

Tarihi Tren Garlarının Yeniden İşlevlendirilme Potansiyelinin Kent Dokusuna Eklenen Yüksek Hızlı Tren Garlarının Etkileri Ele Alınarak İncelenmesi: Ankara GarYapılarıÖrneği

Sedef ÇIKRIKÇI*

Fatma SEDES**

ORCID: 0000-0002-9626-5737

ORCID: 0000-0002-4064-7381

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 bağlayıcıöğelerdir. 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 eklenilen çağdaş yüksek hızlı tren garlarıyer almaktadır. Günümüz ihtiyaçlarını karşılama hedefinde olan bu çağdaş yapılaretrafındaki yapılaşmadan bağımsız ve baskın niteliktedir. Bu farklılık, kentingelişimindeyönlendirici olmakta ve tarihi garların yeniden işlevlendirilmesinde tetikleyici rol oynamaktadır. Çalışmamızda, kente eklenilen çağdaşyapıniteliğindekiyüksekhızlı tren garlarının kent dokusundaki baskınlığına dikkat çekilmesi yoluyla, tarihi tren garlarının yaşatılması için yeniden işlevlendirilme potansiyelleri incelenmiş, kent ve yapıölçeğinde belirlenen etkenler üzerindenyeniden işlevlendirme için bir yöntemönerisigetirilmiştir.Ankara GarYapılarıüzerinden ele alınançalışmanın, yeni çözüm stratejileri için farkındalıkoluşturması hedeflenmektedir.

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

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

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

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

Sedef ÇIKRIKÇI*

ORCID: 0000-0002-9626-5737

Fatma SEDES**

ORCID: 0000-0002-4064-7381

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: Reuseof Historical Buildings, New Buildings in Historial Fabric, Urban Integration, High Speed Train Stations, Historical Tran Stations

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

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

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. Ulaşımında 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, ağırlıkla 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.

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 ağırlıkla 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

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.

ihtiyaç olan yeniden işlevlendirme, endüstri yapılarının ve demiryolu mimarisinin yaşatılmasında aktif rol alır. Demiryolu mirası koruma çalışmalarında en önemli problem, miras varlıklarının hakkında bilinmezlik ve bu varlıklarının değerlendirilmesindeki 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.³Ekonomik 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

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, s. 39-54, Ara. 2017, doi:10.21605/cukurovaummfd.371034

³Buket Giresun, B. (2017). "Tarihi Gar Binalarında İşlev Dönüşümünün Sürdürülebilirlik Bağlamında İrdelenmesi", Yüksek Lisans Tezi, FBE Mimarlık Anabilim Dalı Mimari Tasarım Programı, Yıldız Teknik Üniversitesi, 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.

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.

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 Karşılansında Kapasite Yetersizliği şeklinde sınıflandırılabilir.

İşlev Dönüşümü Potansiyellerinin Belirlenmesinde Temel Yaklaşım ve YöntemÖnerisi

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.⁵İşlev dönüşümpotansiyelleri, yapıüzindekiolasıişlevdeğişikliğiseçeneklerinin belirlenmesinde önemlidir. Yapının sahip olduğumevcut fiziki ve ekonomik göstergeleri kent yapılaşmışçevresinden gelen yönlendirme ve kullanıcı talepleri doğrultusundaçevresel etmenler üzerindenşekillenir. Kent ölçeğinde makro projeler, tarihi mekanlarda yerleşim dokusu, nirengi ve odak noktaları, siluet ve sosyo ekonomik yapılaşmadaönemlideğişikliklere sebebiyet verir. Ek

⁵Milja Penića, Svetlana Golovina and Vera Murgul. ‘‘Revitalization of Historic Buildings as an Approach to Preserve Cultural and Historical Heritage.’’ *Procedia Engineering* 117 (2015): 883-890.

olarak, yapının temel karakterinin kaybedilmesine ve kimliksizleşmesine sebep olan önemli bir etkenlerdir.⁶

Bu kapsamda işlevdönüşümü potansiyelleri kent ölçeği ve yapıölçeği olmak üzere temel iki başlıkaltındatoparlanmıştır. Kent ölçeğindedönüşüm potansiyelleri, yapınıişlevdönüşümünde etkin rol oynayabilecek kentsel doku ve sosyal çevre etkenleridir. Bu kentsel etkenler,üstölçekliulaşımkararları, yerleşim ve nüfusdeğişimleri ve uygulama süreçlerinebağlı olarak değişen kentsel talep ve yönlendirmeler potansiyelleri şekillendiren girdiler olmaktadır. Yerleşim dokusundan gelen talepler mevcut yapılaşmakışullarıylabirleşerek (dolu ve boş alanlar, ulaşım sistemi, yeşil – rekreatif alanlar ve arazi kullanım tercihleri) işlevdönüşümüpotansiyellerini oluşturur.

Yapıölçeğindeişlevdönüşümüpotansiyelleri, yapıözelinde olan ve yeniden işlevlendirmeye imkan verecek mevcut durum ile dışarıdan girdi sayılabilecekyapıölçeğinde yeniden işlevlendirme etkenleri üzerindendeğerlendirilebilir. Yapının mevcut durumu, strüktüreyapı, mekansal kurgu, fonksiyon yapısı ve hacim ve cephe özellikleri iken: yapıölçeğinde yeniden işlevlendirme etkenleri, daha öncebelirtilmiş olan işlevinsürdürülmesiniönleyen yapısal bozulmalar, yapının ekonomik işlerliğinisürdürememesi ve özgünyapıdaoluşan kimlik kaybı vb. sonradan oluşan ve değişiklikgösterendış etkenlerdir. Yapıölçeğinde yeniden işlevlendirme potansiyelleri belirlenirken mevcut durum koşullarımekansal kurgu, fonksiyonyapısı ve hacim-cephe özellikleriüzerindendeğerlendirilmesiönerilmektedir.

Çalışmada temel yaklaşımolarak, yeniden işlevlendirmenin kentsel ve yapısalölçekteki etkenleri üzerinden ele alınmasıgerekliliğibenimsenmiştir. Bu kapsamda, Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemlerinde tarihsel ve işlevselrolü olan, günümüzdeilk yüksek hızlı tren sistemi uygulamasının hayata geçirildiği Ankara-Eskişehir Demiryolu Hattı üzerinden Ankara Garı incelenmiştir.

YöntemÖnerisi

Yöntemönerisinin 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

⁶İlkin Markoçand M. Erdem Eryazıcıoğlu, "Matters of Urban Identity and Disidentification in the Context of Urban Projects, the Case of Istanbul." (2014). <<https://hdl.handle.net/20.500.12450/1472>>.

işlevlendirme çalışmaları yapılmadan önce yapıların özelliklerinin okunması ve kapasitelerinin belirlenmesi önemlidir. Bu kapsamda durum tespitine yönelik analizler yer alır. Yöntemin bir diğer aşaması, gar yapılarının yeniden işlevlendirilme potansiyellerinin incelenmesidir. Kentsel ve yapısal ölçeklerde mevcut durum analizleri yapılmış olan gar yapısında yeni işlev potansiyelleri bina özelinde incelenmelidir. Bina özelinde inceleme yapılırken yakın çevrede bulunan veya mevcut işleve alternatif oluşturabilecek çağdaş yapı ve güncel işlevlerde değerlendirme kapsamına dahil edilir. Böyle bir etkileşim bulunması halinde yapılararası entegrasyon değerlendirilerek 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 çalışması 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 değerlendirilmeleri üzerinden atanan öneri değerlerdir.)

- Referans ListesininMevcut MekanListesi ve Analizlerle ÇakıştırılarakEn Uygun Fonksiyonun Tespit Edilmesi

4. İşlev Seçiminin Değerlendirilmesi

5. Sonuç

Yeniden İşlevlendirme Sureci YöntemÖnerisinin Ankara Gar YapılarındaUygulanması

Ankara Garı Mevcut Durum Tespitinin Yapılması

- Konum DeğerlendirmesininYapılması



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

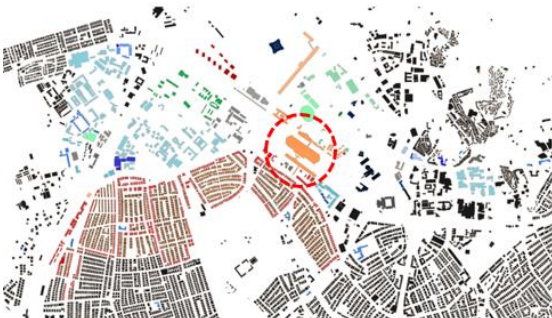
- Kentsel Ölçekte Durum Tespiti



Şekil 3. Yapılaşmış Çevre Doluluk-Boşluk Analizi



Şekil 4. Rekreatif ÇevreYeşil Alan Analizi



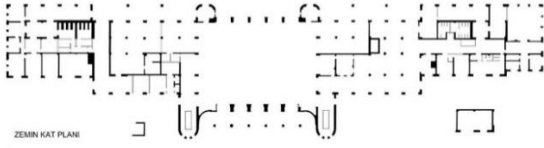
BUYUK OLCEKLI TICARI ALANLAR	KONUT+TICARET ALANLARI
KONUT ALANLARI	LISE BIRIMLERI
UNIVERSITE YAPILARI	KULTUR ve TURIZM YAPILARI
BUYUK OLCEKLI OFIS YAPILARI	IDARI YAPILAR ve DEVLET BINALARI
ILKOKUL BIRIMLERI	SPOR YAPILARI
LISE BIRIMLERI	ULASIM YAPILARI

Şekil 5. Fonksiyonel Çevre: Arazi Kullanımı Analizi

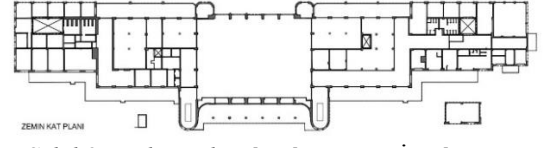


Şekil 6. Erişim Olanakları: Ulaşım Analizi

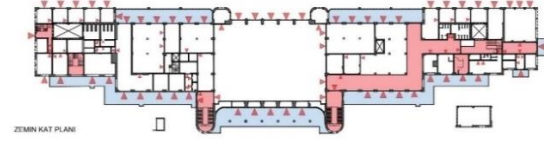
- Yapısal Ölçekte Durum Tespiti
- Mevcut Yapıya Ait Analizler:
 - Mekansal Kurgunun İncelenmesi



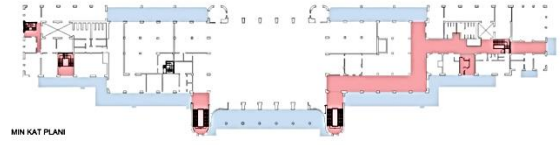
Şekil 7. Strüktürel Yapının İncelenmesi



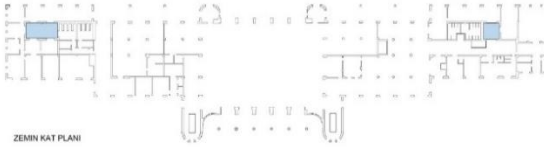
Şekil 8. Mekansal Bölünlenmenin İncelenmesi



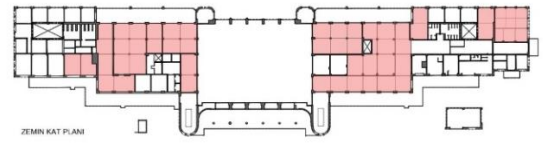
Şekil 9. Mekanların Erişilebilirliklerinin İncelenmesi



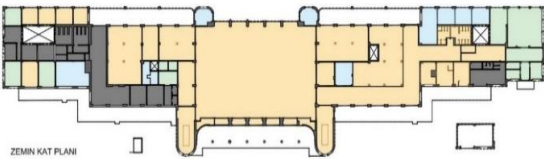
Şekil 10. Sirkülasyon Alanlarının İncelenmesi



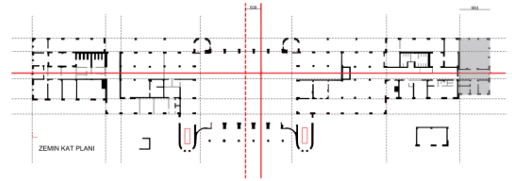
Şekil 11. Galeri Boşluklarının İncelenmesi



Şekil 12. Bölünerek Artırılabilir Mekanların İncelenmesi



Şekil 13. Bütünlenebilecek Mekanların İncelenmesi

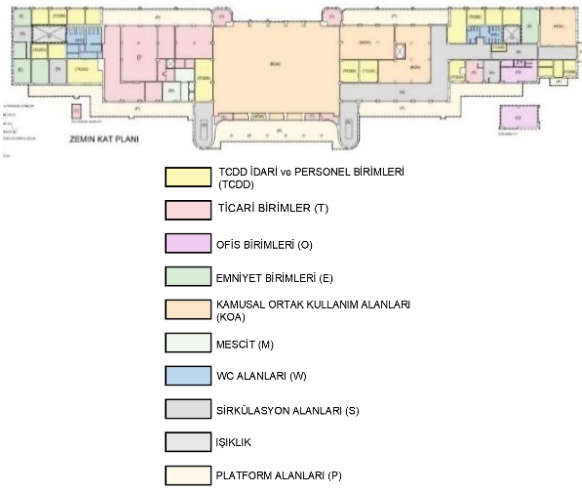


Şekil 14. Simetri ve Hacimsel Denge İncelenmesi

Oda No	Alan (m2)	Kat	Oda Adi	Fonksiyon	Mekan Niteligi	Tavan Yüksekligi (m)	Isik Alim Duzeyi
2B01	109	B2	Bodrum	Teknik Alan	KAPALI ALAN	3.92	0
B01	95	B1	Koridor	Sirkulasyon	Kapali Alan	3.66	1
B02	82	B1	Depo - Arşiv	Depo	Kapali Alan	3.66	0
B03	20	B1	Depo	Depo	Kapali Alan	3.66	0
B04	16	B1	Bay WC	Islak Hacimler	Kapali Alan	3.66	1
B05	16	B1	Isiklik	Servis : Isiklik	Kapali Alan	9.37	
B06	17	B1	Kitans Burosu	Ofis	Kapali Alan	3.66	2
B07	18	B1	Personel Soyunma Odasi	Islak Hacimler	Kapali Alan	3.66	
B08	6	B1	Buro	Ofis	Kapali Alan	3.66	2
B09	12	B1	Hol	Sirkulasyon	Kapali Alan	3.66	2

Tablo 1. Mevcut Mekan Listesinin Oluşturulması

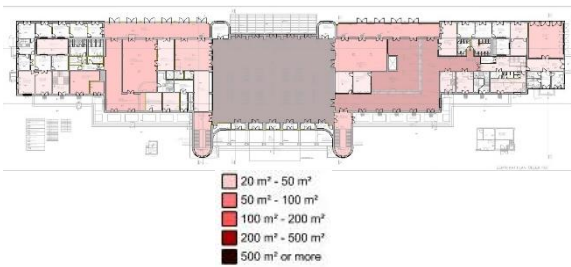
○ Fonksiyon Yapısının İncelenmesi



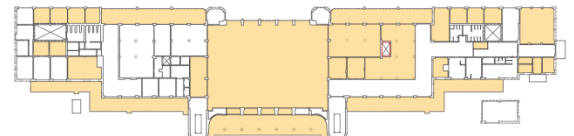
Şekil 15. Mevcut Fonksiyonel Çeşitliliğin İncelenmesi



Şekil 16. Benzer Mekansal Niteliklere Göre İnceleme

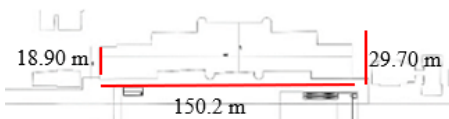


Şekil 17. Mekan Büyüklüklerinin İncelenmesi

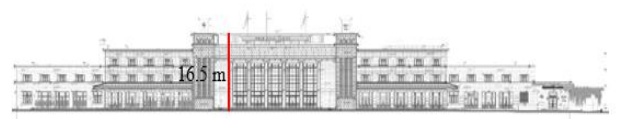


Şekil 18. Kamusal Kullanım Alanlarının İncelenmesi

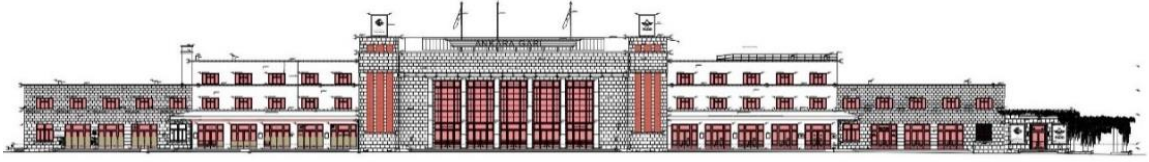
○ Hacim ve Cephe Özelliklerinin İncelenmesi



Şekil 19. Ankara Garı Cephe Ölçüleri



Şekil 20. Ankara Garı Maksimum Yükseklik

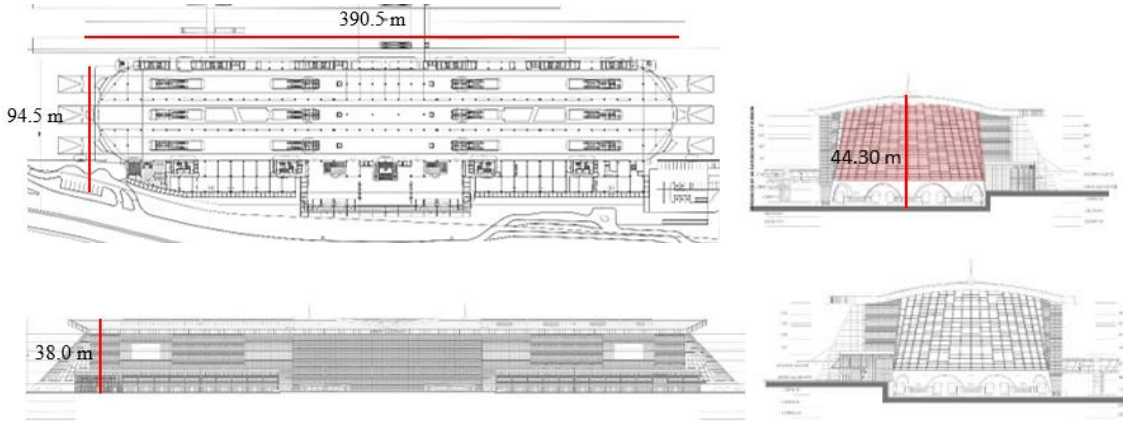


Şekil 21. Işık Alımı Düzeyinin İncelenmesi

- 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

Mevcut Durum Tespitinin Bütün Olarak İncelenmesi

Kentsel Faktörler:

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

Mekansal Faktörler:

Mekansal nitelik analizleri incelendiğinde, simetrik yerleşimi olan yapının tek kanadında hacimsel dengenin bozulmuş olduğu gözlenmektedir. Yapısal olarak mekan bölümlenmesinin fazla olduğu, ağırlıkla 100m² ila 200 m² arasında mekan büyüklüklerinde olduğu belirlenmiştir. Hacim içerisinde yer alan sirkülasyon alanlarının tüm mekanlara erişim sağlayabilecek şekilde işlevsel olduğu ifade edilebilir. Yapının mekandüzeni olarak çok parçalı yapılanmaya ve bütünlemeye izin verdiği görülmektedir. Bütünleme ve bölme çalışmalarında orijinal taşıduvarların 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				
Fonksiyon	B1	B2	Level 0	Level 1	Grand Total
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

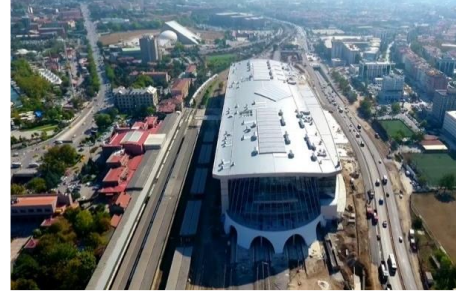
Çağdaş Ek Yeni Yapıların Makro Düzeyde Etkisi:

Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı'nın tarihi gar yapısıyla konum olarak yakınılık 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



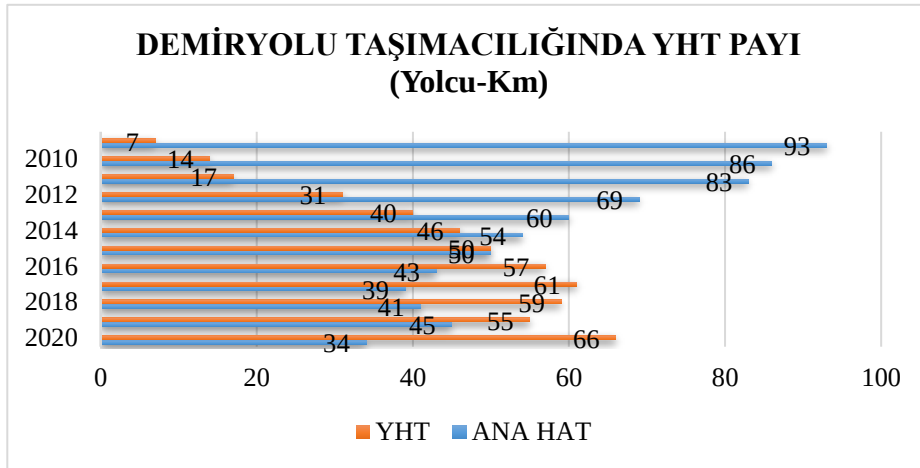
Şekil 25. Ankara YHT Garı⁸



Şekil 26. Ankara Garı⁹



Şekil 27. Ankara YHT Garı¹⁰



Tablo 3. Yüksek Hızlı Tren Hattının Demiryolu Taşımacılığındaki Pay Değişimi¹¹

İşlev Dönüşümü Kategorilerinin Oluşturulması ve Seçilmesi

⁷ saltonline.org (Erişim:15.02.2022)

⁸ arup.com (Erişim:05.01.2022)

⁹ en.wikipedia.org (Erişim:05.06.2022)

¹⁰ arup.com (Erişim:05.01.2022)

¹¹ tcdd.gov.tr (Erişim:02.02.2022)

Sınıf	Grup	Kaynak	Tanım
▼	▼	▼	▼
2 C	ÇSB : Teblig : 31064	Hangar Yapıları	
2 C	ÇSB : Teblig : 31064	Sanayi Yapıları (Fabrikalar vb. Üretim alanları)	
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Okul ve mahalle spor tesisleri : Kapalı basketbol sahası	
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Spor Salonları : Fitness	
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Spor Salonları : Boks Salonu	
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Jimnastic Salonları	
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Semt Salonları (Sport Tesisleri)	
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Ticari amaçlı binalar (3 kata kadar) : Ofis / Dükkan VB Küçük Ticari Aktiviteler	
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Semt Pazarları	
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Küçük ve büyük hal binaları	
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Marketler	
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Basimevleri - matbaalar	
3 A	ÇSB : Teblig : 31064	Konutlar (uc kata kadar)	

Gruplandırılmalar 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 Isık genişlikleri : (Pencere Alanı / Kapalı Alan)	Mekan Niteliği	Özel Genişlikler
2 C	ÇSB : Tebliğ : 31064	Hangar Yapıları		820 TL/m ²	6	600	1 Kapalı Alan			
2 C	ÇSB : Tebliğ : 31064	Sanayi Yapıları (Fabrikalar vb. Üretim alanları)		820 TL/m ²	5	270	1 Kapalı Alan			
3 A	ÇSB : Tebliğ : 31064	Okul ve mahalle spor tesisleri : Kapalı basketbol sahası		1100 TL/m ²	8	430	4 Kapalı Alan			
3 A	ÇSB : Tebliğ : 31064	Spor Salonları : Fitness		1100 TL/m ²	3	140	3 Kapalı Alan			
3 A	ÇSB : Tebliğ : 31064	Spor Salonları : Boks Salonu		1100 TL/m ²	3.5	100	2 Kapalı Alan			
3 A	ÇSB : Tebliğ : 31064	Jimnastic Salonları		1100 TL/m ²	2.5	70	2 Kapalı Alan			
3 A	ÇSB : Tebliğ : 31064	Semt Salonları (Sport Tesisleri)		1100 TL/m ²	3.5	350	2 Kapalı Alan			
3 A	ÇSB : Tebliğ : 31064	Ticari amaçlı binalar (3 kata kadar) : Ofis / Dükkan VB Küçük Ticari Aktiviteler		1100 TL/m ²	2.5	50	3 Kapalı Alan			
3 A	ÇSB : Tebliğ : 31064	Semt Pazarları		1100 TL/m ²	NA	1500	NA Açık Alan			
3 A	ÇSB : Tebliğ : 31064	Küçük ve büyük hal binaları		1100 TL/m ²	6	350	2 Kapalı Alan			
3 A	ÇSB : Tebliğ : 31064	Marketler		1100 TL/m ²	2.5	150	3 Kapalı Alan			
3 A	ÇSB : Tebliğ : 31064	Basimevleri - matbaalar		1100 TL/m ²	4	800	2 Kapalı Alan			
3 A	ÇSB : Tebliğ : 31064	Konutlar (uc kata kadar)		1100 TL/m ²	2.4	60	3 Kapalı Alan			
3 A	ÇSB : Tebliğ : 31064	Akaryakıt ve Gaz İstasyonları		1100 TL/m ²	6	600	NA Yarı Açık Alan	x		
3 A	ÇSB : Tebliğ : 31064	Kampingler (taşınabilir tekerlekli, mobil yapılar)		1100 TL/m ²	2.5	20	2 Mobil Arac	x		
3 A	ÇSB : Tebliğ : 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 h (m)	Min Isik ihtiyacı	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 / Dukkan vb.	250	2.5	3	A9
Kucuk Ölçekli Fonksiyonlar	Semt Postaneleri	250	2.5	3	A10
Kucuk Ölçekli Fonksiyonlar	Gendik 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 (1 ve 2 yıldızlı)	400	2.5	3	A22
Kucuk Ölçekli Fonksiyonlar	Bankalar (Kucuk Şube)	1000	3	3	A23
Kucuk Ölçekli Fonksiyonlar	Elcilik 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

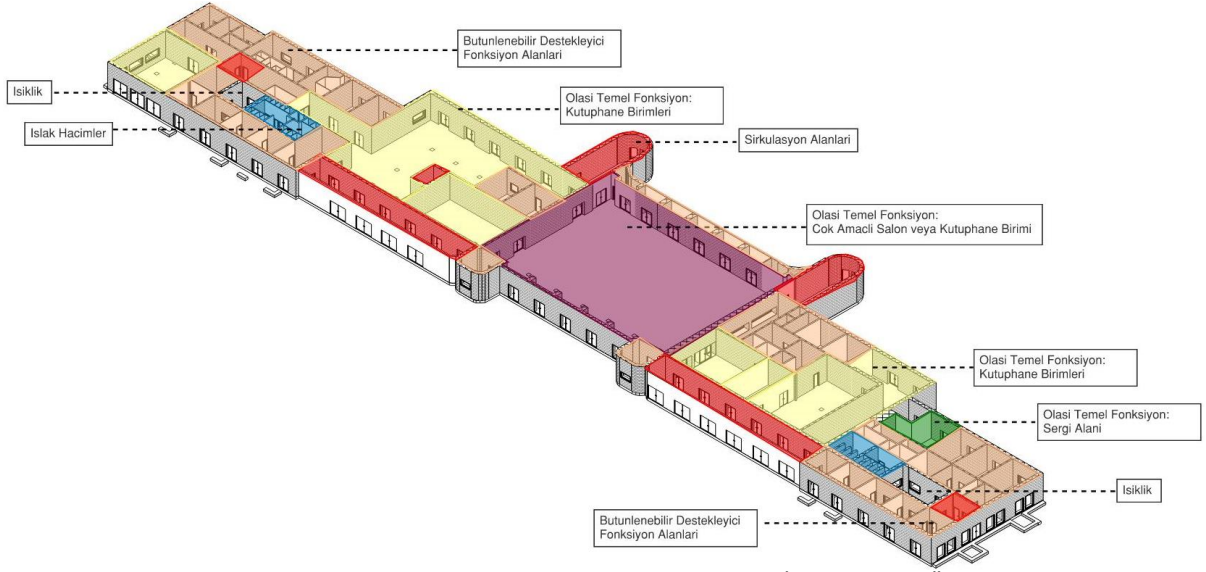
Minimum m² ve mekan yükseklikleri değerlendirilirken Neufert, Planlı Alanlar Tıp İmar Yönetmeliği, ÇSB Mekansal Planlama Yönetmeliği, Özel Spor Alanları Yeterlilik Belgesi Talimatı, Eğitim Yapıları Asgari Standartları Kılavuzu (2015) kaynaklarından faydalanılmıştır.

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	
-	
SF	
SF	
	A12-A17-A18-A19-A20-A23-B4-B7-B12-B13-B14-B15-B19-C5 (ONERİ: C5)

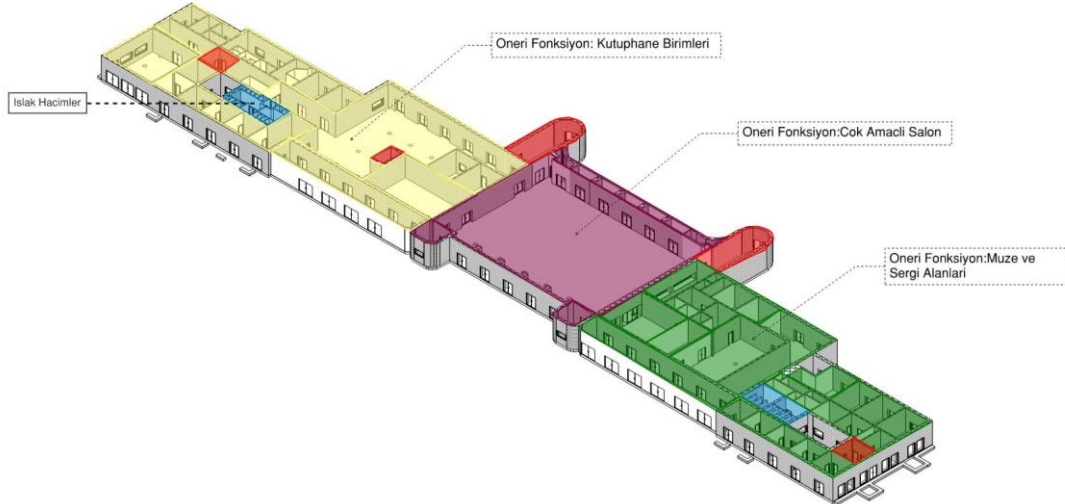
Tablo 7. Referans Listesinin Mevcut Mekan Listesi ve Analizlerle Çakıştırılarak En Uygun

Uygun Fonksiyonun Tespit Edilmesi



Şekil 28. Teorik Model Analizi Sonucu Mekansal Yeniden İşlevlendirme Önerileri

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



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

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 (m^2) bilgileri ve cephe açıklığının göre yaklaşık ışıık alımı düzeyleri belirlendikten sonra potansiyel işlevlerin limit değerleri üzerinden seçilmesi sağlanabilmektedir. Bu seçim sonrasında limit değerler ile mevcut mekân 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 Garıçalışmasındaolası fonksiyonlar kütüphane birimleri, çokamaçlı salon ve sergi alanları ile fonksiyon tanımlanmayan 20 m²'nin altındabütünlenebilir mekanlargözlenebilmektedir. Mimari plan değerlendirmesi yapıldığında ise, hacimlerin izin verdiğiölçüde mekan dizilimi de dikkate alınaraküç temel grupta önerisiiletilmiştir. Nihai öneridekütüphane birimleri, çokamaçlı salon ve müze-sergi alanlarıbölümleri olmak üzere yapınınüç kademede değerlendirilebileceği ifade edilebilir.

Sonuç

Ankara Garıüzerindendetaylı incelemesi ve örnek çalışması yapılan yeniden işlevlendirme önerilerinde, oluşturulan fonksiyon referans listeleri, atanan minimum alan, yükseklik ve ışık alımı ihtiyaç değerleri üzerinden ilenlenmiştir. Bu kapsamda mevcut mekanın niteliksel ve alansal dökümleri mekan-mekan çıkarılarak alınan referans değerler ile karşılaştırması yapılmıştır. Bu karşılaştırmasonrasında, mevcut durum analizleri olarak hazırlanan analizler ile karşılaştırmayapılarak 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 çokamaçlı salon birimlerini içeren karma işlemli kamusal kullanım olacak şekilde sonuçlandırılmıştır.

Demiryolu yapılanmasının lineer ve çok parçalı örüntüsünü değiştiren çağdaş ek yüksek hızlı tren garları, tüm fonksiyonları içerisine 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 gecen bir kurgu oluşturmaktadır.

Yüksek hızlı tren garı ve tarihi garyapısı 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 problemli olan yüksek hızlı tren garlarının tarihi gar yapıları ölçeğiyle daha fazla ilişikurması, baskın birer öğe olmalarının önüne geçilebilecektir. Bu doğrultuda yeni planlanmakta olan yüksek hızlı tren garlarının belirtilen konular dikkate alınarak tasarlanması ve mevcut uygulaması yapılmış olanlarda peyzaj ilişkileriyle bütünleşmesi sağlanması önerilmektedir.

Tarihi gar yapılarında potansiyeller mevcut demiryolu mimari yapılarının çok parçalı strüktürünün avantajıyla bütüncül olarak düşünülmelidir. 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 işlevlerinin artırılması önerilebilir.

Kaynaklar

Kitaplar ve Makaleler

AKBULUT G. (2012). “*Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı*” Anı Yayıncılık, Ankara.

ESCAP (2003). “*The Restructuring of Railways*” New York, Economic and Social Commission for Asia and The Pacific, United Nations,

DOI: <https://www.unescap.org/sites/default/files/RailwayRestructuring.pdf>

“*Prestij Aks ve Odakları İçin Kentsel Tasarım Atlası*”, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul, 2019.

- ROGER, H. CLARK & PAUSE, MICHAEL (2012). “*Precedents in Architecture: Analytic Diagrams, Formative Ideas, and Partis*”, John Wiley and Sons, Hoboken, New Jersey, Canada.
- ZEREN M. (2010). “*Tarihi Çevrede Yeni Ek ve Yeni Yapı Olgusu Çağdaş Yaklaşım Örnekleri*” İstanbul, Yalın Yayıncılık.
- SPINA, L.,“Adaptive Sustainable Reuse for Cultural Heritage: A Multiple Criteria Decision Aiding Approach Supporting Urban Development Processes”*Sustainability*, C. 12, S. 4, (2020): s.1363.
- YILDIZ, A (2017).“Demiryolu Mimarisinin Korunma Sorunları ve Kırklareli Tren İstasyonu Yapılarının Yeniden Kullanımı için Bir Öneri”, *Çukurova Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, C. 32, S. 4, s. 39-54, Ara. 2017, doi:10.21605/cukurovaummfd.371034.
- 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.
- CLARK, Roger H. ve PAUSE, Michael. *Precedents in Architecture: Analytic Diagrams, Formative Ideas, and Partis*. John Wiley & Sons, NJ: Wiley 2012.
- DJEBBOUR, I. ve BIARA, R.,“The Challenge of Adaptive Reuse Towards the Sustainability of Heritage Buildings”*,International Journal of Conservation Science*, Romania 2020, C. 11, S. 2, s.519-530.

Tezler

- BULUT, B.,“*Yeniden İşlevlendirilen Endüstri Mirasının Değerlendirilmesi için Bir Model Önerisi*”, Yüksek Lisans Tezi, FBE Mimarlık Anabilim Dalı, Eskişehir Teknik Üniversitesi, Eskişehir 2020.
- ERGÖNÜL,S., OLGUN,I., BAŞLIK,S. ve AKSOYAK,O., *Prestij Aks ve Odakları için Kentsel Tasarım Atlası*,Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2019, ISBN: 978-605-5005-91-7
- GİRESUN, B.,“*Tarihi Gar Binalarında İşlev Dönüşümünün Sürdürülebilirlik Bağlamında İrdelenmesi*”,Yüksek Lisans Tezi, FBE Mimarlık Anabilim Dalı Mimari Tasarım Programı, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul 2017.
- GÜNER, K.,“*Demiryollarının Gelişimi ve Kentleşme Olgusuna Etkisi*”, Doktora Tezi, FBE Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul 2013.
- ÖZEL,B., “*Eski Yapıların Yeni İşlevle Değerlendirilmesi*”,Yüksek Lisans Tezi, FBE Mimari Tasarım Programı, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul 2006.
- SEVİNDİK, S.,“*Hızlı Tren İstasyon Binaları ve Kent ile Entegrasyonunun; Bozüyük-Bilecik-Ankara Gar Binaları Üzerinden İncelenmesi*”,Yüksek Lisans Tezi,FBE Mimarlık Anabilim Dalı, Kocaeli Üniversitesi, Kocaeli 2018.

İnternet Kaynakları

- | | | |
|---|------------|--------|
| URL-1 | “Demiryolu | Ulaşım |
| İstatistikleri”< https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/sayfa/istatistikler/ >Erişim:02.02.2022 | | |

URL-2 “T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı E-Arşiv Kaynakları”<<https://www.uab.gov.tr/>>
Erişim:02.02.2022

URL-3 “T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı E-Arşiv Kaynakları”<<https://csb.gov.tr/uygulamalar>>
Erişim:04.10.2021

URL-4 “Ankara Büyükşehir Belediyesi Kent Bilgi Sistemi ve Kent Rehberi”<<https://gis.ankara.bel.tr/BaskentKentRehberi/>>, Erişim:01.11.2021

URL-5 <www.arup.com>, Erişim:05.01.2022

URL-6 <www.saltonline.org>, Erişim:15.02.2022

URL-7 <www.en.wikipedia.org>, Erişim:05.06.2022