



İntermodel Yolcu Taşımacılığı Çerçevesinde Ankara Yüksek Hızlı Tren Garının Mekân Analizi

Spatial Analysis of Ankara High Speed Train Station within the Framework of Intermodal Passenger Transportation

ÖZET

Karma mod olarak isimlendirilen ve uzun yıllar lojistik alanında sıkça kullanılan intermodal sistem son dönemlerde yolcu taşımacılığında gündeme gelmeye başlamıştır. Sürdürülebilir bir yaklaşım olarak da karşımıza çıkan intermodal sistem de toplu taşımaya yönlendirme yapılarak büyük şehirlerde yaşanan trafik yoğunluğunun ve çevre kirliliğinin minimuma düşürülmesi hedeflenmektedir. İntermodal yolcu taşımacılığı geliştikçe transfer merkezlerinin tasarımı da gündeme gelmeye başlamış ve ulaşım ağları arası geçişi sağlamasının yanında yolcuya hizmet etmesi de planlanmaktadır.

Kullanılan ulaşım ağına ve hizmet ettiği kitleye göre farklılık gösteren transfer merkezleri otoparklar, metro istasyonları, havaalanları ve istasyon binaları olarak isimlendirilebilir. Çalışma dahilinde ise bir istasyon binası olarak Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı ele alınmıştır. Çalışmada öncelikli olarak literatür taraması yapılmış, ardından gar binasının mevcut planları ve işlevleri mekan analizi yapılarak tablolştırılmıştır. 21.yy intermodal gar binalarının tasarımında belirlenen kriterler ışığında yapının mekansal işlevleri ve kentteki konumu değerlendirilmiştir. Çalışmanın ülkemizde mevcut olan veya yeniden inşa edilecek gar binalarının tasarımına alt yapı oluşturması hedeflenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Gar Binaları, İç Mekan, İntermodal yolcu taşımacılığı, Mekan Analizi

ABSTRACT

Abstract

Intermodal system, which is called mixed mode and has been frequently used in the field of logistics for many years, has recently started to come to the fore in passenger transportation. The intermodal system, which is also a sustainable approach, aims to minimize traffic congestion and environmental pollution in big cities by directing public transportation. As intermodal passenger transportation develops, the design of transfer centers has also started to come to the fore and is planned to both provide transition between transportation networks and serve the passengers.

Transfer centers, which differ depending on the transportation network used and the audience they serve, can be named as bus terminals, metro stations, airports and station buildings. Within the scope of the study, Ankara High Speed Train Station was considered as a station building. In the study, first of all, a literature review was made, and then the current plans and functions of the station building were tabulated by performing a spatial analysis. The spatial functions of the building and its location in the city were evaluated in the light of the criteria determined in the design of 21st century intermodal station buildings. The aim of the study is to provide an infrastructure for the design of existing or reconstructed station buildings in our country.

Keywords: Station Buildings, Interior, Intermodal passenger transportation, Space Analysis

GİRİŞ

Demiryolu, endüstrileşmeyi olanaklı kılan en önemli faktörlerden birisidir. 18.yy sonu ile 19.yy başlarında demiryolu, sağladığı hız ve ucuzluk sayesinde pazara ulaşımında Endüstri Devrimi'nde öncü olmuştur. İngiliz mühendisler deniz aşırı ülkelerde demiryolu inşaatının önemini anlamış ve demiryolu inşası tüm dünyada hız kazanmıştır. Demiryolu inşası yatırımcılar için ve arazi yatırımı için büyük bir adım olmuştur. Kentlerde gözle görülür fiziksel farklılıklar meydana gelmiştir. Avrupa'daki pek çok kentte demiryolları tarihi merkezlerden uzak inşa edilmiş, daha sonra kentler büyüyerek istasyonların çevresini sarmıştır.

Demiryolu taşımacılığının yaygınlaşması ve demiryolu hatlarının inşası 1880-1890 ve 1900-1910 yılları arasında artış göstermiştir. 1860 yılına Dünya'da 108.000 km demiryolu hattı varken 1914 'de 1.339.000 km demiryolu hattı bulunmaktadır (Erkan, 2007)

Ülkemizde demiryolu hatlarının inşası Osmanlı Devleti'nin ekonomik sorunlarından dolayı imtiyazlar çerçevesinde başlamıştır. Örneğin bugünkü ülke sınırlarımız içerisinde bulunan ve ilk demiryolu olan İzmir-Aydın hattı İngilizler tarafından 1856 yılında yapılmıştır (Yıldırım,2002)

Emine Yavuz Pakih¹

How to Cite This Article

Yavuz Pakih, E. (2024).

“İntermodel Yolcu Taşımacılığı Çerçevesinde Ankara Yüksek Hızlı Tren Garının Mekân Analizi”, International Social Mentality and Researcher Thinkers Journal, (Issn:2630-631X) 10(3): 431-442. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.11397068>

Arrival: 25 April 2024

Published: 30 May 2024

Social Mentality And Researcher Thinkers is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

¹ Dr. Öğr. Üyesi, Atatürk Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi veya Enstitüsü, İç Mimarlık Bölümü, Erzurum, Türkiye.

Cumhuriyetin ilanından sonra ülkede yabancı şirketler tarafından yapılmış toplam 4112 kilometre demiryolu hattı bulunmaktadır, çoğunlukla limanlardan iç kesimlere doğru uzanan demiryolu hatları devletin başa çıkması gereken bir ulaştırma sorunu haline gelmiştir ve bu sorun geniş bir şekilde ele alınmaya başlanmıştır. Umuru Nafia programında (1923) ülkenin doğu-batı doğrultusunda hareket eden, merkez ve limanlara bağlanan bir demiryolu ağı hazırlanmıştır. Ancak var olan demiryolu ağının bakımı ve yenisinin inşası için gerekli olan bütçenin fazla olmasından dolayı devlet ekonomik bağımsızlığa zarar vermeyecek yabancı sermaye desteğini kabul etmiştir ve sonucunda yeni demiryolu ağının inşası için Amerika ile bir sözleşme imzalanmıştır. Devletin yeni demiryolu politikasının hedeflerinden birisi ise yabancı şirketler tarafından işletilmekte olan demiryolu hatlarını satın almaktır. (Yıldırım,1996)Bu politikalar ışığında hızla devam eden demiryolu inşasında, yaşanan ekonomik buhran sonrasında (1929) yavaşlama yaşanmıştır. 1933 yılından sonra yeniden hız kazanan demiryolu inşasına ilk iç borçlanma ile yapılan Sivas-Erzurum hattı ve Malatya-Çetinkaya hattının inşası ile başlanmıştır. Ülkemiz bir dönüm noktası yaşamış ve millileşme yoluna gitmiştir. Cumhuriyetin başlarında millileşen demiryolları ile 15 yılda toplam 6927 kilometre demiryolu uzunluğu olmuştur.1950 li yıllara gelindiğinde ise Amerika dan ekonomik yardım alan ülkemiz Marshall planından dolayı demiryolu inşasını yavaşlatmış, karayolu inşasına hız vermiştir. 1960'dan 2003 yılına kadar toplam 847 km demiryolu inşa edilmiştir (Pakih, 2022). 2003 yılından itibaren Avrupa Birliği ne dahil olmak için gündeme gelen konular arasında demiryolu ağımızın yetersizliği konu olmuştur ve demiryolu inşası yeniden devlet politikası haline gelmiştir. Avrupa standartları ışığında adımlar atılmaya başlanmış, 2003 yılında temelleri atılan Ankara-Eskişehir hızlı tren hattının ardından Konya-Ankara, Eskişehir -İstanbul hattı yapılmıştır. 2014 yılına gelindiğinde 1213 km lik yüksek hızlı tren hattı tamamlanmıştır (TCDD, 2018).

Gürcistan-Türkiye arasındaki hattın inşası ile İpek yolu ticaretinin canlanmasına yönelik çalışmaları da kapsayan 6.000 km si hızlı demiryolu olan toplam 31.000 kilometre uzunluğundaki hattın 2023-2035 yılları arasında tamamlanması hedeflenmektedir. (TCDD, 2024)

Demiryollarının inşası demiryolu hatlarının etrafında ihtiyaç dahilinde bir yapılaşmayı meydana getirmiştir. Kent dokusunda önemli bir yere sahip olan gar ve istasyon binalarının yansıra, idari ofisler, lokomotif depoları, lojmanlar, cer binaları vb. yapılar demiryolu yapıları olarak adlandırılmaktadır. Ülkelerin dönemsel olarak yaşadığı politik, siyasi ve ekonomik etkileri yansıtan mimari unsurlar birer kamu yapısı olan demiryolu yapılarında da kendini göstermiştir.

Osmanlı döneminde Almanlar, İngilizler ve Fransızlar tarafından inşa edilen gar binaları genelde hazırlanmış projelere göre inşa edilmiştir. Geç Osmanlı döneminde I, II, III ve IV ile gösterilen dört ana sınıf vardır. Bu dört sınıfa ek olarak, yabancı şirketler tarafından üretilen başka tür projelerin de olduğu tespit edilmiştir (Sezginalp, 2020).

Cumhuriyetin ilanından sonra modernleşmenin simgesi olarak gar binaları şehirlerdeki yerlerini almaya başlamıştır. Bu çağda yapılan istasyon binalarına Türkiye Cumhuriyeti'nin temsilini amaçladıkları için özel bir anlam verilmiştir. Erken cumhuriyet döneminde I. Ulusal mimarlık akımının izlerini taşıyan yani geçmişin izinde ulusal kimliği yansıtan yapılar inşa edilmiştir. Dönemin mimarları da kamu binalarını bu tarzda tasarlamışlardır. Birer kamu yapısı olarak cumhuriyetin ilk yıllarında inşa edilen Edirne Karaağaç Garı, Adana Garı ve Ankara Garı birer örnektir. Erken Cumhuriyet Döneminde büyük istasyonlar sıfırdan tasarlanırken , küçük olanlar ise önceki plan tiplerine göre inşa edilmiştir.1930 lu yıllara gelindiğinde dönemde etkili olmaya başlayan II.Ulusal Mimarlık akımının tasarım ilkesi olarak işlev çok önemlidir. Bu nedenle yapılarda planlarda işlevsellik ön plana çıkmaya başlamıştır. (Sezginalp, 2020).

21. yüzyıla gelindiğinde ise ulaşım sistemlerinin değişmesi ile birlikte demiryolu istasyonları yeni bir çağa girmiştir. Geleneksel istasyonların yerini giderek toplum ile iç içe olan, ulaşım ağının merkezi haline gelmiş ve tek başına seyahate hizmet etmeyen istasyon kompleksleri almıştır. Ana fonksiyonu trene biniş- iniş hizmeti olan yapılar günümüzde müzeyi, kültür merkezini, kafe-restoranları, mağazaları da barındıran, şehir içi ve şehirlerarası ulaşım ağının bir parçası olan toplumun dahil edildiği kamusal birer mekân olarak intermodel yapılar haline dönüşmektedirler.

Çalışma dahilinde ele alınan yapı ise ülkemizdeki intermodel yolcu istasyonlarının ilk örneklerindedir. Bu kapsamda yapının mevcut kat planları, mekan yerleşimi incelenmiş, çalışmaya referans olan Kande'e'nin "A Prototype Intermodal Transportation Center: A New Approach To Interior Environments Of Transportation Centers" isimli kitabındaki standartlar ışığında yapının intermodal model sisteme uygunluğu değerlendirilmiştir. Yapılan çalışmanın gerek yeniden inşa edilecek gerekse varolup restorasyonu gerçekleştirilecek yapılara ışık tutması amaçlanmaktadır.

İntermodel Yolcu Taşımacılığı ve İstasyon Yapılarına Mekansal Olarak Yansımaları

Taşımacılık, her türlü ürün veya hizmetin başlangıç noktasından hedef noktaya kadar çeşitli taşıma yöntemleri yardımıyla taşınması işlemi olarak tanımlanabilir. Ulaşım sistemi ise kendine has özelliklere sahip olan karayolları, demiryolları, deniz yolları, havayolları gibi modlardan oluşmaktadır. Dünya çapında demiryolu ve havayolu yolcu taşıma modları, karayolu yolcu taşıma modundan sonra en çok tercih edilen ulaşım modları olarak karşımıza çıkmaktadır. (Köse, 2021)

İnsanlık tarihinde her zaman önemli bir yere sahip olan ulaşım talebi; sanayi devrimi, seri üretim ve küreselleşme süreciyle birlikte hızla artmıştır ve sürekli artan talebi karşılamak için, tüm ulaşım sistemlerinin ve teknolojik gelişmelerin entegre edildiği sürdürülebilir ulaşım modlarının geliştirilmesi ve teşvik edilmesi gerekliliği doğmuştur (Köse, 2021). Bu nedenle insan veya ürünün en az iki taşıma modu dizisi ile taşınması olarak tanımlanan intermodal taşımacılık sağladığı avantajlar neticesinde tercih edilmektedir.

İntermodel yolcu taşımacılığı bir yolcukta birden fazla ulaşım modunun kullanılmasını kapsamaktadır. Sürdürülebilir bir yaklaşım olarak intermodalite toplu taşıma araçlarının kullanımını arttırmayı hedeflemektedir. Özellikle trafik yoğunluğunun fazla olduğu büyük şehirlerde şehir içi karma mod olarak isimlendirilip, sıklıkla tercih edilen bir ulaşım modudur. İstanbul da iki yaka arası geçiş için önce şehir içi demiryolu ardından deniz ulaşımı tercih edilebilmesi bir örnek teşkil etmektedir.

Şehirlerarası karma mod diye adlandırabileceğimiz türü için ise havaalanlarına ulaşım için kullanılan şehir içi aktarmalar örnek verilebilir. Veya son dönemlerde ülkemizde kullanılan karayolu-demiryolu aktarmaları örnek olabilir. Bursa-Ankara arasında seyahat etmek isteyen bir kişinin Bursa'dan otobüs ile Eskişehir gara gelmesi ve Eskişehir'den hızlı tren aracılığı ile Ankara ye gelmesi bu duruma bir örnektir.

Ekonomik, sürdürülebilir ve hızlı olması gibi avantajlarının yanı sıra, ulaşım ağının değiştirilmesi dezavantaj olarak da karşımıza çıkmaktadır. Bu dezavantajı minimum hale getirmek transfer merkezlerinin (terminallerin) doğru tasarımı ile mümkündür. Terminallerin ana amacı yolcuların gecikme oranını en aza indirmek ve farklı ulaşım ağları arasında entegrasyonu verimli bir şekilde yapmaktadır. Her ulaşım modu için kullanıcı ihtiyaçları farklılık gösterecektir fakat güvenlik önlemleri, erişilebilirlik, konfor ve tatmin edici düzeyde hizmet, platformlar arasında min. mesafe hepsi için dikkat edilmesi gereken başlıklar içerisinde (Rosça, Oprea, Ilie, Olteanu, & Dinu, 2019).

İntermodel terminal çeşitlerini;

- ✓ Şehirlerarası terminaller
- ✓ Şehir içi transit merkezleri
- ✓ Kavşaklar
- ✓ Park et ve devam et terminalleri olarak dört başlık altında inceleyebiliriz (Pitsiava-Latinopouloua & Iordanopoulosb, 2012).

Şehirler arası terminaller daha uzun mesafede seyahat edecek yolculara hizmet vermektedirler. Terminallerin tasarımı yolcuların geçirecekleri zaman, ihtiyaçları ve terminalin trafik yoğunluğu dikkate alınmalıdır. Havaalanları, limanlar, tren istasyonları, otogarlar bunlara birer örnektir ve hepsinin kendi içerisinde ihtiyaç analizi değişmektedir.

Şehir içi transit merkezlerinin kullanıcıları gün içerisinde geliş-gidişi gerçekleştiren min. seyahat süresine max. erişilebilirliğe ihtiyaç duyan kişilerden oluşmaktadır. Bu tip terminallerde hava şartlarından korunmaya yönelik alanlara (tente, barınak, durak vb.) ve konfor alanlarına(oturma ve yaslanma birimleri vb) ihtiyaç vardır.

Kavşaklar ise aynı ulaşım moduna sahip farklı güzergahlar arasındaki bağlantıyı sağlayan günlük gidiş-gelişin yapıldığı dinamik alanlardır. Şehir içerisindeki metro aktarma istasyonları buna bir örnektir ve en temel tasarım kriterleri doğru yönlendirme, aydınlatma, akustik ve havalandırma.

Park et ve devam et terminalleri en basit hali ile bildiğimiz araç ve bisiklet park alanlarıdır. Bu transfer merkezlerinin tasarımdan dikkat edilmesi gereken başlıca güvenlik ve diğer ulaşım moduna olan mesafenin minimum olmasıdır (Pitsiava-Latinopouloua & Iordanopoulosb, 2012).

İntermodel yolcu taşımacılığında şehir içi ve şehirlerarası transit aşamasında raylı sistemler genellikle düğüm noktası olmuştur. Kent merkezlerinde bulunmaları nedeni ile şehrin simgesi haline gelen gar binaları ise bu ulaşım ağının kalbi niteliğindedir. Çünkü havaalanları, teknik sebeplerden dolayı genel olarak kentsel

alanlardan kopuk hizmet verirken, tren istasyonları ise genellikle kamusal merkezlerin ve toplanma alanlarının yakınında konumlanmaktadır.

İstasyonlar için yer seçim yapılırken şehrin kamu alanlarına ya da nihai yerlerine yakın olması, birden fazla ulaşım güzergâhını oluşturulabilmesi, kavşaklarda bulunması öncelikle dikkate alınmaktadır. Bu sebeple istasyonlar çoğunlukla ana hatlar boyunca konumlandırılmaktadır.

Merkezi istasyonlar, kenar istasyonlar ve şehir dışı istasyonlar olarak gruplandırılan istasyonlar dan merkez istasyonlar genellikle yenilenmiş ve büyütülmüş eski tren istasyonlarıdır. Bu sebeple söz konusu yapılar zaten mevcut kentsel yapıya bağlıdır ve bu nedenle şehir içi ulaşım ağının içerisinde yer almaktadır.

Kenar istasyonlar ise şehir merkezindeki yoğunluk veya yeterli arazinin olması, imar kısıtlaması gibi nedenlerle tasarlanan istasyonlardır. Şehir merkezinin kenarında planlanması daha fazla gelişme potansiyeli barındırmaktadır. Bu istasyonlar, özel otomobil, yaya, veya toplu taşıma araçları ile kolay ulaşımın sağlanabileceği mesafelerde konumlandırılmaktadır.

Şehir dışı istasyonlar ise genellikle istasyonlar arası seyahat süresini en aza indirebilmek için ya da çevresel etkilerden kaçınmak için gerekli olmaktadır. Bu istasyon tipine ulaşım genellikle trenler arası aktarma ile yapılmaktadır (Coşkun, 2013).

Gerek var olanın yeniden uyarlanması gerekse yeni yapı inşası ile gar binaları intermodal terminal sistemlerine adapte edilmektedir ve genellikle mekânsal planlamayı etkileyen mevcut yapılardan yararlanacak şekilde tasarlanmaktadır.

İç mekanlarının problem çözümüne büyük önem verilmektedir. Bu tasarım yaklaşımında tipik olarak barındırılan dört ana işlevsel alan üzerinde durulmuştur, bunlar; yolcuların islenmesine yönelik biletleme, bilgilendirme ve bagaj hizmetlerinin yapıldığı ana mekan olarak çekirdek alanlar, yolcu ihtiyaçlarına yönelik işlevleri barındıran ve çekirdek ile iç içe tasarlanan geçiş alanları , kent ile bağlantının yanı sıra ulaşım ağına hizmet eden transfer alanları ve ofislerin bulunduğu , koordinasyonun sağlandığı idari alanlardır (Kandee,2004)

Örneğin İngiltere’de bulunan King’s Cross ve St. Pancras İstasyonlarını restore edilerek intermodel tren istasyonlarına dönüşmesi tarihi bir yapının yeni teknolojiye uyarlanarak kullanılabilmesinin bir göstergesidir. Günde 130 bin yolcu kapasitesi ile oldukça yoğun bir istasyon binası olan St. Pancras hemen yanında bulunan King Cross istasyonu bağımsız hizmet veren bir yapı gibi görünse farklı hatlara aktarma yapabilmek için birbirileri arasında transit geçişin sağlandığı bir yapıya sahiptir. St.Pancras’ ın toplam 15 platformu vardır. En alt kota yerleştirilen 2 platform katı metro ağına hizmet verir. Bir üzerindeki kat ise bilet katı olarak tasarlanmıştır. Ayrıca geçirdiği restorasyon sonrasında İstasyon restoran-kafe, 33 mağaza, 1 otel ve çok sayıda bankaya ait ATM vb. ile sadece yolculara değil seyahat amacı olmayan kentliye de hizmet eden bir merkez haline gelmiştir (Coşkun, 2013)

Türkiye konumu itibari ile güçlü bir ulaşım güzergahı üzerindedir. Bu nedenle Avrupa Birliği üye ülkeleri ve aday ülkelerin katılımının bulunduğu kıtalararası ulaşımın hızlı, güvenilir ve ekonomik olması için oluşturulan Bütünleşik Ulaşım Koridorundadır. Uzun zamandır gündemde olan İpek Yolunun demiryolu ağı ile yeniden canlandırılması projesi AB tarafından finanse edilmekte ve bu projeden ülkemiz ile birlikte 14 ülke faydalanmaktadır (Kulular, 2023).

2003 yılında, Avrupa Birliğinin, demiryolu hatlarının güçlendirilmesine yönelik yatırım teklifi ve Avrupa Birliği adaylık sürecinden dolayı 2005 yılında, Ulaştırma Bakanlığı ve İstanbul Teknik Üniversitesi tarafından Ulaştırma Ana Plan Stratejisi adlı bir rapor yayımlanmıştır. Yapılan çalışma sonucunda, mevcut ağın AB demiryolları ile entegre olması ve ağdaki dar boğazların onarımının yapılması gerekliliği konu olmuştur. 2023 yılına kadar 3500 km yüksek hızlı demiryolu hattı ve 8500 km hızlı demiryolu hattının yapımı hedeflenmiştir. Ek olarak 1000 km de konvansiyonel hat yapımı amaçlanmıştır. (Akkuş, 2021) Bu yeni hatların yapımıyla, mevcutta bulunan ve yoğunluğu Cumhuriyetin ilk yıllarında yapılan istasyon yapıları, yetersiz kaldığı için ek yapılar ve yeni gar yapıları yapılması gündeme gelmiştir. Çok sayıda gar yapısı bu amaçla restore edilirken Konya için Selçuklu YHT garı ile Ankara YHT garı yeniden inşa edilmiştir.

Alan çalışması

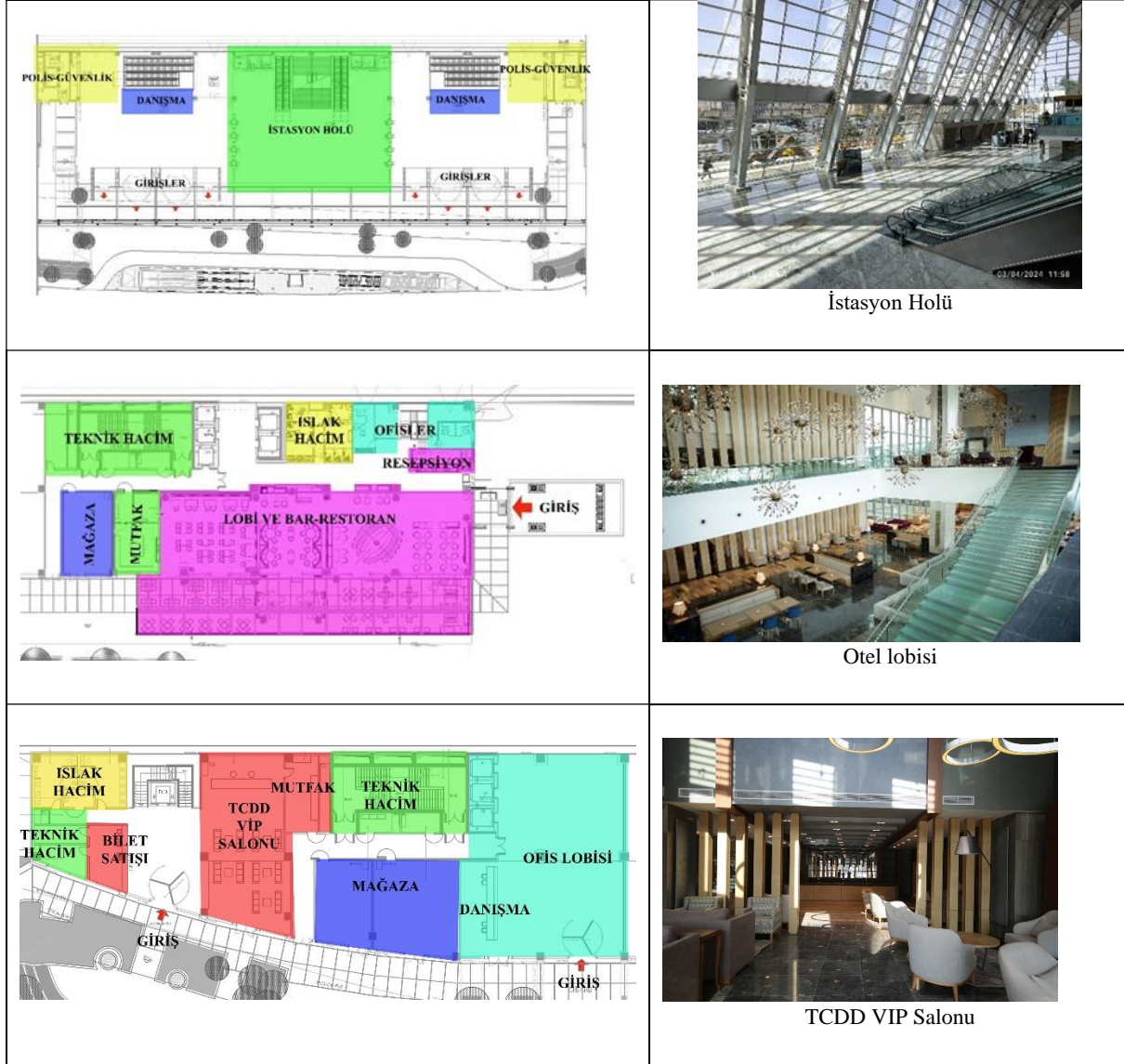
İntermodal yolcu taşımacılığının ve intermodal gar sisteminin ülkemizdeki ilk örneklerinden olan Ankara yüksek hızlı tren gar binası, 2003 yılından itibaren izlenmeye başlayan ulaştırma politikaları çerçevesinde 2014-2016 yılları arasında inşa edilmiştir (Aydar, 2022). Ankara’nın merkezinde bulunan yapı şehir içi ulaşım ve şehirlerarası ulaşım ağının düğüm noktasıdır. Şehir içi ulaşım metro, otobüs ve özel araçlar ile, şehirlerarası

Giriş kat(Bulvar Katı)	
1. Kat (Bilet Holü)	
2.kat	
3.kat	
4.kat	
5.kat	
<p> Alışveriş merkezi Ofis Teknik Hacimler Sosyal Alanlar Otel TCDD Birimleri Ortak alanlar Peronlar </p>	

Kaynak: Yazar tarafından düzenlenmiştir.

-2.katında iki katlı otopark ve alışveriş merkezine ait mağazalar, ıslak hacimler ve teknik odalar, -1 katında ise TCDD ye ait emanet odaları, alışveriş merkezine yani işletmeye ait personel odaları, ıslak hacimler, mescitler, personel yemekhanesi, teknik hacimler,mağazalar ve peronlar ile bekleme alanları bulunmaktadır.

Yapının bulvar kotunda bulunan giriş katından otele, alışveriş merkezine, TCDD yolcu taşımacılığına ait olan alana ve ofislere giriş bulunmaktadır. Detaylı kat planları ve görsellere Şekil 2’ de yer verilmiştir.

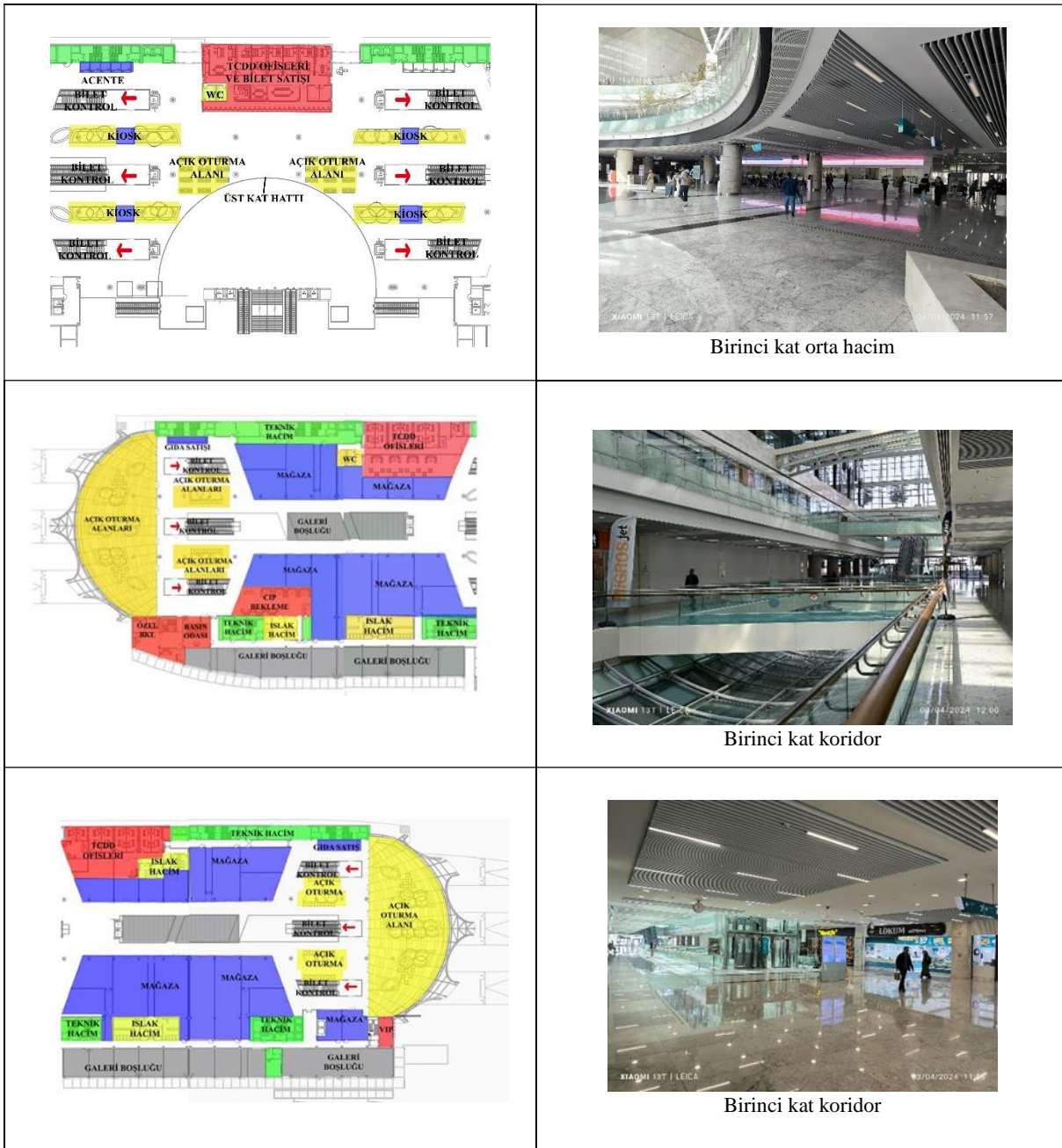


Şekil 2: Giriş Kat

Kaynak: Yazarın Arşivi

Simetri plan kütesine sahip yapının orta hacminden alışveriş merkezine ve TCDD'nin yolcu taşımacılığının yapılacağı alana giriş yapılmaktadır. Danışma bankosu, x-ray cihazları, güvenlik, polis noktası bulunmaktadır. İstasyon holünün bulunduğu bölümden merdivenler ve asansörler ile bilet gişesinin ve peron yönlendirmelerinin olduğu kata çıkılmaktadır. The Ankara Otel'in girişi yapının güneydoğu cephesindedir. Otelin bu katında lobi, resepsiyon, ofisler, restoran- bar ile ıslak hacimler ve teknik birimler bulunmaktadır. 9.75 m yüksekliğe sahip olan alanda sonradan eklenen asma kat ile lobi genişletilmiştir. Tren garının güneybatı cephesinde TCDD nin VİP salonu ve ofislerin girişi bulunmaktadır. Bu katın TCDD ye ait olan kısmında VİP salonu, bilet sorgulama alanı , mini mutfak, teknik hacimler ve ıslak hacimler konumlandırılmıştır. Ofis e ait olan kısmında ise teknik hacim ve ofislerin lobisi ile danışma bulunmaktadır. Yapının bulvar kotunda yani giriş katında dışarıya açılan kafe ve restoranlar bulunmaktadır.

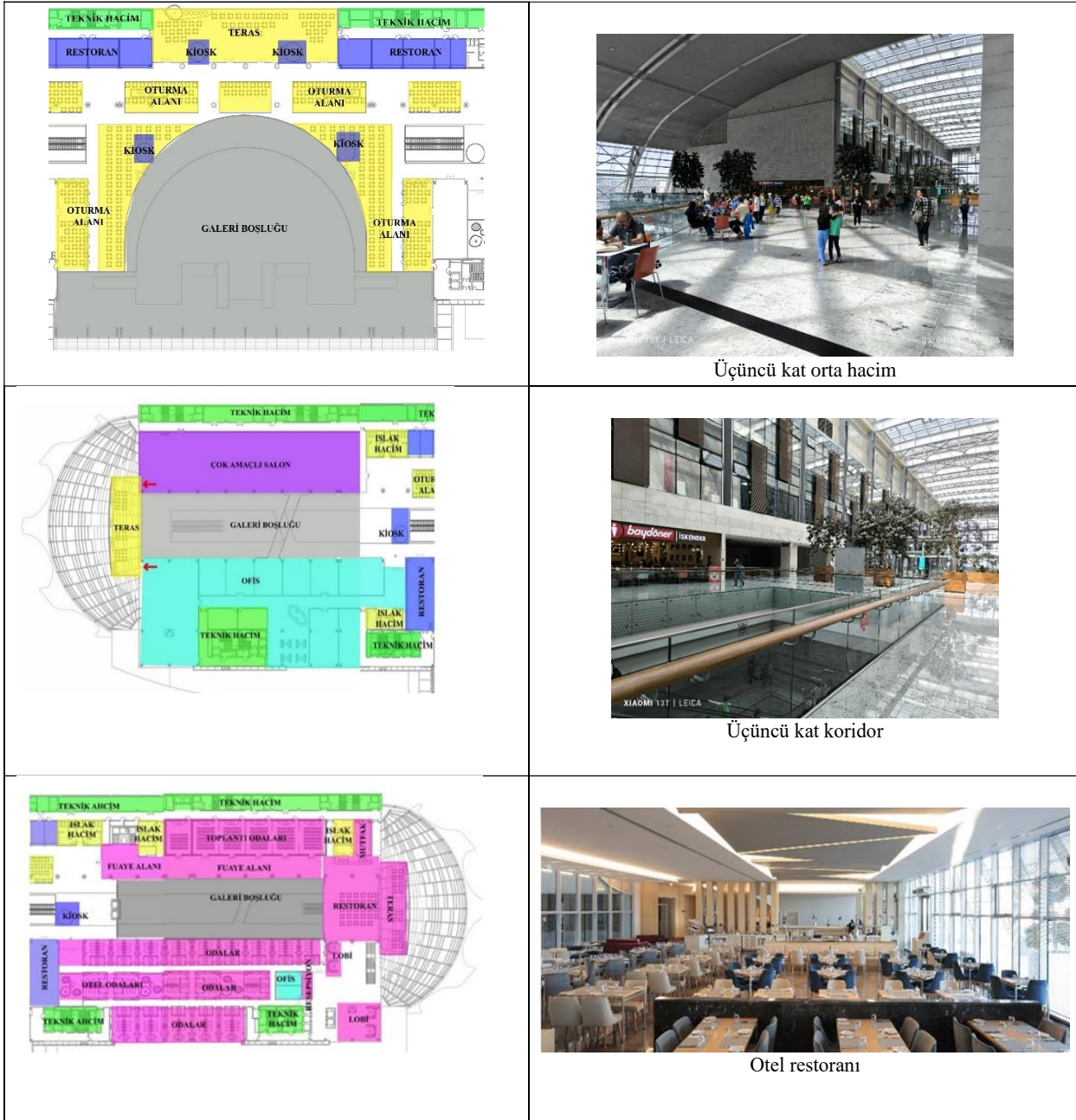
Giriş katta istasyon holünde bulunan merdiven ve asansörle çıkılan birinci kattın orta hacminde bilet satışı ve kontrol noktaları, TCDD ofisleri, kiosklar, gıda satış birimleri, teknik hacimler ve açık oturma alanları bulunmaktadır.



Şekil 3: Birinci Kat
Kaynak : Yazar Arşivi

Birinci kat güneybatı tarafında bulunan kütlede 3 adet bilet kontrol noktası, gıda satış birimleri, açık oturma alanları, mağazalar, ıslak hacimler, TCDD ofisleri ve CIP salonu, teknik hacimler ve basın odaları bulunmaktadır. Geneli simetrik bir plan yerleşimine sahip olan yapının kuzeydoğu cephesinde de benzer mekanlar bulunmaktadır.

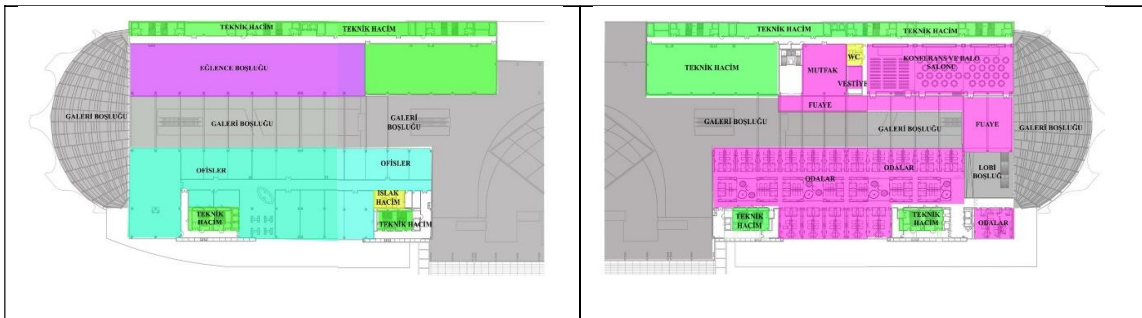
Mağazaların ağırlıklı olduğu ikinci katın orta kısmında teknik hacim ve ıslak alanların yanı sıra kiosklar, oturma alanları, restoranlar, TCDD ofisleri ve yemekhanesi bulunmaktadır. İkinci katın güneybatı kütlede mağazalar, restoranlar, teras, işletmeye ait ofisler, ıslak hacimler vardır. Benzer mekan yerleşime sahip olan kuzeydoğu kütlede ise ek olarak otele ait hol bulunmaktadır.



Şekil 5: Üçüncü Kat
Kaynak: Yazar Arşivi

Üçüncü katın güneydoğusunda ise ek olarak otele ait odalar, toplantı salonları, fuaye alanları, lobi ve restoran tasarlanmıştır.

Yapının dördüncü katında teknik hacimler, kiralık ofisler ve otele ait odalar, konferans salonları, fuaye alanı bulunmaktadır. Orta hacim ve doğu-batı doğrultusunda uzanan iç alan galeri boşluğu olarak tasarlanmıştır.



Şekil 6:Dördüncü Kat
Kaynak: Yazar Arşivi

Bodrum katları ile birlikte sekiz katlı olarak tasarlanan yapının son katı olan beşinci katta ise kiralık ofisler, TCDD ye ait ofisler ve otelin odaları vardır.

Kent ile bir bağ oluşturması hedeflenen yapıda sosyal alanların ve ofislerin yanı sıra yolcunun maksimum geçireceği süre göz önüne alınarak yeme-içme ve konaklama gibi tüm ihtiyaçların karşılanmasına yönelik mekanlar da düşünülmüştür. 2001 yılında Kande tarafından yazılan “A Prototype Intermodal Transportation Center: A New Approach To Interior Environments Of Transportation Centers” isimli kitapta bahsi geçen standartlar Tablo 2 de bahsedildiği gibidir.

Tablo 2: Intermodal Yolcu Taşımacılığı Standartları

	Faaliyetler	Alan Gereksinimleri	Kullanıcılar	Ankara Gar Binası
Çekirdek Alanı	- Bagaj alanı -Kalkış-varış -Bilet satışı -Bekleme alanı	-Bilet gişesi -Bagaj depolama veya emanet -Bekleme alanı için oturma birimleri -Yönlendirme elemanları	-Yolcular -Personel ortak alanı -Yolcu yakınları	•Biletleme gişesi ve bekleme alanları •Yönlendirmeler •Emanet dolapları •Peronlara geçiş alanları •Bilet kontrol noktaları mevcuttur
Çevre Alanı	-Araç bakım hizmetleri -şehir içi ve şehirlerarası ulaşım ağı	-Atölyeler -Yönlendirmeler -Peronlar	-Yolcular -Yolcu Yakınları -Personel	•Araç bakım atölyeleri •Peronlar ve platformlar •Şehir içi ulaşım için metro, toplu taşıma alanları •Şehirlerarası ulaşım için servis alanları vardır.
Yönetim Alanı	-Tren kontrol -İşletme işlemleri -İdari işlemler	-Ofisler	-İdari personel -Ziyaretçi	•Ulaşım kontrol alanları •İşletme alanları •İdari ofisler ve hizmet birimleri(yemekhane, toplantı salonu vb) bulunmaktadır.
Geçiş Alanı	-Yeme içme -Bekleme -Konaklama -Kamu hizmetleri -Alışveriş	-Restoranlar ve kafeler -Otel veya konukevi -Oturma alanları -Mağazalar, - Islak hacimler, mescitler vs.	-Tüm Kullanıcılar	•Mağazalar, araç kiralama acenteleri •Konferans salonu ve kütüphane •Wc'ler , mescitler , güvenlik birimleri •Dört yıldızlı iş oteli •Restoran ve kafeler •Açık oturma alanları tasarlanmıştır

Kaynak: Yazar Tarafından Düzenlenmiştir.

SONUÇ

İnşa edildikleri dönemde şehrin etrafında genişlemesi nedeniyle önemli birer kamu yapısı haline dönüşen çok sayıda gar binası yolcu taşımacılığında meydana gelen gelişmeler ve yenilikler neticesinde yetersiz kalmıştır. Özellikle son dönemlerde gündemde olan intermodal yolcu taşımacılığı gar binalarının tasarımının yeniden ele alınması gerekliliğini doğurmuştur. Birden fazla yolculuk yönteminin tercih edildiği özellikle büyük şehirlerde zaman tasarrufu için sıkça kullanılan intermodal sistem de şehirlerarası ulaşım söz konusu olduğunda transfer merkezlerinin yolcunun ihtiyacına göre şekillenmesi gerekmektedir.

Ülkemizde ise son 25 yıldır gelişen demiryolu taşımacılığı özellikle yüksek hızlı trenler ile birlikte intermodal sisteme dahil edilmiştir. Bu çerçevede gerek demiryolu taşımacılığı için gerekse kentteki yeri itibari ile bir düğüm noktası konumunda olan Ankara Gar Binası ele alınmıştır.

Çalışma dahilinde referans kabul edilen “A Prototype Intermodal Transportation Center: A New Approach To Interior Environments Of Transportation Centers” isimli kitapta bahsi geçen standartlar ışığında değerlendirildiğinde

- ✓ Çekirdek alan olarak nitelendirilen alan bilet katı yani birinci kat ve -1. Kattır ve faaliyet alanının gereksinimlerini karşılamaktadır.
- ✓ TCDD nin ve yap -işlet -devret modeli çerçevesinde 19 yıllığına kiralanan alışveriş merkezinin işletmesinin, yine özel bir firma tarafından kiralanan otelin yönetim ofislerinin bulunduğu alan ise yönetim alanını oluşturmaktadır. Bu alanda gereksinimleri karşılayacak şekilde tasarlanmıştır.
- ✓ Çevre alanı -2. Katta bulunan otopark, -1 de bulunan peronlar ve metro için kullanılan alt geçit, gar binasının önünde bulunan toplu ulaşım ağına hizmet için tasarlanmış alanlar dahildir. İşlevine uygun olarak tasarlanmıştır.
- ✓ Sadece yolculara hizmet vermeyip kamuya açık bir alan olan mağazaların yeme-içme alanlarının bulunduğu giriş kat, birinci kat, ikinci kat ve üçüncü kat ile konaklama hizmeti veren otelin katları ise geçiş alanı oluşturmaktadır ve hizmet ettiği birimlerin gereksinimlerini karşılayacak şekilde tasarlanmıştır.

Yapının çok fonksiyonlu , birden fazla işleve hizmet eden yapı olarak tasarlanıp, intermodel yolcu taşımacılığı için önerilen istasyon modeline uygun olarak inşa edildiği görülmektedir.

KAYNAKÇA

- Akkuş, Z. (2021). Mimarlık Üzerinden Kentsel İmge Üretimi: Ankara Tren Garı Örneği. *Yüksek Lisans*. Gebze Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Aydar, A. (2022). Demiryolu İstasyonlarının Kentsel Mekana Etkileri :Ankara Garları Örneği. *Yüksek Lisans Tezi*. Ankara : Çankaya Üniversitesi.
- Coşkun, L. S. (2013). Kamusal Mekân Ve Kolektif Bellek Bağlamında İstasyon Binalarının İncelenmesi Ve Hızlı Tren İstasyonlarına Dönüşümü. *Yüksek Lisans Tezi*. Ankara: Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Erkan, Y. K. (2007). Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari Ve Korunması. *Doktora Tezi*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Kandee, S. (2001). *A Prototype Intermodal Transportation Center: A New Approach To Interior Environments Of Transportation Centers*. Virginia: Virginia Commonwealth University.
- Kandee, S. (2004). Intermodal Consept İn Railway Station. *Bangkok University Academic Review*.
- Köse, S. (2021). Investigation Of The Effect Of Rail Passenger Transport On Air Passenger Transport İn Intermodal Transport: Samsun And Trabzon Example. *Journal Of Transportation And Logistics*, 149-162.
- Kulular, N. (2023, Aralık). Ankara Tren Garı Ve Çevresinin Yeniden İşlevlendirme Süreci Üzerine Bir Değerlendirme. *Yüksek Lisans* . Ankara: Başkent Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Pakih, E. Y. (2022, 2). Ulusal Demiryolu Mirasının Günümüz Koşullarına Göre Yeniden Değerlendirilmeleri Üzerine Bir Model Önerisi. *Doktora Tezi*. İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Pitsiava-Latinopoulou, M., & Iordanopoulos, P. (2012). Intermodal Passengers Terminals: Design Standards For Better. *Procedia Social And Behavioral Sciences*, 3297-3306.
- Rosça, M., Oprea, C., Ilie, A., Olteanu, S., & Dinu, O. (2019, 4 3). Solutions For Improving Transit Through Intermodal Passenger. *Procedia Manufacturing*, S. 225-232.
- Sezginalp, Ş. (2020). Station Buildings In The History Of Turkish Railways: Catalogue Of Buildings Constructed Between 1850s–1950s. *Yüksek Lisans Tezi*. Ankara: Ortadaoğu Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Tedd. (2018). *2003-2018 Demiryollarının Altın Dönemi. Osmanlı'dan Bugüne: Kara Trenden Yüksek Hızlı Trenlere*. Ankara: Ulaştırma Ve Alt Yapı Bakanlığı .
- Tedd. (2024, 3 4). *Ulaşan Ve Erişen Türkiye 2002-2022 Demiryolu Sektörü*. Ulaştırma Ve Altyapı Bakanlığı : <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/demiryolu/02-sektor-raporlari-demiryolu.pdf> Adresinden Alındı
- Yıldırım, İ. (1996). Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 387-396.
- Yıldırım, İ. (2002). Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış. *Fırat Üniversitesi Sosoyal Bilimler Dergisi*, 311-324.