

**BAŞKENT ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
MİMARLIK TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**ANKARA TREN GARI VE ÇEVRESİNİN YENİDEN
İŞLEVLENDİRME SÜRECİ ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME**

HAZIRLAYAN

NİLAY KULULAR

YÜKSEK LİSANS TEZİ

ANKARA – 2023

**BAŞKENT ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
MİMARLIK TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**ANKARA TREN GARI VE ÇEVRESİNİN YENİDEN
İŞLEVLENDİRME SÜRECİ ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME**

HAZIRLAYAN

NİLAY KULULAR

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TEZ DANIŞMANI

DR. ÖĞR. ÜYESİ MÜGE BAHÇECİ

ANKARA - 2023

BAŞKENT ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

Mimarlık Anabilim Dalı Mimarlık Tezli Yüksek Lisans Programı çerçevesinde Nilay KULULAR tarafından hazırlanan bu çalışma, aşağıdaki jüri tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Tez Savunma Tarihi: 12/06/2023

Tez Adı: Ankara Tren Garı ve Çevresinin Yeniden İşlevlendirme Süreci Üzerine Bir Değerlendirme

Tez Jüri Üyeleri (Unvanı, Adı - Soyadı, Kurumu)

İmza

Doç Dr. Aysu Sagun KENTEL, Başkent Üniversitesi

.....

Dr. Öğretim Üyesi Sermin Çakıcı , Hacettepe Üniversitesi

.....

Dr. Öğr. Üyesi Müge BAHÇECİ, Başkent Üniversitesi

.....

ONAY

Prof. Dr. Ömer Faruk ELALDI
Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü

Tarih: ... / ... /

BAŞKENT ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
YÜKSEK LİSANS TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU

Tarih:

Öğrencinin Adı, Soyadı: Nilay KULULAR

Öğrencinin Numarası: 22010306

Anabilim Dalı: Mimarlık

Programı: Mimarlık Tezli Yüksek Lisans Programı

Danışmanın Unvanı/Adı, Soyadı: Dr. Öğr. Üyesi Müge Bahçeci

Tez Başlığı: Ankara Tren Garı ve Çevresinin Yeniden İşlevlendirme Süreci Üzerine Bir Değerlendirme

Yukarıda başlığı belirtilen Yüksek Lisans/Doktora tez çalışmamın; Giriş, Ana Bölümler ve Sonuç Bölümünden oluşan, toplam sayfalık kısmına ilişkin, tarihinde şahsım/tez danışmanım tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orijinallik raporuna göre, tezimin benzerlik oranı'dir. Uygulanan filtrelemeler:

1. Kaynakça hariç
2. Alıntılar hariç
3. Beş (5) kelimeden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç

“Başkent Üniversitesi Enstitüleri Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Usul ve Esaslarını” inceledim ve bu uygulama esaslarında belirtilen azami benzerlik oranlarına tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Öğrenci İmzası:.....

ONAY

Tarih: ... / ... /

Dr. Öğr. Üyesi Müge BAHÇECİ

.....

Bu tezi Cumhuriyet Tarihimize ithaf ediyorum.

Nilay KULULAR

Ankara – 2023



TEŞEKKÜR

Sayın Dr. Öğr. Üyesi Müge BAHÇECİ'ye (tez danışmanı), çalışmanın ilerleme sürecinde ve sonuca ulaştırılmasında bir yol gösterici olarak destek olduğu ve akademik bilgi birikimi ile katkıları için,

Sayın Prof. Dr. Can Mehmet Hersek'e, Sayın Dr. Öğretim Üyesi Sermin Çakıcı'ya ve Sayın Doç Dr. Aysu Sagun Kentel'e tez gelişim sürecindeki yorum ve katkıları için,

Son olarak annem İnci KULULAR'a ve babam İbrahim KULULAR'a akademik çalışmalarında destek ve katkıları için teşekkür ederim.



ÖZET

Nilay KULULAR

ANKARA TREN GARI VE ÇEVRESİNİN YENİDEN İŞLEVLENDİRME SÜRECİ ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

Başkent Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü

Mimarlık Anabilim Dalı

2023

Modern mimarlık; temelleri endüstri devrimi ile atılmış ve 20. yüzyılın ortalarında yaygınlaşmış olan, çağın talepleri doğrultusunda mimariye teknolojinin adapte edildiği, yenilikçi ve özgün bir mimari akımdır. Bu sürecin tam olarak ne zaman başladığı söylenemese de 19. yüzyılın mühendislik yapıları ile başladığı kabul edilir. Bu yapılar, genellikle, tümüyle yeni tasarlanmış olmakla birlikte, eski işlevlere yeni mühendislik çözümleri sunan yapılar olarakta tasarlanabilirler. Tren garları hayatımıza endüstri devrimi ve buharlı lokomotifin icadıyla girmiş en önemli endüstri yapılarından. Toplumda büyük ekonomik önem taşıyan demiryolları, ayrıca siyasal ve kültürel konjonktörü belirlemiştir. Demiryollarının bir ulaşım aracı olarak hayatlarımıza dahil olması ve kullanımının yaygınlaşması ile tren hatlarında tarife uygulamasına geçilmiş ve demir yollarını bağlayıcı yapılara ihtiyaç duyulmuştur. Bu ihtiyaca karşılık olarak tren garları modern mimarlık yapıları arasında yerini almıştır. Tren garları, kent kimliğinde de rol oynayan önemli kamu yapılarıdır.

Tren garları, teknik işlevi dahilinde konaklama, yük yükleme alanları, yük ve yolcu indirme alanları, bekleme alanları, dinlenme ve yeme-içme alanları sunan büyük ölçekli kamusal alanlar olmakla kalmamış, döneminin kültürel, mimari ve ticari özelliklerinin temsilcisi haline gelmiştir. Osmanlı döneminde demiryollarının topraklarımıza girmesiyle gar yapıları ülkemizde ilk örneklerini vermeye başlamıştır. Bu yapıların en önemlilerinden biri olan Ankara Tren Garı, Ankara'nın, Cumhuriyetin modern ve aydınlık Başkentine dönüşmesi sürecini yansıtarak kültürel mirasımızda büyük önem taşımaktadır. Anlara Gar Binası, şehirde oluşturduğu değişim ve gelişim ile özdeşleşmiş simgesel bir yapıdır ve şehirde kurulan kültür aksının en önemli dinamiğidir. Teknolojide yaşanan gelişmeler, yeni ve daha hızlı ulaşım imkanları ve farklı ulaşım alternatifleri ortaya koymuştur. Bu süreçte,

çağın ihtiyaçlarına ve hızına yeterince cevap veremeyen demiryollarına rağbet azalmış bu durum ise mevcut garın işlevselliğini azaltmıştır. Hem modern mimarlık hem de Cumhuriyet Tarihi'nde önemli bir yeri olan Ankara Tren Garı'nın taşıdığı tarihi ve kültürel değeri koruyarak yeni inşa edilen hızlı tren garı etkisi ile sirkülasyon yoğunluğunu kaybetmeden varlığını sürdürebilmesi gerekmektedir. Ankara Garı'nın hak ettiği değeri görmesi için doğru bir bütüncül işlevlendirme önerisi hazırlanmalıdır. Bu noktada; yeniden işlevlendirilmiş gar binalarını dünya ve Türkiye örnekleri üzerinden inceleyerek Ankara Gar Yapısı için, kullanışlı, konumuna, taleplere ve simgesel kimliğine uygun, bütüncül bir işlevlendirme yaklaşımı sunmak, mevcut işlevlendirme sorununu değerlendirmek, gar yapısının Ankara için önemini belgelemek ve yapıya; konumuna, taleplere ve simgesel kimliğine uygun bütüncül bir işlevlendirme yaklaşımı sunmak hedeflenmiştir.

ANAHTAR KELİMELER: Yeniden İşlevlendirme, Tren Garları, Ankara Şehir Planı, Modern Mimari, Demiryolları Yapıları.

ABSTRACT

Nilay KULULAR

AN EVALUATION ON THE RE-FUNCTIONING PROCESS OF ANKARA TRAIN STATION AND IT'S SURROUNDINGS

Başkent University Institute of Science

Department of Architecture

2023

The foundations of modern architecture were laid with the industrial revolution and became widespread during the mid-20th century; It is an innovative and original architectural movement in which the technology was adapted in line with the demands of the era. Although it cannot be said exactly when this process started, It is accepted that it had started with the engineering structures of the 19th century. These structures are either built for an entirely new function or they are structures that offer new engineering solutions to older functions. Train stations, which is one of these structures, had entered our lives again with the industrial revolution and the invention of steam locomotives. Railways, which carries economic importance in the society, had also determined the political and cultural conjuncture. With the involvement of the train in our lives as a means of transportation and the widespread of its use, tariffs on the train lines were applied and the need for binding structures for the railways were needed. In response to this need, train stations have taken their place among modern architectural structures. Train stations are important structures that also determine the urban identity.

Train stations are not only large-scaled public places that offer technical units, accomodation, loading and unloading areas, waiting areas, resting and eating areas but also they have become the representative of the cultural, architectural and commercial characteristics of the era. During the Ottoman times, the train station infrastructure began to provide the first examples of railway entry into our lands. Ankara Train Station, one of the most important of these structures, has a highly unique place as it carries the traces of the republic and a new capital journey. Ankara Train Station building is a symbolic structure with the change and development it creates in the city and It is the most important dynamic of the cultural axle established in the city. However, the rapid developments in

the technology have decreased the functionality of the current station with new and faster transportation alternatives. Ankara Train Station, which has an important place in the history of both the republic and modern architecture, have lost the circulation density because of the newly built high-speed train station. In order to maintain its existence, It must have the value it deserves with a correct comprehensive re-functioning proposal. At this point, primarily to assess the current re-functioning problem of Ankara Train Station, re-functioned train stations were examined over the examples in the world and Turkey. And It is aimed at proposing to the structure, a comprehensive re-functioning approach suitable for its location, demands and symbolic identity in order to emphasize its importance for Ankara.

KEY WORDS: Re-Functioning, Train Stations, Ankara City Plan, Modern Architecture, Railway Structures.

İÇİNDEKİLER

TEŞEKKÜR.....	i
ÖZET	ii
ABSTRACT	iv
İÇİNDEKİLER.....	vi
TABLolar LİSTESİ	viii
ŞEKİLLER LİSTESİ	ix
KISALTMALAR LİSTESİ	xiii
1. GİRİŞ.....	1
1.1. Araştırmanın Amacı.....	3
1.2. Araştırmanın Kapsamı	4
1.3. Araştırmanın Yöntemi	5
2. MODERN MİMARLIK VE DEMİRYOLLARI MİMARİSİ	6
2.1. Modern Mimarlık Kavramı'nın Oluşum Süreci ve Değer Oluşumu.....	6
2.2. Modern Mimarlıkta Bütüncül Koruma ve İşlevlendirme Ölçütleri.....	7
2.3. Modern Mimari Örneklerinden Demiryolları ve Tren Garı Mimarisi.....	12
2.3.1. Demiryollarının ortaya çıkışı ve tarihsel süreci.....	12
2.3.2. Tren garlarının ortaya çıkışı ve tarihsel süreci	14
2.3.2.1. Dünya'da gar binaları ve gelişimi	22
2.3.2.1.1. d'Orsay gar binası	26
2.3.2.1.2. Atocha gar binası.....	27
2.3.2.2. Türkiye'de gar binaları ve gelişimi.....	29
2.3.2.2.1. Mudanya gar binası.....	36
2.3.2.2.2. Sirkeci gar binası	38
3. ANKARA TREN GARI	40
3.1. Ankara ve Ankara Garının Mimari Tarihçesi	40
3.1.1. Cumhuriyet öncesi Ankara tren garı.....	43
3.1.2. Cumhuriyet sonrası Ankara tren garı.....	44
3.1.2.1. Lörcher planı ve Ankara tren garı.....	47
3.1.2.2. Jansen planı ve Ankara tren garı.....	48
3.1.2.3. Nihat Yücel ve Raşit Uybadin planı ve Ankara tren garı.....	50
3.1.2.4. Ankara Nazım planı ve Ankara tren garı	51

3.1.2.4.1. 2015 planlama çalışmaları	53
3.1.2.4.2. 2025 plan nerisi	54
3.2. Ankara Tren Garının Kentsel Hafızadaki Yeri ve çevresiyle İlişkisi.....	57
3.2.1. Yüksek hızlı tren garı ve Ankara garı ile ilişkisi	62
3.3. Ankara Tren Garı Birimleri.....	71
3.3.1. Gar binası	75
3.3.2. Direksiyon binası	79
3.3.3. Ankara oteli.....	82
3.3.4. Tcdd genel müdürlük binası.....	84
3.3.5. Tcdd genel müdürlük II. binası.....	86
3.3.6. Gar gazinosu	88
3.3.7. Lojmanlar	92
4. VERİ ANALİZLERİ.....	93
5. DEĞERLENDİRME ve SONUÇ	115
KAYNAKLAR.....	122

TABLÖLAR LİSTESİ

	Sayfa
Tablo 2. 1. Dünya’da işlevini sürdüren gar/istasyon yapıları (Yazar tarafından hazırlanmıştır.)	16
Tablo 2. 2. Dünya’da yeniden işlevlendirilmiş gar/istasyon yapıları (Yazar tarafından hazırlanmıştır.)	24
Tablo 2. 3. Türkiye’de yeniden işlevlendirilmiş gar/istasyon yapıları (Yazar tarafından hazırlanmıştır.)	35
Tablo 3. 1. Ankara Gar Yapıları ve Künyeleri. (Yazar tarafından hazırlanmıştır.).....	74
Tablo 4. 1. Yeniden İşlevlendirilen İstasyon Binaları/Garları İşlev Analizi	94
Tablo 4. 2. Ankara Garı GZFT Analizi	100
Tablo 4. 3. Ankara Tren Garı Birimleri işlev durumu. (Yazar tarafından hazırlanmıştır.)102	
Tablo 4. 4. Ankara Garı Birimleri İşlev Analizi. (Yazar tarafından hazırlanmıştır.).....	103
Tablo 5. 1. Birim İşlevleri ve Önerileri Tablosu. (Yazar tarafından hazırlanmıştır.).....	120

ŞEKİLLER LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 2. 1. Gare de L'est [23]	15
Şekil 2. 2. Gare de L'est İç Mekan Görseli [23]	16
Şekil 2. 3. Paddington İstasyonu Tarihi İç Mekan Görseli [25]	17
Şekil 2. 4. Paddington İstasyonu Güncel İç Mekan Görseli [26]	17
Şekil 2. 5. Vitebsky Tren İstasyonu, 1900 [27]	18
Şekil 2. 6. Vitebsky Tren İstasyonu Güncel Görseli [28].....	18
Şekil 2. 7. Liverpool Lime Caddesi İstasyonu, 1839 [29]	19
Şekil 2. 8. Liverpool Lime Caddesi İstasyonu Güncel Görseli [30]	19
Şekil 2. 9. Waterloo International Terminali [24]	20
Şekil 2. 10. Haydarpaşa Garı [31]	21
Şekil 2. 11. Gare Du Nord İstasyonu [32]	21
Şekil 2. 12. Crystal Saray [33].....	23
Şekil 2. 13. d'Orsay Garı, 20. Yüzyıl [34]	26
Şekil 2. 14. d'Orsay Müzesi İç Görünüm [34]	27
Şekil 2. 15. d'Orsay Müzesi planlar ve kesitler [34]	27
Şekil 2. 16. Atocha İstasyonu eski görünüm [34]	28
Şekil 2. 17. Atocha İstasyonu [35]	28
Şekil 2. 18. Atocha İstasyonu İç Görünümünden Bir Kesit [36].....	28
Şekil 2. 19. Alsancak Tren İstasyonu Eski Çizimi [38].....	31
Şekil 2. 20. Alsancak Tren Garı Güncel Görseli [39]	31
Şekil 2. 21. Mudanya Tren Garı Arşiv Görseli [44].....	37
Şekil 2. 22. Mudanya Tren Garı Güncel Görseli [45]	37
Şekil 2. 23. Sirkeci Tren Garı Tarihi Görseli [47].....	39
Şekil 2. 24. Sirkeci Tren Garı Güncel Görseli [48]	39

Şekil 3. 1. Eski Ankara Tren Garı Açılışı'nın Servet-i Fünun'da yer alan haberi [52]	42
Şekil 3. 2. 1839 Von Vincke'nin Ankara haritası [56]	44
Şekil 3. 3. Envanter H004 –Tarih 1924, Vekam Arşivi Ankara Yerleşim Haritası-İdari Harita [58]	45
Şekil 3. 4. Ankara 1924 Haritası [59]	46
Şekil 3. 5. Lörcher Planı [62]	47
Şekil 3. 6. Herman Jansen Ankara İmar Planı'ndan Tren Garını İçeren Bir Bölüm [63] ...	49
Şekil 3. 7. Ankara Planı 1932 [64]	50
Şekil 3. 8. 1957 Raşit Uybadin - Nihat Yücel Planı [64]	51
Şekil 3. 9. Ankara 1990 Nazım Planı [64]	52
Şekil 3. 10. 2015 Yapısal Plan Şeması [64]	54
Şekil 3. 11. 2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı [69]	56
Şekil 3. 12. 2025 Nazım İmar Plan Önerisi [62]	57
Şekil 3. 13. Eski Ankara Gar'ının Uzaktan Görünümü [70]	58
Şekil 3. 14. Ankara Garı'nın Farkı Açısından Görünümü [2]	58
Şekil 3. 15. Ankara Tren Garı ve Kültür Aksındaki yeri haritada gösterimi (Yazar tarafından hazırlanmıştır)	61
Şekil 3. 16. Bütünleşik Ulaşım Koridoru Dahilinde Mevcut Demiryolu Hatlarımız [74] ..	64
Şekil 3. 17. Ankara Raylı Sistemler ve Teleferik Haritası [73]	65
Şekil 3. 18. Ankara - İstanbul Yüksek Hızlı Demiryolu Projesi [73]	66
Şekil 3. 19. Ankara - İstanbul Yüksek Hızlı Demiryolu Projesi [73]	67
Şekil 3. 20. Ankara - Konya Yüksek Hızlı Demiryolu Projesi [73]	67
Şekil 3. 21. Ankara - Konya Yüksek Hızlı Demiryolu Projesi [73]	67
Şekil 3. 22. Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı [73]	68
Şekil 3. 23. Ankara YHT Garı iç mekân görünüşleri [73]	69
Şekil 3. 24. Ankara YHT Garı İç Mekân Görünüşleri [73]	69
Şekil 3. 25. Ankara YHT Garı 1.Bodrum Kat Planı ve Kesitleri [73]	69
Şekil 3. 26. Ankara YHT Garı 1.Bodrum Kat Planı ve Kesitleri [73]	70

Şekil 3. 27. YHT garı ve Ankara Tren Garı Birimlerinin Modeli [74]	70
Şekil 3. 28. YHT garı ve Ankara Tren Garı Birimlerinin Harita Üzerinde Gösterimi (yazar tarafından hazırlanmıştır)	71
Şekil 3. 29. Ankara Gar Yapısı [76]	72
Şekil 3. 30. Eskişehir Garı [2]	73
Şekil 3. 31. Gar Binası Leke Çalışması Üzerinden Gösterimi (Yazar tarafından hazırlanmıştır)	75
Şekil 3. 32. Direksiyon Binası Leke Çalışması Üzerinden Gösterimi (Yazar tarafından hazırlanmıştır)	79
Şekil 3. 33. Mustafa Kemal ATATÜRK Çerkez Ethem ve askerleriyle Direksiyon Binası Önünde [80]	79
Şekil 3. 34. Direksiyon Binası Leke Çalışması Üzerinden Gösterimi (Yazar tarafından hazırlanmıştır)	82
Şekil 3. 35. TCDD Genel Müdürlük Binası Leke Çalışması Üzerinden Gösterimi (Yazar tarafından hazırlanmıştır)	84
Şekil 3. 36. TCDD Genel Müdürlük II. Binası Leke Çalışması Üzerinden Gösterimi (Yazar tarafından hazırlanmıştır)	86
Şekil 3. 37. Gar Gazinosu Binası Leke Çalışması Üzerinden Gösterimi (Yazar tarafından hazırlanmıştır)	88
Şekil 3. 38. Ankara Gar Gazinosu Çizimleri [Aslanoğlu,2010. (D.D.Y. Genel Md. Arşivi)]	89
Şekil 3. 39. Gar Lojmanları Binası Leke Çalışması Üzerinden Gösterimi (Yazar tarafından hazırlanmıştır)	92
Şekil 4. 1. Yeni İşlev grafiği. (Yazar tarafından hazırlanmıştır.)	96
Şekil 4. 2. Yeni işlevlerin dağılım yoğunluğu grafiği. (Yazar tarafından hazırlanmıştır.)..	97
Şekil 4. 3. d’Orsay Müzesi İç Mekan [88]	98
Şekil 4. 4. Mudanya Otelİ İskelesi [89]	98
Şekil 4. 5. Sirkeci Garı İç Mekan [90].....	99
Şekil 4. 6. Atocha Garı Botanik Bahçesi (yazarın arşivinden).....	99
Şekil 4. 7. Medipol Üniversitesi Tarafından Kullanılan Birimlerin Gar İçerisinden Görünümü (yazarın arşivinden)	106
Şekil 4. 8. ve Şekil 4. 9. Medipol Üniversitesi Tarafından Kullanılan Birimlerin Dış Cephe Görünümleri (yazarın arşivinden)	106

Şekil 4. 10. Gar Gazinosu Toplantı Salonu Güncel Resmi (yazarın arşivinden)	107
Şekil 4. 11. Gar Gazinosu Yanı Kule Bahçe Giriş Kapısı (yazarın arşivinden).....	107
Şekil 4. 12. Gar Gazinosu Bahçesi tarihi fotoğrafı.....	108
Şekil 4. 13. Kule Bahçe güncel fotoğrafı (Yazarın arşivinden.).....	108
Şekil 4. 14. Ankara Gar Yapıları Tren Hatları (Yazarın arşivinden.)	109
Şekil 4. 15. Ankara Tren Garı Gişesi (Yazarın arşivinden.).....	110
Şekil 4. 16. YHT Garı Gişesi (Yazarın arşivinden.).....	110
Şekil 4. 17. Ankara Tren Garı ve YHT Garını bağlayan Üst Geçit (Yazarın arşivinden.)	111
Şekil 4. 18. Ankara Tren Garı Dış Görünüşü (Yazarın arşivinden.)	112
Şekil 4. 19. Ankara Tren Garı İç Mekan görseli (Yazarın arşivinden.)	112
Şekil 4. 20. Ankara Tren Garı İç Mekan görseli (Yazarın arşivinden.)	113
Şekil 4. 21. Ankara YHT Garı Dış Görünüşü (Yazarın arşivinden.).....	114
Şekil 4. 22. Ankara YHT Garı İç Mekan görseli (Yazarın arşivinden.).....	114
Şekil 5. 1. Birim İşlevleri ve Öneri kurgusu . (Yazar tarafından hazırlanmıştır.)	121

KISALTMALAR LİSTESİ

AB	Avrupa Birliği
ATG	Ankara Tren Garı
CIVVIH	Uluslararası Tarihi Kentler ve Köyler Komitesi
DOCOMOMO	Uluslararası Modern Hareketin Binaları, Alanları ve Mahallelerinin Belgelenmesi ve Korunması için Uluslararası Komite
FICCIM	Birinci Uluslararası Endüstri Anıtları Koruma Kongresi
GZFT	Güçlü Yönler -Zayıf Yönler -Fırsatlar -Tehditler
ICOMOS	Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi
RER	Bölgesel Ekspres Ağı
UNESCO	Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
THY	Türk Hava Yolları
TRACECA	Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru
YHD	Yüksek Hızlı Demiryolu
YHT	Yüksek Hızlı Tren

1. GİRİŞ

İnsanlık tarihi ile başlayan ve insanlık var oldukça devam edecek olan temel ihtiyaçlardan biri olan ulaşım; kişi veya nesnelerin konum aktarımı olarak tanımlanabilir. Ulaşım için kullanılan en önemli araçlardan biri olan demiryolunun dünya genelinde yaygınlaşması, yeni ve global bir mimari yapı türü olan Tren garlarını hayatımıza katmıştır. [1].

Tren garı yapıları, sanayi devrimi ve modern mimarinin yaşamımıza kattığı en önemli yapı türlerinden biridir. Bu büyük ölçekli kamusal yapıların yüzyıllar içerisinde tarihi değeri artmış ve işlevselliği, teknolojik gelişmeler ile yeniden şekillendirilmiştir. Demiryolu yapıları; sosyal, kültürel ve mimari özellikleri yansıtması sebebi ile önemli yapılardır. Bu yapılar, tercih edilen malzemesiyle, cephe tasarımı ve formuyla geleneksel mimarlıktan oldukça farklı bir üslup sergilemiş ve modern mimari akımın bir parçası olmuştur [2].

Osmanlı döneminde topraklarımıza giren demiryolları; başlarda, yabancı mimarların tasarımları olması sebebi ile Avrupa mimarisini yansıtmış ve özgünleşememiştir. Osmanlı'nın son dönemlerinde ise, Türk Mimarlar ön plana çıkarak yeni bir mimari anlayış olan gar binalarını, milli üslup adı verilen yeni tasarımlarla inşa ederek Osmanlı Mimarisi'ne yeni bir soluk getirmiş ve kültürel mirasa katkıda bulunmuşlardır.

Ankara Tren Garı; uygulanan üslup ve yapımında tercih edilen yerel malzemeler ile kısmen geleneksel öğeleri barındırsa da, yapıldığı dönemdeki diğer yerel gar yapıları gibi Osmanlı Türk motifleriyle harmanlanarak ulusal kimlik kazanmış olan eklektik üslubu ve Art Deco mimarlık kültürünü yansıtmaktadır [1].

Bu yapılar zaman içinde kullanımının azalması ile işlevselliğini kaybetmiştir. Yapıların da bir ömrünün olması, zaman içinde gelişen teknoloji ve yeniliklere yetişememesi ve kullanımının azalması olağandır. Bu durumda atıl hale gelen yapıların farklı kullanımlar için işlevlendirilmesi bir çözüm olabilir. Ancak, bir yapının yeniden işlevlendirme projesi ele alınırken, yapının temsil ettiği dönem, konumu, tarihi önemi, ilk işlevi, kullanıcı ihtiyaçları gibi faktörler mutlaka göz önünde bulundurulmalıdır.

Ankara Tren Gar'ı örneği; modern mimarinin önemli bir temsilcisi olması ve Ankara'nın kentleşme serüvenindeki önemli yeri dikkate alınarak, tüm birimlerleri ile birlikte belgelendirilerek ele alınmalı, bütüncül bir yaklaşım ile işlevlendirilmeli ve topluma yeniden kazandırılmalıdır.

Ankara'nın önemli bir kültür aksının güneybatı ucu ve Ankara Kalesi arasında konumlanan Ankara Gar'ı, Cumhuriyet tarihinin önemli bir sembolüdür. Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin dünyadaki modern yüzü olması açısından, sosyo-kültür aks üzerinde inşa edilen Ankara Gar'ı, ülke için örnek olmuş ve daha sonra gar-tarih aksı kurgusu, Eskişehir, Balıkesir gibi Türkiye'nin birçok şehrinde benzer şekilde uygulanmıştır [2].

İstasyon ve çevresinin tarihi ve fiziki gelişiminin Ankara için önemini irdeleyen ve bu kültürel mirasın korunması adına yapılması gerekenleri içeren bu çalışmada; söz konusu alanda bulunan yapı birimlerinden Ankara Tren Garı, Gar Gazinosu, Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi, TCDD Genel Müdürlük Binası, eski TCDD Demiryolları Müzesi ve Sanat Galerisi, eski Lojmanlar gibi birimler, mimari ve tarihi özellikleri ile incelenecektir. Modern mimari örneği olan bu yapı bir bütün olarak değerlendirilecektir.

Bu çalışmanın amacı; incelenen değerler ve örnekler ışığında mimari, tarihi ve sosyokültürel değerleriyle bir Ankara Tren Garı çalışması yapmak, yapılan yeniden işlevlendirme çalışmalarının tarihi, kültürel ve mimari dokuya uygun olması hususuna dikkat çekerek istasyon alanında mevcut tehitleri ve avantajları belirlemek, Ankara Kent Kültürüne katkı sağlamaktır.

Demiryolu binaları tek bir amaç için yapılan, özel olarak tasarlanan ve uygulanan fonksiyonel yapılardır. Yapılış gayesine uygun işlevlerle donatılmış, belli bir dönemin sembolü sayılabilecek olan bu yapılar, kendine has kimliği ve karakteristik özellikleriyle ön plana çıkarlar [3]. İstasyonlar kendine has mimarileri ile kentsel alanların kurgusunda yer alırlar. Bu yapılar bölgesel olarak benzerlikler gösterebildiği gibi bazı özellikleri açısından farklılık arzederler. Demiryolu mimari yapıları, modern mimarlık tarihinde incelenmesi gereken yapılardır. Bu binalar bizlere sadece yapıldıkları dönemin mimarlık kültürünü değil aynı zamanda yapıldıkları dönemin toplumsal yapısının barındırdığı siyasi, kültürel ve ticari durum hakkında da bilgiler verir [3].

Demiryolu mirasını oluşturan bu yapılar, hem dünyada hem de ülkemizde, yapı özelliği bakımından yığma taş duvar ve çelik taşıyıcı sistemli, anıtsal nitelikli, strüktürlü inşa edilmiş yapılardır. Bu yapıların dış cepheleri ve tasarımları, bulundukları dönemin ve ülkenin mimari özelliklerini yansıtır. Bu binaların peronlarının yapımında ise genellikle, çelik makaslar ve cam malzeme kullanımı tercih edilmiştir [2].

Demiryolu yapıları, modern mimari ve şehir tarihi açısından taşıdığı önemin yanı sıra inşa edildikleri döneme ait mimari, kültürel ve sosyal yaşamın izlerini taşıyan bellek mekanlarıdır.

Marcel Proust, ‘istasyonların büyük platform açıklıklı yapısı ile kentin ruhunu barındırdığını’ söylemiştir. Bu yapılar, adeta şehrin gelişimini ve büyüklüğünü yansıtan imgelerdir [2].

İstasyonlar ilk zamanlarda kentin dışına doğru konumlandırılmış olsalar da, zaman içinde birer cazibe merkezine dönüşmüş ve şehir merkezini kendine çeken, kentleşmeyi tetikleyen ve bu gelişimin merkezinde yer alan önemli bir endüstri yapısı örneği olarak karşımıza çıkmıştır. Yapılış amacına hizmet eden fonksiyonel birimlerle donatılmış bu zamansız yapılar, karakteristik özellikler taşıyan evrensel ve sembolik yapılar bütünüdür [3].

İstasyonlar; insanların ayrıldıkları, buluştukları, toplandıkları mekanlar oldukları için kültürel hafızada daha büyük yer tutmaktadır.

Ankara Garı, taşıdığı bütün bu değerler ile kentin adeta merkezi olmuştur ve korunması gereken önemli bir kültürel mirastır.

Bu çalışma; tarihsel gelişiminin yanı sıra, Ankara Tren Garı sahasında demiryolu yapılarının incelendiği ve koruma ölçütlerinin mevcut projelerce ne derece uygulandığının belirlenmesinin hedeflendiği bir değerlendirme çalışması olarak görülebilir. Bu konu ile ilgili tarihsel süreci inceleyen çalışmaları kapsayan, bütüncül bir işlevlendirme projesi çalışması olmaması nedeniyle çalışma alanı olarak Ankara Tren Garı seçilmiştir. Ankara Tren Garı konusu üzerine literatür taraması yapılarak modern mimarlık, Ankara Şehir Planı ve Ankara Tarihindeki yerinin tartışılması ve bu sembol yapının işlevlendirme projelerine katkı sağlaması beklenmektedir.

1.1. Araştırmanın Amacı

Bu çalışmada; Ankara Tren Garı’nın dönemsel, sembolik ve mimari önemi araştırılarak, kent kimliği, şehir dokusu ve Cumhuriyet Tarihi için önemi vurgulanmıştır. Ankara tarihine ve modern mimari eserlere, demiryolu yapısı özelinde ışık tutularak, Ankara Tren Garı’nı “kültür aksı” kavramını koruyarak canlandırmak, kamu yararına, mevzuat ve tüzüklere uygun, bütüncül bir yenileme ve işlevlendirme çalışmasının yapıp yapılmadığının veya böyle bir çalışmanın mümkün olup olmadığının tartışılması amaçlanmıştır. Bu doğrultuda Tarihi yapılardaki işlevlendirme süreçlerini; modern mimari, demiryolunun tarihçesi, demiryolu yapıları ve Ankara Garı üzerinden değerlendiren bu çalışma ayrıca, koruma kavramını ülkemizdeki ve dünyadaki örnekleri üzerinden incelemektedir. Kültürel mirasın korunmasını ve yeniden işlevlendirilmesini, bir bütün

olarak değerlendirerek, karşılaşılan sorunları, eksiklikleri ortaya koymak amacıyla yapılan bu çalışmanın, ileride yapılacak işlevlendirme çalışmalarına örnek teşkil ederek destek olması amaçlanmaktadır. Çalışmamızın, Ankara Garı özelinde, diğer tarihi önem taşıyan yapıların işlevlendirme çalışmalarında, kültürel mirasımızın korunmasının önceliğine ve önemine dikkat çekmesi hedeflenmiştir. Ankara Garı ve Ankara YHT Garı'nın tarihsel, sosyal, ekonomik, mimari ve toplumsal hafızada edindiği yer bağlamında değerlendirilerek incelenmesi ile ulaşılan verilerin ışığında yapılacak yenileme, onarım veya bakım çalışmaları, daha sağlıklı ve doğru yönetilecektir. Ankara Garı ve YHT Garı karşılaştırması ile, Modern Mimari yapılardan olan gar binalarını işlevlendirme çalışmalarının incelenmesi, bu konudaki eksikliklerin ortaya konulması, ve kültürel mirasın korunması alanındaki boşluklara dikkat çekerek giderilmesinin sağlanması amacıyla yapılan bu özgün çalışmanın, kendinden sonra yapılacak araştırmalara ışık tutması ve literatürde bir boşluğu doldurması hedeflenmiştir.

1.2. Araştırmanın Kapsamı

Çalışma; Altındağ ilçesi, Anafartalar Mahallesi'nde yer alan Ankara Tren Garı ve Gar birimlerini kapsamaktadır. 1892'den sonra Ankara'ya demiryollarının gelmesi ile bir kültür aksına dönüşmeye başlayan bu lokasyon, Ankara'nın başkent olmasının ardından ihtiyaç duyulan büyük ölçekli tren garının da aynı lokasyona konumlanmasına sebep olmuştur. Mevcut gar tarih içerisinde işlevini korusa da, birimleri farklı işlevlendirme projelerine ev sahipliği yapmıştır. Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı'nın da burada konumlanması ve eski kullanım yoğunluğunu kaybetmesi nedeni ile Cumhuriyet Tarihi'nin ve modern mimarinin temsilcisi olan bu yapı, Ankara için simgesel niteliğini korumasına rağmen işlevselliğini koruyamamıştır. Araştırma; tren garının modern mimarlık ve Cumhuriyet tarihi ile ilişkisini, mevcut birimlerinin zaman çizelgesini ve işlevlerini, yeni gar binası ile bağlantısını ve simgesel değerinin mevzuat ve ölçütler gözetilerek yapılması gereken koruma çalışmalarını kapsamaktadır.

1.3. Araştırmanın Yöntemi

Yapılan tez çalışması, nitel birincil ve ikincil verilere dayanmaktadır. Ankara Tren Garı ve birimleri, Ankara Tarihi, modern mimari kavramları ile ilgili akademik yayınlar ve makalelerden yararlanılmış, dergi, kitap, haber kaynakları, işlevlendirme ve koruma kavramları modern mimari ile ilişkilendirilerek kanun ve mevzuatlar taranmıştır. Ankara Tren Garı alan çalışması gerçekleştirilmiş ve örneklem ile örtüşen emsal projeler incelenmiştir. Bulgular; doğrudan aktarım, kıyaslama, tablo ile anlatım, özetleme, yorumlama ve durum analiz etme yöntemi ile hazırlanmıştır. Çalışma; zaman çizelgeleri, grafikler ve görseller ile desteklenmiştir.



2. MODERN MİMARLIK VE DEMİRYOLLARI MİMARİSİ

2.1. Modern Mimarlık Kavramı'nın Oluşum Süreci ve Değer Oluşumu

Modern mimarlık terimi 19. Yüzyılın sonlarını ve 20. Yüzyılı içeren bir gelişim sürecidir. 19. yüzyılın mühendislik yapıları ile başladığı kabul edilen döneme ait yapılar, ya tümüyle yeni oluşmuş bir işlev için tasarlanmış, ya da eski yetersiz işlevlere çözümler sunmak üzere tasarlanarak inşa edilmişlerdir. Bu grup yapıları genellikle 'mühendislik yapıları' olarak isimlendirmişlerdir. Modern Mimari'nin teknik, estetik ve etik etkenleri vardır. Çağa karşı duyulan sorumluluk önermesi ile hareket edilen bu akımda netlik bir sonuç olarak ortaya çıkar [4].

Modern Mimarinin temel esası; formun işlevi takip etmesidir. Bu bağlamda yapının; işlevsel, yapısal ve mekansal planlamaları dışında estetik süslemelerin gerekli olmadığı vurgulanmıştır. Bu dönemde, oluşan yeni ihtiyaçlara yanıt vermek için yapılan ve yeni mühendislik çözümleri ile geliştirilen demir köprüler, mimari akımın ilk örneklerinden biridir. Sanayi devrimi ile gelişen teknoloji, ağır metallerin taşınmasına ve işlenmesine imkan sağladığı için yeni malzemelerin üretimi ve kullanılması yaygınlaşmıştır. Bu gelişmeler, mimariye yeni yapı tekniklerinin kullanımı şeklinde yansımış, ayrıca metal, cam ve beton gibi malzemeler yapılarda kullanılmaya başlanmıştır [5]. Modern Mimarlık terimi tarihsel bir dönemi, bir akımı ve bu anlayışla oluşturulan mimari bir üslubu ifade eden bir düşünce şeklidir ve oluşmasında birçok faktör rol almıştır. 19. Yüzyılın sonunda sanayideki gelişmeler mimarlıkta da değişime yol açmıştır. Endüstri Devrimi ile dünyada başlayan sanayileşme sürecinde şehirlere göç artmış, buna bağlı olarak artan nüfusun ihtiyacını karşılamak için daha fazla konut gereksinimi oluşmuş ve bu da yapılaşmada yeni arayışlara girilmesine yol açmıştır. Mimari açıdan yaşanan gelişmeler rekabet oluşturmuş, ekonomik nedenler ve seri üretim kriterleri dikkate alınarak mimari çalışmalar yapılmış, yapıların biçimleri ve üretimde kullanılan malzemeler değişmiştir. Demir ve çimento kullanılması ile mimarlıkta yeni bir dönem başlamıştır.

Bu dönemin öncülerinden Le Corbusier, yeni malzemeleri kullanarak bu yeni üslubun başarılı temsilcilerinden biri olmuş, dünyanın birçok ülkesini gezmiş, mimari eserleri incelemiş, birçok mimarla görüşüp fikir alışverişi yapmış ve kendine özgü ve öncü bir mimari görüş kazanmıştır. Le Corbusier yapı tasarımının sade olması ve önceliğinin fonksiyona hizmet olması gerektiği fikrini savunmuştur. Yapıların belli bir oran ile tasarlanmasının önemini vurgulamıştır. Bu oran, Modular Sistemi oluşturmaktadır. Le

Corbusier'in kullandığı bu sistem teknikleri günümüzde Modern Mimarlığın beş ilkesi olarak kabul edilir. Bu ilkeler; Pilotisler ile yapıların yerden yükseltilmesi, serbest plan şeması, serbest cepheler oluşturulması, şerit pencereler ve çatı bahçeleri olarak ifade edilebilir [5].

Soyut ve geometrik biçim dilini öne çıkaran, genellikle betonarme, çelik ve cam malzemeleri kullanan bu hareket, Avrupa kökenli olup takip eden süreçte evrenselleşmiştir. Gelişen teknolojiye bağlı olarak ortaya çıkan, yalın ve sade, süslemelerden arındırılarak tasarlanmış bu işlevsel yapılar kısa sürede bütün coğrafyalara yayılarak benimsenmiştir. Bu akım 1932'de New York Modern Sanat Müzesince gerçekleştirilen sergiden sonra "Uluslararası Üslup" olarak da tanımlanmıştır [6].

Modern Mimarlığın temel prensibi, gelenekselliğin artık zamanının dolduğu ve ihtiyaçlar doğrultusunda özgün bir tasarıma gidilmesi gerektiğidir. Bu akım, yapılarda yeni bir biçim oluşturmak yerine bütün biçimlerin üzerinde, değişikliğe açık, esnek ve özgün bir mimari yapı tasarlamakla ilgilenir. Böylece yapı, estetik kaygılardan uzaklaşarak özgürleşir [6].

Modern Mimarlık mirası genelde 1920'li yıllarda başlayan ve 1970'li yılların ortalarına kadar devam eden bir mimari üslup sürecini kapsar. Kültürel miras değerlendirilirken sadece mimari biçim ve malzemeye bakılmamalı eserin çevresel, toplumsal, ekonomik değeri birlikte değerlendirilmelidir. Koruma kavramı ele alındığında mimari üsluba dayalı yaklaşımın gelişmiş tanımlama olanağı sunması ayrıca koruma-onarım uygulamalarında özelleşme sağlaması sayesinde daha uygun bir yöntem olduğu görülmektedir. Modernizm değerlendirilirken, eserlerin diğer kültürel miras türlerinde olduğu gibi farklı bölgeleri, biçimleri ve zamanları dikkate alınmalı yerel özellikleri yerel bağlamda değerlendirilmelidir. Bu ölçütler sadece mimari biçim, malzeme veya tarihsel bağlamda değil kültür varlığının toplumsal, çevresel ve ekonomik katkısı ile beraber değerlendirilerek belirlenmelidir [12].

2.2. Modern Mimarlıkta Bütüncül Koruma ve İşlevlendirme Ölçütleri

Modern mimarlık, dünya mirası literatüründe yer almaya başlamış olan temelleri 19. Yüzyıla dayanan ve 15. Yüzyıl rönesans devrimi ve 18. Yüzyılın sonlarında yaşanan sanayi devrimi ile ilişkilendirilebilen ve mimari koruma ve onarım kapsamına giren bir akımdır. Başlangıç dönemleri ve temelleri aynı köklere dayanan Endüstri mirası da bu kavram ile birlikte değerlendirilebilmektedir.

Koruma kavramı ise, 19. Yüzyılda teorik bir kavramken 20. Yüzyılda kurumsalaşmış ve konuyla alakalı çeşitli örgüt ve kuruluşlar oluşturulmuştur.

Modern mimarlık zaman içerisinde daha çok bahsedilen bir kavram olmaya başlanmış ve bu kurumlarca kavramsal tanım üzerine çalışmalar yapılmaya başlanmıştır.

Bu bağlamda 1973'de gerçekleşen uluslararası katılımcıların olduğu ve İngilterede gerçekleşen FICCIM (Birinci Uluslararası Endüstri Anıtlarını Koruma Kongresi) modern mimari ve endüstri mirasının tartışıldığı ilk kongredir. Ardından koruma ve belgeleme amacı ile DOCOMOMO, UNESCO, ICOMOS gibi uluslararası kuruluşlar modern mimarlık kavramı üzerine çalışmaya başlamıştır [8].

Günümüzde yaşanan hızlı kentleşmenin ve endüstriyel gelişmelerin etkisiyle istisnai değer taşıyan bu eserler ve kültürel doku zarar görmektedir. Sahip olduğumuz kültürel miras, savaş ve doğal afetler gibi etmenlerin yanı sıra artan yapılaşmaya, insan ihtiyaçlarına cevap vermek için yapılan yol, metro, baraj gibi hizmetlere de yenik düşmektedir. Tüm dünyada yaşanan bu sorunlar uluslararası bir yaklaşımla ele alınarak koruma ilkelerinin belirlenmesi ve kültürel mirasın korunması hususunda çalışmalar yapılmış, bu amaç doğrultusunda uluslararası kurum ve kuruluşlar oluşmuştur. Bu kuruluşlardan biri olan UNESCO; ikinci dünya savaşında Avrupa ülkelerinde savaşın yol açtığı büyük hasarlardan kültürel mirası koruyabilme çalışmaları yapmak amacıyla 1945 yılında kurulmuştur. UNESCO tarafından 1972 tarihinde kabul edilen "Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme" kültürel miras, bilim, sanat ve tarihi değer taşıyan mimari eserleri, sanatsal eserleri, arkeolojik nitelikteki yapıları kapsamaktadır. UNESCO sözleşmesine Türkiye'de taraftır [9].

UNESCO, kültürel miras eserlerini; anıtsal yapılar, sitler ve yapı toplulukları olarak üç gruba ayırarak incelemektedir. Anıtsal yapılar; sanat, tarih veya bilim adına nadir ve özgün eserleri, sanat eserlerini, yapı, mağara ve kitabeleri kapsarken, sitler; estetik, etnolojik ve tarihi değeri olan nadir doğal veya insan yapımı eserleri kapsamaktadır. Yapı toplulukları ise bütünleşiklikleri, konumsal veya mimari özellikleriyle tarih, sanat gibi konularda özgün ve evrensel bir değere sahip olan bütün veya ayrı yapı topluluklarını kapsamaktadır[10].

Yaratıcı bir deha örneği bir şaheser olması, İnsanlık tarihinde bir dönemi temsil etmesi, üstün evrensel değerleri karşılaması, varlığını sürdüren veya yok olmuş bir medeniyeti veya kültürü temsil etmesi, geleneksel insan yerleşkelerinin doğa ile iletişimini temsil eden kara ve denizde kullanıldığı kültürel bir örnek olması, şehir planında veya peyzajında anıtsal, teknolojik veya mimari gelişmeleri yansıtan kültürel veya dönemsel

anlamda sembolik bir öneme sahip olması gibi etkenler, ‘kültürel miras değer ölçütleri’ olarak kabul etmiştir [10].

Tarihi kentler, bir toplumun oluşumuna ve onun kültürel kimliğinin var oluşuna mekansal olarak tanıklık ederler. Bu tarihsel alanlar kent yaşamının ayrılmaz bir parçasıdır. Bu alanların korunmaları ve şehir ile bütünleştirilmeleri, şehir planlama ve imar çalışmalarının temelini oluşturmaktadır. Bu amaçla yapılacak koruma çalışmaları kentin tarihi gelişimini kapsayabileceği gibi anıtın temel, dini ya da sosyal işlevini sürdürmesine yönelik olabilir.

Kültürel mirası korumak amacıyla çalışmalar yapan diğer örgütler ise 1959 yılında kurulan ICCROM ve 1965 yılında kurulan ICOMOS ’tur. 1993 tarihinde kurulan “Dünya Mirası Kentleri Örgütü” bu hususta çalışma yapan başka bir kuruluştur. Tarihsel süreçte yaşanan değişimler ve gelişmeler kültürel mirasın korunması kavramına da yansımış, daha kapsamlı ve farklı bakış açılı koruma yaklaşımları oluşmuştur. 1975 yılında yayımlanan “Amsterdam Bildirgesi ” ile mimari nitelikteki kültürel mirasın sadece söz konusu istisnai nitelikteki tek yapıyı ve çevresini korumak değil kültürel ve tarihsel özellik taşıyan tüm kenti içermesi gerektiği söylenmiştir. Koruma yaklaşımının; şehir ve ülke planlaması kapsamında ele alınması gerektiği vurgulanmış ve planlama süreci ile bütünleştirilen çağdaş koruma yaklaşımı önem kazanmıştır. 1985 yılında imzalanan “Avrupa Mimari Mirasın Korunması Sözleşmesi ”ile mimari miras kapsamında ele alınacak yapılar; tarihsel, bilimsel, arkeolojik, kültürel veya sosyal değer taşıyan binalar, bu binaların eklentileri veya bina grupları olarak tanımlanmıştır. 1987 yılında ICOMOS tarafından hazırlanan “Tarihi Kentlerin ve Kentsel Alanların Korunması Uluslararası Sözleşmesi ”ile koruma yaklaşımının şehir ve bölge planlarının bir parçası olması gerektiği vurgulanarak kentsel gelişmenin şehrin kültürel ve mimari mirasında hasar oluşturmalarına izin verilmemesi gerektiği belirtilmiştir. 1990 yılında ICOMOS tarafından hazırlanan “Arkeolojik Mirasın Korunması ve Yönetimi Tüzüğü” ile hazırlanacak bayındırlık projeleri ve yapılan imar çalışmalarını arkeolojik mirasa asgari zarar verecek şekilde önemle planlanması gerektiği vurgulanmıştır [9].

ICOMOS ise 20. Yüzyıl Miras Belgeleme Çalışması’nı hayata geçirmiş ve 2002 yılında İstanbul’da tespit, koruma, yönetim ve sunum üzerine görüşmelerin yapıldığı bir konferans düzenlemiştir. Makale 20. Yüzyılı kapsamaktadır. Bu zaman kapsamı rasgele seçilmemiş gelecek için yakın geçmişin mirasını tanımlamayı hedeflemiştir. Miras alanları, tüm yapı, yapı birimleri, peyzajlar, endüstri ve tarihi yapılar olarak tanımlanabilir. Bu yapılar hem soyut hem de somut mirasın kapsamını oluştururlar. Konferansta öncelikle,

20. Yüzyıl miras alanlarının tanımı, tanıtımı ve kabulünün gerekliliği üzerine durulmuştur. Toplum için bağlam farklılıkları olan bu yapıların teknolojisi, malzemeleri, gelişime bağlı değişimle yaşadığı sorunlar üzerinde durulmuş ve ‘yapı çevresi ile ele alınarak değerlendirilmelidir’ sonucuna varılmıştır [11]. İngiltere, II. Dünya Savaşı öncesi ve sonrası olarak mimarlık mirası kavramını ayrı sınıflarda değerlendirirken, Türkiye, Belçika ve Fransa gibi bazı Avrupa ülkelerinde “20. Yüzyıl Mimarlık Mirası” bir bütün olarak ele alınmaktadır.

2008 yılında yayınlanan Quebec Bildirgesi’nde ‘yerin ruhu’ndan bahsedilir ve mekanın, ruhu biçimlendirirken ruhunda mekanı yarattığı söylenir. 28 Kasım 2011 tarihinde gerçekleştirilen 17. ICOMOS Genel Kurulu’nda kabul edilen “Valetta İlkeleri” ise; Tarihi Kentlerin ve Kentsel Alanların Korunması ve Yönetimi ile ilgili ilkeleri belirler. Bu ilkeler ile kültürel miras büyük ölçekte değerlendirilmiştir. Bu bağlamda eserin sürekliliği, kimliği, geleneksel arazi kullanımı, eserin toplum ve şehir ile bütünleşmesi, toplum ile arasında oluşan bağ, çevresel ve sosyoekonomik etkenler gibi faktörlerin dikkate alınması gerektiği belirtilmiştir. Kültürel mirası oluşturan eserler; kentsel ekosistemin bir parçası olarak ele alınırsa söz konusu kentlerin gelişimi çevreye uyumlu ve doğal yapısı korunarak gerçekleştirilebilir. Bu tür kentlerde, mimari müdahaleler ve planlamalar “kentlin yayılmasını sınırlandırma ve kentsel mirası korumaya yönelik politikalar” çerçevesinde belirlenmeli, tarihi kentlerin değerini korurken bu kentleri günümüz sosyal kültürel ve ekonomik yaşamıyla bütünleştirmelidir. Koruma faaliyetleri halk yararı önceliğinde orada yaşayanların yaşam kalitelerini ve çevresel fonksiyonlarını iyileştirmeyi hedeflemelidir. Çalışmalar kapsamında yapılan her değişikliğin kentin tarihi değeri üzerinde olumsuz etkisi olacağı dikkate alınarak çalışmalar yönetilmelidir. Bu çalışmalar arkeolojik araştırmalar ile geliştirilmeli ve bu bulgulara uygun olarak yapılmalıdır. Tarihsel yapının; kent dokusu içinde, sokak dokuları ile, yeşil ve açık alanlar ile bütünlüğü bozulmadan strüktür hacim ve ölçeğine zarar verilmeksizin, üslubuna, yapımda kullanılan malzemeye, tekniğe, şekil ve rengine uygun yenilenerek yapının iç ve dış özellikleri muhafaza edilmelidir. Sosyal dokunun korunarak kültürel çeşitliliğin sağlanması “ Valetta İlkeleri”nin temelini oluşturmaktadır. Bu ilkelere göre tarihsel mekanda yapılacak yeni binalar çevrenin tümü ile, kentin tarihi ve mekansal oluşumu ile uyum içinde olmalı ve yapının ruhuna saygı göstermelidir. Bu binalar özellikle yeni bir etkinlik için kullanılacaksa hem biçimsel hem işlevsel olarak değerlendirilmelidir. Tarihi mekanların yenileme veya yeni bir bina yapımı çalışmaları söz konusu olduğunda ulaşım alt yapısının tarihi dokuya ve çevreye zarar vermeyecek şekilde planlanması gerekir.

Koruma planı; tüm kent için hazırlanmalı, tarihi, arkeolojik, teknik, ekonomik, sosyal değerleri analiz eden kentsel planlamayı içermelidir. Koruma planı tanımlandıktan sonra yönetim planı ile birleştirilmeli ve izlenmelidir. Olası çıkabilecek sorun ve çatışmalarda izlenecek yollar belirlenmeli, yasal ve finansal yöntemler tespit edilirken, işin yapılacağı teknik yöntem, araçlar ve işin bitirilme tarihi tanımlanmalıdır. Günümüzde istisnai yapıları koruma alanında birçok çalışma yapılmaktadır. Temizleme, bakım, özgün koruma, etkin koruma, bütünleşik koruma, sürdürülebilir koruma, onarım gibi çalışmalar teknik olarak restorasyon, modernizasyon, canlandırma, yapısal değişim, konsolidasyon, rekonstrüksiyon gibi farklı yöntemler ile yapılabilmektedir [12].

Türkiye’de ise koruma; mevzuattaki kültür varlıkları tanımı baz alınarak üç farklı değer yargısı ile belirlenmektedir. Bu değerler özgünlük, zaman ve niteliktir [13].

Türkiye’de modern mimarlık mirasının korunmasına ilişkin bir yasal düzenleme bulunmamakla birlikte,

2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ile, korunması gereken taşınır ve taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları belirlenerek tanımlanmış ve bu varlıklar üzerinde yapılacak işlem ve faaliyetler düzenlenmiştir. [14]. Bu kanunda yer alan tanıma göre kültür varlıkları; “ tarih öncesi ve tarihi devirlere ait bilim, kültür, din ve güzel sanatlarla ilgili bilimsel ve kültürel açıdan değer taşıyan yer üstü, yer altı, su altı bütün taşınır ve taşınmaz varlıkları ifade eder.”. Sit ise “yaşadıkları devirlerin özelliklerini yansıtan kent ve kent kalıntıları, tarihi olayların gerçekleştiği yerler veya tabiat özellikleri sebebiyle korunması gereken alanlar olarak tanımlanır. Korunması gereken taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları;

19. yüzyıl sonuna kadar yapılmış taşınmazlar,

Bu tarihten sonra yapılmış olup Kültür ve Turizm Bakanlığınca korunması uygun görülen taşınmazlar,

Sit alanı içinde bulunan taşınmaz kültür varlıkları,

Milli tarihimizdeki değerleri nedeniyle zaman ve tescili dikkate alınmaksızın Milli Mücadelede ve Türkiye Cumhuriyetinin kuruluşunda önem arz eden binalar ve Mustafa Kemal Atatürk tarafından kullanılmış evler, olarak belirlenmiştir [13].

Korunması gereken yapılar belirlenirken yapıların estetik, mimari, ekonomik, tarihsel ve bütünsellik değeri dikkate alınmalıdır. Bunun yanısıra bir yapının korunmaya değer bir miras olarak kabul edilebilmesi için, toplumun sosyo-ekonomik ve kültürel yaşamını mekana yansıtması ile belge değeri, kolektif hafızanın bir parçası olarak kimlik

değeri, inşa edildiği zamanın mimarlık ve tasarım yaklaşımını göstermesi ile mimari değer, toplumun ihtiyacını karşılayabilmeye devam edebilmesi ile işlevsel ve ekonomik değer, çağdaş kültürde bir yer edinebilmesiyle süreklilik değeri, hafızamızda edindiği yer ile anı değeri, yapıldığı dönemin tasarım ilkeleri ve inşa tekniklerini göstermesi ile özgünlük değeri gibi değerlere sahip olması gerekmektedir[15].

2.3. Modern Mimari Örneklerinden Demiryolları ve Tren Garı Mimarisi

2.3.1. Demiryollarının ortaya çıkışı ve tarihsel süreci

Sanayi Devrimi ile literatüre giren gar yapıları modern mimari örnekler olarak ele alınabilir. Modern mimarlık terimi, 19. Yüzyılın sonları itibarı ile kavramsal nitelik kazanmış ve 20. Yüzyılın ilk yarısında yaygınlaşmıştır. 19. yüzyıl eklentisist mimari yaklaşımına karşı çıkan ve özgünlüğü ön planda tutan bu mimari akımın yüz yıl kadar süren bir gelişim sürecinin sonunda olduğu söylenebilir. Sanayi Devrimiyle başlayan gelişmeler büyük bir değişimi de beraberinde getirmiştir ve bunun sonucunda modern mimari düşünce biçimlenmeye başlamıştır. Yaşanan gelişmeler çağın ihtiyaçlarını da değiştirmiştir. Yeni ihtiyaçlara yeni çözüm arayışlarının sonucunda sanat anlayışı değişmiş ve yeni yapı teknolojilerinin kullanılmasıyla yenilikçi bir mimari üslup ortaya çıkmıştır [5].

Demiryolları sabitlenmiş hat şeklinde tasarlanmış raylı yol sistemleridir. Demiryollarının günümüzdeki anlamıyla hayatımıza girmesi Sanayi Devrimi ile olmasına rağmen tarihte Antik Çağ şehirlerinde, yollarda, bir hat üzerinde hareket edilmesini sağlayan ray benzeri sistem kalıntılarına rastlanılmıştır [18].

Endüstri Devriminin başlamasında ki en önemli yapı taşlarından biri 1698'de Thomas Newcomen'in buhar motoru üretmesidir [18].

İngiliz Richard Trevithick, 1804 yılında buharlı lokomotif ile 15 km uzunluğundaki bir hat üzerinde yük ve yolcu taşımayı başararak ulaşımdaki hızlı değişim sürecini başlatmıştır. Ancak günümüzdeki anlamıyla taşımacılık, 1825 yılında, İngiltere'de Stockton-Darlington demiryolunun faaliyete geçmesiyle başlamıştır [19].

Sanayi Devrimi insanlık tarihinde yaşanan en önemli gelişmelerden biridir. Endüstri devrimi ile İngiltere'de başlayan ve kısa sürede bütün dünyaya yayılan büyük bir değişim başlamıştır. Yaşanan teknolojik gelişmeler hızlı bir gelişimin fitilini ateşlemiştir.

Modern anlamdaki ilk demiryolları temelleri; İngiltere’de sanayi devrimi ile atılmış ve Demiryolu birçok problem için bir çözüm olmuştur. Artan ihtiyaçların karşılanması için hızlı, güvenilir ve daha büyük ölçekli taşımaya imkan vermesi sebebiyle kara yollarından daha fazla tercih edilmiştir. Demiryolu, ondokuzuncu yüzyılda ulaşım tercihlerini büyük ölçüde değiştirmiş ve çok tercih edilen bir ulaşım aracı haline gelmiştir.

Demiryolları; ilk yıllarda, sadece şehri limana bağlamak, su yolunu kısaltmak ve ürünleri hızla nakledebilmek amacıyla kullanılmıştır. Bu sebeple demiryollarının güzergahları genelde ülkenin hammadde kaynaklarının bol olduğu bölgelerinden, ekonominin daha gelişmiş ve daha fazla tüketim talebi olan şehirlerine doğru planlanmıştır. Zaman içinde artan taleplerin daha hızlı karşılanabilmesi, üretimin desteklenmesi için hızla hammadde temin edilmesi, üretilen ürünlerin ihracatının sağlanması için limanlara hızla taşınması amacıyla yeni güzergahlar oluşturulmuş ve yeni demiryolu ağları ülkenin iç bölgeleri de dahil heryere yayılmıştır. Demiryolları’na olan talebin artmasıyla daha uzak mesafelere ulaşım sağlanması için yeni köprüler yapılmış, yeni tüneller ve menfezler açılmıştır [18]. Demiryolu ondokuzuncu yüzyıla damgasını vurmuş ve bu yüzyıl adeta bir demiryolu çağı olmuştur. Bu süreçte yapılan yeni keşifler ışığında demiryolunda yaşanan gelişmeler, demiryoluna olan talebi arttırmıştır. Demiryolları hatlarının çoğalması ile birlikte daha önce su yollarının kullanılabilmesi için nehir ve deniz kenarlarında kurulan şehirler, demiryolu güzergahlarında kurulmuştur. Böylece yerleşim yerleri, kıyı şeritlerinden daha iç bölgelere doğru kaymıştır. Trenler sadece eşya ve insan taşımakla kalmamış geçtiği bölgelere ekonomik ve kültürel kalkınma sağlamıştır. Sanayileşen ülkeler demiryolu ile yeni pazarlara ulaşabilmiş, bu da kalkınmayı arttırmıştır [18]. Artan talep demiryolu hatlarının artmasını sağlamış ve böylece hammadde, mamül madde ve insan taşımacılığında gittikçe daha fazla demiryolu kullanılmıştır. Demiryolu kullanımının yaygınlaşmasıyla, tarife uygulamasına başlanmıştır.

Demiryolları, toplumlarda ekonomik önem taşımının yanı sıra siyasal ve kültürel konjonktürü de belirlemiştir. Kara taşımacılığında büyük hacimli ve ağır yükleri taşıma imkanı sunması ve hızlı olması sebebiyle tren ondokuzuncu yüzyılda en çok tercih edilen ulaşım şekli olmuş, devletler adeta demiryolu yapım yarışına girerek gücü ellerinde tutmaya çalışmışlardır [18]. Demiryolu, karayolu ve deniz yolu ulaşımında güç dengesini değiştirmiş ve ulaşımaya yeni bir boyut eklemiştir. Özellikle ondokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında demiryolu devletler için büyük bir güç olmuştur. Yaşanılan savaşlarda demiryolundan faydalanılmış, demiryoluna sahip olan devletler avantaj sahibi olarak savaşları kazanmışlardır [18]. Demiryolları savaşlarda cepheye asker ve mühimmat sevk

edilmesinde kullanılmıştır. Ne acıdır ki İkinci Dünya Savaşı'nda Naziler tarafından sivil halkın sürgün edilmesi ve toplama kamplarına gönderilmesinde de demiryolları kullanılmıştır. Auschwitz-Birkenau toplama kampının içerisine kadar uzatılan peronlara, tüm Avrupa'dan 1,3 milyon insan, hayvan taşımada kullanılan trenlerle getirilmiş ve bu insanların 1,1 milyonu ölmüştür. Auschwitz-Birkenau toplama kampı günümüzde müzeye dönüştürülmüştür [3].

2.3.2. Tren garlarının ortaya çıkışı ve tarihsel süreci

Endüstrileşme ile dünyada yaygınlaşan demiryolu, beraberinde istasyon ve gar yapıları gibi ulaşım yapılarını getirmiş ve bu yapılar kent kimliğinin oluşumunda yer alan, önemli kamusal alanlardan biri olmuştur [19].

Demiryolu yapıları tarihi anlamda yapıldığı dönemin mimari özelliklerini, ticari ve kültürel özelliklerini yansıtmaları bakımından önemlidir. Demiryolu yapımı, ilk dönemlerde, devlet destekli olarak gerçekleştirildiği için devletlerin mimari açıdan etkilerinin bu yapılarda izlenebilmesi mümkündür [21].

Bu gelişmeler, demiryolu mimarisini yeni bir sürece sokmuş ve adeta istasyon yapılarının rönesansı başlamıştır. 1988'den sonra mimarlar, yaklaşık 15.000.000 yolcu sirkülasyonunu karşılamak ve gerekli rahatlık ve konforu sunabilmek için, istasyonları otopark katı, geliş katı, bekleme bölümü ve biniş bölümü olarak dört ayrı bölümde tasarlamışlardır.

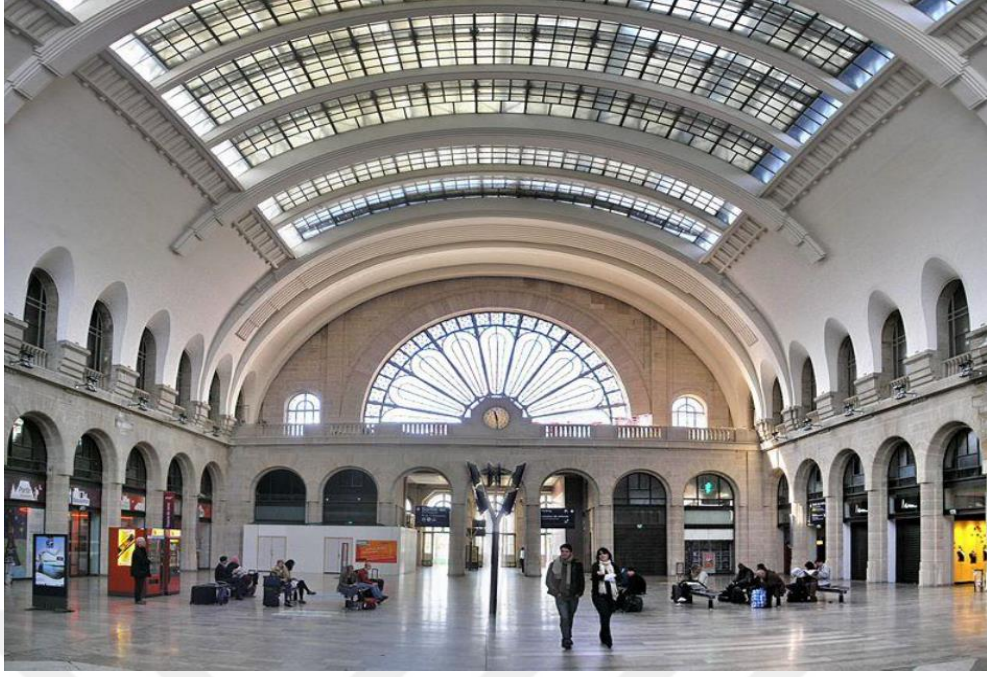
Tren İstasyonlarının geçmişi 19. Yüzyıl başlarına dayanır. İngiltere'de 1830 senesinde yapımı tamamlanan ve Manchester demiryolları hattının üzerinde yer alan Liverpool istasyonu, ilk demiryolu istasyon yapısı olma niteliğindedir. İlerleyen zamanlarda sanayileşmenin ilerlemesi ile üretimde kullanılacak iş gücünün ve hammaddelerin fabrikalara taşınması için ya da üretilen malların limanlara ve diğer şehirlere taşınması amacıyla trenler yaygın olarak kullanılmaya başlanmıştır. Bu durum, yeni hatların ve depoların inşa edilmesi ihtiyacını meydana getirmiş, trenlerin zamanla yolcu taşımada kullanılmaya başlanmasıyla, istasyon yapıları mimari yapılar olarak literatürde yerini almıştır.

1830 ile 1950 yılları arasında Avrupa'da 40.000 civarında yolcu istasyon binası inşa edilmiştir. 19. yüzyılın ikinci yarısında trenlerin yolcu taşımacılığında kullanılmasının giderek yaygınlaşmasıyla istasyonlar büyümüş, bilet satış alanları, bekleme salonları, 'konkors 'ya da 'mezanin ' adı verilen istasyona giriş alanları gibi mekanlar istasyon

yapılarına eklenerek bu yapıların kapladığı alanlar da artmıştır. Kaplayacağı alan ve hizmet edeceği fonksiyonlar göz önüne alınarak şehir dışına doğru inşa edilen istasyon yapıları, zamanla kentsel cazibe merkezlerine dönüşmüş ve kent yapısını kendi etrafına doğru çekmiştir. 1852’de François Duquesney tarafından dizayn edilen Paris’teki Gare de L’Est İstasyonu (Şekil 2.6.) zaman içinde anıtsal nitelik kazanması açısından örnek olarak gösterilebilir. Bu istasyonun tasarımında cephede tuğla ve taş kullanılmasıyla şehrin klasik bir parçası olması sağlanırken kullanılan cam ve çelik malzeme ise endüstrileşen demiryolu dünyasına işaret etmektedir [22].



Şekil 2. 1.Gare de L'est [23]



Şekil 2. 2. Gare de L'est İç Mekan Görseli [23]

2. Dünya savaşında demiryolu ulaşımı yerine havayolu ve karayolu kullanımı artmıştır. Bu yüzden demiryolunun kaybettiği itibarı geri kazanması için “hız” faktörü elzem hale gelmiştir. Bu faaliyetler kapsamında 1950 yılında Fransa’da ilk kez hızlı tren demiryolu hattı çalışmalarına başlanmıştır.

1980’li yıllara baktığımızda Avrupa’da tren ile seyahat süreleri oldukça kısalmış, bu durum da demiryoluna olan rağbetin tekrar artmasını sağlamıştır.

Tablo 2. 1. Dünya’da işlevini sürdüren gar/istasyon yapıları (Yazar tarafından hazırlanmıştır.)

Sıra Numarası/ Yapının Adı	Bulunduğu Ülke	Yapım Yılı	Özgün İşlevi	Çalışma Durumu
1. Paddington Tren İstasyonu	Paddington, Westminste, İngiltere	4 Haziran 1838	Gar Yapısı	Aktif
2. Vitebsky Tren İstasyonu	Saint Petersburg, Rusya	30 Ekim 1837	Gar Yapısı	Aktif
3. Liverpool Lime Caddesi İstasyonu	Liverpool, İngiltere	15 Ağustos 1836	Tren İstasyonu	Aktif

Tabloda yer alan yapılar gar, işlevini, yapılan eklemeler ve uyarlamalar ile teknolojiye uygun hale getirilerek sürdürmektedir. İncelenen yapıların geçmiş (Şekil 2.3., 2.5., 2.7.) ve güncel görselleri (Şekil 2.4., 2.6., 2.8.) aşağıda yer almaktadır. Bu örnekler tarihi değerleri, gelişen teknolojiye adapte edilerek işlevselliği korunan güncel gar yapılarıdır.



Şekil 2. 3. Paddington İstasyonu Tarihi İç Mekan Görseli [25]



Şekil 2. 4. Paddington İstasyonu Güncel İç Mekan Görseli [26]



Şekil 2. 5. Vitebsky Tren İstasyonu, 1900 [27]



Şekil 2. 6. Vitebsky Tren İstasyonu Güncel Görşeli [28]



Şekil 2. 7. Liverpool Lime Caddesi İstasyonu, 1839 [29]



Şekil 2. 8. Liverpool Lime Caddesi İstasyonu Güncel Görşeli [30]

Yine Londra’da bulunan “Waterloo International Terminal” istasyonu (Şekil 2.9.) Grimshaw’in tasarımıdır ve bahsettiğimiz yeni istasyon tasarımları açısından çok başarılı bir örnektir [22].



Şekil 2. 9. Waterloo International Terminali [24]

Mimarlık alanında yaşanan büyük gelişmeler demiryolları mimarisinin oluşum sürecine denk gelmektedir. Bu devrimsel gelişmelere paralel olarak demiryolu hatları boyunca istasyonlar ve istasyon birimleri yapılmaya başlanmıştır. Dönemin, yeni bir mimari yapı tipi olarak karşımıza çıkan demiryolları yapıları, malzemesi, biçimi ve cephe özellikleriyle geleneksel mimarlıktan ayrılan bir mimari yaklaşım sergilemişlerdir. Bütün yeni akımlar gibi, tamamen geçmişten arınmamış olan bu yeni üslup, yer yer geleneksel öğeleri barındırsa da, genel olarak modern mimari yapılarının en önemli temsilcilerinden biridir ve hattı yapan ülkenin mimari üslubundan izler taşır [3].

Demiryolu hattında, trenlerin tarifeleri dahilinde durduğu, yolcu ve yük indirme, bindirme ve işletme hizmetlerinin sağlanması gibi amaçların gerçekleştirildiği alanlara istasyon denilmektedir. İstasyon Fransızca kökenli bir kelimedir ve kelime anlamı beklemeaktır. İstasyonların daha küçük ölçekli olanlarına durak, daha büyük ve kapsamlı olanlarına ise gar denir.

İstasyonlar, demiryolu hattında bulunduğu yere göre uç, kesişme veya rıhtım gibi isimler alır. Tren istasyonları ayrıca hareket yönlerine göre de isimlendirilir. Trenin her iki yöne gidiş gelişine imkan veren istasyonlara ara istasyon, tren hattı güzergahının ucunda olup giriş çıkışın tek yönlü yapıldığı istasyonlara yaygın olarak ana istasyon denirken farklı tren hatlarının kesiştiği noktalardaki istasyonlara ise genelde kesişme yeri istasyonu, hattın iki farklı yöne ayrıldığı kavşak noktalarında olan istasyona kavşak istasyonu, deniz, nehir gibi su kenarlarında bulunan istasyonlara ise rıhtım istasyonu denir [21].

Demiryollarının başlangıç veya bitiş noktasında yer alan istasyonlara 'Uç İstasyon' denir. Bu istasyonlar devam eden bir hatta kullanılmak amacı gütmeyeceği için genellikle U formunda tasarlanmışlardır. Bu istasyona yaklaşan trenler yolcularını indirir ve ardından hat üzerinde öteki uçta bulunan çeker ile geldiği yöne doğru yeni bir sefere çıkmak üzere hazır hale getirilir. Uç istasyonlar; kullanıcı sirkülasyonunun yoğun olduğu ve tüm hatların işletiminin sağlandığı büyük ölçekli demiryolu ağındaki en büyük yapılardır. Bu istasyonlara Paris'teki Garé Du Nord İstasyonu (Şekil 2.2.) ve İstanbul Haydarpaşa Gar'ı (Şekil 2.10.) örnek olarak verilebilir [22].



Şekil 2. 10. Haydarpaşa Garı [31]



Şekil 2. 11. Gare Du Nord İstasyonu [32]

Gar tanımı ise ‘station’ kelimesinin dilimizdeki karşılığıdır ve demiryolunun geçtiği büyük yerleşim birimlerinde şehrin merkezinde veya merkeze en yakın konumdaki istasyonları ifade eder. Garlar ‘Yolcu Binası’ olarakta adlandırılabilirler. Bu yapılar; yük ve yolcu durumlarına ve demiryolu hattındaki konumlarına göre, farklı birimlerle, farklı boyutlarda tasarlanırlar. Garlara, Belçika Liège -Guillemins İstasyon’u ve Ankara Gar’ı örnek olarak verilebilir [22].

2.3.2.1. Dünya’da gar binaları ve gelişimi

Demiryollarının dünya coğrafyasında hızla yaygınlaşmasıyla paralel olarak oluşan ihtiyaca karşılık demiryolu hatları boyunca yeni istasyonlar ve istasyonlarda farklı amaçlara hizmet eden istasyon yapıları inşa edilmiştir. Mimarlık alanında yaşanan yeni gelişmeler ile inşa edilen bu yapılar gerek konumları itibarı ile gerekse formu, cephesi ve kullanılan malzemeler itibarıyla geleneksel mimarlıktan farklı bir üslubu yansıtmaktadır. Gar yapıları, fonksiyonları gereği kısmen geleneksel özellikler taşısada, genel olarak demiryolu hattını ve gar yapılarını inşa eden ülkenin mimarlık kültürünü yansıtmaktadır.

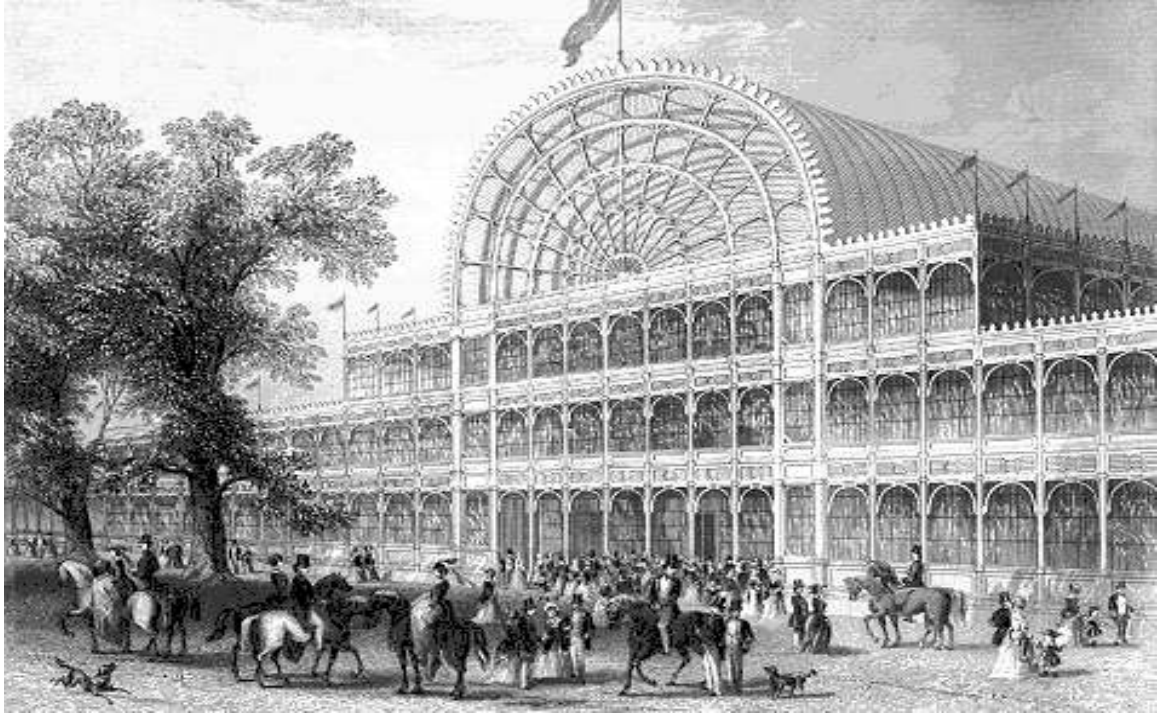
İstasyonlar, ilk planlandıklarında şehrin biraz dışına doğru fakat kolay ulaşımın mümkün olduğu mesafede konumlanarak inşa edilmelerine rağmen, taşıdıkları sosyal ve kültürel etkileşim ve dinamiklik ile kentin gelişim yönünü belirleyen etkenlerden biri olmuşlardır. Sürekli yaşanan insan sirkülasyonu ve etkileşim bu mekanları şehrin cazibe merkezi haline getirerek şehri kendine doğru çekmiştir.

Yapılış amacına hizmet eden fonksiyonlara sahip olan bu endüstri yapıları, kendilerine has kimlikleri ve karakteristik özellikleri ile diğer yapılardan ayrılırlar. Avrupa’da başlayan demiryolu serüveni kısa sürede tüm dünyaya yayılmış ve ulaşımında yaşanan bu gelişme ekonomik gelişimin yanısıra büyük bir kültürel, sosyal gelişim sürecini de tetiklemiştir.

Şehirlerin modernizasyonu ve gelişimi, demiryolunun etrafında şekillenirken kendi mimarisi ile kentsel alanları oluşturmuştur. Bu alanlar şehrin yaşayan, canlı yüzüdür.

Fonksiyonel binalar belli bir kullanım amacına yönelik olarak tasarlanmış ve inşa edilmiş yapılardır. Demiryolu yapıları bu binalara örnek olarak verilebilir. Demiryolu yapısı olarak inşa edilen bu yapı ve yapı grupları, temelde konumlanmaları ve taşıdıkları mimari özellikler ile benzerlik gösterebilirler, herbiri bulundukları bölgeye, inşa eden ülkeye, zamana ve kültüre göre farklı özellikler barındırmaktadır. Demiryolu mimarisi, mimarlık tarihi açısından ve sosyo-kültürel bağlamda bir bütün olarak ele alınarak incelenmeli, değerlendirilmeli ve korunmalıdır [3].

Modern Mimari akımı sürecinde, ya yeni oluşan ihtiyaçlar için tamamen yeni yapılar, ya da siregelen işlevsel yapılara yeni mühendislik mler ile geliştirilmiş yapılar inşa edilmiştir. Bu fonksiyonel binalara; tren istasyonlarının yanısıra sergi binaları, kuleler gibi özel kullanım amacına göre işlevlendirilen yapılar örnek verilebilir. 1851 yılında Londra’da sergi binası olarak inşa edilen Crystal Saray (şekil 2.12.) modern mimarinin en güzel örneklerinden biridir ve görünüş olarak tren garlarına benzerliği dikkat çekmektedir.



şekil 2. 12. Crystal Saray [33]

Dünya’nın farklı lokasyonlarında zaman içerisinde işlevselliğini yitiren bazı gar yapıları ise farklı işlevlendirme çalışmaları yapılarak kamusal kullanıma yeniden kazandırılmıştır. Tabloda yer alan bu işlevlendirme projeleri ile modern mimarlık mirası’nın srdrlebilirliği sağlanmıştır.

Tablo 2. 2. Dünya’da yeniden işlevlendirilmiş gar/istasyon yapıları (Yazar tarafından hazırlanmıştır.)

Sıra Numarası/ Yapının Adı	Bulunduğu Ülke	Yapım Yılı	Özgün İşlevi	Yeni İşlevi	İşlevlendirilme Tarihi
1.D’orsay Garı	Fransa	1900	Gar	Ulusal Müze, Kütüphane	1986
2.Machester Merkez İstasyonu	İngiltere	1830	Tren İstasyonu	Bilim ve Sanayi Müzesi	1983
3.Madrid Delicias Tren İstasyonu	İspanya	1880	Tren İstasyonu	Demiryolu Müzesi	1984
4.Vilnius Tren İstasyonu	Litvanya	1861	Tren İstasyonu	Demiryolu Müzesi	1966
5. Rizhskaya Tren İstasyonu	Rusya	1901	Tren İstasyonu	Demiryolu Müzesi	2004
6. Maliebaan Tren İstasyonu	Hollanda	1874	Tren İstasyonu	Demiryolu Müzesi	1954
7.Estacion Del Norte Tren İstasyonu	İspanya	1873	Tren İstasyonu	Demiryolu Müzesi	1998
8.Donegal Tren İstasyonu	İrlanda	1889	Tren İstasyonu	Demiryolu Müzesi	1995
9. Colannaa Tren İstasyonu	İtalya	1917	Tren İstasyonu	Demiryolu Müzesi	2006

Tablo 2.2. Devam ediyor.

10. Midland Tren İstasyonu	İngiltere	1894	Tren İstasyonu	Demiryolu Müzesi	1986
11.Wakes Colne Tren İstasyonu Wakes	İngiltere	1890	Tren İstasyonu	Demiryolu Müzesi	1986
12.Simpelveld Tren İstasyonu	Hollanda	1853-1908-1975	Tren İstasyonu	Demiryolu Müzesi, Ofis, Restoran	1995
13.Huinghausen Tren İstasyonu	Almanya	1915	Tren İstasyonu	Demiryolu Müzesi	1983
14.Losheim Tren İstasyonu	Almanya	1906	Tren İstasyonu	Demiryolu Müzesi	1982
15.Deptford Tren İstasyonu	İngiltere	1836	Tren İstasyonu	Kafe, Alışveriş Merkezi	2012
16. Curitiba Tren Garı	Brezilya	1883	Gar	Alışveriş Merkezi, Tiyatro , Sinema	-
17. Crown Street İstasyonu	İngiltere	1830	Tren İstasyonu	Alışveriş Merkezi, Üniversite	2012
18.Atocha Gar Binası	İspanya	1892	Gar	Kafe, Alışveriş Merkezi, Botanik Bahçe	1992

Tabloda incelenen bu örnekler işlevlendirme süreçlerini “sürdürülebilir adaptasyon” olarak da tanımlayabileceğimiz yapının atıl kalma durumunda mekan ve yapı özellikleri gözetilerek yapıya yeni kullanım ve işlev olanakları sağlanması durumunun global başarılı örnekleridir. Sürdürülebilir adaptasyon uygulamaları arasında Ankara Tren Garında bulunmayan işlevler kazandırılmış, plan tipleri benzeyen ve sürdürülebilirliği ilke olarak benimsemiş, kullanım dönüşümlü iki proje incelenmek üzere seçilmiştir.

2.3.2.1.1. d’Orsay gar binası

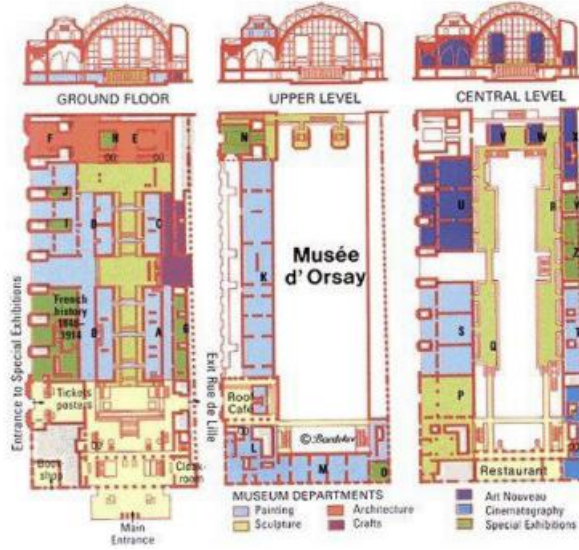
1900 yılında Victor Laloux, Lucien Magne ve Émile Bénard'ın tasarımları ile inşa edilen Paris oteli tren ve istasyonu; Paris- Orléans Demiryolu (Şekil 2.13.) için terminal görevi görmüştür. İlk elektrikli şehir istasyonu olma özelliğini taşımaktadır .İstasyon olarak kullanıma kapatıldıktan sonra 1986 yılında sanat müzesi olarak işlevlendirilmiştir. Musée d’Orsay isimli müzede (Şekil 2.14.) aynı ismi taşıyan RER istasyonu hizmet vermektedir. Müzede çoğunlukla Fransız sanatçıların eserleri sergilenmektedir. [34]



Şekil 2. 13. d’Orsay Garı, 20. Yüzyıl [34]



Şekil 2. 14. d'Orsay Müzesi İç Görünüm [34]



Şekil 2. 15. d'Orsay Müzesi planlar ve kesitler [34]

2.3.2.1.2. Atocha gar binası

1851 yılında inşa edilen yapı Madrid'in ilk tren istasyonu ve ana istasyondur. 1888'de çıkan bir yangın ile kısmen tahrip olan bina (Şekil 2.16.) 1985 ile 1992 yılları arasında yapılan çalışma ile onarılmış ve genişletilmiştir. Yapı yapılan yenileme ve büyütme çalışmaları (Şekil 2.17.) ile Madrid için önemli bir merkez haline gelmiştir. Günümüzde temel işlevini korumanın yanı sıra yüksek hızlı tren garı olarakta hizmet veren Atocha tren istasyonuna bir botanik bahçesi eklenmiştir. Madrid'in sembolik değerlerinden biri olan yapıda botanik bahçesinin yanı sıra birçok kafe, alışveriş alanı ve Arte Sofia

Ulusal Müzesi'nin bir uzantısı ve modern sanata ayrılmış başka bir mekan bulunmaktadır (Şekil 2.18.).



Şekil 2. 16. Atocha İstasyonu eski görünüm [34]



Şekil 2. 17. Atocha İstasyonu [35]



Şekil 2. 18. Atocha İstasyonu İç Görünümünden Bir Kesit [36]

2.3.2.2. Türkiye’de gar binaları ve gelişimi

1830 yılında İngiltere’de faaliyete geçen ve kısa sürede dünyanın diğer ülkelerine yayılan demiryolu, Osmanlı Devleti’nde, bu konuda yeterli donanıma sahip yetişmiş insan gücü bulunmadığı için kurulamamış ve Osmanlı yönetimi, demiryollarının yapımında Avrupa’dan yararlanmak zorunda kalmıştır [3].

Ondokuzuncu yüzyılda, demiryollarının hızla bütün dünyaya yayılmaya başlaması ile birlikte, Avrupa Devletleri yeni sömürge bölgeleri oluşturmak amacıyla demiryolu hatlarının yapımını kullanmış ve ekonomileri için yeni pazarlar oluşturmak için Ortadoğu ve Asya’ya ulaşmak istemişlerdir [37].

1834 tarihinde Londra Sefiri olan Mehmet Namık Paşa, Hindistan’a en direkt yolun Osmanlı üzerinden geçtiğini işaret ederek bu hattın gerçekleştirilmesi halinde, Osmanlı’nın Hindistan ticaretinde önemli bir rol oynayarak gümrük ve ticaret gelirlerinin artacağını ve ayrıca İngiltere’nin Osmanlı Devletine daha fazla ihtiyaç duyacağını raporlamıştır. Osmanlı devleti bu raporu dikkate almış, hem ülke topraklarında gerçekleşen asayiş sorunlarına müdahale edebilmek amacıyla, hem de tarım, ticaret ve gümrükten elde edilen vergilerin artmasını sağlamak için demiryolu yapımını desteklemiş ve gelen teklifleri değerlendirerek İngiltere’ye gerekli demiryolu yapım iznini vermiştir [21].

İmtiyaz hakkını 1851 senesinde ilk kez kullanan İngilizler, 1856 senesinde İskenderiye-Kahire hattını tamamlamış ve bu hat hizmete girmiştir.

1856 yılında Anadolu’da tamamlanan ilk demiryolu olarak karşımıza çıkan İzmir-Aydın demiryolu hattının imtiyazı da İngilizlere verilmiş ve tamamlanarak hizmete girmiştir [3].

Osmanlı topraklarında ilk İngilizlere tanınan imtiyazlarla başlayan demiryolları yapım süreci, Anadolu’dan başlayıp Anadolu-Bağdat demiryolu hattı ve Avrupa’yı Hicaz’a bağlayan büyük hatların inşası ile devam etmiştir [3].

Osmanlı Devleti’nin demiryolu politikasını oluşturan imtiyazlar kilometre garantisi adı verilen sistem geliştirildikten sonra verilmiş ve Osmanlı Devletince şirketlerin karları garantiye alınmıştır [21].

Osmanlı Devleti topraklarında farklı tarihlerde yapılan Mudanya-Bursa demiryolu hattı, Yafa-Kudüs demiryolu hattı, Şam-Hama ve eklentileri demiryolu hattı, Trablus Şam-Humus demiryolu imtiyaz hakkı Fransızlara verilirken, Mersin-Adana demiryolu hattı ve İzmir-Kasaba demiryolu hattı imtiyazı ise Almanlara verilmiştir [37].

Hicaz Demiryolu Hattı, Osmanlı Devleti’nin Ortadoğu’daki topraklarında kendi sermayesiyle inşa ettiği tek demiryolu hattıdır. 1464 kilometre uzunluğundaki Hicaz

Demiryolu, Cumhuriyet öncesinde yapılan tek ulusal hattır ve Müslümanlar için oldukça önemlidir. Hicaz Demiryolu Hattının yapımında, dini nedenlerin yanı sıra siyasi ve askeri nedenler de önemli olmuştur.

Birinci Dünya Savaşı başlayınca, ulusal güvenlik nedeniyle tüm demiryollarına el konulmuş ve idareleri askeri güvenliği sağlaması için kurulan 'Askeri Demiryolları İdare-i Umumiyesi'ne bağlanmıştır. Savaşların kaybedilmesinin ardından, demiryollarının işletmesi eski sahiplerine geçmiştir. Cumhuriyet döneminde ise bunlar satın alınmış ve devlet tarafından işletilmeye başlanmıştır. İmparatorluktan, Cumhuriyet Türkiye'sine miras kalan demiryollarından, ülke sınırları içinde kalan bölümünün toplam uzunluğu 4000 kilometrenin üzerindedir [37].

1.312 kilometresi Batı Anadolu Bölgesi'nde, 2.315 kilometresi Orta ve Kuzey Anadolu Bölgesi'nde, 854 kilometresi ise Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde yer alan bu demiryolları, savaş süresinde harap olmuştur. Yabancı devletlerin, kendi siyasi ve ekonomik çıkarlarına uygun olacak şekilde kopuk kopuk döşedikleri demiryolu hatları, en fazla gereksinim duyulduğu Birinci Dünya Savaşı ve Milli Mücadele dönemi sırasında, Mondros Mütarekesi ile İtilaf Devletlerinin işgaline uğramış ve kullanılamaz duruma gelmiştir.

İşgal sonrası ulusal politikanın temel amacı olarak demiryolu hatlarının onarımının yapılması amacıyla çalışmalar başlatılmıştır. Bakım ve onarım çalışmaları aynı zamanda Kurtuluş Savaşı sonrası işsizlik sorununa çözüm sağlaması açısından da ayrıca önemlidir [21].

Yapıldığı dönemin tarihsel, kültürel ve sosyal sürecini yansıtan demiryolu binaları, şehirde oluşturdukları değişim ve gelişimle simgesel nitelikli yapılar olmuşlardır. İstasyon binaları fonksiyonel işlevini yerine getirmenin yanı sıra, çevre ile etkileşimi ile kentsel dokunun şekillenmesini sağlar. Bu yapıların inşa edilmesiyle istasyon caddesi şekillenir ve civar bölgeye okul, cami, ticaret alanları gibi binalar yapılır. Böylece demiryolu yapısı ile merkez arasında bir bağlantı oluşarak, bölge cazibe merkezine dönüşür [2].

Ülkemizde de demiryolu teknolojisinin gelişimi, istasyon ve gar binaları tarihsel olarak bir gelişimi paralel olarak ilerlemiş ve farklı tasarımlar ile yeni gar binaları inşa edilmiştir. Türkiye'de ilk inşa edilen istasyon binaları genellikle yığma taş duvarlar, çelik ve demir malzemeler ile örtülen geniş açıklıklar şeklinde tasarlanmıştır.

Bu bağlamda incelendiğinde ülkemizde bulunan ilk tarihi gar binalarına 1861 yılında İzmir'de inşa edilen ve günümüzde halen faal durumda bulunan Alsancak Tren Garı'nı

(Şekil 2.19., 2.20.) ve 1890 yılında İstanbul’da inşa edilen ve halen faal durumda bulunan Sirkeci Garı’nı örnek olarak verebiliriz.



Şekil 2. 19. Alsancak Tren İstasyonu Eski Çizimi [38]



Şekil 2. 20. Alsancak Tren Garı Güncel Görşeli [39]

Türkiye Cumhuriyeti demiryolları ve gar binalarının tarihsel gelişim sürecini; 1856 ile 1923 yılları arasını kapsayan Osmanlı İmparatorluğu Dönemi, 1923 ile 1950 yılları arasındaki Cumhuriyet’in ilk 25 Yıllık Dönemi , 1950 ve sonrası olarak üç dönemde inceleyebiliriz [40].

Osmanlı Demiryolu mimarisi politik, ekonomik, sosyal, kültürel ve teknolojik bir etkileşim sürecinin bir oluşumdur. Yeni bir mimari anlayış olan gar mimarisi, Osmanlı mimarisine yeni bir soluk getirmiş ve ülkemizin kültürel mirasına katkı sağlamıştır.

Osmanlının İlk gar binaları, henüz özgünleşemediği ve genellikle yabancı mimarların tasarımlarından yola çıkılarak veya doğrudan yabancı mimarlar tarafından tasarlandığı için o dönem Avrupa mimarisinin izlerini taşımış ve kendine özgün bir kimlik oluşturamamıştır. Bu dönemde inşa edilen bu yeni yapı türünün yapımında genellikle Prusyalı, Ermeni veya İtalyan taş ustaları çalışmış ve kagir taş yapı sistemi kullanılmıştır [1].

Osmanlı'nın son dönemlerine baktığımızda ise, yabancı mimarlardan aldıkları eğitimlerle kendi üsluplarını oluşturmaya başlayan Türk mimarlar, ülke mimarlığında ön plana çıkmaya başlamış ve Kemaleddin Bey, Vedat Bey, Ahmet Burhanettin Bey gibi isimler, milli üslup adını verdikleri yeni tasarım anlayışıyla Avrupa mimarisinden kısmen uzaklaşarak, Osmanlı-Türk motifleriyle harmanladıkları yeni bir üslup kullanmışlardır. Osmanlı gar binalarını genel olarak ele aldığımızda eklektik bir üslupla karşılaşırız. Genellikle dikdörtgen ve simetrik olarak tasarlanan bu yapılar, çoğunlukla, anıtsal büyüklükte giriş bölümleri olan iki katlı yapılar olarak inşa edilmiştir [1].

Demiryolu hatlarının sürekli gelişmesi, hat üzerindeki şehirlerde yeni gar binalarına ihtiyaç duyulmasına sebep olmuştur. Osmanlı döneminde Türk ve yabancı mimarların yapı taşlarını oluşturduğu Osmanlı Gar Binaları örnekleri, Cumhuriyet Dönemi'nde de I. Ulusal Mimarlık Akımı etkisinde yeni bir solukla tanışmış ve gelişim göstermiştir. I. Ulusal Mimarlık Döneminde gördüğümüz yoğun Osmanlı motifleri ulusal hislerle ilişkilendirilmiştir. Gar yapıları özelinde baktığımızda, Ankara-Kayseri Demiryolu Hattı, Zonguldak-Irmak Demiryolu Hattı, Samsun-Sivas Demiryolu Hattı ve hat üzerinde yer alan demiryolu yapıları ve istasyon binaları I. Ulusal Mimarlık dönemi eserlerine örnek verilebilir [1].

II. Dünya Savaşı'nın sonucunda ülkemizde de dünyadaki gibi yeni bir mimari anlayış doğmuş ve bu mimari anlayış II. Ulusal Mimarlık Dönemini başlatmıştır. 1910 yılında ilk örneklerini vermeye başlayan ve 1930 başına kadar süren I. Ulusal Mimarlık Akımında yer alan mimari öğelerin, yeterince Cumhuriyet ideolojisine uymadığını, geçmişten yeterince kopamamış olduğunu ve Osmanlının oryantalist esintilerini taşıdığını düşünen mimarlar, I. Ulusal Mimarlık akımının seyrini değiştirmiş ve yeni bir akım getirmiştir. 1940'lı yıllara geldiğimizde ise II. Ulusal Mimarlık Akımı tüm diğer yeni kamu yapılarında olduğu gibi tren garları tasarımlarında da etkisi göstermiştir. Mimarlık anlayışına yeni bir perspektif

kazandıran bu dönem, biçimsel olarak anıtsal büyüklükte kütleler, taş malzeme, simetrik biçim ile tanımlanabilir. Zaten kriz döneminde olan Türkiye için yerli malzeme kullanımının bir seçenektir çok neredeyse bir zorunluluk olması ise ulusal mimarlık anlayışını beslemiştir. II. Ulusal mimarlık dönemi daha çok batı tipi mimari ve yerli malzeme kullanımı ile farklılık taşımaktadır.

1940'da başlayan ve on yıl süren bu süreçte, İkinci Ulusal Mimarlık Döneminin önemli temsilci mimarlarından olan Sedat Hakkı Eldem, 'Türk Evi' konseptinden esinlenmiş ve bu dönemde bu tip eserler verilmesinde öncü olmuştur. Bu dönemi özetlediğimizde batıyı yansıtan neo-klasik biçimin ulusalcı yaklaşımla bütünleştiği bir tutumun benimsendiği söylenebilir. Demiryolları da bu dönemde devletin önem verdiği ve demiryolu ağını geliştirme çalışmaları yaptığı bir konudur. Ankara Tren Garı, Eskişehir Tren istasyonunu II. Ulusal Mimarlık Dönemi eserleri örnekleridir [1].

Demiryolu, Milli Mücadele döneminde ayrıca önem kazanmıştır. Her ne kadar tahrip edilmiş ve bakımsız olsa da, Ankara-İzzettin dar dekovil hattı, Konya-Afyon, Eskişehir-Ankara, Erzurum-Sarıkamış sınır hattı savaş esnasında kullanılmıştır. Demiryolunun Ankara-Polatlı bölümü Sakarya Savaşı sırasında yararlı olmuş, Batı Cephesine cephaneye ikmali yapılması için Ankara- Polatlı-Biçer demiryolu hattı, yiyecek ikmali yapmak için de Konya demiryolu hattı kullanılmıştır.

23 Mart 1920 yılında demiryollarının denetimini Kolordu Komutanlığı almış, Büyük Millet Meclisinin açılışını müteakip işgal edilmemiş olan demiryollarına el konularak yönetiminin sağlanması için bir müdürlük kurulmuştur.

Milli Mücadele sırasında, Ankara'nın doğusunda, Doğu Anadolu ve Karadeniz'e uzanan demiryolları hatlarının bulunmayışı açısından zorluklar yaşanmış ve bu sebeple yapımı yarım kalan Ankara-Sivas Demiryolu Hattının inşasına öncelik verilerek hat tamamlanmış ve 1 Ağustos 1919'da hizmete başlamıştır.

1924-1948 yıllarını kapsayan süreçte ulusal ve bağımsız bir demiryolu politikası izlenmiş ve ülkemizin çıkarlarına hizmet edilmiştir.

Ülkemiz topraklarında bulunan yabancı şirketlerin elindeki mevcut demiryollarının satın alınması ile hem askeri açıdan hem de ulusal kaynaklarımızın korunması açısından önem taşımaktadır. Mevcut demiryollarının satın alınması ve yeni yapılacak demiryolları ile Türk Demiryolları'nın millileştirilmesi amaçlanmıştır.

Atatürk, demiryollarının önemini yaptığı konuşmalarda dile getirmiş, demiryolunun ulusal politika için büyük önem taşıdığını belirtmiştir. Demiryollarının ülkenin

kalkınmasında büyük rol oynayacağını söylemiş bu sebeple iç pazar oluşturulmaya ve dışa bağımlılığı azaltılmaya çalışmıştır [1]

19 Temmuz 1920'de alınan karar ile Türkiyede bulunan hatların işletme ve idaresi için Eskişehir'de "İşletme Umum Müdürlüğü oluşturulmuştur. Eskişehir'de 1920'de kurulan kurum, 1921'de Eskişehir'in işgali ile Ankara'ya taşınmıştır. TBMM'de 1924'te çıkarılan bir kanunla, demiryolları millileştirilmiş ve 23 Mayıs 1927 tarihinde 'Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi 'Ankara'da kurularak, yabancı şirketlerin ellerindeki demiryolları hariç, diğer demiryollarının yönetimi ve yeni demiryollarının yapım ve işletimi bu merkezde toplanmıştır. Daha sonra bu kuruluşun adı 1 Haziran 1931'de Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü olarak değiştirilmiştir.

Dünya genelinde uygulanan politikalar sayesinde otomotiv sektörünün ön plana çıkmasıyla beraber tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de demiryolu eski önemini yitirmeye başlamıştır. Demiryollarının belirlenen güzergahların dışına çıkamaması, karayollarının demiryolları karşısında lojistik üstünlük sağlaması gibi sebepler de demiryolunun karayolu karşısında geri planda kalmasında etkili olmuştur.

Havayollarında yaşanan gelişmelerinde demiryolunu olumsuz etkilemesiyle demiryollarının ulaşımındaki etkinliği azalmış ve teknolojik gelişmeler doğrultusunda yenilikler yapma zorunluluğu oluşmuştur [21].

1953 yılında Demiryolu İşletmeleri 'Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi '(TCDD) adını almış ve devlet tarafından idame edilen demiryolları işletmeciliği, 2013 yılında çıkarılan Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun 'ile özelleştirilmiş ve AB standartlarına uyumlu olmuştur [41].

Ülkemizde kullanımı azalan gar ve istasyon binalarından bazılarında yeniden işlevlendirme çalışmaları yapılmış böylece kültürel mirasın korunması ve yaşatılması sağlanmıştır. Bu çalışmalardan bazılarına Tablo 2.3.te yer verilmiştir.

Tablo 2. 3. Türkiye’de yeniden işlevlendirilmiş gar/istasyon yapıları (Yazar tarafından hazırlanmıştır.)

Sıra Numarası/ Yapının Adı	Bulunduğu Şehir	Yapım Yılı	Özgün İşlevi	Yeni İşlevi	İşlevlendirilme Tarihi
1.Mudanya Garı	Bursa	1849- 1892	Gümrük Binası - Gar	Otel	1992
2. Sirkeci Garı	İstanbul	1890	Gar	Demiryolu Müzesi , Kafe, Marmaray İstasyonu	2005
3.Ankara Gazi İstasyonu	Ankara	1926	Tren İstasyonu	Restoran	2000
4.Edirne Karaağaç İstasyonu	Edirne	1914	Tren İstasyonu	Trakya Üniversitesi Rektörlük ve Güzel Sanatlar Fakültesi	1998-2017
5. Çamlık Tren İstasyonu	İzmir	1866	Tren İstasyonu	Çamlık Açık Hava Buharlı Lokomotif Müzesi (Demiryolu Müzesi)	1997
6. Malıköy Tren İstasyonu	Ankara	-	Tren İstasyonu	Demiryolu Müzesi	2008

Tablo 2.3. devam ediyor.

7. Horozköy Tren İstasyonu	Manisa	1865	Tren İstasyonu	Hanımlar Kültür Lokali	-
8.Konya Meram Tren İstasyonu	Konya	1893	Tren İstasyonu	Kütüphane	2018-2019
9. Erzurum Garı	Erzurum	1937	Gar	Demiryolu Müzesi, Kafe	2008

Tabloda incelenen bu örnekler arasından Ankara Tren Garında bulunmayan işlevler kazandırılmış, plan tipleri benzeyen kapsamlı iki proje incelenmek üzere seçilmiştir.

2.3.2.2.1. Mudanya gar binası

Eski Mudanya Garı, 170 yılı aşkın tarihe sahip bir yapıdır. 1849 yılında inşa edilen ve bugün tamamen yeni bir işlev kazandırılarak bir otel olarak hizmet veren tarihi bina, başlangıçta bir gümrük binasıdır. Mudanya sahil şeridinde, denize paralel, dikdörtgen planlı bir bina olan Mudanya Garı, 1849 yılında Fransızlar tarafından gümrük binası olarak inşa edilmiştir. Bursa'dan Fransa'nın Lyon kentine, ham ipek ipliği ihracatını kolaylaştırmak ve doğrudan ulaşım sağlamak için 1874 yılında, Mudanya ile Bursa arasında bir demiryolu hattı inşa edilmiştir [42].

Önceleri gümrük ambarı olarak hizmet veren bina, ambarın taşınması ile, “Mudanya Tren İstasyonu” olarak (Şekil 2.21.) görev yapmaya başlamıştır. Ancak bu durum çok uzun soluklu olmamış; 1892 yılında Belçikalı bir şirketin başlattığı tren seferleri, 10 Temmuz 1953 günü zarar etme ve sağlıksız ray hattı yüzünden seyahatlerdeki gecikmeler gibi gerekçeler gösterilerek ile işletmeden kaldırmış ve ray hatları sökülerek Gar işlevinden tamamen bağımsızlaştırılmıştır.

Mudanya'daki 27 hektarlık araziye yerleştirilmiş olan bu yapı, 61 yıl hizmet verebilmiş ve Regis Delbeuf, Max Müler, Ahmet Fuat gibi gezgin yazarların yazılarında kendine yer bulmuştur. Tren kaldırılıp hat söküldükten sonra, gar binası; depo ve antrepo olarak kullanılmıştır. Ardından uzunca bir süre atıl kalmıştır. Bu tarihi bina bu dönemde tahrip olmuş ve bakımsız kalmıştır [43].

1989 yılına gelindiğinde, yok olmaya yüz tutmuş harap haldeki gar binasının tekrar hayata geçirilmesine karar verilmiş ve bir restorasyon projesi başlatılmıştır.

Restorasyon sırasında yapının özgün kimliğinin korunmasına, tarihi özelliklerinin su yüzüne çıkarılmasına özen gösterilmiştir. Restorasyon çalışmaları üç yıl kadar sürmüş ve tamamen yeni bir işlev kazandırılmıştır. Geçmiş ile bağlarını güçlendirmek adına getirilen ve buraya konumlandırılan bir vagon restoran olarak hizmet vermekte olup Tarihi Mudanya gar binası, bugün Hotel Montania (Şekil 2.22.) olarak hizmet vermektedir.



Şekil 2. 21. Mudanya Tren Garı Arşiv Görsele [44]



Şekil 2. 22. Mudanya Tren Garı Güncel Görsele [45]

2.3.2.2.2. Sirkeci Gar Binası

Rumeli Demiryolu'nun başlangıç noktasında yer alan Sirkeci Garı, Osmanlı Devleti'nin Batı'ya açılan yüzüdür. İstanbul'u Avrupa'ya taşıyan demiryolu güzergahının son durağı olan Sirkeci Garı yolucu taşımacılığının yanısıra dış ticaret açısından büyük önem taşımaktadır. Sirkeci Garı'nın açılmasıyla İstanbul'un ticaret hayatında gelişmeler yaşanmış ve şehire yeni limanlar inşa edilmiştir. Zamanının ekonomik olduğu kadar sosyal hayatında da büyük yer tutan Sirkeci Garı, Marmaray Projesi ile kullanım dışı kalmıştır. Günümüz teknolojisine ayak uyduramayan ve artan ihtiyaçlara yanıt veremeyen bu önemli kültürel mirasın bazı yapıları atıl duruma düşmüştür. 1872 yılında iki katlı küçük ölçekli bir yapı olarak inşa edilen Sirkeci Garı (Şekil 2.23.), Abdülhamit'in emri ile Mimar Jasmund tarafında daha büyük ölçekte tasarlanmış ve 3 Kasım 1890 yılında hizmete girmiştir. Sirkeci Gar bölgesinde bulunan sekiz gar yapısından biri olan 1890 yılında inşa edilen ana Sirkeci Garı günümüzde, Demiryolu Müzesi ve restoran olarak işlevlendirilirken 1872 yapımlı küçük ölçekli Sirkeci Garı ise Eski Şeflik Binası olarak kullanılmaktadır. İşletme Müdürlüğü olarak kullanılan bina ise günümüze ulaşabilmiş olmasına rağmen, çıkan bir yangın sebebi ile iç mekanının bazı bölümleri işlevsiz hale gelmiştir. Vagon Servis Şefliği, Kısım Şefliği ve Lokomotif Bakım Atölyeleri yapıları ise Halkalı İstasyonu'nun açılması ile işlevselliğini yitirmiştir (Şekil 2.24.). Gümrük Binası ise; tarihi ve kültürel dokusuna uygun olmayan onarımlar sebebi ile özgün ve karakteristik özelliklerini yitirmiştir ve günümüzde Gümrük Muhafaza Kaçakçılık ve İstihbarat Müdürlüğü olarak hizmet vermektedir. Ambar binası ise mimari ve özgün yapısını muhafaza etmesine rağmen atıl durumdadır. Gar bölgesi 1995 yılında Kültür Alanı ilan edilmiştir. Mülkiyet hakları TCDD'ye ait olan yapı tescil edilerek koruma altına alınmış olmasına rağmen, herhangi bir koruma çalışması yapılmamıştır. Sirkeci Gar yapılarından Gümrük ve Ambar Binaları'nın kültürel ve sanatsal etkinliklerde kullanılması amacıyla ihale çıkarılmış fakat bu ihale hukuki sebeplerle iptal edilmiştir [46].

Gar binası nostaljik ve kendine has mimari dokusunu korurken günümüzde gar salonu film gösterimi, semazen gösterisi, fuar gibi etkinliklere ev sahipliği yapmaktadır.



Şekil 2. 23. Sirkeci Tren Garı Tarihi Görsele [47]



Şekil 2. 24. Sirkeci Tren Garı Güncel Görsele [48]

3. ANKARA TREN GARI

3.1. Ankara ve Ankara Garının Mimari Tarihçesi

Ankara tren garı incelemesine başlamadan önce kentin dokusunu, kültürel ve mimari mirasını daha iyi anlamak için Ankara tarihini şu şekilde ele alarak inceleyebiliriz.

Ankara, tarih boyunca farklı uygarlıklara ev sahipliği yapmış fakat her zaman sürekliliğini korumuştur. Anadolu, hem doğu ile batı arasında bir köprü özelliği göstermesi bakımından, hem de fiziki açıdan bir yarımada'nın sunduğu birlik avantajı sebebi ile, büyük göç hareketlerine tanık olmuştur. Ankara'da diğer Anadolu şehirleri gibi birçok savaşa tanık olmuş, barış dönemlerinde bir köprü gibi önem kazanmış, savaş dönemlerinde ise kalesi içine kapanarak sığınak olmuştur [49].

Ankaranın şehir olarak ilk kuruluşu ile ilgili bilgi olmamakla beraber yapılan arkeolojik çalışmalarda bulunan prehistorik izler, Paleolitik çağdan beri yerleşim yeri olduğunu göstermektedir. Eti yokuşu, Ahlatlıbel, Karaoğlan ve Koçumbeli civarı Ankara yerleşim bölgeleridir.

Şehir, M.Ö. 522-486 yılları arasında Lidyalılar ve Perslerin hakimiyetine geçmiş ve bir ticaret merkezi olmuştur. Ankara; daha sonra, Galatlar'ın MÖ.278 yılında Anadolu'ya göçmesinin ardından, M.Ö. 25 tarihine kadar Galatların bir kolu olan Tektosagların başkenti olmuştur [49].

Ankara, 1. ve 2. Yüzyıllarda Anadolu'da, Roma yol ağının önemli bir kavşağı olarak askeri ve ticari varlığını sürdürmüştür. Bu dönemlerde Ankara'nın nüfusu, 100.000'e ulaşmış ve yerleşim, daha çok günümüzde Ankara Tren Garı'nın da bulunduğu kalenin etrafındaki düzlük bölgelerde yoğunlaşmıştır.

Ankara, 334 yılında Bizans İmparatorluğu'nun yönetimine geçmiş ve 1075 yılına kadar bir sınır kenti olmuştur. Anadolu'daki siyasi dengenin değişmesi ile Bizans İmparatorluğu'nun Doğu ile ticari ilişkileri gelişmiş ve yol ağı doğuya ve güneydoğuya doğru uzanmıştır. Ankara Başkent İstanbul'dan güneydoğuya uzanan bu yol ağının üzerinde olması sebebiyle önem taşımıştır[50].

Selçuklu Hükümdarı Alparslan 1071 yılında Malazgirt Zaferi ile Ankarayı Türk topraklarına katmıştır.1354 yılında Süleyman Paşa tarafından, Osmanlı topraklarına katılan Ankara, birçok defa el değiştirmiş fakat Osmanlı Devleti'nin, Anadolu'daki siyasal birliği sağlayarak bölgeler arası ticareti güvenli hale getirmesi ile gelişmiş, nüfusu artmış ve yeniden bir ticaret merkezi haline gelmiştir.

Evliya Çelebi Seyahatnamesinde, Ankara'da, 6066 ev, 2000 dükkan ve 1 bedesten olduğundan bahsetmiştir. Evliya Çelebi'ye göre Ankara'nın pazarları kalabalık, nüfusu 30.000 civarı ve şehir surlarla çevrilidir.

18. yüzyılda başlayan Celali İsyanları ile Ankara'da bazı mahalleler boşalmış ve şehrin nüfusu azalmış, buna rağmen şehir 19. Yüzyıla kadar dünyadaki tiftik talebinin devam etmesi ve bu bölgede tiftik malzemelerinin üretimi ve ticaretinin devletin gümrük himayesinde yapılması sebebiyle önemini korumayı başarmıştır. [49].

1838 ticaret anlaşması ile Osmanlı İmparatorluğu, ekonomisini dışa açarak açık pazar haline gelmiştir . Bu anlaşma, Ankara'nın ticaret ve sosyal önemini etkilemiştir. Ankara Tarihi incelendiğinde Ankara Kalesi ve çevresi bir ticaret ve kültürel etkileşim bölgesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Ankara konumu nedeni ile tarih boyunca Batı ve Doğu arasında bağlam görevi görmüştür. Günümüzde Ankara Tren Garını da kapsayan Ulus bölgesi, ulaşım, konaklama ve ticaret faaliyetleri için merkez kabul edilmiştir. Bu da yer hafızası kavramını desteklemekte ve Ankara Tren Garı konumunun rasgele olmadığını göstererek hikayesini güçlendirmektedir[19].

1892 yılında Ankara, demiryolu ile İstanbul'a bağlanmış böylece şehrin fiziksel özellikleri değişmiştir. Bu demiryolu, ayrıca şehrin sosyo-ekonomik hayatını da etkilemiştir. Artan ticaret hacmi, depo ve antrepo ihtiyacı doğurmuş, ihtiyaç duyulan depo ve antrepolar istasyon civarına açılmıştır. İstasyonu şehre bağlayan ve günümüzünde Talatpaşa Caddesi olarak bilinen yol, bu yıllarda yapılmış ve böylece Ulus ve civarı hızlı ve büyük bir gelişim yaşamıştır. Ancak bu gelişim, yaşanan savaş ile sekteye uğramış ve 1927 yangını ile Ankara'nın nüfusu 20.000 civarına kadar düşmüştür. Ülkenin birçok şehrinin işgal güçleri tarafından işgal edilmesiyle Ankara konumu sebebiyle Mustafa Kemal Atatürk tarafından karargah olarak seçilmiştir. 27 Aralık 1919'da 'Heyet-i Temsiliye 'Ankara'ya yerleşmiş, 23 Nisan 1920'de TBMM toplanmış, bütün bu gelişmeler ise şehrin sosyal kültürel ve ekonomik geleceğini etkilemiştir [49], [50].

29 Ekim 1923'de Cumhuriyet ilan edilerek büyük bir rejim değişikliğine gidilmiştir. 13 Ekim 1923 yılında, Kurtuluş Savaşı'nın karargahı olan Ankara, Türkiye Cumhuriyeti'nin başkenti ilan edilmiştir [51].



Şekil 3. 1. Eski Ankara Tren Garı Açılışı'nın Servet-i Fünun 'da yer alan haberi [52]

Ankara Tren İstasyonu'nun inşasına, Osmanlı Devleti'nin Alman Deutsche Bank ile yaptığı anlaşmayla 486 km'lik İzmit-Ankara hattı üzerinde, 1891 yılında Anadolu Demiryolu Şirketince başlanmıştır. Küçük ve tek birimden oluşan bu demiryolu yapısının inşası bir yıl kadar sürmüş halkın çok rağbet ettiği büyük bir törenle 1892 yılında hizmete açılmıştır [19].

Günümüzde varlığını sürdüremeyen eski Ankara Garı, Eskişehir'in ilk garına ilham olmuştur. Eski Ankara ve Eskişehir İstasyon Binaları aynı plan ve cepheye sahip, dikdörtgen planlı, simetrik yapılı, klasik gar yapısı örneklerindendir. Cephesinde, alt kat pencereleri kemerli iken, üst kat ise söveli pencereler ile donatılmıştır [3].

Anadolu demiryolunun yönetim binası olarak inşa edilen Direksiyon Binası, İstasyon Binasının yanına konumlanmıştır. Bu dönemde demiryolu ulaşımının sürdürülebilmesi için, çalışanların her daim hazır olması gerektiğinden, ulaşım yapılarının tamamında lojman bulunmaktadır. Ankara Garı'nda da, iki katlı Direksiyon Binası'nın üst katı lojman olarak kullanılmıştır. Bu yapının orta bölümündeki geniş kütesi, yolcu holü olarak hizmet

verirken, orta kütlenin iki tarafında bulunan simetrik kanatlar, idari bölüm olarak kullanılmıştır [19].

Ankara'nın, 13 Ekim 1923'de başkent ilan edilmesi ile başkent, Anadolu'ya taşınmıştır. Ankara, direnişin ilk merkezi olması ve demiryolu ağı olan en doğu il olması sebebi ile seçilmiş, fakat başkent olduktan sonra diğer ülkeler tarafından tanınma noktasında bir takım güçlükler yaşamıştır.

Siyasi temelli olan bu güçlükler Ankara'nın gelişmemişliği de eklenmiş ve modern Türkiye'ye yakışan bir başkent için çalışmalar yapmak elzem hale gelmiştir [53].

3.1.1. Cumhuriyet öncesi Ankara tren garı

Cumhuriyet öncesi Ankara'sında, geleneksel Anadolu yaşam biçimi hakimdir. Bu yaşam biçiminde eğlence mekanları son derece sınırlıdır. O dönem Ankara'sının yegane eğlence mekanlarından biri Çıkrıkçılar Yokuşu'nda, gayrimüslimlere ait bir tiyatrodur ancak 1916 yangınında bu mekan yanmıştır[19].

Ankara'da iki bayram yeri olduğunu, bu mekanlardaki dönme dolap, kaydırak gibi eğlence araçlarından özellikle çocuklar ve gençlerin faydalandığını görmekteyiz. Bu bilgiler ışığında eski Ankara'nın savaş öncesi dönemde de monoton ve içine kapanık bir yaşam sürdüğünü söyleyebiliriz.

1920 Ankara'sının tek konaklama mekanı Taşhan isimli ve Sümerbank'ın yerinde bulunan bir oteldir. Bunun haricinde 1892 yılında Ankara'ya ulaşan demiryolu servisi için inşa edilmiş olan Direksiyon Binası, Kurtuluş Savaşında Atatürk ve arkadaşlarını ağırlamıştır [54]

İmkanları ve yaşam standardı çok düşük olan Ankara, başkent seçilmesi ile ticari, sosyal, kültürel ve fiziksel olarak hızlı bir büyüme ve gelişme sürecine girmiştir. Yeni kurulan Cumhuriyet Devletinin yönetim kurumlarının ve bu kamu kurumlarında çalışan memur sınıfının barınması amacıyla inşa çalışmaları büyük hız kazanmıştır. Ankara nüfusunun büyük bir kısmını memur sınıfı diye nitelenen kesim oluşturmakla birlikte, şehir Anadolu'nun diğer şehirlerinden aldığı iç göç ile nüfus açısından da hızla büyümüştür.

Ankara'da ayrıca kamu iktisadi kuruluşları, meslek kuruluşları, sosyal güvenlik örgütlerinin merkezleri ve karar organları bulunmaktadır. Yükseköğretim kurumları, sağlık kurumları gibi sektörler de eklendiğinde Ankara'da hizmet sektörünün istihdamda ne kadar çok yer teşkil ettiğini görebiliriz.

Ankara'nın başkent olarak inşasında bir lider kent olması, modern ve çağdaş bir şehir olması bunun yanında kentsel değerlerine de sahip çıkılması planlanmıştır. Hızla artan nüfusun ihtiyacını karşılayabilmek amacıyla şehrin imarı için 1924 yılında çalışmalar başlatılmıştır.

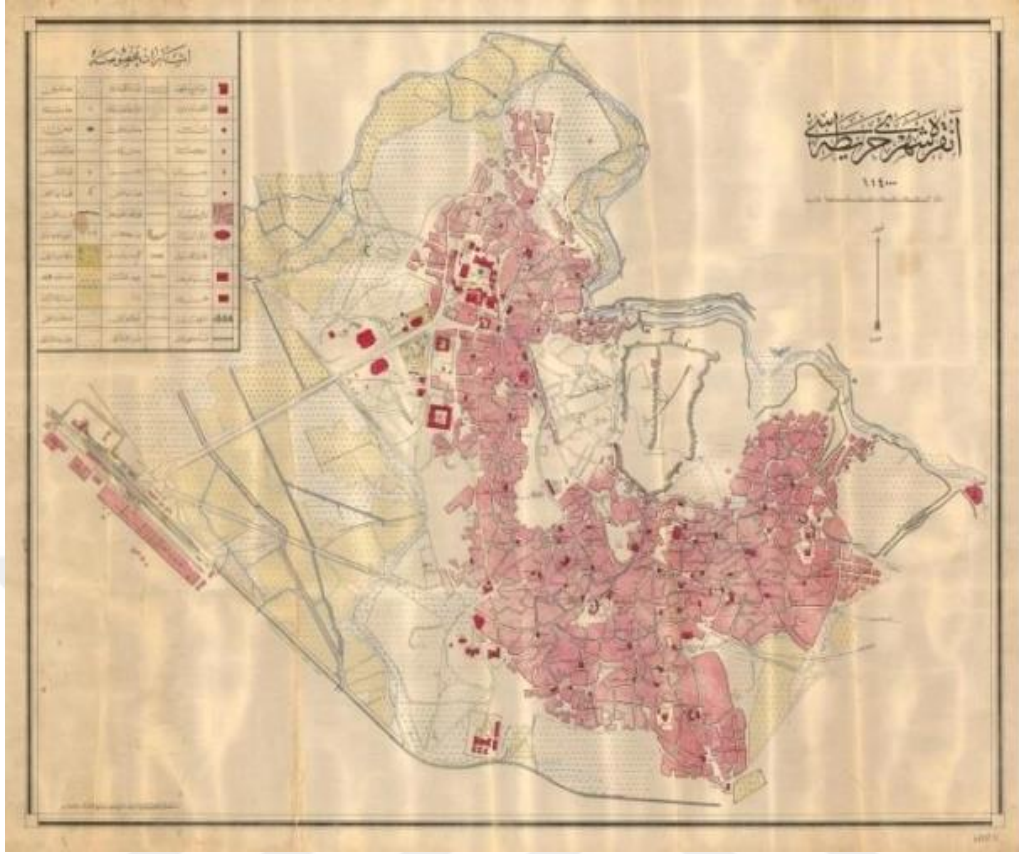
Ankara'nın bilinen ilk haritası Kraliyet subayı, Kurmay Binbaşı Baron Von Vincke'nin 1839 tarihli haritasıdır [55]. (Şekil 3.2.)



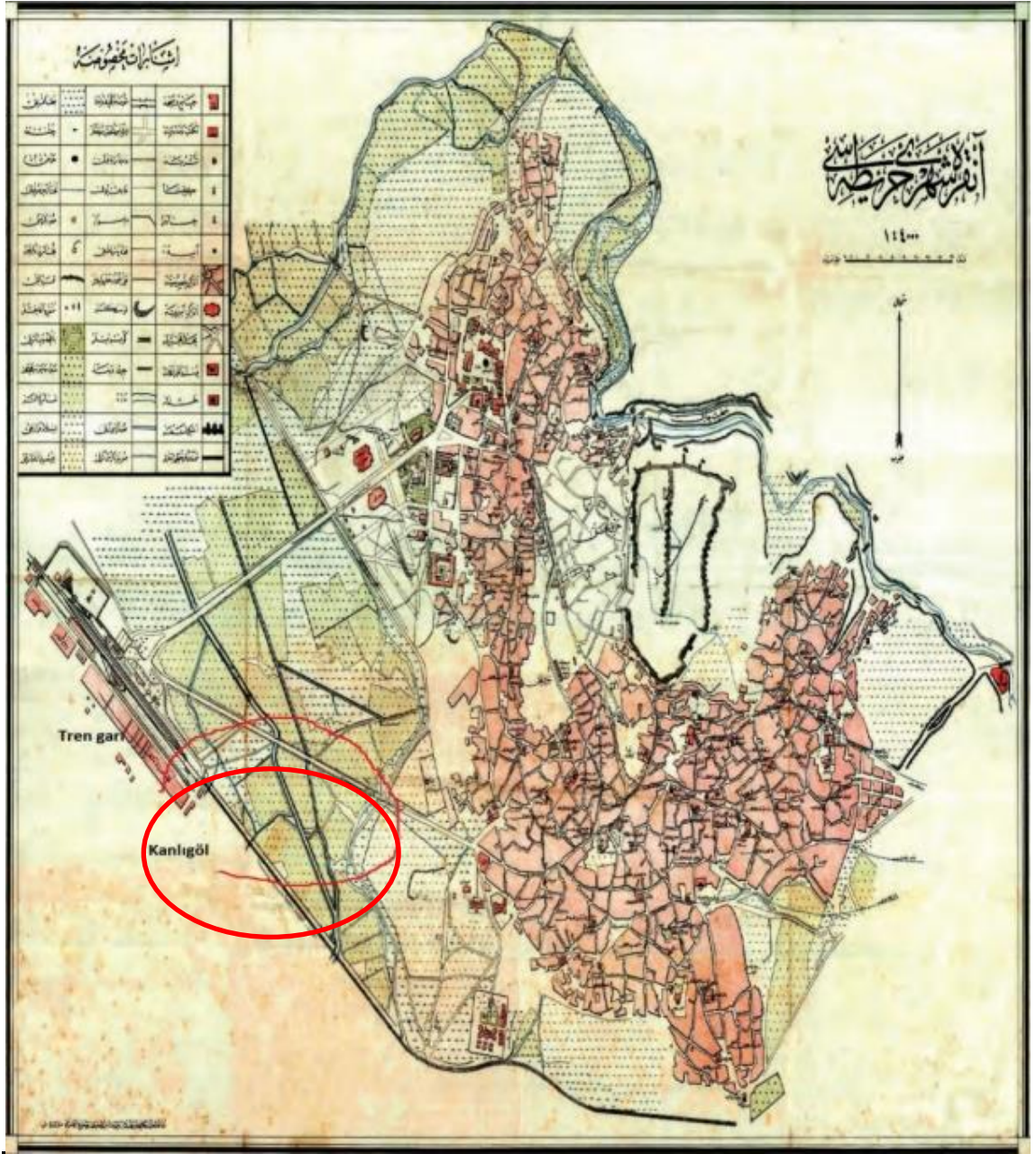
Şekil 3. 2. 1839 Von Vincke'nin Ankara haritası [56]

3.1.2. Cumhuriyet sonrası Ankara tren garı

Avrupa'da çıkan Bahçe Şehir kavramı, 20. yüzyılın başından beri pek çok yapının mimari planlamasında etkili olmuştur. Ankara için ise yine aynı tarihlere takabül eden yeni bir şehirleşme sürecinden bahsedebilmekteyiz. Kamu yapılarının yeni başkente taşınması, hızlı göç alımı, bu hızlı gelişime hazırlıksız ve altyapısız yakalanan Ankara için sancılı bir süreç olmuştur. Mevcut konutlar talepleri karşılayamamış ve çarpık kentleşme, parçacıl konut yapımları ile başlamıştır. Ankara'nın kontrolsüz büyümesinin önüne geçebilmek amacıyla kent planlaması önerilmiştir. Kent planlanırken tüm kent parçalarının parça ilişki kurgusu hedeflenmiştir. Kent planları için yabancı ülkelerden kent plancıları çağırılmış ve doğabilecek sorunlara engel olunmak istenmiştir [57].



Şekil 3. 3. Envanter H004 –Tarih 1924, Vekam Arşivi Ankara Yerleşim Haritası-İdari Harita [58]



Şekil 3. 4. Ankara 1924 Haritası [59]

3.1.2.2. Jansen planı ve Ankara tren garı

Düzenlenen uluslararası yarışma 1928 yılında sonuçlanmış an yarışmayı Hermann Jansen kazanmıştır. Kentin bütüncül yaklaşımla kurgulanması amacı ile Jansen tarafınca toplam 1500 hektarlık bir alanda 300.000 kişinin yaşayacağını varsayılarak planlanmış fakat nüfus konusundaki bu öngörü de başarısız olmuştur.

Ankara'nın 1980 yılında ulaşacağı tahmin edilen 300.000 kişilik nüfusa başkentin yoğun göç alması sebebiyle 1950 yılında ulaşılmıştır.

Jansen Planı (Şekil 3.6.) kapsamında; Ankara Kalesi ve civarının korunması, Eski Ankara denilen bölge ile Çankaya'yı birbirine bağlayan Atatürk Bulvarı'nın şehrin en önemli arteri olarak planlanması ve kuzey-güney doğrultusunda genişletilerek açılması gibi kararlar alınmıştır [61].

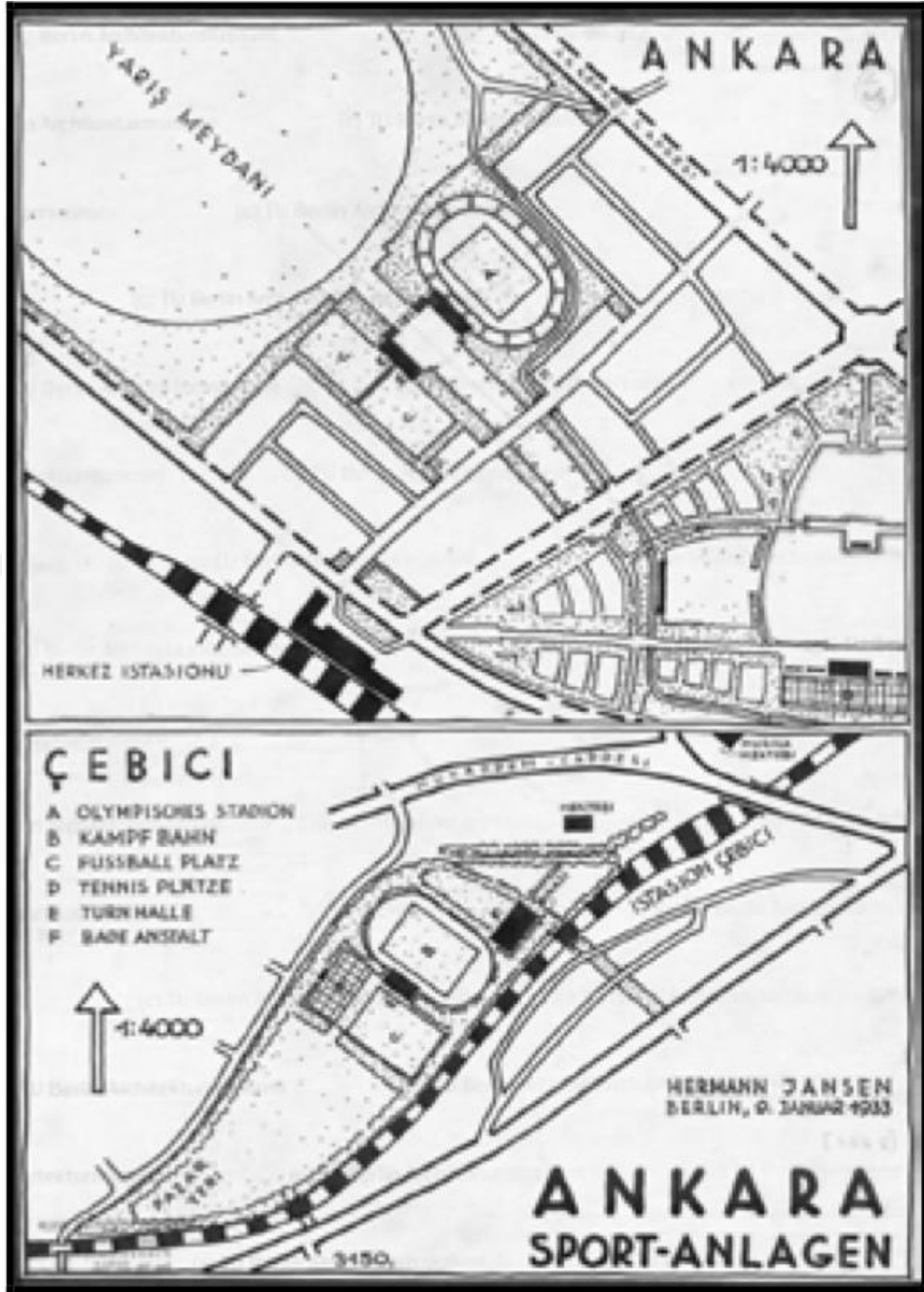
Bu plan çerçevesinde Kale civarı ile Ankara Garı arasında bulunan düşük kotlu bölge Gençlik Parkı, 19 Mayıs Spor Sitesi, Hipodrom gibi açık yeşil alan ve rekreasyon alanı olarak tahsis edilmiştir.

Jansen planı'nda Ankara Kalesi, Kocatepe, Hacettepe, Rasattepe ve Maltepe gibi tepeler, kente bakış noktaları olarak planlanmıştır.

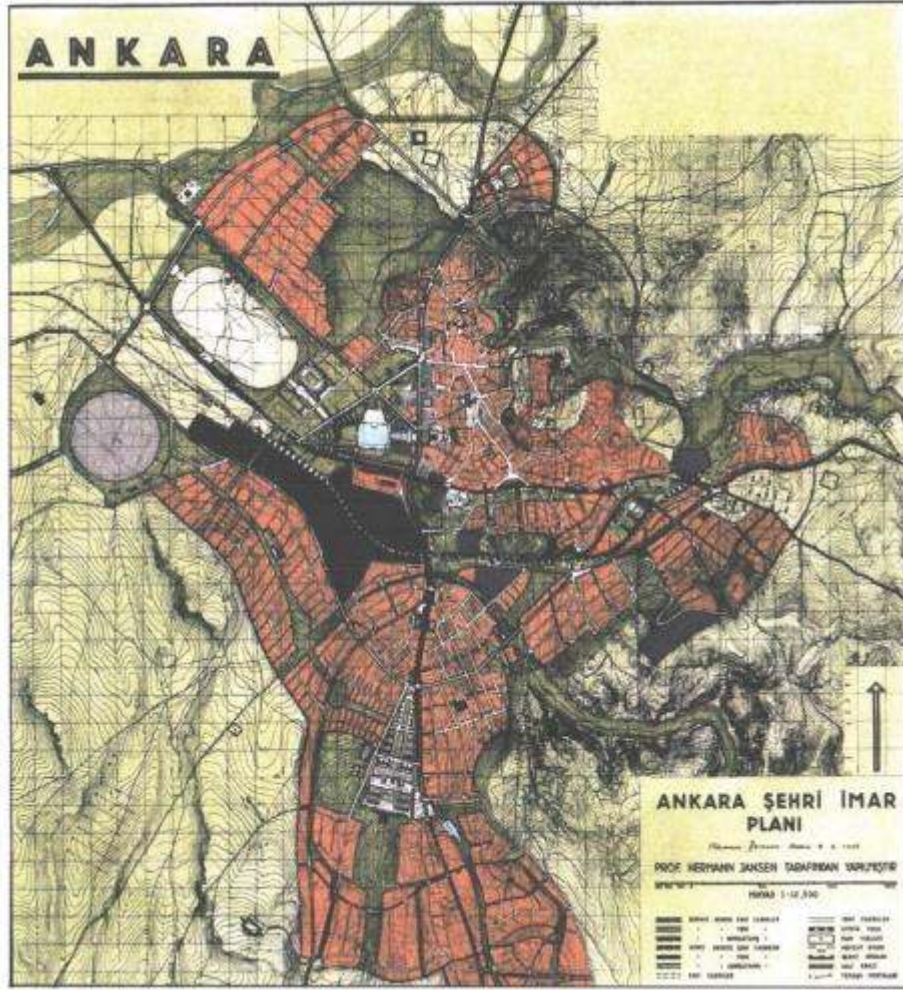
Jansen Planı'nın en önemli özelliği şehirde bahçe kent sisteminin oluşturulmaya çalışılmasıdır. Bu planda yeşil alanlar ile yapıli alanlar arasında bir denge oluşturarak ve yeşil alanlar arasında oluşturulan koridorlarla yeşil alanlar birbirine bağlanmış ve sürekliliğ korunmasının sağlanması amaçlanmıştır.

Yeşile son derece duyarlı hazırlanan Jansen Planı, hedeflendiği gibi uygulanmamış, en önemli unsuru olan yeşil alan sisteminin önemli bir kısmı kaybedilmiş veya sürekliliği sağlanamıştır.

ya da devamlılığı bozulmuştur. Ankara nüfusunun varsayılan rakamdan büyük olması sebebi ile Jansen Planı yetersiz kalınca ankara belediyesi tarafından yeni bir yarışma düzenlenmiştir [61].



Şekil 3. 6. Herman Jansen Ankara İmar Planı'ndan Tren Garını İçeren Bir Bölüm [63]



Şekil 3. 7. Ankara Planı 1932 [64]

3.1.2.3. Nihat Yücel ve Raşit Uybadin planı ve Ankara tren garı

1955 Uluslararası Ankara İmar Planı yarışması düzenlenmiş ve yarışmayı Nihat Yücel ve Raşit Uybadin kazanmıştır.

1957 Yücel-Uybadin Planı (Şekil 3.8.) olarak bahsedilen bu plan 12.000 hektarlık bir alanı kapsamaktadır ve 1958 ila 1968 yılları arasında on yıl yürürlükte kalmıştır.

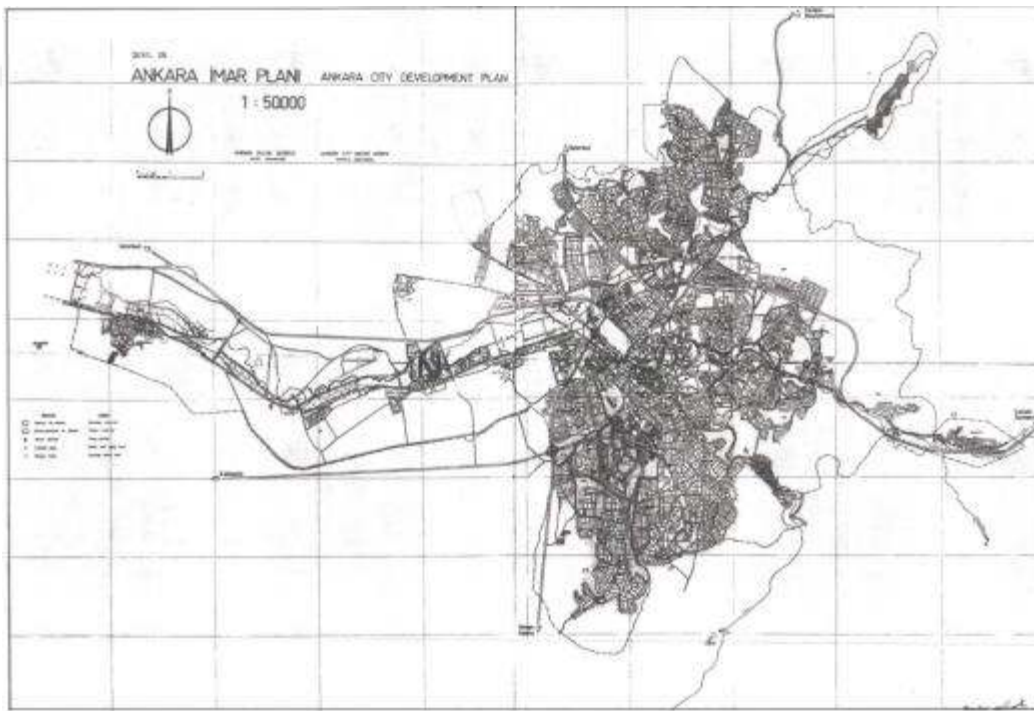
Bu plan şehrin nüfusunun gelecek 30 yılda 750.000'e ulaşacağı varsayılarak hazırlanmıştır fakat bu varsayım yetersiz kalmış 30 yılda ulaşılacağı düşünülen nüfusa 1965 yılında ulaşılmıştır.

Yücel ve Uybadin, vadilerin korunmasına dayalı çalışmaları bu planı diğer yaraşıma projelerinden ayırmıştır. Buna rağmen Dikmen Vadisi, Portakal Çiçeği Vadisi gibi vadilerin imar planında “iskân dışı alan” olarak gösterilmesi sebebiyle, vadiler şehrin açık konseptli yeşil alanları olacakken, kentsel geliştirme proje alanları olarak kalmıştır. Planın uygulanma sürecinde, bu eksikliğin fark edilmemesi ve çözüm üretilmemesi nedeni ile

Ankara’da hızlı gecekondulaşma sürecinin önü açmıştır. Sonrasında 1980’ler de çıkartılan imar affı yasası iskân dışı alanlarda yapılmış gecekondular sahiplerine imar hakkı verilmiş böylelikle vadiler de yapılaşmaya açılmıştır.

Yücel-Uybadin Planı, Cumhuriyet Dönemi Ankara’sının ilk iki şehir planı olan Lörcher ve Jansen Planlarının aksine, açık yeşil alanları, kent meydanlarını ve pazar yerleri gibi kamusal alan stratejilerini geri planda tutmuştur.

Uybadin Planında yapılaşmaya uygun olmayan dere yatakları, bataklıklar, vadiler, yüksek eğimli alanlar gibi bölgeler yapılaşmaya dahil edilmemiştir. Bu alanların açık kamusal yeşil alan olarak kullanılması planlanmıştır [65].



Şekil 3. 8. 1957 Raşit Uybadin - Nihat Yücel Planı [64]

3.1.2.4. Ankara Nazım planı ve Ankara tren garı

1970 ile 1975 yılları arasını kapsayan bu planda, Ankara’nın 1990 yılı öngörüsü varsayımı ile planlama çalışmaları yapılmıştır.

İmar ve İskân Bakanlığı’na bağlı Ankara Metropolitan Alan Nazım İmar Bürosu tarafında gerçekleştirilen araştırmalar ışığında Ankara’nın 20 yılını planlayan bir çalışma oluşturulmuş ve 1982 yılında “Ankara 1990 Nazım Planı” (Şekil 3.9.) olarak onaylanıp yürürlüğe girmiştir [61].

Bu plan, şehirdeki gelişmeleri yaklaşık on yıl süreyle izlenerek bu gözlemler ışığında hazırlandığından şehrin sorunları doğru teşhis edilmiş ve gerçekçi çözüm önerileri sunulmuştur.

1990 Nazım Planı'nda Ankara'nın nüfusunun 1990 yılında da 2.8 milyon ile 3.6 milyon aralığında olacağı öngörülmüş ve öngörüldüğü gibi 1990 yılında Ankara nüfusu 2.5 milyon olarak tespit edilmiştir [66].

Bu plan ile kuzey-güney doğrultusunda devam eden gelişmenin, batı ana koridora bağlı olarak topografik çanak dışına çıkarılması hedeflenmiştir. Böylece hava kirliliğinin daha az olduğu yeni alanlar yerleşime açılmıştır [67].

Nazım Plan Bürosu, Sanayi Bölgeleri'ni ve büyük ölçekli konutları şehrin batısında konumlandırarak büyüme dinamiğini tetiklemiş ve şehir İstanbul Yolu'na yönelmiştir.

Ancak, Karayolları Genel Müdürlüğüne projelendirilen "Ankara Çevre Otoyolu" kentin makroform ve jeomorfolojik yapısıyla çelişmiş ve 1990 Nazım Planın işleyişini bozmuştur.

Ayrıca, Ankara'da kaçak yapılaşmanın önüne geçilememesi, ruhsatsız konut alanlarının düzenlenmesine yönelik İslah İmar Planlama Çalışmalarının yapılması, Plan değişiklikleri ve ilave Planlar ile "Ankara 1990 Nazım Planı" işlevsiz hale getirilmiştir [67].



Şekil 3. 9. Ankara 1990 Nazım Planı [64]

3.1.2.4.1. 2015 planlama çalışmaları

1983 sonrası dönemde Ankara'nın bir metropolitana dönüşmesi sebebiyle sorunlarıyla daha iyi ilgilene bilmek için Ankara Büyükşehir Belediyesi ve İlçe Belediyeleri kurulmuştur.

Altındağ, Çankaya, Keçiören, Mamak, Yenimahalle İlçe Belediyeleri'ne zaman içinde Sincan, Etimesgut ve Gölbaşı İlçe Belediyeleri de eklenmiştir [67].

1986 yılında, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümünden bir grubun gerçekleştirdiği araştırmalar ışığında, Ankara Kentsel Ulaşım Projesi ne temel olması amacıyla 2015 yılı hedef alınarak 1/100.000 ölçekte bir "Yapısal Plan" hazırlanmıştır.

1990 Ankara Nazım Planı kararları korunmuş olmakla beraber konut, işyeri, ve kurumsal alanlar, batı koridoru kuzey, kuzey-doğu ve güneyde akslara dağıtılmıştır.

Yapılan planlama ile şehirde yeterli yeşil alan bulunmadığı tespit edilerek, bu alanların nüfus ile orantılı olarak artırılması kararlaştırılmıştır.

1990 Nazım Planı'nda Ankara'yı çepeçevre saran bir yeşil kuşak ve kültür aksı planlanmıştır. Bu plan dahilinde, Atatürk Orman Çiftliği'ni, Hipodrom'u, askeri alanların bir bölümünü, Atatürk Kültür Merkezi'ni ve Gençlik Parkı'nı içine alarak Atatürk Bulvarı boyunca uzanan bir kültür aksı ve Abdi İpekçi Parkı, Kurtuluş Parkı, 50. Yıl Parkı ve İmrahor Vadisi'ni içererek kültür aksı ile bağlantılı bir yeşil kuşak oluşturulması kararlaştırılmıştır.

Ankara 1990 Nazım Planı'nda, vadiler bu doğrultuda, ayrıca İmrahor Vadisi, Dikmen Vadisi gibi vadilerin kentsel açık yeşil alan olarak düşünülmesi ve bu vadilere yerleşimin önlenmesi ile bu alanlar hava koridorları olarak değerlendirilmiş ve Ankara'nın uzun süredir muzdarip olduğu hava kirliliği sorununa çözüm oluşturulmuştur [61].

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün yürüttüğü Ankara Çevre Otoyolu ve Erişim Kontrollü Devlet Yolu Projesi, şehrin formunu beklenmedik biçimde etkilemiş, fakat planın uygulanmasında yönetsel eksiklikler, uygulama eksiklikleri ve planın ilkelerine uygun olmayan spekülasyon arsa-arazi hareketlenmeleri yaşanmıştır. Bütün aksaklıklarına rağmen bu plan, ülke planlama literatürümüz için önem taşımaktadır [67].

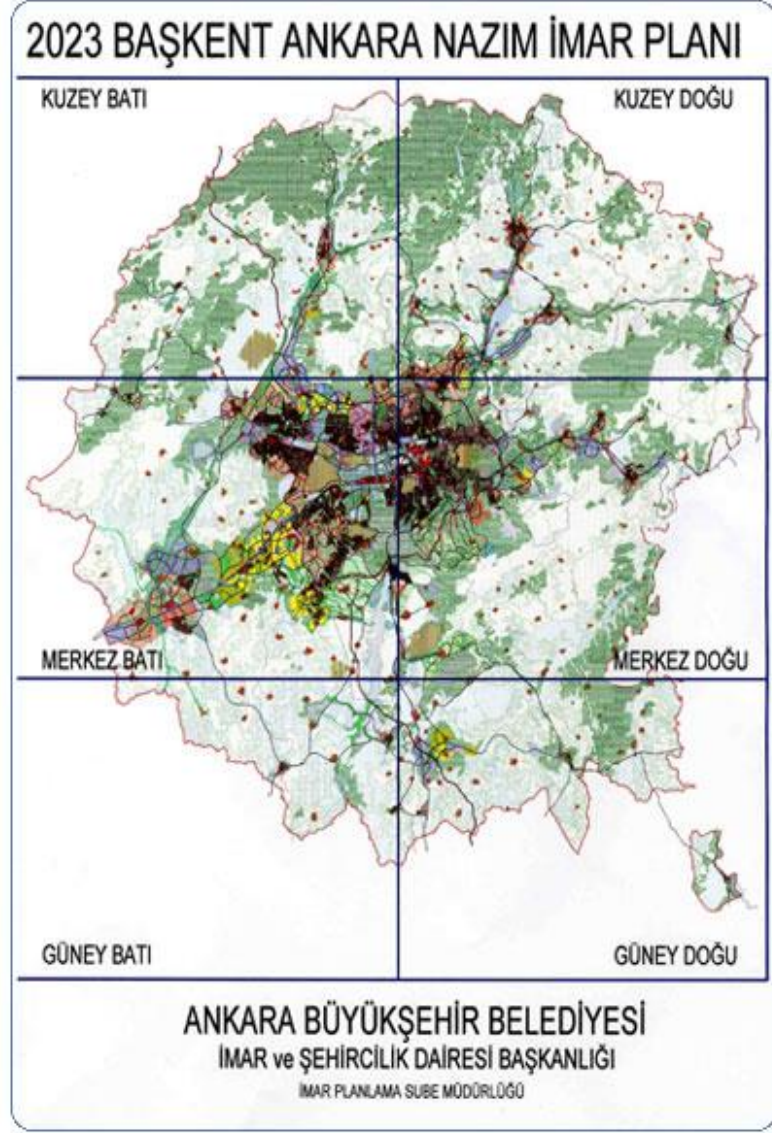


Şekil 3. 10. 2015 Yapısal Plan Şeması [64]

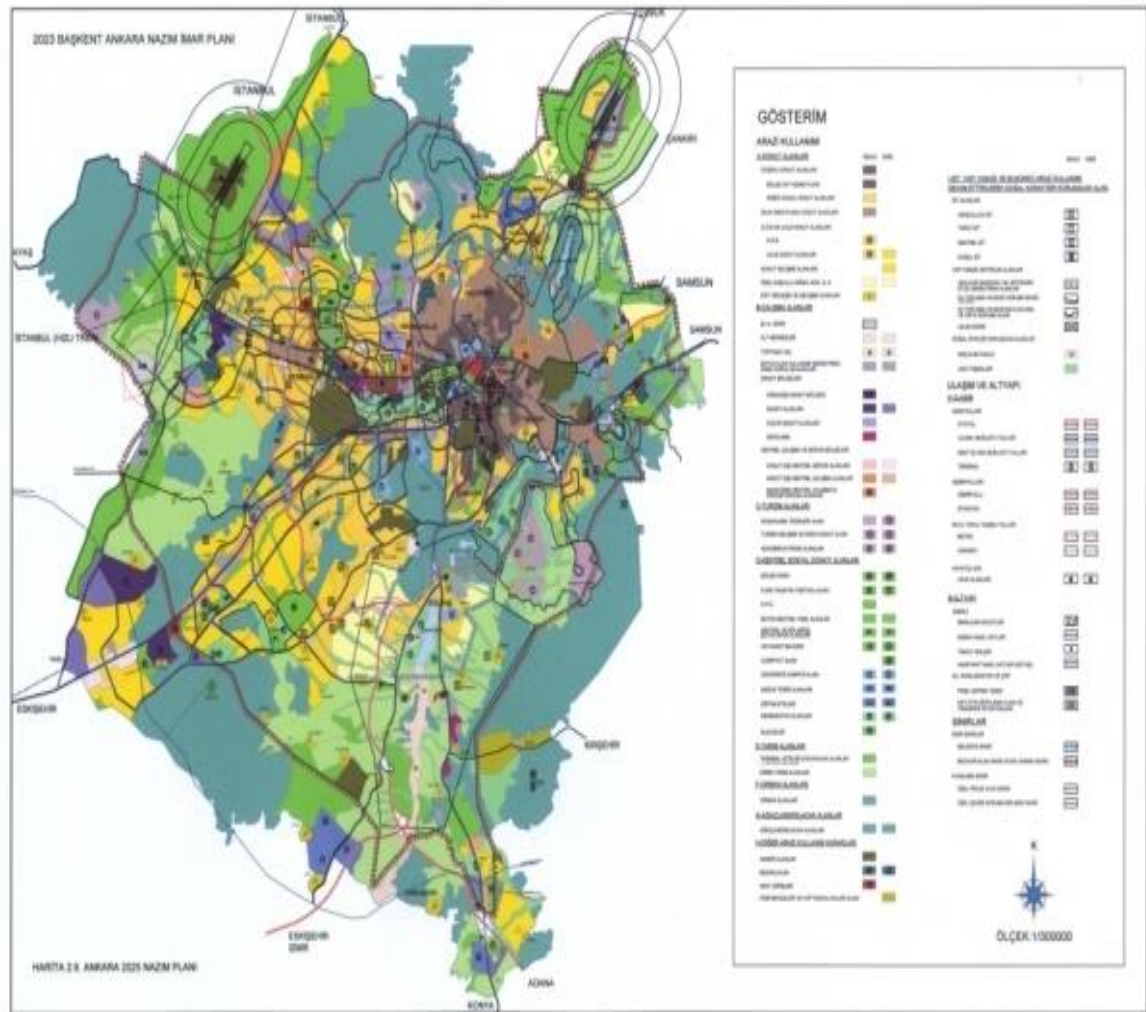
3.1.2.4.2. 2025 Plan önerisi

Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından 1993 yılında başlatılan 2025 Nazım Plan (Şekil 3.11.) çalışmaları, beş yılda tamamlanmıştır. Ankara Büyükşehir Belediyesince onanmayarak, imar dairesine gönderilmiştir. 2025 Nazım İmar Planının temel politikaları Güneybatı koridorunun gelişiminde önemli rol oynamıştır. Bu politikalar, gelişme alanlarının topoğrafik eşik dışında 150 bin kişilik nüfuslu olmasıdır. Konut ve sanayi alanlarının dengesiz gelişmeyi azarlatmak için dağıtılması ise planın diğer önemli politikası olarak karşımıza çıkmaktadır. Planın bir diğer politikası ise 1990 Nazım İmar Planından beri benimsenen kentin koridorlar üzerinden gelişmesinin devam ettirilmesidir. Tarihte Ankara'nın onaylı ilk üst ölçek planı olan 1990 Ankara Nazım Planı'nın uygulamada yetersizlik nedeni ile etkinliğini kaybetmesinin ardından Ankara 2025 Planı, kentin gelişimine katkı sağlamadığı ve sadece mevcut durumunu yasallaştırdığı üzerine eleştirilmiştir. 2025 Planlama Çalışmalarına güneybatı koridorunda oluşan yapılaşmalar ile parçacıl imar planları uygulamada benimsenmiştir. Alanda görülen gelişmelere yön vermek ve yapılan parçacı mevzii imar planları arasında bütünlük sağlamak amacı ile hazırlanan ilk plan 1995 yılında Bayındırlık Bakanlığınca onaylanan, Güneybatı Ankara Kentsel Gelişim Bölgesi-Otoyol İçi Master Planıdır..Bu plan Ankara Büyükşehir

Belediyesinin itirazı üzerine iptal edilmiştir. 24 Şubat 2004’de Güneybatı Ankara Metropolitan İmar Planı Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından onaylanmıştır. Son plan ile plan öneri nüfusu, 250.000 kişiye çıkarılmıştır. Bu plan da Danıştay tarafından iptal edilmiştir. Ankaraya yönelik olarak hazırlanan son güncel plan 2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı’dır ve Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından 2007 tarihinde hazırlanmış ve Belediye Meclisince onanarak yürürlüğe girmiştir. 2023 Başkent Nazım İmar Planı; Ankara’yı, doğal ve çevresel yapısını muhafaza ederek, kültürel ve tarihi mirasını koruyan ve geliştiren, kültür ve bilim odaklı bir dünya başkenti yapma vizyonunu benimsemiştir. Parçacı yayılma eğiliminin önüne geçerek bütünleşik seçeneklerin benimsendiği, doğal, kültürel ve tarihi değerlerin tespit edilerek korunduğu, açık yeşil alanları, kamusal alanları ile örnek bir başkent olmak gibi hedefler belirlenmiştir. Ankara kentinin, 1990 Nazım Planından sonra onaylanan ilk nazım planıdır. 2000 yılında yapılan nüfus sayımını baz alır ve 3.500.000 kişi olan nüfusu, 2023 yılı için 7.500.000 olarak öngörür. Bu plan, şehiri etkin ve verimli çalışabilmesi için altı bölgeye ayırarak ele almıştır [68].



Şekil 3. 11. 2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı [69]



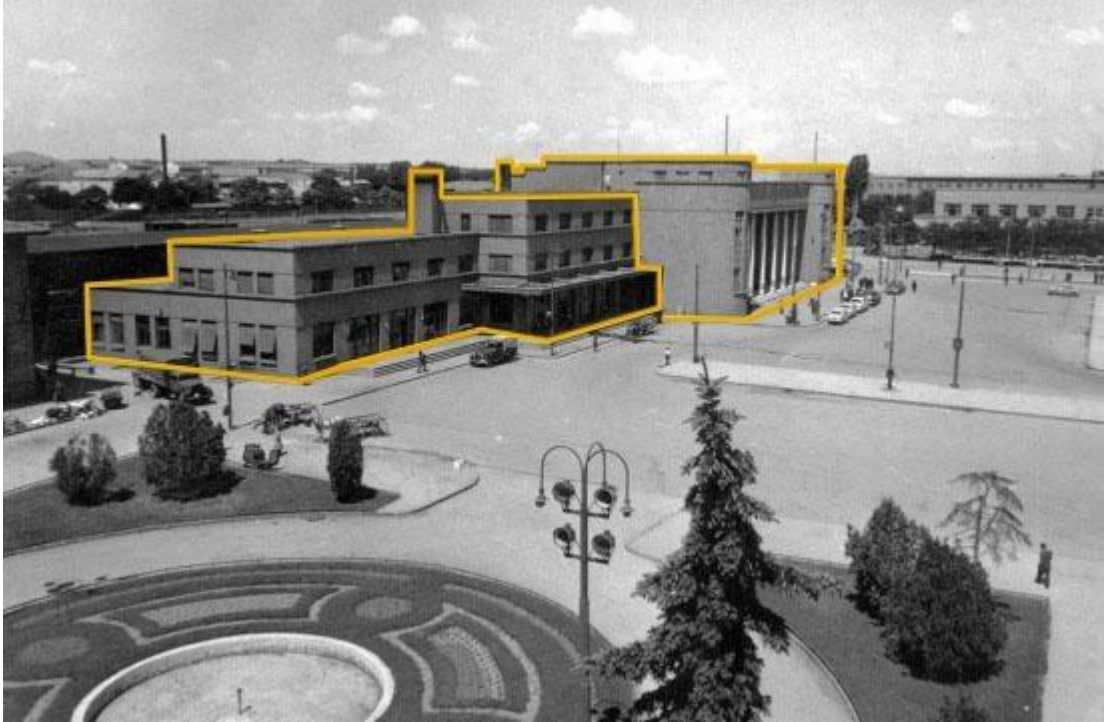
3.2. Ankara Tren Garının Kentsel Hafızadaki Yeri ve Çevresiyle İlişkisi

Modernizm akımı, Türkiye’de 1930’lu yıllarda görülmeye başlanmış ve bu dönemde verilmiş farklı işlevli mimari eserlerin birçoğu Uluslararası Üsluba uygun olarak tasarlanmıştır.

Cumhuriyetin ilanı ve yeni Türkiye Cumhuriyeti Devletinin kurulması ile beraber yapılan ikinci Gar Binası (Şekil 3.13., 3.14.) ise Cumhuriyet Tarihimizin Devletçilik Dönemi olarak bilinen ilk yıllarında inşaa edilmiştir.



Şekil 3. 13. Eski Ankara Gar'ının Uzaktan Görünümü [70]



Şekil 3. 14. Ankara Garı'nın Farkı Açıdan Görünümü [2]

Art deco tarzında tasarlanarak inşa edilen, geometrik ve ikonik bir yapı olan Ankara Gar Binası'nın girişi, yüksek sütunlu ve simetrik olarak tasarlanan revak ve çift tarafında yarım döner merdiven kuleleri ile daha da güçlendirilen anıtsal özellik taşımaktadır [2].

Yeni Gar Binası yapılırken, ilk istasyon binası ve Kurtuluş savaşı'nda Atatürk Konutu olarak kullanılan Direksiyon Binası korunmuş ve yeni bina bu binaların yanına yapılmıştır. Sağında ve solunda silindirik merdiven kuleleri bulunan prizmatik giriş 23x33

metre uzunluğunda tabanı ve 12 metre yüksekliği olan bir açıklıktır. Bu yükseklik, yan kanatlarda yer alan üç katlı yapının yüksekliğine denktir. Bu yükseklik kültürel kodlar bağlamında ele alındığında anıtsal anlamda devletin gücünü sembolize eder. Girişin tek ve büyük bir açıklık olarak planlanması güçten kaynaklı özgürlüğün ve beraberliğin bir ifadesidir. Giriş holü büyük bir açıklıktır ve camla kapatılmıştır. Bu ise yapıya kesintisiz bir görünüm kazandırırken Anadolu'dan gelen ve giden herkesi kucaklayarak bütünlük duygusu oluşturur. Cam tavan kullanılarak sağlanan aydınlık ve şeffaf ortam Ankara'nın güven, beraberlik ve özgürlük kodlarını bu alana yansıtır.

Eski gar binasının inşası sırasında, giriş sütunlarında, bina dış yüzey kaplamalarında, hol zemin kaplamasında Hereke Taşı, Andezit Taşı, Marmara Mermeri gibi ulusal kaynaklarımızın kullanılmasının tercih edilmesi ise kendi kendine yeten, güçlü, bağımsız ve özgür bir Türkiye oluşturma arzusunu göstermektedir [3].

Nazım Hikmet şiirinde, devletin otoritesini, gücünü hissettiren Ankara Gar'ını şöyle anlatır.

"(...)

Haydarpaşa'dan 15;45'de kalkan katar

girdi sessizce Ankara Garı'na

Saat sekizi çeyrek geçiyordu

(beş dakika rotar).

Ankara Garı'na bahar:

İstasyon polisinde artan gizli bir telaşla,

üçüncü mevki bekleme salonunda köylü yapı işçileriyle

ve büfesinde göbekli bir marula benzeyen İstanbul hasretiyle gelir.

Ankara Garı temizdir, rahattır ve bilhassa yenidir.

Fakat mermerlerin aydınlığına rağmen

anlatılması öyle zor (yahut öyle kolay) bir şey vardır ki rüzgarında

bağrıışılmaz, koşuışılmaz, yüksek sesle gülüşülmez Ankara Garı'nda.

O kadar ki

Kalkacak tirenlerini ses-büyütenlerle haykırdığı zaman

Boş bulunursa insan

Şaşırır, başka bir dünyadan sesleniyorlarmış gibi.

... ..

İssızdı caddeler:

Belki erken

Belki geç
Belki l bir saat,
Belki duvarların arkasına çekilmiş hayat.
Yığın yığın
Kat kat
Mermer
Beton
Ve asfalt.
(...)”
[71].

Dönemin mimarlarından Eldem, Onat ve Bonatz’ın etkisiyle şekillenen, klasik ve anıtsal ifadeye sahip yeni eğilimin Ankara’da ki ilk rneği olan Ankara Garı, aynı zamanda devlet ile özdeşleştirilen aşırı sade ve resmi bir üslup, ağır ve anıtsal bir ifade taşır. Ankara’da çekilen sinema filmlerinden 1974 yılı yapımı Erten Eğilmez’in yönettiği “Köyden İndim şehre” isimli filminde, Ankara’ya trenle gelen dört kardeşin, Atatürk posterleriyle ve Türk Bayrakları ile donatılmış Ankara’nın kamu binalarının yer verildiği, geçit töreni yapan askerleri birliklerin ve bandonun coşkusu ile Cumhuriyet Bayramı’nın kutlandığı şehre ilk defa Ankara Gar’ından ayak bastığı şaşkınlık dolu anların yansıtıldığı sahne, toplumsal hafızada, Ankara Garı’nın ‘Devlet’ ile ‘Cumhuriyet’ ile ‘g’ ile zdeşleştiğinin bir göstergesidir.



Şekil 3. 15. Ankara Tren Garı ve Kültür Aksındaki yeri haritada gösterimi (Yazar tarafından hazırlanmıştır)

Bayındırlık Bakanlığı ve Demiryolları Umum Müdürlüğü tarafından inşa edilen Ankara Garı, Gar gazinosu, İdari Birimler ve lojman gibi bir dizi yapılar birlikteliğinden oluşan bir komplekstir. İstasyon Caddesi bölgesini ise, Ankara Palas Otel, Gençlik Parkı, Stadyum, Hipodrom gibi sosyo-kültürel alanları içeren önemli bir kültür aksının (Şekil 3.15) güneybatı kısmı oluşturur. Bu aksın öteki ucunda ise kentin ilk varoluş bölgesi olan Ankara Kalesi vardır. Cumhuriyet tarihinin sembol yapılarından olan tarihî gar kompleksinin en önemli yapılarından biri mimar Şekip Akalın tarafından tasarlanan tarihî Ankara Garı'dır. Yapımına 4 Mart 1935 tarihinde başlanılmış ve 30 Ekim 1937 tarihinde Ankara'nın ikinci gar yapısı olarak hizmete girmiştir [72].

1891 yılında yapılan ilk gar yapısı Ankara'nın 1923'te başkent olmasıyla birlikte yolcu trafiğini kaldıramamış ve Cumhuriyet dönemi Ankara Garı, ihtiyacı karşılaması için yapılmıştır. Ankara Cumhuriyet dönemi Türkiye'sinde modernleşmenin sembolüdür. Bu sebeple Ankara'nın artan sosyokültürel yaşantısına yeterli cevap verebilmesi için inşa edilen yapı Türkiye'nin pek çok kentinde gar tarih aksı kurgusu ile örnek teşkil etmiştir. Ankara'ya gidiş ve gelişlerde bu sembol yapı Ankara'nın modern yüzü olmuştur [72].

Kültürel mirası koruyabilmek için, Ankara Garı özelinde yapılan yenileme ve işlevlendirme çalışmaları, yapı bölgesinin tamamı bir bütün olarak ele alınarak hazırlanmalıdır. 2863 sayılı kanunun 9. maddesinde yapılan değişiklik ile "Koruma

Yüksek Kurulunca alınan kararlara aykırı olarak korunması gereken taşınmaz kültür ve tabiat varlığı, koruma alanları ile sit alanlarında inşai ve fiziki müdahalede bulunulamaz, bunlar yeniden kullanıma açılmaz veya kullanımları değiştirilemez.”denilmektedir. Bu karar doğrultusunda söz konusu yapı ve çevresinde yapılacak her türlü onarım, inşaat ve tadilat dikkatle planlanarak izinler çerçevesinde hareket edilmelidir.

3.2.1. Yüksek hızlı tren garı ve Ankara garı ile ilişkisi

19. yüzyılın gelişen mühendislik yapılarından olan tren garları, dünyanın birçok şehrindeki en önemli ve sembol yapılar arasında yer almaktadır. Günümüz teknolojisinde kullanımı azalan bu garların bir kısmı yenilenerek yüksek hızlı tren kullanımına uygun hale getirilmiştir. Bunun yanı sıra yüksek hızlı tren kullanımı için yeni büyük ölçekli ve etkileyici donanıma sahip istasyonlarda inşa edilmiştir. Yeni nesil istasyonlar, hem sahip oldukları yüksek mühendislik çözümleri hem de karma kullanımlı programları ile ön plana çıkmaktadır. Ülkemizde hizmete giren Ankara YHT Garı ve Selçuklu YHT Garı bu yeni nesil istasyonlara örnek olarak verilebilir [73].

YHT garları havayolu terminallerine benzeyen çok modlu istasyonlardır. Birçok ihtiyaca yanıt vermek üzere tasarlanmışlardır. Bu garlar otobüs, metro ve hava yolu gibi ulaşım hizmetlerine bağlantı veya doğrudan erişim sağladıkları için, büyük ölçekli toplu transfer noktası olarak hizmet verirler. Yaşanan büyük yolcu transferleri bu mekanlarda ticari işletmeler, oteller ve alışveriş merkezleri gibi yapılarında açılmasıyla bu mekanların kapsamlarının büyümesine imkan vermiştir. Günümüzün yüksek hızlı tren istasyonlarının yeni nesil çok modlu modern yapılar olabileceği gibi YHT sistemine uyarlanmış revize edilmiş yapılarda olabileceğinden bahsedilmiştir. Revize çalışmaları yapılan tarihi garlarda, tarihi yapıya modern ek uygulaması yapılarak, yapısal ve işlevsel açıdan gerekli mekansal uzantılar ve ekler ilave edilmekte böylece tarihi istasyon yapısı ile yeni gar binasının birleştirilirken tarihi dokunun muhafaza edilmesine dikkat edilmektedir [73].

YHD ağının mimarisi, istasyonların yerleri ve modlar arası bağlantıları YHD'nin mevcut kentsel sistemler ile etkileşimini belirler. Bu nedenle YHD planlaması yapılırken, ulaşım sisteminin teknik özelliklerine, duyulan ihtiyaca ek olarak kurumsal düzenlemelere de dikkat edilmelidir. Demiryolları gelişim sürecinde şirketler hatlarını genişletmeye başladıklarında tren istasyonları civarı arazilere olan rağbet artmıştır. Demiryolu seyahatini daha konforlu hale getirmek için konaklama alanları, ticaret alanları, restoranlar inşa etmişler ve bu mekanları konumlandırmak için civardaki yerel halktan alarak bölgenin

gelişmesini sağlamışlardır. Bu yerler büyüyüp dışa doğru yayılırken, herkese hizmet sunan istasyon yapıları, çoğunlukla şehrin ortasında kalmışlar ve ulaşım merkezine dönüşmüşlerdir.

Demiryolu mimarisi diğer ulaşım şekilleri ile kıyaslandığında kentsel doku ile daha içiçedir. Örneğin havaalanı terminal yapıları, teknik sebeplerden dolayı genel olarak kentsel alanlardan kopuk hizmet verirken, tren istasyonları büyük kamusal merkezlerin ve toplanma alanlarının yakınında konumlanır.

İstasyon yer seçim yapılırken şehrin büyük toplanma alanlarına ya da önemli yerlerine yakın olması, birden fazla ulaşım güzergâhını oluşturulabilmesi, şehrin hareket noktaları olan kavşaklarda bulunması öncelikle dikkate alınmalıdır. Bu sebeple istasyonlar genellikle ana yol sistemleri boyunca konumlandırılır.

İstasyonlar; merkez istasyonlar, kenar istasyonlar ve şehir dışı istasyonlar olarak gruplandırılabilir.

Merkez istasyonlar genellikle yenilenmiş ve büyütülmüş eski tren istasyonlarıdır. Bu sebeple söz konusu yapılar zaten mevcut kentsel yapıya bağlıdır.

Kenar istasyonlar, şehir merkezindeki yoğunluk veya inşaat kısıtlamaları nedeniyle gerekli arazinin zor bulunması gibi sebeplerle tasarlanan istasyonlardır. Şehir merkezinin kenarında planlanması istasyonlar için daha fazla gelişme potansiyeli sunabilmekle beraber bu istasyonların, özel otomobil, yaya, veya toplu taşıma araçları ile kolay ulaşımın sağlanabileceği mesafelerde konumlanmasına dikkat edilmelidir [73].

Şehir dışı istasyonlar ise genellikle şehirden biraz uzakta bulunurlar. Bu tür istasyonlar, istasyonlar arası seyahat süresini minimuma indirebilmek için ya da gürültü veya komşu arazileri de etkileyen diğer konular gibi çevresel etkilerden kaçınmak için gerekli olmaktadır [73].

Türkiye; Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru üzerindedir. (Şekil 3.16.) Ülkemiz, Avrupa Birliği üye ülkeleri ile aday ülkelerin katılımı ile ülkeler ve kıtalararası ulaşımın hızlı, güvenilir ve ekonomik olması için oluşturulan Bütünleşik Ulaşım Koridoruna katılmıştır. İpek Yolunun yeniden canlandırılması amacıyla program AB tarafından finanse edilmekte ve bu programdan 14 ülke faydalanmaktadır [74].



Şekil 3. 16. Bütünleşik Ulaşım Koridoru Dahilinde Mevcut Demiryolu Hatlarımız [74]

Ülkemizde 1995 yılında 7. Kalkınma Planı ile başlayan ve 2005 yılında Avrupa Birliğine katılım müzakereleri sürecinde hızlanan YHT teknolojisine geçiş, 2009 yılında Ankara Eskişehir YHT Hattının açılmasıyla başlamıştır. Dünya ülkelerinde yaygınlaşan hızlı tren çalışmaları akabinde mevcut istasyonlar, kapasiteleri yeterli gelmemesi ve modern ihtiyaçlara cevap verememesi sebebiyle genellikle yenilenmiş veya dönüştürülmüşlerdir. Ancak tarihi gar binaları taşıdıkları kültürel miras dikkate alınarak ya konvansiyonel hatlar için restore edilmiş ya da YHT hatları için ise yeni gar kompleksleri inşa edilmiştir. YHT garlarının konumları ve yer seçimleri, şehirlerin geleceğini büyüme ve gelişme açısından doğrudan etkileyeceği için karar veren ve uygulayan birimlerin bu süreci doğru yönetmesi gerekmektedir [73].

Ankara-Eskişehir Hızlı Demiryolu hattının yapım çalışmalarının planlanmasıyla Ankara Garı'nın artan yolcu kapasitesini kaldıramayacağı öngörülmüş ve kapasitesinin artırılması gündeme gelmekle birlikte yeni Ankara Hızlı Tren İstasyonu tasarlanmıştır.

Yapı 194.460 m2 kapalı alandan ve 8 kattan oluşmaktadır, 3 adet perona ve 6 adet demiryolu hattına sahip olan yapı, günlük 50 bin yolcuya hizmet verebilecek kapasitedir.

içerisinde birçok konferans salonu, restoran, sanat galerisi ve ticari mekanları barındırmaktadır.

YHT gar yapısı 2013 yılında ihaleye çıkarılmıştır. Yapının mimari projeleri ilk etapta Serdar Akünel-SUDOPAK tarafından hazırlanmış fakat yapım sürecinde A Tasarım-Ali Osman Öztürk'e onaylanmıştır. Yapı, günümüzün intermodal istasyon mimarisi anlayışını yansıtmaktadır. Yapıda, yönetim birimleri, kapalı ve açık toplam 1.910 araçlık otopark, ticari birimler, kafe ve restoranlar, sanat galerileri ve otel gibi birimler bulunmaktadır. Yapının Ankaray Maltepe Metro İstasyonu, Celal Bayar Bulvarı, konvansiyonel tren ve banliyö hatları ve havaalanına metro bağlantısı vardır.

TCDD tarafından ilk defa yap-işlet-devret modeli ile ihale edilen YHT garı 2 yılda inşa edilmiştir. 19 yıl 7 ay süreyle Ankara Tren Gar İşletmesi (ATG) tarafından işletilecek ve bu süre sonunda TCDD'ye devredilerek işletmeciliği TCDD'ye geçecektir [73].



Şekil 3. 17. Ankara Raylı Sistemler ve Teleferik Haritası [73]

Celal Bayar Bulvarı ile mevcut garın arasında kalan alana konumlanan bu yapıyla ilgili birçok kez yürütmeyi durdurma kararı verilmiş olmasına rağmen Ankara YHT Garı ve alışveriş merkezi, Ankara Eski Tren Garının arkasına inşa edilmiş ve gar yapısı peron alanında üst geçit ile alışveriş merkezine, alt geçit ile de YHT Garına bağlanmıştır. Tarihi Ankara Garının konum seçiminin ne kadar başarılı olduğu düşünüldüğünde YHT Garının,

aynı konumda konuşlandırılmak istenmesi anlaşılabilmektedir. Fakat Tarihi Gar Binası yapısının taşıdığı tarihi, sosyal ve kültürel değer düşünüldüğünde bu yapının YHT Garının gölgesinde kalması yapının anıtsal değeri adını üzücüdür.

Yüksek talepli taşıma koridoru olan Ankara ve İstanbul'u birleştirmek amacıyla planlanan Ankara - İstanbul YHT Projesi, Ankara-Eskişehir ve Eskişehir-İstanbul olmak üzere iki bölümden meydana gelir. 13 Mart 2009'dan bu yana faaliyet gösteren Ankara-Eskişehir bölümü, TCDD tarafından inşa edilen ve işletilen ilk hızlı tren hattıdır. Eskişehir-Pendik hattı ise 25 Temmuz 2014 tarihinde tamamlanarak hizmete açılmıştır. 513 kilometrelik koridor uzunluğuna sahip iki şehir arasındaki seyahat süresi 4 saate inmiştir. Ankara-İstanbul (Şekil 3.18. ,3.19.) yüksek hızlı demiryolu hattı, Gebze-Halkalı banliyö hattının tamamlanması ile Marmaray ile bütünleşerek Avrupa'dan Asya'ya kesintisiz ulaşım sağlamaktadır [73].



Şekil 3. 18. Ankara - İstanbul Yüksek Hızlı Demiryolu Projesi [73]



Şekil 3. 19. Ankara - İstanbul Yüksek Hızlı Demiryolu Projesi [73]



Şekil 3. 20. Ankara - Konya Yüksek Hızlı Demiryolu Projesi [73]



Şekil 3. 21. Ankara - Konya Yüksek Hızlı Demiryolu Projesi [73]

ANKARA - KONYA YHT PROJESİ: 24 Ağustos 2011'de hizmete açılan bu hat Ankara-Eskişehir hattından sonra Türkiye'nin ikinci yüksek hızlı demiryolu hattıdır. Tamamen yerli firma, iş gücü ve öz kaynaklar ile gerçekleştirilen proje kapsamında seyahat süresi 10 saat 30 dakikadan 1 saat 45 dakikaya düşmüştür [73].

KONYA - İSTANBUL YHT PROJESİ: Bu proje Konya-Eskişehir ve Eskişehir-İstanbul olmak üzere iki bölümden oluşmaktadır. Konya-Eskişehir hattı 24 Mart 2013 tarihinde işletmeye açılmıştır. Bu hattın açılmasıyla Ankara-Eskişehir, Ankara-Konya ve Konya-Eskişehir hatlarından oluşan Türkiye'nin ilk yüksek hızlı demiryolu ringi oluşturulmuştur. Konya-İstanbul seyahat süresi 4,5 saate inmiştir [73].

Ankara-Sivas YHT projesi, Anadolu ile İpek Yolu güzergahındaki Asya ülkelerini birleştiren demiryolu koridorunun önemli akslarından biridir ve 2023 yılının nisan ayında açılışı yapılmıştır. Ankara-Sivas demiryolu hattı 603 km olup, YHT (Şekil 3.22.) ile seyahat süresi 12 saatten 2 saate düşecektir [73].

Yapımı devam eden ANKARA - İZMİR YHD PROJESİ ise İzmir'i ve güzergahındaki Manisa, Uşak ve Afyonkarahisar'ı YHD ile Ankara'ya bağlamak için başlatılmış olup bu çalışma ile 14 saat olan seyahat süresinin 3 saat 30 dakikaya düşürülmesi hedeflenmektedir [73].



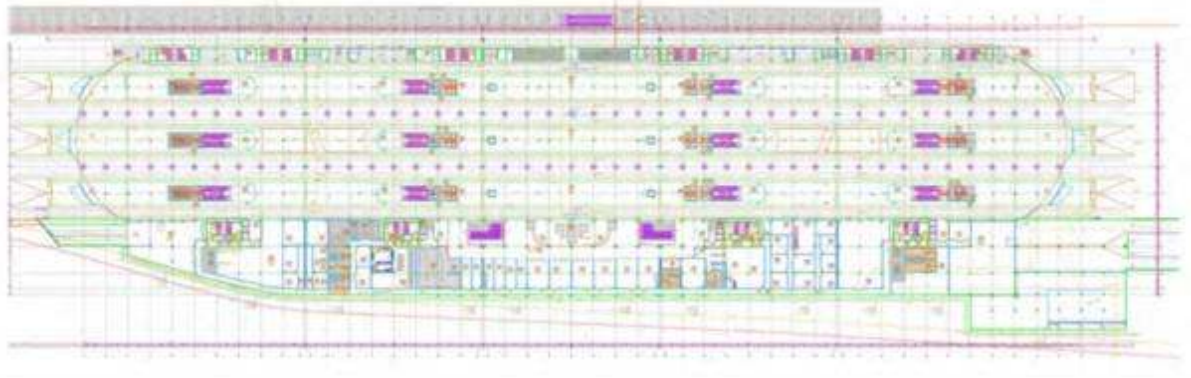
Şekil 3. 22. Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı [73]



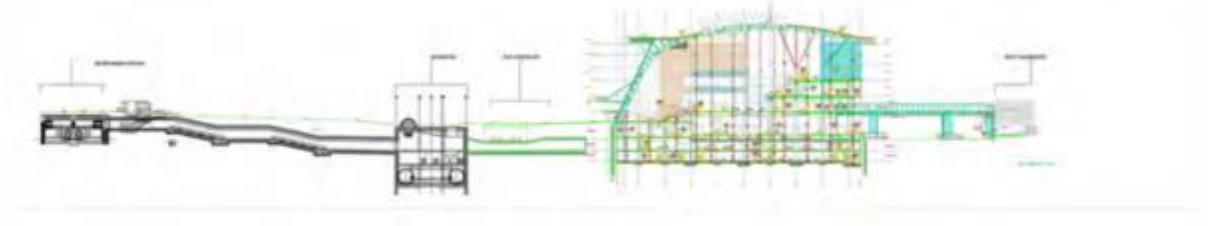
Şekil 3. 23. Ankara YHT Garı iç mekân görüşleri [73]



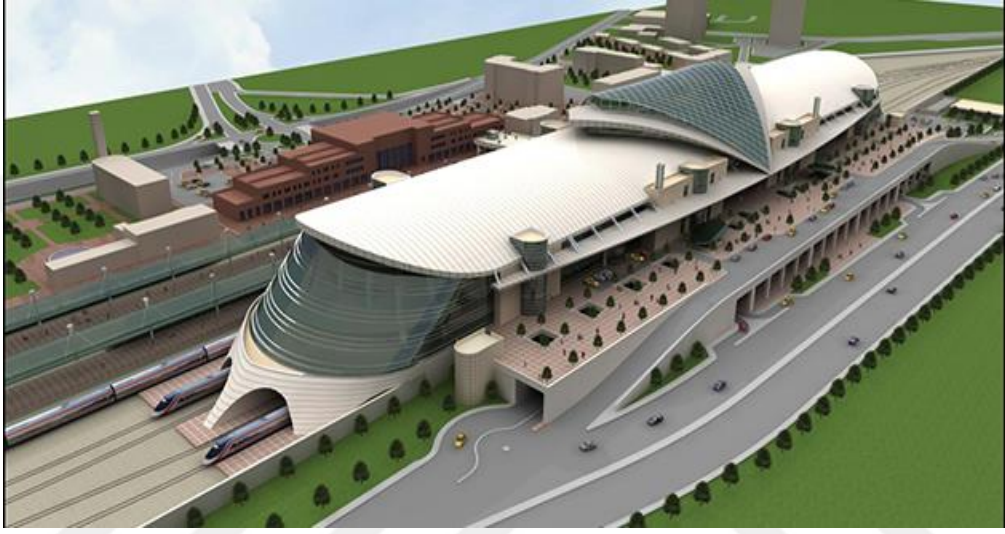
Şekil 3. 24. Ankara YHT Garı İç Mekân Görünüşleri [73]



Şekil 3. 25. Ankara YHT Garı 1.Bodrum Kat Planı ve Kesitleri [73]



Şekil 3. 26. Ankara YHT Garı 1.Bodrum Kat Planı ve Kesitleri [73]



Şekil 3. 27. YHT garı ve Ankara Tren Garı Birimlerinin Modeli [74]

3.3. Ankara Tren Garı Birimleri



Şekil 3. 28. YHT garı ve Ankara Tren Garı Birimlerinin Harita Üzerinde Gösterimi (yazar tarafından hazırlanmıştır)

Ankara'nın başkent olması ile başlayan değişim sürecinde yapılan planlı imar çalışmaları ile şehir modern bir hale getirilmeye çalışılmıştır. Yeni, çağdaş ve dönemin gerekliliklerine uygun bir başkent olma yolunda kurulan yeni Ankara'nın sembolik ve modern kent yaşamına uygun bir Gar yapısına ihtiyacı olduğu düşüncesi benimsenmiş ve dönemin Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya tarafından Ankara halkının ve ziyaretçilerin yalnızca ulaşım için değil sosyalleşmek ve kültürel aktiviteler için ziyaret edebileceği güvenli ve dinamik bir yapı oluşturulması gerektiği emri verilmiştir. Başkent için önemli bir sembol olarak görülen bu yapı için danışman seçilen Profesör Blum Almanya'dan gelmiş ve görüşleri alınmış böylece yeni gar binası için ilk adımlar atılmıştır.

Şekip Akalın tarafından tasarlanan ve yetkililerce beğenilen projenin yapım ihalesini Abdurrahman Naci Demirdağ üstlenmiştir [75].

Yeni Gar Binası'nın kentin yeni giriş yapısı olması hedeflenmiş ve konumu Jansen Şehir planına uygun olarak Profesör Blum'un tavsiyeleri doğrultusunda belirlenmiştir. Kentin simgesi ve giriş kapısı olarak nitelendirebileceğimiz yapı 'Eti Mahallesi, Hipodrum Caddesi, 06930 Ankara 'açık adresinde konumlanmıştır.

Ankara Gar'ı, I. Ulusal mimarlık akımı çerçevesinde Osmanlı yapılarından gelen süslemelerin yoğun olarak kullanıldığı dönemden sonra oluşan ve yeni bir üslup arayışına girilen dönemde tasarlandığından daha önce bahsedilmiştir. Söz konusu dönemde Türkiye'de kamu yapılarının tasarımında ve şehir planlamasında görev alan bir çok yabancı ve Türk mimar milli mimari üslup arayışına girmiştir.

Ankara Garı'nın işte böyle bir dönemde yerli bir mimar tarafından tasarlanıp yine yerli müteahhit aracılığıyla yapılması önem taşımaktadır.

Şekip Akalın'ın, Stuttgart Gar'ı tasarımından esinlenmesi ile tasarlanan Ankara Gar'ı, II. Ulusal mimarlık akımının ülkemizdeki ilk örneği olarak kabul edilebilir.

Ankara Gar'ı Gar Gazinosu, lojman ve idari birimler gibi bir dizi yapılar birlikteliğinden oluşan kompleks yapıdır. Ankara gar kompleksi kendi içinde bütün ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde tasarlanmıştır. Ankara Palas Otel'i, Gençlik Parkı, Stadyum, Hipodrom gibi sosyo-kültürel yaşam alanlarını içeren önemli bir kültür aksının güneybatı ucu ve Ankara Kalesi arasında konumlanan Ankara Gar'ı Cumhuriyet tarihinin önemli bir sembolüdür. Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin dünyadaki modern yüzü olması açısından sosyo-kültür aks üzerinde inşa edilen Ankara Gar'ı (Şekil 3.29.) ülke için örnek olmuş ve daha sonra gar-tarih aksı kurgusu Eskişehir, Balıkesir gibi Türkiye'nin birçok şehrinde benzer şekilde uygulanmıştır [72].



Şekil 3. 29. Ankara Gar Yapısı [76]

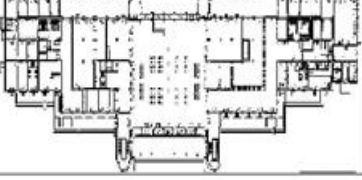
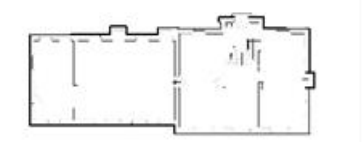
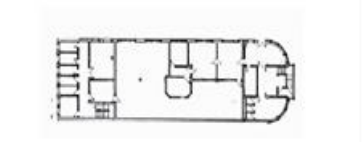
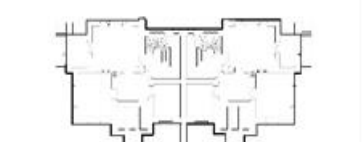
Gar Binası; İstasyon Meydanında kuzeybatıdan güneydoğu yönüne uzanan ana girişi 12 metre yüksekliğindedir. Ana giriş kütlesinin sağ ve sol kanatlarında ikişer ve üçer kat bulunmaktadır.



Şekil 3. 30. Eskişehir Garı [2]

Yapı planlaması ve şehir kurgusunda Eskişehir gibi pek çok farklı şehirde yapılan Gar Yapılarına (Şekil 3.30.) örnek olan Ankara Tren Garı yapıları ve planları ve kurguları ile birlikte aşağıdaki tabloda incelenmektedir.

Tablo 3. 1. Ankara Gar Yapıları ve Künyeleri. (Yazar tarafından hazırlanmıştır.)

YAPI İSMİ YAPIM TARİHİ	YAPI İŞLEVLERİ	YAPI GÖRSELLERİ	YAPI PLANLARI
ANKARA GAR BİNASI 1937	(1892-1937 yılları arasında eski gar binası kullanılmıştır.) -1937-2009 Tren Garı -2009-2016 Tren Garı.YHT Garı (2016-2018 banliyo kısmı kapatılmış ve yenilenmiştir.) -2018-... Tren Garı, Gişe		
DİREKSİYON BİNASI 1892	-1892-1919 Direksiyon Binası -1919-1922 Başkomutanlık Karargâhı -1964-... Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi (1974'te ikinci kez, 1983'te üçüncü kez ve son olarak 2003'de eklemeler ile yeniden ziyarete açılmıştır.)		
TCDD GENEL MÜDÜRLÜK BİNASI 1939	-1941-... TCDD GENEL MÜDÜRLÜK BİNASI (1958 yılında kanatların inşası bitmiş, 1976 ve 1979 yıllarında kat ilavesi yapılmıştır. 1986 yılında güncel son şekline almıştır.)		
ANKARA OTELİ BİNASI 1924	(1924 Otel olarak inşa edilmiş fakat hiç hizmete açılmamıştır.) -1924-1990 TCDD idari birimler binası.Yükseköğretim Öğrenci Yurdu -1990-2017 TCDD Müzesi ve Sanat Galerisi -2017-2022 Medipol Üniversitesi Binası		
ANKARA GAR GAZİNOSU 1937	-1937-1969 Gar Gazinosu -1970-2000'ler THY Yolcu Terminali, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Binası (bir süre atıl durumda kalmıştır.) -2013-... TCDD Toplantı Salonu, Restoran		
TCDD II. GENEL MÜDÜRLÜK BİNASI 1928	-1928-2018 TCDD Genel Müdürlük Ek Binası, TCDD Misafirhanesi, Kreş -2018-2022 Medipol Üniversitesi Binası		
ANKARA GAR LOJMANLARI 1930	-1930-1940 Çift Memur Evleri Ek Bina inşa ve yapım çalışmaları -1940-2015 Konut -2015-2017 Sağlıklaştırma Çalışmaları -2017-2020 Konut -2020-2022 Medipol Üniversitesi Binası		

3.3.1. Gar binası



Şekil 3. 31. Gar Binası Leke Çalışması Üzerinden Gösterimi (Yazar tarafından hazırlanmıştır)

Başkent Ankara Hacıbayram Mahallesi, Hipodrom Caddesi Talatpaşa Bulvarı Ulus Altındağ adresinde konumlanan Ankara Garı hemzemin ana tren istasyonudur. İki ada platformu ve kenar platformundan oluşmaktadır. İstanbul Haydarpaşa - Ankara demiryolunun bitiş ve Ankara - Kars demiryolunun başlangıç noktası olan garın ilk binası Osmanlı döneminde 31 Aralık 1892’de hizmete girmiştir. Cumhuriyet döneminde yetersiz kalan ilk gar binasının yerine yeni gar binası inşa edilerek 30 Ekim 1937’de açılmıştır. Ankara Garı, önceki istasyon yapısının yıkılmasıyla, eski yapının yerine iki yıl süren inşasının ardından aynı konumda açılmış, önceki istasyon gibi demiryoluna paralel olarak konumlanmış, uzunluğu yaklaşık 150m, eni 35m olan lineer bir plan kurgusuna sahip betonarme bir yapı olarak tasarlanmıştır.

Yapı döneminin modern mimari örneklerinden biridir. Avrupa genelinde modern istasyon binaları arasında gösterilen bu yapı Cumhuriyet Dönemi İstasyon Yapıları için de bir öncü niteliğindedir [77].

8.825 m2 olan gar yapısı demiryolu hattı boyunca kuzeybatı-güneydoğu yönünde konumlanmıştır.

Yapı bodrum kat üzerine tek, iki ve üç kat olmak üzere simetrik planlıdır. Simetri merkezinde 12 metre yüksekliğinde giriş holü bulunmaktadır. Bu hol ayrıca İstasyon Meydanı’nın gara açılan kapısıdır.

Ankara Garı, “kuzeybatı-güneydoğu” doğrultusunda, “demiryolu hattına paralel şekilde” konumlanan yapı 30 m x 150 m dikdörtgen bir alana oturmaktadır.

Gar binası 150 metre boyundadır. Bütün iskelet ve temeller betonarmedir. İki tarafında yarım dairesel kuleler bulunan dikdörtgen formda ki yapıda kanatlı tekerlek konsepti gözlemlenebilmektedir ve tek taraflı istasyon yapıları türünde verilmiş bir örnektir.

Yapı, dönemin birçok modern mimarlık örneğinde olduğu gibi sade ve net geometrik formda tasarlanmış olmasına rağmen, giriş cephesinin iki yanında yer alan merdiven kuleleriyle ve 10m yüksekliğinde altı adet kolon ile anıtsal bir etki oluşturmaktadır. Devletin otoriter gücünü, bakılığını, milli yeterliliğinin sembolü olarak yerel malzeme ve milli işgücü kullanılarak inşa edilen Ankara Gar’ının, cephe kaplama malzemesinde Kayaş ilçesinden çıkarılan, Ankara taşı olarak da adlandırılan, andezit taşı kullanılmıştır. Ana girişte yer alan altı adet kolon ise Hereke’deki taş ocaklarından getirilmiştir. Yapıda yalnızca geniş açıklığa sahip büyük yolcu holünün cam çatısını oluşturmakta kullanılan çelik makas kirişler Almanya’dan getirilmiş, kullanılan diğer malzemelerin yerli olmasına dikkat edilerek yerli ve milli bir yapı oluşturulmuştur [19].

Genelden özele tüm detaylarda yalınlık ve millilik ilkelerini görmek mümkündür. Gişe turnikeleri, aydınlatmalar, aksesuar gibi detaylar modern mimarinin gerekliliklerini taşımaktadır.

Son derece sade ve şatafattan uzak bir yapı olan Ankara Tren Garı, Helsinki Garı ve Empire State Binası gibi, sanayi temelli Art Deco Tarzı’nın en sembolik örneklerindendir. Anıtsal büyük girişli ve yüksek sütunlu bu yapının anıtsal niteliği simetrik döner merdivenli kuleleri ile daha da pekiştirilmiştir [2].

Yapının girişini kapsayan ana kütle dairesel ikili sütunlar ile gazinoya bağlanmaktadır. Ana salon tavanı cam yüzeylidir. Günümüzde bu cam tavan yüzeyler tren ve TCDD logosunun yer aldığı görseller ile kaplanmıştır. Merdiven pencereleri de dikey dikdörtgen şekilleriyle yapıldığı dönemin mimari kimliğini yansıtmaktadır [78].

Ana girişten bekleme alanları ve gişe salonlarına geçiş bulunmaktadır ve bu gişe günümüzde Yüksek Hızlı Tren Garı’nın da gişesi olarak hizmet vermektedir.

Ankara Taşı gibi yerel malzemelerin iç ve dış cephede kullanımı sürekliliği ve bütünlüğü vurgulamaktadır.

Gar binasının elektrifikasyon altyapısı 1972 yılında yenilenmiştir. Bina, 1972-2016 yılları arasında Sincan - Kayaş Banliyö trenine hizmet vermiş, Başkentray Projesi

alışmalarının başlaması ile 2016 yılında Banliyö kısmı kapatılmış, 28 adet olan istasyon sayısı 24 e dşürölerek yeniden inşa edilmiş ve 2018 de tekrar hizmete girmiştir. Ayrıca Ankara Garı, 29 Ekim 2016’da Ankara YHT Garı hizmete girinceye kadar 2009-2016 yılları arasında yüksek hızlı trenlere hizmet vermiştir.

Ankara Garın’da hizmet veren hatlar şunlardır:

İzmir Mavi Treni— 17 Mayıs 1983 tarihinde İzmir Basmane-Ankara güzergahında hizmet vermeye başlamıştır ve halen aktiftir.

4 Eylül Mavi Treni— 12 Temmuz 2021 tarihinde yeniden hizmete giren tren hattı Ankara-Malatya güzergahında hizmet vermektedir ve aktiftir.

Ankara Ekspresi — Ankara-İstanbul YHT hattının açılması ile 2014 tarihinde seferleri sonlandırılan bu tren hattı 5 Temmuz 2019 tarihinde Ankara-Halkalı güzergahında tekrar hizmet vermeye başlamıştır ve halen aktiftir.

Doğu Ekspresi— Halen aktif olan hat ilk seferine 1936 yılında Haydarpaşa Garı’ndan başlamış, 2012 yılında YHD projesi çalışmaları kapsamında hat kısaltılarak, güzergah Ankara-Kars olarak belirlenmiştir.

Güney Kurtalan Ekspresi— Ankara-Kurtalan güzergahındaki tren hattı halen aktiftir ve Haydarpaşa olan başlangıç noktası YHD projesinin inşası sebebiyle hat kısaltılarak Ankara olarak belirlenmiştir.

Turistik Doğu Ekspresi— Ankara-Kars güzergahında hizmet veren hat pandemi sebebiyle seferlerine ara vermiş, 15 aralık 2021’de yeniden seferlerine başlamıştır ve halen aktiftir.

Van Gölü Ekspresi— Ankara-Tatvan güzergahındaki sefer 25 saat 50 dakikada tamamlanmaktadır ve halen aktiftir.

Ankara Polatlı Bölgesel Treni— Ankara-Polatlı güzergahında hizmet veren tren hattının Başkentray’a, Ankara-Eskişehir YHT hattına, Ankara-İstanbul YHT hattına ve Ankara-Konya YHT hattına aktarma imkanı bulunmaktadır. Kısa mesafe yol kateden bu trenlerin biletleri seyahat günü satılmaktadır ve aktiftir.

Sincan-Kayaş Banliyö Trenleri— 1972 yılında hizmete giren eski Sincan-Kayaş Banliyö treni 2016’da yapılmaya başlanan Başkentray çalışmalarının 2018’de tamamlanmasıyla hizmetten çıkartılmış ve 12 Nisan 2018’de bu Banliyö hattı ‘‘ Başkentray’’ adıyla hizmete girmiştir[79],[80]. Tren Raylarının güncellenmesi veya eklemeler yapılması yerine yeni bir gar yapısı yapılması ise Ankara Garını yukarıda bahsettiğimiz seferlerle sınırlı kılmaktadır.

1832'DE ANKARA'YA İLK DEMİRYOLU GELMİŞTİR



1930'LU YILLARDA ESKİ GAR BİNASI



1937 YILINDA YENİ ANKARA TREN GARI AÇILIŞI



1970'LER ANKARA TREN GARI



2000'LER ANKARA TREN GARI



Ankara Gar Binası Zaman Çizelgesi (Yazar tarafından hazırlanmıştır.)

3.3.2. Direksiyon binası



Şekil 3. 32. Direksiyon Binası Leke Çalışması Üzerinden Gösterimi (Yazar tarafından hazırlanmıştır)

Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi, 1892 yılında yönetim binası olarak inşa edilen Direksiyon Binası, Atatürk'ün Ankara'ya geldiği 1919'dan 1922 senesine dek "Başkomutanlık karargahı ve konutu" olarak kullanılmıştır. Bu bina 24 Aralık 1964 tarihinden itibaren Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi olarak kullanılmaktadır [79].



Şekil 3. 33. Mustafa Kemal ATATÜRK Çerkez Ethem ve askerleriyle Direksiyon Binası Önünde [80]

Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi 'Kültür ve Turizm Bakanlığı bünyesinde "özel müze" statüsündeki ilk kurum müzesidir.

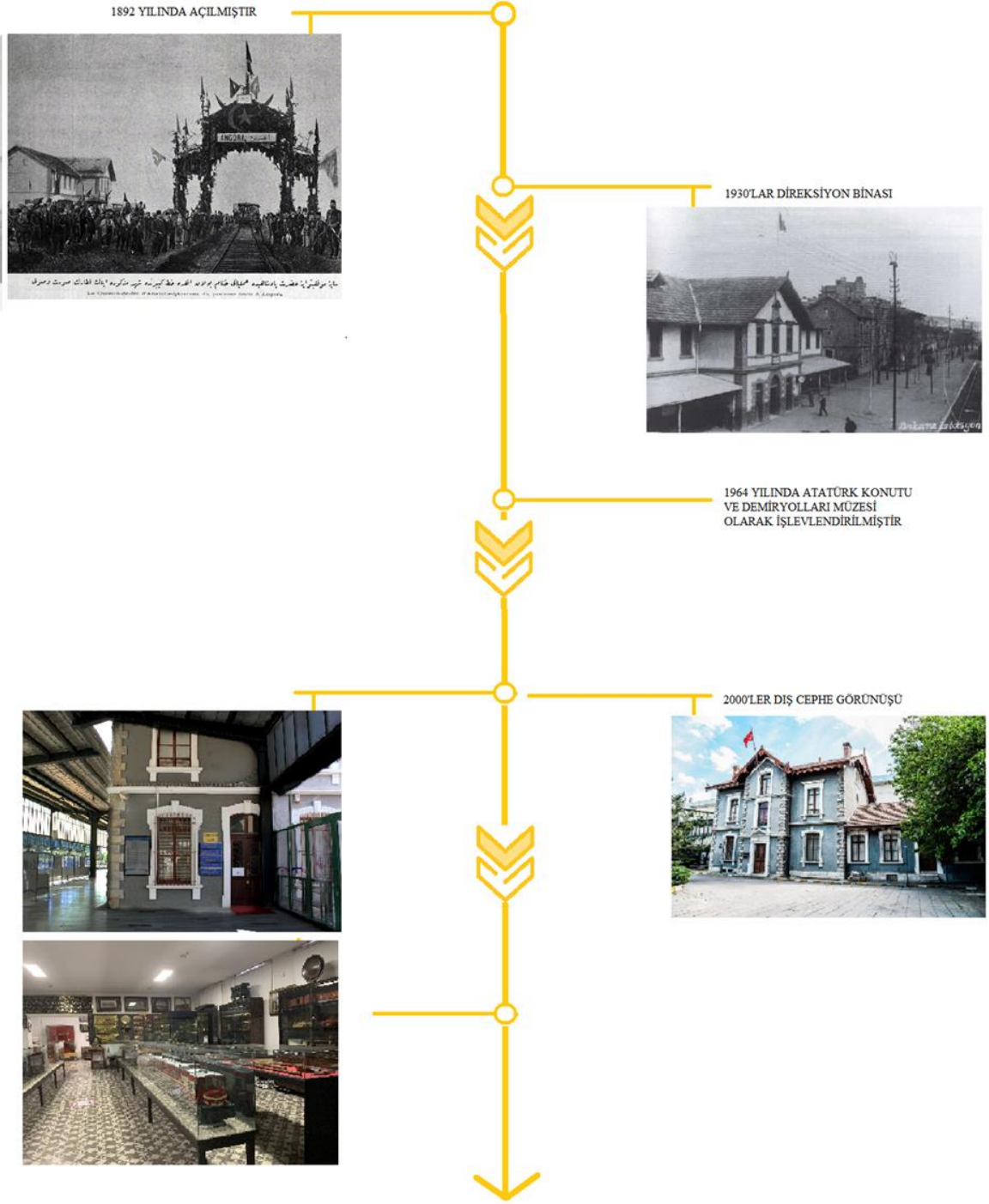
Yapı, yarım bodrum üzerine iki katlı olarak tasarlanmıştır. Giriş doğrultusuna göre simetrik olarak planlanmıştır. Binanın girişi güneydoğu yönündedir.

1856 yılından günümüze kadar demiryolları serüvenini içeren pek çok belge, ray örnekleri, vagonlarda kullanılan servis eşyaları ve makaslar gibi kurum içinde kullanılan ve demiryolları adına önemli olan tüm eşyalar binanın zemin katında sergilenirken yapı sergiye uyumlu olacak şekilde restore edilerek bazı kapılar iptal edilmiş ve dört ayrı bölüme ayrılarak zaman çizelgesine uygun şekilde Osmanlı Dönemi ve Cumhuriyet Dönemine ait ikişer salon oluşturulmuştur.

Müzenin giriş bölümünde bulunan merdivenle üst kata çıkılmaktadır. Üst katta Atatürk'ün konut ve karargah olarak kullanması sebebiyle işlevlendirme yapılmamıştır. Girişte yer alan iki oda Atatürk tarafından kabul salonu olarak kullanılmıştır. Kabul salonundan çalışma odasına geçiş bulunmaktadır. Ayrıca yine bu katta Fikriye Hanım'ın ve Atatürk'ün Odaları bulunmaktadır.

Yapı 1960'lı yıllardan beri kazandığı işlevini korumaktadır. Üst kat, Atatürk'ün şahsi kullandığı alan olduğu için olduğu gibi korunarak anıtsal niteliği muhafaza edilmesi ve gelecek nesillere aktarılması hedeflenmiştir.

Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunca eski eser olarak tescil edilen bina 1990'da Demiryolları Müzesi ve Sanat Galerisi olarak restore edilerek hizmete açılmıştır. Bu müze ve sanat galerisi, işlevi kültür aksında yer alan Etnografya Müzesi, Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestra Binası, Opera Binası ve yine gar içinde yer alan Atatürk Kurtuluş Savaşı Müzesi ile birlikte bütünlük sağlamasına yardımcı olmuştur [81].



Direksiyon Binası Zaman Çizelgesi. (Yazar tarafından hazırlanmıştır.)

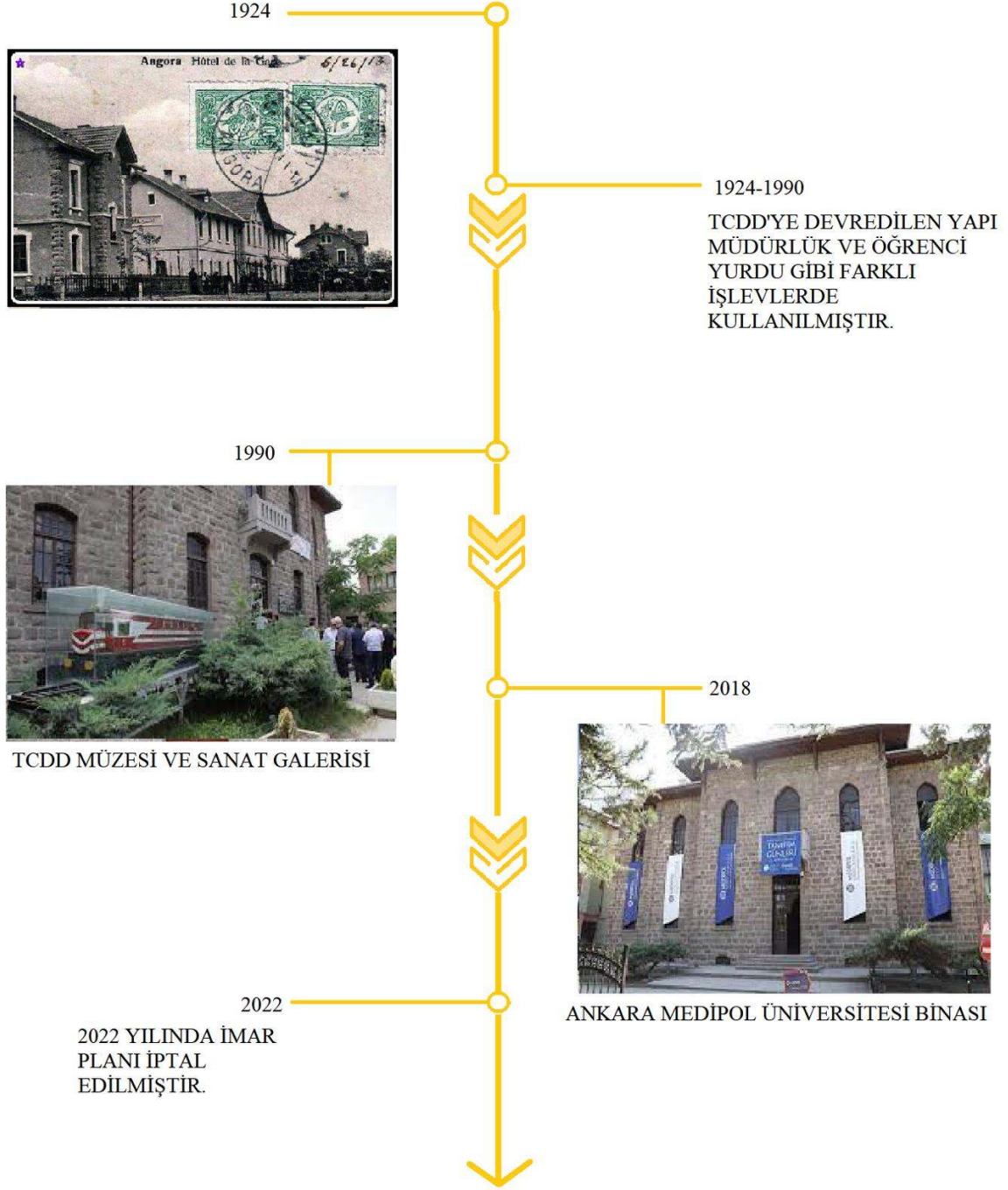
3.3.3. Ankara oteli



Şekil 3. 34. Direksiyon Binası Leke Çalışması Üzerinden Gösterimi (Yazar tarafından hazırlanmıştır)

Atatürk'ün cumhuriyetin başkenti Ankara'nın gelişimine bağlı olarak artan ihtiyacını karşılayabilmek amacıyla istasyonlara otel yapılmasını istemesi üzerine mimar Kemal Süha Esen'nin projesi ile 1924 yılında yapılmıştır. Erken cumhuriyet yapısı olan bu bina yarım bodrum kat planı üzerine dikdörtgen plan şemasıyla 2 kat olarak inşa edilmiştir. Yapı son derece sadedir ve dönem mimarisinin özelliklerini yansıtmaktadır. Otel olarak inşa edildiği için her katta odalar bulunmakta ve bu odalar ortadaki boşluğa açılmaktadır. Yapını tüm dış cepheleri yerel bir taş olan Ankara Taşı ile kaplanmıştır.

Ankara oteli 1990 yılında zemin katı sanat galerisi, birinci katı ise demiryolları müzesi olarak işlevlendirilmiştir.[83] Yapı Medipol Üniversitesi tarafından kullanılan 50 bin metrekarelik arazinin içinde kalmaktadır ve güncel olarak Medipol Üniversitesi tarafından kullanılan TCDD yapılarından biridir. Yapının güncel durumu tespiti ve iç mekan analizleri gerçekleştirilememiştir.



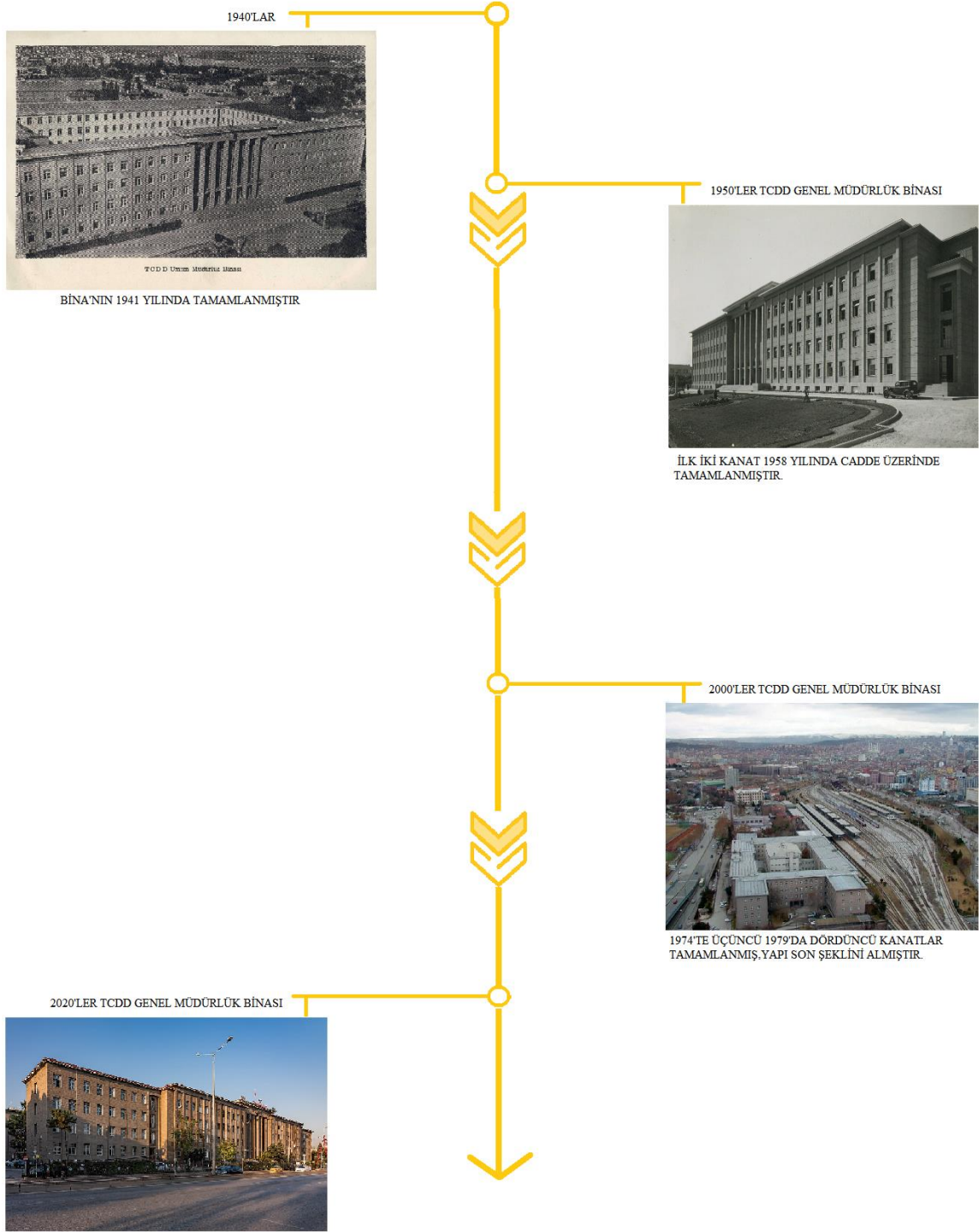
Ankara Otel Zaman Çizelgesi. (Yazar tarafından hazırlanmıştır.)

3.3.4. Tcdd genel müdürlük binası



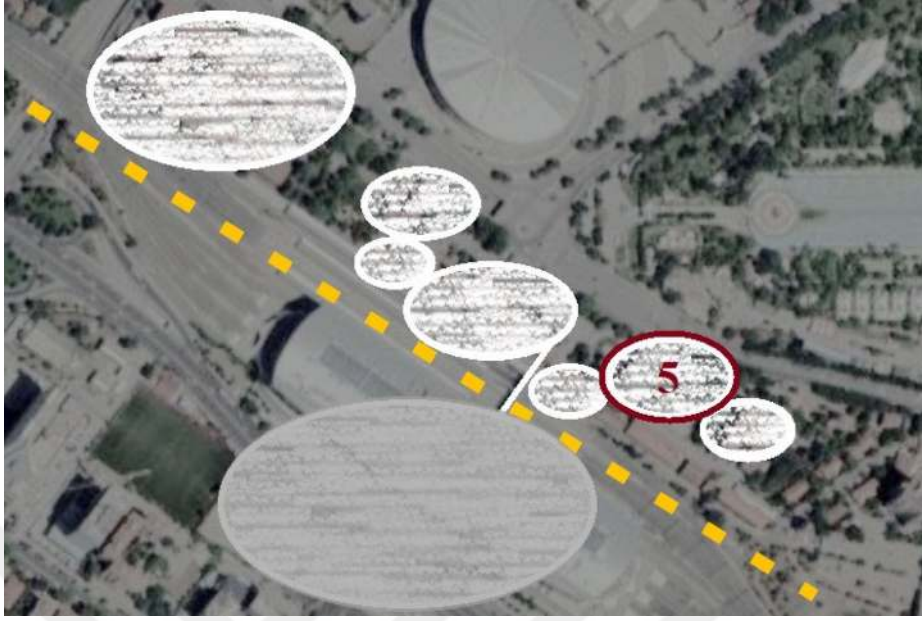
Şekil 3. 35. TCDD Genel Müdürlük Binası Leke Çalışması Üzerinden Gösterimi (Yazar tarafından hazırlanmıştır)

1981 yılında birinci derece olarak tescillenen bu yapı Ankara Garının kuzeybatısında Talatpaşa Bulvarı üzerinde yer almaktadır. 1939 yılında yüksek mimar Bedri Uçar tarafından tasarlanmıştır. Simetrik planlanan yapı 4 katlıdır, dikdörtgen şeklindedir, iç avluludur. Yapının 4 kanadı bulunmaktadır. Bu kanatlar yapıya 1970li yıllarda sonradan eklenmiştir. Yapının avlusunun içinde plana sonradan eklenmiş olan 5 katlı tescilsiz ek bina vardır. Yapının dış cepheleri Ankara taşı ile kaplanmıştır. İç kısmı mermer kaplı olan galeri şeklindeki yapı çatı fenerinden doğal aydınlatma almaktadır. Giriş kapısı, kolonları ve merdivenleri andezit kaplıdır [84]. Yapı günümüzde temel işlevini sürdürmekte ve Kapı Bahçe olarak isimlendirilen yeşil aks ile Ankara Tren Garı giriş meydanına bağlanmaktadır.



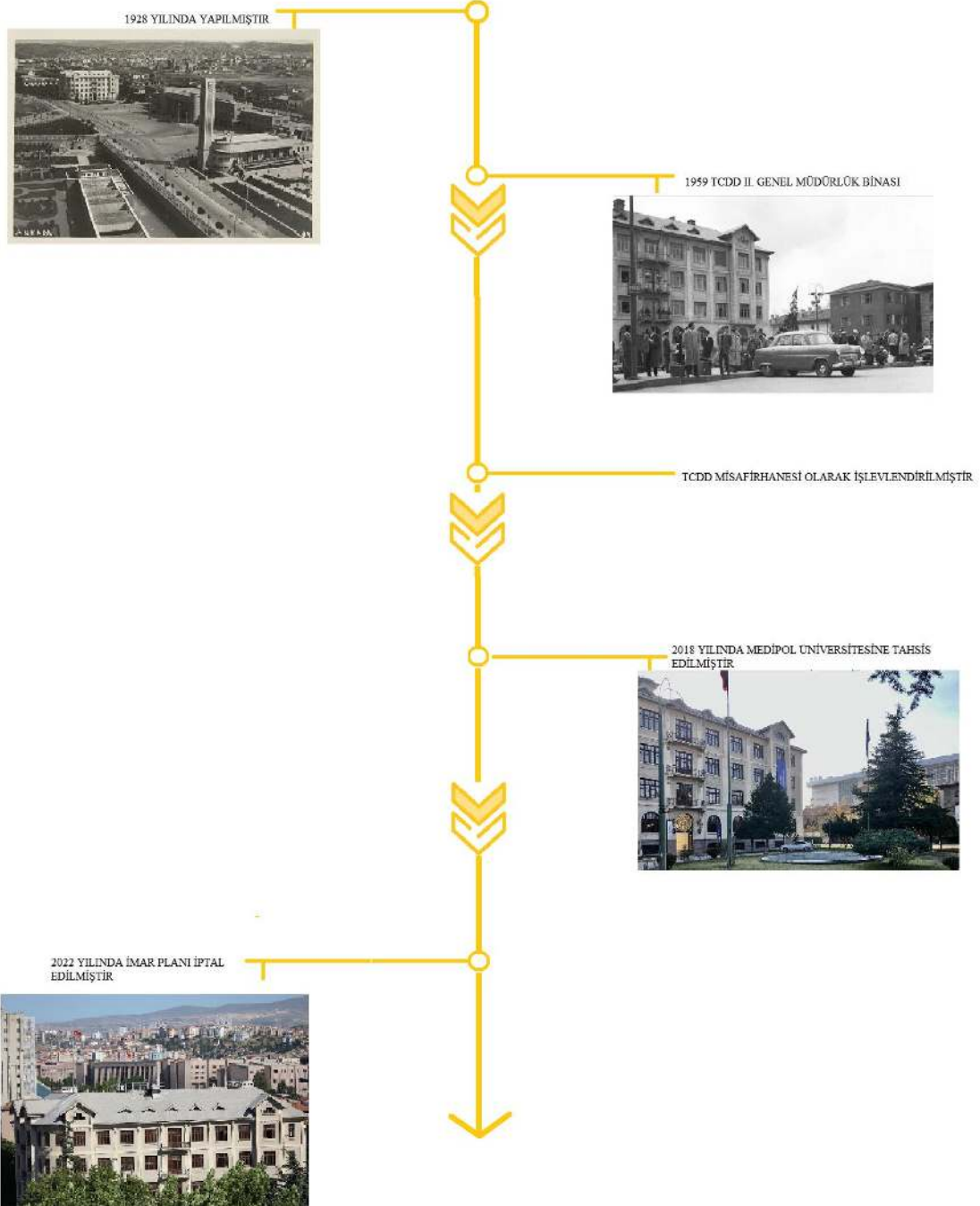
CDD Genel Müdürlük Binası Zaman Çizelgesi. (Yazar tarafından hazırlanmıştır.)

3.3.5. Tcdd genel m¼d¼rl¼k II. binası



Şekil 3. 36. TCDD Genel M¼d¼rl¼k II. Binası Leke Çalışması Üzerinden Gösterimi(Yazar tarafından hazırlanmıştır)

19 Mayıs Meydanına ve Talat Paşa Bulvarına bakan cepheleri olan bu bina U planlı tasarlanmış, yarım bodrum üzerine 4 kat olarak inşa edilmiştir. D¼nem mimarisine uygun olarak geniş saçak kullanılan binanın iskelet yapısı betonarmedir. Kesme taşla kaplanan binada t¼rk üçgeni motifli silmeler saçak altlarına yerleştirilmiştir. 2018 yılında Medipol Üniuersitesi'ne tahsis edilen bu yapının 2022 yılında imar planı iptal edilmiştir [85] , [86]. Güncel olarak hala Medipol Üniuersitesinin kullanımında olan yapıya iç mekan analizi yapılamamakta ve yapılan güncellemelerin uygunluğu tespit edilememektedir.



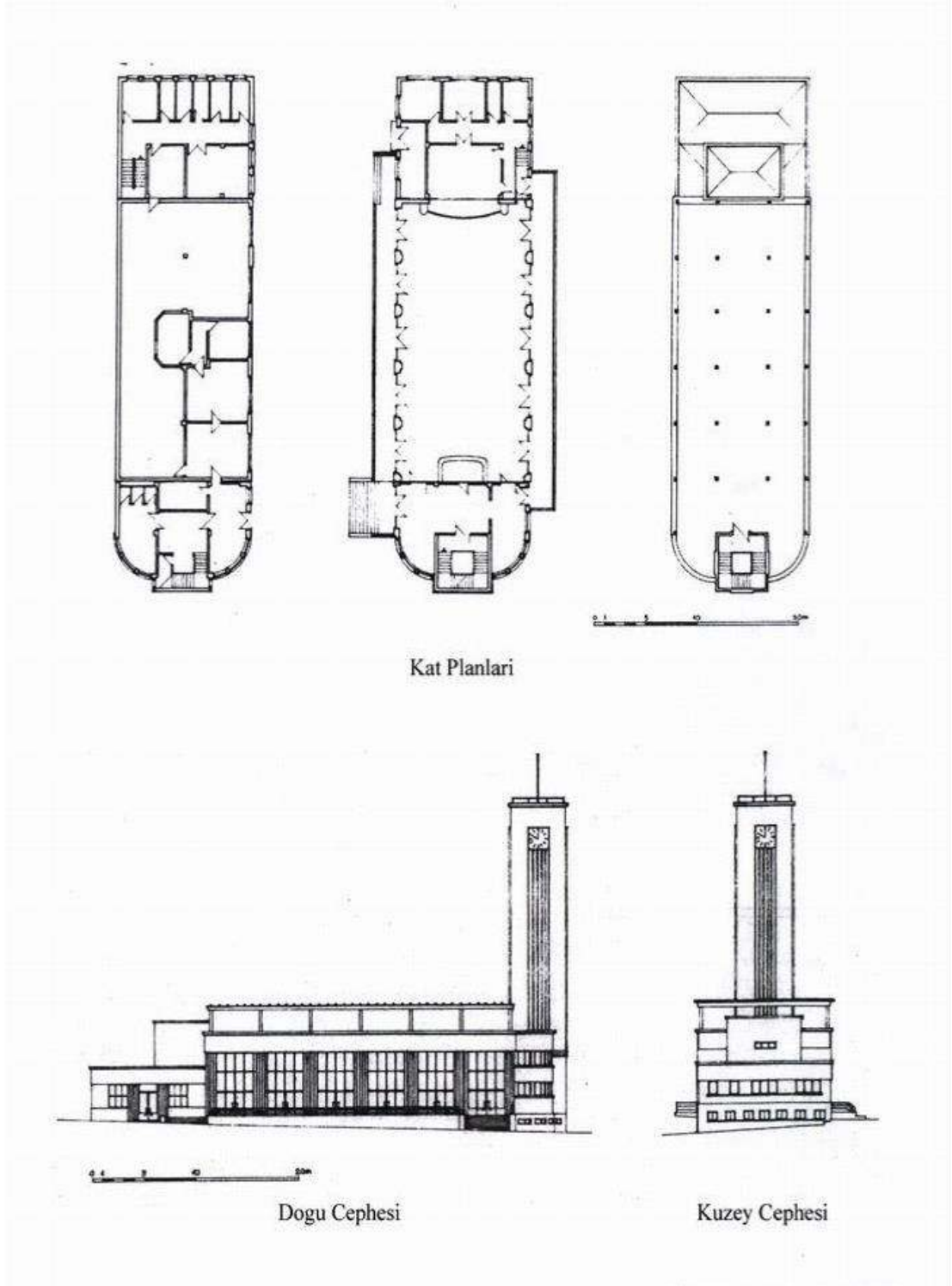
TCDD II. Genel Müdürlük Binası Zaman Çizelgesi (Yazar Tarafından hazırlanmıştır.)

3.3.6. Gar gazinosu



Şekil 3. 37. Gar Gazinosu Binası Leke Çalışması Üzerinden Gösterimi (Yazar tarafından hazırlanmıştır)

Mimar Şekip Sabri Akalın tarafından Gar Binasının devamı olarak tasarlanan yapı ilk olarak tek katlı çizilmiştir. Ankara Garının kuzeybatısında yer almaktadır ve binaya kolon bağlantısı vardır. Ankara Garına paralel şekilde kuzeydoğu-güneybatı doğrultusunda konumlanmıştır. Bodrum kat üzerine tek katlı olarak inşa edilmiş üst kat Ankara manzarasını izlenebileceği bir teras olarak tasarlanmıştır. Ardından 40'lı yıllara geldiğimizde üslup ve malzeme bütünlüğü korunmasına dikkat edilerek ek bir kat eklenmiş ve yapı büyütülmüştür. İstasyon meydanının çevresinde yer alan Gar Gazinosu gar yapısı ile beraber planlanmış tamamlayıcı bir yapıdır. Yapı ana yapı ve 32 metre yüksekliğinde bir saat kulesinden oluşur. Bu saat kulesi Art Moderne ve Art Deco üsluplarının izlerini taşımaktadır. Gazino binasını dikey olarak dengeleyen 32 m yüksekliğindeki saat kulesinin blok taşları Ankara taşıdır. Gar Gazinosu yapısının ana binaya kolon bağlantısı vardır [87] , [88].



Şekil 3. 38. Ankara Gar Gazinosu Çizimleri [Aslanoğlu,2010. (D.D.Y. Genel Md. Arşivi)]

Garın sosyal mekân özelliğini güçlendiren gar gazinosu, gar kompleksinin en önemli ve dikkat çeken yapılarından biridir.

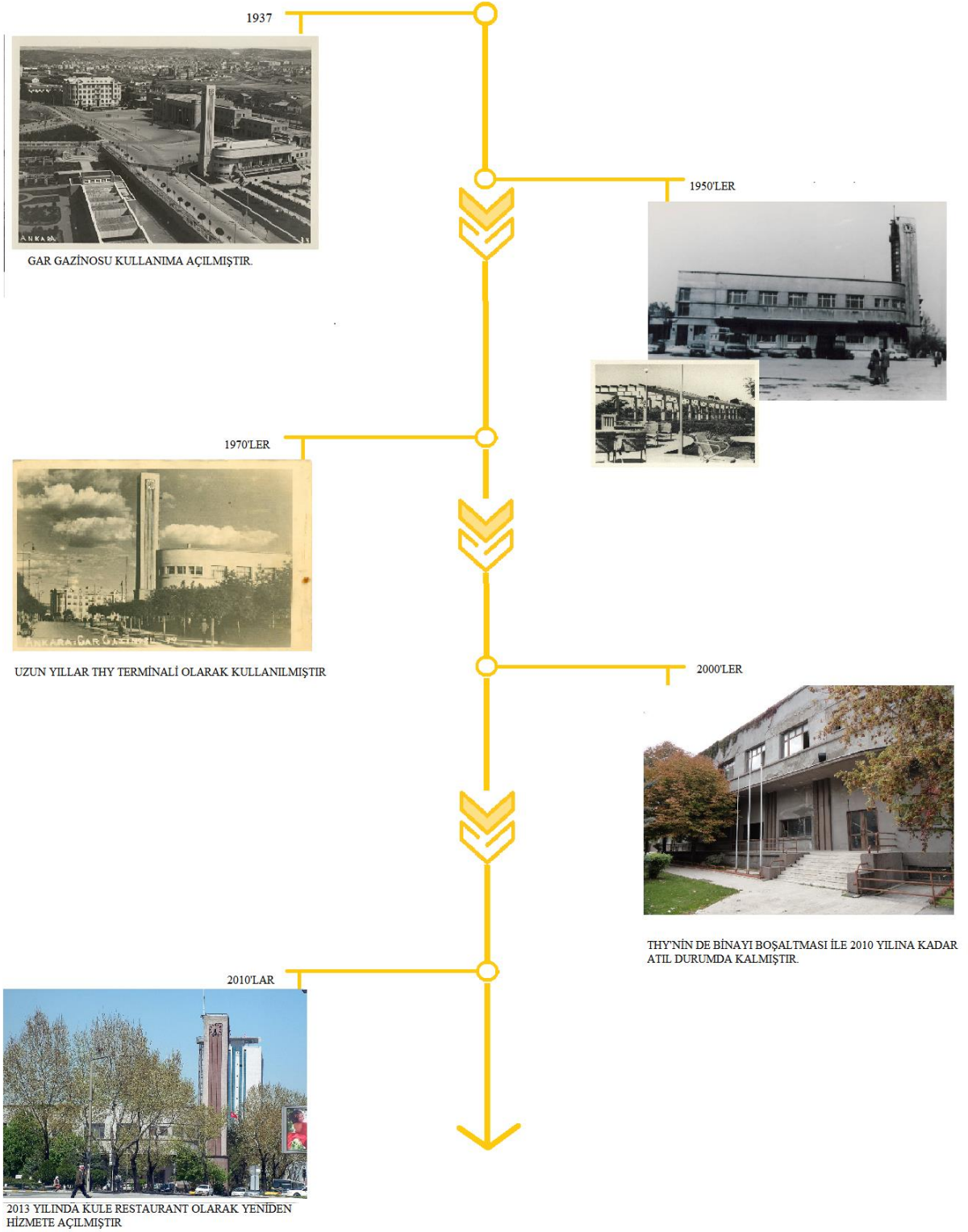
Gar gazinoları Cumhuriyet dönemi garlarının çoğunda yer alan yolcuların yanı sıra şehir halkının da rahatça gidip yemek yiyip, dinlenmesi eğlenmesi için planlanmış mekanlardır. Ankara'nın henüz yeni Başkent olduğu zamanlarda gelen resmi ve yabancı

konukların ağırlanması ve Türkiye Cumhuriyeti'ni temsil etmesi için tasarlanmış olan Tarihi Gar Gazinosu; Ankara'da, Ankara Garı, Ankara Palas oteli ve TBMM yapıları ile ortak bir alan içerisinde bulunmaktadır. Resmi toplantılardan sonra yabancı konukları ve vekilleri ağırlayan tarihi gar gazinosu dönem içerisinde popülerliğini arttırmış ve 1960'ların sonunda en popüler dönemini yaşamıştır. Gar gazinosu ünlü yerli ve yabancı sanatçıların, orkestraların program yaptığı son derece prestijli bir eğlence mekanı olmuştur.

O yıllarda hava ulaşımının neredeyse olmadığı Ankara'yı ziyaret edecek yabancı ülke temsilcileri ve heyetleri tren ile şimdiki gara ulaşılır, oradan konaklayacakları Ankara Palas'a geçerlerdi. Resmi görüşmelerin genellikle TBMM binasında yapılması ile Ankara Garı, Ankara Palas, TBMM üçgeni içinde ağırlanan konuklar yemek yemek müzik dinlemek ve eğlenmek için Ankara Gar Gazinosunu kullanıyorlardı.

Daha sonraki yıllarda Sivil Havacılık Genel müdürlüğü binası, THY yolcu terminali olarak kullanılan gar gazinosu uzun süre bakımsız ve işlevsiz kaldıktan sonra günümüzde TCDD Genel Müdürlüğü restoranı ve toplantı salonu olarak hizmet vermektedir [89].

Temel işlevinde giriş katta yer alan yüksek tavanlı büyük salon günümüzde toplantı salonu olarak kullanılmaktadır. Gar Gazinosunun üst katı ise küçük bir restoran olarak kullanılmaktadır. Gar Gazinosu ile TCDD Genel Müdürlük Binası arasında yer alan Kule Bahçede yer alan ve devam niteliği taşıyan açık alan kullanılmamaktadır.



Gar Gazinosu Zaman Çizelgesi (Yazar tarafından hazırlanmıştır.)

3.3.7. Lojmanlar



Şekil 3. 39. Gar Lojmanları Binası Leke Çalışması Üzerinden Gösterimi (Yazar tarafından hazırlanmıştır)

Ankara garı inşa edildiği dönemde sistemin işleyişinin sağlanması için çalışanların istasyonda her zaman hazır bulunması gerektiği için, çalışanların barınma ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla lojman binası tasarlanmıştır. İki adet bağımsız lojman şeklinde 1930-1940 yılları arasında inşa edilen yapı, direksiyon binası ve istasyon binasının yanında yer alır. Yarım bodrum ve iki kattan oluşan bu binalara ön ve arka cephelerden giriş mevcuttur dikdörtgen plan şemasında, kırma çatılı ve yalın yapıya sahiptir. Medipol Üniversitesi tarafından kullanılan bina günümüzde hala Medipol yerleşkesinin içinde yer almaktadır.[19].

4. VERİ ANALİZLERİ

Ankara Gar Yapısını, Kültürel ve Modern Miras olarak değerlendirirken Cumhuriyet Tarihindeki sembolik yerini de göz önünde bulundurmamız gerekmektedir. İşlevlendirme çalışmaları planlanırken binanın yalnızca yapısal özellikleri ele alınmamalı, tarihi değeri, esas işlevi, yapının çevresi ile ilişkisi değerlendirilmeli, kamusal fayda ve mimari mirasın yaşatılması gayesi gözetilmelidir.

Ankara Tren Garı Yapı Kompleksi'nin, Eski Ankara Garı'nın yerine konumlandırılmasından ve YHT Garı için de bu noktanın seçilmesinden de anlayabileceğimiz gibi, bu bölge hem Ankara'nın dışarıya açılan kapılarından biri hem de ulaşım, ticaret ve konaklama merkezidir. Bu Merkez, Ankara Tarihini incelediğimizde civarda konumlandırılmış ticaret alanları ve hanlar ile şehir hafızasının gücünü ve şehir planındaki doğru konumlandırmayı bize göstermektedir.

Bellek mekan olarak ele aldığımızda ise pek çok farklı yazı, şiir, film sahnesinde karşımıza çıkan Ankara Tren Garı, tarih içerisinde, Ankaraya ilk tren hattı geldiğinden beri defalarca farklı başlıklar ile basında kendine yer bulmuştur. Şehirdeki gelişimin ve yeniliğin sembolü sayılan bu yapı, zaman içerisinde eğlence ve kültür ile birlikte anılır olmuş böylece Ankaralıların ve yabancı ziyaretçilerin hafızalarında pozitif bir etki bırakmıştır. Zaman içerisinde yaşadığı tahribatlar, bakımsızlık, terk edilme gibi bazı sorunlar ise yapının güncelliğini yitirmesine sebep olmuştur.

Basında yeniden yankı uyandırması ise Cumhuriyet Tarihindeki en büyük kanlı eylemlerden biri ile olmuştur. 10 Ekim 2015 tarihinde Türkiye'yi derinden sarsan, 103 vatandaşımızın hayatını kaybettiği Ankara Tren Garı katliamı, ülke için büyük bir acı kaynağı olmuş ve ne yazıkki Ankara Garı bu eylemle beraber bellekte üzüntü ile anılmaya başlanmıştır. Günümüzde ise komite kararı ile Gar Meydanı 'Demokrasi Meydanı' olarak isimlendirilmiş ve kayıplarımızın hatırlanacağı anıtsal değerler garın önüne konumlandırılmıştır.

Yine Ankara Tren Garı güncel olarak basında kendine son zamanlarda YHT garı inşası, Medipol'e kiralanın birimleri ve çevresinde yapılan çalışmalar ile yaşanan itirazlar ile yer bulmaktadır.

Evrensel bir Modern Miras örneği sayılan ve yapıldığı ülkenin özellikleri ile biricikleşen tren garları yapılarının, geniş açıklıkları ve teknik birimleri ile benzer planlara ve değerlere sahip oldukları söylenebilmektedir. Modern Mimarlık Mirası olan

işlevlendirilmiş tren garları yapılarını inceleyerek, işlevlendirme ve işlev kazandırma projelerinde ortak bir yargıya ulaşmayı hedefler, global ve yerel örneklerle bakarak işlevlendirme yaklaşımını analiz edersek aşağıdaki tabloya ulaşırız;

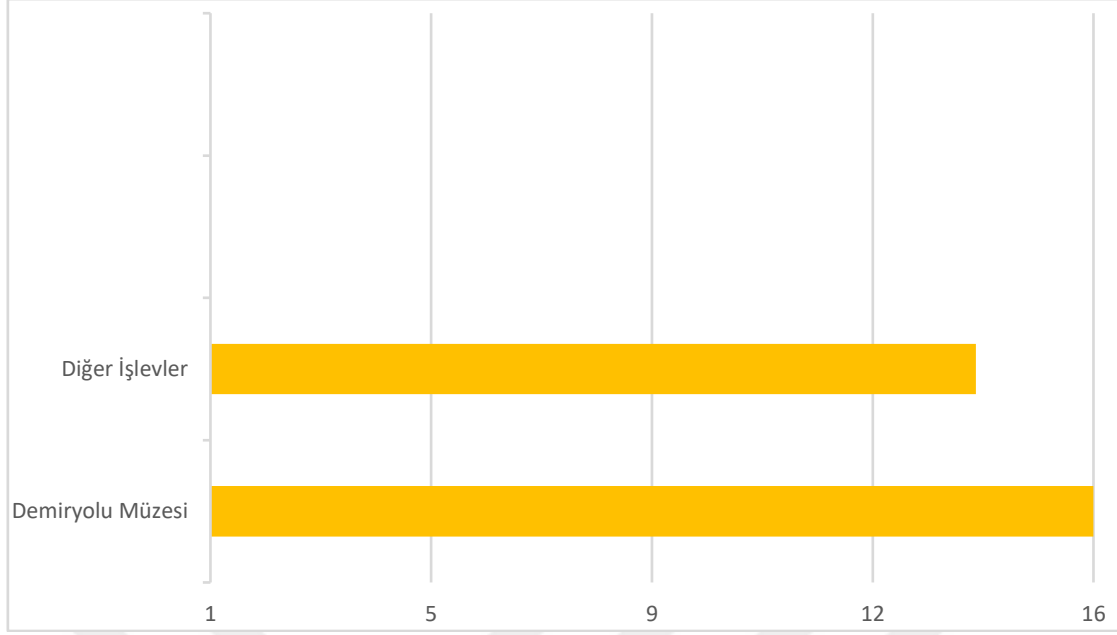
Tablo 4. 1. Yeniden İşlevlendirilen İstasyon Binaları/Garları İşlev Analizi

Yeniden İşlevlendirilen İstasyon Binaları /Garları	Demiryolu Müzesi	Demiryolu Müzesinden Farklı İşlevler
D'orsay Garı		●
Machester Merkez İstasyonu		●
Madrid Delicias Tren İstasyonu	●	
Vilnius Tren İstasyonu	●	
Rizhskaya Tren İstasyonu	●	
Maliebaan Tren İstasyonu	●	
Estacion Del Norte Tren İstasyonu	●	
Donegal Tren İstasyonu	●	
Colannaa Tren İstasyonu	●	
Midland Tren İstasyonu	●	
Wakes Colne Tren İstasyonu Wakes	●	
Simpelveld Tren İstasyonu	●	●
Huinghausen Tren İstasyonu	●	
Losheim Tren İstasyonu	●	
Deptford Tren İstasyonu		●
Crown Street İstasyonu		●
Curitiba Tren Garı		●
Atocha Gar Binası		●

Tablo 4.1. devam ediyor.

Mudanya Garı		●
Sirkeci Garı	●	●
Ankara Gazi İstasyonu		●
Edirne Karaağaç İstasyonu		●
Çamlık Tren İstasyonu	●	
Malıköy Tren İstasyonu	●	
Horozköy Tren İstasyonu		●
Konya Meram Tren İstasyonu		●
Erzurum Garı	●	●

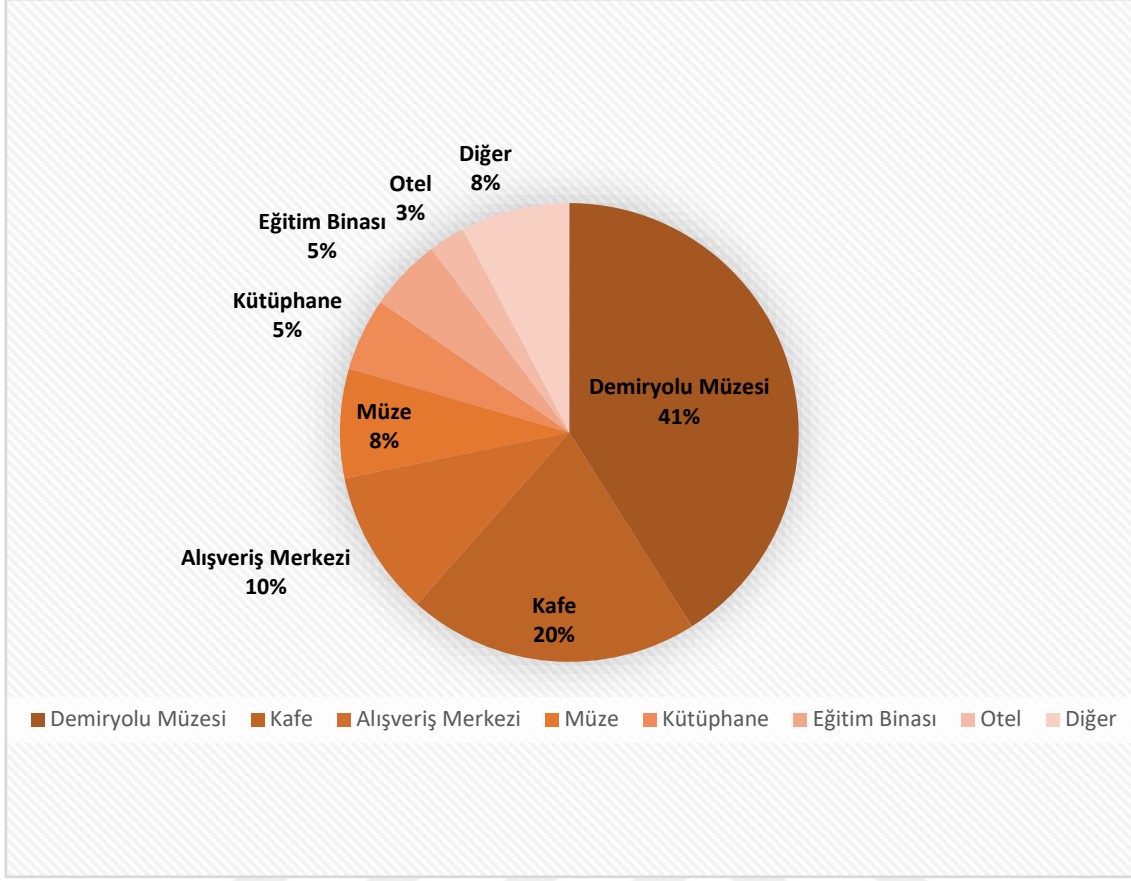
İncelediğimiz örneklerde; kazandırılan işlev yoğunluğu olarak ‘Demiryolu Müzesi’ odağında yoğunluk görülmektedir. Bu veriler aşağıda yer alan tabloda değerlendirilmektedir.



Şekil 4. 1. Yeni İşlev grafiği. (Yazar tarafından hazırlanmıştır.)

İşlevlendirme projelerinde bellek mekan vurgusu ile Demiryolları Müzesi konseptine (Şekil 4.1.) odaklanılması en çok karşımıza çıkan sonuçtur. Demiryolu mirası hem çok güncel hem de korunması gereken kültür varlığı yapılarındandır. Ankara Tren Garı özelinde değerlendirme yaptığımızda, tarihi süreçte yapılan çalışmalar ve sahip olduğu müzeler ile işlevlendirme için adımlar atılmış olsa da itibar iadesini gerçekleştirecek bütüncül bir çalışma yapılamamıştır.

Örneklerimizi incelediğimizde Ankara Gar yapısıyla ortak paydalar bulunduran yapılara ait çalışmalarda ise pek çok farklı işlevlendirme çalışması ile karşılaşmaktadır. Bu işlev dağılımı aşağıdaki tabloda ifade edilmiştir;



Şekil 4. 2. Yeni işlevlerin dağılım yoğunluğu grafiği. (Yazar tarafından hazırlanmıştır.)

Tablodaki dağılımdan da anladığımız üzere tren garlarında işlevlendirme projeleri Ankara Tren Garında da eski direksiyon binasında uygulandığı gibi parçacıl yaklaşım ile demiryolları müzesi konseptini kafe ve alışveriş merkezi gibi kamusal mekanlar izlemektedir. Ankara Tren Garında kurgu bütünlüğü sağlanmış bir geniş kapsamlı projede de Atatürk Evi ve Demiryolları müzesi bir merkez kabul edilebilir fakat gar yapıları işlevlendirme projelerinde en yaygın olarak karşılaştığımız işlevlerin YHT Garında zaten mevcut olması işlevlendirme önerisinde karşılaştığımız sorunlardan biridir.

Ankara Tren Garı projesi için örnek teşkil edebilecek bütüncül ve farklı işlevlendirme yaklaşımlarıyla ele alınmış ve tarihi değer olarak Ankara Garı ile örtüşen ama mevcut durumlarında kazandırılan işlevlerce farklı iki ulusal iki de uluslar arası örnek belirlenerek detaylı incelenmiştir.

Tamamen yeni bir işlev kazandırılan d'Orsay Gar Binası (Şekil 4.3.) ve Mudanya Gar Binası (Şekil 4.4.), birim bazında işlevlendirmeler ile yerin ruhunu koruyarak varlığını sürdüren Sirkeci Gar Binası (Şekil 4.5.) ve modern ek ve iyileştirme ile işlevi çoğaltılarak

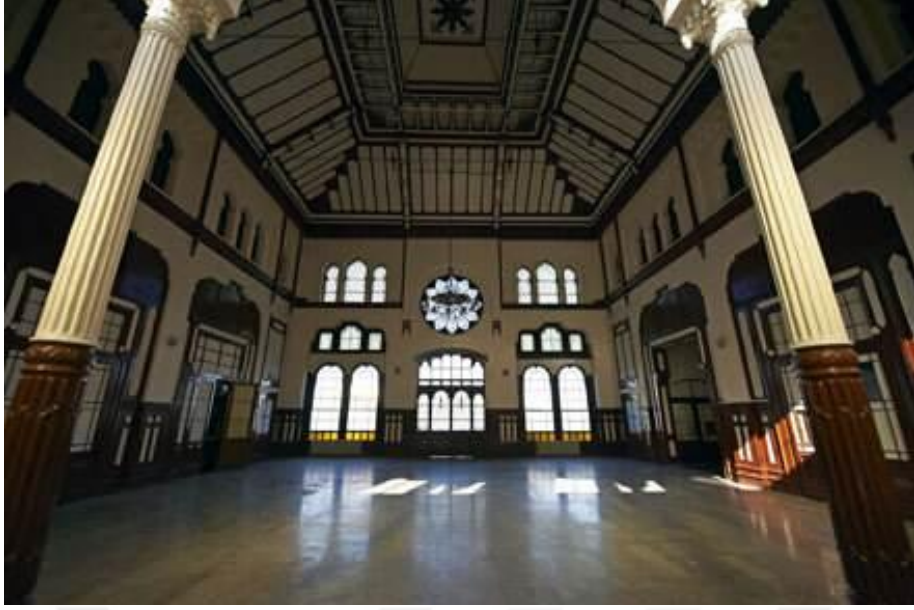
işlevini sürdüren Atocha Gar Binası (Şekil 4.6.) incelenerek Ankara Gar Binası işlevlendirme ve koruma çalışması için emsal kabul edilmiştir.



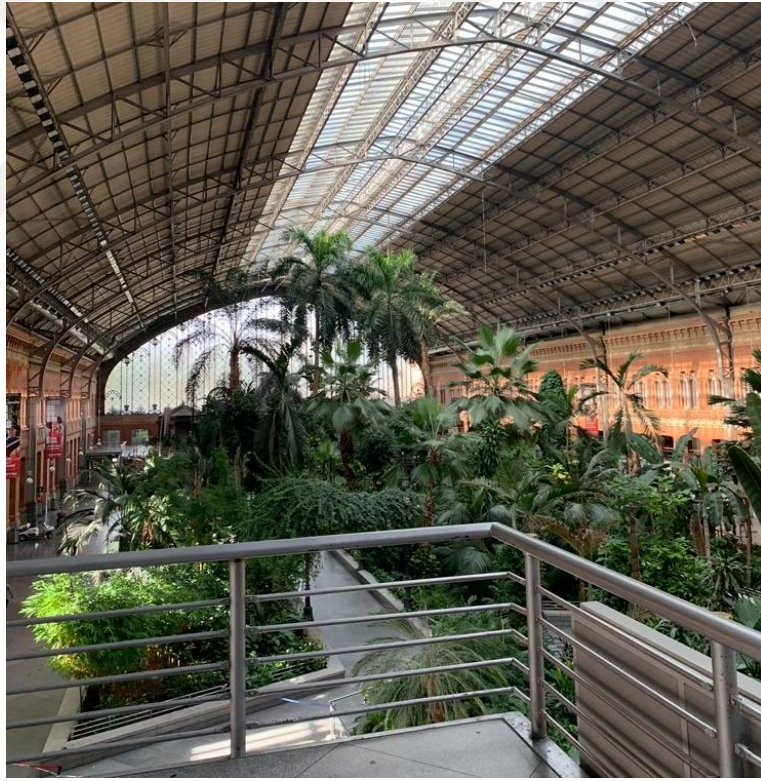
Şekil 4. 3. d'Orsay Müzesi İç Mekan [88]



Şekil 4. 4. Mudanya Otelİ İskelesi [89]



Şekil 4. 5. Sirkeci Garı İç Mekan [90]



Şekil 4. 6. Atocha Garı Botanik Bahçesi (yazarın arşivinden)

Yeniden işlevlendirme projesine başlarken yapılması gereken hazırlık çalışmalardan biri olan, mekan analizi ve güçlü-zayıf yönlerinin değerlendirilmesi Ankara Tren Garı üzerinde yapıldığında aşağıdaki çıkarımlara ve analizlere ulaşılmaktadır.

Tablo 4. 2. Ankara Garı GZFT Analizi

Ankara Garı	
Güçlü Yönler	Fırsatlar
▪ Cumhuriyet Tarihi ve Ankara'nın başkent olma sürecindeki tarihi ve simgesel yeri. ▪ Global bir modern mimari yapı türünün önemli temsilcilerinden biri olması. ▪ Yerel malzeme ile inşa edilmiş Ulusal Dönem akımını temsil eden bir yapı kompleksi olması. ▪ Yapılardan bazılarının tarihi değerine uygun işlevlendirilmiş olması ve bu durumun kültür aksı kompozisyonunu beslemesi. ▪ Kent belleğindeki yeri ve insan sirkülasyon yoğunluğuna sahip olan konumu.	▪ Merkezi konum ve büyük yüzölçümü avantajı. ▪ Toplu taşıma ulaşım avantajı. ▪ Kültürel etkinliklere ev sahipliği yapan önemli bir aksın içerisinde yer alması ve çevre yapılar ile bütünleşik olması. ▪ Bütün birimlerin bütünlüğünü koruması ve işlevlendirme için ortak tema kurgusu ile işlevlendirebilmeye uygunluk göstermesi. ▪ YHT garı ile birlikte yeni bir bütüncül işlevlendirme projesine tren hattı kopmadan adapte edilebilir olması.

Zayıf Yönler	Tehditler
▪ Mevcut yapıların, mevcut işlevini sürdürebilecekken işlevsizleştirilmeleri, terk edilmeleri, yanlış ve kamu yararına olmayan birimsel işlevlendirilmeleri. ▪ Seferlerde yaşanan orantısız dağılım ve yetersiz tanıtım. ▪ Yeni yapılan Hızlı Tren Garı ile uyumsuzluk, mimari üslup bütünlüğünün korunamaması. ▪ Yetersiz otopark sorunu. ▪ Tarihi Belgelendirme çalışmalarının yetersiz olması. ▪ YHT garı ile bağlantının üst geçitle sınırlı olması. ▪ 2025 Plan Önerisinde Ankara Tren Garı ve çevresinde yoğunlaşmamış olması.	▪ Gerekli Korumanın olmaması ve terk edilme sorunu. ▪ Teknik yapıların güncel olmaması ve bakımsızlık. ▪ Kopukluk, birimsel işlevlendirme sorunu. ▪ Yapılan eklerin Yapıların tarihi değeri ile uyumsuz olması. ▪ Yapılan yeni çalışmalar sonucu yaşanan İtibarsızlaştırma, İşlevsizleştirme sorunu. ▪ Modern mimarlık mirasını koruma ölçütleri kapsamında değerlendirilmemesi. ▪ Özel Üniversite tarafından kullanılan birimlere erişimin sağlanamaması. ▪ Kiralanan birimlerin yasal süreç sebebiyle akıbetinin belirsizliği ve bütüncül koruma yaklaşımına engel olması.

Yapılan araştırmalar, tespitler ve çıkarımlar doğrultusunda yapının kültürel mirasının korunarak işlevselliğinin sürdürülebilmesi için belirlenen bütüncül yöntemler ile yaşayan mekanlar güçlendirilerek YHT Garı ile bağlantısı yalınlaştırılmalı, şehir içi ve şehirler

arası tren seferleri kullanıcının da kullanımını kolaylaştırmak için tek yeni binaya yönlendirilmelidir. Eski Gar Binası ise tüm birimleriyle birlikte kamusal kullanıma uygun ve tarihi değerini yansıtan işlevlendirme ve iyileştirme projesi ile değerlendirilmelidir. Yapılan analizler ve belgeleme çalışmalarının mevzuat ve modern miras koruma ölçütleri ile beraber çalışmalara altlık olması hedeflenmektedir.

Ankara Tren Garının güncel durumunu birim bazında incelediğimizde ise aşağıdaki tabloya ulaşmaktayız;

Tablo 4. 3. Ankara Tren Garı Birimleri işlev durumu. (Yazar tarafından hazırlanmıştır.)



Temel işlevinde kullanılan Yapılar	1. TCDD Genel Müdürlük Binası 8. YHT Tren Garı
Yeniden işlevlendirilebilir Yapılar	2. Kule Bahçe 3. Kule Salon (Gar Gazinosu) 5. Ankara Tren Garı Otopark 6. Ankara Tren Garı
Yeniden İşlevlendirilmiş Özel Yapılar	7. - TCDD II. Genel Müdürlük Binası – Medipol Üniversitesi Ek Binası - Ankara Oteli - Medipol Üniversitesi Ek Binası - Gar Lojmanları – Medipol Üniversitesi Ek Binası
Yeniden İşlevlendirilmiş Kamusal Yapı	4. Direksiyon Binası - Atatürk Konutu ve Demiryolları müzesi

Kültür Aksı oluşturulurken temel alınmış olan Ankara Tren Garı Yapılarının güncel durumlarını incelediğimizde yukarıdaki sınıflandırmayı yapabiliriz.

Birimlerin tarih içindeki işlev değişim süreçleri ve güncel durumları ise aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 4. 4. Ankara Garı Birimleri İşlev Analizi. (Yazar tarafından hazırlanmıştır.)

Ankara Garı Birimleri	Yapım Yılı	Temel İşlevi	Kazandırılan İşlevler	Fotoğrafi
GAR BİNASI	1937	Gar Binası Olarak Tasarlanmıştır.	İşlevini Sürdürmektedir.	
DİREKSİYON BİNASI	1892	Yönetim Binası Olarak Tasarlanmıştır.	Başkomutanlık Karargahı.(1919-1922) Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi.(1964-....)	
ANKARA OTELİ	1924	Otel Olarak Tasarlanmıştır.	Demir Yolları Müzesi ve Sanat Galarisi.(1990-2017) Medipol Üniversitesi Binası (2018-....)	

Tablo 4.4.: devam ediyor.

TCDD GENEL MÜDÜRLÜK BİNASI	1939	TCDD Genel Müdürlük Binası Olarak Tasarlanmıştır.	İşlevini Sürdürmektedir .	
TCDD GENEL MÜDÜRLÜK II. BİNASI	1928	TCDD Genel Müdürlük Ek Binası Olarak Tasarlanmıştır.	Medipol Üniversitesi Binası.(2018-)	
GAR GAZİNO	1937	Gar Gazinosu Olarak Tasarlanmıştır.	THY Terminali. (1970-2000'ler) Gar Restoranı. (2010-2013) Restoran ve Toplantı Salonu. (2013-....)	
LOJMANLAR	1930-1940	Lojman Yapıları Olarak Tasarlanmıştır.	Medipol Üniversitesi Binası. (2018-....)	

Ankara Tren Garı tüm birimleri ile birlikte bir başkent olma serüvenine tanıklık etmiş güncel, yerel malzeme odaklı Modern Mimarlık örnekleridir. Yapıların güncel durumunu değerlendirdiğimizde konaklama, bekleme, yeme-içme, eğlence ve hatta berber hizmetlerini alabileceği kompleks bir yapı bütünlüğü ile karşılaşılmaktadır.

Günümüzde birimleri değerlendirdiğimizde ise farklı bir yaklaşım ve tutum ile karşılaşmaktayız.

Yüksek Hızlı Tren Garı'nın inşası ile başlayan bu süreç anıtsal mekan kavramını koruma üzerine bir adım olarak değerlendirilemeyeceği gibi mevcut pek çok koruma ve işlevsizleştirme sorununu doğurmuştur.

Zaten mevcut olan ve işlevini sürdüren bir kamusal mekanın anıtsal değeri ve kültür aksındaki yeri yok sayılarak atılmış her adım Cumhuriyet Tarihimiz ve Mimarlık Mirasımıza zarar veren bir tutum olarak değerlendirilebilir.

Medipol Üniversitesine kiralanan ve kullanımı Üniversitenin ek binası olarak sürdürülen binalara ne garın içinden ne de dışarıdan erişim sağlanamaması ve iç mekanlardaki değişikliklerin koruma mevzuatlarına uygunluğunun tespit edilememesi de gar binasının kamusal kimliğine bir tehdit olarak karşımıza çıkmaktadır. Ankara Tren Garının içinden Ankara Oteli, TCDD II. Genel Müdürlük Binası, Lojmanlar (Şekil 4.7.) gibi birimlere direkt geçiş üniversite tarafından demir kapı ile engellenmiş ve dış cephede güvenlik ve teller (Şekil 4.8., 4.9.) ile Ankara Garından tamamen bağımsız hale getirilmiştir.



Şekil 4. 7. Medipol Üniversitesi Tarafından Kullanılan Birimlerin Gar İçerisinden Görünümü (yazarın arşivinden)



Şekil 4. 8. ve Şekil 4. 9. Medipol Üniversitesi Tarafından Kullanılan Birimlerin Dış Cephe Görünümleri (yazarın arşivinden)

Tercih edilen malzemeler temele oturtulmamış, özensiz ve ana kütlede kopuk çalışmayı bizlere göstermektedir.

Ankara gar gazinosu ise 2000’li yılların başlangıcında atıl kaldığı süreçten sonra önce özel bir işletme tarafından restoran olarak hizmet vermiş, günümüzde ise TCDD tarafından işletilmektedir. Aslında gazino olarak kullanılan alt kat bir toplantı salonu (Şekil 4.10.) olarak kullanılmaktadır.



Şekil 4. 10. Gar Gazinosu Toplantı Salonu Güncel Resmi (yazarın arşivinden)

Üst kat ise 15-20 masalı bir restoran olarak hizmet vermektedir. Üst kata konumlanan restoran ile hem mekan kısıtlanmış hem de Gar ve Restoran ile TCDD Genel Müdürlük Binası arasında kalan ve geçmişte restoranın müşterilerini ağırlamak için kullanılan Kule Bahçe (Şekil 4.12.) ile bağı koparılmıştır. Günümüzde bahçe, TCDD Genel Müdürlük Binasından Restorana geçişin sağlandığı atıl bir alana (Şekil 4.13.) dönüşmüştür.



Şekil 4. 11. Gar Gazinosu Yanı Kule Bahçe Giriş Kapısı (yazarın arşivinden)



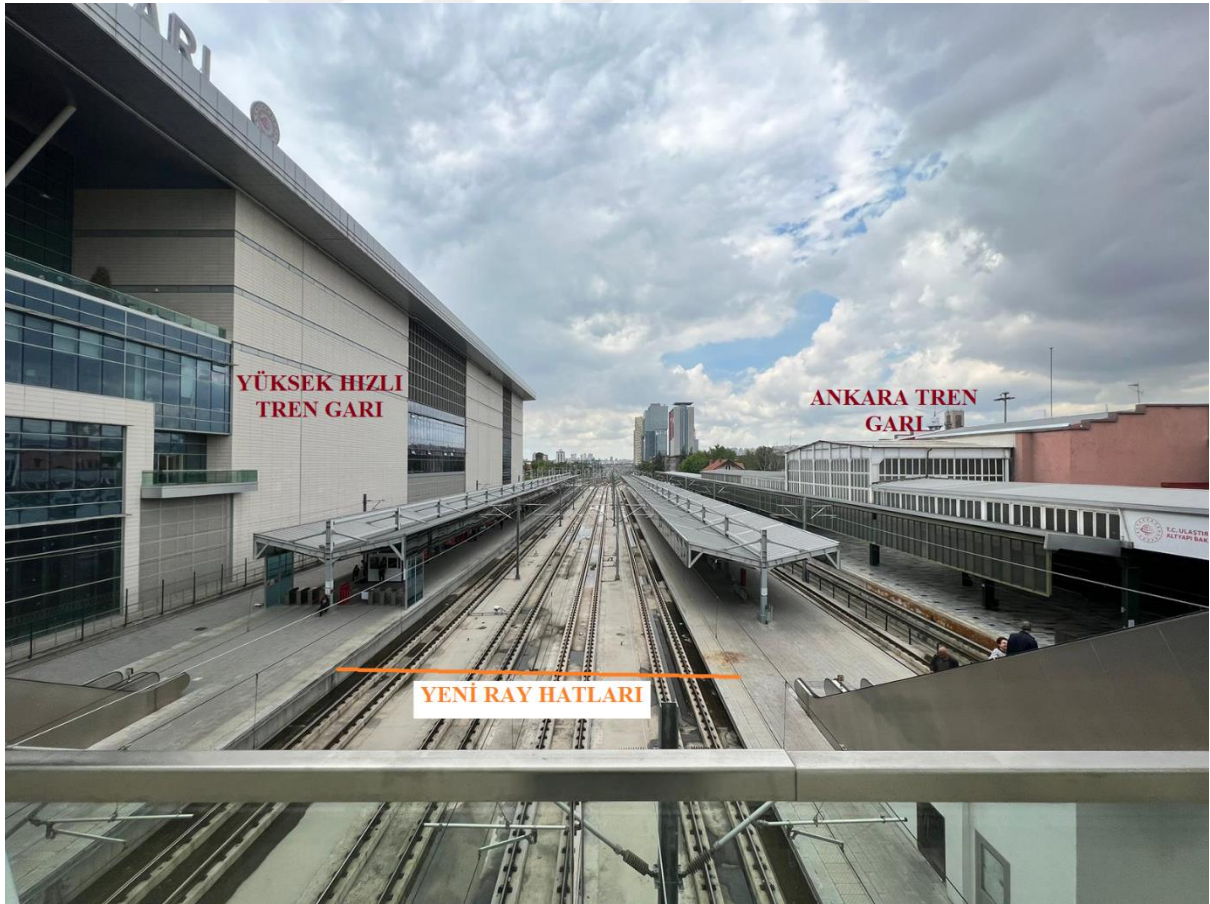
Şekil 4. 12. Gar Gazinosu Bahçesi tarihi fotoğrafı



Şekil 4. 13. Kule Bahçe güncel fotoğrafı (Yazarın arşivinden.)

Atatürk Evi ve Demiryolları Müzesi Gar Binasının yanında ve Gar Gazinosunun hemen arkasında konumlanmaktadır. Yapıya, hem dışarıdan hem de Gar içerisinden giriş bulunmaktadır. Hafta sonları ziyarete kapalı olan bu müzede, Cumhuriyet ve Demiryolları Tarihimiz hakkında bize ışık tutan eserler sergilenmektedir. Demiryolları müzesi incelediğimiz işlevlendirilmiş gar yapıları projeleri arasında kendine en çok yer bulan kazanım olarak karşımıza çıkar. Demiryolları müzesi, Ankara Garı özelinde, hem konumsal hem de işlev olarak bütüncül bir işlevlendirme projesinin merkezi kabul edilebilir. Müzenin ziyaretçilerinin genelde gar yolcuları olması ve kısıtlı zamanlarını burada geçirmeleri Gar Binasının kültür aksındaki yerinin korunamadığını ve yeterli tanıtımın yapılmadığını bize göstermektedir.

Ankara Gar Binası ise günümüzde anıtsal değerine ve potansiyeline uymayan bir şekilde adeta YHT Garına geçiş holü olarak kullanılmaktadır. Gar Yapısı önceden bahsettiğimiz birkaç tren seferi ile sınırlandırılmış ve yeni yapılan tren hatları (Şekil 4.14.) YHT Garına bağlanmıştır.



Şekil 4. 14. Ankara Gar Yapıları Tren Hatları (Yazarın arşivinden.)

Ankara Gar Binasında bulunan gişeden (Şekil 4.15.) her iki gar binasının bilet satışları gerçekleştirilmektedir. Alanda küçük kapasiteli bekleme alanları bulunmaktadır fakat yine YHT Garında yer alan gişe (Şekil 4.16.) ve bekleme alanları Ankara Tren Garını işlevsiz kılmaktadır.



Şekil 4. 15. Ankara Tren Garı Gişesi (Yazarın arşivinden.)



Şekil 4. 16. YHT Garı Gişesi (Yazarın arşivinden.)

YHT Garı ile Ankara Tren Garı içeriden aktif olarak kullanılan sadece bir üst geçit (Şekil 4.17.) ile birbirine bağlanmış ve böylece yolcu direkt YHT Garına yönlendirilmiştir.



Şekil 4. 17. Ankara Tren Garı ve YHT Garını bağlayan Üst Geçit (Yazarın arşivinden.)

Yine Ankara Tren Garı ile YHT Garını birbirine bağlayan bir alt geçit yapılmış olsa da kullanıma kapalıdır ve çevresi levhalarla kapatılmıştır. Bu durum bizlere sirkülasyon yoğunluğunun az olduğunu ve mevcut yapıya yapılan ekler planlanırken kültürel mirasın korunması anlayışına uygun şekilde analiz ve değerlendirmelerin yapılmadığını göstermektedir.



Şekil 4. 18. Ankara Tren Garı Dış Görünüşü (Yazarın arşivinden.)



Şekil 4. 19. Ankara Tren Garı İç Mekan görseli (Yazarın arşivinden.)

Ankara Tren Garı görselde görüldüğü gibi sağlıklı ve kurgusu güçlü bir yapıdır. Sürdürülebilir adaptasyon kavramı ile ele alınmalıdır. Mekanın ruhu ve yapı özellikleri desteklenerek işlevlendirilmelidir.

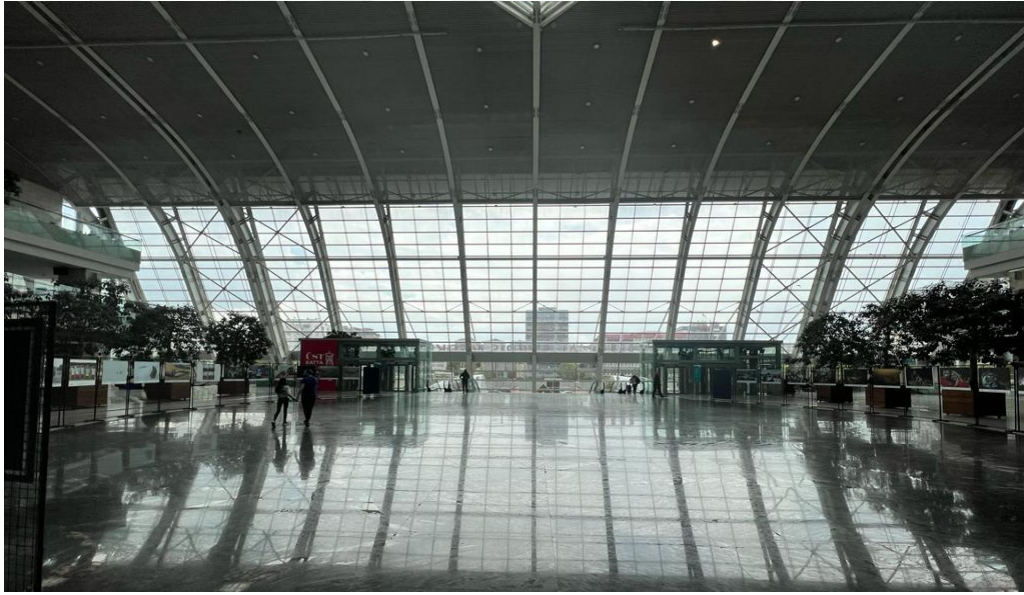


Şekil 4. 20. Ankara Tren Garı İç Mekan görseli (Yazarın arşivinden.)

Ankara Tren Garı tüm birimleri ile işleyen bir yapı olmasına karşın YHT Garı yapısının gölgesinde kalmıştır. Tüm işlevleriyle birlikte mevcudiyetini sürdürmesine rağmen işlevsiz ve kullanıcısız kalan bu yapı potansiyeli ve anıtsal değeri korunarak gelecek nesillere aktarılmak zorundadır.



Şekil 4. 21. Ankara YHT Garı Dış Görünüşü (Yazarın arşivinden.)



Şekil 4. 22. Ankara YHT Garı İç Mekan görseli (Yazarın arşivinden.)

YHT Garına baktığımızda ise Ankara Tren Garından bağımsız ana girişi ve projesi ile Ankara Garının anıtal niteliğini gölgede bırakan bir projedir. YHT garı içerisinde, alışveriş, yeme-içme, bekleme mekanlarını barındıran, Ankara Tren Garıyla işlev bölüşmeyen ve ski gar yapısını desteklemeyen bağımsız bir yapı olarak karşımıza çıkmaktadır. YHT Garı, Ankara Tren Garını gölgede bırakan ve yolcu garantili projesine rağmen beklenen yolcu sayısına ulaşamamış ve aktif kullanıcı sayısı çok olmasına rağmen büyük ölçekli yapısına oranla istenilen sirkülasyon yoğunluğuna ve inşasından önce vaat edilen yolcu sayısına ulaşamamıştır.

5. DEĞERLENDİRME ve SONUÇ

Kültürel miras; tarih boyunca nesiller tarafından oluşturulan ve evrensel değeri olan eserlerdir. Bu eserler, insanlık tarihine ışık tutarak, paylaşılan ortak geçmişi gelecek nesillere aktarır ve toplumun bütünlüğünü sağlarlar. Kültürel mirasın korunması için, insanların eğitilmesi ve bilinçlendirilmesi önemlidir. Bu hususta Mimarlar Odası, üniversiteler ve medyaya büyük görev düşmektedir. Sanayi devrimi ile hayatımıza giren demiryollarında teknolojik gelişime paralel olarak süren değişim, beraberinde mühendislik ve mimari alanda birçok yeniliği getirmiştir. İnşa edildikleri dönemin sosyal, kültürel, ekonomik ve mimari özelliklerini taşıyan bu mühendislik yapıları, modern mimari üslubun örneklerindendir. Modern mimari üslup, artan nüfusun ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla sadece fonksiyona hizmet eden işlevsel, süslemeden arındırılmış sade yapıların tasarlandığı bir tarihsel süreçtir. Avrupa kökenli olmasına rağmen kısa sürede dünyaya yayılan bu üslubun ülkemizdeki en güzel örneklerinden biri Ankara Garı'dır. Gar yapıları, şehir hafızasında büyük yer tutan önemli yapılardır. Taşıdığı özel anlam ile Ankara Garı, diğer gar yapılarından ayrılmaktadır. Cumhuriyetin ilanı ile birlikte ülkemiz için yeni bir dönem başlamış ve Ankara, Türk milleti için sadece başkent değil özgür, çağdaş ve gelişmiş bir toplum olma yolunda sembole dönüşmüştür. Sunduğu yaşam standartı ve imkanları açısından çok yetersiz olan Ankara, başkent seçilmesinin ardından hızla kalkınmaya başlamıştır. Ankara'nın artan nüfusunun ihtiyaçlarını karşılayabilmek için 1924 yılında şehrin imar çalışmaları başlatılmıştır. Ankara'nın bu anlamda ilk imar planı olan Lörcher Planı yetersiz kalmış, bunun üzerine Jansen Planı devreye sokulmuştur. Bu plana göre Eski Garın yerine Ankara Garı inşa edilmiştir. 30 Ekim 1937 tarihinde açılan gar binası, tamamen Türk eliyle ve yerel malzemeyle inşa edilmesi ile dikkat çekmektedir. Türkiye'nin birçok şehrindeki gar yapıları içinde öne çıkan bu yapı, sadece Cumhuriyet Ankarası'nı değil, kentin yenilikçi ruhunu da temsil etmektedir. Değişen sosyokültürel etkenler ve artan ihtiyaçlar, binaları yetersizleştirebilir. Yapıların zamanla canlılığını kaybederek işlevini gerçekleştirememesi, teknolojik gelişmelerin gerisinde kalması mümkündür. Bu sorunun çözümü için öneriler hazırlayarak çalışmalar yapmak, tarihi değer taşıyan yapının yok olmasını önleyecek, yeniden yaşama katılmasını sağlayacak ve kültürel mirası gelecek nesillere taşıyacaktır.

Koruma çalışmaları planlanırken; mekanın kimliği ve çevresel unsurlar bütün olarak analiz edilmelidir. Sosyal ve kültürel önem taşıyan yapıların sürdürülebilirliği

sağlanmalıdır. Bu yapıların gelecek kuşaklara aktarılırken hem artan ihtiyaçlara yanıt verir hale getirilmesi, hem de tarihi dokusunun korunması gerekmektedir. Yapılacak değişikliklerin binanın yapısıyla uyum içinde ve binanın karakterine, değerine uygun olması, yapıya zarar vermemesi gerekmektedir. Bu planlamalar yapılırken; objektif olunmalı, kurumlar arası iletişim sağlanarak çalışmalar hazırlanmalıdır. Tarihi binalarda yapılan bu çalışmalar, her açıdan ele alınarak hassasiyetle gerçekleştirilmelidir. Unutulmamalıdır ki yapılacak her yanlış müdahale yapının mevcut değerini yitirmesine sebep olacak ve geri dönüşü mümkün olmayacaktır. Modern mimari'nin önemli temsilcilerinden biri olan Ankara Garı, Türkiye için koruma ölçütlerinin hepsini karşılarken, uluslararası modern mimari koruma ölçütlerinin de neredeyse tamamını karşılamaktadır. Tarihsel ve toplumsal hafızanın oluşmasında ve gelecek nesillere aktarılmasında simgesel mekanların önemi büyüktür. Bu görkemli, yerli, milli ve devletçi bina, sadece bir yapı değil, modern Ankara'nın giriş kapısıdır. Bazı mekanlar; nesiller boyu taşıdığı izler ile sembol yapılara dönüşmekte ve sadece mekan olmaktan çıkarak toplumsal ve kültürel mirasa evrilmektedir. İstasyon ve çevresi Cumhuriyet Ankara'sının modernleşmesinde kilit bir vazife üstlenmiştir. Bu sebeple; Ankara Gar Binası, Cumhuriyet Dönemi'nin yenilenme projesi olarak görülmeli, kültürel ve sosyal açıdan da değerlendirilmeli, bir bütün olarak ele alınmalı, yenileme ve işlevlendirme çalışmaları bu doğrultuda bütüncül politika ile planlanmalıdır. Yenileme ve işlevlendirme çalışmaları planlanırken; mekansal kullanım fonksiyonlarının uyumuna, gerekli altyapı hizmetlerinin kültür katmanına zarar verip vermeyeceğine, kullanılacak yapı tekniği ve malzemelerin geleneksel doku ile uyumuna dikkat edilmelidir. Çözüm önerileri sunarken önceliğin, mevcut mimari mirasın korunmasına yönelik olmasına özen gösterilmelidir. Tarihi tren garlarında yapılacak yeniden işlevlendirme, bütüncül yaklaşımla ele alınmalı, özgün yapı korunarak yenileme veya onarım çalışmaları planlanmalıdır. Yapının, korunarak yaşatılabilmesi için var olan potansiyelleri değerlendirilmeli, yeniden işlevlendirme süreci ise, objektif ve sistematik olmalıdır.

1950 yılında Fransa'da başlanan hızlı tren çalışmaları, kısa sürede tüm Avrupa'ya yayılmıştır. Ülkemizde de hızlı tren, mevcut ulaştırma politikasının bir parçasıdır. Hızlı tren kullanımına uygun istasyonlara dönüşüm noktasında bazı problemlerle karşılaşılabilir. Gar binaları, ya modernize edilerek YHT'ye uygun olarak uyarlanmış, ya da uygun mühendislik ve teknolojik yeniliklerle donatılmış büyük boyutlu yeni nesil istasyonlar inşa edilerek hizmete sunulmuştur. Daha yüksek teknoloji ve hizmet sunan bu yapılar, seyahatleri daha konforlu hale getirmek amacıyla tasarlanmıştır. Yeni

istasyonlar, eski istasyonlardan farklı olarak sadece fonksiyona yönelik değil, tüketim kültürüne de cevap verecek şekilde tasarlanmıştır.

Ankara YHT garı örneği üzerinden değerlendirdiğimizde; modern görünüme sahip bu yüksek ve büyük ölçekli bina, eski gar binasının çevresi ile olan ilişkisini ve tarihi dokuyu bozmaktadır. YHT Garı planlanırken, Ankara Garı'nın ön plana çıkarılmış olması halinde; YHT Garının daha hızlı benimsenmesinin ve şehir kimliğinin daha önemli bir parçası olmasının sağlanabileceği göz ardı edilmiştir. Ankara Tren Garı, sosyokültürel yaşam alanlarını içeren önemli bir kültür aksının üzerinde ve bütün ulaşım akslarının kesiştiği noktada bulunmaktadır. Bu da mekanın şehir odağı olmasını sağlamaktadır. Ankara Garı'nın şehrin odak merkezi olması dikkate alınarak YHT garı Ankara Garı'nın hemen arkasındaki parselde konumlandırılmıştır. Bu çalışmada incelediğimiz örneklerde, işlevlendirme projeleri hazırlanırken yapılan yenileme çalışmalarıyla yapıya, ya bütünüyle yeni bir işlev kazandırılabilirdi ya da mevcut işlevinin yanı sıra ek işlevler kazandırılarak yapıların güncelliğinin ve kamusal yararının korunabilirdi görülmüştür. Ankara Tren Garı birimlerinde de bağımsız ve kamu yararı adına olmayan işlevlendirme sorunu veya bilimsel terk edilme sorunu ele alınarak bu sorunlar koruma mevzuatlarına uygun şekilde giderilmelidir. Kültürel miras özelliği taşıyan yapılar değerlendirilirken sadece mimarı biçim, malzeme ve diğer unsurlar değil, çevresel, toplumsal ve ekonomik değerlerle birlikte ele alınırlar. Ülke için toplumsal, kültürel ve tarihi değer taşıyan bir sembol yapı söz konusu olduğunda, ekonomik getirisinden daha önce kültürel mirasın korunması dikkate alınarak projelendirilmeli ve halkın hizmetine sunulmalıdır. DOCOMOMO ve 2011 tarihinde gerçekleştirilen 17. ICOMOS Genel Kurulu'nda kabul edilen "Valetta İlkeleri" güncel modern mimarlık mirası değerlendirme ölçütlerine göre, temel ölçütlerin yanı sıra, tamamlayıcı ölçütler de dikkate alınmalı, yapının mimarlık belleğindeki yeri, özgünlüğü, çevresel bağlamdaki yeri, modernizme katkısı, kendinden sonra gelen eserlere örnek olması gibi unsurlar ile beraber değerlendirilmelidir.

Günümüzde koruma yaklaşımları belirlenirken, yapının çevresi ile bir bütün olarak ele alınması gerektiği vurgulanmaktadır. Ankara Garı'nın hemen arkasına YHT Garı'nın inşa edilmesi sadece mimari açıdan değil sosyokültürel açıdan da değerlendirilmelidir. YHT garı yapılırken Ankara Gar binası aynı işlevle kurgulanmış ve işlevini kaybetmemiş olmasına rağmen, geliştirme ve genişletme çalışmaları veya eski gar binasına ek yapılabilecekken tamamen bağımsız yeni bir tren garı inşa edilmesi, Ankara Tren Garı'nı itibarsızlaştırmıştır. Ülkemizde yaygınlaşmakta olan hızlı tren garlarının yapımının ve tasarımının Ankara üzerinden değerlendirilmesini içeren bu çalışmada Ankara YHT

garının çağımızın gelişen teknoloji ve artan ihtiyaçlarına daha iyi cevap verebilmek için inşa edilmesine rağmen Ankara Garı'nın sosyokültürel değerini taşımadığını ve şehrin odak merkezi olma konusunda sönük kaldığını söyleyebiliriz.

Ankara Garı'nın korunması ve işlevselliğinin sürdürülebilir hale getirilmesi ile kentsel kodları uzun yıllara dayanan Ankara'nın çok katmanlı yapısının ve kentsel kimliğinin zenginleştirilerek, insanların aidiyet duygularının devamını sağlayacağı göz önünde bulundurulmalıdır. Kültürel mirasın gelecek nesillere taşınabilmesi için geçmiş değerlerin korunarak yaşatılması gerekmektedir. Bu bağlamda değerlendirdiğimizde yeni gar binası, Ankara Garı'nın simgesel değerini zedelemektedir. Ankara Gar yapı birimleri için, belediyenin imar planında da üstünde durulan kültür kenti kavramı çerçevesinde, uzman kişiler tarafından, tarafsız ve objektif olarak hazırlanan ve genel değer yargılarına uygun bir işlevlendirme çalışmasının üzerinde durulmalıdır.

Ankara Tren Garı yapısı ve birimlerinin güncel durumuna baktığımızda Ankara Tren Garının hak ettiği itibarın iade edilmesi ve projenin bir bütün olarak değerlendirilmesi ve uyumlu hale getirilmesi gerektiği sonucuna varılmaktadır. Yüksek hızlı tren garı ile işlevsizleştirilen ve sembolik şehir içi ve şehirler arası bazı tren seferlerinin gerçekleşti bu yapı Ankara için bir merkezdir ve bu merkez sanat, kültür, tarih ve Cumhuriyetin sembolüdür. Ankara Tren Garı yüksek potansiyelli merkezi bir yapıdır ve birimleriyle ayrı olarak değerlendirilemez ve işlevlendirilemez.

Tescilli olan bu kamusal yapı özel bir üniversiteye kiralanen birimleri ile birlikte bütüncül bir proje önerisi ile kültür aksını sekteye uğratmadan devam ettirmelidir. Bu noktada Ankara Tren Garının tüm birimlerini kamu yararına işlevlendirmek için yapılan projede, yapının tamamına modern mimarlık mirası ve Cumhuriyet mirası olarak yaklaşılmalı ve konu ile alakalı tüzüklere uygun bir proje sunulmalıdır.

Aktif olarak Medipol Üniversitesi tarafından kullanılan birimler daha önceki sanat merkezi ve müze gibi işlevlerine geri dönmeli, atıl olan birimler sanat ve kültür odağında buluşturulmalıdır. Üniversite tarafından özel alan olarak kullanılan sağ kanat güncel kullanımı ile ilişkilendirilerek yine aynı aksta bulunan Gençlik Parkı'nın kullanıcı grubuna hitap eden kütüphane, eğitim merkezi ve sanat atölyesi gibi işlevlerle kamusal kullanıma açılarak kültür aksının sürekliliğinin sağlanması ve anıtal değerinin yaşatılması doğru bir tutum olarak değerlendirilebilir. Ankara Oteli ilk işlevine de uygun öğrenci kullanımına uygun çalışma ve konaklama mekanları içeren bir mekan olarak kurgulanabilirken lojman yapıları yine genç kullanıcıya hitap eden spor ve aktivite alanlarına dönüştürülebilir İkinci Genel Müdürlük Binası da kültür ve sanat alanında etkinlik ve kurs merkezine

dönüştürülebilir Böylece Medipol Üniversitesi tarafından kullanılan bölüm, yine gençler tarafından kullanımı sağlanırken, alan kamu yararına ve kontrollü bir şekilde işlevlendirilmiş olacaktır. Yine aynı aks üzerinde yer alan Gar Gazinosu büyük salonu aktive edilerek ve aksın bir parçası olan bahçe ile tekrar bağlanarak eski günlerine kavuşturulmalı ve kültür geceleri gibi etkinliklerle kamu için cazip hale getirilmelidir.

Ana Gar Binasına geldiğimizde mevcut seferler göz önünde bulundurularak Cumhuriyet Tarihimize atıfta bulunmak adına Milli Bayramlar ve Ankaranın Başkent olma tarihi gibi özel günlerde gerçekleştirilecek olan “nostaljik tren seferleri” gibi kültürel etkinlikler düzenleyerek Gar Binasında yer alan Atatürk Evi ve Demiryolu Müzesinden başlayan ve demiryolları ile Cumhuriyet tarihine tanıklık edilebilen projeler ve duraklar ile Ankara Tren Garı tekrar anıtsal değerine uygun ve kamusal değerini artıracak şekilde değerlendirilmelidir.

Ankara Tren Garı, mevcut işlevlerini YHT Garının açılması ile yitirdiği için örnek projelerden de yola çıkarak YHT Garında mevcut olmayan Madrid Atocha Garında da incelemiş olduğumuz gibi botanik bahçe ve açık alışveriş alanları gibi kamusal mekanlar kazandırılarak güncellenmeli ve YHT Garında mevcut olmayan bir işlev kazandırılmalıdır. Geniş açıklıklı ve kullanıcı yoğunluğuna sahip olmayan bu yapı tarihi değerlere atıfta bulunan yeni konulacak nostalji seferleri ve kule bahçesi ile bağlanabilen yeşil aksı sürdüren botanik bahçesi açık sinema gösterimleri gibi projeler ile canlandırılmalı ve tüm birimleri ile birlikte korunarak gelecek nesillere aktarılmalı ve kültür aksı devam ettirilmelidir. Tüm veri analizleri sonucunda varılan bütüncül ve güncel ihtiyaçlara uygun işlevlendirilme gerekliliğinin tespiti ve önerisi ile birlikte aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır.

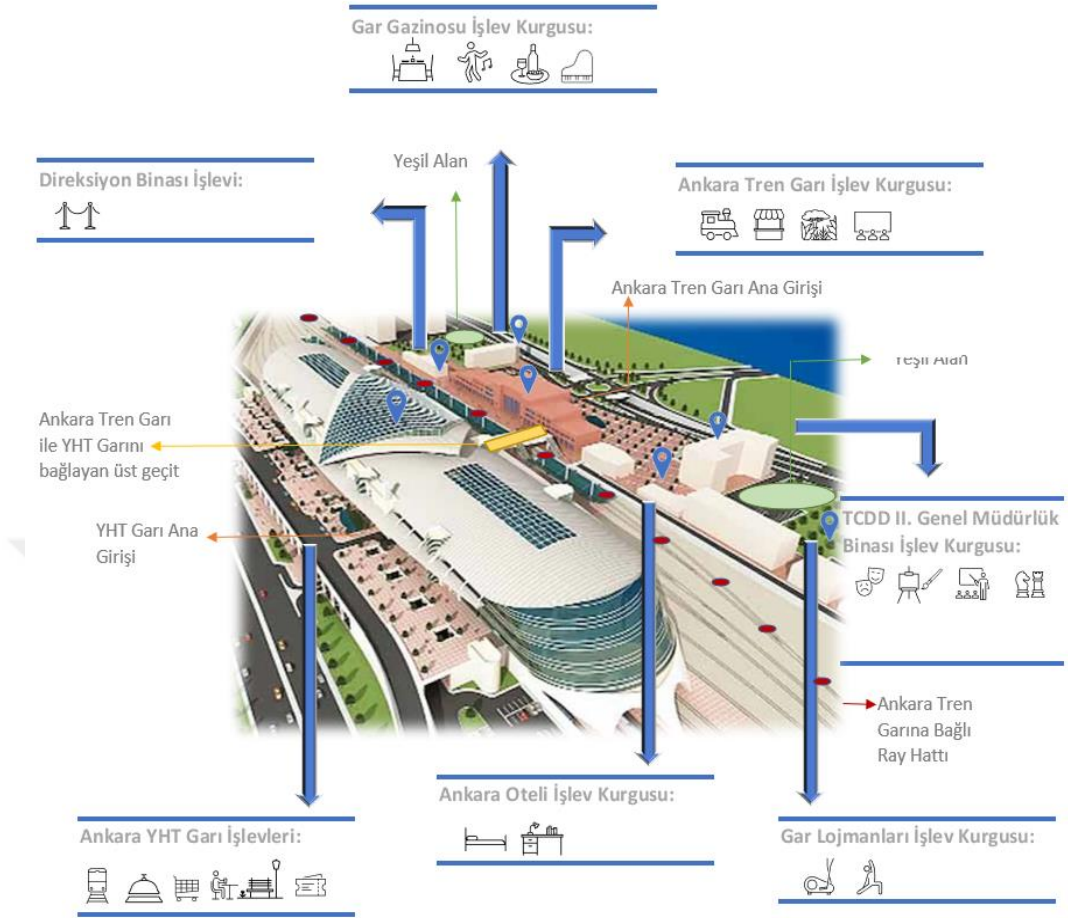
Yapılan değerlendirmeler sonucunda tarihi mekanı korumanın ve kamu yararına güncel ve bütün tutmanın gerekliliği saptanmıştır. Evrensel Değerler ve Cumhuriyet Tarihi için önemi göz önünde bulundurulması gerektiği vurgulanmış ve belgelenmiştir. Mevcut avantajlar ve tehditler analiz edilerek Ankara Tren Garı yapısı adına itibarsızlaştırma probleminin çözülmesi için gerçekçi ve çözüm odaklı bir tutumun gerekliliği vurgulanmış ve güncelliğini koruyan uluslararası projelerin ışığında yapının tarihi değerine de atıfta bulunan bütüncül, kamu yararına bir koruma ve işlevlendirme çalışmasının gerekliliği belirtilmiştir.

Tablo 5. 1. Birim İşlevleri ve Önerileri Tablosu. (Yazar tarafından hazırlanmıştır.)

Birim İsmi	Mevcut İşlev	Önerilen İşlev-İşlevler
Ankara Tren Garı Binası	Gar İstasyonu, Bekleme Salonu, Gişe	Açık Alışveriş Alanları, Botanik Bahçe, Belirli günlerde düzenlenen nostaljik tarihi tren seferleri başlangıç istasyonu
Ankara Tren Garı Direksiyon Binası	Atatürk Evi ve Demiryolları Müzesi	-
Ankara Oteli	Özel Medipol Üniversitesi Ek Binası	Öğrenci Dostu Konaklama ve Çalışma Mekanı
TCDD Genel Müdürlük Binası	TCDD Genel Müdürlük Binası	-
TCDD Genel Müdürlük II. Binası	Özel Medipol Üniversitesi Ek Binası	Kültür, Sanat Atölyeleri ve Eğitim Merkezi
Ankara Gar Gazinosu	Konferans Salonu, Restoran	Büyük Salonda Oluşturulacak Kule Bahçe ile Bağlantılı Yeme-İçme Mekanı ve Eğlence Etkinlikleri Merkezi
Ankara Tren Garı Lojmanları	Özel Medipol Üniversitesi Ek Binası	Öğrenci Dostu Aktivite ve Spor Mekanları

Yapıların mevcut durumu ve temel işlevleri, kullanıcı profilleri, kültür aksına katkısı ve kamusal fayda gibi etkenler değerlendirilerek yapılan analizlerle tabloda yer alan işlev önerileri örneklendirilmiştir. Böylece mekan ruhu korunurken yeniden sirkülasyon yoğunluğunun sağlanması ve Ankara Tren Garının bir bütün olarak korunup, aktarılması hedeflenmiştir.

Tabloda ifade edilen işlev önerileri ve birimler arası geçişi sağlayan yaşayan mekan akışı ve birimler arası kurguyu ifade eden üç boyutlu, sembollerle desteklenmiş işlev kurgusu çalışmasına aşağıda yer verilmiştir.



Şekil 5. 1. Birim İşlevleri ve Öneri kurgusu sembol gösterimi. (Yazar tarafından hazırlanmıştır.)

Çalışmada yer alan mekansal analizler, modern mimarlık mirası olarak yeri ve tüzüklerce belirlenmiş değer yargısına uygunluğu, koruma gerekliliği baz alınarak mekanın anıtsal ve tarihi değerine uygun bütüncül yaklaşım ile tasarlanmış ve kullanıcı profilleri, çevre yapılar ile bağlantısı gözetilerek kurgulanarak (Şekil 5.1.), birbirleri ile ilişkileri ve bütüncül işlev önerisi görselleştirilerek sunulmaktadır.

KAYNAKLAR

- [1] G. Özmertyurt, "Niğde Tren Garı Kompleksinin İncelenmesi," Konya Teknik Üniversitesi ,Lisansüstü Eğitim Enstitüsü , Yüksek Lisans Tezi, Konya, 2018.
- [2] M. R. Ayparçası, "Kentsel Simge olarak Gar Binalarının Strüktür-Form İlişkisinin İncelenmesi," Gazi Üniversitesi,Fen Bilimleri Enstitüsü , Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2019.
- [3] M. E. Başar and H. A. Erdoğan, "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Tren Garları," *Selçuk Üniversitesi Mühendislik, Bilim Ve Teknoloji Dergisi*, vol. 24, no. 3, pp. 29-44, 2009.
- [4] A. N. Özyalvaç, "Mimarlıkta Modernite Kavramı ve Türkiye," *FSM İlmi Araştırmalar İnsan ve Toplum Bilimler Dergisi*, no. 1, p. 294*305, 2013.
- [5] L. Menga, "Le corbusier'in modern mimarlık ilkelerinden "Serbest Plan" şeması ilkesinin uygulanmış örnekler üzerinden incelenmesi," Trakya Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Edirne, 2019.
- [6] İ. Erkol, "Utarit İzgi ve Türkiye'de Modern Mimarlık," İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü,Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2009.
- [7] R. Arık, "Günümüz Türkiye'sinde Güzel Sanatlara Genel Bir Bakış.," *Erdem*, vol. 2, no. 5, pp. 373-404, 1986.
- [8] "UNESCO," [Online].
Available://www.unesco.org.tr/Home/Page/149?slug=UNESCO-Dünya-Mirası.
- [9] M. U. Girişken, "Türkiye'de Kültürel Mirasın Korunmasında Yaşanan Sorunlar Ve Jeodezik Yaklaşımlar," İstanbul Teknik Üniversitesi,Fen Bilimleri Enstitüsü,Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2010.

- [10] "UNESCO," [Online]. Available:
[//www.unesco.org.tr/Home/Page/149?slug=UNESCO-Dünya-Mirası](http://www.unesco.org.tr/Home/Page/149?slug=UNESCO-Dünya-Mirası).
- [11] "UNESCO," [Online]. Available:
[//www.unesco.org.tr/Home/Page/149?slug=UNESCO-Dünya-Mirası](http://www.unesco.org.tr/Home/Page/149?slug=UNESCO-Dünya-Mirası).
- [12] "ICOMOS," [Online]. Available:
[//www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_tr0592931001536912260.pdf](http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_tr0592931001536912260.pdf) Erişim tarihi: 27.05.2023
- [13] "Kültür Varlıkları Koruma Kanunu," [Online]. Available:
[//www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.2863.pdf](http://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.2863.pdf).
- [14] Z. B. Vural and Ö. Sağıroğlu Demirci, "Modern Mimarlık Mirası Bağlamında Konut Mimarisi ve Türkiye'deki Yüksek Katlı Konut Örnekleri Üzerine Bir Değerlendirme," *Mimarlık ve Yaşam Dergisi*, vol. 7, no. 2, pp. 751-772, 2022.
- [15] Y. Şekerci and İ. Akıner, "Endüstriyel-Kültürel Mirasın Değerlendirilmesi: Almanya Zollverein Maden Ocağı Kompleksi Örneği," *Planlama Dergisi*, vol. 31, no. 2, pp. 151-163.
- [16] Y. Tanrıvermiş, "Doğal VE Kültürel Korunan Alanlar ve Yönetimleri," [Online]. Available: [//acikders.ankara.edu.tr/mod/resource/view.php?id=112227](http://acikders.ankara.edu.tr/mod/resource/view.php?id=112227).
- [17] T. Kejanlı, C. T. Akın and A. Yılmaz, "Türkiye'de Koruma Yasalarının Tarihsel Gelişimi Üzerine Bir İnceleme," *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, vol. 6, no. 19, pp. 179-196.
- [18] M. Yücel and M. Taşar, "Demiryolunun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyaseti," *Vakanüvis Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, vol. 1, no. 1, pp. 293-342, 2016.
- [19] Ö. Yakın, "Demiryolu Yapılarının Ankara'daki Oluşumu," *Online Journal of Art and Design*, vol. 9, no. 4, pp. 38-53.

- [20] G. Akbulut, Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı, Ankara: Anı Yayıncılık, 2010, p. 10.
- [21] E. Gürsoy, Uşak Garı ve İstasyon Binaları, İzmir: Ege Üniversitesi Basımevi, 2016.
- [22] H. Şaşmaz, Toplu Ulaşımında Ana Besleme Hat Modellemesi: İstanbul Mahmutbey Aktarma Merkezi Örneği, İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2019.
- [23] [Online]. Available: [//en.wikipedia.org/wiki/Gare_de_l%27Est](https://en.wikipedia.org/wiki/Gare_de_l%27Est). [Accessed 13 Şubat 2023].
- [24] "Waterloo Station Upgrade, London - Railway Technology," [Online]. Available: [railway-technology.com](https://www.railway-technology.com). [Accessed 17 Şubat 2023].
- [25] [Online]. Available: [//www.countrylife.co.uk/architecture/paddington-station-the-everyday-masterpiece-still-a-marvel-165-years-on-240231](https://www.countrylife.co.uk/architecture/paddington-station-the-everyday-masterpiece-still-a-marvel-165-years-on-240231) . [Accessed 10 Ağustos 2022].
- [26] [Online]. Available: [//commons.wikimedia.org/wiki/Category:Paddington_station](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Paddington_station). [Accessed 10 Ağustos 2022].
- [27] [Online]. Available: [//aboutartnouveau.wordpress.com/2019/07/13/the-vitebsky-railway-station-in-st-petersburg/](https://aboutartnouveau.wordpress.com/2019/07/13/the-vitebsky-railway-station-in-st-petersburg/). [Accessed 10 Ağustos 2022].
- [28] [Online]. Available: [//en.wikipedia.org/wiki/Vitebsky_railway_station](https://en.wikipedia.org/wiki/Vitebsky_railway_station) . [Accessed 10 Ağustos 2022].
- [29] [Online]. Available: [//commons.wikimedia.org/wiki/File:Roscoe_GJR\(1839\)_p155_-_Entrance_to_the_Railway_Station_at_Liverpool.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Roscoe_GJR(1839)_p155_-_Entrance_to_the_Railway_Station_at_Liverpool.jpg). [Accessed 10 Ağustos 2022].

- [30] [Online]. Available:
[//commons.wikimedia.org/wiki/File:Frontage_of_Liverpool_Lime_Street_railway_station.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Frontage_of_Liverpool_Lime_Street_railway_station.jpg) . [Accessed 10 Ağustos 2022].
- [31] Y. Kösebay Erkan, "Haydarpaşa Tren Garı: Bugün, Dün Ve Yarın Kentin Bedeninde Bir Yara,," *Metu Journal Of The Faculty Of Architecture*, pp. 99-116, 2013.
- [32] "Dosya:Gare du Nord, Paris 9 April 2014 013.jpg," [Online]. Available: wikipedia.org. [Accessed 13 Mayıs 2022].
- [33] [Online]. Available: [//www.arkitektuel.com/kristal-saray/](http://www.arkitektuel.com/kristal-saray/). [Accessed 12 Aralık 2022].
- [34] M. Uysal, İ. A. Fazla and Z. R. Ersöz, "Konya Tren Gari Yerleşkesi Tarihi Lokomotif Deposu İçin Bir Yeniden Kullanım Önerisi," *Konya Sanat*, no. 2, pp. 67-86, 2019.
- [35] [Online]. Available: [//www.esmadrid.com/en/tourist-information/estacion-de-atocha](http://www.esmadrid.com/en/tourist-information/estacion-de-atocha) . [Accessed 17 Mayıs 2022].
- [36] [Online]. Available: [//www.madrid-traveller.com/madrid-train-station-atocha/](http://www.madrid-traveller.com/madrid-train-station-atocha/) . [Accessed 17 Mayıs 2022].
- [37] A. K. Gütbüz, "Osmanlı İmparatorluğunda Demiryollarının Rolü," *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, vol. 2, no. 3, 1999.
- [38] [Online]. Available:
[//tr.m.wikipedia.org/wiki/Dosya:Alsancak_train_station_izmir.jpg](https://tr.m.wikipedia.org/wiki/Dosya:Alsancak_train_station_izmir.jpg). [Accessed 10 Ağustos 2022].
- [39] [Online]. Available: [//en.wikipedia.org/wiki/Alsancak_railway_station](https://en.wikipedia.org/wiki/Alsancak_railway_station) . [Accessed 10 Ağustos 2022].

- [40] "TCDD," [Online]. Available: [//www.tcdd.com](http://www.tcdd.com).
- [41] H. N. Sağlanyürek, "TCDD Yük ve Yolcu Taşımacılığının AHP Yöntemi ile Modellenmesi," Erzincan Üniversitesi ,Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Erzincan , 2018.
- [42] G. B. Öztürk, "Endüstri Yapılarının Yeniden İşlevlendirme Sürecinde İç Mekan Analizi: Mudanya Gar Binası," Hacettepe Üniversitesi, Güzel Sanatlar Enstitüsü, Doktora Tezi, Ankara, 2022.
- [43] S. Polat and N. Dostoğlu, "Kentsel Dönüşüm Kavramı Üzerine: Bursa'da Kükürtlü ve Mudanya Örnekleri," *Uludağ Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Dergisi*, vol. 12, no. 1, 2007.
- [44] [Online]. Available: [//www.montania.com.tr/tr/page/28/1/hikayemiz.html](http://www.montania.com.tr/tr/page/28/1/hikayemiz.html) . [Accessed 19 Ekim 2022].
- [45] [Online]. Available: [//www.tatil.com/bursa-mudanya-otelleri](http://www.tatil.com/bursa-mudanya-otelleri) Erişim Tarihi: 03.02.2023. [Accessed 3 Şubat 2023].
- [46] E. Ayvaz and H. H. Halaç, "Tarihi Sirkeci Garı Gümrük ve Ambar Binalarının Endüstri Mirası Kapsamında Değerlendirilmesi ve Koruma Önerileri," *İdealkent*, vol. 15, no. 39, pp. 62-91, 2023.
- [47] [Online]. Available: [//lcivelekoglu.blogspot.com/2015/11/125-yil-once-bugun-sirkeci-gari.html](http://lcivelekoglu.blogspot.com/2015/11/125-yil-once-bugun-sirkeci-gari.html). [Accessed 19 Ekim 2022].
- [48] [Online]. Available: [//www.arkitera.com/etiket/august-jasmund/](http://www.arkitera.com/etiket/august-jasmund/). [Accessed 19 10 2022].
- [49] T. Akçura, Ankara, Türkiye Cumhuriyetinin Başkenti Hakkında Monografik Bir Araştırma, Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayını, 1971, p. 19.

- [50] S. K. Akgün, "Kurtuluş Savaşı'nın Mekansal Stratejisi ve Ankara'nın Seçilmesi Kararının İçeriği," *Tarih İçinde Ankara*, pp. 225-226, 1984.
- [51] A. Erzen, *İlkçağda Ankara*, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2010.
- [52] N. Tonga, "En Kara" Dan "Ankara" Ya: Servet-İ Fünûn'Daki Gezi Yazıları Ve Ahmet İhsan Tokgöz'ün Ankara Yazıları," *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Türkoloji Dergisi*, vol. 25, no. 1, pp. 159-175, 2021.
- [53] B. Şimşir, "Ankara'nın Başkent Oluşu," *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, vol. 7, no. 20, pp. 189-222, 1991.
- [54] Ç. Berdi Gökhan, "Ankara Palas: Bir Mimari Yapının Toplumun Sosyo-Kültürel ve Politik Yaşamı İle Etkileşimi," *Ankara Üniversitesi Yayınları*, no. 417, pp. 16-59.
- [55] G. Günel and A. Kılıcı, "Ankara Şehri 1924 Haritası: Eski Bir Haritada Ankara'yı Tanımak," *Ankara Araştırmaları Dergisi*, vol. 3, no. 1, pp. 78-104., 2015.
- [56] C. Kurtar, "Kentsel Kültürel Miras Yönetimi ve Rekreasyonla İlişkisi: Ankara Hamamönü Örneği," Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2012.
- [57] S. Gülbahar Tuncel and Z. Y. İlerisoy, "Bahçe-Şehir Kavramı Ve Ankara Bahçelievler Semti," *International Academic Research Congress*, pp. 2828-2834.
- [58] [Online]. Available:
[//commons.wikimedia.org/wiki/File:Ankara_city_map_1924.pdf](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ankara_city_map_1924.pdf) . [Accessed 3 Mayıs 2022].
- [59] [Online]. Available:
[//commons.wikimedia.org/wiki/File:1924_Ankara_şehir_haritası.png](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:1924_Ankara_şehir_haritası.png). [Accessed 3 Mayıs 2022].

- [60] Z. Erözkan Arusoğlu, "Çok Katmanlı Kentlerde Kimlik Sorunsali: Palimpsest Bir Kentsel Alan Olarak Ulus Örneğinin İncelenmesi," İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2013.
- [61] E. Şenöz Orsan and N. Karadeniz, "Ankara Kenti Mekansal Planlama Sürecinde Doğal Bir Alanın Dönüşümü: İmrahor Vadisi Örneği," *Peyzaj Araştırmaları ve Uygulamaları Dergisi*, vol. 1, no. 2, pp. 1-9.
- [62] M. Ö. Aras, "Metropolitan Çevreye Yayılım Sürecinde Mevzi İmar Planları ve Plan Değişikliklerinin Kentsel Mekan Ve Kentsel Rant Etkileri Ankara Çayyolu Örneği," Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2008.
- [63] S. Burat, "Yeşilyollarda Hareketle İstirahat": Jansen Planlarında Başkent'in Kentsel Yeşil Alan Tasarımları ve Bunların Uygulanma ve Değiştirilme Süreci (1932-1960)," *İdealkent*, vol. 2, no. 4, pp. 100-12, 2011.
- [64] K. Yıldırım, "Ankara'nın Batı Koridorundaki Kentsel Gelişimin ve Toplu Taşıma Sistemlerinin Değerlendirilmesi: Ankara Lojistik Üssü ve Sanayi Bölgeleri Örnekleri," *Afyon Kocatepe Üniversitesi Fen Ve Mühendislik Bilimleri Dergisi*, vol. 13, no. 2, pp. 1-22, 2013.
- [65] S. Özkan, "Başkent Ankara'nın Kentleşme Sürecinde Konut Sorunu," *21. Yüzyılda Eğitim ve Toplum Eğitim Bilimleri ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, vol. 7, no. 20, pp. 383-424, 2018.
- [66] İ. Tekeli, Ö. Altaban and M. Güven, Ankara 1985 den 2015'e, Ankara: Ankara Büyükşehir Belediyesi Yayınları, 1986.
- [67] M. Mikaeili, "Ankara'nın İlk İmar Planlarında Bahçe Kent Kavramı," *History Studies*, vol. 11, no. 6, 2019.
- [68] "Ankara Büyükşehir Belediyesi," [Online]. Available: [//www.ankara.bel.tr/](http://www.ankara.bel.tr/).

- [69] "2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı," [Online]. Available: [//www.ankara.bel.tr/ankara-buyuksehir-belediyesi-nazim-plan](http://www.ankara.bel.tr/ankara-buyuksehir-belediyesi-nazim-plan).
- [70] [Online]. Available: [//commons.wikimedia.org/wiki/File:19_May_Square,_Ankara_Railway_Station,_Railway_Station_Club,_Building_of_Directorate_General_of_State_Railways,_1940s_\(16851288402\).jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:19_May_Square,_Ankara_Railway_Station,_Railway_Station_Club,_Building_of_Directorate_General_of_State_Railways,_1940s_(16851288402).jpg) . [Accessed 3 Mayıs 2022].
- [71] N. H. Ran, Memleketimden İnsan Manzaraları, İstanbul: Yapıkredi Yayınları, 2017.
- [72] E. Tektaş and A. Akalın, "Değişen ve Dönüşen Bir Kentte Eski - Yeni Çelişkisi: Ankara Tren Garı - Ankara YHT Garı," *Mimarlık Dergisi*, no. 412, pp. 68-72, 2020.
- [73] Z. Zeren, "Çok Merkezli Yeni Dünya ve Kentsel Ağın Düğüm Noktaları: Yüksek Hızlı Demiryolu Sistemi ve Yüksek Hızlı Tren İstasyonları," *Mimarlık Dergisi*, vol. 58, no. 420, pp. 49-52, 2021.
- [74] S. Ovalı, "Traceca Projesi ve Türkiye," *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, no. 1, 2008.
- [75] M. S. Cihangiroğlu, "Bellek Mekanlarının Değer Algısı Ve Değişimi Üzerine Bir İnceleme: Ankara Tren Garı," Hacettepe Üniversitesi, Güzel Sanatlar Enstitüsü, Sanatta Yeterlilik Tezi, Ankara, 2019.
- [76] "Ankara Garı," [Online]. Available: [\[http://v3.arkitera.com/h56343-gecmisin-modern-mimarligi-9-ankara-2.html\]](http://v3.arkitera.com/h56343-gecmisin-modern-mimarligi-9-ankara-2.html).
- [77] İ. Erkan and H. Haştemoğlu, "Anadolu'da Modern Bir İstasyon Binası: Ali Çetinkaya İstasyonu," *Mimarlık Dergisi*, no. 374, 2013.
- [78] M. S. Cihangiroğlu, "Bellek mekanlarının değer algısı ve değişimi üzerine bir inceleme: Ankara tren garı," acettepe Üniversitesi, Güzel Sanatlar Enstitüsü, Sanatta Yeterlilik Tezi, Ankara, 2019.

- [79] [Online]. Available:
[//tr.m.wikipedia.org/wiki/Ankara_Garı](https://tr.m.wikipedia.org/wiki/Ankara_Garı) . [Accessed 28 Mayıs 2023]
- [80] [Online]. Available:
[//www.tcddtasimacilik.gov.tr](http://www.tcddtasimacilik.gov.tr) [Accessed 28 Mayıs 2023]
- [79] [Online]. Available: [//ankara.ktb.gov.tr/Eklenti/48859,ankararehberi2016pdf.pdf?0](http://ankara.ktb.gov.tr/Eklenti/48859,ankararehberi2016pdf.pdf?0)
 . [Accessed 13 Temmuz 2022].
- [80] [Online]. Available:[//en.wikipedia.org/wiki/Kuva-yi_Seyyare](https://en.wikipedia.org/wiki/Kuva-yi_Seyyare) . [Accessed 13 Temmuz 2022].
- [81] [Online]. Available: [//www.kulturportali.gov.tr/turkiye/ankara/gezilecekyer/ml-mucadelede-ataturk-konutu-ve-demiryollari-muzes-ve-ataturk-vagonu](http://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/ankara/gezilecekyer/ml-mucadelede-ataturk-konutu-ve-demiryollari-muzes-ve-ataturk-vagonu) .
- [82] [Online]. Available:[//users.metu.edu.tr/tonuk/E40003/Ankara/](http://users.metu.edu.tr/tonuk/E40003/Ankara/).
- [83] [Online]. Available:[//ankara.ktb.gov.tr/Eklenti/48859,ankararehberi2016pdf.pdf?0](http://ankara.ktb.gov.tr/Eklenti/48859,ankararehberi2016pdf.pdf?0) .
- [84] [Online]. Available: www.tcdd.gov.tr/content/91 .
- [85] Ş. N. Altın, Ankara Gar Yerleşkesi'nin Bir Parçası Olarak Ankara Oteli ve Değer Temelli Korunması, Ankara: Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2019, p. 37.
- [86] Y. Yavuz, Mimar Kemalettin ve Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi, Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayını, 1981, p. 289.
- [87] İ. Aslanoğlu, Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı. 1923-1938, Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayını, 2001, p. 234.
- [88] D. Hasol, 20. Yüzyıl Türkiye Mimarlığı, İstanbul: YEM Yayınları, 2017, p. 100.
- [89] [Online]. Available: libdigitalcollections.ku.edu.tr/digital/collection/AEFA/id/64/.

- [90] [Online]. Available: www.emlakrotasi.com.tr/ankara-yuksek-hizli-tren-gari-temuzda-tamamlanacak/.
- [91] [Online]. Available: www.irdayapi.com/clk-yuksek-hizli-tren-gari-cati-kaplamasi-ankara.

