

# İstasyon Yapılarının Değişimi: Ankara YHT Garı Örneği

Fatih ŞAHİN<sup>1</sup>

## Özet

Kentlerin gelişmesinde, kentsel kamusal mekanların ve mimari yapıların oluşmasında etkin rol oynayan nedenler vardır. Tarihi olaylar, önemli buluşlar, sosyo-ekonomik gelişmeler bu nedenlerin arasında yer almaktadır. Dünya tarihinde önemli bir gelişme olan demiryolları da birçok etkiyi, gelişmeyi ve değişimi de beraberinde getirmiştir. 19. yüzyılın başlarında bulunan ve daha sonraları hızlı bir gelişim ve ilerleme sürecine giren demiryolları sayesinde kentler arasında iletişim ve ulaşım daha kolaylaşmış ve hız kazanmıştır. Demiryollarının yapımıyla birlikte inşa edilen istasyon binalarıyla, yeni mimari yapılar ve kentsel alanlar oluşmuştur. Demiryolu ülkeler için bir gelişmişlik göstergesiyken istasyonlar ise kent ile bağlantı kurulan giriş kapısı ve kent için en önemli kentsel kamusal mekanlar olarak görülmüştür. İstasyonların kent belleği ve kimliği üzerinde kullanıcılarına aktarım yaptığı sembolik yaklaşımlar, kullanımsal özelliklerine bağlı olarak yer ve sosyal/toplumsal duruma göre değişiklik göstermiştir. İstasyonlar fiziksel mimari yapısıyla anıtsal bir nitelik kazanırken sosyal toplumsal mekan yapısıyla ise kavuşmalar ve ayrılmaların ön plana çıktığı hatıraları canlı tutan mekan kimliğine dönüşmüştür. Ankara Yüksek Hızlı Tren Binası, mimarisi, işlevselliği ve sosyal mekan yapısı açısından geçmiş ile gelecek arasında bağ kurup/kuramaması yönünden eleştirel bir bakışla incelenmesi gereken simgesel bir odak noktası olarak görülmüştür. Çalışma kapsamında istasyonların zaman içerisinde geçirdiği yapısal ve işlevsel değişimler göz önünde bulundurularak, sunduğu fiziksel mimari yapısının yanında kamusal mekan niteliğini destekleyen sosyal mekan kaliteleri incelenmiştir. Ankara YHT Garı özelinde kent kimliği ve kolektif belleğin oluşumunu olumlu/olumsuz etkileyen simgesel yapı özellikleri ulaşım mekanı özelinde değerlendirilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Kentsel Kamusal Mekan, Kent Belleği, Kent Kimliği, Ankara THT Garı

## Change of Station Constructions: Ankara YHT Station Sample

### Abstract

There are reasons that play an active role in the development of the cities, in the formation of urban public spaces and architectural structures. Historical events, important discoveries, socio-economic developments are among these reasons. Railways, an important development in the history of the world, also brought many effects, development and change. Communication and transportation between cities became easier and faster, thanks to the railways those were in the early 19th century and later entered the process of rapid development and progress. With the stations built together with the construction of the railways, were formed new architectural structures and urban areas. As the railways are developmental indicator for countries, stations were seen as the gateway to the city and the most important urban public spaces for the city. The symbolic approaches on urban memory and identity that stations have transferred to their users have changed according to their location and social situation depending on their usage characteristics. While the stations have

<sup>1</sup> Öğr. Gör. Dr., Karadeniz Teknik Üniversitesi, fatihshahin@ktu.edu.tr

a monumental character with their physical architecture, the social space has transformed the identity of the place that keeps alive the memories of meets and separations. The Ankara High Speed Train Building has been seen as a symbolic focal point in terms of architectural, functional and social space structure that must be studied critically from the point of view of linking between the past and the future. In the scope of the study, considering the structural and functional changes of the stations over time, examined the offered social space qualities that support the public space quality as well as the physical architecture. In example of Ankara YHT station, has been evaluated urban identity and symbolic structure properties which affects positively/negatively the formation of the collective memory in consist of transportation place.

**Key Words:** Urban Public Space, Urban Memory, Urban Identity, Urban Change, Ankara THT Station

## GİRİŞ

İnsanlar için hareketli olma durumu kentleşmenin tarihi boyunca her zaman önemli olmuştur. Bu hareketlilik zamanın kısıtlayıcı etkisi ile hızlanmaya başlamıştır. Hız kavramı ile ulaşım araçları önem kazanmıştır ve kent bu ulaşımın örüntüsü içerisinde biçimlenmiştir. İlk kentleşmelerden beri kendini gösteren kamusal alanı da kentin ulaşım sisteminden bağımsız düşünmek mümkün değildir. Kentin tüm hareketlerinden etkilenen kamusal alanın sınırları metropol kentlerinde bireyin mekanla kurduğu ilişkilere göre sürekli değişmektedir. Bu nedenle kamusal alan ve kentin ulaşım ağının ilişkileri, kentin ritmi ve yeni mekan oluşumları açısından oldukça önemlidir.

Hız gereksinimi, raylı ulaşımın kent merkezindeki hareketin yoğunlaştığı noktalarda yer almasını sağlamış ya da buldukları noktalarda yeni çekim alanları üretmiştir. Kentler hızla bağımlı hale gelmişlerdir ve ulaşım ağlarının etkisiyle genişlemektedirler. Sürekli gelişen metropollerdeki değişimlerle ortaya çıkan hızların oluşturduğu ritimler ve bu ritimlerin kesiştiği noktalar yeni mekansal ilişkiler yaratmaktadır. Mekansal ilişkilerin toplumsal ilişkileri desteklemesi ile toplumsal ilişkilerin oluşturduğu bir yerden başka bir yere ulaşma ihtiyacının sıklığı, kentin ritmini sürekli olarak değiştirmektedir. Kent ritmi ve kentin biçimlenmesi bu durumda çift yönlü bir etkileşime sahiptir.

Bu çok katmanlı durumdaki karşılaşmalar ve hızın ortaya koyduğu kent ritmi, kamusal alan tanımını genişletmektedir. Kent artık bir makine gibi çalışırken dikey ve yatayda kurduğu farklı ilişkiler, anlık karşılaşmalar, farklı mekan tanımlamalarını ve yeni kamusal alanlar yaratmaktadır. Bu bağlamda, hızın kente hükmetmesiyle değişen kent ritminin kamusal alanı biçimlendirme durumu sorgulanmaktadır. Ulaşım yapılarının kamusal alanlarla kesişmesi ile ortaya çıkan dikey ve yatay ilişkiler bu kamusal alanı dönüştürmeye başlamıştır.

## 1. Bilişsel Süreçler ve Çevresel Tavrılar

Çevresel bilişim; depolama, organize etme, tekrar yapılandırma ve çevresel imajları hatırlatma gibi o anda var olmayan oluşumlarla ilgilidir. Çevresel tavırlar ise, fiziksel çevreye karşı bireyin olumlu veya olumsuz duygularıdır. İnsanın fiziksel çevre içinde var olma süreci ile ilişkili hiçbir süreci birbirinden ayırabilmek mümkün değildir. Çevresel algı, çevre hakkındaki düşüncelerin belirlenmesinde birçok enformasyon sağlarken, çevresel bilişim ve tavırların oluşturduğu birçok beklentileri de, algılama eyleminin meydana geliş biçimini etkiler (Holahan, 1982).

Çevresel biliş, biliş haritaları; “imgeler, şemalar, ve çevrenin bir parçasının bilişsel gösterimleri içinde kurulması nedeniyle toplumun kendini yönlendirmesi ve çevreyi kullanması onların aralarındaki ilişki, sınıflanmış çevre içindeki öğeler ile ilişkili kılınmıştır. İnsanın beyinde oluşan zihinsel haritalar, önemli bir mekan süreçleme sistemidir. Basit bir organizmada bile olan bu sistem bilinçsiz ve esnek olabilir” (Özbilen, 1982).

Bilişsel süreçte insan, çevreden gelen uyarıcılardan enerjilerini duyu organlarının yardımı ile ön depo süzgecinden geçirir. Bu süzme eyleminden sonra, beyinde oluşan izlenimler gelen bilginin bellekte ne biçimde saklanacağına karar verir. Bu karar 14 sonucunda oluşan yanıt, yine sinir sisteminin önderliğinde görevli organa etkinlik olarak iletilirken, duruma ilişkin uygun tepkide böylece meydana gelir.

### • Öğrenme

Öğrenme; “elde edilen deneyimler sonucunda davranışlarda meydana gelen kısmi değişim işlemi, alışkanlıkların oluşma süreci üzerine odaklanmış bir çalışma” olarak tanımlanır (Sartain, 1968; Canter, 1974). “Bu eylem iki süreç içinde gerçekleşir.” İlk yöntem yeniden biçimleyerek öğrenme, görsel dünyaya ilişkin verilerin bilinçsiz olarak elde edilmesi üzerine kuruludur. İkinci yöntem olan biçimsel öğrenme, algı teorisine daha yakın olup, uyarıcı örüntülerin gerçekten algılandığında öğrenmede olan değişimleri inceler. Bu süreçte algılananlar, bilinçsiz elde edilen çevre verilerinden soyutlanmıştır (Kilpatrick, 1970).

Bilgi edinme, deneyimle başlayan kavramlaştırma, deneyim içinde elde edilir ve sonra tekrar somuta dönmek zorunda olup, sınama ve geliştirme sürecini belirler. İnsan, dış dünyada sürekli olarak değişen ve bilincinde yansıyan olayları, kendini gittikçe yükselen bir düzeyde ve durmadan yenilenen, bir diyalektik hareket içinde kavrayabilir ve denetim altına alabilir (Thomson, 1974; Özbilen, 1982).

“Algılama geniş anlamda bir öğrenme sorunudur. Çevre fiziksel olarak bilinenlerle ilişkilendirilir. Geçmişten deneyimler kafada görsel şeylerle ilgili olasılıklar kurar. Bu da bilinçli bir farkına varışı oluşturur. Bunlar algısal deneyimlerdir, belleğe kaydedilir ve öğrenilir. Bu kaydedişte doğal olarak belleğin sınırları önem kazanacaktır. Bu da yine algılamada olduğu gibi bir takım değişkenlere bağlıdır” (Yüksel, 1979; Çevik, 1991).

### • Bellek

Belleğin işlevi, beyin tarafından ele geçirilen, hangi zaman diliminde kullanılacağı kesin olmayan, belirli bir form içinde tanımlanan deneyimlerin uygun bir zaman için beyine kaydedilmesidir. Herhangi bir depolama sisteminde olduğu gibi biriken enformasyonları geri kazanırken, mümkün olduğu kadar etkili bir kullanıma izin vermesi gereksinimini duyulur. İnsan değişen şartlara göre, ekonomik bir depolama işlemi için çeşitli yöntemler geliştirmiştir. Önemli bir olay veya mekanın tam olarak imajını ele geçirirken, bir takım algısal olanaklar, bir defaya özgü olan deneyimler basit ve etkili kategorilerde sınıflandırılır (Carr, 1970).

Kısa ve uzun bellek olmak üzere ikiye ayrılır. Birbirinden farklı olarak gerçekleşirler. Kısa dönem bellek, görsel deneyimlerimizin formu, yapısı ve devamlılığı doğrultusunda enformasyon sürecinin oluşturulmasını sağlar. Ayrı ve düzensiz duyu girdileri kısa dönem 15 bellek sayesinde düzenlenmiş ve devamlılığı olan algı olarak ortaya çıkar. Uzun dönem bellek ise, tanımlanmış fonksiyonlara ilişkin imajlarla oluşur ve ölçekte sınırsızdır (Ittelson, 1976).

### • Şema

Bilişsel şemanın en temel özelliği asla denenmemiş, ama dolaylı olarak bilinen alan ve mekanları içermesidir. Kimi bilginin doğruluğu eğitime, bilgi deposunun doğruluğuna, yorumlama yeteneği gibi bir takım unsurlara bağlıdır. Özellikle zaman içinde oluşan dolaysız deneyim doğru bir şemanın oluşmasını sağlar. Belirli mekanların insanın sahip olduğu imajların içine uyarlandığı düşüncesini de doğrular (Peponis ve diğ., 1990). Sahip olunan şemalar, kesin bir doğrultuda ilerleme için gerekli zamanlarda çeşitli olanaklar sağlar. Gelişimin yapısı, çevre ile etkileşim sonucunda sağlanırken, insanların bütün deneyimleri, ne öğrendikleri, neyi unuttuklarını ve çevredeki elemanların kendileri için olan anlamını etkiler (Lang, 1987). Şemanın kabulü, bireyin sahip olduğu kesin kurallara bağlı olan ve davranışı etkileyen öz bilgi, değer ve anlam gibi nesnel olmayan bilgi yapısını sunar. Bu durum, bireyin zihnindeki fiziksel çevrenin mekansal imajını oluşturmada bilişsel haritaların etkinliğini ve bunların mekansal davranış üzerindeki etkilerini açıklar (Peponis ve diğ., 1990).

## • Anlam

“Mimari çevre, en ilkel güdüler hariç anlam olmaksızın kullanılmaz” (Gould ve White, 1986). Anlam, estetik teorisinin en temel konularından bir tanesidir ve üzerine birçok teorik yaklaşım vardır. Bunları aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür.

- Devinimsel yaklaşımclar, anlamın algının olduğu yerde verildiğini ve geçmiş deneyimlerin algıyı bir an için durdurarak yeni anlamı verdiğini söyler.
- Gestalt yaklaşımclar, ifadeci anlamı ilk ve en önemli düzey olarak nitelendirirken, anlamında geometrik çevrenin bir fonksiyonu olduğuna inanırlar.
- Ekoloji yaklaşımclar, algının bütün fonksiyonel anlamı ele geçirdiğini ve kaçınılmaz olarak da nesnenin görsel anlamının ele geçirildiğini ve optik düzenek dışındaki nesnel olmayan enformasyonlarının ise diğer algı sistemleri ile ele geçirildiğini ifade eder.

Temsili anlamda mimari çevre, olduğu gibi ve yapılan her göndermenin insan üzerinde algı, kavram, düşünce olarak ne şekildeyse öyle betimleneceği düşünülür. Hali hazırda anlamda formlar, gözlemciye, işitene/hissedene göre olduğu gibidir. Gönderme 16 yapan anlam ise, formların bireyin zihninde bazı nesne veya olayları düşündürdüğü durumlarda ortaya çıkar. Bu formlar, olay veya nesnelere niteleyen bir takım semboller taşıır. Tepkisel anlam ise, bir takım yanıtlardan veya var olan içsel bir takım betimlemelerden oluşur (Hersberger, 1974). Anlamın gerisinde yatan sebep iletişim kurma gereksinimidir. İnsanlar, sözlerle iletişim kurarken aynı zamanda karşısındaki insana sesi ve vücut diliyle de birçok kodlar yollar. Çevrede aynı şekilde nesnel olan anlamı ve nesnel olmayan anlamı ile birçok kodlar yollarken insanlarla bu şekilde iletişim kurar.

Çevrenin sahip olduğu anlam, kişide memnuniyet, teşvik, hakimiyet gibi en temel tepkilerin ortaya çıkmasına neden olabilir. Memnuniyet, sevme-nefret etme ile teşvik, çevrenin ilgi uyandırma, canlandırma kalitesiyle ilgiliyken; hakimiyet, hareketi özgürce yapma duygusu ile ilgilidir. Tüm bu süreçler, çevresel tavırların ortaya çıkmasını sağlar. Böylece kişisel ve toplumsal değerlerin ortaya çıkmasında güçlü bir rol oynar (Lang, 1987).

## 2. Kentsel Kamusal Mekan Olgusu Olarak İstasyonlar

İstasyon kelimesi dilimize Fransızcadan gelmiş olup, bekleme (station) anlamındadır. İstasyon alanları; trenlerin düzenli olarak durdukları, yolcu indirme-bindirme ve yük yükleme-boşaltma işlevlerinin gerçekleştirildiği alanlardır. İstasyonlar ise yolcu sirkülasyonunun yoğun olacağı belli yerleşim

merkezlerine yakın olarak konumlandırılmış ve yolcuların bekleme ve korunma gereksinimlerini karşılayan mekanlardır (Sobutay, 1996).

“Kamusal mekan” tanımlamasının kapsadığı ve yüklediği anlamları, hangi tür mekanların bu tür sınıflandırmaya girebileceğini tartışabilmek için; öncelikle “kamu” ve “kamusallık” tanımları ve bunlarla ilintili kavramlar üzerinde durmak, bu kavramların, “özel olan” a karşıtlığı ile birlikte, ifade ettikleri toplumsal değerlerin tarihsel süreç içinde gelişim ve değişimini izlemek gereklidir.

H. Arendt’in deyişiyle kamusal olma sıfatını üzerinde taşıyan olgu herkes tarafından, görülebilir, duyulabilir ve olası en geniş açıklığa sahip olmalıdır. Aynı zaman da bize ait olan özel olanın dışında hepimiz için ortak bir dünyayı ifade etmelidir (Arendt, 1994). Kamusallık, toplumda çok geniş bir dengenin parçasıdır. Ayrıca politik davranışlar, haklar kavramı, ailenin düzenlenmesi ve devletin sınırları gibi daha geniş bir bütünün parçası olarak taşıdığı anlamlar vardır (Sennett, 1996).

Kamusal olgu, bireyin kamunun bireyi olarak paylaştığı değerdir ve bu çoğu zaman her iki taraf için önemli ve vazgeçilmezdir. Yani, birey olarak kişiyi yok sayan, bireysel ilgilerden bağımsız ve üstün bir kamusal şey yoktur. Dolayısıyla bir yerde meydana gelen bir olay veya bir etkinlik kolektif olduğu halde, kamusal nitelikte olmayabilir. Eğer böyle bir olgunun kendisini ilgilendirmediğini ve kendisinin hiçbir biçimde dahil bulunmadığı bir kişi varsa; o kişi için o olgu kamusal değildir (Erdönmez, 2005).

Kamusal olan eylem/kamusal olma, kamusallık açısından farklı derecelere sahip olabilir. Bu farklı güçte kamusallık taşıyan eylemler kendileri için en uygun, en anlamlı mekanı bulma çabası içindedirler. Buna göre kamusal mekanı kullananların, kamusal eylemde, davranışta bulunanların gösterdikleri belli kaliteler eylemin kamusallığını belirlemektedir;

- Kamusal eylemde bulunanların heterojenlik nispeti
- Etkileşim biçimi
- Oluşturulan anlam
- Günlük yaşamla ilgili oluşu
- Etkileşim içinde bulunan kişi ve grupların sayısı ve büyüklüğü
- Yasal, politik, siyasi çerçeve

Kamusal mekanda yapılan eylemler, belirli renk, etnik köken, gelir grubu, yaş ve cinsiyetten, insanların homojen olduğu gruplar tarafından ortaya konulmaktadır. Özellikle politik, toplumsal konularda yapılan eylemlerde bu

özellik gözlenir. Bu konuda etkileşimin aktif veya pasif, içe dönük ya da dışa dönük olması önemlidir. Bireyselliğin ve içsel yaşamın açıkça ifade edilebilirliği karşısında medeniyet kaybolmuştur. İnsanlar yabancılarla etkileşimde kendi iç korkularının kontrolsüz bir şekilde ortaya döküleceğinden çekinmeye başladıkları için, yabancıların birbiriyle konuşma hakkına sahip olmadığı, herkesin yalnız bırakılma hakkının saklı tutulduğu günümüz kamusal yaşamında, sessizlik bir kural haline gelmiştir. Böylece kamusal davranış bugün daha çok gözlem, pasif katılım ve seyretmekle ilgilidir (Sennett, 1996).

Aktif etkileşim, kamuya çıkıldığında sözel ifadelerin kişiler ve gruplar arasında iletilmesi kimi zaman politik konularda tartışmaların yürütülmesi, kamusal davranışlarda diğer üyeler tarafından fark edilecek şekilde öne çıkmasıyla ilgilidir (Carr ve diğ., 1992). Kamusal mekanda geçen eylem; üyeler arasında grupları ve bireyleri toplumlarla, dünyayla ve kozmik dünyalarla, hatıralarla bağladığı miktarda daha çok kamusal olmaktadır. Eylem'in mekan ile ilişkisi kurularak, bireyler burayı bir 'yer' olarak algılamaya başlar. Kentsel mekan ortak bir hafızanın oluşmasına katkıda bulunuyorsa toplumsal fonksiyonları başarılı bir şekilde destekliyor demektir (Şahin ve Çevik, 2010).

Kentsel mekan, çeşitli cephelerle geometrik olarak sınırlandırılmış alanlardır. Mekanı algılamamızı kolaylaştıran temel özellik geometrik kurgusunu açık ve net olarak anlayabilmemizdir. Bu kaliteleri bulduğumuz dış mekan, kentsel mekandır. Dış mekan ulaşılabilir, açık havada hareket edebilmek için engelsiz, kamusal, yarı kamusal ve özel zonları bulunan mekandır (Krier, 1979). Kamusal mekan, her toplumda ve toplulukta farklı ölçeklerde karşımıza çıkar. Kamusal mekan yumuşaktır ve şartlara göre şekillenir. Dünya üzerinde bulunan tüm insanları içine alabilecek mekanlar, dünya yüzeyinde gözenekli bir sünger oluşturur. Kamusal mekanlar bu süngerin dışarıdan emdiği su gibidir. Farklı miktarlarda bu gözeneklere girer ya da çıkarlar.

Çubuk'a göre, kentsel kamusal mekanlar kent insanların birbirleriyle karşılaştıkları yerlerdir. Genelde, kentsel kamu mekanlarını oluşturan yapılanmamış ve yapılanmış mekanlarda, toplumsal yaşamımızın nicel ve nitel yoğunlaşması sonucu beliren gereksinimlerin karşılanması gerekmektedir. Kamu mekanlarının sağladığı önemli işlevler vardır. Bunları dört grupta toplamak olasıdır:

- Psikolojik ve sensoriyel gereksinimlerin sağlanması (can sıkıntısını kovan çeşitlilik-zevk-hayal-keşif-gezi-kalabalıklıkla İçişçelik-ya da izole olma-sükun veya hareketlilik-hız veya yavaşlık, yerlerin tanımı-ortak yaşamın sembolleri)

- Sosyal ilişkilerin sağlanması (kendiliğinden olan, ferdi ya da ortak girişimler programlı karşılama-bilgi değişimi-güven-bekleme-başıboş gezme-kültür-gösteri-değişik iletişimler-eğitim öğrenme oyunları)
- Ekonomik değişimlerin sağlanması (Hizmetler-ticaret-iş-ortak mekanlarda, aynı ilişkilere sahip olmayan sektörlerden her birine özgü koşullarda ekonomik değişimin sağlanması)
- Yararlı deplasmanların sağlanması (Rahat koşullarda her vasıtaya adapte olan yaya-vasıta-çocuk arabası-sakatların deplasmanı-bisiklet-motosikletli-toplu taşıma-otobüs vs. ye olanak sağlanması gibi) (Çubuk, 1989).

Özne ve öteki arasındaki mekan farklılığın mekanıdır ve melezleşme zonları bu farklılığın yaşanmasında önemlidir. Melezleşmenin temastan kaynaklanması ve hem öznenin hem de ötekiden farklı olması önemli. Böyle bir mekanda, özne ve öteki arasındaki ilişkinin asla bir özne, özne ilişkisi olması gerekiyor. Başka bir şekilde soyutlarsak, kamusal mekanlar, sosyal olarak düşünüldüğünde “ötekileri” nesne olarak değil, özne olarak kavramlaştırılmalıdır (Bhabha, 1994).

Bunun sağlanması için ötekilerin ve öznenin arasında “temas” olanakları gerekiyor. Hem herkesin kendisi olarak güvenle varolabileceği, hem de farklarla karşılaşabileceği, buluşabileceği, temas edebileceği mekanlar gerekiyor ki, zaten kamusal mekanların canlı melez zonlar olabilmeleri için farklılıkları nötrleştirmek yerine, teması, kozmopolitliği destekleyen mekanlar olmaları gerekiyor (Demirtaş ve diğ., 1996).

Genel olarak bakıldığında, kamusal mekanın temel amacı, “toplumsallığı yerleştirmek ve sosyal ilişkileri dengelemek” olarak saptanabilir. Bu durumda da, birbirinin gücünü azaltan iki işlevin karşı karşıya kaldığını düşünmek mümkündür. Kamusal mekanlar, “herkese açık”tır ve bu nedenle, “yetkililerin izni olmadan ya da haklı bir amaç belirtmeden, istediğimiz gibi gidip geldiğimiz”; ayrıcalıklarımızı ya da bir yere ait olma hissini tecrübe ettiğimiz yerlerdir. Buralar, istasyonlar gibi özel işlevlere sahip olsalar bile, aynı özgürlük söz konusudur. Çünkü her etkinlik belli bir düzeyde kolektif olarak anlaşılır ve katılım, kurumsallaşmış olabileceği gibi rastlantısal da olabilir. İstasyonlardaki kamusal mekanlar onu kullanma olanakları sağlamakla kalmaz, aynı zamanda kentsel yaşamla eş anlamlı başka bir çok işlevi ve etkinliği de içerir (Şahin, 2005). Kamusalılık, en genel anlamıyla bir çoğulluk ve rahatça kullanım durumunu işaret ettiğinden, içindeki yaşam koşullarının barındırdığı pek çok özellik nedeniyle “istasyonlar” ile yakın ilişki içindedir.

### 3. Kentsel Anıt Olarak İstasyon



İstasyonlar, yıllardır modern kentlerin gelişiminde ve yapılanmasında “Anıt” sıfatıyla kentsel yerleşim özelliklerinin somut bir örneği olmuştur. Marcel Proust, istasyonların büyük platformlarıyla kentin ruhunu içerdiğini söylemiştir. Bu yapılar kenti aynalayan ve kentin beraberinde hayatın uzantılarını büyüklük ve strüktürlüyle gösteren imgeler olmuştur. Aynı zamanda yapıldıkları dönemin mimari ve sanat akımlarını yansıtmışlardır. Hatta bazı istasyon yapıları bu akımların en göze çarpan örnekleri olmuştur.

19 yy. ortalarında demiryolu mimarisi yavaş yavaş şekillenirken, genel olarak cam ve çelik strüktürün kullanımı konusunda hem fonksiyonel olarak hem de çevresel tasarımıyla sembol haline gelmişlerdir. 19 yy. sonu 20 yy. başlarında istasyonun kimliği büyük yapıların sembolü olma konusunda, fonksiyonun gereği olan strüktürün önüne geçmiştir. Bu dönemde bu rolle beraber istasyonlar, Beaux-Art ve eklektik stilde çok büyük ölçeklerde atmosferik boşluklar olarak karakterize olmuş, 1.Dünya Savaşı sırasında istasyonlara atfedilen saray kavramı süslemeden ayrıştırılmış yerini temel geometrik formlara yönelen bir tasarım sürecine bırakmıştır (Ferrari, 2004).

#### ● **Gelenek ve Yenilik**

İngiltere ve Fransa’da erken demiryolu mimarisi tartışılırken Alan Colquhoun; Endüstri Devriminin etkisi olarak ortaya çıkan fabrikalar şehrin çeperlerinde izole olarak var olmaya başlarken; istasyonlar, kentin tam kalbinde yükselerek, devrimin geleneği alt üst eden etkisinin en somut örneği olduğunu savunur (Colquhoun, 1995). Bu yapılar hem üretimin statik uygulamaları değil halkın kullanımına sunulacak dinamik enstrüman haline gelen yeni makinelerin-trenlerin evi, hem de bu yeni ulaşım modunu kullanan şehir halkını ağırlayan mekanlar haline gelmiştir. Bu fonksiyonun gereği ve yeri itibarıyla istasyonlar, yeni mimari örneklerin son derece önemli bir sembolü haline gelmiştir. Endüstri devriminin getirdiği trene, halkın ulaşımında verdiği görevle günümüzde istasyonlar, üzerinden yoğun trafiğin aktığı büyük ölçekli kavşaklar olmuş ve dolayısıyla çok katlı makineler (multi-level machine) olarak şekillenmiştir (Ferrari, 2004).

Walter Benjamin’den ödünç alınan bir fikirle söyleyecek olursak, demiryolu mimarlık tarihi doğrusal değil, çok katmanlı bir tarihtir. Süreğiden tek bir hikayeden ziyade, ciddi kesintilerin ve üst üste geçmelerin bulunduğu bir tarihtir. Bu bilgiler dahilinde bir istasyon tarihi grafiği oluşturulmaya çalışıldığında istasyonların, kendi kendine kentin amblemine dönüştüğü, kentin giriş kapısı olarak kentsel bir anıt haline geldiği ve trafiğin kesişim noktasındaki bir makine olduğu söylenebilir (Ferrari, 2004).

Zaman içerisinde halkı etkileyen her değişim, istasyonları da değiştirmiş, dönüştürmüştür. Kimi zaman kentin değişimi istasyonu etkilerken kimi

zaman da istasyon değişimi kenti etkiler olmuştur. Yaşamın en belirgin belirtisi olan bu etkileşim ana fonksiyonlarıyla da kamusal mekan olan istasyonların kamusallığını pekiştirmiştir. Öyle ki, günümüzde artık istasyonlar ana fonksiyonu olan trene iniş, binış hizmetlerinin yanında başka görevler üstlenmeye başlamıştır. Bu sebeple istasyonlar artık müzeyi, alışveriş merkezini, kültür merkezini, kafe ve restoranların olduğu sokakları, toplumu derinden etkilemiş olaylara ait anıtları içinde barındırır olmuştur.

#### 4. Kentsel Bir Merkez Olarak Planlanmış Gar Projesi

Ankara Tren Garı, Alman şehir plancısı Jansen'in tasarladığı şehir planına göre, Cumhuriyet Caddesi'nin bittiği noktada konumlanır. Cumhuriyet dönemi modernleşme hareketinin mimari ürünlerinin konumlandığı cadde üzerindeki Gar binası, dönemde hem şehre giriş kapısı hem de şehrin bittiği nokta olarak kabul edilmiştir. Yurt içi kullanımı hızla yaygınlaşan "hızlı tren" altyapısının da gelişmesi yeni bir gar yapısı gereksinimini oluşturmuştur (Şekil 1, 2, 3).



Şekil 1, 2, 3. Ankara YHT Garınının Dış Mekan Görünümleri

Yeni proje önerisinde; Gar binasının Cumhuriyet dönemi mimarlık ve kent kültüründeki yeri, ayrıca kentin-kentlinin hafızasındaki yeri ve önemi de düşünülerek, yeni tasarlanacak (eklenecek) olan Yeni Gar Binası'nın kentsel ve mimari değerleri gözetken ve öne çıkaran bir değer oluşturması tasarımın çıkış noktası olmuştur. Öneri proje tarihi eski gar binasını kendine eklemeye çalışan, eski garı kent ölçeği içinde değerlendiren, bağımsız algısına zarar vermeden kendinin bir parçası olarak işlevselleştiren bir tasarımdır (Şekil 4, 5, 6).



Şekil 4, 5, 6. Ankara YHT Garınının İç Mekan Görünümleri

Öneri tasarısı, eski gar binasının merkezinin saçak kotundan başlayarak, Celal Bayar Bulvarı yönüne doğru yükselerek, imar kurallarının izin verdiği en üst düzey yüksekliğe ulaşmakta, kente ana giriş cephesini oluşturmaktadır. Var olan durumun en önemli sıkıntılarında birisi; Celal Bayar Bulvarı ve TCDD arsasının konut ve üniversiteler bölgesi ile eski kent bölgesi (Ulus) bağlantısını engelleyen bir bariyer olmasıdır. Öneri tasarısında Ankaray Maltepe durağı çıkışından başlayan, Celal Bayar Bulvarı üzerinden geçerek, Yeni Gar önerisine bağlanan ve Eski Gar binasının meydanında sonlanan kamusal geçişle, iki tarafı (Ulus ve Maltepe semtlerini) bağlayan önemli bir bağlantı aksı oluşturularak, Gar'ın yeniden kentin bir parçası olması, kentle güçlü bir ilişki kurması da hedeflenmektedir (Şekil 7, 8, 9).



Şekil 7, 8, 9. Kentsel Sürekliliği Gösteren Dış Mekan Düzenlemelerinden Görünümler

Yeni Tren Garı önerisi yalnızca bir ulaşım yapısı olarak ele alınmamış, kentsel bir merkez olarak planlanmış, bu anlamda ulaşım işlevinin yanısıra ticaret, yeme içme, konaklama gibi işlevlere yer verilmiştir (Şekil 10, 11, 12).



Şekil 10, 11, 12. Gar İçindeki Alternatif Mekanlardan Görünümler

Yatırımcılarla birlikte geliştirilen konsept proje TCDD'ye sunulmuş, yapılan karşılıklı görüşmelerde binanın kütsel formunun önce onaylanan ihale projesine uygun olması kararına varılmıştır. İhale projesinde bulunan kütle ve cephe ana kararları üzerinden ilerleyerek cephe tasarımı yeniden etüt edilmiş; iç mekan yapı kurgusu tümüyle yeniden ele alınarak uygulama projeleri hazırlanmıştır. Yeni öneride Celal Bayar bulvarında kent girişi olarak tasarlanan ana cepheden yapıya yaklaşan kullanıcılar, yapının kalbi olarak ele alınan giriş holünden yapının katlardaki bütün işlevlerini izleyebilir ve mekansal örgütlenmesini kavrayabilir (Şekil 13, 14, 15).



Şekil 13, 14, 15. Gar İçinde Katlar Arasındaki Görsel Bağlantılardan Görünümler

A Mimarlık Tasarım imzası taşıyan tasarımda; çatı elemanları, atriyumlar ve binanın uçlarında her katta bulunan açık teraslar aracılığıyla doğal ışık denetimli bir şekilde, peron kotuna kadar kesintisiz ulaştırılarak, yaşayan mekanlar elde edilmiştir (Şekil 16, 17, 18).



Şekil 16, 17, 18. Gar İçinde Atriyumlardan Kesintisiz Gelen Doğal Işık Görünümleri

Yapıda her biri 400 metre uzunluğunda TCDD servis hizmetlerinin de sağlanabildiği üç peronda aynı anda 12 adet hızlı tren hizmet verebilmektedir. Yapım yöntemi olarak yapıda konvansiyonel, çelik, prefabrik sistemler bir arada kullanılmıştır. Yapının güvenlik kurgusu, yaya dolaşım alanları içinde zonlara ayrılmıştır, bu zonlar ana giriş holünde birbirlerine tek güvenlik noktasında bağlanmıştır. Kullanıcılar ve TCDD personeli için yapı genelinde farklı işlev kullanımlarını desteklemek, Ankara içinde simgesel yapılara vista verebilmek için farklı yönlerde ve farklı büyüklüklerde açık alanlar da tasarlanmıştır.

## SONUÇ

Ulaşım, tarih boyunca kentleri biçimlendirmiş ve toplumsal ilişkileri düzenlemiştir. Raylı sistemlerin kentteki zamanı düzenlemesi ile birlikte kentte oluşan düzenli hareketler ulaşımına bağlı ritimleri ortaya çıkarmıştır. Kamusal alanın kentteki dönüşümünü etkileyen, siyasi ve ekonomik olayların dışında, farklı ritimlerin kenti biçimlendirme durumu olmuştur. Kamusal alan artık fikir üretim alanı olmaktan çıkarak gelip geçilen ve anlık ilişkilerin kurulduğu alanlara dönüşmüştür. Yaya hareketi ve ulaşım ağlarına göre sürekli yeniden biçimlenen kamusal alanlar, artık ulaşımına göre kent içinde çözülmüştür. Kamusal alan tanımı, bir çok ritmin bulunduğu kentte, farklı

ritimlerin kesiştikleri noktalarda anlık ilişkiler üzerinden tanımlanmaktadır. İstasyonları bu anlık karşılaşmaların en çok görüldüğü, yeni kent ritmini oluşturan ve sonrasında bu ritimden etkilenen ulaşım yapıları olması nedeniyle bu ilişkilerin sorgulandığı alanlar olarak seçilmiştir.

İstasyonlar, kentteki ritmi kendine uydurmaya çalışırken yeterli kamusal ilişkiler sağlanamazsa kent içinde tanımsız boşluklar ve kentin dışladığı alanlar ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle istasyonları bu ritimlerin adaptasyonunu sağlamak ve bu ritimleri kente aktarmak için kendi içinde yeni kamusal ilişkiler üretmektedir. Ankara YHT Garı, bünyesinde barındırdığı farklı mekanlarla değişimi, gelişimi kurgulanmış yeni kamusal yüz olarak tanımlanabilir.

## **KAYNAKÇA**

- Arendt, H. (1994). İnsanlık Durumu, Çev: B. S. Şener, İletişim Yay., İstanbul.
- Bhabha, H. K. (1994). The Location of Culture, Routledge, London.
- Canter, D. (1974). Psychology for Architects, Applied Science Publishers Ltd., UK.
- Carr, S. (1970). The City of the Mind, Environmental Psychology  
Environmental Psychology Man and  
His Physical Settings, Edited by H. M. Proshansky, W. H. Ittelson, L. G. Rivlin, Holt Rinehart and Winston Inc., USA.
- Colquhoun, A. (1995). "The 19th Century Terminal Station in France and England as Cultural Artifact", Casabella Dergisi, 624: 68-71.
- Çevik, S. (1991). Mekan-Kimlik-Kimliklendirme Trabzon Sokakları Örneği, Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Çubuk, M. (1989). Kamu Mekanları ve Kentsel Tasarım, Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu, İstanbul, Bildiriler Kitabı: 15-17.
- Demirtaş, S., Diken, B. ve Gözaydın, İ. B. (1996). Mekan ve Ötekiler, Defter Dergisi, 28, Metis Yayınları, İstanbul.
- Erdönmez, M. E. (2005). Açık Kamusal Kent Mekanlarının Toplumsal İlişkileri Yapılandırmadaki Rolü, Büyükdere-Levent-Maslak Aksı, Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

- Ferrarini, A. (2004). "Railway Stations From The Gare De L'est To Penn Station", Electa Architecture., Milano, 5-16
- Gould, P. ve White, R. (1986). Mental Maps, Allen 6 Unwin Inc., USA.
- Hersberger, R. G. (1974). Predicting the Meaning of Architecture, Designing for Human Behavior: Architecture and the Behavioral Sciences, Edited by J. Lang, C. Brunette, W. Moleski, D. Vachon, Dowden, Hutchington&Ross Inc., USA.
- Holahan, C. J. (1982). Environmental Psychology, Random House Inc., USA.
- Ittelson, W. H. (1976). Some Issues Facing a Theory of Environment and Behavior, Environmental Psychology Environmental Psychology Man and His Physical Settings, Edited by H. M. Proshansky, W. H. Ittelson, L. G. Rivlin, Holt Rinehart and Winston Inc., USA.
- Kilpatrick, F. P. (1970). Two Process in Perceptual Learning, Environmental Psychology Environmental Psychology Man and His Physical Settings, Edited by H. M. Proshansky, W. H. Ittelson, L. G. Rivlin, Holt Rinehart and Winston Inc., USA.
- Krier, R. (1979). Urban Space, Academy Editions, London.
- Lang, J. (1987). Creating Architectural Theory, The Role of the Behavioral Sciences in Environmental Design, Van Nostrand Reinhold Int. Ltd., New York.
- Özbilen, A. (1982). Meryemana (Sumela) Kırsal Yöresinde, Çevre Tasarımı İçin Kullanıcıya Referans Olan, Yapay, Doğal İmgelem Ögelerinin Araştırılması, Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Peponis, J., Zimring, C. ve Choi, Y. K. (1990). Finding the Building in Wayfinding, Environmental and Behaviour, 22, 555.
- Sartain, A. O. (1968). Psychology, Mc Graw Hill Book Company, USA.
- Sennett, R. (1996). Kamusal İnsanın Çöküşü, Çev: S. Durak-A. Yılmaz, Ayrıntı Yayınları, İstanbul.
- Sobutay, G.L. (1996). Türkiye'de İstasyon Yapılarının Geçmişten Günümüze Değişmesi. Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü., Ankara.

- şahin, F. (2005). Alışveriş Merkezlerinin Biçimlenmesinde Önemli Boyutlardan Kamusal Mekan ve Kamusallık Olgusu, Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- şahin, F., Çevik, S. (2010). Influences of Art to the Quality of Public Sphere in Shopping Centers, Identity and Interaction in Art, International Symposium, Mimar Sinan Fine Arts University, İstanbul.
- Thomson, G. (1974). İnsanın Özü, Çev. Üster, C., Payel Yayınları, İstanbul.
- Yüsel, G. (1979). Kentsel Tasarımda Boyutlandırma Ölçütleri ve Ülkemiz İçin Geniş Kapsamlı Bir Model Önerisi, Doktora Tezi, İ.D.G.S.A., Mimarlık Fakültesi, İstanbul.