



**DEMİRYOLU İSTASYONLARININ KENTSEL MEKÂNA ETKİLERİ:
ANKARA GARLARI ÖRNEĞİ**

ARDA AYDAR

ŞUBAT, 2022

ÇANKAYA ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI
KENTSEL TASARIM VE DÖNÜŞÜM YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**DEMİRYOLU İSTASYONLARININ KENTSEL MEKÂNA ETKİLERİ:
ANKARA GARLARI ÖRNEĞİ**

ARDA AYDAR

ŞUBAT 2022

ÖZET

DEMİRYOLU İSTASYONLARININ KENTSEL MEKÂNA ETKİLERİ: ANKARA GARLARI ÖRNEĞİ

AYDAR, Arda

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi

Tez Yöneticisi: Doç. Dr. Ezgi ORHAN

Şubat 2022, 158 sayfa

19. yüzyılın en güvenilir ulaşım araçlarından biri olan buharlı trenlerin icadıyla birlikte gelişen demiryolu sistemi, dünya devletleri için yeni ve açık bir “ulaşım-taşımacılık” ağının kurulmasını sağlamıştır. Bu sistemsel gelişimin Anadolu’ya uzanımı Osmanlı İmparatorluğu döneminde 1830’lara rastlamaktadır. Bu dönemde demiryollarının inşası Anadolu ve liman kentlerinde kentsel, yapısal ve mekânsal değişimlere neden olsa da asıl büyük değişimler millî mücadele sonrasında Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluş döneminde gerçekleşmiştir. Cumhuriyet, Osmanlı Devleti’nden farklı olarak, demiryolu inşasında milli ve modern politikalar izlenmiş, Anadolu kentlerinin gelişimini ulusal demiryolu ve sanayi politikaları desteklemiştir. Cumhuriyet’in ilanı ardından ülke demiryolu ağları ile örülmüştür. Yapılan demiryolları ile ülke içerisinde özellikle ekonomik entegrasyon ve iç pazar bütünlüğü sağlanması hedeflenmiş, sanayileşme hareketi ile Anadolu kentlerinde mekânsal yapılanmanın en önemli bileşenlerinden biri haline gelmiştir. Kuruluş dönemi sonrasında demiryolu yapımı yavaşlayan bir eğilim gösterse de 2000’li yıllarla birlikte özellikle çağın ulaşım teknolojilerindeki gelişimine uygun olarak yüksek hızlı tren hatları inşa edilmeye başlanmıştır. Yüksek hızlı trenlerin gelişimini önceleyen yakın dönem demiryolu uygulamaları, bu yeni ağlardaki durak noktaları olan garların üretimini ve kentsel mekâna etkisini anlamayı gerektirmektedir.

Bu tezin amacı, geç Osmanlı döneminden bu yana yapımına başlanan ve Anadolu kentlerinde yapısal değişimlere neden olan demiryollarının kentsel mekân etkisini okumaktır. Bunun için öncelikle, Cumhuriyet öncesi ve kuruluş döneminde inşa edilen demiryolu hatlarının kentsel mekân oluşturmadaki etkileri garlar ve istasyon caddeleri üzerinden izlenmiştir. Ardından, yakın dönem uygulamalarla ortaya çıkan garların, kentsel mekâna etkileri araştırılmıştır. Bu çalışmada, her döneme dair uygulamaların izlenebildiği Ankara kenti örneğinde yola çıkılarak, istasyonların ve istasyon caddelerinin mekânsal yapılanmasında kent girişi ve kent omurgası yaratmadaki etkileri ortaya konulmuştur. Demiryolu istasyonlarının kent morfolojisini hangi boyutta etkilediğini ve kentsel gelişme ve değişme üzerindeki izleri örnek alan üzerinden inceleyen bu tez çalışmasının, yeni inşa edilecek hatların durak noktası olacak kentlerin deneyimlemeye açık oldukları süreç için bir altlık oluşturması hedeflenmiştir.

***Anahtar Kelimeler:** Demiryolu, Garlar, İstasyon Caddesi, Kentleşme, Yüksek hızlı tren, Ankara*

ABSTRACT

THE ROLE OF RAILWAY STATIONS AND RAILWAY AVENUES ON URBAN SPATIAL STRUCTURE: THE CASE OF ANKARA STATIONS

AYDAR, Arda

M.Sc., Department of City and Regional Planning

Thesis Manager: Assoc. Dr. Ezgi ORHAN

February 2021, 158 pages

Being one of the most reliable means of transportation of the 19th century, the railway network, which developed with the invention of steam trains, provided the establishment of a new and open transportation network for the world states. The extension of this systemic development to Anatolia coincides with the 1830's during the Ottoman Empire period. Although the construction of railways in this period caused urban, structural and spatial changes in Anatolia and port cities, the main changes took place in the founding period of the Turkish Republic after the national struggle. The Republic, unlike the Ottoman Empire, followed national and modern policies in the construction of railways, and thus, national railway and industrial policies supported the development of Anatolian cities. After the proclamation of the Republic, the country was covered with railway networks. With the railway construction, it was aimed to ensure economic integration and internal market integrity across the country, and it became one of the most important components of spatial structuring in Anatolian cities together with the industrialization movement. Although railway construction showed a slowing trend after the establishment period, high-speed train lines started to be built by 2000's in accordance with the development of transportation technologies. Recent railway applications prioritizing the development

of high-speed trains require understanding the production of new stations, which are the stopping points in these new networks, and their impact on urban space.

The aim of this thesis is to read the spatial impacts of the railways since their initial constructions in late Ottoman Empire period, causing structural changes in Anatolian cities. For this, first of all, the effects of the railway lines built in the pre-Republican and establishment period on creating urban space was monitored through the stations and station streets. Then, the effects of the recently constructed stations on urban space was investigated. Departing from the case of Ankara city, where the practices of each period can be followed, the study put forward the influence of stations and station streets on producing urban Gates and urban spire in the spatial structuring. Examining the extent to which railway stations affect the morphology of the city and the traces on urban development and change through the case study, this thesis aims at developing a baseline for the cities that are open to experience of being the stopping point of the newly built lines.

Keywords: *Railways, Stations, Station Streets, Urbanisation, High Speed Trains, Ankara*

TEŞEKKÜR

*“THE ROLE OF RAILWAY STATIONS AND RAILWAY AVENUES ON URBAN SPATIAL
STRUCTURE: THE CASE OF ANKARA STATIONS”*

*“DEMİRYOLU İSTASYONLARININ KENTSEL MEKÂNA ETKİLERİ:
ANKARA GARLARI ÖRNEĞİ”*

Konulu yüksek lisans çalışmamda değerli vaktini esirgemenen sorularımı hiçbir zaman cevapsız bırakmayan, danıştığım tđm sorunları gđler yđzđyle çözen, tez çalışması sđrecinde yardım ve katkılarıyla beni bilgilendiren ve yđnlendiren tez danışmanım Doç. Dr. Ezgi ORHAN’a (ankaya Őniversitesi) teőekkđr ve saygılarımı sunarım. Ayrıca çalışmamı inceleyen ve değerlendiren jđri đyeleri Dr. Őđr. Őyesi Deniz ALTAY KAYA’ya (ankaya Őniversitesi) ve Dr. Őđr. Őyesi Zeynep ERAYDIN’a (TED Őniversitesi) emekleri ve değerli katılımları için teőekkđr ederim.

Bu sđrete desteklerini asla esirgemeyen ve her daim yanımda olan aileme özellikle anneme ve babama teőekkđrđ bir borç bilirim. Ayrıca bana ayırdığı değerli zamanı ve katkıları için Yaprak DUVARCI’ya sonsuz teőekkđr ederim.

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	vi
TEŞEKKÜR.....	viii
İÇİNDEKİLER.....	ix
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	xi
TABLolar LİSTESİ.....	xvi
SİMGELER VE KISALTMALAR LİSTESİ.....	xvii
BÖLÜM I.....	1
GİRİŞ.....	1
1.1. TEZİN KONUSU VE AMACI.....	3
1.2. TEZİN YÖNTEMİ.....	4
1.3. TEZİN AŞAMALARI.....	8
BÖLÜM II.....	11
KAVRAMSAL ARKAPLAN.....	11
2.1. DÜNYADA DEMİRYOLU SİSTEMİNİN DOĞUŞU VE GELİŞİMİ.....	13
2.1.1. Demiryolunun Toplumsal Gelişime Etkisi.....	16
2.1.2. Demiryolu ve Kentsel Yapıya Etkileri.....	17
2.2. ANADOLU'DA DEMİRYOLU.....	23
2.2.1. Demiryollarının Anadolu'ya Ulaştığı Dönem: Osmanlı Dönemi.....	23
2.2.2. Erken Cumhuriyet Dönemi 1923 -1940 Yılları.....	26
2.2.3. Durağan Dönem: 1940-2000 Yılları.....	30
2.2.4. Yeniden Yapılanma Dönemi: 2000 Sonrası Demiryolu Gelişimi.....	32
2.3. BÖLÜM SONUCU.....	37
BÖLÜM III.....	39
KENTSEL MEKAN ÜRETİMİNDE İSTASYONLAR VE İSTASYON	
CADDELERİ.....	39
3.1. ANADOLU'DA İSTASYON VE İSTASYON CADDELERİ.....	40

3.1.1. Afyon Kentinde Demiryolu Gelişimi, Mekânsal Etkisi ve İstasyon Caddesi	41
3.1.2. Samsun Kentinde Demiryolu Gelişimi, Mekânsal Etkisi ve İstasyon Caddesi	47
3.1.3. Erzurum Kentinde Demiryolu Gelişimi, Mekânsal Etkisi ve İstasyon Caddesi	51
3.1.4. Adana Kentinde Demiryolu Gelişimi, Mekânsal Etkisi ve İstasyon Caddesi	55
3.1.5. Gaziantep Kentinde Demiryolu Gelişimi, Mekânsal Etkisi ve İstasyon Caddesi	61
3.1.6. Kocaeli Kentinde (İzmit İstasyonu) Demiryolu Gelişimi, Mekânsal Etkisi ve İstasyon Caddesi	65
3.2. BÖLÜM SONUCU	70
BÖLÜM IV	74
ANKARA KENTİ VE MEKÂNSAL YAPILANMASINDA DEMİRYOLLARININ ETKİSİ	74
4.1. ANKARA İSTASYONU VE KENTE GİRİŞ	79
4.1.1. Ankara'da Yeni Eksenin Oluşumu: İstasyon Caddesi	84
4.2. ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ ANKARA KENTİ VE ATILAN MODERNLEŞME ADIMLARI	88
4.2.1 Ankara'da Cumhuriyet Dönüşümleri ve İlk Planlama Çalışmaları	88
4.2.2. Gelişen Ankara ve Yeni İstasyon	99
4.3. YENİ OLUŞUM; YÜKSEK HIZLI TREN VE TARİHİ ANKARA GARINA ETKİLERİ	107
4.4. BÖLÜM SONUCU	115
BÖLÜM V	121
SONUÇ	121
5.1. ÇIKARIMLAR VE ÖNERİLER	127
REFERANSLAR	130
ÖZGEÇMİŞ	140

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1: Tez Kapsamında İzlenen Dönemler ve Kırılma Noktaları.....	6
Şekil 1.2 : Tez Kapsamında Seçilen Anadolu Kentleri ve Buldukları Demiryolu Ağları.....	7
Şekil 1.3: Tez Kapsamında İzlenen Dönemlemeye Göre Ankara Garları.....	8
Şekil 1.4: Kavramsal Harita.....	10
Şekil 2.1: 1830-1920 Seneleri Arası İngiltere Demiryolu Hatları.....	14
Şekil 2.2: Günümüz Gelişkin Dünya Demiryolu Ağı Haritası.....	15
Şekil 2.3: Avrupa'daki Garlarda Demir-Çelik Sistemlerinin Kullanımı, İstasyonlar Soldan Sağa: Great Western İstasyonu (1839-1840), Münih Hauptbahnhof İstasyonu (1847-1849), King's Cross İstasyonu (185- 1852)	18
Şekil 2.4: Zürih Merkez Tren İstasyonu	19
Şekil 2.5: Zürih istasyon caddesi "Bahnhofstrasse"	20
Şekil 2.6: Zürih İstasyonu, İstasyon Caddesi ve Bağlantıları.....	20
Şekil 2.7: Strazburg Merkez İstasyonu	21
Şekil 2.8: Strazburg İstasyonu, İstasyonu ve İstasyon Caddesi.....	22
Şekil 2.9: Zürih ve Strazburg İstasyonları ile İstasyon Caddesi Kullanımları	23
Şekil 2.10: Osmanlı İmparatorluğu Anadolu'da Yapılan, Türkiye Cumhuriyeti'ne Devrolan Demiryolu Hatları	25
Şekil 2.11: Cumhuriyet İlanından 1950 Senesine Kadar Demiryolu Yatırımları ve Hatları.....	29
Şekil 2.12: 1950- 2000 Yılları Arasında İnşa Edilen Demiryolları Hatları.....	30
Şekil 2.13: 2021 Senesi Dünya Y.H.T Sistemleri	33
Şekil 2.14: 2000 Senesi Ardından İnşa Edilen ve Var Olan Demiryolları Hatlar	34
Şekil 2.15: 2022 Senesi Güncel Tamamlanmış, Devam Eden ve Proje Aşamasındaki YHT Hatları	34
Şekil 2.16: Türkiye Geneli Yurtiçi Yolcu Taşıma Payları (Km).....	36
Şekil 2.17: Türkiye Geneli Yurtiçi Taşıma Payları (Ton)	36
Şekil 3.1: 1856 -2000 Günümüze Kadar Yapılan Tüm Demiryolu İstasyonları.....	40

Şekil 3.2: Afyonkarahisar Kenti, Bölgesel Demiryolu Gelişim Hatları ve Bağlantıları	42
Şekil 3.3: Afyonkarahisar İli, İzmir İstasyonu (Eski İstasyon)	42
Şekil 3.4 : İzmir İstasyonu'nun Konumu ve Kentsel Bağlantıları.....	43
Şekil 3.5: Afyonkarahisar, İzmir Garı'ndan Kente Uzanan İstasyon Caddesi ve Çevresi.....	43
Şekil 3.6: Ali Çetinkaya İstasyonu İnşasının Ardından Merkezi Alan ve Konut Bölgelerindeki Değişimler.	44
Şekil 3.7: Afyonkarahisar İli, Konya İstasyonu (Ali Çetinkaya İstasyonu)	45
Şekil 3.8: Afyonkarahisar Ali Çetinkaya (Konya) İstasyonu Mimari Kesitleri	45
Şekil 3.9: Afyon Ali Çetinkaya Garı Kent Merkezine Yönelimi	45
Şekil 3.10: Ali Çetinkaya İstasyonu Kent İçerisindeki Konumu ve Bağlantıları	46
Şekil 3.11: İzmir ve Ali Çetinkaya İstasyonu Merkez Bağlantı Şeması.....	47
Şekil 3.12: Afyonkarahisar İli, İstasyon Caddesi- Afyon Kalesi Doğrultusu. (1934)47	
Şekil 3.13: Samsun Kenti, Bölgesel Demiryolu Gelişim Hatları ve Bağlantıları.....	48
Şekil 3.14: Samsun-Çarşamba Hattı ve Kalın İstasyonuna Bağlantısı.	49
Şekil 3.15: Samsun Sivas Demiryolu, Samsun İstasyonu Ön ve Arka Görünüşleri..	50
Şekil 3.16: Samsun İli, İstasyon Caddesi ve Bağlantıları.....	50
Şekil 3.17: Erzurum'dan Rusya'ya Uzanan Hat.....	52
Şekil 3.18: Erzurum -Sivas -Ankara Demiryolu Bağlantısı.	53
Şekil 3.19: Erzurum Garı, Ön ve Arka Görünüşleri.	53
Şekil 3.20: Erzurum Gar'ı Meydan Cephesi.....	54
Şekil 3.21: Erzurum Gar Kompleksi -Meydan ve İstasyon Caddesi İlişkisi.	54
Şekil 3.22: Erzurum Garı ve Çevre Bağlantıları.....	55
Şekil 3.23: Adana -Mersin Demiryolu Hattı ve Bağlantıları.	56
Şekil 3.24: Adana'ya Ulaşan Hat ve Bağlantılı Demiryolu Hatları.....	56
Şekil 3.25: Adana İlk Gar Binası, 1912.....	57
Şekil 3.26: Adana İstasyonu Meydan Cephesi.	57
Şekil 3.27: Adana İstasyonu Zemin Kat Planı.....	58
Şekil 3.28: Adana İstasyonu 1. (Sol) ve 2. Kat (Sağ) Planları.....	58
Şekil 3.29: Adana İstasyonu Giriş Cephesi.	58
Şekil 3.30: Adana Gar Binası Vaziyet Planı.....	59
Şekil 3.31: Herman Jansenn'in 1935 Seneli İstasyon Caddesi Gelişim Önerisi.	59

Şekil 3.32: Adana İstasyon Caddesi (Ziyapaşa Blv.) Gelişimi.....	60
Şekil 3.33: Fevzipaşa-Narlı-Gaziantep- Karkamış Hattı Ayrıntılı Gösterimi.	62
Şekil 3.34: Gaziantep'e Ulaşan Hat ve Anadolu Bağlantı Hatları.....	62
Şekil 3.35: Gaziantep Garı Ön ve Arka Cephe Görünüşleri.....	63
Şekil 3.36: Gaziantep Garı, Zemin Kat Planı.	63
Şekil 3.37: Gaziantep Garı, I. Kat Planı.	63
Şekil 3.38: Gaziantep Garı ve İstasyon Caddesi Yönelimi.....	64
Şekil 3.39: Gaziantep Kalesinden İstasyon Caddesine Bakış.....	64
Şekil 3.40: Gaziantep Garı ve İstasyon Caddesi Bağlantıları.....	65
Şekil 3.41: Haydarpaşa – İzmit Arasındaki Demiryolu Hattı.....	66
Şekil 3.42: Kocaeli (İzmit İstasyonu) Demiryolu Hattı ve Bağlantılı Olduğu Diğer Hatlar.....	66
Şekil 3.43: İzmit Tren Garı Kent Cephesi.	67
Şekil 3.44: İzmit Tren Garı Mimarisi.	68
Şekil 3.45: İzmit Tren Garı Ön Cephe Görünüşü.....	68
Şekil 3.46: İzmit Garı, Ambar, Restoran ve Hangar Yapıları.	68
Şekil 3.47: Kocaeli, İzmit İstasyon Caddesi ve Bağlantıları.	69
Şekil 3.48: İzmit Yüksek Hızlı Tren Garı.....	70
Şekil 3.49: Seçilen Anadolu Kentlerinin Karşılaştırılması.....	73
Şekil 4.1: Lucas'ın Ankara Gravürü.	75
Şekil 4.2: 16. ve 18. Yüzyıl Arası Anadolu'da Ana ve İkincil Ticari Yollar.	76
Şekil 4.3: 19. Yüzyıl Demiryolu Öncesi Ankara Kenti Gelişim Sınırı.	77
Şekil 4.4: 19. Yüzyılda Demiryolunun İnşasından Sonra Ankara Kenti Gelişim Sınırı.	78
Şekil 4.5: Osmanlı Dönemi'nde Ankara Kenti'ne Ulaşan İlk Demiryolu Hattı ve Bölge Bağlantıları.....	80
Şekil 4.6: Merkez İstasyonun Ankara'daki Konumu.	81
Şekil 4.7: Ankara İstasyonu Ön ve Arka Cepheleri Görünüşü.....	82
Şekil 4.8: Ankara İstasyonu (Merkez İlk İstasyon Binası) Zemin Kat Planı.....	82
Şekil 4.9: Ankara İstasyonu ve Diğer Yapıları Havadan Görünüşü.....	83
Şekil 4.10: Ankara İstasyonu Kampüsünde Bulunan Diğer Yapılar ve Görünüşleri.83	
Şekil 4.11: Ankara Taşhan Meydanı ve Osmanlı Bankası.	83
Şekil 4.12: Ankara Kent İçi Yol Aksları Tarihsel Gelişimi.....	84

Şekil 4.13: Ankara Merkez İstasyon-Kent merkezi ve Kale İlişkisi, 1903 Senesi. ...	85
Şekil 4.14: 1914 Senesi 3'lü Odak Bağlantısı.	87
Şekil 4.15: 1924 Senesinde Lörcher Tarafından Hazırlanan Ankara Kenti Uygulama Planı.....	89
Şekil 4.16: Lörcher Planı, İstasyon- Kale- Merkez Bağlantısı.	90
Şekil 4.17: Lörcher Planı Dahilinde Egemenlik Meydanı'ndan Ankara Kalesine Doğru Oluşturulan Yol Çizimi.	91
Şekil 4.18: Taşhan Meydanı ve İstasyon Caddesi Bağlantısı.	92
Şekil 4.19: Ankara İstasyon Meydanı'ndan İstasyon Caddesi'nin Kent Merkezine Bağlantısı 1900'ler.	92
Şekil 4.20: Ankara İstasyonu Meydanı'ndan İstasyon Caddesinin Kent Merkezine Bağlantısı,1926-1927.	93
Şekil 4.21: Taşhan ve Milli Egemenlik Meydanında Bulunan Zafer Anıtı.	93
Şekil 4.22: Martin Elsaesser Tarafından Taşhan Yerine Yapılan Sümerbank Yapısı.	94
Şekil 4.23: İstasyon Caddesi ile Milli Egemenlik Meydanı Bağlantısı ve Üzerinde Bulunan Erken Cumhuriyet Yapıları.	95
Şekil 4.24: I. Büyük Millet Meclisi Solda İstasyon Caddesi Boyunca Askeri Tören, Sağda İstasyon Caddesi ve Milli Egemenlik Meydanı Doğrultusunda Halk Toplantısı.	96
Şekil 4.25: Ankara Eski Millet Bahçesi (Belediye Bahçesi).	96
Şekil 4.26: Maliye Bakanlığı (Soldaki Yapı) ve Jandarma Karakolu ile İçişleri Bakanlığı (Sağdaki Yapı).	97
Şekil 4.27: II. Büyük Millet Meclisi, Balkon, Meydan ve İstasyon Caddesi İlişkisi.	97
Şekil 4.28: II. Büyük Millet Meclisi, Bahçe ve Havuzu.	98
Şekil 4.29: Ankara Palas İstasyon Caddesi Cephesi ve Mimari Zemin Kat Planı. ...	98
Şekil 4.30: Vakıf Apartmanları ve Müstakil Evler.	99
Şekil 4.31: Ankara 1928 Yılı Hermann Jansen Tarafından Hazırlanan Ankara Nazım Planı.....	100
Şekil 4.32: Jansen Planı, İstasyon- Kale- Merkez Bağlantısı ile Kentin Güney'ine Bağlanan Yeni Aks.	101
Şekil 4.33: Ankara Yeni Tren Garı, Zemin Kat Planı.	102

Şekil 4.34: Ankara Yeni Tren Garı, Bodrum Kat Planı	102
Şekil 4.35: Ankara Garı Meydan Cephesi.	103
Şekil 4.36: Ankara Garı Ön görünüşü, Şekip Akalın Tarafından Suluboya ve Çini ile Yapılmıştır	103
Şekil 4.37: Yeni Ankara İstasyonu, Saat Kulesi ve Gazinosu.	104
Şekil 4.38: Ankara Garı ve İstasyon Kampüsü.	104
Şekil 4.39: 1950 Senesi Ankara Genel Görünümü.	105
Şekil 4.40: Sıhhiye-Kızılay, Ulus-Kızılay, Akslarında Yaşanan Silüet Değişimi...	105
Şekil 4.41: 1961 Senesinde Uygulanmaya Başlanan Yücel-Uybadin İmar Planı ...	106
Şekil 4.42: Günümüz Türkiye Yüksek Hızlı Tren Sistemi ve Mevcut Demiryolları.	108
Şekil 4.43: Ankara Yüksek Hızlı Tren Gar'ı.	108
Şekil 4.44: Yüksek Hızlı Tren Garı Mimari Planı.	109
Şekil 4.45: Ankara YHT Garı ile Tarihi Ankara Garı Giriş Doğrultuları.	110
Şekil 4.46: Yüksek Hızlı Tren ve Tarihi Ankara Garlarının Karşılatırmalı Kesiti..	110
Şekil 4.47: Ankara YHT Garı, Tarihi Gar ve İstasyon Caddesi Bağlantısı.	111
Şekil 4.48: 2019 Sonrası Üniversiteye Tahsis Edilen Alan	112
Şekil 4.49: Tahsis Edilen Alanın Kampüs Kullanımı	112
Şekil 4.50: Ankara YHT Sonrası Ticaret ve Yeşil Odak Gelişimi	114
Şekil 4.51: Ankara Kenti Tüm Planlama Çalışmaları.	118
Şekil 4.52: Ankara Garları Boyut Karşılaştırılması.	119
Şekil 5.1: Anadolu Kentlerinde İstasyon- Merkez Arası Bağlantı İlişki Şeması...	123
Şekil 5.2: Ankara'nın Demiryolu Serüveni ve Planlama Geçmişi.	125
Şekil 5.3: Ankara Kenti Dönemsel Gelişimi ve Garların Karşılatırmalı Analizi...	126

TABLULAR LİSTESİ

Tablo 2.1: Cumhuriyet Öncesi Verilen İmtiyazlar Sonucu Anadolu'da Yapılan Demiryolu Ağları ve Uzunlukları.	25
Tablo 2.2: 1923'te Türkiye Cumhuriyeti'ne Devredilen Demiryolları ve Uzunlukları	27
Tablo 2.3: 1923 Sonrası 15 Yıllık Dönemde Yapımına Başlanan Demiryolları.....	28
Tablo 2.4: 1950-1960 Yılları Arasında Yapılan Ulusal Kara ve Demiryolu Taşımacılığının Yük ve Yolcu Dağılımını Göstermektedir.	31
Tablo 2.5: 1960 ve Sonrasında Yapılan Ulusal Kara ve Demiryolu Taşımacılığının Yük ve Yolcu Dağılımını Göstermektedir.	31
Tablo 2.6: 1983 Senesi Ardından Hedeflenen Ulaşım Paydaları.....	32
Tablo 2.7: Türkiye'de Demiryolu Ağlarının Yolcu Taşıma Sayısı.....	35
Tablo 3.1 : Samsun Garı- Kalın İstasyonu Hattının Kısımları, Uzunlukları ve Hizmete Alınış Tarihleri.....	49
Tablo 5. 1: YHT Yapımı Devam eden ve Projesi Hazır Olan Şehirler.....	129

SİMGELER VE KISALTMALAR LİSTESİ

KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
Blv.	: Bulvar
CSO	: Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestrası
Der.	: Derleyen
Haz.	: Hazırlayan
Km	: Kilometre
s/ss	: Sayfa/ Sayfalar
ŞPO	: Şehir Plancıları Odası
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TMMOB	: Türk Mimarlar Mühendisler Odaları Birliği
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
URL	: Uniform Resource Locator (İnternet Adresi)
Vb.	: Ve benzeri
Vd.	: Ve diğerleri
Vs.	: Ve saire
YHT	: Yüksek Hızlı Tren
Yy	: Yüzyıl

BÖLÜM I

GİRİŞ

Ulaştırma, temel olarak insanların ya da eşyaların bir bölgeden başka bir bölgeye hareket ettirilmesini ifade eder. Ulaşım teknolojilerindeki gelişmeler, ulaşım modlarının zaman içinde değişmesine ve çeşitlenmesine yol açmış, böylelikle gelişen ulaşım imkanları insanların ihtiyaçlarını daha kolay ve hızlı bir şekilde karşılayabilmesini sağlamıştır.

Ulaşımın raylı sistem teknolojilerine geçiş yapmasıyla, modern öncesi dünyanın temel ulaşım biçimi olan kas gücüne dayalı ulaşımın yanı sıra yolcu ve yük taşımacılığında su ögesi yüzyıllar boyunca önemli bir araç olagelmıştır. Denizler ve nehirler üzerinde yapılan taşımacılık, aynı zamanda genellikle suyolları ve deniz kenarlarında kentsel gelişmeyi ve nüfus yoğunlaşmasını desteklemiştir. Demiryollarının gelişimiyle beraber, su kaynaklarına yakın olmayan bölgelerde de kentsel gelişmeler hız kazanmıştır.

Günümüzde demiryolları, ulaşım sistemleri arasında etkileri en büyük olan buluşlardan birisidir. Sanayi devrimi ile hayatımıza katılan bu sistem, icat edildiği dönemin “altın çocuğu” olarak adlandırılabilir. 19. yüzyılın tanıttığı ulaşım araçlarından biri olan demiryolu, dünya tarihini derinden etkilemiş, toplumları hem fiziksel hem de sosyo-ekonomik bakımdan birbirlerine yakınlaştıran bir fenomen haline gelmiştir. Demiryollarının, ekonomik ve sosyo-ekonomik sektörlerin temelinde bulunduğu söylenebilir. Demiryollarının yaygınlaşmasıyla birlikte, ulaşım hızının artması, ulaşım süresinin kısılması, taşımacılık ve ulaştırmaya yatırım yapılması ve bu alanlara ilişkin politikaların geliştirilmesi ile dünya çapında bir ulaştırma hareketini başlatmıştır (Erdoğan, 2016).

Lokomotifin keşfi ile başlayan, daha sonrasında ise İngiltere ve Fransa’da madenlerde üretilen mahsullerin daha kolay ulaştırılmasını sağlama amacıyla vagonların altına tahta rayların döşenmesi sonucu oluşturulmuş bu düzenek sayesinde

vagonlar birbirine bağlanarak hammadde ve işlenmiş ürün limanlara daha kısa sürede ulaştırılmıştır. 1700'lü yılların sonuna gelindiğinde ise buhar makinasının keşfi ile, lokomotiflerin altına yerleştirilen tekerlek sisteminin kendiliğinden hareket edeceği bir sistem oluşturma ihtiyacı duyulmuştur. Buhar ve demirin birleşimi, erken sanayileşmiş ülkelerin sermayesine güç katmayı sağlamıştır. Demiryolları sayesinde dünya genelinde ulaşım ve taşımacılık sektörlerindeki büyük gelişmeler sanayi sektörünün de itici gücü haline gelmiş, bu sayede yabancı toprakların keşfi kolaylaşmış, keşfedilen yeni toprakların yeraltı ve yerüstü kaynakları demiryolu ile sanayilere ve limanlara taşınmıştır. Kapitalizmin ekonomik dinamo haline geldiği 20. yüzyılda ise, demiryolları, dış ticaret hacmini arttırarak Avrupa'da gelişen endüstriye gerekli ürünlerin ulaştırılmasını kolaylaştırmıştır.

Demiryolları sayesinde gerçekleşen tarımsal ve endüstriyel sıçramalar ile uluslararası ekonomik ilişkilerin yanı sıra ulusal ekonomik iktisadi yapıya da etki etmiştir. Ergün (1985)'e göre sanayileşmenin önemli parçası olarak kabul edilen demiryolları, kapitalist üretim ilişkileri içinde emek piyasasında hareketliliğe yardımcı olmuştur; sanayinin ihtiyaç duyduğu istihdamın yer değiştirmesini sağlamıştır. Oluşturulan demiryolları iç taşımacılıkta üretilen her türlü mahsulün ulaşımını kolaylaştırdığı için milli değerlerin de paylaşılmasında büyük rol oynamıştır. Modernitenin ve sanayileşmenin ayrılmaz bileşeni olan demiryolları, ekonomik yapının bütünleşmesi, iç pazarın entegrasyonu ve istihdam hareketliliği alanlarındaki etkileriyle ulusal birliğin güçlenmesine ve ulus-devletin varlığına somut katkı sağlamıştır (Tekeli, 2001).

Bölgesel sistemlere katılımı sağlamanın ve ekonomik kalkınmanın aracı haline gelen demiryolları, aynı zamanda kentlerin mekânsal yapılanmasını da etkilemiştir. Kentsel bölgeye etki eden bütün sosyo-fiziksel kırılımlar gibi kentin mekânsal yapılanmasını da bu gelişmelere paralel olarak değiştirmektedir. İnşa edildiği ağlar üzerinde durak verdiği kentlerin biçimlenişinde ve gelişiminde öncü rolü oynamıştır. Demiryolu ağlarının durak noktaları olan tren istasyonları ise kurulduğu bölgenin modernleşmesine yön veren başlıca itici etmenlerden biri olmuştur. Demiryollarının kent içerisinde durak noktaları olan istasyonları ise, temel kültürel değişiminin ve etkileşiminin yaşandığı mekanlar ve giriş kapıları haline gelmişlerdir (Bocock-Tompson, 1992:9).

Dünya genelinde olduğu gibi, Türkiye’de de tren istasyonları, işlevsel ve mimari özellikleri ile kentlerin dokusunu kökten etkilemiş ve kentsel gelişmeleri desteklemiştir. Kuruluş döneminde öncülen ve Anadolu genelinde oluşturulan demiryolları aksları üzerinde ve yoğun yapılaşmış kent çeperlerinde konumlandırılan demiryolu istasyonları, kentlerin bu yönde genişlemesinin ve yeni yerleşimlerin oluşmasının önünü açmıştır.

1.1.TEZİN KONUSU VE AMACI

Demiryolu sisteminin bir parçası olan ve kentlerin birbirine bağlandığı düğüm noktaları olarak tarif edebileceğimiz bu istasyonlar kent merkezlerinin biçimlenmesindeki en güçlü etkenlerden biri haline gelmiştir (Altınok, 2004).

Demiryolları, tarih boyunca ulaştığı kentlerde, kent merkezi ile kent girişi bağlantısını güçlendirmiştir. Demiryolu istasyonlarının yoğun yapılaşmış kent merkezine yakın bir noktada konumlandırılmadığı kentlerde ise kentin gelişimi istasyona doğru kayma eğilimi göstermiştir (Harvey, 1997: 227). Böylelikle, demiryollarının modern öncesi dönemde sınırlı bir coğrafyada kalan kentlerin yayılmasını tetiklediğinden ve yeni kentsel mekanlar oluşturma özelliğinden bahsedilebilir (Giddens, 1994).

Bu çalışma, Sanayi devrimi ardından Dünyada yükselişe geçen demiryolu sisteminin, Osmanlı döneminden itibaren Anadolu’daki gelişimini, bu gelişimin kentsel mekânın biçimlenişindeki rolünü ve demiryollarının kentlere giriş kapısı niteliği taşıyan garlar ve kent merkezine bağlantısı olan ana taşıyıcı olarak tanımlanan istasyon caddeleri üzerinden tartışmayı amaçlamaktadır. Bu doğrultuda seçilen örnek alan Ankara Kenti ile tren istasyonlarının kent merkezini birbirine bağlayan aksın gelişimi ve dönüşümüne odaklanmaktadır.

Demiryolu sisteminin Dünya üzerinde gelişmesiyle birlikte, ülkeler arası ulaşım ve iletim bağlantılarının kurulması ve güçlenmesi, erken sanayileşmiş Batılı devletlerin ham madde ihtiyacını karşılamasının ve ürünün pazara ulaşmasının aracı haline gelmiştir. Bu amaçla, Osmanlı İmparatorluğu’nda demiryolu sistemleri Batılı devletlerin girişimiyle Anadolu’nun liman kentlerine ulaşmış, böylelikle demiryolunun ulaştığı sınırlı kapsamda, kentler mekânsal, fiziksel, morfolojik değişimler yaşamaya başlamıştır. Cumhuriyet’in ilanının ardından ulusal bir hedef konulan demiryolu inşası Anadolu’nun pek çok kentine uzanmış, sanayileşme

programıyla birlikte bu kentlerin mekânsal örüntüleri radikal bir dönüşüm süreci içerisine girmiştir. Cumhuriyet'in kuruluşu ardından 2000'li yıllara değin demiryolu ağı iyileştirme veya genişletmeye gidilmeyen uzun bir duraksama dönemi yaşamıştır. Mevcut demiryolu ağının teknoloji ve sürat bakımından çağın gelişmelerinin gerisinde ve yetersiz kalması ardından, 2000'li yıllarda yeni bir programa konu olmuş ve kentlerin Yüksek Hızlı Trenler ile bağlantısı kurulmaya başlanmıştır. Bu girişimlerle birlikte, mevcut ulusal demiryolu ağına yeni hatlar eklenmiş ve bu hatlar üzerindeki kentlerde eski garların yanı sıra yeni garlar da ortaya çıkmıştır.

Yaşanan bu değişimlerle birlikte tren istasyonlarının kentin merkezine bağlantısını sağlayan ve kentin temel omurga görevini üstlenen istasyon caddesindeki mekânsal değişimlere odaklanmaktadır. Kronolojik bir sırayla, Ankara kenti özelinde Anadolu kentlerinde demiryolu etkisiyle meydana gelen kentsel, mimari ve yapısal ölçekteki süreklilikler ve değişimler sunulmaktadır.

Bu tez değindiği noktalar ile, Osmanlı İmparatorluğu döneminde yapımlarına başlanan ilk demiryolları hat ve duraklarından günümüze değin Anadolu kentleri için mekânsal yapıyı nasıl biçimlendirdiğini araştırmaktadır. Çalışmada, Cumhuriyet öncesinde yapımına başlanan ve kuruluş döneminde hız kazanarak, Anadolu kentlerinin stratejik ve politik şekilde demiryollarıyla sarılmasının kentler üzerindeki mekânsal etkileri incelenmektedir.

Tez kapsamında, demiryolu sisteminde yeni bir kent girişi tanımlayan garların ve merkeze uzanan istasyon caddelerinin, kent morfolojisi üzerindeki etkilerinin neler olduğu tartışılmaktadır. Bu tartışmanın yürütülmesinde, Ankara kenti örneğine odaklanılmıştır. Kentin Anadolu için demiryolu ağının düğüm noktası haline gelişi, demiryolu teknolojisindeki gelişmelerin ürettiği yeni sistemlerin uygulanmasıyla kentsel mekandaki değişimin ortaya konması hedeflenmiştir. Böylelikle, Osmanlı'dan günümüze demiryolu sistemlerinin kente nasıl entegre olduğu, garların konumu ve kentle ilişkisi tartışılmıştır.

1.2. TEZİN YÖNTEMİ

Bu tez çalışması, demiryollarının kent ile bağlantısını kuran istasyonların ve istasyon caddelerinin kentsel mekanının biçimlenmesindeki etkilerini anlamayı amaçlamaktadır. Bu amaç doğrultusunda, araştırmanın ana sorusu, demiryolu

istasyonlarının kentsel gelişime ve kentsel mekânsal yapıya olan etkilerinin neler olduğudur.

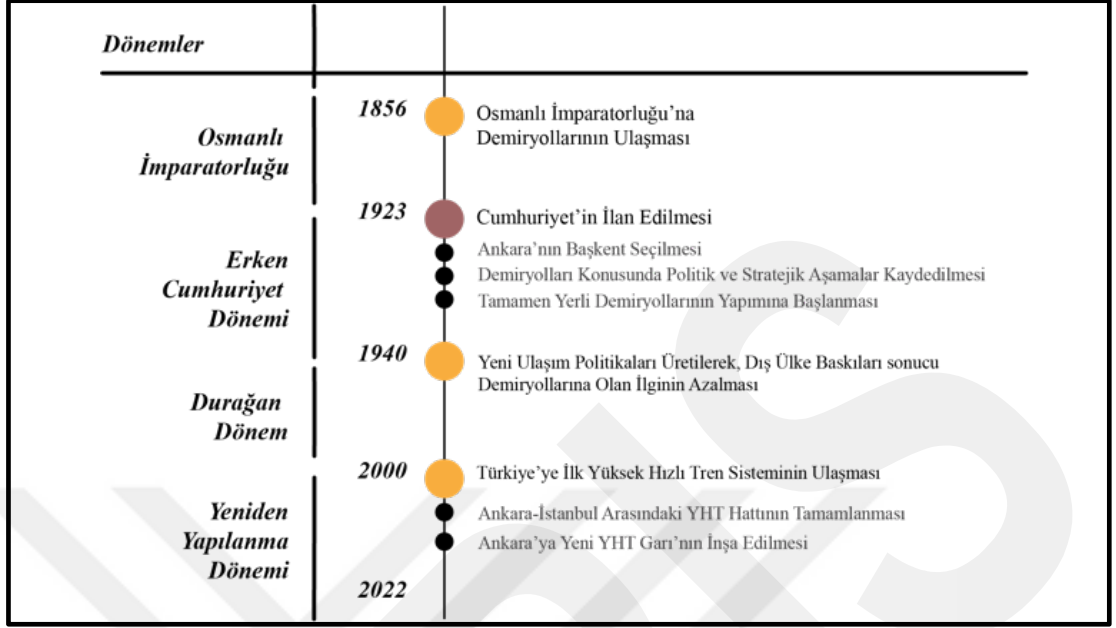
Çalışma, yanıtlamayı hedeflediği araştırma sorusunu Türkiye bağlamında ele almaktadır. Geç Osmanlı döneminde yapımlarına başlanan ve Anadolu'nun çeşitli bölgelerinde inşa edilen demiryolları, kuruluş dönemi Türkiye'sinin temel kalkınma araçlarından haline gelerek yurt genelinde yaygınlaştırılmış; uzun bir duraksama döneminin ardından günümüzde çağın ihtiyaçlarını karşılamak ve teknolojik gelişmelerin getirdiği imkanlarla hızlandırılmış ağlarla yeniden üretilen bir gelişme sürecine girmiştir. Demiryolları politikalarının her üç dönemde de örneklendiği Ankara kenti araştırmanın örnek alanı olarak belirlenmiştir.

Ankara'nın demiryoluyla erişilebilir hale geldiği 19. yüzyıl sonundan günümüze geçirdiği kentsel değişimlerin gar yapıları ve İstasyon Caddesi kurgusu üzerinden anlatılması hedeflenmektedir. Bu hedefe ulaşmak için, aşağıda yer alan ek sorular ortaya atılmıştır;

- *Demiryolu ağının kente ulaşmasıyla kentsel mekânı yapılanması ne gibi etkileri olmuştur?*
- *Demiryolu elemanlarının kent merkezi ile ilişkisi nasıl kurulmuştur?*
- *Yeni demiryolu sistemlerinin kentlere entegre edilmesi mevcut ilişkileri nasıl değiştirmiştir?*

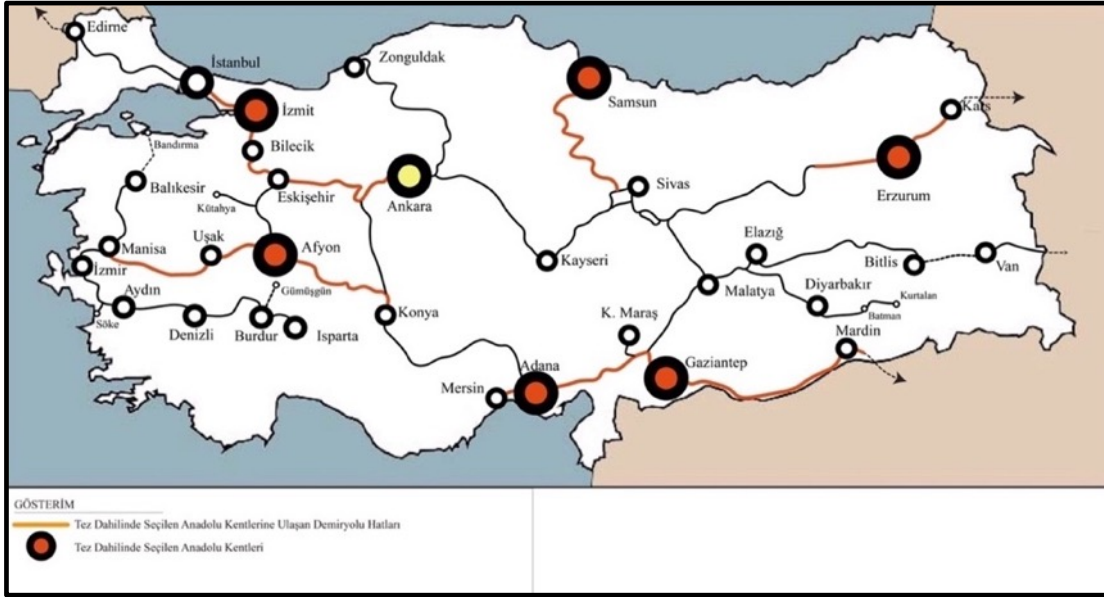
Bu soruları yanıtlamak için, tez kronolojik bir inceleme sunmaktadır. Buna göre, çalışmada incelenen dönemler tarihsel olarak dört periyoda ayrılmıştır; 1830-1923, 1923-1940, 1940-2000, 2000'den günümüze olanak üzere gruplandırılmıştır (Şekil 1.1). Çalışmada incelenen zaman aralığı belirlenirken, demiryollarının inşası ve ulusal demiryolu politikalarındaki değişimler kırılma noktaları olarak belirlenmiştir. Bu sıralamada, öncelikle demiryollarının Anadolu'ya gelişi ve gelişimine tanıklık eden geç Osmanlı dönemine değinilecektir. İkinci dönem, Cumhuriyet'in ilanı ile başlayan ve ülkenin kuruluş yıllarında kalkınma politikasının ayrılmaz parçası haline gelen demiryolu projelerini inceleyecektir. Üçüncü dönem, 1940'lardan itibaren 2000'li yıllara uzanan ve demiryollarının ağırlığını karayollarına devrettiği duraksama yıllarını betimleyecektir. Dördüncü ve son dönem ise yakın tarihte yeniden canlanan ve teknoloji değiştiren yeni demiryolu hedeflerini aktaracaktır. Bu tarihsel okumanın temelini ikincil kaynaklar oluşturmaktadır. Ulusal demiryolu politikaları üzerine yazılmış tezler,

makaleler ve araştırma raporlarına erişilmiş, her bir dönem için yazılı ve görsel materyal gruplandırılmış ve tezin araştırma sorusunu yanıtlamak için derlenmiştir.



Şekil 1.1: Tez Kapsamında İzlenen Dönemler ve Kırılma Noktaları

Temel araştırma sorusunun kent ölçeğinde tanımlanmış olması, tarihsel olarak ortaya konan ulusal demiryolu politikalarının kent ölçeğine indirilmesini gerektirmektedir. Bu nedenle, demiryollarının kentlere ulaşmasıyla başlayan mekansal etkisinin ne olduğunun belirlenmesi ve demiryolu elemanlarının kent merkezi ile ilişkisinin anlaşılması için, ulusal demiryolu ağı üzerindeki kentler incelenmiştir. Anadolu'nun farklı bölgelerindeki ağların düğüm noktaları haline gelen 7 kent seçilmiştir (Şekil 1.2). Bu kentler, her bir bölgeyi temsil etmesi bakımından ve kaynaklara erişimin mümkün olmasına göre belirlenmiştir. Marmara Bölgesinde İzmit-Ankara hattında yer alan İzmit kenti, Ege Bölgesinde İzmir- Ankara hattında yer alan Afyonkarahisar kenti, Akdeniz Bölgesinde Adana- Mersin hattında yer alan Adana kenti, Güneydoğu Anadolu Bölgesinden Gaziantep- Mardin Hattı üzerinde yer alan Gaziantep kenti, Doğu Anadolu Bölgesinden ise Erzurum-Kars hattında bulunana Erzurum kentleri seçilmiştir.






Şekil 1.2 : Tez Kapsamında Seçilen Anadolu Kentleri ve Buldukları Demiryolu Ağları.

Seçilen kentlerde tren istasyonlarının ve merkezle bütünleşmeyi sağlayan istasyon caddesi akslarının nasıl bir kentsel mekân oluşturduğu incelenmiştir. Burada temel hedef, geleneksel Anadolu kentinin demiryolu istasyonları çevresinde gelişiminin mekânsal izlerini ortaya koymaktır. Bunun için, her bir örnek ulusal, kentsel ve yerel ölçeklerde demiryolu ilişkisi bakımından incelenmiştir. Böylelikle, modernleşme ve kalkınma proje olarak ulusal politikaların bir parçası olan demiryollarının kentlere nasıl bağlandığı fiziksel ve mekânsal olarak nasıl yapılandırıldığı aktarılmıştır. Her bir kentteki İstasyon Caddelerine odaklanılarak, bu akslar üzerindeki mekânsal örüntü haritalarla şematize edilmiştir. Haritalar, güncel uydu görüntüleri üzerine işlenmiş demiryolları, garlar, istasyon caddeleri, temel arazi kullanımları ile kamusal alanları içerecek biçimde üretilmiştir.

Anadolu'dan farklı örneklerle temsil edilen demiryolu odaklı mekânsal örüntünün incelenmesi, Başkentlik işlevine sahip Ankara'da demiryolunun kentsel mekânı nasıl biçimlendirdiğinin ve gelişen ağ teknolojisi ile nasıl bir dönüşüm gösterdiğinin anlaşılması için altlık oluşturacaktır. Tezin temel örnek alan incelemesi olan Ankara kenti için, Anadolu kentleri örneklerinde izlenen yola paralel olarak ulusal, kentsel ve yerel ölçeklerde bir mekânsal çözümleme yapılmış ve bu çözümleme kronolojik olarak tezde belirlenen dönemler için sunulmuştur (Şekil 1.3). Osmanlı döneminde kente ilk demiryolunun ulaşmasıyla inşa edilen ilk gar, Kuruluş döneminde yenilenen ve modernite idealleriyle inşa edilen Ankara Garı ve yakın tarihte yüksek hızlı tren hattına hizmet etmek için yapılan YHT Garı çalışmaya konu edilmiştir. Bu

garlar, üretildikleri dönemlerin kentsel mekânsal yapısını etkileyerek, kent merkezinin biçimlenmesindeki temel etkenler haline gelmiştir. Ancak, 1950’li yıllarda ulusal demiryolu politikalarının geri planda kalmasına paralel olarak, kentin bu dönemde mekânsal kurgusunu da değiştirecek bir etkiye yol açmadığından, çalışmanın üçüncü dönemine dair bir çözümlenme sunulmamıştır.

Dönemler	Osmanlı Devleti	Erken Cumhuriyet	Durağan Dönem	Yeniden Yapılanma
Ankara Demiryolu Tarihi	1892	1937		2016
	Ankara İlk Demiryolu İstasyonu	Ankara Tarihi Modern Demiryolu İstasyonu		Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı
Görseller				

Şekil 1.3: Tez Kapsamında İzlenen Dönemlemeye Göre Ankara Garları

Anadolu kentleri ve Ankara’nın her üç dönemindeki mekânsal yapının demiryolu etkisiyle nasıl biçimlendiğini anlamak için (i) demiryolu hattının kent merkezinden geçiş güzergahı, (ii) gar yapılarının konumları, (iii) İstasyon Caddelerinin güzergahı ve (iv) İstasyon Caddeleri çevresindeki arazi kullanımları ortaya konulmuştur. İstasyon ve İstasyon caddeleri çevresindeki mekânsal örüntü çözümlenmiştir.

1.3. TEZİN AŞAMALARI

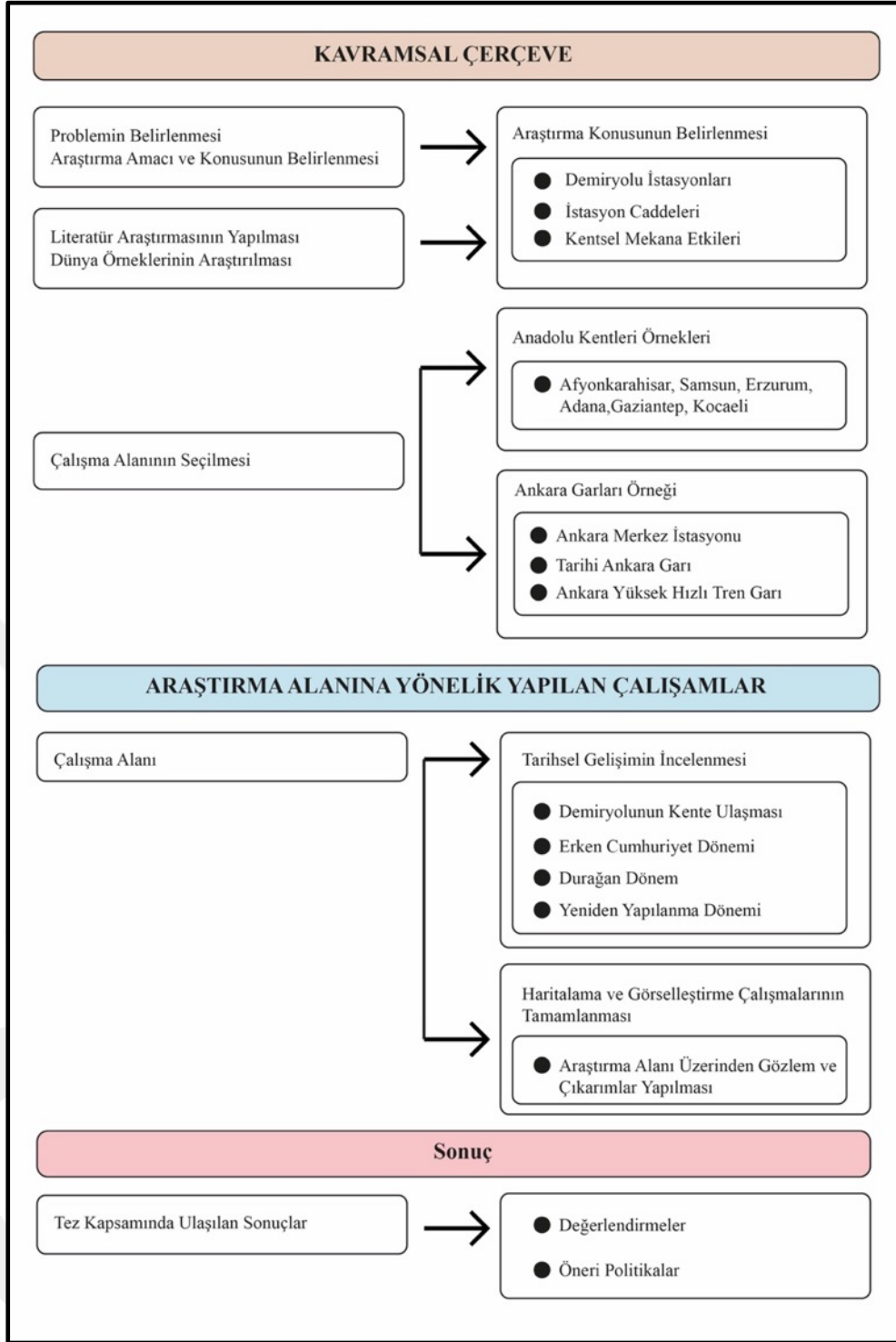
Demiryolu istasyonları çevresindeki kentsel mekânsal yapıyı anlamayı amaçlayan bu tez beş bölümden oluşmaktadır. Çalışmanın kapsamı, amacı, araştırma sorusu ve yönteminin açıklandığı ilk bölümü, literatür derlemesi içeren tarihsel bir okuma izlemektedir.

İkinci bölüm, 19. Yüzyıl ortalarında ortaya çıkan ve Dünyada radikal gelişmelere yol açan demiryollarının gelişimine ve kent mekânı üzerindeki etkilerine odaklanmaktadır. Anadolu'da demiryolu gelişimi süreci, Osmanlı döneminde başlayan ilk inşaa faaliyetleri ve dönemin yabancı imtiyaz politikalarından bahsedilmiştir. Ardından, Genç Cumhuriyetin modernite hedefine ulaşmak için benimsediği demiryolu politikaları ve ulusal kalkınma hedefleri içindeki yeri aktarılmıştır. Son kısımda ise, yakın dönem demiryolu politikalarını ortaya koyan gelişmelerden bahsedilmiştir.

Üçüncü bölümde, özellikle erken Cumhuriyet dönemi kalkınma politikalarının kilit parçası haline gelen ve sanayileşmeyle birlikte kentleşmenin de dinamosunu oluşturan demiryolu ağı üzerindeki kentlerde mekânsal yapılanmaya değinilmiştir. Bu kapsamda, incelenen Anadolu kentleri üzerinden demiryolu istasyonu, istasyon caddeleri ve kentsel mekân ilişkisine bakılmış, seçilen 7 örnek kentin istasyon caddesi çevresindeki gelişimi ortaya konulmuştur. Seçilen Anadolu kentleri üzerinden istasyon caddelerinin oluşumu ve kent içindeki yerleri örneklendirilmiştir.

Dördüncü bölüm, Başkentlik işlevi üstlenen Ankara'nın mekânsal gelişimi içinde istasyon yapılarının ve İstasyon Caddelerinin kentleşmeye etkisini tartışmaktadır. Bu bölüm tarihsel olarak inşa edilen istasyonların kentsel yapıyı üreten ve yeniden biçimlendiren rolünü üç dönemde tanımlamış ve bunları açıklayan üç alt başlıkta sunulmuştur. Geç Osmanlı döneminde kurulan ilk gar, kuruluş dönemi Türkiye'sinde modernleşmenin ve ulusal mimarlık akımının temsilcisi olarak yeniden inşa edilen ikinci gar ve günümüz ulaşım sisteminin parçası olarak inşa edilen gar kompleksi ve bu istasyonlarla biçimlenen kentleşmeyi tartışmaktadır.

Beşinci ve son bölümde ise değişen ulaşım teknolojilerinin etkisiyle hızlı trenlerin ulusal demiryolu programlarına alınmasının, Ankara örneğinden hareketle, diğer kentlerde mekânsal yapıda nasıl bir değişikliğe yol açabileceğine dair çıkarımlar sunulmaktadır. Böylelikle, benzer yapılanmaların diğer kentlerde tetikleyeceği değişimlerin neler olabileceği tartışılmakta ve bu yeni durumun üretebileceği mekânsal örüntü hakkında planlama ve tasarım politika önerileri ortaya atılmaktadır.



Şekil 1.4: Kavramsal Harita

BÖLÜM II

KAVRAMSAL ARKAPLAN

Kentler, insanların hem üretim hem de tüketim yaptığı mekanlarla birlikte şekillenmektedir. İçerisinde “Barınma” gibi temel insani özellikleri bulundurmasının yanı sıra hizmet, turizm, ofis, ticaret, çalışma gibi diğer tüm sektörel fonksiyonları da bulundurmaktadır. Keleş’e göre (1976) kent, tüm bu işlevlerin bütününden oluşmuş sosyal bir sisteme dayanmaktadır. Oluşan bu bütüncül sistem kendi içerisinde siyasi, toplumsal, ekonomik alt sistemleri beraberinde getirmektedir (Yayınoglu ve Susar, 2008). Aynı zamanda, bu sistem, tüm fiziki ve sosyal değerlerle birlikte kentin öznel kimliğini de meydana getirir. Bu bakımdan, şehirler, kültürün, kimliğin, imge ve tüm diğer göstergelerin birbirleriyle rekabet içerisinde bulunduğu karmaşık bir alan olarak da tanımlanabilir (Aytaç, 2017). Kentsel değerlerinin şekillenmesi sürecinde kentler; kendilerini oluşturan yapıyı çevre etkisiyle kentin mekânsal değişiminde rol almıştır. Bu gelişimin temelinde yer alan sosyal ve fiziki çevre, kentsel mekânın içerisinde üç boyutlu kent görselini de beraberinde getirmektedir (Tekeli ve Selim, 2021).

Kentler, dönemler boyunca fiziki, sosyal ve kültürel devamlılığın ele alındığı “mekânsal kurgular” olarak anılmıştır. Kent mekânı ise kullanıcıların kendileri arasında veya kentlerin doğal-yapay nesnelere ile ilişkilerini devam ettirmesine yarayan farklı kullanımlara sahip karakterli boşluklar olarak tanımlanmıştır (Es, 2012). Kentsel mekânlar; kentleri yaşam bölgesi olarak tanımlamamıza yarayan ana unsurların oluşmasına olanak veren alanlardır. Kent planlaması, imar planları ve uygulamaları ile oluşturulan mimari dil neticesinde, kentsel mekânların ve mimari oluşumun devamlılığı sağlanmıştır (Binle ve Ertan, 1992). Kentler yarattıkları değer algılarını mekân ve yer kavramlarının özgünlüklerinin korunması sayesinde sürdürür (Nora, 1997). Kentlerin sahip olduğu toplumsal, sosyal ve çevresel değerlerin tarihsel olarak devam etmesiyle kent içinde toplumsal olarak yer edinen zihinsel sürece ise “kentsel

hafıza” oluşmaktadır. Kente dair bilgiler bu süreç içerisinde toplanarak kolektif hafıza vasıtasıyla kentlerin sahip olduğu “yer ve mekân” geleceğe aktarılmaktadır. Kente dair olguların mekân ile bağlantısının kurulmasında toplumun ortaklaşa kullandığı, hatıralara ve hatta toplum içerisinde bazı izlerin olduğu alanlar ve bireylerin mekanlar üzerinde kişisel arka planlarının olduğu yerler üzerinden tanımlanabilir. Kentler, fiziki mekânda yaşanan olayların birikimi sayesinde kültürel olarak var olur; bireysel kimlik, sınıf, zümre gibi kavramlar kentsel mekanlar içerisinde geride bırakılır (Aytaç, 2013). Bu yönüyle, kent mekanlarının da insanlar gibi kendilerine özgü davranışları ve kişilikleri olduğu söylenebilir (Tekeli, 1990).

Toplumlar, yaşadıkları dönemlerde öznel olarak meydana getirdikleri yaşam biçimlerine sahiptirler. Bu yaşam biçimleri de pek çok etkenin farklılıklarına bağlı olarak değişimler göstermektedir. Kentlerin sosyal değerlerinin oluşmasında etkili olan çevresel etkenler temel olarak doğal, coğrafi ve yapay çevre elemanları olarak sınıflandırılabilir (Çöl, 1998). Sosyal-ekonomik yapı, sosyal-kültürel değişimler ve fiziki yapı kentsel değerlerin belirlenmesinde rol almaktadır (Ünlü, 2017). Yapay çevre ise kentin fiziki yapısı ve karakteristik mimari özneliğiyle birlikte çalışan kente mimari kimliğini kazandıran sistemlerdir. Kentin sosyal değerlerinin gelişmesinde etkili olan bu olgu; mimari kimlik, yakın çevre ve kullanıcı tarafından seçilmiş olan ayırt edici özellikleri içermektedir (Hacıhasanoğlu, 1996).

Kent ve kentleşme olgusu, eski dönemlerde çok sınırlı imkân ve coğrafyalar üzerinden sağlanmıştır. Fakat 19. Yüzyıldan itibaren gelişen demiryolu ulaşımı sayesinde kentsel büyüme ve gelişme sınır tanımayan küresel bir boyut haline gelmiştir. Yeni ve daha hızlı ulaşım sistemi olan demiryolları ile gelen kolaylıklar ardından dünya üzerinde kullanımının artmasıyla birlikte kent geneline yeterli olacak büyük demiryolu istasyonları oluşturmaya başlamıştır. Demiryolları kente ulaştığı andan, kentin merkezine kadar olan serüveni boyunca birçok kentsel değişim meydana getirmiştir. Kentlerin mekânsal yapılanması incelendiğinde içerisinde yaşayan insanlara gereksinim duyduğu tüm servisleri ve fonksiyonları sağlama eğilimi göstermiştir. Bu servisler; ticari, sosyal, kültürel ve kentsel hizmet alanlarında olabilir (Hamamcıoğlu, 2009).

Demiryolları sisteminin kent merkezine kadar ulaştığı noktalarda kentsel bölgeler içerisinde yönetim, finans, eğitim, sağlık, ticari kuruluşlar, tiyatro, eğlence mekanlarındaki artış, şehirde etkileyici bir modernleşme beklentisini de beraberinde

getirmiştir. Kent içerisinde insanlara sağlanan servislere erişimi ve ulaşımı kolaylaştırma amacıyla ortaya çıkan “ana taşıyıcı” yollar bulunmaktadır. Bu durum aynı insan vücudunda olduğu gibi kent için gerekli olan tüm önemli servis ve fonksiyonların üzerinde taşınmasına olanak sağlayan omurga sistemine benzetilebilir. Kent içerisinde ve kentsel formun oluşmasında kent omurgası üzerinden erişilebilirlik kavramı inşalara yansıtılmıştır (Ekinci ve Aktan, 2017). Kent içerisinde taşıyıcılık, bağlayıcılık, hiyerarşi, destek sağlama ve eksen oluşturma gibi özelliklere sahip olan omurga sistemi, erişim kavramını temel olarak kabul etmektedir. İnsanlar için servislerin sağlanması kentsel düzende önemli bir yer edinmiştir. Kentsel omurga kendi içerisinde servislerin ulaştırılmasında hiyerarşik düzen sağlamaktadır. Bu durum kent içerisinde omurga boyunca ayrılan diğer yollar ile daha alt kademelere iletilmekte ve okunabilir bir kentsel sistem içerisinde katılmasını sağlamıştır (Büyükcivelek, 2012).

2.1. DÜNYADA DEMİRYOLU SİSTEMİNİN DOĞUŞU VE GELİŞİMİ

Temel olarak demiryolları, bir yerden başka bir yere fiziki bir yol üzerinden, mekanik güçle hareket ettirilen araçları ve içinde insan veya eşya taşınmasının sağlandığı sistemlerin bütününe denmektedir (Bilgiç, 2017). Bir başka tanım olarak demiryolları, araçların tekerleklerinin raylar vasıtasıyla hareket edebilecekleri şekilde düzenlenmiş hatlardır (Lewis, 1974).

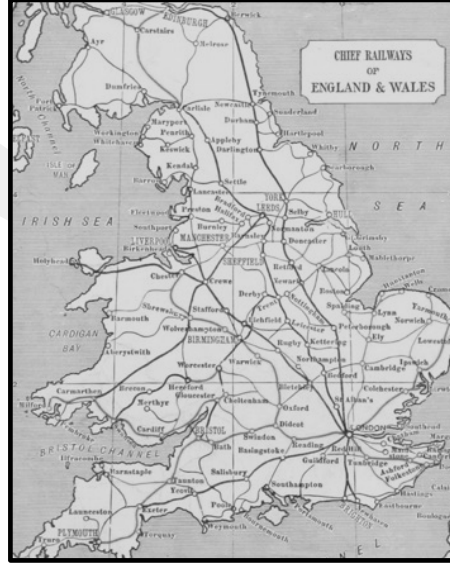
Demiryolu sisteminin temeli Babil’e dayanmaktadır. Saltanat araçlarının kolay ve hızlı ulaşımının sağlanması için taşlara yollar oyularak oluşturulan sistem, sonraki dönemlerde Bizans İmparatorluğunda da kullanılmıştır. Dünya çapında medeniyetler arasında genişleyen bu ray sistemi gemilerin taşınmasında da kullanılmıştır (Coulls, 1999: 2). 15. yüzyıla gelindiğinde ise ahşap raylar üzerinde hareket sağlanan araçlar ortaya çıkmış, 17. yüzyılda ise İngiltere’de madenlerde bu sistemin kullanıldığı bilinmektedir. 18. Yüzyıl’ın getirdiği Sanayi Devrimi sonrasında daha süratli ulaşım araçlarına ihtiyaç duyulması ve devrim ardından ortaya çıkan makineleşme ile ulaşım alanında büyük gelişmeler yaşanmıştır. Buhar makinasının icadı ve demir-çelik endüstrisinin gelişmesine paralel olarak modern demiryolu sistemlerinin oluşmasına olanak sağlamıştır.

İlk olarak 1780’li yıllarda “William Murdoch” İngiltere’de buharlı fakat basit bir düzlem üzerinde hareket eden bir yol arabasını icadının modern demiryolu sisteminin başlangıcı olarak kabul edilmiştir. “Richard Trevithick” adlı bir mühendisin

1804 senesinde madenlerdeki yükü vagon sistemiyle taşıma isteğiyle bir raylı yol oluşturması ile “Tram Wagon” isminde yeni bir raylı sistemini ortaya çıkartmıştır. Sanayi devrimini ile kapitalist devletler ray sistemlerini ekonomik ve politik hedefleri doğrultusunda sanayileşmenin ihtiyaç duyduğu hammadde ve Pazar arayışını kolaylaştırmak amacıyla uzak ülkelere ulaştırmıştır.

Fakat 19. Yüzyıla gelindiğinde kullarındaki eski ray sistemlerinin vagonları çekme kapasitesinin azaldığı fark edilmiş, soruna karşın sanayi devriminin en büyük kazanımlarından olan metal çeliğinin güçlendirilmiş ray sistemlerine eklenerek daha dayanıklı hatlar oluşturulması çözümü geliştirilmiştir. Demiryollarının sadece raylar boyunca taşıma yapma amacına sahip olmadığını söyleyebiliriz. Hatların ülkelerin belirli amaçlar doğrultusunda planlanması, demiryolunun aslında ne tür yük veya ne kadar yolcu taşıdığı değil, ulaşım ve taşıma amacına hizmet ettiğinin göstergesi olmuştur.

Mekanik sistemler bütünü içerisinde düzenli olarak inşası 1830’lu yıllarda başlayan bu süreç kısa zaman içerisinde öncelikle sanayide gelişkin Kuzey Avrupa ve Amerika Birleşik Devletleri’nde başlamış ve dünyaya yayılmıştır (Şekil 2.1). Ancak İngiltere, yeni ve modern ulaşım sisteminin hem keşfedildiği hem de kullanımının yaygınlaştığı ilk ülke konumunda olma özelliği taşımaktadır.

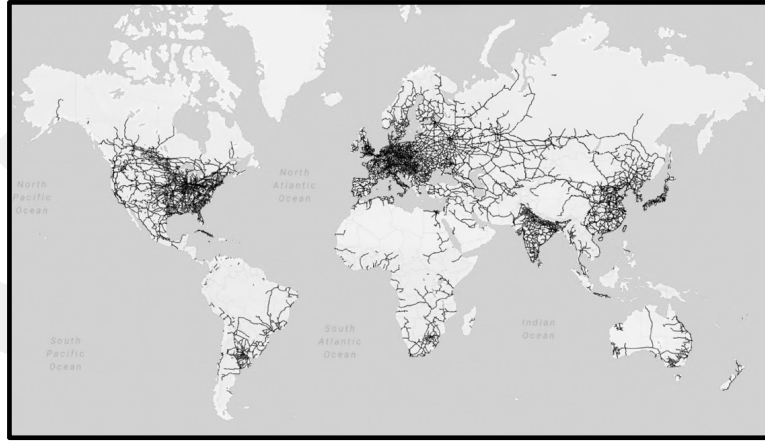


Şekil 2.1: 1830-1920 Seneleri Arası İngiltere Demiryolu Hatları
Kaynak: The British Library, 2013, URL1.

Demiryolu hatlarının sistematik olarak kurulmuş ilk örnekleri, 1832 senesinde Etenine-Lyon arasında, Almanya da ise 1835’te Nürnberg ile Maliner arasında inşa

edilmiştir. Avrupa geneline yayılan bu hatlar genel ulaşım ve taşımacılık ihtiyacını karşılayacak duruma gelmiş, tüm dünya çapında ise 1860'tan 1900'lü yılların başına kadar hızla yapımına devam etmiştir. 1920'lere gelindiğinde ise 1.339.000 km'lik demiryolu inşa edilmiştir (Kalgay, 1945).

Dünya genelinde 1930'lu yıllarda üretim ve teknolojiye yaşanan gelişmeler sonucu otomobil kullanımı artma eğilimi göstermeye başlamıştır. Otomobil kullanımındaki pratiklik ve kişiselleştirilebilirlik kent içerisinde otoyolların inşasını gerektirmiştir. I. Dünya Savaşından 1980'li yıllara kadar bireysel otomobil kullanımı ve taşımacılığı demiryollarının önüne geçmiş, otomobil kullanımının altın çağı yaşanmıştır. Otomobil kullanımının yükseldiği bu dönemde kentler otoyollar doğrultusunda şekillenmeye başlamış, yeni yolların ulaştığı yerlerde kentsel genişleme ve gelişme meydana gelmiştir. Demiryolları bu dönem içerisinde gelişmesi yavaşlayarak ana ulaşım ve taşımacılık rolünü karayollarına devretmiştir. 1980'lerden sonra yaşanan büyük teknolojik ilerlemeler sonucunda Yüksek Hızlı Tren sistemlerinin demiryoluna katılımıyla ulaşım ve taşımacılık daha hızlı, güvenli ve konforlu hale bürünmüştür. Karayollarının 1930'lardan beri dünya çapında genişlemesi YHT sistemlerinin dünya üzerinde yaygınlaşmasıyla daha kontrollü bir şekilde devam etmeye başlamıştır (Şekil 2.2). Günümüzde ise teknolojik gelişmeler demiryollarının yeniden dünyada yükselen değer olarak görülmesine olanak sağlamıştır.



Şekil 2.2: Günümüz Gelişkin Dünya Demiryolu Ağı Haritası.
Kaynak: Wikipedia Görseli, 2019. URL 2.

2.1.1. Demiryolunun Toplumsal Gelişime Etkisi

1800'lü yılların ulaşım alanındaki en büyük teknolojik gelişmelerinden birisi olarak ortaya çıkan demiryolları, oluşturduğu yeni ve modern ulaşım sistemiyle dünyanın bugünkü halinin şekillenmesinde büyük rol oynamıştır. Sanayi devrimi ardından hala Orta çağ kenti görünümüne sahip olan Avrupa kentlerinde, demiryolları toplumsal değişimin temel taşı haline gelmiştir.

İnsan ve ürün taşımacılığında uzak mesafelere daha ucuz ve hızlı şekilde ulaşımının sağlanması demiryolu sistemlerinin en önemli lojistik faydalarından birisi olmuştur. Oluşan lojistik avantaj, Avrupa içerisindeki eksik hammaddenin uzak ülkelerden ulaşımını kolaylaştırmış, uzak pazarlara erişimi arttırarak endüstriyel gelişimin temel aracı haline gelmiştir. Bu durum Avrupa'da endüstri yatırımlarının artmasını, demiryollarını inşa etmek için gerekli olan metal, çelik ve demir gibi ürünlerin üretiminin hızlanmasına neden olmuştur (Sharfman ve Peterson, 1957:74).

Demiryolları keşfi ardından yaşanan devrimsel gelişmeler ve sağladığı avantajlar sayesinde Avrupa ve dünya genelinde endüstriyel ürün üretiminde büyük artış meydana gelmiştir. Böylece, kentler içerisinde yeni işlevsel bölgelerin oluşumu, kentsel mekanların genişlemesi demiryollarının kent sistemlerine dahil olması sağlanmıştır (Schivelbusch, 1986:178). Kent içi noktalara ulaşımı sağlanan demiryolu sistemleri, yolcu ve yük taşımacılığı açısından lojistik faydalar sağlamıştır. 19. Yüzyıl içerisinde ulaşım sistemlerinde yaşanan büyük değişimler sonrasında demiryolları özellikle deniz yolu ve karayolu taşımacılığı gibi ulaşım sistemleri içerisinde kendisine önemli bir yer edinmiştir.

Demiryolları ile tüm dünya genelindeki mesafelerin 3'te 1'i oranında azalması uzak bölgelerin birbirine yakınlaşmasını sağlamış, kentler arasındaki mesafelerin azalmasını sağlamıştır. Kentler arasındaki mekanların ulaşılabilirliğininin azalması; kentler ve onları çevreleyen arazilerin ilişkisinin güçlenmesine neden olmuştur. Böylece banliyö kavramının ortaya çıkmasını sağlamıştır (Schivelbusch, 1986:35). Schivelle'nin değindiği bu durum, demiryollarının aslında uzakları yakın hale getirirken, duraklar arasındaki mekanların çevresine olan etkisini kaybettiğini ileri sürmüştür. Daha önce fark edilmeyen yerleşmeler, demiryolları ile birbirine bağlanması ardından daha kolay erişilebilir hale gelmişlerdir. Bu durum da kendi yerel benliklerine karşı bir sorun olarak görülmüştür. Ancak, demiryolları sayesinde hızlı, güvenli ve sürekli şekilde ham madde ve insan iletimi gerçekleştirilmesini sağlamıştır.

Demiryollarının ulaştığı her kent içerisinde ekonomik canlanma, kalkınma, kentleşme büyük oranda yükselmiştir. Demiryollarının ve istasyonların artması ve bu istasyonların işletilmesi sırasında kentte yeni istihdam olanakları sağlanmıştır. Kalacak yeri olmayan yolcular için gerekli konaklama mekanları üretilmiştir. Taşınan mal ve ürünlerin saklanması ve korunması için depo alanları oluşturulmuştur. Bu durum mevcut kentsel alanların gelişmesine, yeni kentsel mekanların oluşmasına olanak sağlamıştır.

2.1.2. Demiryolu ve Kentsel Yapıya Etkileri

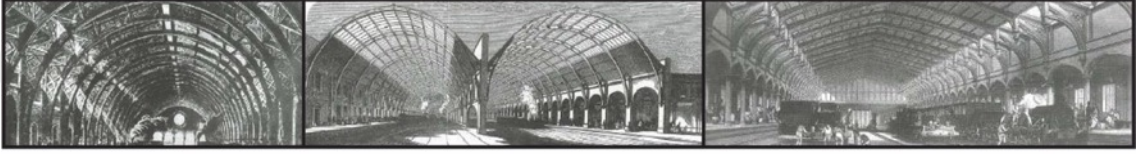
Ulaşım olanaklarındaki gelişmeler, kentleşmeyi doğrudan etkilemektedir. Özellikle demiryollarının gelişmesiyle, kentler modernite öncesi yapılanmaları dışında yeni ve farklı başlangıç noktaları edinmişlerdir. Böylece, demiryolları istasyonlarına sahip kentler, mevcut mekânsal, toplumsal ve ekonomik örüntünün dışında yeni bir gelişme çizgisine geçmiştir (Grieson, 1973: 11).

Kentlerin gelişkinliği ile sahip oldukları ulaşım sistemlerinin gelişmiş olması arasında doğru orantı vardır. Ulaşılabilirdiği daha yüksek olan bölgelerdeki kentler, diğer kentlere göre daha avantajlı durumdadırlar. Kentler ulaşılabilirdikleri düzeyde gelişim sağlayabilirler; demiryolları da bu gelişimin sağlanmasında büyük etkiler sağlamıştır. İlk buharlı sistem ortaya çıktığında madenler ortaya çıkmış ve su ile kömürün depolanması için gerekli sistemler kurulmuş bu da çalışan madencilerin bölge içerisine dahil olmasını sağlayarak ufak bir kentsel gelişme sağlamıştır. 19. Yüzyılın başından beri ulaşım alanında gündemde olan ve sürekli gelişen demiryolu sistemleri, ülke içerisinde kentleri birbirlerine bağlamanın yanında küresel boyutta ülkelerin ve insanların erişilebilirliğini arttırmıştır. Toplumların gelişmiş ulaşım sistemine sahip olması, o toplumların ürettikleri emek gücünü paylaşabilmesini sağlamış, dünya tarafından tüketimini arttırmıştır. Bu doğrultuda ürün fiyatlarında oluşan rekabetçi durum insanların yaşam kalitesindeki düzeylerde artış sağlamıştır.

Kentler, demiryollarının ulaşması ardından içerisinde yeni giriş noktaları oluşturmuşlardır. Bu durum kentsel mekânsal değişimleri beraberinde getirmiş, kent genelinde büyük mekânsal etkiler yaratmıştır (Tekeli, 1982). Demiryollarının kentlerin işleyiş sistemine katılımı ardından büyük gelişme trendiyle içerisinde yeni benliklerini aramaya başlamış, kentlerin modern birer kimlik kazanmasını sağlamıştır. İstasyonların inşa edilmesi kentlerin mekânsal gelişiminin yanı sıra mimari

gelişimlerini de etkilemiştir. Bu durum, dünya çapında mimari geleneklerin de kentler arasında paylaşılmasında yardımcı olmuştur.

Demiryollarının kentlere ulaştığı durak noktalar olan istasyonlar ve kent merkezi ile istasyon arasındaki bağlantının sağlanmasına olanak veren istasyon caddeleri kent içerisinde en güçlü ana ulaşım mekanları haline gelmiştir. Oluşan bu mekanlar, Sanayi Devrimi ardından demir-çelik üretiminin artmasıyla dönem mimarisinde büyük değişimleri beraberinde getirmiştir. Bu değişimlerden en belirgin olanı büyük oranla demiryolu sistemlerinde kullanılan demir-çeliğin yapı mimarisi boyutunda da kullanılmaya başlanmış olmasıdır. Bu durum demir-çeliğin farklı alanlarda kullanımının önünü açmıştır.



Şekil 2.3: Avrupa'daki Garlarda Demir-Çelik Sistemlerinin Kullanımı, İstasyonlar Soldan Sağa: Great Western İstasyonu (1839-1840), Münih Hauptbahnhof İstasyonu (1847-1849), King's Cross İstasyonu (185- 1852)

Kaynak: İnternet Kaynağı, Url 22.

İstasyonlar ve kent merkezine uzantısı olarak tanımlanan istasyon caddeleri, kentlerin fiziki ve sosyal gelişmesinde büyük rol oynamıştır. Kentler, çeperlerine kadar gelmiş olan demiryollarına ulaşma amacıyla kent içerisinde yapısal ve mekânsal boyutta sistematik gelişimler meydana getirirken, demiryolu istasyonlarının kent merkeziyle olan bağlantısının güçlendirilmesi gereği doğmuştur. Bu nedenle planlı bir şekilde ortaya çıkan istasyon caddeleri kentsel hafızada yer edinmiştir. Kentsel değer içerisinde önemli yapıları taşımanın yanı sıra yeni kent kültürünü oluşturarak, modern kent yapılanmasına da olanak sağlamıştır. Bu durum, kent içerisinde istasyonlara doğru oluşacak kentsel gelişimin yönünü belirlemiş, demiryollarının ulaştığı kentlerde modern kent gelişimini sağlamayı hedeflemiştir.

Kent içerisinde katılımın en etkin şekilde sağlandığı istasyon caddeleri, kente gelen yabancıları karşılama ve merkeze olan yolculuğunda eşlik etme görevini üstlenmiştir. Bu görev neticesinde üzerinde bulundurduğu yeni ve modern kentsel mekanlarla insanların merkeze ulaşımını kolaylaştırmayı hedeflemiştir. İstasyon caddeleri, kentsel hafızanın tazelandığı, kentsel mimarinin en baskın şekilde gösterildiği bir yol olarak tanımlanabilir (Özaydın, 2014).

İstasyon ve İstasyon Caddelerinin kentsel mekânda yarattığı değişimlerin keskin bir şekilde görüldüğü Zürih kenti, Merkez Tren İstasyonu ve istasyon caddesinin “*Bahnhofstrasse*” kent merkezine olan bağlantısı sayesinde güçlü kentsel omurgaya sahip olmuştur. Demiryollarının kente 1847 senesinde ulaşması ardından kentin tarihi merkezinin çeperinde sayılabilecek bir noktada Merkez İstasyon konumlandırılmıştır. İnşa edildiği dönemde İsviçre’nin en büyük tren istasyonu olarak inşa edilen istasyon yapısı, Avrupa’nın diğer ülkelerine hizmet veren büyük bir ulaşım odağı haline gelmiştir.



Şekil 2.4: Zürih Merkez Tren İstasyonu
Kaynak: İnternet Kaynağı, Url 23.

Zürih Merkez İstasyonunun batısında, “Limmet” nehri arasında bulunan “*Bahnhofplatz*” Meydanın başlayan istasyon caddesi, kentin en önemli ticari kullanımlarını üzerinde taşıyarak tarihi merkezin istasyonla bağlantısını kurmasını sağlamıştır. İlk olarak kentin ticari merkezine “*Rennweg*” ulaşan cadde daha sonrasında bağlantılı yollar aracılığıyla “*Paradeplatz*” Meydanı ile Limmet nehrinin kıyısında yer seçen tarihi kent merkezi ile bağlantısını sağlamıştır. Aynı zamanda cadde yarattığı süreklilik koridoru ile 1.4 km’lik yolculuğunu farklı doğrultulara dağılmadan Zürih Gölünün kıyı bölgesine kadar devam ettirmiştir.

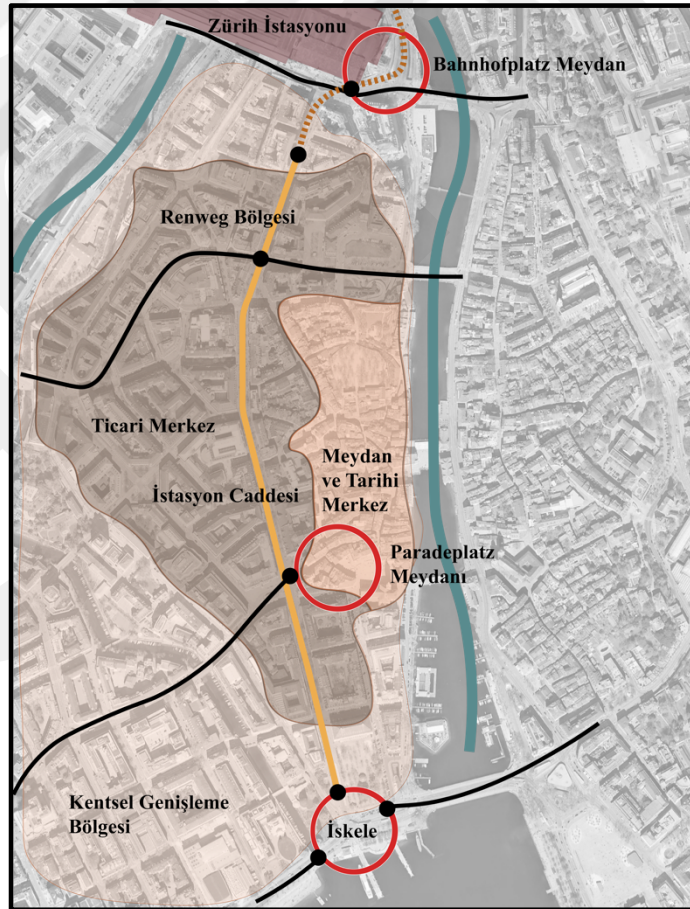
İstasyon caddesi, istasyon meydanının kuzeyinden başlayan tramvay sistemi ile donatılmıştır. Tekerlekli araç kullanımının servis hizmetleri haricince cadde içerisine sokulmaması, geniş kaldırım kullanımı ve kentin diğer bölgelerine sağlanan yaya yolları ile bağlantısının kurulmasıyla istasyon caddesinin yaya ağırlıklı ulaşım modlarının birleştiği güçlü bir cadde olarak nitelendirilmiştir.



Şekil 2.5: Zürih İstasyon Caddesi “Bahnhofstrasse”

Kaynak: İnternet Kaynağı, Url 24

Kentte oluşturduğu devamlılık hareketi ile istasyon “ulaşım” bölgesini, kentin fiziki ve doğal sınırlamalara rağmen tarihi merkeze ulaşmasına olanak sağlamıştır. Cadde, oluşturduğu aks üzerinde kentin başka bölgelerine sağladığı bağlantılar ile kentin bütününde yeni gelişim bölgelerine yol gösterici rolü üstlenmiştir (Şekil 2.6).



Şekil 2.6: Zürih İstasyonu, İstasyon Caddesi ve Bağlantıları.

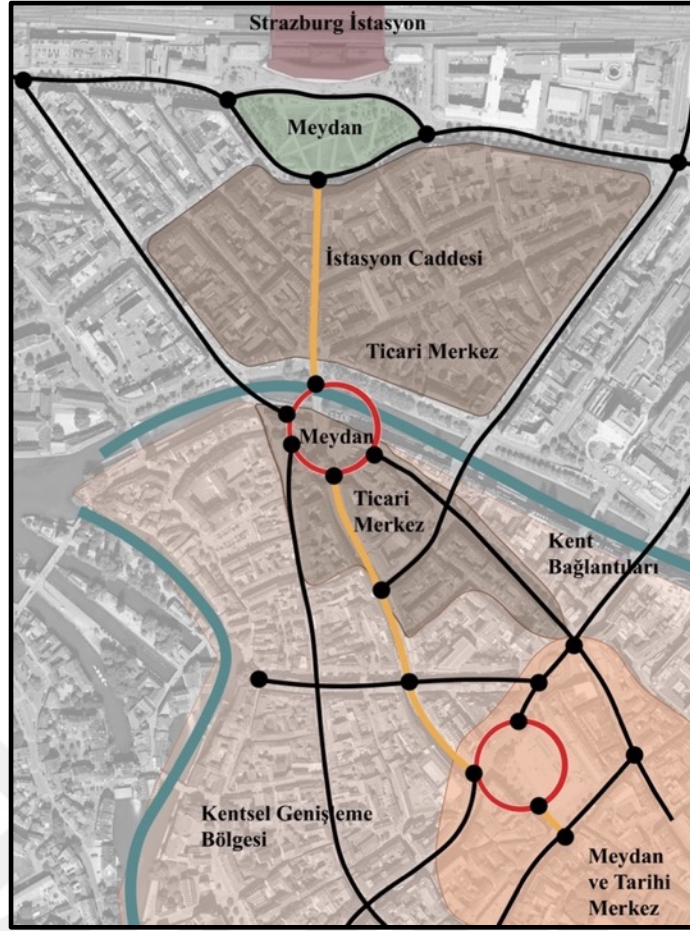
İstasyon ve istasyon caddesinin kurduğu bağlantılar ile Zürih gölü kıyılarındaki liman ve demiryolu ulaşımının sistematik biçimde bir arada çalışmasını kurgulamıştır. Bu devamlılık boyunca kente gelişim sağlanırken, tarihi merkez de kurgulanan döngünün önemli bir olgusu olarak nitelendirilmiştir.

Avrupa'nın gelişmiş demiryolu ekosistemi içerisinde bulunan Strazburg İstasyonu da demiryollarıyla ortaya çık an sistematik kent gelişimine örnek olarak verilebilir. İstasyon "Strasbourg-Ville" Bas-Rhin Bölgesinde Fransa'nın ana istasyonu olarak inşa edilmiştir. Paris-Est-Strazburg-Ville demiryolunun doğu hattının baş terminali olarak kullanılmıştır. 1941 senesinde açılan ve tek yapıdan oluşan gar yapısı, 1878 senesinde yıkılarak 1883 senesinde dönemin mimarisine uygun şekilde tekrar inşa edilmiştir.



Şekil 2.7: Strazburg Merkez İstasyonu
Kaynak: İnternet Kaynağı, URL 25.

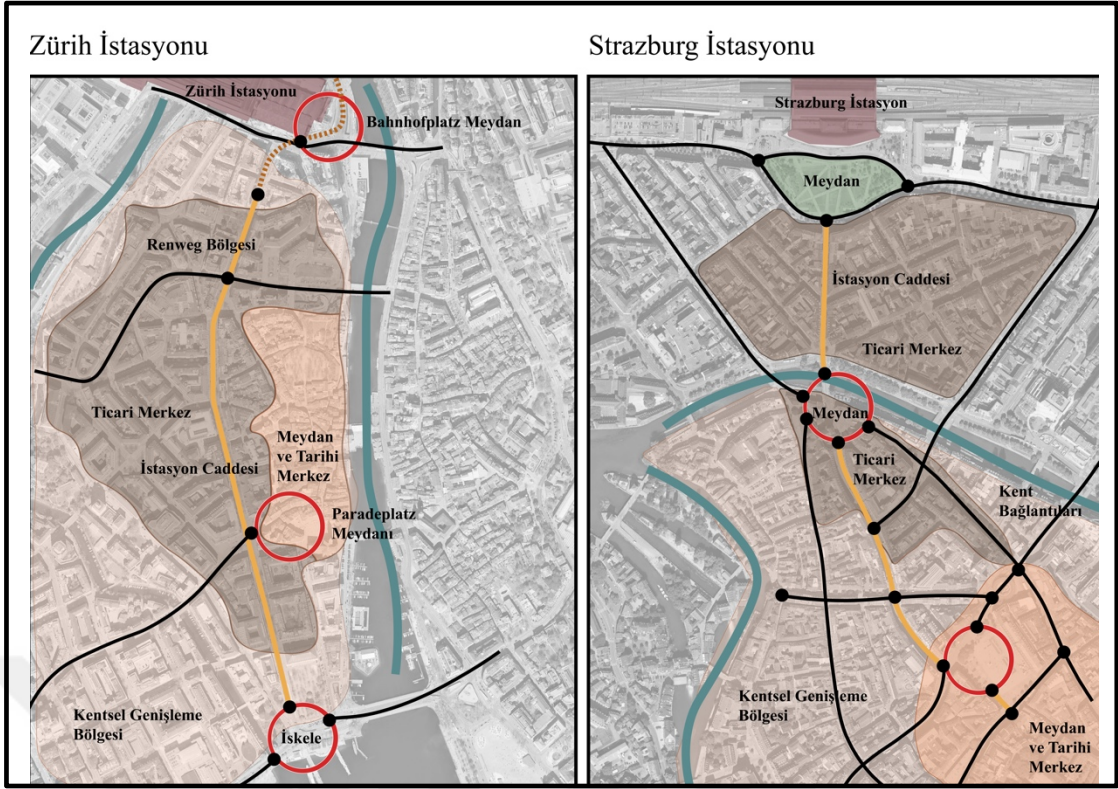
Strazburg'un demiryolu sistemine dahil olması ardından ortaya çıkan kentsel yönelim, Strazburg Merkez İstasyonunu karşılayan "Quartier de la Gare" meydanı ile başlamıştır. 1873 senesinde "Rue Mediane; orta sokak" kavramı ile kurgulanan istasyon caddesi, kente tarihi merkeziyle birlikte sağladığı kentsel ve ekonomik gelişimler sonucu 1945'li yıllara kadar kentin en önemli caddesi olma görevini üstlenmiştir. 1920' tarihli haritalar incelendiğinde caddenin "Rue Kiss" adını aldığını görülmektedir (Schneider, 2018).



Şekil 2.8: Strazburg İstasyonu, İstasyonu ve İstasyon Caddesi

Cadde, meydan ile kentin ticari merkezine açılım göstermiş, yoğun ticari kullanımları üzerinde taşıyarak tarihi merkezle olan bağlantısını sağlamıştır. İlk bölümü nehre kadar devam eden istasyon caddesi, nehri geçmesi ardından yeniden ticari yükü üzerinde taşıyarak kentin tarihi merkezine ulaşmıştır (Şekil 2.8) (Schneider, 2018). Bağlantılı olduğu yollar sayesinde kentin coğrafi etmenlerle sınırlandırılmış gelişimine yön vermeyi amaçlamıştır.

Ortaya çıkan sistematik düzen incelendiğinde her iki kent içerisinde de demiryolu istasyonu ile başlayan, istasyon caddesi olgusu ile kentin bütününde ortaya çıkan kentsel gelişimi görmek mümkündür.



Şekil 2.9: Zürih ve Strazburg İstasyonları ile İstasyon Caddesi Kullanımları

Her iki Avrupa kentinde de gar yapısı ile kent girişini tanımlayan meydan kullanımı, kentin ticari ve tarihi merkezlerine doğrusal olarak bağlanmayı kurgulamışlardır. Bu bağlantının kurulması, kentin genelini etkileyerek kentin istasyon caddesi temelinde gelişmesini sağlamıştır (Şekil 2.9). Kent gelişimi kentin tarihi merkezi ile gar yapısı arasında sağlanırken bağlantılı yollar aracılığıyla kentin gelecek plan şemalarına bir yol verilmesi amaçlanmıştır. Klasik Orta çağ görünümünde olan kentler demiryollarına kavuşmaları ardından güncel merkezlerini demiryolu istasyonlarına ulaştırarak modern kent dizilimini benimsemeye başlamışlardır.

2.2. ANADOLU'DA DEMİRYOLU

2.2.1. Demiryollarının Anadolu'ya Ulaştığı Dönem: Osmanlı Dönemi

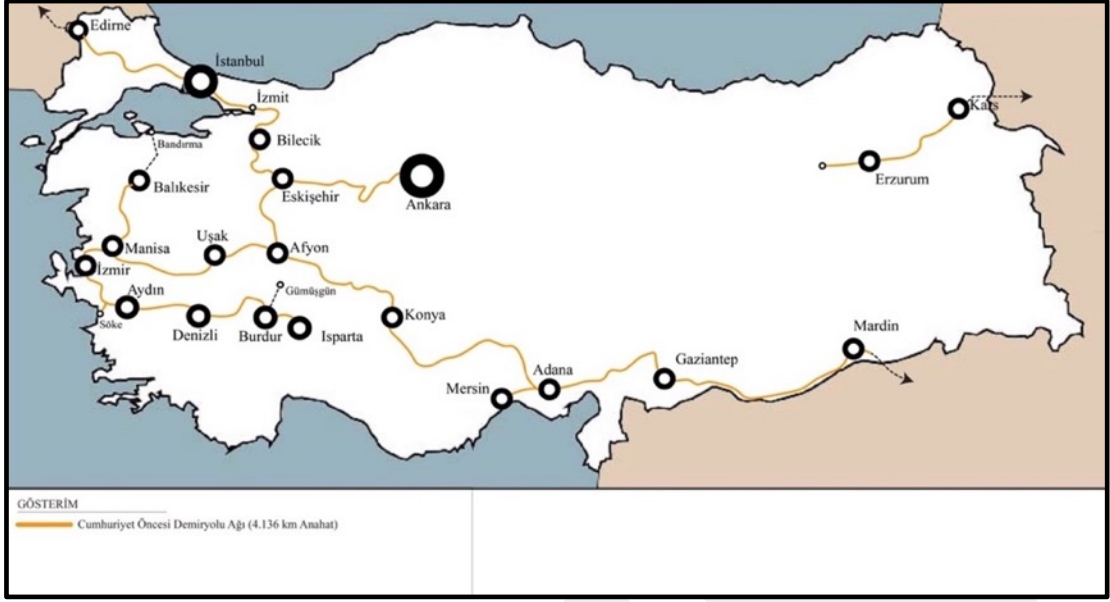
Sanayi Devrimi ardından başlayan hammadde ve yeni pazar arayışı, dünya genelinde devletlerin; olanaklara daha kolay ulaşılması amacıyla demiryollarını bir araç olarak kullanmasını sağlamıştır. Fakat, demiryollarının ulaşmadığı ülkelerde, sanayi sektöründe daha gelişmiş Batılı Devletler, demiryolu hatlarının kendi istekleri doğrultusunda yapımını sağlayarak hammadde ve kaynak ihtiyacını hem hızlı hem de güvenli bir şekilde sağlamıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun son yüzyılında ortaya çıkan demiryolu sistemi; 1856 senesinde imparatorluk içerisinde İngiliz şirket aracılığıyla yapılmaya başlanan İzmir-Aydın demiryolu hattı ile ulaşmıştır. Daha sonrasında başka yabancı yatırımcıların da Anadolu içerisinde yapılacak hatların yapımını üstlenmesi ardından Osmanlı İmparatorluğu'nda neredeyse her bölgede demiryollarının gelişimi devam etmiştir. Ancak, demiryolu yapımında verilen imtiyazların çoğu ve inşa halindeki tümü İngiliz şirketlere aittir (Akyıldız, 1992:115).

Osmanlı İmparatorluğu verdiği büyük imtiyazların kendisine olumsuzluk yaratması neticesinde 1871 senesinde devlet himayesinde Haydarpaşa-İzmit hattının yapımına başlamış, ancak ekonomik sıkıntılar nedeniyle hattın devamı olan Anadolu Demiryolları ve Bağdat Demiryolları bağlantısını Alman merkezli bir şirket sermayesi ile bitirmiştir.

Ardından, İzmir-Turgutlu-Afyon hattı ile Manisa-Bandırma hattının tamamı tekrar başka bir İngiliz şirket eliyle tamamlanmıştır. Bu sayede Batı Demiryollarına bağlanan Osmanlı İmparatorluğu'nda Anadolu kentleri arasında da demiryolu ulaşımı başlamıştır. Fakat, Osmanlı İmparatorluğu'nun verdiği imtiyazların artması ve yabancı yatırımların yükselmesi sonucunda, Anadolu kentlerinde Batılı ülkelerden farklı etki alanlarının oluşmasına neden olmuştur. Bu doğrultuda; Osmanlı toprakları, farklı ülkelerin sahibi olduğu demiryollarının güzergahlarına göre iktisadi ve siyasi amaçlarına boyun eğmek zorunda kalmıştır (Şekil 2.10).

Bu durum, Avrupa ile siyasi anlaşmazlıkları ve yanlış ekonomik politikaların oluşmasını beraberinde getirmiştir. Osmanlı İmparatorluğu Anadolu'da siyasi ve politik etkisini kaybetmeye başlamıştır. Neredeyse bütün demiryollarının kontrolünü devretmiş, merkezi otorite olan İstanbul Hükümeti'nin Anadolu topraklarında yetkisinin azalmasının önünü açmıştır. Bu durum, Osmanlı İmparatorluğu'nun Anadolu'daki ekonomik ve fiziki gelişiminin durmasına neden olmuş, çöküşü hızlandırmıştır.



Şekil 2.10: Osmanlı İmparatorluğu Anadolu’da Yapılan, Türkiye Cumhuriyeti’ne Devrolan Demiryolu Hatları

Kaynak: TCDD Taşımacılık A.Ş. 2019 Senesi Faaliyet Raporu, Sayfa: 37, ‘den Esinlenerek Yazar Tarafından Hazırlanmıştır.

Tablo 2.1: Cumhuriyet Öncesi Verilen İmtiyazlar Sonucu Anadolu’da Yapılan Demiryolu Ağları ve Uzunlukları.

Tarih	Hat Genişliği	Hat Uzunluğu	Hattın Bölgesi
1856	1435	608.584	İzmir-Aydın
1863-1893	1435	702696	İzmir-Kasaba-Temdidi
1869-1872	1435	336.286	Rumeli (Şark) Demiryolu
1883	1435	67.158	Mersin-Adana
1891	1050	41.110	Mudanya-Bursa
1888-1902	1435	1.997.909	Anadolu Bağdat
1899-1913	1524	124.000	Sarıkamış-Kars-Arapçayı
1916- 1923	750	232.000	Erzurum-Sarıkamış

Kaynak: 1990-1994 TCDD İstanbul Yıllığı, Sayı: 105

Siyasi ve idari üstünlüğün kaybedilmesine rağmen Osmanlı İmparatorluğu 1870’lerde yeniden devlet himayesinde Anadolu içerisinde demiryolu sistemini geliştirmeyi denese de hem ekonomik durum hem de teknik bilgi eksikliklerinden dolayı bunu tek başına başaramamıştır (Tablo 2.1).

Demiryollarının Anadolu’da ulaştığı kentlerde siyasi, politik ve ekonomik kontrolü neredeyse tamamen kaybeden Osmanlı İmparatorluğu yüzyıllardır egemenlik sürmüş olduğu Anadolu’da imparatorluk gücünün hala devam ettiğini gösterecek bazı

sembolik adımlar atmıştır. Bu adımlardan biri kentsel ve mimari alanda yapılan köklü değişimlerdir. Yeni ve kapsayıcı yapı tipolojileri oluşturularak Osmanlı'nın imparatorluk içerisindeki sembolik gücünü arttırmış ve Anadolu kentlerindeki yapı çevreyi etkileyerek kentsel-mekânsal değişimler meydana getirmiştir. Bu değişimler, demiryolları istasyonlarının ve bunların kente bağlantısını sağlayan, ana taşıyıcı yol akslarının yapısal olarak eklenmesi ile gerçekleştirilmiştir. Böylece, cadde üzerinde geliştirilen yapı tipolojileri sayesinde Anadolu'da demiryolları üzerinden varlığını gösteren yabancı otoritenin azaltılmasına çalışılmıştır.

Sembolik değişimlerle ortak mekanlar üretilerek halkın kent merkezinde Osmanlı'nın hakimiyetini görmesi amaçlanmıştır. Bir diğer bölgesel atılım ise kentlerin, merkezci bir tasarımdan ziyade çeper mahallelerinin de kent içerisinde oluşturulan tasarıma eklenmesidir. Bu değişimler ardından Osmanlı kentlerinin genellikle üç ana bölgede toplandığı ileri sürülebilir; Demiryolu ve İstasyon ile beraberinde gelen ulaşım-iletişim bölgesi, kent merkezinin alışveriş alanlarını barındıran ticari merkezi ve bürokratik olaylara ev sahipliği yapan hükümet bölgesi. Bu kentsel gelişmeler Tanzimat fermanı ile başlayarak 20. Yüzyılın başına kadar devam etmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu'nda başlayan çöküş, ülke genelinde yeterli ulaşım ağı olmaması, diğer yandan demiryolu ağlarının çoğunluğunun yabancı devletlerin yönetiminde olması nedeniyle, Anadolu kentlerindeki mekânsal ve idari gelişmeleri sınırlamışlardır. Bu durum, Anadolu kentlerinin gelişmesinde büyük olumsuzluklar yaratmış, Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa'ya bağımlı hale gelmesini zorunlu kılmıştır. Osmanlı'nın hızlı şekilde küçülmesini hem de bu küçülmeye birlikte Anadolu sermayesinin temelinde yer alan tarımsal ekonominin çöküşünü hızlandırmıştır. Ulaşım ile sağlanan ticari gelir Osmanlı hakimiyetinden yabancı devletlere akmaya başlamış, demiryolunun ulaştığı Anadolu kentleri ise ekonomik etkileri çok derin hissetmiştir.

2.2.2. Erken Cumhuriyet Dönemi 1923 -1940 Yılları

Dünya Savaşları ve Millî mücadele sırasında demiryolları, Osmanlı için büyük olumsuzluklar yaratmıştır. Yönetimi yabancı devletlerin elinde olan Anadolu demiryolları, savaşlar esnasında yabancı devletlerin "asker ve silah" taşımaya imkân vererek Anadolu'nun işgal sürecini hızlandırmıştır. Millî mücadele esnasında

Anadolu’da daha büyük olumsuzluklar yaşanmaması için mevcut demiryollarının birçoğuna kasıtlı şekilde zarar verilerek düşmanın Anadolu içerisine girişinin kısıtlanması sağlanmıştır. Kurtuluş Savaşı’nın ardından Cumhuriyet’in ilanı ile birlikte demiryolu ulaşım sistemine ait politikaların oluşturulmasının zorunluluk olduğu fark edilmiş, yabancı sermayedarların elinde bulunan çoğu hat kamulaştırılmış, Lozan Konferansı ardından Türkiye Cumhuriyeti’ne 4018 km demiryolu devredilmiştir (Tablo 2.2).

Tablo 2.2: 1923’te Türkiye Cumhuriyeti’ne Devredilen Demiryolları ve Uzunlukları

Hat İsimleri	Uzunluğu
Anadolu Hattı	1032 km
Bağdat Hattı	348 km
Adana-Fevzipaşa Hattı	140 km
Mersin-Adana Hattı	68 km
Türk-Rus Hudut Hattı	356 km
Şark Demiryolları	337 km
İzmir-Kasaba Hattı	703 km
İzmir-Aydın Hattı	610 km
Fevzipaşa-Nusaybin Hattı	426 km
Toplam :	4018 km

Kaynak: 1990-1994 TCDD İstanbul Yıllığı, Sayı: 105 Sayfa:14

Demiryolu seferberliği kapsamında ilk inşa edilen demiryolu projesi sonucu 1924 senesinde Ankara-Kayseri-Sivas-Erzurum doğrultusunda yapılmıştır (Özdemir, 2006:28). Cumhuriyet’in oluşturduğu demiryolu politikaları ve ardından yapılacak olan yeni demiryolu hatlarının yabancı sermaye eliyle olmadan milli gelire yapılması; ülke çıkarlarını ön plana alarak milli egemenliğin kamusal mekâna yansıtılmasını amaçlamıştır. Bu dönemde, inşa edilen demiryolu uzunluğu, Cumhuriyet’in Osmanlı’dan devraldığı demiryolu miktarının yarısı kadar etmektedir ki bunu 15 senelik dönemde devlet eliyle yapmıştır.

Ulu önder Atatürk’ün de 1937 senesinde dediği gibi;

“Demiryolları; bir ülkeyi medeniyet ve refah nurlarıyla aydınlatan kutsal bir meşaledir. Cumhuriyet’in ilk senelerinden beri, dikkatle, ısrarla üzerinde durduğumuz

demiryolları inşaat siyaseti, hedeflerine ulaşmak için durmadan başarı ile tatbik olunmaktadır.”

Bu vizyon doğrultusunda, Cumhuriyet’in ilk on senelik döneminde binlerce kilometrelik yeni, modern ve milli demiryolu ağı kurulmuştur. Ülkenin dört bir yanının demir ağlarla kaplanması, bölgesel gelişimin yanı sıra kentler arası bağlantının kuvvetlenmesini sağlamış, kentlerin ekonomik ve mekânsal canlılığını arttırmıştır. Böylelikle ardından Türkiye Cumhuriyeti’nin ilk 15 senelik durumu göz önüne alındığında ise 3302 km yeni demiryolu inşası gerçekleştirilmiştir (Tablo 2.3). Yine, daha sonraki yıllarda hizmete girecek olan demiryolu hatlarının çoğu kısmının inşaatına da bu dönemde başlanmıştır (Yaşa, 1980:270).

Tablo 2.3: 1923 Sonrası 15 Yıllık Dönemde Yapımına Başlanan Demiryolları

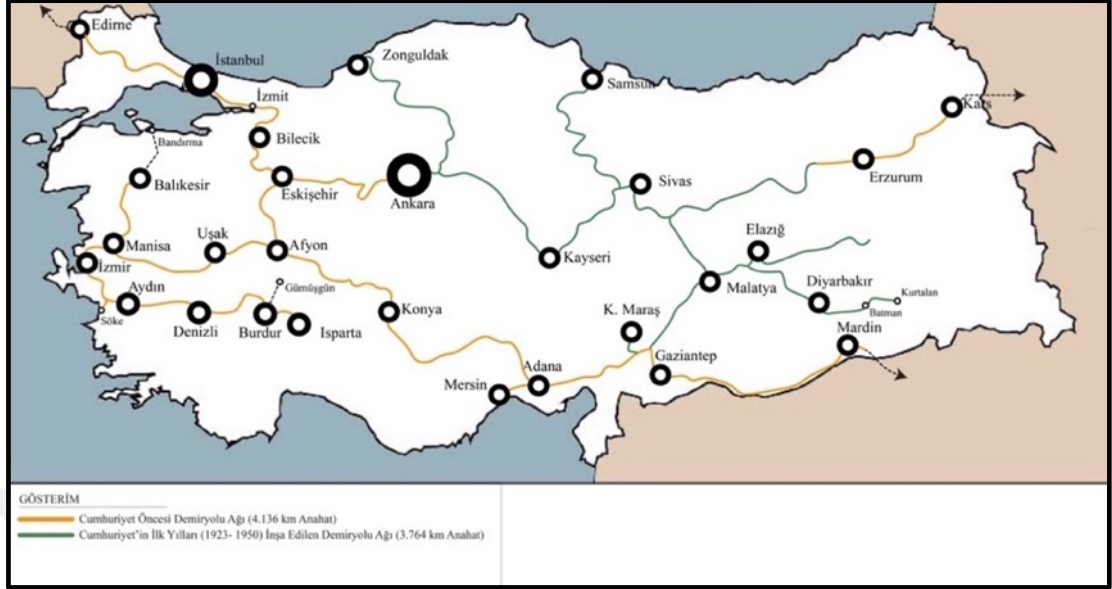
Hat İsimleri	Yapım Yılı
Ankara- Sivas	1924
Samsun-Sivas	
Fevzipaşa-Diyarbakır	
Kütahya-Balıkesir	1925
Filyos-Irmak	
Ulukışla-Kayseri	1926
Yolçatı-Elazığ	1933
Afyon-Burdur	
Sivas-Erzurum	
Malatya-Çetinkaya	
Bozanönü-Isparta	1934
Diyarbakır-Kurtalan	1937

Kaynak: 1990-1994 TCDD İstanbul Yıllığı, Sayı: 105

Manisa-Balıkesir-Uşak-Afyon ile Eskişehir-Afyon-Ankara-Kayseri üzerinden iki adet dönüşümlü hat ile İzmir-Denizli-Afyon-Manisa hatları ile Kayseri-Adana-Malatya Hatları (Şekil 2.11) Demiryollarının durak noktalarının birbirine olan uzaklıklarının azaltılması amacı ve ulusal pazarın bütünleşmesi hedefi doğrultusunda bu yeni hatlar demiryolu sistemine eklenmiştir. (Tablo 2.3)

Osmanlı döneminde demiryollarının yaklaşık %70 i Ankara-Konya aksının batı kısmında kalırken, Cumhuriyet döneminde bu aks doğu-batı dengesini sağlayacak

şekilde planlanmıştır. Bunun en önemli sebeplerinden birisi Türkiye Cumhuriyeti'nin bütüncül planlama prensiplerini benimsemesinden kaynaklanmıştır (Şekil 2.11).



Şekil 2.11: Cumhuriyet İlanından 1950 Senesine Kadar Demiryolu Yatırımları ve Hatları
Kaynak: TCDD Taşımacılık A.Ş. 2019 Senesi Faaliyet Raporu, Sayfa: 37, 'den Esinlenerek Yazar Tarafından Hazırlanmıştır.

Cumhuriyet'in ideallerine paralel olarak demiryolları, modernleşmenin bir aracı ve simgesi olarak görülmüştür. Böylece, Anadolu kentlerinde ulaştığı yerler modern mekanların üretilmesinin dinamosunu yaratmıştır. Ancak, geleneksel Anadolu kentlerinin organik kent dokusuna entegre olacak ve demiryolu-merkez bağlantısını kuracak yeni bir yapılanmaya ihtiyaç duyulmuştur. Bu ihtiyacın karşılanmasında, Anadolu kentlerinin organik yerleşme deseni dışında oluşturulan istasyon caddelerini Cumhuriyet'in vizyonları doğrultusunda oluşturulan planlama çalışmalarından yararlanılmıştır. Demiryollarının öncüsü olduğu yeni kent aksları etrafında modern kentleşme pratiklerine yer verilmiştir.

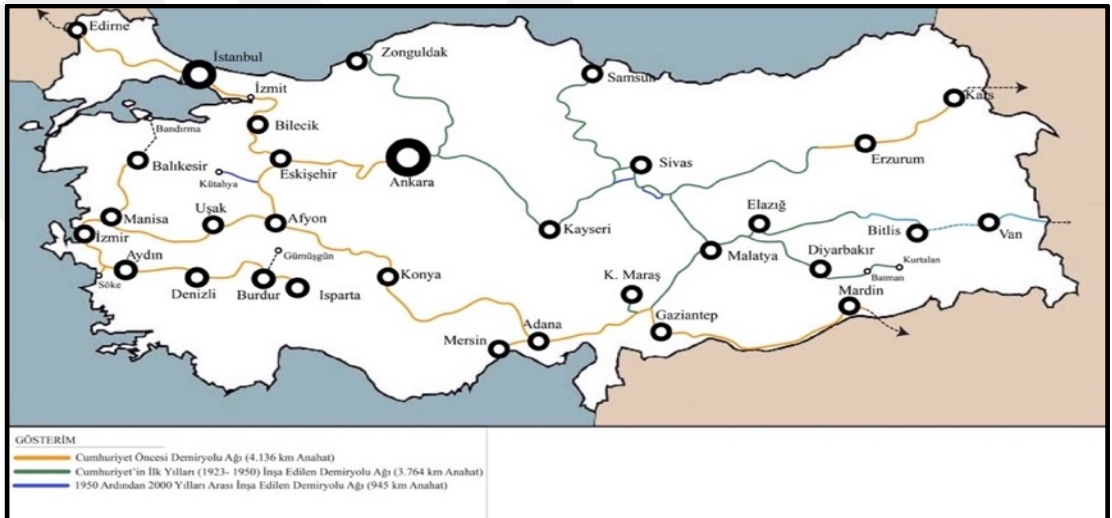
Anadolu kentleri, bütüncül kent planlaması aracılığıyla kentsel mekandaki yeni gelişmeleri düzenleyerek demiryolu istasyonlarına doğru genişlemeye başlamıştır. Bu gelişimdeki ana unsur istasyon caddelerinin bir çekim merkezi haline gelmiş olmasıdır. Oluşturulan yeni aks üzerinde Anadolu kentleri, yeni ve modern kamusal mekanlara ev sahipliği yapmıştır. Yeni kentsel gelişme alanlarında bulunan ve çoğunluğu Cumhuriyet Dönemi'nde inşa edilen yapı stoku genellikle Osmanlı döneminden Cumhuriyet'e ulaşan devlet mimarisinin, geliştirilmiş hali olarak

görülmüştür. Genç rejimin hedeflediği değerlerin ve milli iradenin kamusal alanlara yansımalarının öne açılmıştır.

Demiryolu istasyonlarını kent merkezlerine bağlayan istasyon caddeleri üzerinde, cumhuriyet mimarisine sahip kamusal ve çağın modern ihtiyaçlarını karşılayacak ticari yapı stoku oluşturularak yeni kentsel mekanlar sunulmuştur. Oluşturulan yeni yapı stoku ile Osmanlı'nın ardından gelişmeye muhtaç olan Anadolu kentleri Batı'daki modern yapılaşma trendini benimsemiş, modern ve gelişkin kentsel mekanlara ev sahipliği yapmaya başlamıştır. Bu gelişmeler 20. Yüzyılın ortalarına kadar devam etmiş, kentler demiryolları ile gelişmeye ve genişlemeye devam etmiştir.

2.2.3. Durağan Dönem: 1940-2000 Yılları

1940'lı yıllara gelindiğinde ise demiryolu inşası yavaşlamaya başlamıştır. Cumhuriyet'in ilanının ardından 1950 senesine kadar yapılan 3.578 km'lik hattın 3.208 km'si 1940 senesine kadar tamamlanmıştır. Bu yavaşlamanın temelinde 1940'lı yıllar sonrasında demiryollarının öneminin Türkiye'de kaybetmeye başlamasıdır (İnan ve Demir, 2017). Bu yıllarda ABD'nin Türkiye'ye yapmış olduğu "Marshall Yardımları", Türk ekonomisi üzerinde oldukça etkin olmuştur. Bu yardım planı tarım ve tüketim mallarına dayalı bir sanayileşme yapısının egemen olmasının önünü açmıştır. Bu durum Türkiye için ulaşım stratejisinin ve politikalarının da değişmesine neden olmuş; karayolu ulaşım sisteminin yükselmesine olanak vermiştir.



Şekil 2.12: 1950- 2000 Yılları Arasında İnşa Edilen Demiryolları Hatları

Kaynak: TCDD Taşımacılık A.Ş. 2019 Senesi Faaliyet Raporu, Sayfa: 37, 'den Esinlenerek Yazar Tarafından Hazırlanmıştır.

Türkiye’de 1950 yılına kadar yolcu ve yük taşımaları ağırlıklı olarak demiryolu ve denizyolu ile yapılmıştır. Bu dönem sonunda yolcu taşımalarının %49,9’u karayolu, %42,2’si demiryolu, %7,5’i denizyolu ve %0,6’sı havayolu ile yapılmaktadır. Ülke içi yük taşımalarının ise %55,1’i demiryolu, %27,8’i denizyolu, %17,1’i de karayolu ile yapılmıştır (Tablo 2.4).

Tablo 2.4: 1950-1960 Yılları Arasında Yapılan Ulusal Kara ve Demiryolu Taşımacılığının Yük ve Yolcu Dağılımını Göstermektedir.

	YÜK	YOLCU
DEMİRYOLU	78%	42%
KARAYOLU	19%	49%

Kaynak: T.M.M.O Makina Mühendisleri Odası “Ulaşımında Demiryolu Gerçeği” Oda Raporu, 2020

1960’lı yıllara gelindiğinde ise demiryolları artık ulaşım ve taşımacılık sistemi içinde ağırlığını yitirmeye başlamıştır. Bunun temel nedeni ise demiryolları yatırımlarının hem pahalı hem de teknik zorluklarla dolu olmasıdır (Tablo 2.5). Dönem içerisinde 9 adet Kalkınma Planı hazırlanmıştır. 1. Beş yıllık kalkınma planından 4. Kalkınma Planı’na kadar olan süreçte ulaşım adına spesifik adımlar atılmamış genel ulaşım amaçlarından bahsedilmiştir. 4. Kalkınma Planı içerisinde “Ulaşım Planı” hazırlanması gerekliliği vurgulanmıştır. Ulaşım ana planı 1983 senesinde hazırlanarak 10 yıllık Kalkınma Planı içerisinde uygulamaya konulmuş, 3 senede bir plan hedeflerinin güncellenmesi ve revizesi planlanmıştır. Ancak, Ulusal ulaşım planı ile hedeflenen politikalar sadece plan üzerinde öneri olarak kalmıştır.

Tablo 2.5: 1960 ve Sonrasında Yapılan Ulusal Kara ve Demiryolu Taşımacılığının Yük ve Yolcu Dağılımını Göstermektedir.

	YÜK	YOLCU
DEMİRYOLU	24%	48%
KARAYOLU	73%	38%

Kaynak: T.M.M.O Makina Mühendisleri Odası “Ulaşımında Demiryolu Gerçeği” Oda Raporu, 2020

Demiryollarına verilen önemin azalması kentler arasındaki hızlı ve konforlu bağlantının unutulmasına neden olmuştur (Tablo 2.6). Kent içerisinde demiryolu istasyonları dönem sonuna doğru unutulmaya başlanmıştır. Bu durum istasyon

caddelerinin kent içerisindeki birleştirici etkisinin kaybolmasına neden olarak, sadece cadde olarak anımsanmasını sağlamıştır.

Tablo 2.6: 1983 Senesi Ardından Hedeflenen Ulaşım Paydaları.

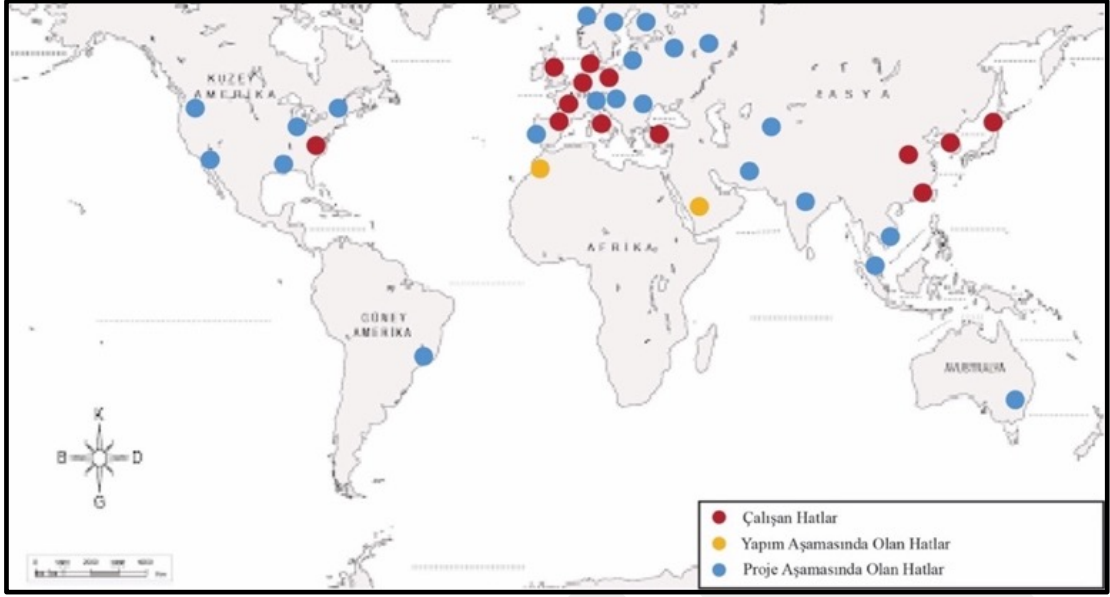
	1983 Senesi	1993 Senesi
DENİZYOLU	16%	32%
DEMİRYOLU	10%	27%
KARAYOLU	72%	36%

Kaynak: T.M.M.O Makina Mühendisleri Odası Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Oda Raporu, 2020

2000’li yıllara kadar hazırlanan Kalkınma Planları’nın hiç birisinde “Ulaşım Ana Planı”na ilişkin gereklilik hakkında bir bilgi yer almamıştır. Kuruluş yıllarından sonraki dönemde karayolları altın çağını yaşamıştır. İzlenen politikalarla birlikte kentler, demiryollarının büyük kentsel etkisinden sıyrılarak gelişimlerini karayolları ile sürdürmeye devam etmişlerdir. Bu durum Anadolu kentlerinde, gar ve merkez bağlantısının unutulmasının önünü açmıştır.

2.2.4. Yeniden Yapılanma Dönemi: 2000 Sonrası Demiryolu Gelişimi

20. Yüzyıl boyunca dünya genelinde teknolojinin hızla gelişmesi Türkiye’de 1930’lu yıllarda değerlendirilen ancak sonrasında değerini kaybeden demiryolu ulaşımında da güncel yenilikleri beraberinde getirmiştir. Kuruluş dönemi, ülke genelinde demiryolu ağının gelişmesine olanak vermiş olsa da 1940’lara gelindiğinde demiryolu arzı azalmaya başlamıştır. Avrupa’da 1830’lu yıllardan itibaren gelişmeye başlayan demiryolu sistemi 1980’li yıllara gelindiğinde ortaya çıkan teknolojik yenilikler doğrultusunda başka bir boyut kazanarak yeni ve daha konforlu bir sistem oluşumunu sağlamış, Yüksek Hızlı Tren sistemini ortaya çıkartmıştır.



Şekil 2.13: 2021 Senesi Dünya Y.H.T Sistemleri

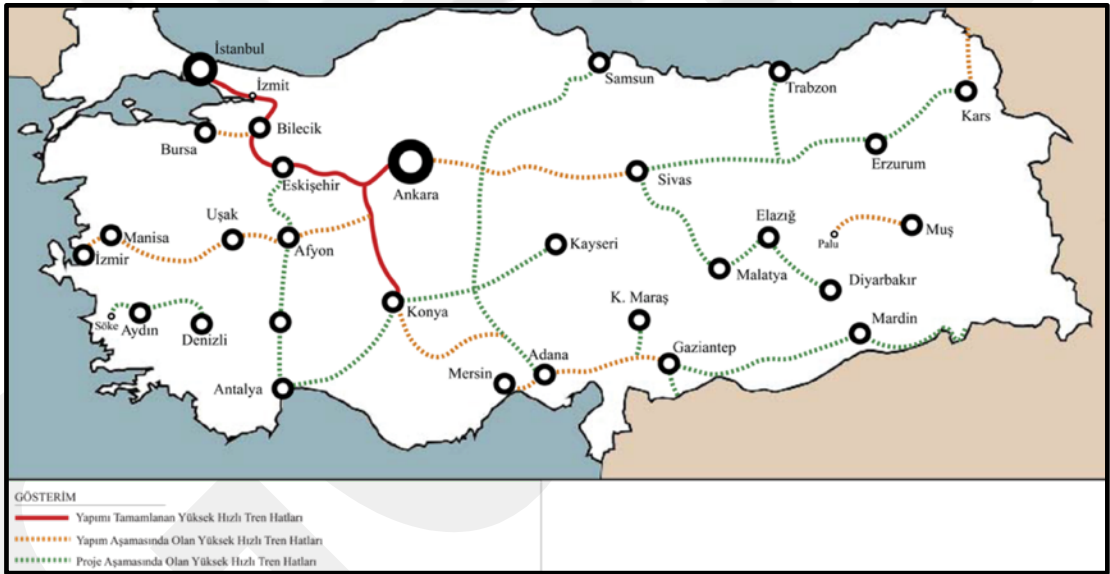
Kaynak: International Union of Railways'den Esinlenerek Yazar Tarafından Yeniden Oluşturulmuştur.

2000'li yıllara kadar önemli demiryolu gelişimi sağlayamayan Türkiye, İngiltere'de ortaya çıkışının ardından Almanya, İspanya, İtalya, İngiltere, Belçika, İsviçre, Hollanda, Avusturya, İsveç, Polonya ve Portekiz'de kullanımına başlanan Yüksek Hızlı Trenlere 2004 senesinde ulaşmıştır. 21. Yüzyıl başında toplam konvansiyonel hat uzunluğu 10.992 km olan Türkiye, izlediği demiryolu politikaları doğrultusunda 2010 senesine kadar yaklaşık 130 km demiryolu ekleyerek 11.052 km'lik konvansiyonel hatta sahip olmuştur.

Çağdaşlığın ve ulaşımda dünya trendlerinin başında görülen yüksek hızlı tren sistemi, ülkenin en büyük 2 kenti olan Ankara-İstanbul arasında yolcuların daha hızlı, konforlu ve güvenli ulaşımını sağlamak amacıyla planlanmıştır. Planlanan hattın ilk bölümü olan Sincan-Eskişehir kesimi 2009 senesinde kullanıma açılmıştır. Ankara-Eskişehir hattı üzerinde bulunan ve Polatlı-Konya kesimini sağlayan çift hatlı elektrikli yüksek hızlı demiryolu 2013 senesinde tamamlanmış, Ankara-İstanbul (Pendik) kesimi ve tüm diğer bağlantı noktaları 2014 senesinde hizmete açılmıştır (Şekil 2.15).



Şekil 2.14: 2000 Senesi Ardından İnşa Edilen ve Var Olan Demiryolları Hatlar
Kaynak: TCDD Taşımacılık A.Ş. 2019 Senesi Faaliyet Raporu, Sayfa: 37' den Esinlenerek Yazar Tarafından Hazırlanmıştır.



Şekil 2.15: 2022 Senesi Güncel Tamamlanmış, Devam Eden ve Proje Aşamasındaki YHT Hatları
Kaynak: TCDD Taşımacılık A.Ş. 2019 Senesi Faaliyet Raporu, Sayfa: 37' den Esinlenerek Yazar Tarafından Hazırlanmıştır.

2014 senesine gelindiğinde Türkiye'deki var olan konvansiyonel demiryolu uzunluğu 11.272 km'ye ulaşmış, yüksek hızlı tren hat uzunluğu 2010 senesinde 888 km iken 2014 senesi sonunda 1213 km' ye ulaşmıştır (Tablo 2.7). 2010 sonrasında yapımı artan konvansiyonel demiryolu ve YHT hatları sayesinde Türkiye'de demiryolu aracılığıyla taşınan yolcu sayısında artış olduğu görülmektedir. Demiryollarının ulaşımında etkinliğini yitirmesi nedeniyle 76,9 milyon iken 2010

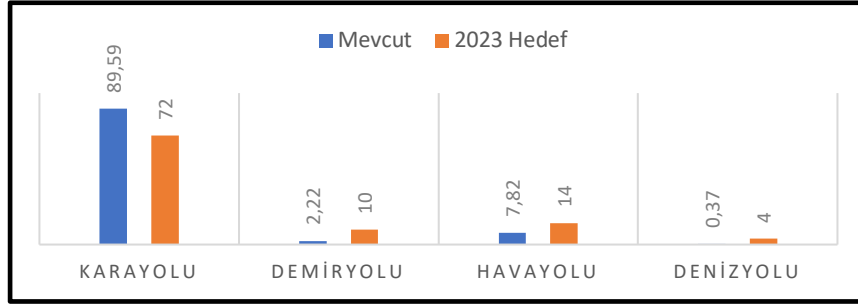
senesinde bu sayı neredeyse 2 kat artarak 153.6 milyona ulaşmıştır (T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2015:63,65,67).

Tablo 2.7: Türkiye’de Demiryolu Ağlarının Yolcu Taşıma Sayısı.

Yıllar	Konvansiyonel Hat (km)	Yüksek Hızlı Tren Hattı (km)	Toplam (km)	Taşınan Yolcu Sayısı (milyon)
1923	1378	-	1378	-
1930	3261	-	3261	-
1940	6947	-	6947	-
1945	7110	-	7110	-
1950	7668	-	7668	-
1960	7895	-	7895	-
1970	7985	-	7985	-
1980	8397	-	8397	113.938.000
1990	8429	-	8429	139.089.000
1995	8549	-	8549	104.635.000
2000	10.922	-	10.922	85.343.000
2001	10.940	-	10.940	76.323.000
2002	10.974	-	10.974	73.088.000
2003	10.984	-	10.984	76.993.000
2004	10.984	-	10.984	76.756.000
2005	10.973	-	10.973	76.306.000
2006	10.984	-	10.984	77.414.000
2007	10.991	-	10.991	81.260.000
2008	11.005	-	11.005	79.187.000
2009	11.008	397	11.405	80.092.000
2010	11.052	888	11.940	86.173.000
2011	11.112	888	12.000	121.230.000
2012	11.120	888	12.008	120.640.000
2013	11.209	888	12.097	107.650.000
2014	11.272	1.213	12.485	153.600.000

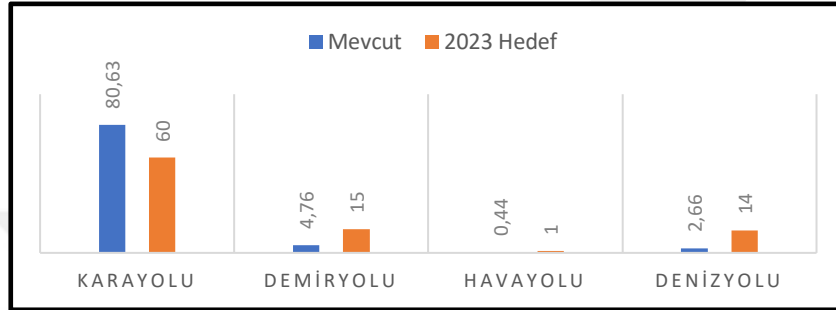
Kaynak: T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2015:30

Türkiye’de demiryolları sistemi ile taşınan yük miktarında sürekli bir artış eğilimi görülmektedir. Ürünlerin korunaklı ve hızlı bir şekilde ulaşımının sağlanması sayesinde 2010 senesinde yurt içi taşıma miktarı 24,3 milyon ton iken, 2014’te 26,5 milyon tona kadar ulaşmıştır. Fakat bu artış yurt dışı taşıma oranlarında tam tersi olarak görülmektedir (T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2015). 2010 sonrası demiryollarının öneminin ülke içerisinde artması ardından 2023 hedefleri arasında yolcu ve yük taşımada artış olması amaçlanmaktadır (Şekil 2.16, 2.17).



Şekil 2.16: Türkiye Geneli Yurtiçi Yolcu Taşıma Payları (Km)

Kaynak: Demiryolu Sektör Raporu, TCDD, 2013'teki Bilgiler Doğrultusunda Üretilmiştir.



Şekil 2.17: Türkiye Geneli Yurtiçi Taşıma Payları (Ton)

Kaynak: Demiryolu Sektör Raporu, TCDD, 2013'teki Bilgiler Doğrultusunda Üretilmiştir.

Yüksek hızlı tren sistemi sayesinde demiryolunda tekrar yolcu taşımasının artması, istasyon ve istasyon alanlarında yeniden canlanmanın önünü açmaktadır. Bu durum, yakın zamanda kent planlamasında, kent içerisine yeni bir ulaşım sisteminin entegre edilmesi ve bu sistemin var olan demiryolu istasyonları ile uyum içerisinde çalışması gibi problemleri ortaya çıkartmıştır.

Yüksek hızlı trenlerin mevcut hatlar üzerinde 200 km hız yapması yeni oluşan hatlar üzerinde 250 km ve üzerine çıkabilmesi yolcuların çok daha hızlı ve bir o kadar da konforlu bir şekilde seyahat etmelerine imkân sağlamıştır. Bu durum, YHT'nin ulaştığı kentlerde yeni istasyonlar oluşumunun yanında mevcut istasyonların da yeniden gözden geçirilmesi gerekliliğini doğurmuştur. İstasyonlar çevresinde oluşan bu canlanma istasyon-merkez ilişkisi mekânsal yapılanmadan farklı bir rotaya ve yapıya çevirmiştir. Halihazırda istasyon-merkez ilişkisinin yüzyıllardır sağlandığı istasyon caddeleri bu gelişimden etkilenerek kentteki önemini kaybetme eğilimine girmişlerdir.

2.3. BÖLÜM SONUCU

Demiryollarının en önemli etkileri yerleşim merkezleri üzerine olmuştur. Demiryollarının yeni kentler oluşturma özelliği, mevcut kent dokusunun da gelişmesinin önünü açmıştır. Demiryollarının geçtiği her yerleşim bölgesi, her zaman diğer bölgelerden daha büyük çekim etkisine sahip olmuştur. Demiryollarının durak noktaları olan istasyonlar, çevresindeki yerleşim alanlarının kendine doğru genişlemesine imkân vermiştir. Bu durum kent içerisindeki nüfusun, ekonominin ve mimari yapının değişmesine neden olmuştur.

Demiryollarının Avrupa'da ortaya çıkıp, tüm dünyada yaygınlaşmaya başladığı dönemle Osmanlı İmparatorluğu'nun Tanzimat Devri birbirine paralel olarak görülmüştür. 19. Yüzyılda Osmanlı'da görülen büyük idari ve askeri bozulmalar giderilmesi hedefiyle Avrupa'daki gelişmelerin temelinde bulunan demiryolu sistemi mercek altına alınmıştır. Osmanlı'ya ilk demiryolu İngilizler tarafından, Balkanları Ege'ye bağlayan hat üzerinden gelmiştir. Fakat Osmanlı yeterli kaynak ve nitelikli elemana sahip olmaması ve dışa bağımlı ekonomik politikalar izlemesi demiryollarının yapımında Avrupalı devletlere büyük imtiyazlar vermesiyle sonuçlanmıştır. Bu durum, 20. Yüzyılın başında devam eden savaşlarda Osmanlı'ya çok fazla dezavantaj sağlamıştır. Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte büyük millileşme projeleri kapsamında demiryolları devlet himayesine alınmış, Erken Cumhuriyet yıllarında Anadolu'nun büyük bir kısmına yeni ve modern hatlar yapılması planlanmıştır.

Türkiye'de Osmanlı mirası olan ve Cumhuriyetin ilanı ile ağırlık kazanan demiryolu ulaşım sistemindeki gelişim dört ana dönemde incelenebilir;

1. *Demiryollarının Anadolu'ya Ulaştığı Dönem: Osmanlı İmparatorluğu*
2. *Erken Cumhuriyet Dönemi 1923 -1940 Yılları*
3. *Durağan Dönem: 1940-2000 Yılları*
4. *Yeniden Yapılanma Dönemi: 2000 Sonrası*

Bu dönemlerin ilk ikisi demiryolu ulaşımının Anadolu'daki gelişimi bakımından Türkiye'deki "altın çağ" olarak değerlendirilebilir (Ceylan,2017). Günümüzde Türkiye'deki demiryolu hatlarının çoğunluğu Osmanlı İmparatorluğu ve Erken Cumhuriyet Döneminde inşa edilmiştir. Ancak, özellikle Cumhuriyet ilanının ardından ilk 10 yılda ulusal kalkınma politikaları doğrultusunda yapılan hatların çoğunluğu günümüzde hala kullanılmaktadır. Osmanlı döneminde verilen imtiyazlar

ve ekonomik politikalar sonucunda yaşanan tüm olumsuzluklar, Cumhuriyet döneminde telafi edilmeye çalışılarak Anadolu'nun dört bir yanına devlet eliyle demiryolu inşası başlamıştır. Bu sayede gelişmemiş durumda olan Anadolu kentleri için hem mekânsal hem de ekonomik olarak ilerlemenin önü açmıştır. Demiryollarının etkisiyle oluşan yeni ve modern mekanlar kentin ticari, kültürel ve kamusal alanlarla donatılmasını sağlamıştır. Demiryolu ile kent merkezi ile istasyon arasındaki bağlantı güçlenmiş ve yeni gelişim istasyonlara kaymış, bu gelişim bölgelerinde ise yeni konut alanlarını oluşturmuştur.

1940'lardan 2000'li yıllara kadar olan durağan dönemde, Anadolu topraklarında demiryolu ulaşımı yerini, Türkiye'nin yeni ulaşım sistemi olarak benimsenen karayolu ulaşımına devretmiştir. Böylelikle, demiryolları ulaşımı etkisini 2000'li yıllara kadar kademeli olarak kaybetmiştir. Kent, taşıt ulaşımının gelişmesiyle yayılmaya başlamış, kentsel gelişme dünyada olduğu gibi Türkiye'de de karayolu boyunca devam etmiştir.

Yeniden yapılanma döneminde ise önemini dünya çapında kaybeden demiryolu sisteminin 1980'li yıllara gelindiğinde teknolojik gelişmeler ardından tekrar yükselişe geçmiştir. Dünya genelinde yapım 1980'li yıllarda başlayan ancak Türkiye'ye ulaşması 2000'li yılları bulan Yüksek Hızlı Tren sistemi ülke gündeminde demiryollarının yapımı hız kazanmıştır. Ulaşım sektöründe yeni bir çağ açan YHT sistemi, kentlerde yeni istasyonlar oluşturarak merkez-istasyon ilişkisini ve mekânsal yapıyı yeniden tanımlamıştır.

BÖLÜM III

KENTSEL MEKAN ÜRETİMİNDE İSTASYONLAR VE İSTASYON CADDELERİ

Bir kentin tanımlanabilirliğinin temelinde izler, düğüm noktaları, bölgeler, nirengiler ve sınırlar ile tanımlanabilir (Lynch,1960). Bu bakımdan izler ve kentlerde en belirgin biçimlerinden olan caddeler ve sokakların oluşumu, kentsel morfolojinin ve kentin yapılı çevresinin ortaya çıkmasında etkili elemanlardır. Kenti oluşturan fiziki ve sosyal çevre etmenleri; kentsel doku, mimari miras, anıtsal yapılar ve meydanlar, kente özgü temel sembol öğeler olarak anımsanmıştır. Demiryolları da kentlere sonradan katılan istasyon yapılarıyla birlikte kent dokusu içerisinde zamanla önemli sembol öğeleri arasında yer almıştır (Göktaş ve Kaya, 1997). Böylece istasyonlar, 19. Yüzyılda ortaya çıkan demiryolu teknolojisiyle kentlerin mekânsal yapılanmasını kökten değiştiren ve önemli birer nirengi ve düğüm noktaları olan kentsel elemanlar haline gelmiştir. Kentler, demiryollarına ulaşması ardından morfolojik gelişmeler yaşayarak istasyon ve istasyon caddelerinin gelişmesini yeniden tanımlanmıştır (Yaldız, B. ve Aydın, 2017).

İstasyonlar ve istasyondan kent merkezine uzanan ana taşıyıcılar olan istasyon caddeleri; demiryollarının kentlere ulaşmasıyla kentin kültürel, sosyal, ekonomik ve mekânsal gelişimlerini taşıyan bir omurga görevini üstlenmiştir. Bu kentsel öğeler, demiryolu ulaşımının kentsel gelişmenin, mekânsal değişimin yönünü belirlemede ve kentin yeni-modern bölgelerinin görünürlüğünün artırılmasında önemli bir etken olmuşlardır. Merkeze doğru uzanan istasyon caddeleri, aynı zamanda mimari bütünlük sağlanarak, kentlerin bir bütün olarak okunabildiği fiziksel dokuları oluşturmuşlardır. Kendilerine özgü örüntülerin, bulvar-meydan-devlet (kamusallık) yapı ilişkisi dizilimine sahip, içinde yeni ve modern kent yaşamını gösteren ve kenti sosyalleştirmek için etkin bir biçimde kullanılan kolektif mekanlar olarak tanımlanmaktadır (Arıtan, 2008).

3.1. ANADOLU'DA İSTASYON VE İSTASYON CADDELERİ

Osmanlı'nın kuruluşundan itibaren en parlak dönemini yaşadığı ve ardından çöküşe geçtiği 15. Yüzyıldan 19. Yüzyıl ortalarına kadar olan bir süreç boyunca Anadolu kentleri geleneksel niteliğini korumuş, ancak 19. Yüzyıl sonunda kentlerin mekânsal yapılanmasının değişime uğradığı görülmüştür. Bu değişimin temel sebebi ise ulaşım teknolojisinin gelişmesiyle Anadolu'da yapımına başlanan ve Avrupa ile bağlantısı olan demiryolu sistemi sayesinde dış dünyanın ekonomik, sosyal ve politik etkilerinin kentlerde görülmeye başlamasıdır.

Anadolu'da yapımı 19. Yüzyılda başlayan ve onlarca seneye yayılan demiryoluna geçiş süreci, Cumhuriyetin kurulmasıyla demiryolu ulaşımına verilen ağırlıklı politikalar sonrası demiryolları Anadolu'da artmaya başlamıştır (Şekil 3.1). Bunun yanı sıra Erken Cumhuriyet döneminde demiryoluna geçiş sürecinin hızlanmasındaki temel nedenlerden bir tanesi de yerleşim merkezlerini ve üretim-tüketim bölgelerinin bağlantısını daha ucuz ve kolay şekilde sağlaması olmuştur. Cumhuriyetin ilk 15 senesinde atılan adımlarla Anadolu'nun neredeyse her kentine ulaşan demir ağ sistemi Türkiye Cumhuriyeti'nin modernleşmesindeki önemli gelişmelerden biri olmuştur.

1856-1880	1880-1900	1900-1918	1924-1930	1930-1940	1940-2000	2000 Sonrası
ALSANCAK	SİRKECI	HAYDARPAŞA	KARABÜK	SIVAS	ESKİŞEHİR	ANKARA (YHT)
BASMANE	MUDANYA	UŞAK	NİĞDE	MALATYA	KONYA	ESKİŞEHİR
FENERBAHÇE	ANKARA (ESKİ)	BANDIRMA	ÇATALGAZİ	MANİSA	AYDIN	KONYA
HAYDARPAŞA (ESKİ)	KONYA (ESKİ)	BALIKESİR	AMASYA	DIYARBAKIR	EDİRNE	İZMİT (KOCAELİ)
SİNEKLİ	ADAPAZARI	EDİRNE	KAYSERİ	SAMSUN	GAZİANTEP	
ISPARTA- KULE	MERSİN	KARAAĞAÇ	GAZİ	MERSİN		
EDİRNE (ESKİ)	GÖZTEPE	ADANA		ERZURUM		
İZMİT	KARS (ESKİ)	YENİCE		ANKARA		
		CEYHAN		AFYONKARAHİSAR		
		ULUKIŞLA				
		BOSTANCI				
		KIZILTOPRAK				
		ERENKÖY				

Çalışma İçin Seçilen Anadolu'nun 7 Bölgesinden Kentler ve Demiryolu İstasyonları

Şekil 3.1: 1856 -2000 Günümüze Kadar Yapılan Tüm Demiryolu İstasyonları.

Kaynak: Başar ve Erdoğan, 2009

İstasyon caddeleri boyunca oluşturulan kamusal yapılar ve alanlar, Anadolu kentlerinde modern imgeler yaratılmasının somut araçları olmuştur. Bu doğrultuda, istasyon caddeleri üzerindeki yapılarda uygulanan mimari tasarımlar, belirlenmiş bir sistem dahilinde gerçekleştirilmiştir. Ancak, bu caddelerin planlandığı dönemde kent bütünü ile uyumlu olmadığı görülmüştür. Bu durum kente ulaşan demiryolu sisteminin

tarihi kent merkezinden uzakta olması ve Anadolu kentlerinin sahip olduğu organik kent modeli nedeniyle demiryolu istasyonuna ulaşabilecek yeterli ulaşım yoluna sahip olmamasıyla açıklanabilir. Geleneksel kent dokusuna uyumsuz bulunabilecek istasyon caddeleri, kentsel mekânda yarattığı etkiyle kentsel büyümeyi demiryolu istasyonu doğrultusunda çekerek, Anadolu kentlerinde genişleme adımlarının atılmasını sağlamıştır. Hükümet meydanlarını, tarihi kent merkezini istasyonlara bağlayan cadde ve etki alanındaki kamusal yapılar ile modernitenin simgesi haline gelmiştir. Erken Cumhuriyet Dönemi imar ve mimari anlayışına göre tasarlanan İstasyon Caddeleri, Anadolu içerisinde demiryolunun ulaştığı şehirler ve kasabalarda da kentsel ve mimari değişimleri meydana getirmiş; demiryolu ile bağlantılı bir ana aks ve bu aksın üzerinde kurgulanan karşılıklı geniş kaldırımların, yaya ve araç trafiğinin ayrılması veya kontrollü bir şekilde sağlanması gibi modern standartlaşmış düzenlemeleri sağlamıştır (Çetin, 2012).

İstasyon Caddesi üzerinde kurgulanan kamusal alanlar, modern mimariye sahip yapılar, açık alanlar ve meydanlar gibi elemanlar ile ulus-devlet kavramının yeni Türkiye Cumhuriyeti Halkı'nın toplumsal belleğinde yeni rejimin ideallerinin oluşmasında önemli bir yere sahiptir. Arıtan'a göre (2008) kentlerde demiryollarının ve beraberinde oluşan örüntüleri kentsel ölçekte kent kimliğinin algılanabilmesi için temel etken mekanlar olarak nitelendirmiştir. Bu nitelendirmeyi gözlemek üzere, çalışmada Afyonkarahisar, Samsun, Erzurum, Adana, Gaziantep, Kocaeli (İzmit) kentleri üzerinden bir inceleme gerçekleştirilmiştir.

3.1.1. Afyon Kentinde Demiryolu Gelişimi, Mekânsal Etkisi ve İstasyon Caddesi

Afyonkarahisar, Anadolu'nun en eski yerleşim alanlarından birisidir. Yapılan araştırmalar, geçmişten günümüze birçok medeniyete ev sahipliği yaptığını göstermiştir. Beş bin yıllık geçmişe sahip olan kent, günümüzde Anadolu'da dört farklı demiryolunun keşişimin sağlandığı bir kavşak görevini görmektedir. Bu keşişimlerden birisi Konya üzerinden Akdeniz'e (Adana İli'ne) ulaşan hattır. Bir diğer hat ise Eskişehir üzerinden İç Anadolu'yu ve Marmara'yı birbirine bağlayan sistemdir. Türkiye'nin batısına ulaşan diğer iki hat ise Uşak üzerinden İzmir-Basmane'ye ulaşan ve Aydın üzerinden İzmir-Alsancak'a ulaşan hatlardır (Şekil 3.2).



Şekil 3.2: Afyonkarahisar Kenti, Bölgesel Demiryolu Gelişim Hatları ve Bağlantıları

Kente bağlanan ilk hat Osmanlı İmparatorluğu'nda projesine başlanan Hicaz Demiryolu'dur. Bu hat Eskişehir ile Afyonkarahisar arasında kurgulanmış ve 1895 senesinde tamamlanmıştır. İzmir-Kasaba hattının tamamlanmasıyla kentin Konya ile bağlantısıda sağlanmıştır. Ayrıca, Osmanlı'nın verdiği imtiyazlarla Alman şirket tarafından inşa edilen Anadolu Hattı da Afyonkarahisar'a ulaşmıştır (Şekil 3.3). Anadolu Hattı'nın da kente ulaşmasıyla inşa edilen ilk istasyon olan İzmir İstasyonu, kent merkezinin kuzey-batı eksenine oturacak şekilde inşa edilmiştir.

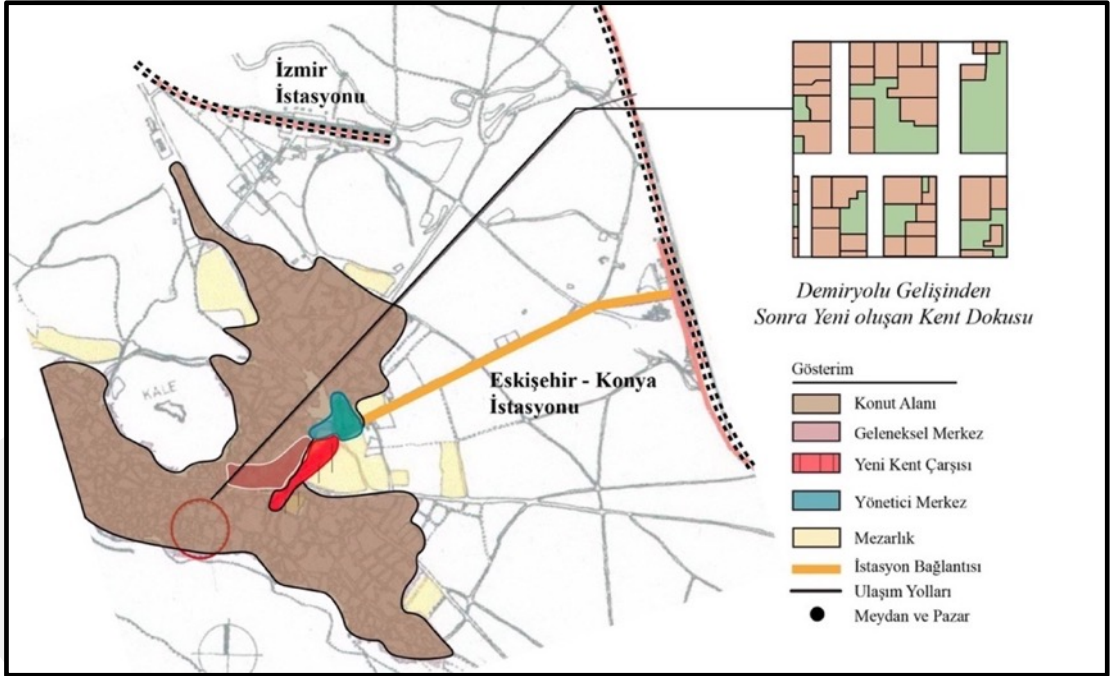


Şekil 3.3: Afyonkarahisar İli, İzmir İstasyonu (Eski İstasyon)
Kaynak : İnternet Kaynağı, Url 3.

19. Yüzyıl sonlarına doğru yapımı tamamlanan hatlar bir yandan, kentte ticari yoğunluğun artmasına yol açmıştır. Diğer taraftan ise demiryollarıyla birlikte kent çeperinde tarımsal ürün üretiminin artmasına ve dış pazarlara aktarılmasına olanak sağlamıştır. Kentsel nüfus, ticari faaliyetlerin etkisiyle artmış ve kentin kuzeyinde bulunan İzmir istasyonuna giden yol üzerinde göçmen mahalleri kurularak, gelen yeni nüfus bölgeye yerleştirilmiştir (Şekil 3.4).

20. Yüzyıl başında Dünya Savaşları ve Millî Mücadele sırasında stratejik bir kent olarak görülen Afyonkarahisar, yabancı devletler için de demiryollarının kavşak kenti niteliğinde olmuştur. İzmir hattına olan bağlantıları sayesinde askerî açıdan büyük önem taşıyan kent, savaş süresince Yunanlar tarafından 2 kere demiryolu sayesinde işgale uğramıştır. Millî mücadele yıllarının ardından, Afyonkarahisar'ın Türkiye içerisinde stratejik potansiyelinin farkına varılmış, 1930'lu yıllarda bir diğer hat olan Afyonkarahisar-Denizli hattı da hizmete açılmıştır.

Bu gelişmeler neticesinde istasyon, yolcu yoğunluğunu kaldıramamış, yeni bir gar yapısına ihtiyaç doğmuştur. İnşa edilen yeni istasyonun 1938 senesinde yapımı tamamlanmış ve Ali Çetinkaya İstasyonu olarak adlandırılmıştır. Yeni istasyon, eski istasyonun doğusunda, kent merkeziyle etkileşiminin daha güçlü kurulabileceği bir noktada konumlandırılmıştır (Şekil 3.6).



Şekil 3.6: Ali Çetinkaya İstasyonu İnşasının Ardından Merkezi Alan ve Konut Bölgelerindeki Değişimler.

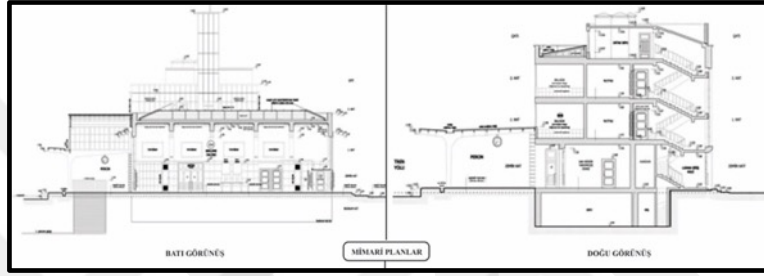
Kaynak: Özten, 2001:39'dan Esinlenilerek Yazar Tarafından Oluşturulmuştur.

İnşa edilen yeni istasyonunun formu ve cephe karakteristiği, yapıldığı dönemin mimarisine paralel olarak dikey ve yatay hacimlerde bezemesiz ve simetrik bir cephe oluşturmuştur. Teras çatı geometrisine sahiptir. Yapı, tek katlı olarak genişlerken, masif duvarlar, geniş cam yüzeyli anıtsal girişe ve iki yöne uzanan simetrik kol

yapısına sahiptir. İstasyon bölgesine eklenen lojman binası ve saat kulesi ile yerleşke sistemi oluşturulması amaçlanmıştır (Şekil 3.7, 3.8).

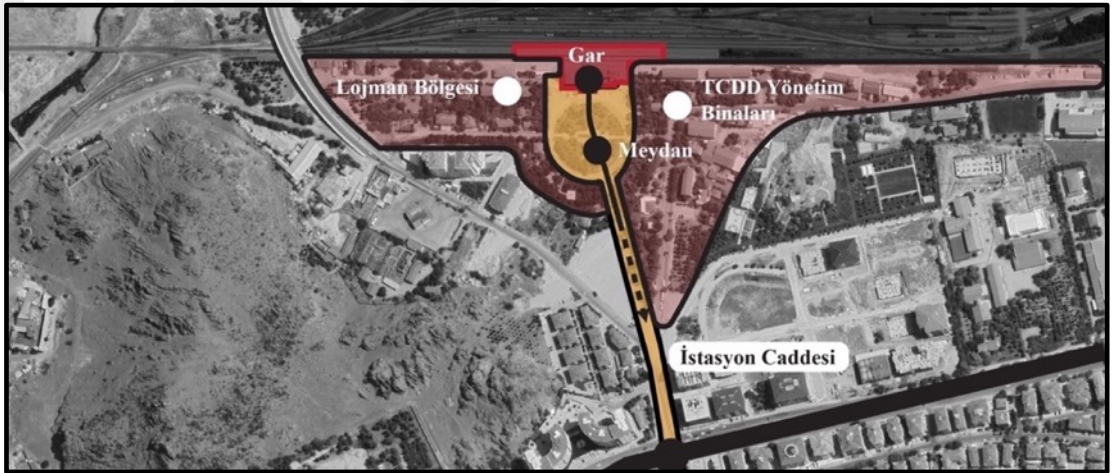


Şekil 3.7: Afyonkarahisar İli, Konya İstasyonu (Ali Çetinkaya İstasyonu)
Kaynak : Wikipedia Özgün Görselleri, URL 4.



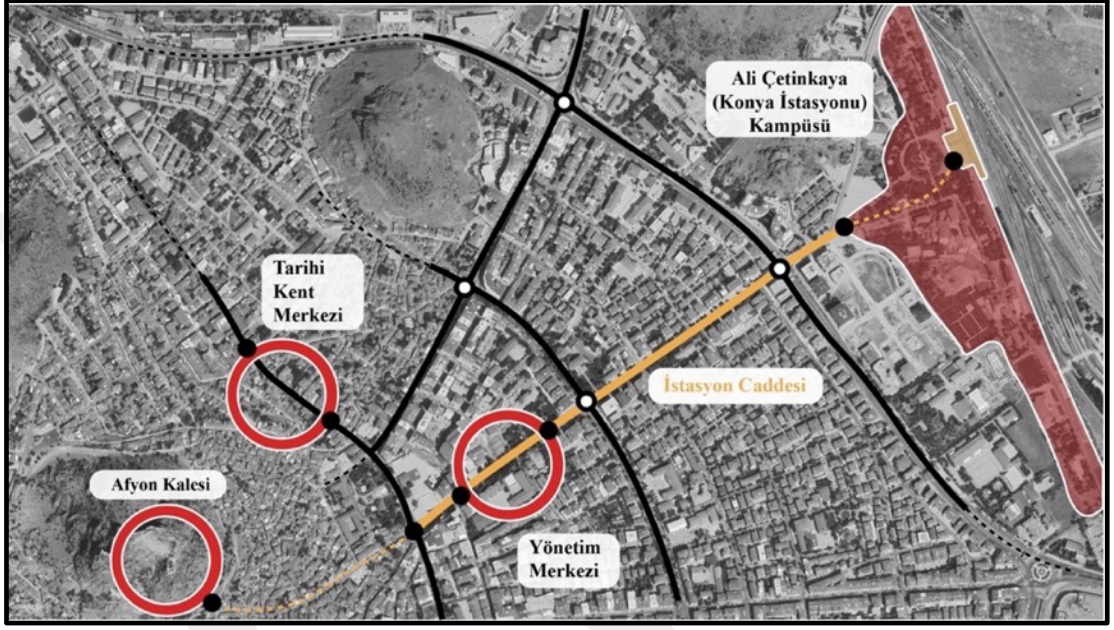
Şekil 3.8: Afyonkarahisar Ali Çetinkaya (Konya) İstasyonu Mimari Kesitleri
Kaynak: Erkan ve Haştemoğlu, 2013

İstasyonunun kent merkezine bakan cephesinde yer alan istasyon meydanı, bulvar boyunca devam eden peyzaj düzenlemeleriyle tarihi merkeze kadar uzanmıştır (Şekil 3.9). Bu durum istasyon yapısının sadece binadan ibaret olmadığını, çevre düzenlemesi ve bağlantılı yollarla yeni rejimin kent mekanındaki temsili haline gelmeyi amaçlamıştır (Erkan, 2013).



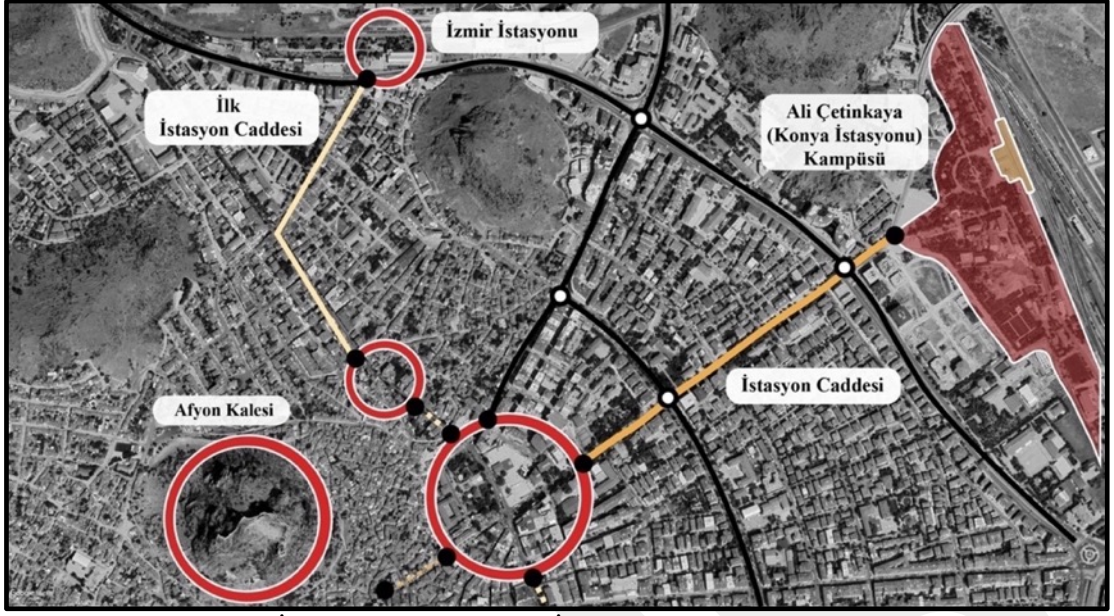
Şekil 3.9: Afyon Ali Çetinkaya Garı Kent Merkezine Yönelimi

Yeni istasyonun inşa edilmesiyle kente farklı doğrultulardan iki demiryolu hattı ulaşmıştır. Bu durum kentte, ikinci istasyon caddesi oluşumunun önünü açmıştır. Bunlardan ilki İzmir (1895) senesinde tamamlanan istasyonu kent merkezine bağlayan cadde, daha sonrasında hazırlanan ise Ali Çetinkaya (1938) istasyonunu merkeze bağlayan caddedir (Şekil 3.10). Fakat, kentin gelişim doğrultusu incelendiğinde Ali Çetinkaya İstasyonu'nu merkeze bağlayan cadde ana istasyon caddesi olarak anılmıştır.



Şekil 3.10: Ali Çetinkaya İstasyonu Kent İçerisindeki Konumu ve Bağlantıları

İki cadde de kentte yeni oluşan mekânsal gelişmeleri taşıma görevini sağlayarak, modernitenin inşasına katkı sağlamışlardır. İstasyon- kent merkezi bağlantısını sağlayacak olan “İstasyon Caddesi” sistemi pek çok Anadolu kentinde olduğu gibi Ali Çetinkaya istasyonunun da merkez bağlantısında görülmektedir.



Şekil 3.11: İzmir ve Ali Çetinkaya İstasyonu Merkez Bağlantı Şeması

Bu sistem, istasyonun Hükümet Konağı'na kadar içine tarihi kent merkezini de alacak şekilde bağlanmasına olanak sağlamıştır. Cadde üzerinde Cumhuriyetin getirisi olan modern mimari ilkelerini taşıyan yapılar inşa edilmiştir. Ayrıca, Avrupa tarzı modern mimari üslupla inşa edilmiş yapıların da cadde üzerinde yer bulmasıyla İstasyon-Merkez arasındaki bağlantıda ilk adımları görülen modernleşme sürecine katkı vermiştir.



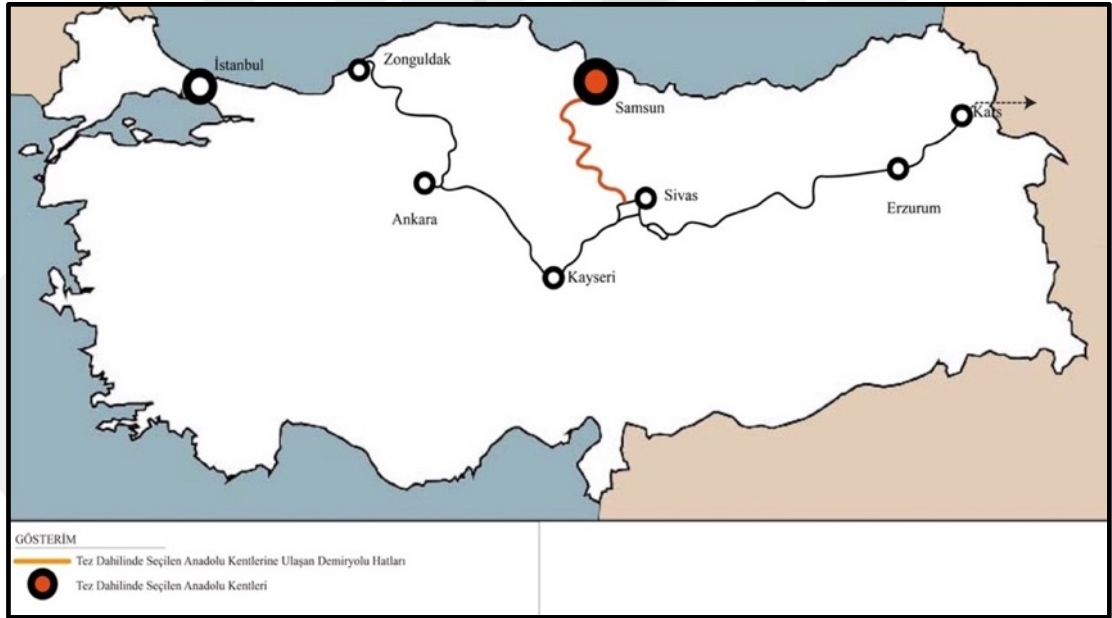
Şekil 3.12: Afyonkarahisar İli, İstasyon Caddesi- Afyon Kalesi Doğrultusu. (1934)

Kaynak: İnternet Kaynağı, Url 5.

3.1.2. Samsun Kentinde Demiryolu Gelişimi, Mekânsal Etkisi ve İstasyon Caddesi

Yerleşim tarihi 7 bin yıl öncesine dayanan Samsun, Karadeniz bölgesinde oldukça önemli bir konuma sahiptir. Hitit, Bizans ve ardından Türk egemenliğine

geçen tarihi kent, Osmanlı İmparatorluğu himayesine girmiş ve imparatorluğun önemli limanlarından biri olmuştur. Osmanlı'nın çöküşü ve Cumhuriyetin kuruluşunda büyük ve önemli bir rol oynamıştır. Samsun'a gelecek ilk demiryolu sistemi, 1857 senesinde hazırlanan projede Bağdat Demiryolu'nu Karadeniz'e bağlayan bir hat olarak tasarlanmış, İngiltere merkezli bir işletme aracılığıyla yapımları planlanmıştır. Ancak, 1860 senesine gelindiğinde planlanan demiryolu hattı projesi yaşanan uyumsuzluklar nedeniyle iptal edilmiştir. Ardından Osmanlı'nın demiryollarını başka ülkelere imtiyaz vermeden yapma amaçları doğrultusunda dar bir hat planlanarak 1911 senesinde yapımına başlanmıştır. 32 km sinin yapımına başlanan fakat 15 km si kullanıma hazır halde tamamlanan bu hat bütçe yetersizliği nedeniyle üç sene ardından yapımı tekrar İngiliz şirkete verilmiştir. Samsun, 19. Yüzyıl sonu 20. Yüzyılın başında İstanbul'un Karadeniz'e bağlantısının sağlandığı bir iskele konumuna gelmiştir. Bu durum, kentin Osmanlı dönemi boyunca sürekli büyüme eğilimi göstermesine neden olmuştur. Liman öneminin artması, kent içerisinde ve çevre kentlerle olan bağlantıların daha güçlü bir şekilde kurulmasını ihtiyaç haline getirmiştir (Şekil 3.13).



Şekil 3.13: Samsun Kenti, Bölgesel Demiryolu Gelişim Hatları ve Bağlantıları

1924 senesinde Samsun-Sivas hattı kamulaştırılmış, ardından milli imkanlarla ve Türk mühendisler tarafından Samsun-Kalın demiryolu projesi hazırlanarak hat yenilenmiştir. 1926 senesinde yeniden açılışı yapılan hat, 1932 senesinde kullanıma başlanmıştır (Serhan, 2016).

Tablo 3.1 : Samsun Garı- Kalın İstasyonu Hattının Kısımları, Uzunlukları ve Hizmete Alınış Tarihleri.

Güzergah	Mesafe	Hizmete Giriş Senesi
Samsun Garı- Kavak	47,553 km	1926
Kavak- Kayabaşı	98,314 km	1927
Kayabaşı- Zile	69,436 km	1928
Zile- Kunduz	69,889 km	1930
Kunduz- Kalın	92,750 km	1932

Kaynak: TCDD Durum Raporu, 2011

Samsun'dan başlayan hat, Amasya ve Tokat illeri ardından Sivas'ın Kalın üzerinden de Ankara-Kars demiryolu hattına bağlanmaktadır. Samsun-Kalın bağlantısının kurulmasındaki temel amaç, Samsun Limanı'nı İç Anadolu Bölgesi'ne bağlamaktır.

Türkiye'nin en verimli deltalarından biri olan Yeşilırmak Deltasında yetiştirilen ürünlerin toplanarak taşınması amacıyla Samsun-Kalın Hattına dikey konumda planlanarak inşa edilen Samsun-Çarşamba hattı da 1926 senesinde tamamlanmıştır.



Şekil 3.14: Samsun-Çarşamba Hattı ve Kalın İstasyonuna Bağlantısı.

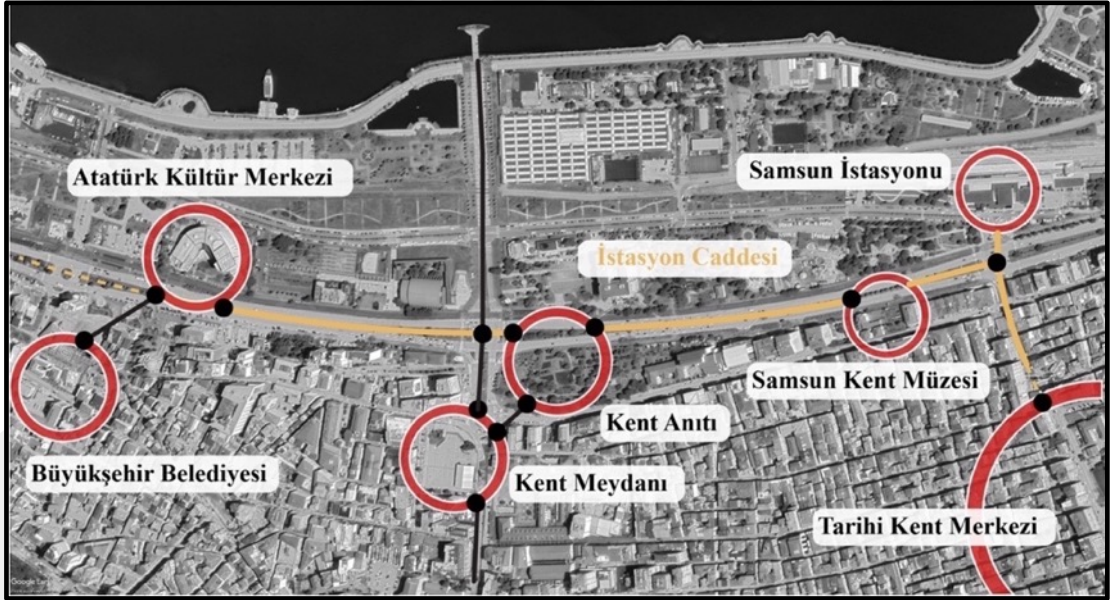
Kaynak: Wikipedia Özgün Görselleri, 2018'den Esinlenerek Yazar Tarafından Oluşturulmuştur. Url 6.

Oluşturulan iki hattın da birleşim noktasında inşa edilen Samsun Garı, 1926 senesinde planlanan ilk hat olan Samsun-Kalın doğrultusunda inşa edilmiştir (Şekil 3.14). Ancak, Samsun-Kalın hattının bölgedeki kullanım olanaklarının azalması sonucunda 1931 senesinde gar yapısı zarar etmeye başlayarak kapanmıştır.



Şekil 3.15: Samsun Sivas Demiryolu, Samsun İstasyonu Ön ve Arka Görünüşleri.
Kaynak: Wikipedia Özgün Görselleri, 2018 Url 7.

1933 senesinde devlet eliyle tekrar açılan Samsun Garı, 1980 senesine kadar aktif olarak görevine devam etmiştir. Fakat hat genelinde yaşanan sorunlar ve kullanım sıklığının azalması nedeniyle bir kez daha kapanmıştır. 2015 senesinde Avrupa'dan alınan destekler sayesinde 5 senelik güçlendirme ve yenileme çalışmaları ardından 2020 senesinde yapılan açılış ardından tekrar hizmete girmiştir.



Şekil 3.16: Samsun İli, İstasyon Caddesi ve Bağlantıları.

Samsun (İlkadım) mahallesinde yer alan gar, bağlantılı olduğu yollar aracılığıyla şehir merkezine yaklaşık 1 km mesafede bulunmaktadır. İstasyon Caddesi (Atatürk Bulvarı), kent içerisinde Samsun İstasyonu'nu kentin hem tarihi hem de gelişen merkezine bağlama görevini üstlenmiştir. Kentin tarihi geleneksel dokusu denize paralel biçimde uzandığı için istasyon caddesi de liman boyunca paralel şekilde devam ederek gelişimini sürdürmüştür. Tarihi kent dokusu denize paralel şekilde konumlanmış olduğu için, gar yapısına olan bağlantılarını istasyon caddesine dik arterler sayesinde sağlanmıştır (Şekil 3.16).

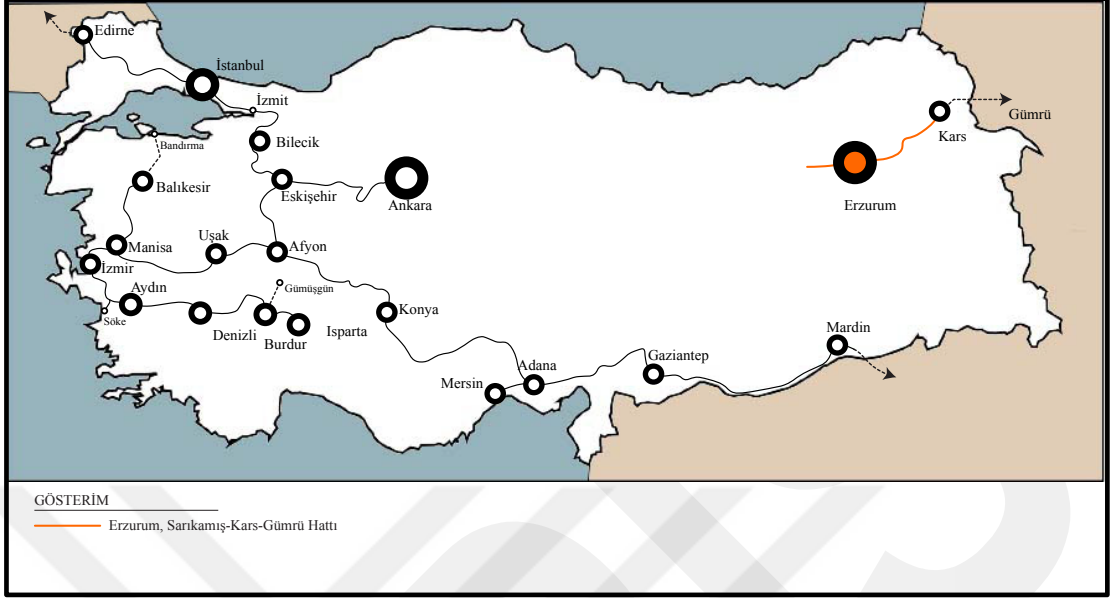
Cadde kentin batı aksında oluşturulmuş, üzerinde kentin simgesi haline gelen Onur Anıtını, Atatürk parkını ve kent meydanını (Cumhuriyet Meydanı) taşımaktadır. Anıtın konumlandırılışı ve karşısında Mustafa Kemal'in Kurtuluş Savaşını başlattığı Tütün İskelesi, İstasyon Caddesinin kentteki toplayı işleviyle birleşerek yeni rejimin mekâna yansıtılmasını sağlamıştır.

İstasyon Caddesi, kentin kuzeybatı doğrultusunda devam ederek kente yeni oluşturulan gelişim alanlarına yol göstermiştir. Cadde aksı boyunca deniz kıyısında oluşturulan rekreatif bölge ile tarihi kent merkezinin denizle bağlantısının da kurulmasının önü açılmıştır. Yeşil alanda inşa edilen, Etnografya Müzesi ve Atatürk Kültür Merkezi caddenin güncel kullanımının artarak cazibe merkezi haline gelmesini sağlamıştır.

3.1.3. Erzurum Kentinde Demiryolu Gelişimi, Mekânsal Etkisi ve İstasyon Caddesi

19. yy'in ortalarından itibaren Osmanlı'nın uç vilayetlerinde yaşanan problemler, demiryolu sisteminin Osmanlı'da doğudan batıya bağlayan sistemler bütünü halinde inşa edilmesi gerekliliğini doğurmuştur. Bu problemlerin giderilmesi için Osmanlı, doğu illerin çoğuna demiryolunu ulaştırmaya çalışmış olsa da bunlar gerçekleştirilememiştir (Temizgüney, 2008). 19. yy'in sonlarında demiryolu ihtiyacı doğu vilayet yetkilileri tarafından defalarca gündeme getirilse de çeşitli nedenler yüzünden İmparatorluk merkezi Osmanlı bu istekleri yerelde gerçekleştirilememiştir (Gürsoy, 2000:32). 20. Yüzyıl başında yaşanan savaşlar sürecinde doğu illerinin demiryolu eksikliği nedeniyle Osmanlı'nın merkez vilayetlerine bağlı olmaması Merkez-Doğu bağlantısının kurulamamasına sebep olmuştur. Erzurum'da yaşanan ulaşım eksikliği Sarıkamış-Gümrü arasındaki hat ile giderilmiştir. Ancak bu hattın yapımı Osmanlı İmparatorluğu'nun "Doğu-Batı" ekseninde bağlayıcı ulaşım sistemi olmadığını gören Ruslar tarafından bölgede hakimiyet sağlama amacıyla başlatmıştır. Hat, 20. Yüzyıl başında yaşanan savaşlar sürecinde Rusların askeri dezavantaj kaygıları sonucu devam ettirilerek Kars ardından Sarıkamış'a uzanmıştır. Kars'a kadar olan kısım 1899 yılında, Kars-Sarıkamış bağlantısı ise 1914'te kullanıma açılmıştır (Şekil 3.17) (Yıldırım, 1996). Ancak Erzurum ile Sarıkamış arasındaki dekovil hat (*Genişliği 60 cm'den düşük ray sistemi*) dışında Anadolu ve Batıyla bağlantılı demiryolu olmaması savaş sırasında merkez ile doğu cephele arasında demiryolu

bağlantısı olmayan Erzurum ve çevresinin işgal edilmesini kolaylaştırmıştır. Savaşlar ardından yapılan anlaşmalar sonucu 1918 senesinde Osmanlı'ya bırakılmıştır.

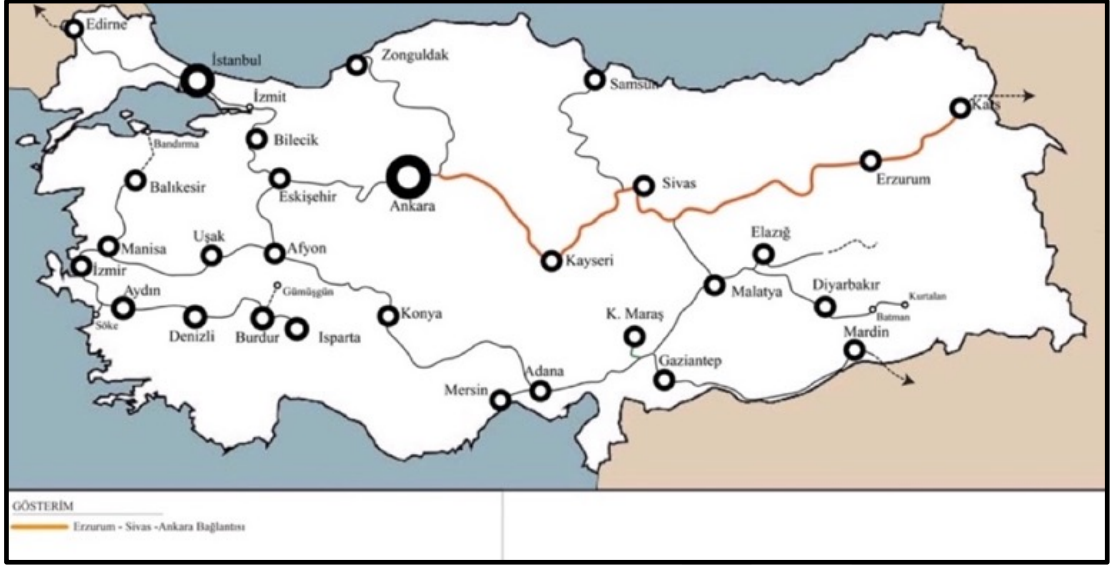


Şekil 3.17: Erzurum'dan Rusya'ya Uzanan Hat.

Savaşlar ardından Ankara ile Erzurum arasındaki demiryolu bağlantısının kurulması amaçlanmış ve yapılacak demiryolu ile Anadolu doğu-batı ekseninde neredeyse tamamen bağlanmış olacaktır. Mustafa Kemal'in de Erzurum depremi ardından yaptığı konuşmada (1924) doğu bağlantısının önemini vurgulamıştır;

“Bu defa Erzurum'a gelirken ayrı ayrı bölgelerden geçtim. Memleketin doğusu ile batısı ve merkezi arasındaki bağlantı, Cumhuriyet idaresinin kâfi göremeyeceği bir derecededir Bunun için doğuyu, diğer vatan parçalarına bağlayacak bir demiryolunun buraya kadar uzatılmasını Türkiye Cumhuriyet'i için hayati bir mesele sayıyorum”

Bu sözler Cumhuriyet yönetiminin bölgedeki demiryolu meselesine el atacağını göstermesi açısından önemlidir. Bu doğrultuda Sivas-Erzurum hattının yapımına hızlıca başlanmıştır. Bu hattın tamamlanması Türkiye Cumhuriyeti'nin merkezinin doğusu ve batısı ile bir bütün haline gelmesini sağlayacaktır (Şekil 3.18).



Şekil 3.18: Erzurum -Sivas -Ankara Demiryolu Bağlantısı.

1933 senesinde yapım çalışmalarına başlanan Sivas-Erzurum Hattı, 1937 senesinde dönemin başbakanı İsmet İnönü tarafından Erzurum İstasyonu'nun açılmasıyla 1939'da kullanılmaya başlanmıştır. Gar yapısının inşa edilmesiyle istasyon çevresinde demiryolu işletme binası, lojman, toplantı evi ve otelden oluşan ve o günün tabiriyle "mahalle" günümüzde ise bir tür "yerleşke" olarak ifade edebileceğimiz bir yaşam alanını 1945 senesine kadar oluşturmuştur.

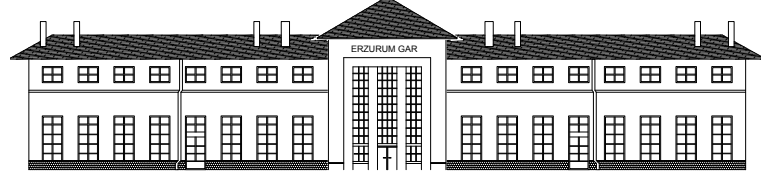


Şekil 3.19: Erzurum Garı, Ön ve Arka Görünüşleri.

Kaynak: İnternet Kaynağı, Url 8.

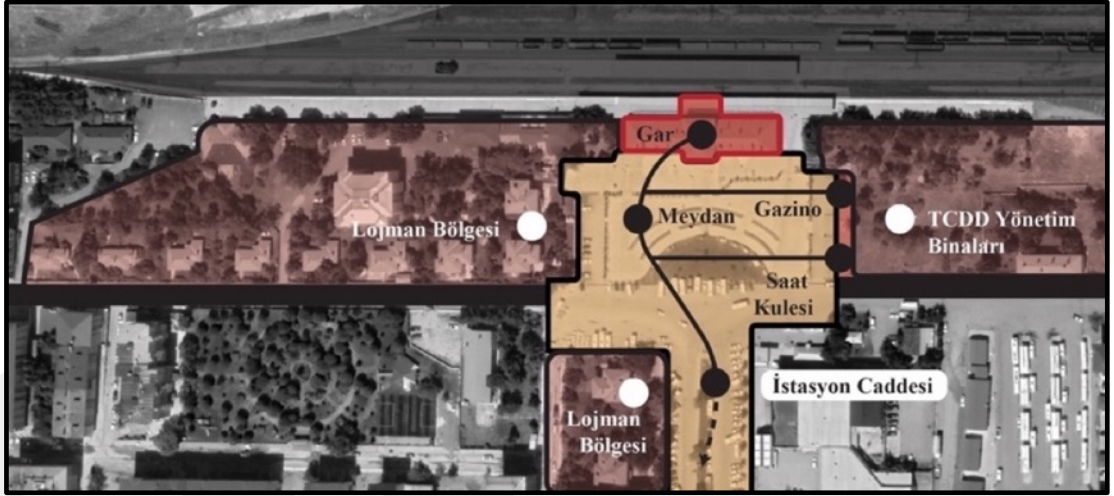
Doğu-Batı doğrultusunda 62.50 x 14.40 metre ebadında olan gar yapısı, dikdörtgen plana sahiptir. Ana giriş, dışarıya doğru oluşturulan ve bina boyunca yükselen 2.70 metre yüksekliğine sahip bir çıkıntı ile vurgulanmıştır. Bu büyük çıkıntı ana girişe anıtsal bir nitelik kazandırmıştır. Ana girişlerin dışında diğer bölümlere girişin sağlanması için başka kapılar bulunmaktadır. Zemin katta ana girişi takip eden 11.50 x 16.40 metre ebadındaki salona geçilmektedir. Bu salonun sol tarafında bilet gişeleri, bagaj üniteleri ve idari birimler bulunmaktadır. Salonun sağ tarafında ise

bekleme, tuvalet ve yemek-çay salonu bulunmaktadır. Yapının 1. Katı ana salonun merkez aksıyla birlikte simetrik bir düzene sahiptir (Şekil 3.20).



Şekil 3.20: Erzurum Gar'ı Meydan Cehesi.
Kaynak: Duvarcı, 2022. Kişisel Çizim Arşivinden Alıntı*

Erzurum Garı, istasyon meydanından başlayarak kentin güney doğrultusunda devam ederek İstasyon caddesiyle kentin kalbi olan tarihi merkezle bağlantısını sağlamıştır. İstasyon yerleşkesinde meydanın doğusundaki gazino ve saat kulesi yapıları, İstasyon Caddesinin doğrultusunda kurgulanmıştır (Şekil 3.21).

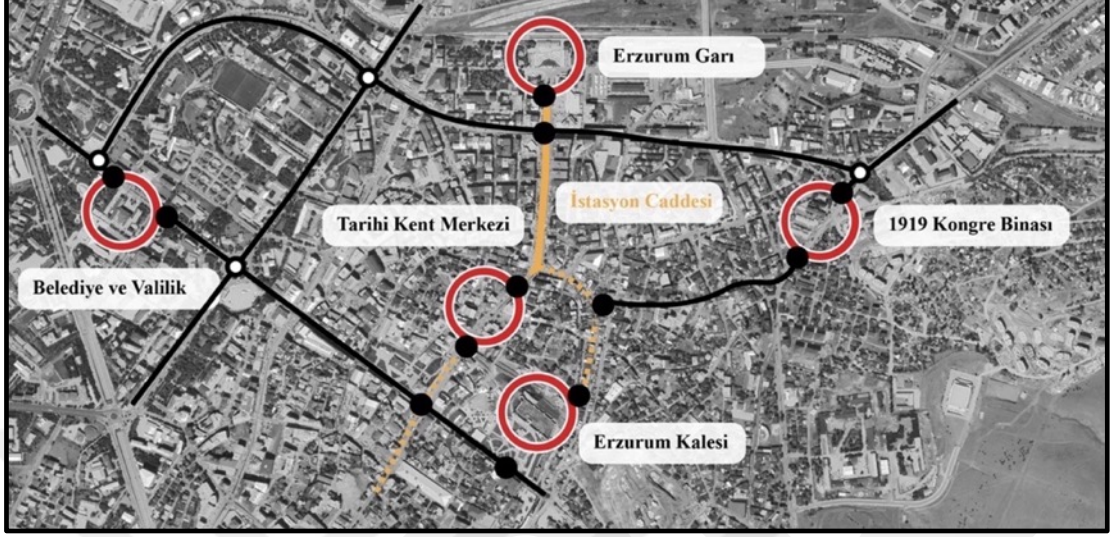


Şekil 3.21: Erzurum Gar Kompleksi -Meydan ve İstasyon Caddesi İlişkisi.

İstasyon Caddesinin sonlandığı noktada bulunan Erzurum Kalesi ile dönemin Vilayet Binası olarak günümüzde ise Bölge İdare Mahkemesi olarak kullanılan yapılara erişmektedir. Cadde, kent merkezine olan yolcuğunda üzerinde kurgulanan ticari ve yeşil sistemlerle donatılmıştır. Tarihi merkeze ulaşmasıyla İstasyon Caddesi, kentin yeni gelişim bölgesine farklı bir doğrultu oluşturmuştur. Bu durum, caddenin kentin gelişim alanını kurgulamasını sağlamıştır.

Ancak, Erzurum Garı'nın inşasıyla Tarihi kent merkezi ile gar yapısı arasındaki mimari yapı tezatlığı kent içerisinde uyumsuzlukları beraberinde getirmiştir. 1960'lı yıllara gelene kadar Tarihi Kent Merkezi, İstasyon ve İstasyon

Caddesi'nin getirdiği sosyal ve mekânsal değişimlerle kendini geliştirmeye başlamış, Osmanlı'dan beri devam eden geleneksel yapı tarzı kent içerisinde apartmanlaşma eğilimi göstermiştir (Erzurum Sevdası Dergisi, 2020).



Şekil 3.22: Erzurum Gari ve Çevre Bağlantıları.

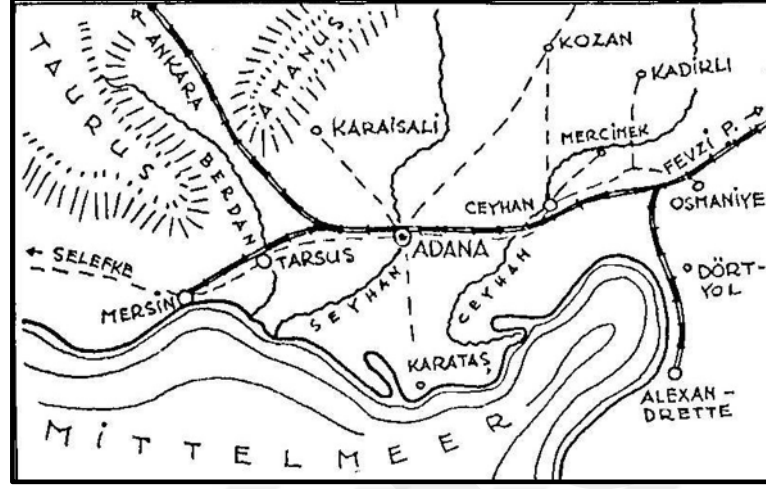
Zamanla mekânsal gelişimin yeni yerleşim bölgesine doğru kayması, İstasyon Caddesinin bağlayıcılık etkisini azaltmıştır. Ancak, yeni yerleşim bölgesine ulaşan ve farklı doğrultularda oluşturulan akslar İstasyon Caddesine bağlanmıştır. Bu sayede, kentte eski-yeni kullanımının dengesi sağlanarak, mimari ve kentsel tezatlığın önüne geçilmesi sağlanmıştır.

3.1.4. Adana Kentinde Demiryolu Gelişimi, Mekânsal Etkisi ve İstasyon Caddesi

Adana birçok kaynakta geçmişi Hitit İmparatorluğu'na dayandığı belirtilmiştir. İsmi Kizzuvatna krallığından Adana'dan türemiş, üç bin yıllık tarihiyle Adana, Paleolitik Çağ'a değin insan yerleşimlerine ev sahipliği yapmıştır. Adana, Romalılar döneminden itibaren önemini arttıran bir yerleşim bölgesi haline gelmiştir. Bölgenin metropol kentlerinden biri olan Adana, Roma ardından ilk olarak Bizans'ın eline geçmiş ve 1071 senesinde Malazgirt Meydan Muharebesi ile Selçukluların sınırlarına katılmıştır. Ancak sürekli el değiştiren Adana, Selçuklular ardından Kilikya, Ermeni Krallığı ve Memlük himayesine girmiştir. Ancak daha sonrasında Osmanlı'nın bölgede etkin duruma gelmesiyle, Osmanlı'nın himayesine girmiştir.

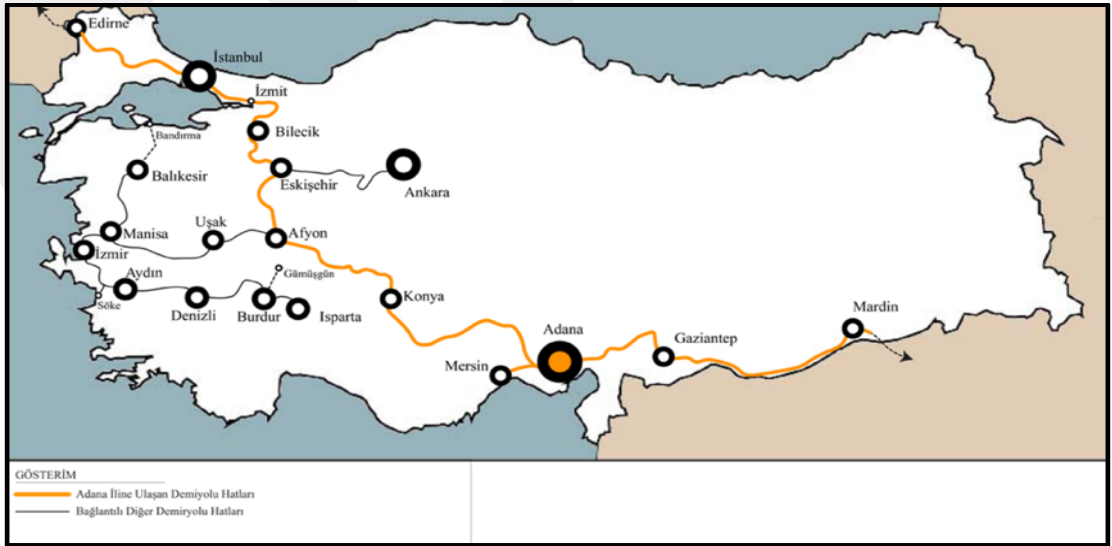
Demiryoluna da Osmanlı devrinde kavuşan Adana'ya ilk hat, 1886 senesinde İngiliz şirketlere verilen imtiyazlar tarafından ticari amaçlar doğrultusunda inşa

edilmiştir. 67 km uzunluğa sahip olan hat, Adana ile Mersin arasında kurulmuştur (Şekil 3.23).



Şekil 3.23: Adana -Mersin Demiryolu Hattı ve Bağlantıları.
Kaynak: Cuda, 1939

Bu hattın temel amacı, Çukurova'nın verimli topraklarında yetişen pamuğun ve diğer tarım ürünlerinin Mersin Limanı'na taşınmasını kolaylaştırmaktır (Varlık, 1977: 27). 1911 senesinde Almanlar tarafından yapılan bir diğer hat olan; İstanbul istikametinden Bağdat'a ulaşması planlanan demiryolu ile Adana-Mersin hattı, Yenice İstasyonunda birleşmiştir (Şekil 3.24). Adana'ya ulaşan farklı doğrultudaki iki demiryolu hattı, 3 farklı istasyon oluşumunu beraberinde getirmiştir.



Şekil 3.24: Adana'ya Ulaşan Hat ve Bağlantılı Demiryolu Hatları.

Oluşan Yenice, Zeytinli ve Adana istasyonları yeni mimari oluşumları ile I. Ulusal Mimarlık üslubu ile tamamlanmıştır. Ancak, hattın bağlantılı olduğu ilk gar yapısı, şu an kullanılan istasyonun çok yakınında konumlandırılmış, sade bir yapı olarak inşa edilmiştir. Kare bir mimariye sahip olan ilk gar, ön cephesi ve arka cephelerinde farklılık gözetilmeden inşa edilmiştir. Cephelerinde ve pencerelerin etrafında kullanılan kesme taşlarla vurgulanarak görsel olarak güçlendirilmesi sağlanmıştır. Dikdörtgen pencerelere sahip olan yapının çatısı, basık bir tonoz ile kaplanmıştır. Yapının düşey ekseninde kuzeyde ve güneyde bulunan demir strüktürel levha sistemi, yapının ana taşıyıcıları olarak kullanılmıştır (Şekil 3.25).



Şekil 3.25: Adana İlk Gar Binası, 1912.
Kaynak: Akpolat, 2004.

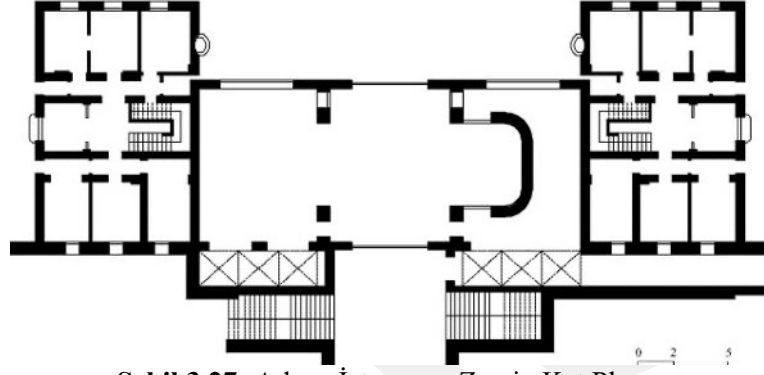
Adana'ya ulaşan iki demiryolu hattının da kullanımının artmasıyla, kentte yeni bir gar ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Yapılacak yeni gar, demiryollarının kent merkeziyle daha iyi bağlantı kurabileceği bir konumda seçilmiştir. Gar yapısı 1911-1912 yıllarında Alman Şirketler aracılığıyla inşa edilmiş, 20 Eylül 1912 yılında işletilmeye başlanmıştır. 27 Nisan 1933 senesinde ise devlet himayesine alınmıştır (Kopuz, 2016).



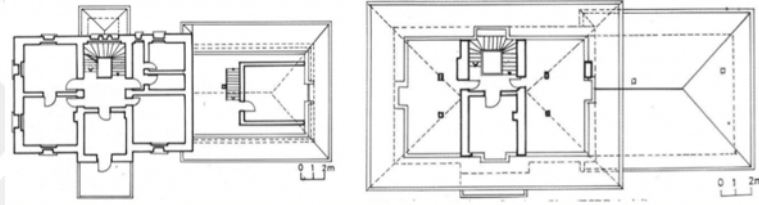
Şekil 3.26: Adana İstasyonu Meydan Cephesi.
Kaynak: İnternet Kaynağı, Url 9.

U plan şeklinde tasarlanan yeni gar, geniş saçaklar ve kırma çatısı ile üç katlı inşa edilmiştir. Yapının giriş cephesi çok etkileyici bir mimari bezenmiş, meydana

bakan cephesinde üç büyük kemer sistemi kullanmıştır. Yapının en geniş bölümü olan orta kısım; bekleme alanı, bilet gişesi ve danışma gibi yolcuların hizmet alacağı bölge olarak kullanılmıştır. İçerisinde büro odaları, güvenlik hizmet odası ve değişik büyüklüklerde lojmanlar bulunmaktadır (Şekil 3.27, 3.28).

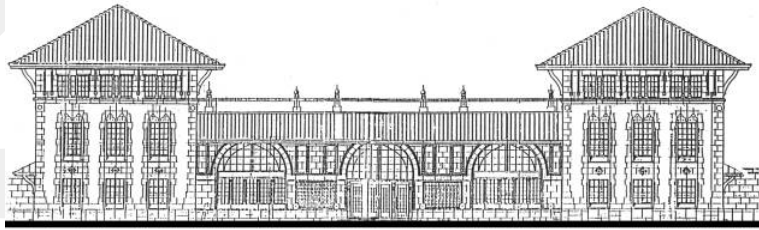


Şekil 3.27: Adana İstasyonu Zemin Kat Planı.
Kaynak: Başar ve Erdoğan, 2009;36



Şekil 3.28: Adana İstasyonu 1. (Sol) ve 2. Kat (Sağ) Planları.
Kaynak: Kopuz, 2016: 30

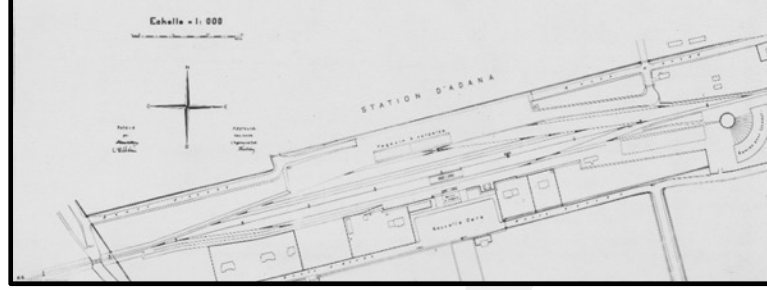
İstasyon küçük bir yerleşke mantığı ile tasarlanmış, içerisinde gar yapısının haricinde farklı büyüklüklerde lojmanlar, depo ve bakım tamir atölyeleri de bulunmaktadır.



Şekil 3.29: Adana İstasyonu Giriş Cephesi.
Kaynak: Başar ve Erdoğan, 2009;36

Adana'nın kuruluşundan beri etkili ulaşım güzergahlarının odağında olması, kentin ticari etmenlerle gelişmesinde etkili olmuştur. Modern kent planlarının uygulandığı döneme kadar olan süreçte Adana, spontane bir kentsel gelişim

göstermişlerdir (Kaya, Adıgüzel ve Toroğlu, 2015). Ancak, Kentin demiryolu sistemine entegre olması ardından kent merkezinde ticari hareketlenme yaşanmış, kent merkezi demiryolu hattı doğrultusunda büyüme eğilimi göstermiştir.



Şekil 3.30: Adana Gar Binası Vaziyet Planı.

Kaynak: Berlin Teknik Üniversitesi Arşivi, Envanter Numarası: 23370

Cumhuriyetin ilanıyla başlatılan modern kent planlama çalışmaları, kentin yeniden tasarlanmaya başlanmasını sağlamıştır. Hermann Jansen, Adana için ilk planlama çalışmalarını 1935 senesinde hazırlamış, tasarım aşamasında istasyon yerleşkesinin konumunu ana planlama kararlarının oluşumunda temel almıştır (Şekil 3.31).

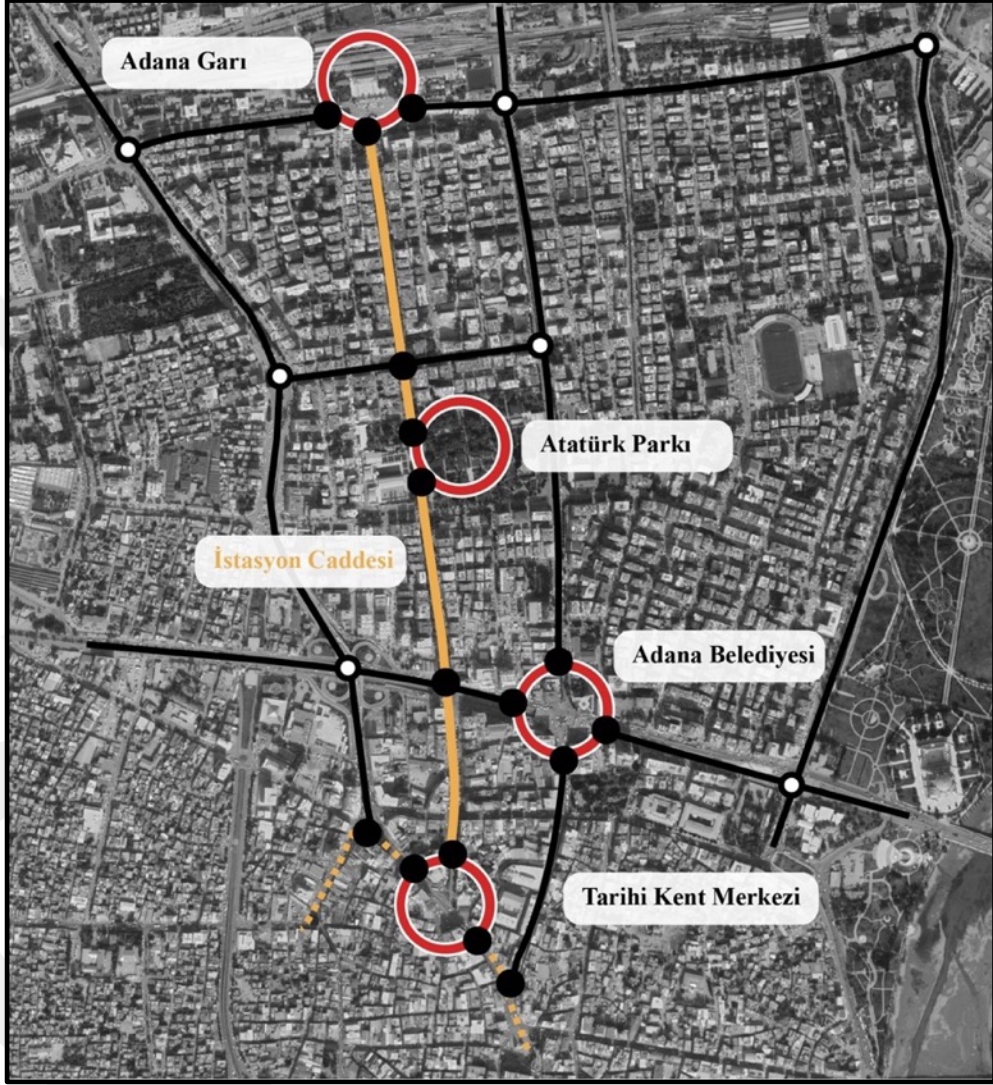
İstasyonun merkezle bağlantısının kurulması, ilk gar yapısının inşasından beri düzensiz şekilde sürdürülmüştür. Ortaya çıkan spontane gelişimin önüne geçmek isteyen Jansen, planlama çalışmalarında İstasyon ile Atatürk Parkı arasında yeni bir cadde önerisi getirerek bağlantının planlı şekilde kurulmasını amaçlamıştır. İstasyon meydanında da mimari güncellemeler hazırlayarak, meydan kullanımını çeşitlendirerek Cumhuriyet Bayram'larının kutlandığı, toplanma ve merasim mekânı olarak da kullanılabilen yeni bir meydan olarak güncellemiştir.



Şekil 3.31: Herman Jansenn'in 1935 Seneli İstasyon Caddesi Gelişim Önerisi.

Kaynak: Kopuz, 2016: 26

Jansen'in hazırladığı plan, kentleşmenin istasyonun kuzey bölümünde sınırlanarak, kentin güney doğrultusunda, tarihi merkez ile istasyon arasında kurgulanmasını hedeflemiştir. Bu amaçla istasyon caddesi, kentin gelişme aksının yol göstericisi olarak kullanılmış, istasyon çevresinde kurgulanan Numune Mahallesi, İstasyon Caddesi ile çalışarak caddenin planlı şekilde kent merkezine ulaşmasını sağlamıştır (Kopuz, 2016).



Şekil 3.32: Adana İstasyon Caddesi (Ziyapaşa Blv.) Gelişimi.

Yol boyunca ticari kullanımın yoğunlukta olması nedeniyle İstasyon Caddesinin doğusunda ve batısında oluşturulan yardımcı yol akslarıyla cadde üzerindeki yoğun ticari fonksiyonun hafifletilmesi sağlanmıştır. İstasyon Caddesinin zamanla gelişmesi, caddenin farklı odaklarla çalışacak şekilde kurgulanmasını

sağlamıştır. Belediye binası gibi kamusal, Atatürk Parkı gibi yeşil alan kullanımlarıyla cadde düzenli şekilde gelişerek merkez-istasyon bağlantısını kurmuştur (Şekil 3.32).

Kentin tarihi merkezine ulaşmasıyla İstasyon Caddesi, yapılaşmanın organik geliştiği bölge ile düzenli yapılaşmanın kurgulandığı gelişim bölgesi arasında bağlayıcı bir görev üstlenmiştir. Oluşturulan yardımcı yollar ise İstasyon Caddesi ile güçlü bağlantılar kurarak kentsel gelişimin sınırlı tutulması amaçlanmıştır. İstasyonun doğusundan geçen Seyhan Nehri ve kıyısı coğrafik bir etki ile kentsel gelişmeyi sınırlandırabilse de batı gelişimi oluşturulan yardımcı yollar sayesinde hedeflenenin aksine kentleşmenin artmasına neden olmuştur.

3.1.5. Gaziantep Kentinde Demiryolu Gelişimi, Mekânsal Etkisi ve İstasyon Caddesi

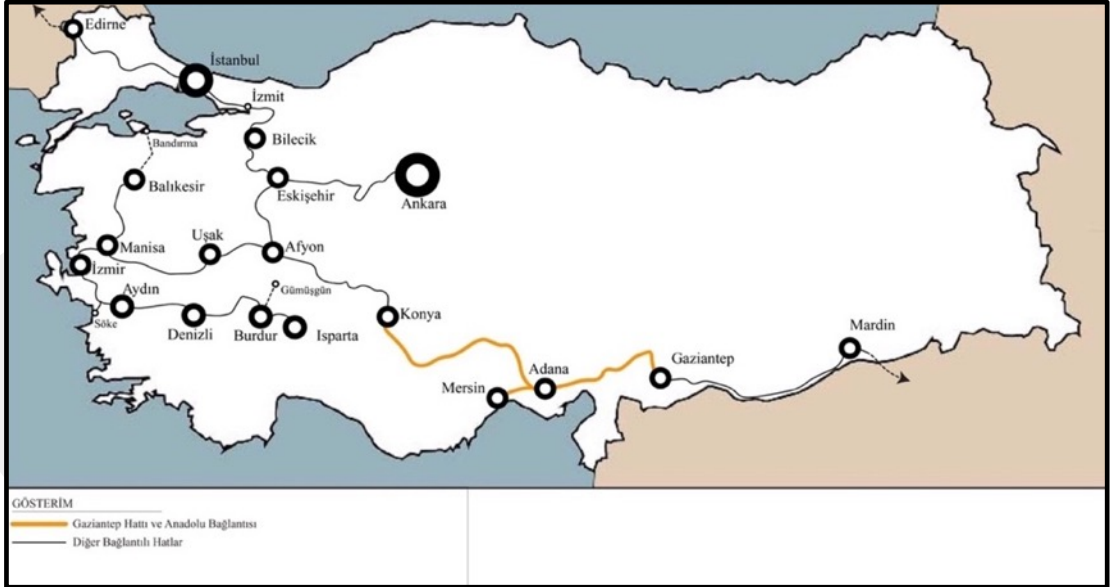
Gaziantep ve çevresinde yapılan araştırmalar incelendiğinde kentin tarihinin “*paleolitik*” döneme kadar uzandığı görülmektedir. Bölgede yapılan kazılarda Tunç Çağı’na dayanan arkeolojik kalıntılara da rastlanmıştır. Bu bilgiler doğrultusunda kentin, Anadolu’daki en eski yerleşim alanlarından biri olduğu söylenebilir. Gaziantep, geçmişinden gelen kültürel mirası ve geniş tarihi birikimi ile bölge içerisinde tarih boyunca çekim merkezi olarak anılmıştır. Günümüzde ise sahip olduğu gelişmiş sanayisi ve ticari sektörüyle ülke için büyük bir öneme sahiptir. Kendi bölgesinde Adıyaman, Hatay, Şanlıurfa, Osmaniye ve komşu ülkelerden Halep ile komşu olması sayesinde ve coğrafi konumu itibarıyla bölgede ulaşım merkezi haline gelmiştir. Akdeniz’den Doğu’ya geçiş için bir kapı olarak görülen kent, Mezopotamya’ya yakınlığı ile çeşitli medeniyetlerin birleşimi haline gelmiştir (Yüce, 2010).

Antep kenti, 10. Yy’e kadar kale ve sınırlı çevresinden ileri gidememiştir. İlk yapılaşmanın bulunduğu kalenin tam olarak inşa tarihi belli değildir. Ancak kaynaklarda en eski Roma Dönemi’ne dayandığı kanıtlanmıştır. Kale az sayıda burçtan ve gözetleme kulesinden oluşmaktadır. Kale dışında ilk kentsel yapılaşması, kalenin doğu bölümündeki “*Türk Tepe*” eteklerinde meydana gelmiştir. Osmanlı İmparatorluğu, 1516 senesinde Memlük hakimiyetinde olan kenti bünyesine dahil etmiş, ardından ilk olarak kente “Cami, Mescit, Hamam ve Medrese” yapılarını inşa etmiştir. I. Dünya Savaşında İngilizler ve Fransızlar tarafından işgal edilen kent Cumhuriyet’in kurulması ardından Gazi unvanını alarak Gaziantep olarak anılmıştır.

Kent sahip olduğu coğrafi konum ve bölge içerisindeki ticari öncülüğü ile Türkiye’de önemli bir konumdadır. Tarımsal ürün üretiminde bölgede lider olması, Türkiye için büyük bir fırsat olarak görülmüştür. 1953 Senesinde Bağdat Demiryoluna hizmet etmesi amacıyla, Narlı-Antep-Karkamış hattının inşa edilmiştir (Şekil 3.33). Bu sayede, Güney Doğudan Anadolu’ya ürünlerin daha ucuz, hızlı ve kolay ulaşmasını sağlamıştır.



Şekil 3.33: Fevzipaşa-Narlı-Gaziantep- Karkamış Hattı Ayrıntılı Gösterimi.



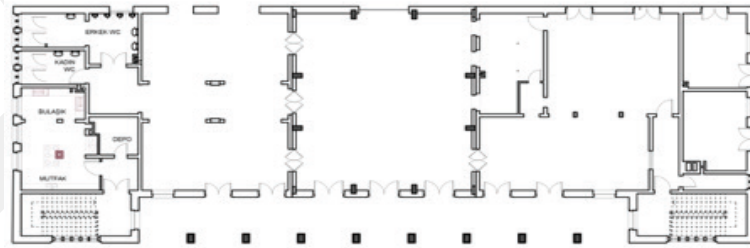
Şekil 3.34: Gaziantep’e Ulaşan Hat ve Anadolu Bağlantı Hatları.

Hattın kentte durak noktası olan Gaziantep Garı, 1950’li yıllar ardından yapı sektöründeki gelişmelerle hareketlenen yapım faaliyetleri doğrultusunda inşa edilmesi planlanmıştır. 1953 senesinde inşasına başlanan gar, 1959 senesinde hizmet vermeye başlamıştır (Şekil 3.34).

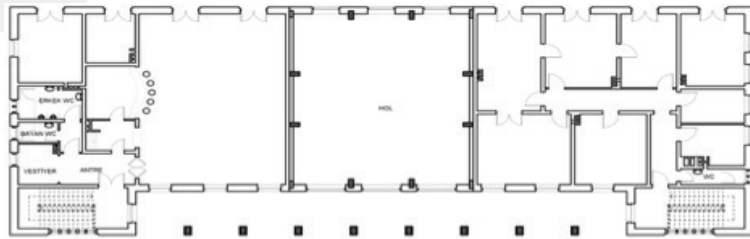


Şekil 3.35: Gaziantep Garı Ön ve Arka Cephe Görünüşleri.
Kaynak: İnternet Kaynağı, URL 10.

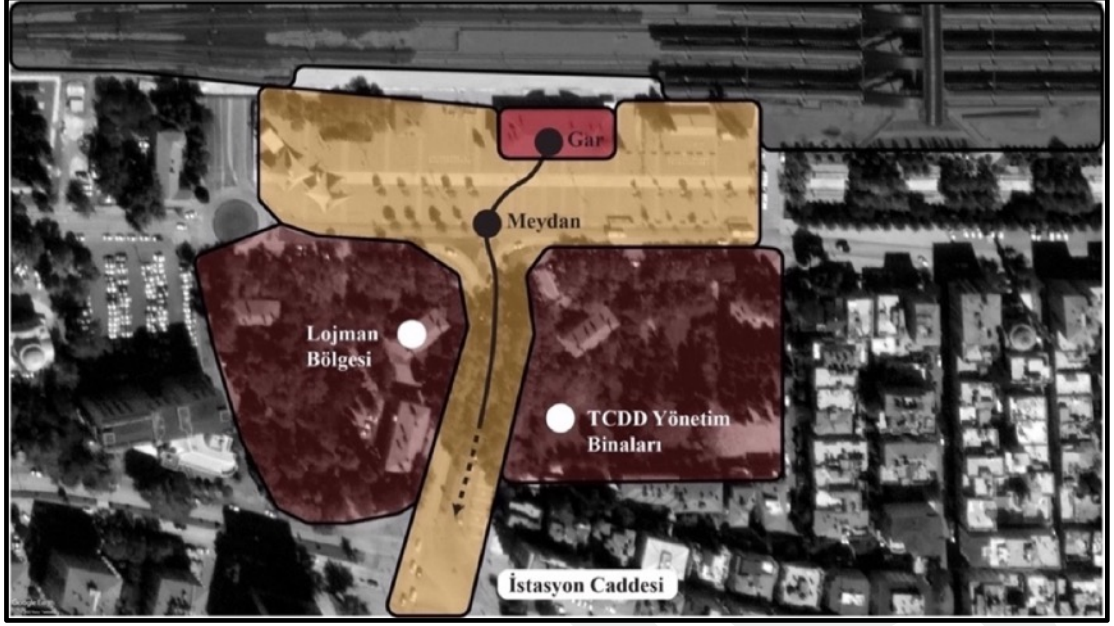
Gar binasıyalınlık ilkesi temel alınarak, insan ölçeğinden uzaklaşmadan planlanmıştır. Gar yapısında geleneksel malzemeler kullanılmıştır. 46x16 m boyutunda dikdörtgen ve simetrik bir yapı planına sahiptir. Yapı iki farklı dilatasyon kullanılarak 3 parçaya ayrılmıştır (Şekil 3.36). Bodrum katı ile üzerinde iki kat yüksekliğe sahiptir. Batısındaki kollu merdivenler tüm katlara ulaşırken, doğusundaki merdivenler sadece üst katlara ulaşmaktadır. Girişinde bulunan 8 adet 35x55 cm boyutundaki kolonadlar, ana cephedeki anıtsallığı güçlendirmek için kullanılmıştır. Yere kadar uzanan pencere sistemiyle bütünlüğün yapının her katında gösterilmesi amaçlanmıştır. Ayrıca geniş uzun kapının ve ince uzun pencerelerin kullanılması iç mekâna daha fazla gün ışığı alınmasını sağlamıştır Zemin kattın orta giriş kısmında bekleme salonu ile bilet satış büroları, yapının batısında, tuvaletler, depo ve mutfak bulunmaktadır (Şekil 3.37). (Karabeyeser, 2018:325).



Şekil 3.36: Gaziantep Garı, Zemin Kat Planı.
Kaynak: Karabeyeser, 2018: 325



Şekil 3.37: Gaziantep Garı, I. Kat Planı.
Kaynak: Karabeyeser, 2018: 325



Şekil 3.38: Gaziantep Garı ve İstasyon Caddesi Yönelimi.

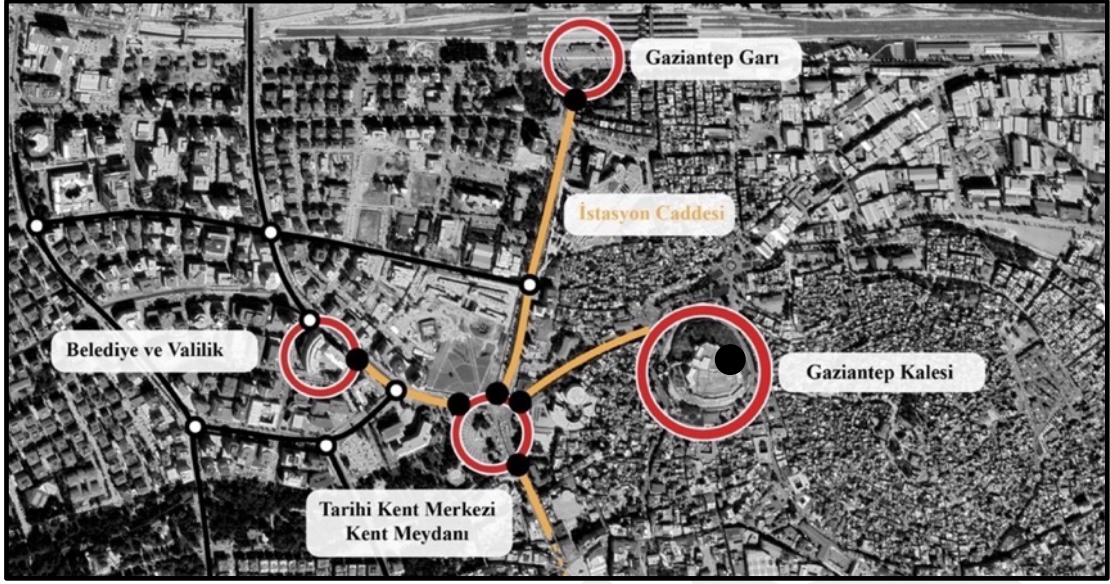
Garın giriş cephesi, kentin güney bölümündeki tarihi meydanı karşılaması amacıyla tasarlanmıştır. Gar kompleksi, Gaziantep kalesine 600 m ve İpekyolu karayolunun güneyinde yer almaktadır (Şekil 3.38). Çevresinde Zeugma mozaik müzesi, kültür yolu, yönetim merkezi ve kentsel meydanlar gibi farklı odaklar bulunmaktadır (Karabeyeser, 2018:326).



Şekil 3.39: Gaziantep Kalesinden İstasyon Caddesine Bakış.

Kaynak: İnternet Kaynağı URL 11.

İstasyon Caddesi, Gaziantep Garı'ndan başlayarak, Tarihi merkezin meydanına kadar ulaşmış, meydan ardından tarihi kentin iç bölgelerine doğru devam etmiştir. Ancak kentin tarihi bölgesinin istasyonun doğu tarafında kalmış olması, istasyon caddesinin bir bağlayıcı görev üstlenmesini beraberinde getirmiştir. Kentin sonraki dönemlerindeki gelişme alanlarının ise istasyon ve istasyon caddesinin batısında yoğunlaştığı görülmektedir (Şekil 3.40).



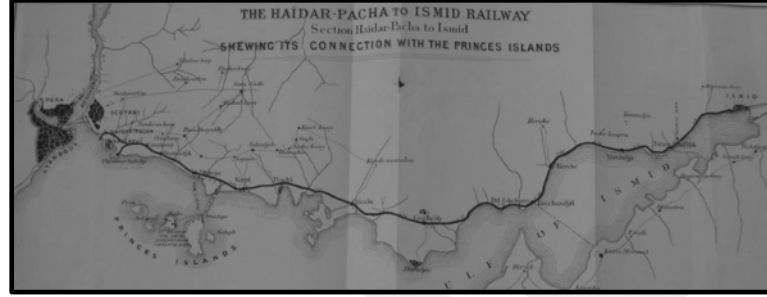
Şekil 3.40: Gaziantep Garı ve İstasyon Caddesi Bağlantıları.

Üzerinde bulundurduğu ticari alanlar ile kent meydanına ulaşan istasyon caddesi, kale ile yeni gelişim alanlarının bağlantısını kurmayı amaçlamıştır. İstasyonu merkeze bağlayarak doğu-batı aksında da devam eden istasyon caddesi sadece bir ulaşım görevi görmemiş, kentin gelişme yönünü de belirlemiştir. Doğu-batı aksında oluşturulan yeni kentsel gelişim alanı İstasyon Caddesi ile bağlantılarını güçlendirerek kentte tarihi merkezden yeni gelişim aksına doğru geçiş sağlamıştır. Oluşturulan bağlantılar üzerinde konumlandırılan Belediye, Valilik ve diğer kamusal yapılar, gelişme bölgesinin kamusal kimliğini tarihi merkezle beraber tanımlamıştır. Tarihi merkezin kalbi olarak görülen kent meydanı caddenin bittiği noktada farklı doğrultulara ayrılarak farklı kullanımların birbirine bağlantısını kolaylaştırmıştır. Meydan'ın bitişinden başlayarak yeni gelişim aksına paralel olarak sürdürülen yeşil alan sistemi ise İstasyon Caddesine, organik kent dokusundan yeni düzenli kentleşmeye geçiş sürecinde yardımcı bir aks tanımlamıştır. Günümüzde İstasyon Caddesi üzerindeki kullanımlar incelendiğinde, istasyonun lojman ve yönetim bölgelerinin bittiği sınır ardından alışveriş merkezleri, oteller ve eğitim alanlarıyla kent merkezine kadar devam etmiştir.

3.1.6. Kocaeli Kentinde (İzmit İstasyonu) Demiryolu Gelişimi, Mekânsal Etkisi ve İstasyon Caddesi

Kocaeli, tarih boyunca İpek Yolu'nun önemli geçiş kentlerinden biri olarak görülmüştür. Önemli ticari yollara sahip olan kent, Anadolu'da ulaşım odağı haline

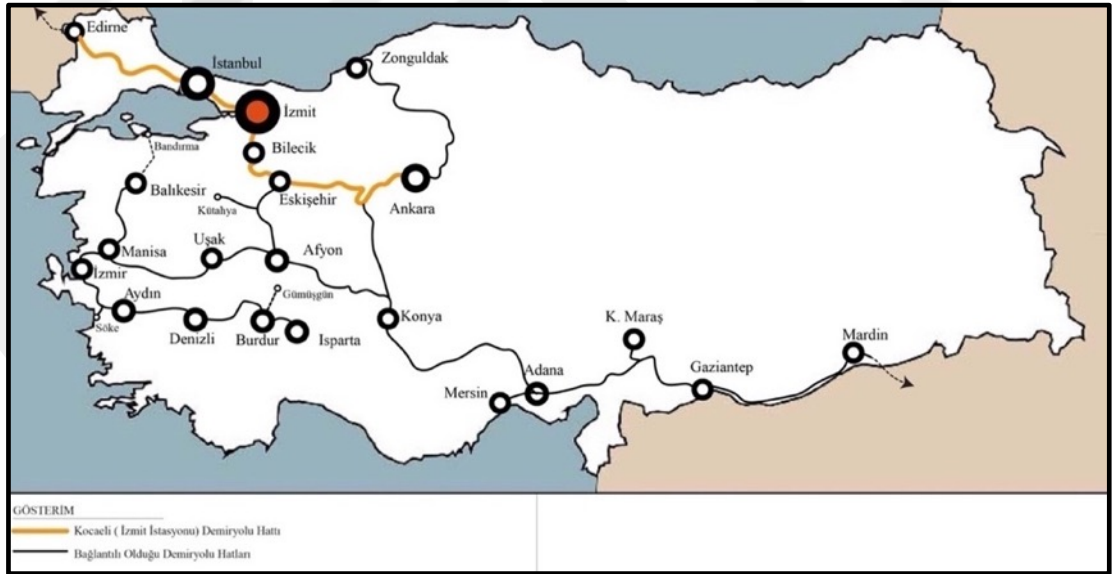
gelmiş, Osmanlı'nın ulaşım politikalarında önemli konuma edinmiştir. Berlin'den başlayarak Bağdat'a ulaşan Anadolu Demiryolları, Osmanlı'da Avrupa'ya bağlantılı ilk demiryolu sistemi olmuştur. Bu hattın Osmanlı'ya ulaşmasıyla ilk olarak İstanbul ile Anadolu'yu bağlanması amaçlanmıştır. Planlanan hat, yolculuğuna Haydarpaşa'dan başlayarak Kocaeli'nin İzmit ilçesine ulaşmıştır (Şekil 3.41).



Şekil 3.41: Haydarpaşa – İzmit Arasındaki Demiryolu Hattı.

Kaynak: Kaynar, 2015

4 Ağustos 1871 senesinde Alman şirketler tarafından inşasına başlanan Haydarpaşa-İzmit hattı, 91 km'lik yolculuğu ardından 1 Ağustos 1873'te tamamlanmıştır. Ancak maliyetlerin yükselmesi, hattın Ankara'ya bağlanacak kısmının tamamlanamamasına neden olmuştur (Şekil 3.42).



Şekil 3.42: Kocaeli (İzmit İstasyonu) Demiryolu Hattı ve Bağlantılı Olduğu Diğer Hatlar.

Hattın tamamlanması İstanbul'da ve İzmit'te tren seferlerinin başlamasını beraberinde getirmiştir. Farklı ulaşım odaklarının bağlantısına olanak sağlayan bu hat

daha sonrasında Osmanlı ve Türkiye Cumhuriyeti için deniz yolu ulaşımının da düzenlenmesine olan ihtiyacın ortaya çıkmasını sağlamıştır. (Demirarslan, 2020).

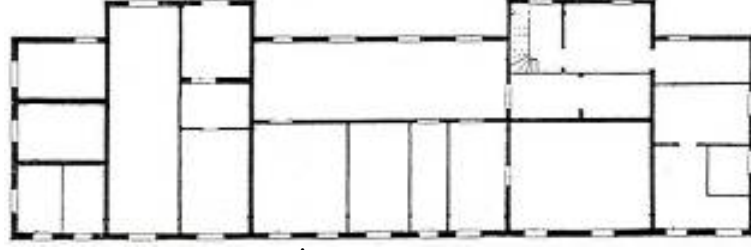
Günümüze kadar İstanbul-Ankara bağlantısının sağlanmasında önemli role sahip olan İzmit tren istasyonu, Alman mimar Otto Ritter tarafından tasarlanmış, 1870 ile 1873 seneleri arasında inşa edilmiştir. Küçük bir yerleşke şeklinde tasarlanan istasyon içerisinde; gar yapısı, su kulesi, lojman, restoran, müstemilat gibi yapıları da bulundurmıştır. Zamanla istasyon yerleşkesine hangar ve ambar yapıları da eklenmiştir (Serimer, 2005). İstasyon yapısı, dönemin mimari anlayışı ile paralel olarak “*neo-klasik*” tarzda, dikdörtgen planlı, giriş kısmında yapının ortasında olacak şekilde tasarlanmış iki katlı mimariye sahiptir.



Şekil 3.43: İzmit Tren Garı Kent Cehesi.

Kaynak: Türkiye Kültür Portalı, İnternet Kaynağı URL 12.

Yapının iki kenarında olacak şekilde simetrik yüksek kule birimleri de tasarlanmıştır. İlk katında bulunan kapı ve pencereler basık kemer sisteminde inşa edilmiş, kilit taşları ile cephesi vurgulanmaya çalışılmıştır. Üst kattaki pencereler ise düz lentoya sahip basık kemerli halde tasarlanmıştır. Pencerelerin söve kısımlarında taş kaplamalar bulunmaktadır. Yapı'nın yolcu salonu basit kırma çatıda, yan yüksek bölmeleri ise beşik çatı şeklinde tasarlanmıştır. Gar yapısının deniz gören kısmında, yolcu salonunun arka cephesinde olacak şekilde, yuvarlak kemerlere sahip kısa dikdörtgen kuleler kullanılmıştır. Bu kulelerin temel amacı denizden görünüşün daha güçlü bir imgesellik yaratmasıdır (Şekil 3.44) (Kaya, 2009; Akdemir ve Keskin, 2009).



Şekil 3.44: İzmit Tren Garı Mimarisi.
Kaynak: Başar ve Erdoğan, 2009;40



Şekil 3.45: İzmit Tren Garı Ön Cephe Görünüşü.
Kaynak: Başar ve Erdoğan, 2009;41

Küçük bir yerleşke görünümünde tasarlanan İzmit istasyonuna, gar yapısına paralel şekilde bir ambar binası da eklenmiştir. Ambar yapısı, orta bölümü iki katlı olacak şekilde, yan bölümleri tek katlı olarak tasarlanmıştır. Yapıldığı dönem Ambar olarak kullanılan yapı günümüze ulaşana kadar depo, restoran ve lojman görevlerini de üstlenmiştir. Kampüs yapısı içerisinde ambar binasının yanı sıra hangar ve müstemilat yapıları da tasarlanarak eklenmiştir.

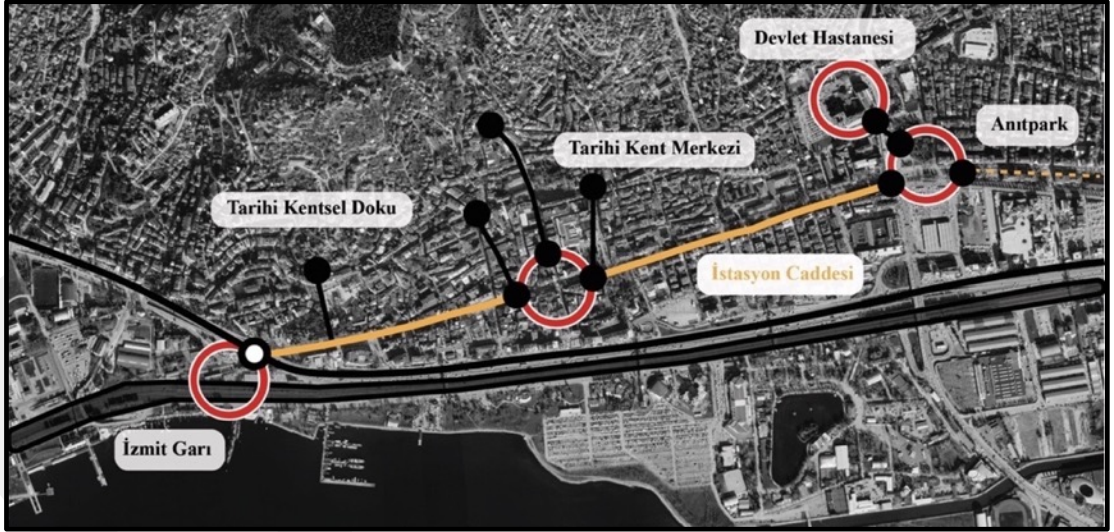


Şekil 3.46: İzmit Garı, Ambar, Restoran ve Hangar Yapıları.
Kaynak: İnternet Kaynağı, URL 13.

İzmit, demiryolu hattının etkisi ve sahip olduğu coğrafi etmenler neticesinde kentin denize paralel doğrultuda büyümeye başlamasına neden olmuştur. Lineer büyümenin getirisiyle, 1921 senesinde oluşturulan vaziyet planlarında kentte

rihtımdan istasyon bölgesine doğru geniş bir cadde oluşturulması ve demiryoluna paralel konumlandırılmış olan İstiklal Caddesi'nin geliştirilmesi sağlanmıştır (Öztüre, 1981).

Kentin ilk imar planı düzenlenmesi, Herman Jansen tarafından 1934 senesinde hazırlanmıştır. 1935 Senesinde plan çalışmaları tamamlanarak uygulama aşamasına geçilmiştir. Planda eski tarihli vaziyet planları dikkate alınarak, istasyondan başlayarak kentin tarihi merkezini de içerisine alan İstiklal Caddesi'nin İstasyon Caddesi mantığıyla kurgulanacak bir cadde olması hedeflenmiştir. Üzerinde taşıdığı önemli işlevlerle gar ile kent merkezini bağlama görevini üstlenmiştir. Cadde ilk olarak Tarihi organik kent dokusuna ulaşmış, ardından kentin ticari merkezini doğrudan üzerinde taşıyarak kentin gelişme bölgesine yönelmiştir. Kentin organik dokusu denize paralel şekilde yayılım gösterdiği için cadde doğu ekseninde doğrusal biçimde organik kent dokusuna erişememiştir. Bu bağlantının daha güçlü sağlanabilmesi için istasyon caddesini sıkça kesen ortogonal yollarla tarihi kent dokusuna ulaşılmıştır (Şekil 3.47).



Şekil 3.47: Kocaeli, İzmit İstasyon Caddesi ve Bağlantıları.

Demiryolunun doğu aksında denize kıyısı olan alanda ise depo ve eski konut yapılarının kaldırılarak yerlerine büyük rekreatif alanlar oluşturulmuştur. İstasyonun batı kesiminde bulunan sahil boyunca devam eden uzun şeritte ise Halkevi ile Belediye binasını gibi kamusal yapılar konumlandırmıştır. İstanbul-Ankara arasında büyük bir dönüm noktası olarak görülen kent karayollarının da gelişmesiyle birlikte içerisinde iki önemli ulaşım hizmetini barındıran önemli bir kent haline gelmiştir (Yüce, 1998).

1999 senesinde İzmit ile Köseköy arasındaki demiryolunun yenilenmesi ardından mevcut hat çift hatta çıkarılmıştır. Oluşturulan yeni çift hat, mevcut yerinde mekanik uyumsuzluk yaratacağı için demiryolu hattı güneye kaydırılmıştır. Ancak tarihi garın kapasitesi yeterli olmayacağı düşünülerek yeni bir istasyon durağı inşa edilmiştir. Farklı bir durağın aynı yerleşke içine inşa edilmesi, tarihi gar yapısının ve eski hattın üzerinden geçtiği bölgelerin kullanım sıklığını azaltmıştır. Kullanılmayan bölgeler, yürüyüş yolu olarak değerlendirilmiş, 2006 Senesinde tarihi gar yapısı ve çevre kullanımları yapılan restorasyon çalışmalarıyla yenilenmiştir. 2012 senesinde kente Yüksek Hızlı Tren sisteminin ulaşmasıyla birlikte, demiryolu hatları yeniden garın geometrisine uygun biçimde tasarlanmıştır. İzmit YHT Gar durağı, mimari açıdan sade ve 2000'lerin başında kullanılan beton yapı geleneğinde inşa edilmiştir.



Şekil 3.48: İzmit Yüksek Hızlı Tren Garı.
Kaynak: İnternet Kaynağı, URL 14.

Ancak, yeni inşa edilen garın YHT Sistemine dahil olmasıyla tarihi gar etkinliğini tamamen yitirmiştir. Yeni oluşturulan durak noktasının ise cephe ve yönelim gibi mimari açıdan merkezle bağlantısını kuramaması, istasyon bölgesinin sadece ulaşım için kullanılan bir durak noktası haline gelmesine neden olmuştur. Bu durumun önüne geçilebilmek ve tarihi gar yapılarını âtil durumdan kurtarabilmek için gar yapısı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu olarak yeniden işlevlendirilmiştir. Ayrıca, tarihi garın kuzeyinde bulunan tamir atölyesi de Arkeoloji ve Etnografya Müzesi olarak hizmet verecek şekilde yeniden düzenlenmiştir. Tarihi istasyona farklı fonksiyonlar sağlayarak, istasyon bölgesinin yeniden merkezle bağlantısı kurulmaya çalışılmıştır.

3.2. BÖLÜM SONUCU

Demiryollarının yaygınlaşması ardından dünyada iktisadi dengeler değişmiş, yeni bir üretim-tüketim zinciri ortaya çıkmıştır. Demiryollarının sağladığı imkanlar

sayesinde kentler arasındaki mesafelerin kısalmış, ülke içi-dışı seyahatlerin artmasına olanak sağlamıştır. Böylece, kültürel alışveriş dünya çapında artarak toplumların sosyal ve ekonomik açıdan etkilenmesini sağlamıştır.

Anadolu'ya demiryolunun ulaşmasıyla kentler ekonomik, kültürel ve mekânsal açıdan değişimler yaşamıştır. Bu bölümde, Anadolu'nun her coğrafi bölgesinden bir kent incelenmiş olup, demiryollarının kentlere ulaşmasıyla yaşadıkları mekânsal gelişimler, istasyon ve istasyon caddelerinin oluşturduğu yeni ve modern sistematik kurgular harita ve şematik yöntemlerle gösterilmiştir.







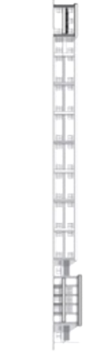

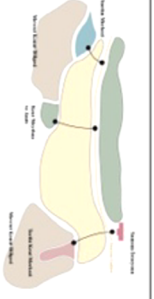



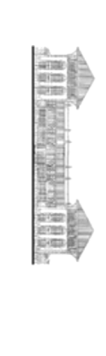








Anadolu'da Cumhuriyet öncesi inşa edilen demiryolu hatlarının çoğunluğu yabancı yatırımcı veya devletler eliyle yapılmıştır. Bu durum, yabancı kültürlerin Anadolu kentlerinde mimari ve mekânsal etkilenmeler yaratmasını sağlamıştır. Demiryollarının Anadolu'ya geldiği dönem istasyonlar, kentlerde mimari gelişimin öncüleri olarak nitelendirilmiştir. Yapıldığı dönem, konum, form ve cephe karakteristiği gibi birbirlerinden farklı üsluplara sahip olan istasyon yapıları, kısmen geleneksel özellikleri içerse de genellikle hattın bağlı olduğu ülkelerin kültürlerini yansıtmışlardır. İstasyon yapıları, Anadolu'da inşa edildiklerinde konum olarak kent merkez çeperinin dışında kalmış olsalar da zamanla kentte yeni bir cazibe merkezi oluşturarak, kentleri kendilerine mıknatıs gibi çekmişlerdir (Erdoğan ve Başar, 2009:30).

Kentlerde mekânsal gelişimlere yön belirleyen İstasyonlar, Osmanlı döneminde demiryollarına kavuşan Anadolu kentlerinde bu yönelimi tayin ederken merkezle bütünleşmeyi sağlayabilmek için İstasyon Caddelerini önemli bir araç olarak kullanmıştır. Bu caddeler, kentlerin organik dokularından ayırıştırarak kentlere modern ve düzenli bir mekânsal gelişim yönelimi yaratma amacı taşımışlardır. İstasyon Caddelerinin Anadolu'daki temel kurgusu incelendiğinde istasyon, gelişim aksı ve merkez odaklarını birbirine bağlamayı hedeflemiştir. Bu hedef doğrultusunda üzerlerinde kentlerin en önemli yapılarını da taşımışlardır.

Cumhuriyet ilanı sonrası, Ankara başta olmak üzere Anadolu kentlerinde yeni rejim ideallerinin kentsel mekâna yansıtılması hedefi, planlı kentsel gelişmelerle birleştiğinde İstasyon Caddeleri üzerinde kamusal ve ticari yapılanmayı da beraberinde getirmiştir. Planlı mekânsal gelişme hareketi, kentte kurgulanan dönüşümlerin temeline istasyon bölgesini almıştır. Osmanlı döneminde kent dokusundan farklı bir cadde görünümünde olan istasyon caddeleri planlı kentsel

gelişim sonucunda kentin en prestijli yapılarına ev sahipliği yapan önemli bir gelişim aksı konumuna gelmiştir.

Anadolu kentlerinde kurgulanan istasyon caddeleri birçok ortak noktaya sahip olsa da gar ve istasyon yapıları birbirinden farklılık göstermektedir. Cumhuriyet ardından ülke mimarları tarafından hazırlanan yeni gar yapıları, bağımsızlık ve yeni rejim ideallerini mimaride canlandırmayı hedefleyerek inşa edilmişlerdir. Cumhuriyetin ilanı ardından 1930 senesine kadar inşa edilen gar yapılarında Osmanlı'dan kalan mimarinin devamı niteliğinde görülen yapılar inşa edilmiş olsa da 1930'ların başından itibaren garların mimarileri incelendiğinde batılı tarz benimsenerek sade, bezemesiz ve insanın mekâna olan aidiyet duygusunu güçlendirecek tasarımlarla inşa edilmişlerdir. Gar yapıları, konumlandırılışı ve cephe hareketleriyle kent merkezlerini karşılayacak doğrultuda ve açıda inşa edilmişlerdir. Bu yönelim, gar ile kent merkezi arasındaki bağlantının görsel olarak daha güçlü tanımlanmasını sağlamıştır.

Seçilen Kentler	Yapılış Tarihi	Mimari Özellikleri ve Cephe Karakteristikleri	Bağlantı Hatları	Kentsel Mekan Bağlantı Şeması	Morfolojik Gelişim Özelliği
Izmir İstasyonu Afyon Ali Çetinkaya İstasyonu	1895				<ul style="list-style-type: none"> İstasyon -Merkez arası bağlantının kurulması Tarihi merkez eserlerinde yeni yerleşimler oluşumması
	1938				<ul style="list-style-type: none"> İstasyon -Merkez arasında bağlantının kurulması Tarihi merkez ile istasyon arasında ticari, kamusal ve konut bölgeleri oluşumması
Samsun	1926				<ul style="list-style-type: none"> İstasyon -Merkez arasında ortogonal bağlantıların sağlanması Rekreatif alan kullanımını ile merkez deniz bağlantısının kurulması Gelişme konut bölgesine yön gösterici olması
Erzurum	1939				<ul style="list-style-type: none"> İstasyon -Merkez arasında ticari bağlantıların sağlanması Gelişme konut alanına sağladığı bağlantılarla yol gösterici olması Tarihi merkez ve ticari merkezin istasyona ulaşımını sağlanması
Adana	1912				<ul style="list-style-type: none"> Gelişme konut alanı ile tarihi merkez ve yönetim merkezinin istasyona bağlantısı Kamusal alan oluşumu ve gelişme alanına dahil edilmesi Yardımcı akslar ile istasyon caddesindeki yükün hafifletilmesi
Gaziantep	1933				<ul style="list-style-type: none"> Tarihi merkez ve ticari merkezin istasyona ulaşımını sağlanması Gelişme konut bölgesine yön gösterici olması Rekreatif alan kullanımını ile merkez gelişme konut bağlantısının kurulması
Kocaeli	1873				<ul style="list-style-type: none"> İstasyon -Merkez arasında ticari bağlantıların sağlanması Gelişme konut bölgesine yön gösterici olması Rekreatif alan kullanımını ile merkez deniz bağlantısının kurulması

Şekil 3.49: Seçilen Anadolu Kentlerinin Karşılaştırılması.

BÖLÜM IV

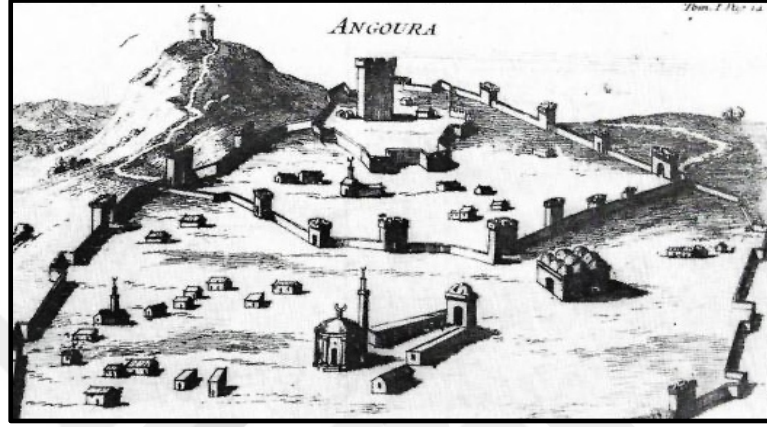
ANKARA KENTİ ve MEKÂNSAL YAPILANMASINDA DEMİRYOLLARININ ETKİSİ

Ankara, yüzyıllar boyunca Anadolu topraklarında önemli ve stratejik konuma sahip, ulaşım ve taşıma güzergahları üzerinde merkezi odak konumunda olmuştur. Roma ve Bizans dönemlerinden beri Anadolu'nun önemli bölgelerinden olan Ankara, Anadolu'da farklı etkileşimleri bir arada barındırmıştır. İnsanların, kavimlerin hatta toplumların göç hareketlerine, istilasına ve büyük savaflara tanıklık etmiştir. Ankara tarihi hakkındaki kaynaklar yerleşimin, Roma öncesine dayandığını göstermiş, arkeolojik değerlendirmeler "*Paleolitik Dönem*"den itibaren Ankara ve çevresinde yerleşik hayat olduğunu kanıtlanmıştır.

M.Ö. 8. Yüzyılda bir Frigya kenti olan Ankara'nın hangi uygarlık tarafından hangi zaman diliminde kurulduğu tam olarak bilinmemektedir. Ancak, Anadolu topraklarında çok parçalı devlet yapısının olması, Ankara kentinin bölge içerisindeki gelişimini kısıtlamış, Roma İmparatorluğu'nun Anadolu toprakları üzerinde birleşimi sağlanması ardından Ankara kenti yeniden askeri ve ekonomik bir merkez olduğu görülmüştür. Anadolu başkenti olma özelliğine kavuşan Ankara, Roma imparatorluğunu dünyaya temsil etme ve Anadolu içerisinde geçen geniş ticari yol ağının büyük bir kavşağı olma niteliğini kazanmıştır. Merkezi göç yollarına sahip konumu sayesinde Anadolu için büyük bir ekonomik merkez özelliğine de sahip olmuştur (Akgün, 1996).

Roma İmparatorluğu'nun hüküm sürdüğü dönemde kentin bölgede büyük etkiler yaratması kent genelinde askeri ve idari mekânlar arayışını beraberinde getirmiştir. Ankara Kalesi hem askeri hem de idari merkez olarak Ankara'da dönemler boyunca hizmet vermiş, Roma İmparatorluğu döneminde kaleyi merkez olarak kullanmıştır. Kale içerisinde ve surlarında büyük onarım ve geliştirmeler yaparak Anadolu'da güvenli mekânı yaratmıştır. Ancak, imparatorluğun çöküş sürecine

girmesiyle en güçlü döneminde yaklaşık 100.000 nüfusa kadar ulaşan Ankara kenti, imparatorlukla birlikte paralel şekilde gerilemeye başlamıştır. Yaşanan büyük çöküş ve Anadolu'daki diğer karışıklıklar ardından el değiştiren Ankara kenti, Bizans İmparatorluğu ile yeniden yükselişe gelişmeye başlamıştır. Roma İmparatorluğu'nda görüldüğü gibi Bizans'ın da çöküş sürecine girmesi Anadolu'da merkez niteliğindeki Ankara'da da gerilemeye yol açmıştır (Gülekli, 1948).



Şekil 4.1: Lucas'ın Ankara Gravürü.

Kaynak: Eyice, 1971: Bölüm 3

Ankara'nın 1073 senesinden sonra Türklerin eline geçtiği düşünülmektedir. Türk beylikleri ile Bizans arasında sürekli devam eden savaşlar sonucunda Ankara kenti sık sık el değiştirmiş, bu durum Osmanlı İmparatorluğu'nun Ankara'yı kendisine katmasına değin devam etmiştir. Fakat sürekli başka himaye altına giren Ankara kenti bu durum neticesinde Konya, Sivas, Kayseri gibi önceden Selçuklu devleti himayesinde olan kentlerle kültürel boyutta rekabet edememiş, sadece ticari fonksiyona sahip bir kent olarak İpek Yolu'nun Asya-Avrupa bağlantısını beslemeye devam etmiştir (Aktüre, 1984).

12. ve 13. Yüzyıllardan itibaren Selçuklu Devleti'nin transit ticaret fonksiyonunu sağlayan Ankara, 1304 senesinde Osmanlı İmparatorluğu'na bağlanmıştır. Bu dönem içerisinde Anadolu'da kervan geçişlerini kolaylaştırma ve transit geçiş sağlanmasını kolaylaştırmıştır. 15. 16. ve 17. yüzyıllarda şehir üzerinde 30 farklı han ve bedesten olması kentin ticari rota üzerindeki büyük etkisini göstermektedir (Şekil 4.2). Ayrıca Kızılırmak Nehri'nin batısında geniş bölgelerde üretilen tiftik sayesinde Ankara, Anadolu kentleri içerisinde üretim ve dağıtım

akışında tüm Anadolu'nun ihtiyaçlarını karşılamakla kalmamış, ordunun deri ihtiyacının da çoğunluğunu karşılar hale gelmiştir.



Şekil 4.2: 16. ve 18. Yüzyıl Arası Anadolu'da Ana ve İkincil Ticari Yollar.

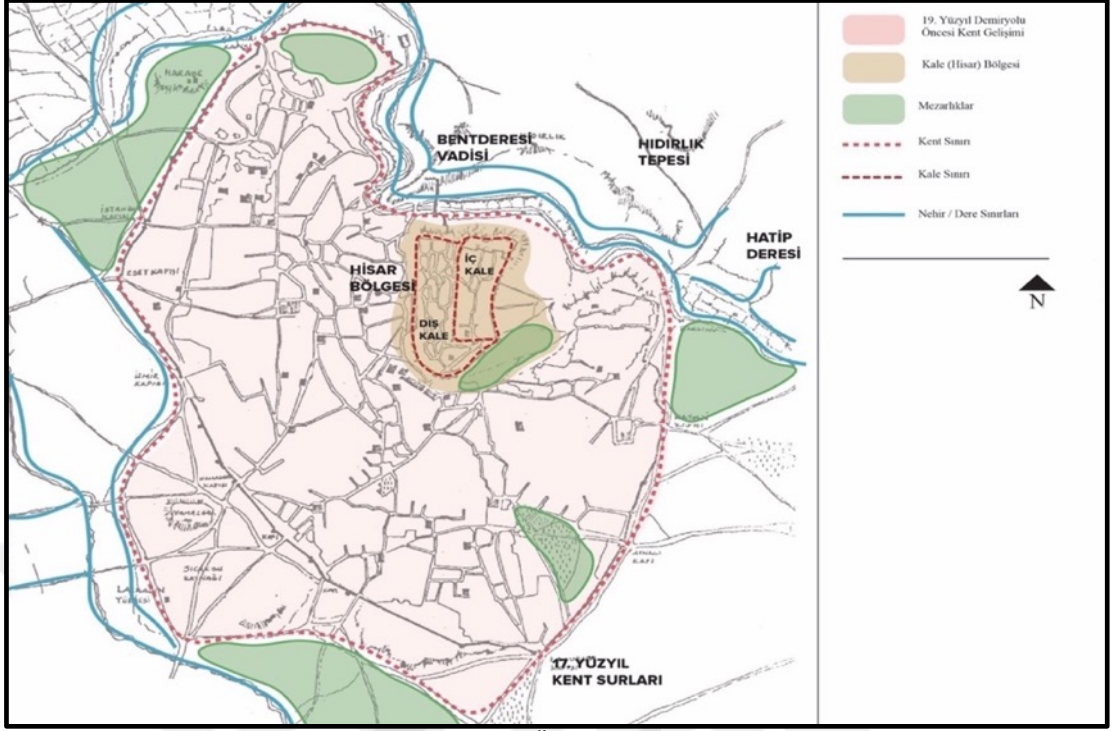
Kaynak: Tunçer, 2009

Yukarıda bahsedilen ve Ankara'nın bağlantılı olduğu ana kervanlar şunlardır;

- Bursa-Tebriz İpek Yolu bağlantısı, Ankara-Çankırı-Çorum-Amasya-Tokat-Erzincan-Erzurum ardından Aras vadisine ulaşan yol,
- Halep-Şam yolu ile İstanbul ve Bursa'dan başlayarak, Kütahya-Afyon-Akşehir-Konya-Adana transit geçişi ile Şam noktası. Burada Ankara'nın Konya-Adana-Kayseri hattına bağlandığı görülmektedir.
- Antalya-İskenderiye denizyolu ile Mısır, Arabistan ve bazı Ortadoğu ülkelerine yapılan sof ve tiftik ihracatının sağlanması. Bu yol Konya hattı üzerinden Ankara'ya bağlanır (Tunçer, 2001).

17. Yüzyıl'da Avrupa'nın Osmanlı İmparatorluğu'na nazaran ticari alanda daha büyük gelişme kaydetmesi ve ana ticari yolların deniz yollarıyla devam ettirilmesi neticesinde, Akdeniz'e ve denize kıyısı olan kentler daha önemli konuma sahip hale gelmiştir. Bu durum, Anadolu'daki ticari transit kara dolaşımının kullanılması yerine liman kentlerinin daha sık kullanılması neden olmuştur.

Anadolu'da yaşanan ticari yolların değişimi Ankara'nın da ticari öneminin kaybolmasına neden olmuş, kent ekonomik sorunlar yaşamaya başlamıştır.



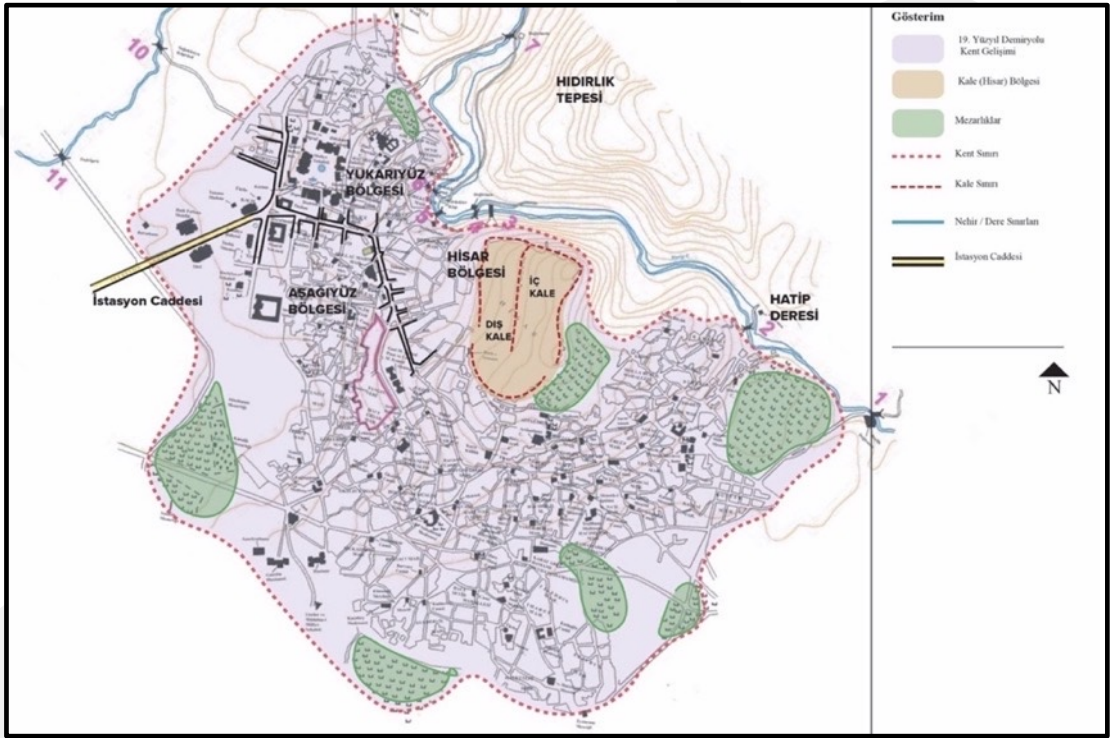
Şekil 4.3: 19. Yüzyıl Demiryolu Öncesi Ankara Kenti Gelişim Sınırı.

Kaynak: Ayhan ve Koçyiğit, 2018:101'den Esinlenerek Yazar Tarafından Oluşturulmuştur.

Ancak, Avrupa'da 19. yüzyıl ortalarında yaşanan Sanayi Devrimi, dünya çapında ekonomik ve ticari değişimleri beraberinde getirmiştir. Bu değişim batılı devletlerin hızla tükettiği hammaddelerinin denizaşırı ölkelerden daha ucuza sağlama amacını benimsemesine neden olmuştur. İngiltere, Osmanlı ile 1839 senesinde imzaladığı Balta Limanı Anlaşmasıyla Osmanlı pazarına inmiş, böylece Ankara'da üretilen ve hammaddesi olan sof ticaretinde yükselişe geçmesini sağlamıştır. Ancak, Avrupalı devletlerin hammaddeyi Osmanlı yerine başka ölkelerden daha ucuza bulması, Ankara keçilerinden elde edilen tiftiğin Güney Amerika'dan daha ucuza ihraç edilmesi ve Avrupa'daki makineleşme hareketi gibi etkenler sonucu Ankara'nın tiftik sanayisini hızla yok oluştur. Bu durum sonucunda, Ankara'nın ekonomik durumu tarıma dayalı hale gelmiş, ticari yolların kapanması ve ardından 1830'larda Anadolu içerisinde başlayan senelerce sürecek kıtlık ve sel felaketleri ile kent büyük ekonomik krizlerle yüz yüze kalmıştır (Özkan, 2014:19; Erdem, 2000:199).

Demiryolları, Osmanlı'nın kaynaklarından ve ucuzlayan pazarından faydalanmak isteyen gelişmiş sanayi ölkeleri tarafından İmparatorluğa hızla ulaştırılmıştır. Ankara kentinin de Batılı Devletler tarafından sömürge duraklarından

biri olarak görülmesi kentin ekonomisinde ve mekansal gelişiminde büyük değişimler yaşamasına neden olmuştur (Kılıçbay, 1994). 1892 senesinde yabancı devletlere verilen büyük imtiyazlar sonucu Alman şirket tarafından Anadolu Demiryolları üzerinde bulunan İzmit- Ankara hattının Eskişehir- Ankara bölümünün yapımı tamamlanmıştır. Bu hattın gelmesiyle Ankara, yeniden Anadolu'nun üretim ve taşıma sektöründe odak noktası haline gelmiştir. 19. Yüzyıl içerisinde kademeli bir şekilde nüfusu ilk olarak 25 bin kişiye ve ardından 30 bin kişiye kadar ulaşmıştır. Ankara'da dahil olmak üzere Anadolu kentlerinin çoğunluğu demiryollarının Anadolu'ya ulaşması ardından kentsel, mekânsal ve kültürel olarak gelişmiştir.



Şekil 4.4: 19. Yüzyılda Demiryolunun İnşasından Sonra Ankara Kenti Gelişim Sınırı.

Kaynak: Ayhan ve Koçyiğit, 2018:101'den Esinlenerek Yazar Tarafından Oluşturulmuştur.

1892 senesinde demiryolunun ulaşmasıyla Ankara, 16. Yüzyıldan beri sınırlı kaldığı kentsel dokusu üzerinde hızlı ve büyük gelişmeler yaşamıştır. Bu durum kentte 3 farklı bölge oluşumunu beraberinde getirmiş; “Aşağı yüz, Yukarı Yüz ve Hisar” bölgelerini oluşturmuştur. Ankara Kalesi ve çeperi olarak tanımlanan alan Hisar bölgesi olarak adlandırılmıştır. Hisar Bölgesi içerisinde kalan Ankara Kale'si ikili duvar sistemi ile kendi içerisinde de iç kale ve dış kale olarak iki ayrı bölgeye sahiptir. Kalenin ikili duvar sisteminde olması kale içerisinde yaşayan halkın ve tarih boyunca Ankara'nın yönetim merkezi konumunda olan İç kalenin savunulmasında etkili

olmuştur (Dedekadiroğlu, 2019). Yukarı yüz ve Aşağı yüz olarak tanımlanan bölgeler ise kentin yüzyıllar boyunca gelişen ticari merkezlerini içerisine almıştır (Tuncer, 2014:19). Yukarı yüz, dış kalenin ana kapısının güneybatısında bulunan ve Samanpazarı, Koyunpazarı ve Atpazarını kapsamaktadır (Şekil 4.4). Bu alan genel olarak “*sof*” ticaretinin merkezi olarak anılmıştır (Seddar, 2016). 17. Yüzyılda Karaoğlan Çarşısı ile ortaya çıkan ve kentin saçak bölgelerinden başlayarak kent merkezine ulaşan Aşağı yüz ise Ankara’nın ticaret sektöründe önemli bir bölge haline gelmiştir.

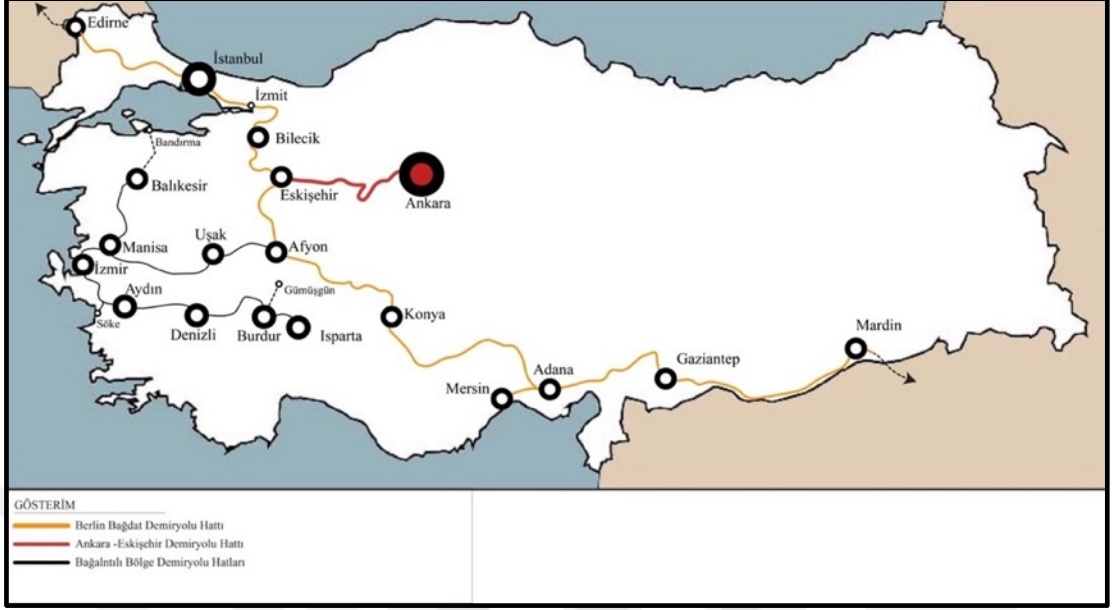
4.1. ANKARA İSTASYONU ve KENTE GİRİŞ

Ankara tarih boyunca ulaşım ve ticaret alanında Anadolu’daki odak noktalardan biri olmuştur. 19. Yüzyılın başına kadar Anadolu’daki karayollarının yenilenmesi Ankara’da batı, kuzey ve güneybatı doğrultularında dört ana yol oluşmasına neden olmuştur (Önsoy, 1994:135). Bu yollarla birlikte kent, Anadolu’da bulunduğu konumun getirisi olarak 19. Yüzyılın son dönemlerine kadar İzmir ve Samsun limanlarına yolcu ve ürün taşımacılığı açısından önemli konuma gelmesini sağlamıştır.

Ancak, Anadolu’daki ulaşımın kervanlarla sağlanması güvenlik zafiyeti ve zaman kaybı yaşanmasına neden olmuştur. Güvenlik zafiyeti nedeniyle, üretilen ürünler kervanlar aracılığıyla diğer kent merkezlerine ve limanlara taşınmakta, bu taşımacılık işlemi de yüksek maliyetleri beraberinde getirmekteydi. Demiryolu sisteminin Osmanlı İmparatorluğu’nda ilk kez ulaşımı, 1866 yılında İngiliz şirketler aracılığıyla gerçekleştirilmiştir. Demir yollarının kullanılması sayesinde ulaşım sisteminde görülen yenilikler, Anadolu genelindeki yolcu ve yük taşımacılığı sistemini de etkilemiştir. İngiliz şirketlerin finanse ettiği demir yolları sayesinde ürünlerin Avrupa’ya daha hızlı ve ucuz taşınması için ilk olarak İzmir -Aydın ve İzmir -Kasaba demiryolu hatlarını oluşturmuşlardır.

Bu gelişmeler, Anadolu’nun ticari odağı konumundaki Ankara kentinin demiryoluna kavuşmasında büyük önem taşımaktadır. Ankara kentine ilk demiryolu 19. Yüzyılın sonunda İstanbul-Bağdat arasında planlanan demiryolu projesinin bir kolu olması düşünülerek hayata geçirilmiştir. Haydarpaşa’dan başlayıp İzmit ve Eskişehir’i geçen demiryolu hattı “27 Kasım 1982” tarihinde Ankara’ya ulaşmıştır (Şekil 4.5) (Kaynar ve Koraltürk, 2016). İzmit- Ankara arasındaki 486 kilometrelik

hattın hakları 99 seneliğine yabancı bir şirkete verilmiştir (Yavuz, 2000:201; Tunçer, 2001:68).



Şekil 4.5: Osmanlı Dönemi'nde Ankara Kenti'ne Ulaşan İlk Demiryolu Hattı ve Bölge Bağlantıları.

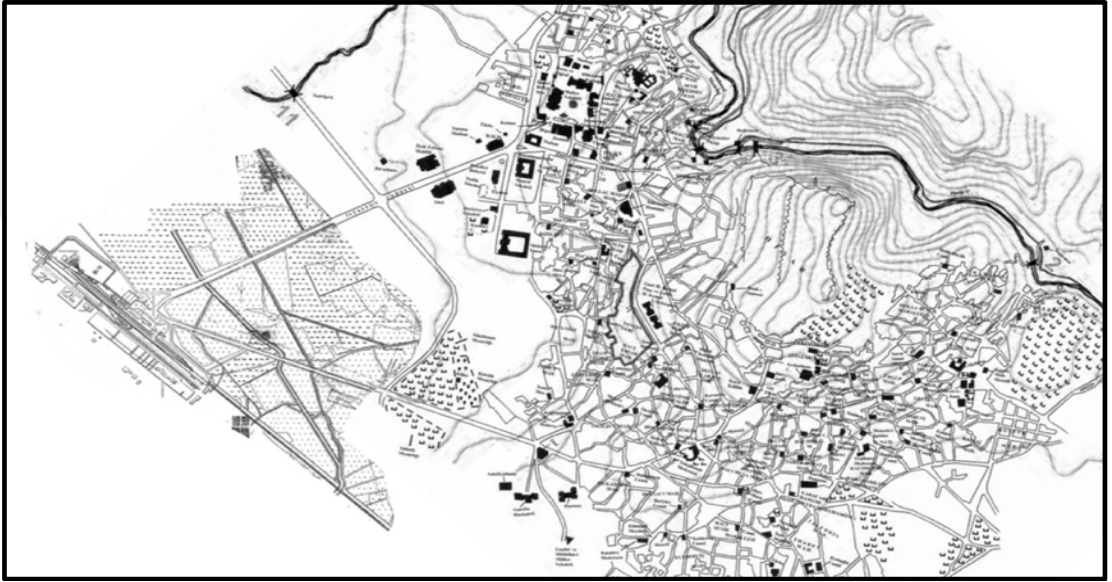
Osmanlı İmparatorluğu 18. yüzyıl itibarıyla sınırları içerisinde idari ve siyasi kontrolü kaybetmeye başlamıştır. Sınırların çok geniş alanlara yayılmış durumda olması, Anadolu'nun sınır vilayetlerinin İstanbul merkezli yönetimden kopmasına neden olmuştur. 19. yüzyılın son dönemlerinde demiryollarının Ankara'ya ulaşmasını Osmanlı, Anadolu içerisinde tekrar hakimiyet kurabilme fırsatı olarak görmüştür. Demiryollarının Ankara ve ardından Anadolu'daki diğer yerleşimlere ulaşması; ordularının ve tüm yolcuların, Anadolu topraklarında daha hızlı, az maliyetli ve güvenli şekilde yolculuk yapabilmesine olanak sağlamıştır. Bu durum, Osmanlı'nın Anadolu'daki temsili hakimiyetini arttırmaya yönelik çalışmaları da beraberinde getirmiştir.

Demiryollarının yolcu ve yük taşınması yanı sıra istasyonlar aracılığıyla Osmanlı kentlerine, buldukları hattın bağlı olduğu kültürel etkileri de beraberinde taşımaktadır. 19. yüzyılda Ankara dahil olmak üzere Anadolu'daki çeşitli kentlere ulaşım sağlayan neredeyse tüm demiryolu sistemi, istasyonların yapımı ve işletmeleri yabancı devletlere verilen imtiyazlarla oluşturulmuştur. Bu durum istasyon binaları ile

çevresindeki yapıların mimarisinin yabancı devletlerin kültürlerden etkilenerek bu kültürlere göre şekillenmesine sebep olmuştur.

Aynı dönemde Anadolu'da demiryolu ağlarının kurulmasıyla bu hatlar üzerindeki kent merkezlerine ulaşımı kolaylaşan Osmanlı İmparatorluğu bölgede kendi hakimiyetini arttırma çabası içine girmiştir. Aynı zamanda demiryollarının ulaştığı kentlerin merkezinde Osmanlı mimarları tarafından üretilen vilayet yapıları aracılığı ile "Osmanlı Mimari" sinin kent merkezlerinde yaygınlaştırmaya çalışmışlardır. Bu durum sembolik de olsa Osmanlı'nın otoritesini kamusal mekânlarda hissettirme çabası olarak değerlendirilmektedir. Ancak, tüm bu çabaya rağmen Osmanlı İmparatorluğu, Anadolu'da kendine has geleneksel mimari özelliklerini yansıtamamış aynı zamanda devlet otoritesinin zayıflamasına engel olamamıştır.

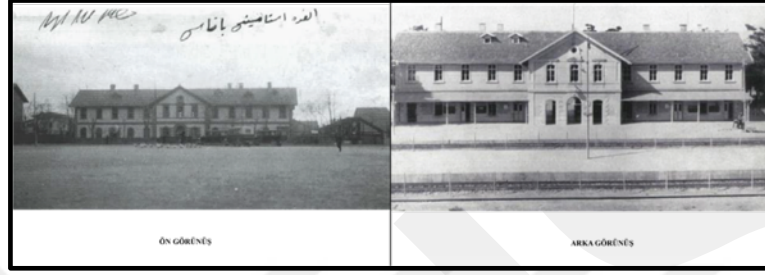
16. yüzyıldan 19. yüzyıl sonuna kadar Ankara, kentsel alanı ve mimari yapıları bakımından kale ve çevresindeki sınırlı bölgeye sıkışmış, dönemler boyunca büyük ve etkili bir değişim yaşamamıştır. Ankara tarihi kent merkezinin doğusuna yapılan ilk istasyon yapısının inşaatına Alman Deutche Bank tarafından 1891 yılında başlanmış, hattının tamamlanmasıyla 1892 yılında gar açılmıştır. Merkez istasyonun (Ankara İstasyonu) kurulmasının ardından demiryolu hattı etrafında ve özellikle istasyon çevresine inşa edilen ticari yapılar sayesinde kent dokusu merkez istasyon çevresi doğrultusunda hareketlenmeye başlamıştır (Şekil 4.6) (Çırık, 2005).



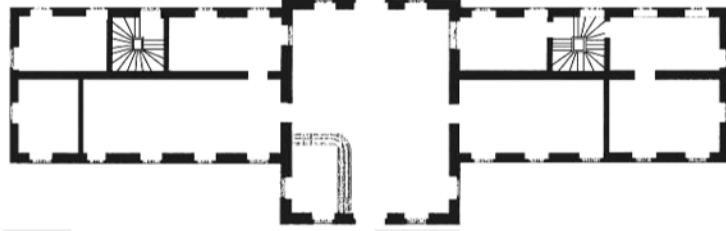
Şekil 4.6: Merkez İstasyonun Ankara'daki Konumu.

Kaynak: Ayhan ve Koçyiğit, 2018:101 ve Mihçioğlu, 2010: Ankara 1924 Haritası Birleştirilerek Yazar Tarafından Oluşturulmuştur.

Ankara İstasyonunu ve Berlin-Bağdat hattının bağlantısının yapımı Almanya finansörlüğünde; yapısı ise Alman mimar ve mühendisler tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu bakımdan Ankara İstasyonu'nda Alman kültürünü ve mimarisinin etkilerini hissetmek mümkün olmuştur (Şekil 4.7). Bu durum, sadece istasyon binasında sınırlı kalmamış zamanla küçük bir yerleşke sistemine oturtulan Ankara istasyonun tamamında görülmeye başlanmıştır.

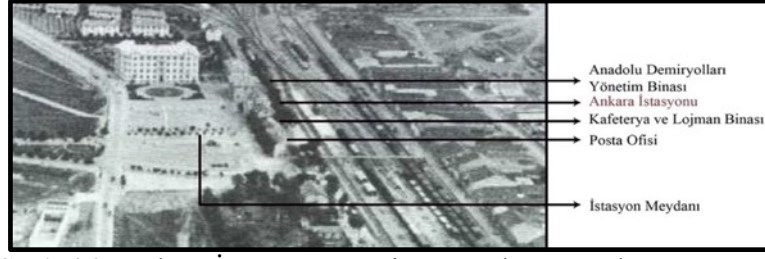


Şekil 4.7: Ankara İstasyonu Ön ve Arka Cepheleri Görünüşü.
Kaynak: Yakın, 2021



Şekil 4.8: Ankara İstasyonu (Merkez İlk İstasyon Binası) Zemin Kat Planı.
Kaynak: Araz, 1995

Ortasında büyük karşılama holünün bulunduğu ana istasyon binası, zemin kat ve 1. Kattan oluşmaktadır. Girişin her iki yanında da simetrik olarak yer alan bölümler istasyonun yönetim birimleri olarak işlevlendirilmiştir. Ana istasyon binasının yanına konumlandırılan ve Direksiyon Binası olarak adlandırılan “Anadolu Demiryolları”nın da yönetiminin sağlandığı yönetim binası ve lojman olarak kullanılan iki katlı yapı yer almıştır (Yavuz, 1994).



Şekil 4.9: Ankara İstasyonu ve Diğer Yapıları Havadan Görünüşü.
Kaynak: Civelekoğlu, 2013

Zamanla gelişen demiryolu gar kompleksine istasyon binasının yapımının ardından; kafeterya, lojman binası, postane ve diğer tüm ikmal ihtiyaçlarının karşılanacağı çeşitli yapılar da eklenmiştir. Bu durum Ankara kentinin kentsel sınırının kale ve çeperinden ayrılarak istasyon çevresinde gelişmesinde etkili olmuştur. Kentsel gelişimin artması, kentin ekonomik olarak da canlanmasına olanak sağlamıştır. Kentteki ticaret sektörünün hâkim olduğu mekanlar geliştirmiştir.



Şekil 4.10: Ankara İstasyonu Kampüsünde Bulunan Diğer Yapılar ve Görünüşleri.
Kaynak: Fotoğraflarla Yeni Ankara Gari, 1937:16,17,19

İstasyon ve çeperinde ticari bölgelerin oluşumu, kent merkezinde ticari bölge gelişimini hızlandırmıştır. İstasyonun kent merkezine açılımının sağlandığı istasyon caddesi ile kent merkezindeki bağlantı noktası olan “Taşhan Meydanı” Ankara içerisinde ticaret sektörünün bu dönemdeki merkezi haline gelmiştir.

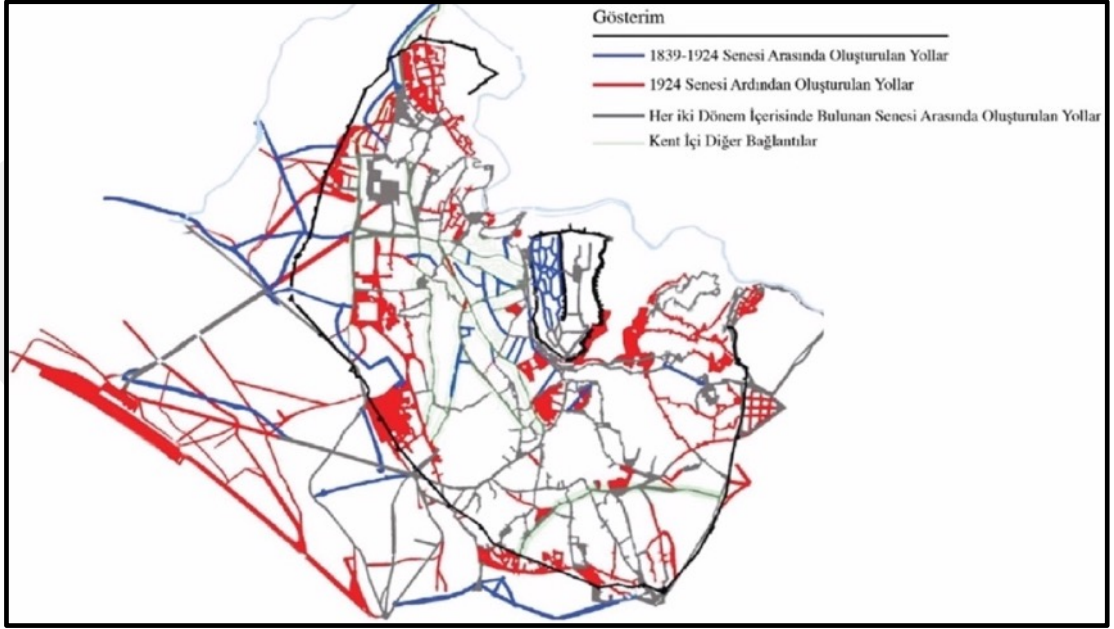


Şekil 4.11: Ankara Taşhan Meydanı ve Osmanlı Bankası.
Kaynak: Meral, 2020 İnternet Kaynağı: Url15.

Senelerce farklı amaçlarla kullanılan “Taşhan” yapısı gelecek yolculara ev sahipliği yapma amacıyla Hotel d’Angora olarak hizmet vermiştir. Kent merkezine ticari yapıların yanı sıra Balıkpazarı, Osmanlı Bankası ve Duyun-u Umumiye binası gibi kamusal yapılar inşa edilmiştir. Bu gelişmeler ışığında Ankara kenti demiryoluna kavuşması ardından büyük kentsel gelişmelere ev sahipliği yapmıştır. Kent, içerisinde tarihi organik dokusundan koparak bağımsız ve istasyona yönelik gelişmelerle büyümüş ve modernleşme adımlarını beraberinde getirmiştir.

4.1.1. Ankara’da Yeni Eksenin Oluşumu: İstasyon Caddesi

Demiryollarının Anadolu’da yaygınlaşmasıyla birlikte birçok kent, demiryolu sistemleriyle birbirlerine bağlanmıştır (Tekeli, 1985:882). Bu durum, demiryolu sayesinde Anadolu’nun uzak kasabalardan başlayan yolculuğun kentlere erişmesini sağlamamış, aynı zamanda bu kentlerin merkezlerine erişmek için kentlerin istasyon yapıları doğrultusunda büyümesine neden olmuştur. İstasyon caddelerinin tipolojik özellikleri incelendiğinde eski kent morfolojisinden farklı, kent merkezi ile istasyon yapısı arasındaki mesafenin yakın ve ulaşım noktaları arasından geçiş yapabilen yollar olduğu görülmüştür (Şekil 4.12) (Özten, 2001:28).



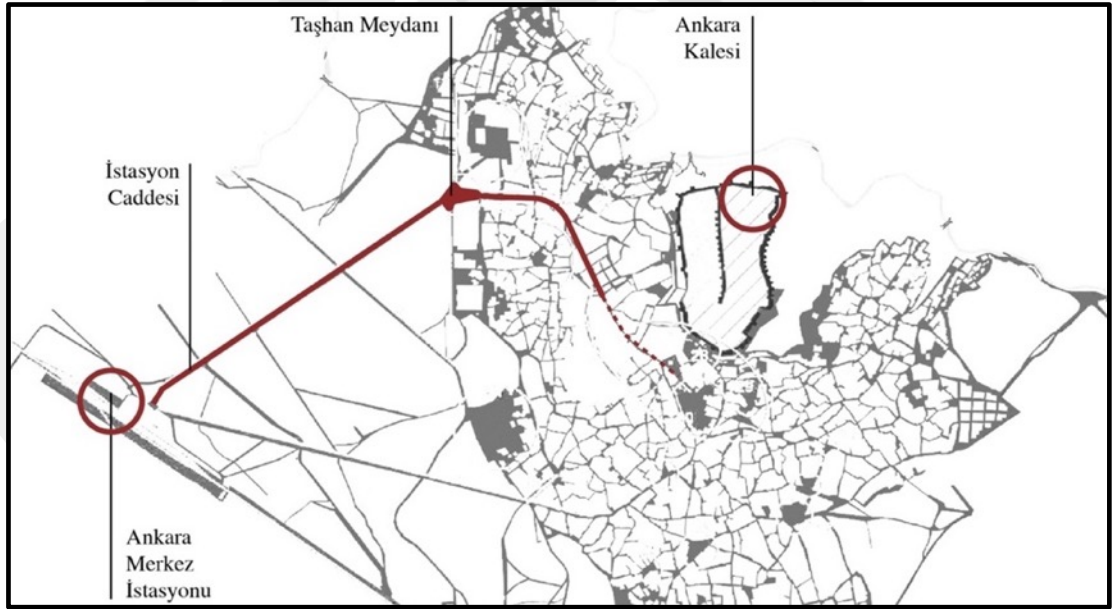
Şekil 4.12: Ankara Kent İçi Yol Aksları Tarihsel Gelişimi.

Kaynak: Bilgi, 2010:65

Ankara kentinin İstasyon Caddesindeki tipolojik değişimlere bakıldığında; demiryolu sistemi ile ilk istasyon kampüsünün tamamlanmasının ardından kent

içerisinde modernleşme adımlarının atılmaya başlandığı görülür. Ankara, Anadolu kentleri arasında merkezîyetçi bir konumda yer almaya başlamıştır. Ankara, Osmanlı'nın Anadolu içerisinde sosyal düzeni sağlamak ve imparatorluk gücünü Anadolu kentlerinde sembolik de olsa yansıtabilmek için modernleşme adımlarının atılacağı merkezi olarak seçilmiştir (Karpat, 2020). Demiryolunun ulaşmasının ardından, kent genelinde oluşmaya başlayan ticari ve kamusal mekanlar, kentin tarımsal faaliyetlerinin de bölgesel ölçekte artmasına olanak sağlamıştır. Bu durum kent içerisindeki nüfusun hızla artmasıyla birlikte, hizmet ve kentsel altyapı hizmetlerinin çeşitlenmesini sağlamıştır (Tekeli, 1994). Tekeli bu dönemdeki girişimlerin kapsamlı bir modernite hareketi sağlayamadığından “Utangaç Modernite” olarak tanımlamaktadır.

Böylelikle istasyon yapısı, çevresiyle birlikte hızla artan ticari mekanlara ev sahipliği yapmaya başlamış, etrafında farklı kentsel kullanımlar oluşturmuştur. Kent merkezinin ve kentsel dokunun tarih boyunca kale ve çeperinde sınırlı kalan yapısı, demiryolunun kent içerisine ulaşmasıyla beraber, merkezden istasyona ulaşacak yeni bir kentsel eksen ihtiyacı ortaya çıkarmıştır.



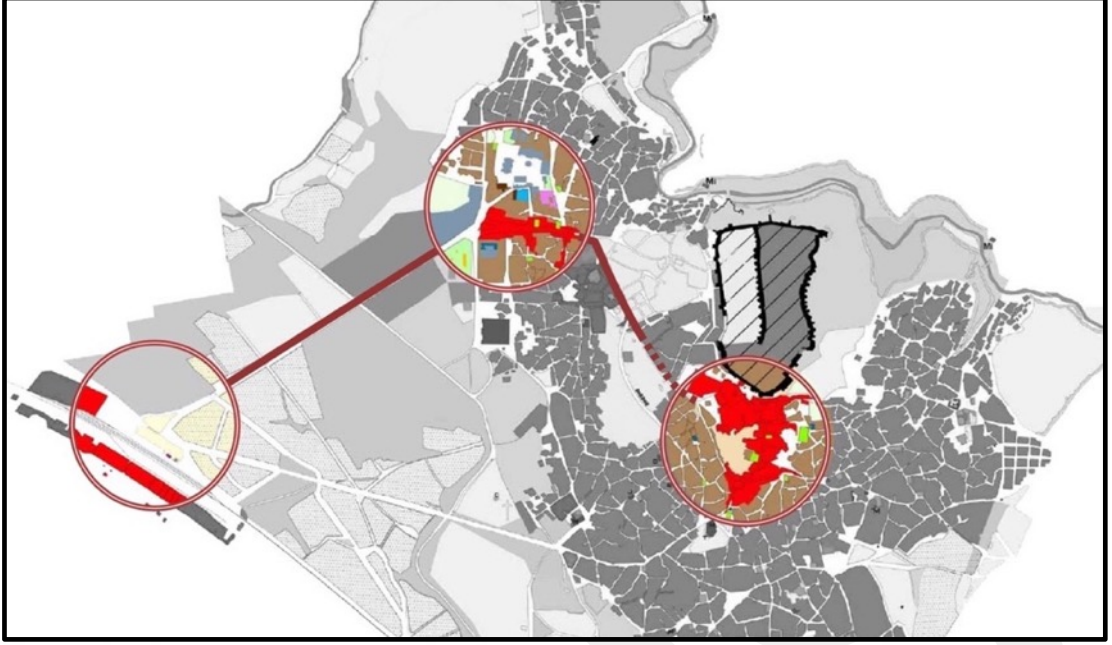
Şekil 4.13: Ankara Merkez İstasyon-Kent merkezi ve Kale İlişkisi, 1903 Senesi.

Kaynak: Bilgi, 2010:60'tan Esinlenerek Yazar Tarafından Üretilmiştir.

Kent merkezi ile istasyon arasında oluşan yeni aks, istasyon caddesi olarak adlandırılmıştır. Ankara'nın 1924 seneli haritası incelendiğinde bu eksenin ilk olarak İstanbul Caddesi, daha sonrasında İstasyon Caddesi adıyla gösterilmiştir (Günel ve

Kılıcı, 2015;80). Ankara istasyon caddesinin bir ucu Valilik Meydanı'na diğer ucu ise İstasyon Meydanı'na bağlanmaktadır (Şekil 4.13). Bu caddenin temel amacı, istasyon kompleksini önünde bulunan meydan ile tarihi kent merkezini bağlamaktır. Böylelikle, merkezler arasında kurulan ilişki sayesinde kentin merkezi ve istasyon kompleksi önünde büyük odaklar oluşturması amaçlanmıştır. Valilik Meydanı, Osmanlı İmparatorluğu'nun temsili ve bürokratik ağırlığını simgelemesi açısından önemli bir oluşum olarak görülmüştür. İstasyon caddesinin bağlandığı kent merkezi çevresinde bulunan Hacıbayram, Karaoğlan ve Balıkpazarı semtleri hem kültürel hem de tarihi olarak caddenin gelişmesinde yardımcı rol almışlardır. Fakat, cadde üzerindeki oluşumlar incelendiğinde kamusallığın vurgulandığı Valilik Meydanı'nın "Taşhan" gibi ticari ve kültürel fonksiyona sahip bölgeye karışmaması amaçlanmıştır. Bu durum, Ankara kent merkezinde istasyon caddesi ile çalışabilecek iki farklı düğüm noktasını meydana getirmiştir (Şekil 4.14).

İstasyon caddesinin sahip olduğu bağlayıcılık özelliği sayesinde merkez-istasyon bağlantısının güçlenmesi ve kent merkezi dahil olmak üzere kent genelinde atılan modernleşme adımlarının somutlaşması sağlanmıştır. Bu durum, Ankara'ya ulaşan yolcuların istasyondan kent merkezine olan yolculuğunda kent dolaşımına dahil olmasını kolaylaştırmıştır. Ankara istasyonu, çevresi ve kent merkezinde ticari faaliyetlerin hızlıca yükselmesi, istasyon caddesi üzerindeki ticari baskının artmasına neden olmuştur. Caddenin merkeze yakın kısmında oluşturulan ticari ve farklı kullanıma sahip yapılar, kent merkezindeki çekingen modernleşme sürecini desteklemiştir.



Şekil 4.14: 1914 Senesi 3'lü Odak Bağlantısı.

Kaynak: Bilgi, 2010'dan Esinlenerek Yazar Tarafından Üretilmiştir

Osmanlı İmparatorluğu, yabancı devletlere tanıdığı imtiyazların artması sonucunda 20. yüzyılda Anadolu içerisindeki hakimiyetini büyük ölçekte kaybetmiştir. Anadolu'ya ulaşımı sağlayan demiryollarının neredeyse tamamının işletmesi yabancı devletler tarafından yürütülmüştür. Bu durum, demiryollarının I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşları sırasında Osmanlı İmparatorluğu için dezavantaj oluşturmuştur. İtilaf Devletleri demiryolları ile Anadolu içerisine rahatlıkla yabancı asker sevkiyatı yapmış ve bu sayede Anadolu'nun işgalini kolaylaştırmıştır. Ankara jeopolitik konumu dolayısıyla savaşlar sırasında Anadolu'da ulaşım odağı haline gelmiştir. Dolayısıyla, Ankara bu süre boyunca Anadolu'nun komuta merkezi olarak stratejik öneme sahip olmuştur. Savaşlardan sonra Ankara cumhuriyetin ilanına ev sahipliği yapmış ve Türkiye Cumhuriyeti için modernleşmenin merkezi haline gelmiştir.

Cumhuriyetin ilanının ardından Ankara'ya yeni "başkent" kimliği verilmiştir. Ankara'nın başkent olmasının ardından yeniden inşasına başlanan Ankara kenti; ulusal egemenliği yansıtabilecek ve milleti temsil edecek kamusal alanlarla donatılmıştır. Başkent modernleşmesi, Türkiye Cumhuriyeti'nin gücünü arttırmıştır. Böylece cumhuriyetin getirdiği milli egemenlik ve eşitlik olguları kamusal mekanlarda da görülmeye başlanmıştır. Ankara'da gelişmiş Batı devletleri seviyesine erişilecek modern bir kent olgusu inşası çabasına girilmiştir. Planlanan kentsel

reformlar ve Cumhuriyet temelli modernleşme doğrultusunda “Devlet Mimarisi (Cumhuriyet Mimarisi)” kavramı ortaya çıkmıştır. Cumhuriyet mimarisinde Osmanlı İmparatorluğu’nda kullanılan mimari etkilerden farklı olarak, milli egemenliğin, modernliğin ve cumhuriyetin özelliklerinin yansıtılması amaçlanmıştır.

4.2. ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ ANKARA KENTİ VE ATILAN MODERNLEŞME ADIMLARI

Cumhuriyetin ilanının ardından yapılan reformlar ve stratejik planlamalar doğrultusunda, Anadolu’daki kent planlaması ve gelişimine 1950’li yıllara kadar büyük önem verilmiştir. Anadolu kentleri için tasarlanan kalkınma planları ve kentsel vizyonlar doğrultusunda ulus-devlet inşasının bir parçası olarak kentsel ve mekânsal geliştirme çalışmaları yapılmıştır. Yapılan kent planları Osmanlı’dan farklı olarak kendiliğinden örgütlenen yerleşimleri değil, bütüncül kentsel model ortaya koymayı hedeflemiştir (Orhan, 2013).

Ankara’nın başkent ilan edilmesinden sonra yeni başkent, Avrupa ve Dünya kentleri ile yarışabilecek, yeni kurulan Cumhuriyetin temellerini temsil edebilecek şekilde tasarlanması amaçlanmıştır. Yakın geçmişte yaşanan büyük savaşlar ve Osmanlı’dan kalan büyük borç yükleri altında Ankara, Türkiye Cumhuriyeti’nin modern başkenti olarak dünyaya temsil edebilecek gelişimi sağlamayı hedeflemiştir. Bu hedef doğrultusunda 1920’lerin başından itibaren hazırlanan bütüncül planlarla, altyapı hizmetlerinin sağlanması, kent gelişiminin belirlenmesi ve nüfus artışı için geliştirilen farklı yaklaşımlarla istenen kentsel model oluşturulmaya başlanmıştır.

4.2.1 Ankara’da Cumhuriyet Dönüşümleri ve İlk Planlama Çalışmaları

Erken Cumhuriyet Dönemi’nde Ankara’daki yapıların ve kentsel bölgelerin çoğu savaşlar ve yoksulluk nedeniyle kullanılmaz haldedir. Bu dönemde demiryolu ile şehir merkezi bağlantısının sağlandığı İstasyon Caddesi, Ankara’nın en değerli caddesi olmasına rağmen bataklık zemine yapılmış, düzenlenmemiş bir yol olarak kullanılmıştır. Kentin sağlıklı dokusu ve altyapısından kurtarılması için uygulanmak istenen çalışmalar üç temel ekseninde oluşturulmuştur. Kentin yeniden inşası için temel alınan odak noktaları; Modern yaşam mekanlarına sahip olan bir kent oluşturmak, toplumsal ve mekânsal normlar ile diğer Anadolu kentlerine örnek modern kent

yapısını yaratmak ve Cumhuriyet'in başarılarını, modern kent oluşumuyla doğru şekilde simgeleyen bir başkent oluşturmaktır (Tekeli, 1994).

1924 yılında kurulan Ankara Şehremaneti, bir başka isimle “Ankara Belediyesi” hızlıca göreve başlamıştır. Belediye ilk olarak bataklıkların temizlenmesi, demiryolu çevresinde fabrikaların kurulması, elektrik santrali, un değirmeni ve doğalgaz deposu oluşturmak gibi yapı işlerini üstlenmiştir. Ayrıca, İstasyon Caddesi ve Milli Egemenlik Meydanı'nın rehabilitasyon çalışmaları da bu dönemde başlatılmıştır. Yapılan imar çalışmalarından dolayı Ankara'ya ayrılan altyapı harcamaları diğer Anadolu kentlerinin ortalamasının 28 katına çıkmıştır. Ankara'ya yapılan yüksek miktardaki harcamaları kontrol altına alabilmek, diğer kentlere uygulanan projelerle arasındaki maddi uçurumu dengeleyebilmek için belediye ve devlet eliyle gerçekleştirilen hizmetlerin kamulaştırılmasına karar verilmiştir. Kamulaştırma kararları sonucunda kentteki gelişim sadece planlanan alanlarla sınırlı kalmayıp kentin geneline yayılmaya başlamıştır (Yıldız, 2017:110).

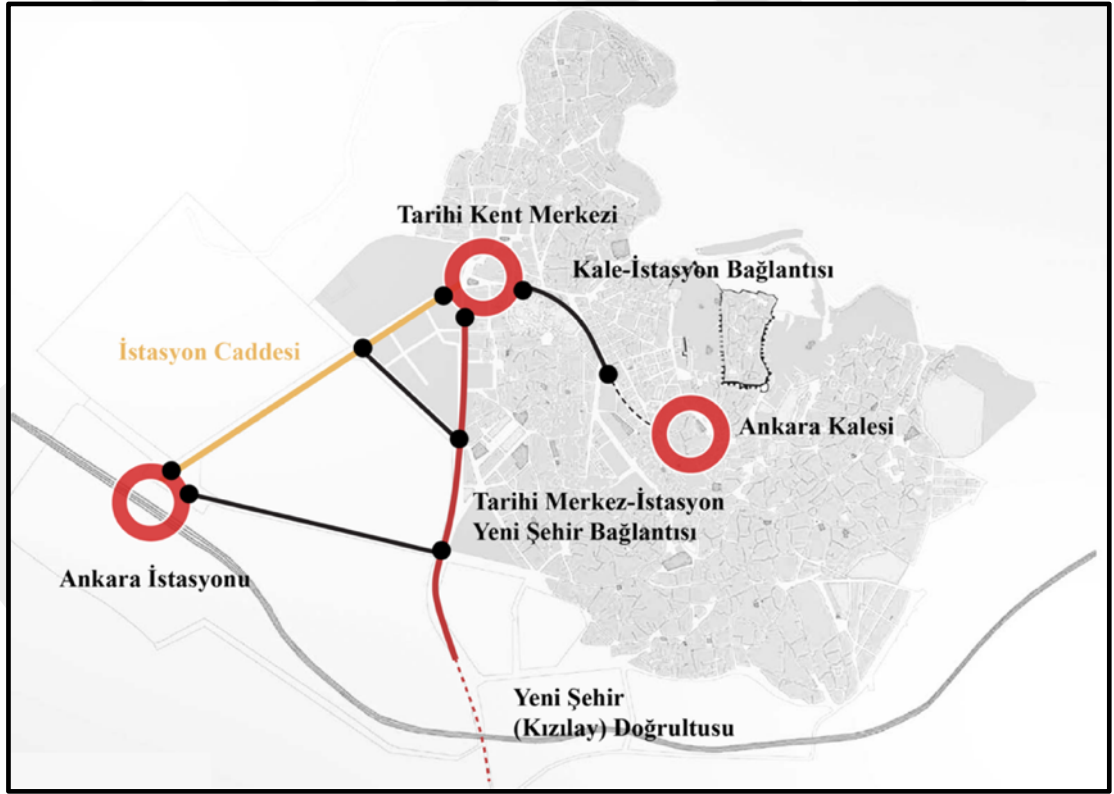
Erken Cumhuriyet Döneminde Ankara için hazırlanan ilk planın müellifi, Alman mimar “Carl Christopher Lörcher”dir. Projenin uygulanması Türk Müşavirlik ve İnşaat A.Ş adlı şirket üzerinden tamamlanmıştır (Şekil 4.15) (Cengizkan, 2004).



Şekil 4.15: 1924 Senesinde Lörcher Tarafından Hazırlanan Ankara Kenti Uygulama Planı.

Kaynak: Cengizkan, 2004:39

Hazırlanan planda ana hedef, Ankara kentinin tarihi merkezinin bir kısmının kamulaştırılarak kent gelişiminin ve yöneliminin kontrol altında tutulması olmuştur. Ancak, demiryolu hattının kente gelmesi ve Ankara'nın başkent ilan edilmesiyle beraber kent nüfusu sürekli artma eğilimi göstermiştir. Kent nüfusundaki hızlı artış, kentteki konut stokunun üstünde kalmıştır. Yaşanan nüfus patlamaları sonucu düzensiz kentleşmeyi engelleyebilmek için Lörcher, oluşturduğu planda kentin gelişme aksları üzerinde yönetim ve ticari merkeze sahip yeni bir odak tasarlamıştır. Tasarladığı yeni odağın kent merkezinin güneyinde tarihi merkeze göre henüz yapılaşmamış bir bölgede kurulmasına karar vermiştir. Oluşturulan yeni odak “Yeni Şehir” (günümüzdeki adıyla Kızılay) olarak adlandırılmış ve tarihi merkeze zarar vermeden, bölgede yeni bir kültürel değerini koruyarak kurulması amaçlanmıştır. Yeni Şehir yerleşiminin kurulmasıyla beraber, İstasyon Caddesi'yle de bağlantısı olan yeni yollar yapılmıştır (Cengizkan, 2004:44).



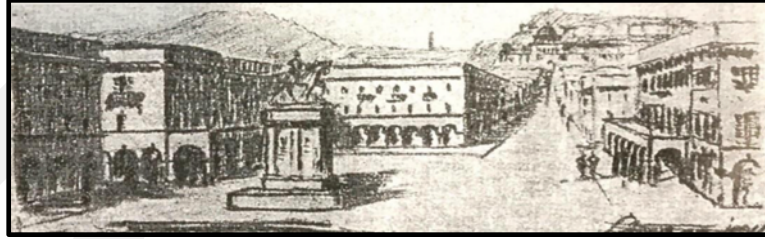
Şekil 4.16: Lörcher Planı, İstasyon- Kale- Merkez Bağlantısı.

Yeni Şehir yerleşiminin kurulmasıyla kentteki iki farklı bölgenin, eski-yeni bütünlüğü güçlü bir aks kurgusuyla vurgulanmaya çalışılmıştır (Şekil 4.16). Lörcher planının uygulanmaya başlamasından sonra 1924 ile 1928 yılları arasında Ankara'nın

neredeyse tüm gelişim bölgeleri belirlenerek mevcut yapılı çevrenin de geliştirilmesi sağlanmıştır (Cengizkan, 2004:45,46).

Yeni Şehir ile Tarihi Eski Şehir bağlantısını, istasyon-meclis-kale aksında oluşturulmasıyla bölgede hem farklı ulaşım ağlarının bağlantısı sağlamış hem de Ankara'nın sahip olduğu tarihi önem şehrin bütünündeki kentsel mekânlara yansıtılmıştır. Oluşturulan yeni aksla yaratılan metaforla kalenin tarihi zenginlikleri ile Yeni Şehir'in birbirine olan bağlantısı güçlendirmiştir. Aynı zamanda istasyon yapısını da kentin yönetim bölgesine açılan bir kapı olarak gören Lörcher, cadde üzerinde halkın egemenliğinden doğan İstasyon Caddesi (bugünkü Cumhuriyet Caddesi) kavramını mekâna tam anlamıyla yansıtarak Ankara'ya gelen insanların kentteki gelişimi hissetmeleri amaçlanmıştır (Orhan, 2013).

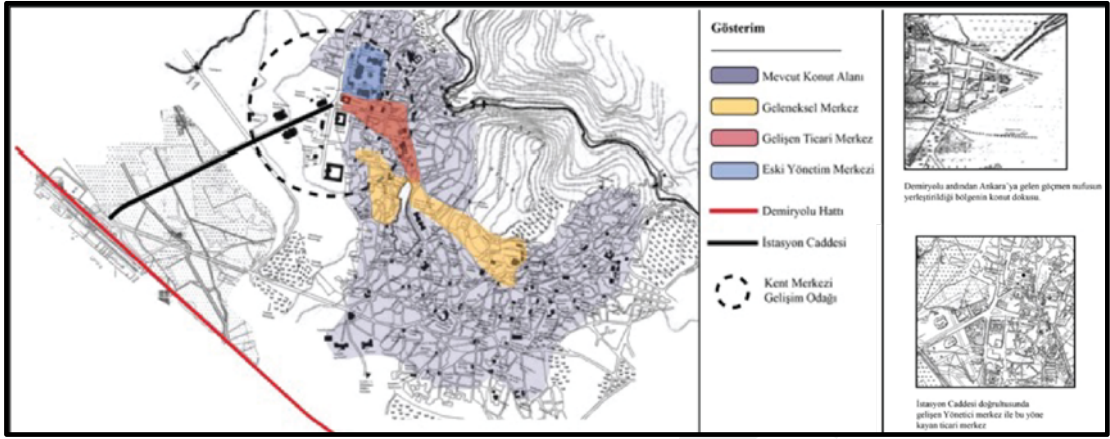
Lörcher Planında geliştirilmesi önerilen İstasyon Caddesi, Egemenlik Meydanı'nı (Eski Taşhan Meydanı) İstasyon Meydanı'na bağlayan, üzerinden tramvayın geçtiği ana aks olarak yer almaktadır (Şekil 4.16). Aks üzerindeki bataklık alan (sonradan kurutulacak) üzerinde kurgulanan planların, cadde gelişiminde önemli etkileri olacağı düşünülerek kentin gelecekteki ticari merkezi olarak planlanmıştır. İstasyon Meydanı ise kentin en önemli açık alanlarından birisi olarak tasarlanmıştır (Cengizkan, 2004;61,63). Öngörülen planın ticari fonksiyonun yanı sıra aks etrafında oluşturulan açık alanlarla tarihi kaleye yönelen bir görsel ilişki de kurulmaya çalışılmıştır.



Şekil 4.17: Lörcher Planı Dahilinde Egemenlik Meydanı'ndan Ankara Kalesine Doğru Oluşturulan Yol Çizimi.

Kaynak: Cengizkan, 2004:64

Cadde boyunca tarihi merkez ile yeni oluşan ulaşım merkezinin görsel bütünlüğünün sağlanması, İstasyon Caddesi üzerinde oluşturulan mekanların hiyerarşisini belirlemede etkili olmuştur. Bu sayede, cadde üzerinde merkezi iş bölgesi, kamusal açık alan ve tarihi kent merkezi gibi üç farklı kullanımın ilişkisini güçlenmiştir (Şekil 4.18).



Şekil 4.18: Taşhan Meydanı ve İstasyon Caddesi Bağlantısı.

Kaynak: Ayhan ve Koçyiğit, 2018:101'den Esinlenilerek Yazar Tarafından Oluşturulmuştur.

Demiryolu istasyonu ile kent ilişkisinin kurulmasında büyük rol üstlenen İstasyon Caddesi, Cumhuriyetin ilk yıllarında maddi yetersizliklerin yaşanması ve caddenin planlama yetkinliği açısından yetersizliği sonucunda istenen gelişmeyi Ankara mekânında yansıtmayı başaramamıştır.



Şekil 4.19: Ankara İstasyon Meydanı'ndan İstasyon Caddesi'nin Kent Merkezine Bağlantısı 1900'ler.

Kaynak: VEKAM Fotoğraf Arşivi.

Gar yapısı ve İstasyon Meydanı'ndan başlayarak, Ankara'nın neredeyse tüm merkezi bağlarını üzerinde taşıyan ve kentsel gelişimine yön veren İstasyon Caddesi, sadece kent merkezine kurulan bağlantıyla sınırlı kalmamış, cadde üzerinde Cumhuriyetin simge yapılarını da taşıma görevini üstlenmiştir. 1920'li yılların başında İstasyon Caddesi üzerindeki kaldırımda yer alan sıra ağaçlarıyla sade bir cadde olarak nitelendirilmiştir. Ancak, Cumhuriyet sonrası oluşturulan büyük dönüşüm hareketi ile cadde, 1930'lu yıllarda her iki yanında yeni rejimin izlerini taşıyan kamusal yapılar

bulunan, yeni konut kullanımları ve prestijli ticari yapılarla yeni bir ana aks haline gelmiştir.



Şekil 4.20: Ankara İstasyonu Meydanı'ndan İstasyon Caddesinin Kent Merkezine Bağlantısı, 1926-1927.

Kaynak: VEKAM Fotoğraf Arşivi.

Cadde üzerinde yapılan ilk çalışma, Taşhan önündeki meydanın (Milli Egemenlik Meydanı) tamamlanan temizlik ve altyapı çalışmaları ardından alanda mekânsal gelişmeler sırasıyla sağlanmaya başlanmıştır. Kurtuluş Savaşı” ruhunu temsil eden zafer anıt “Taşhan” önünde bulunan üçgen alana kurulmuştur (Şekil 4.21). Taşhan Meydanı'nın ismi değiştirilerek Milli Egemenlik Meydanı olarak yeniden düzenlenmiş, meydan üzerinde büyük bir yarışma hazırlanarak İstiklal Harbi'ni betimleyen Zafer anıtı oluşturulması kararı alınmıştır.



Şekil 4.21: Taşhan ve Milli Egemenlik Meydanında Bulunan Zafer Anıtı.

Kaynak: Tunçer, 2002

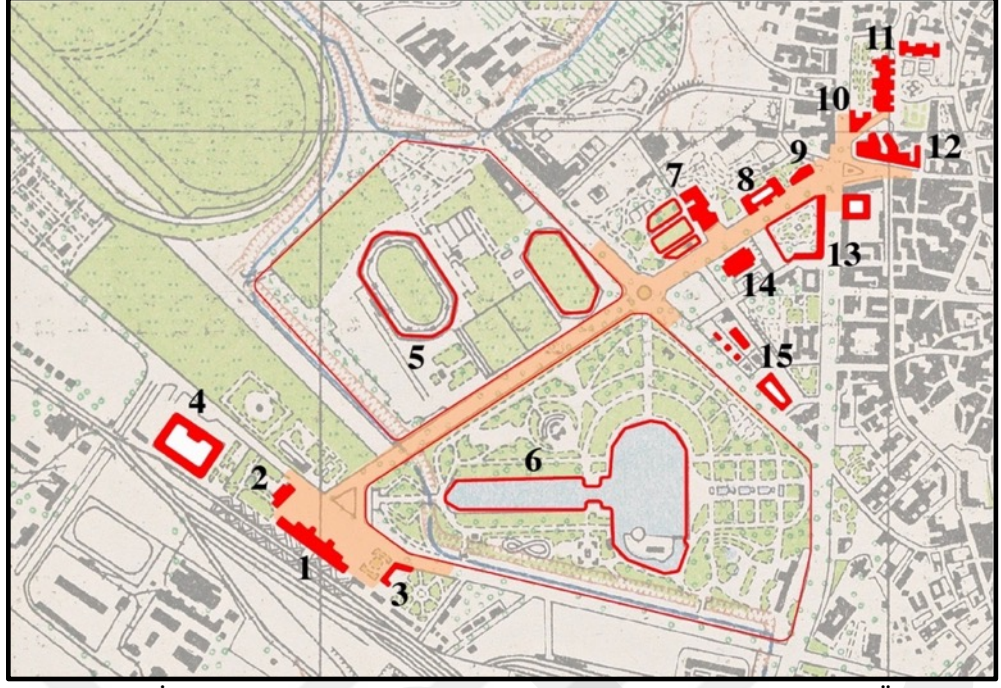
Cumhuriyetin getirisi olan Milli Egemenlik ideallerinin Ankara'daki bir başka yansıması ise Osmanlı döneminde imparatorluk gücünü mekâna yansıtmayı hedefleyen ancak daha sonrasında otel olarak yenilenen Taşhan yapısının yıkılması olmuştur. Taşhan yerine Avusturyalı mimar Martin Elsaesser'in tasarladığı ve bir kamu bankası olan Sümerbank Genel Müdürlük Binası 1932 senesinde inşa edilmiştir (Aslanoğlu, 2010: 261).



Şekil 4.22: Martin Elsaesser Tarafından Taşhan Yerine Yapılan Sumerbank Yapısı.
Kaynak: İnternet Kaynağı, URL 16.

Yeni rejim, Ankara’da yeni modernlik hareketini de beraberinde getirerek, Türkiye Cumhuriyeti’nin tümüne yayılacak olan kentsel gelişim için yeni bir model olması hedeflemiştir. Bu doğrultuda Ankara’da, Osmanlı döneminden 1940’lı yıllara kadar kentin ana aksı olarak görülen İstasyon Caddesi üzerinde ve bağlantılı olduğu yollar boyunca maddi yetersizliklere rağmen hızla yeni rejime uygun yapılar oluşturulması kararlaştırılmıştır. Osmanlı’dan gelen mevcut yapı stoku, Cumhuriyetin Ankara’sında gelişimin zeminini hazırlamıştır.

Kurtuluş Savaşı ardından Ankara tarihi merkezinin İstasyon Cadde’sine bağlandığı nokta olan ve kentsel odak olarak nitelendirdiği Milli Egemenlik Meydanı çevresinde iki önemli Osmanlı döneminden Cumhuriyete taşınan yapıya sahiptir. İttihat ve Terakki’nin eski binası ile Millet Bahçesi Osmanlı’nın son dönemlerinde modernleşme sürecini öne çıkararak yeni yapı tipolojilerinin başlangıcı ve en baskın örneklerinden olmuştur.



Şekil 4.23: İstasyon Caddesi ile Milli Egemenlik Meydanı Bağlantısı ve Üzerinde Bulunan Erken Cumhuriyet Yapıları.

Numaralandırılan Yapılar; 1) Gar Yapısı 1935-37, 2) Gar Gazinosu 1935-37, 3) DDY II. İşletme Müdürlüğü 1928, 4) DDY Genel Müdürlüğü 1938-41, 5) Stadyum 1934-36, 6) Gençlik Parkı 1936-43, 7) II. Meclis Binası 1924; Meclis Bahçesi, 1926, 8) Sayıştay Binası 1928-30, 9) I. Meclis Binası 1915, 10) İş Bankası 1929, 11) Maliye Bakanlığı 1925, 12) SümerBank Genel Müdürlüğü 1937-38, 13) Belediye Bahçesi ve Tiyatro Binası 1937-38, 14) Ankara Palas 1924-28, 15) Vakıf Evleri 1927-30.

Kaynak: Ankara 1940 Haritası Kullanılarak Yazar Tarafından Hazırlanmıştır.

Osmanlı'nın son dönemlerinde Türkçülük ideolojisiyle beraber ortaya çıkan İttihat ve Terakki Cemiyet'i, Ankara'da en merkezi konumda bir parti binası inşa etmiştir. Yapı İstasyon Caddesi üzerinde bulunan ve Taşhan Meydanı'na bakacak şekilde konumlandırılmıştır. 1917 de tasarımına başlanan yapı, 1920'lerin başında tamamlanmıştır. 1919'da kurutuluş harbi sürecinde, Türk heyet tarafından Anadolu'da etkin olabilecek yeni bir mekân arayışı sonucunda Ankara'daki bu yapı seçilmiştir. 1920 yılında İstanbul Parlamentosu'nun kapanmasıyla 23 Nisan 1920'de büyük bir törenle açılarak TBMM'nin ilk hizmet binası olmuştur. 1923'te Cumhuriyet'in ilanına öncülük ederek, yeni rejimin sembolik merkezi olarak nitelendirilmiştir. İstasyon Caddesi üzerinde yapılan askeri geçit törenleri eski Taşhan yeni Milli Egemenlik Meydanından başlayarak cadde boyunca devam ederek Meclis yapısının önünden geçmiş böylece, halk ile egemenlik kavramları bu iki eleman kullanılarak birleştirilmeye çalışılmıştır.



Şekil 4.24: I. Büyük Millet Meclisi Solda İstasyon Caddesi Boyunca Askeri Tören, Sağda İstasyon Caddesi ve Milli Egemenlik Meydanı Doğrultusunda Halk Toplantısı.
Kaynak: İnternet Kaynağı, URL 17.

Milli Egemenlik Meydanının bir diğer köşesinde, I. Meclisin Karşısında ise içerisinde büyük bahçesi olan aynı zamanda kahvehane ve tiyatroya sahip Millet Bahçesi (o dönem ki adı ile “Şehir Bahçesi”) oluşturulmuştur. Bahçe kullanımı 1915’li yıllardan itibaren Ankara’nın başkent olma hedefleri doğrultusunda çeşitlenerek gelişmiştir. Bahçe’nin kullanım alanının geliştiği yıllarda (1915-1920) ilk kullanıcıları olarak Büyük Millet Meclisi’nin yoğun gündemini rahatlatmak amacıyla vekillerin uğrak noktası haline gelmiştir.



Şekil 4.25: Ankara Eski Millet Bahçesi (Belediye Bahçesi).
Kaynak: Harita: 1924 Ankara Haritası; Vekam Arşivi Envanter No: 1210.

Cumhuriyetin ilanıyla bahçenin Ankara’daki değeri arttıkça sadece bürokratların kullandığı bir dinlenme mekânı yerine, tüm Ankara halkının konserlere katıldığı, yemekler düzenlediği önemli bir dinlenme bölgesi haline gelmiştir. Osmanlı’dan Cumhuriyete taşınan eski yapı stokunun yeni rejim doğrultusunda yapısal ve mekânsal güncellemelerinin yapılmaya başlanması Ankara’da bütüncül bir yenileme çalışmasını da beraberinde getirmiştir.

Çalışmalar doğrultusunda, yeni mimari bir mimari üslup oluşturulmuş ve kent planlarında ana gelişme aksı olarak nitelendirilen İstasyon Caddesi üzerinde ve bağlantılı olduğu diğer yollar boyunca inşa çalışmaları başlatılmıştır. Cumhuriyetin ilanıyla birlikte yeni kamusal kurumlar Ankara’da yer bulmaya başlamıştır. Ancak o dönemde Ankara, oluşturulan yeni kurumları kaldırabilecek düzeyde kentleşmiş

düzeye sahip değildir. Bu nedenle, yeni stokunu kaldırabilmek için altyapı ve üstyapı çalışmaları İstasyon Caddesi ve Tarihi Merkez çeperinde hızlandırılmıştır.

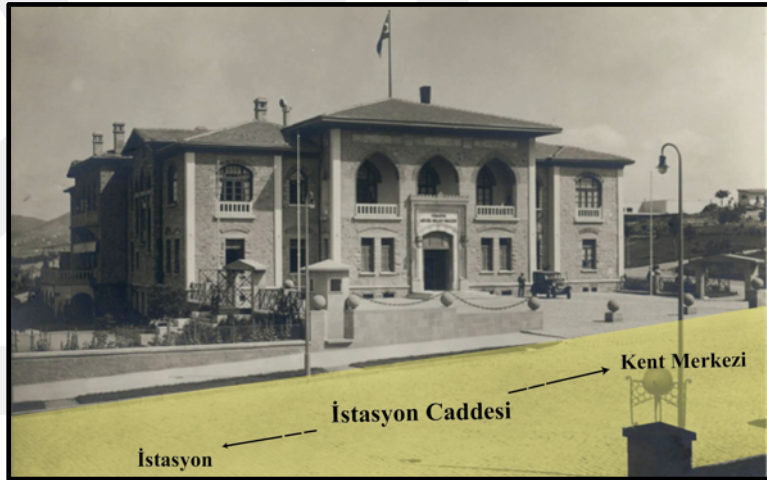
Kentin Tarihi Merkez odağında Finans merkezi, bir diğer adıyla Maliye Bakanlığı 1925 senesinde inşa edilmiştir. Karşısında konumlandırılan Jandarma karakolu ve İçişleri bakanlığı da eş zamanlı olarak inşa edilmiştir.



Şekil 4.26: Maliye Bakanlığı (Soldaki Yapı) ve Jandarma Karakolu ile İçişleri Bakanlığı (Sağdaki Yapı).

Kaynak: İnternet Kaynağı, Url 18.

Ankara'da yoğun bir şekilde kamusal yaşamın yaygınlaşmasıyla kentte siyasi yoğunluk artmıştır. I. Büyük Meclis yeni oluşan bürokratik ihtiyacı karşılayamamış, bu nedenle II. Meclis Binası için çalışmalara başlanarak 15 Ekim 1924 senesinde açılışı yapılmıştır.



Şekil 4.27: II. Büyük Millet Meclisi, Balkon, Meydan ve İstasyon Caddesi İlişkisi.

Kaynak: SALT Araştırma, Fotoğraf ve Kartpostal Arşivi

Yapının İstasyon Caddesine bakan cephesinde üç kemerli sundurma sistemi kullanılmıştır. Sol ve Sağ tarafında bulunan merdivenler ile çalışma alanları ve toplantı

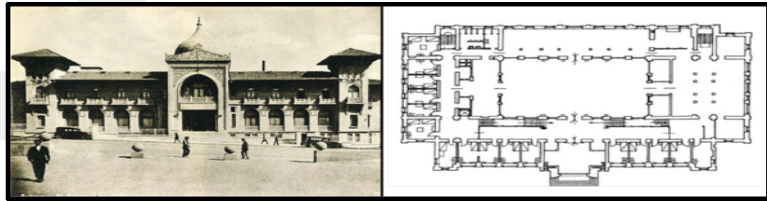
salonlarına erişim sağlanmıştır. Cadde cephesinde oluşturulan kemer sistemi ve balkon ile İstasyon Caddesiyle olan ilişkisi güçlendirilmiştir (Dedekadiroğlu, 2019).

Meclis yapısının kentle bütünleşmesini sağlayan bir başka araç ise 1926 senesinde oluşturulan Meclis Bahçesidir. Büyük peyzaj düzenlemesi ve istasyon doğrultusundaki büyük havuzuyla insanlara modern bir dinlenme alanı sağlamıştır. Haftalık olarak Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestrası'nın (CSO) verdiği konserlerle halkın meclise olan yakınlığı arttırmıştır. Meclisin ve bahçesinin aktif şekilde halkla beraber kullanılması, İstasyon Caddesi üzerinde Ankara'nın daha güçlü bir Ulaşım-Kamusal-Merkez odağı yakalamasını sağlamıştır.



Şekil 4.28: II. Büyük Millet Meclisi, Bahçe ve Havuzu.
Kaynakça: SALT Araştırma, Fotoğraf ve Kartpostal Arşivi

1930'lu yıllara kadar İstasyon Caddesi üzerinde kamusal yapıların inşa süreci seri halde devam ederken, projesi hazırlanarak yapımına başlanan Sağlık Bakanlığı binası bir süre sonra projenin değiştirilmesi ardından revize edilerek kente gelen misafirlerin konaklayacağı lüks bir otel yapısına dönüştürülmüştür. 1928 Senesinde inşası tamamlan otel Ankara Palas adıyla bir Vakıf Otel olarak açılmıştır (Yavuz, 2009:335).



Şekil 4.29: Ankara Palas İstasyon Caddesi Cephesi ve Mimari Zemin Kat Planı.
Kaynak: Ankara Palas Fotoğrafı: Vekam Fotoğraf Arşivi, Mimari Zemin Kat Planı: Aslanoğlu, 2010:270

İstasyon Caddesi üzerinde birbirine bakan II. Büyük Millet Meclisi ile Ankara Palas ilişkisinin güçlenmesi, otelin Ankara'ya gelen bürokratik yolcuların kalacağı

lüks bir mekân haline gelmesini sağlamıştır. Bu durum, Ankara'da yeni bir burjuvazi kültürü oluşturmuş, Ankara için istenilen yeni rejimin amaçlarından biri olan modern kentin lanse edilmesini daha kolay şekilde sağlamıştır.

İstasyon Caddesi, II. Büyük Millet Meclisi'nin açılması ve kamu yapılarının çoğalması ardından Ankara, kente gelen yeni nüfusa kalacak yer temin etmekte zorlanmıştır. Bu durumun önüne geçmek için İstasyon Caddesi üzerinde çok katlı apartman ve müstakil ev inşaatları başlatılmıştır (Şimşir, 2006).



Şekil 4.30: Vakıf Apartmanları ve Müstakil Evler.

Kaynak: Vekam Fotoğraf Arşivi

Kent merkezinde ve İstasyon Caddesi üzerinde yapılan büyük değişimler, Ankara'nın yeni rejim hedefleri doğrultusunda modernleşme sürecini hızlandırmıştır. Bu durum, Ankara'daki yenilikçi gelişimin diğer Anadolu kentlerine örnek olacak bir model haline gelmesine olanak sağlamıştır.

4.2.2. Gelişen Ankara ve Yeni İstasyon

Erken Cumhuriyet döneminin yapısal, kentsel ve nüfus politikaları ile planlanan Ankara, edindiği siyasi ve politik kimlikler ve coğrafik konumu ile Türkiye'nin yönetim ve çekim merkezi haline gelmiştir. Ankara, kuruluş dönemi boyunca gerçekleştirilen tüm modernleşme adımlarına yön vermesi beklenen Lörcher'in 1924 yılında hazırladığı imar planının uygulamaya geçmesinden sonra, kent merkezinde ve kentin çeper bölgelerinde, yeni kentsel gelişim alanları ihtiyacına yanıt vermekte yetersiz kalmıştır (Cengizkan, 2010). Bu durum yeni bir imar planı hazırlanması gereği doğmuştur (Yavuz, 1980: 5).

Yeni planın hazırlanması için 1928 senesinde Ankara Belediyesi tarafından bir yarışma düzenlenerek Prof. Hoffman, Hermann Jansen ve Joseph Brix gibi ünlü

Alman plancılar yarışmaya çağırılmıştır. Yarışma aynı yıl sonuçlanmış ancak hazırlanan planlar 1932 senesinde teslim edilerek onayı alınmıştır. Yarışmayı Hermann Jansen kazanmış, Brix ve Leon Jussey'de planın geliştirilmesine katkıda bulunmuştur (Tankut, 1993:66,67).

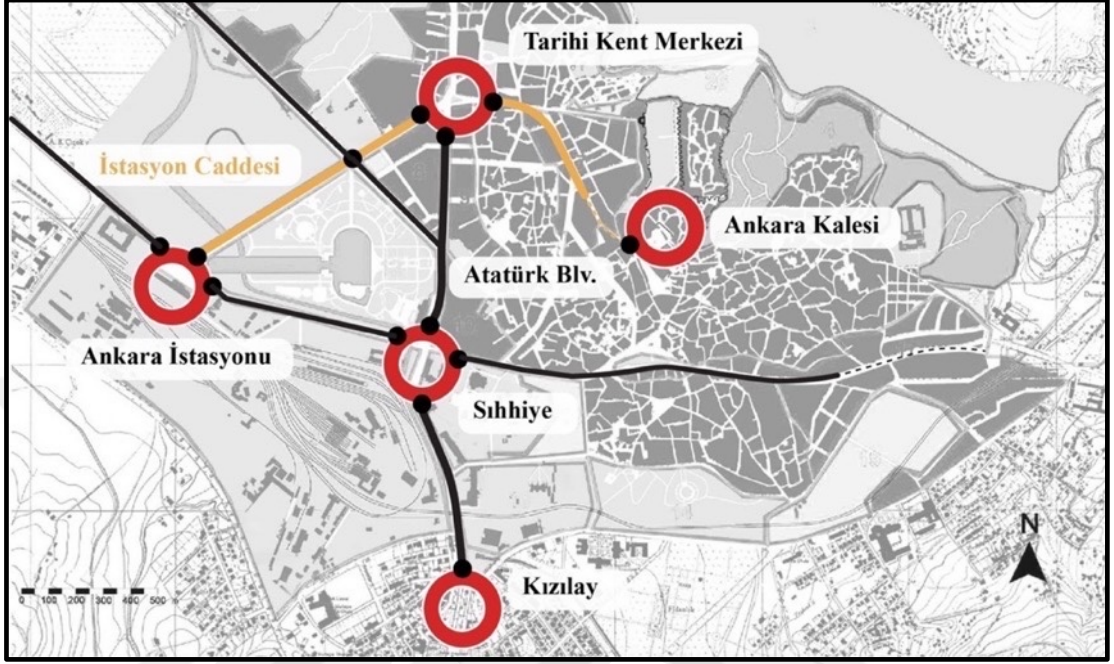
Hermann Jansen tarafından hazırlanan yeni planda “*Olabilirliğin Sınırları İçinde*” vizyonu temel alınmıştır. 1932 senesinde uygulanmaya konulan plan sayesinde Ankara’da kentsel yapı değişmiş ve yeni bölgeler oluşturmuştur. Kent bütününde bölgeleme sisteminden yararlanan Jansen, araç ve yaya dolaşımı için yeni bir kent omurgası gerekliliğini belirtmiştir. Kentin gelişme yönünü yeniden kuzey-güney doğrultusunda kurgulayarak, eski şehir merkezini kapsayacak üç farklı yeni doğrultu kurgulamıştır. Tarihi Ankara Kalesi’ni kentin en önemli noktalarından biri olarak kabul etmiş, Kale ve çevresinin yapısal gelişimini desteklemiştir. Kale ve bağlantı akslarına yeşil koridorlar önererek; âtıl durumdaki Bent Deresi’ni rekreasyon alanı olarak kullanılmasını önermiştir. Kentin güneyindeki Yeni Şehir ile istasyon bağlantısını park ve yeşil alan sistemleriyle donatarak Yeni Şehri ve kent merkezini bir bütün olarak tasarlamıştır. Bölgeleme sistemini kullanarak kenti yeni gelişim bölgelerine ayıran Jansen, Amele Mahallesi, Üniversiteler bölgesi, Tandoğan, Havaalanı gibi bölgeleri tanımlamıştır. Bu bölgelerin bağlantısını yeni önerdiği ulaşım arteri olan Atatürk Bulvarı’na bağlanan yol sistemi ile sağlamıştır (Şekil 4.31) (Jansen, 1929).



Şekil 4.31: Ankara 1928 Yılı Hermann Jansen Tarafından Hazırlanan Ankara Nazım Planı.

Kaynak: Bilgi, 2010

Jansen, planında istasyon bölgesini kentin merkezi olarak gelişime açmış ve Ankara-Sivas demiryolu hattının çevresini sanayi bölgesi olarak tasarlamıştır. Bu durum, Ankara–İstanbul arasındaki ulaşım ve taşıma ilişkisinin gelişmesini sağlayarak İstasyon Caddesi ile kent merkezine olan bağlantının ticari önemini arttırmıştır.

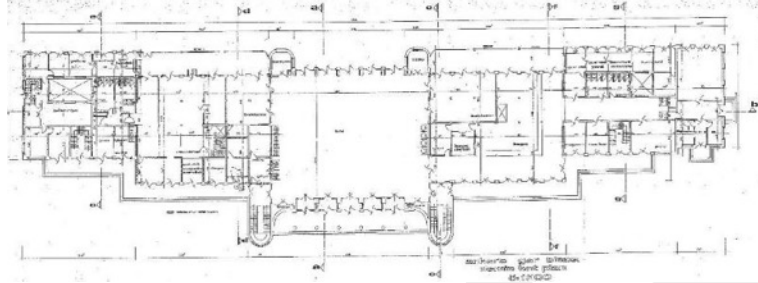


Şekil 4.32: Jansen Planı, İstasyon- Kale- Merkez Bağlantısı ile Kentin Güney'ine Bağlanan Yeni Aks.

Hazırlanan planda Ankara'daki nüfus ve ulaşım politikalarını baştan belirleyerek kentin gelişme aksını yeniden şekillendirmiştir. Jansen, kentin 1977 yılına kadar 300.000 nüfusa ulaşmasını öngörmüş, oluşturduğu bölgeleme sistemi sayesinde mekânsal gelişimin en az olduğu bölgelerde bile modern kent gelişimini mekâna yansıtmayı hedeflemiştir.

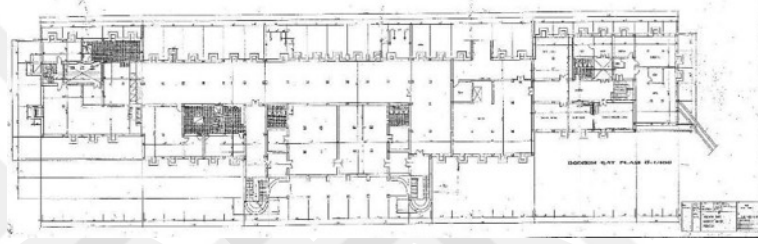
Ancak, kent nüfusu bu dönemde de öngörülemez şekilde büyümeye devam etmiş, bu durum kent içerisinde ulaşım alanında aksaklıkları da beraberinde getirmiştir. Demiryolunun gelen nüfusu taşıyabilecek sefer sayısını karşılayamaması ve gelen yolcuların kentte kalacak yer bulamaması, Ankara için yeni ve daha büyük bir istasyon yapılması ihtiyacını doğurmuştur. Yeni yapılacak istasyonun, eski istasyon yerine yapılması kararlaştırılmıştır. Yeni yapılacak istasyon binası tasarlanırken, eski istasyon yapısının mimari açıdan kentle bütünlük kuramaması ve Ankara'da atılmaya çalışılan modernleşme adımlarını taşıyamaması gibi sorunlar da göz önünde bulundurularak tasarlanmasına başlanmıştır. Yeni yapılacak Ankara

İstasyonu, Mimar Şekip Akalın tarafından Art Deco tarzında tasarlanmış, yapının temeli 4 Mart 1935 tarihinde atılmıştır. İnşa edilen yeni gar binası, 1937 senesinde tamamlanarak kullanıma açılarak yeni Ankara Merkez İstasyonu, olarak adlandırılmıştır (Şekil 4.33, 4.34) (Önder, 2018:27).



Şekil 4.33: Ankara Yeni Tren Garı, Zemin Kat Planı.

Kaynak: Sözen, 1984

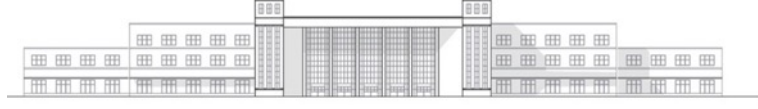


Şekil 4.34: Ankara Yeni Tren Garı, Bodrum Kat Planı

Ankara Yeni Tren Garı,
Bodrum Kat Planı.

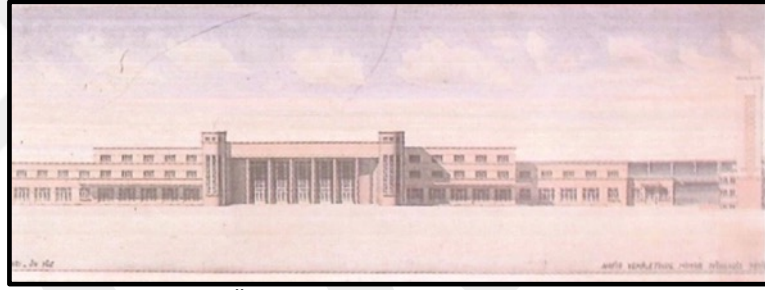
Kaynak: Sözen, 1984

Cumhuriyet döneminde inşa edilen en görkemli yapılarından biri olan Yeni Ankara Merkez İstasyonu, kentin kuzeybatı-güneydoğu doğrultusunda, “*Bauhaus*” ekolünü temsil edecek şekilde tasarlanmıştır. 12 metre yükseklikte inşa edilen gar yapısı, orta kütlesi 23 x 33 metre genişliğinde olacak şekilde 23 metrelik 6 adet çelik makasla güçlendirilmiştir. Çelik makasların hazırlanması dışında tüm yapı işlemleri Türk mühendis ve işçiler tarafından yürütülmüştür. Arka ve ön cephelerde kullanılan geniş camlar ile çatıda kullanılan buzlu camlar sayesinde iç mekânda doğal ışıktan daha fazla yararlanılmıştır. Geniş orta hole sahip ana yapı, her iki yanında bodrum kata uzanan ve bodrum kat üzerinde sağda ve solda üç, iç bölümlerinde iki ve sağ kısmın en ucunda tek katlı bir kütle taşımaktadır. Yatayda ve düşeyde oluşturulan aksların birleşim noktalarında, girişin her iki yanındaki cephede oval yüzeylerle giriş kulelerinin oluşturulması istasyon binasında sürekliliği arttırmıştır. Ana giriş kulesi ile iki merdiven kulesi arasında kurgulanan kolonadlı yüzeylerle ise girişte güçlü bir his kazandırılmaya çalışılmıştır (Önder, 2018:32).



Şekil 4.35: Ankara Garı Meydan Cephesi.
Kaynak: Duvarcı, 2022. Kişisel Çizim Arşivinden Alıntı*

Yapıdaki bütünlük hissiyatını güçlendirmek için, girişin sağ ve sol kısımlarının peron tarafına bakan yüzlerinde; idari ofisler, gar lokantası, emanet odası, bekleme salonları ile karakol, postane ve VIP salonlarını konumlandırmıştır. Yapının birinci ve ikinci katlarında ise ana holün sağında ve solunda kalan alanlara, on farklı büyüklükte lojman odası tasarlanmıştır. Bu dönemde demiryolu istasyonları etrafındaki kullanımları için sıkça kullanılan kampüs sistemi Yeni Ankara İstasyonu'nda da kullanılmış, ana yapının kuzeyinde gar gazinosu ve saat kulesi yerleştirilmiştir (Önder, 2018:34).



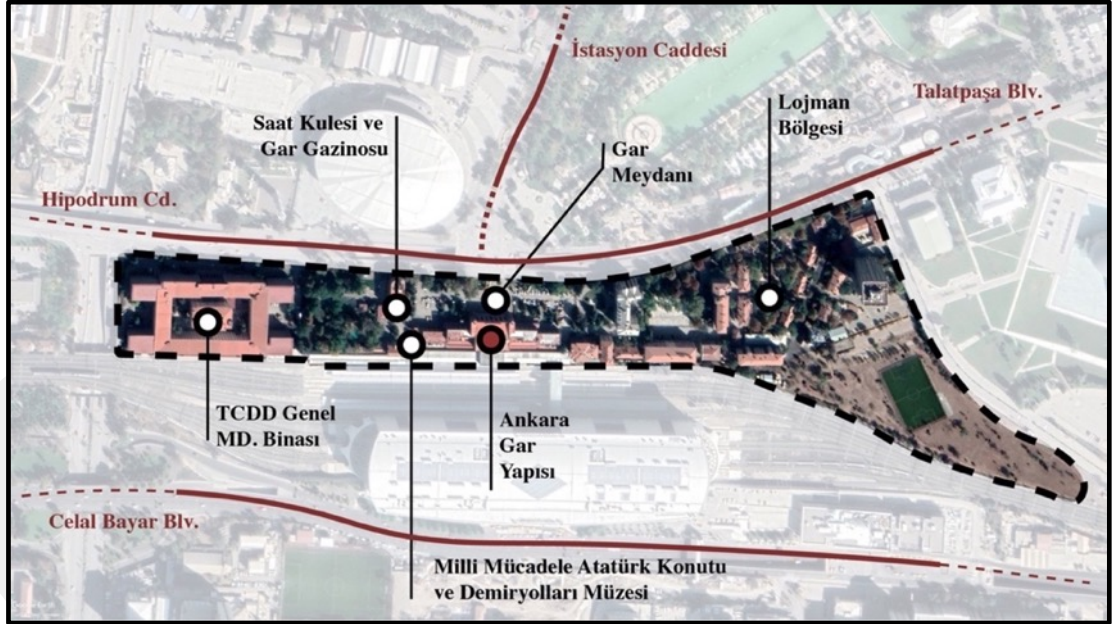
Şekil 4.36: Ankara Garı Ön görünüşü, Şekip Akalın Tarafından Suluboya ve Çini ile Yapılmıştır.
Kaynak: Yavuz, 1993

Ana istasyon yapısının önünde bulunan İstasyon Meydanıyla, gar kompleksinin kamusallığını yolculara yansıtmayı amaçlamıştır. Meydanın batı köşesine inşa edilen saat kulesi ise yolcuların seferlerin saatine göre geç kalıp kalmadığını görmesi açısından önemli bir işleve sahiptir. Saat kulesinin yanına inşa edilen gar gazinosu ve kulesi ise yolculara ve yerel halka hizmet vermeyi amaçlamıştır.



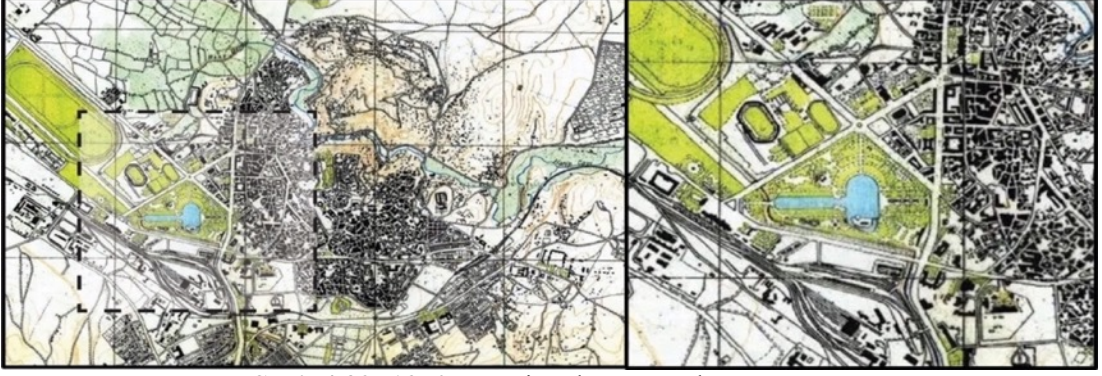
Şekil 4.37: Yeni Ankara İstasyonu, Saat Kulesi ve Gazinosu.
Kaynak: Sönmez, 2015

Yapı kompleksinde ve gar yapısının yanında vekillerin ve bürokratların kalması için de ayrıca bir yapı kompleksi tasarlanmıştır. Ancak, yapılara günümüze kadar her dönem farklı işlevler atfedilmiştir (Uysal, 2009:19).



Şekil 4.38: Ankara Garı ve İstasyon Kampüsü.

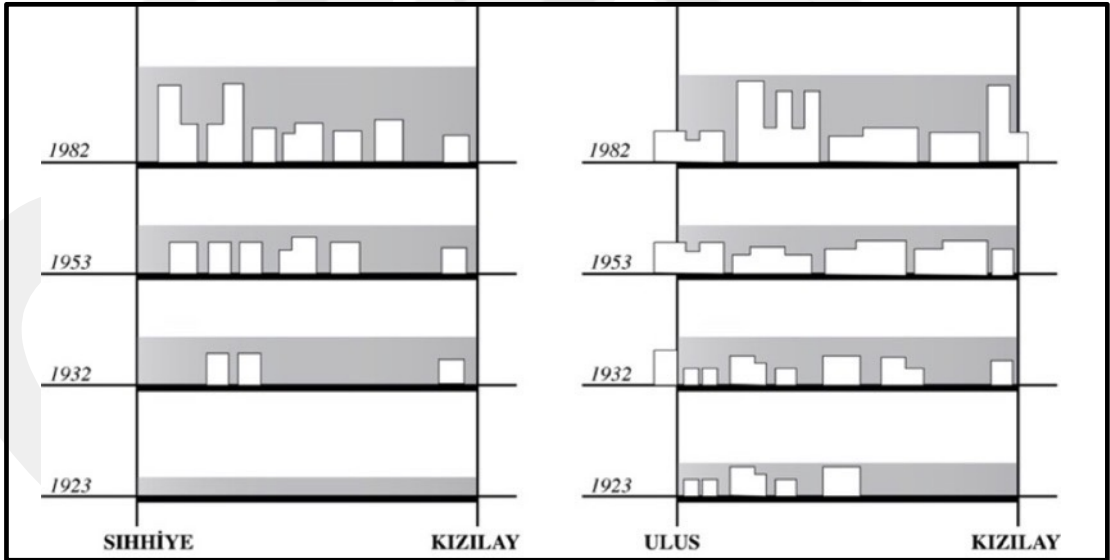
1950'li yıllara gelindiğinde Ankara'ya olan ilginin sürekli artması sonucu daha önceden hazırlanan iki planın (*Lörcher ve Jansen Planları*) eksiklikleri kent bütününde hissedilmeye başlanmıştır. Kent genelinde yeni ve düzensiz kentsel bölgeler oluşarak sistemsiz gelişime neden olmuştur. Nüfus artışı ve kırdan göç hareketiyle birlikte, oluşan yeni düzensiz kentsel mekanlar, Ankara'nın planlı kentsel dokusunda da bozulmalara neden olmuştur (Cengizkan, 2010).



Şekil 4.39: 1950 Senesi Ankara Genel Görünümü.

Kaynak: Ankara 1940 Haritası Kullanılarak Oluşturulmuştur.

Kentin ihtiyacı olan üçüncü planın hazırlanması için 1953 senesinde İmar Komisyonu tarafından yeniden bir yarışma açılmıştır. Yarışma sonucunda, Nihat Yücel ve Raşit Uybadin'in hazırladığı ve Ankara'nın 20 yıllık gelişme süreci düşünülmüş olarak hazırlanan imar planı seçilmiştir. Nüfusun 750.000 kişiye ulaşacağı ön görülerek hazırlanan plan, diğer planlardan farklı olarak müstakil ve bahçeli evler yerine yüksek yoğunluklu apartmanların kullanımını ön plana çıkartmıştır (Şekil 4.40).



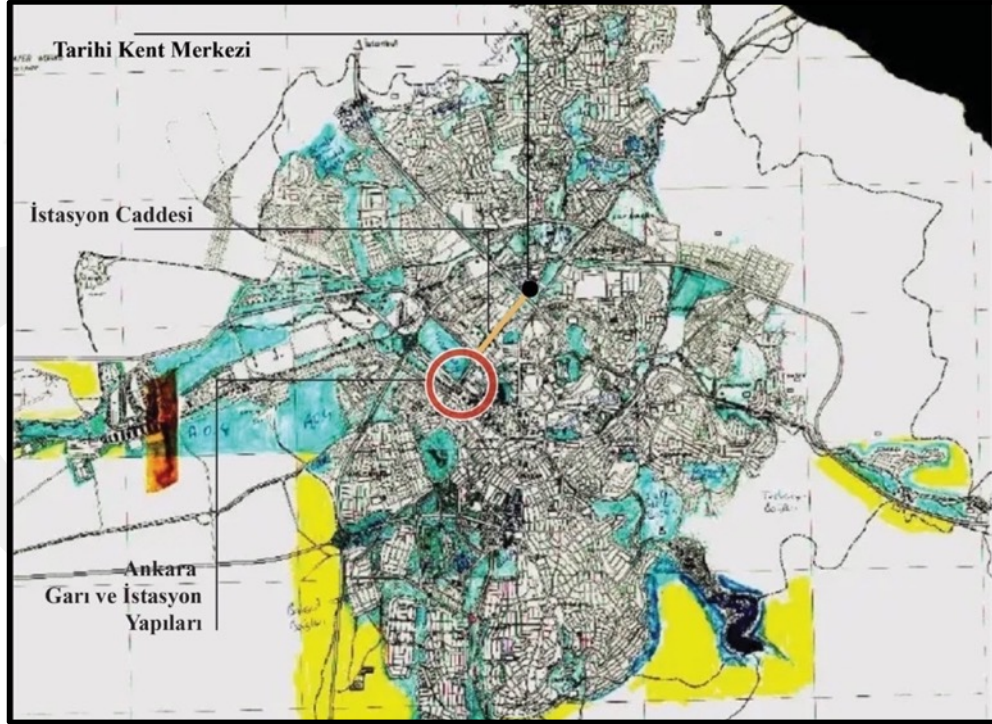
Şekil 4.40: Sıhhiye-Kızılay, Ulus-Kızılay, Akşarında Yaşanan Silüet Değişimi.

“Yücel-Uybadin” planında istasyon bölgesi ve demiryolu ulaşımıyla alakalı geliştirme ve politikalar sınırlı kalmıştır. Öte yandan, artan nüfus ve yapılaşma yoğunluğu taşıt yolu açılması talebini doğurmuştur. Ancak, kentin 20 sene için ön görülen nüfusu, plan uygulanmaya başlaması ardından geçen 10 sene içinde 905.000

kişiyeye ulaşmıştır. Böylece, planın 1961 uygulanmaya başlanmasından sonra kentin yol ve altyapısı kurgulanan kentsel düzen için yetersiz kalmıştır (Tunçer, 2002).

1950 sonrası dönem Türkiye'nin belirlediği politik tutum ve Amerika'nın Türkiye için yaptığı "Marshall Yardımları" sonucunda Amerika'ya politik imtiyazlar verilmiştir. Bu imtiyazlar, ülkede karayolu politikalarını desteklemiş, demiryolu kullanımı kademeli olarak azaltılmıştır. Türkiye genelinde demiryolu sisteminin unutulmaya başlanmasıyla paralel olarak Ankara'da da demiryolu sisteminin kullanımının azalmasına neden olmuştur. 1950'lerden itibaren karayolları kentte gün geçtikçe önem kazanmaya başlamıştır.

1990'lı yıllara kadar uygulanan plan doğrultusunda kent çeperlerine ulaşımın çoğunlukla karayollarıyla sağlanması sonucu bu bölgelerde de yoğun konut mahalleleri oluşmaya başlaması ardından (Şekil 4.41), kent merkezi de sahip olduğu mevcut konut stokunu kaybetmeye başlamıştır. Bu durum tarihi merkez ile Yenişehir Bölgesi'nin sadece ticari işlevini devam ettirebilmesine neden olmuştur (Tunçer, 2002).



Şekil 4.41: 1961 Senesinde Uygulanmaya Başlanan Yücel-Uybadin İmar Planı
Kaynak: Ankara Tarihi Web Sitesi, 2021 İnternet Kaynağı, URL 19.

Kent çeperinde oluşan yeni gelişim konut bölgeleri kendi içerisinde ana ticari merkezden ayrı alt merkezler oluşturmasına neden olmuş, eski tarihi merkezin ticari

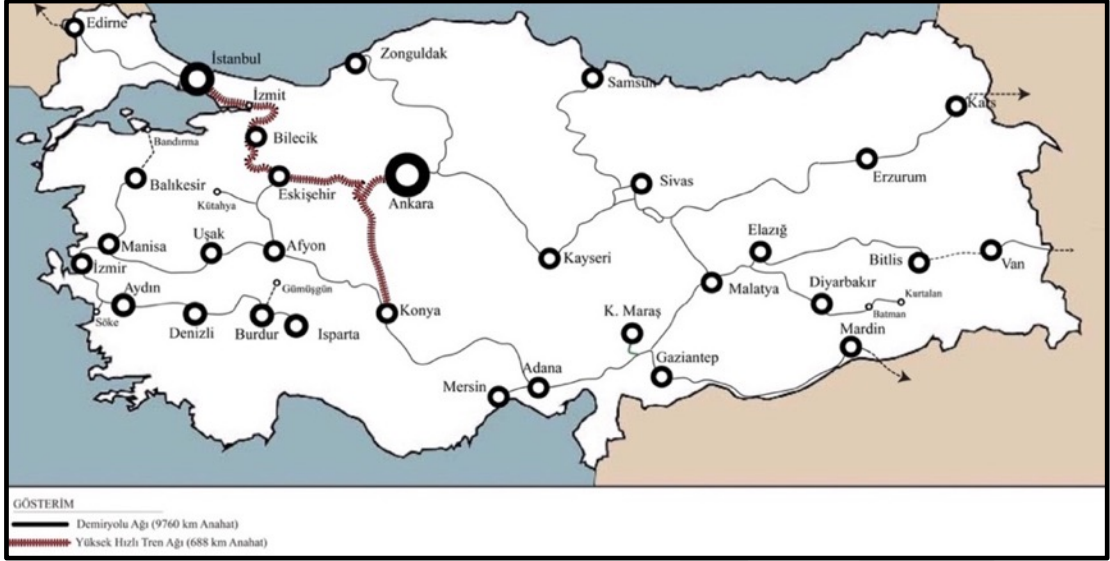
fonksiyonu yerine sadece kültürel fonksiyonunu kullanabilmesine neden olmuştur. 1980’li yıllara kadar kentin kültürel, ticari ve konut bölgelerinin merkezi olarak tanımlanan istasyon bölgesi-Ulus (*Tarihi Kent Merkezi*)-Kızılay (*Yeni Şehir*) bölgeleri ve bu bölgeleri birbirine bağlayan ana arterlerden İstasyon Caddesi ile Yeni Şehir’e bağlantı sağlayan Atatürk Blv. Uygulanan politikalar neticesinde değerini kaybetmeye başlamıştır.

4.3. YENİ OLUŞUM; YÜKSEK HIZLI TREN VE TARİHİ ANKARA GARINA ETKİLERİ

1980’li yıllarda dünyada yaşanan büyük teknolojik gelişmeler ardından demiryollarına alternatif olarak daha konforlu, hızlı ve modern olan Yüksek Hızlı Tren sistemi kullanımına başlanmıştır. Bu yeni teknolojinin sağladığı kolaylıklar, demiryollarına olan talebi tekrar arttırmıştır. Ancak, 2000 sonrası, Türkiye’de kara ve hava yolu sektörlerine öncelik verilmesi, ülkede yüksek hızlı tren sistemine geçişi dünyaya kıyasla geciktirmiş, 2009 senesine kadar önemli bir girişimde bulunulmamıştır. Bu durum, ülkede YHT sistemine beklenen düzeyde yatırımın ilk senelerde gelmediğini göstermiştir.

YHT Sistemi Türkiye’de ilk olarak Ankara ile İstanbul ana hattında kurgulanmış, 2009 senesinde hattın temeli atılmıştır. 250 km hıza ulaşabilecek olan 623 km uzunluğundaki hat 2014 tarihinde İstanbul’a ulaşarak kullanıma başlanmıştır. Hattın şu an için bir kısmı (Gebze-Pamukova) konvansiyonel hat sistemi ile sürdürülmektedir. 2019 senesinde “Marmaray” projesinin de bitmesi ile hat İstanbul’un Halkalı semtine kadar devam etmektedir. Hat içerisinde 14 ana istasyon bulunmaktadır. Bunlar Ankara’dan İstanbul’a sıralanmak üzere; Ankara Garı, Eryaman, Polatlı, Eskişehir, Bozüyük, Bilecik, Arifiye, İzmit, Gebze, Pendik, Bostancı, Söğütluçeşme, Bakırköy ve son olarak da Halkalı’dır (Şekil 4.42) (TCDD, 2021).

Hattın Ankara’daki ana durak noktası olan Tarihi Ankara Garı, ilk aşamada YHT hat sistemine uygun bulunmamış ve sefer trafiğini kaldırabilecek durumda olmadığına karar verilmiştir. Böylece, Ankara’ya daha modern, gelişmiş ve YHT hat sistemine uygun yeni bir gar inşası yapılmasına karar verilmiştir.



Şekil 4.42: Günümüz Türkiye Yüksek Hızlı Tren Sistemi ve Mevcut Demiryolları.

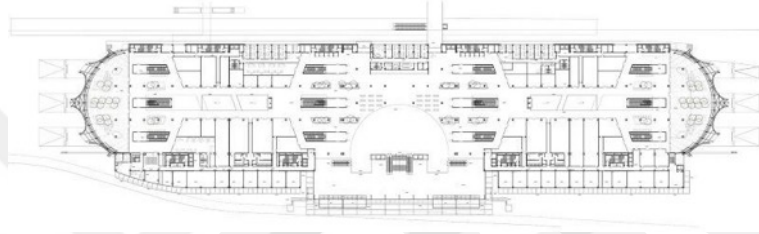
2013 senesinde gar projesi TCDD tarafından yap, işlet, devret modeliyle ihalesi yapılmış, yapının tasarımına başlanmadan önce TCDD tarafından tüm fizibilite çalışmalarının tamamlanması istenmiş ve ardından tasarım çalışmalarına başlanmıştır. İlk tasarımları “*A Tasarım ve Mimarlık (Ali Osman Öztürk)*” tarafından yapılan YHT Garı, Tarihi Gar Yapısının saçak kotundan başlayarak Celal Bayar Bulvarı doğrultusunda yükselen bir yapı bütünü olarak kurgulanmıştır (Şekil 4.43). Ancak, yatırımcıların ve yüklenicilerin tasarım aşamasındaki büyük etkileri sonucu proje tasarımı el değiştirerek “Sudopak” firmasına ve mimarı S. Akunal’a verilmiştir. Oluşturulan yeni tasarım dili ile yeni garın, tarihi gar yapısına tam zıt doğrultuda ve bulvarın neredeyse tamamını kaplayacak şekilde devam eden bir yapı kütleli olarak tasarlanması kararlaştırılmıştır.



Şekil 4.43: Ankara Yüksek Hızlı Tren Gar'ı.
Kaynak: Tektaş ve Akalın, 2020

Ankara YHT Garı, sadece ulaşım ağının merkezinde planlanan görkemli bir yapı şeklinde ele alınmamış, Ankara için yeni bir kent odağı oluşturması

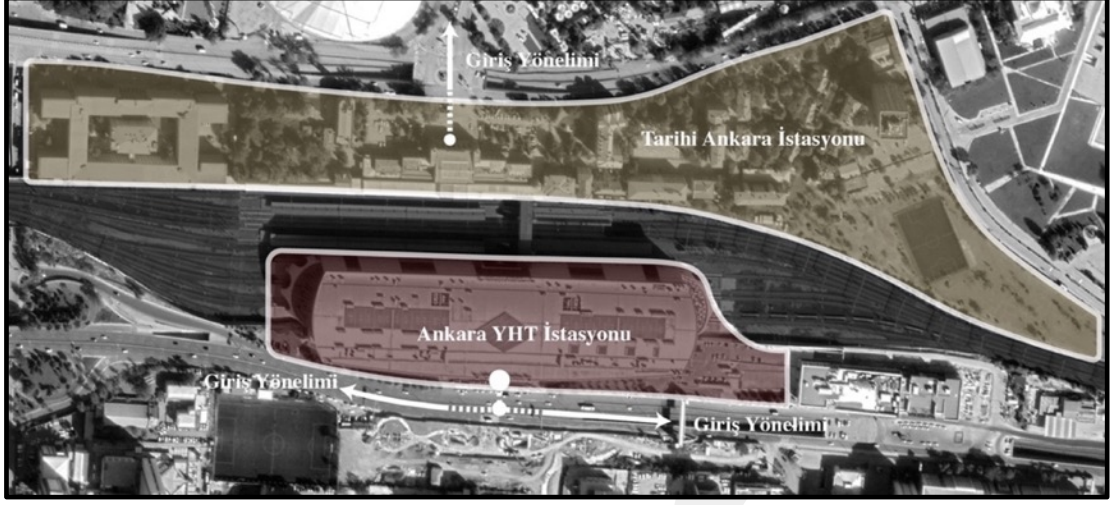
amaçlanmıştır. Tarihi Ankara Garı gibi sistematik kampüs yapısına sahip olmayan yeni YHT Garı, yolcuların aynı yapı içerisinde tüm ihtiyaçlarını karşılayabileceği bir “Mega Gar” olarak tasarlanmıştır, 2016 senesinde inşası tamamlanmıştır. Böylece, yeni yapının ulaşım fonksiyonunun yanı sıra ticari, yeme-içme ve konaklama gibi diğer işlevleri de aynı yapı içerisinde bulundurması planlanmıştır (Şekil 4.44). Ayrıca, LEED V2009 BD +C sertifika sistemi için gerekli olan çoğu başlığı sağlayacak şekilde inşa edilmesi yapıya “LEED Gold Sertifikası” kazanmıştır. “Sürdürülebilir Arazi” temelinde tasarlanan yapı, su ve enerjinin etkin kullanılması için yapı strüktüründe yeni ve modern teknolojik sistemler kullanılmıştır (Ekoyapı Dergisi, 2017).



Şekil 4.44: Yüksek Hızlı Tren Garı Mimari Planı.

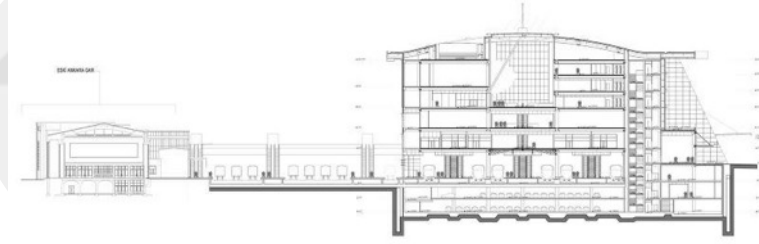
Kaynak: İnternet Kaynağı. URL 20.

Ankara YHT Garı'nın konumlandırıldığı nokta tarihi garın tam arkasında yer almakta olup, girişleri birbirlerine zıt olacak şekilde tasarlanmıştır. Yapının giriş yönelimi ve giriş cephesi, Celal Bayar Blv.'nin güneybatı yönüne bakacak şekilde konumlandırılmıştır. Taşıyıcı Eğimli çelik strüktür, yapının zemin katından başlayarak çatıyı taşıyan bir diğer sistemle birleşmektedir. Ayrıca, yeni YHT Garı'nın giriş cephesinde kullanılan güneş korumalı cam malzeme ile arka cephesinde bulunan yatayda taşıyıcı kolon sistemleri arasını tamamlayan pişmiş tel levha (*Terra Cotta*) malzemesi kullanılmıştır. Eski duvar sistemlerine nazaran daha baskın görünümde olması, Tarihi gar kompleksinin tam zıt doğrultusunda olması ve Ankara'nın kentsel dokusu ile kültürel etkileşimleri kuramamış olması İstasyon Caddesi ile uyumsuzluk yaşamasına neden olmuştur (Şekil 4.45).



Şekil 4.45: Ankara YHT Garı ile Tarihi Ankara Garı Giriş Doğrultuları.

Konumu ve boyutu itibariyle bulvar boyunca devam eden YHT garı, dönemin imar planının sağladığı tüm avantajları kullanarak, bölgenin emsal değerlerinin üzerinde inşa edilmiştir. Yapı yüksekliği ve kütsel büyüklüğü ile YHT garı, insan ölçeğini aşan büyüklükte tasarlanmış, ölçüleri ile çevresindeki yapılaşmadan da ayrılmıştır (Şekil 4.46).

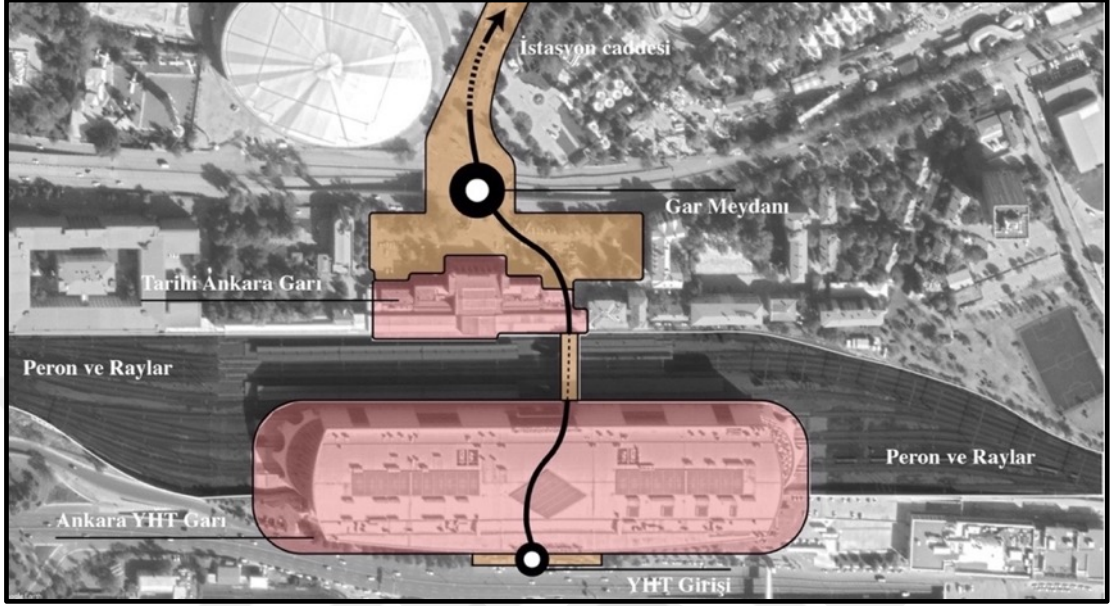


Şekil 4.46: Yüksek Hızlı Tren ve Tarihi Ankara Garlarının Karşılatırmalı Kesiti.
Kaynak: İnternet Kaynağı. URL 21.

Meydana gelen tüm uyumsuzluklar neticesinde Ankara'nın senelerce ulaşım ve ticari merkezi olarak anılan tarihi yapı kompleksi ve kent merkezine bağlantılı olduğu ana arterin simgesel ağırlığında büyük kayıplar yaşamıştır. Ayrıca, YHT Garı'nın tam anlamıyla faaliyete girmesi ardından tarihi gar kompleksi ve Ankara Garı seferlerin çoğunun yeni gar tarafından sağlanması, tarihi garın âtil duruma düşmesine neden olmuştur (Tektaş ve Akalın, 2020).

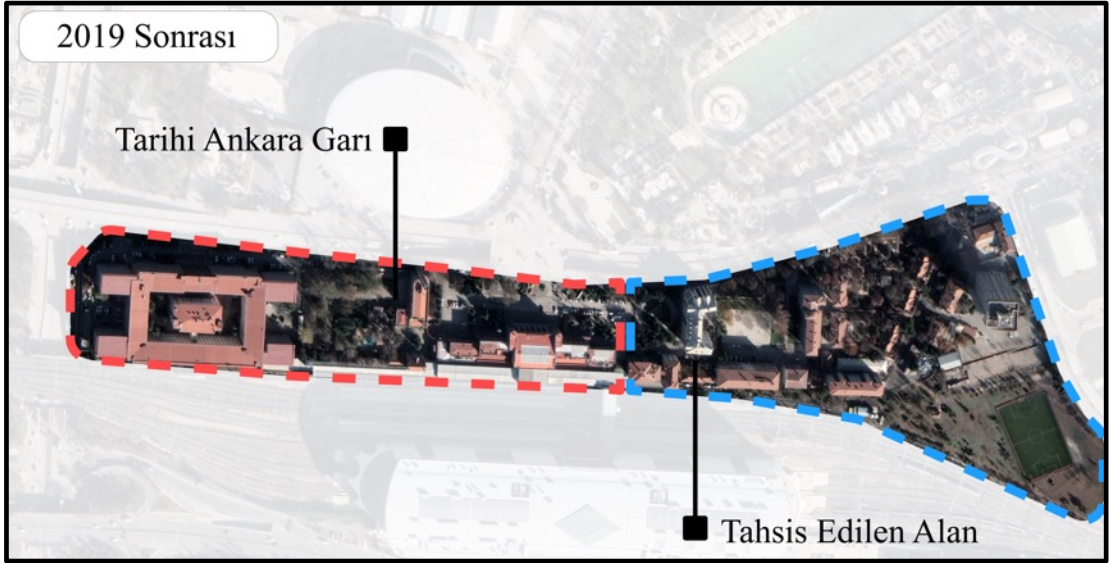
YHT Gar'ının 1930'lardan beri simge niteliğinde olan tarihi gar yapısı ve devamında Cumhuriyet tarihinin mekânsal olarak günümüze taşınmasını sağlayan İstasyon Caddesi'yle bağlantısını kurabilmek için iki gar arasına küçük bir bağlantı köprüsü

oluşturulmuştur (Şekil 4.47). Ancak, yeni garın giriş yöneliminin tarihi merkezin zıt doğrultusunda olması inşa edilen köprünün etkinliğinin azalmasına neden olmuştur. Ortaya çıkan bağlantı eksikliği, tarihi garın modern gar tarafından daha fazla manipüle olmasına neden olmuştur.



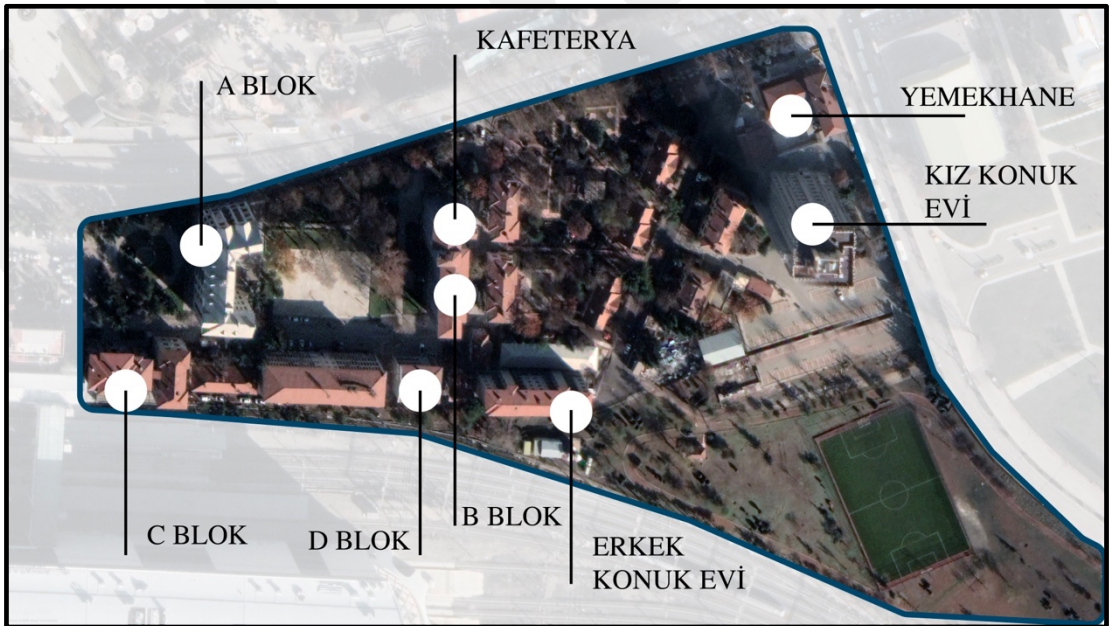
Şekil 4.47: Ankara YHT Garı, Tarihi Gar ve İstasyon Caddesi Bağlantısı.

2019 yılında tarihi gar yerleşkesinde bulunan, TCDD Müzesi ve TCDD Misafirhanesi gibi yapılarında yer aldığı 50 bin metrekarelik alanın Ankara'da faaliyet gösteren bir vakıf üniversitesine tahsis edilmiş olması tarihi garın da yer aldığı yerleşkenin parçalanarak yok olma sürecini başlatmıştır (Şekil 4.48). Bu durum, YHT gibi günün teknolojilerini içerisinde barındıran ancak henüz kent hafızasında yer edinememiş devasa bir yapının kentte yer edinmesine fayda sağlamıştır. Ancak, yerleşkenin büyük bir kısmının yeniden işlevlendirme çalışmaları ile tarihi değerine tamamen farklı bir kullanımla donatılmış olması, tarihi garın ve bağlantılı olduğu istasyon caddesi ile tarihi kent merkezinin de güncel değerini yitirmesini ve toplumsal-kentsel hafızadaki yerinin azalmasını beraberinde getirmiştir (Eroğlu, 2019).



Şekil 4.48: 2019 Sonrası Üniversiteye Tahsis Edilen Alan

Hazırlanan planın detayları TMMOB'a bağlı Şehir Plancıları Odası'nın (ŞPO) hazırladığı bilir kişi raporunda da belirtildiği üzere planda üniversite kampüsünün yanı sıra yeni yapılacak bir hastane yapısının da kurulabileceği ortaya çıkarılmış ve bölgenin en az 1.50 en çok 35,50 metrelik emsal yapılaşma koşullarını dikkate almadan hazırlanmıştır. Bu durum bölgede yaşanan tüm uyumsuzlukların yanına sosyal ve teknik altyapı uyumsuzluğunu da beraberinde getirmiş, bölgenin tümünde sosyal donatı dengesinin değişmesine neden olmuştur (Eroğlu, 2019).



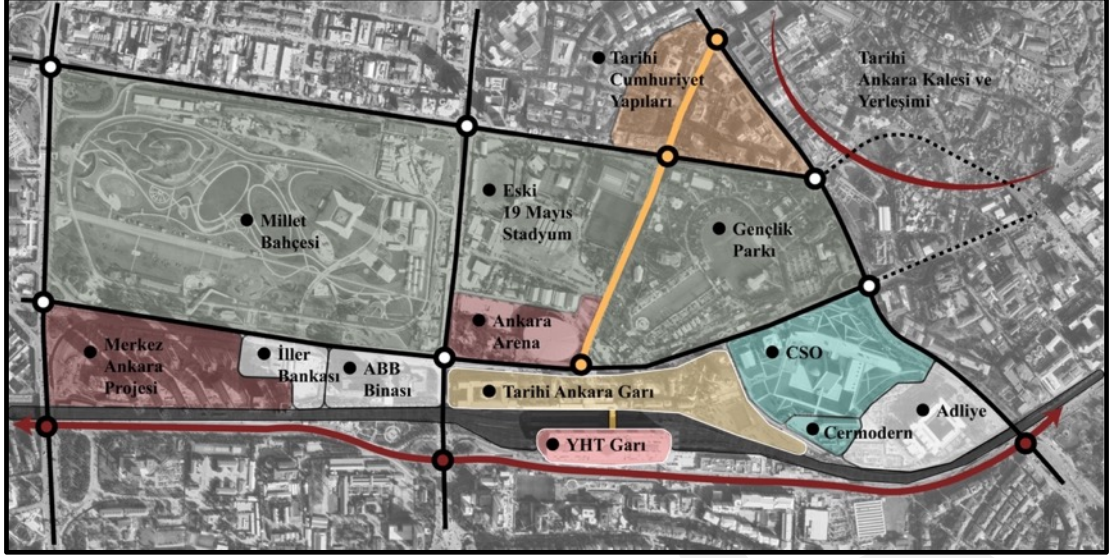
Şekil 4.49: Tahsis Edilen Alanın Kampüs Kullanımı

Üniversite kampüsünün yerleşke içerisinde yerini alması ardından imar planı değişikliklerinde yer alan ve mevzuat gereği kaldırılan her sosyal ve teknik altyapı hizmet alanı için mevzuata bağlı olarak plan bütünlüğünün korunacak şekilde yeni altyapı alanlarının oluşturulmasının gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bölgede kullanımı azalan veya kullanılmayan diğer yapı ve alanların da rant baskısı altında dönüşüm sürecine girmesini de beraberinde getirmiştir.

Yeni gar yapısı bölge içerisinde ortaya çıkan tüm uyumsuzluklar sonucu tarihi merkezle olan bağlantısını kuramamıştır. İçerisinde bulundurduğu alışveriş ve konaklama imkanlarıyla bölgesinde ticari ve sosyal bir odak haline gelme iddiası olan yeni gar yapısı bölge kullanıcılarından uzaklaşmış ve kent içerisinde sadece transit bir geçiş rotası olarak kullanılmıştır. Böylece, tarihi kentin sunduğu ve İstasyon Caddesi üzerinde sağlanan destekleyici kullanımlar gar kompleksinin içine alınmış ve caddenin görevini yitirmesine neden olmuştur.

Türkiye için 2000'lerin "*Modernleşme*" kavramını çağrı yakalama çabalarının temsili anlamına gelen YHT Gar yapısı, kentle kurmaya çalıştığı bağlantılarda bölgenin tarihi özelliklerini gözlemlemiştir. Bu durum, kentin tarihsel gelişiminde en önemli ticari ve kültürel aksının başlangıcı olan Tarihi Ankara Garı ile sembolize edilen kimliği, yeni garın görkemli kütlesiyle baskılamıştır. Tarihi garın devamı niteliğinde olan ve kentin tarihi merkezine bağlanan İstasyon Caddesi ise iki gar arasında kurulmaya çalışılan bağlantının güçsüz kalması nedeniyle eski işlevini yerine getirememeye başlamıştır.

Günümüzde bölgede yaşanan mekânsal değişimler neticesinde yeni kentsel akslar ortaya çıkmıştır. Oluşan yeni akslar, kentin farklı ticari noktalarını birleştirmiş, farklı sosyal odak noktalarını Ankara'ya katmıştır. Ancak, yeni gar yapısı ve tarihi istasyon da dahil olmak üzere oluşan farklı odak noktalarına bağlantı kurmakta zorlanmışlardır (Şekil 4.50). Bu durum, her iki gar yapısının da kültürel benliğinin yavaşça kaybolmasına neden olmuştur. Garların tarihi merkezle olan bağlantısının zayıflamış olması, İstasyon Caddesi'nin de ana amacıyla kullanımından uzaklaşmasını beraberinde getirmiştir.



Şekil 4.50: Ankara YHT Sonrası Ticaret ve Yeşil Odak Gelişimi

Bölgesel ölçekte yeni garın yaratmayı amaçladığı ticari odak noktası günümüzde inşası devam eden “Yeni Millet Bahçesi Projesi” ve “Merkez Ankara Projesi” gibi büyük, sosyal ve ticari odaklara bağlantı kurulması amaçlanmaktadır. YHT Garı’nın önünden geçen ve giriş yönelimlerini doğu-batı aksında sağlayan Celal Bayar Bulvarı, gar girişinin batı istikametinde gidildiğinde ilk olarak Merkez Ankara ile Ankara Millet Bahçesi’ne ulaşmaktadır. Ancak bulvarın gelişim doğrultusu bölgesel ölçekte incelendiğinde Ankara’nın batı aksındaki en geniş yeşil alan olan Atatürk Orman Çiftliği’ne ulaşmaktadır. YHT Garı’nın doğu istikametinde gidildiğinde ise ilk etapta Cumhuriyet Senfoni Orkestrası’nın yeni inşa edilen yapısı ve Adalet Sarayı’na ulaşmış, ardından 1950’lerden itibaren Ankara’nın omurga sistemi olarak görülen Atatürk bulvarıyla kesişmektedir.

Ortaya çıkan yeni kentsel politikalar doğrultusunda oluşturulan bu bağlantılar daha üst ölçekten incelendiğinde YHT Gar’ı gibi ihtişamlı ve dönemi yansıtan mega projelerin kentte yeni oluşturulan sistematik düzen ile bağlandığı görülmektedir. Bu durum, yüzyıllar boyunca Anadolu kentlerinden alışık olduğumuz “İstasyon Caddesi” kavramının farklılaşarak bölgesel ölçekte yeni bir istasyon aksını beraberinde getirmesini sağlamıştır. Böylece, demiryolu sisteminin kent içerisinde ayırıcı bir etmen olarak görülmesinin önüne geçilmiştir. Ancak, inşa edilen mega projelerin oluşturduğu büyük odak sistemleri kentte bağlantı problemleri yaratmıştır. Kentte alışık olduğumuz tarihi imgesel yapılar değerini, günümüzün şartlarına uygun devasa ölçekte inşa edilen ve kent için imge olmaya çabalayan projelere bırakmıştır.

4.4. BÖLÜM SONUCU

18. yüzyılda Sanayi Devrimi'nin yaşanması ardından dünya genelinde ticari dengeler değişmiş ve böylece ulaşım sektörleri çeşitlenmiştir. Ortaya çıkan yeni ulaşım türlerinden biri olan demiryolu sistemi ise insanların daha hızlı ve konforlu bir şekilde yük ve yolcu taşımaya imkân vermiştir.

Yüzyıllar boyunca Anadolu'nun odak noktasında bulunan Ankara ise sahip olduğu coğrafi ve politik konum neticesinde Anadolu'daki neredeyse tüm ticari geçiş yollarına ev sahipliği yapmış, kervanlarla başlayan çoğu yolculuk Ankara'ya uğramadan devam edememiştir. Ancak Sanayi Devrimiyle birlikte dünya çapında ticari dolaşımın hızlanması, sanayisi gelişmiş ülkelerin yeni ve ucuz ham madde arayışına girmesine neden olmuştur. Demiryolları, üretim, dağıtım ve pazar ilişkilerini kolaylaştırmak üzere başlangıçta erken sanayileşmiş ülkelerin belirlediği hatlarda inşa edilmiştir. Böylece, Osmanlı'nın son dönemlerinde Anadolu'daki ucuz pazar sistemine erişmek isteyen batı devletleri, demiryolu sistemini Anadolu'ya uzatmışlardır. Anadolu Demiryolları'nın önemli bir kolu olan Ankara hattı ise gelişen sisteme 1892 senesinde dahil olarak İstanbul-İzmir Limanları ile bağlantı kurmasına olanak sağlamıştır. Anadolu'dan toplanan ürünlerin taşınarak limanlara ulaşması, Ankara'nın Anadolu'daki transit ulaşım odağı işlevine, ticari fonksiyonunu da eklemiştir.

Demiryolunun ulaşmasıyla birlikte Ankara'da kentsel ve mimari yapıda önemli değişimler yaşanmış, kale ve çeperinde sınırlı kalmış kentsel yerleşim alanını aşan yeni kentsel gelişme dinamiği oluşmuştur. Demiryolu hattının kent içi durak noktası olarak inşa edilen Ankara Merkez İstasyonu (1892) ise kentin büyüme aksının belirleyicisi konumuna gelmiştir. Nüfus artışı ve ticari gelişmeler yaşanan Ankara'da, istasyon doğrultusunda kentsel büyüme başlamış, geleneksel merkezinden başka istasyon doğrultusunda yeni bir merkez oluşumu içerisine girmiştir. Oluşan yeni merkezin bağlantısı, geleneksel merkezdeki ticari gelişimi etkilemiştir. Böylece, geleneksel merkez ile gar arasında güçlü bir bağlantının sağlanması amaçlanmıştır. Bu bağlantının sağlanmasının temel aracı olan İstasyon Caddesi biçimlenmiş ve bu yeni yapı kent gelişimine eklenmiştir. Cadde, İstasyon Meydanı'ndan başlayarak üzerinde taşıdığı yeni mekânsal gelişmelerle ilk olarak mevcut merkeze ve ardından Ankara Kalesi'ne ulaşmaktadır.

Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı sırasında Anadolu’da sahip olduğu stratejik önemiyle Ankara, savaşların ardından Türkiye Cumhuriyeti’nin kurulmasına ev sahipliği yapmış ve Cumhuriyetin başkenti ilan edilmiştir. Cumhuriyetin temellerinin atıldığı bu kent, gelişkin batılı devletler seviyesinde ve modern bir kent görünümüne sahip olması amaçlanarak inşa edilmiştir. Bu doğrultuda planlama çalışmalarına başlanarak kent gelişiminin bir düzene oturtulması sağlanmış ve yeni rejimin temel ideolojisi olan Cumhuriyet ve Milli Egemenliğin kent mekânında üretilmesi hedeflenmiştir. Hazırlanan ilk plan olan Lörcher Planı ile kentin bütününe yönelik planlama çalışmaları oluşturularak yeni büyüme odakları belirlenmiştir. Yeni ve modern bir yapılaşma düzeni oluşturularak, kamusallığın kent mekânında yer edilmesini amaçlamış ve İstasyon Caddesi ile geleneksel merkez bağlantısı güçlendirilmiştir. Planda, İstasyon Caddesinin kentin ana giriş noktası olarak işlevlendirilmesi sağlanarak, kent merkeziyle güçlü bir bağlantının kurulması amaçlanmıştır. Ancak Ankara, başkentlik görevlerini taşımaya başlamasıyla nüfusu planlanan alanın ve projeksiyonun üzerine çıkmıştır. Bu durum, Ankara’nın kentsel gelişimine yeni ve planlı kentsel bölgeler katmasını engelleyerek düzensiz konut alanlarının meydana gelmesine neden olmuştur.

1930’lu yıllara gelindiğinde Lörcher Planı üzerindeki anlaşmazlıklardan dolayı, hazırlanan yeni plan olan Jansen Planı ile kentin planlanması yeniden ele alınmıştır. Jansen, kentte “*Bölgelendirme*” sistemi kullanarak büyüme odakları belirlemiş, kentin gelişim doğrultusunu kuzey-güney ekseninde konumlandırmış ve merkezin güneyinde “Yeni Şehir” kavramını oluşturmuştur. Yeni Şehir ile İstasyon Caddesi’nin bağlantısını güçlendirilerek İstasyon-Geleneksel Merkez-Yeni Şehir Aksının oluşmasını sağlamıştır.

Erken Cumhuriyet döneminde hem nüfusun planlanan düzeyden fazla artması hem de Ankara’nın siyasi ve politik merkez olması sonucunda Ankara Merkez İstasyonu (1892) talebi taşıyamaz hale gelmiştir. Dönemin yeni rejim hedefleri doğrultusunda başkent için yeni bir giriş noktası olması nedeniyle önemli değer taşıyan ilk garın yeniden üretilmesi gündeme gelmiştir. Böylece, Yeni Ankara Garı (1937), kentle bağlantılarının en güçlü olduğu nokta olarak görülen Eski Gar’ın yerine inşa edilmiştir. İnşa edilen yeni gar, kente ulaşan yolcuların karşılama mekânı olarak modern bir sembolik değere sahip olmuştur. Bu değer, genç Cumhuriyetin ideallerini yansıtacak biçimde üretilmesi ve yeni istasyonun modernliğin simgesel bir

mekâna dönüşmesi hedeflenmiştir. Diğer yandan gar yapısı, sahip olduğu vizyonlar doğrultusunda yolcuların her ihtiyacını karşılayabileceği bir kompleks halinde oluşturulmuştur. Mimari cephe özellikleri ve yerleşke içerisinde meydan kullanımıyla Ankara'da kamusallığın vurgulandığı en önemli yapılardan biri haline gelmiştir.

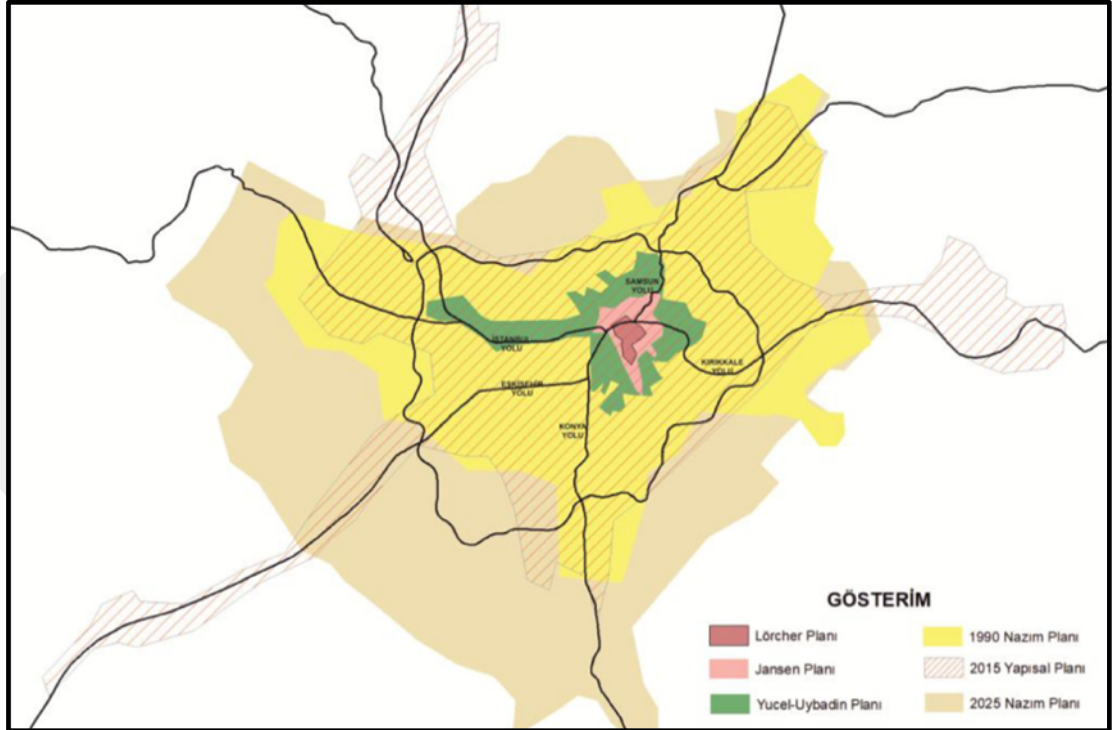
Meydanın batı çeperinde bulunan saat kulesi ve gazino yapısı ile istasyon kompleksinin, kentte yeni bir çekim noktası olması hedeflenmiştir. Gar yapısı, İstasyon Caddesi kullanılarak geleneksel merkezle bağlantısı sağlanmıştır. Cadde üzerinde Erken Cumhuriyet dönemine ait yapılar kurgulanarak yeni rejimin getirisi olan milli egemenlik kavramı, mimari ve kentsel stratejiler sayesinde mekâna yansıtılması amaçlanmıştır. I. ve II. Büyük Millet Meclisi, stadyum, kamu bankaları, modern konutlar, halk bahçesi ve Ankara Palas gibi yapılarla caddede sağlanan gelişimler, İstasyon Caddesinin Ankara'nın en modern caddesi haline gelmesine olanak sağlamış, aynı zamanda Ankara'nın da Anadolu kentleri içinde imgesel bir görünüme sahip olmasını beraberinde getirmiştir.

Yaşanan gelişmeler sonucu yeniden ortaya çıkan planlama çalışmaları ile, başkentlik işlevleri, Cumhuriyet kurumlarına yer bulma ihtiyacı, modern kentleşme ile ülkenin geri kalanına örnek model teşkil etme amacı ve artan nüfusu düzenli şekilde yerleştirme hedefleri gerçekleştirilmiştir. Jansen, hazırladığı plan dahilinde Yenişehir bölgesini yeni gelişim alanı olarak belirlenmiş; kent merkezinin, istasyon ve istasyon caddesi ile bağlantısının kurulmasını sağlamıştır. Bu plan çalışması bir yandan kentte yeni bir merkezi alan oluşturmuş, diğer yandan ise istasyonun kentin hem tarihi merkezi hem de yeni merkez ile bağlantılı hale gelmesine olanak sağlamıştır.

Ancak, yeni istasyonun inşasıyla Ankara'da nüfusun ön görülenden hızlı büyümesi ve planın artan nüfusa yanıt verememesi kent içerisinde düzensiz kentsel mekanlar meydana gelmiştir. Bu durum Ankara'da ağırlıklı konut ve çeperlerin geliştirileceği yeni bir plan ihtiyacını meydana getirmiştir. Yücel-Uybadin Planı ile ilk olarak Ankara'nın hızla yükselen nüfusunun kontrol altına alınmasını amaçlamıştır. Kentin çeperinde oluşturulan gelişim alanlarıyla gelen yeni nüfusu oluşturduğu kentsel gelişim bölgesine yerleştirmeyi planlanmış, böylece kentin saçaklanarak büyümesine neden olmuşlardır.

Planın içeriğinde ulaşım alanında Türkiye'nin 1950'li yıllarda benimsediği politikalarla benzer tutum sergilenmiştir. Bu yıllarda Türkiye'nin ABD'den aldığı politik yardımlar sonucu ulaşım alanında büyük imtiyazlar verilmiş, ABD'nin

hazırladığı ulaşım stratejileri sonucunda Türkiye'nin karayollarına olan bağımlılığı artmıştır. Böylece, ülke genelinde demiryolları gerilemeye başlayarak, sisteme verilen yükü ve yatırımı azaltma eğilimine girmiştir. Bu durum, demiryolu kullanımına olan arzın Ankara'da da azalmasına neden olmuş, istasyonun ve bağlantılı olduğu ticari merkezlerin değerini kaybetmeye başlamasını sağlamıştır. 1950'ler ardından kentin ticari işlevleri tarihi merkezden Yenişehir bölgesine kaymaya başlamış, bu durum İstasyon Caddesi'nin tarihi merkezle kurduğu güçlü bağlantının kullanımının azalmasını beraberinde getirmiştir. Aynı zamanda, karayolu sisteminin dönem içinde kentte yoğunlukla gelişmesi, kent çeperinde yeni oluşturulan konut alanlarında alt merkezler yaratmış, kent merkezindeki ticari dolaşımın aksamasına neden olmuştur. Bu durum, İstasyon-Tarihi Merkez-Yenişehir'in tarihi bağlantısının zayıflamaya başlamasına neden olmuştur. Özellikle nüfus artışının hız kazandığı 1950'lerden sonra üretilen planlarda demiryolu öncelikli kararlar alınmaması ve istasyon çevresinde planlama yoluyla kapsamlı geliştirmeler hazırlanmaması istasyon-merkez aksının gücünü kaybetmesine neden olmuştur.

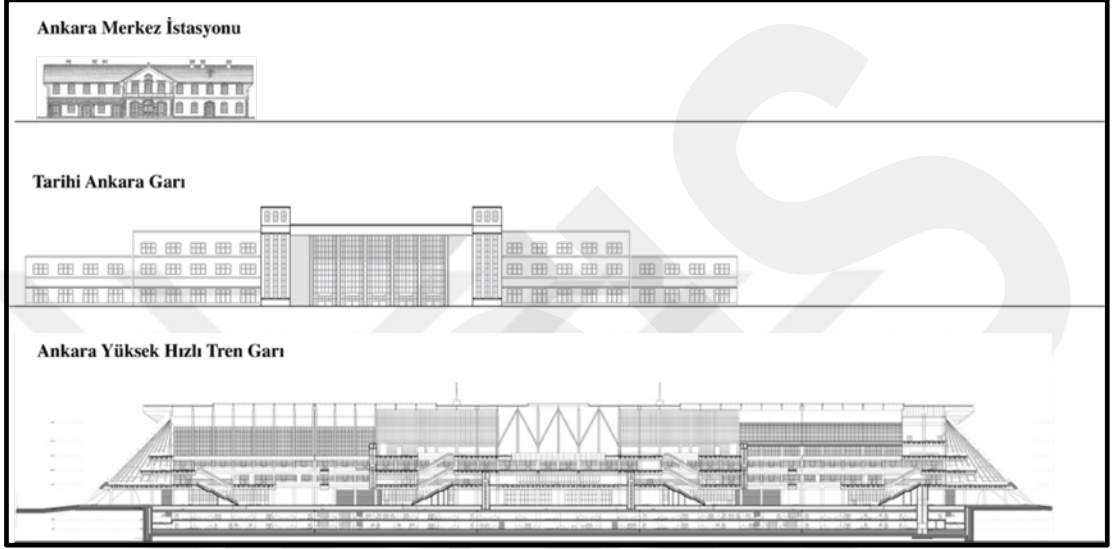


Şekil 4.51: Ankara Kenti Tüm Planlama Çalışmaları.

Kaynak: ABB, 2007

1980'li yıllarda dünya genelinde demiryollarına olan arzın yeni teknoloji olan YHT sistemleri ile tekrar yükselişe geçmesi, Türkiye'de de 2000'li yılların başında

demiryollarında hareketlenme yaşanmasına neden olmuştur. İlk YHT projesinin Ankara ile İstanbul arasında yapılmış olması, Türkiye'nin genelinde demiryolu sisteminin kullanımını arttırmıştır. Yüksek Hızlı Tren Sisteminin Ankara'daki durağı olan Yeni YHT Garı (2016), "Mega Gar" vizyonu ile kentte yeni bir odak yaratmayı amaçlanmıştır. Ancak konumlandırılışı ve çevresine uyumlu olmayan inşaat materyalleriyle, kentin tarihi merkeziyle bütünleşmesinde olumsuz etkiler yaratmıştır.



Şekil 4.52: Ankara Garları Boyut Karşılaştırılması.
(Çizimler Ölçeksiz Küçültülmüştür.)

Ayrıca, çevresine aşkın boyutları ile YHT garı, mimarisi ve 2000'lerin güncel malzeme kullanımlarıyla Tarihi Gar üzerinde büyük baskı yaratmıştır. Bu durum zamanla tarihi yapının, güncel trendler altında ezilerek âtıl duruma düşmesine neden olmuştur. Tarihi kent merkezini ulaşım bölgesine bağlayan İstasyon Caddesi de Tarihi Gar'ın maruz kaldığı ezici manipülasyonlardan etkilenerek kent içerisindeki kültürel önemini kaybetmiştir. Cadde'nin bağlantılı olduğu diğer merkezler yaşanan tüm uyumsuzluklar sonucu sosyal ve kültürel önemi kaybolmaya başlamıştır. Ortaya çıkan uyumsuzluklar ve tarihi bölgede oluşturduğu rant baskısı, Tarihi Ankara Garı'nın bir bölümünde yeniden işlev kazandırma çalışmalarının başlamasına neden olmuştur. Yıllar boyunca kamu hizmetinde kullanılmış olan bir alanın özel vakıf üniversitesine tahsis edilmesi, tarihi gar yerleşkesinin bütününde rant baskısının artmasını ve bölgenin de büyük baskı altında ezilme sürecinin hızlandırmıştır. Bölgede uygulanan emsal değerlerin (*En az 1.50, En çok 3.50*) göz ardı edilerek hazırlanan yeniden işlev kazandırma çalışmalarının kentsel ve mekânsal değerlere bağlı kalınmadan yapılması,

yerleşkedeki ve bölge bütününde bulunan diğer atıl durumdaki tarihi değere sahip yapıların da ön görülemez bir şekilde dönüşümünün önünü açmıştır. Ayrıca, Tarihi yüzyıllar öncesine dayanan, kamusal ve egemenlik kavramlarının mekana yansıtıldığı Türkiye’de en önemli örneklerinden biri olarak anılan Tarihi Ankara Garı’nın vurguladığı fikirsellemsel temsilin de zedelenmesini beraberinde getirmiştir.

YHT Garının daha üst ölçekte kurmaya çalıştığı bağlantı şeması, kentte kendisine benzer farklı mega odaklarla büyük bir ölçekte bağlantısını sağlamıştır. Bu durum, tarihi merkeze sırtını dönen YHT Garı’nın üzerinde bulunduğu Celal Bayar Bulvarına güncel bir istasyon caddesi rolü kazandırma adımlarını tamamlamıştır. Bulvar kullanımını ise gün geçtikçe gelişmeye devam etmektedir. Bu gelişim sonucu, kentin devasa projelerini üzerinde taşıyan devasa bir istasyon caddesi olgusuna bürünmektedir.

BÖLÜM V

SONUÇ

Kentler, sürekli değişen ve yenilenen bir yapıya sahiptirler; kentleri algılayabilmek ve kente aidiyet duygusunu kazanabilmek için zorlu ve uzun aşamalardan geçilmelidir. Bu aşamaların kenti yıpratmasını engelleyebilmek için, kenti anlamlandıran ve değer kazandıran kültürel değerleri, anıtsal yapıları, mimari örnekleri, yolları, sokakları, meydanları, yapıları ve kente özgü nitelikleri korumak ve güçlendirmek gerekmektedir (Yaldız vd., 2017). Kentsel mekanlar, her dönem kendilerine özgü mimari ve ulusal değerlerini yaratma becerilerine sahiptirler. Bu bağlamda hazırlanan tez çalışmasıyla, demiryollarının kent ile bağlantısının kurulmasında istasyonların ve istasyon caddelerinin, kentsel mekânın biçimlenmesindeki rolü ele alınmıştır. Çalışma için seçilen Ankara kentinin demiryolları ile başlayan modernleşme adımlarını, istasyonları ve istasyon caddesi gelişimi ekseninde incelemeyi amaçlamıştır.

Endüstri devrimiyle birlikte Kuzey Atlantik kıyılarından başlayan sanayileşme hareketi, birçok alanda sektörel gelişmelerin hızlanmasına neden olmuştur. Bu gelişimin, Ulaşım sektöründe yaşattığı en büyük etkilerden bir tanesi de buhar gücüne dayanan demiryolu sistemidir. 19. Yüzyılın başlarında İngiltere’de ortaya çıkan yeni ulaşım sistemi kısa bir zamanda tüm dünyayı etkilemiştir. Modernize olan ulaşım ve ulaştırma sistemleri, kentlerin ekonomik, sosyal, kültürel ve mekânsal boyutlarında yapısal değişimler yaratarak kent bütününde yeni bir dönem başlamasını sağlamıştır (Başar ve Erdoğan, 2009).

Batı Avrupa’nın 19. Yüzyıldaki değişimini yakalayamamış Osmanlı İmparatorluğu’nda ise ilk olarak 1850’lerde demiryolu hatlarının inşa süreci başlamıştır. Bu durum, Osmanlı’da demiryoluna kavuşan Anadolu kentlerinin mekânsal yapılanmasında büyük gelişimleri beraberinde getirmiş, kentlerde ekonomik ve sosyal açıdan büyük değişimler yaratmıştır. Demiryollarının yolcu taşımaya

başlaması ardından Anadolu kent merkezlerinde ticari hareketlilik hızlanmış, kentlerin demografik açıdan gelişmesinin önü açılmıştır (Abdülhamid, 1999). Demiryollarının sağladığı avantajlar ile yolcu trafiğinin artması, Anadolu kentlerinin daha erişilebilir hale gelmesini sağlamıştır (Faroqui vd., 1997).

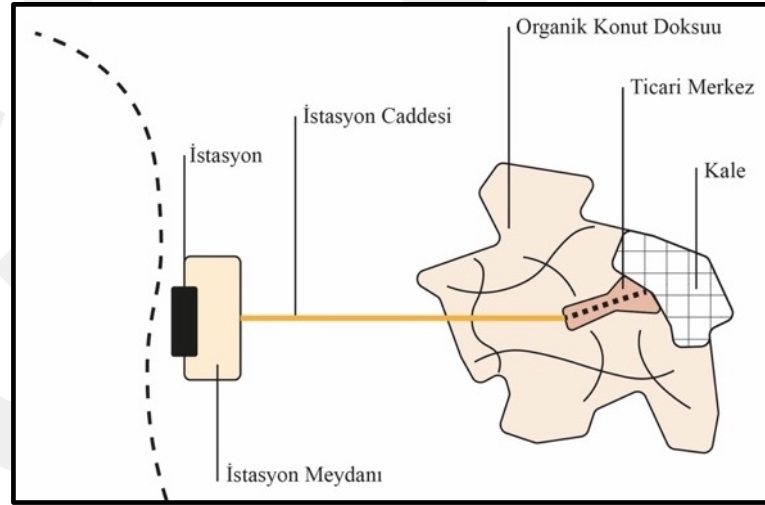
Kent içerisinde demiryollarının ulaştığı varış noktaları olan istasyon yapıları, Anadolu'nun ülke pazarına açılan kapısı olarak nitelendirilmiştir. Osmanlı döneminde kale ve çeperinde yerleşimi sınırlı bir alana sıkışmış olan Anadolu kentleşmesi, yeni ulaşım sisteminin parçası olan istasyonları kent merkeziyle buluşturmak için organik dokusundan bağımsız yeni bir kentsel aks üzerinde büyümeye başlamıştır. Bu yeni aks sistemi ise “İstasyon Caddesi” olarak adlandırılmıştır (Özten, 2001). İstasyon Caddeleri genellikle Anadolu kentlerinde kentin gelişme yönünü belirlemiş, üzerinde bulundurduğu yeni mimari üslup ve işlevlerle kısıtlı modernleşmenin kent mekanındaki yansıması haline gelerek, kolektif mekanlar olarak nitelendirilmiştir (Çetin, 2012). Her kentin kendine özgü yarattığı yeni doku ile “*Bulvar-Meydan-İstasyon*” kavramlarının bir düzen içerisine oturtulmasını sağlamış, böylece kent sakinleri ve yolcular için modern kent yaşamının mekân üzerinde hissedildiği yeni bir oluşum ortaya çıkmıştır (Arıtan, 2008).

Anadolu kentleri, Cumhuriyet'in ilanı ardından yeni rejimin idealleri doğrultusunda yeni bir kamusal düzen etrafında şekillenmeye başlamıştır. Yaratılan bu hareketin mekâna daha net yansıması için yeni planlama çalışmaları başlatılarak, şehirlerde yeni mimariye sahip, kamusallığın ön planda işlendiği yapılar hızla inşa edilmeye başlamıştır. İstasyonlar ve İstasyon Caddeleri de oluşturulan yeni kamusal akımın öncüleri haline gelmiştir. İçerisinde gar binasının da bulunduğu istasyon yerleşkeleri ve üzerinde “*2. Ulusal Mimarlık Akımı*” etkisinde inşa edilmiş yapıları taşıyan İstasyon Caddeleri, Cumhuriyet'in ilkelerinin kent mekânı üzerinde sembolize edebilmesinde önemli bir araç olarak kullanılmıştır. Demiryolları istasyon kampüslerinde ve istasyon caddesi boyunca yeni kentsel imgeleri taşıyan kamusal alanlar ve yapılar eklenmiştir. Bu birimler; yalın ve süssüz cepheleri ve simetrik kütleleri ve anıtsal tasarımları ile eskisinden farklı bir mimari tutum geleneği oluşturulduğunu göstermiştir. Bozdoğan'ın da dediği gibi;

“Milli Mimari Rönesans'ının çöküşü 1927 civarında başladı ve 1931'e gelindiğinde tamamlandı. Dönem hükümetinin açık bir şekilde Batı'ya dönük ve laik

bir kültür politikası savunması ve milli kimlik meselelerinde her türlü muhalefeti bastırması ile, Cumhuriyet mimarları için Osmanlı mimarisine yapılacak göndermeler hızla aforoz edildi. Osmanlı canlandırıcılığı üslûne yapılan yapılar inşaatlar tamamen sona erdi ve yeni mimari -Avrupa modernizminin bezemesiz, kübik kompozisyonları şevkle karşılandı.” (Bozdoğan, 2012).

Tez çalışmasının örnek alanı olarak seçilen Ankara kentinde, demiryollarının yarattığı etkiler incelendiğinde üretilen her istasyonun kentsel mekân üzerinde farklı belirgin değişimlere yol açtığı görülmüştür. Osmanlı döneminde demiryoluna kavuşan Ankara, kentsel yerleşim dokusu bakımından kale ve etrafında çok sınırlı bir kentsel alanda yerleşmiş haldedir. Küçük bir kasaba niteliğindeki Ankara’da demiryolunun kente ulaşması ardından inşa edilen ilk istasyon olan Ankara Merkez İstasyonu (1892) kent merkezindeki ticari ve sosyal dolaşımdan uzakta konumlandırılmıştır. Bu durum, demiryolu aracılığıyla sağlanan ticari ilişkilerde aksaklıkları meydana getirmiştir. Kent içerisindeki bütünleşme sorununun önüne geçebilmek için demiryolunun ulaştığı ilk dönemler boyunca Anadolu kentlerin çoğunda da görüldüğü gibi kent dokusundan ayrılan yeni bir aks yönelimi oluşturularak kent merkezinin istasyon ile bağlantısı kurulmuştur.



Şekil 5.1: Anadolu Kentlerinde İstasyon- Merkez Arası Bağlantı İlişki Şeması

Ankara’da ise bu yönelim, Taşhan Meydanı’ndan başlayarak istasyon yerleşkesinde bulunan meydan doğrultusunda düz bir aks oluşturmuştur. Böylece kent merkeziyle istasyon arasındaki bağlantının ilk aşaması kurulurken; bağlantının sağlandığı cadde üzerinde oluşturulan yapılaşma ile tarihi merkezdeki meydan ile

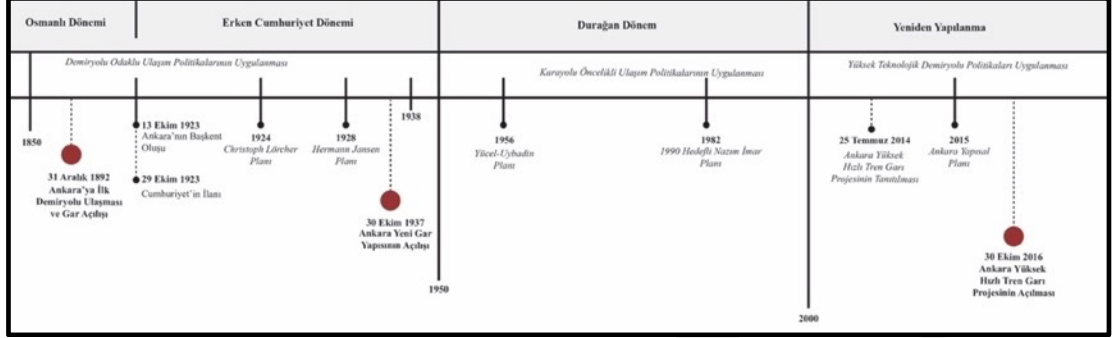
birleşimi sağlamıştır. Öte yandan, kent ilk defa kale ve çevresindeki sınırlı yerleşimin dışına çıkmış ve geleneksel dokusundan uzaklaşarak yeni bir eksen etrafında kentsel gelişim göstermeye başlamıştır. Demiryolu istasyonuna yönelen kentsel büyüme, aynı zamanda demiryolu ile gerçekleşecek olan ilişkilerin de gelişmesini desteklemiştir. Demiryolu ve kente olan yönelimi İmparatorluğun küçük kentinin kaderini değiştirecek önemi bir yapı taşı rolü oynamıştır.

Cumhuriyet'in ilanı ve Ankara'nın başkent ilan edilmesi ile modernitenin kent üzerinde yaratmış olduğu büyük değişim, planlama bakış açısıyla birlikte ele alındığında Ankara'nın mekânsal gelişimi hızla yükselerek, kentin ön görülemez büyümesinin önünü açmıştır. Bu durum, Ankara'da yeni bir gar ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Projesi hazırlanan yeni istasyon, kentteki Cumhuriyet dönüşümlerini destekleyecek şekilde kamusalılığı ön plana alarak tasarlanmıştır. Sahip olduğu çeşitli kullanımlar ile kampüs tarzında inşa edilen yeni istasyon, mimarisi ve işlevleri ile yeni başkent giriş kapısı olarak tasarlanmıştır. Giriş cephesi, istasyon meydanının tarihi kent merkezini karşılaması ve kent içerisindeki bağlantısına referans verilerek tasarlanması, vurgulamaya çalışılan mimari ilkelerin daha net yansıtılmasını sağlamıştır.

Yeni istasyonun inşa edilmesi ve Erken Cumhuriyet döneminde hazırlanan planlama çalışmaları ile istasyon ve İstasyon Caddesi etrafında büyük bölgesel gelişimler yaşanmıştır. Caddenin oluşturduğu ana aks, üzerinde inşa edilen yapılar ve yeşil alanlarla milli egemenlik kavramını mekânda yansıtması başarmıştır. Ancak, Ankara'ya gelen nüfus, 1950'li yıllara kadar ön görülemez şekilde artmıştır. Yaşanan nüfus artışından dolayı Ankara'da düzensiz kentsel mekanlar meydana gelerek, çeper gelişimini meydana getirmiştir. Hazırlanan yeni planla Ankara'da hızla artan nüfusun önüne geçilmesi amaçlanmıştır. Kent çeperinde oluşturulan planlı gelişme alanları ile kentin yeni gelen nüfusuna yer sağlanmıştır. Ancak, hazırlanan plan kentin saçaklanarak büyümesine neden olmuştur.

1990 Nazım İmar Planı ile 1950'lerden beri hızla artan nüfusla görülen kentsel sorunların kontrol altına alınması hedeflenmiştir. Plan, kentin İstanbul ve Eskişehir yollarında batı koridoru boyunca gelişmesini sağlayacak imar kararları üretilmiştir. Bu durum, İstasyon bölgesinin, Kızılay (Yenişehir) ve tarihi kent merkezi ile bağlantısının önüne geçmiştir. Öte yandan, bu dönemde kentin farklı büyüme koridorlarında yeni alt merkezler oluşmuş; ancak, ortaya çıkan alt merkezlerin istasyon ile bağlantısının

tam olarak kurulamaması hem istasyon bölgesinin hem de demiryolu taşımacılığının 1990'lı yılların sonuna kadar kademeli şekilde etkinliğini yitirmeye başlamasına neden olmuştur.



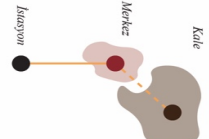
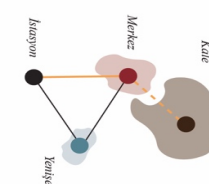
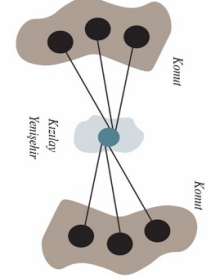
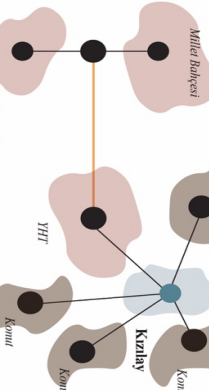
Şekil 5.2: Ankara'nın Demiryolu Serüveni ve Planlama Geçmişi.

2000'li yılların başına kadar ülke düzeyinde karayolu öncelikli ulaşım politikaları benimsenmiştir. Anadolu kentlerinde ulaşım ve ulaştırma sektörlerindeki önemini kaybetmeye devam eden demiryolu sistemi, Ankara'da da kullanımının azalmasıyla istasyon, istasyon caddesi ve bağlantılı olduğu tüm fonksiyonları âtil duruma düşmesine neden olmuştur. Fakat, dünya genelinde ulaşım sektöründe yaşanan büyük teknolojik gelişmeler sonucu ortaya çıkan Yüksek Hızlı Tren sistemleri, demiryollarının kullanımının tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de yeniden ulusal politikaların parçası haline gelmesine olanak sağlamıştır.

Projesi ilk olarak Ankara ile İstanbul arasında planlan YHT hattı, Ankara-Eskişehir arasında inşa edilen YHT sistemiyle, Ankara'nın yeniden Anadolu'nun ulaşım odağı olarak görülmesi sağlanmıştır. Bu durum, kent merkezindeki ticari ve sosyal dolaşımın hareketlenmesini sağlamış, ancak, hattın tamamlanmasının ardından durak noktası olan tarihi garın, kapasiteyi kaldıramaması ve inşa edilen hatların uyumsuzluğu nedeniyle yeni bir gar ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Ankara'nın üçüncü garı, konumu itibarıyla tarihi garın tam arkasında olacak şekilde, kentte yeni bir odak yaratma hedefleriyle tasarlanmıştır.

Konumlandırılışı ve bağlantıları sayesinde kentin tarihi ve mevcut merkezine yakın olmasına rağmen YHT Garı'nın giriş yönelimlerinin kentin farklı odak noktaları doğrultusunda tasarlanmış olması kentin ana merkezlerine olan bağlantısını kurmasında zorlanmasına neden olmuştur. Yeni garın mimari özellikleri ve dış cephesinde kullanılan materyalleri ile küresel bir "Mega Yapı" değeriyle inşa edilmiştir; bu değer inşa edildiği dönemde kentin tarihi merkezi komşuluğundaki

alandaki çevresiyle uyumsuz bir öge olarak, çevredeki dönüşümü tetikleyen bir unsur haline gelmiştir. Bulunduğu bölgede içerisinde son zamanlarda inşası tamamlanan ve tarihi merkezin niteliklerinden ayrı olarak tasarlanan diğer mega projeler ile yeni bir odak haline gelmiştir. Böylelikle, YHT Garı Ankara'daki diğer büyük odakları bir araya getiren yeni bir kentsel omurganın gelişmesini de sağlamıştır.

	<p>Osmanlı Dönemi</p> <p>Ankara ya ilk demiryolunun gelişi Ankara'ya ilk garın inşa edilmesi Kente ilk mekansal gelişmeler yaşanması İstasyon doğan kentin yönetim göstermesi Kentin yeniden ulşşım odaklı olarak geliştirilmesi Anadolul'ya bağlanmasının sağlanması</p>
	<p>Eski Cumhuriyet Dönemi</p> <p>Ankara'nın Cumhuriyet'e ev sahipliği yapması Ankara'nın başkenti ilan edilmesi Kente ilk modern plan çalışmasının hazırlanması <i>Lazerler ve İstasyon Planları</i> İstasyon Caddesi planlanması ve kentin caddelerinde gelişmesi Ankara'ya ikinci garın inşa edilmesi İstasyon Caddesinin düzenlenmesi İstasyon Caddesinde modern ve kamusal yapıların inşa edilmesi</p>
	<p>1950 Sonrası Dönem</p> <p>Yeni planlama çalışmalarının hazırlanması Yıncı-Lyübeğin Planı Gelen misafir yerleşecek yerlerin planlanması Demiryolu yerine karayolu sisteminin kente entegrasyonu Kente apartmanlaşma başlaması İstasyon Caddesinde yönelik çalışmalar yapılması</p>
	<p>2000 Sonrası Yeniden Yapılanma</p> <p>Yükseltilmiş Tren sisteminin Ankara'ya ulşşması YHT Garının inşa edilmesi Yeni kentsel odaklar oluşumu İstasyon bölgesinin farklı merkezlerle bağlanması İstasyon Caddesi'nin önemli bir yitmeğe başlaması İstasyon yapılarına farklı işlevler kazandırılması</p>

Şekil 5.3: Ankara Kenti Dönemsel Gelişimi ve Garların Karşılaştırmalı Analizi.

5.1. ÇIKARIMLAR VE ÖNERİLER

Demiryolları, kentlerin mekânsal sistemine dahil olmaları ardından ulaştıkları kentlerin hızlıca gelişmesine olanak sağlamıştır. Demiryollarının durak noktası olan istasyonların kentlerde yeni bir giriş kapısı olarak görülmesi, demiryolu dolaşım ağının kent merkeziyle olan bağlantısında önemli bir rol üstlenmiştir. Taşımacılık sektöründe meydana gelen değişim ve gelişimler sonucunda kent, içerisinde farklı ve yeni mekânsal gelişimler gözlenmiştir. Bu gelişmeler;

1. Demiryolunun kentlerde durak noktası olarak nitelendirilen istasyonlar, demiryolu ağının Dünya genelinde yaygınlaşmasıyla, kentlerdeki büyük gelişimin öncüsü konumuna gelmiştir. Demiryollarıyla birlikte kent merkezindeki ticari hareketliliğin artması, istasyon ile merkez bağlantının daha güçlü şekilde kurulmasıyla merkezi ticaret alanının genişlemesine ve istasyon doğrultusunda yayılmasına neden olmuştur. Osmanlı'da da Anadolu kentlerine demiryolunun ulaşması ardından kentlerin yaşamış olduğu değişimler Dünya kentlerine paralellik göstermektedir. Ancak, Anadolu'nun kent yapılanması incelendiğinde; kale ve çeperinde çok sınırlı ve organik bir dokuya sahip olduğu görülmüştür. Ayrıca, demiryolunun Anadolu'ya ulaşmasıyla kentler, bağlantılı oldukları hatların temel kültürel özelliklerine de erişim sağlamışlardır. Bu durum, kentin bütününde mimari, sosyal ve toplumsal değişimlerin yaşanmasını da beraberinde getirmiştir (İnan ve Demir, 2017).

2. Demiryollarının kentlere ulaşması ardından istasyonların kent merkezine olan bağlantısının kurulmasında büyük bir entegrasyon problemi ortaya çıkmıştır (Karadeniz ve Akpınar, 2014). Anadolu'da kentlerin sahip olduğu organik doku, istasyonun inşası ardından kentin organik dokusundan ayrılarak farklı bir desen "pattern" izleyerek istasyonla bağlantısını sağlamıştır. Organik dokunun değişerek kentsel dokuya ulaşması kentsel mekânda uyumsuzlukları beraberinde getirmiştir. Ancak, kentin merkez ve konut bölgelerinin demiryolu doğrultusunda büyümeye başlamasıyla yeni aksın organik yapıya dahil olması sağlanmıştır. Bu durum, istasyonların kentin sadece belirli bir kısmını değil, bütünü etkileyerek mekânsal gelişmelere olanak sağladığını göstermiştir. İstasyon caddesinin etkin kullanımı, demiryolu aracılığıyla kente gelen dış bağlantıların kent mekanına daha kolay dahil olmasını sağlamıştır. Böylece, istasyon caddeleri inşa edildikleri dönemde kentin modernleşme çabasının mekâna yansıtıldığı yer olarak görülmesine neden olmuştur.

3. Cumhuriyet'in ilanı ardından 1950'lere kadar ülkenin dört yanını demiryolu ağlarıyla örmeyi hedefleyen Türkiye Cumhuriyeti, demiryolunun ulaştığı her kentte istasyon çevresinin gelişimini ve merkez bağlantılarının güçlenmesini amaçlamıştır. Ancak demiryolları etkinliğini 1950 sonrası ülke içerisinde takınılan politik tutum neticesinde 2000'li yıllara kadar kademeli olarak kaybetmiştir. 2000'li yılların başında dünya çapında yeni teknoloji olarak görülen Yüksek Hızlı Tren sistemleri, Türkiye'de de konuşulmaya başlanmıştır. Hazırlanan ilk proje, Türkiye'nin mega kentini başkente bağlayacak hat olarak düşünülmüştür. İstanbul'dan başlayan hattın Ankara'ya ulaşmasıyla bağlandığı nokta olarak mevcut tarihi garın seçilmesi, gar yerleşkesi üzerinde büyük yoğunluk yaratmış, tarihi garın sınırlarını zorlamıştır. Ayrıca tarihi garın yeni döşenen hat sistemine tamamıyla uygun olmaması, YHT hattına uygun tasarlanacak yeni bir gar ihtiyacını ortaya çıkartmıştır. Günümüzün şartlarına uygun olacak şekilde tasarlanan devasa yeni gar yapısı, bölge ölçeği gözetilmeden inşa edilmiştir. Teknoloji ve sosyal imkân açılarından en üst seviyede donatılmış olsa da konumu ve seçtiği giriş yönelimleriyle kentin tarihi merkeziyle bağlantısını kuramamış, sağladığı yönelimlerle kentteki diğer mega projelere bağlanmayı amaçlamıştır. Tarihi gar ile bağlantısı köprü sistemiyle kurulmuş olsa da iki yapı arasındaki mekânsal bütünlük ve süreklilik kurulmakta zorlanılmıştır. Bu durum, kentin tarihi merkezi bölgesi ile mega projelerin inşa edildiği bölgeler arasındaki bağlantılarında da uyumsuzları beraberinde getirmiştir. Ortaya çıkan bu uyum sorunu tarihi gar kompleksinde ve kentin tarihi merkezinde büyük bir dönüşüm baskısını beraberinde getirmiştir. Yaşanan tüm uyumsuzluklar ve baskılar sonucunda Tarihi Gar kompleksi önemli ölçüde âtil duruma düşerek, bölge içerisinde kullanılmayan bir yapı haline gelmiştir. Tarihi Ankara Garındaki lojman yapılarını özel bir vakıf üniversitesinin satın alması ve yapıları dönüştürülmesi ortaya çıkan baskının önemli örneklerinden birisidir. Bu durum, tarihi kent merkezinde ve istasyon caddesi boyunca âtil duruma düşen veya günün şartlarına uymayan her yapının devasa projeye dönüşebilmesinin önü açılmıştır.

4. Ankara örneğinden yola çıkarak, YHT yatırımlarının ulaşacağı kentlerde mekânsal yeniden yapılanmaya dikkat edilmelidir. Hazırlanacak yeni YHT projelerinin tasarım aşamasında ilk olarak mevcut garların ve çevresinin ekonomik, tarihi ve mekânsal nitelikleri incelenmeli bu sayede tarihi niteliklerin bozulmaması amaçlanmalıdır (Tablo 5.1).

Tablo 5. 1: YHT Yapımı Devam eden ve Projesi Hazır Olan Şehirler

Yapımı Tamamlanmış Şehirler	Yapımı Devam Eden Şehirler	Projesi Halinde Olan Şehirler
Ankara	Bursa	Samsun
Eskişehir	Manisa	Adana
Konya	İzmir	Kahramanmaraş
İzmit	Uşak	Gaziantep
İstanbul	Afyon	Mardin
	Sivas	Diyarbakır
	Muş	Elâzığ
	Mersin	Erzurum
		Trabzon
		Kars
		Antalya
		Denizli
		Aydın, Söke

Kaynak: TCDD Taşımacılık A.Ş. 2019 Senesi Faaliyet Raporu, Sayfa: 37’ den Esinlenerek Yazar Tarafından Hazırlanmıştır.

Günümüz ulaşım teknolojilerindeki teknolojik gelişmeler ve trendlerin kentsel kalkınmanın parçası haline gelmesi amaçlanırken, Anadolu kentlerinin tarihsel katmanlarıyla özdeşleştirdiği güçlü bağlantıları yok sayılmamalıdır. Ankara’da görüldüğü gibi YHT garının kente dahil olması ardından bölgede ortaya çıkan gelişim baskısı YHT sistemine yeni kavuşacak Anadolu kentlerinde de tarihi gar ve çevresinde açık kapı bırakacaktır. Bir yandan yeni ulaşım teknolojileri ve yüksek hızlı tren garları merkezi gelişim potansiyeli ortaya çıkarabilirken, diğer yandan Ankara’da olduğu gibi tarihi merkeze sonradan eklenilecek bu ögenin çevresi ile uyumsuzlukları beraberinde getirme olasılığı doğacaktır. Bu nedenle Türkiye’nin ulaşım alanında oluşturduğu ve yeni dönem projelerinde yer alan veya yapımı devam eden YHT projelerine ev sahipliği yapacak olan Anadolu kentlerinde planlanan yeni YHT Garlarının yer ve yönelimleri kentin tarihsel katmanlarına duyarlı biçimde, insan ve bölge ölçeği kaybedilmeden tasarlanmalıdır. “Mega Proje” konseptiyle yapılan ve kent içerisinde devasa odaklar oluşturma amacıyla tasarlanan YHT Garları, kent içerisindeki diğer odaklarla bağlantısının kurulamaması sonucunda çevrelerindeki yapılaşma ve yerleşim düzeninden kopuk kalacağı sorunu gözden kaçırılmamalıdır.

REFERANSLAR

- ABB, İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı (2007). 2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı Açıklama Raporu, Fersa Matbaacılık, Ankara.
- Akalın, A., Elif, T., (2020). Değişen ve Dönüşen Bir Kentte Eski-Yeni Çelişkisi: Ankara Tren Garı-Ankara YHT Garı, Mimarlık Dergisi, Sayı: 412, Mart-Nisan.
- Akgün, N., (1996). Burası Ankara, Ankara Kulübü Derneği Yayınları, Sayı:3, Ankara.
- Akpolat, M.S., (2004). Tanzimat Sonrası Osmanlı Mimarlığından Bir Kesit: Adana-Mersin Demiryolu İstasyon Binaları, Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi, Cilt: 11, Sayı: 1, ss:77-93
- Aktüre, S., (1984). 16. Yüzyıl Öncesi Ankara'sı Üzerine Bilinenler, Tarih İçinde Ankara Dergisi, Ss: 1-49, Ankara.
- Aktürk, N., Toprak, R. ve Asiloğulları, E., (2013). Hızlı Raylı Ulaşım Sistem Kaynaklı Çevresel Gürültü. Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi, Sayı:18.
- Akyıldız, A., (1992). Demiryolları ve Degisme (Batı Anadolu Örneği), Yeni Toplum Dergisi, Sayı: 1, 114-121.
- Altınok, S., (2004). Türkiye'de Ulaştırma Politikaları, Karayolları ve Demiryollarının Mukayesesi. Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi, Cilt: 1-2, ss: 72-75.
- Ankara Şehri İmar Projesi İzahnamesi., T.C. Ankara Şehremaneti. Ankara Şehri'nin Profesör M. Jausseley, Jansen ve Brix Taraflarından Yapılan Plan ve Projelere Ait İzahnameler, Ankara: Hakimiyeti Milliye Matbaası. Ankara, Ss: 133-159.
- Araz, M., (1995). Demiryolu ve Demiryolu Mimarisinin Oluşumunda Politik Kararların Etkisi (1856-1950), Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

- Arıtan, Ö., (2008). Cumhuriyet Mimarlığı'nın İdeolojik Çerçevesi ve Tarım Yerleşkeleri, Erk ve Mimarlık- 20. Uluslararası Yapı ve Yaşam Kongresi, Ed. Dr. Murat Taş, Mimarlar Odası Bursa Şubesi Yayınları, Bursa, Ss.86-90.
- Arıtan, Ö., (2008). Modernleşme ve Cumhuriyetin Kamusal Mekân Modelleri, Sayı: 342, 49-55. YEM Yay., İstanbul.
- Aslanoğlu, I. N., (1980). Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı 1923-1938. Ankara: Bilge Kültür Sanat Yayınları.
- Aytaç, M.Ö., (2017). Kent, Metropol ve Değişen Yer/Mekân İmajlar, Dergipark Akademik, Cilt:8, Sayı:1, Ss. 1-23.
- Başar, M.E. ve Erdoğan, H.A., (2009). Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Tren Garları, Selçuk Üniversitesi Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, ss: 38, Konya.
- Berlin Teknik Üniversitesi, Mimarlık Bölümü Arşivi, Envanter Numarası: 23370.
- Bilgi, E., (2010). Ankara Tarihi Kent Merkezi'nin 1839 ile 1944 Arasındaki Fiziksel Dönüşümü: Morfolojik Bir Çözümleme, Doktora Tezi, ODTU, Ankara.
- Bilgiç, Ş., (2017). Demiryollarında Bakım ve Onarım Faliyetlerinin Yol Geometrisi Kalitesine Etkilerinin Araştırılması: Kütahya-Afyonkarahisar Demiryolu Hattı Örneği. Engineering Sciences, 12 (1), 40-45.
- Binle, M., Ertan, M., (1992). Çanakkale'de Turizmin Geliştirilmesi ve Kent Kimliği ile İlişkilendirilmesi. MSÜ, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Bocock, R., Thompson, K., (1992). Social and Cultural Forms of Modernity. Oxford Press Publishing.
- Bozdoğan, S., (2012). Modernizm ve Ulusun İnşası, Erken Cumhuriyet Türkiye'sinde Mimari Kültür, Metris Yayınları, ed. Müge Gürsoy Sökmen, ss:61, İstanbul.
- Büyükcivelek, B., (2012). (Der. Melih Ersoy). Kentsel Omurga / Kent Omurgası. Kentsel Planlama- Ansiklopedik Sözlük, Ss. 238-240. İstanbul, Ninova.
- Cengizkan, A., (2004). Ankara'nın İlk Planı: 1924-25 Lörcher Planı: Kentsel Mekân Özellikleri, 1932 Jansen Planı'na ve Bugüne Katkıları, Etki Ve Kalıntıları. Ankara: Ankara Enstitüsü Vakfı & Arkadaş Yayıncılık. Ankara.
- Cengizkan, A., (2011). Türkiye İçin Modern ve Planlı Bir Başkent Kurmak: Ankara 1920-1950, Goethe Institut, Ankara.
- Coulls, A., (1999). Railways As Wold Heritage Sites, ICOMOS.15.

- Cuda, A., (1939). Stradaufbau in der Turkei, Castle B.M. Hopfer Publication.
- Çetin, S., (2012). Geç Osmanlıdan Erken Cumhuriyete İç Batı Anadolu'da Kentsel Yapının Değişimi: Manisa, Afyon, Burdur ve Isparta Kentleri Üzerine Karşılaştırmalı Bir İnceleme, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Mimarlık Dergisi, JFA. 2012/2 Sayı: 29:2, Ss: 89-126
- Çöl,Ş., (1998). Kent Kimliğini Oluşturan Faktörler Ve Günümüz Kentlerini Kimlikli Kılmak İçin Bir Sistem Önerisi, Mimar Sinan Üniversitesi, FBE, Yayınlanmamış Doktora Tezi”.
- Dedekadiroğlu, C., (2019). Architecture Of The State: Ankara İstasyon Caddesi In The Late Ottoman And Early Republican Periods, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, ODTÜ, Ankara.
- Demir, M., İnan, M., (2017). Demiryolu Ulaşımı ve Türkiye’de Hızlı Tren Yatırımlarının Etkileri: Eskişehir-Konya Örneği, Dergipark Yayınları, Cilt:27, Sayı:1, Ss: 99-120.
- Demirarslan, D., (2020). Batılılaşma/Modernleşme Dönemi Demiryolu Politikası ve İstasyon Binası Mimarisi: İzmit ve Hereke Tren İstasyonları, Kocaeli Tarihi Sempozyumu, Gazi Akçakoca, Kocaeli.
- Durukal, H. S., (1949). Milli Demiryolları İdaresinin Kuruluşu, Demiryolları Dergisi, Sayı: 23(289), Ss: 66-67.
- Duvarcı, Y., (2022). Kişisel Çizim Arşivinden Alıntı.
- Ekinci E., Aktan E., (2017). Kent Planlamada Omurga Kavramı ve Tarihi Yarımada Örneği, İdealkent Yayınları, Sayı: 22, Cilt: 8, Ss: 483-509.
- Eraydın, Z., (2016). Kentsel Markalaşma Stratejilerinin Kent Belleği ve Kent İmgesi Üzerine Etkileri: Ankara Örneği, İdealkent, Cilt: 20, Sayı: 7, Ss: 830-855.
- Erdoğan, T.H., (2016). Ulaşım Hizmetlerinin Ekonomik Kalkınma Üzerine Etkisi, İGÜSBD, Cilt:3, Sayı:1, İstanbul.
- Ergen, Z., (2011). Kayseri’de Kentsel Mekânın Değişimi Sürecinde Kamusal Alan Kullanımı Üzerine Bir Araştırma: İstasyon Caddesi Örneği, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Kayseri.
- Ergün, İ., (1985). Türkiye’nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü. Hacettepe Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları, No:10, Ankara.
- Erkan, İ., Haştemoğlu H.Ş., (2013). Anadolu’da Modern Bir İstasyon Binası Ali Çetinkaya İstasyonu.Mimarlık Dergisi, Sayı:374.

- Erkan, K.Y., (2007). Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelisen Mimari ve Korunması, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul.
- Erzurum Sevdası Dergisi: Erzurum Garı. (2020, 20 Şubat). Ss: 14. Erişim Adresi: <https://erzurumsevdasi.com>
- Eroğlu, A., (2019). TCDD'nin Tarihi Binası Medipol'e Verildi. Birgün Gazetesi. Erişim Adresi: <https://www.birgun.net/haber/tcdd-nin-tarihi-binasi-medipol-e-verildi-263086>
- Eyice S., (1971). Ankara'nın Eski Bir Resmi: Tarihi Vesika Olarak Resimler "Ankara'dan Bahseden Seyyahlar "Eski Bir Ankara Resmi, Atatürk Konferansları: Türk Tarih Kurumu Yıllık Konferansları V.4, Türk Tarih Kurumu, Ss: 61–124. Ankara.
- Firdes, T., (2008). Erzurum'a Demiryolunun Gelişi, Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü), Erzurum, 2008, ss: 54-58.
- Giddens, A., (1994). Modernliğin Sonuçları, Çeviren: E. Kuşdil. Ayrıntı Yayınları. İstanbul.
- Grieson, R. E, (1973). Urban Transport Planning An Overview, Free Press Yayınları, New York, Ss: 409-411
- Gülekli N.C., (1948). Ankara, Tarih – Arkeoloji, Doğu Matbaası, Ankara.
- Günay, B. Ve Selman, M., (1994). Kent, Planlama, Politika, Sanat, Tarık Okyay Anısına Yazılar, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayını, Cilt:1, Ankara.
- Günel G., Kılıcı, A., (2015). Ankara Şehri Ve 1924 Haritası: Eski Bir Haritada Ankara'yı Tanımak, Ankara Araştırmaları Dergisi, Sayı:3(1), Ankara.
- Hacıhasanoğlu, O., (1996). "Kimlik Sorunu; Mimarlığın Evrensel Ve Yerel Boyutları", Mimarlar Odası Bursa Şubesi, VIII. Uluslararası Yapı Ve Yaşam Kongresi, Bursa, Ss.257-264.
- Hamamcıoğlu, C., Yenen, Z., (2011). Kentsel Hizmet Alanlarının Yerleşiminin Değer- Lendirilmesinde İzlenebilecek Analiz Yöntemi. Sigma - Mühendislik Ve Fen Bilimleri Dergisi, 3(2), Ss. 355-374.
- Harvey, D., (1997). Postmodernliğin Durumu. Çeviren: S. Savran, Metis Yayınları, İstanbul.
- International Union of Railways, (2018). High Speed Rail Fast Tract to Sustainable Mobilty. Erişim Adresi: https://uic.org/IMG/pdf/uic_high_speed_2018_ph08_web.pdf

- İhsan S.K., (2016). Engürü'den Ankara'ya: 1892-1962 Arası Ankara'nın İktisadi Değişimi, Efil Yayınevi, Ss:193, Ankara.
- İnan, M., Demir, M., (2019). Demiryolu Ulaşımı ve Türkiye'de Hızlı Tren Yatırımlarının Etkileri: Eskişehir -Konya Örneği, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt: 27, Sayı: 1, Elâzığ.
- Jenkin J, C. M., (1939). İngiliz Demiryolları, Demiryollar Dergisi, Sayı: 170 (Nisan), Ss: 1117-1167.
- Kalgay, Y., (1945). Ray'ın Tarihi, Demiryollar Dergisi, Sayı: 14, Ss: 6-8.
- Karabeyeser, M., (2018). Gaziantep tren garı ve yeniden işlevlendirme önerileri üzerine bir değerlendirme, FSM Vakıf Üniversitesi, FSM İlmi Araştırmalar İnsan ve Toplum bilimleri dergisi, Sayı: 12, Güz Dönemi, İstanbul.
- Karadeniz, V., Akpınar, D., (2014). Sivas-Erzurum Demiryolunun Yapım Süreci, Sosyo-İktisadi Etkileri ve Geleceği, Dergipark, Cilt: 3, Sayı: 1.
- Karpat, K., (2017). Osmanlı'da Milliyetçiliğin Toplumsal Temelleri, Timaş Yayınları, İstanbul.
- Kaya, L. G., (2020). Karabük Kent Kimliği İçinde İstasyon Binasının Yeri, Karabük Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Sanat Tarihi Bölümü, Karabük.
- Kaya, Ö., Toroğlu, E. Ve Adıgüzel F., (2015). Kentsel Gelişme ile Ulaşım İlişkisi; Adana Örneği. Turkish Studies, Sayı: 10/6, ss: 28.
- Kaya, Ş., (2009). Tanzimattan Cumhuriyet'e İzmit Kenti, Kocaeli Belediyesi Yay., Kocaeli. Akdemiz Z., Keskin, M., (1993). Gidilen, Geline ve Unutulan İstasyon Yapıları. Arkitekt Dergisi, Sayı: 402. İstanbul.
- Kaynar İ.S. ve Koraltürk, M., (2016). Ankara'ya Demiryoluyla Göçler Ve İskan Siyasesi (1890-1910), Ankara Araştırmaları Dergisi, Sayı:4.1, Haziran, Ankara.
- Kaynar, İ.S., (2015). Haydarpaşa- İzmit Demiryolu ve İskelelerle İlişkisi, Türk Deniz Sempozyumu VII., Mayıs, ss: 138., Ordu.
- Kılıçbay, M.A., (1994). Sof Şehri, Ankara, Ankara Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, Ss: 65-72.
- Kopuz, D.A., (2016). Adana'da Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi'ne Ait Bir Yapı Örneği; Adana Tren Garı, Namık Kemal Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Dergisi, Sayı: 22, ss: 24.
- Lewis, M. J. T., (1974). Early Wooden Railways, Routledge & Kegan Paul, London.
- Lynch, K., (1960). The İmage Of The City, The M.I.T. Press, London.

- Lynch, K., (1981). A Theory Of Good City Form. England: Massachusetts Institute Of Techno-Logy Press.
- Lynch, K., (2010). Kent İmgesi, (Çeviren: İ. Başaran), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Orhan, E., (2013). Kent Yönetiminin Kentsel Kamusal Mekân Üretimi ve Tarihîsel Değişimi: Ankara Örneği Kent Yönetimi ve Planlama, Aydan Yayıncılık, ss: 169-185, Ankara.
- Önder, Z.B., (2018). Kültür Mekân Tasarım Bağlamında Kültür Kodlarının (1891) 1. Ve (1935-1937) 2. Gar Binası'nın Üzerindeki Etkisi, Hacettepe Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü, İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Önsoy, R., (1994). 19. Yüzyılda Ankara'nın Sosyal Ve Ekonomik Tarihi- Ankara, Düzenleme Enis Batur. Ankara: Yapı Kredi Yayınları, Ss: 135.
- Özaydın, G., (2014). İstasyon Binalarının Kentteki Anlamı Üzerine Düşünceler, Arkitera. Erişim Adresi: <https://www.arkitera.com/gorus/533/istasyon-binalarinin-kentteki-anlami-uzerine-dusunceler>
- Özdemir, N., (2006). Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923-1960), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara.
- Özgür, Y., (2021). Demiryolu Yapılarının Ankara'daki Oluşumu. Art And Design Dergisi, Sayı:9, Bölüm:4., Ankara.
- Özten, M., (2001). Cumhuriyet Dönemi Anadolu Kentinde Bir Modernleşme Aracı Olarak İstasyon Caddesinin İncelenmesi: Ankara Örneği, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi. İstanbul.
- Öztüre, A., (1981). İzmit Tarihi, Nicomedia Yay., İstanbul.
- Salt Research, (2020). Fotoğraflarla Yeni Ankara Garı, Alaeddin Kırıl Klişe Fabrikası ve Basımevi, İstanbul. Erişim Adresi: <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/195591>
- Schivelbusch, W., (1986). Railway Journey, The University Of California Press, Berkely, Los Angeles.
- Serhan, Y., (2016). "Demiryolunun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyaseti" Vakanüvis, Sakarya, Ss. 293-294.
- Seyhan, T.S., (2005). Tarihi İzmit Garı Restorasyonu, KYOD Dergisi, Mayıs 2005. Ss:102. Kocaeli.

- Sharfman, I.L ve Peterson, S., (1957). Railroads, Encylopedia Of The Social Sciences, Sayı: 13, Ss: 74-93.
- Sönmez, S., (2015). Eski ve Yoz Saat Kulelerimiz. Çağdaş Türk Dili Dergisi, Temmuz, sayı: 329.
- Sözen M., (1984). Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığı, İstanbul: Türkiye İş Bankası, Kültür Yayınları.
- Şimşir, B.N., (2006). Ankara... Ankara: Bir Başkent'in Doğuşu, Bilgi Yayınevi, ss:330, Ankara.
- T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, İdare Faaliyet Raporu, (2015), Strateji Geliştirme Başkanlığı, Ss: 63,65,67.
- T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, (2015). Faliyet Raporu. Ss: 30, 63,65,67. Erişim Adresi: <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/butce-raporlari/faaliyet-raporu-2015.pdf>
- T.M.M.O Makina Mühendisleri Odası. (2020). Ulaşım'da Demiryolu Gerçeği" Oda Raporu Erişim Adresi: https://www.mmo.org.tr/sites/default/files/8509a15320d3d1a_ek_0.pdf
- Tankut G., (1993). Bir Başkent'in İmarı: Ankara:1929-1939. İstanbul Anahtar Kitaplar.
- Tekeli, İ. (1982). Anadolu'daki Kentsel Yaşamın Örgütlenmesinde Değişik Aşamalar'ın Türkiye'de Kentleşme Yazıları, Turhan Kitabevi, Ankara, Ss: 11-46.
- Tekeli, İ., (1985). Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kentsel Dönüşümler; Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi Bölüm: 4, İstanbul: İletişim Yayınları, Ss: 878-890.
- Tekeli, İ., (1994). Ankara'nın Başkentlik Kararlarının Ülkesel Mekân Organizasyonu ve Toplumsal Yapıya Etkileri Bakımından Genel Olarak Değerlendirilmesi, Ed. Enis Batur, Yapı Kredi Yayınları, ss:148. Ankara.
- Tekeli, İ., (2001). Cumhuriyet'in Demiryolları Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması, Kebikeç Yayınları. Sayı: 11, Ss: 125.
- Tunçer M., (2002). Başkent Üniversitesi Ankara'nın Başkent Oluşunu Kutluyor, 79. Yıl Sempozyumu, Ankara.
- Tunçer M., (2014). 20. Yüzyıl Başlarında Tahtakale, Karaoğlan Çarşısı ve Taşhan'dan Ulus Merkezi'ne Dönüşüm, İdealkent, Sayı: 5, No; 11, Ss: 19

- Tunçer, M., (2001). Ankara (Angora) Şehri Merkez Gelişimi (14.-20.YY). T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Ufuk, G., (2000). Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Demiryollarımız, Tombak Dergisi, Sayı: 32, Ss: 60.
- Uysal, M., (2009). Ankara Gar Kompleksi, Bina Kimlikleri Soylesileri-1, TMMOB Mimarlar Odası Ankara Subesi, 19 Mart 2009, Ankara.
- Ünlü, T.S., (2017). Kent Kimliğinin Oluşumunda Kentsel Bellek ve Kentsel Mekân İlişkisi: Mersin Örneği, TMMOB Şehir Plancıları Odası Planlama Dergisi, Cilt: 27(1), ss: 75-93.
- Varlık, B., (1977). Emperyalizmin Çukurova'ya Girişi, Ankara.
- Yaldız E, Sıramkaya S., Aydın D., (2017). Station Streets In Formation Of Anatolian City Identity; Konya, LIVENARCH V Dergisi., Trabzon.
- Yaşa, M. ve Diğerleri, (1980). Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978, Akbank Kültür yayınları, İstanbul, ss:270.
- Yavuz, E., (2000). 19.Yüzyıl Ankarasında Ekonomik Hayatın Örgütlenmesi Ve Kent-İçi Sosyal Yapı. Eylül 1981 Seminer Bildirimleri, Düzenleyen Ayşıl Tükel Yavuz. O.D.T.Ü. Ankaralılar Vakfı. Ankara. Ss: 200-201
- Yavuz, F., (1980). Kentsel Topraklar: Ülkemizde ve Başka Ülkelerde. AÜSBF Yayınları, Ankara.
- Yavuz, Y., (1994). 1923-1940 Arası Ankara'da Mimari, Düzenleyen Enis Batur, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, Ankara.
- Yavuz, Y., (1993). Ankara Garı ve Mimar Şekip Sabri Akalın, Ankara Dergisi, Sayı:119.
- Yavuz, Y., (2009). İmparatorluktan Cumhuriyete Mimar Kemalettin. Ankara TMMOB Mimarlar Odası. Ankara.
- Yayınoğlu, P.E. Ve Susar A.F., (2008). Kent: Görsel Kimlik ve İletişim, Umuttepe Yayınları.
- Yıldırım, İ., (1996). Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Cilt 11/35, Ankara.
- Yıldız, M.A., (2017). 20. Yüzyılda Ankara'nın Kentsel Yapısı ve Ulaşım Sistemlerindeki Gelişmeler, Ankara Araştırmaları Dergisi, Ankara.

Yüce, B., (2010). Osmanlı Dönemi ve Erken Cumhuriyet Dönemi Arasında Gaziantep'te Mimari Dokunun Değişimi (1839-1950). İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Yüce, R., (1998). İzmit ve Çevresi Tarihi. İRK. Yayınları, ss: 30.

İNTERNET KAYNAKLARI

URL 1.

[https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_rail_transport_in_Great_Britain_1830-1922#/media/File:153_of_'Pitman's_Commercial_Geography_of_the_World'_\(11247728904\).jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_rail_transport_in_Great_Britain_1830-1922#/media/File:153_of_'Pitman's_Commercial_Geography_of_the_World'_(11247728904).jpg) (ERİŞİM TARİHİ: 02.11.2020)

URL 2.

https://tr.wikipedia.org/wiki/Yüksek_Hızlı_Tren (ERİŞİM TARİHİ: 06.12.2021)

URL 3.

<https://www.kulturportali.gov.tr/repoKulturPortali/large/22072013/f3e3a4e2-6515-4109-b0b5-e9712e0a029a.JPG?format=jpg&quality=50> (ERİŞİM TARİHİ: 05.11.2020)

URL 4.

https://tr.wikipedia.org/wiki/Ali_Çetinkaya_Garı (ERİŞİM TARİHİ: 06.12.2021)

URL 5.

<https://www.facebook.com/260370814147420/photos/istasyon-caddesinden-ordu-bulvarı-görünümüsağda-afyon-lisesi/556233484561150/> (ERİŞİM TARİHİ: 02.10.2020)

URL 6.

https://tr.wikipedia.org/wiki/Samsun-Çarşamba_demiryolu (ERİŞİM TARİHİ: 15.11.2020)

URL 7.

https://tr.wikipedia.org/wiki/Samsun_Garı (ERİŞİM TARİHİ: 02.11.2020)

URL 8.

<https://www.haberler.com/erzurum-gar-muzesi-nde-asirlik-malzemeler-12641274-haberi/>

URL 9.

<https://tr.pinterest.com/pin/517702919640962475/> (ERİŞİM TARİHİ: 1.12.2020)

URL 10.

<https://kulturenvanteri.com/yer/gaziantep-tren-gari/#16/37.073254/37.380772>

URL 11.

<https://tr.pinterest.com/pin/363947213612444744/> (ERİŞİM TARİHİ: 06.12.2021)

URL 12.

<https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/kocaeli/gezilecekyer/tarihi-tren-stasyonu-zmit>

URL 13.

<https://www.facebook.com/45045136892/photos/>

URL 14.

<https://www.google.com/search?q=izmit+yht+gar>

URL 15.

<https://www.gezi-yorum.net/ankara-ulus-tashan-sumerbank/>

URL 16.

<http://mimargozundenankara.weebly.com/yaz305lar/ulusta-cumhuriyeti-koklamak>

URL 17.

<https://www.perspektif.online/yuz-yil-once-ve-yuz-yil-sonra-tbmm/>

URL 18.

<https://tr.pinterest.com/pin/542824561321095999/> (ERİŞİM TARİHİ: 02.11.2020)

URL 19.

<http://ankaratarihi.blogspot.com/2009/12/ankara-kent-makro-formunun-olusumu-ve.html>

URL 20.

<http://www.arkiv.com.tr/proje/tcdd-ankara-hizli-tren-gari/7255>

URL 21.

<http://www.arkiv.com.tr/proje/tcdd-ankara-hizli-tren-gari/7255> (ERİŞİM TARİHİ: 06.12.2021)

URL 22.

<https://victorianweb.org/technology/railways/durant.html>

URL 23.

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Zürich_Hauptbahnhof.JPG

URL 25.

<https://www.dna.fr/edition-de-selestat-centre-alsace/2018/08/26/la-rue-un-nom-masculin>