



Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi

Published by

<https://dergipark.org.tr/tr/pub/atdd>



Winter 2022 / 9-4

<https://doi.org/10.46868/atdd>

Tarihi Tren Garlarının Yeniden İşlevlendirilme Potansiyelinin Kent Dokusuna Eklenen Yüksek Hızlı Tren Garlarının Etkileri Ele Alınarak İncelenmesi: Ankara Gar Yapıları Örneği*

Fatma Sedes**

ORCID: 0000-0002-4064-7381

Sedef Çıkrıkçı***

ORCID: 0000-0002-9626-5737

Öz

Sanayi gelişiminde stratejik öneme sahip olan demiryolu ve yapıları, endüstri mirası kapsamında yer almaktadır. Demiryolları, diğer endüstri yapıları arasında bağlantı kurması, hammadde, ürün ve insan akışını sağlayarak sanayiye işlerlik kazandırması, bölgeler arası bütünleşmeyi sağlayabilmesi açılarından mekâna bağlı kalmayan çok yönlü bağlayıcı öğelerdir. Ancak; tüm endüstri mirası öğelerinde olduğu gibi, demiryolu yapılarının da güncel teknoloji ve hızlı nüfus değişimi karşısında varlığını sürdürmesi zorlaşmaktadır. Geri planda kaldığı gözlemlenen tarihi demiryolu yapılarının giderek sistem dışında kalıyor olması önemli bir problemidir. Hızlı dönüşüme uyum sorunu yaşayan tarihi garların karşısında, kentlere sonradan eklenen çağdaş yüksek hızlı tren garlarıyer almaktadır. Günümüz ihtiyaçlarını karşılama hedefinde olan bu çağdaş yapılar etrafındaki yapılaşmadan bağımsız ve baskın niteliktedir. Bu farklılık, kentin gelişiminde yönlendirici olmakta ve tarihi garların yeniden işlevlendirilmesinde tetikleyici rol oynamaktadır. Çalışmamızda, kente eklenen çağdaş yapı niteliğindeki yüksek hızlı tren garlarının kent dokusundaki baskınlığına dikkat çekilmesi yoluyla, tarihi tren garlarının yaşatılması için yeniden işlevlendirilme potansiyelleri incelenmiş, kent ve yapı ölçeğinde belirlenen etkenler üzerinden yeniden işlevlendirme için bir yöntem önerisi getirilmiştir. Ankara Gar Yapıları üzerinden ele alınan çalışmanın, yeni çözüm stratejileri için farkındalık oluşturması hedeflenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Yeniden İşlevlendirme, Çağdaş Yeni Yapı, Kentsel Entegrasyon, Yüksek Hızlı Tren Garları, Tarihi Tren Garları

Gönderme Tarihi: 10/06/2022

Kabul Tarihi:30/11/2022

*Bu makale "Tarihi tren Garlarının Yeniden İşlevlendirilme Potansiyelinin Kent Dokusuna Eklenen Yüksek Hızlı Tren Garlarının Etkileri Ele Alınarak İncelenmesi: Ankara –Eskişehir Demiryolu Gar Yapıları" adlı Yüksek Lisans Tezinden Türetilmiştir.

** Dr. Öğr. Üyesi, İstanbul Aydın Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık ve Şehir Planlama Bölümü Mimari Restorasyon Programı, İstanbul – Türkiye, fatmasedes@aydin.edu.tr

*** Yüksek Lisans Öğrencisi, İstanbul Aydın Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimari Tasarım Yüksek Lisans Bölümü, İstanbul – Türkiye, sedefcikrcki@stu.aydin.edu.tr

Bu makaleyi şu şekilde kaynak gösterebilirsiniz:

SEDES, F.- ÇIKRIKÇI, S., "Tarihi Tren Garlarının Yeniden İşlevlendirilme Potansiyelinin Kent Dokusuna Eklenen Yüksek Hızlı Tren Garlarının Etkileri Ele Alınarak İncelenmesi: Ankara Gar Yapıları Örneği", *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi*, C. 9, S. 4, 2022, s.1552-1573.

An Investigation of the Reuse Potential of Historical Train Stations by Considering the Effects of High-Speed Train Stations ADED to the Urban Fabric, Example of Ankara Railway Stations

Fatma Sedes*
ORCID: 0000-0002-4064-7381

Sedef Çıkırıkçı**
ORCID: 0000-0002-9626-5737

Abstract

Railway structures have strategic importance in industrial development and operations. They incorporate historical values and subject to the scope of Industrial heritage. Railways in particular enables the development of regions as means of transportation, are strong and binding elements of the industrial heritage. This binding separates the railway structures from the other industrial structures that are dependent on their locations. Railways have a multi-faceted potential that does not depend on the place in terms of connecting other industrial structures, making the industry operative by providing the flow of raw materials, products and people, providing interregional transitions, integration and development. However; it becomes difficult for railway structures to survive in the face of current technology and rapid population change. New technologies are emerging everyday. High-speed train stations are a contemporary addition to the cities, and are generally placed on the perimeter of the city. They have a tendency to be independent of the surrounding built texture. This contrast gives a direction to urban development and plays a triggering role in the re-functioning of historical stations. In this context, the aim of the study is to create a way of examine the re-functionalization potentials of historical train at the scale of the city and the building. As an application, Ankara railway stations are considered by drawing attention to the dominance of high-speed train stations.

Keywords: Reuse of Historical Buildings, New Buildings in Historical Fabric, Urban Integration, High Speed Train Stations, Historical Train Stations

Received Date: 10/06/2022

Accepted Date: 30/11/2022

*Assistant Professor, Istanbul Aydın University, Faculty of Architecture, Department of Architecture and Urban Planning, Architectural Restoration Program, Istanbul – Turkey, fatmasedes@aydin.edu.tr

**Graduate Student, Istanbul Aydın University, Faculty of Architecture, Architectural Design Graduate Department, Istanbul – Turkey, sedefcikrikci@stu.aydin.edu.tr

You can refer to this article as follows:

SEDES, F.- ÇIKRIKÇI, S., “Tarihi Tren Garlarının Yeniden İşlevlendirilme Potansiyelinin Kent Dokusuna Eklenen Yüksek Hızlı Tren Garlarının Etkileri Ele Alınarak İncelenmesi: Ankara Gar Yapıları Örneği”, *Academic Journal of History and Idea*, Vol. 9, Issue 4, 2022, p. 1552-1573.

Giriş

Endüstri devriminden itibaren sanayi gelişim sürecinde temel rol oynayan demiryolu ulaşımı ve gar yapıları, tarihi karakterleri, dönemin teknik ve teknolojik özelliklerini yansıtmaları, bölgelerin sınai gelişiminde etkin olmaları, mimari yapıları ve temsiliyet özellikleri sebepleriyle endüstri mirası değerine sahiptir. Bu mirasın korunması ve yaşatılması, güncel demiryolu sistemlerinin teknik revizyonu, hızlı nüfus artışı ve ihtiyaç değişimleri karşısında giderek aciliyet kazanmaktadır. Ulaşımda 21. yüzyıl etkilerinin yoğunlaştığı, sistemlerin modernize olduğu ve yolcu-yük taşıma kapasitesinin arttığı demiryolu üzerinde dönüşüm baskısı artmaktadır. Bu dönüşüm süreci, yeni teknoloji yüksek hızlı tren sistemlerinin devreye alınması ve yüksek hızlı tren garlarının inşasıyla hızlanmaktadır. Yüksek hızlı tren sistemi, mevcut demiryolu hattına alternatif bir sistem olarak gündeme gelmektedir. Kapasitesi artırılmış ve teknolojisi geliştirilmiş yeni demiryolu sistemi, zamanla eski sistemin yerini almaktadır. Bu durum, mevcut demiryolu mimari yapılanmasının da değişmesini gerektirmiştir. İnşa edilmekte olan “Yüksek Hızlı Tren Garları”, tarihi gar yapılarını tamamlayıcı nitelikten uzak, kent dokusuna eklenen baskın çağdaş bir ek / yeni yapı niteliğindedir. Yerleşim dokusuna dışarıdan eklenmiş olan ve mevcut yapılaşmış dokudan hacim, oran ve cephe olarak farklılık gösteren çağdaş ek yüksek hızlı tren garları, tarihi garlar üzerinde işlev kaybı oluşturmakta ve kent dokusunda baskın bir yer edinmektedir. Bu baskınlık durumu, yerleşimi çevresel ve sosyal olarak etkilediği gibi kent gelişimini de yönlendirici etkide ve büyüklüktedir.

İşlev dönüşümü, ağırlıklı yapının özgün formuna ve yeni kullanım ihtiyacına bağlı olarak şekillenmekle birlikte yakın çevresiyle ve kent dokusuyla da ilişkilidir. Bu bağlamda, yeniden işlevlendirmede yapının bulunduğu yerleşim dokusunun incelenmesi, mevcut plan kurgusunun analiz edilmesi, güncel gereksinimlerin belirlenmesi mekânsal uygunluğun değerlendirilmesi doğru kullanımın tespiti için temel prensipler olacaktır. Tarihi gar yapılarında işlev dönüşümü potansiyellerinin, bu prensipler dâhilinde; kent ölçeğinden gelen makro düzeydeki yansımalar belirlenerek (mevcut yapılaşma özellikleri, üst ölçekli ulaşım kararları, nüfus değişimleri vb.), mekân kurgularına ait plan şemaları, fonksiyonun özellikleri ve mekânsal dağılımdaki etkinliği, kütle-oran ilişkileri, hacim - cephe ve malzeme özellikleri, yeni işleve ait mekân ihtiyaçları üzerinden, bağlayıcılığı olan yasa ve yönetmeliklerin işlev belirlemedeki etkisi gözetilerek değerlendirilmesi önerilmiştir.

Çalışmanın amacı, endüstri mirası öğelerinden olan tarihi gar yapılarının yeniden işlevlendirilme potansiyellerinin, kent dokusuna eklenen çağdaş ek yüksek hızlı tren garlarının etkileri üzerinden incelenmesi ve yeniden işlevlendirme sürecinde kullanılabilecek yol gösterici bir yöntem önerisi sunulmasıdır. Bu kapsamda, tarihi tren garlarında yeniden işlevlendirmenin farklı ölçeklerinin bir araya getirilerek bütüncül bir yaklaşımla değerlendirilmesinin önemi vurgulanmakta, belirlenen kentsel ve mimari ölçütler ile özgün yapının korunma düzeyinin ortaya koyulması ve olası müdahalelerin sağlıklı şekilde planlanabilmesi öngörülmektedir. Endüstri mirası, yeniden işlevlendirme ve çağdaş ek ortak kesişiminde olan demiryolu gar yapılarının kimlik ve değer kaybı tehlikesinin ortaya koyulması, yüksek hızlı tren garları karşısında giderek ikincil planda kalmakta olan tarihi gar yapılarının korunarak yaşatılabilmesi için taşıdıkları potansiyellerin ele alınacağı kapsamların oluşturulması ve yeniden işlevlendirme sürecinin daha sistematik bir yaklaşım temeline oturtulması amaçlanmıştır. Bu doğrultuda, tarihi demiryolu gar yapılarında dönüşüm potansiyellerinin belirlenmesinin önceliğine ve önemine farkındalık yaratılması hedeflenmiş ve Ankara Garı üzerinden inceleme yapılmıştır.

1-Demiryolu Yapılarında Yeniden İşlevlendirme Etkenleri

Yeniden işlevlendirme, özgün işleviyle kullanım ömrünü tamamlamış olan, tarihi, kültürel veya ekonomik değere sahip yapıların sistem dışında kalmalarını engellemek için geliştirilen yeniden kazanım yöntemidir. Endüstriyel alanlar, mimari yerleşim, işlevsel ilişkiler ve sosyo kültürel yapılanma açılarından ağırlıklı kent ölçeğinde etkisi olan ve kentsel öneme sahip mekanlardır. Bu mekanlar, sınai tesislerin yerleşim planlarına ve yayıldıkları alanın genişliğine bağlı olarak, tekil yapı çözümlerinden daha üst bir yaklaşımla değerlendirme gerektirir ve detaylı bir çözümlemeye ihtiyaç duyar. Yeniden işlevlendirme, yalnızca binaların dönüşümü değil, dikkatli bir planlama, yapı ve çevresi için en uygun işlevi bulabilmek amacıyla tüm faktörleri dikkate alan bir karar verme sürecidir.¹

Demiryolu yapıları ise, kendi endüstrisini oluşturması ve sanayiye geliştirici katkı sunması açısından endüstri mirasının üretken ögesidir. Demiryolu yapılarında yeniden işlevlendirme, koruma bilincinin gelişimiyle ilişkili olarak öne çıkmıştır. Koruma yaklaşımında bir yöntem olarak uygulanan ve kültür varlıklarının sürekliliği için önemli bir ihtiyaç olan yeniden işlevlendirme, endüstri yapılarının ve demiryolu mimarisinin

¹Imane Djebbour and Ratiba Wided Biara, “The Challenge of Adaptive Reuse Towards the Sustainability of Heritage Buildings”, *International Journal of Conservation Science*, C. 11, S. 2, Romania 2020, s. 519-530.

yaşatılmasında aktif rol alır. Demiryolu mirası koruma çalışmalarında en önemli problem, miras varlıkları hakkında bilinmezlik ve bu varlıkların değerlendirmesindeki eksiklerdir.²

Demiryolu yapılarının yeniden işlevlendirilmesinde temel neden, ağırlıklı olarak demiryolu hattının ya da demiryolu mimari yapılarının mevcut işlevini devam ettirememesidir. Bu durum, genellikle gelişen ve hızlı değişim gösteren kentlerin içerisinde sıkışarak yetersiz hale gelen gar yapıları ve diğer demiryolu mimari öğeleri üzerinden ilerlemektedir. Ulaşım akslarının değişmesi, kullanıcı kapasitelerinin hızlı artışı, hızlı ulaşım ile zaman kazanma hedefleri, farklılaşan toplumsal ve bölgesel ihtiyaçlar, teknolojik gelişmeler ve diğer ulaşım sistemleri arasındaki rekabet mevcut tarihi gar yapılarının dönüşümünü zorunlu kılmakta ve tetikleyici olmaktadır. Gar binalarının konumları itibari ile gayrimenkul değerleri ve kapladıkları büyük alanlar nedeniyle de yeniden kullanılma potansiyelleri çok yüksektir.³ Ekonomik ve sosyal işlev kaybının yanı sıra yeniden işlevlendirmede taşıdıkları potansiyeller, demiryolu yapılarının dönüşüm ihtiyacında etkili olmaktadır.

Demiryolu yapılarının dönüşümünde işlevin niteliği ve amacına yönelik dönüşüm stratejileri yer almaktadır. Bu stratejiler, 'Reuse of Abandoned Railways Leads to Urban Regeneration: A Tale from a Rust Track to a Green Corridor in Zhangjiakou'⁴ çalışmasında belirtildiği haliyle, işlevini yitirmiş demiryolu yapılarının yeniden işlevlendirilmesi üç ayrı kapsam üzerinden kategorize edilebilir:

1. Yeni Trafik Araçlarının Kullanıma Yönelik Yeniden İşlevlendirme Stratejisi: Mevcut Demiryolu sisteminin kent içi ulaşım sistemine hizmet edecek şekilde düzenlenmesi
2. Turizm ve Ticari Faaliyetler Amacıyla Kullanımına Yönelik Yeniden İşlevlendirme Stratejisi
3. Kamusal Mekan Dönüşümüne Yönelik Yeniden İşlevlendirme Stratejisi

Demiryolu yapılarında yeniden işlevlendirme süreci, kent ölçeğinde ve yapı ölçeğinde etkenlere bağlı olarak şekillenir. Bu etkenler, yeniden işlevlendirmenin sebepleri olabileceği gibi sürecin ilerleyişinde de yönlendirici olabilir.

²Ali Yıldız, "Demiryolu Mimarisinin Korunma Sorunları ve Kırklareli Tren İstasyonu Yapılarının Yeniden Kullanımı için Bir Öneri", *Çukurova Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, C. 32, S. 4, 2017, s. 39-54.

³Buket Giresun, "Tarihi Gar Binalarında İşlev Dönüşümünün Sürdürülebilirlik Bağlamında İrdelenmesi", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2017.

⁴Chun Zhang, Shujian Dai and Haishan Xia, "Reuse of Abandoned Railways Leads to Urban Regeneration: A Tale from a Rust Track to a Green Corridor in Zhangjiakou", *Urban Rail Transit*, S. 6, Beijing Jiaotong University, Beijing, China 2020, s. 104-115.

Kent ölçeğinde etkenler,

- Üst Ölçekli Ulaşım ve Planlama Kararları
- Yatırım Kararları
- Yerleşim Dokusu ve Nüfus Değişimleri
- Endüstri Mirasının Korunmasına Yönelik Uygulama Problemleri şeklinde kategorize edilebilir.

Yapı ölçeğinde etkenler ise,

- İşlevin Sürdürülmesini Önleyen Yapısal Bozulmalar
- Mevcut Yapıda Oluşan İşlev Kaybı
- Kullanıcı Tercihlerinin Değişimi ve Kimlik Kaybı
- Güncel İhtiyaçların Karşılmasında Kapasite Yetersizliği şeklinde sınıflandırılabilir.

2-İşlev Dönüşümü Potansiyellerinin Belirlenmesinde Temel Yaklaşım ve Yöntem Önerisi

a-Temel Yaklaşım

Bir ‘‘Kültürel ve Tarihi Mirası Koruma Uygulaması olarak Tarihi Yapıların Yeniden Canlandırılması’’ çalışmasında ele alındığı haliyle, yapı ölçeğinde yeniden işlevlendirmede en önemli etkenler; saygılı müdahale anlayışı, mevcut çevre ve bağlamın korunarak değerlendirilmesi, eski ve yeni arasında belirgin fark oluşturularak tarihsel kimliğin yansıtılması, yenilikçi malzeme ve tekniklerin kullanılarak uzun ömürlü dönüşümün sağlanmasıdır.⁵ İşlev dönüşümü potansiyelleri, yapı üzerindeki olası işlev değişikliği seçeneklerinin belirlenmesinde önemlidir. Yapının sahip olduğu mevcut fiziki ve ekonomik göstergeleri kent yapılaşmış çevresinden gelen yönlendirme ve kullanıcı talepleri doğrultusunda çevresel etmenler üzerinden şekillenir. Kent ölçeğinde makro projeler, tarihi mekanlarda yerleşim dokusu, nirengi ve odak noktaları, siluet ve sosyo ekonomik yapılaşmada önemli değişikliklere sebebiyet verir. Ek olarak, yapının temel karakterinin kaybedilmesine ve kimliksizleşmesine sebep olan önemli bir etkenlerdir.⁶

Bu kapsamda işlev dönüşümü potansiyelleri kent ölçeği ve yapıölçeği olmak üzere temel iki başlık altında toparlanmıştır. Kent ölçeğinde dönüşüm potansiyelleri, yapının işlev

⁵Milja Penića, Svetlana Golovina and Vera Murgul, ‘‘Revitalization of Historic Buildings as an Approach to Preserve Cultural and Historical Heritage’’, *Procedia Engineering* 117, 2015, s. 883-890.
⁶İlkin Markoç and M. Erdem Eryazıcıoğlu, ‘‘Matters of Urban Identity and Disidentification in the Context of Urban Projects, the Case of Istanbul’’, 2014.

dönüşümünde etkin rol oynayabilecek kentsel doku ve sosyal çevre etkenleridir. Bu kentsel etkenler, üst ölçekli ulaşım kararları, yerleşim ve nüfus değişimleri ve uygulama süreçlerine bağlı olarak değişen kentsel talep ve yönlendirmeler potansiyelleri şekillendiren girdiler olmaktadır. Yerleşim dokusundan gelen talepler mevcut yapılaşma koşullarıyla birleşerek (dolu ve boş alanlar, ulaşım sistemi, yeşil – rekreatif alanlar ve arazi kullanım tercihleri) işlev dönüşümü potansiyellerini oluşturur.

Yapı ölçeğinde işlev dönüşümü potansiyelleri, yapı özelinde olan ve yeniden işlevlendirmeye imkan verecek mevcut durum ile dışarıdan girdi sayılabilecek yapı ölçeğinde yeniden işlevlendirme etkenleri üzerinden değerlendirilebilir. Yapının mevcut durumu, strüktürel yapı, mekansal kurgu, fonksiyon yapısı ve hacim ve cephe özellikleri iken: yapı ölçeğinde yeniden işlevlendirme etkenleri, daha önce belirtilmiş olan işlevin sürdürülmesini önleyen yapısal bozulmalar, yapının ekonomik işlerliğini sürdürememesi ve özgün yapı daoluşan kimlik kaybı vb. sonradan oluşan ve değişiklik gösteren dış etkenlerdir. Yapı ölçeğinde yeniden işlevlendirme potansiyelleri belirlenirken mevcut durum koşulları mekansal kurgu, fonksiyon yapısı ve hacim-cephe özellikleri üzerinden değerlendirilmesi önerilmektedir.

Çalışmada temel yaklaşım olarak, yeniden işlevlendirmenin kentsel ve yapısal ölçekteki etkenleri üzerinden ele alınması gerekliliği benimsenmiştir. Bu kapsamda, Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemlerinde tarihsel ve işlevsel rolü olan, günümüzde ilk yüksek hızlı tren sistemi uygulamasının hayata geçirildiği Ankara-Eskişehir Demiryolu Hattı üzerinden Ankara Garı incelenmiştir.

b-Yöntem Önerisi

Yöntem önerisinin temelini mevcut durumun tespit edilmesi oluşturur. Yeniden işlevlendirme potansiyelleri belirlenirken yapıların fiziksel durumları, plan yapıları ve mevcut fonksiyonel ilişkileri yeni belirlenecek fonksiyon düzeni ve alt kimlik için referans oluşturur. Bu nedenle restorasyon ya da yeniden işlevlendirme çalışmaları yapılmadan önce yapıların özelliklerinin okunması ve kapasitelerinin belirlenmesi önemlidir. Bu kapsamda durum tespitine yönelik analizler yer alır. Yöntemin bir diğeraşaması, gar yapılarının yeniden işlevlendirilme potansiyellerinin incelenmesidir. Kentsel ve yapısalölçeklerde mevcut durum analizleri yapılmış olan gar yapısında yeni işlev potansiyelleri bina özelinde incelenmelidir. Bina özelinde inceleme yapılırkenyakın çevrede bulunan veya mevcut işleve alternatif oluşturabilecek çağdaş yapı ve güncel işlevler değerlendirme kapsamına dahil edilir.Böyle bir

etkileşim bulunması halinde yapılararası entegrasyon değerlendirmesi yapılarak yeni ve modern yapı, potansiyel belirleme sürecine etken olarak dahil edilir.



Şekil 1. Yöntem Kurgusunda Yeniden İşlevlendirme Etkenleri ve Çağdaş Ek

Önerilen yöntem kapsamında çalışma süreci basamakları aşağıdaki gibidir:

1. Gar Yapılarının Mevcut Durum Tespitinin Yapılması

- Konum Değerlendirmesinin Yapılması
- Kentsel Ölçekte Durum Tespiti
 - Yapılaşmış Çevre: Doluluk-Boşluk Analizi
 - Rekreatif Çevre: Yeşil Alan Analizi
 - Fonksiyonel Çevre: Arazi Kullanımı Analizi
 - Erişim Olanakları: Ulaşım Analizi
- Yapısal Ölçekte Durum Tespiti
- Mevcut Yapıya Ait Analizler:
 - Mekansal Kurgunun İncelenmesi
 - Strüktürel Yapının İncelenmesi
 - Mevcut Mekansal Bölümlenmenin İncelenmesi
 - Mekanların Erişilebilirliklerinin İncelenmesi
 - Sirkülasyon Alanlarının İncelenmesi
 - Galeri Boşluklarının İncelenmesi
 - Bölünerek Artırılabilir Mekanların Tespiti
 - Bütünlenebilir Mekanların Tespiti
 - Simetri ve Hacimsel Dengenin İncelenmesi
 - Mevcut Yapı Mekan Listesinin Oluşturulması
 - Fonksiyon Yapısının İncelenmesi
 - Mevcut Fonksiyonel Çeşitliliğin İncelenmesi
 - Benzer Mekan Niteliklerine Göre İnceleme
 - Fonksiyonel Mekan Büyüklüklerinin İncelenmesi

- Fonksiyonun Karakterinin Oluşturulması
 - ❖ Özel Kullanım Alanlarının İncelenmesi
 - ❖ Kamusal Kullanım Alanlarının İncelenmesi
- Hacim ve Cephe Özelliklerinin İncelenmesi
 - Mekan Yüksekliklerinin İncelenmesi
 - Cephe Hareketlerinin İncelenmesi
 - Işık Alımı Düzeyinin İncelenmesi
- Yakın Çevrede İşlevi Etkileyebilecek Çağdaş Ek/ Yeni Yapı Tespiti
 - Çağdaş Yapının Konumunun İncelenmesi
 - Çağdaş Yapının Kütle ve Hacim Özelliklerinin İncelenmesi
 - Çağdaş Yapının Fonksiyonel Özelliklerinin İncelenmesi
 - Çağdaş Yapı ve Tarihi Yapı Entegrasyon Problemlerinin İncelenmesi
- 2. Mevcut Durum Tespitinin Bütün Olarak İncelenmesi
 - Kentsel Faktörlerin İncelenmesi
 - Mekansal Faktörlerin İncelenmesi
 - Çağdaş Ek Yeni Yapıların İncelenmesi
- 3. İşlev Dönüşümü Kategorilerinin Oluşturulması ve Seçilmesi
 - Yönetmelik Yapı Sınıflarına Göre Referans Listesinin Oluşturulması
 - Oluşturulan Referans Listesinden Özel Yapılaşma Gerektiren Fonksiyonların Elenmesi
 - Eleme Sonrası Kalan Fonksiyonların Ölçeklerine Göre Gruplanması
 - Gruplanan Fonksiyonların Kodlandırılması
 - Nihai Listesi Oluşturulan ve Kodları Verilen Referans Yapı Gruplarına Yaklaşık Limit Değerlerin Atanması (Limit değerler, minimum alansal gereksinim, minimum yükseklik ve minimum ışık alımı değerlendirmeleri üzerinden atanan öneri değerlerdir.)
 - Referans Listesinin Mevcut Mekan Listesi ve Analizlerle Çakıştırılarak En Uygun Fonksiyonun Tespit Edilmesi
- 4. İşlev Seçiminin Değerlendirilmesi
- 5. Sonuç

3-Yeniden İşlevlendirme Süreci Yöntem Önerisinin Ankara Gar Yapılarında Uygulanması

a-Ankara Garı Mevcut Durum Tespitinin Yapılması

- Konum Değerlendirmesinin Yapılması



Şekil 2. Ankara Gar Yapıları Konumu (Tarihi Gar ve YHT Garı)

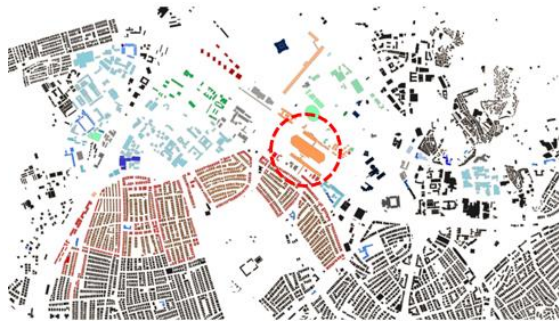
- Kentsel Ölçekte Durum Tespiti



Şekil 3. Yapılmış Çevre Doluluk-Boşluk Analizi



Şekil 4. Rekreatif Çevre Yeşil Alan Analizi



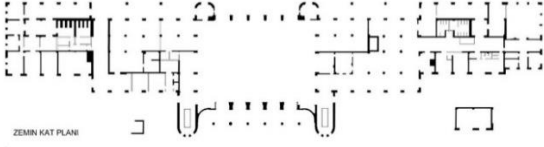
BUYUK ÖLÇEKLİ TİCARİ ALANLAR	KONUT+TİCARET ALANLARI
KONUT ALANLARI	LİSE BİRİMLERİ
UNİVERSİTE YAPILARI	KÜLTÜR ve TURİZM YAPILARI
BUYUK ÖLÇEKLİ OFİS YAPILARI	İDARİ YAPILAR ve DEVLET BİNALARI
İLKOKUL BİRİMLERİ	SPOR YAPILARI
LİSE BİRİMLERİ	ULAŞIM YAPILARI

Şekil 5. Fonksiyonel Çevre: Arazi Kullanımı Analizi

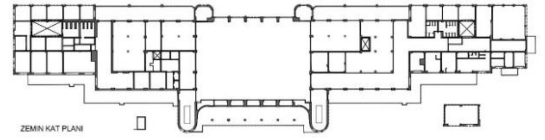


Şekil 6. Erişim Olanakları: Ulaşım Analizi

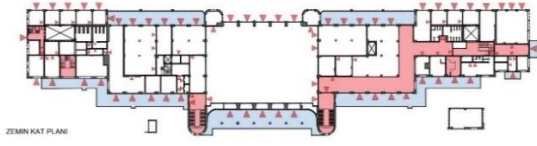
- Yapısal Ölçekte Durum Tespiti
- Mevcut Yapıya Ait Analizler:
 - Mekansal Kurgunun İncelenmesi



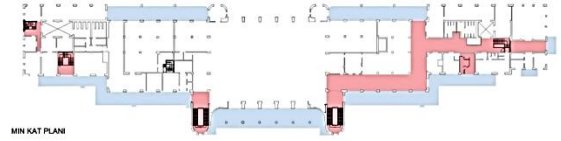
Şekil 7. Strüktürel Yapının İncelenmesi



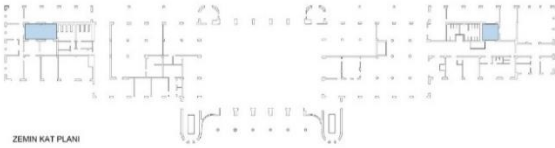
Şekil 8. Mekansal Bölümlenmenin İncelenmesi



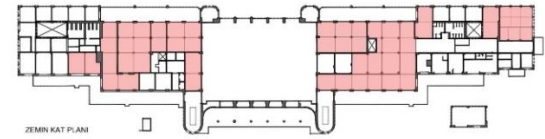
Şekil 9. Mekanların Erişilebilirliklerinin İncelenmesi



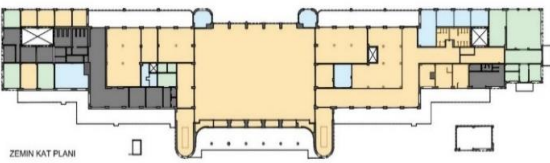
Şekil 10. Sirkülasyon Alanlarının İncelenmesi



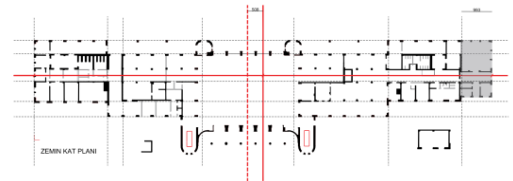
Şekil 11. Galeri Boşluklarının İncelenmesi



Şekil 12. Bölünerek Artırılabilir Mekanların İncelenmesi



Şekil 13. Bütünlenebilir Mekanların İncelenmesi



Şekil 14. Simetri ve Hacimsel Denge İncelenmesi

Oda No	Alan (m2)	Kat	Oda Adı	Fonksiyon	Mekan Niteliği	Tavan Yüksekliği (m)	Isık Alım Düzeyi
2B01	109	B2	Bodrum	Teknik Alan	KAPALI ALAN	3.92	0
B01	95	B1	Koridor	Sirkulasyon	Kapalı Alan	3.66	1
B02	82	B1	Depo - Arşiv	Depo	Kapalı Alan	3.66	0
B03	20	B1	Depo	Depo	Kapalı Alan	3.66	0
B04	16	B1	Bay WC	Islak Hacimler	Kapalı Alan	3.66	1
B05	16	B1	Isıklık	Servis : Isıklık	Kapalı Alan	9.37	
B06	17	B1	Kitans Burosu	Ofis	Kapalı Alan	3.66	2
B07	18	B1	Personel Soyunma Odası	Islak Hacimler	Kapalı Alan	3.66	
B08	6	B1	Buro	Ofis	Kapalı Alan	3.66	2
B09	12	B1	Hol	Sirkulasyon	Kapalı Alan	3.66	2

Tablo 1. Mevcut Mekan Listesinin Oluşturulması

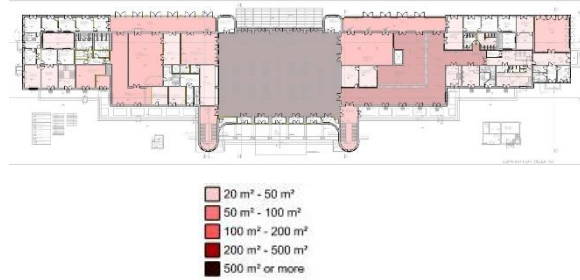
○ Fonksiyon Yapısının İncelenmesi



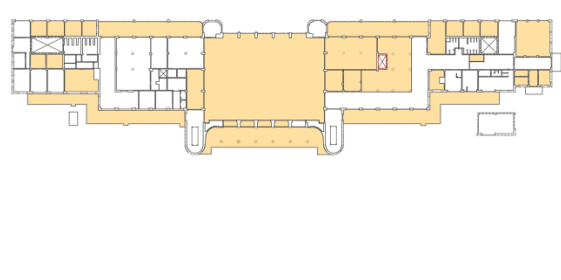
Şekil 15. Mevcut Fonksiyonel Çeşitliliğin İncelenmesi



Şekil 16. Benzer Mekansal Niteliklere Göre İnceleme

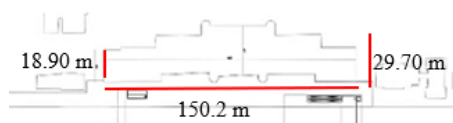


Şekil 17. Mekan Büyüklüklerinin İncelenmesi

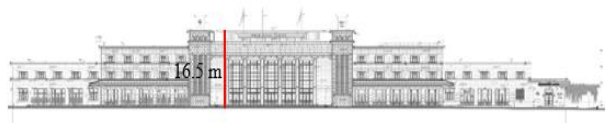


Şekil 18. Kamusal Kullanım Alanlarının İncelenmesi

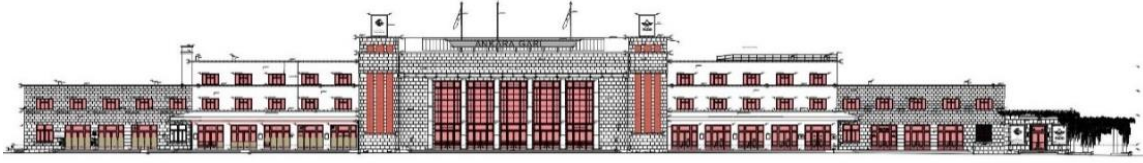
○ Hacim ve Cephe Özelliklerinin İncelenmesi



Şekil 19. Ankara Garı Cephe Ölçüleri

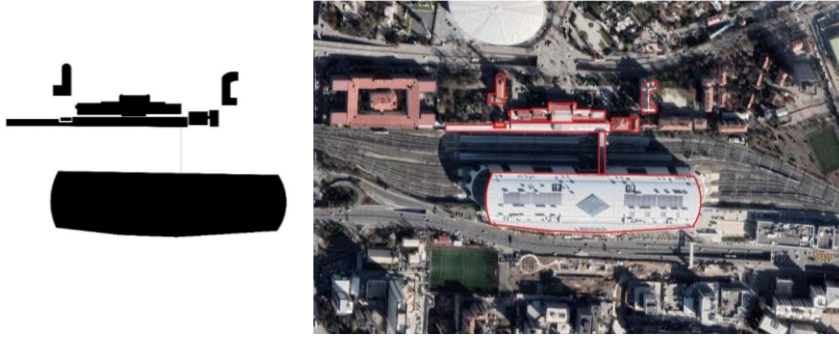


Şekil 20. Ankara Garı Maksimum Yükseklik

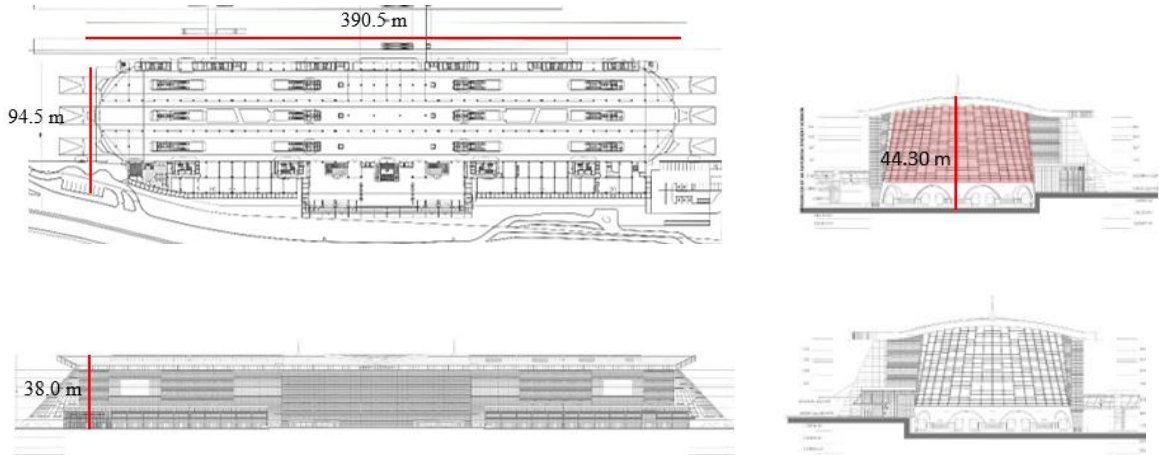


Şekil 21. Işık Alımı Düzeyinin İncelenmesi

- Yakın Çevrede İşlevi Etkileyebilecek Çağdaş Ek/ Yeni Yapı Tespiti



Şekil 22. Çağdaş Yapının Konumu ve Tarihi Gar Yapısı ile İlişkisi



Şekil 23. Çağdaş Yapının Kütle ve Hacim Özelliklerinin İncelenmesi

4-Mevcut Durum Tespitinin Bütün Olarak İncelenmesi

Kentsel Faktörler:

Ankara Tarihi Gar Yapısı kentsel çevre özellikleriyle ele alındığında: Kütleli ve kimliksel olarak algılanmasına imkantanıyacak şekilde çevresinde yeterli düzeyde boşluğun ve meydanların var olduğu yerleşimdedir. Çevresinde bulunan yeşil alanlarla bütünlük kurabilecek konumda ve ulaşımaklarıyla yeterli düzeyde ilişki içerisinde. Çevresinde bulunan yapıların fonksiyonel dağılımına bakıldığında, eğitim, üniversite kampüsleri ve idari alanlarının ağırlıkta olduğu, küçük ölçekli ve az katlı konut yapılanmasının çerperinde olduğu söylenebilir.

Mekansal Faktörler:

Mekansal nitelik analizleri incelendiğinde, simetrik yerleşimi olan yapının tek kanadında hacimsel dengenin bozulmuş olduğu gözlenmektedir. Yapısal olarak mekan bölünlenmesinin fazla olduğu, ağırlıkla 100m² ila 200 m²arasında mekan büyüklüklerinin değiştiği belirlenmiştir. Hacim içerisinde yer alan sirkülasyon alanlarının tüm mekanlara erişim sağlayabilecek şekilde işlevsel olduğu ifade edilebilir. Yapının mekan düzeni olarak çok parçalı yapılanmaya ve bütünlemeye izin verdiği görülmektedir. Bütünleme ve bölme çalışmalarında orijinal taşduvarların izin verdiği ölçüde düzenleme yapılabileceğinden, ağırlıkla mekanlar arası mevcut geçişler üzerinden işlemler yapılabilecektir. Yapının mevcut fonksiyonel özelliklerine bakıldığında, ağırlıkla kamusal ve kamuya ait TCDD kullanımında olduğu, ofis, banka, emniyet birimleri ve ticari birimle birlikte fonksiyonun çeşitlendiği söylenebilir. Ticari fonksiyonların yapı bütününde düşük olduğu ifade edilebilir.

Sum of Alan (m2)	Kat		Level 0	Level 1	Grand Total
Fonksiyon	B1	B2			
Depo	974	109	16	34	1133
Depo : Soguk Hava Deposu	75				75
Islak Hacimler	146		149	72	367
Mutfak / Yari Islak Hacimler	485		40	82	607
Oda				549	549
Office			101		101
Ofis	167		510		677
Salon			895		895
Servis : Elektrik Sistemleri	52				52
Servis : Isiklik	58		55		113
Servis : Mekanik Sistemler	107		5		112
Servis : Saft	7			6	13
Servis Sistemleri : Guvenlik	35				35
Sirkulasyon	360		927	308	1595
Spor	530				530
Teras				39	39
Ticari Mekan			523		523
Grand Total	2996	109	3221	1090	7416

Tablo 2. Mevcut Mekanların Alan Dökümünün Oluşturulması

Çağdaş Ek Yeni Yapıların Makro Düzeyde Etkisi:

Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı'nın tarihi gar yapısıyla konum olarak yakın ilişkide olduğu fakat kütleli ve planlama olarak bağımsız çalıştığı söylenebilir. Bu bağlamda Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı'nın kütleli olarak yakın çevresinde oldukça baskın olduğu kentsel ve yapısal analizlerden anlaşılmaktadır. Bu baskınlık düzeyi, cephe nitelikleriyle derinleşmekte ve çağdaş yapının kentsel dokuya uyum problemi olduğu gözlenebilmektedir. Tarihi gar yapısının algısal görünürlüğünün önüne geçen ve çok parçalı demiryolu yapılanmasında yer

alan tüm fonksiyonları içerisinde alarak daha büyük tekil hacimde planlanan YHT Garı'nda kentsel dokuya ve tarihi yapıya entegrasyonunda problem bulunmaktadır.



Şekil 24. Ankara Garı⁷



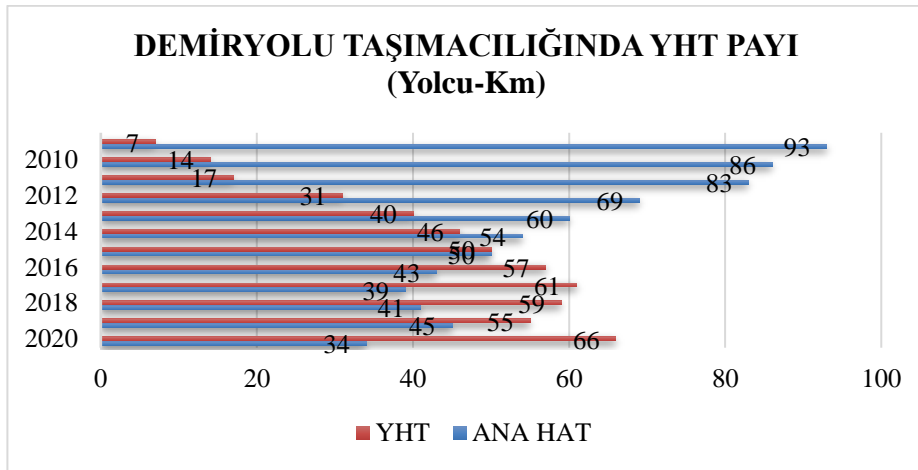
Şekil 25. Ankara YHT Garı⁸



Şekil 26. Ankara Garı⁹



Şekil 27. Ankara YHT Garı¹⁰



Tablo 3. Yüksek Hızlı Tren Hattının Demiryolu Taşımacılığındaki Pay Değişimi¹¹

⁷ saltonline.org (15.02.2022).

⁸ arup.com (05.01.2022).

⁹ en.wikipedia.org (05.06.2022).

¹⁰ arup.com (05.01.2022).

¹¹ tcdd.gov.tr (02.02.2022).

5-İşlev Dönüşümü Kategorilerinin Oluşturulması ve Seçilmesi

Sınıf	Grup	Kaynak	Tanım
2 C	ÇSB : Teblig : 31064	Hangar Yapilari	
2 C	ÇSB : Teblig : 31064	Sanayi Yapilari (Fabrikalar vb. Uretim alanlari)	
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Okul ve mahalle spor tesisleri : Kapali basketbol sahasi	
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Spor Salonlari : Fitness	
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Spor Salonlari : Boks Salonu	
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Jimnastic Salonlari	
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Semt Salonlari (Sport Tesisleri)	
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Ticari amaclı binalar (3 kata kadar) : Ofis / Dukkan VB Kucuk Ticari Aktiviteler	
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Semt Pazarlari	
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Kucuk ve buyuk hal binalari	
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Marketler	
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Basimevleri - matbaalar	
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Konutlar (uc kata kadar)	

Gruplandırmalar ÇSB: Tebliğ 31064 üzerinden yapılmıştır.

Tablo 4. Yönetmelik Yapı Sınıflarına Göre Referans Listesinin Oluşturulması

Sınıf	Grup	Kaynak	Tanım	Birim Fiyat / m ²	Birim	Min Kat Yüksekliği (m)	Min Plan Alanı (m ²)	Potansiyel Min Isik gereksinimleri : (Pencere Alanı / Kapalı Alan)	Melan Niteliği	Özel Gereksinimler
2 C	ÇSB : Teblig : 31064	Hangar Yapilari		820 TL/m ²	6	600	1 Kapalı Alan			
2 C	ÇSB : Teblig : 31064	Sanayi Yapilari (Fabrikalar vb. Uretim alanlari)		820 TL/m ²	5	270	1 Kapalı Alan			
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Okul ve mahalle spor tesisleri : Kapali basketbol sahasi		1100 TL/m ²	8	430	4 Kapalı Alan			
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Spor Salonlari : Fitness		1100 TL/m ²	3	140	3 Kapalı Alan			
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Spor Salonlari : Boks Salonu		1100 TL/m ²	3.5	100	2 Kapalı Alan			
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Jimnastic Salonlari		1100 TL/m ²	2.5	70	2 Kapalı Alan			
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Semt Salonlari (Sport Tesisleri)		1100 TL/m ²	3.5	350	2 Kapalı Alan			
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Ticari amaclı binalar (3 kata kadar) : Ofis / Dukkan VB Kucuk Ticari Aktiviteler		1100 TL/m ²	2.5	50	3 Kapalı Alan			
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Semt Pazarlari		1100 TL/m ²	NA	1500	NA Acik Alan			
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Kucuk ve buyuk hal binalari		1100 TL/m ²	6	350	2 Kapalı Alan			
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Marketler		1100 TL/m ²	2.5	150	3 Kapalı Alan			
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Basimevleri - matbaalar		1100 TL/m ²	4	800	2 Kapalı Alan			
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Konutlar (uc kata kadar)		1100 TL/m ²	2.4	60	3 Kapalı Alan			
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Akaryakit ve Gaz Istasyonlari		1100 TL/m ²	6	600	NA Yari Acik Alan			x
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Kampingler (tasinabilir tekerlekli, mobil yapilar)		1100 TL/m ²	2.5	20	2 Mobil Arac			x
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Semt Postaneleri		1100 TL/m ²	2.5	250	3 Kapalı Alan			

Tablo 5. Oluşturulan Referans Listesinden Özel Yapılanma Gerektiren Fonksiyonların Elenmesi

Ölçek	Tanım	Minimum Alan (m ²)	Min ht (m)	Min Isik ihtiya	Fonksiyon Kodu
Kucuk Ölçekli Fonksiyonlar	Kucuk Ölçekli Üretim Atolyeleri	400	5	1	A1
Kucuk Ölçekli Fonksiyonlar	Kucuk Ölçekli Spor Kompleksleri	350	3.5	2	A2
Kucuk Ölçekli Fonksiyonlar	Kucuk Ölçekli Kutuphane	100	2.5	4	A3
Kucuk Ölçekli Fonksiyonlar	Kucuk Ölçekli Kultur Merkezi	500	3	3	A4
Kucuk Ölçekli Fonksiyonlar	Kucuk Ölçekli Sergi Alanı	50	2.5	2	A5
Kucuk Ölçekli Fonksiyonlar	Eğlence amaçlı yapılar : Çok amaçlı toplantı salonları	500	6	2	A6
Kucuk Ölçekli Fonksiyonlar	Eğlence amaçlı yapılar : Eğlence ve düğün salonları	600	4	2	A7
Kucuk Ölçekli Fonksiyonlar	Kucuk Ölçekli Konser Salonları	750	6	1	A8
Kucuk Ölçekli Fonksiyonlar	Kucuk Ölçekli Ticari Yapılar / Dükkan vb.	250	2.5	3	A9
Kucuk Ölçekli Fonksiyonlar	Semt Postaneleri	250	2.5	3	A10
Kucuk Ölçekli Fonksiyonlar	Gençlik Merkezleri/Halkevleri	250	2.5	3	A11
Kucuk Ölçekli Fonksiyonlar	Temel Eğitim Okulları	1500	2.5	5	A12
Kucuk Ölçekli Fonksiyonlar	Misafirhaneler, Pansiyonlar	400	2.5	3	A13
Kucuk Ölçekli Fonksiyonlar	Poliklinikler	500	2.5	4	A14
Kucuk Ölçekli Fonksiyonlar	Sağlık Ocakları, kamu dispanserleri	750	2.5	5	A15
Kucuk Ölçekli Fonksiyonlar	Kucuk Ölçekli Yaşlılar huzurevi, kimsesiz çocuk yuvaları. Yetistirme yurtları	800	2.5	5	A16
Kucuk Ölçekli Fonksiyonlar	Kucuk Ölçekli Rehabilitasyon ve Tedavi Merkezleri	1000	2.5	5	A17
Kucuk Ölçekli Fonksiyonlar	İlçe Tipi Hükümet Konakları	1000	2.5	3	A18
Kucuk Ölçekli Fonksiyonlar	İlçe Vergi Daireleri	1000	2.5	3	A19
Kucuk Ölçekli Fonksiyonlar	İlçe belediyeleri	1000	2.5	3	A20
Kucuk Ölçekli Fonksiyonlar	Fuarlar	500	3.5	3	A21
Kucuk Ölçekli Fonksiyonlar	Oteller (1ve 2yıldızlı)	400	2.5	3	A22
Kucuk Ölçekli Fonksiyonlar	Bankalar (Kucuk Sube)	1000	3	3	A23
Kucuk Ölçekli Fonksiyonlar	Elçilik Yapıları, Vali Konakları	600	3	3	A24
Kucuk Ölçekli Fonksiyonlar	Jandarma ve emniyet karakol binaları	400	2.5	3	A25
Orta Ölçekli Fonksiyonlar	Orta Ölçekli Üretim Alanları	1000	5	1	B1
Orta Ölçekli Fonksiyonlar	Orta Ölçekli Spor Kompleksleri	850	3.5	2	B2
Orta Ölçekli Fonksiyonlar	Orta Ölçekli Kutuphane	500	2.5	4	B3
Orta Ölçekli Fonksiyonlar	Orta Ölçekli Kultur Merkezi	1000	3	3	B4

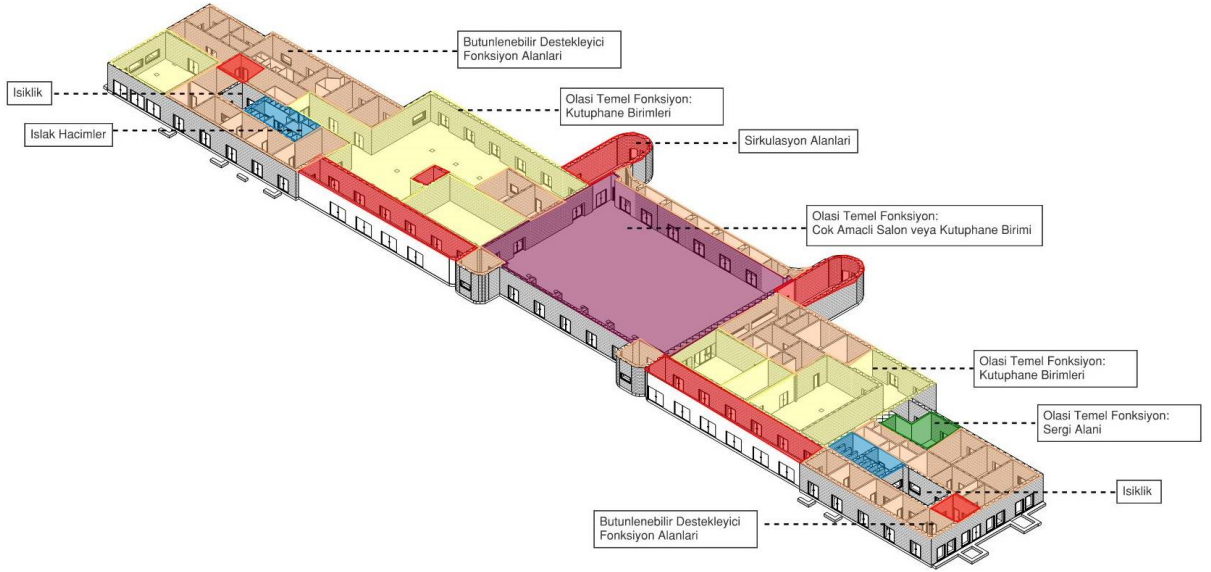
Minimum m² ve mekan yükseklikleri değerlendirilirken Neufert, Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliği, ÇSB Mekansal Planlama Yönetmeliği, Özel Spor Alanları Yeterlilik Belgesi Talimatı, Eğitim Yapıları Asgari Standartları Kılavuzu (2015) kaynaklarından faydalanılmıştır.

Tablo 6. Eleme Sonrası Kalan Fonksiyonların Ölçeklerine Göre Gruplanması, Limit Değerlerin Atanması ve Kodlanması

Oneri Fonksiyonu-Mekan Bazında	Oneri Fonksiyonu-Kat Bazında
SF	
A9-A5-A3 (ONERİ: A5)	
A9-A5-A3 (ONERİ: A5)	
-	
SF	
SF	
-	
-	
-	
SF	
SF	
SF	A12-A17-A18-A19-A20-A23- B4-B7-B12-B13-B14-B15-B19-C5 (ONERİ: C5)
-	
SF	
SF	

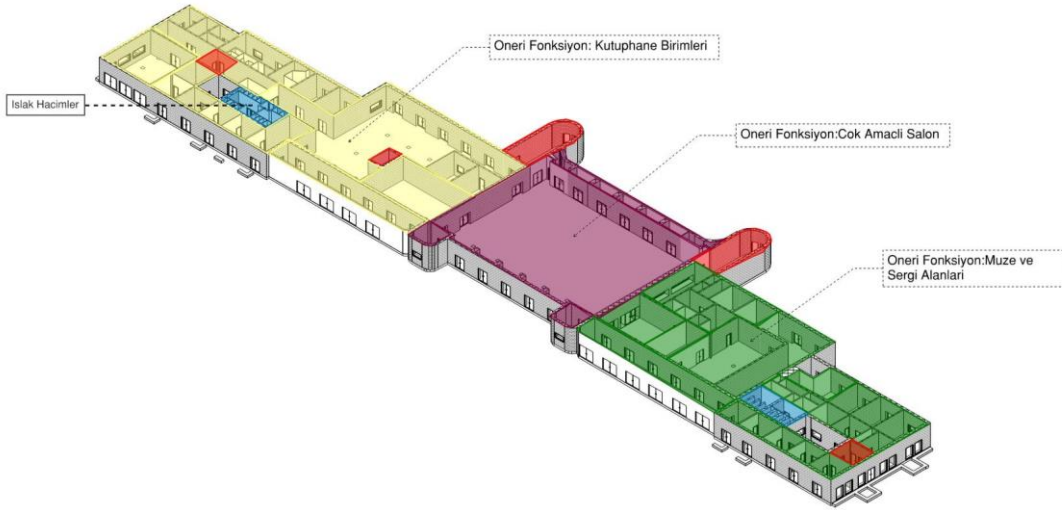
Tablo 7. Referans Listesinin Mevcut Mekan Listesi ve Analizlerle Çakıştırılarak En Uygun

6-Uygun Fonksiyonun Tespit Edilmesi



Şekil 28. Teorik Model Analizi Sonucu Mekansal Yeniden İşlevlendirme Önerileri

* Analizler, yöntemin anlaşılabilirliği amacıyla temsil olarak kat bazında verilmiştir.



Şekil 29. Mekan Analizleri ve Plan Değerlendirmesi Sonucu Mekansal Yeniden İşlevlendirme Önerileri

7-İşlev Seçiminin Değerlendirilmesi

Potansiyel işlev kategorilerinin yasa ve yönetmeliklerde yer alan yapı gruplarından oluşturulması sonrasında kategorilerin ölçeklerine ve yapı mevcut ölçeğine göre olası işlevlerin seçilmesi mümkün olabilmektedir. Mekansal mahallerin mevcut minimum yükseklikleri ve alan (m²) bilgileri ve cephe açıklığına göre yaklaşık ışık alımı düzeyleri belirlendikten sonra potansiyel işlevlerin limit değerleri üzerinden seçim sağlanabilmektedir. Bu seçim sonrasında limit değerler ile mevcut mekan değerlerinin uyumu halinde olası

fonksiyonlar belirlenir. Bu olası fonksiyonların mahal bazında birleşimiyle kat bazında ve bina bazında nihai potansiyel fonksiyona ulaşılmaktadır. Teorik planda düzenlenen bu seçim sistemi, mimari plan ve kütle analizleriyle karşılaştırılarak kontrol sağlanır. Mekansal düzenleme mimari plan değerlendirmesiyle birlikte önerilir. Referans listesi üzerinden ilerlenen Ankara Garı çalışmasında olası fonksiyonlar kütüphane birimleri, çok amaçlı salon ve sergi alanları ile fonksiyon tanımlanmayan 20 m²'nin altında bütünlenebilir mekanlar gözlenebilmektedir. Mimari plan değerlendirmesi yapıldığında ise, hacimlerin izin verdiği ölçüde mekan dizilimi de dikkate alınarak üç temel gruplama önerisi iletilmiştir. Nihai öneride kütüphane birimleri, çok amaçlı salon ve müze-sergi alanları bölümleri olmak üzere yapının üç kademedede değerlendirilebileceği ifade edilebilir.

Sonuç

Ankara Garı üzerinden detaylı incelemesi ve örnek çalışması yapılan yeniden işlevlendirme önerilerinde, oluşturulan fonksiyon referans listeleri, atanan minimum alan, yükseklik ve ışık alımı ihtiyaç değerleri üzerinden ilerlenmiştir. Bu kapsamda mevcut mekanın niteliksel ve alansal dökümleri mekan-mekan çıkarılarak alınan referans değerler ile karşılaştırması yapılmıştır. Bu karşılaştırma sonrasında, mevcut durum analizleri olarak hazırlanan analizler ile karşılaştırma yapılarak plan düzeni üzerinden kontrol sağlanmıştır. Kentsel analizlerin dahil edilmesiyle değerlendirme süreci geliştirilmiş, sosyal talepler ve kamusal önemin dikkate alınmasıyla kütüphane, müze ve sergi salonları ve çok amaçlı salon birimlerini içeren karma işlemler kamusal kullanım olacak şekilde sonuçlandırılmıştır.

Demiryolu yapılanmasının lineer ve çok parçalı örüntüsünü değiştiren çağdaş ek yüksek hızlı tren garları, tüm fonksiyonları içerisinde alarak noktasal odaklar oluşturmakta ve yerleşim dokusunda farklılaşmaya yol açmaktadır. Bu yansımalar dahilinde yüksek hızlı tren garları, tarihi tren garlarında işlev kaybı oluşturarak yeniden işlevlendirilmelerini tetiklemektedir. Plan, cephe ve hacim özellikleri bakımından özgün tren garlarının karakterize yapılarından tamamıyla bağımsız olan yüksek hızlı tren garları, özgün gar yapılarıyla kopuk bir ilişki içerisinde kalarak ayrışma sürecini hızlandırmaktadır.

Yüksek hızlı tren garlarının silüete ve dokuya baskın etkisiyle birlikte tarihi tren garlarına alternatif bir sistem ortaya koyması, özgün garların algılanmasını olumsuz etkilemekte ve özgün garlarda işlev kaybına sebebiyet oluşturmaktadır. Bu durum, yüksek hızlı tren garlarının mevcut gar yapılarından tamamıyla bağımsız şekilde kurgulanması nedeniyle oluşmakta, sistemde özgün garları destekleyici ya da bütünleyici rol almak yerine önüne geçen bir kurgu oluşturmaktadır.

Yüksek hızlı tren garı ve tarihi yapıları ilişkisinde çevresel, algısal veya yapısal bütünleşmeyi yakalayabilmek mümkün olamamaktadır. Yakın konumlandırılmış yapılarda alt geçit ve üst geçitler bağlantı elemanı olarak kullanılsa da zayıf kalmakta, kütleli baskınlığın önüne geçilememektedir.

Çalışmada bu etkilerin minimize edilebilmesi için yeni işlev seçimi yapılırken, mimari plan kurguları, fonksiyon yapıları, kütle ve oran ilişkileri, hacim, cephe ve malzeme özellikleri, yeni işlev tipolojileri ve ihtiyaç listeleri üzerinden, yasa ve yönetmelik içerikleriyle birlikte değerlendirme yapılması önerilmiştir. Belirlenen mimari ölçütler, tarihi yapının

korunma düzeyini ve olası müdahalelerin derecesini görebilmek için önem teşkil edecektir. Endüstri mirası, yeniden işlevlendirme ve çağdaş ek ortak kesişiminde olan demiryolu gar yapılarının kimlik ve değer kaybı tehlikesi, belirtilen olası müdahale derecelerinin ortaya koyulması ve korunma düzeylerinin değerlendirilmesiyle daha net okunabilecektir. Kentsel ve yapısal entegrasyonu problemlili olan yüksek hızlı tren garlarının tarihi gar yapıları ölçeğiyle daha fazla ilişki kurması, baskın birer öge olmalarının önüne geçebilecektir. Bu doğrultuda yeni planlanmakta olan yüksek hızlı tren garlarının belirtilen konular dikkate alınarak tasarlanması ve mevcut uygulaması yapılmış olanlarda peyzaj ilişkileriyle bütünleşme sağlanması önerilmektedir.

Tarihi gar yapılarında potansiyeller mevcut demiryolu mimari yapılanmasının çok parçalı strüktürünün avantajıyla bütüncül olarak düşünölmelidir. Bu sayede yekpare ve baskın kütle konumunda olan çağdaş gar yapılarının karşısında daha bütüncül ve parçalı yapıları toparlayıcı bir stratejiyle güç kazanmak mümkün olabilir. Bu kapsamda tarihi garların çevresinde bulunan tamamlayıcı yapıların da ele alınması, bu yapılara konaklama vb. fonksiyonların tanımlanarak işlerliklerinin artırılması önerilebilir.

Kaynaklar

DJEBBOUR, I. and BIARA, R. W., “The Challenge of Adaptive Reuse Towards the Sustainability of Heritage Buildings”, *International Journal of Conservation Science*, C. 11, S. 2, Romania 2020, s. 519-530.

YILDIZ, A., “Demiryolu Mimarisinin Korunma Sorunları ve Kırklareli Tren İstasyonu Yapılarının Yeniden Kullanımı için Bir Öneri”, *Çukurova Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, C. 32, S. 4, 2017, s. 39-54.

GİRESUN, B., “Tarihi Gar Binalarında İşlev Dönüşümünün Sürdürülebilirlik Bağlamında İrdelenmesi”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2017.

ZHANG, C.- DAI, S. and XIA, H., “Reuse of Abandoned Railways Leads to Urban Regeneration: A Tale from a Rust Track to a Green Corridor in Zhangjiakou”, *Urban Rail Transit*, S. 6, Beijing Jiaotong University, Beijing, Chinas 2020, s. 104-115.

PENÍĆA, M.- GOLOVINA, S. and MURGUL, V., “Revitalization of Historic Buildings as an Approach to Preserve Cultural and Historical Heritage”, *Procedia Engineering* 117, 2015, s. 883-890.

MARKOÇ, İ. and ERYAZICIOĞLU, M. E., “Matters of Urban Identity and Disidentification in the Context of Urban Projects, the Case of Istanbul”, 2014.

saltonline.org (15.02.2022).

arup.com (05.01.2022).

en.wikipedia.org (05.06.2022).

arup.com (05.01.2022).

tcdd.gov.tr (02.02.2022).