



T.C.
NECMETTİN ERBAKAN NİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ



YAPILARIN İŞLEVSEL DÖNÜŞÜMÜNÜN
YAŞAM DÖNGÜSÜNDEKİ YERİNİN
SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK AÇISINDAN
ANALİZİ: KONYA TREN GARI VE ÇEVRESİ
ÖRNEĞİ

Ayşegül SARGIN

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mimarlık Anabilim Dalı

MAYIS - 2022
KONYA
Her Hakkı Saklıdır

ÖZET

YÜKSEK LİSANS TEZİ

YAPILARIN İŞLEVSEL DÖNÜŞÜMÜNÜN YAŞAM DÖNGÜSÜNDEKİ YERİNİN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK AÇISINDAN ANALİZİ: KONYA TREN GARI VE ÇEVRESİ ÖRNEĞİ

Ayşegül SARGIN

Necmettin Erbakan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı

Danışman: Doç. Dr. Fatih SEMERCİ

2022, 125 Sayfa

Jüri

Doç. Dr. Fatih SEMERCİ

Doç. Dr. Gülşen DİŞLİ

Doç. Dr. Bilgehan YILMAZ ÇAKMAK

Mimari yapılar, canlı organizmalar gibi yaşam döngülerine sahiptir. Yapılış amacına uygun olarak yaşamına devam edemeyen her yapı bir döneme tanıklık etmiş, kentte ve kentlide izler bırakmıştır. Özgün işlevini yitirmiş fakat yapısal ömürlerini tamamlamamış yapıların, işlevsel dönüşümle yeniden kullanımı sağlanmaktadır. Yapının işlevsel dönüşümü, yaşam döngüsünün yeniden başlamasına ve bunun sonucunda da sosyal, çevresel ve ekonomik açıdan sürdürülebilirliğe katkı sağlamaktadır. Farklı dönemlere şahitlik eden demiryolu binaları, ekonominin, ticaretin ve sosyokültürel çevrenin gelişimine katkısı olan önemli yapılardandır. Bu yapıların inşasıyla birlikte kent ve istasyon çevresinde gelişim ve dönüşüm başlamış, gar binasıyla birlikte konaklama ve depolama yapılarına da gereksinim duyulmuştur. Fakat bu yapıların pek çoğu teknolojik gelişmelere ve kullanıcı taleplerine karşılık verememe, yanlış onarımlar ve bakımsızlık gibi nedenlerle işlevselliğini yitirmiştir. Genellikle yapısal özelliklerini koruyan mimari yapılar yeniden işlevlendirilmeye uygun yapılardır. Bu çalışmada, sürdürülebilirlik, işlevsel dönüşüm ve yapı yaşam döngüsü kavramlarından teorik olarak bahsedilmiş, bu kavramların birbiriyle olan bağlantısı demiryolu binaları üzerinden açıklanmıştır. Konya Kenti örneklem alan olarak seçilmiştir. Bu bağlamda ele alınan Konya Gar Binası, İstasyon Lojmanları, Bağdat Oteli, Augustus Oteli ve Tantavi Ambarı'nın mekânsal değişimleri analiz edilmiş, tarihsel süreçte geçirdiği değişimlerin etkileri ve yapılan yapısal müdahaleler incelenmiştir. Bu çalışmada amaç, sürdürülebilirlik üst başlığında yapı yaşam döngüsü içerisinde işlevsel dönüşüm geçiren tarihi yapıların farklı bir bakış açısıyla analiz etmektir. Bu kapsamda teze konu olan kavramlar ile alakalı yapılan incelemeler sonucunda belirlenen parametreler doğrultusunda seçilen örnek yapıların analiz edilmesi ve işlevsel dönüşümünün yapının yaşam döngüsündeki yerini ve etkilerini tespit etmeye çalışmaktır. Bu tez çalışmasının kapsamını; Konya İstasyonu çevresinde bulunan kültürel miras yapılarının tarihsel süreç içinde geçirdikleri değişim - dönüşümlerin incelenmesi ve bu yapılardaki işlev değişikliği – yapı yaşam döngüsü ilişkisinin belirlenmesi oluşturmaktadır. Tez kapsamında ele alınan ve birbiriyle ilişkili olan bu kavramlarla alakalı yapılan araştırmalar sonucunda kriter ve parametreler oluşturulmuştur. Bu tez çalışmasında belgelere, mimari çizimlere, geçmiş fotoğraflara ve günümüzdeki durumuna bakılarak analizler yapılmıştır. Bu analizler ışığında tez kapsamında ele alınmış yapılarla ilgili genel bilgiler, plan-kesit-görünüş gibi teknik çizimler, tarihsel süreç içinde geçirdikleri değişimler ve bu değişimlere bağlı olarak yapılan müdahaleler gibi pek çok verinin ele alınmasıyla tablolaştırılmış ve genel olarak alanın durumu ortaya konmuştur. Ayrıca oluşturulan parametreler doğrultusunda yapıların analizleri yapılmıştır. Sonuç olarak; tez kapsamında ele alınan yapılar incelendiğinde yapılardaki işlevsel dönüşümle yapıların yeniden yaşam döngüsüne katıldığı ve kullanılmaya başlandığı, böylece ekolojik, ekonomik ve sosyo-kültürel olarak sürdürülebilirliklerinin sağlandığı görülmüştür.

Anahtar Kelimeler: İşlevsel Dönüşüm, Konya Tren Garı ve Çevresi, Sürdürülebilirlik, Tren Gar Binaları, Yapı Yaşam Döngüsü.



ABSTRACT

MS THESIS

ANALYSIS OF THE PLACE OF FUNCTIONAL TRANSFORMATION OF BUILDINGS IN THE LIFE CYCLE IN TERMS OF SUSTAINABILITY: THE EXAMPLE KONYA TRAIN STATION AND SURROUNDING

Ayşegül SARGIN

**THE GRADUATE SCHOOL OF NATURAL AND APPLIED SCIENCE OF
NECMETTİN ERBAKAN UNIVERSITY
THE DEGREE OF MASTER OF ARCHITECTURE**

Advisor: Assoc. Prof. Dr. Fatih SEMERCİ

2022, 125 Pages

Jury

Assoc. Prof. Dr. Fatih SEMERCİ

Assoc. Prof. Dr. Gülşen DİŞLİ

Assoc. Prof. Dr. Bilgehan YILMAZ ÇAKMAK

Similar to living organisms, architectural structures have life cycles. In accordance with its intended purpose, every structure that cannot continue to live has witnessed a period, leaving marks on the city and its inhabitants. Structures that have lost their original function but have not completed their structural life are re-used by functional transformation. The functional transformation of the structure contributes to the resumption of the life cycle and, as a result, to its sustainability in social, environmental and economic terms. Railway buildings, which witnessed different periods, are among the important structures that contribute to the development of the economy, trade and socio-cultural environment. With the construction of these structures, development and transformation began around the city and the station, and accommodation and storage structures were needed along with the station building. However, many of these structures have lost functionality due to technological developments, inability to respond to user requests, incorrect repairs and lack of maintenance. Generally, architectural structures that retain their structural features are suitable for re-functioning. In this study, the concepts of sustainability, functional transformation and structure lifecycle were theoretically mentioned, and the interconnection between these concepts is explained through railway buildings. Konya Province has been selected as a sampling area. In this context, the spatial changes of the Konya Gar Building, Station Logs, Baghdad Hotel, Augustus Hotel and Tantavi Warehouse were analyzed, the effects of changes in the historical process and structural interventions were examined. The study aims to analyze the historical structures that undergo functional transformation within the building life cycle, under the supertitle of sustainability and from a different perspective. In this context, the sample structures selected in line with the parameters determined as a result of the examinations made about the concepts that are the subject of the thesis were analyzed and the place and effects of the functional transformation in the life cycle of the structure were determined. The scope of this thesis is to examine the changes - transformations of the cultural heritage buildings around Konya Station in the historical process and to determine the relationship between the change of function and the life cycle of these buildings. As a result of the researches related to these concepts that are discussed within the scope of the thesis and related to each other, criteria and parameters have been established. In this study, analyzes were made based on documents, architectural drawings, archive photos and the current situation. In the light of these analyzes, general information about structures covered in the thesis, technical drawings such as plan-section-view, changes they have made in the historical process, and interventions based on these changes have been discussed and the field status has generally been established. Also, analysis of structures has been carried out in accordance with the parameters generated. As a result; when the structures discussed within the thesis were examined, it was found that the structures were joined and

used in the life cycle through a functional transformation in the structures, thus providing their ecological, economic and socio-cultural sustainability.

Keywords: Functional Transformation, Konya Train Station and its surroundings, Sustainability, Train Station buildings, Construction Lifecycle.



ÖNSÖZ

Tez süreci boyunca her türlü katkıyı ve yardımı sağlayan, sadece eğitim hayatımda değil birçok anlamda desteğini hissettiğim değerli danışman hocam Doç. Dr. Fatih SEMERCİ' ye,

Yüksek Lisans ders dönemi boyunca kendilerinden ders aldığım ve tecrübelerinden faydalandığım kıymetli hocalarıma,

Her zor anımda yanımda olan, desteklerini hiçbir zaman eksik etmeyen, bana olan güvenlerini hiç kaybetmeyen, bu süreçte her türlü fedakârlığı yaparak moral ve motivasyonumu hiç kaybettirmeyen anneme, babama ve kardeşime,

Bu süreçte yardımlarını esirgemeyen tüm arkadaşlarıma çok teşekkür ederim.

Ayşegül SARGIN
KONYA-2022

İÇİNDEKİLER

ÖZET	iv
ABSTRACT.....	vi
ÖNSÖZ	viii
İÇİNDEKİLER	ix
1. GİRİŞ	1
1.1. Tezin Amacı.....	2
1.2. Tezin Kapsamı	3
1.3. Materyal ve yöntem	4
1.4.Kaynak araştırması	5
2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE.....	9
2.1. Sürdürülebilirlik.....	9
2.2. Yapılarda Yaşam Döngüsü	14
2.3. İşlevsel Dönüşüm.....	18
2.4. Yapıların İşlevsel Dönüşümünün Yaşam Döngüsündeki Yeri Ve Önemi	21
2.5. Demiryolu Mimarisi Ve Yeniden İşlevlendirilmesi	26
2.6. Alan Çalışmasına Yönelik Oluşturulan Parametre Ve Kriterler.....	31
3. ALAN ÇALIŞMASI	35
3.1. Örneklem Alan Seçimi.....	35
3.2. Konya Tren Garı Ve Çevresinin Tarihsel Gelişimi	38
3.3. Konya Tren Garı Ve Çevresi Analizi	42
3.3.1. Konya Tren Garı Yapıları	42
3.3.1.1. Konya Tren Garı Binası.....	46
3.3.1.2. İstasyon Lojmanları	51
3.3.1.3. Bağdat Oteli	57
3.3.2.Augustus Oteli (Selçuk Palas)	63
3.3.3.Tantavi Ambarı	69
3.4.Genel Değerlendirme	74
4. SONUÇLAR VE ÖNERİLER.....	82
5. KAYNAKLAR	84
EKLER	94
EK-1 Konya Eski Gar Binası Planları, Görünüş Ve Kesitleri.....	94
EK-2 Konya İstasyon Lojmanları Planları, Görünüş Ve Kesitleri.....	97
EK-3 Konya Bağdat Oteli Planları, Görünüş Ve Kesitleri.....	102
EK-4 Konya Augustus Oteli Planları, Görünüş Ve Kesitleri	105

EK-5 Konya Tantavi Ambarı Planları, Görünüş Ve Kesitleri	110
ÖZGEÇMİŞ	115



1. GİRİŞ

Zaman içerisinde toplumlardaki değişim ve gelişim sonucunda insanların ihtiyaçları değişmektedir. Bu ihtiyaçlara yönelik mekân ve yapı gereksinimleri ortaya çıkmakta; bu ihtiyaçlara yönelik yeni yapılar üretilmektedir. Bu yapılar zamanın sürekliliği içinde sosyo-ekonomik ve kültürel değişimlerle birlikte kullanıcı gereksinimlerine cevap veremeyecek hale gelmektedir. Mevcut yapıların bu ihtiyaçlara cevap verememesi durumunda; yapılar özgün işlevlerini kaybederek yeniden işlevlendirilmekte ya da fiziksel ömürlerini tamamlamadan atıl duruma düşerek ardından yıkılarak yaşam döngüsü sona ermektedir. Özgün işlevini kaybeden yapıların işlevsel dönüşümle yeniden kullanılmasını sağlamak ekonomik, çevresel ve sosyo-kültürel olarak sürdürülebilirliklerini de sağlamaktadır. Yapısal ömürlerini tamamlamayan bu yapıların yıkılması yerine ufak değişimlerle yeniden işlevlendirilmesi ekonomik olarak kazanç sağlamaktadır. Aynı zamanda mevcut yapıların kullanılmasıyla çevreye verilen zarar minimum düzeyde tutularak yapı çevresinin korunması sağlanmış olacaktır. Böylelikle yapılar ve çevreleri tarihsel süreç içerisindeki değişimleri gelecek toplumlara iletilecek ve sosyo-kültürel sürdürülebilirlik sağlanmış olacaktır.

Sürdürülebilir yapı, birbiriyle ilişki içinde ve dengede olan doğal çevre ile yapılı çevrenin uyumunu tekrar sağlamak ve sürdürmeyi amaçlayan bir süreçtir. Sürdürülebilir mimarlık uygulamalarında yapının, yaşam döngüsü tasarımı ilkesiyle bu etkileşimin dengede kalmasını destekleyen sürecin bir parçası olması amaçlanmıştır. Yapı yaşamı döngüsü, yapılar özgün işlevini yitirdiğinde, yapıların bulunduğu çağa ayak uydurabilecek yeni kullanışlı bir işlev alabileceği / alabilmesi ilkesine dayanmaktadır. Yapısal ömürlerini tamamlamamış ancak işlevsel olarak eskimiş, yıpranmış, yetersiz ya da işlevini tümüyle kaybeden binaları yıkmak ya da terk etmek yerine işlevsel dönüşümle sürdürülebilirlikleri sağlanmaktadır. Böylece bu yapıların yaşam döngüleri yeniden başlamaktadır.

Endüstri devrimiyle birlikte hayatımıza giren demiryollarının inşası sırasında kentlerde pek çok değişim ve gelişim yaşanmıştır. Demiryollarının kentte meydana getirdiği değişimlerle birlikte istasyon ve çevresine farklı fonksiyonlarda hizmet veren yapılar yapılmıştır. İnşa edilen bu yapılar mekân organizasyonu, malzeme, form, cephe karakteri vb. açısından geleneksel mimarlık üslubundan farklı bir anlayışa sahip olup genellikle istasyonu yapan ülkenin mimarlık üslubunu yansıtmışlardır.

İstasyonlar kente gelenler ve gidenlerin buluştuğu, ekonominin, ticaretin, sosyal ve kültürel çevrenin oluşmasına ve gelişmesine katkıda bulunan nadir yapılardandır /

yapılardır. Bu durum istasyon çevresine farklı işlevlerin gelmesine sebep olmuş, konaklama ve depolama binalarının yapılmasını gerektirmiştir. Zamanla bu binalar bir döneme tanıklık eden ve korunması gereken yapılar haline almıştır. Bu yapılardan birçoğu, günümüzde teknolojinin gereksinimlerini, kullanıcı gereksinimlerini karşılayamama ve bakımsızlık gibi sebeplerle işlevsiz hale gelmiştir.

1896 yılında Almanlar tarafından Bağdat demiryolu hattı üzerinde inşa edilen Konya Gar Binası ve sınırları içerisindeki lojmanlar, Bağdat Otelı ile yakın çevresindeki Augustus Otel, Tantavi Ambarı da bu bakımdan incelenmeye değer yapılar olarak görülmektedir. Üretildikleri dönemin tarihsel sürecini yansıtan bu yapılar, kent bütününde değişime sebep olmakta ve yeni bir kentsel alan oluşturarak buldukları dönem için simgesel nitelik taşımaktadırlar. Bu bağlamda Konya Gar bölgesinin kentin farklı bir mekânsal organizasyona sahip alanı olduğunu söylemek mümkündür.

19. Yüzyılda inşa edilmiş olan Konya Tren Garı ve çevresindeki yapı grubu günümüze kadar ulaşabilmiştir. Tarihsel süreç içerisinde yapılarda genel anlamda büyük strüktürel değişimler yapılmamasına rağmen mekânsal değişiklikler meydana gelmiştir / gözlenmektedir. Bu yapılar yapıldıkları dönem ve o dönemin mimari üslubunun özgün haliyle korunmasından dolayı tarihi bir öneme sahiptirler.

1.1. Tezin Amacı

Yapısal ömürlerini tamamlamadığı halde işlevsel olarak eskimiş, işlevini tümüyle yitirmiş binaları yıkmak ya da terk etmek yerine, yapılara yeni işlev tanımlamakla yeniden kullanılmalarını sağlamak sürdürülebilirliğin sağlanması açısından önemlidir. Gar binaları, oteller, ambarlar, fabrika binaları gibi kamusal yapılar, orijinal işlevlerini kaybetmiş olsalar da yapılara yapılan müdahalelerle yeniden işlevlendirmeye uygun yapılardır. İşlev dönüşümüyle yapıların kullanım süresi uzarken aynı zamanda yeni işlevleriyle kullanıcılara tekrar hizmet verebilecek böylece yaşam döngüleri yeniden başlayacaktır.

Bu çalışmada, Konya Tren Garı'nın etrafında bulunan, zaman içerisinde özgün işlevlerini yitiren ve restore edilerek yeniden işlevlendirilen Konya Tren Garı, İstasyon Lojmanları, Bağdat Otelı, Augustus Otelı ve Tantavi Ambarı'nın tarihsel süreçteki değişimleri, yapılara yapılan müdahaleler ve mekânsal değişimler incelenmiştir. Dolayısıyla bu tez çalışmasında, sürdürülebilirlik üst başlığında yapı yaşam döngüsü içerisinde işlevsel dönüşüm geçiren tarihi yapıların farklı bir bakış açısıyla analiz edilmesi amaçlanmıştır. Bu kapsamda teze konu olan sürdürülebilirlik, yapı yaşam döngüsü ve işlevsel dönüşüm kavramları üzerine yapılan araştırmalar sonucu belirlenen

parametreler doğrultusunda yapıların analiz edilmesi hedeflenmiştir. Yapıların işlevsel dönüşümlerinin yaşam döngüsündeki yerini ve yapıya etkilerini aynı zamanda sürdürülebilirlikle ilişkilerini seçilen örnekler üzerinden tespit etmek çalışmanın asıl amacını oluşturmaktadır.

1.2. Tezin Kapsamı

Bu tez çalışmasının kapsamını; Konya Tren Garı ve çevresinde bulunan kültürel miras yapılarının tarihsel süreç içinde geçirdikleri değişim - dönüşümlerin incelenmesinin yanı sıra bu yapılardaki işlev değişikliğinin yapı yaşam döngüsü ile ilişkisinin belirlenmesi oluşturmaktadır. Bu kapsamda tarihi yapıların korunması ile ilgili yaklaşımlardan ziyade tez kapsamında ele alınan sürdürülebilirlik, yapı yaşam döngüsü ve işlevsel dönüşüm kavramlarıyla ilgili yapılan literatür çalışması sonucu oluşturulan değerlendirme kriterleri ve parametreler doğrultusunda alandaki yapıların analizine yer verilmiştir.

Bu çalışmanın ilk bölümünde; tezin konusuna yönelik genel bir bilgilendirme yapılmış, tezin amacı ve kapsamı, tez kapsamında kullanılan materyal ve yöntem açıklanmıştır. Ayrıca bu bölümde tez kapsamında yararlanılan kaynaklardan bahsedilmiştir. İkinci bölümde; tez konusunun çıkış noktası olan sürdürülebilirlik, işlevsel dönüşüm ve yapı yaşam döngüsü kavramları tez bağlamında açıklanmış, bu kavramların birbiriyle olan ilişkisi ortaya konmuştur. Bu bölümün devamında, demiryolu yapılarının mimarisi hakkında bilgi verilerek bu yapıların yeniden işlevlendirilmesi konusunun üzerinde durulmuştur. Daha sonra sürdürülebilirlik, işlevsel dönüşüm ve yapı yaşam döngüsü ile ilgili yapılan araştırmalar doğrultusunda oluşturulan kriter ve parametreler açıklanmıştır. Üçüncü bölümde; seçilen örneklem alan üzerinde belirlenen yöntem çerçevesinde analizler ve değerlendirmeler yer almaktadır. Bu bölümde; demiryolunun Konya'ya gelmesiyle kentte ve istasyon çevresindeki değişimler incelenmiş, daha sonra istasyonun etrafında bulunan Konya Tren Garı, Gar Lojmanları, Bağdat Oteli, Augustus Oteli ve Tantavi Ambarı' nın tarihsel süreçteki değişimleri, yapılara yapılan müdahaleler ve mekânsal değişimler ortaya konmuştur. Oluşturulan parametreler doğrultusunda yapıların analizleri yapılmıştır. Bu şekilde genel değerlendirmelere yer verilmiştir. Sonuç ve öneriler bölümünde, Konya Gar ve çevresindeki yapılar bağlamında elde edilen veriler ışığında işlev dönüşümünün yaşam döngüsündeki yeri ve etkisi ortaya konmuştur.

1.3. Materyal ve yöntem

Konya Garı ve çevresinde bulunan endüstri miraslarının işlev değişikliğiyle birlikte yapı yaşam döngüsüne yeniden katılımını konu alan bu çalışmada, ilk olarak konunun çıkış noktası olan sürdürülebilirlik, yapı yaşam döngüsü, işlevsel dönüşüm ve yeniden kullanım kavramları ile demiryolu mimarisi ve bu yapıların yeniden işlevlendirilmesi hakkında literatür taramaları yapılarak bir kavramsal çerçeve oluşturulmuştur. Bahsedilen kavramlar ile alakalı yazılmış kitaplar, tezler ve makaleler incelenerek kavramların birbiriyle ilişkisi saptanmıştır. Tez kapsamında ele alınan ve birbiriyle ilişkili olan sürdürülebilirlik, yaşam döngüsü ve işlevsel dönüşümle ilgili yapılan araştırmalar sonucunda kriter ve parametreler oluşturulmuştur.

Örnekleme alan olarak seçilmiş olan Konya Tren Garı ve çevresinde bulunan endüstriyel ve kültürel miras yapılarına ait kaynaklar toplanmıştır. Tez kapsamında Eski Gar Binası, Lojmanlar, Bağdat Oteli, Augustus Otel Ve Tantavi Ambarı ele alınmıştır. Söz edilen her bir yapı için ayrı literatür taraması yapılırken, yapıların konumu, tarihçesi ve yapılara ait bilgiler için yapıların bağlı olduğu yerel yönetimin arşivinden, proje müelliflerinin arşivlerinden, yapılarla ilgili yazılmış olan kitaplar, dergiler, tez ve makalelerden yararlanılmıştır.

Bu tez çalışmasında seçilen yapılara ait belgelere, mimari çizimlere, geçmiş fotoğraflara ve yapıların günümüzdeki durumuna bakılarak değerlendirmelere yer verilmiştir. Ayrıca kavramsal çerçeve kapsamında oluşturulan parametre ve kriterler doğrultusunda yapıların analizleri yapılmış ve birbirleriyle kıyaslamaya gidilmiştir. Bu analizler ışığında tez kapsamında ele alınmış yapılarla ilgili genel bilgiler, plan-kesit-görünüş gibi teknik çizimler, tarihsel süreç içinde geçirdikleri değişimler ve bu değişimlere bağlı olarak yapılan müdahaleler gibi pek çok verinin ele alınması tablolştırılmış ve genel olarak alanın durumu ortaya konmuştur. Bu yapıların yeniden işlevlendirilmesinin sosyo-kültürel ve ekonomik olarak gerekliliği üzerinde durulmuştur.

Çalışma sonucunda; işlevsel dönüşümü sağlanan yapıların çevreye ve kullanıcılara adaptasyonu, ekonomik olarak devam ettirilebilirliği ve tarihsel olarak varlıklarının sürdürülebilirliği için gerekli işlevsel dönüşümlerin yapılıp yapılmadığı saptanmaya çalışılmıştır.

1.4.Kaynak araştırması

Sürdürülebilirlik, yapı yaşam döngüsü, işlevsel dönüşüm ve yeniden kullanım kavramları ile demiryolu mimarisi ve bu yapıların yeniden işlevlendirilmesine yönelik literatür taramaları kitaplar, tezler ve makaleler incelenerek yapılmıştır. Çalışma kapsamında incelenen yapılara ait literatür taramaları için Meram Belediyesi'nin Arşivinden, Proje Müelliflerinin Arşivlerinden, yapılarla alakalı yazılmış olan kitaplar, dergiler, tez ve makalelerden yararlanılmıştır.

- Şenel, A. 2010 yılında hazırlamış olduğu '*Sürdürülebilir Bina Yapım İlkelerinin Ve Yeni Yaklaşımların İncelenmesi*' adlı yüksek lisans tezi çalışmasında; sürdürülebilirlik kavramını açıklamış, mimari gelişmenin sürdürülebilirliği ve sürdürülebilir mimarlık için oluşturulan ilke ve stratejilerle sürdürülebilir yapım tekniklerine yönelik çalışmalar incelenmiştir. Sürdürülebilir mimari ilkeleri kapsamında ele alınan yaşam döngüsü tasarımı ve sürdürülebilir tasarıma dair bilgiler içermektedir.

- Kuleli 1998 yılında hazırlamış olduğu '*Özgün İşlevini Sürdüremeyen Anıtların Yeniden Kullanımı*' isimli yüksek lisans tezinde tarihi yapılardaki yeniden kullanım kavramını incelemiş ve yapılardaki yeniden kullanımda ortaya çıkan sorunlar hakkında bilgi vermiştir.

- Hatipoğlu ve Aytekin tarafından 2020 yılında hazırlanmış olan '*Mimaride Tasarım Kodları ve Anlamsal Sürdürülebilirlik: Dil, Bellek ve Kimlik Tartışması*' adlı çalışmada yerel/geleneksel/nitelikli mimarinin anlamsal sürekliliğinin bellek-mekân çerçevesinde nasıl sağlanabileceği somut örnekler üzerinden anlatılmıştır.

- Gençoğlu, 2018 yılında hazırlamış olduğu '*Tarihi Anıtsal Yapıların Korunmasında Yeniden İşlevlendirme - Oluşan Sorunlar: Bursa Ve Barselona*' adlı doktora tezinde; tarihi yapıların yeniden işlevlendirilmesi sürecindeki sorunların analiz etmiş ve bu sorunlara çözüm sağlayacak kriter verileri oluşturmuştur. Sürdürülebilirlik kavramının yeniden işlevlendirme boyutuyla ele alınmasıyla oluşturulan bu veriler; yapılara verilecek yeni işlevlerin yapıda oluşturabileceği sorunları analiz etmek için oluşturulmuştur. Yeniden işlevlendirme projelerinde bu yöntemle elde edilen kriterlerin kullanılmasıyla birlikte doğru bir koruma-kullanım dengesinin sağlanacağı belirtilmiştir.

- Karadağ Ö. tarafından 2021 yılında hazırlanmış olan '*Temporary Interventions As An Alternative Adaptive Reuse Tool*' adlı yüksek lisans tezinde tarihi yapıların korunması kapsamında yeni bir müdahale aracı olarak geçici müdahaleler ele alınmıştır. Uluslararası koruma tüzük ve yönetmelikleri incelenerek müdahale tasarım parametreleri

belirlenmiştir. Bu parametrelerle farklı yapılar analiz edilmiştir. Analiz sonucunda geçici müdahalelerin yapıların korunmasında etkili bir yöntem olduğu açıklanmıştır.

- Giresun ve Tönük 2018 yılında hazırlamış oldukları '*Binalarda İşlev Dönüşümünün Yaşam Döngüsündeki Yeri Ve Etkisinin Örnekler Üzerinden İncelenmesi*' isimli makalede; bina yaşam döngüsü kavramı tanımlanmıştır. Özgün işlevini yitiren yapıların yıpranma nedenleri araştırılmış ve özgün işlevi ile kullanılamayan, metruk binaların işlev dönüşümüyle değişen yaşam döngülerini incelenmiştir. İşlev dönüşümün yaşam döngüsündeki yeri ve etkisi örnekler üzerinden incelenerek tespit edilmeye çalışılmıştır.

- Giresun 2017 yılında yapmış olduğu '*Tarihi Gar Binalarında İşlev Dönüşümünün Sürdürülebilirlik Bağlamında İrdelenmesi*' adlı yüksek lisans tez çalışmasında; işlevlerini kaybetmiş ama yapısal ömürlerini tamamlamamış yapıların, işlevsel dönüşüm ile sürdürülebilirliklerinin sağlanması tarihi gar binaları özelinde incelenmiştir. Seçilen örneklere ait plan, kesit görünüşlerle mekânsal değişimler analiz edilerek karşılaştırılmıştır. Tarihi gar binalarında işlev dönüşümü ile ilgili bir yöntem önerisinin alt yapısını oluşturmak amaçlanmıştır.

- Kocabıyık 2014 yılında hazırlamış olduğu '*Yeniden İşlevlendirme Kavramı Ve Bu Kapsamda İTÜ Taşkışla Binasının İncelenmesi*' adlı yüksek lisans çalışmasında; restorasyonu kavramsal olarak açıklamış ve restorasyonda kullanılan teknikler ile yeniden işlevlendirmede kullanılan tekniklerini belirtilmektedir. Yeniden işlevlendirme kavramını, işlevlendirilmesine neden olan sebepler, yapıya uygun olan yer seçimi ile bunları etkileyen faktörler ve yeni işlev için gerekli müdahalelerle açıklamaktadır. bu kapsamda İTÜ Taşkışla binasının tarihi, özgün işlevi, restorasyon süreci ve iç mekanda yapılan onarımların değerlendirilmesi yapılmaktadır.

- Erdoğan H.A.'nın 2005 yılında hazırlamış olduğu '*Konya Tren İstasyonu ve Yakın Çevresinin Gelişimi*' başlıklı yüksek lisans tezi çalışmasında; endüstri devrimi ve sonrasında meydana gelen değişimler demiryolu teriminden hareketle genelden özele doğru bir inceleme yapılarak Türkiye'deki kent garları incelenmiştir. İstasyon binalarının mimari özellikleri, yapım yılları ve karakteristik özellikleri ele alınarak bir tipoloji oluşturulmuştur. Daha sonra Konya İstasyonu'nun kente etkisi, istasyon ve çevresinin değişimi incelenmiştir. İstasyon içerisindeki yapılar hazırlanan çizim ve resimlerle açıklanmıştır.

- Erdoğan, H.A. ve Erdoğan, E., 2013 yılında hazırlamış oldukları *'Reuse of Historical Train Station Buildings: Examples from the World and Turkey'* başlıklı bilimsel çalışmada, yurt dışından ve ülkemizden örneklerle tarihi tren gar binalarının yeniden kullanımı ve korunması süreci hakkında bilgi vermiştir. Bu bağlamda, koruma yöntemleri ve koruma sırasında alınması gereken önlemler bu örneklerde açıklanmıştır.

- Sobutay, L.Ç., 1996 yılında yapmış olduğu *'Türkiye'de İstasyon Yapılarının Geçmişten Günümüze Değişmesi'* isimli yüksek lisans tezinde; Cumhuriyet'ten önce ve sonra yapılmış olan yolcu binalarının tarihsel süreç içindeki değişiklikleri, bu yapıların mimari biçim, malzeme ve yapım tekniği, estetik ve sanat değeri gibi özellikleri ele alınarak bir katalog oluşturulmuştur. Yapıların mimari özelliklerinde ne gibi farklılıkların olduğu ve yapıların geçirdiği değişimlerin belgelenmiş olması gelecek yıllardaki çalışmalara kaynak olması açısından önemlidir.

- Uysal, M., Ersöz, Z.R. ve Fazla, İ.A. 2019 yılında yazmış oldukları *'Konya Tren Garı Yerleşkesi Tarihi Lokomotif Deposu İçin Bir Yeniden Kullanım Önerisi'* başlıklı makalede; Konya'da bulunan Tren Garı yerleşkesinin lokomotif deposu için mekân hiyerarşisi, mekanların birbirleriyle ilişkileri, nitelikleri, nicelikleri, kütleli biçimlenişlerini kapsayan ve sosyo-kültürel işlevler barındıran yeni bir kullanım önermektedirler. Çalışma, ülkemizden ve dünyadan örneklerle zenginleştirilmiş ve çalışma sonucunda lokomotif deposu için yeniden işlevlendirme önerisi sunulmuştur.

- Yıldız, E., Sıramkaya, S.B. ve Aydın, D. 2017 yılında *'Anadolu Kent Kimliğinin Oluşumunda İstasyon Caddeleri: Konya Örneği'* adlı çalışmalarında, Konya ilinin gelişimine önemli ölçüde etkileyen İstasyon Caddesi'nin kentteki yeri ve tarihsel süreçteki değişimini yazılı belgeler, çizimler, fotoğraflar ve mevcut durumu analiz ederek değerlendirmektedirler.

- Çolak, F., 2013 yılında hazırladığı *'Almanların Konya Ve Çevresindeki Faaliyetleri (1876-1918)'* isimli yüksek lisans tez çalışmasında; Almanların Konya ve çevresinde gerçekleştirmiş oldukları demiryolu çalışmaları, arkeoloji araştırma faaliyetleri ve Konya'daki mimari faaliyetleri ilgili Alman Deutsche Bank Arşivi, Almanya Dışişleri Bakanlığı Arşivi ve Başbakanlık Osmanlı Arşivi de kullanılarak araştırılmıştır.

- Konya Büyükşehir Belediyesi' nin 2010 yılında yayınlamış olduğu *'Taşınmaz Kültür Ve Tabiat Varlıkları Envanteri'* nde; İstasyon haberleşme şefliği, İstasyon lojmanları, Tantavi Ambarı, Augustus Oteli, Bağdat Oteli'nin mevki, yapım tarihi ve

dönemi, yapım tekniği ve malzemesi, tescil tarihi, orijinali ve bugünkü kullanımı hakkında bilgi verilmiştir.

- 2012 tarihli '*Konya Ansiklopedisi*' nde; İstasyon binası, İstasyon lojmanları ve Tantavi Ambarı' nın mimari özellikleri, konumu, yapılma tarihi hakkında bilgi verilmektedir.

- Bozkurt, T., 2012 yılında '*Yeşilin Ve Medeniyetin Köprüsü Meram*' adlı kitapta bulunan '*Meramda Geç Osmanlı - Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarisi Kamu – Ticaret Yapıları Ve Anıtlar*' isimli çalışmasında İstasyon binası, Tantavi Ambarı, Augustus Oteli ve Bağdat Oteli'nin mimari özellikleri, konumu, yapılma tarihi ve yapıda meydana gelen değişiklikler hakkında bilgi verilmektedir.



2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Bu bölümde; çeşitli sebeplerle işlevini kaybedip farklı bir işlevle kullanılmaya başlanan demiryolu mimarisi yapılarının yeniden işlevlendirilmesiyle ilişkili kavramlar irdelenmiştir. Öncelikle; sürdürülebilirlik, yapılarda yaşam döngüsü ve yeniden işlevlendirme kavramları açıklanmış, bu bahsedilen kavramların birbiriyle olan ilişkisi incelenmiştir. Daha sonra endüstri devrimiyle birlikte yapılmaya başlanan demiryolu mimarisi hakkında genel bir bilgilendirme yapılmış, demiryolu mimarisinin işlevsel dönüşümü incelenmiştir.

Özgün işlevlerini yitiren yapıların yeni işlevle tekrar değerlendirilmesi ekonomik bir üretim yöntemidir. Bu yöntem, tarihsel süreç içerisinde farklı yer ve zamanlarda kullanılmış, farklı boyutlarda tarihi yapılara uygulanmıştır. Günümüzde de işlevini yitirmiş binalarda uygulanarak kent ekonomisine katkı sağlamaktadır. İşlevsel dönüşüm, mevcut bir yapının ömrünü uzatırken, aynı zamanda yapıya yeni bir işlev yükleyerek insanlığın yapıdan yararlanma süresini de uzatmaktadır. Özgün işlevini yitiren ya da işlevi bulunduğu çağın gerisinde kalan binaların yıkılması yerine işlevsel dönüşümle yeniden kullanılması sürdürülebilirliği sağladığından günümüzde tercih edilen bir yaklaşımdır. (Giresun, 2017).

Tez kapsamında orijinal işlevini kaybeden binalara verilecek yeni işlevlerle yapıların yeniden kullanıma hazır duruma gelmeleri durumu incelenmiştir.

2.1. Sürdürülebilirlik

Sanayi devrimiyle birlikte teknolojinin değişmesi bununla birlikte kentleşme ve yapılaşmanın gelişmesi, nüfus artışının hızlı ve kontrolsüz olması, yeşil alanların azalması, sınırsız ve bilinçsiz doğal kaynak tüketimi, fosil yakıtların çok tüketilmesi buna bağlı olarak sera gazı emisyonunun artması, küresel ısınma gibi birçok problem küresel boyutta maruz kalınan çevre sorunlarından (Şenel, 2010).

Uluslararası toplantılarda yukarıda söz edilen sorunlara müdahale edilmemesi durumunda daha pek çok çevresel sorunun yaşanacağı tartışılmış ve alternatif çözüm önerileri sunulmuştur. Önerilen bu alternatiflerle birlikte mevcut olanların onlara zarar vermeden kullanılması ve bütünleşik bir yaklaşımla geleceğe aktarılması fikri ortaya çıkmıştır. Bu fikir 'kullan-at' yerine 'dönüştür' ilkesini desteklemektedir. Bu kavram 'sürdürülebilirlik' olarak tanımlanmıştır (Aslan, 2019).

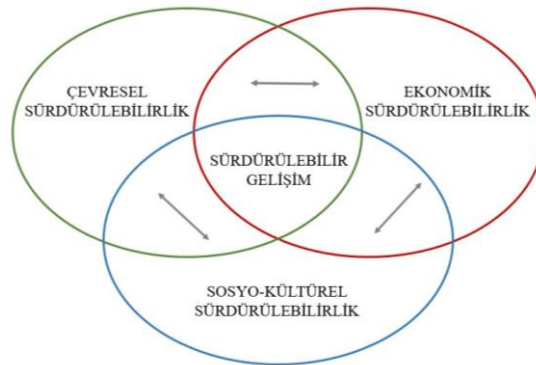
Sürdürülebilirlik kavramı genel olarak, mevcut değerlerin bozulma, dönüştürülemez veya yok olma aşamalarına gelmeden dengeli olarak kullanılması ve gelecek nesillere aktarılması olarak tanımlanabilir (Şenel, 2010).

İngilizceden dilimize çevrildiğinde süreklilik, devam ettirilebilirlik gibi anlamlar yüklenebilen sürdürülebilirlik kelimesinin İngilizce karşılığı sustainability kelimesidir (URL 1). Diğer bir sözlükte sürdürülebilirlik kavramı, mevcut kaynakların tüketilip kalıcı zarar görmesi ve tamamen yok olmaması için, kaynağın işlenme veya kullanılma yöntemi” olarak açıklanmaktadır (URL 2).

Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu’na hazırlanan Brundtland Raporu’nda sürdürülebilirlik kavramı kalkınma ile entegre edilmiş; günümüzdeki ihtiyaçların, gelecek neslin ihtiyaçlarına zarar vermeyecek biçimde karşılanması olarak tanımlanmıştır. Rio’da 2000 senesinde yapılan Sürdürülebilir Kent Konferansı’nda; sürdürülebilirlik kavramı kente uygulandığında kentsel alan, bölge ve hedeflenen yaşam kalitesi üzerinde etkili olduğu sonucuna varılmıştır gelecek neslin ihtiyaçlarına zarar vermeyecek biçimde karşılanması olarak tanımlanmıştır (Şenel, 2010).

Sürdürülebilirlik; pek çok kaynakta çevresel, ekonomik, sosyal ve kültürel sürdürülebilirlik olarak kategorilere ayrılmıştır. Sürdürülebilirliğin çevresel boyutu, yaşamın temelini korumak için çevrenin korunması ve dünya kaynaklarının tükenmesini sınırlamaya odaklanırken, ekonomik boyut, uzun vadeli bir maliyetten kaçınma stratejisi olarak ekolojik gereksinimleri karşılamak için üretim ve tüketim süreçlerinin uyarlanması ile ilgilidir. Sosyal sürdürülebilirlik, doğrudan çevresel ve ekonomik boyutlara bağlı olarak insan sağlığının ve genel refahın korunmasını kapsayan kendi içinde çok katmanlı bir boyuttur. Kültürel sürdürülebilirlik, toplumların kültürel çeşitliliğinin gelecek nesiller için korunması ile ilgilidir. İnsanlık tarihinin bir ürünü olan yapılı çevre açısından yenilenemeyen bir kaynağı korumayı amaçlamaktadır (Aral, 2012).

Bahsedilen boyutlar birbirinden bağımsız ancak birbirlerini destekleyen bileşenlerdir. Sürdürülebilirliğin sağlanabilmesi için bu bileşenlerin bir bütün olarak ele alınması gerekmektedir (Şenel, 2010) (Şekil 1).

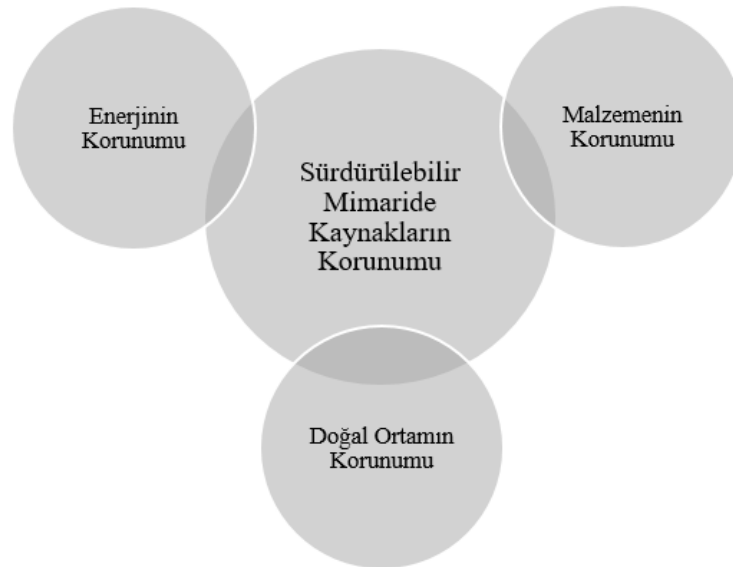


Şekil 1. Sürdürülebilirlik Kavramları Etkileşim Şeması

Sürdürülebilir mimari; çevrede bulunan doğal ve beşeri faktörlerden etkilenen, doğaya ve çevreye minimum düzeyde zarar veren, geri dönüştürülebilir ve sürekliliği sağlanabilir mimarlık faaliyetlerini kapsamaktadır (Karslı, 2008). Sürdürülebilir mimaride çevre duyarlılığı ve mimaride kullanılan malzemelerin etkin kullanımı önemli bir yere sahiptir. Temel olarak doğal kaynakların yapım esnasında tükenmeden geleceğe aktarımı amaçlanmaktadır. Bu mimari kaygının sonucu olarak sürdürülebilir yapılar kullanıcıya sağladığı pek çok faydanın yanı sıra doğal unsurları da koruyacak şekilde inşa edilmektedir (Gür, 2007).

Sürdürülebilir mimarinin esas fikri olarak kaynakların korunumu ilkesi; enerji, malzeme ve su gibi kaynakların kullanımının azaltılması, yeniden kullanımının ve geri dönüştürülebilirliğinin sağlanması ile ilgili strateji ve yöntemleri sorgular. Yapıların yaşamı sürecinde bu bahsedilen kaynaklar bir döngü içerisinde dirler. Bu döngü, yapıda kullanılacak malzemelerin ve/veya ürünlerin üretilmesi ile başlar yapının ömrünü tamamlamasıyla sona erer. Yapının kullanım ömrünü tamamlamasıyla yapıda kullanılan malzeme ve bileşenler başka bir yapıda kullanmak için geri dönüştürülebilir veya atılır.

Kaynakların korunumu ilkesi üç maddede irdelenebilir. Bunlar enerjinin korunumu, malzemenin korunumu ve doğal ortamın korunumudur (Şenel, 2010) (Şekil 2).

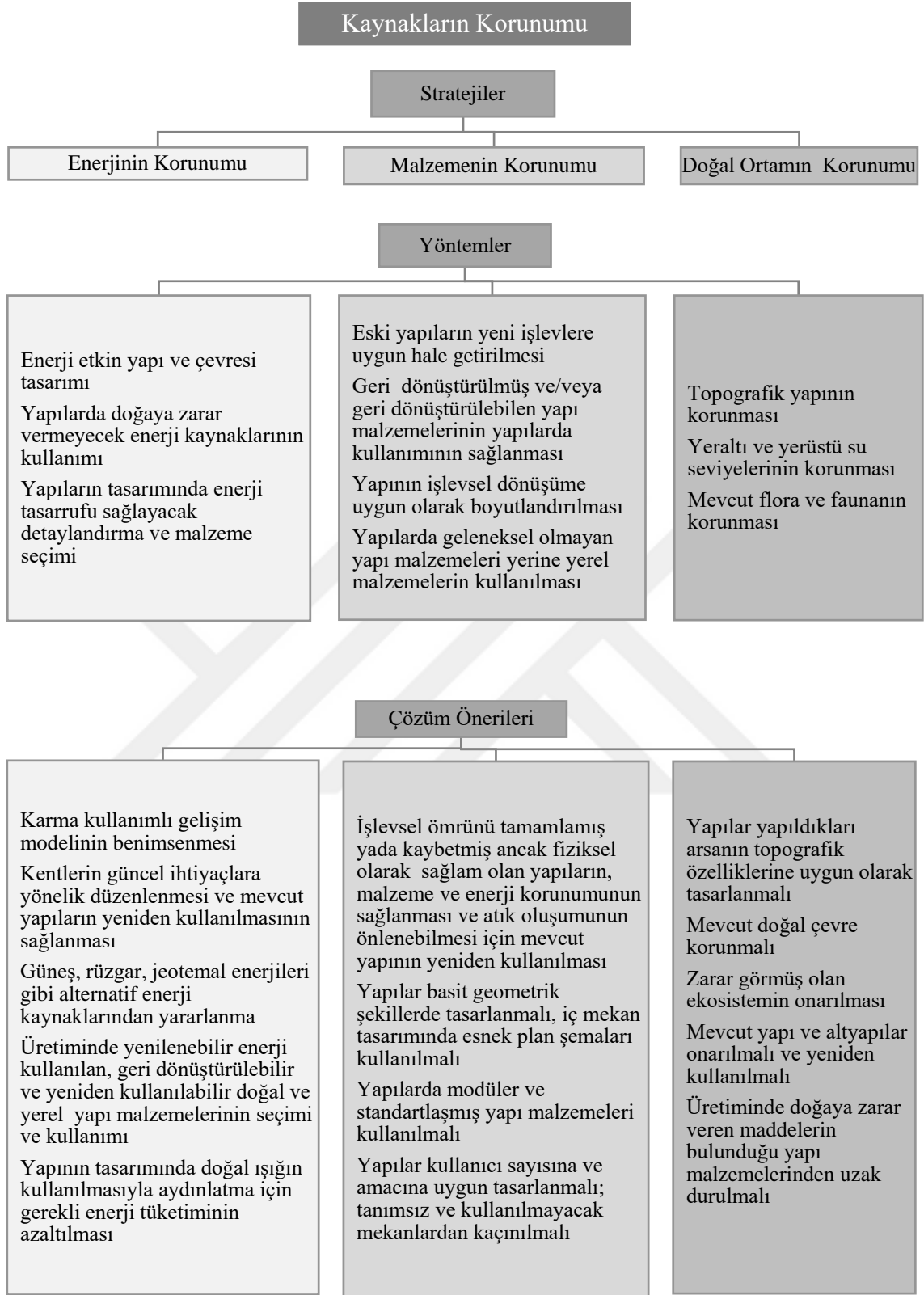


Şekil 2. Sürdürülebilir Mimaride Kaynakların Korunumu şeması (Şenel, 2010' dan yararlanılarak oluşturulmuştur.)

Enerjinin korunumu ilkesi, yapıda kullanılan enerji kaynaklarından başlayarak yapım süreci ve kullanımdaki enerji kaynaklarını kapsamaktadır. Yapının kullanım sürecinde ısıtma sistemi, havalandırma sistemi, aydınlatma ve diğer amaçlarla kullanılan enerji yenilenemeyen enerji kaynaklarından tercih edildiğinde doğal ekosisteme zarar vermektedir. Enerji korunumu ilkesinin temeli, bu yenilenemeyen enerji kaynaklarını minimum düzeyde tutmak ve yapıda enerji tasarrufu sağlamaktır (Baysan, 2003). Bir başka deyişle enerjide sürdürülebilirlik az tüketip çok verim elde etme amacı taşımaktadır. Enerjide sürdürülebilirlik ilkesi kapsamında günümüzde güneş enerjisi, rüzgâr enerjisi gibi yenilenebilir enerji kaynakları tercih edilmektedir (Şenel, 2010) (Şekil 3).

Malzemenin korunumu ilkesi, yapıda kullanılan malzemelerin ve dolayısıyla doğal hammaddelerin korunması açısından önemli bir ilkedir. Bu ilke kapsamında mevcut malzemeyi ve yapıları değerlendirerek yeniden işlevlendirmeler yapılmaktadır. İşlevsel yaşamını sürdüren yapıların yıkılması yerinde farklı bir işlev için düzenlenerek yeniden kullanılması sürdürülebilir bir yaklaşımdır. Yeniden işlevlendirme sayesinde yeni yapı inşası için gerekli malzeme ve enerjiden tasarruf edilebilmektedir. Başka bir yöntem olarak; yapı malzemelerinin tasarım aşamasında standart boyut ve tipte kullanılarak modüler sistemler tercih edilmesi malzemenin korunumunu sağlamakta ve kaynak kaybının önüne geçmektedir. Bunun yanı sıra yapılar kullanım amacı ve kullanıcı sayısına göre uygun boyutta olmalı ve gerekli olandan büyük yapılar inşa edilerek oluşacak gereksiz malzeme ve enerji tüketiminden kaçınılmalıdır. Malzeme korunumunda günümüzde öne çıkan yöntemlerden biri de geri dönüşümlü malzemelerin kullanılmasıdır. Bu sayede atık oluşumu engellenmekte ve mevcut malzemeler tekrar değerlendirilebilmektedir (Şenel, 2010) (Şekil 3).

Doğal ortamın korunumu ilkesi, doğal koşulların korunması amacıyla geliştirilmiştir. Yapay çevre, doğal sistemler ve doğal çevre üzerinde pek çok olumsuz etkiye sahiptir. Bu olumsuz etkilere doğadaki çeşitliliğin azalması ve bazı türlerin yok olma riski gibi durumlar örnek verilebilir. Bundan dolayı yapı, doğal çevrenin mevcut durumunu olabildiğince koruyarak yeni yapılacak düzenlemelerle doğal çevrenin sürdürülebilirliğini sağlayacak şekilde geliştirilmelidir (Şenel, 2010) (Şekil 3).



Şekil 3. Sürdürülebilir Mimaride Kaynakların Korunumu İlkeleri
 Stratejiler, Yöntemler ve Çözüm Önerileri Şeması
 (Yazar tarafından Kim ve Rigdon, 1998; Sev, 2009 ve Şenel, 2010' dan yararlanılarak oluşturulmuştur.)

Sürdürülebilir mimari için doğaya ve çevreye minimum zarar verilen, geri dönüştürülebilir ve sürdürülebilirliği sağlanabilir yapı tasarlanması gerekmektedir. Bunun için bir yapı yukarıda bahsedilen enerji, malzeme ve çevre gibi doğal kaynaklar mümkün olduğunca korunarak, korunamadığı takdirde de doğaya en az zarar verecek şekilde tasarlanmalıdır. Mevcut kentlerin ve yapıların dönüştürülerek yeniden kullanılmasıyla da sürdürülebilirlik sağlanabilir.

2.2. Yapılarda Yaşam Döngüsü

Doğadaki kaynakların kullanımını dönüştürülebilir bir döngü içindedir. Bu döngü, kendi kendini devam ettirirken insanlar kullanıma katıldığında kesintiye uğramaktadır. Yaşam alanları inşa edilirken, diğer canlıların yaşam alanına zarar vermeden hareket etmek ve döngüye dâhil olmak sürdürülebilirliği desteklemektir. Canlı veya cansız varlıklar var olur, yaşar, ölür ve doğanın döngüsüne dâhil olur. Geçirdikleri bu sürece 'Yaşam Döngüsü' adı verilir (Aslan, 2019).

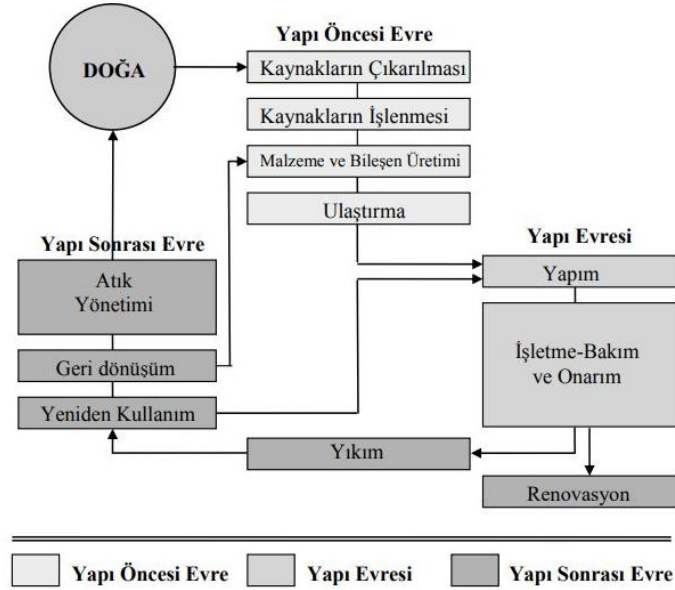
Sürdürülebilir mimari yapının yaşamını ve bu yaşamın sürekliliğini amaçlamaktadır. Sürdürülebilir mimaride yaşam döngüsü tasarımı ilkesi yapıya ait tüm elementlerin doğadan temininden başlayarak yapının yaşam döngüsünün sonlanması ve tekrar doğaya dönüşüne kadar tüm süreçleri kapsamaktadır. Bir yapının sürdürülebilir olarak tanımlanması için yaşam döngüsündeki tüm verilerin kapsamlı bir şekilde irdelenmesi gerekmektedir. Yapının sosyal, çevresel ve kültürel bileşenleri tek tek değerlendirilmeli ve ekosisteme zarar vermeyen doğal sürecin içinden bir yapı oluşturmak amaçlanmalıdır (Kim ve Rigdon, 1998).

Geleneksel olarak bir yapı, tasarım, inşa aşaması, kullanım aşaması, yıkım olmak üzere doğrusal bir sürece sahiptir. Yaşam döngüsünün ilk evrelerinde bina inşa edilir. Kullanım sürecinde, bina işlevselliğini kaybedebilir ya da yapısal olarak eskimeye ve yıpranmaya başlayabilir. Bu durumda, bina ömrünün sona ermesiyle sonuçlanabilecek önemli değişimlere maruz kalabilir ve yıkılabilir. Bu geleneksel model de yapı inşasında kullanılan malzemenin üretimine yönelik doğal faktörler ve yıkım sonucunda oluşan atık malzemelerin yönetimi ya da doğaya tekrar kazandırılması bakımından yetersizlikler mevcuttur (Giresun, 2017; Şenel, 2010) (Şekil 4).



Şekil 4. Yapı yaşam döngüsü geleneksel modeli (Giresun, 2017; Şenel, 2010)

Geleneksel modelden farklı olarak yaşam döngüsü tasarımında ise doğadan alınan yapı malzemesi inşa ve kullanım aşamalarında değerlendirilip doğadaki ilk yerine geri dönene kadar tüm süreçler kapsamlı olarak ele alınmaktadır (Şenel, 2010) (Şekil 5).



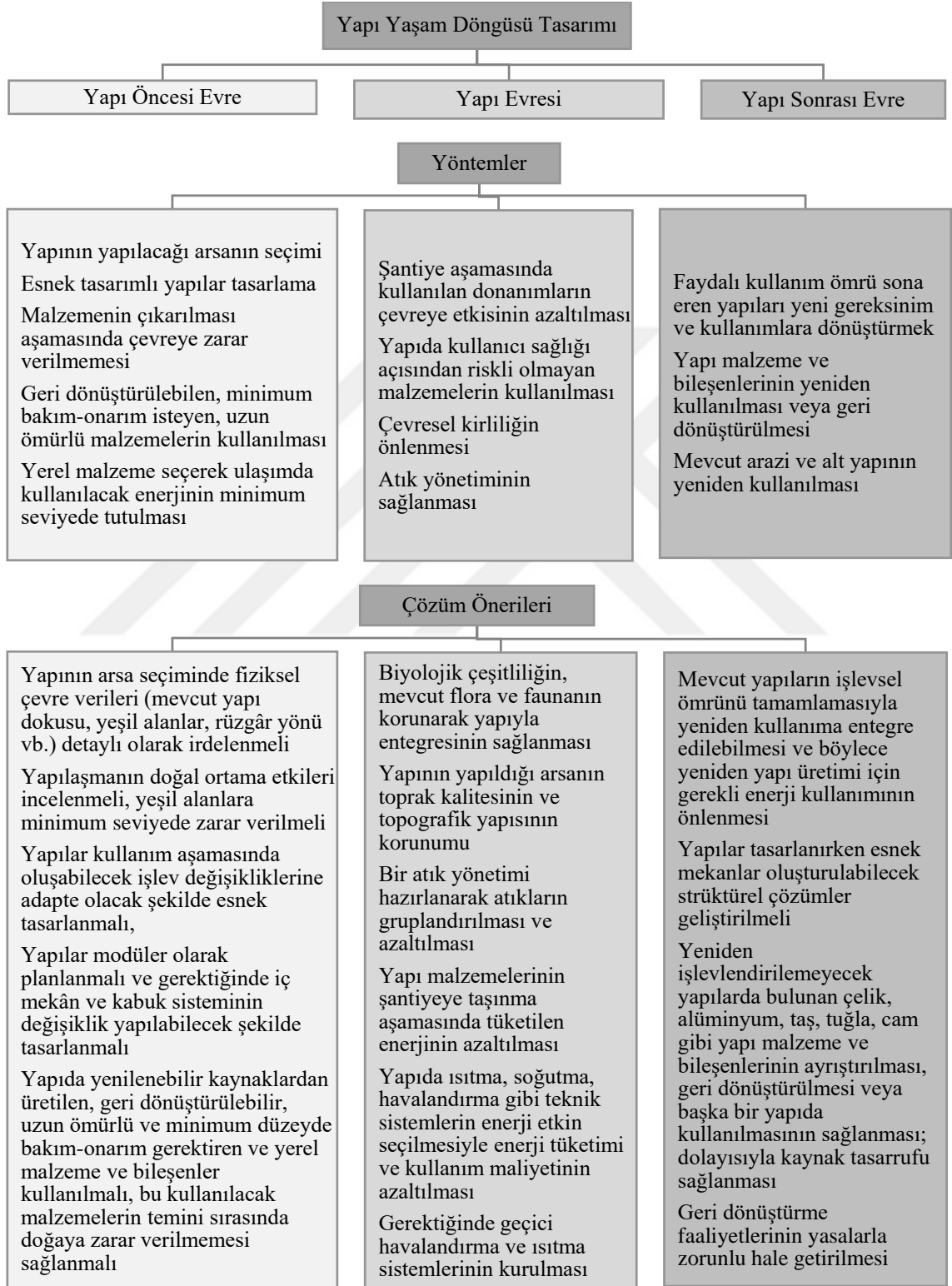
Şekil 5. Sürdürülebilir Yapı Yaşam Döngüsü Şeması
(Kim ve Rigdon, 1998; Sev, 2009; Şenel, 2010).

Yaşam döngüsü tasarımı ilkesi; kaynakların dönüştüğü her formda fayda sağlanmasını ve tükenmeden tekrar tekrar sisteme kazandırılmasını amaçlamaktadır.

Yaşam döngüsü tasarımı temel olarak yapı öncesi, yapım aşaması ve yapı sonrası olmak üzere üç süreçte ele alınmaktadır. Bu süreçlerin her biri mimari sürdürülebilirliğe katkı sağlamak amacıyla uygulanacak strateji, yöntem ve çözüm önerilerini içermektedir (Sev, 2009) (Şekil 6).

Yapı öncesi evre; yapının tasarımını ve malzemeler ile arsa seçim süreçlerini kapsamaktadır. Bu evrede; kullanılacak malzeme seçimini doğal çevreye etkileri irdelenmektedir (Karslı, 2008; Çelebi, 2003). **Yapı evresi;** yapının inşasıyla başlayan ve kullanım süreçlerini kapsayan evredir. Bu evre; yapının inşa ve kullanım süreçlerinde kullanılan kaynakların doğal çevrede ve kullanıcılarda oluşturduğu olumsuz etkileri minimum düzeyde tutmaya yönelik teknik ve çözüm önerileri içermektedir (Şenel, 2010). **Yapı sonrası evre;** yapının ömrünü tamamlamasıyla başlayan evredir ve mevcut yapı malzemelerinin yeniden kullanımı ile geri dönüştürülmesi ana konulardır. Yapı sonrası evrede yeniden kullanım geri dönüştürme ya da yıkım-yok etme seçenekleri mevcuttur. Yıkım seçeneği doğal çevreye zarar vereceğinden sürdürülebilirlik açısından tercih edilmemektedir. Yapının sürdürülebilir şekilde değerlendirilebilmesi için yapının

yeniden kullanımı, yapıya ait malzeme ve bileşenlerin yeniden kullanımı, geri dönüşüm ve alt yapının yeniden kullanımı olmak üzere dört yöntem mevcuttur. Bu yöntemlerden yapının yeniden kullanımı ve geri dönüşüm enerji tasarrufu açısından sürdürülebilir çözümlerdir (Şenel, 2010).



Şekil 6. Yaşam Döngüsü Tasarımı İlkesi, Yöntemler ve Çözüm Önerileri Şeması
(Yazar tarafından Kim ve Rigdon, 1998; Sev, 2009 ve Şenel, 2010' dan yararlanılarak oluşturulmuştur.)

Yapıların yaşam döngülerine etki eden birçok etken vardır. Bu çalışmada yapıların; yapısal (teknik), çevresel, ekonomik ve işlevsel ömürlerinden bahsedilmektedir.

Yapısal (teknik) ömür, yapıların kullanımı ve kullanıcıların güvenlik ve sağlıklarının korunması için gerekli fiziksel ve teknik gereksinimlerin karşılanabildiği süredir. Bu süre bakımla uzatılabilir. Bakım, binanın özgün işlevini korumak veya onarmak için gerekli onarımlardır (Wilkinson, Remoy 2014). Teknik ömrün sona ermesinin nedenleri arasında yapısal ömrün ve teknik elemanların ömrünün sona ermesi bulunmaktadır (Giresun, 2017; Wilkinson vd., 2014).

Çevresel ömür, yapıların işlevsel ve ekonomik ömrüne paralellik göstermektedir. Değişen çevre koşulları yapının kullanımını fiziksel ve sosyal olarak etkilemektedir. Kentin gelişmesi ve yerel yönetim kararları yapıları etkileyen çevresel faktörlerdendir (Giresun, 2017; Wilkinson vd., 2014).

Ekonomik ömür, yapıların mevcut kullanımından elde edilen kazancın, yapım maliyetlerinden daha fazla olması olarak açıklanmaktadır. Bina bakım maliyetlerinin bina değerinden fazla olması yapının ekonomik ömrünün sona erdiğini göstermektedir. Yapının çevresel ömrü ve işlevsel ömrü paralellik göstermektedir (Giresun, 2017; Wilkinson vd., 2014).

İşlevsel ömür, yapının özgün işlevinin devam ettiği süre olarak tanımlanmaktadır. Bu süre sona erdiğinde yapı işlevselliğini kaybeder. Bu durum binanın eskimesine sebep olmakla birlikte zaman geçtikçe yapının kullanılamaz hale gelmesine, terk edilmesine ve yıkılmasına sebep olmaktadır (Giresun, 2017; Wilkinson vd., 2014).

Genellikle bir yapının işlevsel ömrü sona erdiğinde ekonomik ömrü de sona ermiştir. Genel olarak işlevsel ömrünü tamamlayan yapılar yapısal olarak iyi durumdadır. Bu yapıların işlevsel dönüşümle tekrar kullanılması sağlanabilir.

Bu kavramlar tez çalışmasında incelenen yapıların neden işlevsel dönüşüme uğradığının belirlenmesi ve yaşam döngülerinin devamının sağlanması için hangi aşamalarda hangi müdahalelerin yapılabileceğinin belirlenmesi açısından ele alınmıştır.

2.3. İşlevsel Dönüşüm

İşlev kavramı; Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü' nde, kullanım açısından kolay ve işleyişi amaca uygun, belli amaçla ilişkili eylem ya da amaca ulaştırıcı eylem şekli olarak açıklanmıştır (Hasol, 2002). Doğan Kuban Mimarlık Kavramları kitabında işlevi, gereksinimler sonucu oluşan istekler ve onların programlı bir hale getirilmesi olarak tanımlamaktadır (Kuban, 2006).

İşlev dönüşümü en yalın anlamıyla, binayı güncel ihtiyaca uygun şekilde tamir etmek ve dönüştürmek olarak tanımlanabilir (Büyükarıslan vd., 2013). Binaların fiziksel ömürlerini tamamlamadan işlevsiz kalmaları ya da işlev olarak eskimeleri durumunda bu binaların yeniden işlevlendirilmesi durumu ortaya çıkar. Başka bir deyişle yapıların mevcut fiziki mekânları işlevlerini karşılayamaz duruma gelebilirler (Taner, 2011). Cantell, Adaptive Reuse kavramını kullanılabilir durumdaki yapıların ekonomik anlamda değerlendirilmesi ve yaşatılması olarak açıklamıştır (Cantell, 2005).

Binaların özgün kullanımıyla işlevini devam ettiremediği durumlarda, yeni işlev kazandırmak, binanın yapısal değerini korumak ve sürdürülebilirliği sağlamak için tek yöntemdir (Aydın vd., 2009).

İşlevsel dönüşüm mevcut yapıların terk edilme ve yıkım evresinden yeniden kullanım evresine dönüşü sağlayacağından binaların kullanım ömrünü uzatırken aynı zamanda kullanıcıların yapıdan faydalandıkları süreyi de arttırmaktadır. İşlevini kaybetmiş ve eskimiş olan yapıların sosyal, kültürel, ekonomik ve fiziksel nedenlerle yıkılması yerine işlevsel dönüşümle yeniden kullanımı tercih edilen bir durumdur (Giresun, 2017).

Yapılar tarihsel süreç içerisinde özgün işlevlerini kaybedebilmekte ya da eskiyebilmektedirler. Altınoluk, bu durumu; yapıların fiziksel ömürlerinin işlevsel ömürlerinden daha uzun olduğu göz önüne alındığında yapıların işlevlerinin geliştirilmesi ya da değiştirilmesi gerekir şeklinde açıklamıştır (Altınoluk, 1998).

Binaların yapısal ömrünü tamamlamadan işlevsel ömrünü tamamlamasının bazı nedenleri, binaların özgün fonksiyonunu kaybetmesi veya fiziksel olarak yıpranması, kentsel çevre ve imar mevzuatları, ekonomik sebeplerdir.

19.yüzyılın sonlarına doğru başlayan sosyal ve ekonomik gelişmelerle teknolojik değişimler yaşam tarzlarında ve ihtiyaçlarda değişiklik meydana getirmiştir. Bu değişikliklerle birçok yapı grubuna talep kalmamıştır. İşlevini yitiren bu binalar fiziksel ömürlerini tamamlamadıklarından işlevsel dönüşüme uygun yapılar olarak ortaya çıkmaktadır.

Meydana gelen değişimler sonrası nüfusun hızlı artışı ve ekonomik nedenlerle kentlerde hızlı bir değişim meydana gelmiş bu durum kentlerin plansız bir şekilde gelişmesine neden olmuştur. Kent merkezleri ticaret ve hizmet sektörlerine ev sahipliği yapmaya başlamış, buradaki mevcut yapılar işlev değiştirerek kullanılmak zorunda kalmıştır.

Yapıların sürdürülebilirliğinin sağlanabilmesi için binalara gerekli bakım ve onarımların yapılması gerekmektedir. Bu ilke restorasyon olarak tanımlanabilir. Restorasyon, yapılara mümkün olduğunca az müdahale ederek tarihi belge ve estetik değerini korumayı amaçlamaktadır. Restorasyon yapılmadan önce yapı detaylı olarak incelenmeli ve projelendirilmeli, daha sonra belli kural ve tekniklerle restorasyon gerçekleştirilmelidir (Ahunbay, 2011).

İşlevsel dönüşüme uğrayacak yapı, mimari üslubu, mekânsal organizasyonu, yapım tekniği ve çevresiyle birlikte değerlendirilmelidir. Yapıya yapılacak yeni düzenlemeler yapı ve çevresinin sürdürülebilirliğini sağlayacaktır. Yapının işlevsel dönüşümü için en doğru yaklaşım yapının özgün fonksiyonuna yakın bir yeni işlev seçilmesidir. Bu şekilde, binanın mekânsal düzenine müdahale en aza indirilir. Yeni işlevle yapı yeniden yaşama kazandırılmış olur. Yapı yeni fonksiyonun gereklerine uygun olarak dönüştürülmeli, ancak orijinal kat planına ve mekânsal özelliklerine çok fazla müdahale edilmemelidir (Selçuk, 2006; Kocabıyık, 2014). Uygun işlevin seçiminden sonra, yapısal zorunluluklardan dolayı elde edilemeyen mekânsal gereklilikleri yerine getirmek için yapılabilen müdahaleler şu şekilde sıralanabilir:

- Mekânsal Kurguya Yapılan Müdahaleler ve Eklemeler
- Strüktürel Sisteme Yapılan Müdahaleler ve Eklemeler
- Tesisat Sistemlerine Yapılan Müdahaleler ve Eklemeler
- Cepheye Yapılan Müdahaleler
- Yakın Çevreye Yapılan Müdahaleler (Selçuk, 2006; Kocabıyık, 2014).

a. Mekânsal kurguya yapılan müdahaleler ve eklemeler: Yapıların işlevsel dönüşümü, mekânların yeniden düzenlenmesi ve gerekli müdahalelerin yapılmasıyla sağlanır. Yapıda bulunan mekânlar arası geçişler, yatay - düşey sirkülasyonlar, duvar ve asma kat eklemeleri gibi uygulamalar mekânsal kurguya yapılan müdahale ve eklemelerdendir (Selçuk, 2006; Kocabıyık, 2014).

b. Strüktürel Sisteme Yapılan Müdahaleler ve Eklemeler: Yapıların işlevsel dönüşüm aşamasında, yapının taşıyıcı olarak güçlendirilmesi isteniyorsa taşıyıcı elemanlar olan kolon, kiriş, döşemeler ve taşıyıcı duvarlara müdahale edilebilir. Yapılan müdahalelerin yapıya zarar vermeyecek şekilde, yapı içerisinde bağımsız bir şekilde tasarlanacak strüktürel elemanlarla sağlanması gerekmektedir (Selçuk, 2006; Kocabıyık, 2014).

c. Tesisat Sistemlerine Yapılan Müdahaleler ve Eklemeler: Yapıların mevcut tesisat sistemlerinin işlevsel dönüşüm kapsamında gerekli ihtiyaçları karşılamak için yeterli olmaması sistemlere müdahale edilmesi gerekliliğini oluşturmaktadır. Ancak tasarlanacak bu yeni tesisat sistemlerinin yapıya zarar vermeden tarihi yapılara entegrasyonu zordur. Yapının duvar ve döşemelerinin korunması gerektiğinden bu tesisat düzenlemeleri günümüz yapılarında olduğu gibi delme, şaft oluşturma veya sıva altından uygulama şeklinde yapılamaz. Yapılacak yeni aydınlatma, havalandırma ve sıhhi tesisat sistemlerinin gözükecek şekilde yapılması ve yapının özgünlüğüne zarar verilmemesi tercih edilen bir yaklaşımdır (Selçuk, 2006; Kocabıyık, 2014).

d. Cepheye Yapılan Müdahaleler: Yapıların cephelerine yapılan müdahalelerde, yapının mimari üslubu ve özgün karakterinin bozulmamasına özen gösterilmelidir. İşlevsel dönüşüm sırasında binanın dış cephesine çeşitli nedenlerle müdahalelerde bulunulabileceği gözlemlenmiştir. Binanın dış cephesinin o döneme göre çok fazla deforme olması, yapının yeni işlevinin cepheye yansıtılması, yenilenen binaya yeni bir görünüm kazandırma düşüncesiyle yapıların cephelerine müdahale ve eklemeler yapılmaktadır (Selçuk, 2006; Kocabıyık, 2014).

e. Yakın Çevreye Yapılan Müdahaleler: Yapılar üslupları, strüktürleri, malzemeleri, mekânsal özellikleri ve yakın çevresi ile bir bütündür. İşlevsel dönüşüm aşamasında; binalara yapılan müdahalelere ek olarak yapıların çevresinde de yeni işleve uygun olarak otoparklar, kent mobilyaları, aydınlatmalar ve yeşil alan çalışmaları gibi düzenlemeler yapılmalıdır (Selçuk, 2006; Kocabıyık, 2014).

Mevcut yapılarda işlevsel dönüşüm aşamasında yapılara yapılan mekânsal, strüktürel müdahaleler gibi düzenlemelerle yapının kullanım süresinin uzaması sağlanmaktadır. Böylece yapının yaşam döngüsü yeniden başlamakta aynı zamanda çevresel, ekonomik ve sosyokültürel sürdürülebilirliği de sağlanmaktadır. Bu müdahaleler tez çalışmasında incelenen yapılara işlevsel dönüşüm aşamasında hangi müdahalelerin yapıldığını belirlemek açısından ele alınmıştır.

2.4. Yapıların İşlevsel Dönüşümünün Yaşam Döngüsündeki Yeri Ve Önemi

Yaşam döngüsü, sürdürülebilir mimari ilkelerinin bir parçası olan, dönüşüm ve devamlılığı barındıran bir kavramdır. Mimarlıkta her yapının bir yaşam döngüsü ve bu döngünün sürdürülebilirliğini sağlayacak strateji ve çözümleri vardır. Yaşam döngüsü tasarımı ilkesi, mimari kaynakların yaşam döngülerinin ve çevresel sonuçlarının, yapı ile ilgili kaynakların çıkarılmasından başlayarak, bu kaynakların geri dönüşüne kadar tanımlanmasıdır. Yaşam döngüsü tasarımı ilkesiyle tasarlanan yapıların doğal çevreye zarar vermeden entegre edilmesi böylece sürdürülebilir olması amaçlanmaktadır (Kim ve Rigdon, 1998; Şenel, 2010).

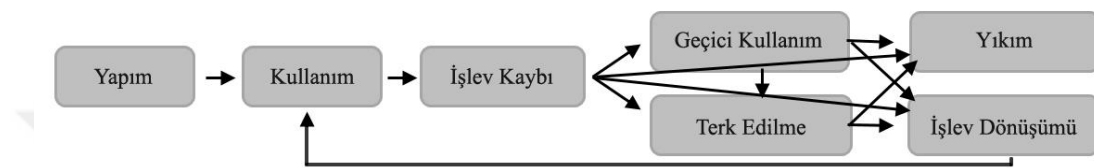
Yaşam döngüsü, yapıların yaşam döngüsünün farklı aşamalarında meydana gelen çevresel etkileri belirleyen ilkedir. Yapının tasarım aşamasından faydalı ömrünün tamamlanması ve yıkım aşamasına kadar olan yapı yaşam döngüsünün tüm aşamalarında meydana gelen çevresel etkilerin belirlenmesi açısından önemlidir (Hoşkara, 2007).

Mimari yapılar yaşam döngüsü içinde çeşitli değişikliklere uğramaktadır. Douglas bu döngüyü beş aşamada açıklamaktadır. Bu aşamalardan ilki binanın oluşumu ve ilk kullanıcısının binaya yerleşmesini kapsayan 'Doğum' evresidir. İkinci aşama, yeni gereksinimlerin karşılandığı 'Gelişme' evresidir. Gereksinimi karşılayamayan mekânların düzenlenmesi ve genişletilmesini kapsar. Üçüncü aşama, bina kullanılmaya devam ederken düzenli aralıklarla bakım ve düzenlemelerin yapıldığı, ihtiyaçların karşılanamadığı durumlarda yeni mekânların eklendiği 'Kullanım', evresidir. Dördüncü aşama, teknolojik ve ekonomik değişimler sonucunda binanın kısmen veya tamamen kullanım dışı kalması ve ya boşaltıldığı 'duraklama' evresidir. Bu evrede, bina vandalizme maruz kalabilir, kısmen veya tamamen yıkılabilir. Son aşama ise, yeniden kullanıma sunulması düşünülen ve restore edilen, yenilenen veya yıkılan bina olan 'yeniden doğuş' veya 'yıkım' dır. Bu noktada bina daha sürdürülebilir hale getirilebilir veya yeni bir bina sağlanabilir (Douglas, 2006). Bu yaşam döngüsü kavramında eskime ya da değersizleşme durumu, yapı üzerinde herhangi bir aşamada etkili olabilir. Bundan dolayı, işlev dönüşümü, doğumdan sonraki her aşamada gerçekleşebilir ve dönüşümün seviyesi veya türü, yaşam döngüsü içindeki aşamaya göre değişebilir (Douglas, 2006).

Yaşam döngüsü içinde sürdürülebilirliği amaçlayan birçok kavram vardır. Bu kavramlardan biri olan yeniden işlevlendirme, yaşam döngüsünün sürdürülebilmesi için bu tez çalışmasında önerilen bir yöntemdir. Bu yöntem sadece tarihi değeri olan yapılar için değil, çevresel, sosyal ve ekonomik nedenlerle işlevini kaybetmiş, kullanılmayan veya kullanıcı tarafından tercih edilmeyen yapılar için de kullanılmaktadır (Güneş, 2019).

İşlevsel dönüşüme uygun olan yapılar, tarihi ve kültürel değeri olan yapılar ve aynı zamanda yakın tarihte yapılmış ekonomik, çevresel, fonksiyonel nedenlerle yapıldığı dönemdeki işleviyle kullanılmayan yapılar da olabilir (Aydın ve Okuyucu, 2009).

Yeniden işlevlendirme; binaların terk edilme ya da yıkım aşamalarından, kullanım aşamasına geri dönüş sağlayacağından binanın kullanım ömrünü uzatarak sürdürülebilir yaklaşıma sergilemektedir. Sürdürülebilirlik ve yapı yaşam döngüsü kavramları, işlevsel dönüşüm ile kesişen kavramlardır. Giresun (2017) hazırladığı tez çalışmasında, yapılarda işlev dönüşümünün yaşam döngüsündeki yerini Şekil 7’deki gibi açıklamıştır (Şekil 7).



Şekil 7. Yapılarda işlevsel dönüşümün yaşam döngüsündeki yerini şeması (Giresun, 2017).

Tarihsel sürdürülebilirliğin sağlanması ve toplumun kültürel anlamda nitelikli bir kimlik kazanabilmesi için tarihi yapıların korunmaları gereklidir. Toplumda kültürel süreklilik bilincinin oluşabilmesi için, yaşanan çevrenin tarihsel geçmişin işaretlerini, simgelerini gelecek nesillere aktarması gerekmektedir (Yaldız, 2003)

Yapılı çevrenin yaşam döngüsünün uzun olması çevre üzerinde olumlu etkilere sebep olmaktadır. Bu olumlu etkiler, yapıda bulunan mevcut malzemelerin ve yapının mevcut çevresinin tekrar kullanılması, gereksiz atıkların ve inşaat faaliyetlerinin azaltılması, tarihi mimari anıtların korunması, kentsel alanların canlandırılması, ekonomik avantajlar sağlanması ve yapım süresinden tasarruf edilmesi şeklinde tanımlanabilir (Aydın ve Okuyucu, 2009).

İşlevsel dönüşüm, sadece yapı ölçeğinde değil, kentsel olarak da önemli sonuçları olan bir konudur. İşlevsel olarak yeniden yapılandırılmış binalar, yapısal ömürlerini uzatmakta aynı zamanda çevredeki kentsel alanların yaşam alanlarına dönüştürülmesinde etkilidir (Taner, 2011).

İşlevsel olarak eskimiş, kullanılmayan veya atıl durumda bulunan yapıları yıkarak yeni yapılar yapmak yerine mevcut yapıların işlevsel dönüşümünü sağlamak, ekonomik, sosyo-kültürel ve ekolojik sürdürülebilirliği sağlamaktadır (Büyükarşlan ve Güney, 2013).

Mevcut yapının değerlendirilerek yeniden işlevlendirilmesi emek isteyen bir süreçken eski yapının yıkılarak yeni bir binanın yapılması enerji isteyen bir süreçtir.

Sürdürülebilirlik açısından ele alındığında harcanan emek enerjiye tercih edilmektedir (Altınoluk, 1998; Güneş, 2019).

Sürdürülebilir mimari hedeflerine ulaşmak için yapı üretim sürecinin aşamalarında farklı kararlar ve uygulamalar bulunmaktadır. Kibert' in tanımladığı modelden yola çıkarak sürdürülebilir bir binanın üretim aşamaları ve kararları aşağıdaki gibi özetlenebilir (Canitez, 2010; Şenel, 2010).

- **Yapı üretim sürecinin planlama aşamasında;** yürütülecek çalışmaların sürdürülebilir inşaatta ekonomi ve ekoloji kavramlarıyla çelişmeyecek şekilde doğru ve yeterli yaklaşımlarla desteklenmesi gerekmektedir. Yapı üretim sürecinin her aşamasında yer alan ortaklar, doğru ve eksiksiz proje ve kaynak yönetimi sağlayacak bilgi ve donanımına sahip olmalıdır. Binanın üretimi ve kullanımı için genel bir çerçeve oluşturulmalı ve binanın yaşam döngüsü maliyeti için analizler yapılmalıdır (Şenel, 2010) (Şekil 8).

- **Yapı üretim sürecinin tasarım aşamasında;** yapının yapılacağı arazinin konumu, coğrafi, fiziksel verileri sorgulanmalıdır. Bina ölçeğinde tasarım kararları, doğal ortamın korunması ilkesi ile birlikte kalite, konfor ve kullanıcı sağlığı ilkelerine uygun olarak alınmalıdır. Ayrıca yapılacak tasarım, yapı elemanlarının ve yapı bileşenlerinin yeniden kullanılmasına izin vermelidir. Bunun sağlanabilmesi için yapıda geri dönüştürülebilir bir yapım sistemi ve yapı malzemesi tercih edilmelidir. Yapı malzemelerinin şantiyeye ulaştırılması aşamasında kullanılan enerjinin ve çevreye verilen zararın minimum seviyede olması için yapıda yerel malzemeleri kullanılmalıdır. Yapılar tasarlanırken esnek mekânlar oluşturulabilecek strüktürel çözümler geliştirilmelidir (Şenel, 2010) (Şekil 8).

- **Yapı üretim sürecinin yapım aşamasında;** yapının tasarlandığı şekilde üretilmesini sağlamak için üretim sürecinin aşamalarının doğru bir şekilde yürütülmesini sağlayacak kontrol standartları oluşturulmalıdır. Tasarım hatalarından kaynaklanan kaynak kayıplarını önlemek için mümkün olduğunca sertifikalı bir yapım sistemi ve yapı malzemeleri kullanılmalıdır. İnşaatta işçi ve yapı kullanıcılarının sağlığına zarar vermeyecek yapım teknikleri ve yapı malzemeleri kullanılmalıdır (Şenel, 2010) (Şekil 8).

- **Yapı üretim sürecinin kullanım aşamasında;** enerji, su vb. gibi doğal kaynakların korunumu için önlemler alınmalı, ayrıca ısıtma-soğutma gibi teknik sistemler için mümkün olduğunca yenilenebilir enerji kullanılmalıdır. Yapı içerisinde atık kontrolü yapılmalıdır. Binaların performanslarının doğru bir şekilde ölçülebilmesi için, kullanım

aşamasında olduğu kadar yapım aşamasından sonra da uygun yöntemlerle gözlem ve testlerin yapılması gerekmektedir (Şenel, 2010) (Şekil 8).

- **Yapı üretim sürecinin yıkım aşamasında;** ortaya çıkan atık malzemelerin geri dönüşümünün sağlanması ve/veya yapı sektöründe yeniden kullanılması dolayısıyla kaynak tasarrufunun sağlanması açısından oldukça önemlidir. Geri dönüşüm aşamasında verilecek kararlar, binanın bulunduğu ülke ve şehirde geri dönüşüm konusunda merkezi ve yerel yönetimler tarafından yapılan yasalar ve kararlarla desteklenmelidir. Ayrıca tasarımcıların, üreticilerin ve kullanıcıların bu soruna karşı daha bilinçli olması gerekiyor. Mevcut yapıların işlevsel ömrünü tamamlamasıyla yeniden kullanıma entegre edilebilmesi ve böylece yeni yapı üretimi için gerekli enerji kullanımının önlenmesi sağlanabilir (Şenel, 2010) (Şekil 8).

Yapı üretim süreçleri	Sürdürülebilirlik ve işlevsel dönüşüm ilişkisi
Yapım öncesi evre- planlama	Ekonomik ve ekolojik sürdürülebilirliği sağlamak için yapı yaşam döngüsü değerlendirilmesi ve maliyet analizi yapılmalı
Yapım öncesi evre- tasarım	Ekolojik sürdürülebilirliğin sağlanabilmesi için arazi seçiminde dikkat edilmesi gereken analizler yapılmalı. Ekonomik ve ekolojik sürdürülebilirliğin sağlanabilmesi için yapıda geri dönüştürülebilir yapım sistemleri ve malzemeleri tercih edilmelidir. Yapılar tasarlanırken esnek mekânlar oluşturulabilecek strüktürel çözümler geliştirilmelidir.
Yapım öncesi evre - yapım	Ekonomik sürdürülebilirliğin sağlanması bağlamında kaynakların korunabilmesi için sertifikalı sistemler ve malzemeler kullanılmalı, aynı zamanda yapının üretim sürecinin kontrollü bir şekilde tamamlanabilmesi için standartlar oluşturulmalıdır. Şantiyede kullanılan yapım tekniklerinin ve malzemelerin doğal çevreye zarar vermeyecek ve geri dönüştürülebilir şekilde tercih edilmesiyle ekolojik sürdürülebilirlik sağlanmış olur.
Yapı evresi - Kullanım	Ekolojik sürdürülebilirlik için enerji, su gibi kaynakların korunumu sağlanmalı; aynı zamanda yapıda havalandırma gibi gerekli teknik sistemler için yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanılması sağlanmalıdır. Atık kontrolünün sağlanması gerekmektedir.
Yapım sonrası evre - yıkım	Faydalı kullanım ömrü sona eren yapıların işlevsel dönüşümle yeni gereksinimler için yeniden kullanımı ekonomik, ekolojik ve sosyokültürel sürdürülebilirliğin sağlanabilmesi için önemlidir. Yapı bileşenlerinin ve malzemelerinin başka binalarda yeniden kullanılması ve/veya geri dönüştürülmesi, arazi ve mevcut alt yapının yeniden kullanılması enerji ve kaynak tasarrufu sağladığından ekonomik ve ekolojik sürdürülebilirliği sağlamaktadır. Aynı zamanda mevcut yapının işlevsel dönüşümle yeniden kullanılması sosyokültürel sürdürülebilirliği de sağlamaktadır.

Şekil 8. Yapı Yaşam Döngüsü, Sürdürülebilirlik ve İşlevsel Dönüşüm İlişkisi Analiz Şeması (Yazar tarafından Şenel, 2010 dan yararlanılarak oluşturulmuştur).

Sürdürülebilir yapı tasarımlarında kaynakların tüketimi ve korunumu önemli bir etkidir. Bu bahsedilen kaynaklar; enerji, malzeme ve doğal çevre gibi doğal kaynaklardır. Bu kaynakların yapı yaşam döngüsü evrelerindeki etkinliği sürdürülebilir yapı için önemlidir.

– **Enerji:** Enerji ilkesi, iklim değişikliği ve ekoloji sorunlarının temelini oluşturmaktadır. Sürdürülebilir gelişme için yeni yapılan binalar enerji etkin tasarım ilkeleri göz önünde bulundurularak tasarlanmaktadır. Mevcut yapılarda da enerji verimliliğini ve enerji etkinliğini arttırmak için yeni teknolojilere ihtiyaç vardır. Ayrıca yapı öncesi evrede; yapıların çevreye uyumlu olarak yerleştirilmesi, mevcut arazilerin yeniden kullanılması, ulaşım ve altyapı hizmetlerinin olduğu yapı alanlarının seçilmesi enerji tasarrufu açısından önemlidir. Yapı evresinde; yerel, geri dönüştürülmüş ve düşük enerjiyle üretilmiş malzemelerin kullanılması ve bununla birlikte ulaşımda kullanılacak enerji kullanımının azaltılması, yapıda kullanılan enerji ve su kullanımında tasarruf yapılması enerji korunumunun sağlanmasını sağlamaktadır. Yapı sonrası evrede ise; mevcut yapıların yıkılması yerine yapıların yeniden kullanılması, yapı malzemelerinin yeniden kullanılması ya da geri dönüştürülmesi enerji tasarrufu sağlamaktadır (Şenel, 2010).

– **Malzeme:** Yenilenebilir, yeniden kullanılabilir veya geri dönüştürülebilir ve düşük enerjiyle üretilen yapı malzemesi ve bileşenleri sürdürülebilirlik açısından ele alınabilir. Yapı öncesi evrede; yapıda kullanılacak malzemelerinin seçimi yapılırken malzemenin yaşam ömrü, kolay montajı, sık bakım-onarım gerektirmemesi, kullanım sonrasında kolay sökülmesi gibi kriterler dikkate alınmalıdır. Yapı sonrası evrede ise; inşaat ve yıkım atıklarının geri dönüştürülerek yapı malzemesi olarak yeniden kullanılması, yapı endüstrisinin çevresel etkilerinin azaltılması açısından önemlidir (Şenel, 2010).

– **Doğal çevre:** Doğal çevreye zarar vermemek için yapı öncesi evrede; arsa seçimi yapılırken fiziksel çevre verileri (mevcut yapılaşma dokusu, bitki örtüsü, rüzgâr yönü vb.) detaylı olarak irdelenmeli, malzemenin çıkarılması aşamasında çevreye zarar verilmemelidir. Yapı evresinde; arazi ve mevcut alt yapının yeniden kullanılması ve bitki örtüsü - ağaçların korunarak yapıyla entegresinin sağlanması, yapı malzemelerinin şantiyeye taşınma aşamasında tüketilen enerjinin azaltılması ve atık yönetiminin sağlanmasıyla çevresel kirliliğin önlenmesi amaçlanmalıdır. Yapı sonrası evrede ise; mevcut yapıların işlevsel ömrünü tamamlamasıyla yeniden kullanıma entegre edilebilmesi ve böylece yeniden yapı üretimi için gerekli enerji kullanımının önlenmesi, yeniden işlevlendirilemeyecek yapılarda bulunan çelik, alüminyum, taş, tuğla, cam gibi

yapı malzeme ve bileşenlerinin ayrıştırılması, geri dönüştürülmesi veya başka bir yapıda kullanılmasının sağlanması; dolayısıyla kaynak tasarrufu sağlanması doğal çevrenin korunumu için gerekli çözümlerdir (Şenel, 2010).

Mevcut yapılar fiziksel ömürlerini tamamlamadıkları halde zamanla değişen kültür ve geleneklere bağlı olarak, kullanıcı ve kullanıcı ihtiyaçlarının değişmesi gibi faktörlerle işlevsel olarak kullanılamaz hale gelebilmektedirler. Bu da yapıların işlevsel dönüşüme uğramasına neden olmaktadır. Mevcut yapıların işlevsel ömürlerini tamamladıktan sonra yeniden kullanıma kazandırılmasıyla; inşaat sektörünün çevresel etkisi azaltılmış, yeni yapı yapmak için gereken enerjiden tasarruf edilmiş, işlevsel dönüşümü sağlanamayacak yapıların malzeme ve bileşenlerinin yeniden kullanımının sağlanması veya geri dönüştürülmesiyle kaynak ve enerji tasarrufu sağlanmıştır. Bu çıkarımlar sonucunda yapılarda işlevsel dönüşümün yapıların ekolojik, ekonomik ve sosyokültürel sürdürülebilirliği sağlarken aynı zamanda yaşam döngülerinin devamını da sağladığı görülmüştür.

2.5. Demiryolu Mimarisi Ve Yeniden İşlevlendirilmesi

İngiltere’de 19.yüzyılın başlarında demiryolu teknolojisinin ortaya çıkmasıyla, buharlı makinelerin icadından sonra hızla gelişmiş ve günümüzde modern anlamda kullanılmaya başlamıştır.

Demiryolu ulaşımının başlıca avantajları şu şekilde özetlenebilir;

- Ulaşım daha kolay ve hızlı hale gelmiştir.
- Uluslararası ticaret ve kültürel etkileşim artmıştır.
- İletişim ve posta iletimi kolay, hızlı ve ekonomik hale gelmiştir.
- Yeni sanayi kollarının oluşmasını tetiklemiştir.
- Kentlerin gelişmesini, nüfusun artmasını yerleşim yerlerinin genişlemesini sağlamıştır (Kuban, 2002).

Yeni yapı tiplerinin (depolar, oteller, atölyeler, idari binalar, istasyon, gar vb.) ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Birçok yeniliği beraberinde getiren demiryolu ulaşımı, yarattığı yeni gereksinimler ile teknolojinin, sanayinin ve mimarinin de gelişmesinde önemli bir rol oynamıştır.

Demiryolu ulaşımının kullanılmaya başlanmasıyla Demiryolu hatlarında istasyonlar inşa edilmiş ve bu istasyonlarda çeşitli işlevlere yönelik yapılara ihtiyaç

duyulmuştur. Bu yapılara gar binaları, lojmanlar, depolar, oteller örnek olarak gösterilebilir. Yapılan bu yapılar genel olarak farklı bir mimari konsept, malzeme ve cephe karakterine sahiptirler (Erdoğan, 2005).

Özgün kimlikleri ve karakteristik özellikleri ile diğer yapılardan çok farklı olan bu binalar, bir döneme tanıklık etmiş nadir yapılarıdır (Erdoğan, 2005). Dolayısıyla, bu yapılar korunmalı ve gelecek nesillere aktarılmalıdır.

Teknolojinin gelişmesi ve kentsel ulaşım ağlarının değişmesiyle demiryolu yapıları özgün işlevlerini kaybetmiş ve atıl bir hal almışlardır. Genellikle bu yapılar, işlevsel ömürlerini tamamlasalar da yapısal ömürleri devam etmektedir. Yıkım noktasına gelmeden önce yapısal olarak sağlam kabul edilenleri, geçici kullanım ya da işlev dönüşümü gibi evreler beklemektedir (Giresun, 2017).

Demiryolu yapıları genellikle kent merkezlerinde yer aldıklarından stratejik bir öneme sahiptirler. Bu yapıların yatayda ve düşeyde sahip olduğu geniş açıklıklar, konumları ve kapladıkları büyük alanlar nedeniyle işlevsel dönüşüm potansiyelleri çok yüksektir. Turizmin gelişmesi ve tarihi yapılara olan ilginin artması da bu yapıların işlev dönüşümü ile yeniden kullanılmasına zemin hazırlamıştır. Bunun sonucunda toplumun ihtiyaçlarına cevap verilebilir hale gelmesi sağlanmış ve sosyo-kültürel süreklilik devam etmiştir.

Bu tez çalışmasında buldukları şehirlerde önemli konumlarda inşa edilmiş, yapıldıkları dönemde çevrelerinin gelişmesi ve dönüşmesinde etkili olmuş ancak sanayi ve teknolojinin gelişmesiyle yetersiz kalarak işlevini kaybetmiş olan bir yurtdışı bir de yurtiçi olmak üzere iki örnek incelenmiştir. Bu yapıların işlevsel dönüşümle yeniden kullanılmasıyla yaşam döngüleri tekrar başlamıştır.

Yeniden İşlevlendirilen Orsay Tren Garı (Musée d'Orsay):

Fransa'da 1986 yılında açılan Orsay Müzesi, iç ve dış tasarımı, yapıldığı dönemdeki tarihi konumu ile açıldığı günden bu yana dünyadaki sayılı özgün müzelerinden biridir (Şekil 9). Müzeye dönüştürülen tren istasyonu, Paris'te merkeze yakın bir konumda lüks bir kullanıcı kitlesine hitap edecek şekilde tasarlanmıştır. Sanayinin gelişmesiyle yetersiz kalan tren garı işlevini yitirmiş ve kapanmıştır. Tren garının yeniden işlevlendirilmesi için bir yarışma düzenlenmiş ve İtalyan Mimar Gae Aulenti birinci olmuştur. Yapı müze olarak yeniden işlevlendirilmiştir. Bu işlevsel dönüşüm süreci yedi yıl sürmüş, müze 1986'da kullanıma açılmıştır (Yılmaz, 2014; Uysal vd., 2019).



Şekil 9. Orsay Tren Garı (Yılmaz, 2014).

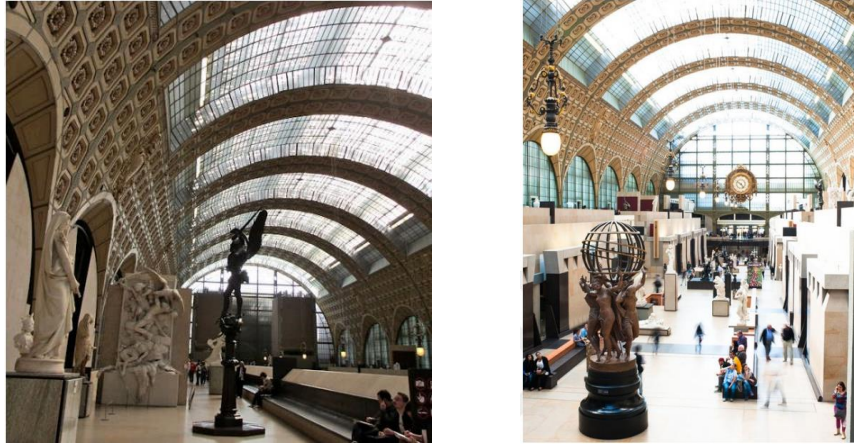
Müzedeki sanat eserlerinin sergilenmesi dışında konserler, film gösterimleri gibi eğlence etkinlikleri ile konferans sempozyum gibi öğrenim etkinlikleri de yapılmaktadır.

Bir tren garından müzeye dönüştürülen Orsay Müzesi'nin Seine Nehrine bakan kısmına yeni bir cephe eklenmiş, yapıya estetik bir görünüm kazandırılmıştır (Şekil 10). Yapılan dönüşümle birlikte yapıda eski tren garının izleri hissedilse de yeni yapılan eklemelerle yapı bir sergi binası olarak tasarlanmıştır (Yılmaz, 2014; Uysal vd., 2019).



Şekil 10. Orsay Müzesi Seine Nehir kenarından görünümü (Giresun, 2017)

Müze üç ana kattan oluşmaktadır. Galeri boşlukları merkezde bulunan ana aksın iki yanına konumlandırılmıştır. Yapıyı bütün halinde saran ve ek galerilere giriş sağlanan ara katın terası kısmından galeri boşluğuna bakılmaktadır. Müzenin iç mekan kurgusu ve sanat eserlerinin yerleşiminde doğal ışık ana etken olarak kullanılmıştır (Sezer, 2013; Uysal vd., 2019) (Şekil 11).



Şekil 11. Dönüşüm sonrası Orsay Müzesi (Giresun, 2017)

Yeniden İşlevlendirilen Edirne Gar Binası:

Edirne; Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa kıtasındaki ilk başkenti, Türkiye Cumhuriyeti'nin bu kıtadaki üç vilayetinden biridir. 1872 yılında demiryolunun gelmesi ve Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan konumu nedeniyle, barındırdığı medeniyetlerin izlerini yansıtan canlı bir ulaşım, konaklama ve ticaret merkezi olmuştur. Avrupa ülkelerine giden demiryolları şehrin gelişmesinde büyük rol oynamıştır. 19. yüzyılda yapımına başlanan gar binası kısa sürede bölgeyi geliştirmiş ve otel, dinlenme ve eğlence merkezlerinin yapımına başlanarak bölgeyi dönüştürmüştür (Giresun, 2017).

Yapının inşasına Balkan Savaşları ile ara verilmiş ancak Cumhuriyetin ilanından sonra 1930 yılında hizmete açılmıştır. İnşaat gecikmeleri nedeniyle değişen koşullara uyum sağlayamayan yapı, savaş öncesi dönemin gereksinimlerine göre tasarlanmış ve demiryolu ekonomisindeki gelişmeler nedeniyle işletmeye alındığı yıllarda geçerliliğini yitirmiştir (Giresun, 2017).

1959 yılında onarılıp iç mekânı yeniden düzenlenmesine rağmen işlevini tamamen yitirmiş ve üzerinde bulunduğu demiryolu hattı hariç tutularak terk edilmiştir. Türk-Yunan sınırına çok yakın bir konumda bulunan bina, bir süre boş kaldıktan sonra 1974'te Kıbrıs'ta yaşanan olaylarda üs olarak hizmet vermiş. 1977 yılında yeni kurulan Edirne Mühendislik ve Mimarlık Akademisi tarafından satın alınan bina, 1992 yılında Trakya Üniversitesi tarafından Edirne Meslek Yüksekokulu Turizm ve Otel İşletmeciliği Programı'na eğitim oteli olarak hizmet vermek üzere yeniden açılmıştır. Tüm bu süreçte birden fazla işlevsel değişikliğe uğrayan bina, günümüzde aynı üniversitenin rektörlüğünün binası olarak kullanılmaktadır (Giresun, 2017).

Yapıldığı dönemin gar yapılarında görülen orta aks doğrultusunda simetrik bir şekilde inşa edilen yapının giriş holünün iki yanına yerleştirerek simetrik düzenlemeyi

vurgulayan, üstleri kubbeli silindirik kuleler görülmektedir. Bu kuleler, dönemin mimari belirleyici özelliklerinden biri olarak da önemlidir (Giresun, 2017) (Şekil 12).



Şekil 12. Edirne Tren Gar Binası Ön cephenin eski görüntüsü (Giresun, 2017)

Taşıyıcı duvarları tuğla ve kesme taşır, döşemelerinde ise çelik kirişler kullanılmıştır. Yapının ana kütlelerinde çok net konturlar vardır, bu kadar büyük bir yüzeyde ana hacme eklenen çeşitli geometrik elemanlar ve bina yüzeyinde büyük girintiler ve çıkıntılar ile hareketlilik sağlanmıştır (Giresun, 2017).

Bina genel olarak; bodrum kat, zemin kat, birinci kat ve çatı katı olarak tasarlanmış, metal payandalarla destekli geniş saçaklı bir çatı örtüsü ile üzeri kapatılmıştır. Ayrıca ana mekân, yan mekânlardan ve kulelerden daha büyük tasarlandığından dolayı gar binasına her iki yöndeki yaklaşımlarda girişin algılanması açısından kolaylık sağlamıştır (Giresun, 2017).

1998 yılında Trakya Üniversitesi Rektörlük binasına dönüştürülen yapının özgün düzeni ve cephe sistemi mümkün olduğunca korunmuştur (Şekil 13).



Şekil 13. Edirne Tren Gar Binası Ön cephenin yeni görüntüsü (Giresun, 2017)

2.6. Alan Çalışmasına Yönelik Oluşturulan Parametre Ve Kriterler

Kentlerin sürdürülebilirliği ve yaşamı, binaların yeniden kullanımı gibi yöntemlerin başarısı ile değerlendirilebilir. Tarihi yapı için yeni işlev doğru tanımlanabilirse yapının varlığını sürdürmesi sosyo-kültürel sürdürülebilirliğe katkı sağlayacak ve bu yapıyı çevresi için bir referans noktası haline getirecektir. Binanın fiziksel olarak onarımı ve yenilenmesi; çevre kirliliğini önler, bölgenin değerini, yaşanabilirliğini ve yaşam kalitesini artırır, yapıyı toplum için sosyal, ekonomik ve kültürel bir faydaya dönüştürür (Özdemir vd., 2005; Piran, 2016).

Tarihi ve kültürel yapılar, özgün mimari eserler olmaları ve yapıldıkları dönemlerin tarihi belgeleri olmaları nedeniyle oldukça önemlidir. Önemli bir medeniyete, döneme, olaya veya gelişmeye tanıklık eden tarihi ve kültürel yapıların korunması, estetik kaygıların yanı sıra tarihi ve kültürel belgeleme sağlamaktadır (Çelik, 2021).

Kültür varlığı olarak kabul edilen tarihi yapıların korunması, kullanımlarının sürekliliği ile doğrudan bağlantılıdır. Tarihi binanın sürekli kullanımı, çağdaş yaşama katılımıyla sağlanmaktadır. Bu nedenle kullanım sürekliliği olan tarihi yapılar bazen hiçbir değişikliğe uğramadan olduğu gibi varlığını sürdürür. İşlevini yitirmiş tarihi yapıların sadece biçimsel ve fiziksel işaretleri kalır. Tarihi yapıların kalıcılığı ve devamlılığı, kentin tarihini, sanatını ve kimliğini etkileyen önemli bir etkidir (Çelik, 2021; Piran, 2016).

Toplumsal değişimler toplumda değerlerin, anlamların ve kuralların değişmesiyle meydana gelir. Sosyal yapı, kentleşme, nüfus artışı veya azalması, istihdam alanlarındaki değişimlere göre şekillenmektedir. Dolayısıyla toplumun gelenekleri ve kültürel yapısı da değişmektedir. Tüketici alışkanlıkları değiştikçe, mekânın ihtiyaçları ve kullanımları da değişir. Eski mekânlar işlevini kaybeder ve yeni ihtiyaçlara göre mekân arayışları ortaya çıkar. Bu durum özgün işlevini yitiren tarihi yapıların, çoğunlukla başka bir işleve aktarılarak korunmaya çalışılmasıyla çözülmektedir.

Kavramsal çerçeve kapsamında ele alınan kavramlarla ilgili yapılan araştırmalarla elde edilen veriler sonucunda yapıların sürdürülebilirlik üst başlığında yaşam döngüsü içerisinde işlevsel dönüşümlerinin analiz edilebilmesi için değerlendirme kriterleri oluşturulmuştur. Bu değerlendirme kriterleri;

- Yapının fiziksel karakteri ve simgesel niteliğinin korunarak sürdürülmesi,
- Yapının kültürel, estetik ve sosyo-ekonomik değerinin korunması,
- Yapıya yeni işlev verirken yapılan müdahalelerin özgün yapıya zarar vermemesi ve yapının özgünlüğünün korunması

- Yapının işlevsel dönüşümünün, tarihi değerini, önemini ve mimari değerini artırma etkisine sahip olması
- Yapının yeni işlevi ile özgünlüğünün korunarak kültürel sürekliliğin sağlanması,
- Yapının yeni işlevi ile kullanım değerinin artırılması, farklı kullanıcı profillerine hitap eder durumda olması ve toplumun ihtiyaçlarının sağlanması olarak belirlenmiştir (Gençoğlu, 2018).

Bu kriterleri detaylı değerlendirebilmek için tez kapsamında teze özgü parametreler oluşturulmuştur.

- Malzeme
- Cephe karakteri (Detaylar, Süslemeler, Renk ve Doku)
- Yapı elemanı / bölümleri (Duvarlar, Döşemeler, Mekânlar, Sirkülasyon, kapı ve pencere gibi elemanlar ve Çatı)
- Oran /Orantı
- İşlevsel bütünlük
- Kullanıcı
- Kimlik / karakter
- Kentle ilişki (Konum, Siluet, Yükseklik, Odak olma, Adaptasyon)

Malzeme: Yapı malzemesi binaların yapımına ait bilgi edinme açısından önemlidir. Yapının hangi döneme ait olduğu, nasıl bir yapım sistemine sahip olduğu, teknolojisi vb. durumlarla/oluşumlarla ilgili analizlerin yapılmasını sağlamaktadır. Ayrıca malzeme bağlamında çevrenin sürdürülebilirliğini de okumak mümkündür (Çelik, 2021; Hatipoğlu ve AYTEKİN, 2020; Karadağ, 2021).

Cephe karakteri: Yapıda bulunan detay ve süslemeler yapıların kimlik ve karakterleri hakkında bilgi verir. Doku, biçim ve renk kavramları mimari ürünün görsel ve algısal unsurudur. Ayrıca mekânsal deneyim ve algıyı değiştirebilen kavramlardır. Yeniden işlevlendirme aşamasında mevcut yapının karakteri, yeni işlevin nitelikleri, mekânın algısı gibi etkenlere göre farklı şekillerde kullanılabilir. Bu nedenle cephe karakteri hem yapı kullanıcısı hem de çevreyi kullanan kişiler açısından önem arz etmektedir. Bu bağlamda yapıların işlevsel dönüşümünde dikkat edilmesi gereken bir unsurdur (Çelik, 2021; Karadağ, 2021).

Yapı elemanı / Bölümler: Duvarlar, zeminler, tavanlar gibi yapı yüzeyleri ile kapı ve pencere gibi elemanlar, yapısal olarak oluşturdukları kompozisyon ile yapının sadece formunu değil yapının anlamını ve kimliğini de inşa etmektedir. Yeniden işlevlendirmede

bazı durumlarda yapılarda duvarlar, zeminler ve çatı gibi bölümlere mekânların daha işlevsel olabilmesi için müdahalelere maruz kalmaktadır. Bazı yapılarda da düşey sirkülasyonu desteklemek adına merdiven eklemeleri gibi düzenlemeler yapılmaktadır. Bütün bu değişim ve dönüşümün analiz edilmesi ve değerlendirilmesi önemlidir (Çelik, 2021; Karadağ, 2021).

Tarihi yapıların işlevsel dönüşümünü sağlamak adına özellikle yapı elemanlarının ve/veya bölümlerinin değiştiğini –dönüştüğünü- veya yenilendiğini sıkça görmekteyiz. Bu nedenle bu başlığın değerlendirilmesi önem arz etmektedir.

Oran /orantı: Mimari olarak oran, “Bir yapının çeşitli parçalarının birbiri ve yapının bütünü ile meydana getirdikleri uygun ölçü ilişkileri” olarak tanımlanır (Hasol, 2002). Yeniden işlevlendirilen yapılarda zamanın gereklilikleri ile değişen çağın ihtiyaçları ve toplumun tüketim alışkanlıklarının da değişimiyle mekânlar yetersiz kalarak dönüşüme uğramak zorunda kalmışlardır. Bu durumda mekânların boyutları değişime uğramıştır. Bu bağlamda analizi önemlidir (Çelik, 2021; Hatipoğlu ve Aytekin, 2020).

İşlevsel bütünlük: Özgün işlevlerini sürdüremeyerek korunamayan çevrelerde, tarihi yapıların yeni bir işlevle işlevlendirilerek bulunduğu çevreyi sosyal, kültürel ve ekonomik olarak canlandırması amaçlanmaktadır. Çevrede bulunan yapıların ve bu yapılardaki mekânların birbiriyle ve çevreyle olan ilişkisi sürdürülebilirliğin sağlanabilmesi için önemlidir (Brooker & Stone, 2018; Çelik, 2021; Karadağ, 2021).

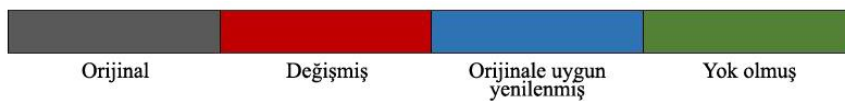
Kullanıcı: İşlevsel dönüşümü söz konusu olan tarihi yapıların dönüşümüne etken önemli parametrelerden biri kullanıcıdır. Dönüşümün boyutu ve gerekliliği kullanıcıların istekleri doğrultusunda belirlenmektedir. Kullanıcının kültürel, sosyal, ekonomik ve konforal şartlarına göre yapı işlevi ve dönüşümü şekillenmektedir. Bu nedenle kullanıcı profiline doğru analiz edilmesi işlevsel dönüşümün sağlıklı ve sürdürülebilir olmasını sağlayacaktır (Brooker & Stone, 2018; Karadağ, 2021)

Kimlik/ Karakter: Kimlik ya da Karakter bir yapının anlamı, bağlam içinde kazandığı değer ve bellekte oluşturduğu anı değeridir. Yapı kendisi tekil olarak çevreye değer katarken aynı zamanda çevrenin bir parçası olarak da bütüne hizmet vermektedir. Çevrenin kimlik ve karakterinin oluşmasında bir etken olmaktadır. Çevreye değer katan ve kullanıcı belleğinde yer eden yapıların bu bağlamda değerlendirilmesi de önemlidir (Çelik, 2021; Hatipoğlu ve Aytekin, 2020; Karadağ, 2021).

Kentle ilişki: Yapının, ekolojik, sosyal, politik, ekonomik ve coğrafi değişimleri içeren kent tarihiyle ya da bölgenin genel dokusuyla ilişkisidir.

- **Konum/ Bina Etkisi:** Yapıların işlevsel dönüşümden önce ve sonraki konum etkisinin düzeyini tespit etmek binanın çevreyle olan ilişkisi açısından önemlidir (Çelik, 2021).
- **Siluet:** Yapıların çevreyle olan ilişkisinin görsel bağlamda analizinde etken bir araçtır. Diğer yapılarla uyum ilişkisinin analizi ve birlikteliğinin tespiti önemlidir (Çelik, 2021).
- **Yükseklik İlişkisi:** Bir yapının, bitişiğindeki ya da yakınındaki binalarla kurduğu yükseklik ilişkisidir. Yükseklik sınırı, belirli kurallara bağlı olabilir. Eğer herhangi bir kural yok ise mevcut binalarla uyum düzeyini belirlemek önemlidir (Çelik, 2021).
- **Odak Olma:** Yapının kullanıcı üzerindeki etkisi odak olma özelliğini arttırmaktadır. Bu nedenle yapıların odak olma durumunun tespiti önemlidir (Çelik, 2021; Hatipoğlu ve Aytekin, 2020).
- **Adaptasyon:** İşlevsel dönüşüm sonrası yapıların daha işlevsel, kullanıcı isteklerine uygun, sosyo-kültürel yaşamı canlandıran bir etki düzeyine sahip olması beklenmektedir. Bu durumun tespit edilmesi yapıların çevreyle adapte olup olmadığını belirlemek adına önemlidir (Amorim vd., 2007; Hatipoğlu ve Aytekin, 2020; Karadağ, 2021).

Bu parametreler doğrultusunda bir tablo oluşturulmuştur. Oluşturulan tabloda malzeme, cephe karakteri, yapı elemanı / bölümler, oran /orantı, işlevsel bütünlük, kullanıcı, kimlik/ karakter, kentle ilişki parametreleri üzerinden tez kapsamında belirlenen yapılar incelenmiştir. Yapıların özgünlük, deformasyon ve değişim durumlarının tespitini sağlamak adına dört başlıkta incelemesi yapılmıştır. Bu başlıklar '*orijinal*', '*değişmiş*', '*orijinale uygun yenilenmiş*' ve '*yok olmuş*' olarak belirlenmiş ve tablolaştırılmıştır (Şekil 14).



Şekil 14. Değerlendirme parametreleri (Yazar tarafından düzenlenmiştir.)

3. ALAN ÇALIŞMASI

Bu bölümde; ilk olarak örneklem alan seçimi incelenmiş, seçilmiş olan Konya Tren Garı ve çevresinin tarihsel gelişimi hakkında bilgi verilmiştir. Daha sonra Konya Tren Garı ve çevresinin analizi yapılmıştır. Son olarak genel bir değerlendirme yapılarak bölüm sonuçlandırılmıştır.

3.1. Örneklem Alan Seçimi

Konya Tren Garı ve çevresi, kurulduğu zamandan günümüze kent ulaşımının önemli bir parçası olarak yerini almıştır. Bu bağlamda Konya Kentinin kimliğine etki eden bir alandır.

Konya Tren Garı yapıldığı tarihlerde kent merkezinin dışında konumlanmış olsa da; demiryolunun beraberinde getirdiği değişimlerle bu bölgede yapılaşma meydana gelmiş, kent istasyona doğru gelişmiştir. Konya şehir merkezindeki demiryolu ağı şehri doğu ve batı olarak ikiye ayırmıştır. Bu durum sınırlayıcı bir etki oluşturarak kentin gelişimini etkilemiştir (Yaldız, 2014).

Konya Tren Garı kent merkezine yakın bir konumda bulunmaktadır. Alaaddin Tepesi ve Anıt Meydanına yürüme mesafesinde bulunmaktadır. Toplu ulaşım ile kentin birçok bölgesinden ulaşım kolayca sağlanmaktadır. Havaalanı ve otogardan Konya Tren Garı'na erişim kolaydır (Şekil 15).



Şekil 15. Konya Tren Garının Kentle İlişkisi

Tren Garı ve çevresinin kentin ulaşım sisteminin önemli bir parçası olması, bu alandaki tarihi yapıların işlevsel dönüşüme sahip olması, kent merkezi ile ilişkisinin önem arz etmesi vb. sebeplerden dolayı bu alan örneklem olarak seçilmiştir. Ayrıca Konya Tren Garı ve etrafında bulunan yapıların bir bütün olarak yeniden işlevlendirilmesinin geçmişte herhangi bir çalışma kapsamında detaylı olarak ele alınmamış olması bu alanın seçilmesinde etkili olmuştur.

3.2. Konya Tren Garı Ve Çevresinin Tarihsel Gelişimi

Konya, geçmişi çok eski dönemlere dayanan ve birçok medeniyete ev sahipliği yapmış Anadolu'daki eski yerleşim merkezlerindedir. Konya kenti, kültürel anlamda pek çok katmandan oluşmaktadır. Kentsel yerleşim Roma ve Bizans Dönemlerinde Alaaddin Tepesi ve tepenin yakın çevresi etrafında şekillenirken, Anadolu Selçukluları Döneminde kent doğu yönlü gelişim göstermiştir (Önder, 1971). Karamanoğulları Döneminde kent batı yönünde gelişmeye başlamış, Osmanlı Döneminde ise güney ve güneydoğu yönünde gelişim görülmüştür (Konyalı, 1964; Ergenç, 1995). Ayrıca Osmanlı döneminde Mevlana Dergahı'nın kurulmasıyla kent merkezi dergah yönünde doğuya doğru kaymıştır (Alkan, 1982). Kurulan yeni kent merkezinde 1897 yılında çıkan bir yangından sonra yeni imar faaliyetleri başlamıştır. Alaaddin Tepesi ile Mevlana Müzesi arasında yer alan ve Hükümet Konağı'nın üzerinde bulunduğu Mevlana Caddesi bu tarihlerde inşa edilmiştir (Yenice, 2011). 19.yüzyılın sonlarında İstanbul - Bağdat Demiryolunun Konya'ya ulaşmasıyla şehirdeki arazi kullanımı ve ulaşım ağı değişmiştir. Böylece üçüncü bir yerleşim merkezi, Alaaddin Tepesi ve Mevlana türbesinin yakın çevresinden sonra Tren Garı etrafında oluşmuştur (Yaldız vd., 2014).

Demiryollarının geçtiği her şehirde meydana getirdiği değişim ve gelişim Konya'da da meydana gelmiştir. Kentte pek çok yenilik, değişim ve gelişme olmuştur. Bu dönemde oluşan değişimi Özönder şöyle aktarmıştır;

"Coğrafyanın ve tarihin kendisine verdiği avantajları, tren nimeti ile de takviye eden Konya'da gözle görülür, elle tutulur gelişmeler kendini göstermeye başlamıştır. Ticarete büyük hareketlilik fark edilir olmuştur. Demiryolu güzergahı çevresindeki mevcut işyerleri büyütülmüş, yenileri eklenilmiş, rekabet ortamı doğmuştur. Her cins ticaret cazip hale gelmiş, ithalat ve ihracatta önemli gelişmeler meydana gelmiştir. Demiryolunun gelişmesi bölgede ticari sirkülasyonu artırmış, tarım ve hayvancılığı teşvik etmiştir. Demiryolu ve karayolu ağının bölgede genişlemesi üretim miktarını artırdığı gibi ürün çeşidini de fazlalaştırmıştır. Trenin getirdiği ekonomik refah, sosyal hayata da

yansımada gecikmemiştir. Halkın yaşayışında gözle görülür yenilikleri beraberinde getirmiştir. Giyim-kuşamda, yeme-içmede, düğünlerde bir takım değişiklikler görülmeye başlanılmıştır." (Özönder, 2003)

Konya'daki iki kent merkezi birbirine yakın olduğu için şehir içi ulaşım at arabalarıyla sağlanırken, demiryolunun Konya'ya gelmesi ve istasyonla kent merkezinin birbirine uzak olması ulaşım sorununu beraberinde getirmiştir. Ulaşım sorunun çözümü için atlı tramvaylar Konya'ya getirilerek kullanılmıştır (Odabaşı, 1998). Atlı tramvay 20.yüzyılın başında Konya'nın önemli bir simgesi haline gelmiştir. Atlı tramvayın geçtiği İstasyon Caddesi'ne modern evler ve dükkânlar inşa edilmiş, demiryolları birlikte Konya'da yeni bir mimari tarz ortaya çıkmıştır (Atalay, 2010) (Şekil 18).



Şekil 18. Bir dönemin şehir içi ulaşım araçları olan faytonlar, Konya Gar binası önünde görülmektedir, yaklaşık 95 yıl öncesi.

Konya İstasyonu'nun kurulduğu alan yapıldığı dönemde kentin dışında kalsa da; demiryollarının kente ulaşmasıyla diğer şehirlerde de meydana gelen şehirleşme Konya'da da meydana gelmiş, kent istasyona doğru gelişmiştir. Ancak diğer kentlerde hükümet binası, PTT binası, bankalar gibi kamu binaları istasyon etrafında konumlanırken Konya'da istasyonun kent dışında kurulmasıyla bu yapılar eski kent merkezi olan Mevlana civarı ile istasyon arasında yapılandırılmıştır (Erdoğan, 2005).

Bununla birlikte İstasyon etrafında da hızlı bir gelişme olmuştur. İstasyon çevresinde yeni mesken alanları oluşmuş, yeni oteller, lokantalar, okullar, işyerleri, eğlence merkezleri, bazı kamu binaları ve ambarlar yapılmıştır (Duran vd., 2006; Erdoğan, 2005) (Şekil 19).



Şekil 19. Konya İstasyon civarının yer aldığı yaklaşık bir asır öncesine ait bir fotoğraf (Erkan, 2011)

Trenle Konya'ya gelenler o tarihlerde trenlerin gece çalışmamasından dolayı yeni yapılan otellerde kalmışlardır. Konya istasyonuna yakın olarak; Bağdat Oteli, Selçuk Palas Oteli (Augustus'un Oteli), İstanbul Oteli, Hacı Ethem Efendi Oteli, Bego'nun Oteli ile Hotel Osmaniye bulunmaktadır (Yılmaz, 2016). Ancak bunlardan bazıları günümüze ulaşamamış sadece Bağdat Oteli ile Augustus Oteli sağlam kalmıştır (Odabaşı 1998; Karpuz,1996) (Şekil 20).



Şekil 20. Garabed Solakian tarafından oluşturulmuş bir Konya kartpostalı (URL 3)

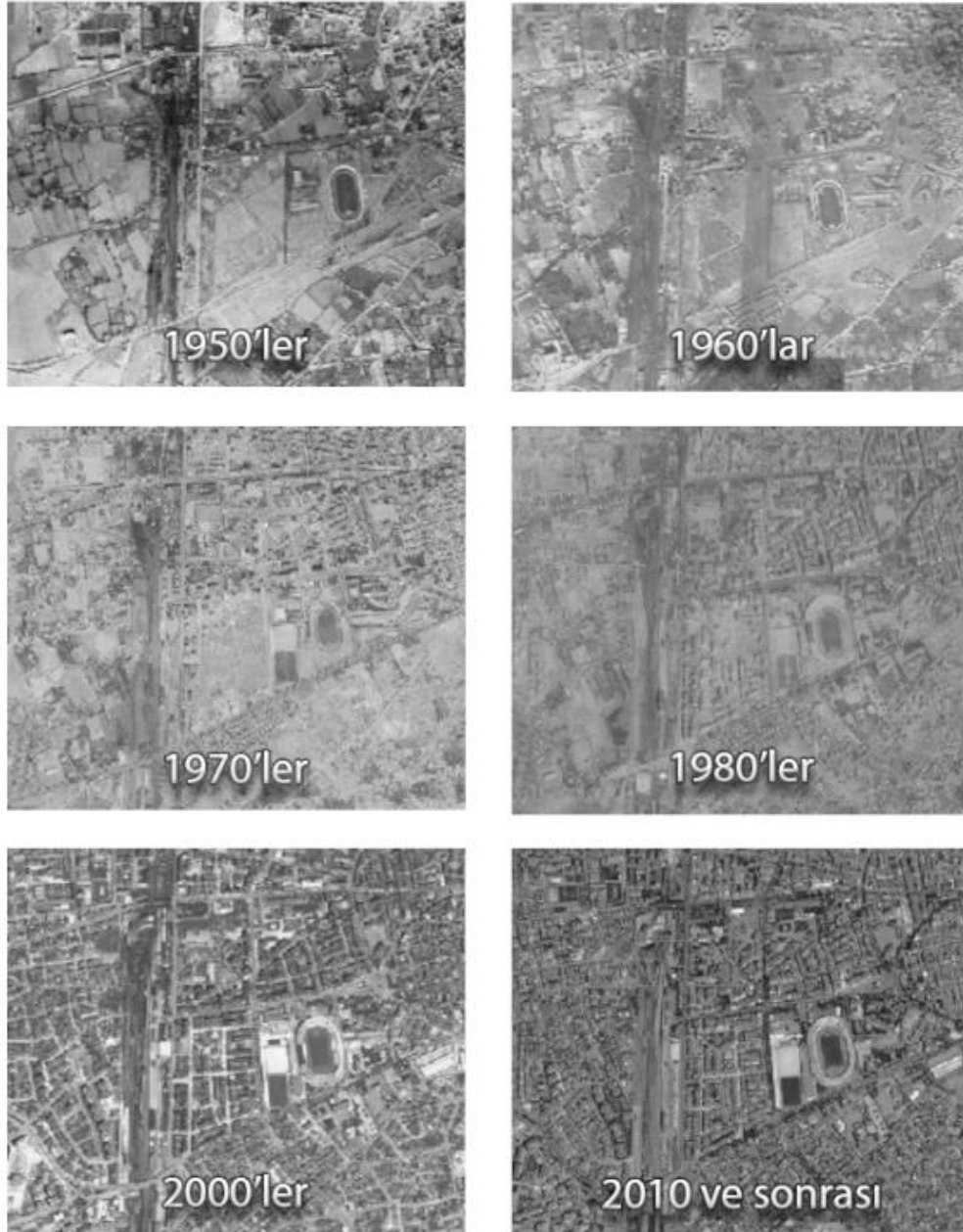
The Times muhabiri 1905 yılında Konya'daki konaklama olanağını şu şekilde anlatmıştır: *'Hattı kullanan yolcuların rahatı için şirket istasyona yakın, yemek, sigara ve misafir odaları bulunan 30-40 yataklı bir otel inşa edip tefrişini yapmıştır.'*

Bir başka yazar ise: *'Konya'ya vardığımızda küçük bir otel beklerken adı Bağdat Demiryolu Oteli olan saray yavrusu bir yapı ile karşılaştık... Yemekler olağandan iyiydi'* der. (Frasier,1909; Erkan, 2007).

İstanbul - Bağdat Demiryolunun 1896'da Konya'ya ulaşmasıyla istasyon etrafında konaklama için yapılmış olan oteller ve lojmanların haricinde ihraç veya ithal edilecek malların depolanması için ambar binalarına ihtiyaç duyulmuştur (Duran vd., 2006).

Konya Tren Garı ve çevresindeki yapılar incelendiğinde 1950'li yıllarda tez kapsamında incelenen yapıların inşa edilmiş olduğu görülmekte ancak etrafında fazla bir yapılaşma görülmemektedir. 1960-1970'li yıllar içerisinde Tantavi Ambarı ve Augustus Oteli çevresinde konut yapıları görülmeye başlanmıştır. 1980'li yıllarda yapılaşma giderek artmış, yakın bölgelere yapılan kamu yapılarıyla bu bağlam daha canlı bir hale dönüşmeye başlamıştır. Ayrıca Konya Tren Garı'nı Anıt Meydanı'na bağlayan Feritpaşa Caddesi'nde ticari faaliyetlerin arttığı görülmektedir. 2000'li yıllara gelindiğinde Konya

Tren Garının kuzey tarafında yapılaşmaların başladığı yüksek katlı apartmanların yapıldığı gözlenmiştir. 2010 yılına gelindiğinde Tren Garı içerisinde bir çevre düzenlemesine gidildiği otopark ve yeşil alan düzenlemelerinin yapıldığı görülmektedir. İlerleyen yıllarda ufak değişiklikler yapılarak günümüzdeki haline ulaşmıştır (Şekil 21).



Şekil 21. Konya Tren Garı ve çevresinin yıllar içerisindeki gelişimi (Uydu görüntülerinden elde edilmiştir (URL 4)).

Tez kapsamında incelenen yapılar; Anadolu demiryolunun Konya'ya gelmesiyle kentin gelişmesinde önemli bir etkiye sahip olması ve inşa edildikleri dönemin inşaat teknolojisini yansıtmaları nedeniyle belge niteliğindedirler. Aynı zamanda özgün

üsluplarıyla yapıldıkları dönemin ve Alman ekolünün etkileri görülen yapılarda yapıldıkları dönemden detaylar bulunmaktadır. Bu nedenle yapıların yaşam döngülerinin devam edebilmesi için özgünlüğüne zarar verilmeden farklı kullanıcı gruplarına hitap eden ve toplumsal olarak daha fazla yarar sağlayacak şekilde yeniden işlevlendirilmeleri sürdürülebilirlik açısından gerekli bir müdahaledir. Bu çalışmada sözü edilen işlevsel dönüşümün etki düzeyi ve fonksiyonelliği araştırılmıştır.

3.3. Konya Tren Garı Ve Çevresi Analizi

Yapı veya yapı grubu ve içerisinde bulunduğu bağlam; tarihteki bir olayla, bir değişimle ilgiliyse ve yapılar bu olaylardan etkilenerek tasarlandıysa tarihsel olarak güçlü bir değere sahip olur. Çünkü yapı, o bağlamın önemli bir olayına ev sahipliği yaparak geçmişteki bir izi taşımaktadır (Madran ve Özgönül, 2005). Bu açıklamaya dayanarak tez kapsamında ele alınan Konya Tren Garı ve çevresinde bulunan tescilli yapı grubu incelenmeye değer yapılardır.

Bu bölümde ilk olarak Konya Tren Garı'nda bulunan binalardan genel olarak bahsedilecek istasyonun beraberinde getirmiş olduğu konaklama ve depolama yapılarından günümüze ulaşmış olan İstasyon Lojmanları, Bağdat Oteli, Augustus Oteli ve Tantavi Ambarı ele alınacaktır. Bahsedilen yapıların günümüze kadar geçirmiş oldukları değişim ve dönüşümler mimari dokümanlar ışığında incelenecektir. Ayrıca kavramsal çerçeve kısmında oluşturulan parametreler çerçevesinde belirlenmiş yapıların analizi yapılmış ve elde edilen veriler ışığında değerlendirmelere yer verilmiştir.

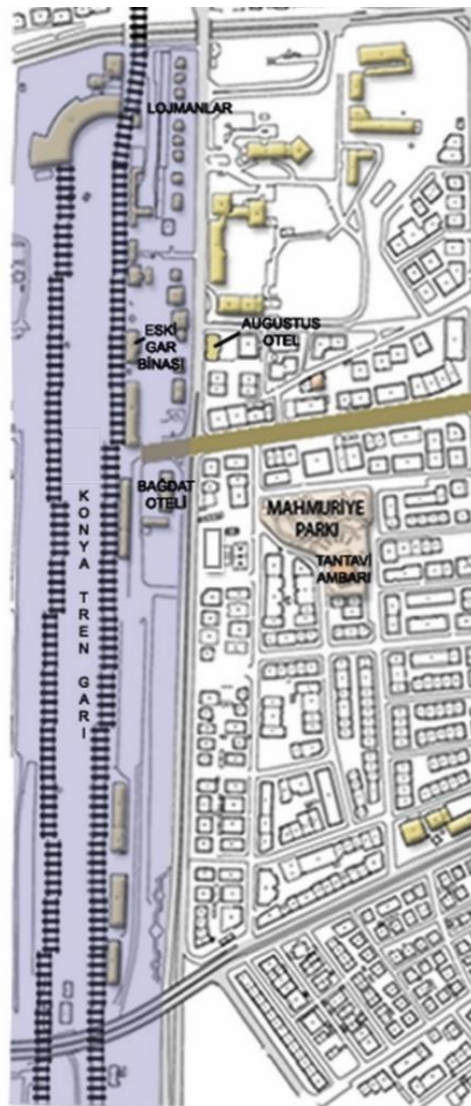
3.3.1. Konya Tren Garı Yapıları

Almanlar tarafından yapılan Bağdat Demiryolları 1896 yılında Konya'ya ulaşmasıyla birlikte Konya kentinde önemli gelişmeler ve değişimler yaşanmıştır.

Konya Tren Garı yapıldığı tarihlerde şehirden uzak bir konumda yer almasına rağmen zaman içerisinde çevresindeki değişim ve dönüşümle birlikte Konya Kentinin önemli yapılarından olmuştur. Konya Tren Garı 19. Yüzyıl ortalarında inşa edilen istasyonlardandır. Günümüze kadar ulaşabilmiş nadir yapılardandır. Ayrıca yapıldıkları dönemin mimari üslubunu özgün haliyle koruyan bir yapı topluluğundan oluşmaktadır. Bundan dolayı tarihi bir öneme sahiptir (Erdoğan, 2005).

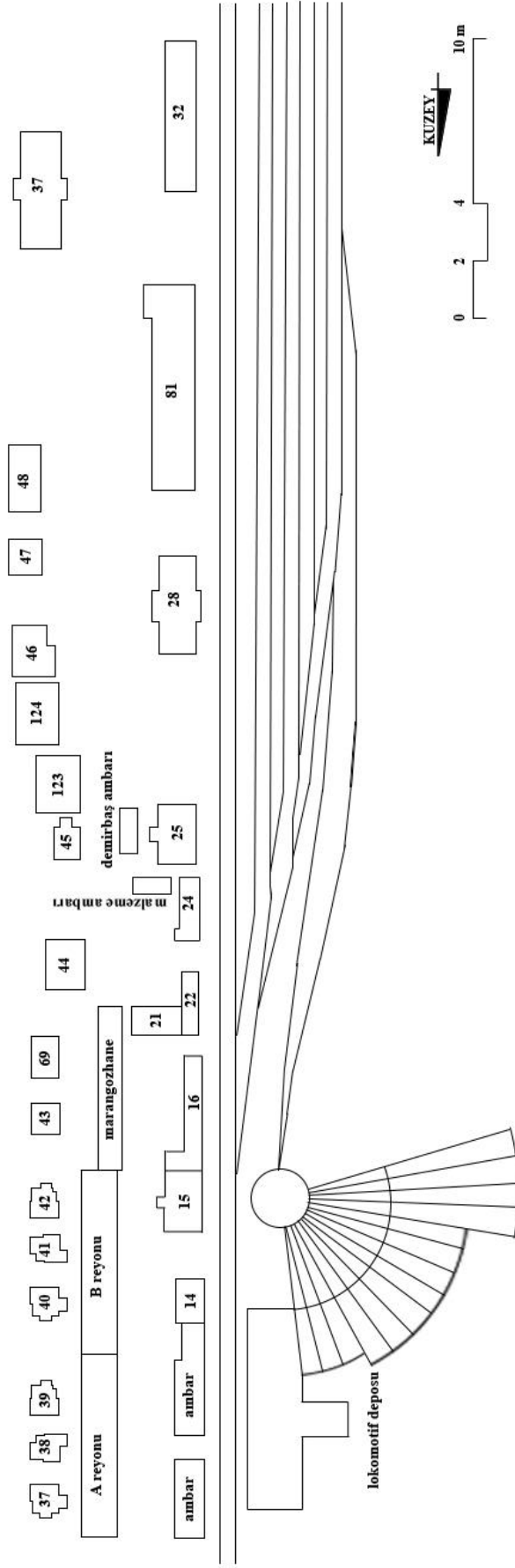
Konya İstasyonunda bulunan Gar binası, Gar Lojmanları, Bağdat Oteli, Lokomotif Deposu, İşçi Barınakları gibi yapıların hepsi Almanlar tarafından yapılmış ve Alman üslubunu taşımaktadırlar (Erdoğan, 2005; Uysal vd., 2019).

Konya Tren Garı, şehrin Alaaddin Tepesi'ne göre batı yönünde ve doğusunda Anıt Alanı, kuzeyinde İhsaniye Mahallesi, batısında ve güneyinde Havzan Mahallesi'yle çevrelenmiş bir konumda bulunmaktadır. İstasyon, kuzey güney doğrultusunda, yaklaşık 160 x 22 m'lik, dikdörtgen bir alanda inşa edilmiştir. Anıt Alanı'ndan istasyona doğru uzanan ve hemen istasyonun önünde Meçhul Asker Caddesi ile dik kesişen Feritpaşa Caddesi, istasyonun kent merkezi ile olan en kuvvetli bağımlı oluşturmaktadır. Aynı zamanda İstasyon Caddesi olarak da adlandırılmaktadır (Erdoğan, 2005) (Şekil 22).



Şekil 22. Konya Tren Garı yakın çevresi
(Yazar tarafından Meraam Belediyesi Arşivi'nden yararlanılarak düzenlenmiştir.)

İstasyon içerisinde bulunan tüm yapılar günümüzde de aktif olarak kullanılmaktadır. Aşağıda yerleşim planları verilen binaların işlevleri sırasıyla şöyledir (Şekil 23) ;



Şekil 23. Konya Tren İstasyonu yapılarının yerleşim planı (Yazar tarafından Meram Belediyesi Arşivi'nden yararlanılarak düzenlenmiştir.)

- 37-38-39-40-41-42 no'lu yapılar lojman olarak inşa edilmiştir. Bu binalar üç farklı tipte üretilen tip projelerin, üçerli gruplar halinde sıralanması ile oluşturulmuşlardır.

- 43-44-45-46-47-48-69 nolu yapılar, farklı plan ve cephelerde inşa edilmiş lojman binalarıdır. Bu binalardan 43-44-45-46-48-69 no'lu binalar lojman olarak restore edilmiş ve kamusal kullanıma açılmıştır. 47 no'lu lojman binası ise bir dönem kısım hekimliği olarak kullanıldıktan sonra, kısım hekimliğinin buradan taşınması ile birlikte santral binası olarak kullanılmaya başlanılmış ve günümüzde haberleşme şefliği olarak hizmet vermektedir. 48 no'lu lojman günümüzde kütüphane olarak kullanılmaktadır.

- 123-124 no'lu yapılar son 20 yıl içerisinde yapılmış, dörder katlı ve her katta ikişer daire yer alan, betonarme lojman binalarıdır.

- 37 no'lu yapı ise Konya İstasyonu'nun açılmasından sonra yolcuların geceleri konaklayacağı otel binası olarak inşa edilmiştir. Bu yapı, Anadolu-Bağdat hattı üzerinde bulunduğundan Bağdat Otel olarak isimlendirilmiştir. Zaman içerisinde pek çok farklı fonksiyonla hizmet verdikten sonra restore edilmiş, giriş katının bir kolu kısım hekimliği, geriye kalan kısımları ise misafirhane olarak kullanılmaya başlanmıştır.

- 32 no'lu bina tek katlı bir ambar binasıdır.

- 28 plan no'lu yapı Konya Tren Gar Binasıdır. Bu bina iki katlı olup yapıldığı dönemin tüm özelliklerini taşımaktadır. Yeni gar binasının inşasından sonra farklı fonksiyonlarla kullanılmış, daha sonra restore edilerek özgün işlevine uygun olarak kullanılmaya başlanmıştır.

- 81 plan no'lu yeni gar binası, mevcut gar binasının ihtiyacı karşılayamaması üzerine II. Dünya Savaşı'ndan sonra inşa edilmiştir.

- 26 no'lu yapı personel yatakhane olarak inşa edilmiş daha sonra T.C. Devlet Demiryolları'nın kurulması ile şube binası olarak kullanılmaya başlanmıştır. Hemen doğusunda yer alan yapılar ise depo binalarıdır.

- 24 no'lu yapı vagon servisi, 22 no'lu yapı ise vagon servis şefliği binalarıdır. 21 no'lu bina koruma-güvenlik şefliği olarak kullanılmaktadır.

- Konya Tren Garının kuzeybatısında bulunan yapı gabarisi bakımından çevrede bulunan binalardan farklılaşmaktadır. Lokomotif Deposu haricindeki tüm yapılar dörtgen formlu iken bu yapı fonksiyonunun gerektirdiği üzere dairesel bir forma sahiptir. Günümüzde de ilk günkü özelliğini korumakta ve işlevini sürdürmektedir (Uysal vd., 2019).

3.3.1.1.Konya Tren Garı Binası

1896'da inşası tamamlanan istasyonla beraber kullanılmaya başlanan Konya Gar Binası, Alman mimari üslubunu yansıtan gar binalarındandır. Yapı, plan ve cephe özellikleri bakımından kendisi ile aynı dönemde yapılan Eski Ankara, Eskişehir, Kayseri garlarına benzer olup; simetrik planlı, orta bölümü çıkıntılı, iki katlı olan gar binaları grubundadır (Erdoğan, 2005; Bozkurt, 2012) (Şekil 24).



Şekil 24. Konya Eski Gar Binası (Özyüksel, 2013).

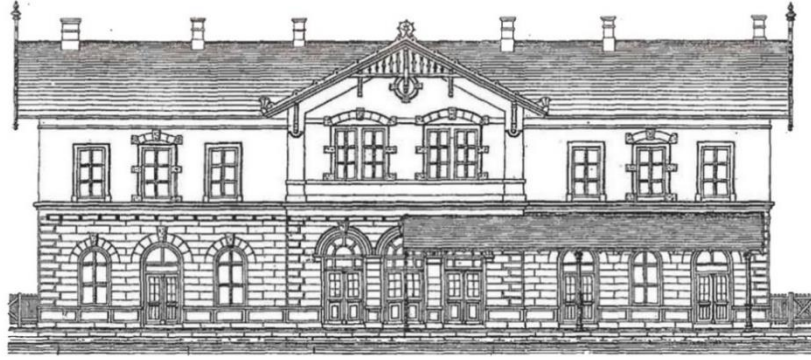
Yapı, simetrik düzeni ve basık kemerli pencere-kapı bordürleri ile klasik barok dönem mimarisinin özgün izlerini taşımaktadır (Karpuz, 1999; Duran vd., 2006)

Günümüze sağlam bir şekilde ulaşan yapı, Kültür Bakanlığı'na bağlı Konya Kültür Ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 13.11.1982 gün ve A-3861 sayılı kararı ile tescillenmiştir.

Konya Gar Binası, Konya ilinin Meram ilçesinde bulunan Şeyh Sadrettin Mahallesi, Alay Caddesi üzerinde bulunmaktadır. Konya Gar Binası istasyon binalarının ortasında, kuzey-güney doğrultusunda inşa edilmiştir. Bina giriş-çıkışı doğu-batı cephesindedir.

Gar Binasının Mimari Özellikleri

Yapı, 31.40 metre uzunluğunda ve 18.65 metre genişliğinde dikdörtgen formlu bir alanda inşa edilmiştir. Kuzey-güney doğrultusunda, üç bölümlü dikdörtgen bir plan şemasından oluşan yapının giriş holü olarak işlevlendirilen orta kısmı dışarıya doğru çıkıntı yapmaktadır (Bozkurt, 2012). Cephe çıkmaları haricinde yapının doğuya bakan giriş cephesi ve batıdaki peron cephesi benzer düzende inşa edilmiştir. Kuzey ve güney yönlerdeki yan cepheler simetrik değildir. Sadece çatıda bulunan iki adet kemerli küçük pencere ortaktır. Güney cephenin geri kalan kısımları sağırdır (Erdoğan, 2005) (Şekil 25) (EK 1).



Şekil 25. Eski Konya Gar Binası Peron (Batı) Cephesi (Erdoğan 2005)

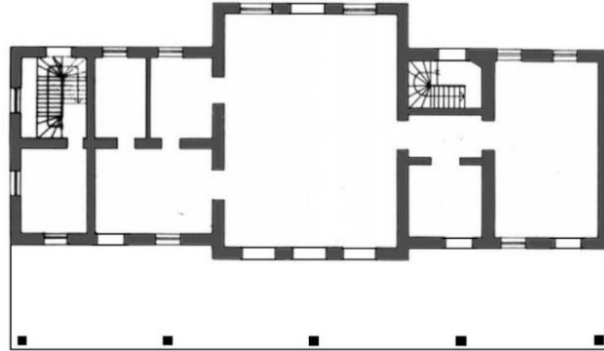
Yapıda malzeme olarak taş, tuğla, ahşap ve çelik kullanılmış, cepheler sıva ile kaplanmıştır. Yapı kesme taştan, yığma kâgir olarak yapılmıştır. (Erdoğan 2005; Başar vd., 2009). Taşıyıcı duvarlar moloz taş örgü içinde tuğla malzemeden yapılmıştır. Bölme duvarlar tamamen tuğladan yapılmıştır. Kat döşemeleri ahşaptan yapılmış ve çelik putrellerle taşınmaktadır. Zemin kat tavan döşemesi, giriş holünde bulunan iki adet çelik kolonla desteklenmiştir. Merdivenler ve korkulukları ahşaptan yapılmıştır (Erdoğan, 2005). Kuzey- güney doğrultusunda uzanan ve dört cephede oluşturduğu ahşap üçgen alınlıklarıyla yapının Batılı mimari karakterini güçlendiren, haç biçimli Ahşap çatısı bulunmaktadır (Bozkurt, 2012) (Şekil 26).



Şekil 26. Konya Yolcu Binası Şehirden Görünüş
"İstasyonlarımız" Demiryolları Dergisi, 1933 (Sobutay, 1996)

Bina bodrum ve çatı katı dâhil olmak üzere dört kattan oluşmaktadır. Bunlardan zemin katta ana giriş-çıkış kapılarının olduğu bölüm giriş holüdür (Karpuz, 1996). Özgün tasarımda bu kısım III. Sınıf yolcu bekleme holüdür. Holün kuzeybatı köşesi, bagaj bölümüne ayrılmıştır. Holün kuzeyinde kalan kısımda bilet gişeleri ve idari bürolar, güney kısımda ise haremlik kısmı ile I. ve II. sınıf yolcu bekleme holü yer almaktadır.

Yapının batı cephesindeki kapıdan peron kısmına geçilmektedir. Peron cephesi önünde ahşap malzemeden sundurma bulunmaktadır (Bozkurt, 2012) (Şekil 27) (EK 1).



Şekil 27. Eski Konya Gar Binası Zemin Kat Planı (Erdoğan 2005)

Binanın doğu cephesinin iki yanında yer alan kapılarından, birinci kat, çatı katı ve bodrum kata ulaşmayı sağlayan merdivenlere ulaşılmaktadır. Bodrum kat; tuğladan yapılmış basık tonoz örtülü ikişer dehliz şeklinde olup, kömürlük ve depo olarak kullanılmıştır (Bozkurt, 2012) (Şekil 28-29).



Şekil 28 - 29. Restore edildikten sonra Eski Konya Gar Binası (URL 5).

Yöneticilerce kullanılan birinci kat ise, istasyon müdürü lojmanı, hareket görevlisi lojmanı ve gar set lojmanı olarak kullanılmıştır. Ana giriş aksının güney ve kuzey bölümleri çatı katında kullanıma açılmış, çatı arası hacimleri depo amaçlı kullanılmıştır (Karpuz, 1996; Bozkurt, 2012) (EK 1).

Yapıda Meydana Gelen Değişim Ve Dönüşümler

Günümüzde Konya Tren Garı, yeni binasında hizmet vermektedir. Eski gar binası gerekli ihtiyacı karşılayamadığından özgün fonksiyonları yeni binaya aktarılmıştır. Yapı bir dönem bir derneğe devredilmiş; kuzey ve güneydeki mekânlar hareket şefliğine ve jandarmanın kullanımına verilmiştir (Karpuz, 1999). Daha sonra yapının zemin katındaki

bekleme salonu bir dönem restoran olarak hizmet vermiş, güneyde bulunan haremlik bölümü restoranın mutfağı, buna bağlı koridor WC olarak kullanılmıştır. Yapının kuzeyindeki büro hacimleri Kara Kuvvetleri Komutanlığı Lojistik Komutanlığı olarak hizmet vermiştir. Güneyde bulunan I. ve II. sınıf yolcu bekleme holü ise tren teşkil odası olarak kullanılmıştır. Birinci kattaki üç lojman ise özgün işlevini korumuştur (Erdoğan, 2005).

- 2011 yılında restorasyonu tamamlanan Eski İstasyon Binası'nın giriş holü, günümüzde VIP salonu olarak kullanılmaktadır (Bozkurt, 2012).

- Son onarımda çatı alaturka kiremitle kaplanmıştır (Bozkurt, 2012).

- Peron tarafında bulunan ahşap sundurma korunamamıştır. Cumhuriyet döneminde cephe boyunca uzanan çelik strüktürlü bir sundurmayla değiştirilmiş, fakat hızlı trenin havai hattına engel olduğundan daha sonra kaldırılmıştır (Sobutay, 1996; Erdoğan, 2005; Bozkurt, 2012) (Tablo 1).

Konya Tren Gar binasında meydana gelen değişim ve müdahaleler incelenerek yapının özgün ve mevcut hali kavramsal çerçeve kısmında oluşturulan parametreler doğrultusunda analiz edilmiştir (Tablo 1).

Tablo 1: Konya Tren Garı Binası Analiz Tablosu

KONYA TREN GARI BİNASI ANALİZİ		
MALZEME	Yapı taş malzemeyle yığma kâgir olarak inşa edilmiştir. İşlevsel dönüşümde malzeme korunmuştur.	
Cephe karakteri	Detaylar	Yapının özgün halinde çatıda ahşap üçgen alınlıklar bulunmaktadır. Ancak geçirdiği restorasyonlarda bu süslemeli birimler korunmamıştır.
	Süslemeler	Özgün projesinde çatıda bulunan süslemeli ahşap üçgen alınlık işlevsel dönüşüm sonrasında korunmamıştır. Yatayda birkaç sıra tuğla ve köşelerdeki şaşırtmalı tuğla süslemelerle yapının cephesine hareket katılmıştır.
	Renk	Sıva kaplı cephe alman mimari üslubunun yansıtıldığı şekilde sarı renkli olarak inşa edilmiştir. Yapının rengi geçirdiği restorasyonlar sonrasında da korunmuştur.
	Doku	Yapı genel olarak sıva ile kaplıdır. Ancak pencere ve kapı çerçevelerinde ve kat hizasında bulunan tuğlalarla yapıya doku kazandırılmıştır.
Yapı elemanı / bölümleri	Duvarlar	Yapının iç ve dış duvarları korunarak yapının özgün projesine müdahale edilmemiştir.
	Döşemeler	Döşemeler korunarak yapının özgün projesine müdahale edilmemiştir.
	Mekânlar	Zemin katta işlevselliği sağlamak için gerekli mekânsal düzenlemeler yapılmıştır. Üst katta sadece mekânsal donatılar yenilenmiştir.
	Sirkülasyon	Herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.
	Çatı	Yapının çatısı özgün projeye göre yenilenmiştir. Ancak özgün projede ön cephede bulunan ahşap sundurma hızlı tren kullanımından dolayı kaldırılmıştır.
Oran /Orantı	Yapı çevresiyle orantılı bir şekilde inşa edilmiştir. Bina ölçeğinde ele alınırsa mekânlar kendi içerisinde oranlıdır. Yapılan işlevsel dönüşümle mekânların boyutlarında herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.	
İşlevsel bütünlük	Yapı hem içerisinde bulunduğu çevre hem de mekânsal olarak bir işlevsel bütünlüğe sahiptir. Özgün halinde daha işlevsel kullanılmasına rağmen günümüzde sınırlı bir kullanımı vardır.	
Kullanıcı	Yapı özgün halinde farklı kullanıcılara hitap ederken günümüzde sınırlı bir kullanıcıya hitap etmektedir. Aynı zamanda önceden yoğun olarak kullanılırken günümüzde daha az kullanılmaktadır. Mekânlarda kullanıcı istekleri doğrultusunda donatılar değişmiştir.	
Kimlik / karakter	Yapı Alman Mimarisine göre inşa edilmiştir. Yapıldığı dönemdeki karakterini koruduğundan kentsel bellekte ve kullanıcı belleğinde yerini korumaktadır.	
Kentle ilişki	Konum / Bina Etkisi	Yapı, yapıldığı dönem içerisinde bulunduğu yapı grubunun ortasında yer almakta, diğer yapılarla etkileşim içerisinde olduğu bir konumda bulunmaktadır. Günümüzde etrafındaki yapılarla etkileşimi azalmıştır.
	Siluet	Yapı içinde bulunduğu yapı grubuyla birlikte bir uyum içerisinde siluet oluşturmaktadır.
	Yükseklik	Yapı kat yüksekliği ile etrafındaki yapılarla uyum içerisinde yer almaktadır.
	Odak olma	Kent ölçeğinde ele alındığında yapıldığı dönemde de günümüzde de bulunduğu yer itibarıyla bir odak noktası teşkil etmektedir. Bina ölçeğinde bakıldığında ise yanında bulunan Yeni Gar Binası ve yeni yapılan YHT Gar Binasıyla birlikte odak olma durumu azalmıştır.
	Adaptasyon	Yapı işlevsel dönüşüm sonrasında özgün işleviyle kullanıldığından çevresine uyumludur. Ancak kent ve kentliyle olan etkileşimi azalmıştır.

3.3.1.2. İstasyon Lojmanları

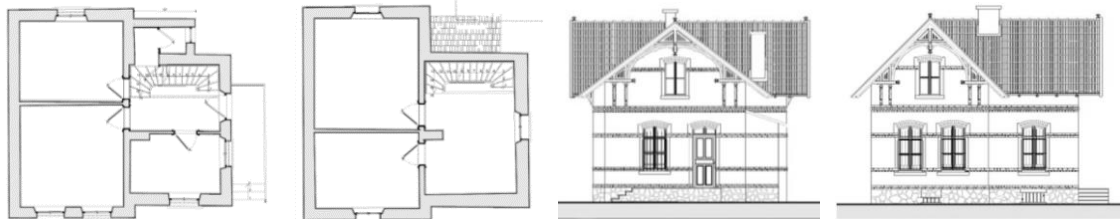
Konya ili Meram ilçesi Havzan Mahallesi İstasyon Caddesi üzerinde bulunmaktadır. Lojmanlar istasyon binalarının kuzeyinde, kuzeyden güney doğru inşa edilen on üç bağımsız bölümden oluşmaktadır (Sıramkaya vd., 2019; Biçer, 2015).

İstasyon lojmanları, Kültür Bakanlığı Konya Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 13.11.1982 gün ve A-3861 sayılı kararı gereği koruma altına alınmıştır.

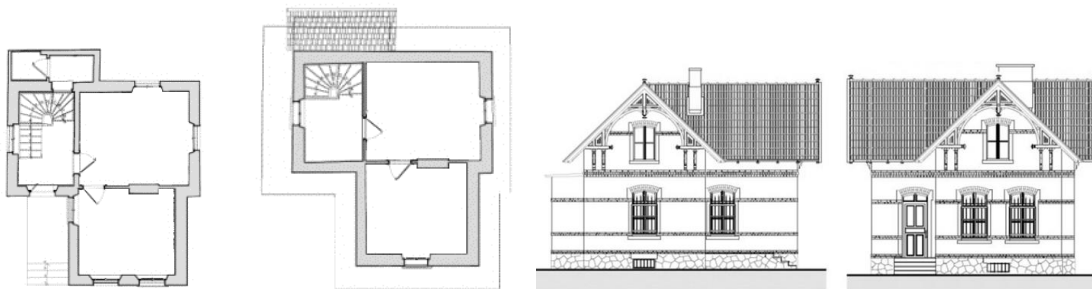
a. Plan özellikleri

İstasyon lojmanları T, kare ve dikdörtgen olmak üzere farklı plan tipleriyle inşa edilmiştir.

37-40, 38-41 ve 39-42 No'lu lojmanlar; T plan tipinde, yapı grubunun kuzeyinde birbirine yakın olarak inşa edilmiştir. 37-40 ve 39-42 No'lu lojmanlar tam tekrar şeklinde uygulanırken, 38-41 No'lu lojmanlar simetrik olarak uygulanmıştır (Erdoğan, 2005). Bu bahsedilen lojmanlar; bodrum, zemin ve çatı katı olmak üzere toplamda üç katlıdır (Şekil 30-31). Yapılara rüzgârlıktan girilir, buradan antre şeklinde düzenlenmiş merdiven hollerine geçilir. Zemin katta hol, odalar, bodrum ve çatı katına ulaşmayı sağlayan merdivenle birlikte ıslak hacimler yer almaktadır. Zemin kattan ulaşılan bodrum ve çatı katlarında ise farklı büyüklüklerde odalar bulunmaktadır. (Biçer vd., 2015; Bozkurt, 2012; Sıramkaya vd., 2019) (EK 2).

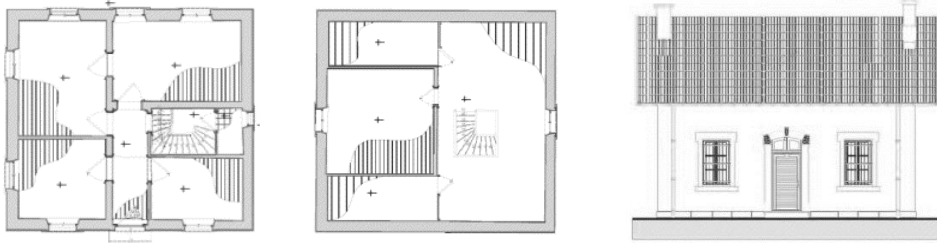


Şekil 30. 37-40 No'lu lojman planları ve görünüşleri (Biçer vd., 2015; Sıramkaya vd., 2019).



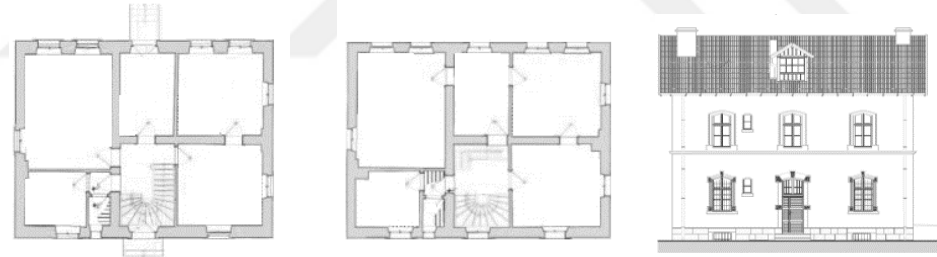
Şekil 31. 38-41 No'lu lojman planları ve görünüşleri (Biçer vd., 2015; Sıramkaya vd., 2019).

43 No'lu lojman; kare planlı; bodrum, zemin ve çatı katı olmak üzere üç katlı olarak inşa edilmiştir (Şekil 32). Zemin katında üç oda, mutfak ve diğer katlarla bağlantıyı sağlayan merdivenler ile ıslak hacimlere açılan antresi bulunan yapının bodrumunda tek bir mekan, çatı katında ise farklı boyutlarda odalar bulunmaktadır (Biçer vd., 2015; Bozkurt, 2012) (EK 2).



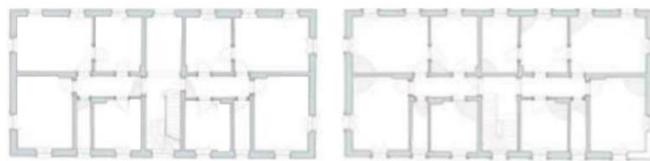
Şekil 32. 43 nolu lojman planları ve görünüşleri (Biçer vd., 2015; Sıramkaya vd., 2019).

44-45-46-47 No'lu lojmanlar; dikdörtgen planlı, bodrum, zemin kat, 1.kat ve çatı katı olmak üzere 4 katlıdır (Şekil 33). Bu yapıların zemin katlarında antre, mutfak, odalar, katları birbirine bağlayan merdivenler ve ıslak hacimler bulunmaktadır. Diğer katlarda farklı oranlarda mekanlar bir antreyle birbirine bağlanmıştır (Biçer vd., 2015; Bozkurt, 2012) (EK 2).



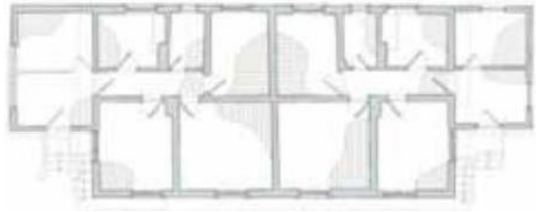
Şekil 33. 47 No'lu lojman planları ve görünüşleri (Biçer vd., 2015; Sıramkaya vd., 2019).

48 No'lu lojman binası da dikdörtgen planlı; bodrum, zemin kat, 1.kat ve çatı katı olmak üzere 4 katlıdır (Şekil 34). Yapıya, batı ve doğu cephelerinin tam ortasında yer alan kapılardan girilmektedir (Abdullah, 2005). Zemin ve 1. katlarda karşılıklı ikişer adet olmak üzere simetrik planlı dört daire yer almaktadır. Her bir dairenin üç odası, WC-banyo ve bir mutfağı bulunmaktadır. Yapının çatı katı da lojman olarak kullanılmaktadır (Erdoğan, 2005; Bozkurt, 2012; Biçer vd., 2015) (EK 2).



Şekil 34. 48 No'lu lojman planları (Biçer vd., 2015; Sıramkaya vd., 2019).

69 No'lu lojman; dikdörtgen planlı, birbirine yaslanan ve simetrik olarak planlanan iki bağımsız bölümden oluşmaktadır. Yapıya giriş iki ayrı kapıdan merdivenlerle sağlanmaktadır. Yapı bodrum ve zemin kat olmak üzere iki katlı olarak inşa edilmiştir. Her bölümün zemin katında 4 oda, mutfak ve wc - banyo yer almaktadır. Bodrumdaki mekanlar yine birbirinden bağımsızdır (Bozkurt, 2012; Biçer vd., 2015) (Şekil 35) (EK 2).



Şekil 35. 48 No'lu lojman planları (Biçer vd., 2015; Sıramkaya vd., 2019).

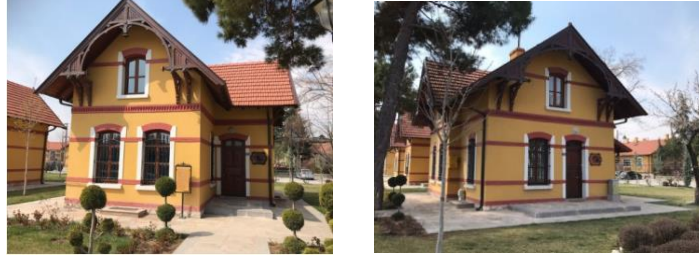
b. Kullanılan Malzeme ve Teknik

Konya Gar lojmanları taş malzeme kullanılarak yığma kâgir ile inşa edilmişlerdir. Yapılarda malzeme olarak; taş, tuğla, ahşap, çelik ve dökme demir kullanılmış, cepheler çimento harçlı sıva ile kaplanmıştır.

Bodrum kat duvarları moloz taş örgü, zemin kat duvarları tuğla, üst katta dış duvarlar tuğla iç duvarlar ise bağdadi tekniğinde yığma kâgir olarak örülmüştür. Zemin katta, tavanda tuğla dolgulu ahşap kirişler; bodrum katların tavanlarında çelik kirişli volta döşemeler kullanılmıştır. Ahşap malzeme; merdivenler, kapı ve pencereler, dolaplar ve tavanlarda kullanılmıştır. Tuğla malzeme, cephede dekoratif amaçlı kullanılmıştır. Zemin kat pencerelerinde kullanılan ferforjeler dökme demirden yapılmıştır. Binaların çatıları kırma ve Marsilya tipi kiremit ile örtülüdür (Sıramkaya vd., 2019; Biçer vd., 2015).

c. Cephelerinin Genel Özellikleri

37 - 38 - 39 - 40 - 41 - 42 No'lu lojmanların cepheleri birbirlerine benzerdir. Bu lojmanların dikkat çeken ilk özellikleri, geniş saçakları ve cephe üzerinde yer alan büyük açıklıklardır (Biçer vd., 2015). Yüksek eğimli kırma çatılı lojmanların cepheleri; çatı alınlıkları ahşap payandalarla desteklenen kemerler ve ahşap süslemeler gibi dikkat çeken mimari öğelere sahiptir (Bozkurt,2012; Sıramkaya vd., 2019). Alt kat pencerelerinde kilit taşı kullanılmıştır. Üst kat pencereler dikdörtgen formludur. Demir ferforjelerle süslenmiş farklı boyutlarda pencereler bulunmaktadır. Kırma çatıların üzeri Marsilya tipi kiremit örtülüdür (Şekil 36).



Şekil 36. T plan tipli lojmanlar (Biçer vd., 2015; Sıramkaya vd., 2019).

Diğer lojmanlar daha yalın tutulmuştur, geniş saçaklar bu lojmanlarda bulunmamaktadır. Lojmanların cephesinde yine kapı ve pencereler vurgulanmıştır (Biçer vd., 2015) (Şekil 37).



Şekil 37. Diğer lojmanlar (Biçer vd., 2015; Sıramkaya vd., 2019).

d. Lojmanlarda meydana gelen değişim ve dönüşümler

Konya İstasyon Lojmanları, özellikle cephe düzenleri bakımından 19. yüzyıl geleneksel Alman konut mimarisinin ürünleridir. Farklı plan tiplerine sahip bu yapılar yetersiz kalmalarından dolayı zaman içerisinde ya kullanım dışı bırakılmışlar ya da farklı işlevler yüklenerek değiştirilmişlerdir. Lojmanlar, 2014-2015 yıllarında hazırlanan projeler doğrultusunda restore edilmiştir. Yapıların restorasyon çalışmalarında mekânsal donatılar yenilenerek mekânsal özellikleri korunmuş, bakım ve onarımları yapılmıştır. 2018 yılına kadar boş kalan yapılar çeşitli kamusal kullanımlara açılmıştır (Sıramkaya vd., 2019, Bozkurt, 2012).

- Lojman binalarındaki rüzgârlık bölümü ve ıslak hacim kısımlarına banyo sonradan eklenmiştir.

- 43 No'lu Lojman yapısının üst katına banyo ve çatı katında bulunan çatı penceresi sonradan eklenmiştir. 44 No'lu Lojman yapısının bodrum katına kapı ve yapıya balkon kısmı sonradan eklenmiştir. 45 No'lu Lojman yapısının zemin katta batıya bakan pencerelerden biri özgün halinde tamamen açıkken daha sonra yarısına kadar örülerek kapatılmıştır. Yapının zemin katındaki mutfak, üst kattaki teras ve balkon sonradan yapılmıştır. 47 No'lu Lojman yapısının özgün halinde bulunmayan üst katındaki muayene

odası yapıya daha sonra eklenmiştir. 69 No'lu Lojman yapısının bodrum katına yeni mekanlar sonradan eklenmiştir (Biçer vd., 2015).

Lojmanlarda meydana gelen değişim ve müdahaleler incelenerek yapıların özgün ve mevcut hali kavramsal çerçeve kısmında oluşturulan parametreler doğrultusunda analiz edilmiştir (Tablo 2).



Tablo 2: Gar Lojmanları Analiz Tablosu

GAR LOJMANLARI ANALİZİ		
MALZEME		Yapı taş malzemeyele yığma kâgir olarak inşa edilmiştir. İşlevsel dönüşümde malzeme korunmuştur.
Cephe karakteri	Detaylar	Yapıların cephelerine yatay tuğla şeritleri ile hareket katılmıştır. Kapı ve pencerelerin üzerindeki basık kemerlerde tuğla kullanılarak cephede farklılıklar oluşturulmuştur.
	Süslemeler	T plan tipindeki lojmanlarda özgün halinde geniş saçaklı çatı ve çatıda ahşap üçgen alınlıklar bulunmaktadır. Diğer lojmanlar daha sade ve yalındır. Cephedeki tuğlalar cepheye hareket vermiştir.
	Renk	Sıva ile kaplı cepheler Alman mimari üslubunun yansıtıldığı şekilde sarı renkli olarak inşa edilmiştir. Yapıların rengi geçirdiği restorasyonlar sonrasında da korunmuştur.
	Doku	Yapılar genel olarak sıva ile kaplıdır. Ancak pencere ve kapı çerçevelerinde ve kat hizasında bulunan tuğlalarla yapı cephesine doku kazandırılmıştır.
Yapı elemanı / bölümleri	Duvarlar	Yapının iç ve dış duvarları korunarak yapının özgün projesine müdahale edilmemiştir. Bazı yapılara işlevselliği sağlamak için kapı ve pencere açıklıkları eklenmiştir.
	Döşemeler	Döşemeler korunarak yapıların özgün projesine müdahale edilmemiştir.
	Mekânlar	Yapıların zemin katlarında işlevselliği sağlamak için gerekli mekânsal düzenlemeler yapılmıştır. Yapılara banyo ve rüzgârlık eklenmiştir. Yeni işlevlere yönelik mekânsal donatılar yenilenmiştir.
	Sirkülasyon	Herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.
	Çatı	Yapıların çatıları özgün projesine uygun olarak yenilenmiştir.
Oran /Orantı		Yapı çevresiyle orantılı bir şekilde inşa edilmiştir. Bina ölçeğinde ele alındığında mekânlar kendi içerisinde oranlıdır. Yapılan işlevsel dönüşümle mekânların boyutlarında herhangi bir değişiklik yapılmamıştır. Ancak ıslak hacim kısımlarına banyo eklenmiş, bazı birimlerin bodrum katlarında ve üst katlarında düzenlemeler yapılmıştır. Dolayısıyla mekânların oranları değişmiştir.
İşlevsel bütünlük		Yapı hem içerisinde bulunduğu çevre hem de mekânsal olarak işlevsel bütünlüğe sahiptir. Özgün halinde lojman olarak kullanılan yapılar günümüzde STK'lar tarafından kullanıldığı için bulunduğu çevre ile sınırlı bir etkileşime sahiptir.
Kullanıcı		Yapılar lojman olarak kullanılırken günümüzde STK'lar tarafından kullanılmaktadır. Bu da sınırlı ama farklı kullanıcı profillerine hitap ettiğini göstermektedir. Mekânlarda kullanıcı istekleri doğrultusunda donatılar değişmiştir.
Kimlik / karakter		Yapılar Alman Mimarisine göre inşa edilmiştir. Yapıldığı dönemdeki karakterini koruduğundan kentsel bellekte ve kullanıcı belleğinde yerini korumaktadır.
Kentle ilişki	Konum / Bina Etkisi	Yapı, içinde bulunduğu yapı grubunun ortasında yer almaktadır. Yapıldığı dönemde etrafındaki diğer yapılarla etkileşim içerisindeydi. Günümüzde özel kullanıma sahip olduğundan dolayı etrafındaki yapılarla etkileşimi azalmıştır.
	Siluet	Yapılar içinde bulunduğu yapı grubuyla birlikte uyumlu bir siluet oluşturmaktadır.
	Yükseklik	Yapılar kat yüksekliği ile etrafındaki yapılarla uyum içerisindeydi. 2-3 katlı olarak inşa edilmişlerdir.
	Odak olma	Kent ölçeğinde ele alındığında yapıldığı dönemde de günümüzde de bulunduğu yer itibarıyla bir odak noktası teşkil etmektedir. Yakın çevresine bakıldığında peyzaj düzenlemesi, özgün mimarisi ve renkleriyle bir odak oluşturmaktadırlar.
	Adaptasyon	Yapı işlevsel dönüşüm sonrasında çevresine adapte olmuştur. Ancak kent ve kentliyle olan etkileşimi azalmıştır.

3.3.1.3.Bağdat Oteli

Bağdat Demiryolu hattı üzerinde kurulan ilk otellerden olan Bağdat Oteli ya da günümüzdeki mevcut adı ile Konya Tren Garı Misafirhanesi, Konya ilinin Meram ilçesinde, Şeyh Sadrettin Mahallesinde bulunan, Alay Caddesi üzerinde yer almaktadır.

Günümüze sağlam bir şekilde ulaşan yapı, Kültür Bakanlığı'na bağlı Konya Kültür Ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 13.11.1982 tarihli ve A-3861 sayılı kararı ile tescillenmiştir.

Konya Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanmış olan Konya İl Merkezi Taşınmaz Kültür Ve Tabiat Varlıkları Envanteri' nde yapım tarihi 1895 olarak tescillenen Bağdat Oteli'nin yapım tarihini belirten bir kitabesi yoktur.

Almanlar tarafından inşa edilen Bağdat Demiryolu' nun 1896 yılında Konya'ya ulaşmasıyla birlikte oluşan ihtiyaç üzerine yapımı planlanan Gar Binası, Gar Lojmanları ve Bağdat Oteli -tren yolunun tamamlanmasıyla birlikte- 1896 yılında inşa edilmiştir (Şekil 38).



Şekil 38. Bağdat Oteli, geride ise Tantavi Ambarı görülüyor. (URL 6)

Karpuz Bağdat Oteli'nden bahsettiği Konya Büyükşehir Belediyesi'nin hazırlanmış olduğu Envanter Kitabı'nda; otelin aktif olduğu dönemde Konya'ya gelen turistlerin ve yolcuların genellikle istasyon çevresinde bulunan Bağdat Oteli, İstanbul Oteli, Augustus Oteli ve Hacı Ethem Efendi otelinde kaldığından bahsetmektedir. Ayrıca tramvay hattıyla ulaşılan ve şehir merkezinde bulunan Osmanlı Palas, Selçuklu Palas ve Vatan Otel' in de o dönemde aktif olduğuna değinmektedir. Karpuz' un da belirttiği üzere bahsi geçen yapılardan sadece Bağdat ve Augustus Otelleri günümüzde mevcuttur (Karpuz, 1996) (Şekil 39).

1905 yılında Konya'da konaklama imkânı bulan The Times muhabiri, tren hattını kullanan yolcuların rahatı için demiryolu şirketinin istasyona yakın 30-40 yataklı içinde

yemek, sigara ve misafir odaları bulunan bir otel inşa ettirdiğinden bahsetmektedir (Erkan, 2007).



Şekil 39. Bağdat Otelinin Doğu ve Batı Cephesi (URL 7 - 8)

Başlangıçta otel olarak inşa edilen yapı, I. Dünya Savaşı sırasında İtalyanlar tarafından askeri amaçlı kullanılmıştır (Karpuz, 1999). Daha sonra hastane olarak kullanılan yapı, kısa bir süre Demiryolları Umum Müdürlüğü olarak faaliyet göstermiştir. Yapı küçük tadilatlarla okula dönüştürülerek 1960'ların sonuna kadar, Konya Maarif Koleji olarak kullanılmıştır (Demirkıran, 2010). Geniş kapsamlı ilk onarımını 1980'de geçiren yapı, bu tarihten itibaren TCDD işletme ve personel yatakhane olarak kullanılmış bir süre Çelik Spor Kulübü'ne de hizmet vermiştir. 2010 yılında restore edilen Bağdat Oteli günümüzde DDY Konya Misafirhanesi olarak hizmet vermektedir, diğer kısmı da sağlık merkezi olarak kullanılmaktadır (Bozkurt, 2012) (Şekil 40).

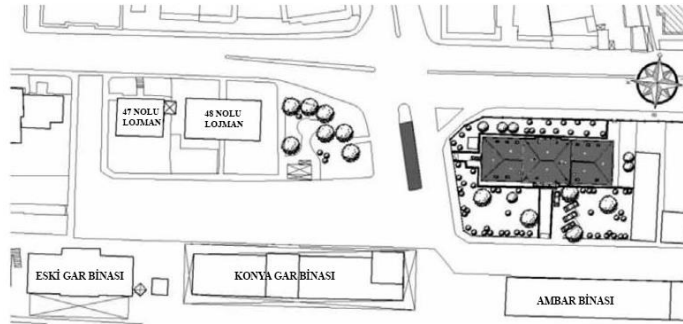
Dönemi	İşlevi
1895 - Bilinmiyor	Konaklama İşlevi - Bağdat Oteli
Bilinmiyor	İdari İşlev - İtalyanlar tarafından askeri amaçlı kullanılmış
Bilinmiyor - 1915	Sağlık İşlevi - Hastane
Bilinmiyor - 1924	İdari İşlev - Demiryolları Umum Müdürlüğü
1955-1967	Eğitim İşlevi - Konya Maarif Koleji
1968 - Bilinmiyor	Eğitim İşlevi - Hastaş Koleji
Bilinmiyor	Konaklama İşlevi - TCDD işletme ve personel yatakhane
Bilinmiyor	İdari İşlev - Çelik Spor Kulübü
Bilinmiyor - Günümüz	Konaklama İşlevi - DDY Misafirhanesi

Şekil 40. Bağdat Otelinin farklı dönemlerdeki kullanımları

Yapının Mimari Özellikleri

Meram ilçesinde Tren Gar Binası'nın güneyinde yer alan, kuzey-güney yönünde uzanan 11.40 metre genişliğinde ve 39 metre uzunluğunda dikdörtgen formlu plan şemasına sahip yapı, duvar ile çevrili bir bahçe içerisinde yer almaktadır (Şekil 41). Bodrum kat ve üzerinde üç katlı olarak inşa edilen yapı, aslında iki katlıdır; ancak ana

bölgeyi oluşturan orta kısım çatı katı ile birlikte üç katlı olarak yükselmektedir. Yığma-kâgir tekniğinde moloz taştan inşa edilmiş olan yapının taşıyıcı sistemi volta döşemedir.



Şekil 41. Bağdat Otel Vaziyet planı
(Yazar tarafından Meram Belediyesi Arşivi'nden yararlanılarak düzenlenmiştir.)

Yapıda simetrik cephe tasarımları hâkimdir. Kuzey ve güney yönlerdeki dar yan cepheler birbiriyle simetrik. Esas cephesi batı yönünde bulunan tren yoluna yönelik olan yapının cephe yüzeyi sıvalı ve boyalı, girişin ve iki pencerenin bulunduğu orta bölümü dışa doğru çıkmalıdır. Otelin batı cephesi orta kısımdaki sivri kemerli çift kanatlı giriş kapısı, kapının iki yanında yine sivri kemerli, ince uzun birer pencere ve üzerinde iki kademe şeklinde yükseltilmiş bir kademe daha dışarıya doğru taşırılmış ahşap strüktürlü balkon tasarımıyla dikkat çeker (Bozkurt, 2012) (Şekil 42-43) (EK 3).



Şekil 42. Yapının Batı Cephesi (Demirkan, 2010)



Şekil 43. Yapının Doğu Cephesi (Demirkan, 2010)

Yapıda, yoldan ulaşım sağlanan cephe yani doğu cephesi form olarak batı cephesinin simetriğidir. Orta bölümü dışarıya taşkın olarak inşa edilmiş ancak balkon düzenlemelerine ve giriş açıklığına yer verilmemiştir. Bunun dışında cepheye ait tüm elemanlar, süslemeler ve diğer ayrıntılar batı cephesi ile aynıdır (Demirkan, 2010).

Üst örtü, yüksek orta kısımda dört omuzlu ve yanlarda iki omuzlu olan üç ayrı kırma çatıyla düzenlenmiştir. Ahşap çatı Marsilya tipi kiremitle kaplıdır (Bozkurt, 2012).

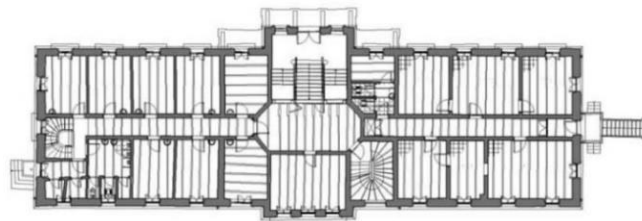
Yapıda malzeme olarak taş, tuğla, ahşap ve çelik kullanılmış, cepheler sıva ile kaplanmıştır. Yapı moloz taştan, yığma-kâgir olarak yapılmıştır. Kapı, pencere

doğramaları, merdivenler, merdiven korkulukları, çatı saçakları ve giriş cephesi ortasında yer alan iki katlı balkon tamamen ahşaptır (Erdoğan, 2005; Demirkan, 2010).

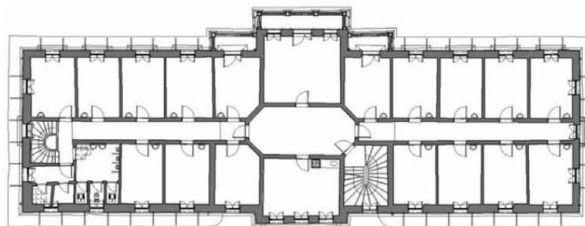
Batıda bulunan giriş kapısının açıldığı üç kollu merdiven sahanlığının orta kolundan otelin yarım kat yüksekliğindeki zemin kat holüne çıkılmakta, yan kollar bodrum katta inmektedir (Erdoğan, 2005; Demirkan; 2010, Bozkurt, 2012). Ahşap doğramalı bir rüzgarlıkla geçilen zemin kat holü resepsiyon olup, hemen arkasında yer alan oda, idare (müdür) odası olarak kullanılmaktadır (Bozkurt, 2012) (Şekil 44) (EK 3).

Zemin katın kuzey kolu kısım hekimliği için ayrılmış; koridora açılan çeşitli odalardan oluşmaktadır (Karpuz, 1999; Bozkurt, 2012). Bir kapıyla geçilen güney kolu misafirhane olarak düzenlenmiştir. Koridora açılan karşılıklı otel odaları bulunmakta, koridorun sonunda wc- lavabo ve bir döner merdiven yer almaktadır. Bu merdiven tüm katlara ulaşmaktadır (Erdoğan, 2005) (Şekil 44) (EK 3).

1.katta zemin kattaki giriş holünün üzeri dinlenme mekânı, idare odasının üzerindeki mekân ise yemekhane olarak kullanılmıştır. 2.katta dinlenme alanının üzeri aynı işlevle kullanılmış, yemekhanenin üzeri ise süit oda olarak düzenlenmiştir (Erdoğan, 2005). 1. ve 2.katlarda; ortadaki dinlenme alanına bağlanan kuzey - güney yönlerde birer koridor ve bu koridorlara açılan otel odaları bulunmaktadır (Karpuz, 1999; Erdoğan, 2005; Bozkurt, 2012) (Şekil 45) (EK 3). Yapının bodrum katında lojmanlardan ulaşımı sağlayan ve birçok mekâna açılan koridor bulunmaktadır. Holün kuzeyindeki köşe odaları mescit ve depo olarak kullanılmaktadır. Doğu kenardaki büyük oda ise çamaşırhanedir (Demirkan, 2010; Bozkurt, 2012) (EK 3).



Şekil 44. Bağdat Oteli Zemin Kat Planı (Demirkan, 2010).



Şekil 45. Bağdat Oteli 1. Kat Planı (Demirkan, 2010)

Otelde Meydana Gelen Değişim Ve Dönüşümler

- Merdiven ve merdiven korkulukları orijinalinde ahşap iken daha sonra yapılan değişikliklerle merdivenler betonarmeye dönüştürülmüştür. Merdiven korkuluklarında süslü demir işçiliklerine rastlanılır (Demirkan, 2010).

- Restorasyonda yapıya yeni bacalar ilave edilmiştir (Bozkurt, 2012).

- Yapının dış cepheleri restorasyonda koyu kiremit rengine boyanmıştır (Bozkurt, 2012).

- Yalnız kuzey cephede, zemin kat koridoruna açılan orta pencere, yakın bir tarihte kapıya dönüştürülerek, önüne betonarmeden tek kollu merdiven eklenmiştir. Arkada dar bir bahçeyle beraber Mücahit Asker Caddesi'ne yönelen doğu cephede, ortadaki çıkmanın iki yanında simetrik sıralanan altı üstlü beşer pencere açılmıştır (Bozkurt, 2012).

- 2010 yılında gerçekleştirilen restorasyonda otel odalarının konfor şartları yükselttilerek, bazı kapı yerleri değiştirilmiş ve koridor ortasında yer alan odalar birleştirilerek süit odalar oluşturulmuştur. Yapının özgün haliyle, yalnız zemin ve birinci kat koridorlarının güneydoğu köşesinde yer alan ortak banyo ve wc yerine, bugün her odanın kendi içinde wc ve banyosu bulunmaktadır (Bozkurt, 2012; Demirkan, 2010).

- Zemin katın, eskiden kısım hekimliği olan kuzey kolu, doğu kanatta iki bölümlü bir VİP odası ile batıda toplantı salonu olarak düzenlenmiştir. Güney kolda ise her iki cephede ikişer adet süit oda ile koridorun ucunda yalnız birinci katla bağlantılı bir merdiven evi yer almaktadır (Bozkurt, 2012).

Otelde meydana gelen değişim ve müdahaleler incelenerek yapının özgün ve mevcut hali kavramsal çerçeve kısmında oluşturulan parametreler doğrultusunda analiz edilmiştir (Tablo 3).

Tablo 3: Bağdat Otel Analiz Tablosu

BAĞDAT OTELİ ANALİZİ		
MALZEME		Yapıda taş malzemeyle yığma kâgir olarak inşa edilmiştir. İşlevsel dönüşümde malzeme korunmuştur. İç mekân düzenlemelerinde malzemelerde değişiklik yapılmıştır.
Cephe karakteri	Detaylar	Yapının batı cephesinde dışarıya doğru taşırılmış ahşap strüktürlü balkon tasarımıyla cephe ön plana çıkartılmıştır.
	Süslemeler	Yapının kütesine birkaç sıra tuğla şeridi eklenmesiyle cepheye hareket katılmıştır. Yapının kapı ve pencere üstlerindeki basık kemerlerinde kullanılan tuğlalar cepheye hareket katmıştır.
	Renk	Alman mimari üslubunun yansıtıldığı yapının sıva ile kaplı cephe rengi geçirdiği restorasyon sonrasında değişmiştir.
	Doku	Yapı genel olarak sıva ile kaplıdır. Ancak pencere ve kapı çerçevelerinde ve kat hizasında bulunan tuğlalarla yapıya doku kazandırılmıştır.
Yapı elemanı / bölümleri	Duvarlar	Yapının dış duvarları korunarak yapının özgün projesine müdahale edilmemiştir. Ancak otel odalarının bulunduğu birinci kat ve çatı katında odalara eklenen ıslak hacimlerle odaların büyüklükleri değişmiştir. Bazı birimler birleştirilerek süit oda haline getirilmiştir.
	Döşemeler	Döşemeler yapının özgün projesine göre yenilenmiştir.
	Mekânlar	Zemin katta mekânların işlevsel kullanımının artırılması için mekânsal donatılar yenilenmiştir. Birinci kat ve çatı katında bulunan otel odalarında bazıları birleştirilerek süit odalar oluşturulmuş ve otel odası olarak kullanılan mekânların hepsine ıslak hacimler eklenmiştir.
	Sirkülasyon	Yapının özgün projesine uygun olarak başka malzemeyle yenilenmiştir.
	Çatı	Çatı yapının özgün projesine göre yenilenmiştir. Çatıya bacalar eklenmiştir.
Oran /Orantı		Yapı çevresiyle orantılı bir şekilde inşa edilmiştir. Bina ölçeğinde mekânlar kendi içerisinde oranlıdır. Ancak yapıya yapılan müdahaleler sonrasında mekânların oranları değişmiştir.
İşlevsel bütünlük		Yapı hem içerisinde bulunduğu çevre hem de mekânsal olarak bir işlevsel bütünlüğe sahiptir. Ancak mekânların birbiriyle olan etkileşimleri değişmiştir.
Kullanıcı		Yapı özgün halinde otel olarak kullanılırken günümüzde misafirhane olarak kullanılmaktadır. Günümüzde daha sınırlı bir kullanıcıya hizmet vermektedir. Yapının daha işlevsel kullanılması için kullanıcı isteklerine bağlı olarak mekânsal donatılar yenilenmiştir.
Kimlik / karakter		Yapı Alman Mimarisine göre inşa edilmiştir. Yapıldığı dönemdeki karakterini koruduğundan kentsel bellekte ve kullanıcı belleğinde yerini korumaktadır.
Kentle ilişki	Konum / Bina Etkisi	Yapı, içinde bulunduğu yapı grubunun ortasında yer almaktadır. Yapıldığı dönemde diğer yapılarla etkileşimi güçlüdür. Günümüzde etrafındaki yapılarla etkileşimi azalmıştır.
	Siluet	Yapı içinde bulunduğu yapı grubuyla birlikte bir siluet oluşturmaktadır.
	Yükseklik	Yapı kat yüksekliği ile etrafındaki yapılara uyum sağlamaktadır.
	Odak olma	Kent ölçeğinde ele alındığında bulunduğu çevre bir odak noktası teşkil etmektedir. Yapı tam köşe noktada olduğundan diğer yapılara göre daha ön plandadır.
	Adaptasyon	Yapı işlevsel dönüşüm sonrasında da konaklama işleviyle kullanıldığından çevresine uyumludur. Ancak kent ve kentliyle olan etkileşimi azalmıştır.

3.3.2. Augustus Oteli (Selçuk Palas)

Konya ilinin Meram İlçesinde bulunan Augustus Oteli, Şeyh Sadrettin Mahallesinin Alay Caddesi üzerinde yer almaktadır. Konya Gar Binası'nın karşısında konumlanmıştır.

Günümüze sağlam bir şekilde ulaşan yapı, kültür bakanlığı Konya Kültür Ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 13.11.1982 gün ve A-3861 sayılı kararı ile tescil altına alınmıştır.

İnşa kitabesi bulunmayan yapının, demiryolu ile birlikte hizmete açıldığı kabul edilmektedir. Binanın mimar ve ustaları hakkında bilgi bulunmamaktadır. Otelin, dönemin Rum asıllı zenginlerinden Augustus'un inşa ettirdiği kaynaklarda geçmektedir (Konya Büyükşehir Belediyesi, 2010). 1924'deki nüfus mübadelesinin ardından Selanik-Vodina'dan gelen Hıfzı Hamide Günas ailesinin devraldığı yapı tarihi süreçte Askeri Ulaştırma Okulu olarak kullanılmış ve dükkânların bir tanesi postane işlevine hizmet etmiştir. Ardından tekrar özgün işlevi olan konaklamayla otele çevrilen yapı "İstasyon Palas" ismiyle hizmet vermiştir. 1980'li yıllarda terk edilmiştir (Sürmeli, 2012). Uzun süre atıl durumda kalan yapı restore edilerek 2012 yılında "Augustus Butik Otel" ismiyle hizmete açılmıştır (Şekil 47). 2017'de yapı "Şehrin Tasarım Atölyesi" adı ile sergi ve satış mekânı olarak kullanılan yapı 2018 yılı itibariyle "Bacıyan-ı Meram Cafe ve Restorant" adıyla hizmet vermeye başlamıştır. 2020 yılında küresel bir salgın olan Covid-19 ve salgın kapsamında alınan tedbirler nedeniyle kullanıcılarını yitirmiştir (Yanar vd., 2021). Şu anda Konya'da düzenlenecek olan 5. İslami Dayanışma Oyunları'nın koordinasyon merkezi olarak kullanılmaktadır (Şekil 46).

Dönemi	İşlevi
1890	Konaklama işlevi - Augustus Oteli
Bilinmiyor	Eğitim işlevi - Askeri Ulaştırma Okulu
Bilinmiyor	Konaklama işlevi - İstasyon Palas (Otel)
1980'ler - 2011	İşlevsiz - Atıl bir durumda
2011 - 2012	İşlevsiz - Restorasyon Çalışmaları
2012 - 2017	Konaklama işlevi - Augustus Butik Otel
2017 - 2018	Ticari işlev - Şehrin Tasarım Atölyesi
2018 - 2020	Ticari işlev - Bacıyan-ı Meram Cafe ve Restorant
2021 - Günümüz	İdari işlev - 5. İslami Dayanışma Oyunları Koordinasyon Merkezi

Şekil 46. Augustus otelinin farklı dönemlerdeki kullanımları



Şekil 47. Augustus oteli restorasyon öncesi Doğu ve Batı cephesi (Karpuz, 2009).

Yapının mimari özellikleri

Simetrik planlı yapı, kuzey-güney yönünde dikdörtgen plan şemasına sahiptir. Yapı, bodrum kat ve üzerinde yer alan üç kat ile toplamda dört katlı olarak inşa edilmiştir. Yapının 1926 tarihli fotoğrafında; ikinci katın yalnız orta bölümünün özgün olduğu, yan kısımların ikinci kat seviyesinde kırma beşik çatılarla örtülü olduğu görülmüştür (Şekil 48). İkinci kat daha sonra tam kat haline getirilerek, üst örtü aynı kotta düzenlenmiştir. İkinci katın ilave yan kanatlarında cephe duvarları tuğla örgülü olup, dışta taş kaplama taklidi sıva yapılmıştır (Bozkurt, 2012).



Şekil 48. Augustus oteli'nin 1926 tarihli fotoğrafı (Bozkurt, 2012).

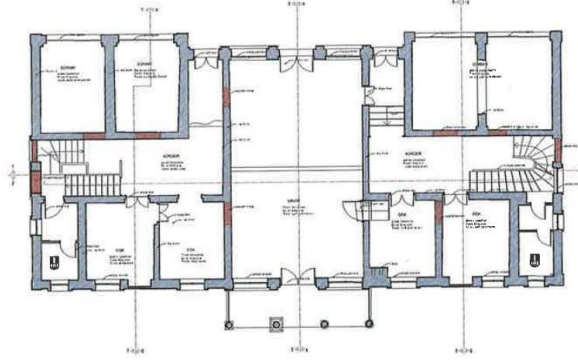
Yığma-kâgir binada Sille Taşı ağırlıklı olmak üzere tuğla, ahşap ve demir elemanlar kullanılmıştır. Katlar arasında taşıyıcı olarak putrel, aralarında Sille Taşı kullanılmıştır (Karpuz, 2015). Tavanlarda çıtalı ahşap kaplama görülür. Merdivenler ahşaptır (Bozkurt, 2012).

Yapının doğu ve batı cepheleri kendi içinde, kuzey ve güney cepheleri ise birbirleriyle simetrik tasarlanmıştır. Esas cephe doğuda olup dört taş kolonun taşıdığı bir çıkma ile belirtilmiştir. Yapının caddeye bitişik batı cephesinde toplamda üç kapı bulunmaktadır. Zemin kata erişim sağlanan ortadaki kapı girişi yükseltilmiştir. Diğer girişlerde kot farkı bulunmamaktadır. Batı cephesinde her iki kanatta ikişer olmak üzere toplam dört adet zemin kat dükkanı yer almaktadır (Yanar vd., 2021; Bozkurt, 2012; Karpuz, 2009) (Şekil 49) (EK 4).



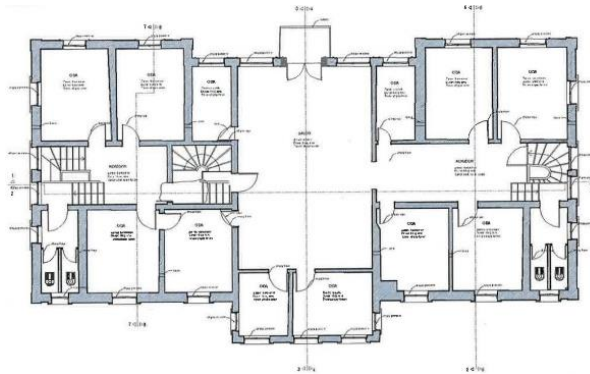
Şekil 49. Augustus Otel Batı cephesi (Meram belediyesi Arşivi).

Zemin katta, dükkânların arkasında kuzey-güney doğrultusunda bir koridor bulunmaktadır. Bu koridorun uç kısımlarında yer alan merdivenler katlara erişimi sağlamaktadır. Ortada bir salon, simetrik iki kanatta ikişer oda ve wc bulunur (Şekil 50) (EK 4).



Şekil 50. Augustus oteli zemin kat planı (Bozkurt, 2012).

1. katta da ortada büyük salon, kuzey güney doğrultusunda salona açılan koridorlar ve bu koridorların etrafında sıralanmış odalar vardır. Koridorların sonunda tuvalet ve banyolar yer almaktadır. Sonradan genişletilen ve diğer katlarla farklılık gösteren çatı katı yapının ikinci katını oluşturmaktadır (Yanar vd., 2021; Bozkurt, 2012) (Şekil 51) (EK 4).



Şekil 51. Augustus oteli 1. kat planı (Bozkurt, 2012).

Otelde Meydana Gelen Değişim Ve Dönüşümler

Augustus Oteli yapısı zaman içerisinde almış olduğu yeni işlevlerle pek çok müdahaleye maruz kalmış, bazı dönemlerde kullanım dışı olan yapıda yıpranma ve tahribat meydana getirmiştir. Yapının restorasyon sonrasında özgün işlevi olan otel olarak kullanılması amaçlamakta ve günümüz şartlarında fonksiyonel olarak yetersiz alanlara çözümler üretmektedir (Yanar, 2021).

Bu tez kapsamında Augustus Otelinin geçirdiği restorasyon sonrasında yapıya yapılan müdahaleler ele alınmıştır. Günümüzdeki kullanımına yönelik herhangi bir bilgi bulunmamaktadır.

a. Mekânsal Kurguya Yapılan Müdahaleler

Restorasyon öncesi kullanılmaz halde olan bodrum kattaki dikdörtgen formlu mekân kahvaltı salonu olarak yeniden işlevlendirilmiştir. Yeni işlevleriyle kahvaltı salonu, alakart restoran ve diğer katlara hizmet eden mekânlar bodrum katta yer alırken; bu kat özgün plan şemasından farklı olarak merdivenlerle diğer katlara bağlanmıştır. Yapının kuzey ve güney cephelerinde bulunan ve bodruma ulaşımı sağlayan giriş merdivenleri ile kuranglezler tekrar açılmıştır. Bodrum katta yer alan Alakart restoran ve kahvaltı salonundan bahçeye ulaşım koridora açılan kapılardan geçilerek merdivenlerle sağlanmaktadır (Yanar, 2021) (EK 4).

Yapının zemin katında yer alan lobinin her iki yanında bulunan merdivenler aslına uygun olarak onarılmıştır. Batı yönüne açılan dükkânlar iç mekânla bağlantılı olarak düzenlenmiş ve kullanım olarak özgün işlevi korunmuştur. Yapının doğusunda bulunan odalar otele hizmet edecek şekilde oyun salonu, cep sineması ve idari birimler olarak işlevlendirilmiştir. Lobiden arka bahçeye ulaşım sağlanan yapının kuzeyinde ve güneyinde eklenen merdivenlerle zemin katlara dışardan ulaşım sağlanmıştır. Otelin birinci katında dört standart otel odası ve dört süit oda düzenlenerek bu odalara banyo ile tuvalet mekânları eklenmiş ve odaların giriş yerleri yeniden düzenlenmiştir. Binanın çatı katına ulaşımı sağlamak için güneydeki koridorun sonuna merdiven ilave edilmiştir. Restorasyon projesiyle binada mevcut olan merdivenler ikinci katta da devam ettirilerek binanın düşey sirkülasyonun devamlılığı sağlanmıştır. Binanın güneyinde bulunan koridor üzerinde birinci katta da olduğu gibi karşılıklı otel odaları bulunmaktadır. Bina da çeşitli işlevlere hizmet verecek potansiyele sahip 56 kişilik çok amaçlı salon orta aks üzerinde bulunmakta ve binayı ikiye bölmektedir (Yanar, 2021) (EK 4).

b. Yapıdaki Diğer Değişim ve Müdahaleler

- Yapıda hasar görmüş dış duvarlar restorasyon projesiyle yenilenerek binanın yeniden kullanımında gerekli mekanların oluşturulabilmesi için iç mekana ahşap taşıyıcılı bağdadi duvarlar eklenmiştir.

- Binada rutubetin de etkisiyle büyük oranda zarar görmüş olan döşemeler restorasyonla yenilenmiş ve aslına uygun olarak ahşap malzemeye kaplanmıştır.

- Zamanla çok yıpranan çatı restorasyonla yenilenmiş ve özgün halinden farklı olarak; %45 eğimli kırma formulu, ahşap taşıyıcılı ve Marsilya kiremit kaplamalı olarak yeniden inşa edilmiştir. Bu yeni çatı, çatı katında bulunan çok amaçlı salonun tavan yüksekliğini arttırmıştır.

- Restorasyon projesi kapsamında inşa edilen merdivenler özgün projeye sadık kalınarak ahşap taşıyıcılı ve ahşap kaplamalı olarak inşa edilmiştir.

- Konaklama işlevine hizmet eden birinci ve ikinci katta yer alan otel odalarına günümüz konfor standartları gereği ıslak hacimler eklenmiştir.

- Restorasyon çalışmasında boyutları değişmiş olan yapının cephesinde malzeme ve yapım tekniği yönünden, özgün cephe ve mimari karakter korunmuştur. Dükkân girişleri için sonradan eklenen üst örtülerde sökülebilir malzemeler kullanılmıştır.

- Yapının kuzey yönüne beş araç kapasiteli otopark alanı eklenmiştir. Yapının batısında yer alan kuyu biçimsel olarak korunup süs havuzu olarak düzenlenmiştir. Yapıya bahçe duvarları eklenmiş olup çeşitli fonksiyonlara hizmet eden 150 kişilik bir yarı açık mekân uygulaması yapılmıştır. Bu yarı açık mekânın zemini taş ile kaplanmıştır. (Yanar, 2021).

Yapıda meydana gelen değişim ve müdahaleler incelenerek yapının özgün ve mevcut hali kavramsal çerçeveye kısmında oluşturulan parametreler doğrultusunda analiz edilmiştir (Tablo 4).

Tablo 4: Augustus Otel Analiz Tablosu

AUGUSTUS OTELİ ANALİZİ		
MALZEME	Yapı taş malzemeyle yığma kâgir olarak inşa edilmiştir. İşlevsel dönüşümde malzeme korunmuştur.	
Cephe karakteri	Detaylar	Yapıda taş malzeme korunmuş, yapıya sonradan ilave edilen üst kattaki bölümlerin malzemeleri farklı olarak kullanılmıştır. Batı girişindeki dükkânların girişlerine sundurma eklenmiştir.
	Süslemeler	Yapının cephesine birkaç sıra tuğla şeridi ile hareket katılmıştır. Ayrıca kapı ve pencere üstlerindeki basık kemerlerde kullanılan tuğlalarla cepheye hareket verilmiştir. Yapıdaki pencereler ve balkonlara demir ferforjeler eklenmiştir.
	Renk	Cephede taş malzeme kullanılmıştır. Yapı özgün haliyle korunmuştur.
	Doku	Yapıda kullanılan taş ve tuğla malzemeler cepheye doku kazandırmıştır.
Yapı elemanı / bölümleri	Duvarlar	Hasar görmüş dış duvarlar özgün projeye göre yenilenmiştir. Mekânların dönüşümü için yeni iç duvarlar yapılmıştır. Yapıya bahçe duvarı eklenmiştir.
	Döşemeler	Zarar görmüş olan döşemeler özgün projeye göre yenilenmiştir.
	Mekânlar	Bodrum kattaki mekânlar yeniden düzenlenmiştir. Otel odası olarak kullanılan mekânların hepsine ıslak hacimler eklenmiş, bazı odalar birleştirilerek süit odalar oluşturulmuştur.
	Sirkülasyon	Tüm katları birbirine bağlayacak şekilde yeni merdivenler inşa edilmiştir.
Çatı	Çatı özgün projesinden farklı %45 eğimli olarak yeniden inşa edilmiştir.	
Oran /Orantı	Yapı çevresiyle orantılı olarak inşa edilmiştir. Bina ölçeğinde, mekânlar kendi içerisinde oranlıdır. Ancak yapıya yapılan müdahaleler sonrasında mekânların oranları değişmiştir	
İşlevsel bütünlük	Yapı hem içerisinde bulunduğu çevre hem de mekânsal olarak bir işlevsel bütünlüğe sahiptir. Ancak mekânların birbiriyle olan etkileşimleri değişmiştir.	
Kullanıcı	Otel olarak inşa edilen yapı günümüzde bir idari merkez olarak kullanılmaktadır. Günümüzde daha sınırlı bir kullanıcıya hizmet vermektedir. Mekânların işlevsel olarak kullanımının sağlanabilmesi ve kullanıcı istekleri doğrultusunda mekânsal donatılar değişmiştir.	
Kimlik / karakter	Yapı Alman üslubuyla inşa edilmiştir. Yapı özgünlüğünü korumaktadır. Yapıldığı dönemdeki karakterini koruduğundan kentsel bellekte ve kullanıcı belleğinde yerini korumaktadır.	
Kentle ilişki	Konum / Bina Etkisi	Yapı Konya Tren Garının karşısında yer almakta ve etrafındaki yapılarla etkileşim içerisinde olabileceği bir konumda bulunmaktadır. Günümüzde Tren Garıyla olan etkileşimi azalmıştır. Kent ve kentliyle olan etkileşimi de sınırlıdır.
	Siluet	Yapı içinde bulunduğu yapı grubuyla birlikte uyumlu bir siluet oluşturmaktadır.
	Yükseklik	Yapı kat yüksekliği ile etrafındaki yapılarla uyum içerisinde. Etrafındaki konut yapıları 5 katlı iken yapı 3 katlı olarak inşa edilmiştir.
	Odak olma	Yapının yakın çevresine bakıldığında yapılış amacı, bulunduğu konum, malzeme ve özgünlük açısından ayırt edilebilir durumdadır.
	Adaptasyon	Yapı işlevsel dönüşümle pek çok farklı işlevde hizmet vermiştir. Verilen işlevler etrafındaki yapılara ve kentle işlevsel bütünlük sağlayacak şekilde seçilmiştir. Ancak günümüzde seçilen işlevle birlikte kentle olan etkileşimi azalmıştır.

3.3.3. Tantavi Ambarı

Tantavi ambarı, Konya İli Meram İlçesi Mamuriye Mahallesi Berraksu Sokak No:13'te yer almaktadır. Park içinde kalan tarihi ambar binasının güneyinde Mamuriye Camii bulunmaktadır.

Günümüzde yeniden işlevlendirilerek Kültür ve Sanat Merkezi olan Tantavi Ambarı, Kültür Bakanlığı'na bağlı Konya Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 02.03.1990 tarihli ve 666 sayılı kararı ile tescillenmiştir.

Demiryolunun 1896'da Konya'ya ulaşmasıyla birlikte istasyon çevresinde konaklama yapıları haricinde ihraç ve ithal edilecek ürünlerin toplanıp depolandığı ambar yapıları gerekli olmuştur (Duran vd., 2006). Bu gereksinim sonucu inşa edilen ambarlardan biri de Tantavi Ambarı'dır.

Tantavi Ambarı, uzun süre özgün işleviyle kullanılmış olup bir dönem gaz deposu olarak kullanılmıştır. 1965-1970 yıllarında Ziraî Donatım Kurumu Deposu olarak hizmet vermiştir (Odabaşı, 1995; Fırat, 1996). Fırat (1996)'nın 1994 yılında yaptığı araştırma sonucunda bir dönem "Çukurova T.A.O. Tahıl Deposu" olarak faaliyet gösterdiği anlaşılmıştır. Uzun yıllar atıl vaziyette bulunan yapı 1990'da tescil altına alınmıştır. 1990 sonrası yapılan bir çalışmayla yapının iç bölme duvarları kaldırılarak yapının iç mekanı büyük tek bir mekân haline getirilmiştir. Yapının üst örtüsünü oluşturan çatı makası tamamen çelik olarak inşa edilmiştir. Yapıya yeni bir işlev kazandırılması ve onarımının sağlanması için Konya Koruma Kurulu'na bazı teklifler götürülmüştür. Kurul 15.09.1993 gün ve 1762 sayılı kararı ile yapının onarılmasına ve sosyo-kültürel amaçlı kullanılmasına karar vermiştir (Fırat, 1996). Uzun bir süre daha atıl vaziyette kalan yapının restorasyon çalışmalarına Meram Belediyesi tarafından 2018 yılında başlanmış ve 2019 yılında yapımı tamamlanıp Kültür Ve Sanat Merkezi olarak kullanıma açılmıştır (Yalaz vd., 2020) (Şekil 52).

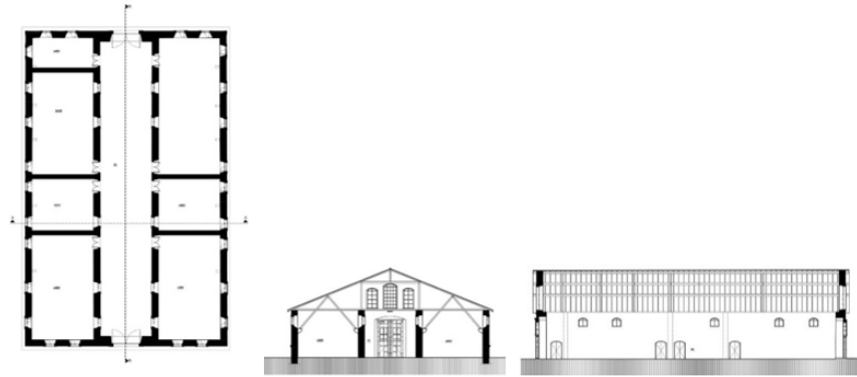
Dönemi	İşlevi
1903-Bilinmiyor	Depolama işlevi - Tantavi Ragıp Efendi Ambarı
Bilinmiyor	Depolama işlevi - Gazhane (Gaz Deposu)
1965-1970	Depolama işlevi - Ziraî Donatım Kurumu Deposu
Bilinmiyor	Depolama işlevi - Çukurova T.A.O. Tahıl Deposu
Bilinmiyor	İşlevsiz - Atıl vaziyette
2018-2019	İşlevsiz - Restorasyon çalışmaları
2019-Günümüz	Sosyokültürel İşlev - Kültür ve Sanat Merkezi

Şekil 52. Tantavi Ambarının farklı dönemlerdeki kullanımı

Yapının mimari özellikleri

Kuzey-güney doğrultusunda boyuna uzanan 23.75 x 36.75 m ölçülerinde dikdörtgen planlı yapının üzeri kırma beşik çatıyla örtülüdür. Orijinal projesinde çatı, demir destekli ahşap makaslı ve Marsilya kiremit kaplıdır (Duran vd., 2006). Yapıda ağırlıklı olarak kaba yonu ve moloz taş kullanılmıştır. Ayrıca, cephelerde hatıl ve pencere sövesi olarak tuğla malzeme kullanılmıştır (Bozkurt, 2015).

Ambar binasının kuzey ve güney cephelerinin ortasında, aynı akslarda açılmış birer giriş kapısı vardır. Yapının orijinal plan şemasında kapılar arasında aynı aks boyunca uzanan bir koridor ve bu koridorun etrafında sıralanan karşılıklı üçer depo bölümü, kuzey girişin batı kısmında küçük dikdörtgen planlı oda bulunmaktadır. Bu dikdörtgen planlı odanın bir yönetici odası olduğu düşünülmektedir (Duran vd., 2006) (Şekil 53) (EK 5).



Şekil 53. Tantavi Ambarının Özgün Plan Şeması (Restitüsyon Projesi)
(Yazar tarafından Meram Belediyesi Arşivi'nden düzenlenmiştir.)

Yapıda Meydana Gelen Değişim Ve Dönüşümler

Restorasyon çalışmasında özgün dış duvarları korunan yapı; sempozyum, konferans ve sergi vb. sosyo-kültürel etkinliklerin gerçekleştirileceği Kültür Ve Sanat Merkezi olarak yeniden işlevlendirilmiş ve kullanıma açılmıştır. Yapıya dış duvarlarının içerisinden bir çelik strüktür inşa edilmiş, çatı bu strüktürle taşınmaktadır (Yalaz vd., 2020; Meram Belediyesi Arşivi) (Şekil 54-55).

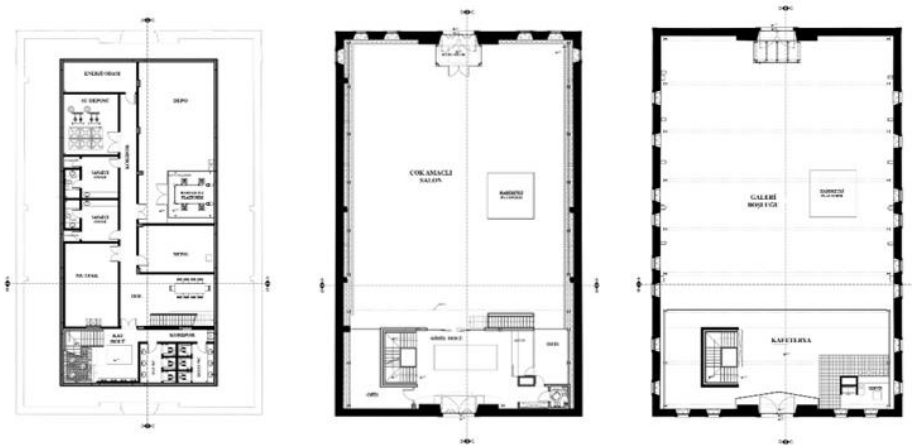


Şekil 54. Tantavi ambarının restore edilmeden önceki iç ve dış mekân fotoğrafları



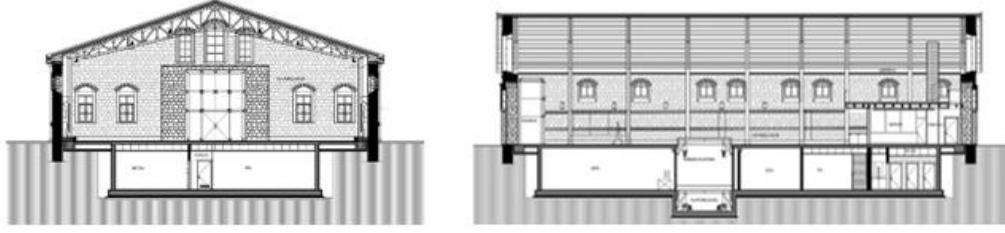
Şekil 55. Tantavi ambarının restore edildikten sonraki iç ve dış mekân fotoğrafları (URL 9)

Yapıya yeni bir işlev kazandırılmasıyla yapıda yeni mekân ihtiyaçları ortaya çıkmıştır. Bu gereksinimler doğrultusunda yapıya bodrum kat ve çelik strüktürle taşınan bir asma kat ilave edilmiştir. Bodrum katta teknik ve servis birimler yer almaktadır. Zemin kat yeni işleve uygun olarak yeniden düzenlenmiş, kuzey cepheden girişte giriş hol ve çok amaçlı salon yer alırken, güney girişte danışma, ofis, toplantı salonu ve engelli wc bulunmaktadır. Kuzeydeki girişin soluna merdiven eklenerek bodrum ve asma kata ulaşım sağlanmış, ayrıca eklenen tek kollu bir merdivenle bodrum kat ve çok amaçlı salon birbirine bağlanmıştır. Bu sayılanların dışında yapıda herhangi bir değişim görülmemektedir (Yalaz vd., 2020; Meram Belediyesi Arşivi) (Şekil 56) (EK 5).



Şekil 56. Tantavi Ambarının Yeniden İşlevlendirme Plan Şemaları Bodrum kat – Zemin kat – Asma kat (Restorasyon Projesi)
(Yazar tarafından Meram Belediyesi Arşivi'nden düzenlenmiştir.)

Yapıya betonarme radye temel yapılmıştır. Yapıya bodrum kat eklenmiş, sanatçı odaları ve servis mekânları iç bölme duvarlarla ayrılmıştır. Çelik strüktürle taşınan asma kat ise kitap kafe şeklinde düzenlenmiştir. Yapının özgün strüktürü korunmuş, içeriden yeni bir çelik strüktür inşa edilmiştir. Yapıyı örten çatı sistemi çelik makaslarla yeniden oluşturulmuştur (Yalaz vd., 2020; Meram Belediyesi Arşivi) (Şekil 57) (EK 5).



Şekil 57. Tantavi Ambarının Yeniden İşlevlendirme Projesi Kesitler
(Restorasyon Projesi)
(Yazar tarafından Meram Belediyesi Arşivi'nden düzenlenmiştir.)

Bodrum kata ve asma kata ulaşmak için yapıya 2 adet çelik merdiven eklenmiştir. Zemin katta çok amaçlı salon içerisinde bodrum katla zemin kat arasında düşeyde hareket eden bir platform inşa edilmiştir. Yapının özgün cephesi korunmuştur. Kuzey ve güney cephelerde bulunan demir kapılar iyileştirilerek korunmuştur (Yalaz vd., 2020; Meram Belediyesi Arşivi).

Yapıda meydana gelen değişim ve müdahaleler incelenerek yapının özgün ve mevcut hali kavramsal çerçeve kapsamında oluşturulan parametreler doğrultusunda analiz edilmiştir (Tablo 5).

Tablo 5: Tantavi Ambarı Analiz Tablosu

TANTAVİ AMBARI ANALİZİ		
MALZEME		Yapı taş malzemeyle yığma kâgir olarak inşa edilmiştir. İşlevsel dönüşümde malzeme korunmuştur.
Cephe karakteri	Detaylar	Yapının cephesine birkaç sıra tuğla ile hareket katılmıştır. Yapının kapı ve pencere üstlerindeki basık kemerlerde kullanılan tuğlalar cepheye hareket vermiştir.
	Süslemeler	Yapının özgün halinde çatıda ahşap üçgen alınlıklar bulunmaktadır. Ancak geçirdiği restorasyonlarda bu süslemeli birimler korunmamıştır. Yapıdaki pencereler ve balkonlara demir ferforjeler eklenmiştir. Yapının köşe duvarlarında tuğlalarla cepheye hareket katılmıştır.
	Renk	Cephede taş malzeme kullanılmıştır. Yapı özgün haliyle korunmuştur.
	Doku	Yapıda kullanılan taş ve tuğla malzemeler cepheye doku kazandırmıştır.
Yapı elemanı / bölümleri	Duvarlar	Hasar görmüş dış duvarlar özgün projeye göre yenilenmiştir. İç mekân duvarları yeni işleve uygun olarak yeniden yapılmıştır.
	Döşemeler	Döşemeler yeni işleve uygun olarak yeniden yapılmıştır.
	Mekânlar	Yapının iç mekânları yeni işleve uygun olarak tasarlanmıştır. Yapıya bodrum kat eklenmiş teknik ve servis birimlere uygun olarak düzenlenmiştir. Zemin kat yeni işleve uygun olarak düzenlenmiştir. Asma kat yeme-içme işlevine uygun olarak düzenlenmiştir.
	Sirkülasyon	Zemin kattan bodrum kat ve asma kata ulaşımı sağlayan çelik merdivenler yapılmıştır. Ayrıca bodrum katla zemin kat arasında düşeyde hareket eden bir platform inşa edilmiştir.
	Çatı	Dış duvarların içerisinden çelik strüktürle taşınan çelik makaslı çatı yapılmıştır.
Oran /Orantı		Yapı çevresiyle orantılı bir şekilde inşa edilmiştir. Yapı ölçeğinde; yeni yapılan mekânlar kendi içinde oranlıdır.
İşlevsel bütünlük		Yapı hem içinde bulunduğu çevrede hem de mekânsal olarak bir işlevsel bütünlüğe sahiptir. İç mekânın tamamen yeniden yapılmış olmasıyla mekânsal etkileşim de sağlanmıştır.
Kullanıcı		Ambar olarak inşa edilen yapı yeni verilen sanat ve kültür merkezi işleviyle farklı kullanıcı profillerine hitap etmektedir. Yapıya verilen yeni işlev için gerekli mekânsal donatılar eklenmiştir.
Kimlik / karakter		Yapı Alman Mimarisine göre inşa edilmiştir. Yapıldığı dönemdeki karakterini koruduğundan kentsel bellekte ve kullanıcı belleğinde yerini korumaktadır.
Kentle ilişki	Konum / Bina Etkisi	Yapı Tren Garının karşısında ana caddeden içeride inşa edilmiştir. Ancak etrafındaki yapılaşmadan dolayı tez kapsamında incelenen diğer yapılarla etkileşimi azdır. Bunun yanı sıra verilen yeni işlevle yapının kentle olan etkileşimi artmıştır.
	Siluet	Yapı etrafındaki konut yapılarıyla uyumlu bir siluet oluşturmaktadır. Yapı etrafındaki yeşil alandan dolayı tekil bir şekilde konumlanmıştır.
	Yükseklik	Yapı kat yüksekliği ile etrafındaki yapılardan daha düşük katlıdır. Etrafındaki konut yapıları 4-5 katlı iken yapı 2 kat yüksekliğinde inşa edilmiştir.
	Odak olma	Yakın çevresine bakıldığında kullanım amacı, etrafındaki peyzaj düzenlemesi, gabarisi ve yapıda kullanılan malzemesiyle ayırt edilebilir özelliktedir.
	Adaptasyon	Yapı işlevsel dönüşümle pek çok farklı işlevde kullanılmıştır. Günümüzdeki kültür merkezi işleviyle kente ve kentliye hizmet eden bir yapıdır.

3.4.Genel Değerlendirme

İşlevsel dönüşümle yeniden yaşam döngüsüne katılımı sağlanan yapılarda, dönüşümün sağlıklı ve kullanılabilir olması için binaların bir takım analizlere tabi tutulması gerekmektedir. Yapılan analizler sonucunda elde edilen verilere dayanarak yapıya en uygun işlevin seçilmesi önemlidir. Yapının doğru bir dönüşüme uğrayabilmesi için binaya yapılacak müdahalelerin yapının karakterini bozmayacak, yapıya zarar vermeyecek şekilde yapılması ve çevresiyle bir bütün halinde ele alınması gerekmektedir. Yapılan analizler sonucunda belirlenen işlevle dönüşüme uğrayan yapı kullanıma yeniden açılacak böylece yapı yeniden yaşam döngüsüne katılacaktır. Yapı veya yapı grubu ve içinde bulunduğu çevre; tarihteki bir olayla, bir değişimle ilgiliyse ve yapılar bu olaylardan etkilenecek tasarlandığıysa tarihsel olarak güçlü bir değere sahip olur. Çünkü yapı, o bağlamın önemli bir olayına ev sahipliği yaparak geçmişteki bir izi taşımaktadır. (Madran ve Özgönül, 2005). Bu açıklamaya dayanarak tez kapsamında ele alınan Konya Tren Garı ve çevresinde bulunan tescilli yapı grubu, Bağdat Demiryolu' nun Konya'ya gelmesiyle kentle tarihsel bir bağlantı kurmaktadır.

Tez kapsamında incelenen alanda, farklı zaman dilimlerinde farklı işlevsel yapı ve yapı gruplarının inşa edilmesi bakımından kentsel bir katmanlaşma söz konusudur.

Yapıların hepsi ele alındığında çevredeki diğer çağdaş yapılara göre daha çok dikkat çektikleri görülmektedir. Bu durum üslup, malzeme, cephelerin etkileyici ve estetik oluşu aynı zamanda işleviyle açıklanabilir. Ancak bu yapılar genellikle özel kullanımlara sahip olduklarından herkes için kullanılabilir değildir. Yapılara ulaşım ve erişilebilirlik kolaydır. Aynı zamanda birkaç ayrı noktaya yapılan otopark çözümleri de bulunmaktadır. Yapılar tren garının hala aktif olarak kullanılmasıyla canlı ve dinamik bir aks üzerinde bulunmaktadır. Fakat özel kullanıma sahip olduklarından dolayı sınırlı bir kullanım söz konusudur.

Bu bölümde; işlevsel dönüşüme uğramış tarihi bir alanın sürdürülebilirlik bağlamında yapı yaşam döngüsünün test edildiği bir çalışmaya yer verilmiştir. Bu doğrultuda yapılmış olan literatür çalışmalarının sonucunda elde edilen (bu çalışmaya özgü) parametreler ışığında alan analizine gidilmiştir. Yapıların tez kapsamında oluşturulan parametrelere göre detaylı incelemesi yapılmıştır. Elde edilen veriler ışığında değerlendirme ve bulgulara yer verilmiştir (Tablo 6 – Tablo 7 – Tablo 8).

İncelenen Konya Tren Garı, Gar Lojmanları, Bağdat Oteli, Augustus Oteli ve Tantavi Ambarı yapıları hakkında yapılan araştırmalar doğrultusunda yapıların yapım yılı, tescil durumu, özgün ve güncel işlevleri, işlevsel dönüşüm yılları ve türleri, günümüzdeki kullanım durumları ve biçimleri hakkında bilgiler elde edilmiştir. Bu bilgiler çerçevesinde yapılar analiz edilmiştir (Tablo 6).

Tez çalışmasında incelenen yapıların hepsinin Bağdat Demiryolu' nun Konya Kenti'ne ulaşmasıyla yapıldığı görülmüştür. Yapıların tamamı Kültür Bakanlığı Konya Kültür Ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunca tescillenmiştir. Tez kapsamında ele alınan yapıların zaman içerisinde işlevsel dönüşüme uğradığı ve günümüze özgünlüklerini koruyarak ulaştıkları görülmüştür. Yapıların tamamı günümüzde aktif olarak kullanılmaktadır. Konya Tren Garı ve Tantavi Ambarı kamusal olarak kullanılırken diğer yapılar özel kullanıma sahiptir.

Tablo 6: İncelenen Yapıların Analiz Tablosu

YAPI ADI	Yapım yılı	Tescil durumu	Özgün fonksiyon	Güncel fonksiyon	Dönüşüm yılı	Dönüşüm türü	Kullanım durumu	Kullanım biçimi
KONYA TREN GARI	1896	Tescillenmiştir	Tren Garı Binası	Karma fonksiyon Zemin kat - VIP salon üst kat - Misafirhane	2011	işlevsel dönüşüm restorasyon	Aktif olarak kullanılıyor.	Kamu
BAGDAT OTELİ	Net bilinmiyor 1896	Tescillenmiştir	Otel	Karma fonksiyon Zemin katın bir kısmı - sağlık birimi üst katlar - DDY Misafirhanesi	2010	işlevsel dönüşüm restorasyon	Aktif olarak kullanılıyor.	Özel
AUGUSTUS OTELİ	Net bilinmiyor 1896	Tescillenmiştir	Otel	5. İslami Dayanışma Oyunları Koordinasyon Merkezi	2011 - 2012	işlevsel dönüşüm restorasyon	Aktif olarak kullanılıyor.	Özel
TANTAVİ AMBARI	Net bilinmiyor 1896	Tescillenmiştir	Ambar	Kültür ve Sanat Merkezi	2018 - 2019	işlevsel dönüşüm restorasyon	Aktif olarak kullanılıyor.	Kamu
1.GRUP İSTASYON LOJMANLARI 37-40, 38-41 ve 39-42 Nolu	1896	Tescillenmiştir	Lojman binaları	Sivil toplum kuruluşları tarafından kullanılmaktadır.	2014 - 2015	işlevsel dönüşüm restorasyon	Aktif olarak kullanılıyor.	Özel
2. GRUP İSTASYON LOJMANLARI Diğer Lojmanlar	1896	Tescillenmiştir	Lojman binaları	Sivil toplum kuruluşları tarafından kullanılmaktadır.	2014 - 2015	işlevsel dönüşüm restorasyon	Aktif olarak kullanılıyor.	Özel

Bu tez kapsamında incelenen Konya Tren Garı, Gar Lojmanları, Bağdat Oteli, Augustus Oteli ve Tantavi Ambarı yapılarının hepsi tarihsel süreçte pek çok kez işlevsel dönüşüme uğramış, bu işlevsel dönüşümlerle yapıların kent ile olan etkileşimleri de değişmiştir. Yapıların konumları değişmemesine rağmen işlevsel dönüşümle yapıların yeniden kullanımlarının sağlanmasıyla buldukları çevredeki diğer yapılarla ve kentle olan ilişkileri değişmiştir. Yapıların özgünlükleri korunduğundan etraflarındaki yapılarla silüet ve yükseklik etkilerinin değişmediği görülmüştür. Tez kapsamında incelenen yapıların yapıldıkları dönemde bir odak noktası oluşturduğu yapılan incelemelerde görülmüştür. Zaman içerisinde bu yapıların etrafına yapılan yeni binalar ve yapıların bakımsız ve işlevsiz kalmalarıyla kent içerisindeki etkisinin azalmış olduğu görülmüştür. Ancak incelenen yapıların çevresindeki diğer yapılara göre farklı üslup ve malzemeyle yapılmış olmaları hem buldukları çevrede hem de kent ölçeğinde odak noktası olduklarını göstermektedir. Yapıların işlevsel dönüşümle bakım ve onarımları sağlanmış, verilen yeni işlevlerle kentle olan etkileşimleri arttırılmaya çalışılmıştır. Ancak Gar Lojmanları ve Augustus Otel gibi yapıların günümüzde de özel ve resmi birimlerce kullanılmasıyla kentliyle olan etkileşimlerinin sınırlı kaldığı gözlemlenmiştir (Tablo 7).

Tantavi Ambarı'nın Kültür Ve Sanat Merkezi olarak yeniden işlevlendirilmesiyle kentlinin kullanımına açılması yapının kullanım ömrünün aynı zamanda ekonomik ve çevresel ömrünün uzamasına neden olmuştur. Augustus Oteli'nin Covid-19 öncesi tamamlanan restorasyonla özgün işlevine uygun olarak düzenlenmesi de aynı şekilde yapının ekonomik, teknik ve çevresel ömrünü uzatmıştır.

Tablo 7: İncelenen Yapıların Kentle İlişkisi Analizi Tablosu

YAPI ADI	Kentle İlişki				
	Konum / Bina Etkisi	Silüet	Yükseklik	Odak olma	Adaptasyon
KONYA TREN GARI	Yapı içinde bulunduğu yapı grubunun ortasında yer almaktadır. Yapıldığı dönemde etrafındaki diğer yapılarla etkileşim içerisindedir. Günümüzde etrafındaki yapılarla etkileşimi azalmıştır.	Yapı içinde bulunduğu yapı grubuyla birlikte uyumlu bir silüet oluşturmaktadır.	Yapı kat yüksekliği ile etrafındaki yapılarla uyum içerisindedir. 2 katlı olarak yapılmıştır.	Kent ölçeğinde ele alındığında yapıldığı dönemde de bulunduğu çevre bir odak noktası teşkil etmektedir. Bina ölçeğinde bakıldığında ise yanında bulunan Yeni Gar Binası ve yeni yapılan YHT Gar Binasıyla birlikte odak olma durumu azalmıştır.	Yapı işlevsel dönüşüm sonrasında da özgün işleviyle kullanıldığından çevresine uyumludur. Ancak kent ve kentliyle olan etkileşimi azalmıştır.
BAĞDAT OTELİ	Yapı içinde bulunduğu yapı grubunun ortasında yer almaktadır. Yapıldığı dönemde diğer yapılarla etkileşimi güçlüdür. Günümüzde etrafındaki yapılarla etkileşimi azalmıştır.	Yapı içinde bulunduğu yapı grubuyla birlikte uyumlu bir silüet oluşturmaktadır.	Yapı kat yüksekliği ile etrafındaki yapılarla uyum içerisindedir. Etrafındaki konut yapıları 5 katlı iken yapı 4 katlı olarak inşa edilmiştir.	Kent ölçeğinde ele alındığında bulunduğu çevre bir odak noktası teşkil etmektedir. Yakın çevresine bakıldığında yapılaşma amacı ve bulunduğu konum, rengi ve özgünlüğü açısından etrafındaki yapılara egemen durumdadır.	Yapı işlevsel dönüşüm sonrasında da konaklama işleviyle kullanıldığından çevresine uyumludur. Ancak kent ve kentliyle olan etkileşimi azalmıştır.
AUGUSTUS OTELİ	Yapı Konya Tren Garının karşısında yer almakta ve etrafındaki yapılarla etkileşim içerisinde olabileceği bir konumda bulunmaktadır. Günümüzde Tren Garıyla olan etkileşimi azalmıştır. Kent ve kentliyle olan etkileşimi de sınırlıdır.	Yapı içinde bulunduğu yapı grubuyla birlikte uyumlu bir silüet oluşturmaktadır.	Yapı kat yüksekliği ile etrafındaki yapılarla uyum içerisindedir. Etrafındaki konut yapıları 5 katlı iken yapı 3 katlı olarak inşa edilmiştir.	Yapının yakın çevresine bakıldığında yapılaşma amacı, bulunduğu konum, malzeme ve özgünlük açısından ayırt edilebilir durumdadır.	Yapı işlevsel dönüşümle pek çok farklı işlevde hizmet vermiştir. Verilecek işlevler etrafındaki yapılara ve kentle işlevsel bütünlük sağlayacak şekilde seçilmiştir. Ancak kent ve kentliyle olan etkileşimi azalmıştır.
TANTAVİ AMBARI	Yapı Tren Garının karşısında ana caddeden içeride inşa edilmiştir. Ancak etrafındaki yapılaşmadan dolayı tez kapsamında incelenen diğer yapılarla etkileşimi azdır. Ancak verilen yeni işlevle yapının kentle olan etkileşimi artmıştır.	Yapı etrafındaki konut yapılarıyla uyumlu bir silüet oluşturmaktadır. Yapı etrafındaki yeşil alandan dolayı tekil bir şekilde konumlanmıştır.	Yapı kat yüksekliği ile etrafındaki yapılardan daha düşük katlıdır. Etrafındaki konut yapıları 4-5 katlı iken yapı 2 kat yüksekliğinde inşa edilmiştir.	Yakın çevresinde bakıldığında kullanım amacı, etrafındaki peyzaj düzenlemesi, gabarisi ve yapıda kullanılan malzemesiyle ayırt edilebilir durumdadır.	Yapı işlevsel dönüşümle pek çok farklı işlevde kullanılmıştır. Günümüzdeki Kültür ve Sanat Merkezi işleviyle kente ve kentliye hizmet eden bir yapıdır.
1.GRUP İSTASYON LOJMANLARI 37-40, 38-41 ve 39-42 Nolu	Yapı, yapıldığı dönemde içerisinde bulunduğu yapı grubunun ortasında ve diğer yapılarla etkileşim içerisinde olabileceği bir konumda bulunmaktadır. Günümüzde özel kullanıma sahip olduğundan etrafındaki yapılarla etkileşimi azalmıştır.	Yapı içinde bulunduğu yapı grubuyla birlikte uyumlu bir silüet oluşturmaktadır.	Yapılar kat yüksekliği ile etrafındaki yapılarla uyum içerisindedir. 2 katlı olarak yapılmıştır.	Kent ölçeğinde ele alındığında yapıldığı dönemde de bulunduğu yer itibarıyla bir odak noktası teşkil etmektedir. Yakın çevresine bakıldığında peyzaj düzenlemesi, özgün mimarileri ve renkleriyle bir odak oluşturmaktadırlar.	Yapı işlevsel dönüşüm sonrasında çevresine adapte olmuştur. Ancak kent ve kentliyle olan etkileşimi azalmıştır.
2. GRUP İSTASYON LOJMANLARI Diğer Lojmanlar	Yapı, yapıldığı dönemde içerisinde bulunduğu yapı grubunun ortasında ve diğer yapılarla etkileşim içerisinde olabileceği bir konumda bulunmaktadır. Günümüzde özel kullanıma sahip olduğundan etrafındaki yapılarla etkileşimi azalmıştır.	Yapı içinde bulunduğu yapı grubuyla birlikte uyumlu bir silüet oluşturmaktadır.	Yapılar kat yüksekliği ile etrafındaki yapılarla uyum içerisindedir. 2- 3 katlı olarak yapılmıştır.	Kent ölçeğinde ele alındığında yapıldığı dönemde de bulunduğu yer itibarıyla bir odak noktası teşkil etmektedir. Yakın çevresine bakıldığında peyzaj düzenlemesi, özgün mimarileri ve renkleriyle bir odak oluşturmaktadırlar.	Yapı işlevsel dönüşüm sonrasında çevresine adapte olmuştur. Ancak kent ve kentliyle olan etkileşimi azalmıştır.

Bu çalışma; ele alınan yapıların işlevsel dönüşümünün genel olarak mekânsal düzenlemelerle yapıldığını ortaya koymaktadır. Yapıların strüktürlerinin ve özgün mimarilerinin korunması sahip oldukları değerlerin de korunmasını sağlamaktadır.

İncelenen yapılardan Tren garı ve lojmanlar ele alındığında birbirine benzer biçim, renk ve dokuya sahip olduklarından bir bütün olarak algılanabilmektedir. Ancak renk ve biçimlerinin mevcut dokudaki diğer yapılardan farklı olması aynı zamanda farklı üsluba sahip olmalarıyla ilişkilendirilmektedir. Bu nedenle diğer yapılardan ayırt edilebilir durumdadırlar. Konya Tren Garı Binasına mekânsal olarak müdahale ve eklemeler yapılmıştır (Tablo 8).

İstasyon lojmanları pek çok farklı plan şemasına sahiptir. Bu yapıların tamamına rüzgârlık ve ıslak hacim birimleri eklenmiştir. Bazı yapılara kapı ve pencereler açılarak hem fonksiyonel olarak işlevselliği arttırılmıştır hem de doğal aydınlatma sağlanmıştır. Yapıların özgün cepheleri korunmuştur. Ayrıca bu yapı stokunun etrafında bir çevre düzenlemesi yapılmış yeşil alanlar ve otopark alanı düzenlenmiştir (Tablo 8).

İçerisinde bulunduğu yapı grubuna göre daha yüksek olan ve gabarisi daha büyük olan Bağdat Oteli hem konumu açısından hem de renk farklılığı açısından diğerlerinden ayrılmış ve bir odak oluşturmuştur. Aynı zamanda yine cephesinde Alman üslubunun etkilerinin görülmesi nedeniyle mevcut dokudaki diğer yapılardan farklılaşmaktadır. Bağdat Oteli'nin özgün cephesi korunmuş ancak restorasyonda kiremit rengine boyanmıştır. Yapıya yeni bacalar eklenmiştir. Kuzey cephesine kapı, doğu cephesine pencereler açılmıştır. Zemin kat, birinci kat ve çatı katında bulunan odalar düzenlenmiş, otel odası olarak işlevlendirilmiş olan birimlere ıslak hacimler eklenmiştir. Bazı odalar birleştirilerek süit oda şeklinde düzenlenmiştir (Tablo 8).

Augustus Oteli aynı aks üzerinde bulunduğu yapılardan daha düşük katlı olmasına rağmen yapıda kullanılan malzeme ve yapı üslubuyla çevresinden ayrılmaktadır. Aynı zamanda etrafındaki diğer yapılara zemin kademesinden direk ulaşım sağlanırken Augustus Otele merdivenle ulaşılmakta ve bu yapıya bir yönlenme sağlamaktadır. Augustus Oteli'ne mekânsal olarak müdahale ve eklemeler yapılmıştır. Bodrum kat, zemin kat ve üst katlarda mekânlar yeniden düzenlenmiş otel odalarına ıslak hacimler eklenmiştir. Yıpranmış olan çatı tamamen yenilenmiş özgün halinden farklı olarak daha dik bir şekilde inşa edilmiştir. Bu yeni çatının altında çok amaçlı salon düzenlenmiştir. Yapının etrafına bahçe duvarları eklenmiş, kuzeyine otopark düzenlenmiştir. Bahçe kısmına yarı açık bir düzenleme yapılmıştır (Tablo 8).

Tantavi Ambarı incelendiğinde mevcut yapı dokusunun sarmış olduğu ve etrafında bir yeşil alan içinde konumlandığı görülmektedir. Çevresindeki yapı düzeninden farklı bir konumlama ve gabariye sahip olduğu görülmektedir. Yapı malzeme ve kütlesiyle çevresinden ayrılmaktadır. Ayrıca cephesinde yine Alman Üslubu' nun etkileri görülmektedir. Tantavi Ambarı' nda mekânsal olarak müdahale ve eklemeler yapılmıştır. Yapıda bulunan tüm iç duvarlar kaldırılmış, taşıyıcı dış duvarları korunmuştur. Duvarların iç kısmına yeni çelik strüktür inşa edilmiş, yapının üst örtüsünü oluşturan çelik kafesler bu strüktürle taşınmıştır. Yapıya asma ve bodrum kat eklenmiş, zemin katta yeni işleve yönelik mekânlar düzenlenmiştir. Asma kat ve bodrum kata ulaşımı sağlayan merdivenler eklenmiştir. Yapıya yeni ısıtma soğutma havalandırma ve elektrik sistemleri kurgulanmıştır. Yapının özgün cephesi, pencere ve kapıları korunmuştur (Tablo 8).

Yapılan incelemeler sonucunda yapılardaki işlevsel dönüşümlerin yapılara uygun olarak seçildikleri, seçilen işlevin yapı ve yapı çevresine fiziksel bir zarar vermediği görülmektedir. Restore edilmeden önce atıl durumda bulunan Gar Lojmanları, Augustus Oteli ve Tantavi Ambarı işlevsel dönüşümle yeniden yaşam döngüsüne katılmış, yeniden kullanımlarıyla fiziksel ve ekonomik olarak sürdürülebilirlikleri sağlanmıştır. Sosyokültürel olarak da insanların belleklerinde hala varlıklarını koruyan yapıların yeniden hayata kazandırılması ve kullanılması oldukça önemlidir.

Tablo 8: Kavramsal Çerçeve Kapsamında Oluşturulan Parametrelere Göre Yapıların Analizi Tablosu

YAPI ADI	MALZEME	Cephe karakteri				Yapı elemanı / bölümleri					Oran /Orantı	İşlevsel bütünlük	Kullanıcı	Kimlik / karakter
		Detaylar	Süslemeler	Renk	Doku	Duvarlar	Döşemeler	Mekanlar	Sirkülasyon	Çatı				
KONYA TREN GARI	Orijinal	Değişmiş	Değişmiş	Orijinal	Orijinal	Orijinal	Orijinal	Orijinale uygun yenilenmiş	Orijinal	Orijinale uygun yenilenmiş	Orijinal	Değişmiş	Değişmiş	Orijinal
BAĞDAT OTELİ	Orijinal	Değişmiş	Değişmiş	Değişmiş	Orijinal	Değişmiş	Orijinale uygun yenilenmiş	Değişmiş	Orijinale uygun yenilenmiş	Orijinale uygun yenilenmiş	Değişmiş	Değişmiş	Değişmiş	Orijinal
AUGUSTUS OTELİ	Orijinal	Değişmiş	Değişmiş	Orijinal	Orijinal	Değişmiş	Orijinale uygun yenilenmiş	Değişmiş	Değişmiş	Değişmiş	Değişmiş	Değişmiş	Değişmiş	Orijinal
TANTAVİ AMBARI	Orijinal	Değişmiş	Orijinale uygun yenilenmiş	Orijinal	Orijinal	Yok olmuş	Yok olmuş	Yok olmuş	Yok olmuş	Yok olmuş	Değişmiş	Değişmiş	Değişmiş	Orijinal
1.GRUP İSTASYON LOJMANLARI 37-40, 38-41 ve 39-42 Nolu	Orijinal	Orijinal	Orijinale uygun yenilenmiş	Orijinal	Orijinal	Orijinal	Orijinal	Orijinale uygun yenilenmiş	Orijinal	Orijinale uygun yenilenmiş	Değişmiş	Değişmiş	Değişmiş	Orijinal
2. GRUP İSTASYON LOJMANLARI Diğer Lojmanlar	Orijinal	Orijinal	Orijinale uygun yenilenmiş	Orijinal	Orijinal	Orijinal	Orijinal	Orijinale uygun yenilenmiş	Orijinal	Orijinale uygun yenilenmiş	Değişmiş	Değişmiş	Değişmiş	Orijinal



4. SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Kentin zaman içinde gelişmesi ve büyümesiyle kent kurgusunda da yeni ihtiyaçlar doğmaktadır. Kent ölçeğinin alt birimleri olan yapılar da bu değişimlere ayak uydurmaya çalışmakta, bunun dışında kalan yapılar ise kullanılamaz halde kalmaktadır. Bu binalardan bazıları çeşitli nedenlerle mevcut ihtiyaçları karşılayamamaktadır. Yaşam döngüsünü tamamlamamış, ancak işlevsel olarak eskimiş, yıpranmış, yetersiz veya tamamen kullanılamaz durumda olan binaların yıkılması veya terk edilmesi yerine yeniden kullanılması sosyal, fiziksel ve çevresel bir ihtiyaçtır. Bu bağlamda, işlevlerinin değişmesiyle birlikte yeniden kullanılmaya başlayan yapıların toplumsal etkileri, kentin değerlerinin korunması ve yaşatılması açısından önem kazanmaktadır.

Bu çalışmada işlevsel dönüşüm kavramı binalarda yaşam döngüsü kavramı ile birlikte ele alınmıştır. Yapısal ömrünü tamamlamadığı halde işlevini yitirerek kullanım dışı kalan yapıların yıkım evresi yerine işlevsel dönüşüme uğrayarak yeniden kullanım evresine dönmesi ile binalar yıllar boyu farklı işlevler ile de olsa kullanıcı ile tekrar buluşabilmekte ve böylece sürdürülebilirlik sağlanmaktadır.

Teknolojinin gelişmesi ve kentsel ulaşım ağlarındaki değişimler nedeniyle işlevini yitiren ve kullanılamaz hale gelen yapı türlerinden biri de ulaşım yapılarıdır. İşlevsel olarak eskimiş yapılar hizmet verebilirliğini yitirse de, genellikle fiziksel ömürlerini devam ettirmektedir. Bu nedenle bu yapıların fiziki durumları yeterliyse yıkmak yerine, taşıdıkları izleri kaybetmeden farklı bir işlevle değişen kentsel çevreye adaptasyonu sağlanmalı ve yapılar kullanıcının kullanımına yeniden sunulmalıdır. Orijinal işlevini kaybetmiş olan gar binaları, güncel işlevlerle yeniden kullanıma açılıp yeni bir hizmet verebilme potansiyeline sahiptir ve bu potansiyel doğru değerlendirildiği takdirde bina yeniden kullanıcı ile buluşacak ve yaşam döngüsü yeniden başlayacaktır. Demiryolu mimarisinin mirası olan istasyon binaları, kentin mimari kimliğinin tarihsel bir göstergesi olarak görülmektedir. Bunun yanı sıra bir dönemin mekânsal kuruluşunun, yaşamının ve kültürünün izlerini de yansıtmaktadır.

Demiryollarının inşası, dünyada sanayinin gelişmesine ve kentlerin modernleşmesine önemli katkılar sağlamıştır. Demiryollarının inşasından sonra geleneksel yollarla ulaşılamayan yerlere ulaşım sağlanmış, demiryolu hatlarının geçtiği şehirlerde üretim artmış, ticaret canlanmıştır. Demiryollarının en görünür etkileri istasyon çevresinde olmuştur. İstasyonlar, şehirlerin merkezlerine genellikle "İstasyon Caddesi" adı verilen bir ana yolla bağlanmıştır. İstasyon çevreleri yeni yerleşimler için tercih edilen alanlar olmuştur. Birçok örnekte istasyon çevrelerinde otellerin,

demiryollarının terminal binalarının, hizmet sunanların kullandıkları lojman vd. tesislerle, depolama için ambar gibi yapıların inşa edildiği gözlenmiştir.

Çalışma sonucunda işlev dönüşümünün bir binanın yaşam döngüsünün herhangi bir evresinde gerçekleşebileceği ve bu dönüşümün binanın yaşı, özgün işlevi ya da dönüştürülmek istenen yeni işlevini kısıtlamadığı görülmektedir. Ancak yapılacak işlev dönüşümünden önce yapının yeni işleve uygunluğu araştırılmalı ve değerlendirilmelidir.

İşlevsel dönüşümün uygunluğu sadece yapıların kullanımlarını değil, çevrenin de etkin kullanımını doğurmaktadır. Bu sayede hem yapı bazında hem de çevresel anlamda fiziksel, sosyo-kültürel ve ekonomik sürdürülebilirlik sağlanmış olacaktır.

Tarihi dokuya sahip alanların işlevsel dönüşümü yapılırken alanın ulaşımı ve erişilebilirliği göz önünde bulundurulmalıdır. Seçilen yeni işlevlerde kullanıcıların demografik yapısı ayrıca düşünülmelidir. Böylece tüm kent kullanıcılarına hitap eden bir işlevle alanın çekim noktası olması sağlanacaktır.

Kullanıcıların fonksiyonel ihtiyaçları göz önünde bulundurularak yapıların çevre ile bir bütün olarak çalışması sağlanmalıdır. Bu sayede kullanıcı profilinde çeşitlenme sağlanmış olacaktır. Ayrıca yerli ve yabancı turistler için bir çekim noktası haline getirilmesi hedeflenmelidir.

Tarihi dokuya sahip mimari alanların sürdürülebilirliğinin sağlanması için yapı yaşam döngüsü kavramı ile entegrasyonu iyi sağlanmalıdır. Özellikle işlevsel dönüşümünün söz konusu olduğu tarihi yapıların işlev seçiminde sürdürülebilirlik ve yapı yaşam döngüsü kavramlarının doğrultusunda değerlendirmeleri yapılmalı ve uygun işlev belirlenmelidir. Böylece işlevsel bir yapı elde edilecektir.

Tarihi dokuya sahip alanların veya mimari yapıların işlevsel dönüşümü yapılırken bulunduğu çevre ile etkileşimi göz önünde bulundurulmalıdır. Seçilen işlevde kullanıcıların istekleri de ayrıca değerlendirilmelidir.

Tarihi özelliğe sahip yapıların işlevsel dönüşümleri yapılırken özgün mimari değerlerinin korunması, bu yapıların mimari değerlerinin de korunmasını sağlamaktadır. Bu nedenle işlevsel dönüşümde yapılan müdahaleler, minimum seviyede özgünlüğü ile orantılı yapılmalıdır.

5. KAYNAKLAR

- Ahunbay, Z., 2011. Tarihi Çevre Koruma Ve Restorasyon, YEM Yayınevi.
- Ahunbay, Z., 2013. 2013'ün Tartışmalı Yeniden Kullanım ve İhyaları, TMMOB Mimarlık Dergisi, (374), 49-53.
- Aigwi, I.E., Egbelakin, T., Ingham, J., Phipps, R., Rotimi, J. and Filippova, O., 2019. A performance-based framework to prioritise underutilised historical buildings for adaptive reuse interventions in New Zealand, Sustainable Cities and Society, Volume 48, 101547.
- Akpolat, M.S., 2019. Adana-Mersin Railway Station Buildings: A Cross-Section of the Nineteenth Century Ottoman Architecture, Eastern Mediterranean Port Cities, 2019 – Springer.
- Akyol, İ., 2010. Kent İçerisinde Kullanım Dışı Kalmakta Olan Endüstriyel Alanlarda Kentsel Dönüşüm - Kartal Kentsel Dönüşüm Projesi Ve Hamburg Hafencity Örneği, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Fakültesi Mimarlık Fakültesi, Lisans Bitirme Ödevi.
- Alkan, A., 1982, Mevlana Dergahı ve Çevresini Koruma Problemleri, 2.National Mevlana Congress, SelçukUniversity Publish, s.183-185, Konya.
- Alpan, A., 2012. Eski Sanayi Alanlarının Yazındaki Yerine ve Endüstri Arkeolojisinin Tarihçesine Kısa Bir Bakış, Planlama Dergisi, 2012/1-2, s.21-28.
- Altınoluk, Ü., 1998. Binaların Yeniden Kullanımı, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul.
- Altınoluk, Ü., 2002. Endüstri Arkeolojisi Kapsamındaki Binalarda İşlev Dönüşümü, Mimarlık Dergisi, 292.
- Amorim, L., Loureiro, C., & Nascimento, C., 2007. Preserving Space: Towards a new architectural conservation agenda 032. Proceedings 6th International Space Syntax Symposium, Turkey, 032, 1–14.
- Anonim, 2010, Konya İl Merkezi Taşınmaz Kültür Ve Tabiat Varlıkları Envanteri, Konya Büyükşehir Belediyesi.
- Anonim, 2012. Konya Ansiklopedisi, Konya Kültür A.Ş.
- Aral, D., 2012. Life cycle environmental impact assessment of a multi-storey residential building in Izmir (Master's thesis, izmir Institute of Technology).
- Arslan, H. D. , Orhan, Ş. B. & Dişli, G. (2020). Tarihi Çevrede Yeni Yapı Tasarımının Müze İşlevi Özelinde Değerlendirilmesi . Art-e Sanat Dergisi , 13 (25) , 71 101 . DOI: 10.21602/sduarte.593963

- Atalay, A., 2010, Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'e Konya'da Şirketleşme ve Milli Bankacılık Faaliyetleri, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi, Konya.
- Aydın, D. ve Aksoy, E., 2012. Endüstri Yapılarında Yeniden Kullanılabilirlik; Nazilli Sümerbank Fabrikası'nın Sosyal Tesis Binası'nın İşlevsel Dönüşümü İçin Analizler Güney Mimarlık, 8, 40-45.
- Aydın, D. ve Okuyucu Ş. E., 2009. Yeniden Kullanıma Adaptasyon Ve Sosyokültürel Sürdürülebilirlik Bağlamında Afyonkarahisar Millet Hamamının Değerlendirilmesi, Megaron Dergisi, 4(1), 35-44.
- Aydın, D. ve Yıldız E., 2010. Yeniden Kullanıma Adaptasyonda Bina Performansının Kullanıcılar Üzerinden Değerlendirilmesi, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi, 27 (1), 1-22.
- Bahramian, M. and Yetilmezsoy, K., 2020. Life cycle assessment of the building industry: An overview of two decades of research (1995–2018), Energy and Buildings Volume 219, 109917.
- Başar, M.E. ve Erdoğan, H.A., 2009. Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Tren Garları, S.Ü. Müh.-Mim. Fak. Dergisi, 24, 3.
- Baysan, O., 2003. Sürdürülebilirlik Kavramı Ve Mimarlıkta Tasarıma Yansıması, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Biçer, S.A., ve Biçer, A., 2015. Konya Devlet Demir Yolları İstasyon Lojmanları'nın Rölöve, Restitüsyon Ve Restorasyon Projelerinin Değerlendirilmesi, Mimarlar Dergisi, 9, 71-79.
- Bozkurt, T., 2012. Meramda Geç Osmanlı - Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarisi Kamu – Ticaret Yapıları Ve Anıtlar, Yeşilin Ve Medeniyetin Köprüsü Meram, cilt 2 , MEBKAM.
- Brooker, G. Stone, S., 2004. Re-Readings: Interior architecture and the design principles of remodelling existing buildings. RIBA Enterprises Ltd
- Brooker, G., & Stone, S., 2019. Re-readings: 2: Interior architecture and the principles of remodelling existing buildings. RIBA Publishing.
- Büyükarıslan, B., ve Güney, E.D., 2013. Endüstriyel Miras Yapılarının Yeniden İşlevlendirilme Süreci ve İstanbul Tuz Ambarı Örneği, Beykent Üniversitesi Fen Ve Mühendislik Bilimleri Dergisi, Cilt 6(2) 2013, 31 – 58.
- Canitez, İ.S. 2010. The Impacts of Sustainability Concept on the Construction Process and Green Building Certification Systems. A.B. Gültekin, (Ed.), International Sustainable Buildings Symposium Proceedings (1. Baskı) içinde (657-661). Ankara: Gazi University.

- Cantell, S.F., 2005. The Adaptive Reuse of Historic Industrial Buildings: Regulation Barriers, Best Practices and Case Studies, Submitted in partial fulfillment of the requirement for the degree, Virginia Polytechnic Institute and State University.
- Cengizkan, N. M., 2012. Endüstri Arkeolojisinde Mimarlığın Yeri: Sanayinin Terkettiği Alanlarda Yeniden Mimari, Güney Mimarlık, 8, 26-28.
- Checa-Artasu, M. M., 2012. İspanya Endüstri Mirası ve Coğrafya: Barselona Örneği , Planlama Dergisi, 2012/1-2, s.4-20.
- Chen, C., Chiu, Y. and Tsai, L., 2018. Evaluating the adaptive reuse of historic buildings through multicriteria decision-making, Habitat International Volume 81, 12-23.
- Ciambrone, D.F., 1997, Environmental Life Cycle Analysis, Lewis Publishers, ABD.
- Cihanger, D., 2012. Endüstri Mirasının Değeri ve Korunma Sorunu: Maltepe Havagazı Fabrikası'nın İzleri Silinirken, Planlama Dergisi, 2012/1-2, s.29-39.
- Curran, M. A., 1996. Environmental life-cycle assessment. Int. J., LCA 1, 179.
- Çelebi, G., 2010. Sürdürülebilir Mimarlık İçin Çevresel Söylem Ve Kavramsal Çerçeve, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Dergisi, 16 (1), 205-216.
- Çelik, A., 2021. Tarihi Yapılarda Yeni Eklerin Yapı Ve Doku İle İlişkisinin Tasarım Kavramları Açısından İrdelenmesi, Necmettin Erbakan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Konya.
- Çolak, F., 2013. Almanların Konya Ve Çevresindeki Faaliyetleri (1876-1918), Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Konya.
- Danışık, L., Semerci, F., ve Şimşir, S., 2017. Mimari - Algı İlişkisi: Konya Kent Merkezinin (Alâeddin-Mevlana Aksı) Toplumsal Algısı. Mimarlar Dergisi, yıl:11 sayı:16, 12-16.
- Demirarslan, D., 2015. Batılılaşma/Modernleşme Dönemi Demiryolu Politikası Ve İstasyon Binası Mimarisi: İzmit Ve Hereke Tren İstasyonları, Uluslararası Gazi Akçakoca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu, Kocaeli.
- Demirkan, Ö., 2014. Kentsel Bellek Bağlamında Geç Osmanlı Mirası TCDD Konya Gar Misafirhanesi (Bağdat Oteli), Mimarlar Dergisi, 10, 8-12.
- Douglas, J., 2006. Building Adaptation, ISBN 978-0-7506-6667-1, Spon Press, London – Newyork. 110
- Duran, R., Apa, G., Bozkurt, T. ve Çetinaslan, M., 2006. Konya'daki Geç Dönem Osmanlı Yapıları, Konya Ticaret Odası Yeni İpek yolu Dergisi, Konya Kitabı IX, Aralık 2006, 235-263.
- Dülgerler, O.N. ve Karadayı Yenice, T., 2008. Türklerde Anıt Mimarisinin Bir Örneği; Konya Atatürk Anıtı, S.Ü. Müh.-Mim. Fak. Dergisi, 23, 1.

- Erdirinç, S., 2002. Endüstri Arkeolojisi Kapsamında İstanbul'daki 19. yy Endüstri Yapılarında İşlev Dönüşümüne Bağlı Mimari Mekan Analizi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Erdoğan, H. A., 2005. Konya tren istasyonu ve yakın çevresinin gelişimi, Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Konya.
- Erdoğan, H.A. ve Erdoğan, E., 2013. Reuse of Historical Train Station Buildings: Examples from the World and Turkey, 3rd Annual International Conference on Architecture, Athens, Greece.
- Ergenç, Ö., 1995. XVI. Yüzyılda Ankara ve Konya, Turan Kitabevi, Ankara Enstitüsü Vakfı Publish, Ankara.
- Erkan, Y.K., 2007. Anadolu Demiryolu çevresinde gelişen mimari ve korunması, (Doctoral dissertation, Fen Bilimleri Enstitüsü).
- Erkan, Y.K. ve Ahunbay, Z. (2009). Anadolu Demiryolu mirası ve korunması. İTÜ Dergisi/a, 7(2).
- Evrar, A., 2012. Sürdürülebilir Yapım Ve Eğitim Binaları Üzerine Bir Araştırma, Uludağ Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi , Bursa.
- Fırat, N., 1996. 1900-1930 Yılları Arasında Konya'da Türk Mimarisi, (Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sanat Tarihi Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara,
- Foster, G., 2020. Circular economy strategies for adaptive reuse of cultural heritage buildings to reduce environmental impacts, Resources, Conservation and Recycling, Volume 152, 104507.
- Frasier, D., 1909. The Short Cut to India, William Blacwood & Sons, Edinburg and London.
- Gençoğlu, I.Z., 2018. Tarihi Anıtsal Yapıların Korunmasında Yeniden İşlevlendirme - Oluşan Sorunlar: "Bursa Ve Barselona", Beykent Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Doktora tezi, İstanbul.
- Giresun, B. ve Tönük, S., 2018. Binalarda İşlev Dönüşümünün Yaşam Döngüsündeki Yeri Ve Etkisinin Örnekler Üzerinden İncelenmesi, Beykent Üniversitesi Fen ve Mühendislik Bilimleri Dergisi , 11 (1) , 39-62 .
- Giresun, B., 2017. Tarihi Gar Binalarında İşlev Dönüşümünün Sürdürülebilirlik Bağlamında İrdelenmesi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Güneş Aslan, P., 2019. İşlevini Yitirmiş Binaların Yaşam Döngüsü İçindeki Yerinin Sürdürülebilirlik Açısından Analizi: Diyarbakır Diyar Galeria Alışveriş Merkezi Örneği, Fırat Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Elazığ.

- Gür, N.V., 2007. Mimaride Sürdürülebilirlik Kapsamında Değişken Yapı Kabukları İçin Bir Tasarım Destek Sistemi, Doktora Tezi. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Hasol, D., 2002, Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü. İstanbul: YEM Yayınları.
- Hatipoğlu H., K. Aytekin Ç., 2020. Mimaride Tasarım Kodları ve Anlamsal Sürdürülebilirlik: Dil, Bellek ve Kimlik Tartışması, Kent Araştırmaları Dergisi, sayı:31, cilt: 11, sy:1676-1698.
- Hoşkara, E., 2007. Ülkesel Koşullara Uygun Sürdürülebilir Yapım İçin Stratejik Yönetim Modeli, Doktora Tezi. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Karadağ, Ö., 2021. Temporary Interventions As An Alternative Adaptive Reuse Tool, Yaşar Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, İzmir.
- Karpuz, H. 1996. Fotoğraflarla Geçmişte Konya, Konya Büyükşehir Belediyesi Yayını, İstanbul.
- Karpuz, H., Odabaşı, A. S., 1996. Anadolu'nun Eski Yerleşme Yerlerinden Konya'da 20. yüzyıl başlarında kısa bir gezinti, Tarih ve Toplum, 146, 98-104.
- Karpuz, H., 2009. Türk Kültür Varlıkları Envanteri Konya cilt 1, Atatürk, Kültür, Dil Ve Tarih Yüksek Kurumu, Türk Tarih Kurumu Yayınları, XXVII Dizi - Sayı 12, Ankara.
- Karpuz, H. 2015. Augustus Oteli Son Dönem Osmanlı Eseri. Muhammet Ali Orak (Ed.), Konya Ansiklopedisi IX (s. 30), Konya.
- Karslı H.U., 2008. Sürdürülebilir mimarlık çerçevesinde ofis yapılarının değerlendirilmesi ve çevresel performans analizi için bir model önerisi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul.
- Kılıç, E. ve Dinç Kalaycı, P., 2019. Uluslararası Öneri ve İlkelere Göre Yeniden İşlevlendirilmiş Bir Endüstri Mirası Yapısı: İstanbul Kadir Has Üniversitesi, Mekânlar, Kullanımlar ve Tarihselliğin Yaşanması Üzerine Gözlemsel Bir Çalışma, 3. Uluslararası Sanat Ve Estetik Sempozyumu Bildirisi, 672-690, Gaziantep.
- Kim, D., 2018. Adaptive Reuse of Industrial Buildings for Sustainability; Analysis of Sustainability and Social Values of industrial Facades, The University of Texas at Austin, Master of Architecture.
- Kim, J. J. ve Rigdon, B. 1998. Sustainable Architecture Module: Introduction to Sustainable Design. Michigan: National Pollution Prevention Center for Higher Education.

- Kocabıyık, Y., 2014. Yeniden İşlevlendirme Kavramı Ve Bu Kapsamda İTÜ Taşkışla Binasının İncelenmesi, Maltepe Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Konyalı .H., 1964. Abideleri ve Kitabeleri ile Konya Tarihi, Yeni Kitap Publishhouse, Konya
- Köksal, G., 2012. Endüstri Mirasını Koruma Ve Yeniden Kullanım Yaklaşımı, Güney Mimarlık, 8, 18-23.
- Kuban, D., 2006. Mimarlık Kavramları ISBN: 9789757438090, İlk Baskı, YEM Yayınları, İstanbul.
- Kuban, N., 2002. Yeşilköy Tren İstasyonu Yapılar Grubu Restorasyon Projesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Kuleli, E., 1998. Özgün İşlevini Sürdüremeyen Anıtların Yeniden Kullanım Sorunları, Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İzmir.
- Kurzius, A. C., 2014. Reconstruction of Old Train Stations in the Rust Zone, Belt Magazine.<https://beltmag.com/repurposing-old-rail-stations-rust-belt/>
- Madran, E., Özgönül, N., 2005. Kültürel ve Doğal Değerlerin Korunması, TMMOB Mimarlar Odası, Ankara
- Meram Belediyesi Arşivi
- Mısırlısoy, D. ve Günçe, K., 2016. Adaptive reuse strategies for heritage buildings: A holistic approach, Sustainable Cities and Society Volume 26, 91-98.
- Odabaşı, A.S., 1998. 20. Yüzyıl Başlarında Konya'nın Görünümü, Konya Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, Konya.
- Önder, M., (1971), Mevlâna Şehri Konya, s. 55. Ankara
- Öter, A.H., 1996. Kullanımdışı Kalmış Binaların Dönüştürülmesi Sorununa İlişkin Bir Deneme, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Özalp, H., 2000. Türkiye'de Otel Olarak Yeniden İşlevlendirilen Kervansarayların İç Mimari Ve Çevre Tasarımı Açısından İrdelenmesi, Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Özçuhadar, T., 2007. Sürdürülebilir Çevre İçin Enerji Etkin Tasarımın Yaşam Döngüsü Sürecinde İncelenmesi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Özdemir İ., Beyhan F. , Şahin Ş., 2005. İşlevsel ve Fiziksel Eskimeye Alternatif bir Tasarım: KTÜ Hangar Binasının Kafeteryaya Dönüşmesi, Tasarım 153- Mimarlık-İç Mimarlık Görsel Sanatlar Dergisi, sa.153, ss.100-103.

- Özönder, H. 2003. "Konya'da İlk Tren ve Bunun Sosyo-Ekonomik Boyutları", Osmanlı Döneminde Konya, İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayını, Konya.
- Piran, D., 2016. Endüstri Yapılarının Yeniden İşlevlendirilmesi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Saner, M., 2012. Endüstri Mirası: Kavramlar, Kurumlar ve Türkiye'deki Yaklaşımlar, Planlama Dergisi, 2012/1-2, s.53-66.
- Selçuk, M., 2006. Binaların Yeniden İşlevlendirilmesinde Mekansal Kurgunun Değerlendirilmesi. Selçuk üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.
- Semerci, F., Çetin, H. T., 2019. An Architectural Evaluation Of Konya City. The Online Journal of Science and Technology - April 2019 Volume 9, Issue 2, 91-97.
- Semerci, F. & Hayırlıoğlu, M. (2016). Konya Suriçinin Yayalaştırılması ve Kent Merkezine Tarihi Bir Görünüm Kazandırma . Çatalhöyük Uluslararası Turizm ve Sosyal Araştırmalar Dergisi , (1) ,85-106.
- Sev, A. 2009. Sürdürülebilir Mimarlık (1. Baskı). İstanbul: YEM Yayın.
- Sev, A. ve Canbay, N. 2010. Widely use Building Environmental Assessment Tools and Suggestions for Developing Countries. A.B. Gültekin, (Ed.), International Sustainable Buildings Symposium Proceedings (1. Baskı) içinde (662–666). Ankara: Gazi University.
- Severcan, Y. C., 2012. Endüstri Mirasının Korunması ve Yeniden İşlevlendirilmesine İlişkin Özelleştirme Yaklaşımları: Sorunlar ve Olanaklar, Planlama Dergisi, 2012/1-2, s.40-46.
- Sezer, S., 2013. Endüstri Yapılarının Yeniden İşlevlendirilme Sürecinde Aydınlatma Tasarımı: Ankara Cer Modern Örneği (Doctoral dissertation, Fen Bilimleri Enstitüsü).
- Sıramkaya, S.B., Yıldız, E. ve Aydın, D., 2019. Eski yapılar yeni işlevler – Konya TCDD Lojmanları, ERASMUS International Academic Research Symposium in Science, Engineering and Architecture (April 5-6, 2019), İzmir.
- Sobutay, L.Ç., 1996. Türkiye'de istasyon yapılarının geçmişten günümüze değişmesi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Sönmez, F. ve Arslan Selçuk, S., 2018. Kayseri Tren İstasyonu ve Çevresinin Kentin Modernleşme Sürecine Katkısı Üzerine Bir Okuma, Megaron Dergisi, 13(1), 85-101.
- Sugden, E., 2017. The Adaptive Reuse of Industrial Heritage Buildings: A Multiple-Case Studies Approach, A thesis presented to the University of Waterloo in fulfillment

of the thesis requirement for the degree of Master of Arts in Planning Waterloo, Ontario, Canada.

- Sürmeli, S. 2012. Konya Delibaş Mehmed İsyanı Sırasında İsyancılara Esir Düşen Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi Muhabiri Ensari Bülend Bey'in Hatıraları. Atatürk Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Dergisi (Cilt 1-1) (s. 111-135). Erzurum.
- Şenel, A., 2010. Sürdürülebilir Bina Yapım İlkelerinin Ve Yeni Yaklaşımların İncelenmesi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İzmir.
- Taner, S., 2011. 'İstanbul Endüstri Yapılarının "Loft" Kavramı Çerçevesinde Yeniden İşlevlendirilmesi' İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen bilimleri enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Tanrısever, C., Saraç, Ö. ve Aydoğdu, A., 2016. Yeniden İşlevlendirilen Tarihi Yapıların Sürdürülebilirliği, Akademik Bakış Dergisi, 54.
- Uysal, M., Ersöz, Z.R. ve Fazla, İ.A., 2019. Konya Tren Garı Yerleşkesi Tarihi Lokomotif Deposu İçin Bir Yeniden Kullanım Önerisi , Konya Sanat , (2) , 67-86.
- Uz, F., 2017. Aftermath- Yıkım ve Yeniden Kurulum: Sümerbank Kayseri'den AGÜ Eğitim ve Rektörlük Binasına, Mimarık Dergisi, 396, 37-43.
- Uzun, T. ve Karabeyeser, M., 2018. Gaziantep Tren Garı ve Yeniden İşlevlendirme Önerileri Üzerine Bir Değerlendirme, FSM İlmî Araştırmalar İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi, 12, 309-347.
- Vardopoulos, I., 2019. Critical sustainable development factors in the adaptive reuse of urban industrial buildings. A fuzzy DEMATEL approach, Sustainable Cities and Society Volume 50, 101684.
- Wilkinson S.J. ve Remoy, H. ve Langston C., (2014) Sustainable Building Adaptation, ISBN 978-1-118-47710-6, John Wiley & Sons, Ltd, West Sussex.
- World Commission on Environment and Development (WCED). (1987). Our Common Future. Brundtland Report. Oxford: Oxford University Pre.
- Yalaz, E.T. ve Yıldız, E., 2020. Yeniden Kullanım Sonrası Yapısal Müdahalelerin Değerlendirilmesi, Tantavi Ambarı Örneği. Artium, 8 (2), 105-117.
- Yıldız, E., 2003. Konya'daki Medrese Yapılarının Yeniden Kullanım Koşullarına Göre Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya.
- Yıldız, E., 2010. Reuse of Monumental Buildings as a Sustainability Component, Central Europe Towards Sustainable Building Conference, CESB, Prague2010, 643-646.

- Yaldız, E., Aydın, D. ve Sıramkaya, S.B., 2014. Loss of City Identities in the Process of Change: The City of Konya-Turkey, *Procedia-Social and Behavioral Sciences* 140, 221-233.
- Yaldız, E., Aydın, D. Ve Sıramkaya, S.B., 2018. Konya İstasyon Caddesinde Modern Mimarlığın İzlerini Okumak, *Current Academic Studies In Architectural Sciences* -2018, 149-162.
- Yaldız, E., Sıramkaya, S.B. ve Aydın, D., 2017. Anadolu Kent Kimliğinin Oluşumunda İstasyon Caddeleri: Konya Örneği, *LIVENARCH-V. Konferans Bildiri, Trabzon*.
- Yanar, N. & Aydın, D., 2021. Selçuk Palas (Augustus) Otelinin yeniden değerlendirilmesi: Mekânsal değişimler ve müdahaleler. *Journal of Social and Humanities Sciences Research*, 8(72), 1622-1634.
- Yazar, E. N. ve Binan, C. S., 2019. Haydarpaşa İstasyonu Dairesel Planlı Lokomotif Deposunun Koruma Olasılıkları, *Megaron Dergisi*, 14(2).
- Yenice, M. S., 2011. Tarihi kent merkezlerinde sürdürülebilir yenileme için bir model önerisi; Konya örneği. Selçuk Üniversitesi, Yayınlanmış doktora tezi, Konya.
- Yıldız, A., 2009. Tarihi Tren İstasyonu Yapılarının Yeniden Kullanımları Çerçevesinde Kırklareli İstasyonu Lokomotif Deposu İçin Bir Koruma Önerisi. *Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi*, 10 (1) , 27-36 .
- Yılmaz, A. N., 2014. "Orsay: Gardan Müzeye, Siyasetten Sanata". *ASOS Journal*, 495-510.
- Yılmaz Çakmak B., 2012. Konya Kent Merkezinin Ulaşılabilirliğinin Evrensel Tasarım İlkeleri Bağlamında İncelenmesi, *Mimarlar Dergisi*, Haziran 2012. Yıl:4 sayı: 8, syf:17-23, Konya.
- Yılmaz Çakmak, B., ve Yılmaz, C. (2018). The Impact of Architectural Design of Shopping Malls on Consumer Behaviours: A Case of Konya. *ICONARP International Journal of Architecture and Planning*, 6(1), 142–157.
- Yılmaz, E., 2015. II.Abdülhamit Döneminde Konya ve Kentin Yapısal Değişimi, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir*.
- Yılmaz, E., 2016. Railways and Urban Transformation: The Case of Konya, *ATINER'S Conference Paper Series*, No: TUR2016-1947.
- Yılmaz, E., 2018. "Anadolu Demiryollarının Konya Ekonomik ve Sosyo -Kültürel Yapısına Etkileri Üzerine Bir Değerlendirme", *Konya Kitabı XVI - KTO Karatay Üniversitesi Yayınları*, 19 -36.
- Yiğit Akı, H., 2011. Endüstri Yapılarının Esneklik Bağlamında Analizi, *Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi / Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul*.

Yorgancıoğlu, P., 2004. Sürdürülebilir Yapım Kavramının Uygulamaya Aktarılmasındaki Araç, Yöntem Ve Yaklaşımlara İlişkin Bir Değerlendirme, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

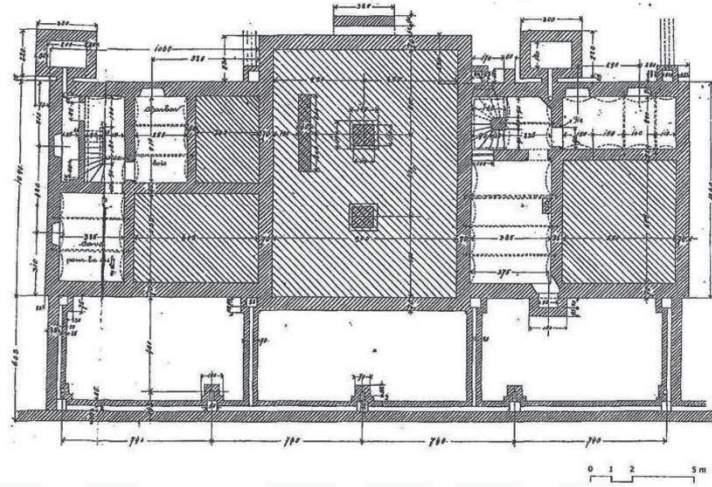
Zhang, C., Dai, S. and Xia H., 2020. Reuse of Abandoned Railways Leads to Urban Regeneration: A Story from a Rusty Road to a Green Corridor in Zhangjiakou, Urban Rail Transit Sound 6, 104-115.

İNTERNET KAYNAKLARI

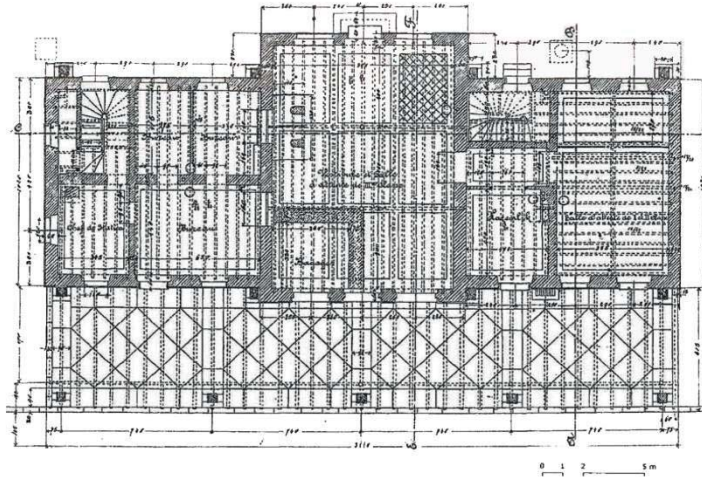
1. <https://tureng.com/>
2. <https://www.merriam-webster.com/>
3. <https://twitter.com/tarihkonya/status/1019177218013106177/photo/1>
4. <https://kentrehberi.konya.bel.tr/#/rehber/>
5. <https://twitter.com/tarihkonya/status/1019495554026557440/photo/1>
6. <https://mapio.net/pic/p-47255941/>
7. <https://twitter.com/tarihkonya/status/1283046153215516673/photo/2>
8. <https://mapio.net/pic/p-121655681/>
9. <https://www.meram.bel.tr/proje/tantavi-kultur-ve-sanat-merkezi>

EKLER

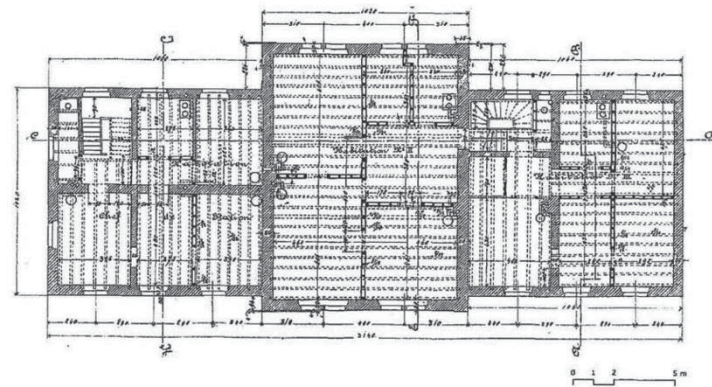
EK-1 Konya Gar Binası Planları, Görünüşü Ve Kesitleri



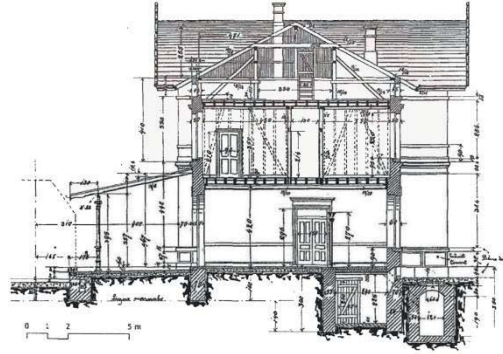
Konya Gar Binası Bodrum Kat Planı (Erdoğan 2005)



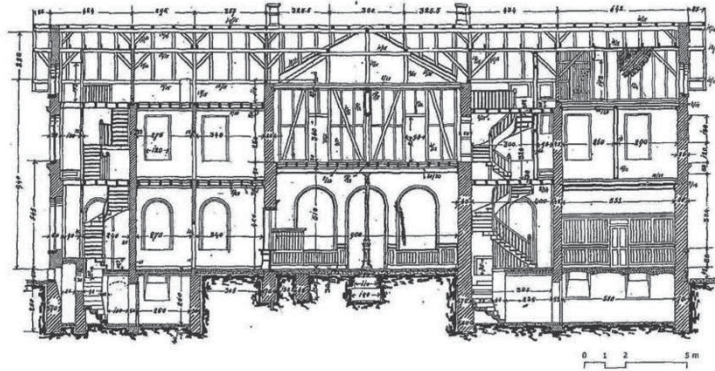
Konya Gar Binası Zemin Kat Planı (Erdoğan 2005)



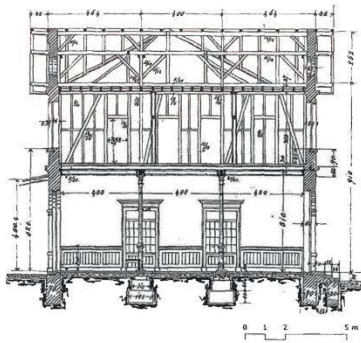
Konya Gar Binası 1.Kat Planı (Erdoğan 2005)



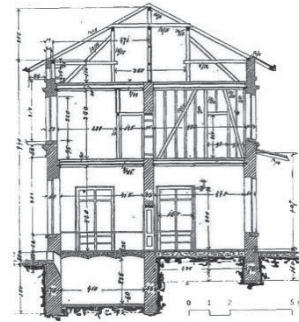
Konya Gar Binası A-B Kesiti (Erdoğan 2005)



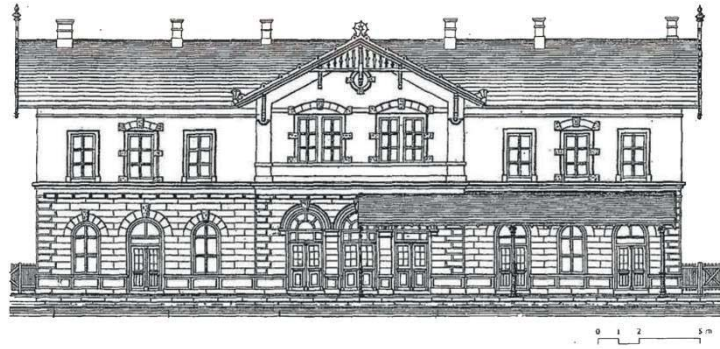
Konya Gar Binası C-D Kesiti (Erdoğan 2005)



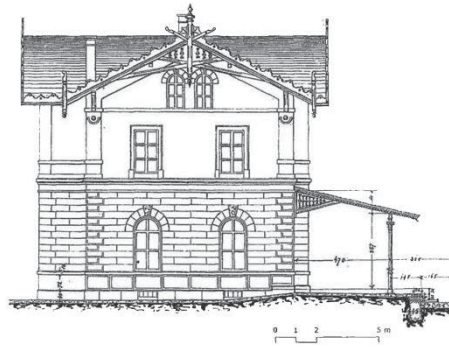
Konya Gar Binası
E-F Kesiti
(Erdoğan 2005)



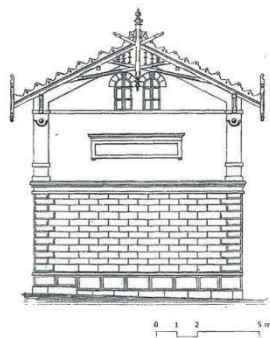
Konya Gar Binası
G-H Kesiti
(Erdoğan 2005)



Konya Gar Binası Peron (Batı) Cephe (Erdoğan 2005)

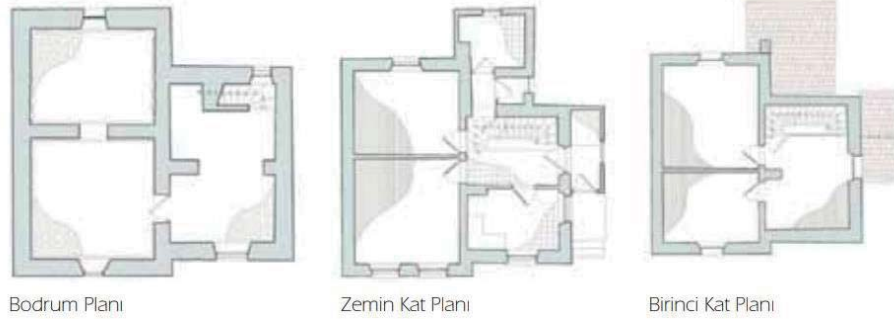


Konya Gar Binası Yan (Kuzey) Cephe (Erdoğan 2005)



Konya Gar Binası Yan (Güney) Cephe (Erdoğan 2005)

EK-2 Konya Gar Lojmanları Planları, Görünüş Ve Kesitleri



Bodrum Planı

Zemin Kat Planı

Birinci Kat Planı

37 nolu lojman planlar (Biçer vd., 2015)

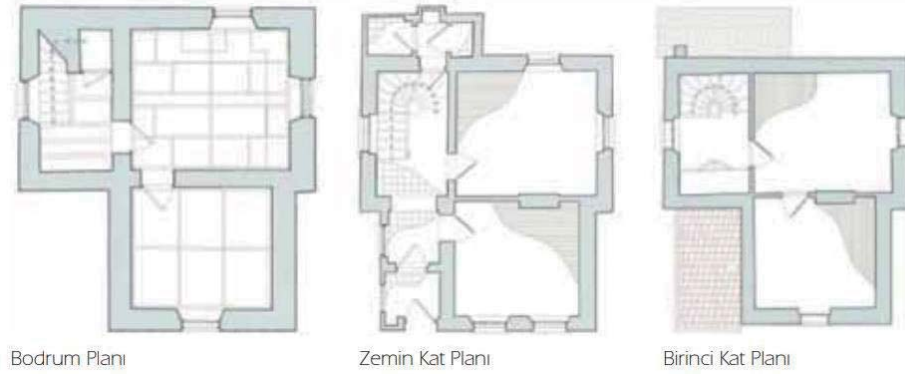


Bodrum Planı

Zemin Kat Planı

Birinci Kat Planı

40 nolu lojman planlar (Biçer vd., 2015)

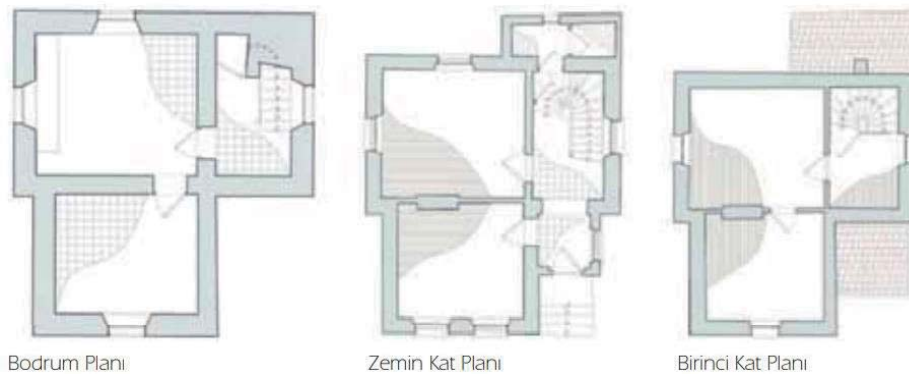


Bodrum Planı

Zemin Kat Planı

Birinci Kat Planı

38 nolu lojman planlar (Biçer vd., 2015)

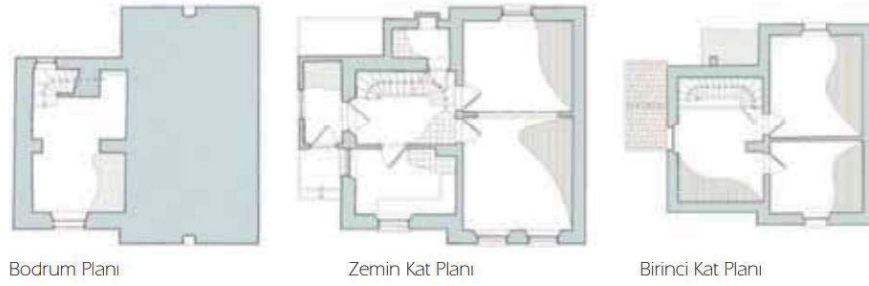


Bodrum Planı

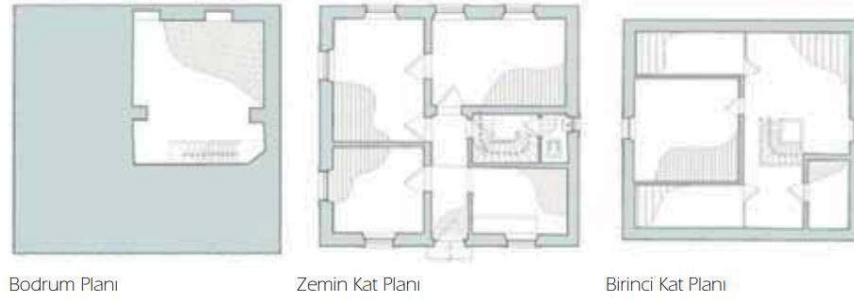
Zemin Kat Planı

Birinci Kat Planı

41 nolu lojman planlar (Biçer vd., 2015)



39 ve 42 nolu lojman planlar (Biçer vd., 2015)



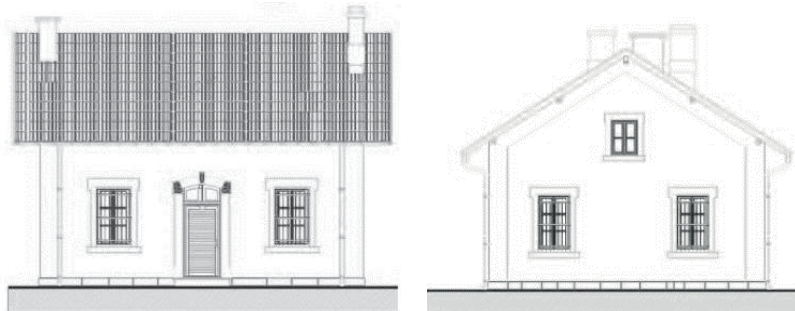
43 nolu lojman planlar (Biçer vd., 2015)



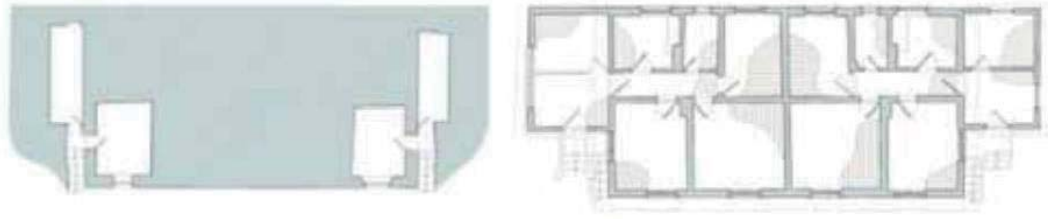
37 ve 40 nolu lojman görünüşleri (Sıramkaya vd., 2019)



38 ve 41 nolu lojman görünüşleri (Sıramkaya vd., 2019)



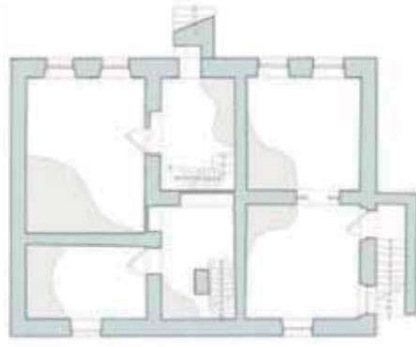
43 nolu lojman görünüşleri (Sıramkaya vd., 2019)



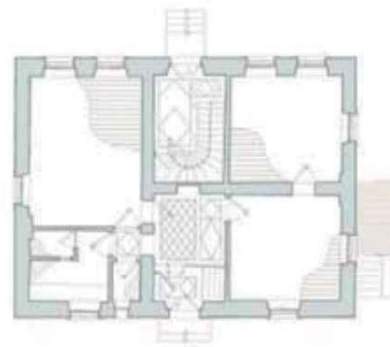
Bodrum Planı

Zemin Kat Planı

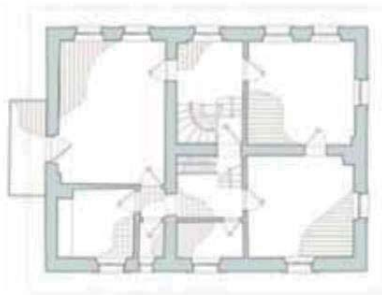
69 nolu lojman planlar (Biçer vd., 2015).



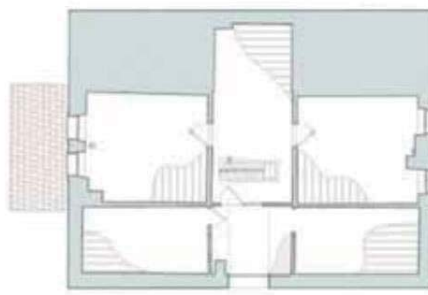
Bodrum Planı



Zemin Kat Planı



Birinci Kat Planı

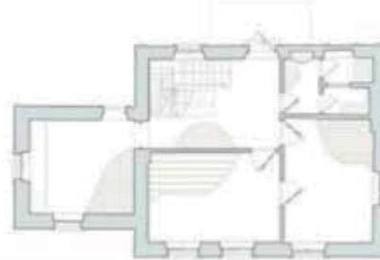


Çatı Katı Planı

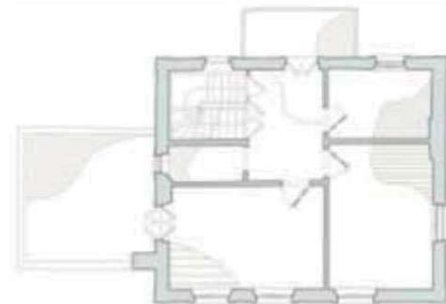
44 nolu lojman planlar (Biçer vd., 2015).



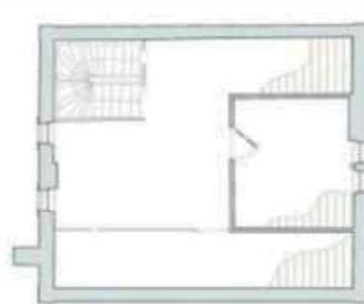
Bodrum Kat Planı



Zemin Kat Planı

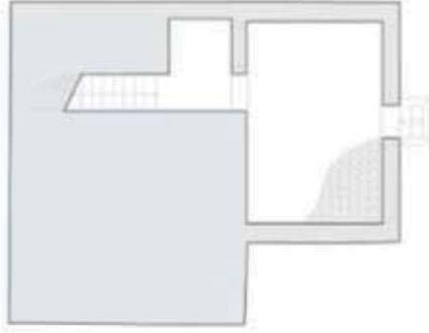


Birinci Kat Planı

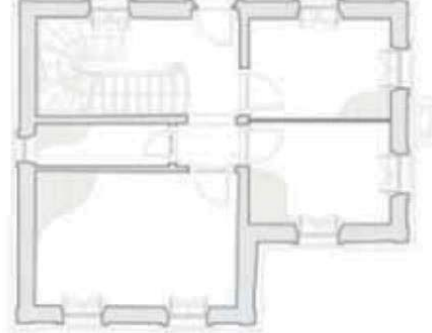


Çatı Katı Planı

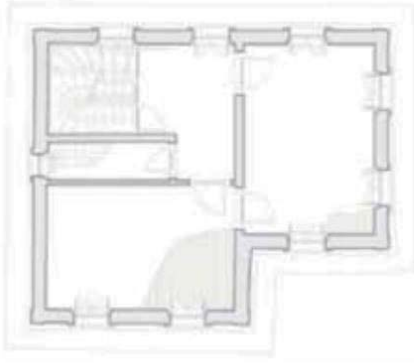
45 nolu lojman planlar (Biçer vd., 2015)



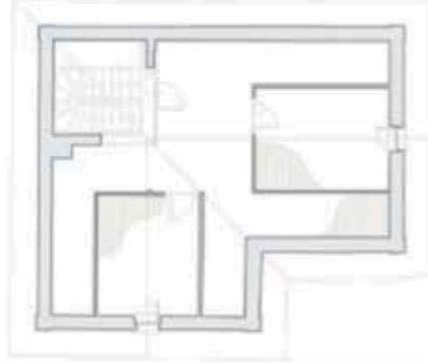
46 Nolu Yapı Bodrum Planı



46 Nolu Yapı Zemin Kat Planı

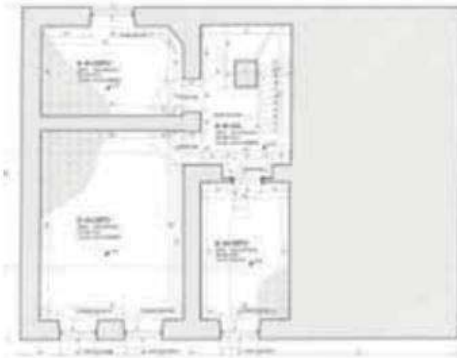


46 Nolu Yapı Birinci Kat Planı.

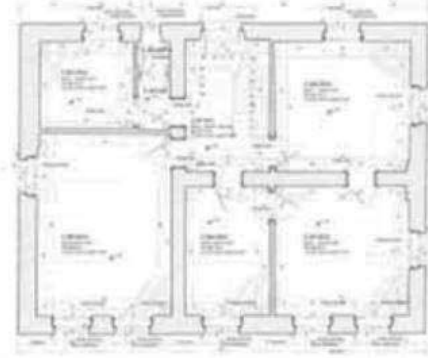


46 Nolu Yapı Çatı Katı Planı.

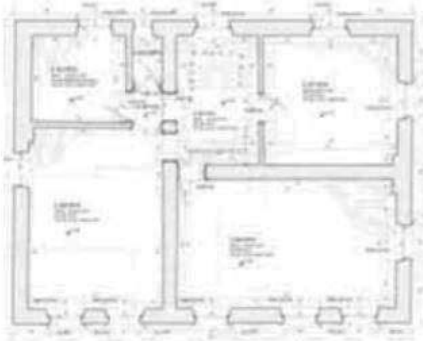
46 nolu lojman planlar (Biçer vd., 2015).



47 Nolu Yapı Bodrum Planı.



47 Nolu Yapı Zemin Kat Planı.

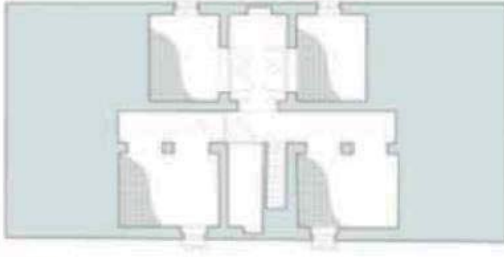


47 Nolu Yapı Birinci Kat Planı.

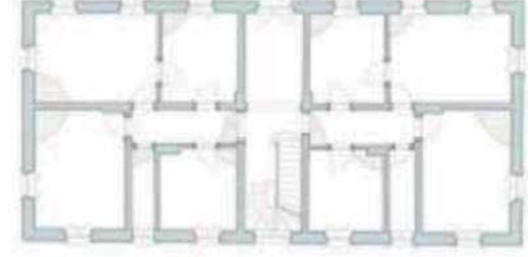


47 Nolu Yapı Çatı Katı Planı.

47 nolu lojman planlar (Biçer vd., 2015).



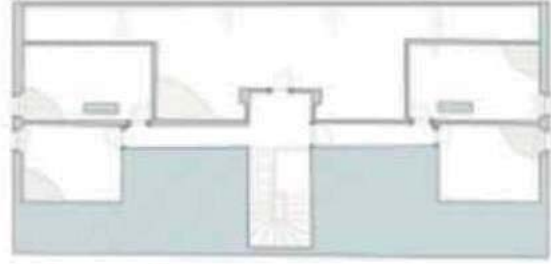
48 Nolu Yapı Bodrum Planı.



48 Nolu Yapı Zemin Kat Planı.



48 Nolu Yapı Birinci Kat Planı..



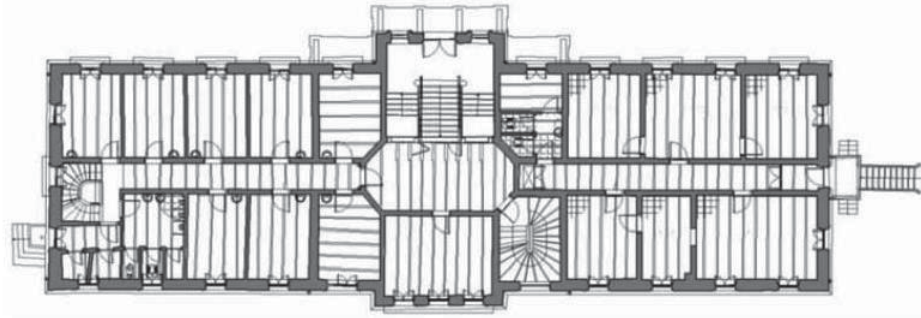
48 Nolu Yapı Çatı Katı Planı..

48 nolu lojman planlar (Biçer vd., 2015).

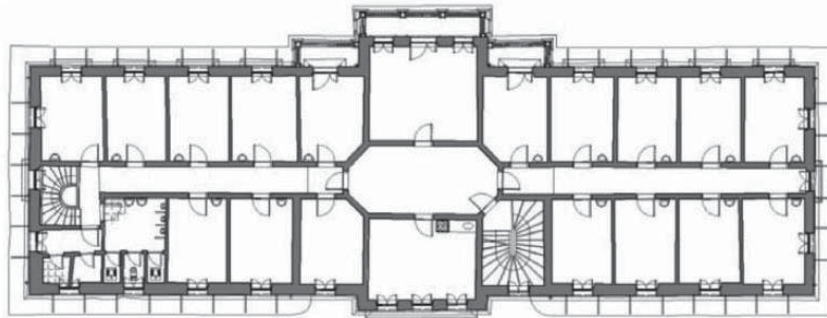
EK-3 Konya Bağdat Oteli Planları, Görünüş Ve Kesitleri



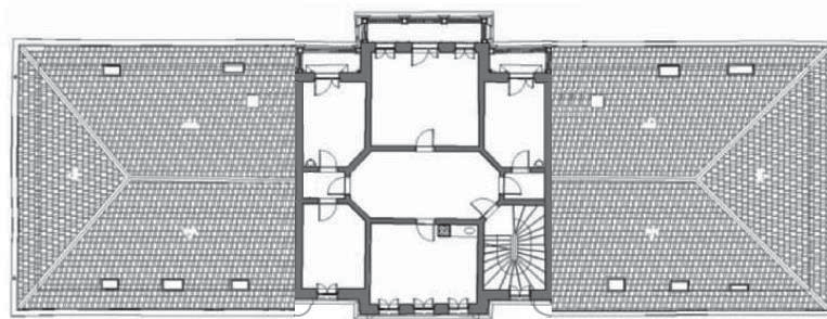
Bağdat Oteli (Misafirhane) Bodrum kat planı (Meram Belediyesi Arşivi)



Bağdat Oteli (Misafirhane) Zemin kat planı (Meram Belediyesi Arşivi)



Bağdat Oteli (Misafirhane) 1. kat planı (Meram Belediyesi Arşivi)



Bağdat Oteli (Misafirhane) 2. kat planı (Meram Belediyesi Arşivi)



Bağdat Oteli (Misafirhane) Batı Cephesi (Meram Belediyesi Arşivi)



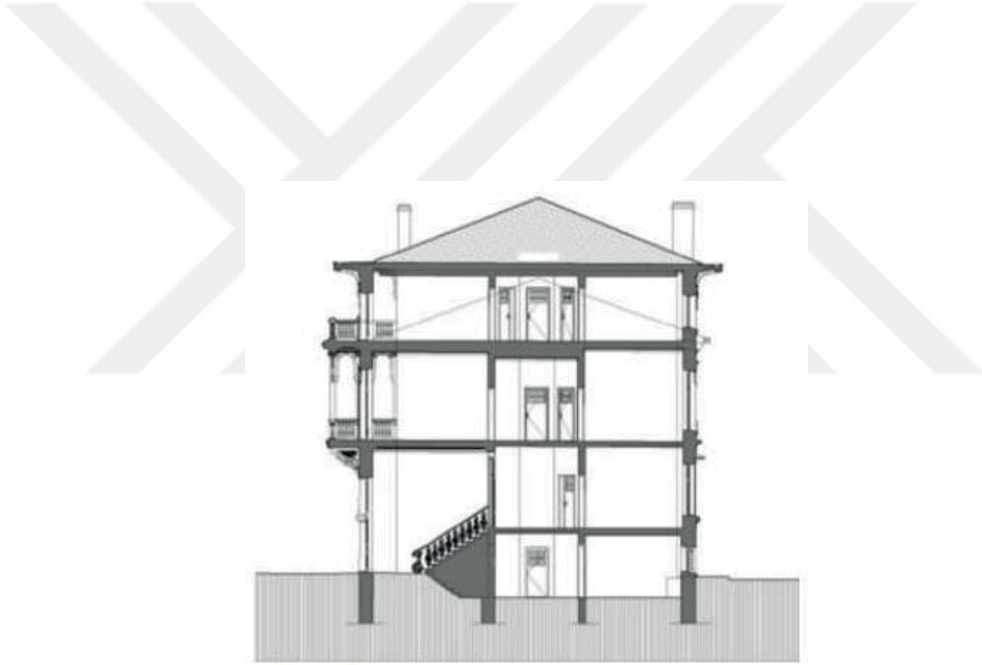
Bağdat Oteli (Misafirhane) Güney Cephesi (Meram Belediyesi Arşivi)



Bağdat Oteli (Misafirhane) Kuzey Cephesi (Meram Belediyesi Arşivi)

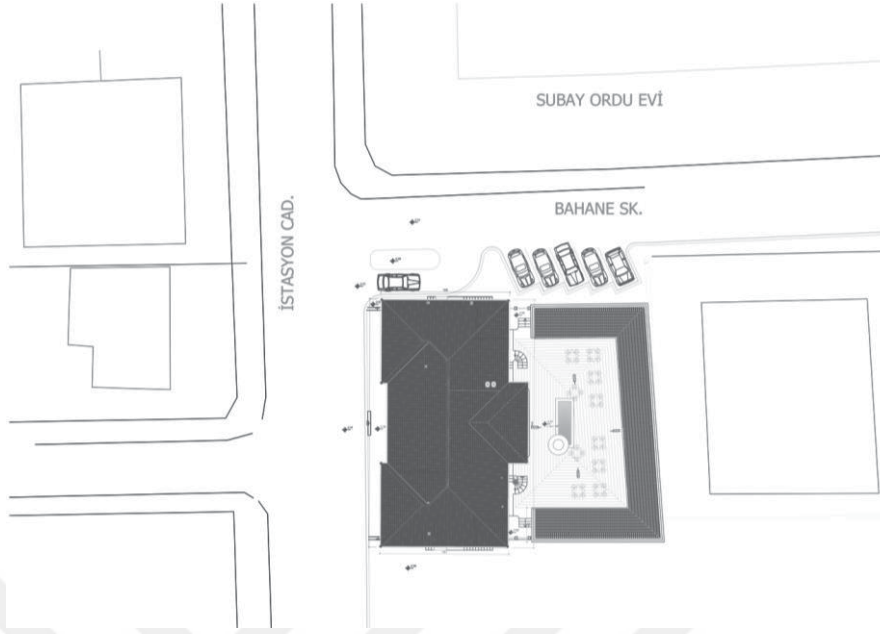


Bağdat Oteli (Misafirhane) Uzun Cephe Kesiti
(Meram Belediyesi Arşivi)

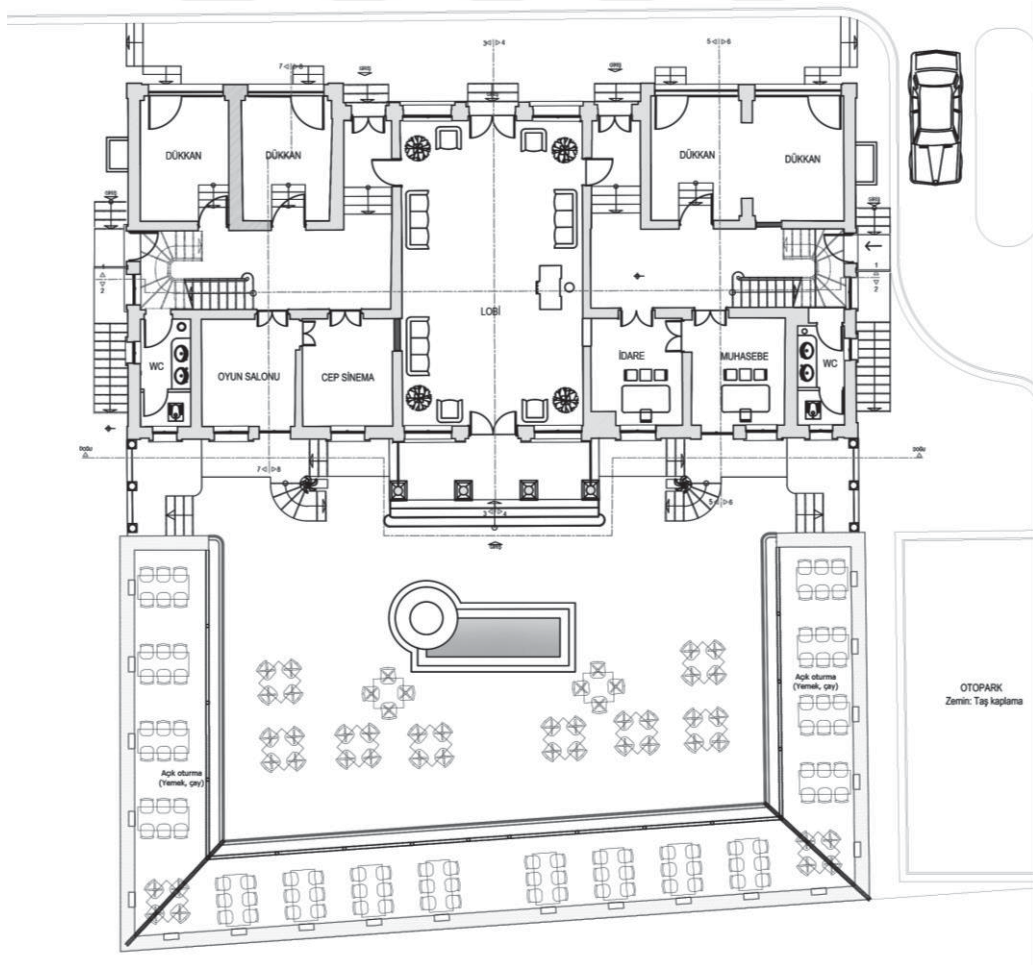


Bağdat Oteli (Misafirhane) Kısa Cephe Kesiti
(Meram Belediyesi Arşivi)

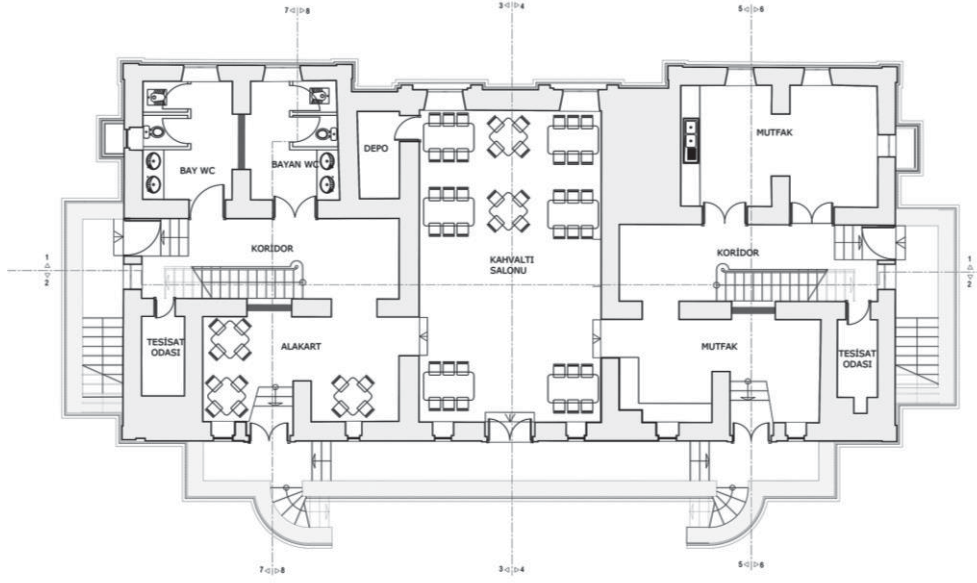
EK-4 Konya Augustus Oteli Planları, Görünüş Ve Kesitleri



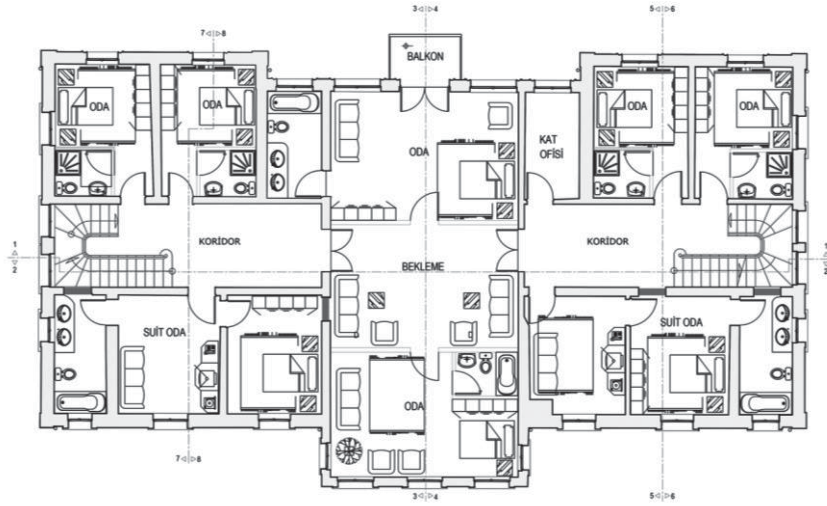
Augustus Oteli Vaziyet Planı (Meram Belediyesi Arşivi)



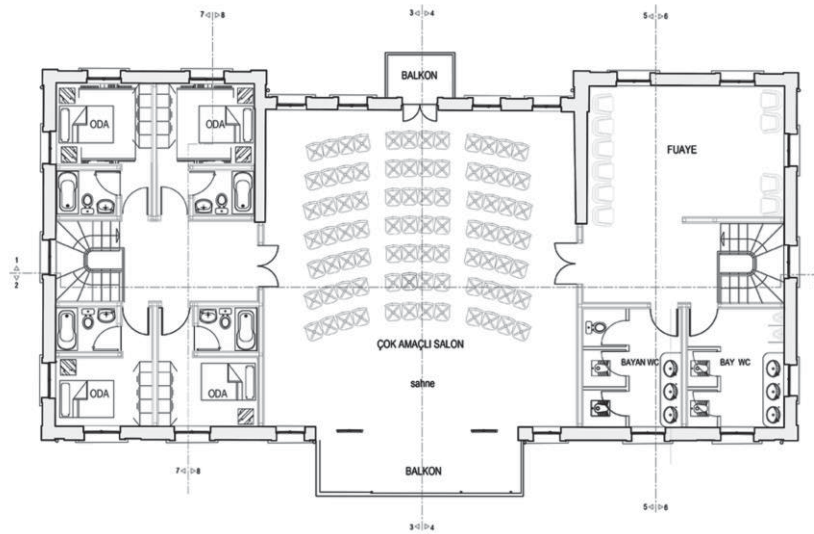
Augustus Oteli Zemin Kat Planı (Meram Belediyesi Arşivi)



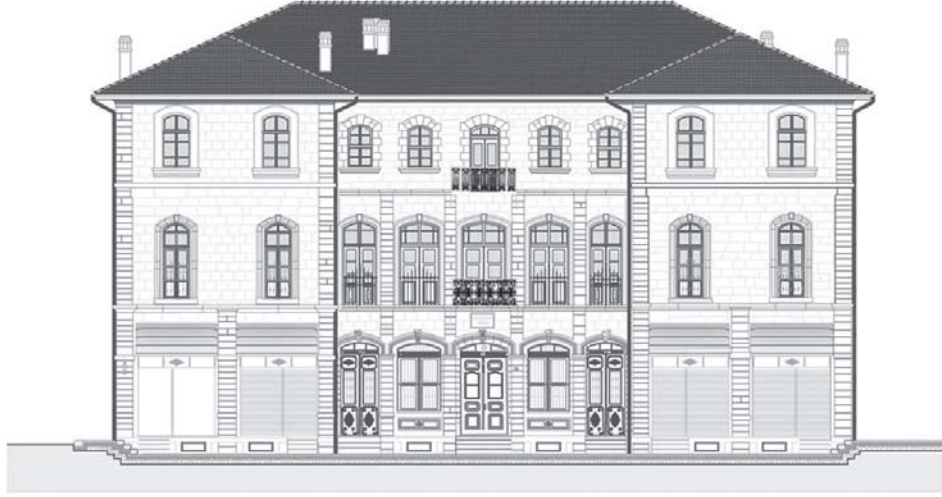
Augustus Oteli Bodrum Kat Planı (Meram Belediyesi Arşivi)



Augustus Oteli 1. Kat Planı (Meram Belediyesi Arşivi)



Augustus Oteli Çatı Katı Planı (Meram Belediyesi Arşivi)



Augustus Oteli Batı Cephesi Görünüşü (Meram Belediyesi Arşivi)



Augustus Oteli Batı Cephesi Görünüşü (Meram Belediyesi Arşivi)



Augustus Oteli Kuzey Cephesi Görünüşü
(Meram Belediyesi Arşivi)



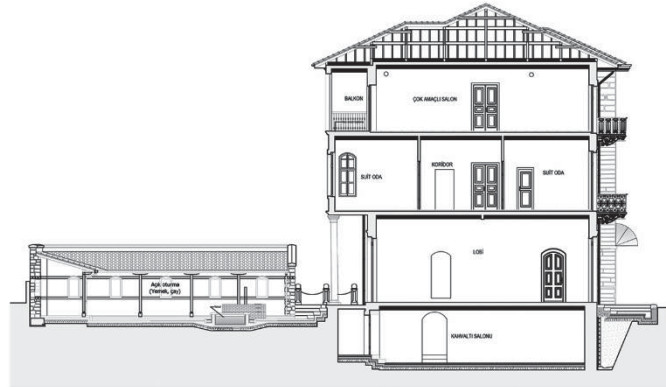
Augustus Oteli Güney Cephesi Görünüşü
(Meram Belediyesi Arşivi)



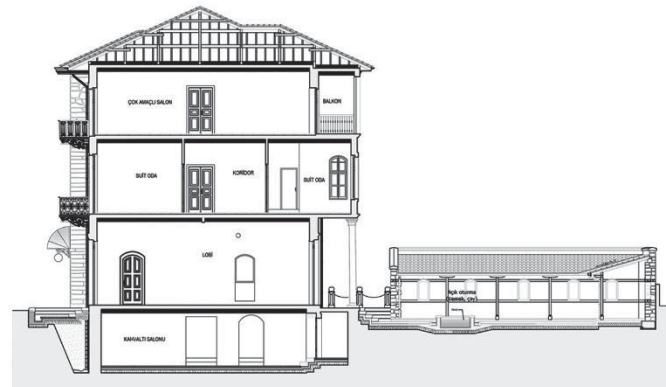
Augustus Oteli 1-1 Kesiti (Meram Belediyesi Arşivi)



Augustus Oteli 2-2 Kesiti (Meram Belediyesi Arşivi)



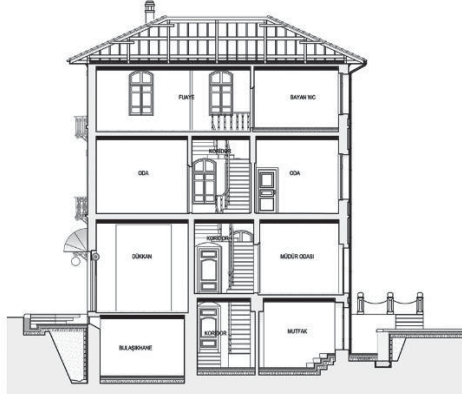
Augustus Oteli 3-3 Kesiti (Meram Belediyesi Arşivi)



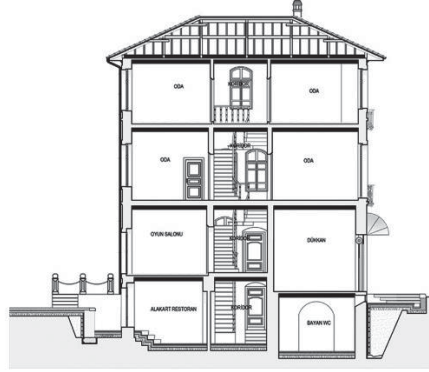
Augustus Oteli 4-4 Kesiti (Meram Belediyesi Arşivi)



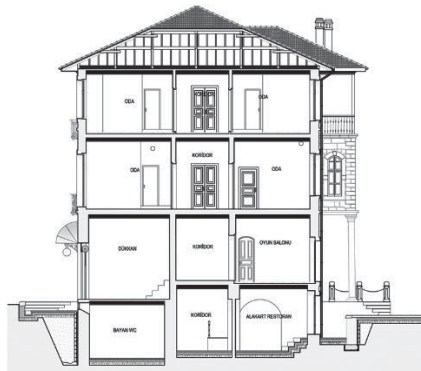
Augustus Oteli 5-5 Kesiti (Meram Belediyesi Arşivi)



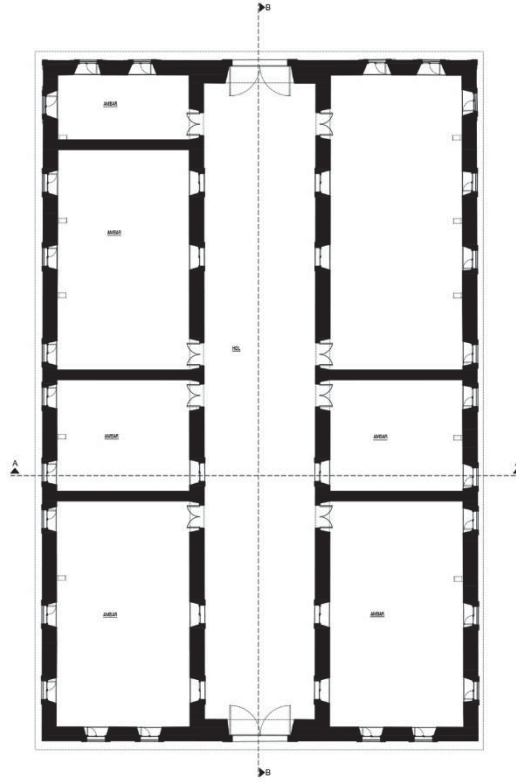
Augustus Oteli 6-6 Kesiti (Meram Belediyesi Arşivi)



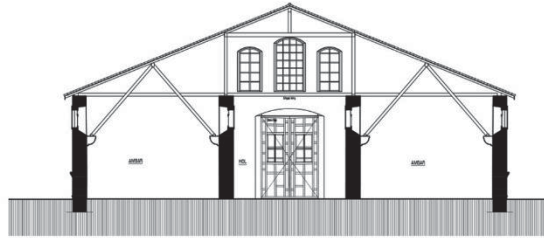
Augustus Oteli 7-7 Kesiti (Meram Belediyesi Arşivi)



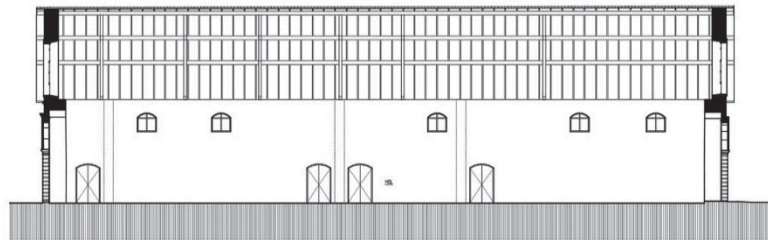
Augustus Oteli 8-8 Kesiti (Meram Belediyesi Arşivi)

EK-5 Konya Tantavi Ambarı Planları, Görünüş Ve Kesitleri

Tantavi Ambarı Restitüsyon Projesi - Plan
(Meram Belediyesi Arşivi)



Tantavi Ambarı Restitüsyon Projesi - A-A kesiti
(Meram Belediyesi Arşivi)



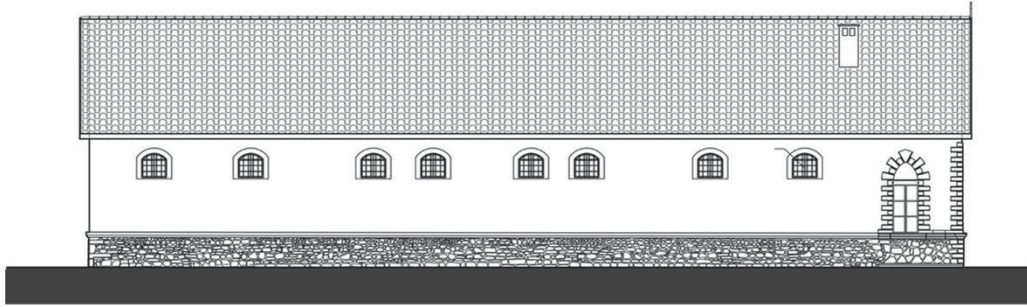
Tantavi Ambarı Restitüsyon Projesi - B- B kesiti
(Meram Belediyesi Arşivi)



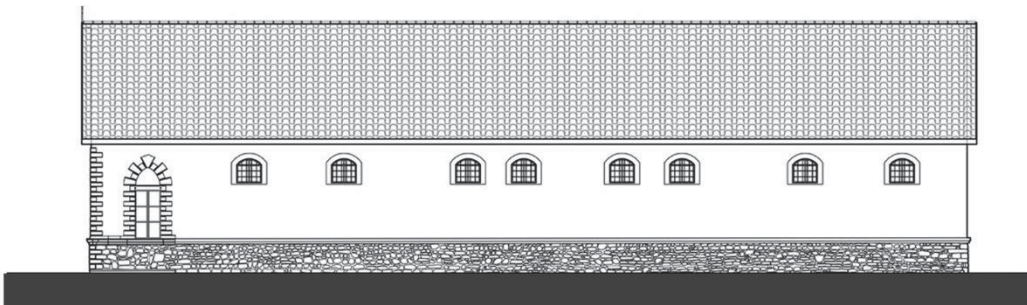
Tantavi Ambarı Restitüsyon Projesi - Kuzey Cephe
(Meram Belediyesi Arşivi)



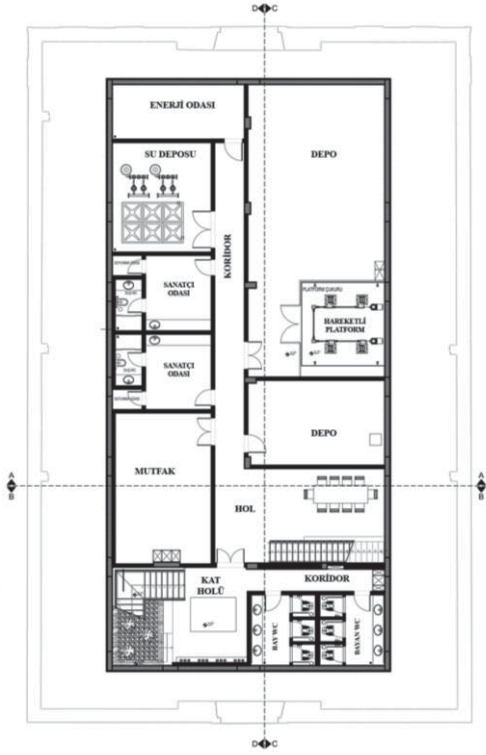
Tantavi Ambarı Restitüsyon Projesi - Güney Cephe
(Meram Belediyesi Arşivi)



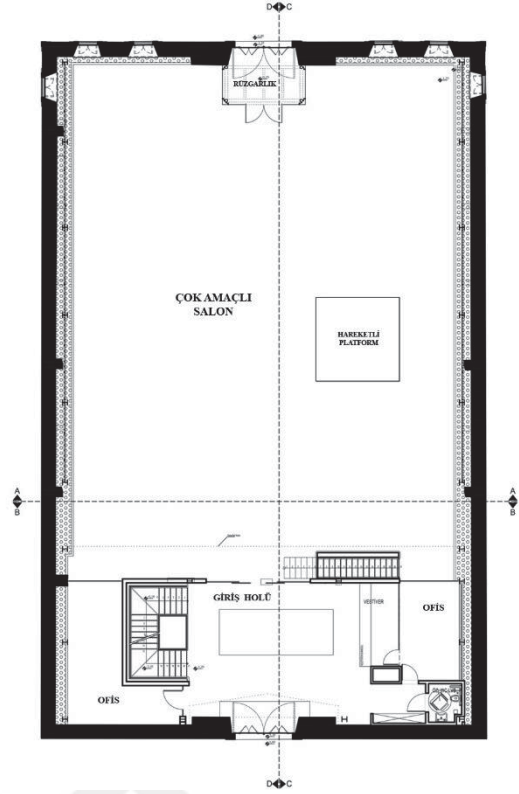
Tantavi Ambarı Restitüsyon Projesi - Doğu Cephe
(Meram Belediyesi Arşivi)



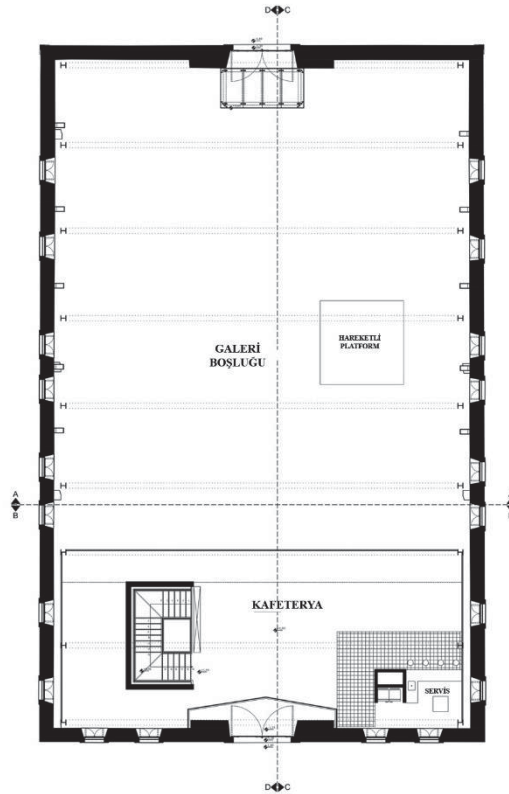
Tantavi Ambarı Restitüsyon Projesi - Batı Cephe
(Meram Belediyesi Arşivi)



Tantavi Ambarı Restorasyon Projesi
Bodrum Kat Planı
(Meram Belediyesi Arşivi)



Tantavi Ambarı Restorasyon Projesi
Zemin Kat Planı
(Meram Belediyesi Arşivi)



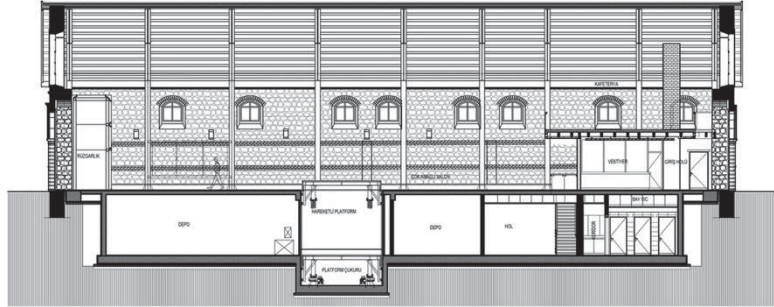
Tantavi Ambarı Restorasyon Projesi - Asma Kat Planı
(Meram Belediyesi Arşivi)



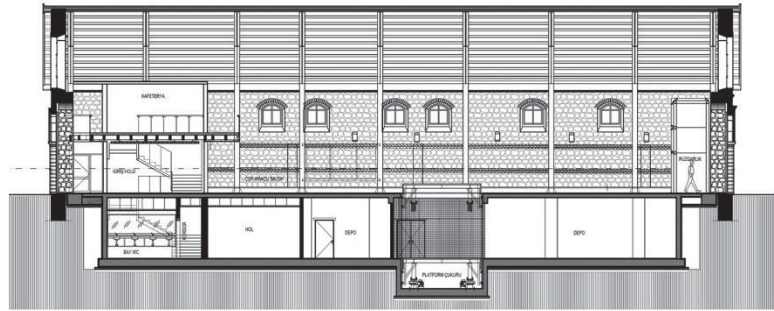
Tantavi Ambarı Restorasyon Projesi - A-A kesiti
(Meram Belediyesi Arşivi)



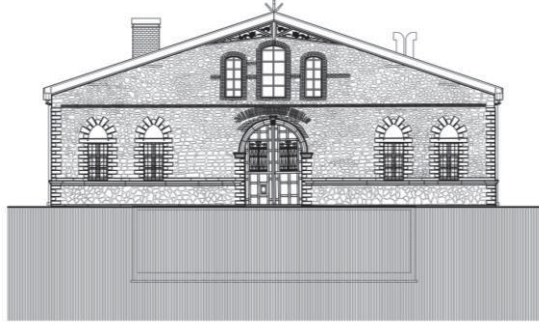
Tantavi Ambarı Restorasyon Projesi - B-B kesiti
(Meram Belediyesi Arşivi)



Tantavi Ambarı Restorasyon Projesi - C-C kesiti
(Meram Belediyesi Arşivi)



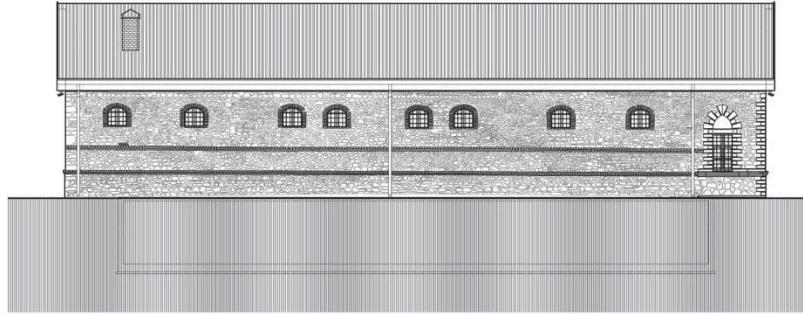
Tantavi Ambarı Restorasyon Projesi - D-D kesiti
(Meram Belediyesi Arşivi)



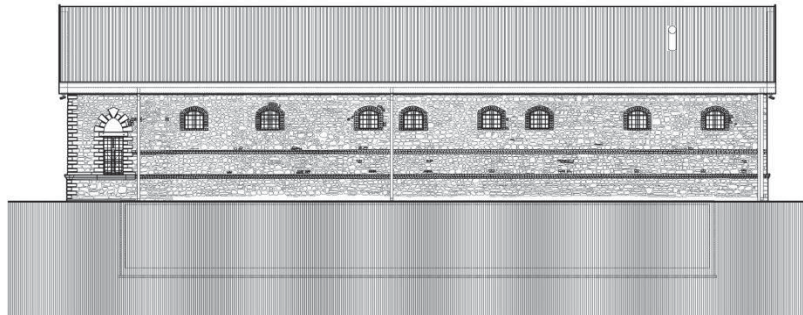
Tantavi Ambarı Restorasyon Projesi - Kuzey Cephe
(Meram Belediyesi Arşivi)



Tantavi Ambarı Restorasyon Projesi - Güney Cephe
(Meram Belediyesi Arşivi)



Tantavi Ambarı Restorasyon Projesi - Doğu Cephe
(Meram Belediyesi Arşivi)



Tantavi Ambarı Restorasyon Projesi - Batı Cephe
(Meram Belediyesi Arşivi)