

PAPER DETAILS

TITLE: Ulusal Demiryolu Mirasinin Korunmasi: Konya Tarihi Gar Kompleksi Model Önerisi

AUTHORS: Emine YAVUZ PAKIH,Esin SARIMAN ÖZEN

PAGES: 881-900

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/2357161>

Araştırma Makalesi –Research Article

Ulusal Demiryolu Mirasının Korunması: Konya Tarihi Gar Kompleksi Model Önerisi

Preservation of National Railway Heritage: Konya Historical Station Complex Model Proposal

Emine Yavuz Pakih^{1*}, Esin Sarıman Özen²

Geliş / Received: 06/04/2022

Revize / Revised: 06/07/2022

Kabul / Accepted: 06/07/2022

ÖZ

Endüstrileşmeyi olanaklı kılan en önemli faktörlerden olan demiryolu sistemleri bugün yaşanan teknolojik gelişmeler neticesinde önemlerini yitirmekte ve ihtiyaçları karşılayamamaktadır. Bu nedenle dünyanın pek çok yerinde demiryolu mirası yapılarının 21. yüzyıl ihtiyacı olan çok fonksiyonlu ulaşım yapılarına dönüştürülmüştür. Ülkemiz demiryolu taşımacılığı ve yeni inşa edilen demiryolu yapıları ile Avrupa standartlarını büyük ölçüde sağlamayı hedeflemektedir. Bu nedenle inşası hızlanan YHT hatları ile beraber trenlerin güzergâhlarının değişmesi ve güzergâh üzerindeki durakların kapatılması çok sayıda istasyon binasının atıl kalmasına neden olmaktadır. Demiryolu yapılarına ve demiryolu mirasına yönelik yapılan akademik çalışmalarda son yıllarda meydana gelen artış, ulusal demiryolu mirasımızın yok olma endişesi içerisinde olduğumuz düşüncesini beraberinde getirmektedir. Çalışma kapsamında dünya üzerindeki diğer örnekler incelenmiş, Avrupa standartları ve ön görülen ulaşım yapıları göz önünde bulundurularak, SWOT analizi ve anket uygulaması sonucunda, ulusal demiryolu mirasında önemli yer tutan Konya Tarihi Gar Kompleksine yönelik model önerisi getirilmiştir.

Anahtar Kelimeler-Demiryolu Mirası, Yeniden Değerlendirme, Koruma, Model Önerisi

ABSTRACT

Railway systems, which are one of the most important factors that make industrialization possible, are losing their importance as a result of technological developments today and cannot meet the needs. For this reason, in many parts of the world, the transformation of railway heritage structures into multi-functional transportation structures, which is needed in the 21st century, has started to be discussed. Our country aims to provide European standards to a large extent with railway transportation and newly built railway structures in. For this reason, the changes in the routes of the trains and the closure of the stops on the route, together with the YHT lines whose construction is accelerating, cause many station buildings to remain idle. The increase in academic studies on railway structures and railway heritage in recent years brings with the thought that we are concerned about the extinction of our national railway heritage. Within the scope of the study, other examples around the world were examined, and a model proposal was made for Konya Historical Station Complex, which is one of our national railway heritage structures as a result of the SWOT analysis and survey application, taking into account the European standards and the foreseen transportation structures.

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

^{1*}Sorumlu yazar iletişimi: emineyvuz@gmail.com (<https://orcid.org/0000-0001-7336-1462>)

İç Mimarlık, Adıyaman Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Adıyaman, Türkiye

²İletişim: esinsariman@gmail.com (<https://orcid.org/0000-0003-0553-117X>)

İç Mimarlık, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, İstanbul, Türkiye

I. GİRİŞ

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

1965 yılında ICOMOS dünyadaki kültürel miras alanlarının korunması üzerine kurulmuş uluslararası bir konsey olarak çalışmalarını sürdürmektedir [1]. 20. Yüzyıl başlarında farkındalığının arttığı koruma kavramı koruma başlıklarının çeşitlenmesi veya çeşitli kurum ve kuruluşların oluşturulmasıyla sınıflandırılabilir hale gelmiştir. Örneğin, bugün yaşanan pek çok teknolojik gelişmenin temelini atan endüstri devriminin izlerini taşıyan çok sayıda endüstri yapısı, makine ve aletler 1978 yılında kurulan TICCIH tarafından koruma altına alınmaktadır aynı zamanda 1977 yılında İngiltere’de düzenlenen demiryolu sergisi de demiryolu mirası ve korunması başlığını gündeme getirmiştir.

Ulusal demiryolu yatırımları ve inşası 1856 yılında başlamış, 1950li yıllarda ulaşım stratejilerinin değişmesi sonucunda yavaşlamıştır. 2003 yılına gelindiğinde ise Avrupa Birliğinin talebi üzerine Avrupa standartları ölçüsünde demiryolu inşası ivme kazanmıştır [2]. Demiryollarının yapısıyla birlikte kentlerin birer simgesi olan istasyon binalarının da inşası söz konusu olmuştur. Yapıldıkları dönemde ülkelerin ekonomik, siyasi, politik ve mimari bir simgesi olan bu yapılar kentin odak noktasında olmaları, mimari değerleri ve peyzajları ile kentin en önemli kamusal mekânı olmuşlardır.

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

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

Çalışma sürecinde yapılan araştırmalar neticesinde ülkemizde bulunan istasyon yapılarının hacim olarak Avrupa’da bulunan çok sayıda yapıdan küçük olduğu görülmüştür. Ulusal demiryolu mirası kapsamında ele aldığımız yapılardan uç istasyon olan Haydarpaşa Garı yapılan çalışma için uygun olabilmektedir ancak ülkemiz geneline bakıldığında kentlerin merkezlerinde bulunan istasyon yapılarının genellikle kompleks şeklinde inşa edildiği görülmüştür. Hem bu özellikler göz önüne alındığında hem de yakın tarihte (2019 yılında) inşası tamamlanan hızlı tren gar binasının varlığı söz konusu olduğu için, kullanıcıların karşılaştırmaları ve talepleri doğrultusunda daha iyi sonuç alınacağı düşünülmüş bu nedenle Konya Gar Kompleksi üzerinde çalışılmıştır.

II. MATERYAL VE YÖNTEM

Çalışma yöntem olarak şu şekilde ilerlemiştir;

- Öncelikli olarak literatür taraması yapılmış, demiryolu mirası, koruma kavramı, ulusal demiryolu inşasının gelişimi üzerine araştırmalar yapılmıştır.
- Ardından çalışma dahilinde ele alınan Konya Gar Kompleksi ve Selçuklu Yüksek Hızlı Tren Gar Binası (YHT Gar Binası) için çevresel ve mimari SWOT analizi yapılmıştır. SWOT analizi ile her bir yapının

ve çevresinin güçlü ve zayıf yönleri belirlenmiş, oluşabilecek tehditler ve karşılaşılabilecek fırsatlar üzerinde durulmuştur.

- Yapılara yönelik yapılan analizin yeni işlev vermede tek başına yeterli olmayacağı düşünüldüğü için kullanıcılara yönelik anket uygulanmıştır. Gerekli etik kurul izni alınan anket, Google form üzerinden her iki garı da kullanan 103 katılımcı tarafından doldurulmuştur. Katılımcıların iki gar binasını en az bir kez kullanmış olması şartı ile katılım sağlamışlardır. Anket verileri SPSS 28.0 yardımı ile istatistiksel olarak ele alınmıştır.
- Katılımcılara uygulanan ankette Likert tipi ölçek kullanılmıştır, sorulan maddelere ilişkin olarak, kendilerine en yakın gördükleri ifadelerden, Kesinlikle katılmıyorum, katılmıyorum, kararsızım, katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde ifade belirtmişlerdir. Bu ifadeler, veri düzenleme araçları ile kesinlikle katılmıyorum 1, katılmıyorum 2, kararsızım 3, katılıyorum 4 ve kesinlikle katılıyorum 5 puan olacak şekilde düzenlenmiştir.
- Anket 25 madde 48 kapalı uçlu sorudan oluşmaktadır. 24 madde garın işlevselliği, ulaşılabilirliği ve erişimi açısından olumlu anlam içeren maddeler kullanılarak sorulmuştur. Bahsi geçen maddeler çalışmanın “D. Anket ve Sonuçlar” kısmında Tablo 3’ de gösterilmiştir. Yalnızca bir madde “Gar çevresinde trafik yoğunluğu oldukça fazladır” ifadesi ile olumsuz anlam içerdiğinden ters kodlanma yapılmıştır.
- Yapılan SWOT analizi neticesinde YHT gar kompleksinin sanayi bölgesine yakın olması, kent merkezi ile bağının kopuk olduğu sonucuna varılmıştır. Ek olarak yapılan anketlerde de garın toplu taşıma ve yaya erişimi için uygun olmadığı, turizm alanlarına uzak olduğu kullanıcılar tarafından belirtilmiştir. Tarihi gar kompleksine dair yapılan SWOT analizinde yapının kent merkezinde oluşu, ulaşım ağlarına yakın oluşu üzerinde durulmuştur. Tarihi gar kompleksine yönelik yapılan ankette kullanıcıların garın ulaşılabilirliği, erişimi, merkezde oluşundan memnun olduğu görülmüştür. Toplumsal hafızanın da etkisinin olduğu düşünüldüğünde tarihi gar kompleksinin geliştirilmesinin uygun olduğu düşünülmüştür.
- Sonuç olarak tarihi gar kompleksi içerisinde bulunan yapılar için model önerisi geliştirilmiştir.

III. LİTERATÜR TARAMASI

A. Ulusal Demiryolunun Gelişimi

Demiryolu taşımacılığında rayların tarihsel gelişiminin yanı sıra lokomotifin icadı ve tarihsel gelişimi de büyük öneme sahiptir. Raylar üzerinde hareket eden taşıtlara baktığımızda 1814 yılında ilk lokomotifin üretimine [3] kadar karşımıza antik dönemdeki taş yollar üzerinde hareket eden hayvanlar ve onların çektiği taşıtlardan, madenlerde kullanılan ahşap raylar üzerinde insan gücü gerektiren araçlara, metal raylar üzerinde hayvan gücü ile hareket eden arabalara kadar çok sayıda taşıt karşımıza çıkmaktadır.

1829 yılında buharlı lokomotif ile Manchester-Liverpool arasında ilk yolcu taşımacılığı yapılmıştır. Bu tarihten itibaren hızla artan demiryolu inşası hızlı teknolojik gelişmeleri de beraberinde getirmiştir. 19. yüzyıl başlarında bilinen ilk elektrikli lokomotif bir kimyager tarafından bulunmuştur. Ardından 19. yüzyıl sonlarında dizel lokomotifler kullanılmaya başlanmıştır. 20. yüzyıl başlarına geldiğimizde ise elektrikli-dizel lokomotifler kullanılmaya başlamış ve 1964 yılında Japonya’da elektrikli yüksek hızlı tren tanıtımı yapılmıştır [3]. Demiryollarında yaşanan en son teknolojik gelişme ise bugün Japonya ve Almanya’da hizmet veren Maglev trenidir.

Bütün bu teknolojik gelişmeler ışığında bilinen anlamda metal raylar üzerinde metal tekerleklerin hareketinden doğan demiryolu taşımacılığı yayılması ve demiryolu hatlarının yapımı 1880-1890 ve 1900-1910 yılları arasında artış göstermiştir. 1860 yılına Dünya’da 108.000 km demiryolu hattı varken 1914’te 1.339.000 km demiryolu hattı bulunmaktadır [3].

Ülkemizde demiryolu inşası ise Osmanlı Devleti’nin ekonomik ve teknik yetersizliği nedeniyle imtiyazlar ışığında başlamıştır. 19. yüzyılın ilk yıllarında Alman, Fransız, İngiliz yatırımcılar ülkemizde demiryolu inşasını hızlandırmışlardır. Demiryolu inşası için ekonomik ve teknik olanakları yetersiz kalan Osmanlı Devleti bu oluşumlara sıcak bakmıştır. Ülke sınırlarımızdaki ilk demiryolu olan İzmir-Aydın hattı İngilizler tarafından 1856 yılında yapılmıştır. 1948-1952 yılları arasında alınan Marshall yardımı karayolu inşasını hızlandırmış, 1950’lerde demiryolu yapımı durmuştur [2]. 1960 yılından 2003 yılına kadar toplam 847 km demiryolu inşa edilmiştir. 2003 yılından itibaren demiryolları yeniden devlet politikası haline gelmiştir. 2003 yılında Ankara-Eskişehir hızlı tren

hattının temeli atılmıştır. 2014 yılına gelindiğinde ise Ankara-Eskişehir, Konya-Ankara, Eskişehir -İstanbul hattı olmak üzere 1213 km’lik yüksek hızlı tren hattı tamamlanmıştır [4]. 2018 Yılı itibarıyla toplam hat uzunluğu 12.710 kilometreye ulaşmıştır.

B. Demiryolu Mirası Kavramı

20. yüzyılın ikinci yarısında gündeme gelen demiryolu mirası kavramı oldukça zengin bir alt metne sahiptir. Demiryolu mirasının kapsamı; demiryolu arşivleri, hareketli tüm makinalar, yapılar, yapılarla ilişkili sanayi yapıları, kentsel alanlar, kırsal alanlar, altyapı ve sinyalizasyon, taşınabilir nesneler olarak toparlanabilir [5]

Demiryolu inşasının ve taşımacılığının ilk gerçekleştiği yer olan İngiltere demiryolu yapılarının miras olarak tescillenmesi ve korunmasında da öncülük etmiştir. 1977 yılında “Save Britain’s Heritage” kapsamında düzenlenen “Off The Rails” sergisi tarihsel önem sahip olan demiryolu yapılarını miras olarak gündeme getirmiştir [6]. 1984 yılında İngiltere’de bulunan demiryolu yapılarının korunması için British Railways kurumuna bağlı Railways Heritage Trust kurulmuştur. Ayrıca 1993 yılında demiryolu kanunu revize edilmiş ve demiryolu yapılarının tescillenip, envanterlerinin oluşturulması için bir kurum oluşturulmasına karar verilmiştir [5].

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

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

- Bir dehanın gösterisi olan yaratıcı bir çalışma olması; mühendisler tarafından tasarlanan ve inşa edilen demiryollarının mühendislerle özdeşleştirmek mümkündür. Oldukça karmaşık bir sosyo-teknik sisteme sahip olan demiryollarının tasarımında beceri ve yetenek gerekmektedir.
- Yenilikçi teknolojinin etkisi; Bir demiryolunun en birincil hizmeti olan taşımacılık için teknoloji ve teknolojik gelişmeler kritik bir role sahiptir. Ray yatağı, setler, kesimler, mimari yapılar ve kullanılan inşa yöntemleri demiryolunun teknoloji rotasını içerir. 1860’larda çeliğe geçişle yapılan teknikler ve 19. yüzyıl sonlarında betonla yapılan deneyler birer örnektir. Ayrıca demiryollarının inşa edildiği coğrafya için geliştirilen yöntemlerde birer örnek olabilir(Himalaya Demiryolu). Sosyal, ekonomik, çevresel ve siyasi faktörlerde modern teknoloji tarihçiliğinin yaklaşımı olan tipik disiplinler arası yaklaşımıyla, demiryollarındaki teknik değişim ve gelişimi etkiler.
- Tipik ve olağanüstü örnek olması; demiryolu yapıları içerisinde spesifik öneme sahip yapıları içermektedir. Örneğin; su kuleler, hangarlar, döner tablalar ve yakıt ikmal tesisleri birer tipik örnek olabilir. Yapıldıkları önemde bulundukları coğrafyaya getirdikleri çözüm önerileri de olağanüstü örnekler arasına girmektedir. İsviçre ve Avusturya’da buluna dağ demiryolları buna örnektir.
- Ekonomik ve sosyal gelişimleri gösteren örnek; demiryolları ulaşım için inşa edilmiş olmalarına rağmen birçok siyasi, ekonomik, sosyal ve kültürel amaca da hizmet etmişlerdir. Kentlerin ticaret hacminin artmasına etki etmelerinin yanı sıra şehir içi raylı sistemleri kentlerin büyükşehir olmalarında kritik rol oynamaktadır [7].

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

C. Koruma Kavramı

Geleneksel ve çağdaş yapım teknikleriyle inşa edilmiş ve günümüze kadar ayakta kalabilmiş yapılar birer taşınmaz kültür varlıklarıdır. Uluslararası kuruluşların düzenlediği toplantılarda alınan koruma kararları neticesinde yaşatılmaya çalışan kültürel miras yapılarının içerisinde, toplumları teknolojik alanda etkilemiş Endüstri Devrimi’nin izlerini taşıyan endüstri yapıları, ‘Endüstri Mirası’ başlığı altında incelenmektedir. Endüstri mirasının alt başlığı olarak karşımıza çıkan “Demiryolu Mirası” kavram olarak yeni bir kavram olmasına rağmen, korunması gereken diğer değerlerden farklı değildir. Bu nedenle endüstri mirasının korunmasına yönelik yapılan çalışmalar demiryolu mirasını da kapsamaktadır.

Höhmman (1992) endüstri anıtlarını korumada uygulanan yöntemleri 4’e ayırmıştır;

- Herhangi bir müdahale yapmadan veya en az müdahale ile yeni işlev vermeksizin olduğu gibi korumaktır.

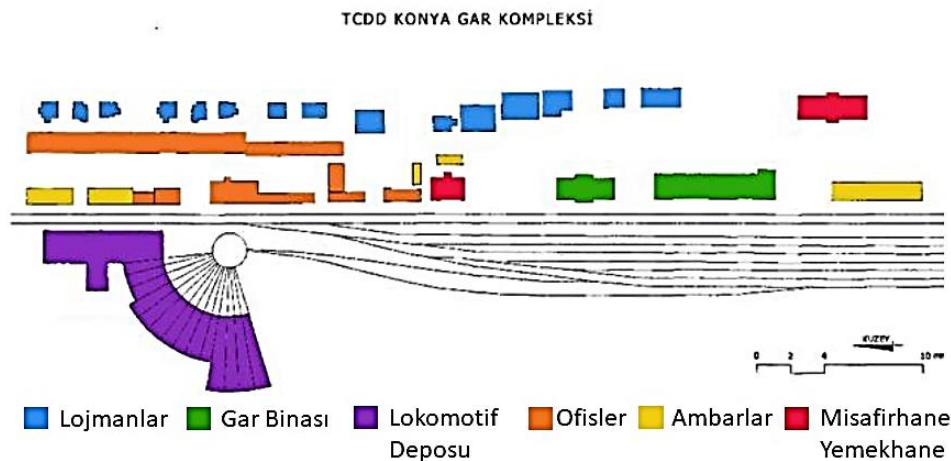
- Çok az bir değişimle ve eski işlevine yakın bir işlevle korumaktır.
- Yapıya müze işlevi vererek korumaktır. Bu noktada endüstri müzesi ile teknik müze ayırımına dikkat edilmesi gereklidir. Teknik müzede sadece konuyla ilgili ürünler, üretim teknikleri ve fabrikaya dair bilgiler verilir. Ancak endüstri müzesinde, sunulan dönemin sosyal, ekonomik ve teknik gelişimi, işçilerin günlük yaşamları, ürünlerin günlük yaşamda kullanım biçimleri gibi bilgilerin yanı sıra sosyal ve kültürel bilgilerin de verilmesi gereklidir [8].
- Endüstri yapılarını yeni bir işlevle yeniden kullanmaktır. Endüstri anıtlarını yeniden işlevlendirmek diğer yapı türlerinden daha kolaydır. Genelde yalın olan bu yapıların her metrekaresindeki ayrıntılarla uğraşmak gerekmez. Ancak yapıyı bir kabuk olarak algılayıp içinde istenilen değişikliği yapmak yerine, onu özgün kılan özelliklerin bozulmamasına özen gösterilmelidir. Bu yapıların taşıyıcı sistemini, dökme demir sütunlarını, ahşap taşıyıcılarını, pencere oranlarını ve profillerini, iç açıklığını, mekân bütünlüğünü, gabarisini, duvar dokusunu, avlularını, tesis içinde ulaşımı sağlayan raylar vb. özelliklerini korumak gerekmektedir. Bunların sağlanabilmesi; uygun işlevin bulunmasına ve uygulamanın doğru yapılmasına bağlıdır.

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

IV. ALAN ÇALIŞMASI

Çalışmanın bu kısmında Konya gar kompleksi içerisindeki yapıların mekân oluşumlarına değinilecektir. Dönem ihtiyaçları göz önüne alınarak tasarlandığı için kullanıcı taleplerinin değerlendirilmesi ve yeni inşa edilen bir yapı olarak mimari kriterler açısından karşılaştırmanın daha kolay olacağı düşünüldüğü için 2020 yılında hizmet vermeye başlayan YHT Gar Binasına yer verilecektir. Ayrıca bahsi geçen yapılar ve çevresi ile ilgili yapılan SWOT analizine, anket sonuçlarına değinilecek ve demiryolunun inşası ile hizmet vermeye başlayan tarihi istasyon kompleksine yönelik yapılan model önerisine ve öneri kapsamında geliştirilen mobilya ve aydınlatma tasarımlarına yer verilecektir.

1888 yılında Almanlar tarafından imtiyazlar ile inşa edilmeye başlayan Anadolu demiryolu hattının bir parçası olan Konya demiryolları 1896 yılında tamamlanmıştır. Demiryolu inşası ile aynı dönemde tamamlanan yapı kompleksi bünyesinde farklı fonksiyon içeren yapıların bulunduğu bir yapı grubudur. Gar kompleksi kuzey-güney aksında 160 x 22 m uzunluğunda bir alana inşa edilmiştir [9].



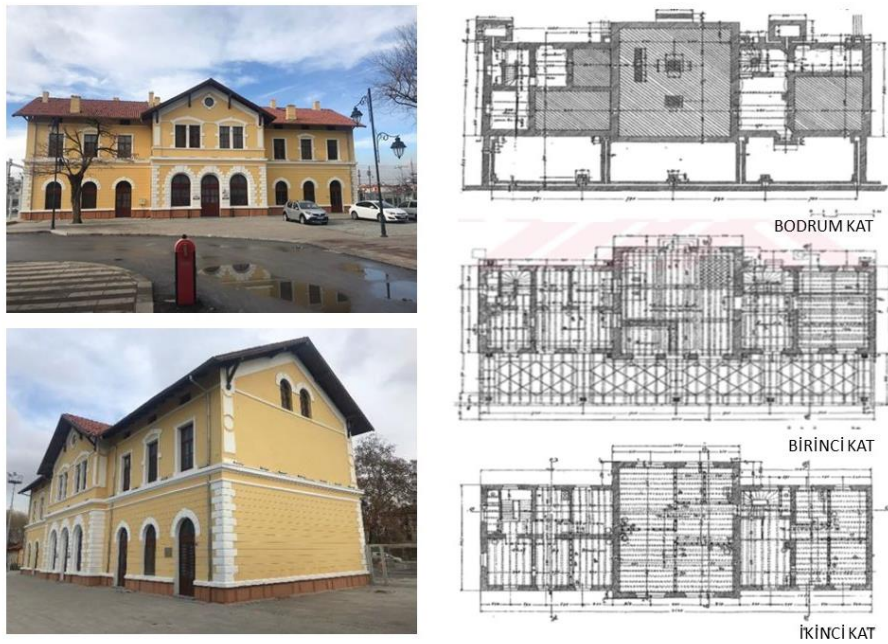
Şekil 1. Konya Tarihi Gar Kompleksi (TCDD arşivleri yardımı ile yazar tarafından yeniden düzenlenmiştir.)

Yapı kompleksinin doğu cephesinde toplam 14 adet lojman yapısı bulunmaktadır. Bu yapılardan 6 tanesi Alman evi olarak bilinen demiryolunun ve istasyonunun inşası ile aynı dönemde yapılan iki katlı müstakil yapılardır. 2014-2015 yıllarında geçirilen restorasyon sonrası yapılar belediye ve özel kurumlara kiralanarak işyeri olarak

kullanılmaya başlanmıştır. 1990'lı yıllarda inşa edilen dörder katlı lojman yapıları restorasyon esnasında yıkılmışlardır.

Gar kompleksinin güneydoğusunda bulunan 1912 yılında yapılan yapı otel işlevi için inşa edilmiştir. Dönem dönem farklı işlevler yüklenen yapı restorasyon sonrasında misafirhane olarak hizmet vermeye başlamıştır. İstasyon binasının kuzeybatısında yer alan büyüklüğü ve mimari planı ile dikkat çeken yapı lokomotif deposu olarak inşa edilmiştir. Yay formunda 13 bölümden oluşan atölye binası ve lokomotifleri girecekleri yöne çevirmeye yarayan dairesel platform bulunmaktadır.

1896 yılında hizmet vermeye başlayan gar binası iki katlı ve simetrik planlı bir yapıdır. Giriş katta yolculara hizmet veren birimler, birinci katta ise lojmanlar tasarlanmıştır. Alman üslubu ile yapılmış istasyon binası aynı dönemde yapılan Ankara ve Eskişehir istasyon binalarına benzemektedir [9].



Şekil 2. Konya Tarihi Gar Binası (Yazar tarafından hazırlanmıştır.)

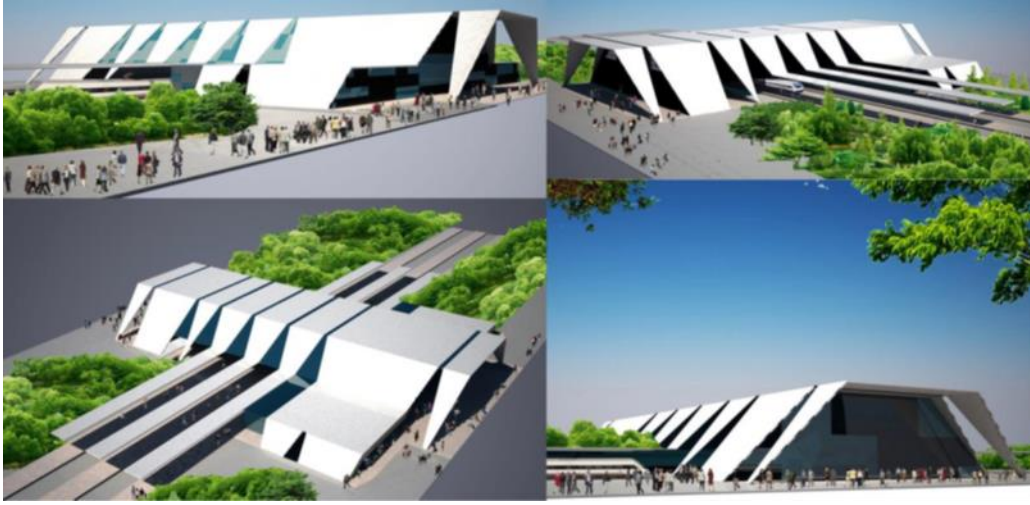
Yapı bir dönem restoran işlevi ile hizmet vermiştir. Restorasyon sonrasında ise YHT VIP bekleme salonu ve müdürlüklerin olduğu bir yapı olarak hizmet vermektedir. Demiryolu mirasının korunması kapsamında yapının işlevinin değerlendirilmesi SWOT analizi ve anket çalışması ile yapılmıştır. Yapıya yönelik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

Tablo 1. Konya Gar Binası Çevresel ve Mimari SWOT Analizi

		GÜÇLÜ YÖNLER	ZAYIF YÖNLER	FIRSATLAR	TEHDİTLER
ÇEVRESEL	- Konum - Ulaşım - Otopark - Nüfus - Sosyal-Kültürel Yapı - Ekonomi - Eğitim	Yapının kent merkezine ve turizm alanlarına yakın oluşu Yapının toplu taşıma araçlarına yakın oluşu, yaya erişimi ve özel araç erişimi için uygun oluşu Yapının çevresinde yapılaşmanın konut, kamu alanları ağırlıklı oluşu Yapının sosyal ve kültürel alanlara (tiyatro, spor merkezi, alışveriş merkezi, sinema vs.) yakın oluşu Yapının çevresinde gelişen yapılaşmanın ekonomik kalkınmaya yönelik ticaret alanlarını barındırması(kafe-restoran vs.) Yapının çevresinde eğitim yapılarının varlığı	Yapının bulunduğu konum itibari ile şehir merkezine yakın oluşu belirli saatlerde trafik yoğunluğunun fazla oluşu Yapının yeterli otopark alanına sahip olmayışı	Yapının toplum hafızasındaki yeri, Yapının ulaşılabilirliği Yapının çevresi ile kurmuş olduğu ekonomik- sosyal ve kültürel bağlantı	Yapının çevresinin büyümeye imkân vermemesi Yapının işlevinin ekonomik kaygısı
	- Mekânın Yeterliliği (m²) - Donatının Yeterliliği - Mekânın Erişilebilirliği - Müdahale Ölçekleri - Yapının Değeri - Yapının Özgünlüğü - Sürdürülebilirlik	Yapının yapıldığı dönem itibari ile özgün oluşu Yapının 2019 yılına kadar aynı işlev ile sürdürülebilirliğini devam ettiriyor oluşu	Yapının donatı elemanlarının (wc sayısı, oturma birimi sayısı ve niteliği) yetersizliği Yapının erişilebilirlik kriterlerini tam karşılayamıyor oluşu	Yapı grubunun birden fazla mimari özelliklere sahip yapıyı barındırması Verilecek işlevler için uygun metrekarelerde alanların varlığı Yapının mimarisinin özgün oluşu Yapının konumu itibari ile sürdürülebilirliğe yanıt verebilecek oluşu Yapının kolektif bellekte yer edinmiş oluşu	Yapının mimari miras – demiryolu miras değerinden ötürü müdahale ölçeğinin sınırlı oluşu

2011 yılında hızlı trenin Konya'ya gelişi ile birlikte 2013 yılında projesi hazırlanan Yüksek Hızlı Tren Gar Binası eski buğday pazarına inşa edilmiş ve 2020 yılında hizmet vermeye başlamıştır. Buğday pazarı eski gar binasının kuzeyinde 4,5 km uzaklıkta yer almaktadır. Yapının bulunduğu yer oto tamircilerin, ayakkabı satış ve imalat dükkanlarının olduğu, tekstil işyerlerinin bulunduğu küçük sanayi sitesinin içerisinde yer almaktadır.

Demiryolunda iki adet hızlı tren ve bir adet konvansiyonel hat olmak üzere üç hat bulunmaktadır, gelecekte dört hat ve 3 peron eklenmesi planlanmaktadır [10]. Yapının kullanımı iki yöndedir ve yapı demiryolu hattının üzerinden geçen bir köprü gibi tasarlanmıştır.



Şekil 3. Konya Yüksek Hızlı Tren Garı [10]

Yüksek Hızlı Tren Gar Binası dönem ihtiyaçları göz önüne alınarak tasarlanmıştır. Yapının çevresi ile ilişkisi ve mimari özellikleri göz önüne alınarak SWOT analizi yapılmış daha sonrasında ise anket uygulanarak kullanıcı memnuniyeti ölçülmüştür. Çevresel değerlendirilirken yapının konumu, ulaşımı, kültürel ve sosyal altyapısı, nüfusu dikkate alınmıştır. Mimari olarak değerlendirilirken ise yapının metrekareleri, donatı elemanlarının yeterliliği, ulaşılabilirliği, erişilebilirliği dikkate alınmıştır.

Tablo 2. Yüksek Hızlı Tren Gar Binası Çevresel ve Mimari SWOT Analizi

		GÜÇLÜ YÖNLER	ZAYIF YÖNLER	FIRSATLAR	TEHDİTLER
ÇEVRESEL	- Konum - Ulaşım - Otopark - Nüfus - Sosyal-Kültürel - Yapı - Ekonomi - Eğitim	Yapının yeni inşa edilmiş olması nedeniyle ulaşım alt yapısının planlanmış olması Yapının çevresinde az katlı yapılaşmanın oluşu yapının kent silüetinde yer etmesine olanak sağlamaktadır. Yapının yeterli otopark alanına sahip olması	Yapının toplu taşıma alanlarına uzak oluşu Yapının turizm merkezlerine uzak oluşu Yapının çevresinde kullanıcının ihtiyaçlarını karşılayan alanların olmayışı	Yapının çevresinin yeni yapılaşmalara izin veriyor oluşu Kullanıcı talebi doğrultusunda yapının çevresinde sosyal alanların artacak olması	Yapının konumunun sanayi bölgesine yakın oluşu toplumun yapının varlığını kabul etmeyişi (Ankara ATG AVM gibi)
	- Mekânın Yeterliliği (m²) - Donatının Yeterliliği - Mekânın Erişilebilirliği - Müdahale Ölçekleri - Yapının Değeri - Yapının Özgünlüğü - Sürdürülebilirlik	Yapı içerisindeki mekânların işlevlerine uygun metrekarelerde tasarlanmış oluşu Yapı içerisindeki donatı elemanlarının yeterliliği Yapının erişilebilirlik kriterleri doğrultusunda tasarlanmış olması Yapının tarihi değerinin olmayışı ve müdahale ölçeklerinin sınırlı olmayışı Yapının özgün olarak tasarlanması		Yapının 2019 yılında hizmet vermeye başlaması ve uzun vadede yenileme gerektirmemesi ekonomi ve sürdürülebilirlik açısından katkı sağlamaktadır	

D. Anket Verileri ve Sonuçlar

SWOT analizinden sonra yapılan anket kullanıcı memnuniyetini ölçmeye yöneliktir. Anket üç bölüm ve toplam 48 sorudan oluşmaktadır. İlk bölüm demografik soruları, ikinci bölüm eski gar binasının ulaşılabilirlik ve erişilebilirliğini, yapının tasarım kriterlerini, fonksiyon ve olanaklarını, üçüncü bölüm ise yeni gar binasının ulaşılabilirlik ve erişilebilirliğini, yapının tasarım kriterlerini, fonksiyon ve olanaklarını içermektedir.

Tablo 3. Likert Ölçeği kapsamında kullanıcılara yöneltilen sorular

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Garın Ulaşılabilirliği ve erişimi					
Garın Tasarım Kriterleri					

Tablo 3. (Devamı)

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Garın Fonksiyonelliği					

Gar memnuniyet anketi, Google form üzerinden her iki garı da kullanan 103 katılımcı tarafından doldurulmuştur. Katılımcılar sorulan maddelere ilişkin olarak, kendilerine en yakın gördükleri ifadelerden, Kesinlikle katılmıyorum, katılmıyorum, kararsızım, katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde ifade belirtmişlerdir. Bu ifadeler, veri düzenleme araçlarınca kesinlikle katılmıyorum 1, katılmıyorum 2, kararsızım 3, katılıyorum 4 ve kesinlikle katılıyorum 5 puan olacak şekilde düzenlenmiştir. Anket 25 maddeden oluşmaktadır. 24 madde garın işlevselliği, ulaşılabilirliği ve erişimi açısından olumlu anlam içeren maddeler kullanılarak sorulmuştur. Bir madde “Gar çevresinde trafik yoğunluğu oldukça fazladır” ifadesi ile olumsuz anlam içerdiğinden dolayı ters kodlama yapılmıştır. Anket verileri SPSS 28.0 programı yardımı ile değerlendirilmiş ve iki gar binasının kullanıcı memnuniyeti istatistiksel olarak da ele alınmıştır.

Veriler düzenlenirken, her iki gar için de yanıt veren katılımcıların yanıtları alınmış, yarım bırakan katılımcılar analizden çıkarılmıştır. Sonuçta 72 katılımcının vermiş olduğu yanıtlar üzerinden analizler yapılmıştır. Aşağıda Tablo 4’te Gar1(Tarihi Gar) ve Gar2(Yeni Gar) için 25 maddelik memnuniyet anketi üzerinden elde edilen ortalama puanlara ilişkin betimsel istatistikler ve yapılan ölçümün güvenilirliğine ilişkin güvenilirlik katsayısı sunulmuştur

Tablo 4. Gar1 ve Gar2 Memnuniyet Anketine Yönelik Puan Ortalamalarına Ait Betimsel İstatistikler ve Güvenilirlik Katsayısı

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

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

Katılımcıların Gar1(Tarihi Gar) ve Gar 2 (Yeni Gar) için memnuniyet anketi puanlarının normal dağılımı sergilemediğinden dolayı, iki gar için memnuniyet anketi puan ortalamaları, parametrik olmayan Wilcoxon İşaretli Sıralar testi ile kontrol edilmiş, teste ait değerler aşağıdaki Tablo 5 de belirtilmiştir.

Tablo 5. Gar 1 ve Gar 2 Willcoxon İşaretli Sıralar Testi

Gar2 Ortalama Puan - Gar1 Ortalama Puan	N	Sıra Ortalaması	Sıra Toplamı	z	p
Negatif Sıralar	42	34,12	1433	-1,11	0,26
Pozitif Sıralar	28	37,57	1052		
Fark Olmayan	2				

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

Ancak, Tablo 3 ve Tablo 4 incelendiğinde, Gar1 (Tarihi Gar) ve Gar 2 (Yeni Gar) için memnuniyet anketini dolduran toplam 72 kişiden 42'sinin Gar1, 28'inin de Gar2 için daha yüksek puan verdiği gözlemlenmiştir. İki kişinin ise her iki gar için verdiği puanlar arasında fark yoktur. Benzer şekilde, katılımcıların Gar1 (Tarihi Gar) için vermiş olduğu puan ortalamaları 5 üzerinden 3,33 iken, Gar 2 (Yeni Gar) için 3,27'dir. Buna göre katılımcıların Gar1 ve Gar2 için verdikleri puan ortalamaları istatistiksel olarak anlamlı düzeyde farklılaşmasa dahi, hem gar1 için yüksek puan veren katılımcıların daha çok olduğu hem de katılımcıların gar1 için verdikleri puan ortalamasının daha yüksek olduğu gözlemlenmiştir.

Ayrıca anketin ikinci bölümünde eski gar binasına verilecek işlev seçimine yönelik soruda kullanıcıların %33,7 sinin tekrar gar binası olarak değerlendirilmesini talep ettiği sonucuna varılmıştır. Kullanıcıların diğer seçeneklere verdikleri oranlar ve garın fonksiyonelliği üzerine vermiş oldukları yanıtlar da göz önüne alındığında yeni gar binasının birden fazla fonksiyon içerecek olmasına rağmen talep edilmediği görülmüştür. Bunun nedenlerinden en önemlisi eski gar kompleksinin toplum hafızasında sahip olduğu yerdir. Yapılan yeni gar binası ile birlikte sadece bir durak ve bakım noktası olması planlanan eski gar kompleksi zamanla şehrin ortasında atılacaktır.

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

V. TARİHİ GAR KOMPLEKSİ İÇİN MODEL ÖNERİSİ

Kentin değişik işlev alanları arasındaki hareketlilik aslında gelişen ticari ve ekonomik hayatın bir gereğidir. Kamusal alanların bu hareketi destekler şekilde organizasyonu harekete, ticarete ve değişime hız

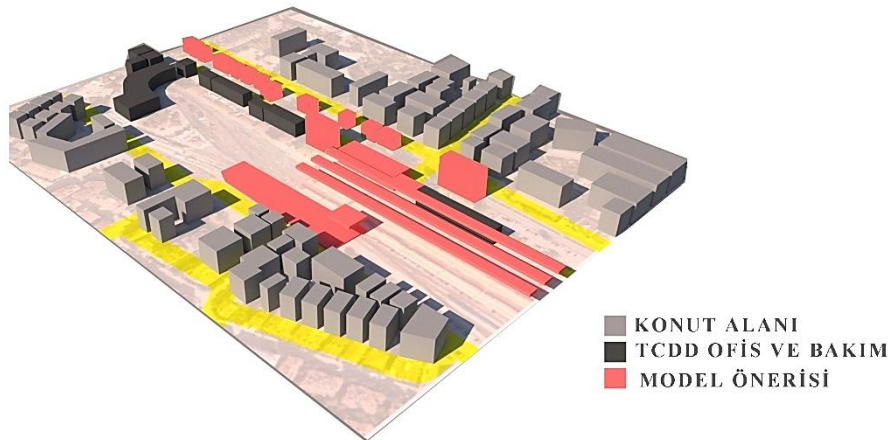
vermektedir. Kamusal bir mekân olan gar binaları da teknolojik gelişmeler ile birlikte toplumun talep ve ihtiyaçları da göz önüne alındığında birçok fonksiyonu içinde barındıran kamusal yapılar haline gelmektedir.

Çalışma kapsamında ele alınan alanda planlanan ulaşım stratejileri neticesinde zamanla yapıların toplum ile bağının kopacağı düşünülmektedir. Yapılan öneri ile yapı ve çevresinin bölge halkının daha aktif kullanabileceği bir alan olması hedeflenmektedir. Yapının bulunduğu mahalleyi ikiye bölüyor olması ve bundan dolayı bugüne kadar aktif bir köprü görevi görmesi model önerisinde dikkate alınmıştır. Yapının sit alan olarak tescillenmesi, toplum hafızasında edindiği yer de göz önüne alınarak tasarım gerçekleştirilmiştir. Tasarım yaklaşımında *bakım, fonksiyonellik-esneklik ile erişilebilirlik, mekân kimliği ve sürdürülebilirlik* ilkeleri dikkate alınmıştır. Var olan yapılara Demiryolu Mirası yapılarının korunmasına yönelik yöntemler [8] (Tablo 6) dikkate alınarak müdahale edilmiştir. Bu kapsamda ek gar binasına mevcut işlevi ile örtüşen bir işlev verilmiştir. Ayrıca misafirhaneye ve peronlara yapıların mimarisine, cephe özelliklerine, fiziksel konfor şartlarına uygun olan önceki işlevi ile örtüşen işlev önerileri getirilmiştir. Tarihi gar binasının bekleme salonu olan giriş katı için mekânın fiziksel koşullarının uygun olduğu, farklı bir işlev olan restoran işlevi düşünülmüştür. İkinci katlar daha öncesinde lojman olarak kullanılmıştır, çalışmada mekanlara en az müdahalenin olacağı ofis işlevi önerisi getirilmiştir. Yapı kompleksinin içerisinde bulunan müstakil durumdaki lojman binalarının ofis, dernek vb. gibi işlevlerle yapıların mimari oluşumu ve cephe özelliklerine uygun işlevlerin verilmesi önerisinde bulunulmuştur. Peron örtüleri, mobilyaları, aydınlatma elemanları, yönlendirme ve bilgilendirme panoları, ek gar binası içerisinde bulunan oturma elemanları, gişe giydirmeleri, danışma bankosu, aydınlatma elemanları, yönlendirme ve bilgilendirme panoları ile döşeme ve donatı elemanları tasarlanmıştır.

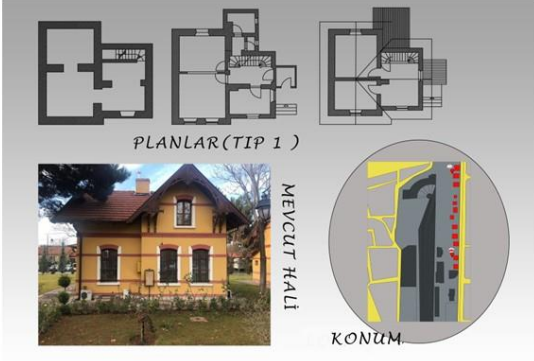
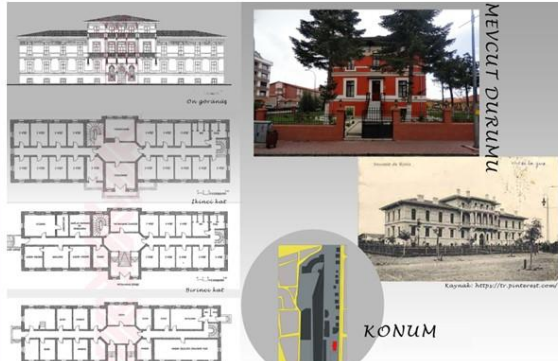
Tablo 6. Endüstri Mirası Koruma Yöntemleri Işığında Yapılan Müdahaleler [8] (Yazar tarafından düzenlenerek tablolaştırılmıştır.)

Herhangi bir müdahale yapmadan veya en az müdahale ile yeni işlev vermeksizin olduğu gibi koruma	Çok az bir değişimle ve eski işlevine yakın bir işlevle koruma	Endüstri yapılarını yeni bir işlevle yeniden kullanma
Ek Gar Binası	Misafirhane	Lojman Binaları
	Tarihi Gar Binası	
	Peronlar	

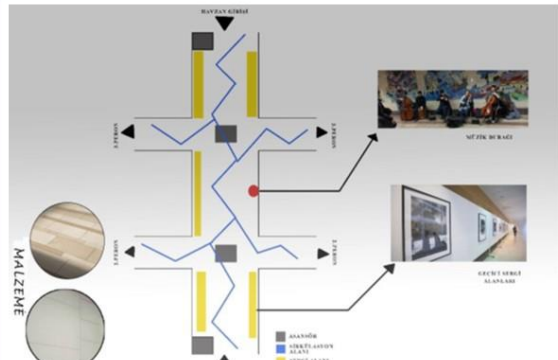
Ayrıca kullanıcıların talepleri arasında bulunan rekreasyon alanı seçeneği de dikkate alındığında ve yapı çevresinde yeterli açık kamusal alanın olmadığı göz önünde bulundurularak yapı kompleksi içerisinde yaklaşık 5.000 m² alana sahip bir açık alan tasarlanmıştır.



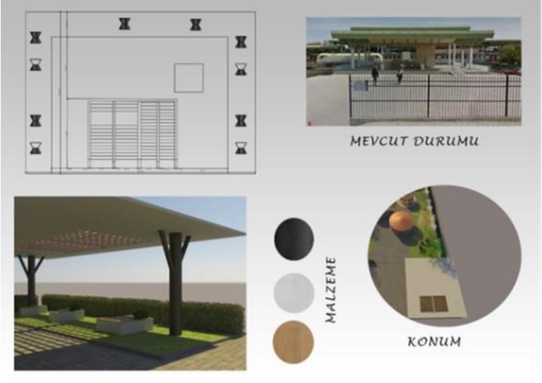
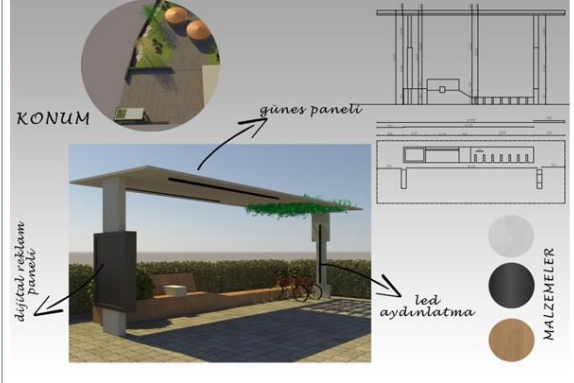
Şekil 4. Konya Tarihi Gar Kompleksi Model Önerisi

İŞLEV ÖNERİSİ	LOJMANLAR	MİSAFİRHANE-BAĞDAT OTELİ
	Gar kompleksi içerisinde restorasyon sonrasında belediye tarafından kiralanılan lojman yapılarının günümüzdeki işlevleri ile devam etmesi uygun görülmüştür. 	Eski garda yakın illerden İstanbul, Ankara ve Eskişehir hızlı trenleri için gerek otobüs ile gerekse tren ile yolcu aktarımı yapılmaktadır. Konya'nın turizm potansiyeli göz önüne alındığında yolcuların günlük bir turu tercih etmeleri ve teşvik edilmesi için eski Bağdat Otel olan bugün misafirhane işlevi gören yapının tekrar otel olarak değerlendirilmesi üzerinde durulmaktadır. Yapı kompleksi içerisinde TCDD tarafından işletilen bir konaklama yapısının varlığının kullanıcılar için cazip olacağı düşünülmüştür. 

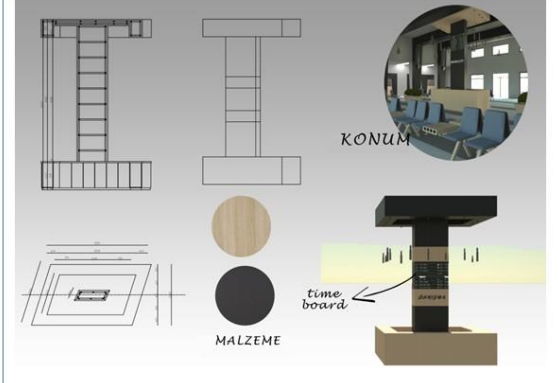
Şekil 5. Tarihi Gar Kompleksi Lojman-Misafirhane İşlev Önerisi

İŞLEV ÖNERİSİ	TARİHİ GAR BİNASI	ALT GEÇİT
	Şu anda VIP bekleme salonu ve yönetim ofisleri olarak hizmet veren eski gar binasının giriş katının restoran, doğu cepheden girişi bulunan birinci katların ise VIP bekleme ve yönetim ofisleri olarak hizmet vermesi planlanmıştır. 	Eskiden Havzan Mahallesi ile bağlantıyı sağlayan üst geçidin iptal edilip yerine alt geçit yapılmıştır. Yapılan alt geçit ara peron olan ikinci ve üçüncü peron ile de bağlantı sağlamaktadır. Model önerisi doğrultusunda bu alt geçitte geçici sergilerin yapılabileceği ve bir noktada müzik durağının olabileceği düşünülmüştür. 

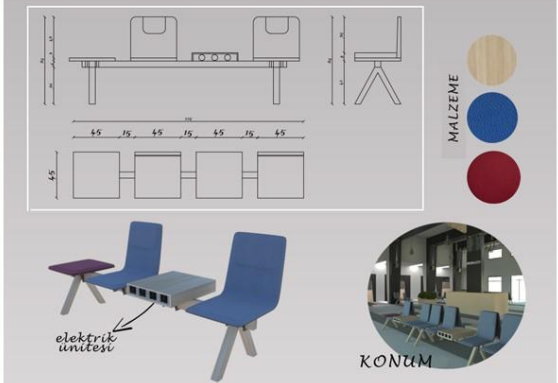
Şekil 6. Tarihi Gar Kompleksi Gar Binası ve Alt geçit İçin İşlev Önerisi

REKREASYON ALANI	HAVZAN GİRİŞİ	BİSİKLET DURAĞI
	Alt geçidin Havzan girişinin üst örtüsü yeniden tasarlanmıştır. Düşey sirkülasyon elemanlarının ve asansörlerin etrafında bulunan alan biraz daha ötelenerek yeşil alana dahil edilmiştir. Etrafında 150 cm lik yeşil alan tasarlanmıştır ve peronlarda kullanılan oturma birimlerine yer verilmiştir. Üst örtü peronlarda bulunan üst örtü ile aynı tasarlanmış, yeşil alan üzerindeki kısımda kısmen açıklık bırakılmıştır. Çelik kolonlarla taşınan üst örtüde kompozit malzeme kullanılmıştır. 	Havzan girişinin olduğu alana konumlandırılan bisiklet durağının üst örtüsünde bulunan solar enerji sistemi aydınlatma, dijital gösterim alanı ve elektrikli bisiklet kilidinin ihtiyacı olan enerjiyi üretmektedir. Ahşap sakı ve oturma birimi bisiklet kilit noktalarına dönüşmektedir. 

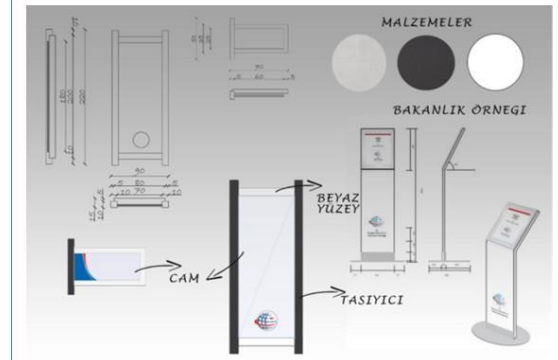
Şekil 7. Tarihi Gar Kompleksi Havzan Girişi-Bisiklet Durağı Model Önerisi

EK GAR BİNASI	GENEL	DANIŞMA BANKOSU
	Tarihi gar binasının zamanla yetersiz kalmasından dolayı 1974 yılında inşa edilen gar binasının orta hacmi bekleme salonlarının ve gişelerin bulunduğu bölgedir. Yapının kuzey yönünde WC ler ve bir bekleme salonu daha bulunmaktadır. Yapının güneyinde ise sonradan inşa edilen üç katlı PTT binası ve ofisler bulunmaktadır. 	Daha önce gişelerin bulunduğu yerde bulunan danışma bekleme salonunun ortasında dijital zaman tabelasının bulunduğu taşıyıcı ile beraber tasarlanmıştır. Danışma bankosu ve üzerinde bulunan üst örtü tasarımında da siyah melamin kaplı mdf lam kullanılmıştır. 

Şekil 8. Tarihi Gar Kompleksi Ek Gar Binası Model Önerisi

EK GAR BİNASI	BEKLEME SALONU	OTURMA BİRİMİ
	Yapının bekleme holü ve gişeler yeniden ele alınmıştır. Bekleme salonunun zemin döşemesinde hijyenik ve aşınmaya karşı kısmen dayanıklı malzeme olarak üç farklı renkte linolyum kullanılmıştır. Bekleme salonunun duvarları beyaz renkte duvar boyası ile boyanmış, bekleme salonunda bulunan dört adet taşıyıcı da ise siyah melamin kaplı panel kullanılmıştır.  MEVCUT DURUMU MALZEMELER DUVAR ZEMİN	Bekleme salonu için tasarlanan oturma birimlerinin taşıyıcısı ahşaptır, oturma birimlerinin örtüsü ise kamu alanlarında çoğunlukla tercih edilen suni deri kaplamadır. Sırtlıklı ve sırtlıksız olmak üzere iki çeşit oturma biriminin bulunduğu oturma ünitelerinde bulunan elektrik panelleri ile yolcuların elektronik eşyalarını kullanımlarını sağlamak amaçlanmıştır  MALZEME elektrik ünitesi KONUM

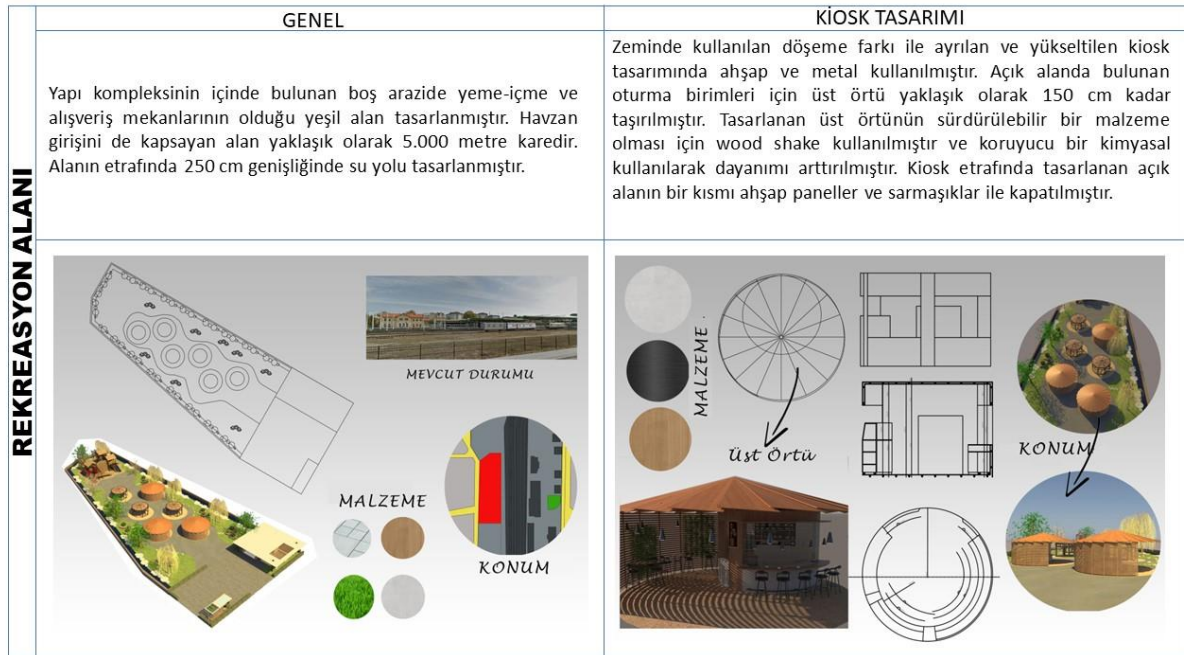
Şekil 9. Tarihi Gar Kompleksi Ek Gar Binası Model Önerisi(Bekleme Salonu- Oturma Birimi)

EK GAR BİNASI	GİŞELER	YÖNLENDİRMELER
	Gişelerde de ön plana çıkması için siyah melamin kaplama kullanılmış, gişe giydirmelerinin iç ayrıtlarında led aydınlatma tasarlanmıştır. Gişe bankoları ise meşe kaplı mdf lamdır. Gişelerin bulunduğu açık koridorda kolonların aksını takip eden aynı genişlikte barisöl aydınlatmalar kullanılmıştır.Aydınlatma elemanı olarak sarkıt, alüminyum malzemeden tasarlanmış silindirik formda iki kademeli aydınlatmalar tasarlanmıştır. Bekleme salonunda bulunan siyah melamin kaplı kolonların üzerinde yine alüminyum malzemeden tasarlanmış duvar aplikleri kullanılmıştır.  barisöl aydınlatma KONUM MALZEME	Çalışma dahilinde ala alınan kurumun kimliği de göz önünde bulundurularak bir tasarım geliştirilmiştir. Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığının kurumsal kimliği ve logo tasarımı üzerine belirttiği kriterler göz önünde bulundurulduğunda; bakanlık logo renklerinde mavi (Pantone 2935 U), kırmızı (Pantone 1797 U) renginin, yazı fontu olarak da siyah renginin kullanılmasını istemektedir.  MALZEMELER BAKANLIK ÖRNEĞİ BEYAZ YÜZEY CAM TAŞIYICI

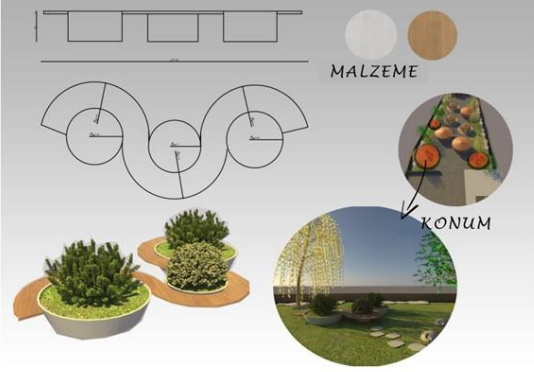
Şekil 10. Tarihi Gar Kompleksi Ek Gar Binası Model Önerisi (Gişeler-Yönlendirme)



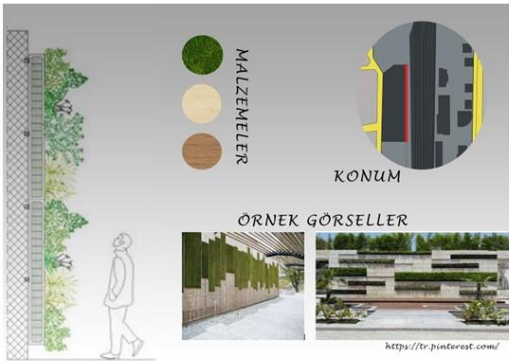
Şekil 11. Ek Gar Binası Donatı Elemanları



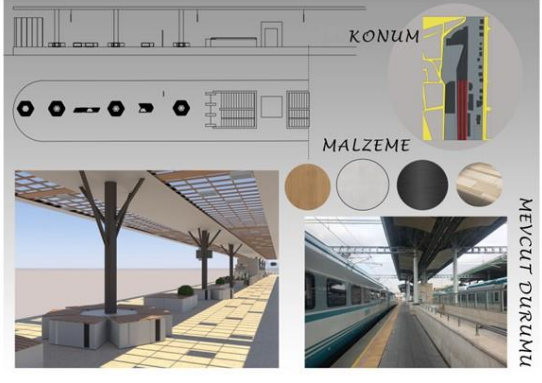
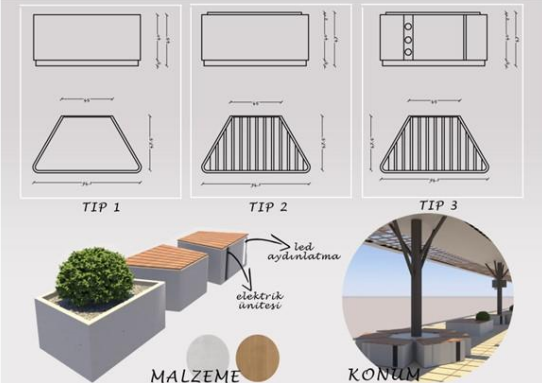
Şekil 12. Tarihi Gar Kompleksi Rekreasyon Alanı Model Önerisi

REKREASYON ALANI	OTURMA BİRİMİ	ÇOCUK OYUN ALANI
	Yeşil alan üzerinde adım taşları ile ulaşılan, dairesel formda oturma üniteleri tasarlanmıştır. İklim koşullarına dayanıklı ve doğal malzeme olan ahşaptan tasarlanan oturma yüzeylerini ortalarında bulunan beton saksılar taşımaktadır. 	Kuzeyden gelen kış rüzgarını kesmesi için bu alana yüksek ağaçların ekilmesi önerilmiştir. Yeşil alanın kuzeyinde bulunan çocuk oyun alanı 5-15 yaş çocukların kullanımı için uygun tasarlanmıştır. Ahşap konstrüksüyon kullanılan oyun parkında kırmızı ve mavi renk plastik, tırmanma yüzeylerinde ise ip kullanılmıştır. Oyun alanının bulunduğu zemin yumuşak fakat darbelerle dayanıklı kauçuk esaslı malzeme ile kaplanmıştır. 

Şekil 13. Tarihi Gar Kompleksi Rekreasyon Alanı Model Önerisi (Oturma Birimleri- Çocuk Oyun Alanı)

REKREASYON ALANI	GÜRÜLTÜ BARIYERİ
	Tren gürültüsünü kontrol altına almak adına alanda gerekli önlemlerin alınması önerilmiştir. Gürültü kontrolü herhangi bir ses kaynağından yayılan rahatsız edici sesleri maskeleyerek makul seviyeye indirme işlemidir. Yeşil alan potansiyelini arttırmak sureti ile alana özel tasarlanacak gürültü bariyerleri ile çözümler üretilmiştir. panellerde kullanılan bitkisel yüzeyleri desteklemek için ahşap veya taş malzemelerin kullanımı uygun görülmüştür. 

Şekil 14. Tarihi Gar Kompleksi Rekreasyon alanı Model Önerisi

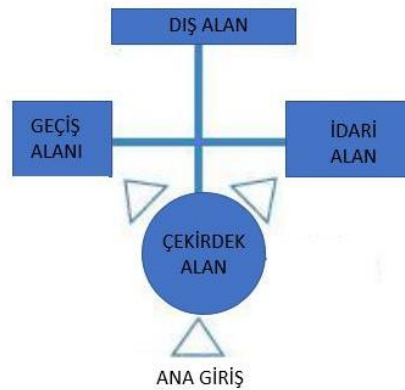
PERON TASARIMI	GENEL	OTURMA BİRİMİ
	Peronların tasarımına yönelik çalışmada peron örtülerinin değiştirilmesi öneri getirilmiştir. Peron örtülerinin açık kısımlarında 1974 yılında yapılan gar binasının çatı parapetlerinde kullanılan kare boşluklu oluşumlara öykünen bir tasarım kullanılmıştır. Aynı zamanda tasarlanan üst örtünün solar enerji ile kendi elektriğini üretebilmesi öngörülmüştür. Peronda bulunan yönlendirmeler kolonlar üzerinde değil bir pano üzerinde tasarlanmıştır. Panolarda dijital tanıtım ekranları bölge hakkında bilgi vermektedir. 	Peron için tasarlanan oturma birimlerinde nispeten hafif olabilmesi için taşıyıcı olarak alüminyum profillerin üzerine kaplama ve oturma yüzeyinde ise ahşap kullanılmıştır. Aynı formda elektrik ünitesinin ve led aydınlatmanın bulunduğu, bitkilendirmenin ve oturma yüzeyinin olduğu üç çeşit birimden oluşan üniteler ile farklı kombinler ile oturma alanları oluşturulabilmektedir 

Şekil 15. Tarihi Gar Kompleksi Peron Model Önerisi

VI. SONUÇ VE DEĞERLENDİRMELER

Raylı sistemlerin varlığı M.Ö. e kadar dayanmasına rağmen demir ray üzerinde hareket eden demir tekerleklerin varlığından endüstri devrimi ve sonrasında söz edilebilir. Bugün gelinen noktada demiryolu ulaşımı manyetik alan aracılığı ile yapılsa da bu sisteme henüz geçmeyen çok sayıda ülke bulunmaktadır. Ulaşımın yaşanan teknolojik gelişmeler ulaşım yapılarına da yansımaktadır. İnşa edildikleri dönemde dönem ihtiyacı olan gişeler, wc'ler, bekleme salonu, bagaj teslim noktaları ile yeterli hizmet veren istasyon binaları zamanla yetersiz kalmaya başlamışlardır. 21.yüzyılda çok fonksiyonlu ulaşım yapılarının gündeme gelmesi ile Avrupa'da bulunan çok sayıda İstasyon binaları hızlı bir dönüşüm yaşamaya başlamışlardır.

21. yüzyılda ön görülen istasyon binaları dört çekirdekten oluşmaktadır; bekleme salonlarının, gişelerin, bagaj teslim noktasının ve danışmanın bulunduğu alan çekirdek alanı, yeme-içme mekânlarının, alışveriş mekânlarının olduğu hacim geçiş alanını, biniş, yükleme ve boşaltma ile bakım alanlarının bulunduğu bölge dış alanı ve yönetimin, ofislerin bulunduğu yer ise idari alanı oluşturmaktadır.



Şekil 16. 21. yüzyıl İstasyonların Fonksiyon Bubble Diyagramı [11]

Çalışmaya TCDD arşivlerinin yetersizliği göz önüne alınarak başlanmıştır, yapılan araştırmalar ve literatür çalışmaları neticesinde son yıllarda yaşanan teknolojik gelişmeler sonucunda TCDD bünyesinde bulunan yapıların arşivlenmesine hız verildiği görülmüştür. Ulaşım teknolojisinde yaşanan gelişim sonucunda yeni gar

binalarının inşası ve var olan yapıların restorasyonu yapılmaya başlanmıştır. Elde edilen bulgular ışığında kullanıcı memnuniyetinin ne derece dikkate alındığı tartışılmış ve yapılan anket ile tarihi gar binalarının yetersiz olmasına rağmen daha çok tercih edildiği sonucuna varılmıştır. Yapıların mimari özellikleri ve çevrelerine yönelik SWOT analizleri de yapılmış ve 21.yüzyıl ulaşım yapılarının gereklerine yönelik bir model önerisinde bulunulmuştur

Çalışılan model önerisi neticesinde ulusal demiryolu mirasının bir parçası olan, Almanlar tarafından yapılmış ve her dönem toplum hafızasında yer eden tarihi gar binası tekrar kamusal alan olarak işlevlendirilmiştir. Asıl işlevinin yanı sıra halkın birebir temas halinde olduğu mekânlar ile içe içe geçirilerek sadece bir istasyon binası değil 21. yüzyılın istasyon oluşumuna uygun olarak çok fonksiyonlu yapı olması sağlanmıştır. Ülkemizde bulunan demiryolu yapılarının çoğunluğu küçük hacimlerdir bu sebeple bahsi geçen çok fonksiyonlu ulaşım yapıları için tek başlarına yetersiz kalmaktadırlar. Bu nedenle yapı kompleksi olarak ele alınıp değerlendirilmeleri gerekmektedir. Çalışma dahilinde geliştirilen model önerisinin kent merkezlerinde kullanımı azalan veya sona eren diğer gar kompleksleri için bir öneri oluşturması hedeflenmiştir.

Sonuç olarak büyük ya da küçük ölçekteki yapılarda ulusal demiryolu mirasımızın korunmasına yönelik yapılan müdahaleler; mevcut yapıların kullanıldıkları dönemde 7'den 70'e kadın, erkek, çocuk çok sayıda kişinin temas ettiği kamu alanları oldukları göz önüne alınarak yeniden halkın hizmetine sunulacak şekilde olmalıdır.

KAYNAKLAR

- [1] URL-1. (2021). ICOMOS. ICOMOS Hakkında: <http://www.icomos.org.tr/> , 15/01/2021
- [2] Durak, S. (2003). *Bir Modernleşme Projesi Olarak Anadolu'da Demiryolları ve Bursa-Mudanya Hattı*. Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi. Fen Bilimleri Enstitüsü, Bursa
- [3] Erkan, Y. K. (2007). *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması*. Doktora Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- [4] TCDD. (2018). 2003-2018 Demiryollarının Altın Dönemi. Osmanlı'dan Bugüne: Kara Trenden Yüksek Hızlı Trenlere. TCDD, Ankara,69.
- [5] Kösteroglu, E. (2006). Demiryolu Mirası-Korunması. Dosya, Bülten 43,19-23.
- [6] Kösebay Erken, Y., & Ahunbay, Z. (2008). Anadolu Demiryolu Mirası ve Korunması. *İtî Dergisi/A*,14-25
- [7] ICOMOS. (2021). Railways as a World Heritage Sites. Icomos Türkiye: <http://www.icomos.org.tr/>, 15/01/2021.
- [8] Föhl, A. (1995). *Bauten Der Industrie und Technik*. Bonn, Broschiert, 165.
- [9] Erdoğan, H. A. (2005). *Konya Tren İstasyonu ve Çevresinin Gelişimi*. Yüksek Lisans Tezi. Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya
- [10] URL-2. (2021). thidilmimarlık. thidilmimarlık: <http://www.thidilmimarlık.com>, 05/12/2021.
- [11] Kande, S. (2004). Intermodal Concept İn Railway Station Design. Bangkok University Academic Review.