



T.C.  
MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ  
BİLİMSEL ARAŞTIRMA PROJELERİ KOORDİNATÖRLÜĞÜ

## BİLİMSEL ARAŞTIRMA PROJESİ SONUÇ RAPORU TAM METNİ

2021-29 ve C Tipi

Ulusal Demiryolu Mirasının Korunmasına Yönelik  
Yaklaşımlar

**Proje Yürütücüsü**  
Doç.Dr. Esin SARIMAN ÖZEN  
İç Mimarlık

**Proje Ekibi**  
Dr.Öğr.Üyesi Emine YAVUZ PAKİH  
İç Mimarlık

MSGSÜ Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinasyon Birimi tarafından desteklenmiştir.  
(Proje No:2021-29, 2021)

## Proje Sonuç Raporu Tam Metni

*Proje amacı, kapsamı, yöntemi, faaliyetleri, bulguları, çıktıları, kaynakçası yer almalıdır. (Metin 12 punto, Times New Roman yazı tipi, 1.5 satır aralığı ile yazılmalıdır.*

### Çalışmanın Amacı

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

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

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

Hızla gelişen ulaşım sistemleri ile birlikte yeni tip demiryolu yapılarının inşası gündeme gelmektedir. Toplumun değişen ihtiyaçları doğrultusunda inşa edilen yeni istasyon yapıları endüstri mirası olan mevcut istasyon binalarının işlevlerini yitirmelerine neden olmaktadır. Bu yapıların demiryolu mirası veya kültürel miras olarak tescillenmesi korunması yönünden yeterli

değildir. Hafızalarda yer eden kentin kamusal mekanlarından olan bu yapılar tekrar topluma kazandırılarak sahip oldukları değeri sürdürebilirler. Maalesef ki ülkemiz bu konuda yetersiz kalmaktadır, atıl kalan yapılar ya özel mülk olup yarı ölü mekanlar olarak işlev almaktadır yada restore edilip işlev verilmeden kaderine terk edilmektedir. Oysa ki dünyada özellikle İngiltere de tarihi gar binaları mevcut teknoloji ile gar binası olarak yeniden işlevlendirilerek kentin simgesi olan kamusal mekanlar olarak hizmet vermeye devam etmektedirler.

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

### **Çalışmanın Kapsamı**

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

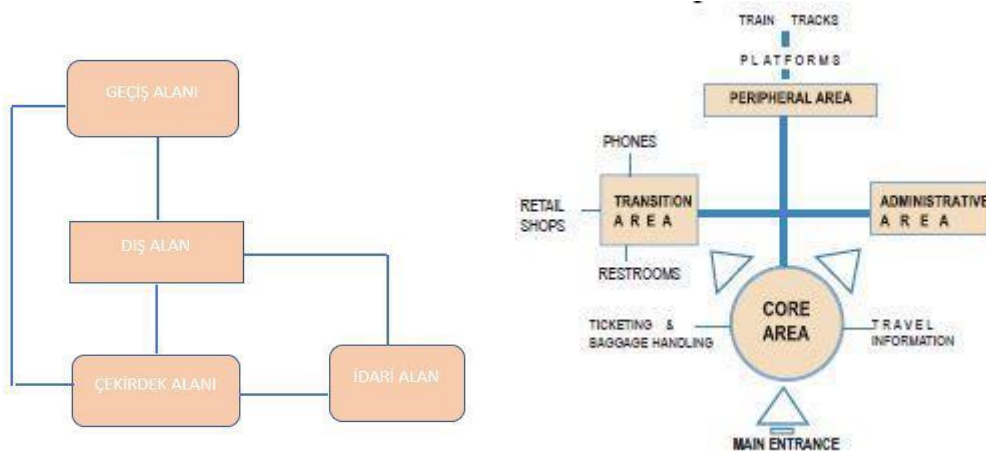
### **Çalışmanın Yöntemi**

Çalışma dahilinde ele alınan Konya gar kompleksi ve Selçuklu yüksek hızlı tren gar binası için çevresel ve mimari SWOT analizi yapılmıştır. SWOT analizi ile yapının ve çevresinin güçlü ve zayıf yönleri belirlenmiş, oluşabilecek tehditler ve karşılaşılabilecek fırsatlar üzerinde durulmuştur. Yapıya dair yapılan analizin yeni işlev vermede tek başına yeterli olmayacağı düşünüldüğü için kullanıcılara yönelik anket uygulanmıştır. Anketi, Google form üzerinden her iki garı da kullanan 103 katılımcı tarafından doldurulmuştur. Katılımcıların iki gar binasını en az bir kez kullanmış olması şartı ile katılım sağlamışlardır. Katılımcılar sorulan maddelere ilişkin olarak, kendilerine en yakın gördükleri ifadelerden, Kesinlikle katılmıyorum, katılmıyorum, kararsızım, katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum şeklinde ifade belirtmişlerdir. Bu ifadeler, veri düzenleme araçlarınca kesinlikle katılmıyorum 1, katılmıyorum 2, kararsızım 3, katılıyorum 4 ve kesinlikle katılıyorum 5 puan olacak şekilde düzenlenmiştir. Anket 25 maddeden oluşmaktadır. 24 madde

garın işlevselliği, ulaşılabilirliği ve erişimi açısından olumlu anlam içeren maddeler kullanılarak sorulmuştur. 3. Madde de ise “Gar çevresinde trafik yoğunluğu oldukça fazladır” maddesi olumsuz anlam içerdiğinden dolayı ters kodlanma yapılmıştır. anket verileri SPSS 28.0 yardımı ile istatistiksel olarak ele alınmıştır.

Elde edilen bulgular neticesinde gar kompleksi içerisinde bulunan yapılar için model önerisi getirilmiştir.

Çalışılan model önerisi neticesinde ulusal demiryolu mirasının bir parçası olan Almanlar tarafından yapılmış ve her dönem toplum hafızasında yer eden tarihi gar binası tekrar kamusal alan olarak işlevlendirilmiştir. Asıl işlevinin yanı sıra halkın birebir temas halinde olduğu mekanlar ile içe içe geçirilerek sadece bir istasyon binası değil 21.yy ın istasyon oluşumuna uygun olarak çok fonksiyonlu yapı olması sağlanmıştır.



### 21.yy İstasyon Mekan Tasarımı

Dört çekirdekten oluşan istasyon yapılarında; bekleme salonlarının, gişelerin ,bagaj teslim noktasının ve danışmanın bulunduğu alan çekirdek alanı, yeme-içme mekanlarının, alışveriş mekanlarının olduğu hacim geçiş alanını, biniş, yükleme ve boşaltma ile bakım alanlarının bulunduğu bölge dış alanı ve yönetimin, ofislerin bulunduğu yer ise idari alanı oluşturmaktadır.

### Bulgular ve Çıktılar

Endüstri devriminin neticesinde hayatımıza giren demiryolu yapıları şüphesiz en hızlı teknolojik gelişimleri yaşayan ulaşım türüdür. Raylı sistemlerin varlığı M.Ö. e kadar dayanmasına rağmen demir ray üzerinde hareket eden demir tekerleklerin varlığından endüstri devrimi ve sonrasında söz edilebilir. Bugün geldiğimiz noktada demiryolu ulaşımı manyetik alan aracılığı ile yapılsa da bu sisteme henüz geçmeyen çok sayıda ülke bulunmaktadır. Ulaşımında yaşanan teknolojik gelişmeler ulaşım yapılarına da yansımaktadır. İnşa edildikleri dönemde dönem ihtiyacı olan gişeler, wc'ler, bekleme salonu, bagaj teslim noktaları ile yeterli

hizmet veren istasyon binaları zamanla yetersiz kalmaya başlamışlardır. 21.yy da çok fonksiyonlu ulaşım yapılarının gündeme gelmesi ile birlikte Avrupa da bulunan çok sayıda İstasyon binaları hızlı bir dönüşüm yaşamaya başlamıştır. Demiryolu mirasının korunması ve yaşatılması gerekliliği göz önüne alındığında yapılan yenilikler ve değişim gelecek kuşaklara aktarmanın en faydalı yöntemlerinden biri olmaktadır.

Çalışmaya TCDD arşivlerinin yetersizliği göz önüne alınarak başlanmıştır, yapılan araştırmalar ve literatür çalışmaları neticesinde ülkemizde son yıllarda yaşanan teknolojik gelişmeler sonucunda TCDD bünyesinde bulunan yapıların arşivlenmesine hız verildiği görülmüştür. Ulaşım teknolojisinde yaşanan gelişim sonucunda yeni gar binalarının inşası ve var olan yapıların restorasyonu yapılmaya başlanmıştır. Elde edilen bulgular ışığında kullanıcı memnuniyetinin ne derece dikkate alındığı tartışılmış ve yapılan anket ile tarihi gar binalarının yetersiz olmasına rağmen daha çok tercih edildiği sonucuna varılmıştır. Yapıların mimari özellikleri ve çevrelerine yönelik SWOT analizleri de yapılmış ve 21.yy ulaşım yapılarının gereklerine yönelik bir model önerisinde bulunulmuştur.

Çalışmanın alan çalışması başlığı altında ele alınan Konya Gar Kompleksinde bulunan lojman yapılarına ticari alanlar olarak, misafirhaneye otel olarak, tarihi gar binasına ise restoran, VIP salonu ve ofis olarak işlev önerisi getirilmiştir.

Gar binasının yanına cumhuriyet döneminde inşa edilen ek bina aynı işlevi ile işlevlendirilmiş. Bina içerisinde bulunan gişelere, danışmaya, oturma birimlerine, döşemelere, aydınlatmalara, donatı elamanlarına yönelik tasarımlar yapılmıştır.

Kompleks içerisindeki peronların örtüsü, oturma birimleri, döşeme malzemeleri ve bilet kontrol noktaları yeniden tasarlanmıştır. Ayrıca peronlara ve garın diğer tarafına geçmeye yarayan üst geçit yerine inşa edilen yeni alt geçit kullanım önerisi getirilmiş, döşeme malzemelerine yönelik öneride bulunulmuştur. Havzan mahallesi tarafında bulunan alt geçit üst örtüsü ve çevresi içinde tasarım yapılmıştır. Kompleks içerisinde kalan sit alanda bulunan yaklaşık 5.000 metrekairelik alan için rekreasyon alanı önerisinde bulunulmuştur. Bu alanda çelik konstrüksiyondan inşa edilmiş kiosklar, çocuk oyun alanları ve oturma birimleri tasarlanmıştır. Yapının diğer birimlerinin mevcut işlevleri ile hizmet vermesi ön görülmüştür.

Sonuç olarak ülkemizde bulunan demiryolu yapılarının çoğunluğu küçük hacimlerdir, bahsi geçen çok fonksiyonlu ulaşım yapıları için tek başlarına yetersiz kalmaktadırlar. Bu nedenle yapı kompleksi olarak ele alınıp değerlendirilmeleri gerekmektedir. Yine de büyük ya da küçük ölçekteki yapılarda Ulusal demiryolu mirasımızın korunmasına yönelik yapılan müdahaleler; mevcut yapıların kullanıldıkları dönemde 7'den 70'e kadın, erkek, çocuk çok sayıda kişinin temas ettiği kamu alanları oldukları göz önüne alınarak yeniden halkın hizmetine sunulacak

şekilde olmalıdır.

### **Kaynakça**

Coşkun, L. S. (2013). Kamusal Mekân Ve Kolektif Bellek Bağlamında İstasyon Binalarının İncelenmesi Ve Hızlı Tren İstasyonlarına Dönüşümü. Yüksek Lisans Tezi. Ankara, Türkiye: Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Durak, S. (2003). Bir Modernleşme Projesi Olarak Anadolu'da Demiryolları Ve Bursa-Mudanya Hattı. Yüksek Lisans Tezi. Bursa: Uludağ Üniversitesi.

Erdoğan, H. A. (2005). Konya Tren İstasyonu Ve Çevresinin Gelişimi . Yüksek Lisans Tezi. Konya : Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Erkan, Y. K. (2007). Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari Ve Korunması. Doktora Tezi. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi.

Ersöz, Z., Uysal, M., & Fazla, İ. (2019). Konya Tren Garı Yerleşkesi Tarihi Lokomotif Deposu İçin Bir Yeniden Kullanım Önerisi. Konya Sanat Dergisi, 67-86.

Ferrarini, A. (2005). Railway Stations: From The Gare De L'est To Penn Station. Phaidon Press; First English Edition.

Haştemoğlu, H., & Erkan, İ. (2013). Anadolu'da Modern Bir İstasyon Binası: Ali Çetinkaya İstasyonu. Mimarlık Dergisi, 1-3.

Icomos. (2021, 5 2). Railways As A World Heritage Sites. Icomos Türkiye: [Http://Www.İcomos.Org.Tr/](http://www.icomos.org.tr/) Adresinden Alındı

Kandee, S. (2004). Intermodal Concept İn Railway Station Design . Bangkok University Academic Review,.

Kıraç, B. (2001). Türkiye'deki Sanayi Yapılarının Günümüz Koşullarına Göre Yeniden Değerlendirilmesi Üzerine Bir Yöntem Araştırması. Doktora Tezi. İstanbul: Mgsü Fen Bilimleri Enstitüsü.

Kösebay Erken, Y., & Ahunbay, Z. (2008). Anadolu Demiryolu Mirası Ve Korunması. İtü Dergisi.

Kösteroğlu, E. (2006). Demiryolu Mirası-Korunması. Dosya.

Sezginalp, Ş. (2020). Station Buildings In The History Of Turkish Railways: Catalogue Of Buildings Constructed Between 1850s–1950s. Yüksek Lisans Tezi. Ankara: Ortadaoğu Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Tamçelik, S. (2000). Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişim İçerisinde İsyasi Ve İktisadi Sosyal Etkileri. Erdem, S. 483-535.

Tcdd. (2018). 2003-2018 Demiryollarının Altın Dönemi. Osmanlı'dan Bugüne: Kara Trenden

Yüksek Hızlı Trenlere. Ankara: Tcdd.

Tunç, H. (2007). Yeraltı Metro İstasyonlarında Algısal Faktörlerin İrdelenmesi: Taksim Metro İstasyonu. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Url-1. (2021, 07 10). Vikipedi. Vikipedi Özgür Ansiklopedi: <https://tr.wikipedia.org/wiki/Tgv> Adresinden Alındı

Url-2. (2021, 08 05). Vikipedi. Vikipedi Özgür Ansiklopedi: [https://tr.wikipedia.org/wiki/Manyetik\\_Rayl%C4%B1\\_Tren](https://tr.wikipedia.org/wiki/Manyetik_Rayl%C4%B1_Tren) Adresinden Alındı

Url-3. (2021, 9 30). Demiryolu. Ulaştırma Altyapı Bakanlığı : <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/demiryolu/demiryolu.pdf> Adresinden Alındı

Yıldırım, İ. (1996). Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış. Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, 387-396.

Yıldırım, İ. (2002). Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış. 311-324.

Yıldız, A. (2017). Demiryolu Mirasının Korunma Sorunları Ve Kırklareli Tren İstasyonu Yapılarının Yeniden Kullanımı İçin Bir Öneri. Çukurova Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi.

Yıldız, A. (2019). Babaeski Ve Kavaklı Tarihi Tren İstasyonu Binalarının Yeniden Değerlendirilmesi . Tasarım-Kuram.

Yum, M. Y. (2021). Yönlendirme Tasarımının Disiplinlerarası Özelliklerinin Belirlenmesi Ve İncelenmesi: İstanbul Ticaret Üniversitesi, Küçükalyalı Kampüsü Örneği. Çanakkale Onsekiz Mart University Journal Of Advanced Research İn Natural And Applied Sciences, 182-200.

