



Available online at <http://dergipark.gov.tr/iujad>
Inonu University Journal of Art and Design
Faculty Homepage: <http://www.inonu.edu.tr/tr/gsf>



Kentsel Peyzajlarda Endüstri Miraslarının Önemi: Çankırı Tarihi Tren Garı Örneği The Importance of Industrial Heritage in Urban Landscape: Çankırı Historical Railway Station Example

Betül TÜLEK^{a,*} , Ayşe ÖZDEMİR^b 

^a Dr. Öğr. Üyesi, Çankırı Karatekin Üniversitesi Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Çankırı, 18200, Türkiye

^b Çankırı Karatekin Üniversitesi Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Çankırı, 18200, Türkiye

Article history: Received 20-06-2019 / Accepted 28-12-2019

ÖZET ABSTRACT

Peyzajlar, insanlar tarafından algılandığı şekliyle karakteri doğal ve/veya insan faktörlerinin eylemi sonucunda oluşan alanlardır. Peyzajı oluşturan insan faktörlerinin kapsamında ele alınan kentsel peyzaj kavramında kentsel mekanlar, toplumların karşılıklı ilişkilerinin ve tercihlerinin ortaya koyulduğu dinamik mekanlar olarak ele alınmaktadır.

Çankırı kentsel peyzajı içinde 1931 yılında işletilmeye açılan TCDD ve Demiryolları Garı, gar binası, cer atölyeleri ve çevreleyen doğal peyzajı ile Çankırı kentine, doğal, kültürel, sosyal ve ekonomik katkılarda bulunmaktadır.

Kentsel peyzajlar kapsamında bulunan ve gelişen teknolojiyle kullanımı sonlanmış olan endüstri alanlarının dönüştürülerek kent parkı, tarih ve kültür müzesi gibi kullanımlarla kentlere kazandırılması mümkün olmaktadır. Endüstri miraslarının korunması, onarılması, dönüştürülmesi ve kente kazandırılması açısından, Çankırı'daki önemli endüstri miras alanı olan ve TCDD Gar sahası olarak kullanılan Çankırı Tarihi Tren Garı, peyzajın estetik, ekonomik, ekolojik ve kültürel boyutlarla incelenmiştir. Çalışma alanı doğal alanları, tarihi yapı ve araçları ile yeşil alan, müze, atölye gibi çok sayıda farklı fonksiyonu kente kazandırma potansiyeline sahiptir.

Anahtar Kelimeler: Kentsel Peyzaj, Kültürel Miras, Endüstri Mirası, Çankırı Tren Garı

Landscapes are formed by the action of natural and / or human factors as perceived by humans. In urban landscape concept, which is considered within the human factors of the landscape, urban spaces are considered as dynamic spaces where the mutual relations and preferences of societies are revealed.

TCDD and Railways Station opened to be operated in 1931 in the Çankırı urban landscape, has natural, cultural, social and economic contributions to Çankırı with its garage building, railway repair shop and surrounding natural landscape.

Within the scope of urban landscapes, it is possible to transform the disused industrial areas which have been terminated with the developing technology and bring to the cities by using them as urban parks, history and cultural museums. Çankırı Historical Railway Station, which is an important industrial heritage site in Çankırı and used as TCDD Station, has been examined in terms of aesthetic, economic, ecological and cultural aspects of the landscape. The research area has the potential to bring many different functions to the city such as green areas, museums and workshops with its natural areas, historical buildings and vehicles.

Keywords: Urban Landscape, Cultural Heritage, Industrial Heritage, Çankırı Railway Station

1. GİRİŞ

Peyzaj kavramı, bir görüş çerçevesinde yer alan doğal ve kültürel çevrenin meydana getirdiği bir kompozisyonudur. Bu kompozisyonun önemli parçalarından birini oluşturan kentsel peyzajlar ise doğayı kente, kenti de doğaya taşımanın arayışı içinde kurgulanan sistemler bütünüdür. Kentsel mekanlar uygarlıkların toplu yaşama, sosyalleşme gibi

* Corresponding author.

<http://dx.doi.org/10.16950/iujad.580409>

eğilimlerinin ortaya koyulduğu ve fiziksel, çevresel ve sosyo-ekonomik nedenlerle sürekli değişim halinde olan mekanlardır. Türkiye'de 1950'lerde başlayan sanayileşme hareketlerine paralel olarak sosyal, ekonomik ve kültürel gelişmeler ile kentleşme olgusu giderek artmıştır. Kentsel peyzajlar bu kentleşme olgusuyla ve gelişen teknolojiyle biçimlenmiş, bugünkü şeklini almıştır.

Kentsel peyzajların kapsamında yer alan kültürel miras alanları ve bu miraslara dahil olan endüstri mirasları, endüstri dönemine ait belirli bir tarihsel niteliğe ve öneme sahip alanları geçmişe dair sosyal, kültürel, mimari, estetik, tarihi veya bilimsel değerler taşıyan endüstri kültürünün kalıntıları olarak değerlidir. Gelişen teknolojilerle kent merkezindeki endüstri alanlarının işlevselliklerini yitirmeleri, teknolojik gelişmenin gerisinde kalmaları ve işlevsel dönüşüm kapsamında değerlendirilmeleri, son yıllarda sıkça gündeme gelen konular arasındadır. Kentin gelişmesiyle paralel olarak dönüşüme açılan sanayi alanlarının kente bütünleşmesi planlama ve tasarım disiplinleri açısından çözümlenmesi gereken konular arasındadır. Kent içerisinde kalan ve kullanılmayan bu tür endüstriyel alanların dönüşümü konusu, koruma, mimarlık tarihi, kent ve peyzaj planlama, mimari ve peyzaj tasarımı gibi disiplinler arası boyutta bir çalışmayı gerektirmektedir.

19. yüzyılın ikinci yarısı ile birlikte, Osmanlı'daki endüstrileşme çabaları demiryollarının kurulmasına olanak sağlamıştır ve Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte demiryollarının inşası hız kazanmıştır. Batı Anadolu sahip olduğu zengin yer altı ve yer üstü kaynakları ile endüstrileşmiş ülkelerin en fazla yatırım yapmak istedikleri bölgelerden olmuştur (Ekizoğlu, 2012). Bunun bir sonucu olarak da, Anadolu'daki demiryolu tarihi 23 Eylül 1856 yılında ilk demiryolu hattı olan 130 km'lik İzmir - Aydın hattının bir İngiliz firmasının ilk kazmayı vurmasıyla başlamıştır (URL-1). Sanayi devrimi sonrası kent ve kentleşme kavramları ortaya çıkmıştır. Böylece hızla artan kentler insanlar için çekim noktaları haline gelmiştir (Loures ve ark., 2007).

Ulaşım sistemi, toplumlar için yaşam alanları ile iş, eğitim, ticaret, alışveriş, sağlık, eğlence gibi farklı birçok kullanımlar arasında kısıtlı zamanlarda aktivitelerin gerçekleştirilmesi için erişim görevini üstlenmektedir. Bu aktivitelerin başında iş alanlarına, sağlık ve eğitim merkezlerine ve diğer kamu hizmetlerine erişim gelmektedir (Taşlıgil, 1999). Kırsaldan kentsel yaşam düzenine geçildiğinde insanların hareketliliği artmakta, yolculuk yapılan mekânların çeşitliliği değişmekte ve fazlalaşmaktadır (Tümertekin, 1987). Ayrıca kentleşen bireyler bu süreçle birlikte birinci derecede önemli ihtiyaçlarının haricinde sosyal ve kültürel içerikli etkinliklere ihtiyaç duymaktadır (Miller, 2003). Çankırı ilinde demiryolu ve karayolu ulaşımı iş, ticaret, sosyal ve kültürel sebepler ile birlikte geçmişte özellikle sağlık anlamında yoğun kullanılan önemli ağlardır. Geçmişte demiryolları kırsal alanlarda ve erişimi güç noktalarda özellikle sağlık ve eğitim hizmeti sunmalarıyla öne çıkmaktadır. Günümüzde bu işlevlerinin yanı sıra Çankırı ili Ankara'ya yakın konumu sebebiyle Ankara Esenboğa havalimanının havayolu olanaklarından da yararlanabilmektedir.

Çalışma alanı olarak seçilme nedenleri olarak, tarihi demiryolu ulaşımının günümüzde de devam eden hizmetleri, alanın konumu, tarihi ve kültürel özellikleri, tarihi yapıların yoğunluğu, tarihi yapıların halen kullanılıyor durumda olması, sosyo-kültürel yapının da devam ediyor olması gösterilebilir. Endüstri alanları kaynağa uzaklık, çevre etkisi gibi

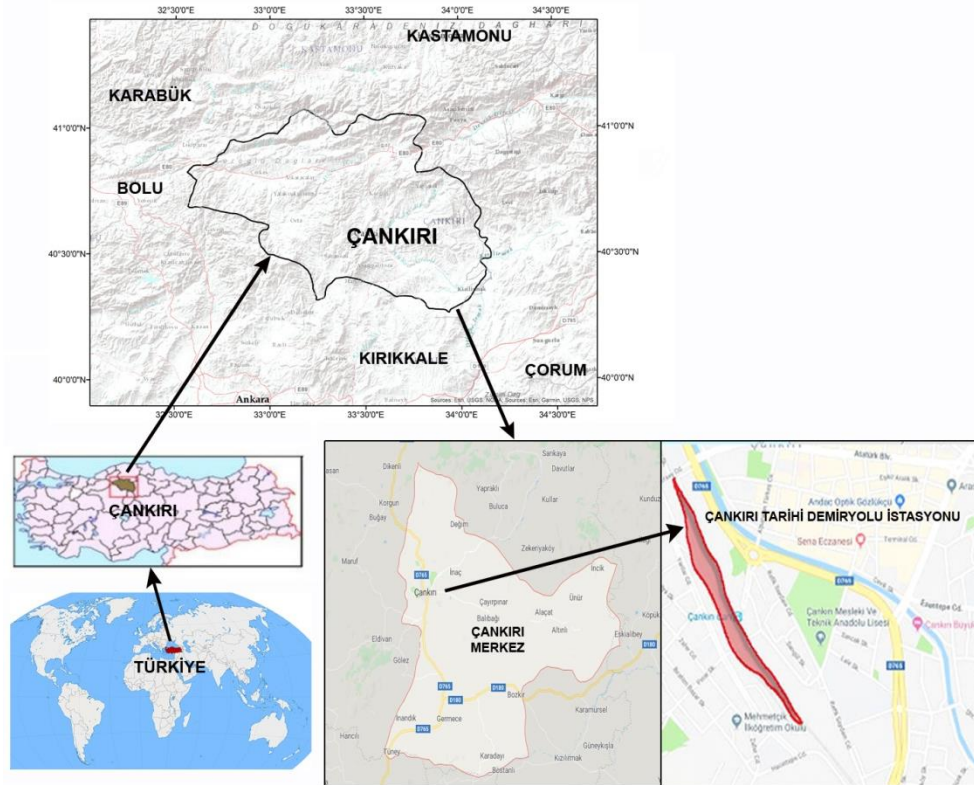
sebeplerle her ne kadar kentlerin dışında planlansalar da birçoğu kentsel gelişmeler ve hızlı nüfus artışıyla bugün kent merkezinde kalmaktadırlar. Bu çalışmada, Cumhuriyet Dönemi teknoloji tarihinin önemli bir bileşeni olan ve kentin fiziksel gelişiminde etkin bir rol alan Çankırı kent merkezindeki önemli endüstri miras alanı olarak TCDD Çankırı Tarihi Tren Garı örneği incelenmiş ve kentin peyzajına ekolojik, ekonomik, estetik ve kültürel boyutlarıyla hangi faydaları sağladıklarını belirlemek hedeflenmiştir.

2. MATERYAL VE YÖNTEM

2.1. Materyal

Çalışma alanı Çankırı ili sınırları içerisinde yer almaktadır. Çankırı ili, İç Anadolu ile Batı Karadeniz Bölgesi geçiş alanında bulunan yerleşim, güneyde Ankara ve Kırıkkale; batıda Bolu; kuzeybatıda Karabük; kuzeyde Kastamonu ve doğuda Çorum illeri ile sınırlanmıştır (Kuter, 2007). Çankırı ilinin yüzölçümü 7.490 km² olup, il merkezinin denizden yüksekliği 723 m' dir. İl sınırları dahilinde Merkez ilçe dahil olmak üzere; Atkaracalar, Bayramören, Çerkeş, Eldivan, Ilgaz, Kızılırmak, Korgun, Kurşunlu, Orta, Şabanözü ve Yapraklı olmak üzere 12 ilçe, 28 belediye ve 367 adet köy bulunmaktadır (Ozan Dündar, 2014).

Çalışma alanı Çankırı il merkezinde bulunan TCDD tarihi tren garı endüstri mirasıdır. Çankırı'da ilk tren seferlerinin gerçekleşmesi 88 yıllık bir geçmişe dayanmaktadır. Çankırı-Ankara arasında yapılan bu seferler Çankırı halkının Ankara ve yakın ilçeler ile etkileşimine ve kültürel gelişimine önemli katkılarda bulunmuştur. Çalışma alanı sınırları Abdul Halik Renda Mahallesi ile Yanlar Caddesi Cepheli Mevkii'nde 57.046 m² lik alanda yer almaktadır (Çankırı Belediyesi, 2019a) (Şekil 1).



Şekil 1. Çalışma alanı konumu

Çalışma alanı içerisinde TCDD ve Demiryolları gar sahası olarak kullanılan ve mülkiyeti TCDD'ye ait olan taşınmaz varlıklar olarak gar bina ve tesisleri bulundurmaktadır (Şekil 2).



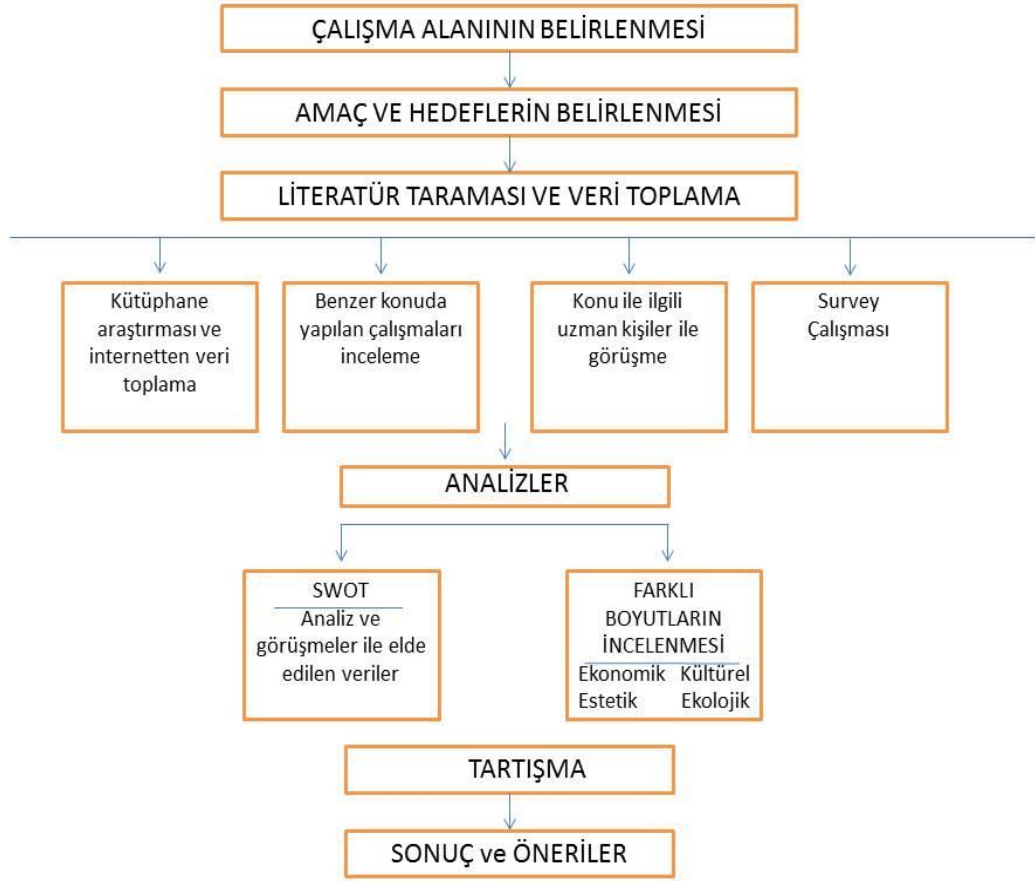
Şekil 2. Tren rayları ve gar binası (Çankırı Belediyesi, 2019b)

Çalışma kapsamında, peyzaj ve kentsel peyzaj kavramları, miras, kültürel miras ve endüstriyel miras kavramları, endüstriyel miras ve kentsel peyzaj ilişkisi, endüstri bölgelerinin kente kazandırılması ve kent peyzajı üzerindeki etkileri ve Türkiye'de kentsel peyzaj ve endüstri mirasları gibi konularda araştırmalar yapılmış, çeşitli yazılı ve görsel dökümanlar elde edilmiştir.

Çalışma alanı, herkesin kolayca ulaşabileceği kent merkezinde fakat atıl durumda olan bu anlamda çok boyutlu yapılacak koruma ve kullanım çalışmaları ve sahip olduğu doğal ve kültürel varlığı ile kente ekolojik, sosyal, estetik ve ekonomik katkılar sağlayarak kentin imajını destekleyebilecek olan bir endüstri mirası alanıdır.

2.2. Yöntem

Bu çalışmada; kentsel peyzajlarda endüstri miraslarının yeri genel özellikleri ile birlikte ortaya konmuş ve çalışma alanına ilişkin elde edilen verilerle oluşturulan teorik çerçeve ile Çankırı tarihi tren garı örneği peyzajın farklı boyutları ile Washer (2002), Gomes-Sal ve ark. (2003), Antrop (2005), Lörzing (2005) ve Atik ve Işıklı (2007) den geliştirilerek incelenmiştir. Çalışmanın gerçekleştirilmesinde izlenen yöntem Şekil 3'te yöntem akış şemasında belirtilmektedir.



Şekil 3. Yöntem akış şeması

Literatür taraması ve veri toplama aşaması iki bölüm şeklinde oluşturulmuştur. İlk bölümde çalışma konusu ile ilgili kuramsal temeller hazırlanmış, ikinci bölümde Çankırı tarihi tren garı örneğine ait plan, kroki, fotoğraflar gibi görsel ve çizimsel veriler temin edilmiştir. Çalışma alanı sınırları içerisindeki bitki örtüsü, toprak yapısı, alandaki yapıların mülkiyet durumu, belirleyici noktalar, manzaraya hakim noktalar, düğüm noktaları ve ulaşım sistemleri tespit edilmiştir. Aynı zamanda alanda fotoğraf ve kamera çekimleri de yapılmıştır. Çalışma alanının SWOT Analizi ile çalışma alanının sahip olduğu güçlü ve zayıf yönler ile fırsat ve tehditler belirlenmiştir. Peyzajın farklı boyutlarının incelenmesinde ise, çalışma alanının konumu, tarihsel yapı özelliği ve mevcut kullanım durumunun kent yapısı üzerinde oluşturduğu etkisi estetik, ekonomik, ekolojik ve kültürel boyutlarla incelenmiştir.

3.BULGULAR

3.1. Çalışma Alanının Tarihsel Süreci

Ülkemizde demiryolu sistemi, 153 yıllık köklü bir tarihe sahiptir. Anadolu'nun demiryolu ile tanışması, Osmanlı'nın son döneminde olmuştur. Irmak-Çankırı arasındaki 102 km'lik demiryolu 23 Nisan 1931'de de işletmeye açılmıştır. Çankırı-Çerkeş hattı 1935'te Çankırı'dan Çerkeş ilçesine ulaşmıştır (Çankırı Belediyesi, 2019a).

Trenin Çankırı'ya gelişiyle beraber halk ile tren adeta iç içe bütünleşmiş ve treni halkın birçok ihtiyacını karşılayacak bir araç olarak görmüşlerdir. 1930' larda bazı kasabalarda sağlık ocaklarının bulunmaması büyük bir eksiklik iken, trenlerde bulunan sağlık vagonları

sayesinde trenin geçtiği güzergâhlardaki, yerleşimlere sağlık olarak malzeme ve şifa taşınmıştır. Acil veya uzun süreli hastalıklar için tren yolu kullanılarak Çankırı hastanesine, eğer Ankara'ya gidilmesi gerekiyorsa Ankara'ya kadar tren yolunu kullanarak ulaşmışlardır. Kasabaların birçoğunda okul bulunmaması sorununu da tren ile çözüm bulunmuştur. Öğrenciler tren ile okulun olduğu yerleşimlere ulaşım sağlamışlardır. Bu bağlamda tren Çankırı halkının sosyal hayatına büyük katkılar sağlamıştır (Çankırı Belediyesi, 2019a) (Şekil 4).



Şekil 4. Çalışma alanı eski bir görüntüsü (URL-2)

Çankırı'ya Tenezzüh adı verilen trenlerinin seferleri 1931 ile 1950 yılları arasında genellikle günlük olarak Ankara-Çankırı arasında gerçekleşmiştir ve trenler Çankırı'ya haftada 3 kez gelmektedir. Tenezzüh trenleri Çankırı'da sosyal hayatının önemli bir parçası olmuştur. Tenezzüh trenlerinin amacı seyahatini bilmek, tanımak, öğrenmek bakımından olan büyük faydası göz önüne getirilecek olursa, aynı memlekette yaşayan halkın kendi öz vatanını görmesi, bilmesi, vatandaşları ile temasa geçmesi başka memleketlere ait bilgisinin artırılması sağlanmıştır. Tenezzüh trenlerinde büyük bir market vagonu, sağlık vagonu, tiyatro vagonu, sinema vagonu, yolcu vagonları, çeşitli yöreleri tanıtan rehberler ve restoran vagonları bulunmaktadır. Teknolojinin gelişmesi ve sefer trenlerinin de bu özellikleri içermesi ile zaman içerisinde tenezzüh trenleri önemini kaybetmiştir. Tenezzüh trenleri sayesinde Çankırı'da olmayan gıda, giyim gibi kent halkının ihtiyaçları Ankara'dan karşılanabilmıştır. Çankırı'daki köy ve kasaba istasyonlarına uğrayan Tenezzüh trenleri küçük yerleşimler için yürüyen ihtiyaç aracı olarak görülmüş ve mümkün olduğu kadar bu araçtan yararlanmışlardır (Çankırı Belediyesi, 2019a) (Şekil 5).



Şekil 5. Tenezzüh trenleri (Orijinal, 2019)

Çankırı'ya trenin gelmesi ile en doğal sonuç olarak işçi istihdamı artmış ve Çankırı halkına yeni bir iş kapısı açılmıştır. Zaman içerisinde trenin bakımları daha profesyonel şekilde yapılmaya çalışılarak, atölyeler kurulmuştur. Bu atölyelerde tahminlere göre ilk yıllarda 5-10 kişi çalışırken bu sayı 1940 yılının sonlarına doğru 250-300 kişiye çıkmıştır (Şekil 6).



Şekil 6. Cer atölyesi kalıntıları ve döner köprü (Çankırı Belediyesi, 2019b)

1931-1950 yılları arasında Ankara'ya tren seferlerinde artış olmuş ve Çankırı-Ankara arasında günde 4 lokomotif yolcu taşımacılığı da yapılmıştır. Bu gelişmeden dolayı Çankırı halkı Ankara'ya daha sık gidip gelerek, gününbirlik Çankırı-Ankara arası banliyöyü kullanmışlar ve Ankara'daki iş istihdamından yararlanmışlardır. Aynı şekilde Ankara'daki halkta Çankırı'ya gelmiş gelenlerin bir kısmı çalışmış, bir kısmı ise Çankırı'dan alışveriş yaparak Çankırı ekonomisine katkı sağlamışlardır (Çankırı Belediyesi, 2019a).

3.2. Çalışma Alanının Sosyo-Ekonomik Yapısı

Tren garının sosyo-ekonomik yapısı değerlendirilirken nüfus, eğitim, sağlık, kültürel imkanların özellikle tren yolunun aktif olarak kullanıldığı dönemde hızla geliştiği gözlenmiştir. Bu imkanlar toplumu sosyal açıdan her yönüyle olumlu şekilde etkilemiştir. Bu kapsamda 1931-1950 yılları arasında 177.587-217.188'e vararak hızla artan nüfusun önemli sebeplerinden biri olarak tren hattının aktif olarak kullanımı ve istihdam imkanlarının artması gösterilebilir.

3.2.1. Nüfus

2018 yılı genel nüfus sayımı sonuçlarına göre Çankırı ilinin toplam nüfusu 216.362 olup yıllık nüfus artış hızı % 16.28 'dir. Türkiye geneli itibari ile (81 il içinde) 1. sırada yer alıp ülke nüfusuna katkı sağlamaktadır (URL-3).

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre Türkiye'de en fazla nüfus artış oranı Çankırı ilinde olmuştur. Çankırı nüfusu bir önceki yıla göre 30.288 artmıştır. Bu nüfus oranını 109.512 erkek ve 106.850 kadından oluşmaktadır. Çankırı'nın nüfusu binde 150,8 artışla Türkiye'de ilk sırada yer almaktadır (URL-3).

3.2.2. Eğitim

Osmanlı İmparatorluğu döneminde Çankırı'nın önemli bir eğitim merkezi olduğu bilinmektedir. 1545 yılında Şeyhülislam'ın Çankırı medresesinde müderrislik yapmasıyla, Çankırı'nın önemli bir eğitim merkezi olma yolundaki çalışmaları başlamıştır (Kuter, 2007).

Çankırı ilinde 2018-2019 eğitim öğretim yılında 17 anaokulu, 55 ilkokul, 54 ortaokul, 38 ortaöğretim ve 12 halk eğitim merkezi olmak üzere toplam 176 okul bulunmaktadır. Toplam 176 okulun 149'u şehirde, 27 'si köyde eğitim yapmaktadır (Çankırı Valiliği, 2019).

Kent merkezinde 1 üniversite, üniversiteye bağlı 8 fakülte, 5 enstitü, 1 yüksekokul ve 5 meslek yüksekokulu bulunmaktadır. Üniversitenin toplam 12.983 öğrenci vardır (URL-4).

3.2.3. Çalışma Alanının Demiryolu Bağlantı Noktaları ve Ulaşım Sistemleri

Demiryoluna 1931'de kavuşan Çankırı ilinde demiryolu uzunluğu toplam 172 km olup, yol Germece-Çankırı İl merkezi-Apsarı-Demirçevre-Göllüce-Sumucak-Kurşunlu-Atkaracalar-Çerkeş-Kurtçimeni-İsmetpaşa-Ortaköy-Eskipazar güzergahlarını takip etmektedir. İle demiryoluyla yolcu ve yük taşımacılığı yapılmaktadır. Çankırı' dan her gün Çankırı-Irmak-Ankara-Kayseri yönüne 9 yük treni ve Çankırı-Karabük-Çatalağzı-Zonguldak yönüne de 9 yük treni olmak üzere toplam 18 yük treni kalkış yapmaktadır. Ayrıca, Ankara- Çankırı-Karabük-Zonguldak ve Zonguldak-Çankırı-Ankara seferi yapan Karaelmas Ekspresi ile de yolcu taşımacılığı yapılmaktadır (Çankırı Belediyesi, 2019a) (Şekil 7).



Şekil 7. Ankara - Zonguldak tren hattı (BAKKA, 2019)

3.2.4. Çalışma Alanına İlişkin SWOT Analizi

Bu analiz ile çalışma alanındaki fiziki ve sosyo-kültürel durum saptanıp, tarihi çevre koruma ve yenileme işlemleri sırasında güçlü yönler ve fırsatların nasıl değerlendirileceği, zayıf yönlerin güçlü yönler durumuna nasıl çevrileceği ve kısıtlamaların ortadan kaldırılması için nelerin yapılabileceği araştırılmıştır (Tablo 1).

Tablo 1. Çalışma Alanı SWOT Analizi

GÜÇLÜ YÖNLER	ZAYIF YÖNLER
<ul style="list-style-type: none"> - Endüstriyel mirasın kent merkezinde bulunması - Çankırı'da bir demiryolu ve demiryolculuk tarihi bulunması - İlde demiryolu olması, proje arazisinin demiryolunun hemen yanında olması - İlin Ankara'ya olan yakınlığı - İlde Ilgaz gibi yaz-kış turist çeken bir ilçenin bulunuyor olması - Alanda özgün yapıların bulunması (Gar binası, Cer atölyesi kalıntıları ve döner köprü) 	<ul style="list-style-type: none"> - Alanın kent halkına yeterli ve doğru tanıtılmaması - Yerel yöntemlerin endüstri miraslarının korunmasına yönelik bilgi eksikliğinin olması
FIRSATLAR	TEHDİTLER
<ul style="list-style-type: none"> - Demiryollarının ülkemizde gündemde olan bir sektör olması - Son dönemde Doğu Ekspresi'nin başını çektiği tren turizmi etkinliklerinin artmış olması - Müze-kent konseptinin olması - Alanın iyileştirilmesiyle, demiryolu turizminde beklenen artış - Çankırı kent merkezinden geçen demiryolu açık yeşil alan sistemine katkı sağlayabilecek bir potansiyele sahip olması - Yerel ürünlerin sergilenmesi ve hatta pazarlanması için uygun bir platform olması 	<ul style="list-style-type: none"> - Kent baskısının fazla olması - Çankırı Belediyesi'nin geliştirdiği ve uygulamakta olduğu projeye alanın özgün yapısının bozulması

SWOT analizi incelendiğinde alanın güçlü yönlerinin ve fırsatlarının öne çıktığı gözlenmektedir. Çalışma alanı özellikle kentin en aktif ve merkezi bir noktasında bulunması, kültürel ve tarihsel özellikleri ve yeşil alanlarıyla kent peyzajına önemli katkıları olan bir alan niteliği taşımaktadır. Alanda son dönemde artan nüfus ve kentsel baskı ile birlikte endüstri mirasları hakkındaki bilgi ve tecrübe eksiklikleri alanın zarar görmesine sebep olabilecek konular olarak ele alınmalıdır.

3.2.5. Çalışma Alanının Kent Peyzajındaki Farklı Boyutları

Estetik, ekonomik, ekolojik, kültürel boyutlarıyla çalışma alanı ele alındığında Çankırı tarihi tren garının bölgeye sosyal, kültürel, ekolojik ve ekonomik açıdan önemli katkılar sağladığı gözlemlenmiştir. Çalışma alanı, estetik boyutta dönemin tipik mimari özelliklerini yansıtan yapılarıyla; ekonomik boyutta bölge halkına sağlayacağı istihdam ve ev ekonomisine katkılarıyla; ekolojik boyutta yeşil alanları ve bitki örtüsü ile; kültürel boyutta ise sağladığı rekreasyonel olanaklar ve sosyalleşme imkanlarıyla öne çıkmakta olan önemli bir cazibe merkezi konumundadır.

Kent Peyzajında Estetik Boyut

Estetik, güzelliğin insan aklı ve duyuları üzerindeki etkilerini konu olarak ele alan felsefe dalıdır. (Turanı, 2004; Şentürk, 2013). Eski Yunan'dan Rönesans'a kadar güzelliğin

nesneden kaynaklandığı ya da başka bir deyişle nesnel bir fiziksel özellik olduğu düşünülmüştür (Lothian, 1999; Özgüç ve ark., 2009). Peyzaj estetiği ise estetik kavramından yola çıkılarak doğal ve kültürel çevrenin estetik olarak değerlendirildiği algısal bir boyuttur.

Estetik boyut peyzajın görsel niteliklerini temsil etmektedir. Peyzaj ilk olarak estetik boyutu ile algılanmakta olup görsel anlamda ifade edilen resimler, tuvaler peyzaj ile ilgili ilk çalışmaları oluşturmaktadır. Peyzaj da estetik boyut görsel açıdan her zaman "güzel" olmak zorunda değildir. Müdahale edilmiş olsa da peyzajın bir kişiliğinin olması önemlidir (Atik ve Işıklı, 2007).

Çalışma alanında estetik boyut kapsamında yapısal ve bitkisel elemanlar değerlendirilmiştir. Yapısal boyutta şehrin en önemli ve merkezi noktasında bulunan çalışma alanı, içerisinde 30.180 m² si sosyal kültürel tesis ve rekreasyon alanı, 6.530 m² si eğitim ve kültür merkezi, 7.100 m² si spor kompleksleri ve bunları destekleyen alanın iki ucunda 13.236 m² si konut ve ticaret alanı olmak üzere toplam 57.046 m² lik bir alanı kapsamaktadır (Çankırı Belediyesi, 2019a).

1931 yılında Çankırı'ya trenin gelmesi ile buharlı makine döneminde gar binası, dışardan gelen çalışanların konaklaması için müstemilatlar, yükleme – boşaltma alanları, cer atölyesi ve revizörlük (vagon bakımı) alanları, depo alanları yapılmıştır. Bu farklı kullanım alanlarının yapı malzemesi sağlam taş ve beton olmak üzere, dönemin mimarisini sembolize eden alanlardır. Alanların taş yapı olmasının bir başka nedeni ise trenlerin oluşturduğu sarsıntıda sağlam kalabilmesidir. Bu özellikli yapı alanları endüstri mirası olma özelliği ile tarihi dokunun korunduğu ve dönemin mimarisinin ortaya koyulduğu önemli mekanlardır.

Bitkisel boyutta ise alan içerisinde bulunan ve Çankırı'nın doğal türlerinden olan karaçam, ceviz, badem gibi bitki türleri alanın farklı noktalarında tamamlama, birleştirme, vurgulama, yön verme, yumuşatma, fon oluşturma, görsel çekicilik sağlama gibi pek çok fonksiyonu gerçekleştirebilecek oranda alanda bulunmakta ve alana estetik anlamda katkıda bulunmaktadır.

Kent Peyzajında Ekonomik Boyut

Turizm ve istihdam kentsel peyzajın estetik, tarihsel ve rekreasyonel değerleri kentin cazibesini artırır ve turizm varışlarını artırarak istihdam ve gelir üretmektedir. İyi planlanan ve yönetilen kent parkları bir alanın ekonomik yaşantısını canlandırmaktadır (Uzun, 2005).

Politik görüşler üretim ve ekonomik eğilimler peyzajın gelişmesine yön verir. İnsanın yaşamak için gerçekleştirdiği ekonomik faaliyetlerin yansması ve doğadan yararlanma çabasının bir ifadesi olan peyzajda ekonomik ve politik olan kullanımları şeklinde yansıtmaktadır (Atik ve Işıklı, 2007).

Çalışma alanı olan Çankırı demiryolu istasyonu, Cumhuriyet'in ilanından 8 yıl sonra yani 23 Nisan 1931 tarihinde açılmıştır. O dönemlerde çeşitli nedenler ile kullanılan alan günümüzde Karaelmas Ekspresi olarak kullanılan; Ankara tren garı ile Zonguldak tren garı arasında Devlet Demir Yolları tarafından işletilerek ekonomik olarak katkı sağlamaktadır. Aynı zamanda alan içerisinde kalan yeşil alanlardan kent halkının yemlik ve yemeklik baklagilleri toplayıp pazarlarda satış yaparak ev ekonomisine katkı sağladıkları bilinmektedir.

Kent peyzajında Ekolojik Boyut

Peyzajın estetik bütünü oluştururan flora ve fauna elemanları ve toprak, jeoloji, hidroloji, eğim gibi diğer peyzaj faktörleri arasındaki dinamik boyutu temsil eder. Peyzajın içeriğinin anlaşılmasında önemli rolü oynarken, peyzajın korunma gerekleri ve derecelerini tanımlamaktadır (Atik ve Işık, 2007).

Çalışma alanında Abdul Halik Renda Mahallesi ile Yanlar Caddesi Cepheli Mevkii arasında kalan bir açık yeşil alan bulunmaktadır. Semt sakinlerinin kısıtlı beton çevrelerde yaşayanlara göre daha güçlü sosyal bağlara sahip olduğunu söylemek mümkündür. Endüstri mirası olan bu yeşil alan konum olarak alanın yeşil alan kapasitesini karşılayan bir potansiyele sahiptir (Şekil 8).



Şekil 8. Çalışma alanının yeşil dokusu

Çankırı ili doğal bitki örtüsü üst florasını karaçam, sarıçam, ardıç, meşe, ladin ve göknar gibi orman ağaçları ile ahlat ve kızılçık gibi meyve ağaçları oluşturmaktadır. Alt florada ise hububat, yemlik ve yemeklik baklagiller ile devedikeni ve ayrık otu gibi bitkiler bulunmaktadır. Çalışma alanı sınırları içerisinde ise yine bozkır bitki örtüsüne ait ağaç türleri olan ceviz (*Juglans regia*), yalancı akasya (*Robinia pseudoacacia* L.), karaçam (*Pinus nigra*), badem (*Prunus dulcis*), kayısı (*Prunus armeniaca* L.) ve kızılçık (*Cornus mas*) yer almaktadır. Aynı zamanda alan içerisindeki alt florasında ise yemlik ve yemeklik baklagiller ile devedikeni (*Silybum marianum*) ve ayrık otu (*Agropyron repens*) gibi bitkilerin bulunduğu önemli bir yaşam alanıdır.

Çankırı ilinde ova çok az olup, düz araziler genelde yayla özelliğine sahip vadilerden oluşmaktadır. Erozyon nedeniyle jeolojik yapı değişikliğe uğramaktadır. Kızılırmak nehri boyunca polikültür tarım yapılabilmektedir. İlin genel toprak yapısı organik maddece oldukça

fakirdir. Bu kapsamda çalışma alanında yetişen alt ve üst floradaki bitkilerin varlığı alandaki toprağın verimliliğinin göstergesi olması açısından önemlidir.

Kent Peyzajında Kültürel Boyut

Görsel ekonomik ve ekolojik faktörler tek başına peyzajı tanımlamada yeterli olmayıp, kültürel değerler ve geçmişten günümüze taşınan süreçler ile peyzajı tanımlamaktadır. Bir alanda bulunan anıtlar, kutsal yapılar, tarihi yapılar kadar sosyal ve ekonomik faaliyetlerin izlerini taşıyan tüm doğal ve kültürel yapılar peyzajın kültürel boyutunu temsil etmektedir (Atik ve Işıklı, 2007).

Toplum tabanlı etkinlikler yardımı ile çocuklar ve gençler için yetenekleri, bilgilerini ve eğitimlerini geliştirmelerine yardım edecek şekilde yeşil alanlar çok çeşitli eğitimsel fırsatlar sunmaktadır. Parklar okul çağı çocukları ve yetişkinlerin eğitimi için, kaynak oluşturmaktadır. Doğaya zarar vermeden tasarlanan parklar, tarih, kültür, botanik ve yaban hayatı yönünden ilgi çekmektedirler. Ekolojik eğitimin gerçekleştirilme alanları olarak bilinmektedir (Polat ve Önder, 2012).

Doğa ve yeşil alanlar dış mekânların kullanımında odak noktalarıdır, komşular arasında sosyal bağ ve etkileşimi sağlamaktadır. Kent içerisinde oluşan ortak olarak kullanılan dış mekânlarda yeşil alanların varlığı sosyal bağların gelişimini desteklemektedir. Sosyal ilişkilerin kurulmasında önemli rol oynamaktadır. Kentlerde toplumun tüm üyeleri yeşil alanları kullanarak sosyal gerilimini düşürebilir ve sınıfları birbirinden haberdar edebilir. Yeşil alanlar gündelik olayların çeşitli insanlar ile görüşüp paylaşılacağı mekânlardır. Çeşitli etnik grupların kültürel karakteristikleri ile kültürler arası etkileşim fırsatları sağlamaktadır. Çeşitli rekreasyon örnekleri ile birlikte, kendini ifade etme ve keşfetme gibi park ziyaretçilerinin ihtiyaç duyduğu ve onları memnun edecek sosyal ve kültürel programlara talepler vardır. Farklı yaşlardaki kullanıcıların, karşılaşma, yürüme, oyun, sohbet etme gibi etkinliklerde bulunabilme fırsatları sağlamaktadır (Kızılaslan, 2007).

Açık yeşil alanlar rekreasyonel amaçlar için organize edilmiş dış mekânları oluştururlar. İnsanların aktif ve pasif rekreasyonları için bütün olanakları hazırlarlar (Oğuz, 1998). Rekreasyon faaliyeti olarak çalışma alanında dinlenme, komşular arası sosyal bağ kurma, profesyonel ve amatör fotoğraf çekme gibi aktiviteler yapılmaktadır. Endüstriyel miras olan alana gelen ziyaretçiler ders kapsamında, akademik çalışma ya da tarihi gezinti amaçlı ziyaret edilmektedirler.

Kentsel alanlarda yer alan tarihi ve kültürel değeri yüksek mekan ve objelerin korunması, bu alanların sürdürülebilirliğinde önemli rol oynamaktadır. Özellikle tarihi unsurlar çevresinde yapılan peyzaj düzenlemeleri bu değerlerin ön plana çıkmasına koruma ve kullanma dengesi içinde değerlendirilmesine olanak sağlamaktadır. Çalışma alanı endüstri mirası niteliği taşıdığı için alan korunmalı ve kentin önemli kültürel parçalarından biri olma özelliğini yitirmemelidir.

4. SONUÇ VE TARTIŞMA

Günümüzde birçok endüstriyel alan, tarihi, mimari, estetik ve sanatsal değeri yüksek yapılar olmasının ötesinde doğal, kırsal, kentsel, tarihi ve sosyal değerlerle bütünleşmiş daha

büyük bir kültürel geçmişin öğeleridirler. Bu alanları ve alanlardaki tarihsel yapıları değerlendirirken eski zamanlardan itibaren içinde konumlandıkları kentin önemli bilgi kaynakları olduğu dikkate alınmalıdır. Bu nedenle endüstriyel alanların kentlerdeki kültürel sürdürülebilirliği bağlamında kendi tarihsel birikimini koruyarak ve tarihsel deneyimlerinden elde edilen bulgular sürdürülebilirliğe kaynak oluşturacak şekilde yorumlanmalıdır. Tarihi endüstri alanının var olan mimari yapısına mümkün olduğunca saygı duyarak bir yeniden işlevlendirme çalışması yapılırken, aynı zamanda geçmişi ile ilgili bize kaynak olmalı ve kültürel sürdürülebilirliği de devam ettirmelidir (Seçer Kariptaş ve ark., 2015).

Endüstriyel miras kapsamındaki yapıların yeniden değerlendirilmesi sırasında yapılacak tüm uygulamalarda öncelikle amaç endüstri tesislerinin kendilerine özgü niteliklerini korumak olmalıdır. Başarılı bir uygulamanın işlevini sürdürerek hayatta kalabilmesi için güç birliği olmalıdır. Bu nedenle halkın, üniversitelerin, yetkili yerel ve merkezi kurumların, ilgili kişi ve kuruluşların ortak çalışması sağlanmalıdır. Bu gibi çalışmaların Türkiye’de endüstri mirası kavramının anlaşılması, endüstri yapılarına bakış açısının değişmesi ve değerlendirme kapsamına alınması yönünde olumlu bir adım olacaktır (Seçer Kariptaş ve ark., 2015).

Endüstri mirası kavramının tüm dünyada yaygınlaşması ve değerinin anlaşılması için doğru şekilde yapılmış yeniden işlevlendirme örnekleri çoğalmalıdır. Bu şekilde endüstri uygulamaları, özgün nitelikleri ile karakteristiklerinin olduğu kadar, gizlenmiş anlamlarının ve belleklerinin de ortaya çıkarılması ve sonunda kimliklerinin yeni bir anlayışla yeniden yorumlanması gerekmektedir.

Çalışma süresince çalışma alanına benzer endüstriyel miras örnekleri ve koruma çalışmaları incelenmiştir. Bu kapsamda İngiltere'deki Midland Demiryolu hattı ve Amerika'daki Rail City Demiryolu Müzesi örnekleri öne çıkmaktadır. Midland Demiryolu hattı birçok faklı süreçten geçse de son dönemde eğlence ve seyahat rotası haline gelmiştir. Bu gelişimi alanın tarihi dokusunu koruyarak ve yaban hayatına önem vererek yeşil bir yol ağı sistemi oluşturulmuş, yürüyüş parkurları yapılmıştır. Midland Demiryolunda gerek bölge ekonomisi gerekse alanın ekolojik koşulları göz önünde bulundurularak bir çalışma yapılmıştır. Midland Demiryolunda gününbirlik geziler ve iş için kullanılan trenler ekonomik olarak katkı sağlamaktadır (URL-5). Rail city müzesi ise ilk buharla çalışan demiryolu müzesidir. New York'un Sandy Creek kasabasında Ontario Gölü'nün doğu kıyısındaki Sandy Pond'da bulunan Rail City, ziyaretçilere gerçek demiryolu lokomotifleri, vagonlar, tramvaylar, binalar, yapılar ve ekipmanlardan oluşan geniş bir koleksiyonu keşfetme imkanı sunmaktadır ve bu özelliğiyle alanın tarihsel yapısını öne çıkarmaktadır (URL-6) (Şekil 9).



Şekil 9. Midland demiryolu ve Rail City demiryolu (URL-5, URL-6)

Çalışma alanı olan Çankırı Tarihi Tren Garı da Midland demiryolu mirasına benzer özellikler taşımakta, Çankırı kenti için yeşil yol sistemi olabilecek kapasiteyi taşımaktadır. Yakın çevresinde yer alan İstiklal Yolu da bu çalışmayı desteklemektedir. Çalışma alanı ayrıca gününbirlik geziler için uygun özelliklere sahiptir ve bu anlamda alanda yer alan ancak atıl durumda olan tenezzüh trenlerinin onarılıp günümüzde bu amaçla kullanılabilirliğinin sağlanması mümkündür. Rail city müzesinde gerçekleştirilen endüstriyel müzecilik çalışmaları çalışma alanında da gerçekleştirilebilir. Bu kapsamda alanda bulunan tarihi trenler, lokomotifler, tenezzüh trenleri, atölyeler ve yapıların korunarak sergilenmeleri imkanı yaratılabilecektir.

Çalışma alanında yapılan SWOT analizi ve peyzajın farklı boyutları birlikte değerlendirildiğinde alanın kent peyzajına tüm yönleriyle pozitif katkı sağladığı ve güçlü yönler ve fırsatların öne çıktığı gözlemlenmektedir. SWOT analizi ile alanın mevcut varlığının güçlü yönler ve fırsatları, zayıf yönler ve tehditlere göre daha fazla öne çıkmakta, alanın cazibe noktası olmasına sebep olacak nitelikler taşımakta olduğu görülmektedir. SWOT analizinde görüldüğü gibi çalışma alanının kente sağladığı en önemli katkılardan biri kentin büyük oranda yeşil alan kapasitesini karşılamasıdır. Son dönemde kentte artan nüfus ve okuma oranı ile Çankırı kent merkezi özellikle genç nüfusun yoğunlaştığı noktalardan biridir. Bu açıdan kent merkezinde yer alan Çalışma alanı, Çankırı'nın yeşil alan kapasitesi, ekonomik kapasitesi, tarihsel ve sosyal özelliklerini kuvvetlendiren, kentin önemli unsurlarından biridir.

Endüstri mirası olan Çalışma alanı Çankırı kentine özgü bir kent kimliği oluşturabilecek potansiyele sahiptir. Bu anlamda Çalışma alanında peyzajın farklı boyutları incelendiğinde alanda yer alan gar binası, müstemilatlar, yükleme – boşaltma alanları, cer atölyesi ve revizörlük (vagon bakımı) alanları, depo alanları endüstri mirası ile tarihi dokunun korunduğu o dönemdeki yapılarına göre restorasyon yapılarak *kent estetiğine* katkı sağlayabilmektedir. Karaelmas Ekspresi olarak kullanılan; Ankara tren garı ile Zonguldak tren garı arasında Devlet Demir Yolları tarafından işletilerek ekonomik olarak katkı sağlamaktadır. Bu güzergah üzerine daha önceden kullanılan gününbirlik yolcu taşımacılığı getirilerek *kent ekonomisine* katkı sağlanacaktır. Çalışma alanı endüstri mirası olan bu yeşil alan hem geçmiş tarihin günümüzde bir mirasını hem de ekolojik olarak alanın yeşil alan kapasitesini karşılamaktadır. Bu kapsamda alanda tür tespiti yapılmalı, varsa alandaki farklı endemik türler de tespit edilmelidir. Kent halkına sağladığı kültürel potansiyel açısından Çalışma alanında dinlenme, komşular arası sosyal bağ kurma, kent içerisindeki sosyal gerilimi düşürme ve sınıfları birbirinden haberdar etme ve alan içerisinde profesyonel ve amatör fotoğraf çekme gibi aktiviteler yapılmaktadır. Bu faaliyetler artmalı ve devamlılığı sağlanmalıdır.

5. KAYNAKLAR

- URL-1, (2019). <https://rayhaber.com/2015/03/turkiyede-ilk-demiryolu-hatti-nerede-yapilmistir/>, (accessed in: 08.05.2019), (In Turkish).
- URL-2, (2019). <https://www.pinterest.ca/pin/370421138094980687/> (accessed in: 14.05.2019), (In Turkish).
- URL-3, (2019). <https://www.nufusu.com/il/cankiri-nufusu>, (accessed in: 10.05.2019), (In Turkish).

- URL-4, (2019). <https://www.egitimajansi.com/haber/cankiri-karatekin-universitesi-haberi-60148h.html>. ,(accessed in: 04.21.2019), (In Turkish).
- URL-5, (2019). <http://www.bristolbathrailwaypath.org.uk/theoldrailway.shtml> , (accessed in: 07.05.2019), (in English).
- URL-6, (2019). <http://www.railcitymuseum.com/> , (accessed in:14.05.2019), (in English).
- Antrop, M. (2005). Handling Landscape Change. ECLAS European Council of Landscape Architecture Schools, Conference Proceedings "Landscape Change"Pages 3-14, Ankara 14-18 September, 2005.
- Atik, M., Işıklı, R.C. (2007). Endüstri Parklarının Kent Peyzajındaki Yeri ve Antalya Dokuma Fabrikası Örneği. Peyzaj Mimarlığı 3. Kongresi, Antalya.
- BAKKA, (2019). T.C. Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı, Karabük. <http://www.bakka.gov.tr/site/sayfa/44/karabuk>, (accessed in: 27.08.2019), (In Turkish).
- Çankırı Belediyesi, (2019a). Çankırı Kenti. Çalışma Alanı Konumu Bilgisi.
- Çankırı Belediyesi, (2019b). Çankırı Kenti. Çalışma Alanı Fotoğrafları.
- Çankırı Valiliği, (2019). Sayılarla Çankırı, <http://www.cankiri.gov.tr/sayilarla-cankiri-1>, (accessed in: 19.06.2019), (In Turkish).
- Ekizoğlu, E. (2012). Demiryolu Yerleşkelerinin Endüstriyel Miras Olarak Korunma Sorunları: İzmir-Aydın Hattı Üzerindeki Demiryolu Yerleşkeleri Örneği. Yüksek Lisans Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi, 215 s., İzmir.
- Gomez-Sal, A., Belmontes, J.A., Nicolau, J.M. (2003). Assessing Landscape values:a proposal for multidimensional conceptual model. Ecological Modelling 168:319-341.
- Kızıllarlan, S. (2007). Trabzon Kenti Park ve Bahçelerinin Peyzaj Tasarım Kriterleri Açısından İncelenmesi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.
- Kuter, N. (2007). Çankırı Kenti Açık Ve Yeşil Alan Varlığı İçinde Tarihi Kent Merkezinin Kentsel Peyzaj Tasarımı Açısından Değerlendirilmesi. Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi, 309 s.
- Loures, L., Santos, R., Panagopoulos, T. (2007). Urban Parks and Sustainable City Planning - The Case of Portimão, Portugal, Wseas Transactions On Environment And Development, 10(3) 171-180s.
- Lothian, A., 1999, Landscape and Philosophy of aesthetics: is landscape quality inherent in thelandscape or in the beholder, Landscape and Urban Plannig, 44: 177-198.
- Lörzing H. (2005). Different Ways to Change a Landscape. ECLAS European Council of Landscape Architecture Schools, Conference Proceedings "Landscape Change"Pages 90-97, Ankara 14-18 September, 2005.
- Miller, J. H. (2003). Travel Changes and Social Exclusion. International Association of Travel Behavior Research Annual Draft, USA.
- Oğuz, D. (1998). Kent Parkı Kavramı Yönünden Ankara Kent Parklarının Kullanım Olgusu Üzerinde Bir Çalışma, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Doktora Tezi.
- Ozan Dündan, S. (2014). Çankırı İli Uygun Yatırım Alanları Çalışması. Çalışma Müdürlüğü, Ankara.
- Özgüç, Erdönmez, M. İ., Kaptanoğlu, Çağlayan, A. İ., (2008). Peyzaj Estetiği ve görsel KaliteDeğerlendirmesi, İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi, 2008 Seri B, Cilt 58, Sayı: 1,Syf: 41, İstanbul.
- Polat, A.T., Önder, S. (2012). Kentsel Peyzaj: Tasarım Ve Uygulamaya Yönelik Bazı Öneriler, Kentsel Peyzaj Alanlarının Oluşumu ve Bakım Esasları Semineri. Konya.
- Seçer Kariptaş, F., Edirne Erdinç j., Özkazanç Dinçer, B. (2015). Endüstriyel Mirasın Kentlerdeki Kültürel Sürdürülebilirlik Bağlamında İncelenmesi. Gazi Üniversitesi. ISBS 28-30 Mayıs, 512-516 s.

- Şentürk, G. (2013). Leonardo Da Vinci Eserlerinin Estetik Eğitimi Açısından Araştırılması, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü Güzel Sanatlar Eğitimi Bölümü Resim İş Öğretmenliği Ana Bilim Dalı, Ankara
- Taşlıgil, N., (1999). Türkiye'nin Ulaşım Coğrafyası, Kuşak Ofset Kitabevi, İstanbul.
- Turanî, A., (2004). Sanat Terimleri Sözlüğü. (10. Basım). İstanbul. Remzi Kitabevi.
- Tümertekin, E., (1987). Ulaşım Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi Yay. No: 2053, Coğrafya Enstitüsü Yay. No: 85, İstanbul.
- Uzun, S. (2005). Kırsal Ve Kentsel Alanlardaki Parklarda Kullanıcı Memnuniyeti: Gölcük Orman İçti Dinlenme.
- Washer, D.M. (2002). Landscape-indicator development: steps towards a European approach. Precedings of Frontis workshop on the future of the European cultural landscape Wageningen, The Netherlands 9-12 June 2002, Editor Rob Jongman Chapter 16, Pages 237-252.

6. EXTENDED ABSTRACT

When the period of transportation and communication facilities were inadequate and human population less on Earth, dealing with agriculture, husbandry and hunting was enough to sustain people lives. Increasing of the human population for centuries, discoveries, inventions, sense of social life fostering and advancements of science and technology require some rational and economical consumptions.

With the development of industrial revolutions began to steam, rational production systems have been developed which are enough to feed the world's current population. Some industrial facilities (closed - open - semi open) have been developed for having planned, rapid, rational economic, series, and also recycled productions. Because of these productions facilities' relative remoteness from public buildings should be necessary about their products and waste such as gas, smoke, odor, dust, steam, noise, solid and liquid wastes and chemicals, these production (industrial) areas determination become a necessity in urban plans.

Cultural landscape is a combination work of man and nature and important part of our cultural heritage. According to cultural landscapes, industrial landscapes play an important role especially in urban region. Industrial landscapes are important to define the city and to bring its identity, improve the conditions of human life. Historical industrial areas have developed outside of the cities within the industrial revolution and they remained in city centers. They have been abandoned because of increasing population developing technology. The transformation of industrial heritages is considered as an important opportunity in terms of keeping these heritages alive and regaining them. Transformation, preservation and reclamation of former industrial areas create ecological and cultural awareness and also encourage citizens to reuse of these areas. These areas are often converted into parks, museums, etc. and increase green usage to create sustainable urban areas in the world.

In this study, aesthetic, economic, ecological and cultural dimensions of Çankırı city landscape were examined in the example of the historical railway station. As a result of the data obtained and the analyzes carried out in the field, the research was supported and suggestions were made in order to transfer the industrial heritage to future generations, to

bring the buildings to urban life with an appropriate function and to protect their original identities.