



# IDES'19

*Sustainability, Innovation, Production*

**2019**

Uluslararası Tasarım ve Mühendislik Sempozyumu  
**Bildiri Tam Metin Kitabı**

International Design and Engineering Symposium  
**Proceeding Book**

**İzmir Demokrasi Üniversitesi**

**IDES 2019**

**Uluslararası Tasarım ve Mühendislik Sempozyumu Bildiri Tam Metin Kitabı**

**“International Design and Engineering Symposium Proceeding Book”**

**EDİTÖRLER**

Prof. Dr. Hakan DOYGUN

Doç. Dr. Aslı GÜNEŞ GÖLBEY

Doç. Dr. Nurdan ERDOĞAN

ISBN: 978-605-69933-0-5

Aralık 2019

İZMİR

Eserde yayımlanan bildiri metinlerinde ileri sürülen görüşlerin ilmî ve hukukî sorumluluğu bildiri sahiplerine aittir. Kaynak gösterilmeden alıntı yapılamaz. Her hakkı saklıdır.

# Kimlik ve Dönüşümün İzlerini Gar Binaları Üzerinden Saptamak: Konya Gar Binaları

Merve Özkaynak<sup>1</sup>, Yelda Korkmaz<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Amasya Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü; Amasya;  
merve.ozkaynak@hotmail.com

<sup>2</sup>Konya Teknik Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Mimarlık Bölümü; Konya;  
ykorkmaz@ktun.edu.tr

## Özet

İnsanlık tarihinin en önemli gelişmelerinden olan Endüstri Devrimi, yarattığı geniş çaplı etkiyle birçok dönüşümü beraberinde getirmiştir. Buharlı makinelerin icadı ve demiryollarının keşfi ile ulaşım, üretim, ticaret ve iletişim kolaylaşmış, kentler arası bağlantı sağlanmıştır. Demiryollarının ortaya çıkardığı yeni mekânsal gereksinimleri karşılamak adına, yolcuların kullanımına yönelik gar binalarının inşası başlamıştır. Kentlerin iktisadi ve kültürel gelişimine büyük ölçüde katkı sağlayan tren garları, inşa edildikleri dönemleri yansıtan, fonksiyona yönelik özgün mimari kimliklerini oluşturmuş, kentin önemli mekânsal ve kentsel kimlik bileşenlerinden biri olmuşlardır. Ulaşım teknolojisindeki gelişmelerin etkisiyle, süreç içerisinde tren garlarının da mekânsal özellikleri ve mimari kimlikleri dönüşüme uğramıştır.

Osmanlı Devleti'nde, dönemin en önemli ulaşım biçimi olan demiryolunu bir kalkınma aracı olarak görülmüş, yapımı için Avrupalı devletlere imtiyazlar verilmiştir. Erken Cumhuriyet Döneminde de önemini koruyan demiryolları, izleyen yıllarda devletin ulaşım politikalarının kara yolları üzerine temellendirilmesi ile uzun yıllar geri planda kalmıştır. Hızlı tren teknolojilerinin ortaya çıkmasıyla birlikte, devlet kalkınma planlarında demiryolu ulaşımı yeniden gündeme gelerek çalışmalar yeniden başlamıştır. Hızlı tren ağlarının kurulması ile kullanıcı sayısının artması, tren garlarının mekânsal olarak yetersiz kalmasına sebep olmuş ve ilk olarak yapılan ekler ile gar binaları hızlı tren kullanımına adapte edilmeye çalışılmıştır. İşlevselliğini yitiren gar binalarının yerine modern, çelik strüktürlü gar binalarının inşa edilmeye başlanmasıyla, bir dönüşüm sürecine girilmiştir.

Bu bağlamda çalışma kapsamında; öncelikle kimlik ve mekânsal dönüşüm kavramlarına değinilerek tarihsel süreç içerisinde Türkiye'de gar binalarında yaşanan dönüşüm aktarılmıştır. Osmanlı döneminde Anadolu - Bağdat demiryolu hattı üzerinde bulunan Konya kenti, günümüzde de yüksek hızlı tren projelerinde yer aldığından tren garlarının mimari kimliklerinde yaşanan değişimler gözlemlenebilir olmuş, çalışmanın örneklem alanı olarak Konya tren garı binaları seçilmiştir. 1896 yılında kentin ilk tren garı olarak inşa edilen Osmanlı Dönemi'ne ait eski gar binası, 1956'da inşa edilen ve 2011 yılında hızlı tren seferlerinin başlamasından önce yenileme uygulamaları yapılarak günümüzde de kullanımı süren Cumhuriyet Dönemi'ne ait mevcut tren garı ve 2019 yılında inşası devam eden yeni hızlı tren garı, kentsel ve mimari açılarından karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Bu sayede, yaşanan kentsel ve mimari kimlik değişimlerinin ortaya konması amaçlanmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Dönüşüm, Kimlik, Konya Gar Binaları, Mekânsal Değişim, Tren İstasyonları.

## Abstract

The Industrial Revolution, one of the most important developments in the history of humanity, has brought many transformations with its wide impact. With the invention of steam engines and the discovery of railways, transportation, production, trade and communication became easier and inter-city connection was ensured. In order to meet the new spatial requirements have introduced by the railways, the construction of railway station for the use of passengers has started. Train stations that contribute greatly to the economic and cultural development of cities, have created their unique function-specific architectural identities reflecting the period they were built and have become one of the important spatial and urban identity components in their cities. With the effect of advances in transportation technology, the spatial features and architectural identities of the railway stations have been transformed.

In the Ottoman Empire, as the most important form of transportation at the period, railways were considered as instruments of development and Ottomans granted concessions to European states for the construction of railways. The railways remained important in the early Republican period, but ignored for many years after state's transportation policies begin to focus on the roads. With the emergence of high-speed train technologies, rail transport has been brought to the agenda again in state development plans and the works have started again. The number of passengers increased with the establishment of high-speed train network and this caused the train stations to be spatially insufficient. Firstly, these station buildings were tried to be adapted to the use of high speed trains with additions. A transformation process has begun with the start of the construction of the modern, steel structure station buildings instead of the railway station buildings which lost their functionality.

In this context, inside the scope of this study, firstly the transformation of the station buildings in the historical process in Turkey has been transferred with referings to the concept of identity and spatial transformation. The city of Konya, which has located on the Anatolian-Baghdad railway line during the Ottoman period, is still involved in high speed train projects. This makes it possible to observe the changes in the architectural identities of the railway stations throughout the periods, because of that, the train station buildings in Konya were chosen as the sampling area of the study. The old station building, which was built in 1896 as the city's first railway station in the Ottoman period; the existing railway station of the Republican Era, which has been renewed before the commencement of high speed trains in 2011 was built in 1956 and still in use today; and the new high speed train station, which is still under construction in 2019, have been examined and compared in terms of urban and architectural aspects. In this way, it is aimed to reveal the urban and architectural identity changes that experienced.

**Keywords:** Transformation, Identity, Konya Station Buildings, Spatial Change, Train Stations.

## 1. GİRİŞ

Kent kimliği; her kentte farklı ölçek ve yorumlarla kendine özgü nitelikler taşıyan; fiziksel, kültürel, sosyo-ekonomik, tarihsel ve biçimsel faktörlerle şekillenen; kentliler ve onların yaşam biçiminin oluşturduğu, sürekli gelişen, geçmişten geleceğe uzanan büyük bir sürecin ortaya çıkarttığı anlam yüklü bir bütünlüktür (Çöl, 1998). Kent kimliğini oluşturan ve o kente özgü olan coğrafi konumu, topografyası, iklimi, bitki örtüsü ve jeolojik yapısı doğal kimlik bileşenleridir. Yapay çevre bileşenleri ise kente insan eliyle yapılmış her türlü müdahalelerin bütünü olarak ele alınmaktadır. Binalar, yapılar, yollar, sokaklar, caddeler, meydanlar, anıtlar ve açık alanlar gibi insan eliyle yapılmış her türlü kentsel bileşen yapay çevre kimlik bileşenleridir (Önem ve Kılınçaslan, 2005). Ocakçı (1993); kimlik elemanlarını form-görüntü, yer-konum ve sembolik anlam kapsamında değerlendirmiştir. Bu durumda, her kent farklı özelliklerle ön plana çıkar (Birlik, 2006). İnsan eliyle yapılmış çevrede yer alan ve kimlik oluşturma potansiyeli en fazla olan unsur ise, o kentte bulunan ve kentlilerin gündelik yaşantılarında yer etmiş anıt niteliğindeki yapıların bir araya gelerek oluşturdukları kent dokusudur (Biol, 2007). Bu bağlamda gar binaları ve çevresindeki lojman, otel, lokomotif deposu gibi binaların oluşturduğu kompleksler, kent kimliği için önemli yapısal çevre elemanlarıdır. Hemen her kentte gar binalarının bulunduğu caddeler İstasyon Caddesi olarak adlandırılmakta ve kentsel bellek mekânları olarak hafızalarda yer etmektedir. Fakat günümüzde gerek yapı malzemelerinin gerekse strüktürlerin çağın sağladığı teknoloji ile değişmesi kentlerin yapay çevresini doğrudan etkilemekte, bu sürecin bir sonucu olarak yapılarla birlikte kentlerin de kimlikleri değişmektedir.

## 2. GAR BİNALARININ KİMLİK DÖNÜŞÜMÜ

### 2.1 Türkiye'de Demiryollarının Tarihsel Gelişimi

Modern anlamda ilk demiryolları, buhar makinesinin keşfi ve bunun demiryollarına uygulanmasıyla meydana gelmiştir. Bugünkü anlamdaki ilk demiryolu teknolojisi, 19. yüzyılın ilk çeyreğinde İngiltere'de ortaya çıkmıştır. İngiltere'nin ardından demiryolu ulaşımının Avrupa'ya

ve diğer Dünya ülkelerine yayılması, Osmanlı Devleti'nde de demiryollarının yapımını gündeme getirmiştir (Büyükdemir, 1999). Osmanlı'da ilk olarak İngilizlere verilen imtiyazla, 130 km'lik İzmir-Aydın hattının inşası ile 1856 yılında başlayan demiryolları süreci, Fransız ve Almanlarla devam etmiştir (Başar ve Erdoğan, 2009). Demiryolları, Kurtuluş Savaşı sırasında da önemli bir rol oynamış, ardından Erken Cumhuriyet Döneminin ulaşım politikası ile bu dönem demiryolları için atılım dönemi olmuştur. Demiryolu yapım ve işletmesi ulusal güç ile gerçekleştirilmiş, Anadolu'nun batısı ile doğusu arasındaki demiryolu ağ oranındaki dengesizlik düzenlenmiştir. 1950 yılından itibaren ise ulaşım politikaları karayolları üzerine temellendirilmiş ve demiryolu ulaşımı uzun yıllar ihmal edilmiştir. Ucuz ve hızlı yük taşıma gereksiniminin ortaya çıkması ve insanların hızlı ve güvenli yolculuk yapma talepleri ile demiryolu ulaşımı yeniden değer kazanmıştır. Yüksek hızlı tren teknolojileri ile bu gereksinim karşılanmış ve demiryolu hatları yenilenmeye başlamıştır. Böylece 2000'li yıllarda kalkınma planlarında demiryolu ulaşımı yeniden gündeme gelmiştir (Coşkun, 2013). Deniz ile hava yolunun yerini tekrar demiryolu taşımacılığının alacağını söyleyen Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Raporu (2005) ile YHT taşımacılığında önemli atılımlar yapılması ve hızlı tren projelerinin finanse edilmesi kararlaştırılmıştır. YHT projeleri kapsamında 2009'da Ankara-Eskişehir, 2011'de Ankara-Konya, 2013'te Eskişehir-Konya, 2014'te Ankara-İstanbul ve Konya-İstanbul arası hatlar hizmete açılmıştır. Ankara-İzmir, Ankara-Bursa ve Ankara-Sivas hatlarında yapım çalışmaları devam etmektedir.



Şekil 1. Türkiye'de Yüksek Hızlı Tren Hatları

## 2.2. Kimlik ve Dönüşüm Bağlamında Türkiye'de Gar Binaları

Osmanlı'da yapılan ilk istasyon binaları İngiliz, Fransız ve Alman mimarlar tarafından eklektik üslupta yapılmış, cephe düzenlemelerinde ise Gotik, Rönesans, Barok ve oryantalist üslupların biçimsel motifleri bir arada kullanılmıştır. 19. yy.'ın sonlarında Batı'da eklektik üslupta tasarımlara karşı tepki gösterilmiş, modern mimarinin öncüsü sayılabilecek tasarımlar yapılmaya başlanmıştır. Fakat bu dönemde Osmanlı'da mimaride Neo-Klasik akımının egemenliği sürmektedir (Durak, 2003). Cumhuriyet'in ilanına yaklaşırken Mimar Kemaleddin, Vedat Tek, Ahmet Burhanettin Tamcı gibi Türk mimarların I. Ulusal Mimarlık Akımı kapsamında, milli üslupla istasyon binaları inşa ettikleri görülmektedir. Plan şemaları Avrupalı mimarlarca tasarlanan istasyon binalarına benzerlik gösterirken, cephelerde Osmanlı-Türk motiflerinin kullanılmıştır (Demirarslan, 2015). 1950'lere gelindiğinde Ulusal Mimarlık Akımlarının etkileri azalırken, demiryolu ulaşımının da devlet politikası düzeyinde önemini yitirmesi ile, bu dönemde inşa edilen gar binalarında bir üslup kaygısından söz etmek mümkün değildir (Başar ve Erdoğan, 2009).

Demiryolu ulaşımının yeniden önem kazandığı son 10 yıllık süreçte, YHT projeleri sonrası yolcu sayısını karşılayamayan garlara ek peronlar ya da ek binalar tasarlanmaya başlamıştır. Bu çözüm önerilerinin yanında, birçok durak için yeni YHT garlarının inşası gündeme gelmiş, YHT gar binaları günümüz malzemeleri ve teknolojisi kullanılarak tasarlanmış ve uygulanmıştır. Cam ve çelik malzemenin kullanıldığı yeni gar binaları modern endüstri yapıları olarak klasik üslupta inşa edilmiş gar binalarından cephe karakteri, yapı malzemesi, mimari üslubu ve mekânsal

fonksiyonlar olarak ayrılmaktadır. YHT garlarının farklı kimlik öğeleri taşıması, gar binalarının bir dönüşüm sürecine girdiğini göstermektedir.

**Tablo 1.** Türkiye’de Gar Binalarının Tarihsel Dönüşümü

Gar Binası	Yapım Yılı	Mimari Özellikleri
<p><b>Basmane Garı</b></p> 	1876	İzmir-Turgutlu hattının yapımı kapsamında, Fransız bir şirket tarafından inşa edilmiştir. Küçük boyutta olmasına rağmen, varış ve hareket platformunu örten kubbe biçimli çift sundurması ilk özelliği taşımaktadır (Şenyiğit ve Erten, 2011). Yapı, simetrik ve dikdörtgen bir plan şemasına sahiptir. Dik çatı ile vurgulanmış giriş kısmı üç katlı, yan kanatlar ise iki katlıdır. Kesme taşla inşa edilen garın kanatlarındaki frontal pencereler Batı etkisini yansıtmaktadır (Sobutay, 1996; Durak, 2003).
<p><b>Haydarpaşa Garı</b></p> 	1908	Bağdat Demiryolu Hattının başlangıç noktası olarak inşa edilen yapı, kolları simetrik olmayan “U” formulu tipik bir uç istasyon planına sahiptir. Otto Ritter ve Helmuth Cuno isimli iki Alman mimar tarafından, Neo-Rönesans ve Barok anlayışın birlikte kullanıldığı eklettik bir üslupta tasarlanmıştır (Koçer, 1995). Güneybatı cephesi neo-rönesans stilinde tasarlanmış olmasına rağmen, kuzeybatı cephesi sade bir üsluptadır. Yapının iç bezemeleri ise barok ve gotiktir (Coşkun, 2013).
<p><b>Edirne Garı</b></p> 	1910	Mimar Kemalettin Bey tarafından tasarlanmış, simetrik bir plan şemasına sahip yapı, geniş saçakları, sivri kemerli pencereleri gibi cephe ve süsleme özellikleriyle Ulusal Mimarlık Dönemi örneklerindedir (Başar ve Erdoğan, 2009).
<p><b>Ankara Garı</b></p> 	1937	Klasik Osmanlı öğelerinin terk edilerek yeni bir üslup arayışına girildiği bir döneme rastlayan yapı, Şekip Akalın tarafından tasarlanmıştır. Simetrik olan uzun yatay kütle ile yapı, demiryolu hattına paralel bir biçimde yerleştirilmiştir. 1930’ların Neo-Klasik düzen ile merdiven kulelerinin yuvarlatılmış hatları, dönemin önde gelen mimarlık akımlarının birleştirilerek kullanıldığını göstermektedir (Tekeli, 2006).
<p><b>Eskişehir Tren Garı</b></p> 	1955	Orhan Sefa tarafından tasarlanan yapı, orta aksında bulunan betonarme tonozlu bir yolcu salonu ile, arkadlı simetrik kanatlardan oluşan demiryoluna paralel lineer bir kütlelerdir (Koca ve Karasözen, 2010). Üslubuyla Anadolu’da 18. yy’dan bu yana yapı malzemesinin rasyonel ilk kullanımınıdır (Sobutay, 1996).
<p><b>Ankara YHT Garı</b></p> 	2016	Ankara Garı’nın hemen arkasında, demiryoluna paralel olarak konumlanan yapı, 50 bin yolcuya hizmet verebilmektedir. Aynı anda 12 adet YHT setinin yaşayabileceği 3 adet peron ve 6 adet demiryolu hattı bulunan yapı 8 katlıdır (www.tcdd.gov.tr). Yapıda konvansiyonel, çelik, prefabrik sistemler bir arada kullanılmıştır (Şahin, 2017). Garda ulaşım fonksiyonu ile birlikte, alışveriş merkezi ve konaklama fonksiyonları da yer almaktadır.

### 3. KONYA GAR BİNALARININ İNCELENMESİ

Almanlara verilen imtiyaz ile gerçekleştirilen, Osmanlı Dönemi’nin en büyük demir yolu projesi olan Anadolu-Bağdat Demiryolu Hattı projesi kapsamında, 1895 yılları arasında İzmit – Konya hattının tamamlanmasıyla, Konya’ya ilk tren Temmuz 1896’da sefere başlamıştır. Demiryolu hattı şehrin bağlantılarını güçlendirmiş, kentin gelişimine önemli ölçüde katkıda bulunarak sosyal ve ekonomik hayatta büyük gelişmelere yol açmıştır. Anadolu’nun doğusuyla batısını, kuzeyiyle güneyini bağlama potansiyeline sahip konumuyla Konya, sonraki dönemlerde de demiryolu projelerinde önemli bir bağlantı noktası olmaya devam etmiş, gelişen teknolojilerle birlikte yolcu sayısının artmasıyla yeni gar binası projeleri gündeme gelmiştir.



Şekil 2. Konya Garı binalarının şehir içindeki konumları

### 3.1. Eski Konya Tren Garı (1896)

Eski Konya Tren Garı, 1896'da inşa edilmiştir. Neo-klasik ve Alman yerel tarzı 'Heimatstil' sentezi bir mimari anlayışı yansıtır. Dikdörtgen biçimli simetrik plan şeması, iki katlı, dışa doğru çıkma yapan giriş holü ile, kendisiyle aynı dönemde inşa edilen Ankara ve Eskişehir gar binalarıyla aynı karakterdedir. Alman Mimari üslubu ile yapılmış gar binalarına iyi bir örnektir.



Şekil 3 ve 4. Konya Eski Tren Garı (1920'ler ve 2019)

Yapının cephelerinde, zemin kat pencereleri ve kapılar, ortası kilit taşı, basık kemerli; üst kat pencereleri ise dikdörtgen şeklindedir. Pencerelerin etrafına söve dolaşarak cephedeki baskınlıkları vurgulanmıştır. Kat hizalarında cepheyi dolaşan silmeler oluşturulmuştur. Malzeme olarak, tuğla, taş ve ahşap kullanılan binanın, cepheleri sıva ile kaplıdır. Bina kâgir olarak inşa edilmiştir. Bugün hâlâ ayakta ve sağlam olan gar binası, yeni garın inşasından sonra kafeterya ve restoran olarak kullanılmaya devam edilmiştir. Restorasyonu TCDD tarafından yaptırılan tescillenmiş bina, günümüzde Gar Müdürlüğü ve VIP salonu olarak kullanılmaktadır.

### 3.2. Konya Tren Garı (1956)

Konya'nın günümüzde de kullanımı süren gar binası, 1956 yılında inşa edilmiştir. Eski gar binasının hemen yanında yer alır. Ağustos 2011'de Konya-Ankara YHT seferlerinin başlamasından önce yapı ve peronlar yenilenmiş, binaya giydirme cephe uygulaması yapılmıştır.



Şekil 5 ve 6. Konya Tren Garı (2005 ve 2016)

Yapı, dikdörtgen biçimli, yolcu bekleme salonuna göre simetrik bir plan şemasına sahiptir. Kütle organizasyonunda idari birimlerin bulunduğu üç katlı kısım, yapının bir ucuna yerleştirilerek bu simetri kırılmıştır. Yolcu hizmetlerinin bulunduğu kısımda, günümüzde kompozit kaplamalı, aslen ince demir kolonlar ile arkadlı bir cephe oluşturulmuştur. Yolcu bekleme salonuna açılan ana giriş yükseltiyle cepheden okunur olması sağlanmıştır. Ancak günümüzde yolcu bekleme salonuna açılan ana giriş kullanılmamakta, YHT peronuna ve gar binasına girişler yan tarafta sonradan eklenmiş cam panelli girişten sağlanmaktadır.

### 3.3. Konya Yüksek Hızlı Tren Garı (2019)

İnşası süren Konya YHT Garı kent merkezi içinde, mevcut gara 4.5 km mesafede yer almaktadır. Garın yapıldığı yer ve çevresi küçük sanayi merkezidir, en yakın konut alanı 300 metre mesafededir. Gar, mevcut YHT hatlarıyla birlikte, gelecekte eklenecek yeni YHT hatları ve getireceği yolcu yükü de düşünülerek planlanmıştır. Günümüz istasyon yapılarında görüldüğü üzere, Konya YHT Garı'nın ulaşım hizmeti fonksiyonuna edecek kamusal fonksiyonlar olarak garın içerisinde mağazalar, yeme-içme mekânları ve çok amaçlı salonlar bulunmaktadır (2014).



Şekil 7 ve 8. Konya YHT Garı

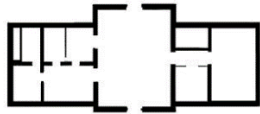
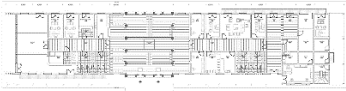

Demiryolu hattının her iki yönünden de yaklaşımın sağlanması amacıyla, kent ölçeğinde bir öneri getirilmiş ve YHT garı, hattın üzerinden geçerek kentin iki yakasını birleştiren bir köprü işlevi görecektir biçimde tasarlanmıştır. Kesişerek yapı formunu oluşturan iki dikdörtgen blok, simetrik tek bir geometri oluşturmaktadır. Üst örtüyü oluşturan yapı kabuğu, bazı yerlerde kapalı bir mekânı, bazı yerlerde ise peronların saçaklarını oluşturacak şekilde tasarlanmıştır. TCDD tarafından hazırlanan rapora göre (2014) taşıyıcı sistem, betonarme çerçeve sistemli bodrum katlar ve güney bloğunun kolları dışında, çelik strüktürdür. Çelik konstrüksiyonlu kabuk, metal kompozit paneller ve cam paneller ile kaplanacaktır.



#### 4. SONUÇ ve DEĞERLENDİRMELER

Konya’da bulunan gar binalarının mimari özellikleri aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

**Tablo 2. Konya Gar Binalarının Karşılaştırılması**

	Eski Konya Tren Garı	Konya Tren Garı	Konya YHT Garı
Yapım Yılı	1896	1956	2019 (Öngörülen bitiş tarihi)
Yapı Malzemesi	Taş, tuğla ve ahşap	Betonarme	Betonarme ve çelik
Yapım Sistemi	Kagir	Çerçeve sistem	Çerçeve sistem, kafes sistemler
Cephe Kaplaması	Taş ve sıva	Sıva ve boya/Kompozit giydirme cephe	Kompozit ve cam panel
Plan Şeması			
Plan Özellikleri	Dikdörtgen, simetrik	Simetrik olmayan, dikdörtgen	Kesişen iki dikdörtgen kütle, simetrik
Demiryoluna göre konumu	Demiryoluna paralel	Demiryoluna paralel	Demiryolu yapının içinden geçmekte
Kat Adedi	İki	Dört (İdari birimde, bodrum dahil)	Beş (Bodrum dahil)
Toplam Kapalı Alan	620 m <sup>2</sup>	1.815 m <sup>2</sup>	29.324 m <sup>2</sup>
Fonksiyonlar	Yolcu hizmetleri, idari birim, restoran	Yolcu hizmetleri, idari birimler, büfeler	Yolcu hizmetleri, idari birimler, restoranlar, mağazalar

Konya’da bulunan üç gar binasının değerlendirilmesi sonucunda;

- Her biri inşa edildiği dönemin özelliklerini kullanılan malzeme, strüktür, cephe karakteri ve fonksiyon özellikleri açısından yansıtmaktadırlar. İhtiyaca bağlı olarak kullanım alanının arttığı da görülmektedir.
- Konya’nın ilk gar binası Osmanlı Dönemi’nde yabancılara verilen imtiyazların getirdiği biçimde Alman stilini, inşa edilen YHT garı ise form ve cephe özelliklerinin yanı sıra ulaşım fonksiyonuna eklenen alışveriş merkezi benzeri fonksiyonları ile de günümüz gar binası anlayışını yansıtmaktadır.
- Osmanlı Dönemi’nde yapılan ilk gar binası kentin gelişim yönünü etkilemiş olsa da, günümüzde kent içerisinde toplu taşıma ile kısıtlı biçimde gara ulaşılabilir. Bu durum, YHT garının yer seçiminde önemli bir etmen olmuştur. TCDD tarafından hazırlanan rapora göre (2014), YHT garının şehir içerisinde tramvay, otobüs, planlanacak olan banliyö ve hafif raylı sistem hatlarıyla entegre olması beklenmektedir.
- Aynı rapora göre, YHT garının yer seçimi ile, yakın çevresindeki kent içerisinde kalmış olan küçük sanayi tesislerinin kentsel dönüşüm kapsamına alınarak kaldırılması ve bölgenin konut, ticaret, sosyal ve kültürel yapılar ile yeni bir merkeze dönüştürülmesi hedeflenmiştir. YHT garının bölgeye yeni bir kimlik kazandırması amaçlanmıştır.

Mevcut tren garının, YHT garı hizmete girdikten sonra da konvansiyonel ana hat tren seferleri için kullanılması beklenmektedir. Konya’da üç döneme ait üç tren garı da bulunmaya devam edecek ve aktif olarak kullanılacaktır. Mevcut gar binası ve çevresi kent içerisindeki yerini,

önemini ve kimliğini korurken, YHT garının günümüzü yansıtan yeni bir kentsel alan oluşturması beklenmektedir.

## 5. REFERANSLAR

- 2005, Ulaştırma Ana Planı Stratejisi, *Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uyg-Ar Merkezi, İstanbul*.
- 2014, Konya Buğday Pazarı YHT (Yüksek Hızlı Tren) Garı, *TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü*.
- Başar, M. E. ve Erdoğan, H. A., 2009, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Tren Garları, *S.Ü. Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 24 (3), 29-43.
- Birlik, S., 2006, Tarihi Çevrelerde Kentsel Kimlik Değişiminin Eşik Analizi: Trabzon'da Bir Deneme, *Karadeniz Teknik Üniversitesi*.
- Biröl, G., 2007, Bir Kentin Kimliği ve Kervansaray Otel Üzerinde Bir Değerlendirme, *Arkitekt Dergisi*, Kasım-Aralık 2007 (514), 46-54.
- Büyükdemir, Ö., 1999, Edirne Garı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi*.
- Coşkun, L. S. B., 2013, Kamusal Mekân ve Kolektif Bellek Bağlamında İstasyon Binalarının İncelenmesi ve Hızlı Tren İstasyonlarına Dönüşümü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, *Gazi Üniversitesi*.
- Çöl, Ş., 1998, Kentlerimizde Kimlik Sorunu ve Günümüz Kentlerinin Kimlik Derecesini Ölçmek İçin Bir Yöntem Denemesi, *Mimar Sinan Üniversitesi*.
- Demirarslan, D., 2015, Batılılaşma/Modernleşme Dönemi Demiryolu Politikası ve İstasyon Binası Mimarisi: İzmit ve Hereke Tren İstasyonları. Uluslararası Gazi Akça Koca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi: 1635-1649.
- Durak, S., 2003, Bir Modernleşme Projesi Olarak Anadolu'da Demiryolları ve Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, *Uludağ Üniversitesi*.
- Koca, G. ve Karasözen, R., 2010, 1945-1960 Dönemi Eskişehir Modern Kent Merkezinin Oluşumunda Öne Çıkan Yapılar, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 10 (3), 191-211.
- Koçer, Ş., 1995, Haydarpaşa-Gebze Demiryolu Hattında 19. Yüzyılda Yapılmış Demiryolu İstasyon Binaları, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi*.
- Önem, A. B. ve Kılınçaslan, İ., 2005, Haliç Bölgesinde Çevre Algılama ve Kentsel Kimlik, *İtü Dergisi/a mimarlık, planlama ve tasarım*, 4 (1), 115-125.
- Sobutay, G. L. Ç., 1996, Türkiye'de İstasyon Yapılarının Geçmişten Günümüze Değişmesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, *Gazi Üniversitesi*.
- Şahin, F., 2017, İstasyon Yapılarının Değişimi: Ankara YHT Garı Örneği. 3rd International Congress on Political, Economic and Social Studies (ICPESS). Sarajevo: 57-71.
- Şenyiğit, Ö. ve Erten, E., 2011, Adana-Mersin Demiryolu Hattı Üzerindeki İstasyon Binalarının Tarihi ve Mimari Analizi, *Ç.Ü. Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 26 (1), 37-55.
- Tekeli, D., 2006, Cumhuriyetin Binaları, *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 2-3 (442-443), 30-63. [www.tcdd.gov.tr](http://www.tcdd.gov.tr), [20.10.2019].
- Şekil.1 [www.rayhaber.com](http://www.rayhaber.com), [29.09.2019]
- Şekil.2 Google Earth ekran alıntısı [10.10.2019]
- Şekil.3 [www.eskiturkiye.net](http://www.eskiturkiye.net), [20.10.2019]
- Şekil.4 ve 8. Yelda Korkmaz kişisel arşiv, 2019.
- Şekil.5 <http://www.baglantinoktasi.com.tr>, [20.10.2019]
- Şekil.6 Yelda Korkmaz kişisel arşiv, 2016.
- Şekil.7 [www.sozcu.com.tr](http://www.sozcu.com.tr), [20.10.2019]
- Tablo.1 Basmane Garı, <https://commons.wikimedia.org>, [20.10.2019]
- Tablo.1 Haydarpaşa Garı, [www.borsatek.com](http://www.borsatek.com), [20.10.2019]
- Tablo.1 Edirne Garı, <https://commons.wikimedia.org>, [20.10.2019]
- Tablo.1 Ankara Garı, <http://mulkiyehaber.net>, [20.19.2019]

Tablo.1 Eskişehir Garı, <http://uskamuhendislik.com>, [20.10.2019]

Tablo.1 Ankara YHT Garı, <http://www.tcdd.gov.tr>, [20.10.2019]

Tablo.2 Eski Konya Tren Garı Plan Şeması, Başar ve Erdoğan, 2009.

Tablo.2 Konya Tren Garı Plan Şeması, TCDD Konya Gar Müdürlüğü, 2016.

Tablo.2 Konya YHT Garı Plan Şeması, TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2014.