye, ofis, derslik olarak yeniden işlevlendirilmesi önerisi

Ticari eşya ambarı yapısı mimari özellikleri açısından değerlendirildiğinde; 47.40x9.70 metre boyutlarında ve 6.50 metreye varan yüksekliğe sahip gelen eşya ambarı ve giden eşya ambarı bölümleri mekan boyutları açısından esnek mekan kurgusuna sahiptir. Bu bölümlerde ihtiyaç halinde geçici bölmelendirmeler yapılarak kamusal amaçla kullanılacak atölye, derslik, ofis, sergi vb. işlevler için düzenlenebilir. Yapının idari kısmı aynı işlevini sürdürebilir.



Şekil 5.44 Ticari eşya ambarı yeni işlev önerisi plan şeması

Günümüzde atıl durumda bulunan yapının özgün izleri korunarak gerekli onarımların yapılması önemlidir. Kentte düzenlenecek etkinlik, atölye, toplantı vb. faaliyetler için kullanımı önerilen yapı kamusal olma özelliğiyle bölgenin canlanmasında etkili olacaktır.

5.3 Bölüm Sonucu

Bölüm içerisinde; kentte demiryolu yolcu ve yük taşımacılığının sona ermesiyle atıl kalan Gaziantep demiryolu yapılarının mevcut durumları analiz edilmiştir ve değerlendirmeler tablolarda sunulmuştur. Yapılan analizler sonucunda dönüştürülmemiş demiryolu yapılarının uyarlanabilir yeniden kullanımı için öneriler sunulmuştur. Yeniden kullanım önerileri için istasyon ve çevresi konum özellikleri açısından analiz edilerek kentsel ölçekte yaklaşımlar getirilmiştir. Böylece bölgenin yeniden canlandırılması sağlanabilecektir. Kentsel ölçekte; yapılar kamusal, sürdürülebilir olması ve kentle entegrasyon sağlaması parametreleri ölçüt alınarak değerlendirilmiştir. Bu parametreler yapıların kültür işleviyle yüklenmelerini gerektirmektedir. Böylece tarihi kent merkezi ile Zeugma Mozaik Müzesi arasında önerilecek kültürel bir rotayla yapıların birbirleriyle ve kentle entegrasyonu kurulmuştur. Yapılar konum özelliklerinden sonra mimari özellikleri yönüyle değerlendirilerek yapı ölçeğinde işlev önerileri getirilmiştir. Yapı ölçeğindeki parametreler yapının işlevsel kurgusu, mekansal özellikleri ve mekan boyutlarıdır. Bu parametlerle ve kentsel ölçekte yapılan değerlendirmelerle yapıların mekansal özelliklerine uygun işlev önerileri getirilmiştir. Yapılara önerilen işlevler kentsel ölçekte ve yapı ölçeğindeki parametrelerle değerlendirilerek tablo 5.14'te sunulmuştur.

Tablo 5.14 Yapılara önerilen işlevlerle kentsel ölçekte ve yapı ölçeğindeki parametrelerin değerlendirilmesi

Özgün İşlev	Önerilen İşlev	KENTSEL ÖLÇEK			YAPI ÖLÇEĞİ		
		Kamusallık	Sürdürülebilirlik	Kentle Entegrasyon	İşlevsel Kurgu	Mekansal Özellikler	Mekan Boyutları
Tren İstasyonu	Sergi, etkinlik alanı	Yapı kültür işleviyle yüklenmesiyle ve hol bölümünün **kamusal geçiş, fuaye alanı** olarak değerlendirilmesi yönüyle **kamusaldır.**	Yeniden işlevlendirilen yapı **çevresel ve ekonomik** olarak sürdürülebilir olmasının yanı sıra kamuya açık bir işleve dönüştürülmesiyle **sosyo-kültürel sürdürülebilirliği** de sağlamaktadır.	Hol bölümünün **kamusal geçiş** olarak işlevlendirilmesi önerilen yapı, **kültürel rotayla ve kentle entegrasyonu** sağlamada ana etkendir.	Hol bölümünün dört bir tarafında kapılar bulunması diğer mekanlara, kültürel rotaya, meydana ulaşılmasını sağlamaktadır. Bu yüzden hol bölümünün kamusal geçiş, fuaye alanı olarak işlevlendirilmesi uygundur. 1.katın girişleri peron kotundan olup zemin katla bağımsız olarak da işlevlendirilebilir.	Yapının özgün işlevinde **geçiş-bekleme alanı** olarak işlev veren hol bölümü önerilen **kamusal geçiş** işleviyle **özgün işlevini sürdürmektedir.** Hol bölümünde bulunan **bilet gişeleri, kaplamalar, kapı-pencere doğramaları, tavan detayları** korunarak yapının **özgün izlerinin sürdürülmesi** önemlidir.	Yapının **8 metre yüksekliğindeki hol bölümünün kamusal geçiş, fuaye alanı** olarak, **4 metre yüksekliğindeki mekanların sergi odaları** olarak dönüştürülmesi uygundur.
Lokomotif Deposu	Demiryolu Müzesi	Yapı özgün işlevin sergilendiği **demiryolu müzesi** işleviyle **kamusaldır.**	Atıl kalan yapı yeniden işlevlendirilerek **çevresel ve ekonomik sürdürülebilirliği** sağlarken, demiryolu müzesi işlevi önerisiyle **kent belleğini** canlı tutarak **sosyo-kültürel sürdürülebilirliği** de sağlamaktadır.	Yapı önerilen yeni işleviyle **kültürel rotayla bütünleşerek** diğer yapılarla ve **kentle entegrasyonu** sağlamaktadır.	Yapıya 6 adet kapıyla girişin sağlandığı tren bakım istasyonu demiryolu müzesi işlevinde ana sergi holü, bakım istasyonundan kapılarla ulaşılan bölümler ise satış birimi, kafe vb. olarak işlevlendirilebilir.	Yapının mekan karekteristiğinin önemli parçalarından olan **strüktürel sistemin ve rayların korunması,** demiryolu müzesi işleviyle sergilenmesi önemlidir.	**51.70x64.40 metre** boyutlarındaki ve **11.50 metre** yüksekliğindeki ana mekan olan **tren bakım istasyonu** demiryolu müzesi işlevinde **ana sergi alanı** olarak dönüştürülerek **mekan boyutlarının korunması** sağlanabilir.
Ticari Eşya Ambarı	Sergi, ofis, derslik, etkinlik alanı	Yapı **sosyal-kamusal amaçlı** sergi, ofis, derslik işlevleriyle **kamusaldır.**	Yeniden işlevlendirilen yapı **çevresel ve ekonomik** olarak **sürdürülebilir** olmasının yanı sıra **kamuya açık bir işleve** dönüştürülmesiyle **sosyo-kültürel sürdürülebilirliği** de sağlamaktadır.	Tenha bir konumda yer alan yapı önerilen **kamusal kullanıma açık işlevler ve kültürel rota** aracılığıyla **kentle entegre** olabilmektedir.	Yapıya 24 adet kapıyla giriş yapılması **mekanların birbirinden bağımsız** olarak çalışmasına olanak tanıyan işlevlerle yüklenebileceğine işarettir.	Yapı mekan boyutlarından dolayı **esnek mekan kurgusuna** sahiptir, bu sebeple mekan **ihtiyaca göre farklı işlevlere** dönüşebilir.	Yapının **47.40x9.70 metre** boyutlarında ve **6.50 metreye** varan yüksekliğe sahip olan mekanlarında **geçici bölmelendirmeler** yapılabilir.

6
SONUÇ VE ÖNERİLER

Endüstri Devrimi'yle paralel olarak ortaya çıkan ve Endüstri Devrimi'nin yayılmasındaki birincil etken; hammadde ve mamul maddenin taşınmasında kullanılan demiryollarıdır. İlk olarak İngiltere'de ortaya çıkan demiryolları, sonrasında gelişmiş ülkelerde de sömürge ülkelerde de hızla yayılmıştır. Osmanlı Devleti'nde ve Türkiye Cumhuriyeti'nde de demiryolu inşası yabancı ülkeler tarafından gerçekleştirilmiştir. Ülkemizde 1950'lerde karayolu taşımacılığının yaygınlaşmasıyla demiryolu yatırımlarına ara verilmiştir. 2003 yılından itibaren ise demiryolu yatırımları tekrar başlamıştır. Bu dönemde hızlı trenlerin kullanılmaya başlanmasıyla mevcut demiryolu hatları ve yapıları gerekli teknik ihtiyacı karşılayamaz duruma gelerek atıl kalmışlardır. Endüstri mirası kabul edilen atıl kalmış demiryolu yapılarının ve hatlarının korunması, yeni kullanımlarla fiziksel varlığını devam ettirmesi; yapı, kent ve toplum için; ekonomik, ekolojik, sosyo-kültürel sürdürülebilirliklerinin sağlanması, aidiyet duygusunun, kent belleğinin sürdürülebilirliği açısından çok önemlidir. Bu kapsamda tez içerisinde Türkiye'deki ve Avrupa'daki metropollerde-küçük yerleşimlerde atıl kalmış demiryolu yapılarının hangi işlevlerle yüklendikleri analiz edilmiştir. Bu yapıların büyük bölümünün demiryolu müzesi işleviyle yüklendikleri tespit edilmiştir. Tezde örnek incelemesi olarak seçilen Gaziantep Tren İstasyonu ve çevresine yeniden kullanım önerileri getirilirken incelenen örneklerden yapılan çıkarımlardan ve tezin literatür kısmından yararlanılmıştır. Gaziantep tren istasyonu bölüm 3'te yer alan Avrupa'daki metropollerde dönüştürülmüş demiryolu yapıları-hatları tablosundaki örneklerle konum ve çevresel faktörler açısından, Avrupa'da küçük yerleşimlerde dönüştürülmüş demiryolu yapıları-hatları tablosunda yer alan örneklerle yapı ölçekleri yönüyle benzer özellikler göstermektedir. Örneğin; Lousada Tren Deposu, Gros Schwechat İstasyonu, Donegal Tren İstasyonu, Collana Tren İstasyonu, Midland Tren

İstasyonu ve Simpelveld Tren İstasyonu yapıları, ölçekleri açısından Gaziantep Tren İstasyonu ile benzer yapı büyüklüklerine sahiptir. Bu binaların bulunduğu kentler incelendiğinde, nüfuslarının 2017 T.Ü.İ.K. nüfus verilerine göre 1.663.273 olan Gaziantep şehir merkezi nüfusundan çok daha az olduğu göze çarpmaktadır. (Örnek: Lousado Tren Depo binasının bulunduğu Portekiz'in Vila Nova de Famalicao kentinin 2011 verilerine göre nüfusu 133.832'dir.) [138].

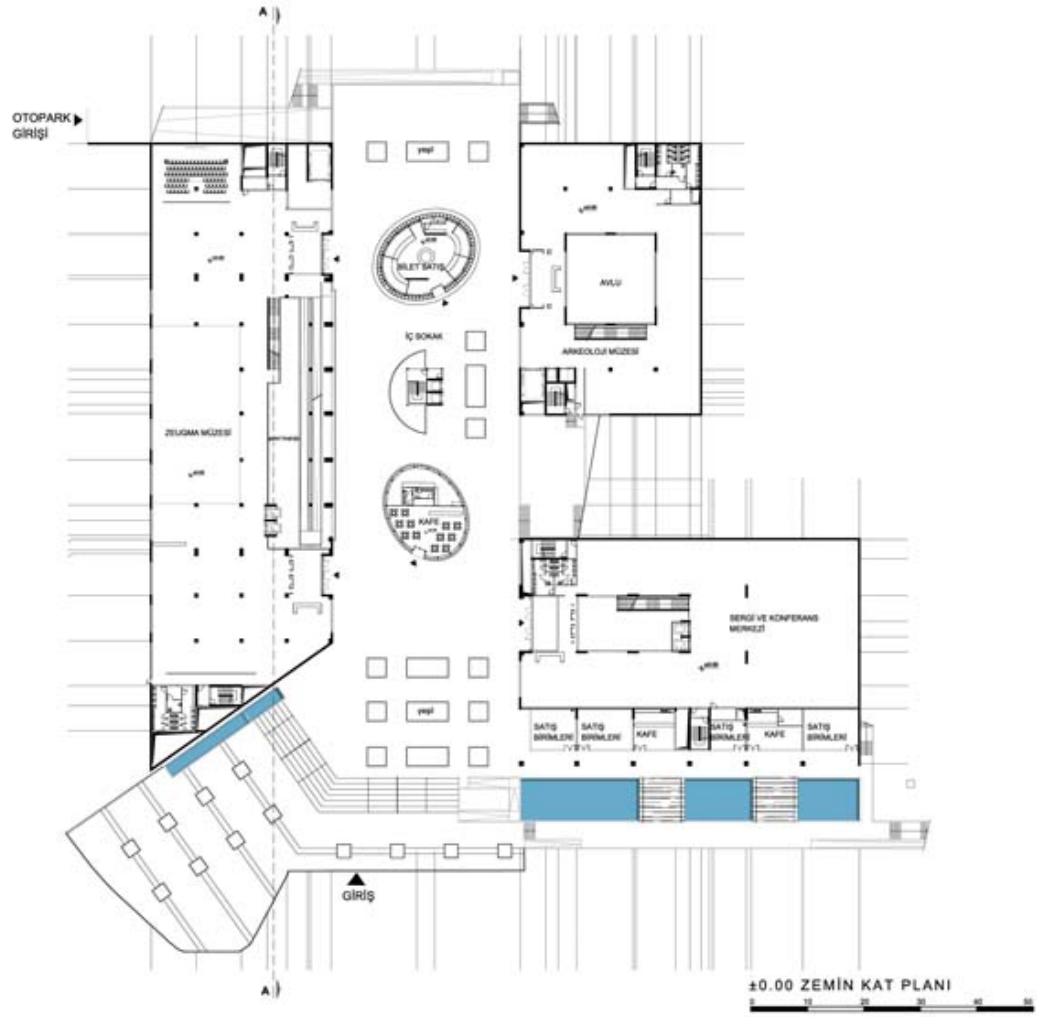
Hatta 2018 nüfus verilerine göre [139]; 271.843 nüfusa sahip İspanya'nın Gijon kentinde yer alan Asturian Tren İstasyonu binası; Gaziantep'te bulunan tren istasyonu binası ile yapı büyüklüğü bakımından karşılaştırıldığında; 14.000 metrekare alana sahip Asturian tren istayonu binası, 1.360 metrekare alana sahip Gaziantep tren istasyonu binasının yaklaşık 10 katı büyüklüğündedir. Bu örneklerden elde ettiğimiz verilere dayanarak, bir metropol olan Gaziantep kentinde bulunan istasyon binasının büyüklük bakımından Avrupa'daki küçük yerleşim yerlerinde bulunan istasyon binaları ile benzerlik taşıması, o dönemdeki Gaziantep'teki demiryolu yapılanmasının Avrupa şehirlerine göre oldukça geri kaldığı yorumunda bulunulabilir. Günümüzde Türkiye'de demiryolu ağlarının geliştirilmesi için çalışmalar 2003 yılından bu yana devam etmektedir. Bu kapsamda Gaziantep'in demiryolları ile ilişkisini kavrayabilmek için; kentin kısa tarihi, konumu, ulaşımı incelenmiş, geçmişten günümüze dek uygulanan imar planlarıyla kentin gelişimi ve demiryolu yapılarıyla kentin kurduğu ilişki analiz edilmiştir. Analizler sonucu; atıl kalmış demiryolu yapılarını da içine alan kentin tarihi-turistik odak noktalarını birleştiren kültürel bir rota önerilmiştir. Bu kültürel rotada yer alan tren istasyonu, lokomotif deposu ve ticari eşya ambarı yapılarına yeniden kullanım önerileri getirilmiştir. Yeniden kullanım önerileri getirilen yapılara tek tek bina ölçeğinde değil birbirleriyle ve kentle etkileşim kurabilmeleri için bütüncül kullanım önerileri getirilmiştir. Böylece kültürel rotada yer alan yapıların işlevsel olarak birbirlerini desteklemesi sağlanarak bütüncül bir yeniden canlandırma amaçlanmıştır. İşlev önerileri getirilen yapılar kentsel ölçekte ve yapı ölçeğinde parametrelerle değerlendirilmiştir. Kentsel ölçekte; kamusallık, sürdürülebilirlik ve kentle entegrasyon parametreleri bazında incelenen yapıların

kültür işleviyle yüklenmelerinin gerekliliği üzerinde durulmuştur. Kültür işleviyle yüklenen yapıların kamuya açık kullanımlar olması kamusal olması ve kentle entegrasyonu sağlaması önemlidir. Aynı zamanda kamusal bir işlev, toplumun kente olan aidiyet duygusunu güçlendirerek sürdürülebilirliği sağlayacaktır. Bütüncül işlev önerileri getirilen yapılar arasındaki etkileşimi ve kentle entegrasyonlarını sağlamada kültürel rotanın da önemli bir etkisi vardır. Yapı ölçeğinde incelenen binalar işlevsel kurgu, mekansal özellikler ve mekan boyutları parametreleri göz önünde bulundurularak işlev önerileri getirilmiştir. Kentsel ölçekte ve yapı ölçeğinde yapılan değerlendirmeler sonucunda Gaziantep Tren İstasyonu'nun hol bölümünün kamusal bir geçiş ve bir fuaye alanı olarak işlevlendirilmesi, hole açılan mekanların ise sergi odaları olarak dönüştürülmesi uygun bulunmuştur. Yapının birinci katındaki lokantanın işlevine devam etmesi kent belleğinin sürdürülebilirliği için önemlidir. Birinci kattaki diğer bölümler işlevsel kurgu açısından biribiri içinden geçilen sergi odaları olarak dönüştürülebilir. Lokomotif deposu yapısı işlevsel kurgusu, mekansal özellikleri, mevcut donatıları ve mekan boyutları açısından demiryolu müzesi işlevi için uygun bulunmuştur. Böylece yapının özgün izlerinin korunması sağlanarak yüklenen işlevin orjinal işlevi hatırlatmasıyla kent belleğinin sürdürülebilirliği sağlanmıştır. Ticari eşya ambarı yapısı mekan boyutlarıyla esnek mekan kurgusuna sahiptir ve ihtiyaca göre kentlinin kullanımına açık farklı işlevlerle dönüştürülebilir. Kamusal kullanıma açık sergi, ofis, derslik, atölye vb. sosyo-kültürel işlevlerle yüklenmesi önerilen yapı bölgenin canlanmasında etkili olacaktır. Sonuçta üç yapı için de kamuya açık kullanımlar tercih edilerek ve önerilen kültürel rota sayesinde yapıların kente entegre olması sağlanmıştır. Yapıların kamusal kullanıma olanak veren işlevlerle yüklenmesi; özgün işlevlerinde de kamusal olan demiryolu yapılarının; ekonomik, ekolojik sürdürülebilirliklerinin yanı sıra sosyo-kültürel sürdürülebilirliklerinin de sağlandığını göstermektedir.

Sonuç olarak bu tez; atıl kalan demiryolu yapılarının korunmasının, mümkünse işlevini sürdürmesinin mümkün değil ise yeni bir işlev yüklenerek

sürdürülebilirliğinin sağlanmasının gerekliliği üzerinde durmaktadır. Bu amaçla kullanım dışı kalan Gaziantep demiryolu yapılarından bir bölümüne, kent ve yeniden işlevlendirilecek yapılar üzerinde yapılan analizler, tezde yer verilen kuramsal çerçevede yeniden kullanım önerileri getirilerek yapıların kullanım dönüşümü olasılıklarını tartışmak amaçlanmıştır. T.C.D.D. sitesinde yer alan bilgiye göre [140] 2011 yılı verileri, Türkiye'de demiryolları üzerinde 62 adet müdürlük ve 76 adet şeflik statüsünde gar ve 279 adet şeflik statüsünde istasyon olduğudur. Bu yapıların önemli bir bölümünün atıl olduğu göz önünde bulundurulduğunda; Gaziantep demiryolu yapıları için tezde yer verilen işlevlendirme önerileri T.C.D.D. envanterindeki diğer yapılar için örnek oluşturabilmesi açısından önemlidir.

A
Zeugma Mozaik Müzesi Zemin Kat Planı



Şekil Ek A Zeugma Mozaik Müzesi Zemin Kat Planı [141]

Kaynakça

[1] Türk Dil Kurumu, Türkçe Sözük, http://tdk.gov.tr/, 11 Mart 2019.

[2] Karayolları Genel Müdürlüğü, Karayolları Genel Müdürlüğü Stratejik Planı (2007-2011), http://www.sp.gov.tr/upload/xSPStratejikPlan/files/SQFmq+KGMSP0711.pdf, 8 Nisan 2019.

[3] Özyüksel, M., (2000). Hicaz Demiryolu, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

[4] Kıraç, B., (2001). Türkiye'deki Tarihi Sanayi Yapılarının Günümüz Koşullarına Göre Yeniden Değerlendirilmeleri Konusunda Bir Yöntem Araştırması, Doktora Tezi, MSGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

[5] Araz, N., Devrim, H. ve Kılıçoğlu, S., (1992). Meydan Larousse, 17, 275-283.

[6] Meydan Larousse, 1992

[7] Güran, T., (2013). Iktisat Tarihi. (H. I. Burhan Erdem, Dü.) Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.

[8] Hançerlioğlu, O., (1981). Ekonomi Sözlüğü, Remzi Kitabevi, Istanbul.

[9] Quataert, D., (1999). Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı Imalat Sektörü, İletişim Yayıncılık, Istanbul.

[10] Pamuk, Ş., (1997). 100 Soruda Osmanlı-Türkiye Iktisadi Tarihi, 1500-1914, Gerçek Yayınevi, Istanbul.

[11] Hobsbawm, E. J., (1998). Sanayi ve Imparatorluk, Ankara.

[12] Köksal, G., (2005). İstanbul'daki Endüstri Mirası İçin Koruma Ve Yeniden Kullanım Önerileri, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

[13] Sanayi Devrimi (1989). AnaBritannica (Cilt 19, s. 50), Ana Yayıncılık & Encyclopadia Britannica, İstanbul.

[14] Mumford, L., (2013). Tarih Boyunca Kent, Ayrıntı Yayınları, Istanbul.

[15] Engin, V., (1993). Rumeli Demiryolları, Eren Yayıncılık, İstanbul.

[16] Koçer, Ş., (1995). Haydarpaşa-Gebze Demiryolu Hattında 19. Yüzyılda Yapılmış Demiryolu İstasyon Binaları, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

[17] Erdoğan, T., (1999). Demiryollarının Globalleşmesi (19. yy.'dan Günümüze),Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

[18] Taylan, O. T., (1936). Demiryollar İşletmesi: I. Kısım, Yüksek Mühendis Mektebi Matbaası, İstanbul.

[19] Coffin, J., vd., (2002). Western Civilizations: Their History & Their Culture W.W.Norton &Company, New York.

[20] Sharfman, I.L ve Peterson, S., (1957). Railroads, Encylopedia of the Social Sciences, 13, 74-93.

[21] Kösebay Erkan, Y., (2007). Anodolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

[22] İntekno, Dünyada En Çok Bulunan Elementler, https://www.intekno.net/dunyada-en-cok-bulunan-elementler/, 8 Şubat 2019.

[23] Schivelbusch, W., (1986). Railway Journey, The University of California Press, Berkely, Los Angeles.

[24] Atatürk Bilgi Bankası, http://www.ataturk.net/, 20 Nisan 2019.

[25] Quataert, D., (1985). 19. Yüzyılda Osmanlı Imparatorluğu'nda Demiryolları, Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi, Cilt 6, 1630-1635, İletişim Yayınları, İstanbul.

[26] Onur, A., (1953). Türkiye Demiryolları (1860-1953). K.K.K., İstanbul Askeri Basımevi, İstanbul.

[27] Durdu, M. B., (2005). "İngiliz J.R. Pilling'in Osmanlı Demiryolu İmtiyazını Ele Geçirme Mücadelesi", Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi, sayı 17, www.ankaraedu.tr/kutuphane/otam/otam_2005_sayi17.

[28] Aydemir, C., (1993). Türkiye'de Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Ulaşımı ve Bu Konuda İzlenen Politikalar, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul

[29] Benli, A., (1995). Türkiye'deki Karayolu ile Demiryolu Ulaşım Sistemlerinin Karşılaştırılması, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara.

[30] Şenyiğit, Ö., (2002). Adana-Mersin Demiryolu Hattı Üzerindeki İstasyon Binalarının Tarihi ve Mimari Analizi, Yüksek Lisans Tezi, Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Adana.

[31] Yıldız, A., (2008). Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları; Kırklareli Tren İstasyonunun Rehabilitasyonu, Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Edirne.

[32] Işıksaçan, M., (1935). "Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar", Demiryolları Dergisi Yayınları, s. 1-61, İstanbul

[33] Özyüksel, M., (1988). Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları, Arba Yayınları, İstanbul.

[34] Öztürk, C. (1995). Tanzimat Devrinde Bir Devletçilik Teşebbüsü:

Haydarpaşa-Izmit Demiryolu, Çağını Yakalayan Osmanlı, s. 271-298, ed. Ihsanoğlu, E., IRCICA, Istanbul.

[35] Özyüksel, M., (1999). Anadolu ve Bağdat Demiryolları, s. 663-677, Osmanlı, 3, ed. Eren, G., Yeni Türkiye Yayınları, Ankara.

[36] Avcıoğlu, D., (1969). Türkiye'nin Düzeni, Bilgi Yayınevi, Ankara.

[37] Ekizoğlu, G., (2012). Demiryolu Yerleşkelerinin Endüstri Miras Olarak Korunma Sorunları: İzmir-Aydın Hattı Üzerindeki Demiryolu Yerleşkeleri Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.

[38] Şen, L. (2003). Türkiye' de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci, Tesav Yayınları, Ankara.

[39] T.C.D.D. , Tarihçe, http://www.tcdd.gov.tr/content/31, 5 Şubat 2019.

[40] Trains of Turkey, Maps, http://www.trainsofturkey.com/uploads/Maps/turkey_map_1937.jpg, 14 Eylül 2018.

[41] T.C.D.D. , Tarihçe, http://www.tcdd.gov.tr/, 23 Ekim 2018.

[42] Kaynak, M. (1995). Ulaştırma Sektörünün Gelişimi, Cumhuriyet Ansiklopedisi, Iletişim Yayınları, İstanbul.

[43] Karaman, S. (2010). "Sempozyum Açılış Konuşmaları", Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu, 2008 Ankara.

[44] Trains of Turkey, Maps, http://www.trainsofturkey.com/uploads/Maps/turquie_map_1968.jpg, 14 Eylül 2018.

[45] Wikizero, Türkiye Demiryolları Haritası, http://www.wikizero.biz/index.php?q=aHR0cHM6Ly90ci53aWtpcGVkaWEub3JnL3dpa2kvRG9zeWE6VMO8cmtpeWVfZGVtaXJ5b2xsYXLEsV9oYXJpdGFzxLFfMjAwNy5qcGc, 14 Eylül 2018.

[46] Burden, E. (2004). Illustrated Dictionary of Architectural Preservation: Restoration, Renovation, Rehabilitation, Reuse. New York: McGraw-Hill Press.

[47] Gonsiour, I,G., (1972). Die Sanierung Des Historicschen Staatkernes von Alsfed, Bonn.

[48] Cantell, S.F.,(2005). The Adaptive Reuse of Historic Industrial Buildings: Regulation Barriers, Best Practices and Case Studies, yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Virginia Polytechnic Institue and State University, Blacksburg.

[49] Weeks, K.D., ve Grimmer A.E., (1995). The Secretary of the Interior's Standarts for the Treatment of Historic Properties with Guidelines for Preserving, Rehabilitating, Restoring&Reconstructing Historic Buildings, Birinci Baskı, U.s. Department of the Interior National Park Service Cultural

Resource Stewardship and Partnerships Heritage Preservation Services, Washington.

[50] Ahunbay, Z., (2004). Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon, Üçüncü Baskı, Yapı Yayın, Istanbul.

[51] Özden, D. D., (2001). Kentsel Yenileme Uygulamalarında Yerel Yönetimlerin Rolü Üzerine Düşünceler. İ.Ü.Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, 257.

[52] Thomas, S., (2003). A Glossary of Regenneration and Local Economic Development, Manchester: Local Economic Strategy Center.

[53] Mesutoğlu, Z., (1995). Uğur Tanyeli ile Söyleşi, Arredamento Mimarlık, sayı 74, s. 64-69.

[54] Altınoluk, Ü., (1998). Binaların yeniden kullanımı: program-tasarım-uygulama- kullanım, Yapı Endüstri Merkezi, Istanbul.

[55] Cantacuzino, S., (1989). Rehabilitation and re-use of old buildings, Abbeville Press, New York.

[56] Sazak, N. R., (2016). Yeniden İşlevlendirilmiş Tarihi Yapıların Letonya-Türkiye Örnekleri Bağlamında Sosyokültürel Sürdürülebilirliğe Katkısının İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü, Ankara.

[57] Tekeli, I., (1987). "Kentsel Korumada Yaklaşımlar Üzerine Düşünceler", Türkiye II. Dünya Şehircilik Günü Kollokyumu: Tarihi Kentlerde Planlama/Düzenleme Sorunları, 6-8 Kasım 1987, Edirne, 27-32.

[58] Highfield, D., (1987). Rehabilitation and Re-use of Old Buildings, Birinci Baskı, E&FN Spon Press, New York.

[59] Çahantimur, A., & Yıldız, H. T. (2008). Sürdürülebilir Kentsel Gelişmeye Sosyokültürel Bir Yaklaşım: Bursa Örneği, itüdergisi/a, 4-13.

[60] Dikmen, Ç. B., & Özçetin, Z. (2012). Kültürel ve Sosyal Sürdürülebilirlik Bağlamında Yozgat Konaklarının Cephe Düzeni, 6. Ulusal Çatı & Cephe Sempozyumu 12-13 Nisan 2012, Bursa.

[61] Latham, D., (2000). Creative Re-use of Old Buildings Principles and Practice, 1.cilt ve Birinci Baskı, Donhead, Ingiltere.

[62] Selçuk, M., (2006). Yüksek Lisan Tezi, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya.

[63] Kaşlı, B., (2009). İstanbul'da Yeniden İşlevlendirilen Korumaya Değer Endüstri Yapıları ve İç Mekan Müdahaleleri: Santral İstanbul Örneği, Yüksek Lisan Tezi, İ.T.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

[64] Dougles, J., (2002). Building Adaptation, Birinci Baskı, Butterworth-Heinemann, Oxford.

[65] Buchanan, A., (1981). "The Definition of Industrial Archeology", L,etude et la mise en valedur du patrimoine industriel, 4. Conference internationale, Lyon-Grenoble, 1981, s.104.

[66] Tarih-i Kadim, Tarihi Londra İstasyonları, http://www.tarihikadim.com/londra-nin-tarihi-istasyonlari/, 3 Ocak 2019.

[67] Tanyeli, G., (2000). Endüstri arkeolojisi yapılarının korunması ve yeniden işlevlendirilmesi, Domus m Dergisi, Cilt 8, 50-51.

[68] Cossons, N., (1993). The BP Book of Industrial Archaeology, ilk basım: Londra.

[69] Clark, K., (1999). The Workshop of the World, The Industrial Revolution, The Archaeology of Britain, ed. J. Hunter, I. Ralston, Londra, s. 280-296.

[70] Föhl, A., 1995. Bauten der Industrie und Technik, Schriftenreihe des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz, sayı: 47, Bonn.

[71] T.I.C.C.I.H., http://ticcih.org/about/about-ticcih/, 15 Şubat 2019.

[72] T.I.C.C.I.H., http://ticcih.org/publications/, 15 Şubat 2019.

[73] E.R.I.H., https://www.erih.net/about-erih/erihs-history-and-goals/, 16 Şubat 2019.

[74] E.R.I.H., https://www.erih.net/about-erih/route-system/european-theme-routes/, 16 Şubat 2019.

[75] E.R.I.H., https://www.erih.net/about-erih/route-system/regional-routes/, 16 Şubat 2019.

[76] E.R.I.H., https://www.erih.net/, 17 Şubat 2019.

[77] E.R.I.H., https://www.erih.net/i-want-to-go-there/list/Sites//turkey/, 17 Şubat 2019.

[78] Google Maps, https://www.google.com/maps, 17 Şubat 2019.

[79] E.R.I.H., https://www.erih.net/i-want-to-go-there/list/Sites///xtra-unesco-world-heritage-sites/, 18 Şubat 2019.

[80] Zöpel, C., 1985. Probleme der Umnutzung von Denkmälern, Schriftenreihe des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz, sayı: 29, Almanya.

[81] Altıner, D., (2016). Marmaray Projesinin Etki Alanında Kalan Haydarpaşa-Bostancı Banliyö Güzergahının Kültürel Miras Bağlamında Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, MSGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

[82] Burman, P., (1997). Philosophies for Conserving the Railway Heritage. P. Burman, & M. Stratton içinde, Conserving the Railway Heritage , E&FN Spon, London, 18-33.

[83] Depositphotos, https://tr.depositphotos.com/, 2 Mart 2019.

[84] Soane, L., (1997). The Railway Heritage Trust and its achievements, Conserving the Railway Heritage, pp. 141-154, eds. Burman, P. S. & Stratton, M., E&FN Spon, London.

[85] Cossons, N., 1997. An agenda for the railway heritage, Conserving the Railway Heritage, pp. 3-17, eds. Burman, P. S. & Stratton, M., E&FN Spon, London.

[86] E.R.I.H., https://www.erih.net/i-want-to-go-there/list/Sites///transport-and-communication/, 17 Şubat 2019.

[87] Magnetic Latvia Travel, https://www.latvia.travel, 19 Mart 2019.

[88] The İnternational Steam Page, http://www.internationalsteam.co.uk, 19 Mart 2019.

[89] Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf, https://www.sem-chemnitz.de/, https://www.sem-chemnitz.de/, 20 Mart 2019.

[90] East Anglian Railway Museum, https://www.earm.co.uk/, 20 Mart 2019.

[91] BKV, https://www.bkv.hu, 20 Mart 2019.

[92] Donegal Gathering, https://donegalgathering.com, 20 Mart 2019.

[93] Steaming Around Britain's Railways, http://www.crjennings.com, 20 Mart 2019.

[94] Railway Museum, https://www.railwaymuseum.org.uk, 20 Mart 2019.

[95] Miljoenenlıjn, https://www.miljoenenlijn.nl, 20 Mart 2019.

[96] Plettenberg, http://www.plettenberg.de, 20 Mart 2019.

[97] https://www.losheim-stausee.de, 20 Mart 2019.

[98] Mudanya Belediyesi, https://www.mudanya.bel.tr, 21 Mart 2019.

[99] https://tr.redsearch.org, 21 Mart 2019.

[100] Arkiv, http://www.arkiv.com.tr, 21 Mart 2019.

[101] T.C.D.D., http://www.tcdd.gov.tr, 21 Mart 2019.

[102] Ray Haber, https://rayhaber.com, 21 Mart 2019.

[103] Habertürk, https://www.haberturk.com/, 21 Mart 2019.

[104] Kuban, D., (1983). Gazianteo Kenti Koruma Planı Raporu, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi.

[105] Uğur H., (2004). Geleneksel Şehirsel Mekanlar, Değerlendirme ve Korunmaları Bağlamında Sistematik Yaklaşım-Gaziantep Örneği, Doktora Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

[106] Aktüre, S., (1978). 19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi, , Doktora Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

[107] Kuban, D., (2001). Türkiye'de Kentsel Koruma, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

[108] Ergeç, E., (2007). Gaziantep "Dört Yanı Dağlar Bağlar", Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

[109] T.Ü.İ.K., http://www.tuik.gov.tr/Start.do, 4 Nisan 2019.

[110] Wikizero, Gaziantep in Turkey, aHR0cHM6Ly90ci53aWtpcGVkaWEub3JnL3dpa2kvRG9zeWE6R2F6aWFudGVwX2luX1R1cmtleS5zdmc, 5 Nisan 2019.

[111] Tatlıgil, F., (2005), Gaziantep Kentinin Geleneksel Konut Dokusunun ve Sosyo- kültürel Yapısındaki Değişimin Incelenmesi. Yüksek Lisans Tezi, Y.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

[112] Ünal, Z.G., (1998). Bilgisayar Destekli Tarihi Çevre Koruma Bilgi Sistemi Oluşturulması ve Gaziantep Kentsel Sit Alanında Örneklenmesi, Doktora Tezi, Y.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

[113] Yetkin, H., (1968). "Cumhuriyet Devrinde Gaziantep İlinde Toplum Hayatında Meydana Gelen Gelişmeler", Gaziantep Kültür Dergisi, c.11, s.222.

[114] Yetkin, H., (1968). "Eski Gaziantep Mahallelerinde Açılması Gerekli Yollar", Gaziantep Kültür Dergisi, c.11, s.55-56.

[115] G.T.O., Ulaşım, http://www.gto.org.tr/Ulasim-icerik-18.html, 7 Nisan 2019.

[116] Gaziantep Büyükşehir Belediyesi, (2018). Gaziantep – 2040 İl Çevre Düzeni Planı Açıklama Raporu, Gaziantep.

[117] Docplayer, https://docplayer.biz.tr/5775221-Gaziantep-sehitkamil-gelisme-toplukonut-alani-icindekiler.html, 12 Nisan 2019.

[119] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2017, http://uab.gov.tr/images/hizlierisim/106af411fbac1ce.pdf, 13 Nisan 2019.

[120] T.C.D.D., Projeler, http://www.tcdd.gov.tr/content/95, 16 Nisan 2019.

[121] Gaziantep Büyükşehir Belediyesi Ulaştırma Birimi Arşivi.

[122] Gaziulaş, Tramvay, http://www.gaziulas.com/Icerik.aspx?ID=19, 16 Nisan 2019.

[123] Ay, Y. S., (2001). Gaziantep'te Planlamaya Genel Bakış, Türkiye Mühendislik Haberleri, 415, 44- 46.

[124] Uğurluer, M., (2008). Kartpostal ve Fotokartlarla Gaziantep, M.A.P Kültür Yayınları, Gaziantep.

[125] Bozhüyük, B., (2014). Kentsel Değişimin Belgelenmesinde Fotoğrafın İşlevi, Örnek Kent Gaziantep, Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü, Isparta.

[126] Gül, G., (2005). Gaziantep İli Bey (Kayacık) Mahallesi Geleneksel Doku Koruma ve Geliştirme Önerisi, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen

Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

[127] Benlioğlu, H.,(2014). Türkiye'de 1950-1960 Yılları Arası Demiryolları Politikası, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

[128] Yenice, S.&Karadayı Yenice, T., (2018). "Gaziantep Kenti Planlama Deneyimleri Üzerine Bir Süreç Değerlendirmesi", Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Vol XVI No.II, 552-562.

[129] Akdemir, N., & Öngel, F.S. (2017). Gaziantep'te Göç ve Yerellik Üzerinden Birikim Dinamikleri, Emek Araştırma Dergisi, 8(11), 55-74.

[130] Anonim, (1990). Devlet İstatistik Enstitüsü.

[131] Görücü, Y., (2017). Apartman Tipi Konutlarda Mekansal Dönüşümün İncelenmesi: Gaziantep Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Hasan Kalyoncu Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Gaziantep.

[132] Gaziantep Büyükşehir Bediyesi Arşivi.

[133] Egeplan, Projeler, http://www.egeplan.com.tr/projeler.php?detay=86&grupp=69&a=48)., 22 Nisan 2019.

[134] Gaziantep Organize Sanayi Bölgesi, Hakkımızda, http://www.gaosb.org/index.php/hakkimizda/, 22 Nisan 2019.

[135] Anonim, (2015). TRC1 Gaziantep-Adıyaman-Kilis Bölge Planı 2014-2023.

[136] Sacır, A., (2018). Gaziantep'te Cumhuriyet Dönemi (1940-1965) Kamu Yapılarının Dönemin Mimari Özellikleri Bağlamında İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Gaziantep Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Gaziantep.

[137] Sıtkı Severoğlu Arşivi.

[138] Vikizero, Vila Nova de Famalicao, http://www.wikizero.biz/index.php?q=aHR0cHM6Ly90ci53aWtpcGVkaWEub3JnL3dpa2kvVmlsYV9Ob3ZhX2RlX0ZhbWFsaWPDo28, 15 Haziran 2019.

[139] Vikizero, Gijon, http://www.wikizero.biz/index.php?q=aHR0cHM6Ly90ci53aWtpcGVkaWEub3JnL3dpa2kvR2lqw7Nu, 6 Haziaran 2019.

[140] Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları., https://ipfs.io/ipfs/QmT5NvUtoM5nWFfrQdVrFtvGfKFmG7AHE8P34isapyhCxX/wiki/T%C3%BCrkiye_Cumhuriyeti_Devlet_Demiryollar%C4%B1.html, 6 Haziaran 2019.

[141] Arkiv, http://www.arkiv.com.tr/proje/zeugma-mozaik-muzesi/2016, 18 Mayıs 2019

Tezden Üretilmiş Yayınlar

İletişim Bilgisi: leylafigen@gmail.com

Konferans Bildirileri

1. Geyyas, L. F. ve Manisa, K. (2018) "Endüstri Mirası Olarak Türkiye'deki Eski Demiryolu Yapıları (Sirkeci, Mudanya Garı ve Ankara Gazi İstayonu)", Dicle Üniversitesi I. Uluslararası Mimarlık Sempozyumu, Diyarbakır.