

Tüketim Toplumu Bağlamında Terminal Mimarisi Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı Örneği

Tuğba Özdemir^{1*}, Pınar Dinç Kalaycı¹

¹Mimarlık Bölümü, Gazi Üniversitesi, Ankara, Türkiye

*Corresponding author: zudetuuba@gmail.com

*Speaker: zudetuuba@gmail.com

Presentation/Paper Type: Oral / Full Paper

Özet – Kapitalizmin gelişimiyle birlikte hemen her şeyin tüketim halini aldığı günümüz kitlesel üretim ve tüketim toplumu ekonomik, kültürel ve sosyal etkilerin yanında mekanları ve dolayısıyla mimarlık anlayışını da etkilemektedir. Tüketim toplumunda kullanılan mekanlar tüketim nesnesi haline getirilmektedir. Bu çalışma tüketim ve yarattığı tüketim toplumu üzerinden mimari yapıların, bir tüketim nesnesi olma, tüketim kültürünün parçası olma ve ikon yapı olma bağlamında nasıl bir gerçeklik ifade ettiğini Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı üzerinden açıklayıp, mimari yapıların tüketim ve tüketim toplumundan nasıl ve ne derece etkilendiğini açıklamaya yöneliktir. Amaç doğrultusunda, ilgili kavramların tanım ve içeriklerine yönelik literatür çalışılmış, tüketim kavramının, Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı mekanlarına olan etkileri kuramsal- kavramsal ve mekânsal kriterler olmak üzere iki ana başlıkta irdelenmiştir. Kuramsal- kavramsal kriter ikonik değer olarak, mekansal kriterler ise ulaşım fonksiyonu, ticari fonksiyon, kültürel fonksiyon ve estetik değerler olarak tanımlanmıştır. Yapılan bu çalışma ülkemizde yapımları yeni başlayan ve devam eden yüksek hızlı tren garları ve terminal binalarının tasarım ve kullanımlarına yönelik değerlerin belirlenmesine katkı sağlamayı amaçlanmaktadır.

Anahtar Kelimeler – Tüketim, Tüketim Nesnesi, Görsel Tüketim, İkon Yapı, Terminal Tasarımı

Abstract – With the development of capitalism, the mass production and consumption society of today, where almost everything becomes consumption, affects the spaces of architecture and architecture as well as economic, cultural and social effects. The spaces used in the consumption society are turned into consumption objects. This study explains how the architectural structures express a reality in the context of being an object of consumption, being a part of consumer culture and being an icon structure by means of the consumption society it creates and explaining how the architectural structures are affected by the consumption and consumption society. It is directed. In line with the aim, the literature on the definitions and contents of the relevant concepts has been studied, and the effects of the consumption concept on Ankara High Speed Train Station locations are examined under two main headings: theoretical - conceptual and spatial criteria. The theoretical-conceptual criterion is defined as the iconic value, while the spatial criteria are defined as transportation function, commercial function, cultural function and aesthetic values. This study aims to contribute to the determination of values for design and usage of high-speed train stations and terminal buildings whose productions start and continue in our country.

Keywords – Consumption, Consumption Object, Visual Consumption, Icon Building, Terminal Design

I. GİRİŞ

Tarih boyunca varlığını sürdüren her toplum, hayatlarını devam ettirebilmek, ihtiyaçlarını karşılayabilmek, sorunlarını çözebilmek gibi birçok olay için nesnelere, olgulara, zamana ya da mekanları tüketmeye ihtiyaç duymaktadır. Toplumların var olduğu ilk çağlardan günümüz çağına kadar ekonomik, sosyal, kültürel, teknolojik ve politik pek çok alanda yaşanan değişimler ve gelişmeler, bireylerin ve kentlerin sosyo-kültürel olarak şekillendirilmesinde rol oynamaktadır. Bireyi ve kenti etkileyen değişimler ve gelişmeler elbette ki ortaya çıkan mimari ürünleri, mekanları çağın gerektirdiklerine göre şekillendirmektedir. Çünkü mekanlar, mimari ürünler toplumun fiziksel, sosyal, kültürel ihtiyaçlarını karşılamak için tasarlanmaktadır.

Tarihi süreçte kentlerin oluşması ile birlikte başlayıp ilerleyen zaman diliminde de kent ve kenti oluşturan parçalar da yaşanan değişimlerden ve dönüşümlerden etkilenmektedir. Mekanlar, sosyo-kültürel, ekonomik değerler ile dönemsel özelliklerine göre bireyler arasındaki iletişimi tamamlayarak toplum yapısının oluşumunu desteklemektedir. Günümüzde tüketim nesnesi haline gelmiş mekanlar, dönemin gerektirdiklerine göre şekillenip, kentin, bireyin ve toplumun dönemsel zaman ilişkisinin oluşmasında etkili olmaktadır. Yaşanan tüm bu değişimlerin diğer bütün alanlar ile beraber mekanlara yansması ile birlikte mimarlık alanı da tüm bu değişimlerden etkilenmektedir. Mimarlık alanı toplumdan, dönemden ve bireylerden bağımsız çalışmaların yapılabileceği bir alan olarak kabul edilmemektedir. Bu sebeple çağının sosyal, kültürel, ekonomik ve tarihi yapısını bünyesinde

bulundurarak döneminin özelliklerini yansıtmaktadır. Mimarlık alanının temel taşları mekanlardır. Kapitalizmin gelişmesiyle değişen yaşam biçimleri, alışkanlıklar vb. gibi mekanlar da tüketim kavramının heveslendirildiği, yapmaya itildiği alanlar olarak karşımıza çıkarken aynı zamanda kendileri de tüketilmektedir.

Küreselleşme ile birlikte kentlerin anıt yapıları, merkezleri olarak kullanılan yapıların toplum bireyleri üzerindeki sosyo-kültürel etkileri görmezden gelinemeyecek derecede önemli hale gelmektedir. Çağımızda ikon yapılar olarak adlandırılan bu yapılar bazen bir otel yapısı olarak karşımıza çıkarken bazen de bir terminal yapısı olarak oluşumunu tamamlamaktadır.

Tüketimin yaşam biçimlerini ele geçirdiği günümüz toplumunda tüketim mekanı denilince akıllara restoranlar, kafeler, alışveriş merkezleri gibi mekanlar gelmektedir. Tüketim gün geçtikçe etki alanını ve boyutlarını değiştirmektedir. Bireyler artık sadece belirli gereksinimlerini karşılamak, barınmak ya da korunmak için değil, modern bir birey olmak, çevresi tarafından kabul görmek, modayı takip etmek gibi sebeplerden dolayı tüketim nesnelere ya da mekanlarını yönlendirildikleri biçimlerde kullanmaktadır.

20. yüzyıldan sonra teknolojiye yaşanan gelişmelerin hızlanması ile birlikte ulaşım çok daha ekonomik ve hızlı bir hal almıştır. Bu sebeple bireyler artık dünyanın bir ucundan diğer ucuna kadar çok daha fazla seyahat eder hale gelmiştir. Sadece seyahat etmek için değil iş için bile gününbirlik yolculuklar tercih edilir hale gelmiştir. Ulaşım araçlarının kullanıcı sayısındaki tüm bu artışlar ile birlikte ulaşım yapılarının ihtiyaç programları, kapasiteleri ve büyüklükleri değişime uğramaktadır.

Havalimanları, alanları, terminaler, garlar, otogarlar yolcu akışının dışında tüketim toplumu istek ve arzularının giderilmesi, memnuniyetlerinin sağlanması açısından birer tüketim merkezi haline dönüştürülmektedir. Bu dönüşüm ile beraber ulaşım yapıları sadece yolculara değil, yakınlarına, çalışanlarına ve hatta diğer kent bireyleri için de hizmet veren bir tüketim merkezi haline gelmektedir.

Son yıllarda tüketim bağlamında yapılan birçok araştırma bulunmaktadır. Literatüre katkıda bulunulmak istenen bu çalışmada, son dönemde teknolojinin gelişimi ile birlikte kullanımları artan ve yapılarına ülkemizde yeni başlamış sayılan yüksek hızlı tren garları ve terminal yapılarının ve bu yapıların içinde bulundukları mekanların tüketim nesnesi olma, tüketim kültürünün parçası olma ve ikon yapı olma bağlamlarında nasıl bir gerçeklik ifade ettiğini ve bu yapıların ve mekanlarının tüketim toplumundan nasıl ve ne derece etkilendiğini kuramsal-kavramsal ve mekansal kriterler üzerinden açıklamayı hedeflemektedir.

II. MATERYAL ve YÖNTEM

Yapılan bu çalışmada tüketim kavramının açıklanması ve yarattığı tüketim toplumunun kente, bireye ve mekanlara olan etkilerinin ifade edilmesi amacıyla literatür ve internet araştırması yapılmış, konu kapsamında farklı alanlardaki çalışmalar taranmış olup, tüketimin ve tüketim toplumunun Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı'na olan etkilerini yerinde gözlem, bilgi toplama, kuramsal-kavramsal ve mekansal kriterler doğrultusundaki analizler ile yapının tüketim toplumundan nasıl ve ne derece etkilendiğini, tüketim nesnesi ve tüketim kültürünün bir parçası olma, ikon yapı olma bağlamlarında nasıl bir gerçeklik ifade ettiğini

değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Bu çalışma ile yapıları günbegün gelişmekte olan yüksek hızlı tren garları ve terminal yapıları için günümüz mimari tasarım kriterlerine ek olarak gerekli ipuçları sağlamayı hedeflemektedir.

III. TÜKETİM- TÜKETİM TOPLUMU KAVRAMLARI VE BU KAVRAMLARIN BİREYLERE, KENTLERE, MEKANLARA OLAN ETKİLERİ

Basit olarak tüketim tüketmek, yok etmek, harcamak anlamlarına gelmektedir. Tüketim geleneksel anlamıyla ihtiyaçlarını giderilmesi için üretimi başlatan bir etki olarak açıklanırken, modern anlamda ihtiyaçlarını giderilmesinin dışında çağın ekonomik, sosyal, psikolojik etkileriyle bireylerin yönlendirildiği bir sonuç olarak tanımlanmaktadır [1].

Yırtıcı [2] tüketim kavramına farklı bir bakış açısı getirerek, tüketimi ihtiyaç ve isteklerin karşılanması olarak tanımlamak yerine eğlence kavramı ile ilişkilendirir. Tüketim boş zamanların değerlendirildiği bir eğlence haline dönüşmektedir. Bu dönüşümün en önemli nedenlerinden biri tüketim araçları ve tüketim merkezleridir. Tüketim merkezleri bünyelerinden sadece ihtiyaçların giderileceği mekanlar bulundurmamak yerine pek çok eğlence mekânını da bulundurarak tüketim ve eğlence kavramlarının birbiri ile karışmasını sağlar ve tüketim bireylerce bir boş vakit değerlendirme eylemi olarak algılanır. Warde [3] tüketimi bireyler arasındaki iletişimlerle, sosyal sınıflara olan katılımlarla ve sosyalleşme kavramları ile ilişkilendirmektedir.

Tüketim ve tüketim toplumu üzerine yaptığı çalışmalar ile bilinen Jean Baudrillard yeni toplum biçiminin tüketim şeklini bireylerin temel ihtiyaçlarını mal ve hizmetler aracılığıyla sağlamak için değil, belirli kurallar ve kodlamalar ile oluşturulmuş evrensel ve tutarlı göstergeler sistemi olarak tanımlanmaktadır. Bu sistemde ihtiyaçlar ve istekler yerlerini toplumsal değerlere ve sınıflandırmalara bırakmaktadır [4].

Debord'a göre tüketim çağımızda başlı başına bir yaşam stili haline gelmektedir. Kendi koyduğu kuralları ve bireyleri yönlendirme şekilleri ile hem bireyleri hem de toplumları boyunduruğu altına almaktadır. Tüketim gün geçtikçe bir gösteri hali almaktadır. Modern dünyanın esiri olan bireyler dünya üzerinde sadece tüketerek hatta daha çok tüketerek mutluluğa ulaşabileceklerini düşünmektedirler. Tüketimin bu denli artış göstermesini tüketimin temel özellikleri bile açıklığa kavuşturamamaktadır [5].

Bocock [6] yaptığı çalışmada tüketimin sadece bir fayda süreci değil, göstergelerin ve simgelerin de içinde bulunduğu sosyo-kültürel bir değerler süreci olarak tanımlanmaktadır. Tüketim ayrıca bireyin benlik duygusunun gelişmesine destek olan psikolojik, sosyal, kültürel ve ekonomik bir neden ya da bu nedenlerin yol açtığı bir sonuç olarak ortaya çıkmaktadır. Tüketim nesnelere simgesel anlamlar yüklenmektedir. Tüketim nesnelere ihtiyaç ve isteklerimizin giderilmesine yönelik sağladıkları yararlar ile birlikte sosyal sınıfların oluşmasında katkıda bulunurken bireyler arasında da etkileşimlerin kurulmasında gösterge işlevi görmektedir [7]. Lefebvre [8] nesnenin tüketilmesi ile bu nesneyi bir araç olarak kullanan göstergelerin, simgelerin, tasarımların bir bütünü oluşturduğunu açıklar. Tüketimi hem somut hem soyut bir fiil olarak ele almaktadır. Somut ve soyut fiilin arasında belirli çizgiler yoktur, en normal durumlarda aşılabilir sınırlar vardır. Göstergeler malları kapsar. Tüketim malları göstergelerin etkileriyle yalnızca "mal" olma manasında

kullanılmamaktadır. Bu bağlamda tüketim “mallar”ın göstergelerinin tüketilmesi olarak açıklamaktadır.

Kotler ve Keller’a [9] göre, tüketici benliğinin oluşmasında sosyo-kültürel ve kişisel etkenlerin, kişileri psikolojik etkileşimlerinden karar verme aşamalarına hatta satın alıp-tüketme eylemine kadar yönlendirmektedir.

Tüketim hayatın her alanında bireylerin yaptığı bir eylem olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu denli toplum hayatını etkisi altına almasının sebepleri arasında tarihsel olaylar ve sonuçları, sosyal, kültürel, ekonomik, politik pek çok nedenin birbirleri ile olan bağlantıları bulunmaktadır.

Çağımızda tüketme isteği toplumların en büyük amacı haline gelmiş, toplumun tüm bireyleri üretmekten çok tüketmek için hayatlarını sürdürür duruma gelmiştir. Her birey istek ve arzularındaki tüketim nesnesi ya da olgusuna ulaşabilmek için çok çalışmakta, istediklerine ulaştığında ise bu durumdan haz almaktadır. Coşgun [10] bu hazın bireylerin yaşamlarında ciddi derece yönlendirici bir etki olduğunu ve yaşamlarını tüketim odaklı sürdürme girişimlerinde etkili olan gücü popüler kültür olarak tanımlanmaktadır. Popüler kültür bizzat hayatın kendisi olarak tanımlanmaktadır [11]. Bu bağlamda bireyler yaşamlarını istek, arzu ve ihtiyaçlarına göre anlamlandırmaktadır. Kapitalizmin ortaya çıkışı ve modernitenin doğumuyla birlikte toplum tarafından benimsenen sosyo-kültürel gelişmeleri bünyesinde barındıran bir kavramı olarak da ifade edilmektedir. Kısaca açıklamak gerekirse popüler kültür bir malın, metanın ya da mekanın kullanımının veya tüketiminin kültürüdür [12].

18. yy. da kapitalizmin gelişmesi üretim-tüketim mekanizmasını düzenlemek ile kalmayıp, kent hayatındaki kamusal bağlantı şekillerini ve kamusal mekanları da etkilemektedir [4]. Çağımız gündelik hayatlarında bireyler kentle sadece tüketim vasıtası ile bağlantı kurmaktadır. Tüketimin çağımızda mekansal boyuttaki yansımaları olarak; gelir seviyesi yüksek kesimin hayat şartlarına hitap eden ve asıl fonksiyonları alışveriş merkezleri gibi olmayan barınma alanları, sağlık kurum ve kuruluşları, eğitim ve kültür yapıları, çalışma alanları vb. mekanların tüketim odaklı mekanlar olarak yeniden kurgulanması gösterilmektedir. Lüks konut siteleri, sağlık ve spor tesisleri, eğlence ve oyun merkezleri, tatil köyleri, müzeler, kültür merkezleri yalnızca mal tüketiminin değil hizmet tüketiminin de gerçekleştirildiği mekansal yerlerdir. Yeni tüketim mekanları kendilerinin oluşturduğu, kurduğu zamanı yaşatan mekanlardır. Fonksiyon ve gayelerine göre bu kurgular çeşitli biçimlerde oluşturulmaktadır [13].

Akbalık [14] çalışmasında “küreselleşmenin etkisi ile tüketim kültürünün yaygınlaşması, değişmeye başlayan kent ve kentsel yaşam biçimleri ve bu değişimdeki başlıca araç olan mimarlık ürünlerinin şekillendirdiği yeni kentler dikkat çekmektedir. Mimarlık ürünleri hem tüketim kültürünün teşvik edildiği bir dekor olarak hem de başlı başına tüketim objesi olarak sistemde yer almakta olduğunu” ifade etmektedir.

Yaşanan tüm bu değişime ve dönüşümlerin oluşturduğu toplum yapısı toplım bilimciler tarafından tüketim toplumu olarak ele alınmaktadır. Tüketim toplumundanda bireyler artık sadece ihtiyaçlarını karşılamak için değil, toplum tarafından benimsenme, belirli sosyal sınıflara katılabilme, boş zamanlarını değerlendirme, eğlenme, dinlenme vb. gibi aktiviteleri için tüketim yapmaya yönelmektedir. Tüketim kavramı yarattığı toplumda ana işlevinden uzaklaşarak göstergelerin, sembollerin, simgelerin, mekanların, metaların, olguların tüketimi manasını karşılar durumda bulunmaktadır.

Toplumu etkileyen tüm alanlardaki değişime ve dönüşümler günlük hayat aktivitelerinin estetik ve sosyo-kültürel değerlerin birleştirilmesi ile birlikte görsel tüketim kavramı ortaya çıkmaktadır. Görsel tüketim, toplumun gösterge değerlerinin tüketilmesi ile yaygınlaşmaktadır. Çağımızda tüketim yapılan yani ürün ya da hizmet satın alınabilen mekanların bu derece fazla olmasının sebebi olarak görsel tüketim anlayışının yaygınlaşması gösterilebilir. Kısaca açıklamak gerekirse tüketim toplumunda reklamlar, göstergeler ve semboller ile toplumda tüketme arzusu uyandırılmak istenmektedir. Tüketme eyleminin odak haline getirildiği hayat biçimlerinde, toplum hayatının sürekliliğini sağlayan mekanlarda da değişimler meydana gelmektedir.

Benimsenen yeni yaşam biçimleri daha ihtişamlı, ilgi çekici ve bir çok fonksiyonu bünyesinde bulunan mekanlara olan ilgi ve talebin artışına neden olmaktadır.

Bülbül’e [15] göre, çağımızda herşey tüketim ilişkileri ile belirlenmektedir. Mimarlık alanı da bir tüketim nesnesi haline gelmeye başlamıştır. Mimarlık çağdaş tüketim standartları içinde ifade edilen, toplum fikirleri için kullanılan bir tüketim nesnesi olarak kabul görmektedir. Tüm bu değişim ve dönüşümlerin mimarlık üzerine etkisini sorgularken akıllara Yırtıcı’nın [16] “Kendisini tarih boyunca topluma hizmet etmekle, işlevsel ve estetiği harmanlayarak faydalı olmak zorunda hisseden, iyi güzel ve doğru olanı temsil etmeye çalışan mimarlık, tüketim toplumu içinde basit bir moda takibine mi dönüşmektedir?” sorusu gelmektedir.

Küreselleşme ile birlikte dünya genelinde şehirleşme oranı artarken, şehirlerin imaj ve kimliklerinde değişiklikler meydana gelmekte ve şehirler küresel imaja sahip olmaktadır. Bu bağlamda şehirler arası küresel imaj rekabeti hızla artış göstermektedir. Bu rekabetin aktörleri olan kent aktörlerinin, üzerine yeni görev ve sorumluluklar yüklenmektedir. Kent aktörleri bu rekabette bayrağı ele alabilmek için kent mekanlarına turistleri, girişimcileri, uluslararası aktiviteleri vb. öğeleri çekmeyi ve şehrin marka değerini yükseltmeyi hedeflemektedirler. Bu noktada dikkat edilmesi gereken hususlar küresel standartlaşma durumundan uzak kalıp, kentin kimliğini korunmak ve yerel kültür özelliklerini öne çıkarmaktır [17]. P. Dinç Kalaycı aktörleri mimar/ tasarım ekibi, işveren ve yüklenici, kullanıcı olmak üzere üç grupta inceler. Aktörler mühim bilgi kaynakları olarak değerlendirilir; her birinin zevk ve estetik ile ilgili farklı düşünceleri olmasına karşın program pek çoğunun anlaştığı bir mevzu olarak görülmektedir [18].

Gürel [19] çalışmasında küreselleşme ile birlikte yaşanan değişim ve gelişmelerin mimarlık alanında ve ürünlerinde etkilerini “gösteri ve etkileme değeri yüksek, heykelsi formlar ve yeni mekan anlayışı ile ikonik özellikli yapıların kentte, toplumda ve medyatik bellekte yer edinme yarışında oldukları gözlenmektedir. Kent imajının baskın öğeleri olmaya başlayan ikonik yapılar; kentlerin yeni çekim alanları oluşturma sürecinde de birer araç olarak ortaya çıkmaktadırlar” şeklinde ifade etmektedir.

Küreselleşmenin her alanda olduğu gibi mimarlık alanında da değişimlere ve gelişmelere sebep olmaktadır. Şehir ve şehir mekanların ön planda tutulmasıyla birlikte mimari tasarım stratejileri ve mimarlık ürünlerinden beklenen özellikleri değişmektedir. Kent aktörler, şehirlerin küresel ortamdaki rekabeti için mimari ürünlerden fayda sağlamayı amaç edinmektedir. Özellikle son yıllarda anıtsal yapıların toplum ve kültür üzerindeki gücü ve etkisi faal bir biçimde tekrar kullanılmaya başlanmaktadır. Her biri birbirinden farklı ilgi çekici ve merak uyandırıcı yapılar formlarıyla, gün geçtikçe

sayısı ve popülaritesi artan ikonik yapılar, küresel kentlerin kimlik arayışında en çok tercih edilen mimari ürünlere dönüşmektedir [17].

IV. ALAN ÇALIŞMASI

Bu bilgiler doğrultusunda çalışmada, küreselleşmenin etkisi, teknolojinin gelişmesi ile birlikte ülkemizde son 10 yılda kullanımları artış gösteren yüksek hızlı trenlerin, gar ve terminal yapılarının kuramsal- kavramsal kriteri olarak ikonik değer analizi ve tüketim çağı terminal yapısı olarak ikonik kriterler olarak ulaşım fonksiyonu, ticari fonksiyon, kültürel fonksiyon ve estetik değerinin analizleri Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı projesi üzerinden incelenecektir.

A. Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı İkonik Değer Analizi

İkonik yapı kelimesinin doğru açıklamasının yapılabilmesi ve tam anlaşılabilmesi için öncelikle ikon kelimesinin tanımlarına bakmak gerekmektedir. Hasol [20] ikon kavramını “Rus ve Yunan Ortodoks kiliselerinde, Hristiyan inanç ve töresine uygun kutsal kişi ve olayları konu alan (örn. renkli İsa, Meryem ve aziz tasvirleri gibi) tasvirlerle verilen ad” şeklinde tanımlamaktadır. Maralcan [21] ise modern popüler kültürde ikon kavramını dini anlamının dışına çıkarak “sembol” ve “işaret eden” anlamlarında da kullanmaktadır. Ayrıca günümüz teknoloji çağında bilgisayarlarda, tabletlerde, telefonlarda dosyaların ve uygulamaların görevlerine göre kullanılan simgeler şeklinde de tanımlanabilmektedir.

İkonik yapıları bir mimarlık ikonu olarak ele aldığımızda, Sklair’a [22] göre bu yapılar kültürel ya da zamansal açıdan sembolik özel anlamları olan estetik bir bileşen ve ögedir. İkon; şöhret, estetik, kalite ve simgeselliğin eşsiz birleşiminden ortaya çıkmaktadır. Bir yapıya ikon yapı denilebilmesi için o yapının yeni ortaya çıkarılmış olması ve yoğun bir imaja sahip olması gerekmektedir. Öte yandan topluma konu olacak simgelere, çağrışımlara da sahip olmalıdır. Tüm bu gereklilikler sağlandığında mimari ikon ortaya çıkmaktadır [23]. Yargıç [17] Jencks’in [23] bu tanımlamasına Le Corbusier’in 1950’li yıllarda inşa edilen ve modern mimarlığın simgelerinden gösterilen Ronchamp Şapelini örnek gösterir (Resim 1).



Resim 1. Ronchamp Şapeli [URL-1]

Jencks [24] “belirsiz göstergeler” olarak ifade ettiği ikonik yapıları, gücün üstünlüğü ve diğer odak nesnelерinin geriye düştüğünün göstergesi olarak açıklamaktadır. Değişime uğrayan değer yargıları ile birlikte her bir çağda farklı kentlerde çeşitli anıtsal yapıların ortaya çıkışı görülmektedir. Bu yapıların bazıları tasarımları, bazıları görünüşleri, bazıları ise kent ile olan bağları ile zamansız olarak varoluşunu sürdürmektedir. Dinin, aşkın, bilgeliğin, yüceliğin, teknolojinin sembolik anlamları ile kentlerde yer alan ikonik

yapılar, buldukları kent ile özdeşleşmiş hatta kentin kendisinden daha popüler hale gelmişlerdir [21]. (Resim 2)



Resim 2. Sidney Opera Binası| Eysel Kulesi [URL-2| URL-3]

İlk kentlerin oluşumundan bu zaman kadar, kentin silüetine hüküm sürmüş dine veya devlete ithaf edilmiş anıtsal yapılar oluşturulmuştur. Anıtsal yapılar otorite ve gücü temsil ederek, kamunun kent hayatı için röper noktaları olarak fonksiyonlarını sürdürmüştür. Bu anıtsal yapılar, ithaf edilen otoritenin gücü devam ettiği sürece varlıklarını sürdürmeye adanmışlardır. Anıtsal yapılar ve modern ikon yapılar incelendiğinde pek çok farklılıklar olduğu görülmektedir. Tarihi bağlamda açıklamak gerekirse, anıtsal yapılar din veya devlet odaklı inşa edilirken, küreselleşme ile birlikte ikonik formlar tüzel kişilerin kontrolü altına girmiştir [22]. Küreselleşme ile birlikte 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, katedraller, bankalar, pompa istasyonları, su kuleleri, gaz işlerinin yapıları ve tren istasyonları gibi yeni simgesel yapılar dine değil, paraya, teknolojiye, yeniliklere ve endüstriyel üretime ithaf edilmek için yapılmışlardır. Bu yeni simgesel yapılar kentsel röper noktaları olarak çok zaman geçirmeden kamu ve din binaları ile yer değişimi yaparak kent silüetine varlıklarını kabul ettirmişlerdir [25].

İkon yapılar kompleks tasarım stratejileri olan mimari ürünlerdir. Henüz tasarımları için belirli kuralları olmasa da ikonik mimarlık üzerine çalışmaları bulunan birçok araştırmacının ikonik yapı tasarımı hakkında benzer temel ilke tanımları bulunmaktadır. Celio Broda [26] küçük ölçekli birçok yapıyı karşılaştırma yöntemini kullanarak belirlediği ikonik yapı ölçütlerini şu şekilde açıklamaktadır:

- Tanınmış mimarlar tarafından tasarlanmış olmak.
- Büyük ölçekte, şaşırtıcı ve yenilikçi tasarımları sahip olmak.
- Toplum tarafından tanınmak, bilinmek.
- Genellikle büyük firma ve şirketlerin yönetim binaları olarak tasarlanmak.
- Belirli bir stratejiyi temsil etmek için tasarlamak.

Jencks’e [23] ise yapıların ikoniklik ölçütlerini şöyle sıralamaktadır:

- Şaşırtıcı formlara sahip olmak.
- Büyük ölçekte olmak.
- Yeni olan herşeyi kutsamak.
- Belirsiz anlam ve kodlamalara sahip olmak.
- Şan- şöhret faktörleri.



Resim 3. Ankara Tren Garı [URL-4]

Yapımı 2 yıl süren Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı 2016 yılında tamamlanarak tarihi gar binasının hemen arkasındaki arazide hizmete açılmıştır. Daha önce yapılan benzer çalışmalarda da görülmüştür ki, ikon yapıları değerlendirmeye başlamadan önce yapı kimliğinin belirtilmelidir. Yapının kimliğini; binanın tamamlandığı yıl, binanın mimari, binanın konumu, binanın işlevi ve son olarak yapıyı ikon yapan kütle karakteri belirtmektedir [17].



Resim 4. Ankara Tren Garı Konumu [URL-5]

Garın tasarımını üstlenen A Tasarım ve Mimarlık [URL-6] ekibi projeyi şu şekilde ifade etmektedir: “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, döneminde 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.”



Resim 5. Ankara Tren Garı Ana Karayolu Yaklaşım Şeması



Resim 6. Ankara Tren Garı Demiryolu Aksı



Resim 7. Ankara Tren Garı Yaya Yaklaşım Aksı

Resim 5-6-7 den görüldüğü üzere Ankara Tren Garı bütün ulaşım akslarının birbiri ile kesiştiği noktada varlığını devam ettirmektedir. Ulaşım akslarının kesişimlerinin odağında olması kent silüetinde yapıyı görünür kılabilmektedir.

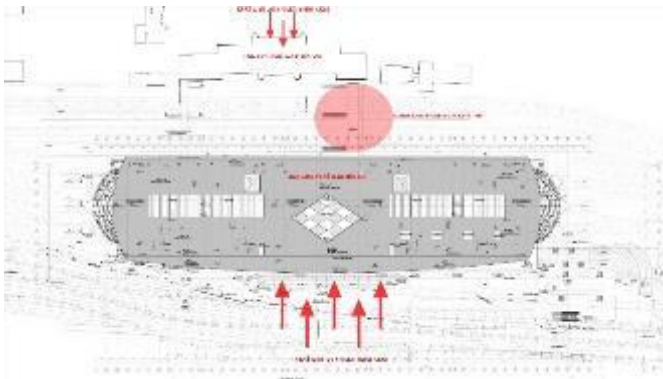


Resim 8. Ankara Tren Garı Ulaşım Aksları Analizi

Gar binası tasarlanırken Cumhuriyet dönemi mimarlık ve yapının kent kültüründeki yeri ve önemi dikkate alınarak, kentsel ve mimari değerlerini koruyup, değerlere özen göstererek öne çıkan bir mimari oluşturmak amaçlanmıştır. Tasarı proje eski gar binası ile yeni gar binasını birbirlerine eklemeye çalışan, eski gar binasını kent ölçeğinde bağımsız bir şekilde kendinin bir parçası olarak fonksiyonlarına ulaştırıp değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Bu tasarı projenin en büyük problemi iki ana cadde olan Celal Bayar Bulvarı ile Hipodrom Caddesi arasında bir duvar etkisi oluşturması olarak görülüp, problemin çözümü için eski gar ile yeni gar arasında oluşturulan kamusal bir bağlantı ile birlikte Ulus ve Maltepe semtleri bağlanarak, garın bir kent parçası olması ayrıca kent ve kentli ile güçlü bir bağ oluşturması amaçlanmaktadır [URL-7].



Resim 9. Ankara Tren Garı- Eski Gar ile Yeni Gar Arasındaki Kamusal Bağlantı Aksı [URL-8]



Resim 10. Ankara Tren Garı- Eski Gar ile Yeni Gar Arasındaki Kamusal Bağlantı Çözüm Planı [26]

Resim 9 ve Resim 10 da görüldüğü üzere tarihi eski gar ile yeni yapılan simgesel tren garı arasında oluşturulan, iki ana hattı birbirine bağlaması amaçlanan kamusal bağlantı aksı iki yapı arasında bir köprü olarak varlığını sürdürmektedir. İki ana hat arasında geçiş yapmak isteyen bireylerin eski gar giriş ve peron kotundan, yeni gar ticari alan ve bilet satış-kontrol kotuna ulaşmaları, yeni gar binasında bulvar kotuna ulaşmak için tekrar kot farkının olması olumsuz olarak değerlendirilmiştir. Tarihi eski gar binasından giriş yapan bir bireyin yeni gar binasına bu bağlantı köprüsüyle ulaşılıyor olması, yeni gar binasının simgesel- ikonik değerini zedelediği düşünülmektedir. Zira ikonik yapılar formları, strüktürleri, girişleri, kent ile birleşimleri ile diğer yapılardan ayrılmaktadırlar. Her mimari öge gibi ikonik yapıların biçimlenişini etkileyen bazı öğeler vardır. Bunlar şu şekilde sıralanmaktadır [17]:

- Çatı strüktürü
- Bina strüktürü
- Cephe elemanları
- Kütlelesel öğeler
- Planlama yaklaşımları
- Malzeme ve renk

Yeni gar binasının çatı strüktüründe (Resim 11), teknolojinin, küreselleşme ve rekabet ortamının gerektirdiği güçlü çelik taşıyıcıların kompozit kaplamalar ile birleştiği, ara ara yapı içerisinde gün ışığı kullanımını artırmak amacıyla açılmış açıklıkların kullanıldığı yeni kabuk sistem detayları görülmektedir.



Resim 11. Ankara Tren Garı Çatı ve Bina Strüktür Detayları [URL-6]

Kullanılan kabuk sistem binanın çatı strüktürünü oluştururken çelik bağlantı elemanları (Resim 11) ile ana bina strüktürünü oluşturan yüksek çelik donatılı kolonlar (Resim 12) ile desteklenmektedir. Sanayi devriminden sonra

küreselleşmenin etkisi ve seri üretime geçilmesi ile birlikte cam ve çelik detayların kullanımını artırmıştır. Bu yapıda görüldüğü üzere cam ve çelik paneller ile çağın gereklilikleri teknolojik konvansiyonel, çelik ve prefabrik sistemlerin kullanımıyla desteklenmektedir.



Resim 12. Ankara Tren Garı Çatı ve Bina Strüktür Birleşim Detayları [URL-6]

Çelik ve cam panellerin birbirleriyle olan entegrasyonu birlikte üç boyutlu olarak bir hızlı trenin soyutlanmış halini anımsatan cephe karakteri ile Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı, kentin birçok yerinden algılanabilen yüksekliği ve boyutu ile Jencks'in [23] ikon yapı olma ölçütlerinden şaşırtıcı formlara ve büyük ölçeklere sahip olma özelliklerini taşımaktadır.

Bina girişleri ve teras alanlarında yer yer saydamlaşan organik dış kabuk karakteri dikkat çekmektedir (Resim 13).



Resim 13. Ankara Tren Garı Giriş Holü ve Terası [URL-6]

B. Mekansal Kriterler Bağlamında Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı Analizi

Dingjan'ın [28] terminal yapıları üzerine yaptığı çalışmasında, tren garları, istasyonları ya da terminal yapıları, demiryolu kullanımının başlangıcı ile birlikte mal ve yolcuların bir yerden bir yere aktarımının yapılması ve demiryolu araçları için yakıt ikmal noktası olarak kullanılması fonksiyonlarına cevap verirken, teknolojinin gelişmesi ve küreselleşmenin dünya üzerindeki etkileri ile beraber demiryolu ulaşım yapıları artık sadece aktarım ya da ikmal noktası olarak kullanılmamaktadır. Yaşanan bu değişimler ile birlikte demiryolu ulaşım yapıları farklı amaçlar için de kullanılmaya başlamıştır. Terminallerin kısaca işlevlerini ise şu şekilde açıklamaktadır:

- Demiryollarında kesişen yollar için bir bağlantı noktası olmak ve bir ağ oluşturmak.
- Yolcuların bir yerden bir yere aktarımının yapıldığı mekan olmak.
- Ticari kullanımı mekanlarına sahip olmak.
- Kamusal alan kavramını karşılamak.
- Kente ve çevreye kimlik kazandırmak.

Terminal binaları tasarımlarında, yolcuların ve kullanıcıların kendilerini mekanın bütünlüğü içinde hissetmeleri, bekleme ve dinlenme alanlarının konforu, gelen-giden yolcu trafiğinin karmaşa haline dönüşmemesi, kısa yürüme mesafeleri, ışıklandırma sistemlerinin çözümü, havalandırma sistemlerinin çözümü en iyi şekilde yapılarak tamamlanan örneklere rastlanmaktadır [29].

Teknolojinin gelişmesi ve ihtiyaçların artmasıyla birlikte demiryolu ulaşımına katılan yolcu sayısının artış meydana geldi ve trenlerin gelişimi hızlandı. Bu hızlanmanın sonucunda terminal yapılarının ana fonksiyonlarına ek olarak farklı fonksiyonların eklenmesi gerçekleşti. Oteller, kafeler, restoranlar, mağazalar, kamusal mekanlar, parklar, eğlence alanları vb. Eklenen mekanların sosyal etkileşim mekanları olması ile terminal yapıları da sosyal etkileşim merkezleri haline dönüşmektedir [28].

Kido'ya [30] göre, son yirmi yılda dünya çapında kentlerin yeniden şekillenmesi ve yüksek hızlı tren ağlarının teknolojik bir demiryolu rönesansı geçirmesiyle birlikte çarpıcı devasa boyutlardaki demiryolu terminalleri gelişimi görülmektedir. Genellikle havalimanı terminallerini andıran ve mevcut çok fazla fonksiyonu daha önce yapılmış demiryolu terminallerinden farklı biçimde bünyesinde bulunduran tasarımlar olarak ortaya çıkmaktadır. Yeni tüketim çağının demiryolu terminalleri, havalimanı terminallerine, diğer raylı sistemlere, otobüslere, metro vb. ulaşım ağlarına erişim sağlayarak, tasarımlarında otelleri, alışveriş merkezlerini, kamu ya da özel işletmeleri, modern tesisleri ve ayrıca yenilenmiş ya da tarihi istasyon binalarını da tasarımlarında bulundurabilmektedir. Bu bağlamda demiryolu terminali kent için yeni bir kentsel mekan ve ticaret merkezi duruma gelmektedir. Kido [30] günümüz tüketim çağı terminal mimarisi tasarımında ulaşım fonksiyonunu, ticari fonksiyon, kültürel fonksiyon ve estetik kriterler dikkat edilmesi ve çözülmesi gereken faktörler olarak tanımlanmaktadır.

Bu bölümde Kido'nun [30] çözülmesi gereken faktörler olarak tanımladığı kriterleri, Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı mimarisi üzerinden mekansal ve plan okumaları ile irdelenerek, demiryolu terminal mimarisinde yapımları yeni başlayan ve devam eden yüksek hızlı tren garları ve terminal binalarının tasarım ve kullanımına yönelik değerlerin belirlenmesine katkı sağlamayı amaçlanmaktadır.

Ulaşım Fonksiyonu

Kido [30] ulaşım fonksiyonu kriterlerini, binanın erişilebilirliği, bilgi işaretleri (göstergeler), ana terminal bileşenleri olarak tanımladığı terminal binası, terminal girişi, terminal bekleme salonu, terminal platformunu üzerinden değerlendirmektedir.

Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı'nı bu kriterler üzerinden irdelediğimizde, yapı tüm kullanıcılar tarafından erişim olanaklarına sahiptir. Yürüyen merdivenler, asansörler, engelli işaret ve işaretçileri, sözlü duyuru sistemleri ile engelsiz erişim ile donatılmış durumdadır (Resim 14-15).



Resim 14. Ankara Tren Garı Yürüyen Merdiven, Asansör Elemanlarından Örnekler [URL-4]



Resim 15. Ankara Tren Garı Bilgi İşaretleri(göstergeler) ve Görme Engelliler İçin Hissedilebilir Yürüme Yüzeyi Elemanlarından Örnekler [URL-4]

Terminal ana bileşenlerinden olan terminal bekleme salonu bilet holünün de içinde bulunduğu bir mekan olarak, kamusal alan mobilyaları ile bekleme, dinlenmesi gereken bireyler için konforlu bir alan olarak tasarlanmıştır. Ayrıca bekleme salonu dışında ana sirkülasyon koridorlarında da yeşil doku ile birlikte yolcuların oturup dinlenebileceği alanlar yaratılmaktadır (Resim 16-17).



Resim 16. Ankara Tren Garı Bekleme Alanı ve Bilet Holü Örnekler [URL-9]



Resim 17. Ankara Tren Garı Bekleme Alanı ve Bilet Holü Görselleri [URL-9]

Celal Bayar bulvarından asıl kent girişi olarak tasarlanan ana cephede kullanılan saçak ile giriş okunaklı ve kullanıcılar için çağırıcı hale getirilmektedir (Resim 18). Yapıya giriş yapan kullanıcılar, yüksek galeri boşluğu ile oluşturulmuş, yapının kalbi olarak adlandırılan giriş holüne ulaşmaktadır. Giriş holü yapı tasarım ekibi tarafından tüm kat işlevlerinin izlenebileceği ve mekansal örgütlenmelerinin kavranabileceği şekilde tasarlanmıştır fakat yerinde inceleme yapıldığında giriş holü yüksekliğinin insan boyutunu aştığı ve bireylerde kaygı hissettirdiği deneyimlenmiştir. Katların mekansal örgütlenmesinde bekleme holünün, gidiş- geliş peronlarının holleri ve son kat yeme içme alanının dışındaki ticari mekanların, otelin, ofislerin, ıslak hacimlerin okunamaması dikkat çekmektedir (Resim 19).



Resim 18. Ankara Tren Garı Ana Kent Girişi [URL-10]



Resim 19. Ankara Tren Garı Ana Kent Giriş Holü [URL-4]

Her biri 400 metre uzunluğunda 3 perona sahip olan gar yapısı, aynı anda 12 hızlı trene hizmet verebilecek kapasiteye sahiptir. Peron platformlarına ulaşım yürüyen merdiven, merdiven ve asansörler aracılığıyla sağlanmaktadır. Peron platform genişlikleri yolcu yoğunluğunu kaldırabilecek şekilde tasarıma dahil edilmiştir. Platformlarda seramik malzeme kaplaması tercih edilerek modern bir görüntü elde edilmiştir (Resim 20).



Resim 20. Ankara Tren Garı Peron Platformları [URL-6]

Ticari Fonksiyon

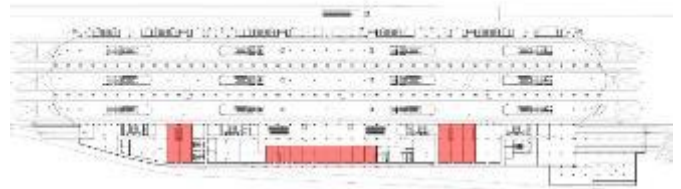
Terminal tasarımının ticari fonksiyonunu mağazalar, oteller, restoranlar ve eğlence mekanları gibi işlevleri oluşturmaktadır. Ticari mekanlar kadar reklamlar da ticari fonksiyonun birer parçasıdır. Demiryolu terminallerinin ana işlevi her ne kadar ulaşım olsa da günümüz tüketim dünyasında ticari fonksiyonlar da demiryolu terminallerinde önemli bir yere sahip olmaktadır. Ticari fonksiyonların ve diğer hizmetlerin, terminal alanı ve peronlara erişilebilirlik bakımından tasarıma dağıtılması gerekmektedir. Terminal yapısında ulaşıma ve ticari işlevlerin birbirinden ayrılması, aynı zamanda ticari mekanların kolay erişilebilir olması problemi, modern ve yenilenmiş terminal yapılarında çözülmesi gereken zor problemler arasında yer almaktadır. Bu problem, işlevleri farklı kotlarda konumlandırılarak çözülmektedir [30].

Ankara Tren Garı -3. Bodrum katında teknik hacimler, sirkülasyona alanları ve otopark alanı bulunmaktadır. Ticari mekanlar üst katlarda konumlandırılmıştır.



Resim 21. Ankara Tren Yeni Gar -2. Bodrum Kat Planı (Ticari Alanlar Kırmızı Renk İle İfade edilmiştir) [27]

-2. Bodrum kat planında teknik hacimler, ıslak hacimler, otopark ve ticari mekanlar birarada çözümlenmiştir. Ticari mekanlar, otoparktan ev-metro geçişlerinden kopartılmadan sirkülasyon koridoru çeperlerine eklenmiştir. Bu durumda ticari mekanlar, araç ile gelen ve raylı sistem kullanarak gelen kullanıcıların geçiş yolları üzerinde bulunarak ilgi çekici hale getirilmiştir (Resim 21).



Resim 22. Ankara Tren Yeni Gar -1. Bodrum Kat Planı (Ticari Alanlar Kırmızı Renk İle İfade edilmiştir) [27]

-1. Bodrum kat planında teknik hacimler, ıslak hacimler, peron platformları ve ticari mekanlar birarada çözümlenmiştir. Ticari mekanların 5 tanesine bulvar kotundan bir sirkülasyon merdiveni ile ulaşılmaktadır. Diğer ticari mekanlar -1. Bodrum katın ulaşılan geniş sirkülasyon alanına komşu olarak düzenlenmiştir (Resim 22).



Resim 23. Ankara Tren Yeni Gar Bulvar Kotu Planı (Ticari Alanlar Kırmızı Renk İle İfade edilmiştir) [27]

Bulvar kotu planında teknik hacimler, ıslak hacimler, peron ana bina çeperine yerleştirilmiş paralel girişleri olan ticari mekanlar, otel lobisi, tcdd kargo hizmeti, VIP lounge, Ankara Tren Garı Ofisi, ana terminal binası giriş holü ve sirkülasyon alanları birarada çözümlenmiştir. Ticari mekanların 5 tanesinden bulvar kotundan bir sirkülasyon merdiveni ile -1. Bodrum kata ulaşılmaktadır (Resim 23).



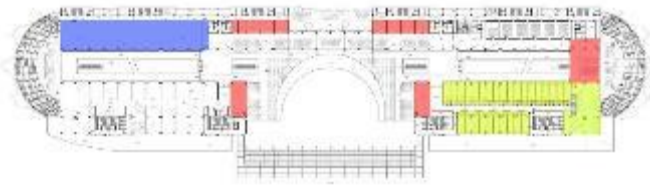
Resim 24. Ankara Tren Yeni Gar Bilet Katı Planı (Ticari Alanlar Kırmızı Renk İle İfade edilmiştir) [27]

Bilet katı planında teknik hacimler, ıslak hacimler, yapının iki ucuna yaşayan mekanlar oluşturmak için konumlandırılan teraslar, peron ana bina çeperine yerleştirilmiş paralel girişleri olan ticari mekanların galeri boşlukları, tcdd kargo hizmeti, VIP lounge, Ankara Tren Garı Ofisleri, ana terminal binası giriş holü galeri boşlukları, TCDD ofisleri, bilet holü, bekleme- oturma alanları ve sirkülasyon alanları tasarıma katılmaktadır. Ticari mekanlar bilet holü ve ana bekleme alanının sol ve sağ tarafına sirkülasyon koridoru çeperlerine konumlanmış biçimde bulunmaktadır. Ticari mekanlar toplanma alanlarında hareketi ve sirkülasyonu sekteye uğratmamaktadır. Yerinde deneyimleme ile uç ticari mekan fonksiyonlarının peronlara geçiş sirkülasyonlarına olan mesafelerinin uzun olduğu tespit edilmiştir. Bu kullanıcı bilinirliği açısından olumsuz görülmektedir (Resim 24).



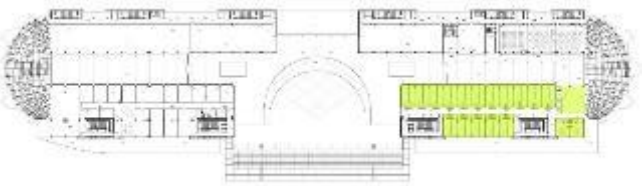
Resim 25. Ankara Tren Yeni Gar +10.25 Kotu Planı (Ticari Alanlar Kırmızı Renk İle İfade Edilmiştir) [27]

+10.25 Kotu planında teknik hacimler, ıslak hacimler, yapının iki ucuna yaşayan mekanlar oluşturmak için oluşturulan yarı açık teraslar, ana terminal binası giriş holü galeri boşlukları, bekleme- oturma alanları galeri boşluğu ve sirkülasyon alanları konumlanmaktadır. Ticari mekanlar bilet holü ve ana bekleme alanının galeri boşluğu hizasında ana sirkülasyon koridoru çeperine boylu boyunca konumlanmış biçimde bulunmaktadır. Yerinde deneyimleme ile bu kotta bulunan ticari mekanların ana bekleme holünden ve girişlerden uzak kalması sebebiyle kullanıcılar tarafından yoğun olarak kullanılmadığı ve bulunan ticari mekanların işletme giderlerinin karşılanamamasından ötürü kapandığı tespit edilmiştir (Resim 25).

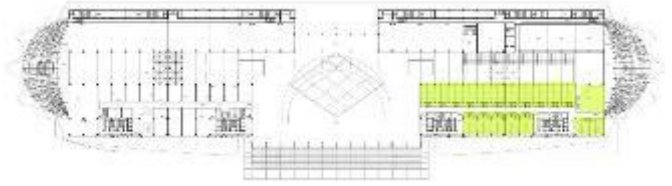


Resim 26. Ankara Tren Yeni Gar +16.25 Kotu Planı (Ticari alanlar kırmızı, otel alanları sarı, çok amaçlı eğlence alanı mavi renk ile ifade edilmiştir) [27]

+16.25 kotu planını yeme- içme mekanları, ofisler, otel mekanları (Resim 26'da sarı olarak ifade edilen alan), çok amaçlı eğlence salonu (Resim 26'da mavi renkle ifade edilen alan), çok amaçlı toplantı salonları ve binanın çevresinde konumlandırılan teraslar oluşturmaktadır. Yeme- içme alanlarının genellikle yolcular, gar görevlileri ve öğün saatlerinde çalışan bireyler tarafından yoğun olarak kullanılmaktadır (Resim 26).



Resim 27. Ankara Tren Yeni Gar +21.05 ve +22.25 Kotu Planı (Otel alanları sarı renk ile ifade edilmiştir) [27]



Resim 28. Ankara Tren Yeni Gar +25.85 Kotu Planı (Otel alanları sarı renk ile ifade edilmiştir) [27]

Resim 27 ve Resim 28 kot planları incelendiğinde bu katlarda yoğun olarak ve ofislerin ve galeri boşluklarının olduğu görülmektedir. Kat planlarının yaklaşık 1/5'lik dilimin otel alanları olarak hizmet edildiği planlar üzerinden görülmektedir. Bütün katlardaki dolaşım sistemleri çok yönlü kullanımlar için esnek tasarımlara sahiptir.

Kültürel Fonksiyon

Kültür, sanat ve eğlencenin terminal içinde yolcular ve kullanıcılar tarafından iyi algılanabiliyor olması demiryolu imajının geliştirilmesinde önemli rol oynamaktadır.



Resim 29. Ankara Tren Garı Kültür Etkinlikleri [URL-9]



Resim 30. Ankara Tren Garı Kültür Etkinlikleri [URL-9]

Estetik Kriterler

Boyut ve ölçek, oran, biçim, şekil, yer, görsel yoğunluk, ışık, doku, renk, kompozisyon, hareket, ritim gibi nitelikleri içermektedir. Demiryollarının estetiği, planlaması, düzeni, detayları ve kapsamı bağlamında terminalin iç ve dış çevresi, yapı mimarisi, mühendislik çözümü ve ulaşım fonksiyonu arasındaki denge demiryolu mimarisi estetik kriteri olarak tanımlanmaktadır [30].

- **Boyut ve Ölçek Kriteri:** Ankara Tren Garı binası ile bu ölçekte tasarlanan yapılar ve bu yapıların iç mekanlarının büyüklüğü kullanıcılar da duygusal tepkilere yol açarak, izlenimlerini etkilemektedir. Büyük ölçeklerde tasarlanan terminal yapıları geniş iç mekanlara sahip olsalar da insan boyutunu aşan genişlik ve yükseklikleri ile bunaltıcı ve kaygılandırıcı etkilere sahip olmaktadır.
- **Form ve Oran:** Ankara Tren Garı binası bir hızlı treni andıran uzun yapısıyla, yataydaki ölçek büyüklüğünden dolayı çevre yapıların arasından sıyrılarak dikkat çekmektedir. Celal Bayar Bulvarı ve Hipodrom caddeleri arasındaki silüeti iki ana cadde için duvar etkisi yaratmakta olup, kullanıcıların ve

kentlilerin çevresel algılarında etkin rol oynamaktadır.

- **Görsel Ağırılık:** Terminal yapısının cepheleri ağırlıklı olarak cam yüzeylerden oluşmakta olup kalan yüzeyler kompozit paneller ve çelik taşıyıcılar ile kaplanmıştır. Yapının uç, ön ve arka kısımlarında tasarlanan açık teraslar ile, binanın doluluk- boşluk ilişkisi orantılamaya çalışılsa da yapının yataydaki uzun ham görüntüsü dengelenmiş görünmemektedir. Ana giriş kısmı, yapının orta bölümünden cam yüzeyler ile öne çıkarılmıştır. Yapının yoğun cam cephelere ve çatı strüktüründe açıklıklara sahip olması gün ışığı kullanımını destekler biçimdedir. Formun yapısı doğal ışık, yapay ışık ve gölge ile ifade edilmektedir. Yapay aydınlatma unsurları ışık almayan koridorlarda, akşam saatlerinde, bodrum katlarda ve öne çıkarılması gereken mekanlarda işlevsel olarak kullanılmaktadır. Akşamları kullanılan ışıklar terminalin görsel ifadesini artırırken, yapı demiryolu terminal olma durumundan çok bir alışveriş ve eğlence merkezi olma algısı yaratmaktadır.

V. SONUÇ

Bu çalışmada son 10 yılda ülkemizde yapıları devam eden ve gelişen yüksek hızlı tren terminallerinden olan ve yapımı 2016 da tamamlanan Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı'nın günümüz tüketim toplumunda, bir tüketimin nesnesi olma, tüketim kültürünün parçası olma ve ikon yapı olma bağlamında kuramsal-kavramsalsal ve mekansal kriterler olarak iki ana başlık altında incelenmiştir. Kuramsal-kavramsalsal kriter ikonik değer olarak yapılan literatür araştırmaları sonucu belirlenmiştir. Mekansal kriterler Kido'nun [29] tüketim çağı terminal yapılarını araştırdığı çalışmasında belirlediği kriterler üzerinden belirlenmiştir. Bu kriterler terminal yapısının ulaşım fonksiyonu, ticari fonksiyon, kültürel fonksiyon ve estetik kriterleridir. Yapılan yerinde gözlem ve mekansal analizler, resimler, mimari plan okumaları üzerinden değerlendirilmiştir. İncelemeler ve analizler sonucundan elde edilen bilgiler eleştirel bir bakış açısı ile değerlendirilerek bir sonuca bağlanmıştır. Ülkemizde yapıları yeni başlayan ve devam eden yüksek hızlı tren garları ve terminal binalarının tasarım ve kullanımına yönelik değerlerin belirlenmesine katkı sağlamayı amaçlayan bu çalışmada, küreselleşmenin etkisini artırması ve teknolojinin gelişmesiyle birlikte ortaya çıkan terminal yapısında, demiryolu terminal binasının ana işlevi olan ulaşım ağının bağlantı noktası olma ve ağ oluşturma işlevinin sönük kaldığı görülmektedir. Tasarıma katılan ek işlevlerin tüketim odaklı olduğu ve demiryolu terminal yapısını bir tüketim mekanını dönüştürdüğü görülmektedir. Terminaller günümüz tüketim çağı toplumu bağlamında asıl işlevleri ulaşım mekanları dışında, bünyelerinden mağazaları, kafeleri, otelleri, alışveriş ve eğlence mekanlarını da bulundurmaktadır. Dikkat çekmek ve küresel dünya rekabetine girmek için tasarlanan bu yapı örneğinde görüldüğü üzere tüketim çağı terminallerinin devasa boyutlarda, çarpıcı formları ile görsel olarak da tüketildiği görülmektedir.

KAYNAKLAR

- [1] İ. Uzun, "Kamusal Mekan- Tüketim Olgusu Etkileşiminin İzmir'deki Alışveriş Merkezleri Bağlamında Değerlendirilmesi," Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir, 2008.

- [2] H. Yırtıcı, *Çağdaş Kapitalizmin Mekansal Örgütlenmesi*, Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2005.
- [3] A. Warde, "Gentrification as Consumption: Issues of Class and Gender," *Environment and Planning D. Society and Space*, vol. 9, issue 2, p. 304, 1991.
- [4] J. Baudrillard, *Tüketim Toplumu*, Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 2004.
- [5] G. Debord, *Gösteri Toplumu*, Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 1996.
- [6] R. Bocoock, *Tüketim*, Dost Kitapevi Yayınları, Ankara, 1997.
- [7] M. N. Ceylan, "Tüketim Toplumunun Yeni Kentsel Mekanı: Alışveriş Merkezleri," Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Konya, 2010.
- [8] H. Lefebvre, *Modern Dünyada Gündelik Hayat*, Metis Yayınları, İstanbul, 2016.
- [9] P. Kotler, K. L. Keller, *Marketing Management*, Prentice Hall, US, 2006.
- [10] M. Coşgun, "Popüler Kültür ve Tüketim Toplumu," *Batman Üniversitesi Yaşam Bilimleri Dergisi*, vol. 1, issue 1, 2012.
- [11] E. Özkalp, *Sosyolojiye Giriş*, Ekin Yayınları, Eskişehir, 2005.
- [12] İ. Erdoğan, K. Alemdar, *Popüler Kültür ve İletişim*, Erk Yayınları, Ankara, 2005.
- [13] H. Yırtıcı, "Tüketimin Mekansal Örgütlenmesinin İdeolojisi," *Tüketim ve Mimarlık*, Boyut Yayın Grubu, p.9, İstanbul, 2002.
- [14] E. Akbalık, "Tüketim Kültürünün Etkisinde Değişen Kentsel Yaşam Biçimleri ve Küresel Kentler," Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul, 2004.
- [15] A. Bülbül, "Farklılaşan Tüketim Toplumu ve Kültürü Kapsamında Mimarlıkta Tüketim Olgusu ve Alışveriş Merkezleri," Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi, Isparta, 2010.
- [16] H. Yırtıcı, *Tüketim ve Mimarlık*, Boyut Yayınları, İstanbul, 2004.
- [17] S. Yargıç, "Küreselleşen Kentlerde İkonik Yapıların Kentsel Kimlik Oluşumuna Etkileri Üzerine İrdeleme," Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul, 2009.
- [18] P. Dinç Kalaycı, *Mimarlığı Eleştirmek: Bir Yaklaşım Önermesi*, Nobel Akademik Yayıncılık, pp. 54-62, Ankara, 2015.
- [19] N. Gürel, "Çağdaş İkon Yapıların Kentsel Yenilenme Süreçlerindeki Yeri: İspanya Örneği Bilbao ve Valencia Kentleri,," Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul, 2008.
- [20] D. Hasol, *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü*, YEM Yayınları, İstanbul, 2010.
- [21] M. Maralcan, *Kentler ve İkonları*, Tasarım Dergisi, 159, Tasarım Grubu, İstanbul, 2006.
- [22] L. Sklair, *Iconic Architecture and Capitalist Globalization*, City, vol.10, no. 1, 2006.
- [23] C. Jencks, *The Iconic Building: The Power of Enigma*, Rizzoli, Newyork, 2005.
- [24] C. Jencks, *The Iconic Building is Here to Stay*, City, vol. 10, issue 1, pp. 3-20, Routledge, 2006.
- [25] M. Kaika, E. Swyngedouw, *Fetishing The Modern City: The Phantasmagoria of Urban Technological Networks*, International Journal of Urban and Regional Research, vol. 24.
- [26] C. Broda, *Alternatives: An Examination of A Series of Small Structures Against The Criteria for Defining Iconic Architecture*, City, vol. 10, no. 1, 2006.
- [27] TCDD, *Yüksek Hızlı Tren Garı Projesi*, TCDD Taşımacılık A. Ş. Genel Müdürlüğü, Ankara, 2019.
- [28] M. Dingjan, "A railway station as a public space: The case of Tokyo,," Master Thesis, Leiden University, 2014.
- [29] G. Demir, S. Terzi, "Havalimanı Terminal Binalarının İata (Uluslararası Hava Taşımacılığı) Standartlarına Göre Mimari Açısından Değerlendirilmesi," e-Journal of New World Sciences Academy, vol. 7, no. 2, pp. 572-579, 2012.
- [30] E. M. Kido, "Stations for people-Important factors in station design,," *IABSE Symposium 2014 Report*, 2014.

İNTERNET KAYNAKLARI

- [1] [URL-1]: <https://www.arkitektuel.com/ronchamp/> Erişim Tarihi: 01.04.2019
- [2] [URL-2]: <https://www.archdaily.com/911580/7-rejected-proposals-for-sydney-opera-house> Erişim Tarihi: 02.04.2019
- [3] [URL-3]: <https://blog.flypgs.com/eyfel-kulesi-hakkinda-muhtemelen-hic-duymadigin-iliginc-bilgiler/> Erişim Tarihi: 02.04.2019
- [4] [URL-4]: <http://www.arkiv.com.tr/proje/tcdd-ankara-hizli-tren-gari/7255> Erişim Tarihi: 02.04.2019
- [5] [URL-5]: <https://yandex.com.tr/harita/11503/ankara/?l=32.842967%2C39.936048&mode=poi&poi%5Bpoint%5D=32.843156%2C39.934897&poi%5Buri%5D=ymapsbm1%3A%2F%2F%3Foid%3D10493356797&sctx=ZAAAAAaBEAAaKaOscZpYkM8bbEBAEaBzdc%2FT90NAEHJK>

- [QT7%2F38glD8RZpZNriHafj8iBOABAgOFKAowADiN5M%2F%2BvO7a5dOBQO9ZSAFVzczMPlgAYhJkaXJIY3RfcGFnZV9pZD0vNDIqAnRycACdAc3MzD2gAOCoAOA%3D&sl=32.842967%2C39.936048&sspn=0.025997%2C0.006934&text=Tren%20garlar%C4%B1&z=16.11929603100339](https://www.google.com/maps/@39.9358267,32.8435817,3a,75y,110.17h,90t/data=!3m8!1e1!3m6!1sAF1QipNDQ9oVrxmgxSdcO5yClerYb5qzZ-ki3ECLysWC!2e10!3e11!6shttps:%2F%2Fih5.googleusercontent.com%2Fp%2FAF1QipNDQ9oVrxmgxSdcO5yClerYb5qzZ-ki3ECLysWC%3Dw203-h100-k-no-pi-0-ya115.59314-ro-0-fo100!7i5660!8i2830) Erişim Tarihi: 02.04.2019
- [6] [URL-6]: <http://www.atarim.com.tr/tr/proje/yuksek-hizli-tren-gari> Erişim Tarihi: 02.04.2019
- [7] [URL-7]: http://www.mimarizm.com/mimari-projeler/ulasim/ankara-hizli-tren-gari_128027 Erişim Tarihi: 02.04.2019
- [8] [URL-8]: <https://www.google.com/maps/@39.9358267,32.8435817,3a,75y,110.17h,90t/data=!3m8!1e1!3m6!1sAF1QipNDQ9oVrxmgxSdcO5yClerYb5qzZ-ki3ECLysWC!2e10!3e11!6shttps:%2F%2Fih5.googleusercontent.com%2Fp%2FAF1QipNDQ9oVrxmgxSdcO5yClerYb5qzZ-ki3ECLysWC%3Dw203-h100-k-no-pi-0-ya115.59314-ro-0-fo100!7i5660!8i2830> Erişim Tarihi: 02.04.2019
- [9] [URL-9]: <http://www.google.com/maps> Erişim Tarihi: 03.04.2019
- [10] [URL-10]: [http://galeri3.arkitera.com/var/albums/arkiv-2/proje/a-tasarim-mimarlik/tcdd-yht-gar-kompleksi/1%20\(2\).JPG.jpeg](http://galeri3.arkitera.com/var/albums/arkiv-2/proje/a-tasarim-mimarlik/tcdd-yht-gar-kompleksi/1%20(2).JPG.jpeg) Erişim Tarihi: 03.04.2019