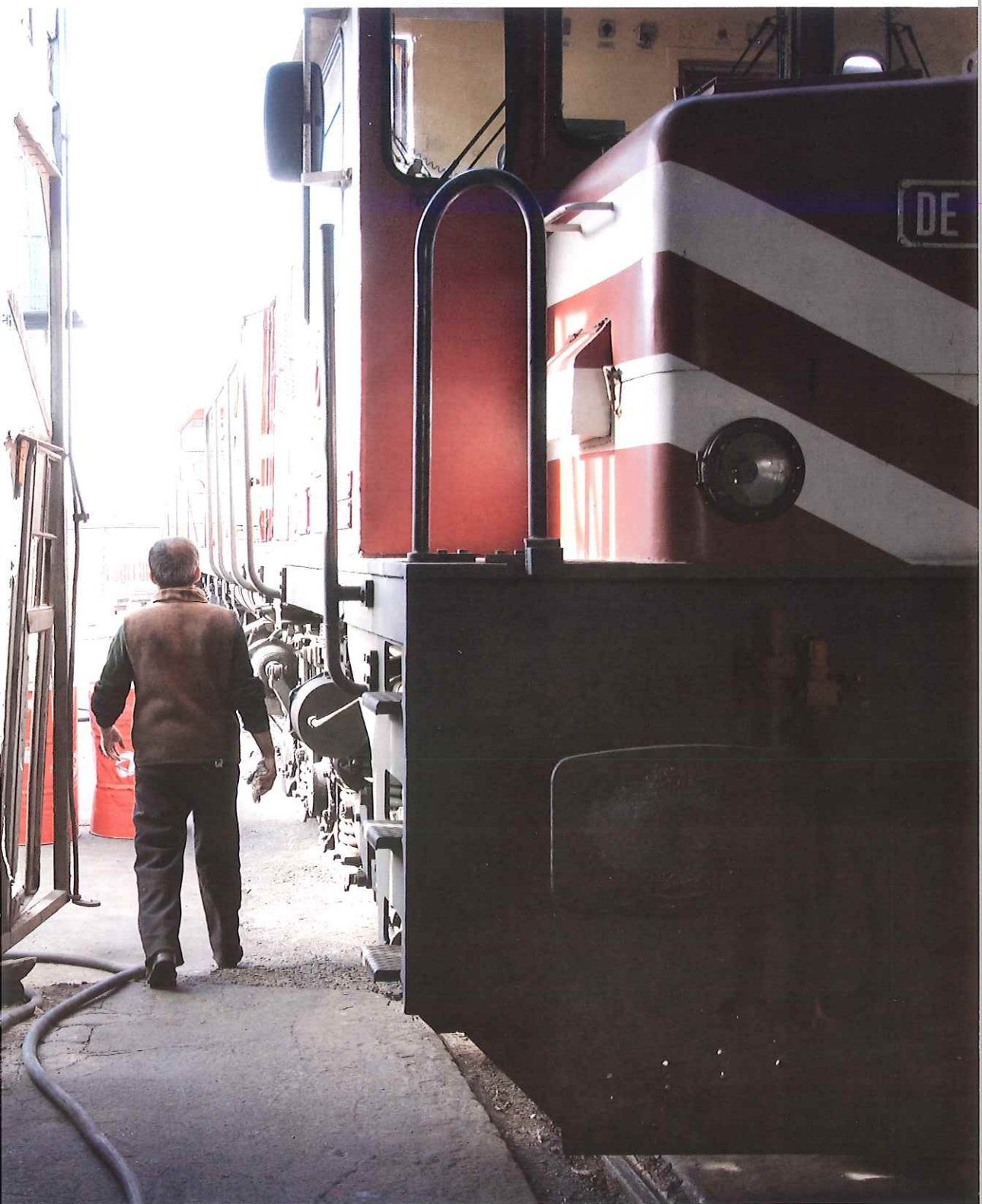




figure_01 Eskişehir Train Maintenance Depot Eskişehir Cer Atölyesi

MARKING THE REGION

Crossways Anatolia

Anadolu'daki Kavşak:

ESKİŞEHİR

Burak Pekoğlu



ESKİŞEHİR TİCARET ODASI YAYINLARI
CHAMBER OF COMMERCE PUBLICATIONS

ESKİŞEHİR TİCARET ODASI YAYINLARI NO:25

CHAMBER OF COMMERCE PUBLICATIONS

ISBN : 978 - 9944 - 60 - 867 - 1

Author Yazar

Burak Pekoğlu

Editor Editör

Burak Pekoğlu

Assistant Editors & Translation Yardımcı Editörler & Çeviri

Meriç Kiremitçi & Barış Çakan

Design Tasarım

Burak Pekoğlu

Print Baskı

Ülkü Ofset,ESKİŞEHİR / TURKEY

Tel : +90. 222. 231 36 69

Copyright © ESKİŞEHİR TİCARET ODASI

CHAMBER OF COMMERCE

Her türlü yayın hakkı saklıdır./All rights reserved.

ESKİŞEHİR, 2011



ESKİŞEHİR TİCARET ODASI

CHAMBER OF COMMERCE

İkinci Cad. No : 28/6 ESKİŞEHİR / TURKEY

Tel : +90. 222. 222 26 26

Fax : +90. 222. 230 72 30

www.etonet.org.tr

Contents

İçindekiler

8-9.	RAILROADS CAPITAL	DEMİRYOLLARININ BAŞKENTİ
13.	PREFACE	ÖNSÖZ
14-15.	BACKGROUND	ARKA PLAN
17.	Acknowledgements...	Teşekkürler...
24-27.	GROWTH	GELİŞİM
30-31.	ABSTRACT	ÖZET
32-35.	ESKİŞEHİR TRAIN STATION	ESKİŞEHİR TREN İSTASYONU
40-55.	Part i . OVERVIEW Scales.Approach.Scope	GENEL BAKIŞ Ölçekler.Yaklaşım.Kapsam
56-67.	Part ii. FRAMEWORK Site.Logic.Types	TASLAK Alan.Kavram.Yapı.Türleri
68-83.	Part iii. MAPS: URBAN SCALE Existing.Strategy	HARİTALAMA: KENTSEL ÖLÇEK Mevcut.Strateji
84-125.	Part iv. VISION Urban Form [New Station] System.Configuration.Program	VİZYON Kentsel Form [Yeni İstasyon] Sistem.Konfigürasyon.Program
126-133.	Appendix.	Ek
134-135.	Sources	Kaynaklar



6 *figure_02* Eskişehir, Railways Eskişehir Demiryolları



RAILROADS CAPITAL

Eskişehir has been exhibiting accelerated growth in recent times. It is determined to go on becoming the city envied by all of Turkey.

In 2009 thinking ECC should have a part in the city's development, we applied for the duty. There were two reasons as to why we believed ECC should play a more active role. Firstly, Eskişehir has traditionally been a commercial city. The most dynamic actors of the city's economy are the merchants and traders who happen to be our members. All procedures not attended by our members, would naturally have remained incomplete.

Secondly, the greatest beneficiaries of the city's current and future growth are the very same members of ECC. Therefore, the ECC, founded to look after its members' best interests, would actively have to contribute to the city's growth in order to fulfill its mission.

Since then, we have done much to make our presence felt in such an intense manner that is incomparable to before. Those who were not used to such an ECC found it odd. However we can safely state that most of Eskişehir, beginning with our members, are quite content about this approach.

DEMİRYOLLARININ BAŞKENTİ

Eskişehir son dönemde hızlı bir gelişim sergiliyor. Türkiye'nin imrenerek izlediği bir şehir olma yolunda kararlı adımlarla ilerliyor.

2009 yılında, ETO'nun da şehrin bu gelişiminde hisse sahibi olması gerektiği düşüncesiyle göreve talip olduk. Odamızın daha aktif olması gerektiğini düşünmemizin iki sebebi vardı. Birincisi, Eskişehir geleneksel olarak bir ticaret şehridir. Şehrin en dinamik aktörleri ETO'nun üyesi olan esnaf ve tüccarlarımızdır. Onların aktif olarak katılmadığı süreçler, tabii olarak, topal kalacaktır.

İkinci olarak ise, şehrin gelişmesinden en çok fayda sağlayan ve sağlayacak olanlar da ETO'nun üyeleridir. Dolayısıyla üyelerinin menfaatini düşünmek için kurulmuş olan ETO, bu görevini yerine getirebilmek için, şehrin gelişimine aktif olarak katkı yapmak zorundadır.

Aradan geçen kısa süre içinde, şehrimizde Odamızın varlığını, yoğun bir biçimde hissettirmesi için çok şey yaptık. Böyle bir ETO'ya alışık olmayanlar yadırgadılar. Ancak başta üyelerimiz olmak üzere, Eskişehirlilerin pek çoğunun bu yeni yaklaşımdan memnun olduklarını da güvenle söyleyebiliriz. Elinizdeki kitap, şehrin menfaati için gerekli görüp

The book you are holding in your hand is an example of efforts we undertake to serve the observed needs of the city. It is the book of an exhibition. The subject of the exhibition and the publication is the evaluation of the city's current status from an architectural point of view, in a manner of shaping its future.

Actually, our starting point was much more modest. We had set forth to create a museum project to honor great statesman Behiç Erkin, who was entombed in Eskişehir soil upon his will. Our mission was to keep the memory alive of a unique human being, who committed himself to Eskişehir, and to repay our debt to him.

However, it became apparent to us that the issue was not to be just about a museum development when the new High-Speed Train Lines, and many of them at once, started being planned even before the completion of Ankara-Istanbul connection. The State Railways founded by Behiç Erkin was undertaking a new and complex lunge. During this process, Eskişehir's status as the capital and the crossroad of the railroads had to be crystallized.

It also has to be mentioned that the High-Speed Train Lines are not only investments that connect cities on national scale. They also connect countries to one another. It represents a new ring in the chain of international integration, which is becoming more and more visible in many fields. If Eskişehir cannot react correctly and appropriately to this current situation, it could reduce to a town quickly traversed through. On the opposite, if the period is conceived as an opportunity and treated seriously to create appropriate reactions, our city can become one of the important nodes on the international network.

This book summarizes a study realized within this consciousness. We thank Burak Pekoğlu who shared our vision and dedicated his master thesis work to us. He created efficient groundwork by taking a comprehensive and wide perspective, something which many of us neglect doing while attending to the busy agenda of the city.

Without a doubt this is but a starting point. We hope for this book and the exhibition, to spark a discussion attended and involved by all of the city's actors. We will feel that we reached our goal if we can start a well-founded discussion unsoiled by unproductive disputes and dissent involving the following actors: all the public bureaucracies especially the Ministry of Transportation and State Railways, the universities, the township, the chambers of commerce, the municipalities and the political parties.

gerçekleştirdiğimiz çabaların bir örneğidir. Bir serginin kitabıdır. Kitabın ve serginin konusu, demiryolunun yer altına alınması sürecinde ortaya çıkan yeni durumun mimari bir bakış açısıyla, şehrin geleceğine yön verecek şekilde değerlendirilmesidir.

Aslında çıkış noktamız çok daha mütevazı idi. Vasiyeti icabı Eskişehir topraklarına defnedilmiş olan büyük devlet adamı Behiç Erkin adına bir müze projesi hazırlamak için yola çıkmıştık. Kendisini Eskişehir'e emanet etmiş olan bu eşsiz insanın hatırasını yaşatmak, kendisine olan borcumuzu ödemek gibi bir hedefimiz vardı.

Ancak Ankara-Istanbul Yüksek Hızlı Tren bağlantısı henüz tamamlanmadan yeni Yüksek Hızlı Tren güzergâhlarının planlanması ve birçoğuna aynı anda başlanması, meselenin sadece bir müze yapımı olarak kalmaması gerektiğini bize gösterdi. Behiç Erkin'in kurduğu Devlet Demiryolları, yeni ve kapsamlı bir hamleye başlamıştı. Bu süreçte, Türkiye demiryollarının kavşağında yer alan ve demiryollarının başkenti olan Eskişehir'in bu statüsünün belirginleştirilmesi gerekiyordu.

Şunu da belirtmek gerekiyor ki, yeni Yüksek Hızlı Tren hatları, sadece ulusal ölçekte, şehirleri birbirine yakınlaştıran bir yatırım değildir. Aynı zamanda ülkeleri birbirine bağlar. Son dönemde birçok alanda belirginleşen uluslararası ölçekteki entegrasyonun yeni bir halkasını teşkil etmektedir. Eskişehir bu süreçte ortaya çıkan duruma, doğru ve uygun bir reaksiyon gösteremezse, içinden hızla geçilip gidilen bir kasaba haline dönüşebilir. Buna karşılık, eğer süreç bir fırsat olarak görülür ve gereken ciddiyetle değerlendirilip, uygun reaksiyonlar geliştirilirse, şehrimiz uluslararası bir ağın önemli düğüm noktalarından biri haline gelebilir.

Elinizdeki kitap, bu bilinçle gerçekleştirilmiş bir çalışmayı özetliyor. Bizim vizyonumuzu paylaşılarak yüksek lisans çalışmasını bize tahsis eden Burak Pekoğlu'na teşekkür ederiz. Şehrin gündemi ile meşgul olurken pek çoğumuzun ihmal ettiği bütüncül ve geniş bir perspektiften bakarak, verimli olabilecek bir zemin oluşturdu.

Hiç şüphesiz, bu sadece bir başlangıç noktasıdır. Elinizdeki kitabın ve serginin, şehrin bütün aktörlerinin katılacağı ve katkı yapacağı bir tartışmayı başlatacağını umuyoruz. Siyasi partilerin, belediyelerin, meslek odalarının, üniversitelerin, vilayetin, başta Ulaştırma Bakanlığı ve Devlet Demiryolları olmak üzere ilgili bütün kamu bürokrasisinin, kısır çatışmalar ve çekişmeler üzerinden değil, daha sağlam bir zemin üzerinden konuyu tartışmasına vesile olabilirsek, görevimizi yapmış olduğumuzu düşüneceğiz.

Harun KARACAN

TOBB Yönetim Kurulu Üyesi (UCCET Board Member)
Eskişehir Ticaret Odası Başkanı (President of ECC)



10 *figure_03* Brick Factory in Eskişehir, kiln resting area Eskişehir'de Tuğla Fabrikası, kil dinlendirme alanı





figure_04
Kiln Grinder
Kil Ögütücü

PREFACE

During my Master in Architecture study at Harvard University, I worked closely with and assisted teaching the Aga Khan Professor Hashim Sarkis. Mr. Sarkis's continuous research on my hometown Istanbul at Harvard has been a way to nourish my understanding of architectural potential of infrastructural scales' mediation between a system and object. Two consecutive design studios' that I have assisted teaching are *Yenikapı: Intermodal Transportation Hub* (also attended as a student) and *The Geography of a Bridge: Reconfiguring Istanbul's Atatürk Bridge across the Golden Horn*.

Infrastructure can be conceived as in-between conditions of urban strata. The elements of the city are tied together with these physical connectors of streets, bridges, waterways and railroads. Their scale and formation rely on their pure functional capacities. These systems of connectivity can become dividers of the city and appear esthetically unattractive to their surroundings. The systematic tectonics of these in-between separators could be realized in their "object-like conception of infrastructure". This approach for an infrastructural scale in its cross-sectional relationship to the city can be defined as a "quasi-object that could radiate its visual and formal logic to its immediate and distant surroundings without being consumed by them." ¹

The broad scope of my research under Hashim Sarkis's advisory is to look at infrastructure's impact in the Hinterland of Turkey by taking the city of Eskişehir as a regional model in between the two polar cities, Istanbul and Ankara. The potentials of the rail-line developments in Turkey, such as Marmaray (under-water tunnel project at Bosphorus) and speed-train lines, led my focus towards the consolidation of the railyard into a spine infrastructure. The in-between structure bridges public programs, the memorial of Behiç Erkin, and the new inter-modal transportation-hub. This development also releases the land for real-estate densification while becoming an urban landscape intervention.

ÖNSÖZ

Harvard Üniversitesi'nde Mimarlık yüksek lisansı öğrencisiyken, Aga Khan Profesörü Hashim Sarkis'e asistanlık yapma ve birlikte yakın çalışma fırsatı buldum. Profesör Sarkis'in yaşadığım şehir İstanbul üzerine sürdürdüğü çalışmalar, altyapısal ölçeklerin sistem ve nesne arasındaki arabuluculuğunun mimari potansiyelini anlamak açısından bana çok şeyler kattı. Arka arkaya öğretim asistanlığı yaptığım iki tasarım stüdyosu şunlardır: *Yenikapı: Çok yönlü Ulaşım Merkezi* (öğrenci olarak da katıldım) ve *Bir Köprü'nün Coğrafyası: İstanbul Haliç üzerindeki Atatürk Köprüsü'nün Yeniden Düzenlenmesi*.

Altyapı kentsel katmanların birbirleri arasındaki ilişkiler olarak idrak edilebilir. Şehrin elementleri sokaklar, köprüler, su yolları ve demiryolları gibi fiziksel bağlayıcılarla bir araya gelirler. Ölçekleri ve oluşumları saf işlev kapasitelerine göre değişir. Bu bağlantı sistemleri şehri bölebilir ve estetik olarak itici görünebilirler. Bu ayraçların yapı sanatı ve bilimi çerçevesinde sistematik olarak ele alınmaları, onları "altyapıyı nesnelleştirme kavramıyla değerlendirerek gerçekleştirilebilir". Altyapı ölçeğinin şehirle bölümler-arası ilişkisine getirilen bu yaklaşım, "görsel ve şekilsel mantığını bir yandan yakın ve uzak çevresine yayarken bir yandan da görsel ve şekilsel mantıkla tüketilmemiş bir yarı-nesne" ¹ olarak tanımlanabilir.

Hashim Sarkis danışmanlığında geliştirdiğim araştırmamın genel kapsamı Eskişehir ele alınarak iki kutup şehir İstanbul ve Ankara arasında bölgesel bir model olarak altyapının Türkiye iç bölgelerine etkisini inceliyor. Türkiye'de Marmaray (Boğaziçi-sualtı tüneli projesi) ve hızlı tren hatları gibi demiryolu yatırımları, odağını demiryolu sahası odağını, omurga yapıda birleştirmeye yöneltti. Bu arada geriye kalan yapı; kamu programları, Behiç Erkin Anıtı ve yeni çok yönlü ulaşım merkezini bir araya getirmektedir. Bu kalkınma sistematik çevre yenilemesi müdahalesiyle araziye serbest bırakarak emlak değerlerinin artmasına sebep olacaktır.

BACKGROUND

The site for my thesis work at Harvard University (presented on January 18th 2011) was evoked during a visit made to Eskişehir Chamber of Commerce (ECC) in the summer of 2010. The President of ECC, *Harun Karacan* introduced me to *Cemalettin Nuri Taşçı*, who has been involved with Eskişehir's strategic planning over the years. We negotiated the ways on potential academic research towards a new strategic standpoint for imagining Eskişehir's future potentials. The search for the site was initiated by looking at Behiç Erkin's Memorial site as a starting point. Behiç Erkin's memorial marks the West entrance for Eskişehir's Railways. Even though Behiç Erkin is not from Eskişehir, his life-story tells a lot about a reflective history on transportation, logistics, politics and humanity. The location of his memorial frames an important industrial site, which extends 2.3 kms by the railyards. The site divides the city, while posing alternative ways of rethinking the city's future reflection. The industrial waste from this site becomes a potential to re-evaluate program within and beyond the city. This opportunity raises some questions to think of.

ARKA PLAN

Harvard Üniversitesi'ndeki tez çalışmamın (18 Ocak 2011 tarihinde sunuldu) konusunu 2010 yazında Eskişehir Ticaret Odası'na (ETO) yaptığım bir ziyaret sırasında belirledim. ETO Başkanı *Harun Karacan* beni senelerdir Eskişehir'in stratejik planlamasında söz sahibi olan *Cemalettin Nuri Taşçı*'yla tanıştırdı. Kendisiyle, Eskişehir'in potansiyelini yeni stratejik bir bakış açısıyla hayal edebilmek için bir akademik araştırmanın köprü rolü üstlenmesinde söz konusu olabilecek işbirliği yollarını tartıştık. Arayışlarımıza Behiç Erkin Anıtı'nı bir başlangıç noktası görerek devam ettik. Anıt, Eskişehir demiryollarının batı kapısını işaret ediyordu. Behiç Erkin her ne kadar Eskişehir'li değilse bile, onun hayat hikayesi ulaşım, lojistik, siyaset ve insanlık tarihine dair çok şey anlatmaktadır. Anıtın konumu, demiryolundan itibaren 2,3 km boyunca uzanan önemli bir endüstriyel alanı çevrelemektedir. Bu alan şehri böldüğü gibi, şehrin gelecek yansımaları hakkında alternatif düşünme şekillerini yeniden yaratma olanağı sağlıyor. Bu alanda kullanılan ve kullanılmayan endüstriyel binalar, şehir içi ve ötesinde programı yeniden değerlendirme olanağı sunmaktadır. Bu durum bazı soruları akla getirmektedir.

How do we network culture amongst the cities that are more developed and developing through the advantages of infrastructure? The transportation links allow people to physically inhabit and experience the city through its spatial qualities. How are these qualities reflected and framed through the built environment? The growth of cities is being proposed to be in synch with efficient transportation and logistic infrastructure projects. In doing this, how do we fuse boundaries and treat them in a well orchestrated fashion?

The academic research allows a wide lens to look at the existing problems in their experimental approach, which is freed from the bureaucratic challenges of the agencies or regulations. The advantage of this freedom was to display a vision that could test the integration of engineering, transportation planning, architecture, and landscape aspects under one umbrella. These skills are usually applied separately, which result in poor orchestration of urban development strategies.

The local knowledge of my research area has become essential in my decision-making process. The experimentation was mediation between scientific data and the artistic play of the parts. The conceptual framework of the study highlights these parts and tries to link them in their programmatic relations, which then derives the formal response in this book. The intervention can be seen as the beginning of a formal idea that wants to critically enrich integrated ways of approach during the time of Turkey's infrastructural renaissance.

Gelişmiş ve gelişmekte olan şehirlerin kültürlerini altyapı olanaklarıyla aynı ağ içerisine nasıl toplarız? Ulaşım hatları, insanların fiziksel olarak şehirde ikamet etmeleri ve şehrin alansal özelliklerini tecrübe etmelerine izin verir. Bu özellikler, inşa edilmiş yapılarla ne kadar yansıtılıyor ve vurgulanabiliyor? Deniyor ki, şehirlerin büyümesi verimli ulaşım ve lojistik altyapı projeleriyle senkronize olmasına bağlıdır. Bunu yaparken, sınırları nasıl kaynaştırırız, onları nasıl iyi yönetilmiş bir muameleye tabi tutarız?

Akademik çalışma var olan sorunlara deneysel yaklaşımda geniş bir mercek bakmaya izin verir; ki bu yaklaşım kurumların bürokratik engelleri ve düzenlemelerinden muafır. Burada bu özgürlüğün avantajı, mühendislik, ulaşım planlaması, mimari ve çevre yenilemesi açılarının tek bir şemsiye altına getirilişini sınavacak bir vizyon sergileyebilmektir. Genellikle bu becerilere ayrı ayrı başvurulur, ki bu kentsel gelişim stratejilerinin kötü yönetilmesine yol açar.

Araştırmamın değindiği bölge hakkındaki yerel bilgim karar alma sürecinde önemli oldu. Deney, bilimsel veriler ile bu kısımlardaki sanatsal oynayışlar arasında arabuluculuk etmeye dayanıyor. Çalışmanın kavramsal çatısı bu kısımları vurgulayıp, işlevsel ilişkileri çerçevesinde birbirleriyle bağlantılarını kurmaya çalışıyor, ve böylece bu kitapta asıl cevabı türetiyor. Bu müdahale, Türkiye'nin altyapı rönesansı çağında, bütünleştirilmiş yaklaşım yollarını ciddi derecede zenginleştirmek isteyen formel bir fikrin başlangıcı olarak görülebilir.

Acknowledgements...

I would like to express my gratitude to people, who helped and supported me during my thesis period.

My Advisor *Hashim Sarkis*, for his critical insight on this research and mentoring me during my years at Harvard.

To the President of ECC, *Harun Karacan Ferruh Uztuğ* *Cemalettin Nuri Taşçı* for advisory and his extensive insights

Sibel Bozdoğan, for her reflections

Süleyman Hilmi Özer
Emir Kıvırcık for the precious introduction of "Behiç Erkin"

My friends: *İzzet Darendeli, El Hadi Jazairy, Murat Karaman, Joaquin Mendoza, Ricardo Munoz, Murat Mutlu, Pelin Tan, Brendan Warford* (for his extensive support)

My Parents, Sister and *Meriç Kiremitçi* for their endless support

Special Thanks to;

**Transportation Ministry of Turkey,
Turkish State Railways,
Eskişehir Greater Municipality,
Eskişehir Tepebaşı Municipality,**

For their technical support.

Teşekkürler...

Tez sürecim boyunca bana yardım eden ve destek olan kişilere teşekkürlerimi sunmak istiyorum.

Danışmanım *Hashim Sarkis*'e, bu araştırmamdaki eleştirel düşünceleri ve Harvard yıllarımda bana yol göstericilik yaptığı için,

ETO Başkanı Sn. *Harun Karacan'a*
Ferruh Uztuğ'a,
Cemalettin Nuri Taşçı'ya danışmanlığı ve uzun süreli destekleri için,

Sibel Bozdoğan'a, verdiği fikirler için,

Süleyman Hilmi Özer'e
Emir Kıvırcık'a çok değerli "Behiç Erkin" tanıtımı için,

Arkadaşlarıma: *İzzet Darendeli, El Hadi Jazairy, Murat Karaman, Joaquin Mendoza, Ricardo Munoz, Murat Mutlu, Pelin Tan, Brendan Warford* (uzun süreli desteği için)

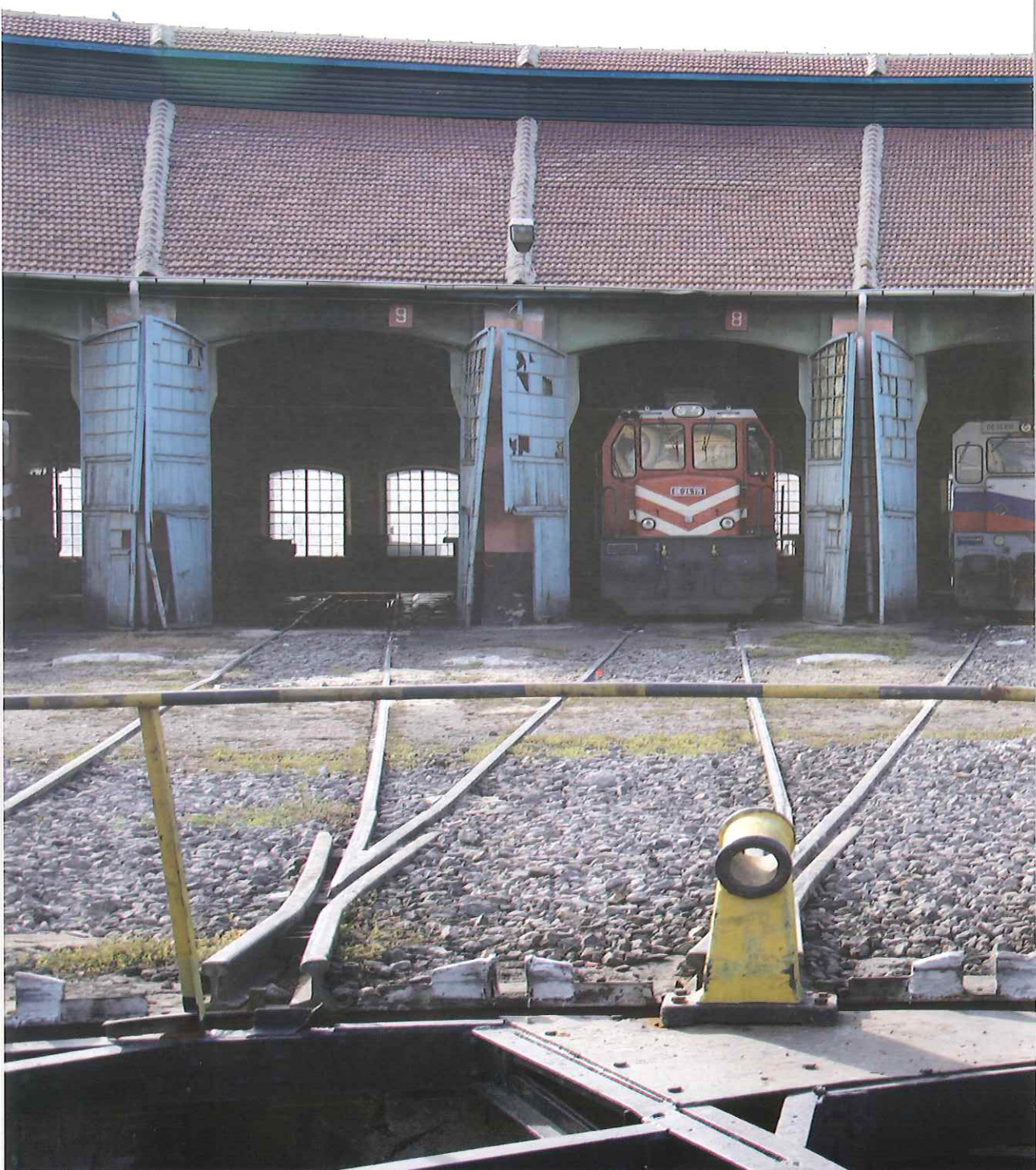
Annem, babam, kız kardeşim ve Meriç Kiremitçi'ye sonsuz destekleri için

Teşekkür ederim.

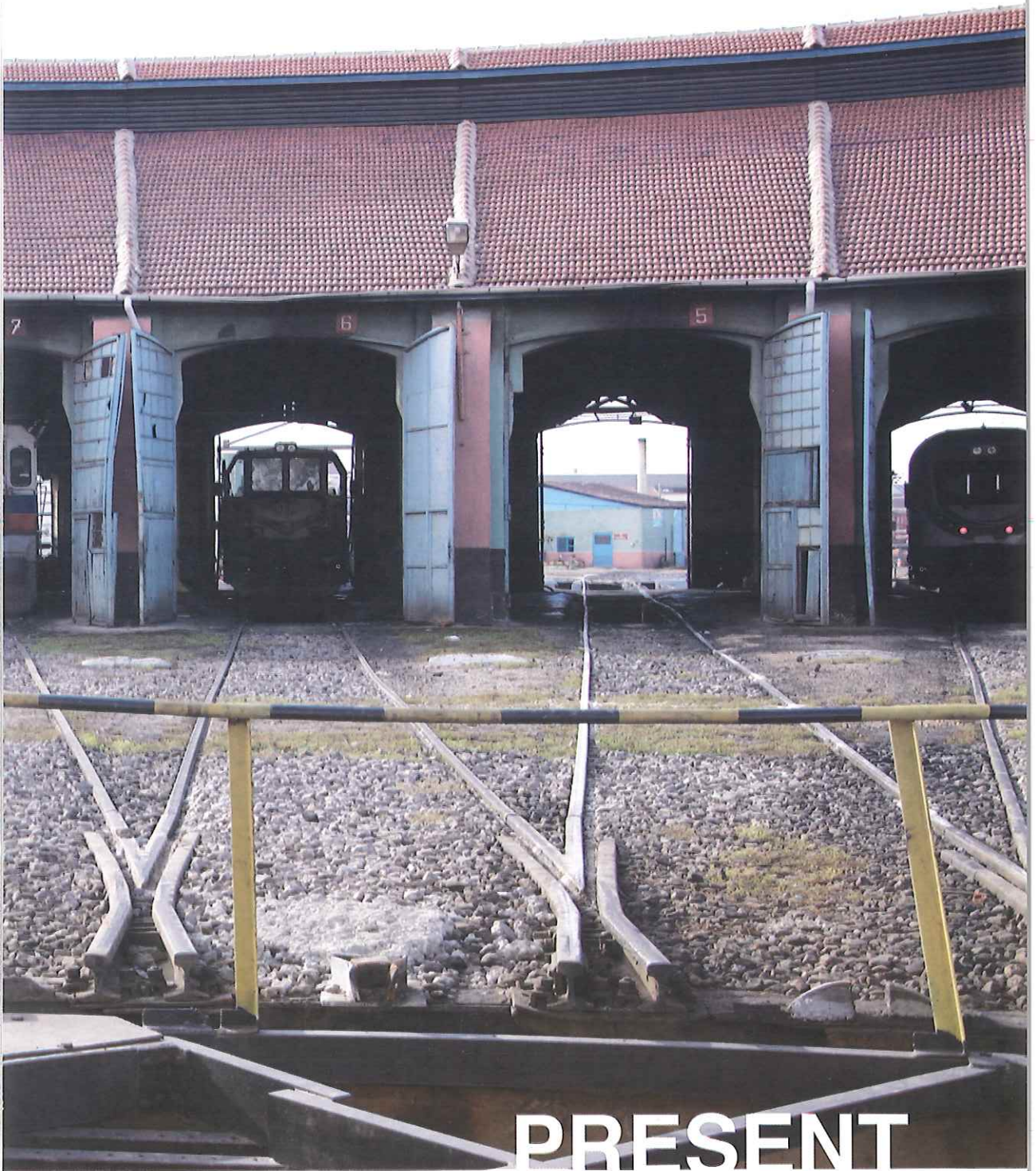
Ayrıca, teknik desteklerinden dolayı

**Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı'na
Türkiye Devlet Demiryolları'na,
Eskişehir Büyükşehir Belediyesi'ne,
Eskişehir Tepebaşı Belediyesi'ne,**

Teşekkürlerimle...



figure_05 Eskişehir Train Maintenance Depot Eskişehir Cer Atölyesi



PRESENT

Günümüz



figure_06 Eskişehir Train Maintenance Depot Eskişehir Cer Atölyesi



Geçmiş

The founder of Turkish State Railways ("TCDD"), Behiç Erkin's memorial highlights the west entrance of a geographically important city, Eskişehir, where he wanted to rest his soul with the sounds of train tracks in the junction of Enveriye Station.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın (TCDD) kurucusu *Behiç Erkin*'in anıtı coğrafi açıdan önemli bir şehir olan ve kendisinin de ruhunu tren vagonlarının sesleriyle Enveriye İstasyonu kavşağında dinlendirmek istediği Eskişehir'in batı girişine dikkat çekiyor.

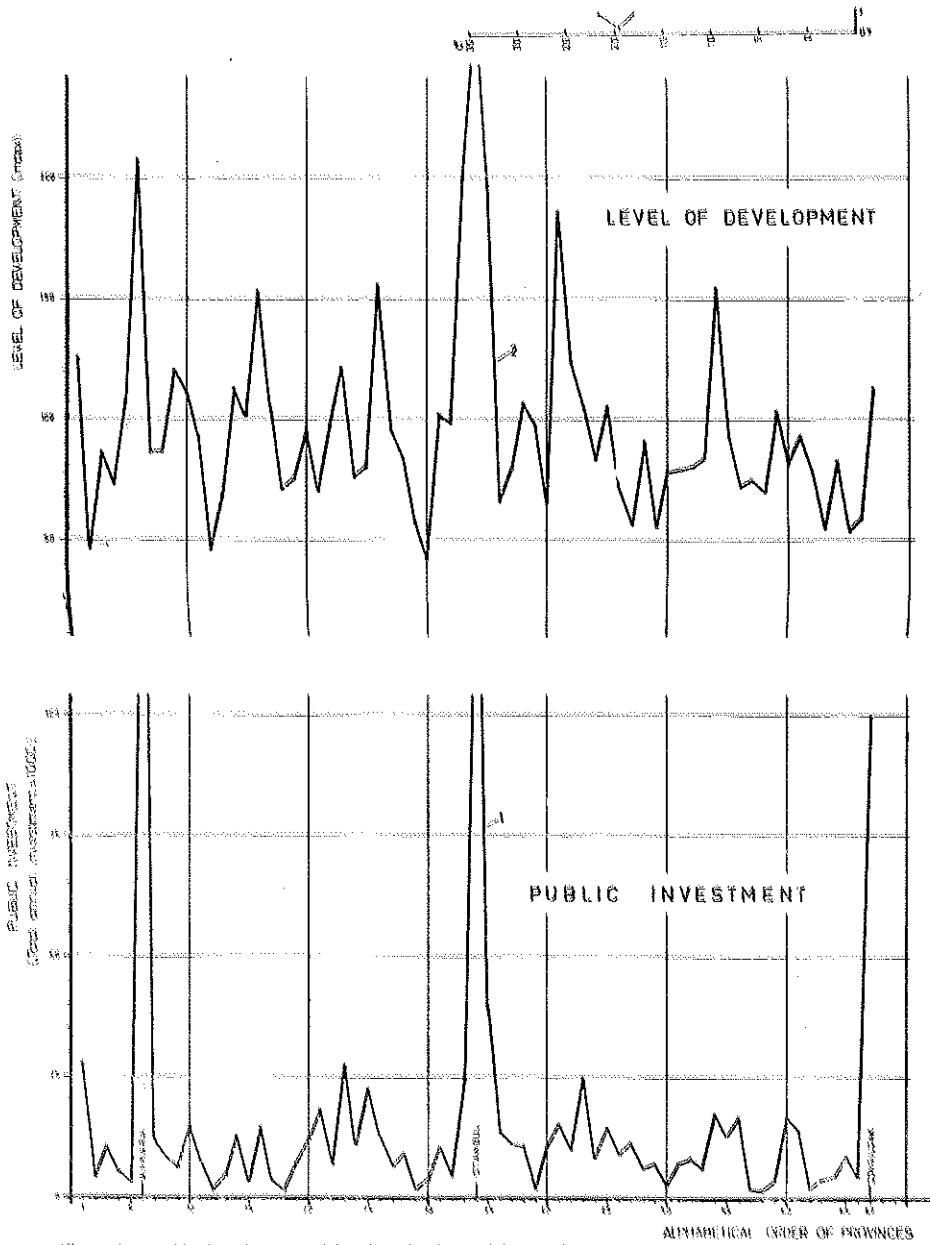
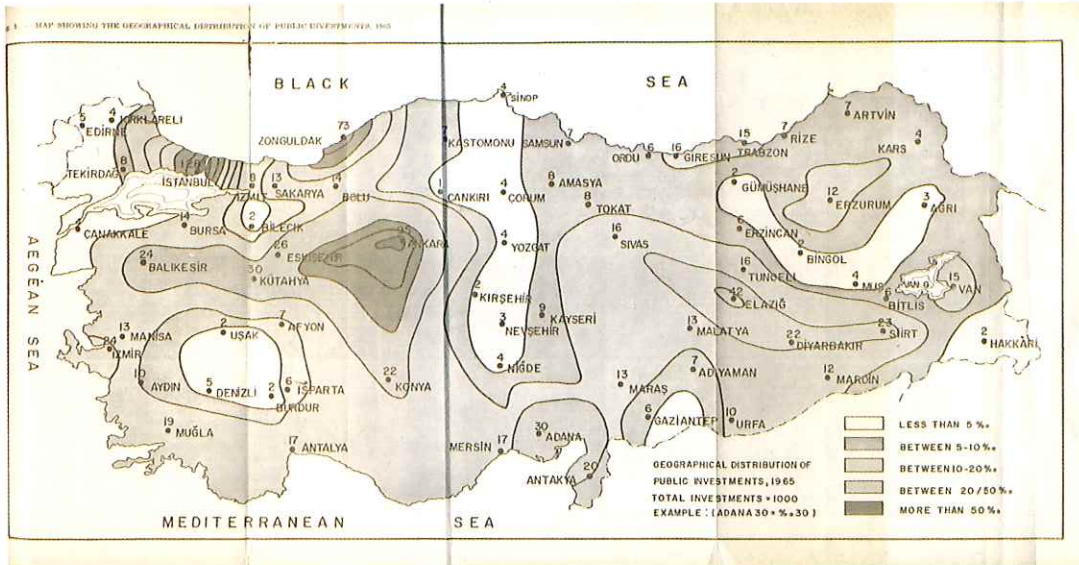


Figure 2 Public Investments and Level of Development by Provinces
 Diagram 1 Public Investments by Provinces
 Diagram 2 Level of Development by Provinces

N. B. Provinces in Diagram 2 are ordered on the same scale as for Diagram 1.

figure_07

Geographical Distribution of Public Investment (Statistical Data), 1965
 Kamusal Yatırımın Coğrafi Dağılımı (İstatistiksel Bilgi), 1965



figure_08

Geographical Distribution of Public Investment, 1965

Kamusal Yatırımın Coğrafi Dağılımı, 1965

Period is to rethink about *the geographical distribution of public investment corridors* while Turkey have been re-investing on the rail-link projects such as the high-speed line between Istanbul-Ankara, Ankara-Konya and the Marmaray (under-water tunnel project at Bosphorus), which are taking place during the years of 2004-2014. (figure_07)

Türkiye, 2004-2014 yılları arasında İstanbul-Ankara, Ankara-Konya arasındaki yüksek hızlı tren hattı ve Marmaray (Boğazda su altı tüneli projesi) gibi demiryollarına ilişkin projelere yatırım yaparken, süreç kamu yatırımları geçitlerinin coğrafi açıdan dağılımı üzerine yeniden düşünme dönemidir.

(Şekil_07)

GROWTH

20th Century development patterns of Turkey are fragmented and discontinuous due to inadequate capital accumulation and bureaucratic impasses. *İlhan Tekeli* defines these fragments in three major periods.

WWI the "radical modernity" era
Disintegration of the Ottoman Empire into Nation-States

WWII the "populist modernity" era

1980 the "global city"- City-Regions;
Linked by Public Investment/Transport Corridors...

GELİŞİM

Türkiye'nin gelişim örüntüleri yetersiz sermaye birikimleri ve bürokratik çıkmazlardan dolayı parçalanmış ve devamsızdır. *İlhan Tekeli* bu parçalanmışlıkları üç ana döneme ayırıyor.

Birinci Dünya Savaşı
- Osmanlı İmparatorluğunun Ulus Devletlere bölünmesi
- "radikal çağdaşlık" dönemi

İkinci Dünya Savaşı
- "popülist çağdaşlık" dönemi

1980 "küresel şehir"
- Kamu yatırımları ve ulaşım geçitleriyle bağlanmış Bölgesel Şehirler.



figure_09
Foundation of Infrastructure
Altyapı'nın Kuruluşu

Target agency model for urban development

"Municipalities now entrusted with far broader areas of responsibility compared to the '*shy modernity*' periods were expected to modernize urban life. But these municipalities were to remain under the **tutelage of the central government**.

"Radical modernity period had raised expectations for planning, based on the concept of the **efficient city**.

Kentsel gelişim için hedef kurum modeli

"*Çekingen çağdaşlık* dönemlerindeki göre çok daha geniş sorumluluk alanları emanet alan belediyelerin kentsel yaşamı modernleştirmeleri bekleniyordu. Ama bu belediyeler **merkezi hükümetin vesayeti altında kalmak** durumundaydı."

"Kökten çağdaşlık dönemi '**verimli şehir**' kavramına dayanan planlamalara dair beklentileri yükseltmişti.

WWI the "radical modernity"

"The spatial aspect of the nation-state building project follows;

1. Proclamation of **Ankara** as the Capital City.
 - As opposition to the harbor cities.
 - Lifestyle as an example for the whole country.

2. **Railroad system** to provide for **internal market integration**.

"During the '*shy modernity*' period railroad construction had been commissioned from foreign companies. These railroads **connected agricultural hinterlands to harbor cities**, thus opening the internal market instead of providing integration.

3. Government-sponsored industrialization program aimed at import substitution, which located factories in small towns along the **railroad network**."

Birinci Dünya Savaşı - "Radikal Çağdaşlık"

"Ulus-devlet inşa etme projesinin yerleşimsel kısmına ilişkin belirleyici olanlar;

1. **Ankara**'nın başkent ilan edilişi.
 - Liman kentlerine tercih edilmesi
 - Tüm ülkeye örnek olacak hayat tarzı

2. **İç pazarların entegrasyonuna** yardımcı olarak **demiryolu sistemi**

"*Çekingen çağdaşlık* döneminde demiryolu inşaatı yabancı şirketler tarafından finanse edildi. Bu demiryolları arka planda kalmış **tarım bölgelerini liman kentlerine bağlayarak**, entegrasyondan ziyade iç pazarın açılmasına sebep oldu.

3. İthalatın yerini alması hedefiyle devlet sponsorluğunda sanayileşme programı, **demiryolu ağı** kapsamında olan küçük kentlere konumlandırılan fabrikalar."



figure_10
Infrastructure
Altyapı

WW II the "populist modernity"

"Turkey embarked on a rapid urbanization process, as did other developing countries.

"One condition for control of rapid urbanization within the context of the modernist legitimacy framework is the provision of formal employment opportunities, housing, and infrastructure to the growing urban population. But provision of these elements depends on a high rate of capital accumulation, which did not exist.

"During the early years of rapid urbanization, Turkey moved from a single-party regime to a multi-party democracy. This was a kind of democracy in which populist tendencies increased and patron-client relations became dominant. It is not correct, however, to attribute the type of compatibility mechanisms adopted only to the type of political regime. In this decade Turkey was also engaged in an industrialization program, and there was a need for cheap labor in the cities."²

The inadequacies followed by spontaneous development models.

For Example; Housing shortage caused informal settlements – 'gecekondu' typology.

Lack of infrastructure gave birth to informal and disintegrated modes of transport, such as commonly used 'dolmuş' – shared taxis in the urban context.

Informal economy – 'işporta' is also created back then.

İkinci Dünya Savaşı - "Popülist Çağdaşlık"

"Türkiye, gelişmekte olan diğer ülkeler gibi, hızlı bir şehirleşme sürecine girdi."

Hızlı kentleşmeye hakim olabilmenin, modernist mesruluk bağlamında bir şartı da büyüyen kentsel nüfus için adanmış istihdam, iskan fırsatları ve altyapı tedarik etmektir. Ancak bu unsurların sağlanması yüksek seviyede sermaye birikimine muhtaçtır ve bu da henüz bulunmamaktadır.

"Hızlı kentleşmenin ilk senelerinde Türkiye tek partili rejimden çok partili demokrasiye geçti. Bu, popülist eğilimlerin arttığı ve lütuf-biat ilişkilerinin baskın olduğu bir demokrasi biçimiydi. Lakin, benimsenen uyum mekanizmalarının şeklini sadece politik rejim tipine dayandırmak da doğru olmaz. Bu onyılda Türkiye aynı zamanda bir sanayileşme programına angaje olmuş durumdaydı, ki bu da şehirlerde ucuz iş gücüne duyulan ihtiyaç demektir."²

Yetersizlikleri takip eden spontane gelişim modelleri.

Örneğin; iskan açığı gayrimişru yerleşimlere neden oldu - 'gecekondu' tipolojisi.

Altyapı eksikliği denetimsiz ve kopuk ulaşım yöntemlerini doğurdu, kent çapında paylaşılan taksiler olarak 'dolmuş' örneğin. Kayıtdışı ekonomi - 'işporta' da bu zamanda başladı.

1980 the "global city"- City-Regions

"The transition from industrial society to knowledge society, from the Fordist type of production organization to a flexible type, from the world of nation-states to a globalized world, and from modernist thought to postmodernist thought constituted the main dimensions of this transformation.

"In the "radical" and "populist modernity" periods, Turkey had achieved integration of the **internal market**. As Turkey opened its economy to **world markets and integrated with the global systems**, important changes started to take place in the **distribution of population**.

"The factors of transformation:

1. **New development dynamics** that transformed Istanbul and, to a slightly lesser extent, Ankara and Izmir, from **overgrown industrial cities to city-regions**." The shift triggered functional changes in the urban programs.
2. The **transport infrastructure and supply of service**. Cities borrowed large amounts of capitals to realize public transportation projects.
3. **Environmental**. The risks from older gecekondu and other sub-standard building stock eventually reached an intolerable level."³

1980 "Küresel Şehir" - Bölgesel Şehirler

"Sanayi toplumundan bilgi toplumuna geçiş, Fordist üretim şeklienden esnek şekile, ulus-devletlerin dünyasından küreselleşmiş dünyaya, ve modernist düşünceden postmodernist düşünceye olan geçişler bu dönüşümün esas boyutlarını oluşturdu.

'Kökten' ve 'popülist çağdaşlık' dönemlerinde Türkiye **iç pazarını birleştirmeyi** başardı. **Ekonomisini dünya pazarına açıp da küresel sistemlere entegre olunca** ise **nüfus dağılımında** önemli değişiklikler meydana gelmeye başladı.

"Dönüşümün faktörleri:

1. **Yeni gelişim dinamikleri** İzmir ve Ankara'yı, ama en çok da İstanbul'u, **fazla büyümüş sanayi şehirlerinden bölgesel-şehirlerle** dönüştürdü." Bu hareket kentsel programlarda işlevsel değişiklikleri tetikledi.
2. **Ulaşım altyapısı ve hizmet arzı**. Şehirler toplu taşıma projelerini gerçekleştirebilmek için büyük miktarlarda borçlandı.
3. **Çevresel**. Eskimiş gecekondu ve diğer standart-altı yerleşim miktarının riskleri sonunda tahammül edilemez seviyeye ulaştı."³



figure_11
Infrastructure Today
Günümüzde Altyapı



ABSTRACT

Eskişehir Train Station

The research on the current Eskişehir Train station and railways related concerns reflect on the projections of future possible model for how and where the station should be relocated. The statement involves statistical data to reason why such development is necessary in Eskişehir.

Overview

The infrastructures' impact in the Hinterland of Turkey is being considered in my thesis by taking the city of Eskişehir as a regional model in-between the two polar cities, Istanbul and Ankara.

Eskişehir is a strategic node in the midst of Anatolian crossways. Marking its regional capacity with its historic, present and future concerns ties to a wider perception of scales. The research selectively captures materials to frame global thinking. This could relate to local issues and highlight their existing cultural and economical potentials. In this mediation infrastructural resolution becomes a key to visualize their spatial potentials.

ÖZET

Eskişehir Tren İstasyonu

Mevcut Eskişehir Tren Garı ve demiryollarıyla ilgili bu inceleme olası bir modelin gelecekte nasıl ve nereye konuşlanabileceği üzerinde durmaktadır. Eskişehir'de böyle bir gelişmenin gerekliliğini istatistiksel verilerle desteklenmektedir.

Genel Bakış

Tezimde, Eskişehir'i iki kutup şehir İstanbul ve Ankara'nın arasında bölgesel bir model biçiminde ele alarak, altyapının Türkiye'nin iç bölgelerine etkisini değerlendiriyorum.

Eskişehir Anadolu yollarının kesişiminde stratejik bir noktadadır. Bölgesel kapasitesini öne çıkarmak adına tarihi, güncel ve geleceğe ilişkin meselelerini ele alarak, konuya daha geniş bir ölçekten bakmaktadır. Araştırma, seçtiği materyellerle evrensel düşünce-nin profilini çizmektedir. Bu durum yerel konularda karşılık bulurken, onların var olan kültürel, ekonomik potansiyellerini vurgulamaktadır. Bu arabuluculuk bağlamında, altyapısal çözümler onları alansal potansiyellerini görselleştirmenin anahtarı olarak karşımıza çıkmaktadır.

Framework

The conceptual framework is to thematically sort and visualize points of intensity as parts of a holistic understanding. Thus, new possible relations could be generated by considering the city as a continuous ground.

Urban Scale

The industrial site and the rail-yards physically divide the city in their East-West orientation. The urban development opportunity rises with the need of reorganizing the industrial site's surface due to increasing infrastructural needs. In my thesis, site becomes a testing ground to strategically redefine the city as a continuous means of physical and programmatic confluence.

Vision

The conclusion is the consolidation of the rail-yard into a spine infrastructure. This system holds public programs, the new station. Furthermore releases the land for real-estate densification by initiating contemporary art and culture related programs at the industrial site while becoming an urban landscape intervention.

Taslak

Projenin kavramsal taslağı, yoğunluk noktalarını tematik bir biçimde bütünsel bir anlayışın parçaları olarak ayrıştırma ve görselleştirmeye dayanıyor. Böylece şehri süreklilik bağlamında anlayarak, yeni olası ilişkiler üretilebilir.

Kentsel Ölçek

Endüstriyel alan ve demir yolları şehri doğu-batı yönünde ikiye bölüyor. Artan altyapı talepleri sebebiyle Endüstriyel alanın yüzeyini yeniden düzenleme ihtiyacıyla kentsel gelişim olanağı da kendini gösteriyor. Tezimde endüstriyel alan, şehrin kalıcı bir fiziksel ve programatik etkileşim yolu olarak stratejik bir şekilde yeniden tanımlanacağı bir test alanı görevini görmektedir.

Vizyon

Sonuç, demiryolunun bir altyapı omurgası birleşimine dönüştürülmesidir. Bu sistem kamu programları ve yeni garı içermektedir. Dahası, bir yandan kentsel görünüme müdahale ederken, aynı zamanda da başlatılacak güncel kültür-sanat programlarıyla endüstriyel bölgede emlak değerlerini yükseltecek alanlar açmaktadır.



32 *figure_12* Eskişehir Train Station Eskişehir Tren İstasyonu

ESKİŞEHİR TRAIN STATION

Eskişehir terminal, being situated in the center of a highly populated, industrially developed city surrounded by big factories and manufacturing plants, has strong potential for passenger and freight traffic. In our rapidly growing city, the naturally increasing passenger and freight demands are being met in the existing terminal compound. When the High-Speed Trains started running between Ankara and Eskişehir in March 13, 2009 along with connection to surrounding cities via conventional trains, DMU units and buses, the Eskişehir Train Terminal Directorate proudly overtook the responsibility. While honoring this responsibility, our services have taken place in the same way for the last 118 years.

Currently, 22 High-Speed Trains, 32 express and passenger trains and 6 sets of DMU are received and dispatched, and about 4500 passengers are ticketed. Also 20 freight trains carrying 19.000 tons of material are received and dispatched. About 100 trains are managed daily in our terminal, and 16.000 people are served, when parties who come to welcome or send off passengers are included to the arrival and departure traffic.

Before the High-Speed Trains started working on March 13, 2009 from the Eskişehir Terminal, the average number of passengers to-and-from Ankara was 575 per day, while the daily total was around 2143 persons served. After the new line, daily passenger average became 6000 and total daily circulation grew to 16000 people. While the passenger volume expanded tenfold between Eskişehir and Ankara, the synergy created by the High-Speeds and new connections caused passenger volumes of other lines to multiply by 2.5 times. This increase did not solely generate from passengers changing preferences from alternative means of travel. By stimulating the sleeping demand from those who never or very seldom travel, the railways' market share in the transport sector increased by 16%. There are those who organize day-long excursions; there are over-nighters; there are people who just want to experience the high-speed; and there are commuters who live or study in one city and live in the other. Eskişehir has been moving towards becoming a city of tourism in the recent years and the High-Speeds have been contributing greatly; by putting the city on the list of investment-friendly cities on commercial publications thanks to the advantage of the fast trains. Once taken into account the Konya line which will start operating in the coming days, and the planned start of the Istanbul line in 2013, the number of managed trains will move from the current

ESKİŞEHİR TREN İSTASYONU

Eskişehir Tren Garı; nüfusu kalabalık ve sanayisi gelişmiş bir il merkezinde olması sebebiyle yoğun yolcu ve yük potansiyeline sahiptir. Hızla gelişen şehirde doğal olarak gittikçe artan yolcu ve yük talepleri mevcut gar yerleşkesinde karşılanmaktadır. 13.03.2009 tarihinde Yüksek Hızlı Trenlerin Eskişehir – Ankara arasında seferlere başlaması ve bu trenlerin çevre illere bağlantısı olarak konvansiyonel trenlerin, DMU Ünitelerin ve otobüslerin çalıştırılması Gar Müdürlüğü'ne ayrı bir sorumluluk yüklemiştir. Bu sorumluluk çerçevesinde verilen hizmetler 118 yıldır aynı şekilde devam etmektedir.

Günümüzde; 22 adet Yüksek Hızlı Tren (YHT), 32 adet ekspres ve yolcu treni ile 6 adet DMU set kabul ve sevk edilmekte, yaklaşık 4500 yolcuya bilet satışı yapılmaktadır. Ayrıca 20 adet yük treni ile yaklaşık 19.000 ton hamule gelmekte ve 20 adet yük treni ile sevki yapılmaktadır. Günde yaklaşık 100 adet tren işletilen Gar'da gelen giden yolcular ve uğurlayıcıların da düşünülmesiyle 16.000 kişiye hizmet verilmektedir.

Eskişehir Tren Garı'ndan Yüksek Hızlı Trenlerin çalışmaya başladığı 13 Mart 2009 tarihi öncesinde Ankara'ya gelen giden günlük yolcu sayısı 575 kişi ve toplam günlük sirkülasyonu 2143 kişi civarında iken, bu rakamlar Yüksek Hızlı Trenlerin devreye alınması ile beraber Ankara'ya gelen giden günlük yolcu sayısı 6000 kişi ve toplam günlük sirkülasyonu 16.000 kişi civarına ulaşmıştır. Eskişehir – Ankara arasında taşınan yolcu miktarı 10 katına çıkarken, Yüksek Hızlı Trenlerin yarattığı sinerji ve sağlanan bağlantılarla diğer hatların yolcu sayısı da 2,5 katına yükselmiştir. Bu artış sadece diğer taşıma alternatifleri ile seyahat eden yolcuların tercihlerinin değişmesinden kaynaklanmamış, hiç seyahat etmeyen veya az seyahat eden kesimlerde bekleyen talebi harekete geçirerek parkurdaki taşıma pazarını %16 oranında artırmıştır. Günümüzdeki gezi düzenleyenler, konaklayanlar, sadece hızlı trene binmek için gidip gelenler, Ankara veya Eskişehir'de okuyup/çalışıp diğer ilde ikamet edenler bulunmaktadır. Yüksek Hızlı Trenler, son yıllarda turizm kenti olma yönünde hızla gelişme gösteren Eskişehir'e önemli katkılarda bulunarak, şehrin; ticari yayınlarda, özellikle hızlı tren avantajıyla yatırım yapılabilir kentler arasında gösterilmesine sebep olmaktadır. Önümüzdeki günlerde yolcu taşımasını başlanılacak olan Konya hattını ve 2013 yılında işletmeye açılması planlanan İstanbul hattını da hesaba kattığımızda, şu an günlük 100 tren işletilen Gardan 150 tren işletilerek günlük yolcu sirkülasyonu 30.000 - 35.000 civarına çıkarılacaktır. Bu sebeplerledir ki, diğer hızlı tren işletmesi yapan ülkelerde olduğu gibi şehir içindeki mevcut konumunda, artan yolcu



figure_13
Railyards
Raylar



100 to 150, with daily passenger circulation shooting up to 30.000-35.000. Therefore, as seen in the other countries running fast trains, a new, complex terminal building is needed in the city center, that is to say in its current location, fit to easily satisfy the needs of growing passenger demands. The State Railways, not wanting to overlook the preferences of the big mass of railway passengers, conducted a survey about whether the new building should be constructed next to the Sugar Factory Site as the Eskişehir Metropolitan Municipality proposed or in the current place according to the State Railways" proposed plan. A very big majority of the population (at 89%) expressed content with the current position of the terminal and demanded for the new terminal to be built in the existing site.

However, in the 1/5000 scaled master plan prepared by the Eskişehir Metropolitan Municipality, voted on July 13, 2010 and accepted by Municipality Assembly by the decision numbered 16/230, a 20 meter-wide area on the north part of the current Eskişehir Terminal Site is zoned for a road, the rest of the areas were zoned for parks assuming the railroads move to sub-terrain while an area to the north of the Sugar Factory is planned as the new "Station Site". Within this master plan a project could be developed, where the existing units such as the Logistics Directorate (in charge of all freight wagons' loading, unloading, dispatching and management); the Depot Directorate (in charge of service and repair of locomotives); and the Wagon Service and Repair Workshop Directorate (deals with the freight and passenger wagons); will all move to outside of the city borders (Hasanbey Logistics Village). Hence the resulting freed-up space will consist of 3 platforms, 16 roads, 8 branch lines and railways totaling of 2357 meters long, and all the area unused by the new terminal building will be sorted according to the city's needs.

To mention the numbers reached by the Eskişehir Train Terminal Directorate in year 2010, a total of 1,415,718 tickets were sold. Along with the agency sales, a total of 1,665,163 passengers' transportation needs were served.

taleplerine rahatlıkla cevap verebilecek bir kompleks yapıya; yeni bir Gar binasına ihtiyaç duyulmaktadır. Yolcu trenlerini kullanan büyük bir kitlenin tercihlerini göz ardı etmeyen Demiryolları İşletmesi, Eskişehir halkının hakemliğine başvurarak, yeni yapılacak olan gar binasının Eskişehir Büyükşehir Belediye Başkanlığı'nın gösterdiği yer olan Şeker Fabrikası yanına mı, yoksa TCDD'nin önerdiği proje kapsamında mevcut yerindeki arazinin üzerine mi yapılacağı anketine, halkın %89 gibi büyük bir çoğunluğu gar hizmetlerinin bulunduğu konumundan memnuniyetlerini belirterek yeni yapılacak olan YHT Garının mevcut saha içerisinde yapılmasını talep etmişlerdir.

Ancak; Eskişehir Büyükşehir Belediye Başkanlığı'nca hazırlanan ve Belediye Meclisi'nin 13.07.2010 tarih ve 16/230 sayılı kararı ile kabul edilen 1/5000 ölçekli nazım planda, mevcut demiryolu hatlarının bulunduğu Eskişehir Gar alanının kuzeyinden 20 metrelik imar yolu geçirilmiş, geriye kalan alanlar ise demiryolu hatlarının yer altına alındığı varsayılarak "Park Alanı" olarak ve Şeker Fabrikası'nın kuzeyinde bir alan da yeni "İstasyon Alanı" olarak planlanmıştır. Bu nazım planı dahilinde geliştirilebilecek bir proje kapsamında; mevcut demiryolu yerleşkesi içerisinde bulunan, yük vagonlarının her türlü yükleme, boşaltma, sevk ve idaresini temin eden Lojistik Müdürlüğü, lokomotiflerin bakım ve onarımının yapıldığı Depo Müdürlüğü, yük ve yolcu vagonlarının tamir ve bakımlarının yapıldığı Vagon Bakım Onarım Atölye Müdürlüğü şehir dışındaki Hasanbey Lojistik Köyü'ne taşınacaktır. Dolayısıyla buralardan boşalan 3 adet peron, 16 adet yol, 8 adet iltisak hattı ile uzunluğu toplam 2457 metreye ulaşan demiryolu hatlarından yeni gar binasının yapılacağı kompleks dışında kalan alanlar da şehrin ihtiyaçları çerçevesinde değerlendirilecektir.

Eskişehir Gar Müdürlüğü'nün 2010 yılında ulaştığı rakamlardan da bahsetmek gerekirse toplam 1.415.718 adet bilet satışı yapılmış, acente satışları ile birlikte 1.665.163 yolcuya taşıma hizmeti verilmiştir.





36 *figure_14* Railyards to Ankara Ankara'ya Uzanan Raylar

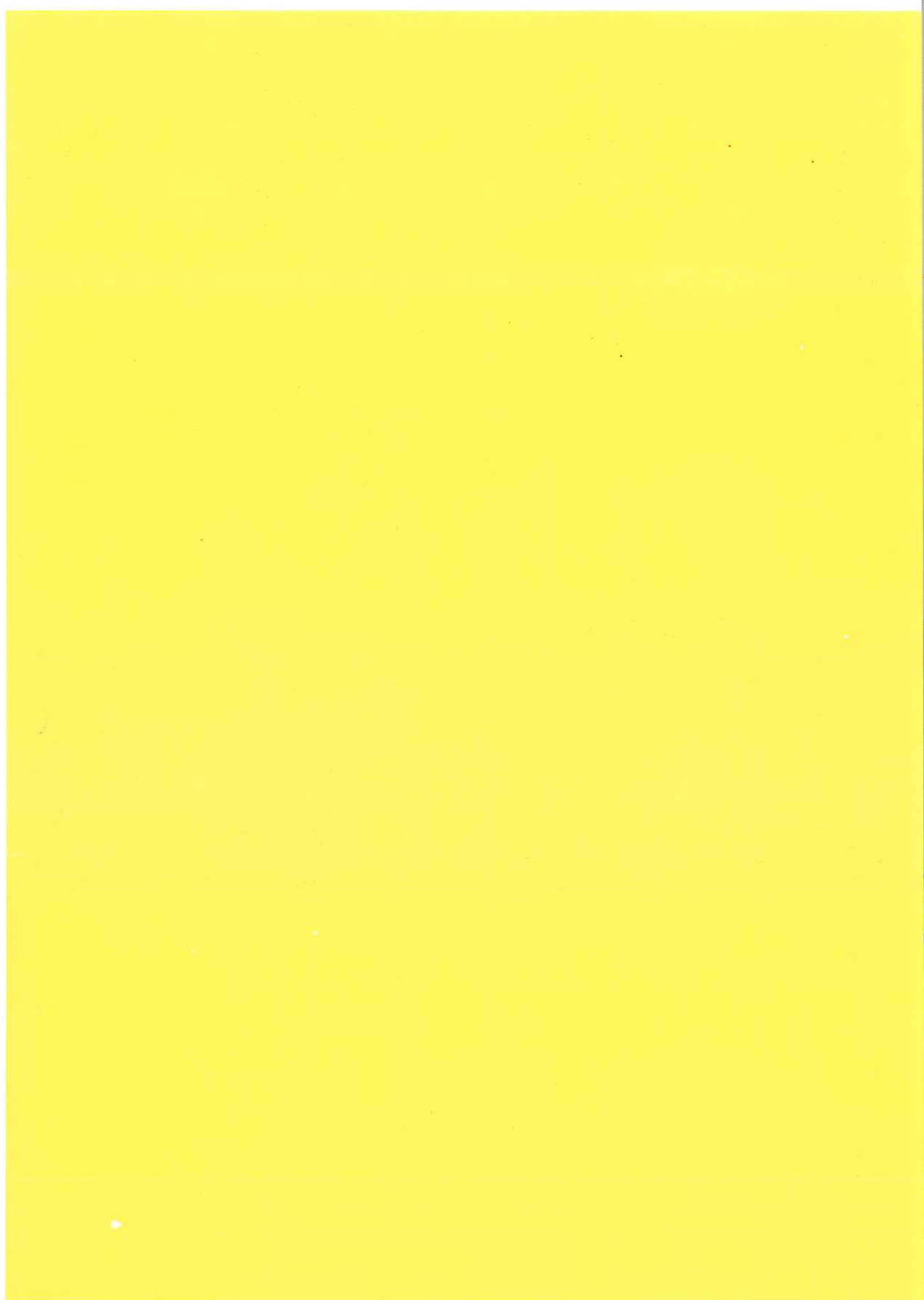




figure_15
Railyards to Kütahya (Regional Link) and Istanbul (Major Link)
Kütahya'ya (Yerel Bağlantı) ve İstanbul'a Uzanan Raylar (Ana Bağlantı)



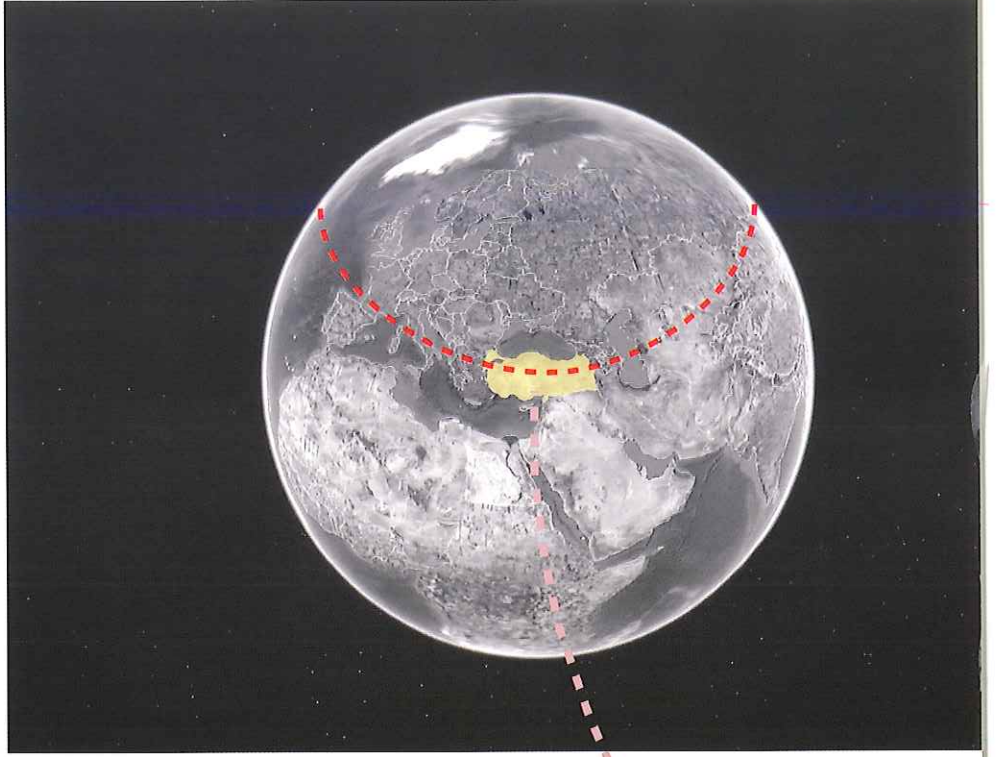
figure_16
Railyards to Ankara
Ankara'ya Uzanan Raylar



Part i.

OVERVIEW

Genel Bakış



GLOBAL KÜRESEL

B.T.C. Oil Pipe-line
(Iron Silk-Road)

B.T.C. Petrol Hattı
(Demir ipek yolu)

Iron Network
(Railways)

Demiryolu Ağı

Scales Ölçekler

Institution
Kurum

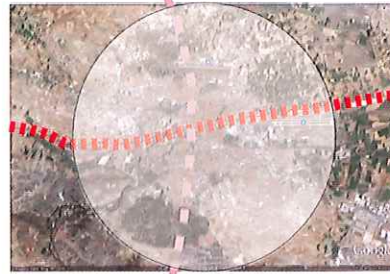


URBAN
ŞEHİR

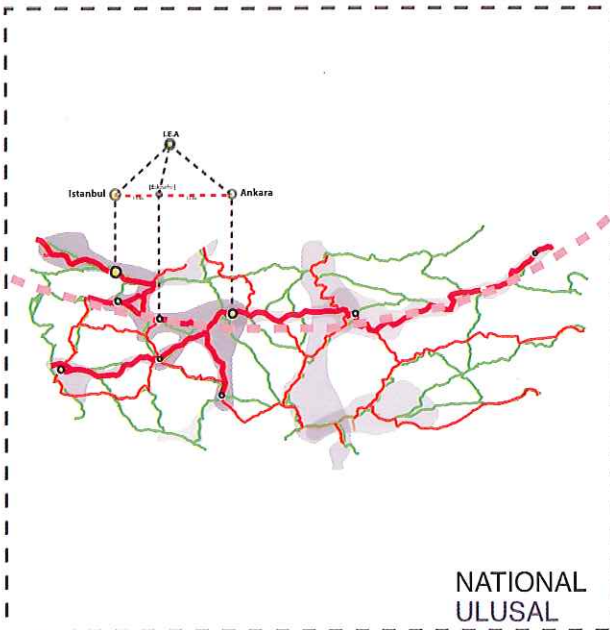
Local Agencies
Yerel Kuruluşlar



OPERATIONAL
UYGULAMA

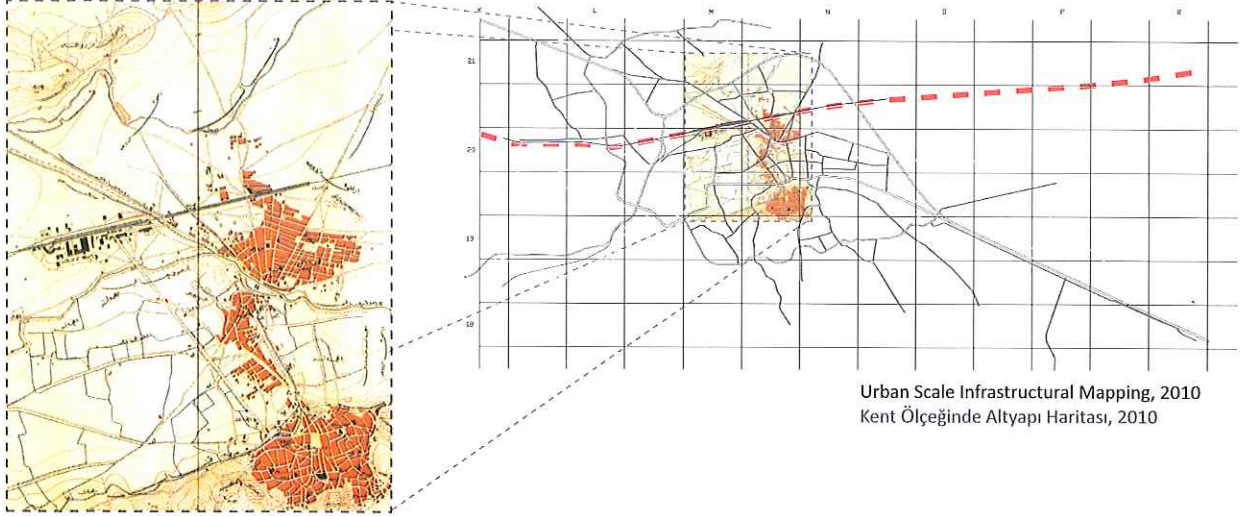


REGIONAL
YEREL



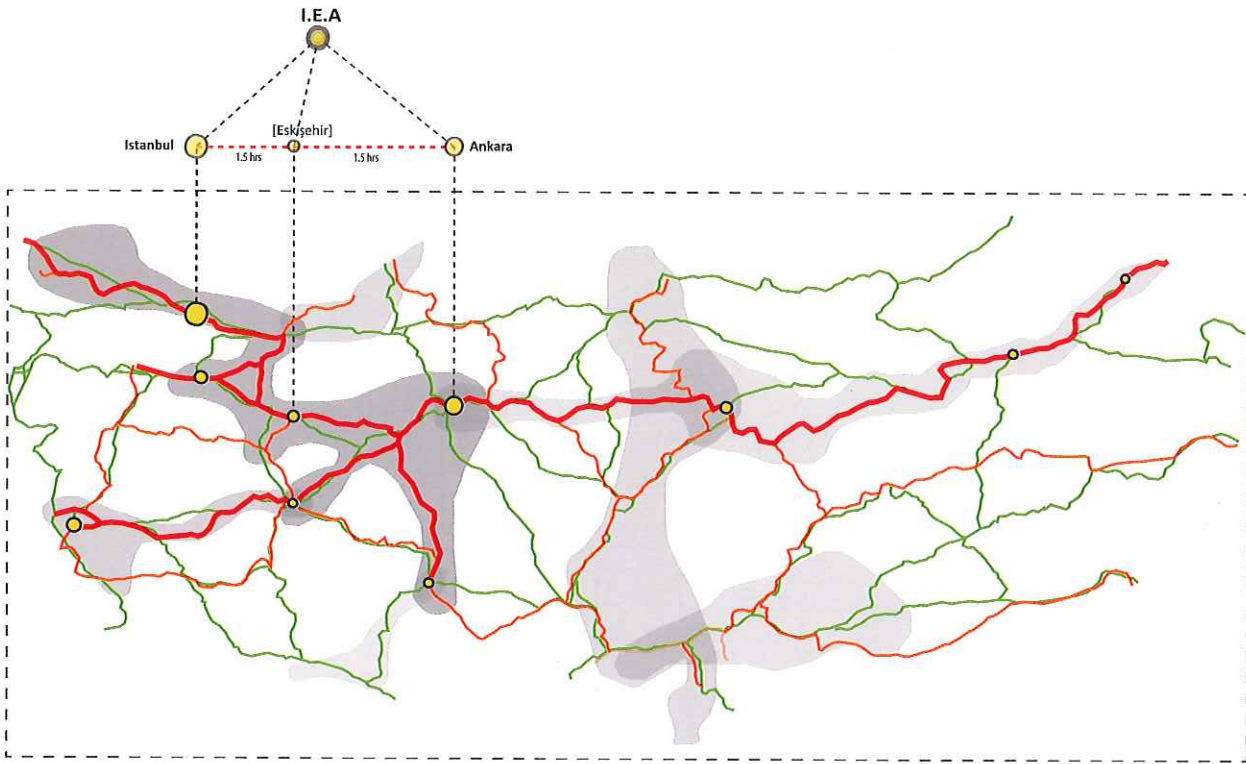
Public Investment Corridors
Kamu Yatırım Hatları

[Eskişehir]



Urban Scale Infrastructural Mapping, 2010
Kent Ölçeğinde Altyapı Haritası, 2010

figure_17
Historic Map
Tarihi Harita



Projected Rail-Link Network & Abstracted Public Investment Corridors, 2020

Hedeflenen Demiryolu Ağı ve Soyut Kamu Yatırım Hatları, 2020

Approach

Turkey's latest reinvestment period on the rail-link projects, is an opportunity to rethink the cultural economy. The physical connections become stronger between major cities while the regional cities become more accessible and find ways to express their significances to attract visitors and events. Eskişehir falls in the middle of Istanbul-Ankara line and connects to south lines through Kütahya-Afyon. Aside from it is strategic node; it has vast potentials to create a cultural economy amongst its connections. This could enrich new real-estate values and start to form stronger social integration in-between the regional and major cities as a bridging condition.

Eskişehir has been a passageway for many cultures throughout the centuries and in the 20th century Turkey, it has played strategic importance from the beginning of the country's formation. Today the city houses modern vessels such as; an airport, air force base, major railway stations, two significant state universities, organized industrial lots, hospitals and so on... The collection of these entities brings together educated and progressive citizens in the middle of Anatolia. City's natural infrastructure is 'Porsuk' river, which cuts through the city and brings life to its inhabitants. More importantly Eskişehir has been privileged under the Mayor Yılmaz Büyükerşen's committed progression in the strategic development of the city. He has projected Eskişehir as the capital of Anatolia's culture and art. According to Municipality's approach the city's development has been promoted under several titles, Commerce City, the gift of the Railways, University City, tourism and culture. So far major urban revitalizations have been Estram (tramway, help the city center free from car and bus traffic significantly), Porsuk (river is saved from pollution and regained for the city and people are carried via seasonal boats both for leisure and transportation), Odunpazarı (historic preservation, gentrification of a vernacular town), urban parks and public spaces.

Moreover, the municipality wants to promote the city through museums and cultural centers as derivatives for new development, identity search and cross-cultural exchange. Yet these are but add-on operations to realize the city's better image.

Yaklaşım

Türkiye'nin yeniden demiryollarına yatırım yapmaya başladığı bu dönemin bize sunduğu fırsat kültürel ekonomi üzerine yeniden düşünebilmektir. Büyük şehirler arasındaki fiziksel bağlar gittikçe güçlenirken bölgesel şehirler de daha ulaşılabilir hale geldiği için onlar da ziyaretçi ve organizasyon çekebilmek adına farklılıklarını ifade etme yöntemleri arıyorlar. Eskişehir, Ankara-İstanbul tren hattının ortasında yer alan ve güney hatlarına Kütahya-Afyon üzerinden bağlanan bir noktada bulunuyor. Stratejik bir nokta olmasının yanında, bağlantıları arasında bir kültürel ekonomi yaratmak adına müthiş bir potansiyele sahip. Bu şekilde yeni emlak değerlerine ulaşabilir ve büyük şehirlerle çevre iller arasında bir köprü görevi görerek aralarındaki sosyal entegrasyonu güçlendirilir.

Eskişehir yüzyıllar boyunca sayısız kültürün gelip geçtiği ve 20 yy Türkiye'sinin kuruluşundan itibaren stratejik önem taşıyan bir konumdadır. Bugün şehrin sahip olduğu modern tesisler arasında; bir havaalanı, hava kuvvetleri üssü, tren istasyonu, iki kıymetli devlet üniversitesi, organize sanayi bölgesi, sanayi siteleri, hastaneler ve diğerleri yer almaktadır. Tüm bunlar eğitimi ve ileri görüşlü insanları Anadolu'nun ortasında bir araya getirmektedir. Şehrimize doğal yapısıyla hayat taşıyan 'Porsuk Çayı' son yıllardaki değişimiyle, önemli bir unsurdur. Eskişehir için önemli bir ayrıcalık ise Büyükşehir Belediye Başkanı Yılmaz Büyükerşen'in kendini şehrin stratejik gelişimine adanmış olmasıdır. Kendisi Eskişehir'i Anadolu kültür ve sanatının başkenti olarak yansıttı. Belediyenin yaklaşımı doğrultusunda şehir birkaç başlıkla tanıtıldı: Ticaret Şehri, Demiryolları şehri, Üniversite Şehri, Turizm ve Kültür şehri. Şu ana kadar tamamlanan kentsel canlandırmalar arasında Estram (şehir merkezinin araba ve otobüs trafiğinden büyük ölçüde kurtulmasını sağlayan tramvay hattı), 'Porsuk Çayı' (kirlilik temizlendi ve şehir ve vatandaşlarının keyif ve ulaşım amaçları için taşımacılığa açıldı), Odunpazarı (Kentsel Sit Alanı), şehir park ve bahçelerini sayabiliriz.

Dahası, belediye şehrin reklamını yapmak için kullandığı müzeler ve kültür merkezlerini yeni girişimlerin türevi, kimlik arayışının ve kültürler arası alışverişlerinin mekanı olarak tasarlamaktadır. Yine de bu operasyonlar şehrin imajını daha da yukarı çekmek için kullanılan ekstra yollardır.

The geographical importance of the city is crucial to understand at its vast horizon as a "city-region" model. This perception requires zooming out and thinking out of the box. The infrastructures implications invite further explorations to amplify the city's programmatic importance of culture and commerce. The city becomes an in-between node for inter-regional connectivity amongst İstanbul and Ankara. Thus, it can be conceived as an exchange point of goods, people and culture. The balance between the growing transit frequency and the city's capacity to re-adopt to changing parameters of external and internal relationships is out of synch. The urban growth wrapped around the rail yards and the industrial zone. Today the city is physically split and the body language of this condition can be a result of an alien urban form, which can act as a catalyst to re-formalize the city's characteristic. Why not celebrate an opportunity of becoming a gateway in the middle of the most important rail-link artery?

The new form can challenge mediation between movement, scale and program. The movement needs to be redefined with integrated modes of transport. The access points should be framed and reorganized in relation to their scale and program distributions. Train station can be directly linked to internal public transport (tram-line, buses), which links to internal major programs of the city, such as the universities, opera house, historic town (Odunpazarı Evleri), bus terminal...etc. This junction can hold mixed-use programs which tie to city's major pedestrian routes and at the same time greenbelt can latch on these programs, while posing itself as the branching stretch of Porsuk's natural infrastructure. The integrated city model is inevitable to imagine Eskişehir's future needs of social, economic and ecological sustainability at its urban growth.

Şehrin coğrafi önemi "bölgesel şehir" modelindeki geniş ufku anlamak için önemlidir. Bu bakış açısına ulaşabilmek için biraz daha uzaktan bakabilmek ve de alışılmış dışında düşünebilmek gerekir. Altyapıların etkileri, şehirlerin kültürel ve ticari önemini programlı olarak arttırmak için yeni yollar aramaya davet etmektedir. Eskişehir arada bir nokta olarak İstanbul ve Ankara'nın bölgesel bağlantılarına kapı durumundadır. O bakımdan insanlar, eşyalar ve kültürler için bir alışveriş noktası olarak görülebilir. Artan transit yoğunluğu ile şehrin iç ve dış ilişkilerin değiştirdiği parametrelere adapte olma kapasitesi eşzamanlı değildir. Kentsel büyüme hem demiryolu parkını hem de sanayi sitesinin etrafını kuşatmıştır. Günümüzde şehir fiziksel olarak ikiye bölünmüş durumdadır. Bu durumun vücut diline gelmiş hali, şehrin özelliklerini katalist olarak yeniden şekillendiren farklı bir kent yapısından kaynaklanmış olabilir. Neden en önemli demiryolu arterinin ortasında bir geçide sahip olma şansını kullanmayalım ki?

Bu yeni biçim, hareket, ölçü ve programlamanın arasını bulmayı başarabilir. Şehir'deki bu hareket, entegre edilen ulaşım yollarıyla yeniden tanımlanmalıdır. Ulaşım noktaları ölçekleri ve program dağılımındaki yerlerine göre yeniden belirlenmeli ve organize edilmelidir. Gar doğrudan şehir toplu ulaşımına (tramvay-otobüs hatları gibi), oradan üniversiteler, opera evi, tarihi şehir (Odunpazarı Evleri), otogar gibi şehrin önemli noktalarına bağlanmalıdır. Bu kavşak şehrin belli başlı yaya yollarına kombine yollarla bağlanabilirken bir yandan da şehrin yeşil alanları kendini Porsuk'un doğal uzantılarıyla bağlantılı olarak konumlanmalıdır. Bu entegre şehir modeli Eskişehir'in gelecekteki sosyal, ekonomik ve ekolojik sürdürülebilirliğini hayal edebilmek için kaçınılmazdır.

Scope

Marking the Region, Crossways Anatolia, Eskişehir (Eski.Chehir), through the promotion of cultural economy in the midst of a projected Eurasian Transit Network.

The late insertions of modern infrastructure are seen as the Marmaray and High speed-rail line projects that will combine under the umbrella of a global project called *Eurasian Transit Line*.

The big picture is the global interest on the BTC pipeline as seen as part of The Iron Silk Road in the East end, and its physical linking through Turkey by allowing flow of commerce to Europe. Turkey as an emerging developing country is supported by the foreign agencies and given funds in terms of infrastructural and cultural development. Connection with Turkey is projected mainly for future economical reliance of energy and goods (materials, agriculture, mines, natural resources...etc) exchange and transfer. In the meantime, cultural economy of the country undergoes into restructuring of its late formations. The culture and educational programs are potentially highlighted along the regional cities that could link with city-region growth patterns in parallel to public investment corridors.

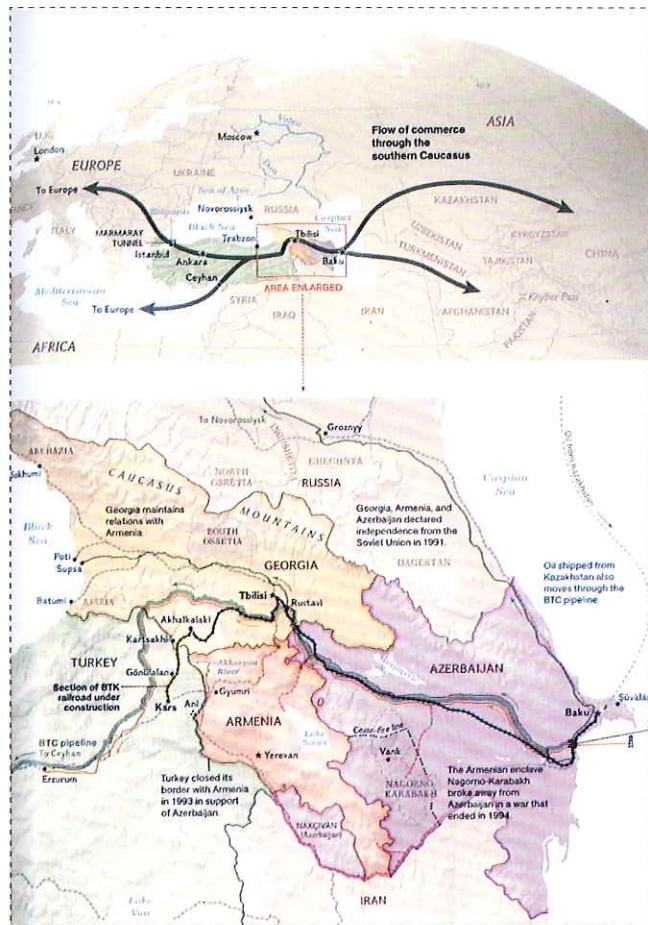
Kapsam

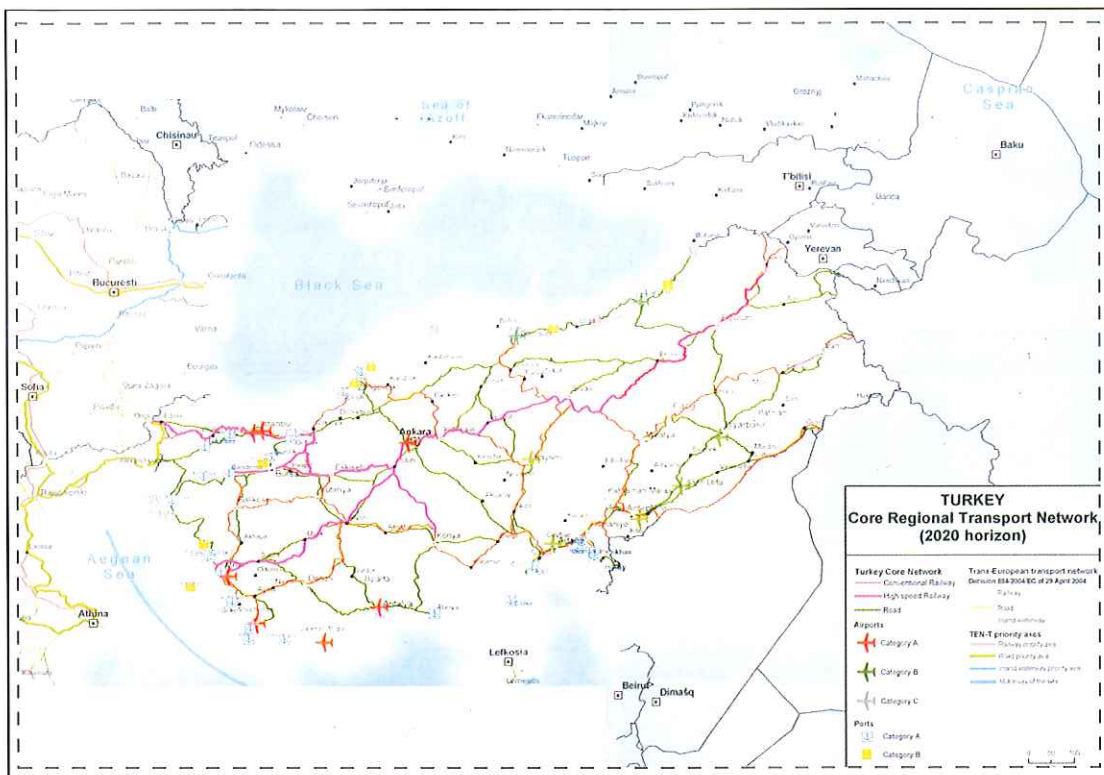
Anadolu'daki Kavşak: Eskişehir, planlanan Avrasya Transit Ağı ortasında, kültürel ekonomi desteğidir.

Marmaray ve hızlı tren projeleri gibi modern altyapı yatırımlarındaki son örnekler, *Avrasya Transit Hattı* isimli bir şemsiye projenin altında toplanmaktadır.

Büyük resim, Doğu'nun sonundaki Demir İpek Yolu Hattı'nın bir parçası olarak görülen BTC hattına yönelik küresel ilgi ve Türkiye'den Avrupa'ya ticaret akışına izin vererek bağlanmasıdır. Türkiye gelişmekte olan bir ülke olarak yabancı kurumlardan kültürel ve altyapısal gelişimi için kaynak yardımı almaktadır. Türkiye ile bağlantıların devam etmesi gelecekte enerji ve malların (hammadde, tarım ürünleri, maden ve doğal kaynaklar) akışının devam etmesi adına oldukça önemlidir. Bu arada, ülkenin kültürel ekonomisi de geç kalınmış yeniden yapılandırılmalar geçirmekte. Kamu yatırımı geçitleri paralelinde orta büyüklükteki şehirlerde bölgesel şehirlerin büyüme şekliyle bağlantılı olabilecek kültür ve eğitim programları öne çıkıyor.

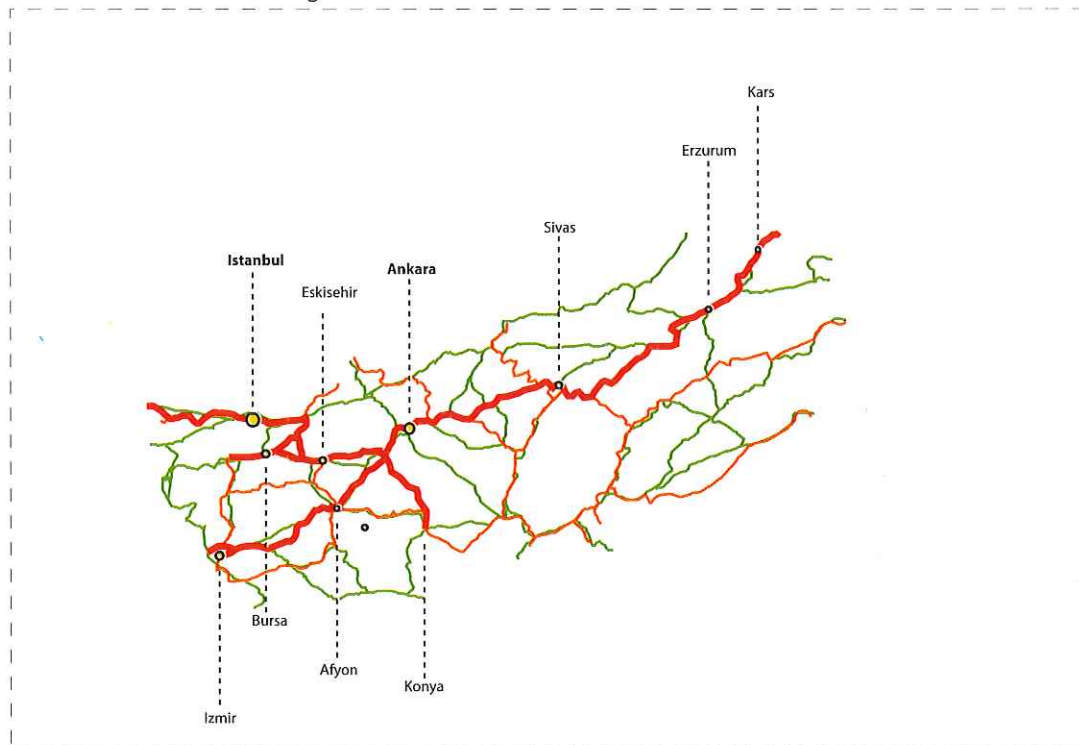
"The Baku-Tbilisi-Ceyhan (BTC) pipeline brings Azerbaijan's Caspian Sea oil to Turkey's Mediterranean port of Ceyhan. It's the world's second longest pipeline (1,100 miles), after the Druzhba pipeline in Russia. Scheduled to open by 2011, the Baku-Tbilisi-Kars Railroads (BTK) will carry goods, including some oil, as well as passengers. Linked with other rail systems, the new track will give the region direct rail access to Europe through Turkey." ¹(figure_17)





figure_19
Regional Transport Network
Bölgesel Ulaşım Ağı

“Iron Network” “Demir Ağı”



The cities are the focus of transformation in the means of their spatial reconfigurations through design and urban planning policies, while taking account of their growth patterns and regional policies. The rail-link plays a major role in terms of their accessibility and permeability. The logistical support is necessary for cities to exchange and connect through program. Shared program amongst the cities is determined through the body of the government. In the case of Turkey, the leading agency would be Ankara.

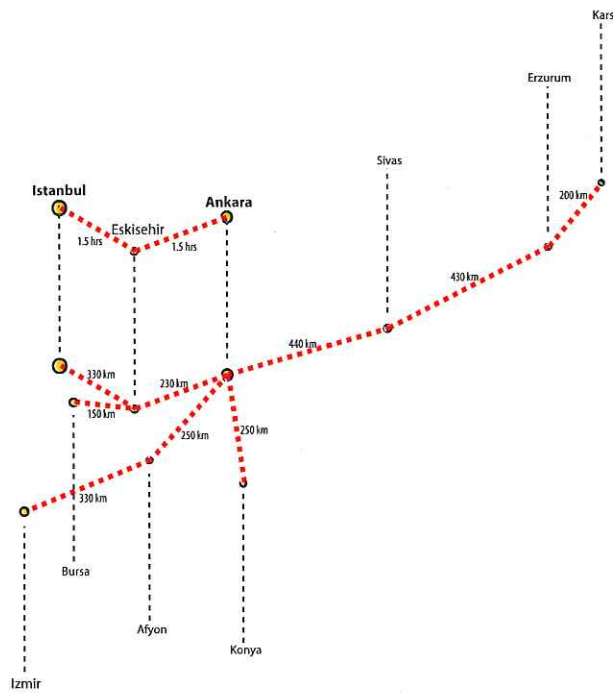
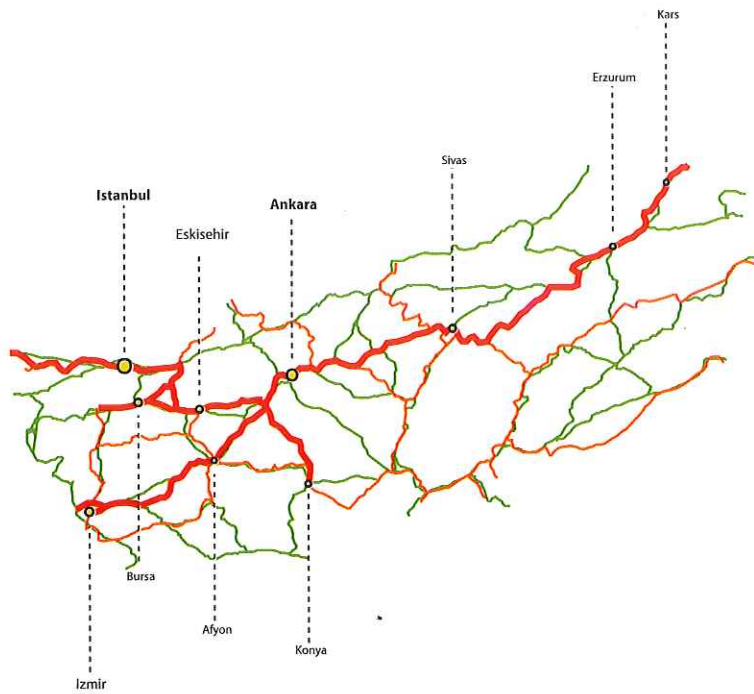
Ankara as the core of politics and İstanbul as the center of commerce and culture pose two nucleuses of powers functioning at separate regions. The implications and processes are conflicted many times due to two poles acting in different scales of approach. İstanbul's nature is to function as a global node, while Ankara is trying to impose nation-state wide control. The understanding of culture and humanity are distinct in the ideals of nationalistic values of Ankara and the imperial/global city image of İstanbul. The balance is out of synch. The government and its municipality extensions at different regions are the agents of urban planning coordinators. The research-based organs with institutes or specialists should be initiated and shared platforms need to be allowed for collaborative interactions amongst the agencies towards problems of rapid urban development and regional integration.

In the middle of suggested cross-pollination amongst the agencies and respecting of two major cities' functions and goals, there are in between cities to think of. These can integrate their regional aspects and potentials in the light of complimentary ideals against each other. These cities can be highlighted with their characteristic potentials in defining new scopes of expressions, which can mark their differences and link them under their quality aspects by igniting people's innate tendencies about place ownership, thus an inward pattern of migration to these regional cities can be activated.

Şehirler, bir yandan büyüme şekillerine ve bölgesel politikalarına dikkat ederken, bir yandan da dizayn ve kent planlaması yoluyla alansal yeniden yapılandırılmaları sebebiyle dönüşümün odak noktasıdır. Demiryolu bağlantısı ulaşılabilirlikleri ve geçirgenlikleri adına çok önemli bir rol oynamaktadır. Şehirlerin birbirleriyle paylaşımlara girmesi ve programa dahil olarak bağlanabilmeleri için lojistik destek gereklidir. Programın içeriği ve kapsamı merkezi hükümet tarafından kararlaştırılmaktadır. Türkiye'nin durumunda lider kurum Ankara'dır.

Ankara siyasetin, İstanbul da kültür ve ticaretin merkezi konumunda ayrı bölgelerde yoğunlaşmış iki çekirdek güç olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu iki kutup farklı ölçeklerde yaklaşımlar yarattıklarından etkiler ve süreçler çoğunlukla birbiriyle çatışmaktadır. İstanbul doğası gereği global bir düğüm noktasıyken Ankara ulus çapında devlet kontrolünü hissettirmeye çalışıyor. Ulusalcı değerlerin ideallerine sahip çıkan Ankara'daki kültür ve hümanite anlayışı, imparatorluk/küresel şehir imajına sahip İstanbul'dakinden tamamen farklıdır. Denge uyumsuzluğu söz konusudur. Hükümet ve belediyeler kentsel planlamanın koordinatörleridir. Araştırma bazlı kuruluşlar veya uzmanlar harekete geçirilmeli ve paylaşılan platformlarda hızlı kentsel büyüme ve bölgesel entegrasyon sorunlarını kurumların aralarında işbirliği yaparak çözmelerine izin verilmelidir.

Kurumlar burada bahsedildiği üzere iki büyük şehrin işlevleri ve hedefleri doğrultusunda birbirlerini beslerken arada kalan şehirleri de düşünmek gerekir. Onlar da kendi bölgesel değerleri ve potansiyellerini birbirlerini nasıl tamamlayacaklarının ışığında entegre edebilirler. Yeni ifade şekilleriyle kendilerine has potansiyelini vurgulayabilecek olan bu şehirler, farklılıklarını ortaya koyup niteliklerini insanların doğuştan gelen yer sahibi olma duygularını ateşleyecek bir şekilde bir araya toplayabilir, böylece de göç alan şehirlere dönüşebilirler.

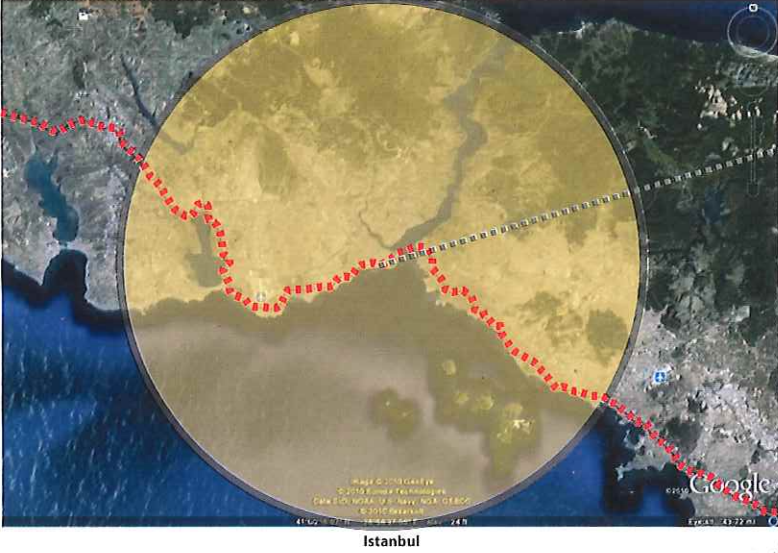


Strategy

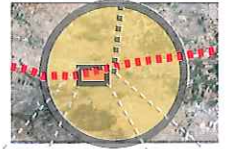
Infrastructural resolution is essential to understand the inter-mediation between city-regions. The geography of related scales, local to global, translate itself into confluence of cities that are physically connected through existing and projected rail-link network. The orchestration of these cities could be more efficient under the umbrella of a mega project via holistic reconsideration of access points and movement

Strateji

Altyapı çözölümü bölgesel şehirlerin kendi aralarındaki uzlaşmayı anlamak için zorunludur. İlgili ölçeklerin coğrafyası, yerelden küresele, varolan ve planlanmış demiryollarıyla birbirlerine fiziksel olarak bağlı şehirlerin birlikte nefes alıp vermesi anlamına gelir. Bu şehirleri daha verimli yönetmek için bir mega projenin çatısı altında insanlar ve metaların ulaşım noktaları ile hareket çatışmalarını bütünsel bir reviz-

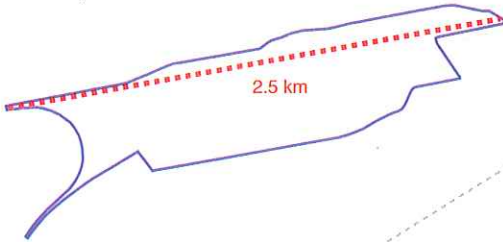


I.E.A



Major Cities along the East-West Rail-Link Artery
Doğu-Batı Ana Demiryolu Hattındaki Önemli Şehirler

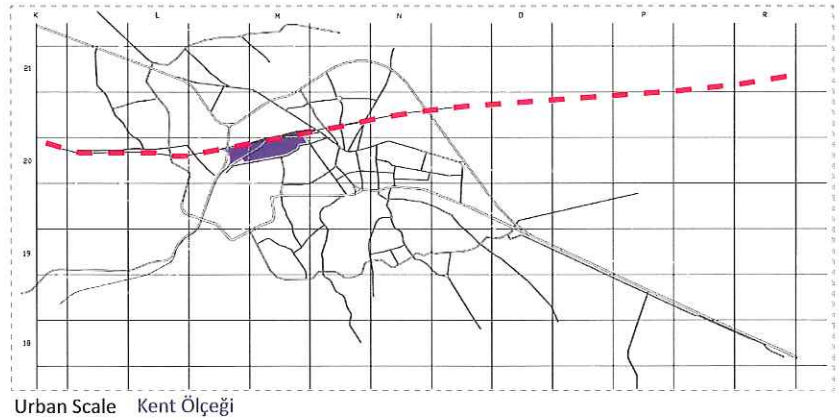
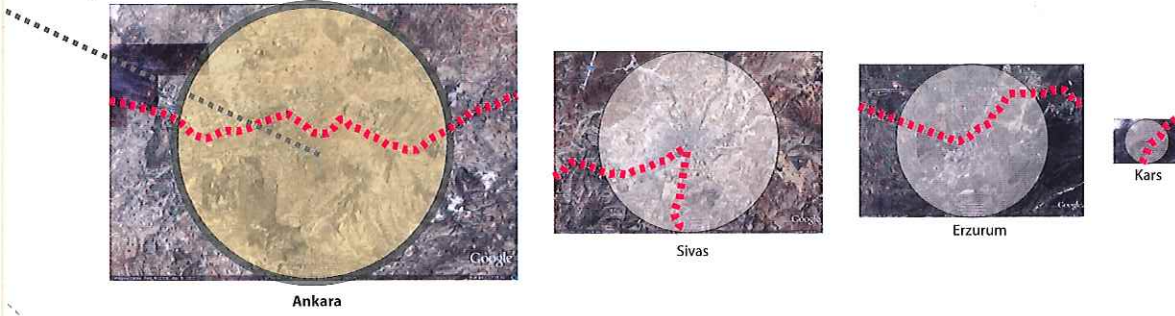
Industrial Land
Endüstriyel Alan

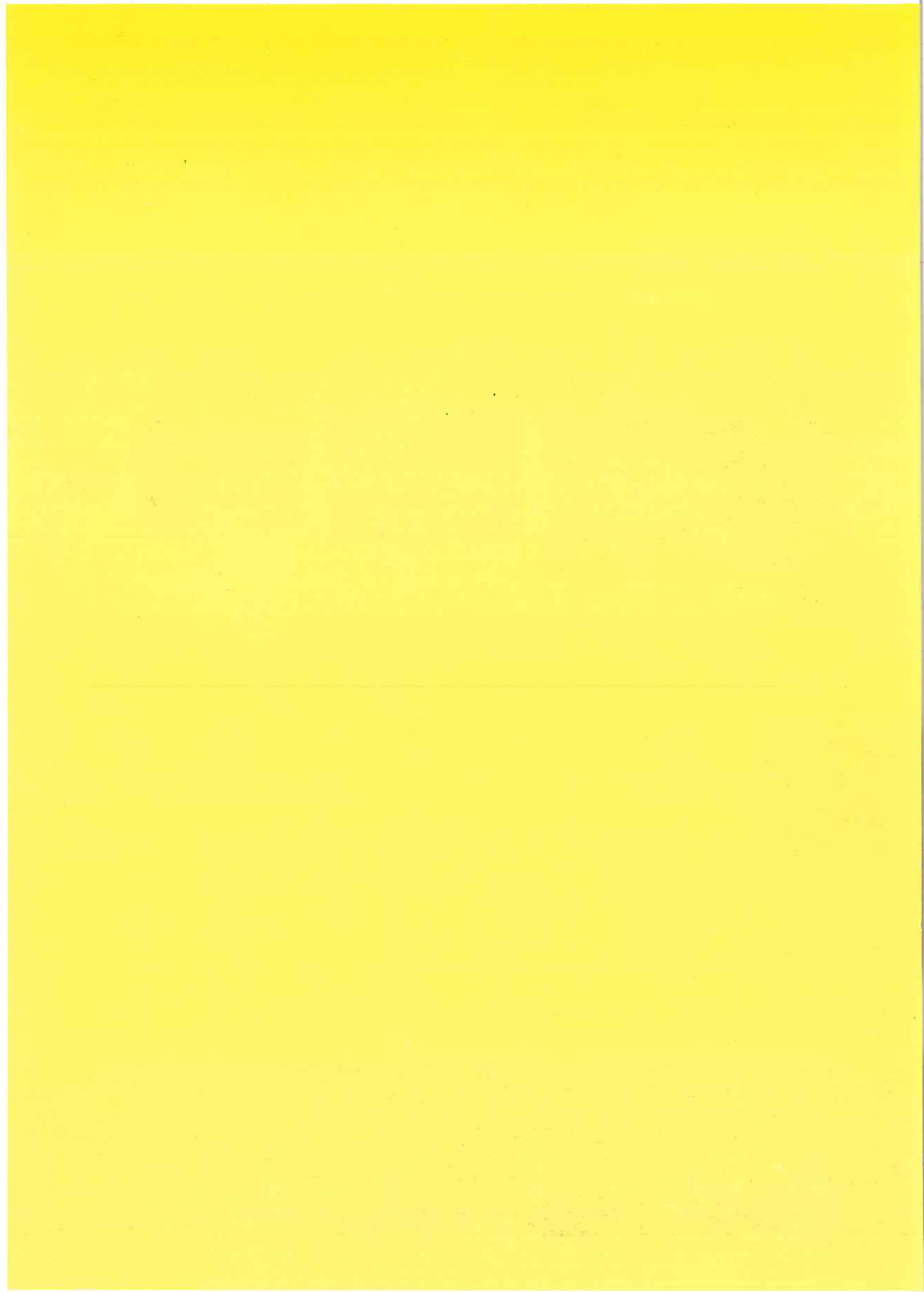


Bridges over the tracks Şehir-içi Demiryolu geçişini kesen köprüler

overlaps of goods and people. The integrated models of transportation and monitoring of their future expansions is critical. Those moments could allow weaving structures to coexist by adapting to changing programs and movement.

yondan geçirmek doğru olabilir. Ulaşımında entegre modeller ve onların potansiyel gelişmelerini sürekli takip etmek kritik bir husustur. Böylece değişen program ve hareketlere uyum gösteren iç içe geçmiş yapılar birlikte yaşamayı sürdürebilir.

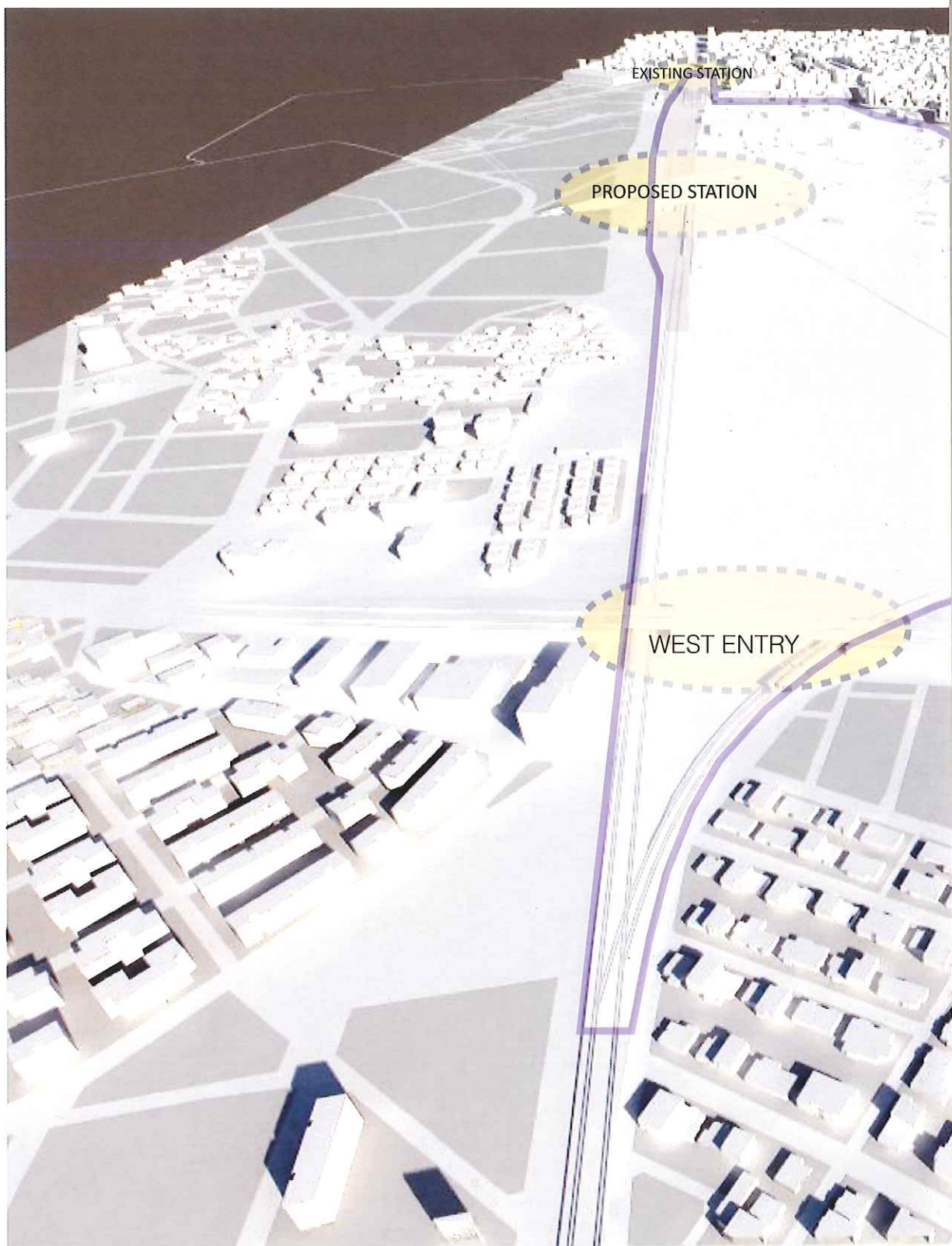




Part ii.

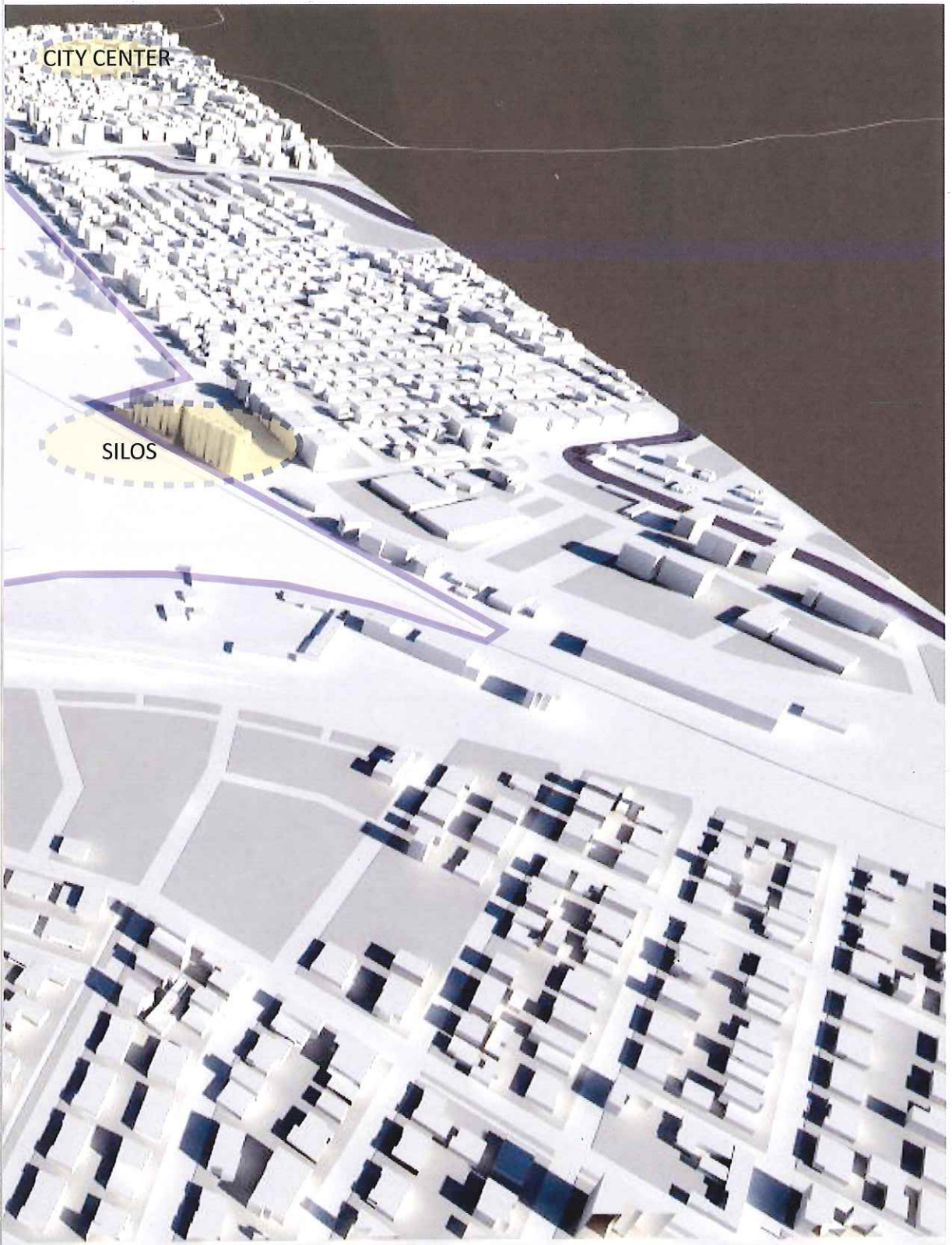
FRAMEWORK

Taslak



Points of Interest

A view over the West entrance of the Rail-link through Eskişehir communicates about the major points of interest, which are connected by visual and physical means.



İlgi Noktaları

Eskişehir'in demiryolu bağlantısının Batı girişinin üzerinden bir bakış, görsel ve fiziksel yollarla bağlanmış ilgi noktalarını göstermektedir.

SITE

SILOS

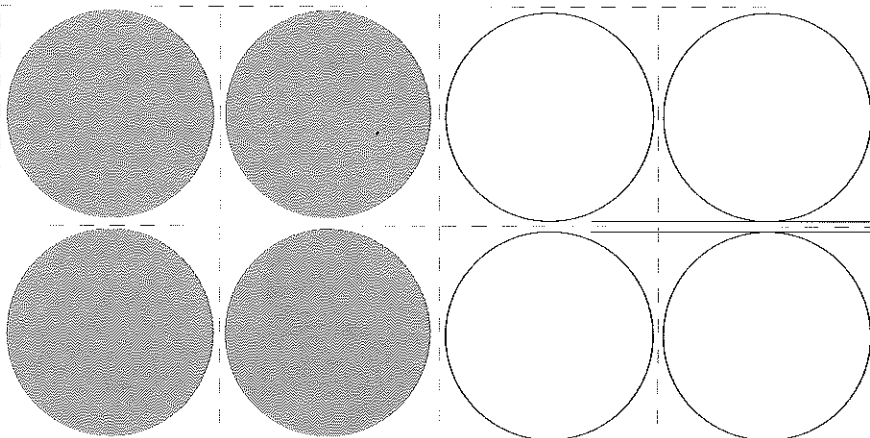
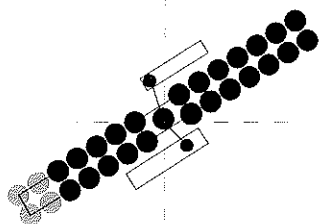


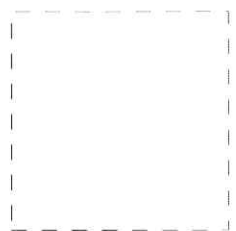
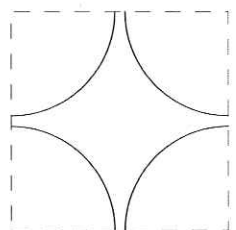
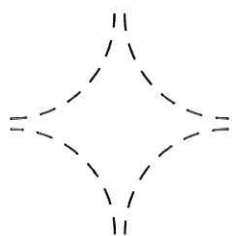
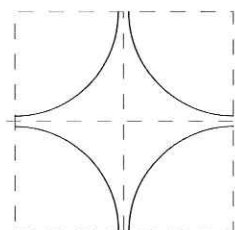
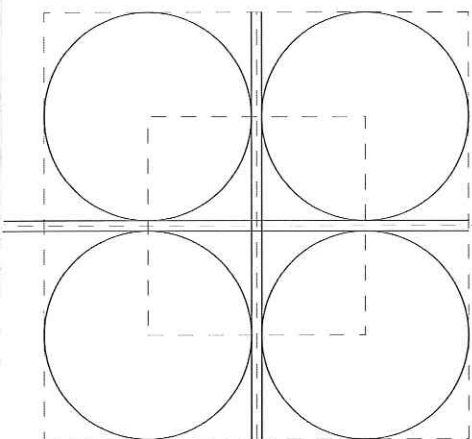
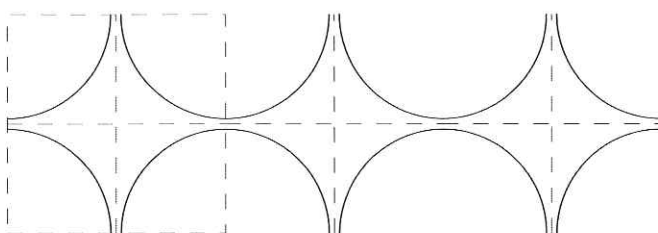
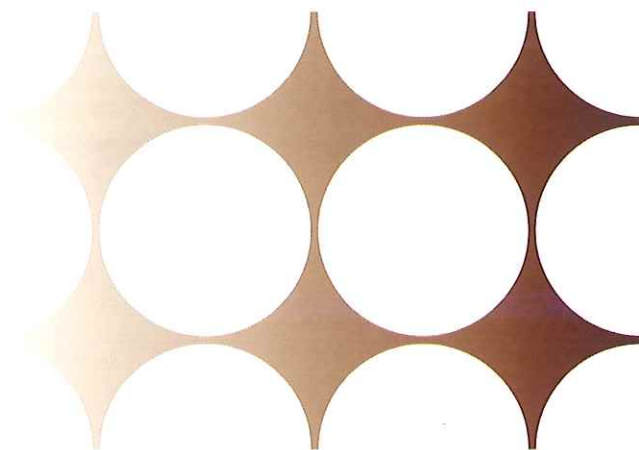
Silos mark the West part of the industrial site. It is physical presence at its 'tabularasa' becomes a symbol for industry and 20th Century. It is a form that serves only for its singular function; dependent on the transport and the production line of the goods. Never subject to change. The alien form becomes monumental for marking its territory and give sense of way finding to the inhabitants of the city.

Silolar sanayi sitesinin batısını işaret etmektedir. 'Tabula rasa' halinde bir fiziksel varlık olarak bugün sanayinin ve 20. yüzyılın bir sembolüdür. Tek bir işlevi olan ve şekil olarak da sadece de bu işleve hizmet eden silolar, malların taşıma ve üretim hatlarına bağımlıdır. Bu asla değişmez. Acayip görüntüleriyle göze çarptıkları için yerlerini şehir sakinlerine ezberlettikleri gibi yer ve yön bulmak amaçlı kullanılmaktadırlar.



SIL ● is the singular approach
tekil yaklaşım





URBAN TYPES

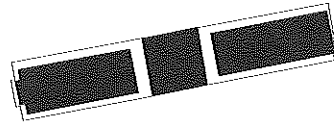
Object > *Inbetween* Object < Field

Conceptually one can think of silos example as an abstract way to catalogue distinct typologies in their function and form at an urban scale. Different types of buildings find meaning in their singular, cluster or mixed organizations, which then relate to their immediate surroundings. The streets organization define the connectivity *in-between* various urban fabrics. The interruptions like industrial zones, and rail yards seize or fade the connectivity of these fabrics to function efficiently. Therefore, the edge conditions become apparent and urgency to solve once they exist near the public heart of the city. Solving these edge conditions in their sectional relation rather than planometric, to the city can revitalize City's existing forms and bring new experiences to its users and visitors. The search for the in-between's meaning could start from analyzing infrastructure along with its immediate physical surroundings.

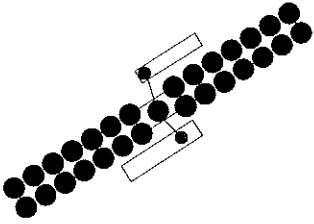
Kavramsal bağlamda, silo örneği kent boyutunda farklı tipolojilerin işlev ve şekillerinin soyut anlamda sınıflandırılması olarak düşünülebilir. Farklı yapılardaki binalar, tek başına, küme veya karma düzenlemeleriyle anlam kazanırlar ve bu daha sonra yakın çevrelerine de yansır. Sokak düzenlemesi kentsel dokuların *aralarındaki* bağlantıları belirler. Sanayi bölgeleri, ray sahaları gibi kesintiler bu dokuların verimli işleyebilmeleri için gerekli olan bağlantıları engeller veya zayıflatır. Bu sebeple şehir dokusunun kısırlaştığı alanlar belirginleşir ve şehrin kamusal alanlarının merkezinde bir kez ortaya çıktığında acilen çözülmesi gerekir. Şehir dokusunun kısırlaştığı bu alanları plansal ilişkisinden ziyade bölümsel bazda çözmek şehrin var olan biçiminde yeni bir canlanma sağlayabilir, şehrin sakinlerine ve ziyaretçilerine yeni tecrübe fırsatları sunabilir. Arada kalmış yerlerin anlam kazanması için yapının hemen etrafındaki fiziksel çevreyle birlikte analiz edilmesi gerekmektedir.

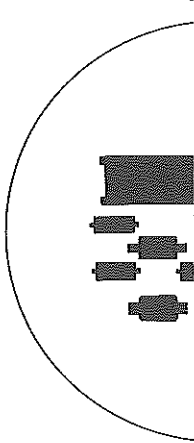
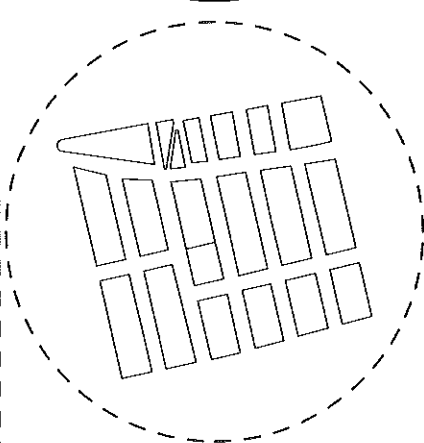
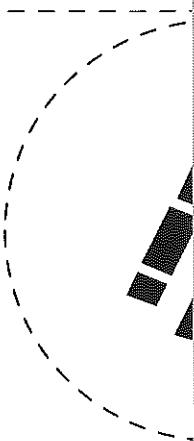
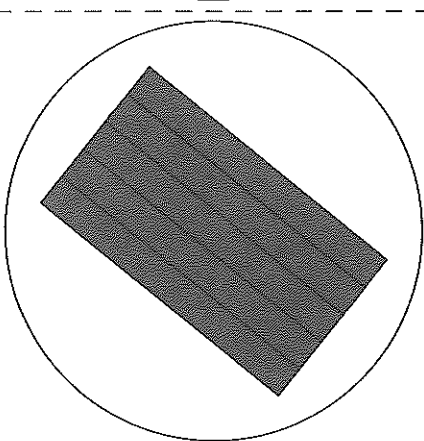
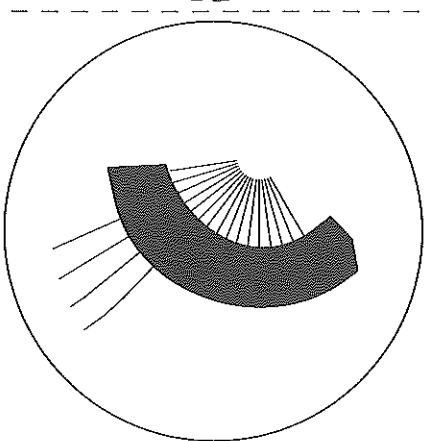
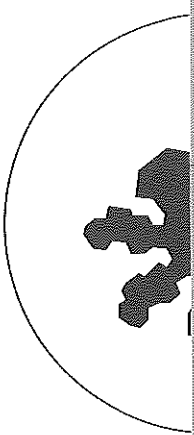
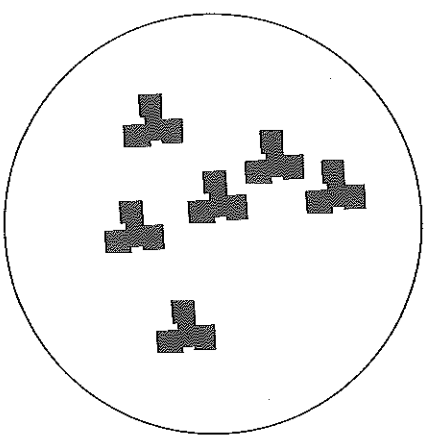
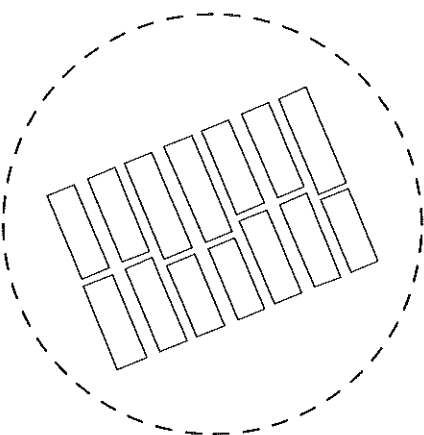


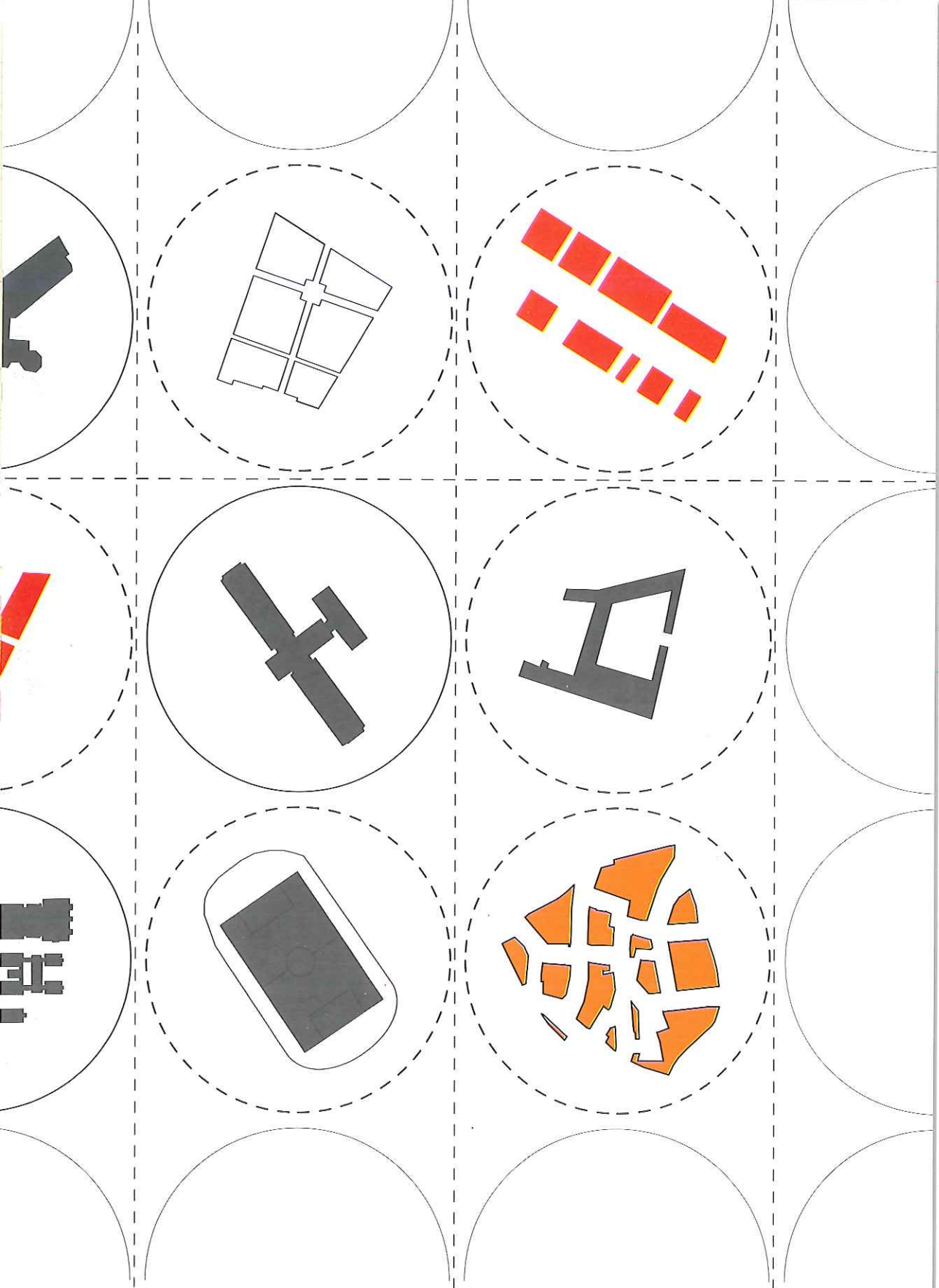
Behiç Erkin
Memorial



TCDD





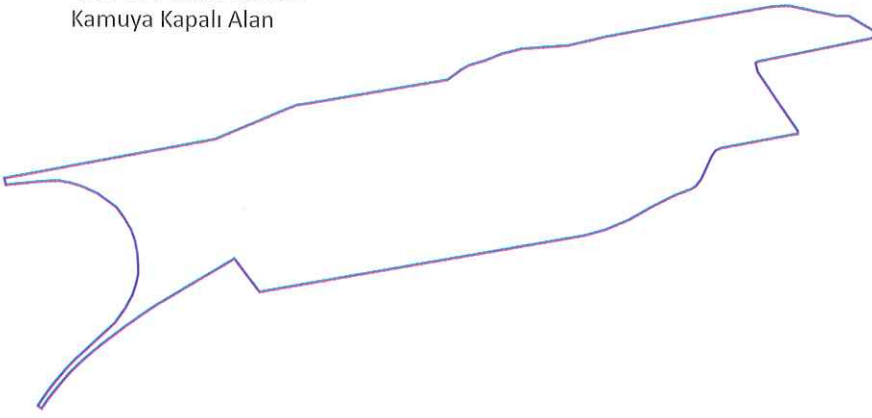


Part iii.

MAPS: URBAN SCALE

Haritalama: Şehir Ölçeği

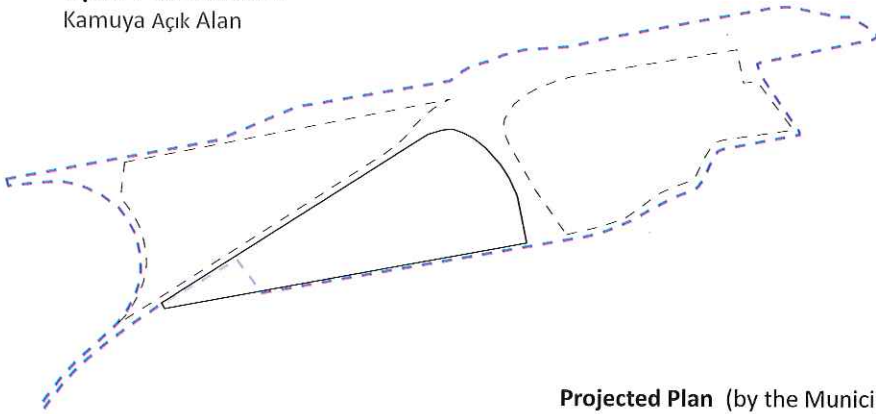
Closed Public Access
Kamuya Kapalı Alan



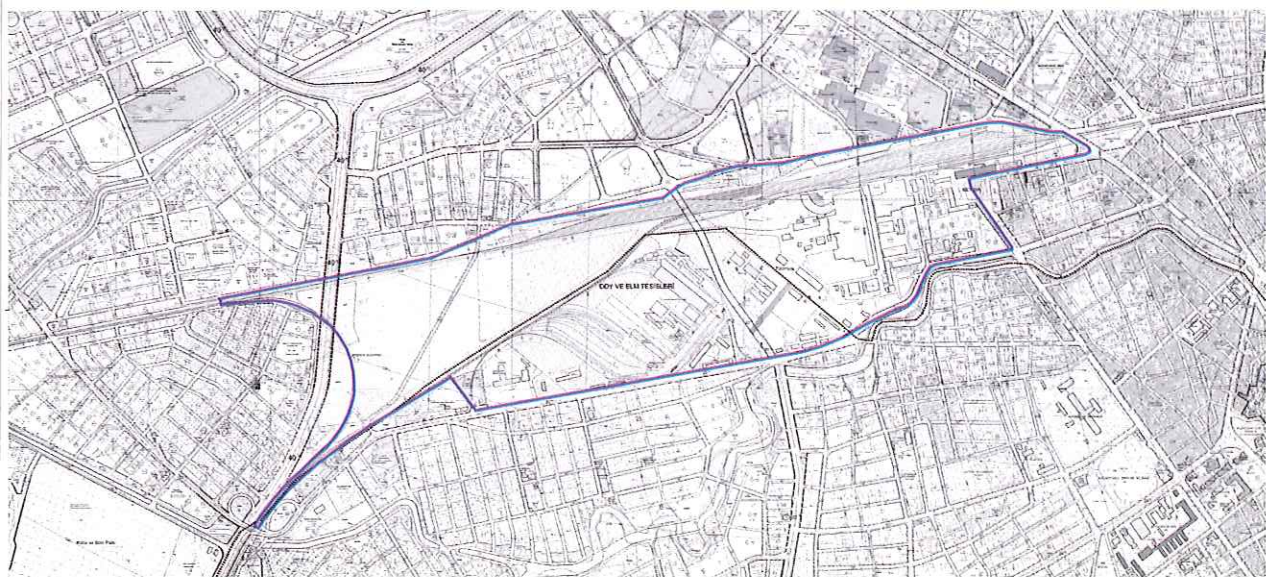
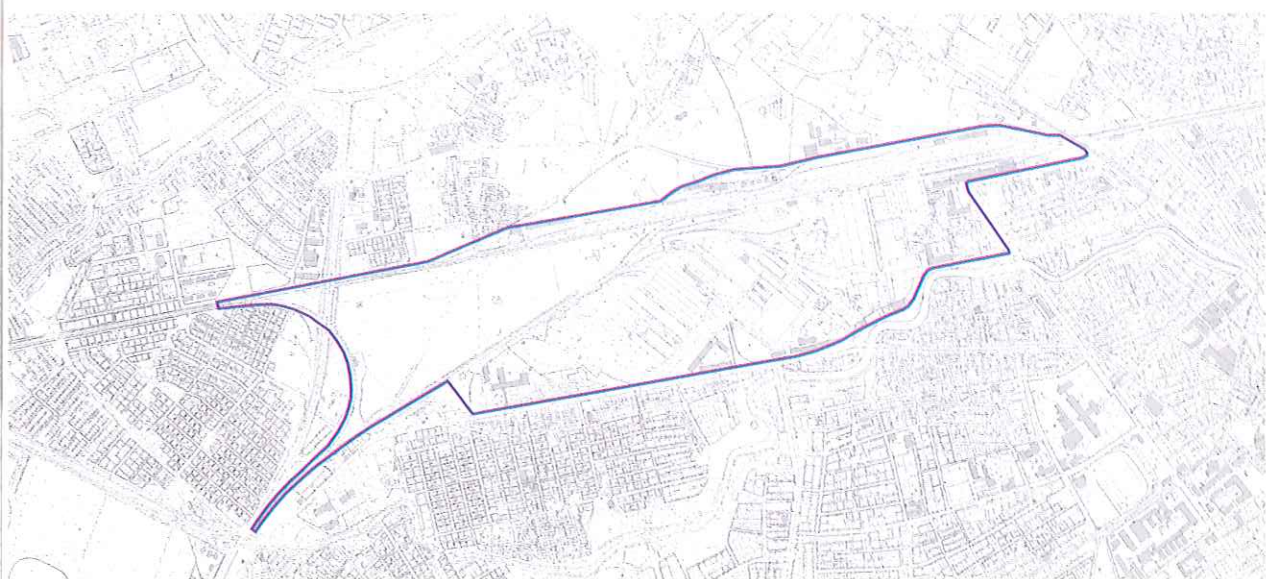
Current Plan
Güncel Plan

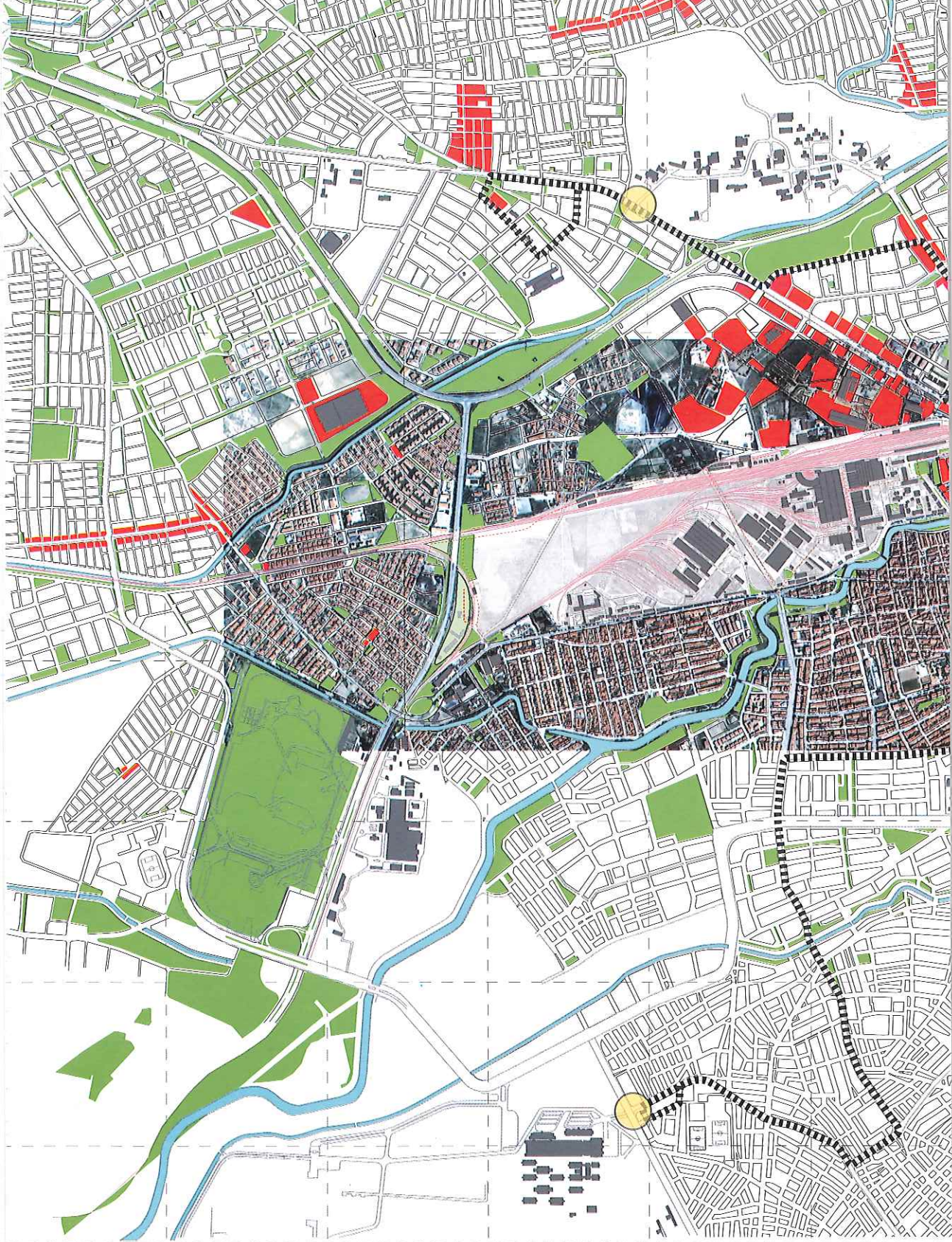


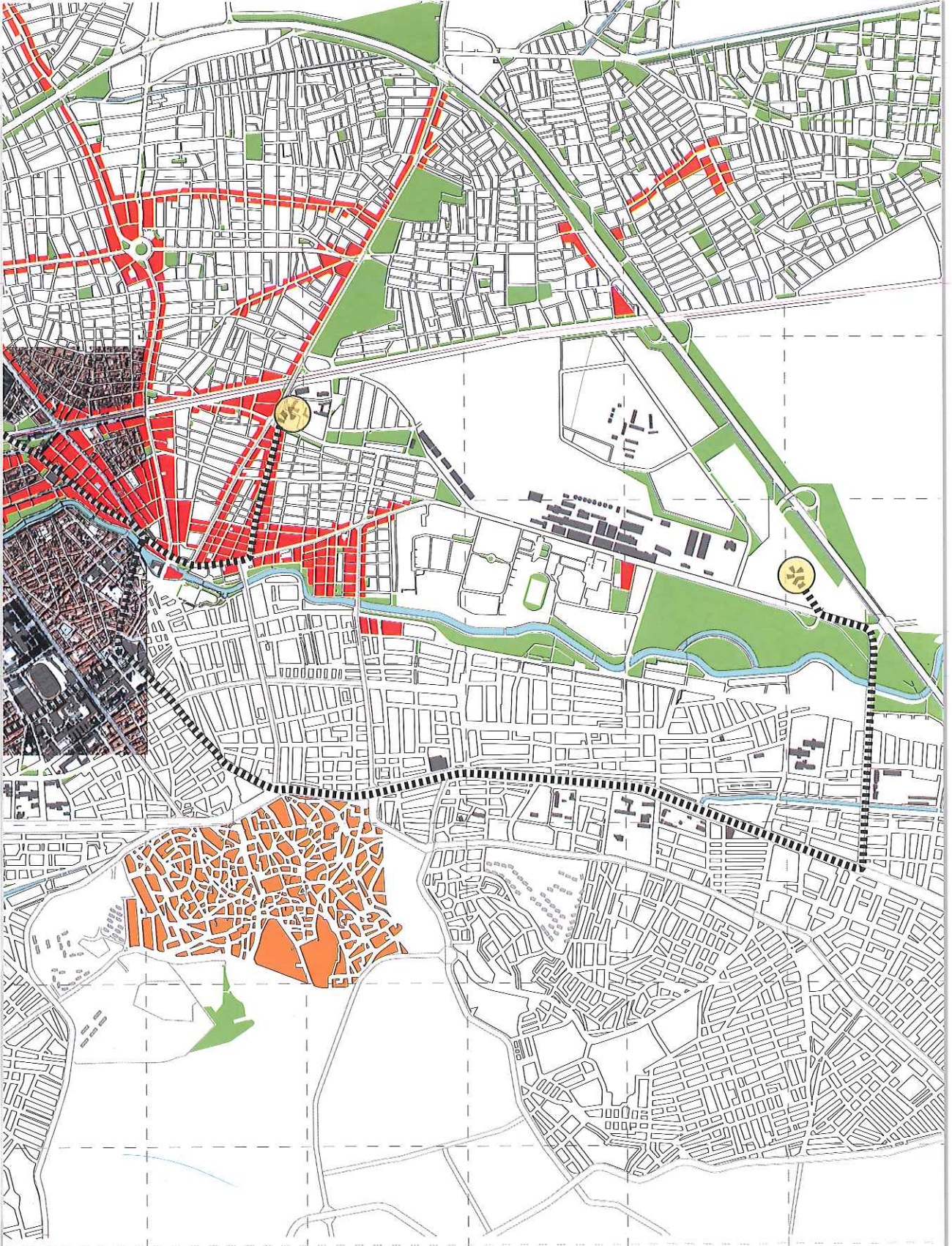
Open Public Access
Kamuya Açık Alan



Projected Plan (by the Municipality)
Yansıtılan Plan (Belediye tarafından)



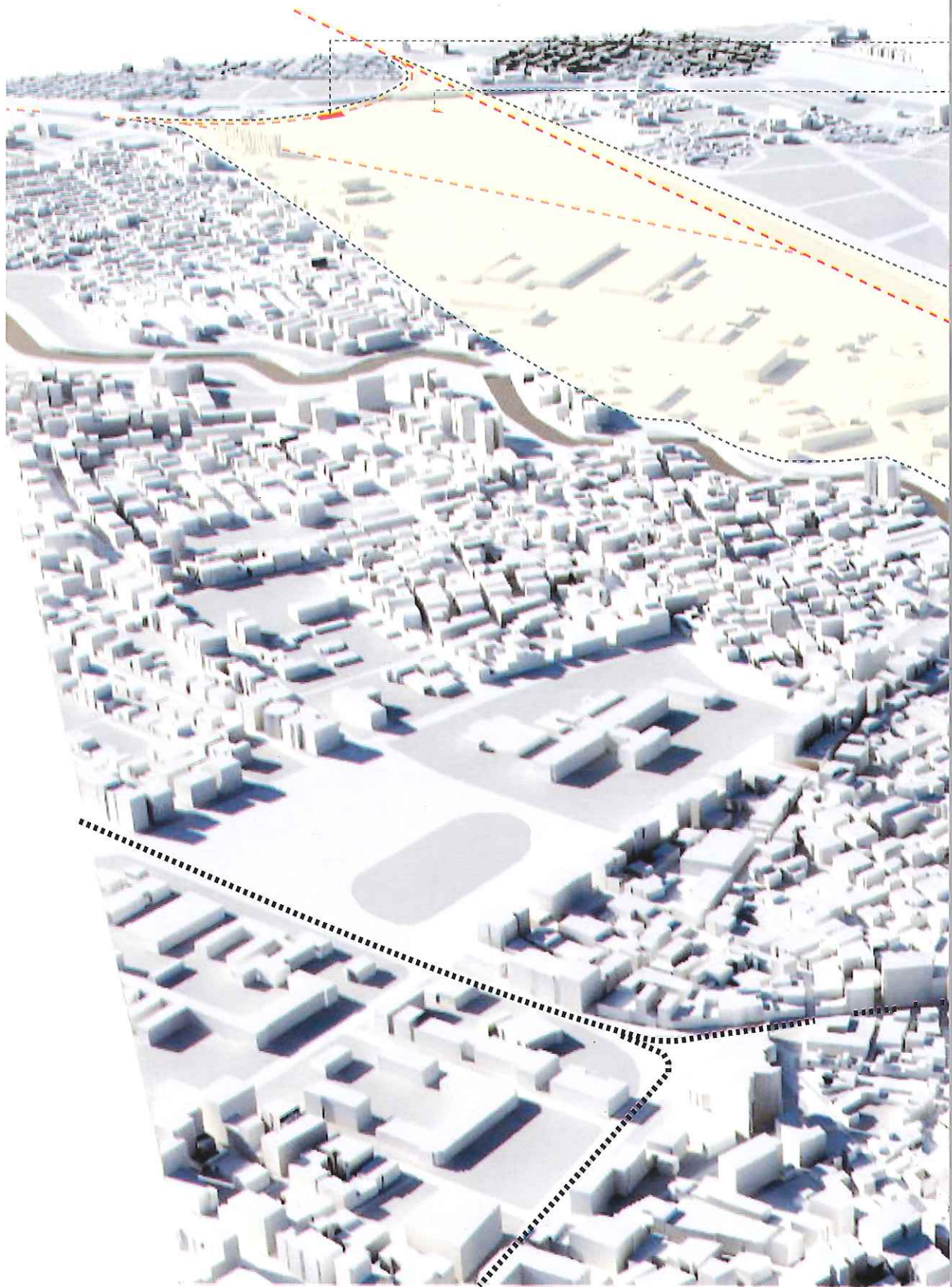


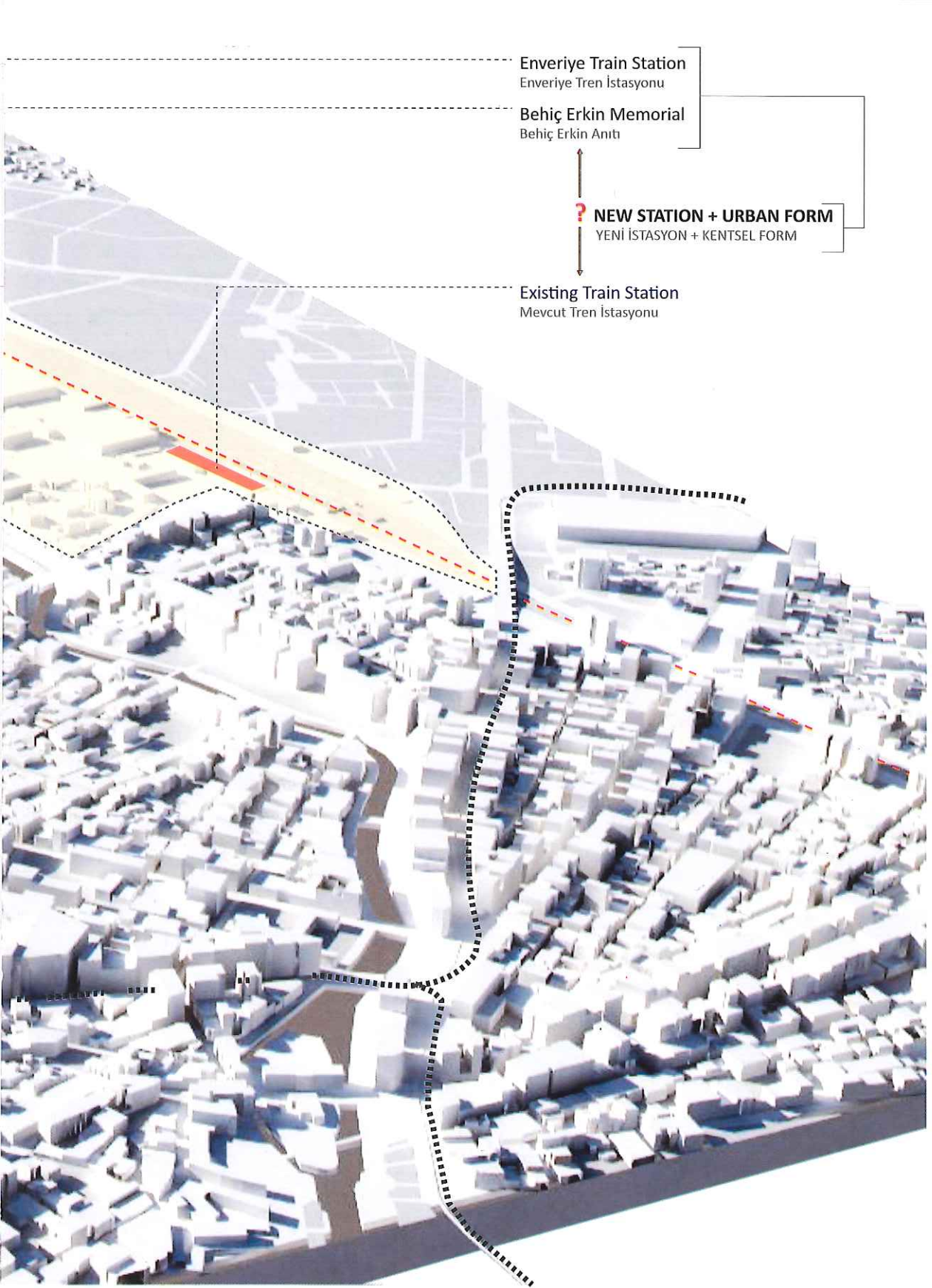


Mevcut
EXISTING

Commercial
Parks
Historic

Ticari
Parklar
Tarihi



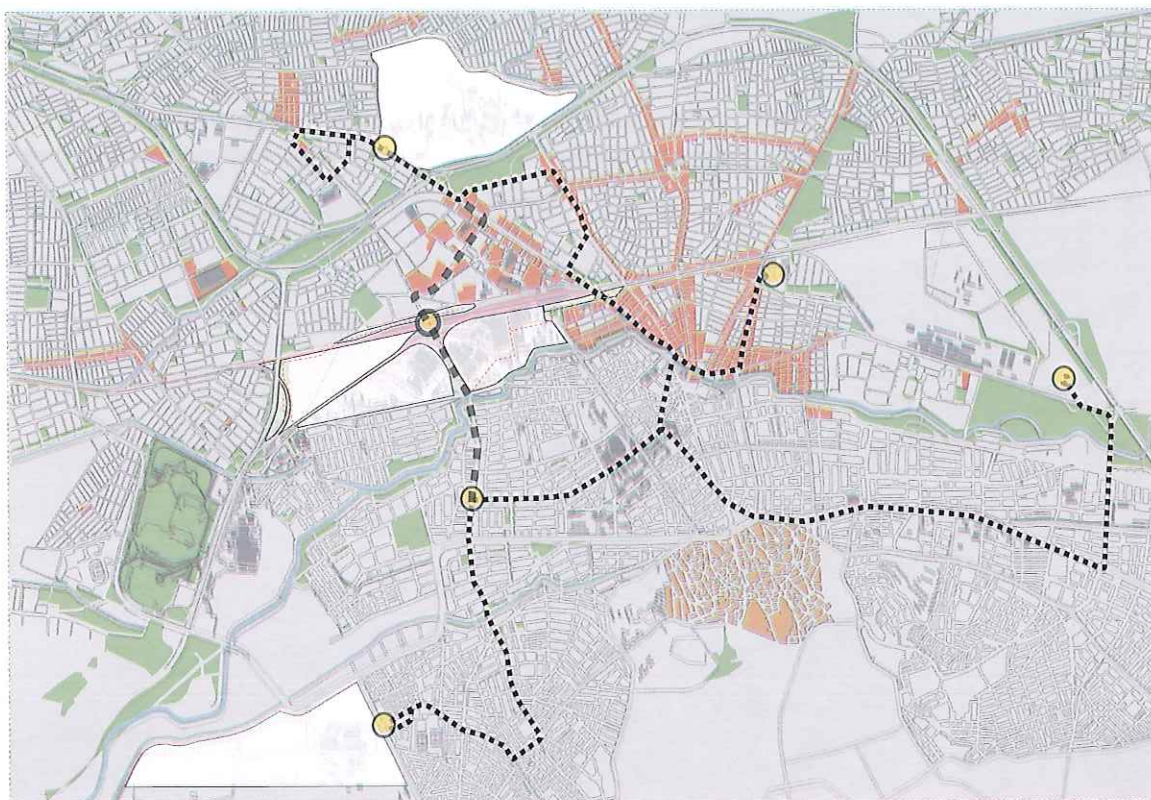


Enveriye Train Station
Enveriye Tren İstasyonu

Behiç Erkin Memorial
Behiç Erkin Anıtı

? **NEW STATION + URBAN FORM**
YENİ İSTASYON + KENTSEL FORM

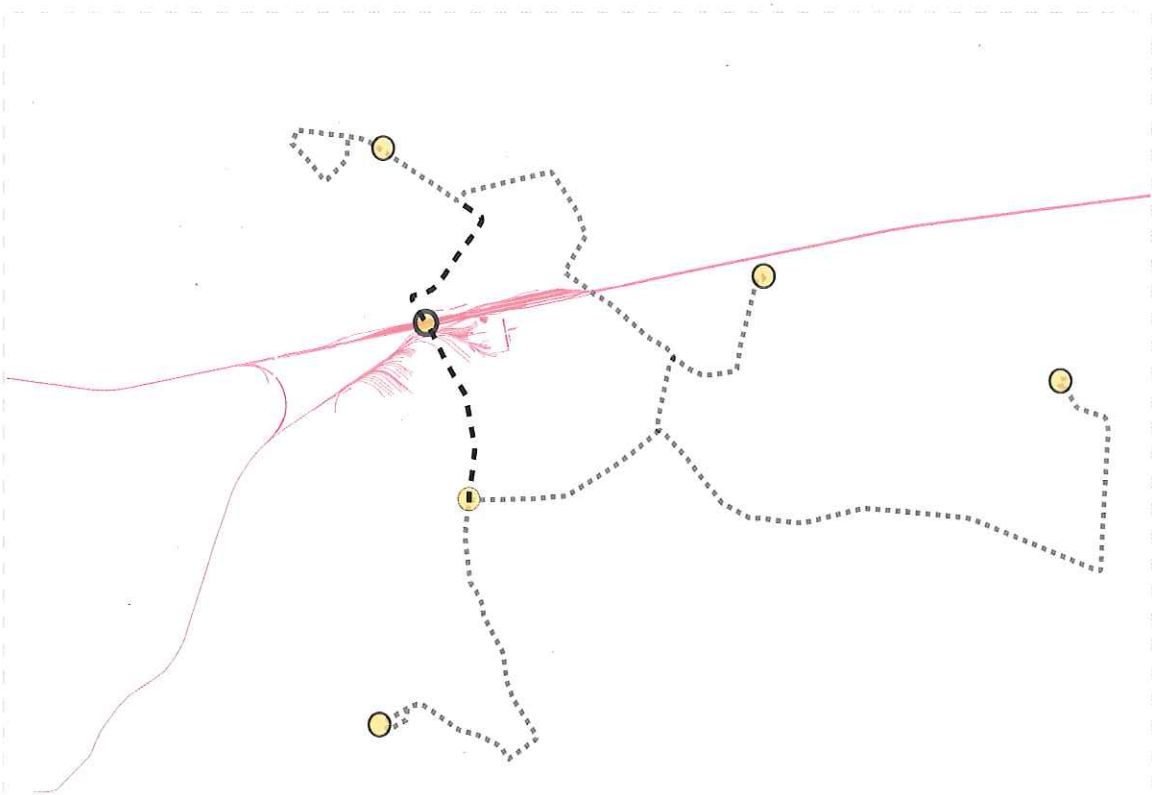
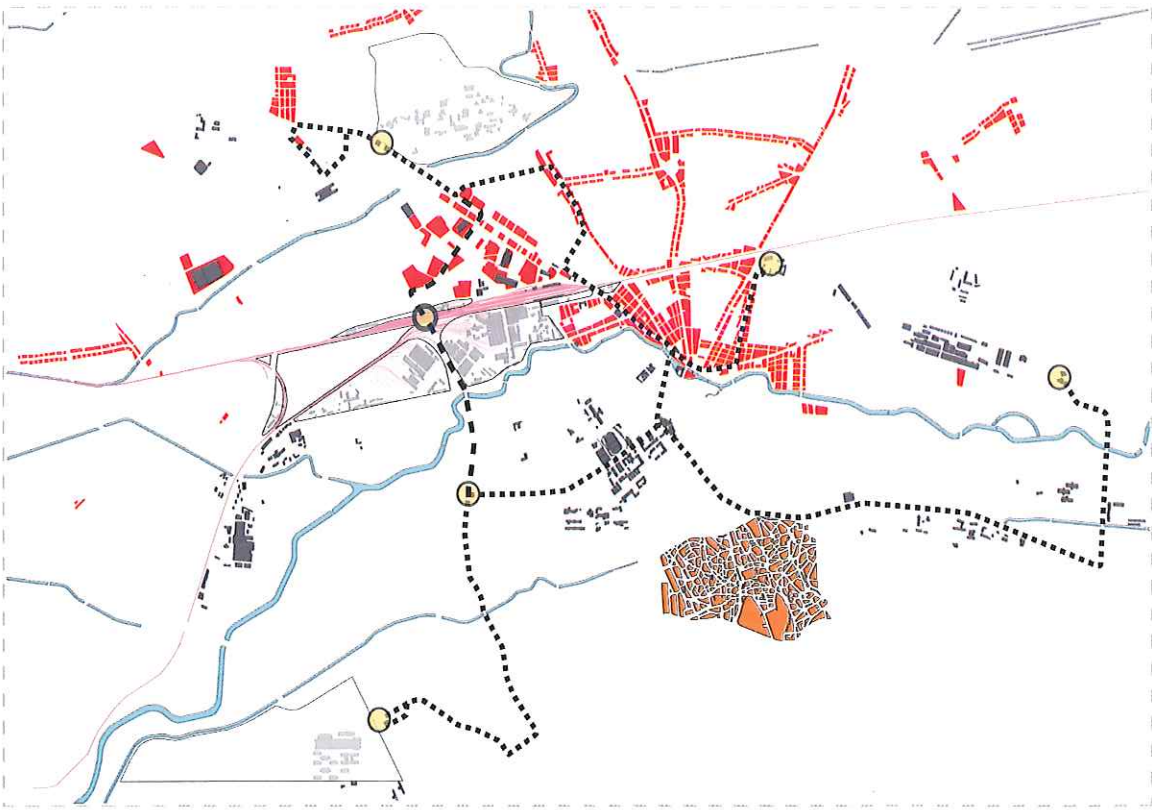
Existing Train Station
Mevcut Tren İstasyonu

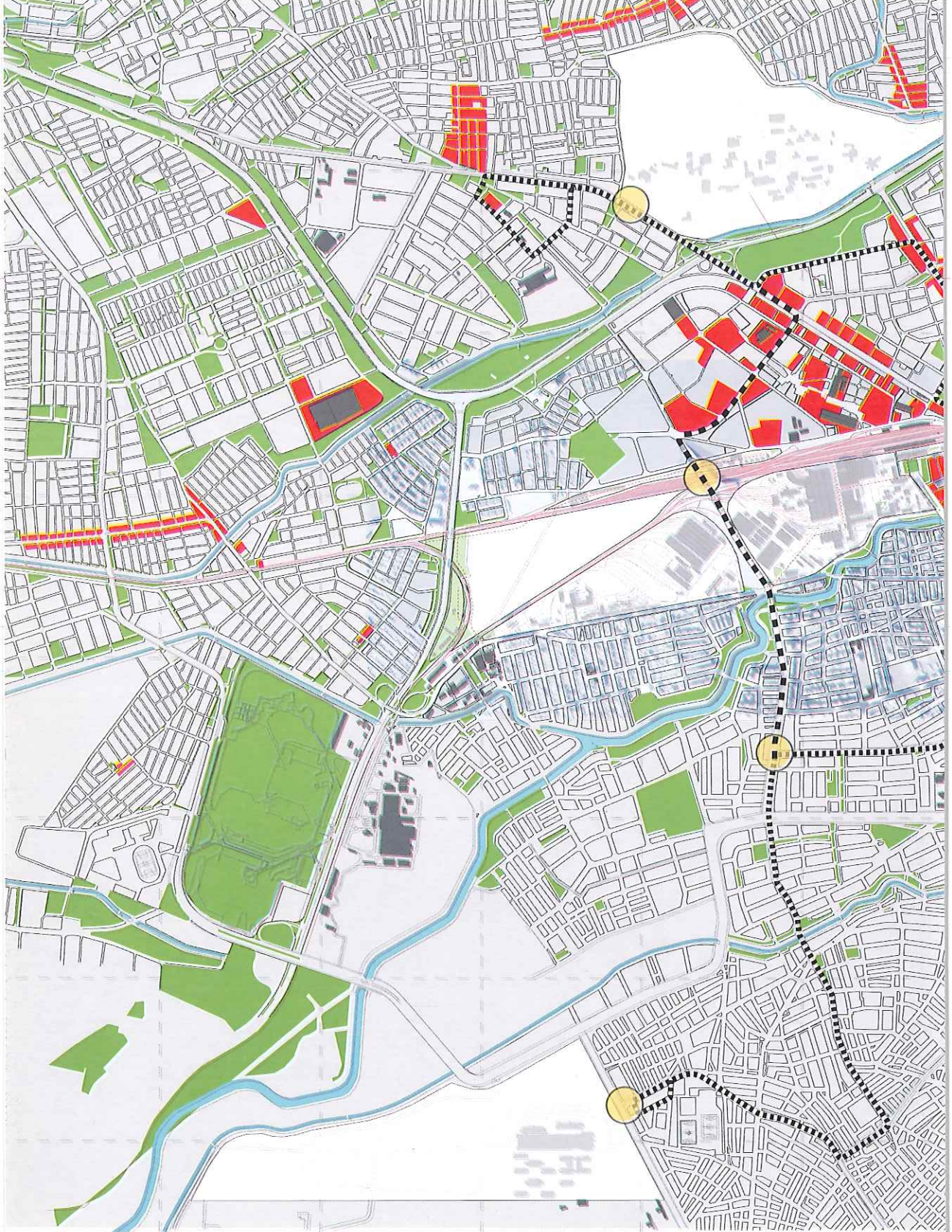


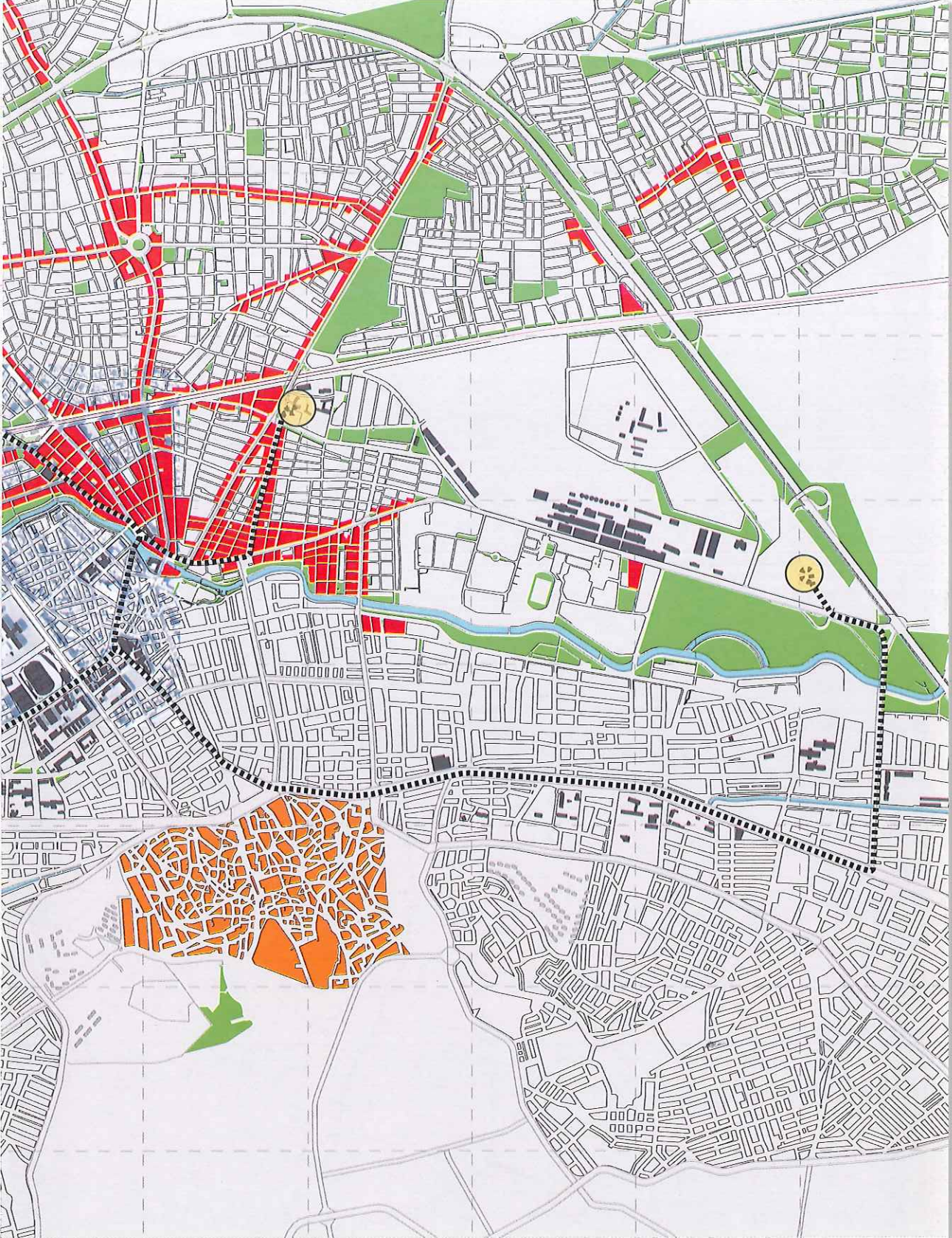
figure_21

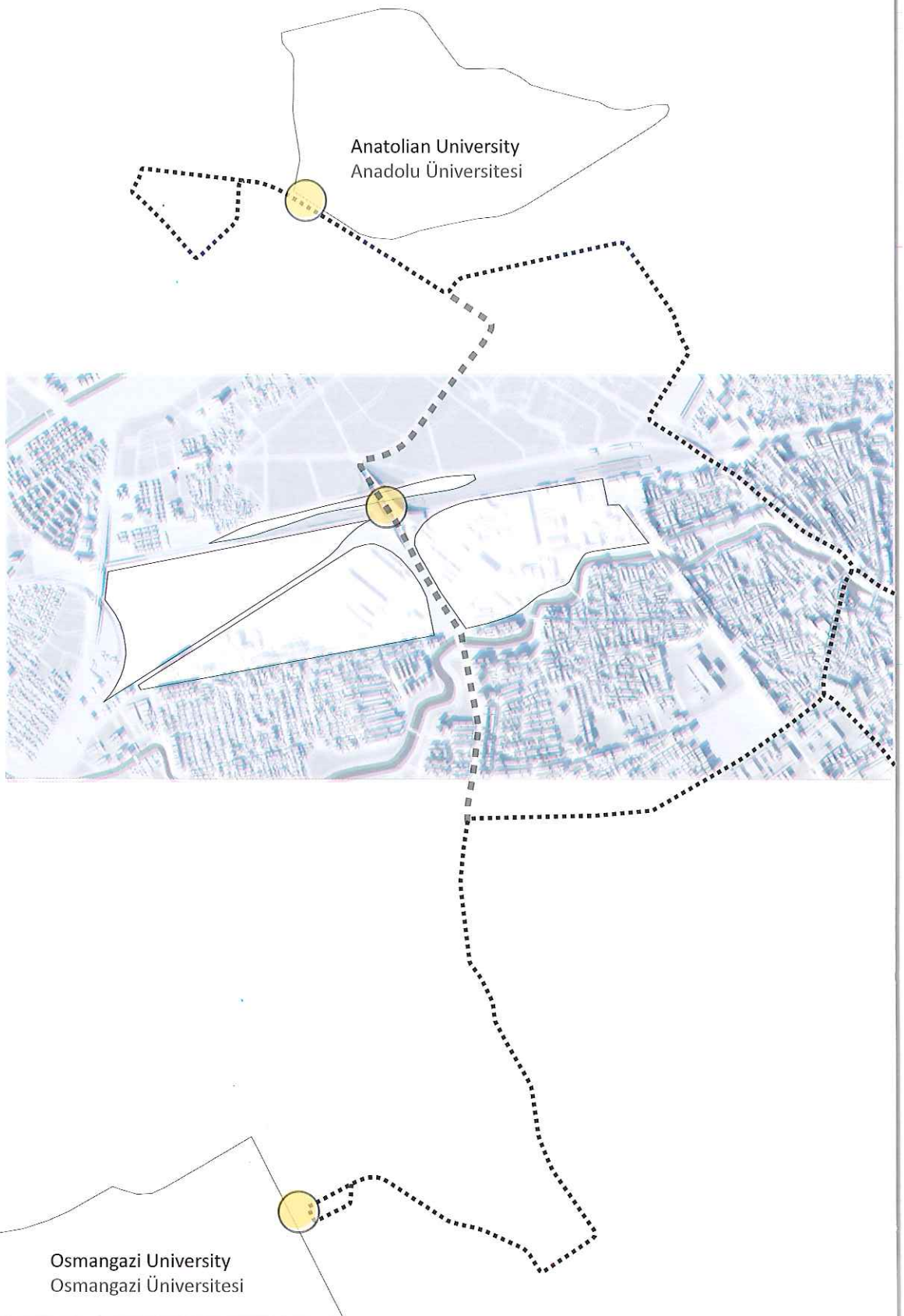
Estram Addition: A new tram line defines the major urban loop
 Estram Eklentisi: Yeni tramvay hattı şehir halkasını oluşturuyor

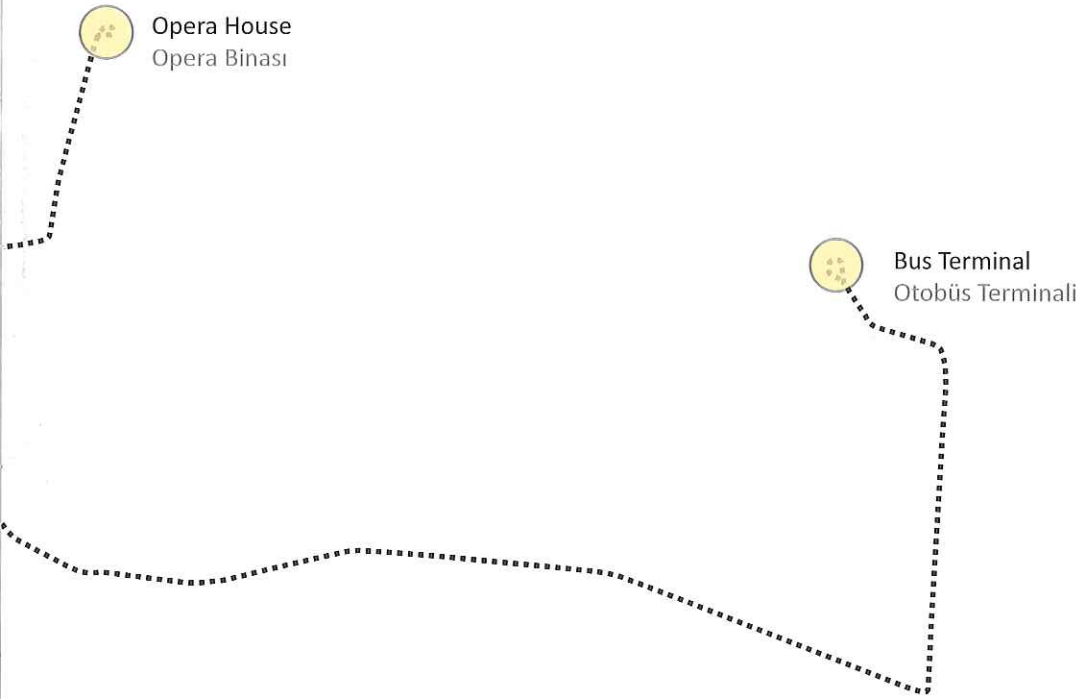












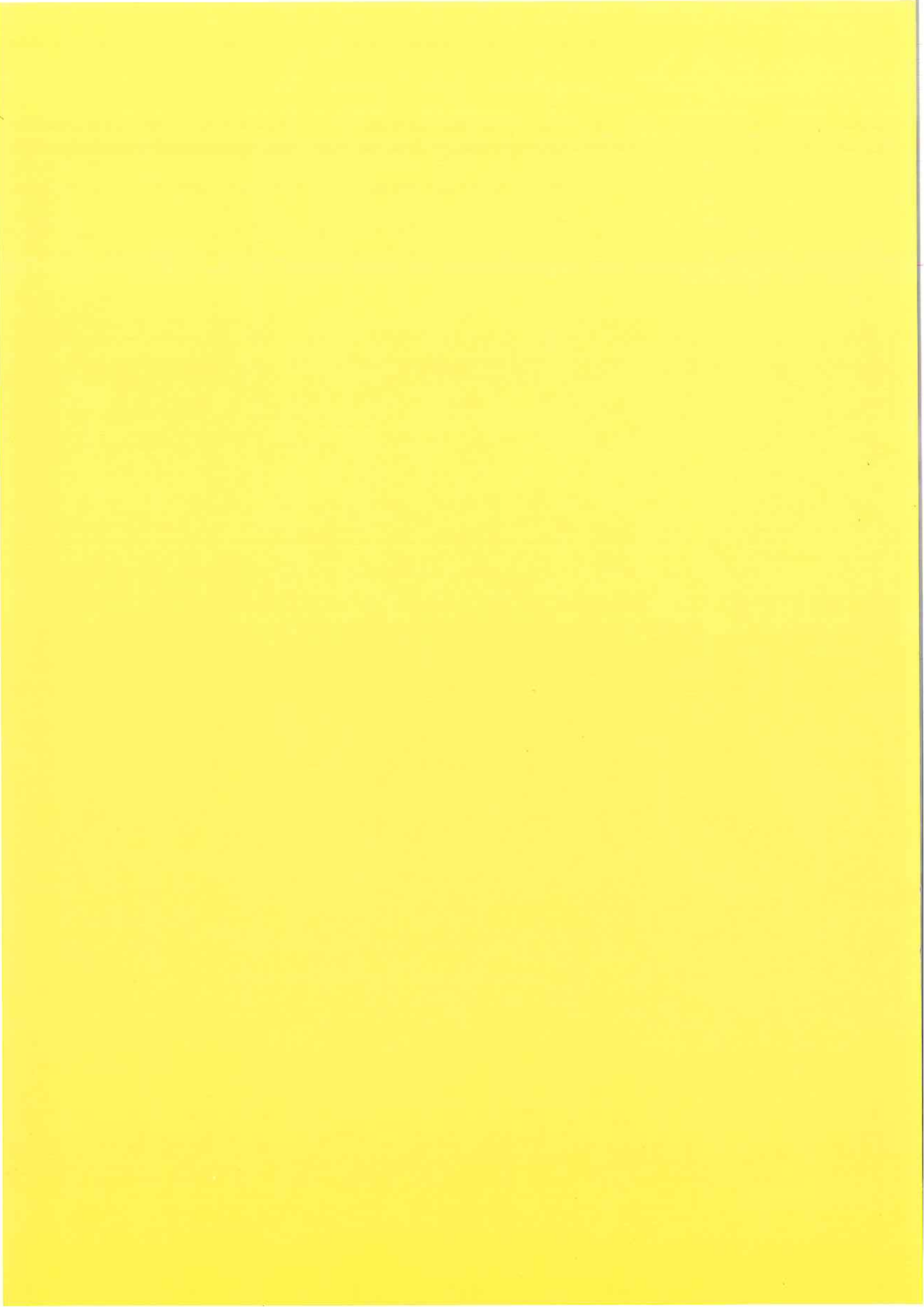
The mapping indicates the end stops of the tram-line, relevant to the proposed stop. The undefined node locates the new inter-model transportation hub, which include train station, tram, bus, car and pedestrian.

Haritalamada tramvay hattının mevcut ve önerilen son durakları belirtilmiştir. Tanımlanmamış nokta yeni birleşik-model ulaşım merkezinin yerini göstermektedir. Tren istasyonu, tramvay ve otobüs duraklarını içeren, yaya ve araba trafiğini de karşılayabilecek bir merkezdir.



figure_22
Urban Sprawl
Kent Yayılımı

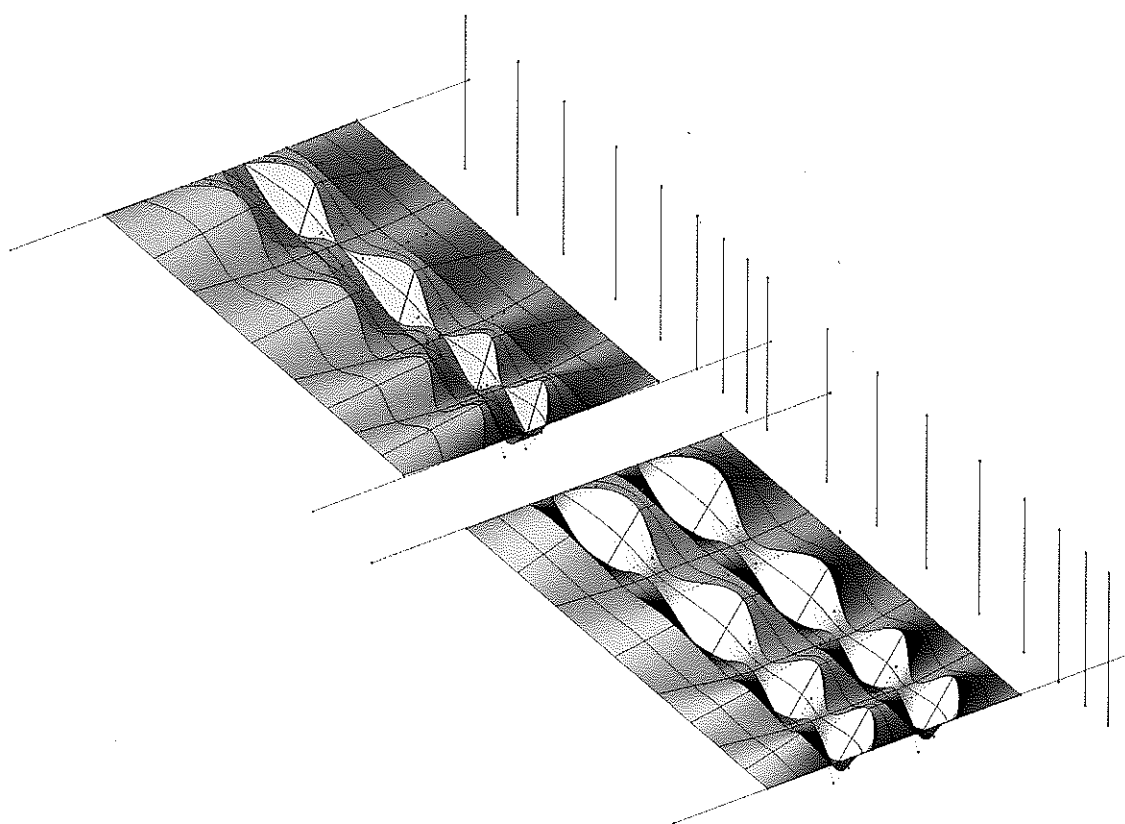
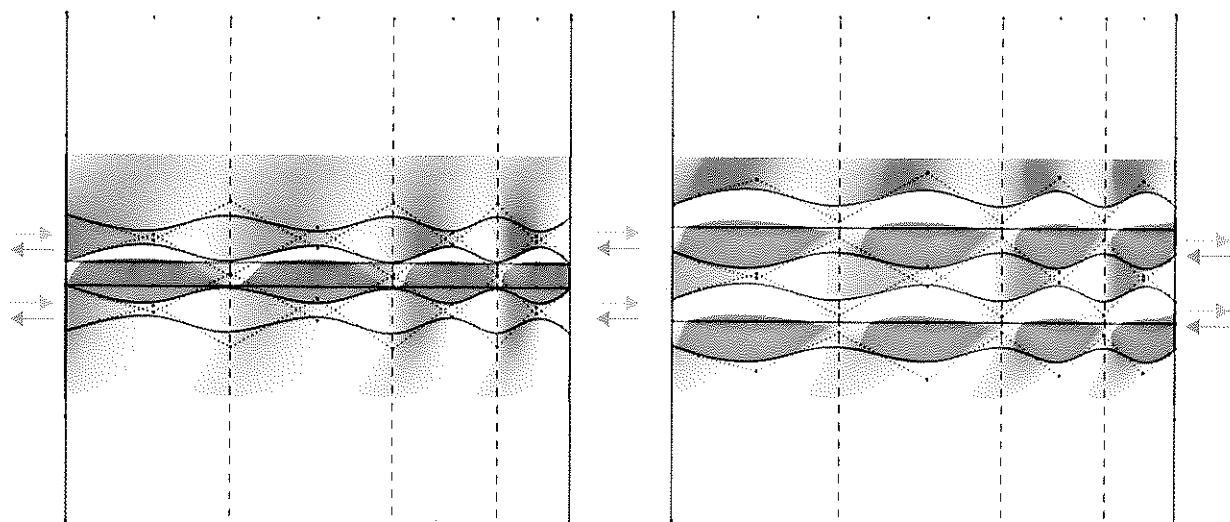




Part iv.

VISION

Vizyon



GEOMETRY

System

The surface geometry becomes a tool to morph the ground in order to create sectional response to physical conditions of bridging, spatial forming and allowing natural light to the underground level. Two key forms are composed of exponentially growing oscillations in their sectional and planometric arrangements through the lofting of oblique splines.

The oblique vector control points of the splines allow the manipulation of the geometry through compression and stretching, relative to its necessary formal adjustment in their parametric organization. The frequency of the oscillations responds to the bridging distances and programmatic adaptations.

For instance, the major program is the High-Speed Train Terminal, which requires 350 meters of platform length. It becomes the longest stretch. The rest of the oscillations are determined by the bridging conditions relative to street alignments in the urban scale.

The ground becomes a continuous flow of aesthetic with the insertion of the spinal intervention in-between the different urban typologies (industrial, commercial, cultural, housing...etc.), while reconfiguring the city in its programmatic and street flows.

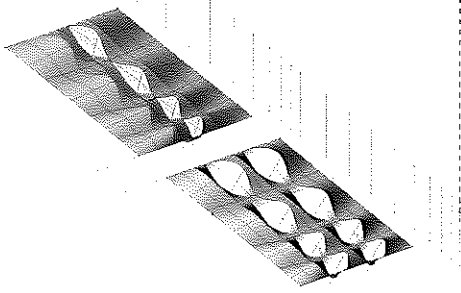
Sistem

Yüzey geometrisi zemini şekillendirmek için bir araç haline gelmekte ve bu da kesitte fiziksel olarak köprü işlevi görmekte, mekan oluşturmaya yaramakta ve günışığının yer altına geçişini sağlamaktadır. Bu iki form, eğimli çizgilerin birbirleriyle bağlanmaları dolayısıyla kesitte ve planda düzenlenmeleri sonucu katlanarak büyüyen dalgalardan oluşmuştur.

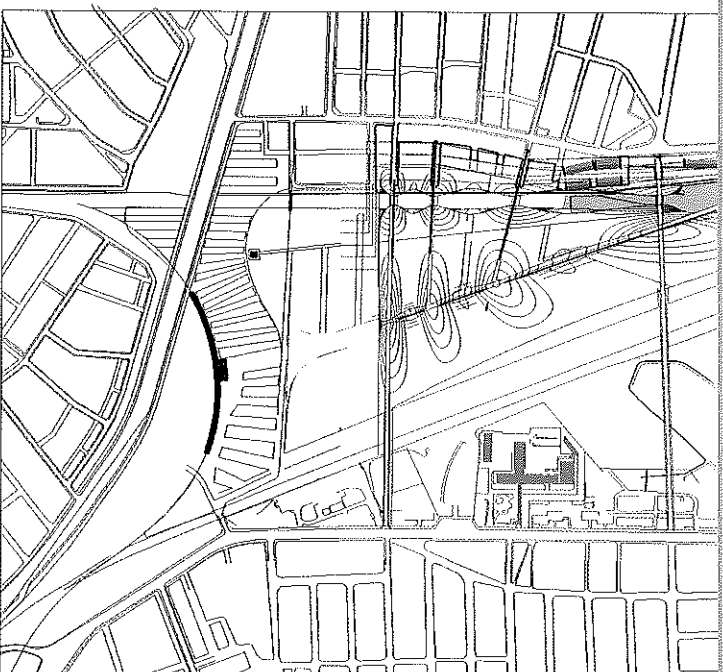
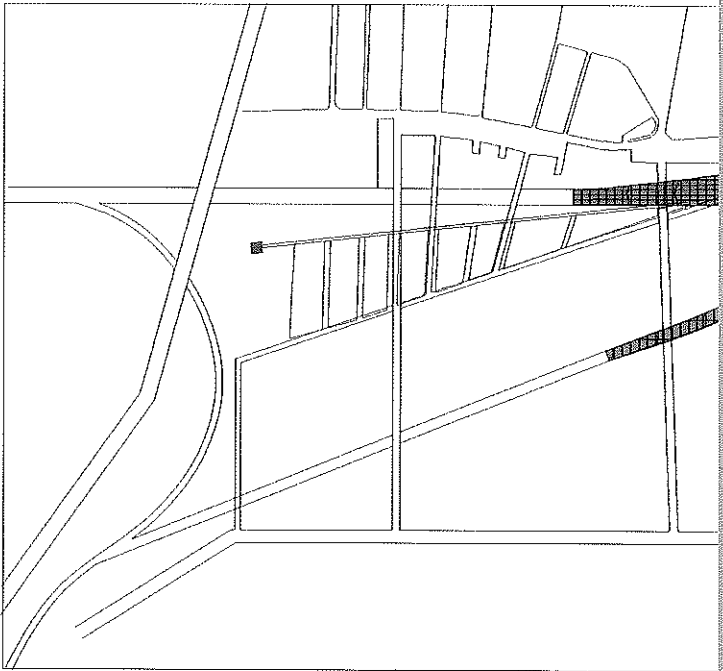
Eğimli çizgilerin vektör kontrol noktaları, ihtiyaç duyulan form uyarlamalarına ilişkin olarak geometrinin parametrik düzenlemesinde sıkıştırma ve esnetme ile manipüle edilmesini sağlamaktadır. Dalgalanmaların frekansı köprülerin arasındaki mesafe ve mimari programın adapte edilmesine bağlıdır.

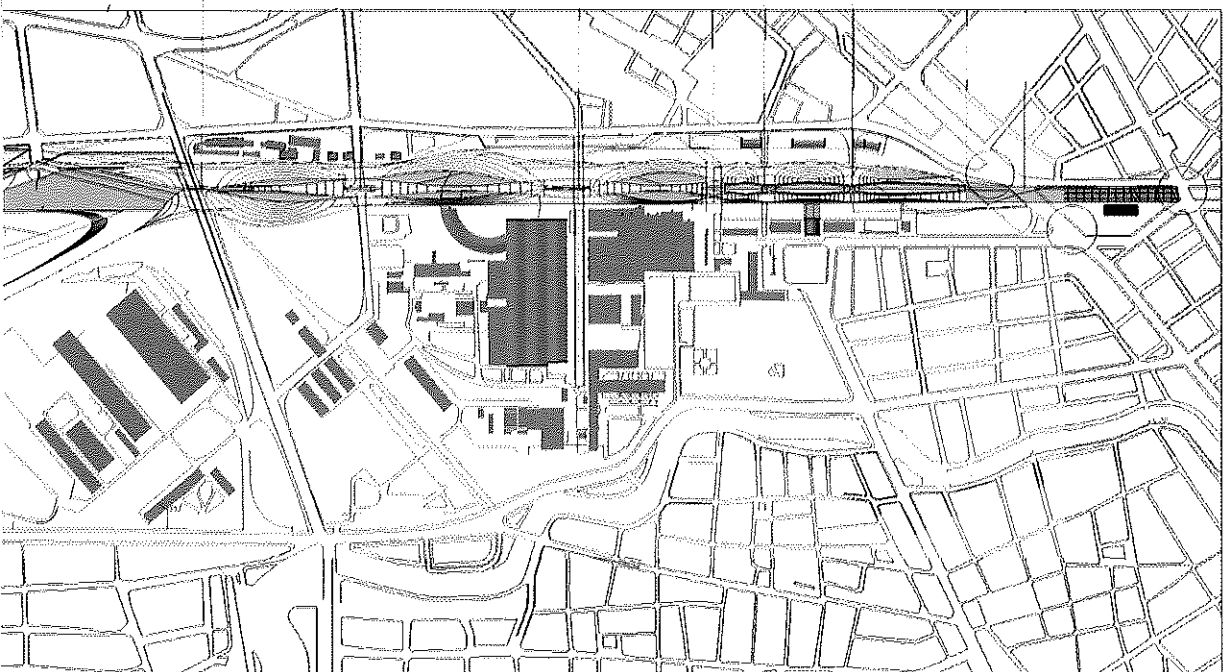
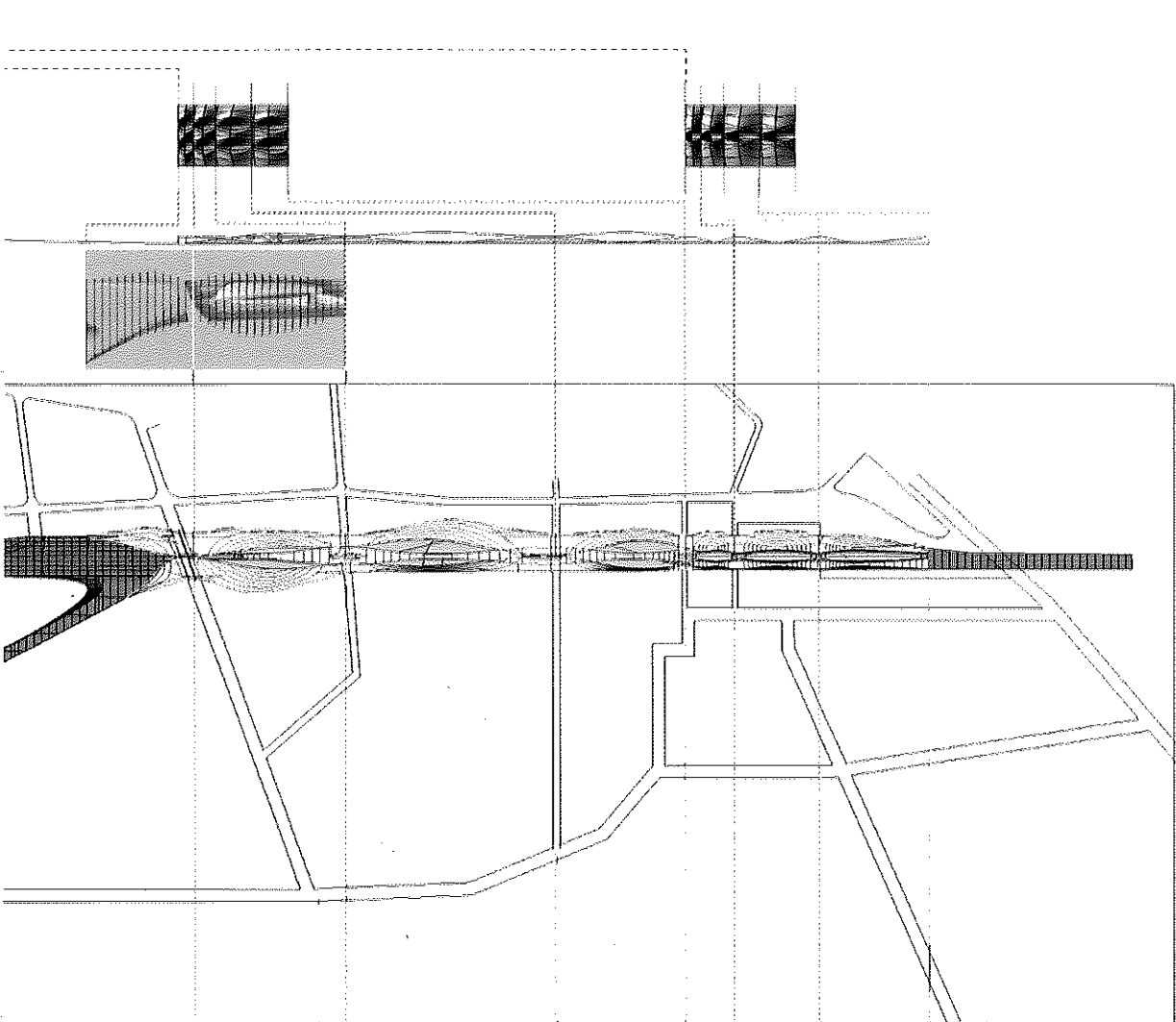
Örneğin ana program, 350 metre platform uzunluğuna ihtiyaç duyan Yüksek Hızlı Tren Terminali'dir. Bu en uzun esneme olacaktır. Geriye kalan dalgalanmalar sokak düzeniyle bağlantılı olarak köprülerin şehir ölçeğinde uyarlanmasıyla belirlenmektedir.

Farklı şehir tipolojilerinin arasına yerleştirilen omurga müdahalesi (endüstriyel, ticari, kültürel, yerleşim...) bir yandan şehrin programatığını ve sokak akışını yeniden şekillendirirken, zeminin devamı olan akıcı bir estetik getirmektedir.

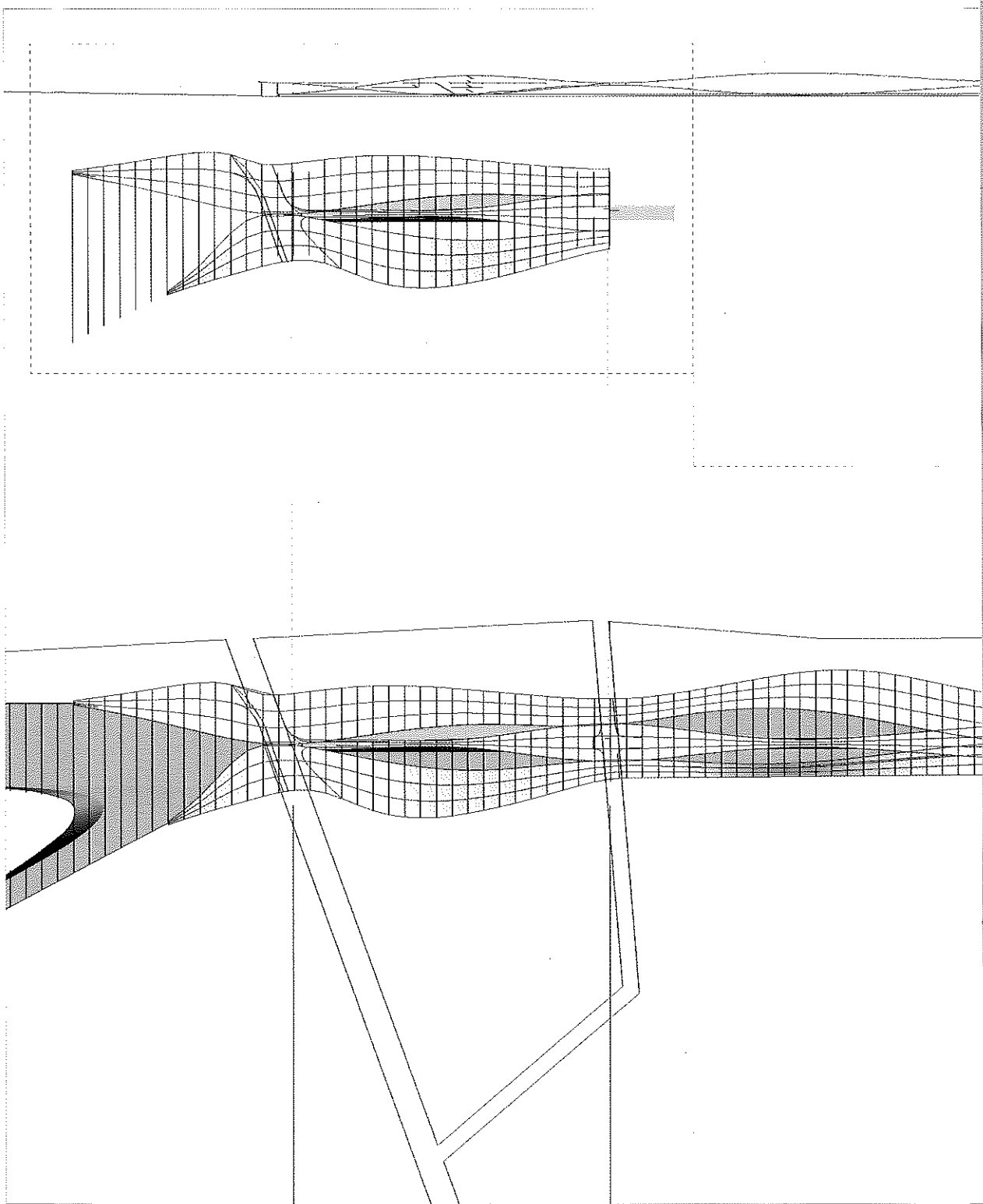


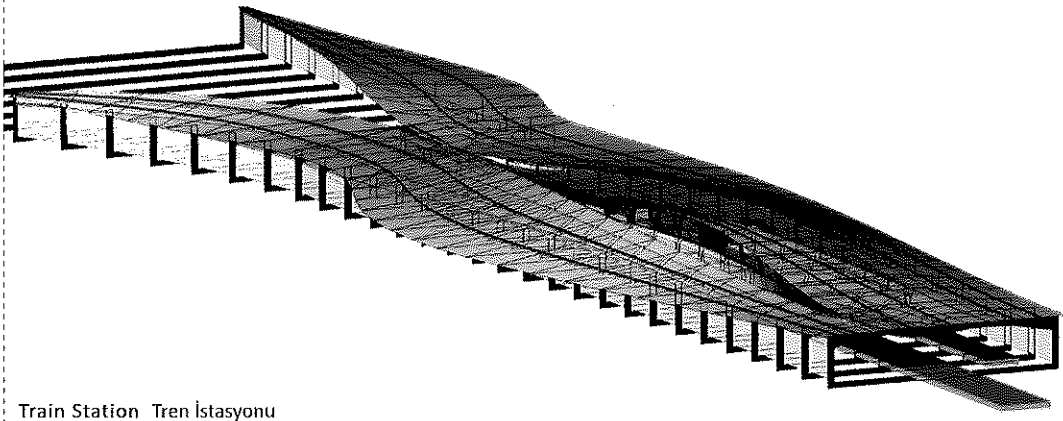
Key Geometry Anahtar Geometri



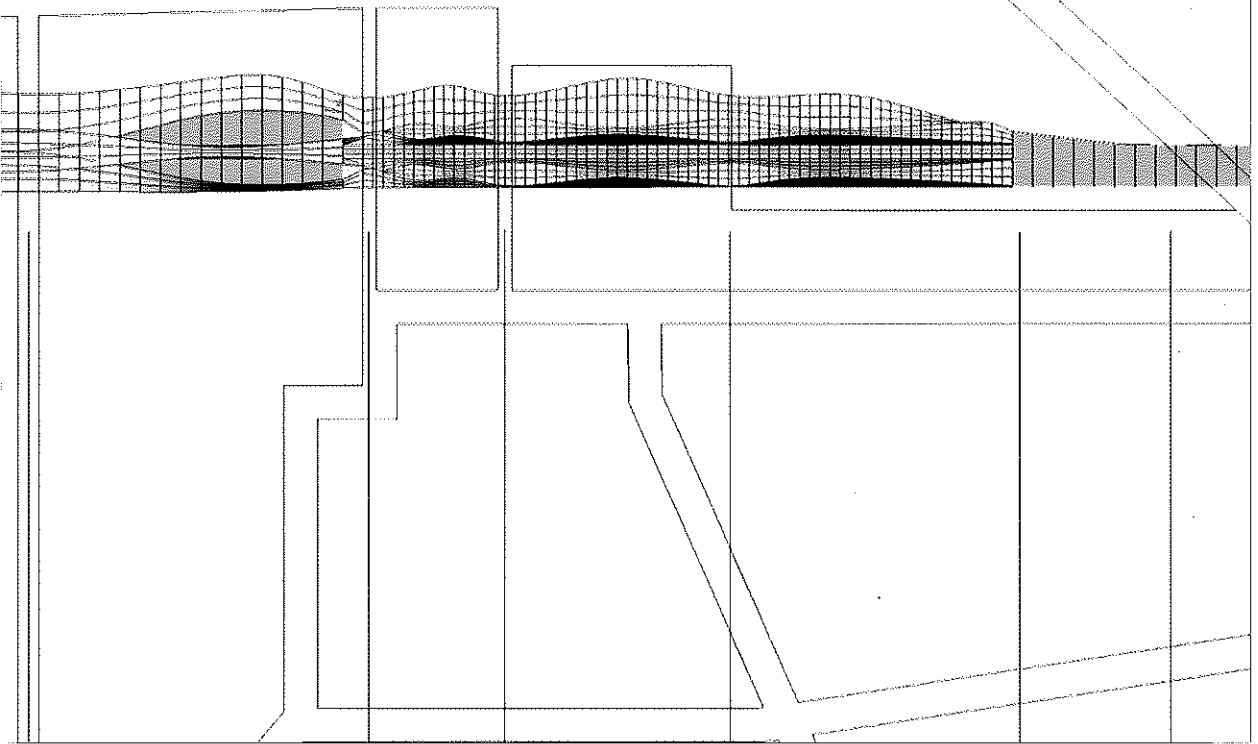


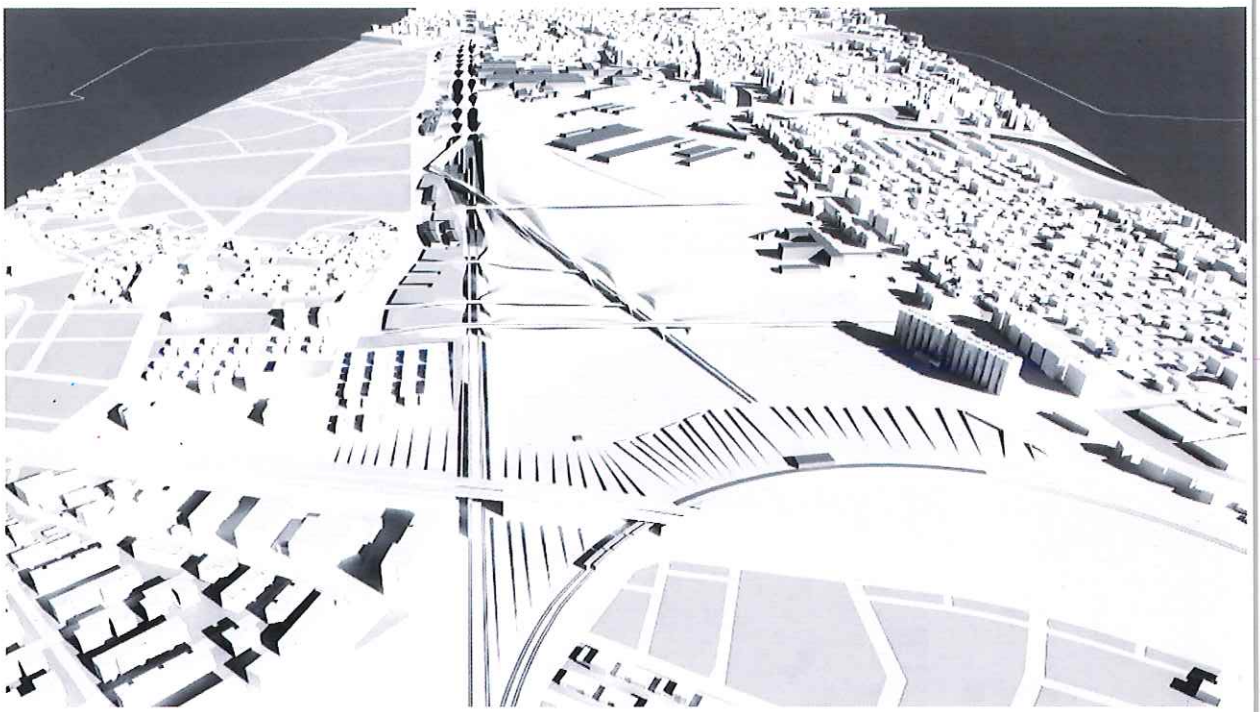
CONFIGURATION



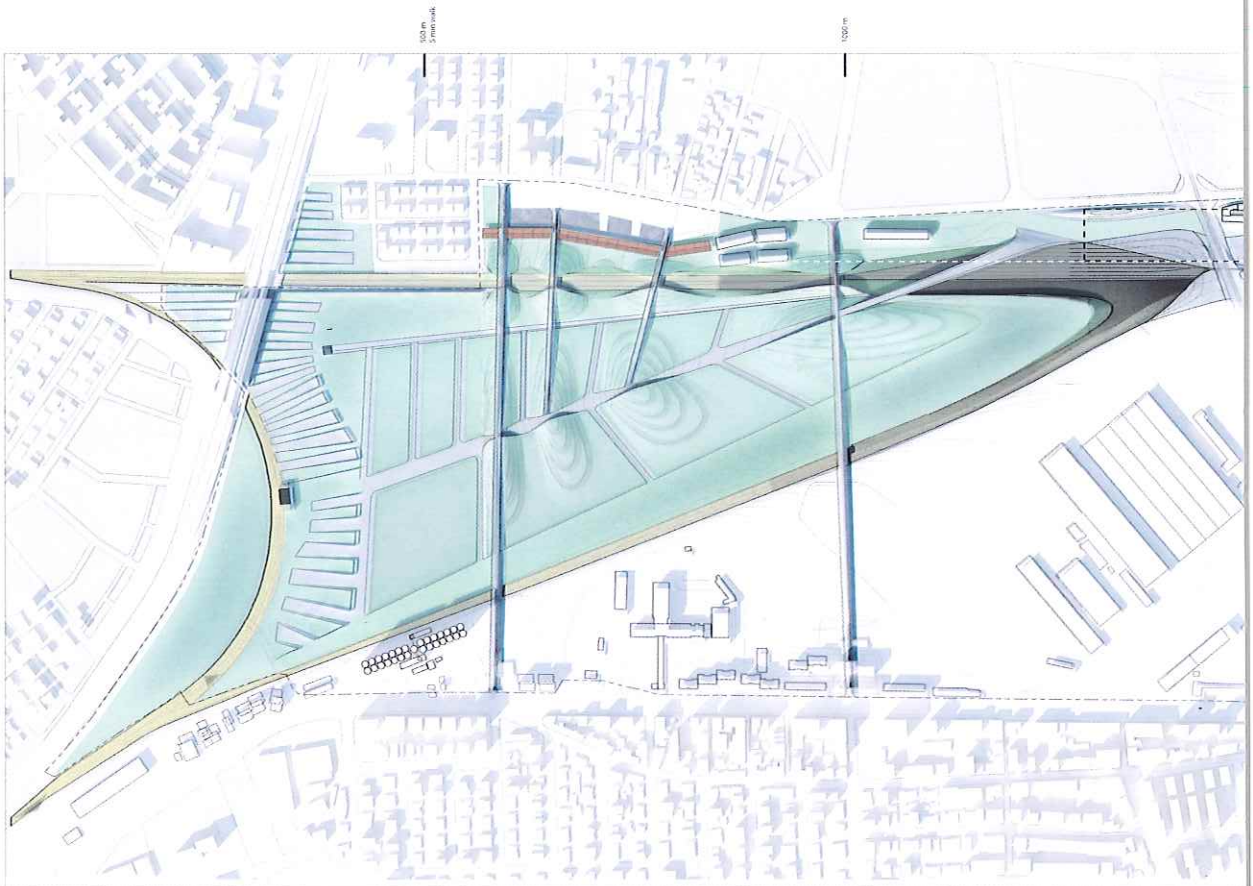


Train Station Tren İstasyonu





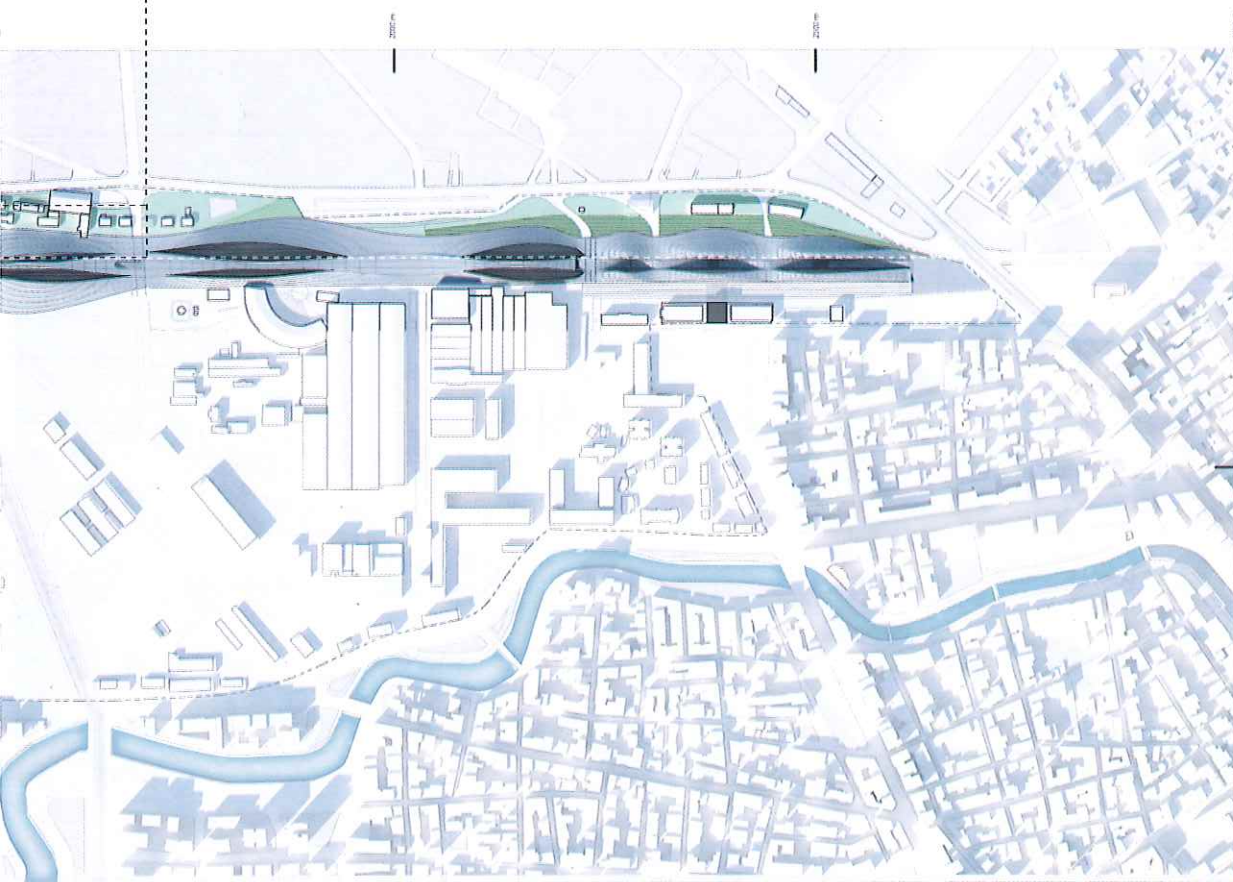
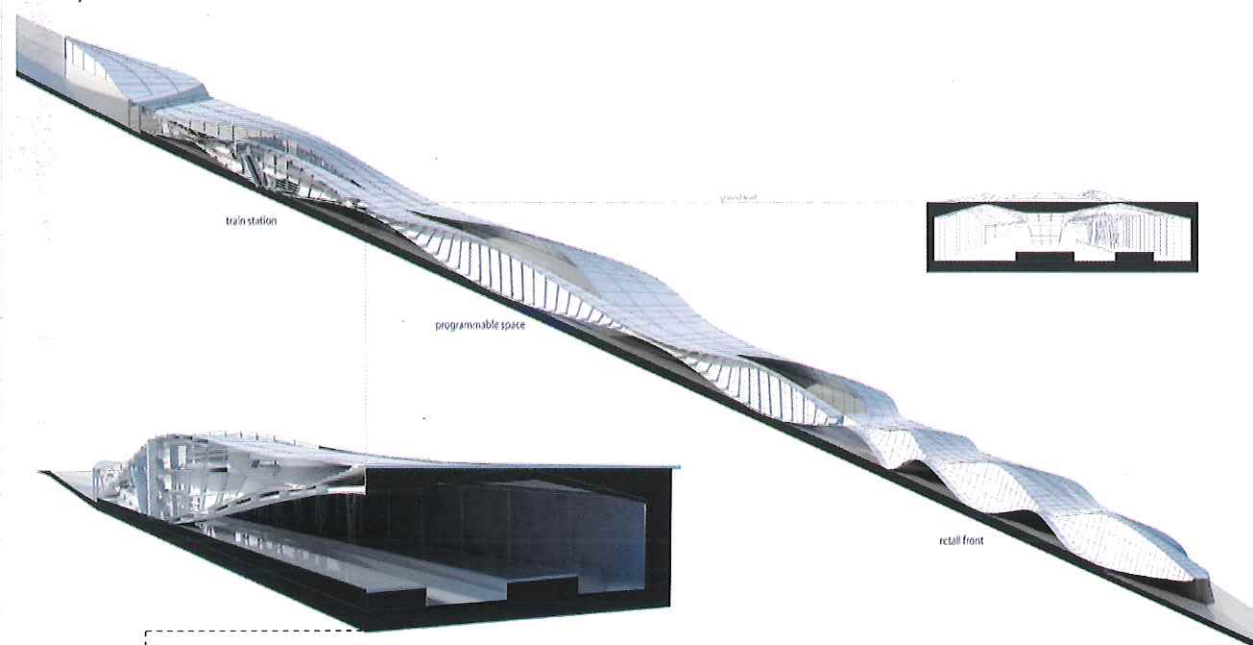
figure_23
West Access to Eskişehir
Eskişehir'in Batı Girişi



Site plan

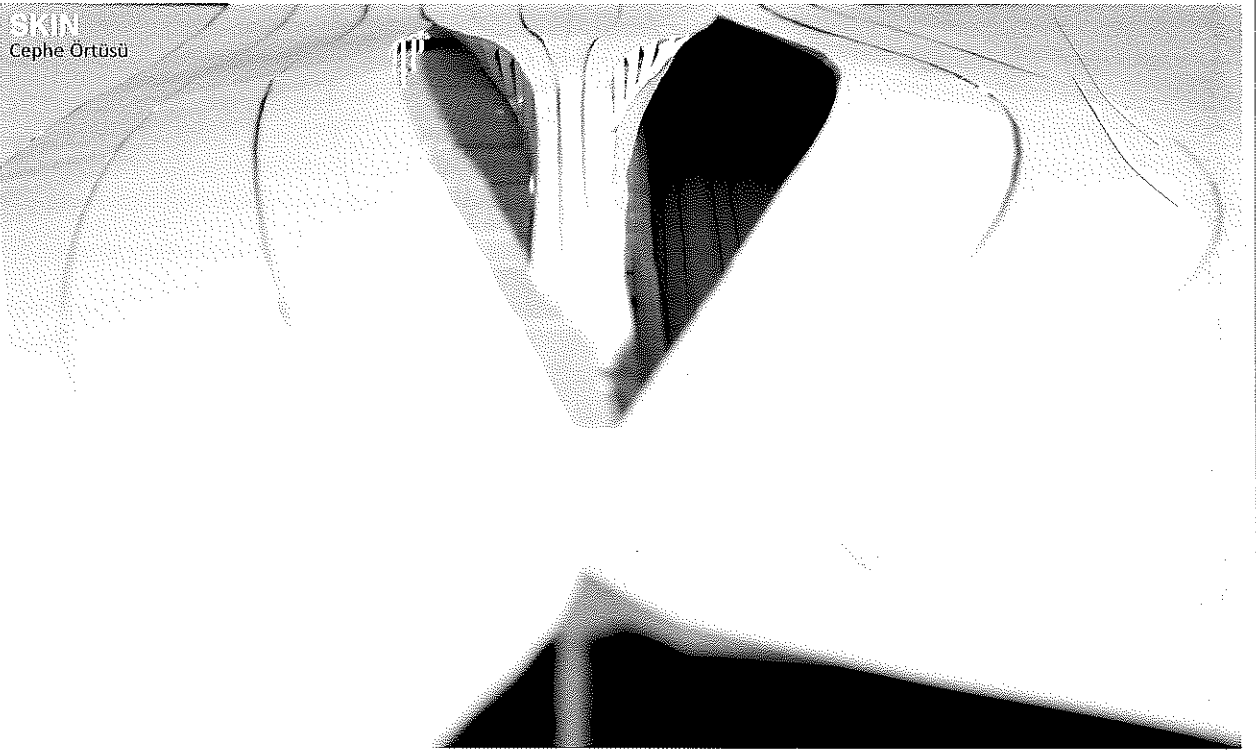
LONGITUDINAL SECTION

Boyuna Kesit

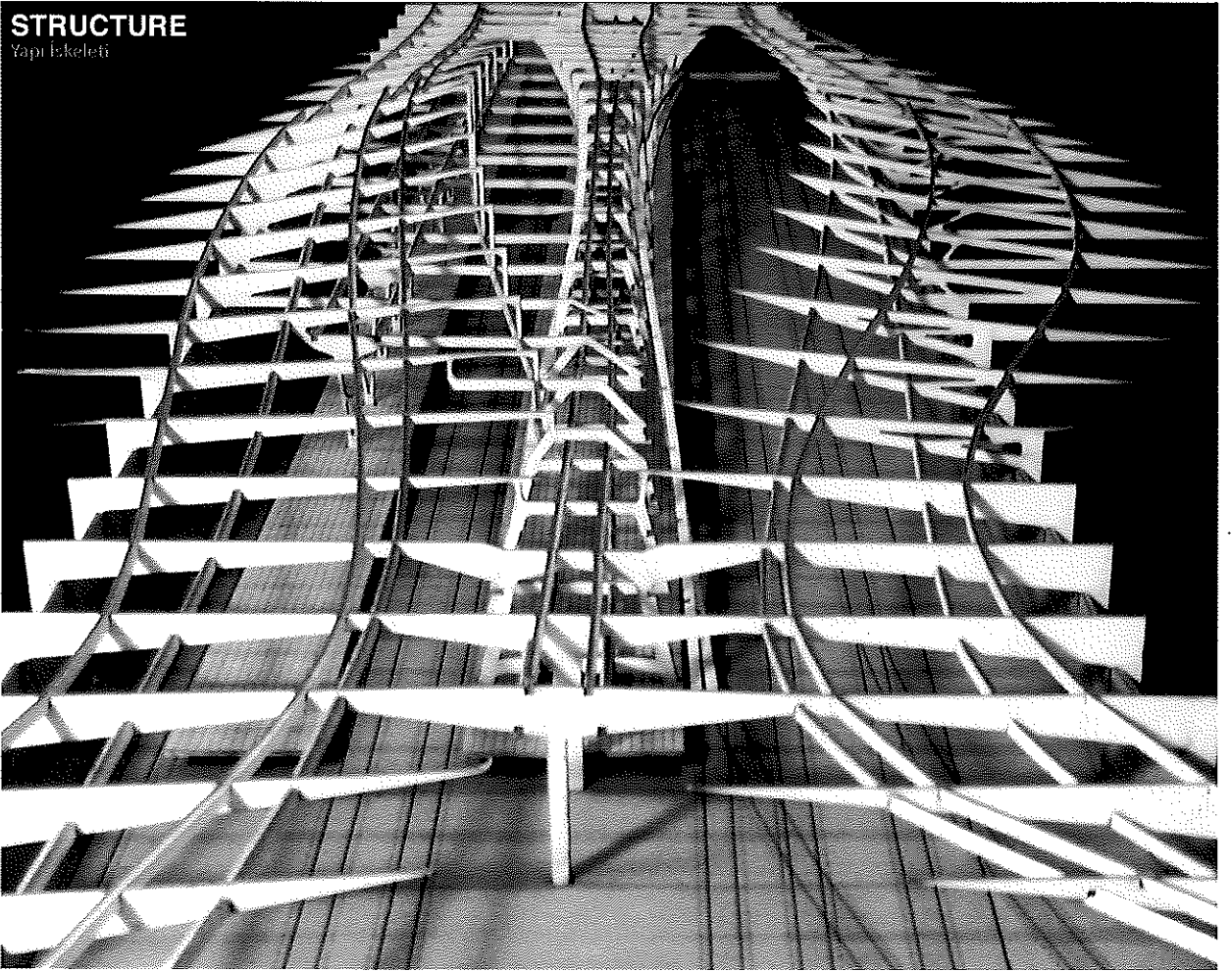


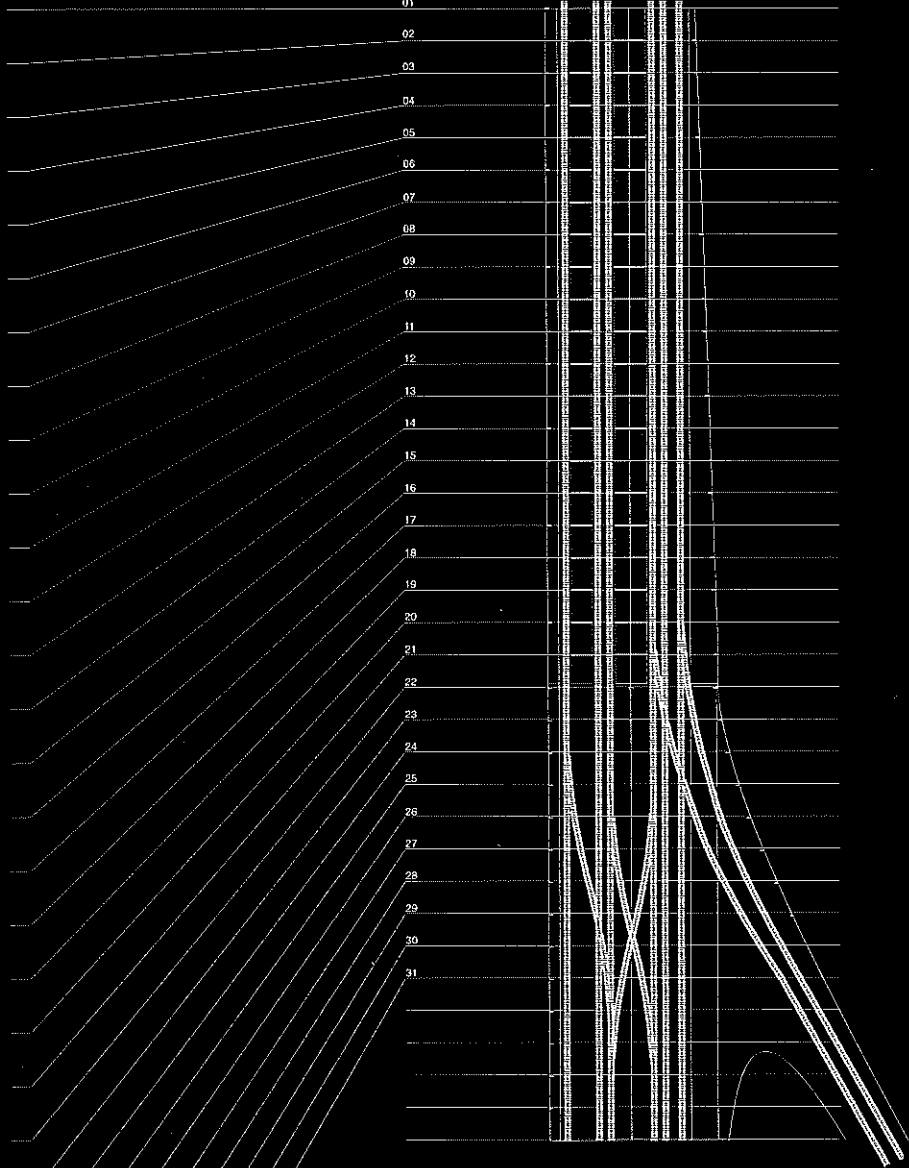
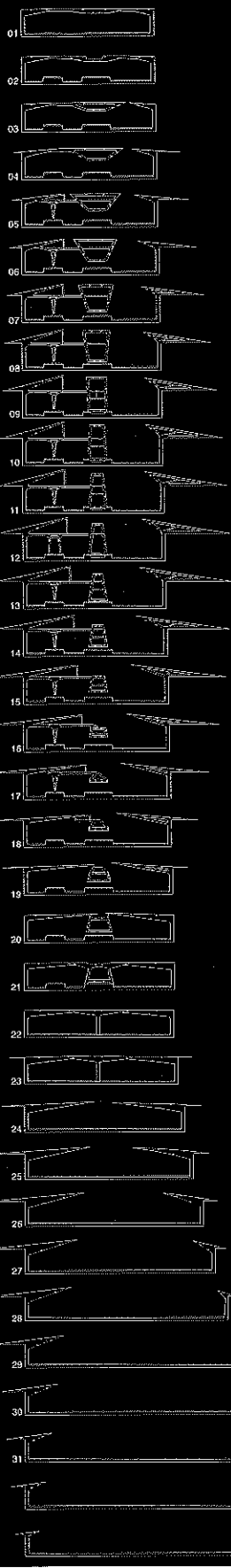
MASTERPLAN

SKIN
Cephe Örtüsü

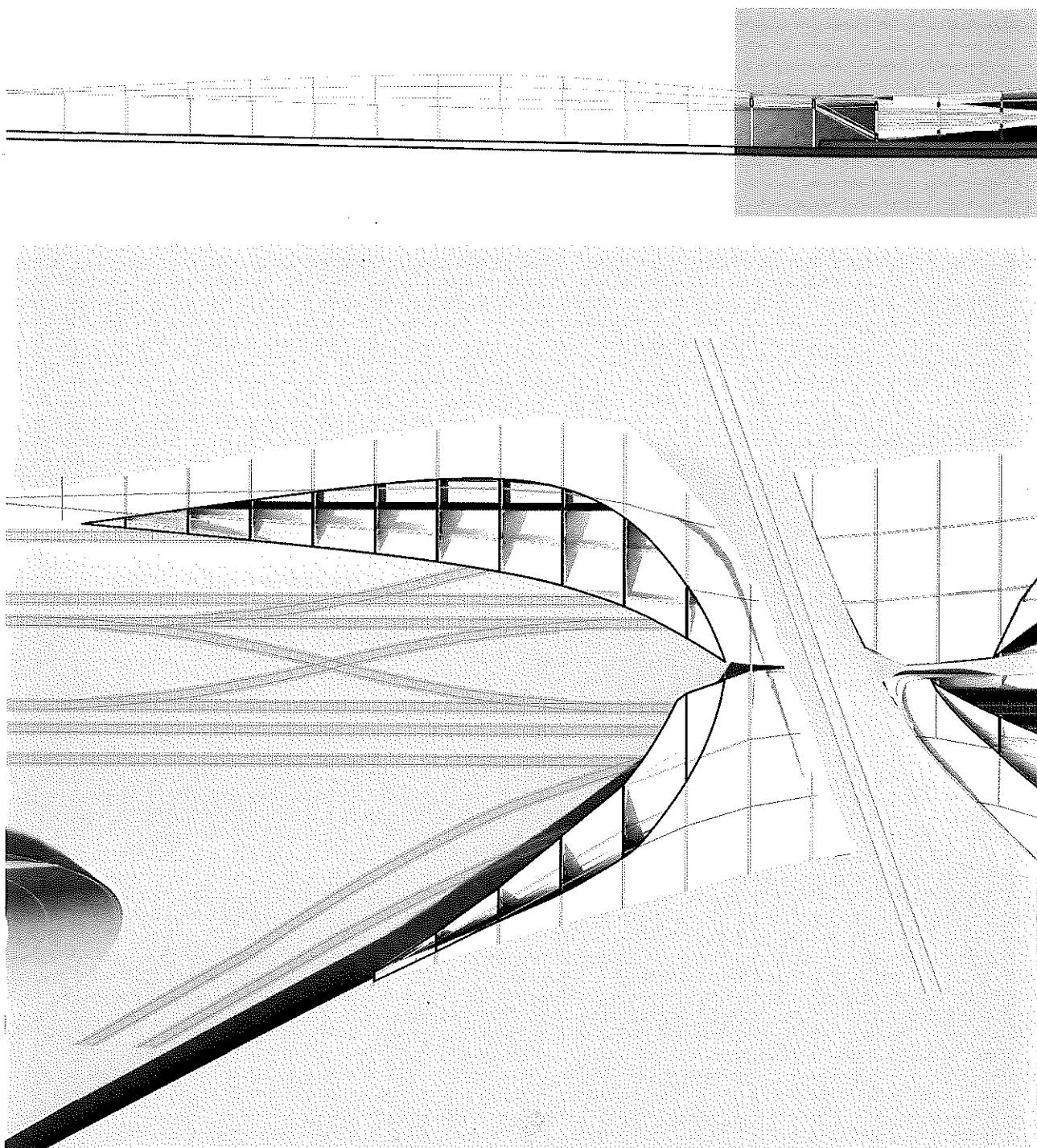


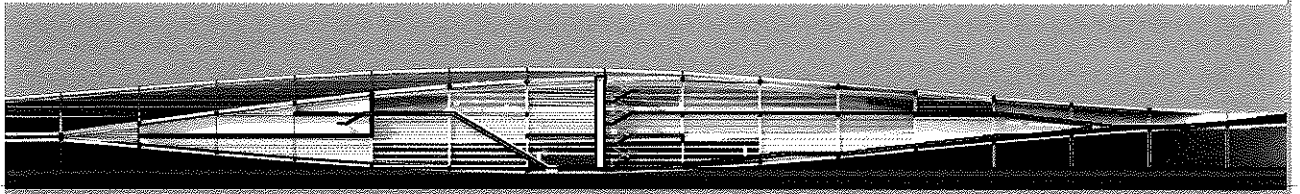
STRUCTURE
Yapı İskeleti



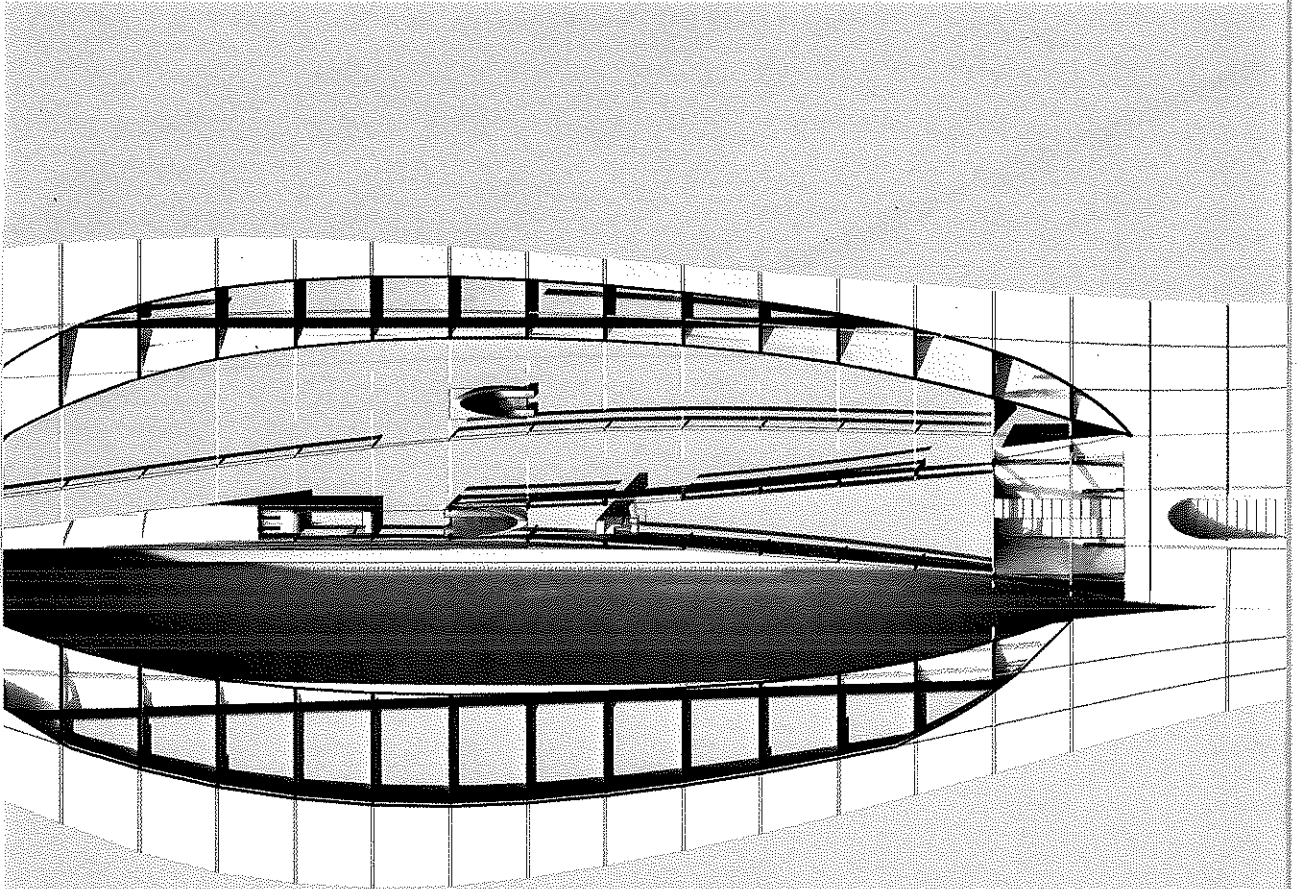


ASSEMBLY





SECTION
Kesit

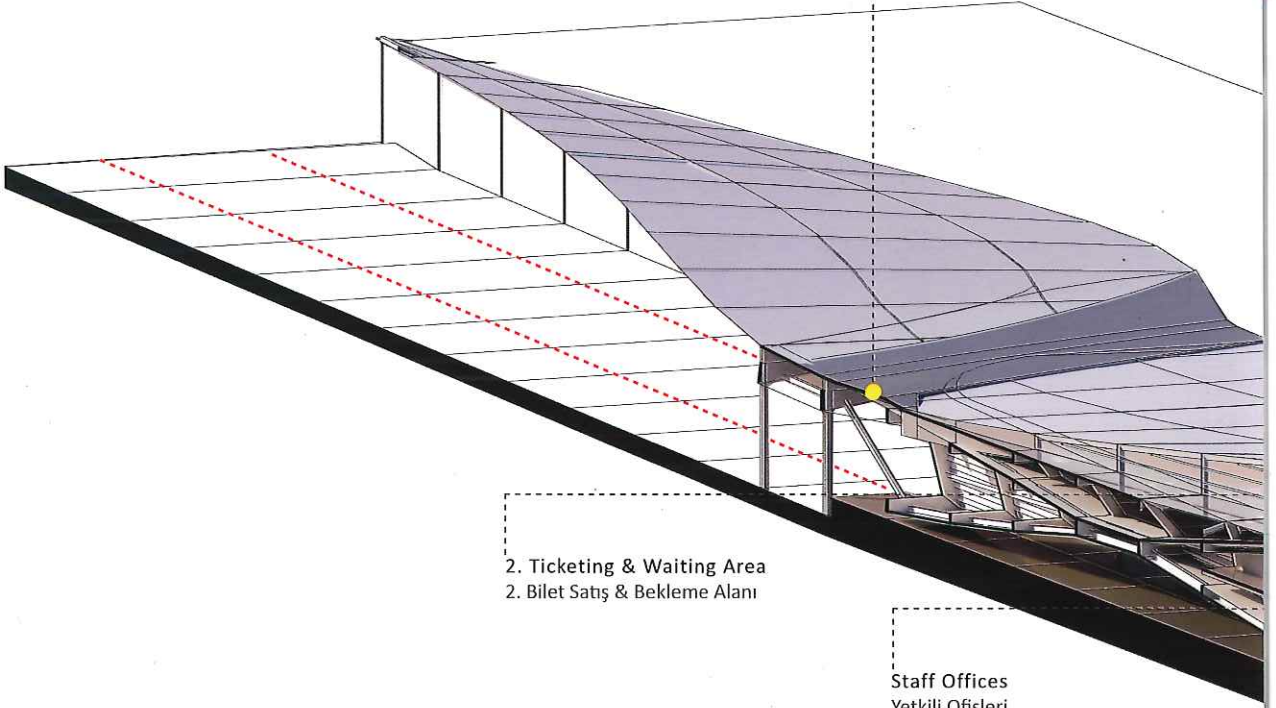


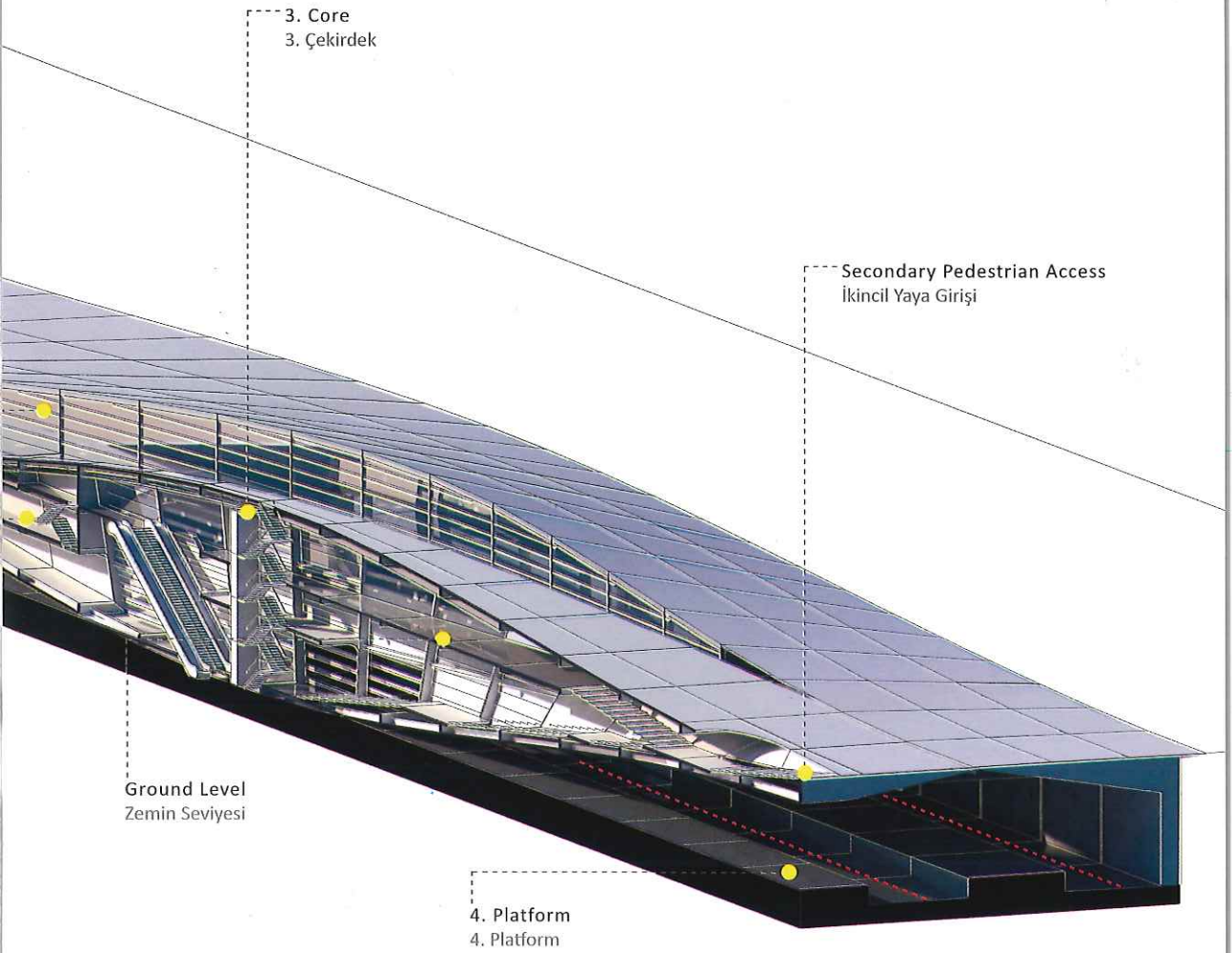
GROUND LEVEL PLAN
Zemin Seviyesi Planı

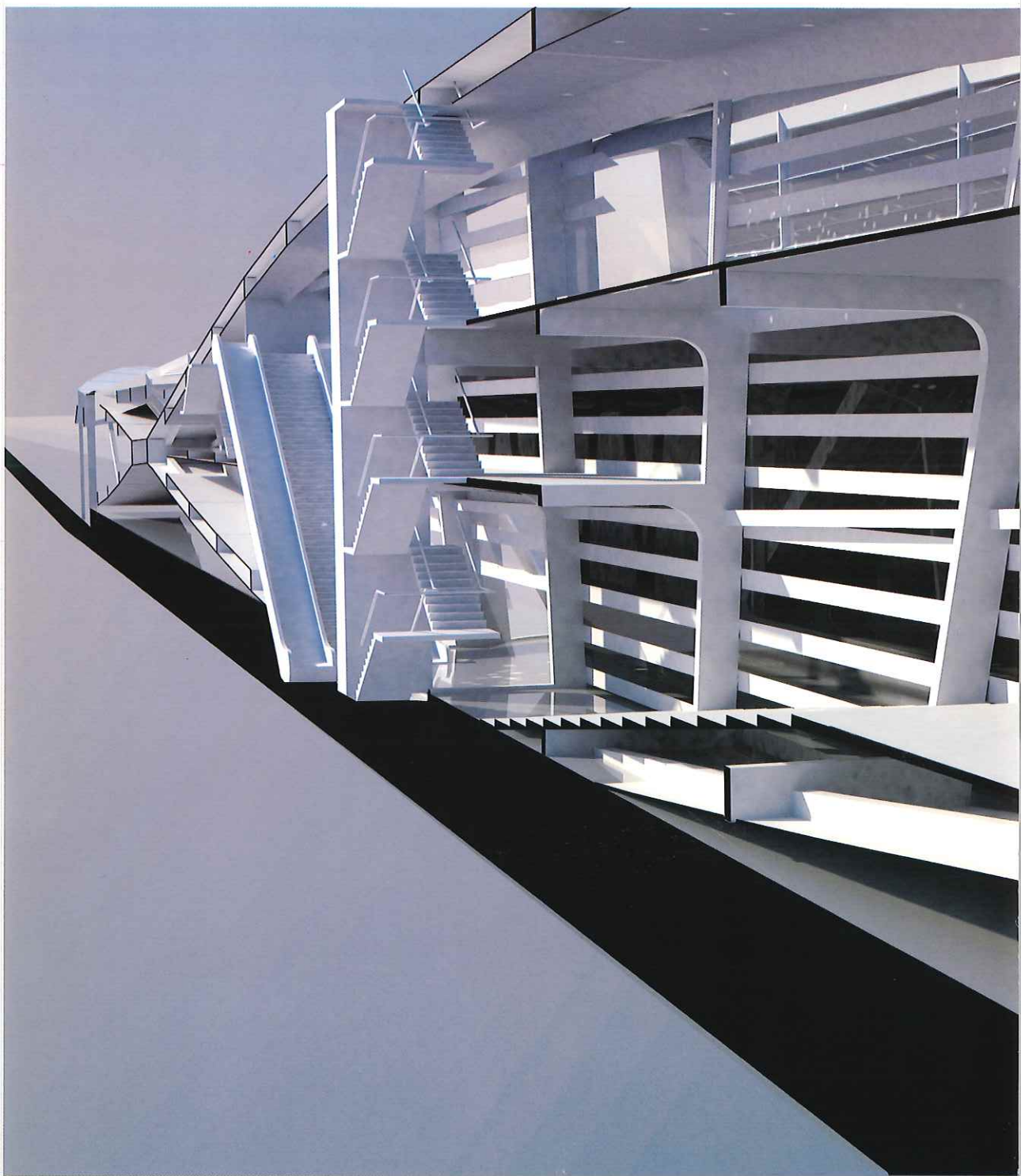
1. Transportation Exchange Node
(Estram - Speed Train)
-Primary Pedestrian Access
1. Ulaşım Değişim Noktası
(Estram - Hızlı Tren)
-Ana Yaya Girişi

2. Ticketing & Waiting Area
2. Bilet Satış & Bekleme Alanı

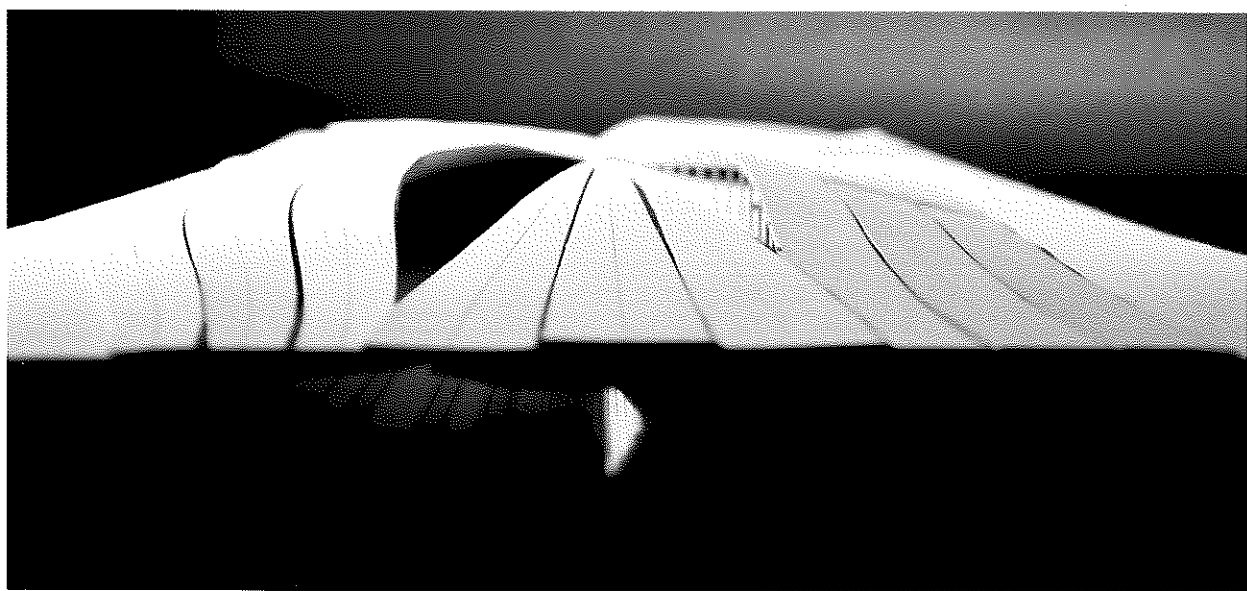
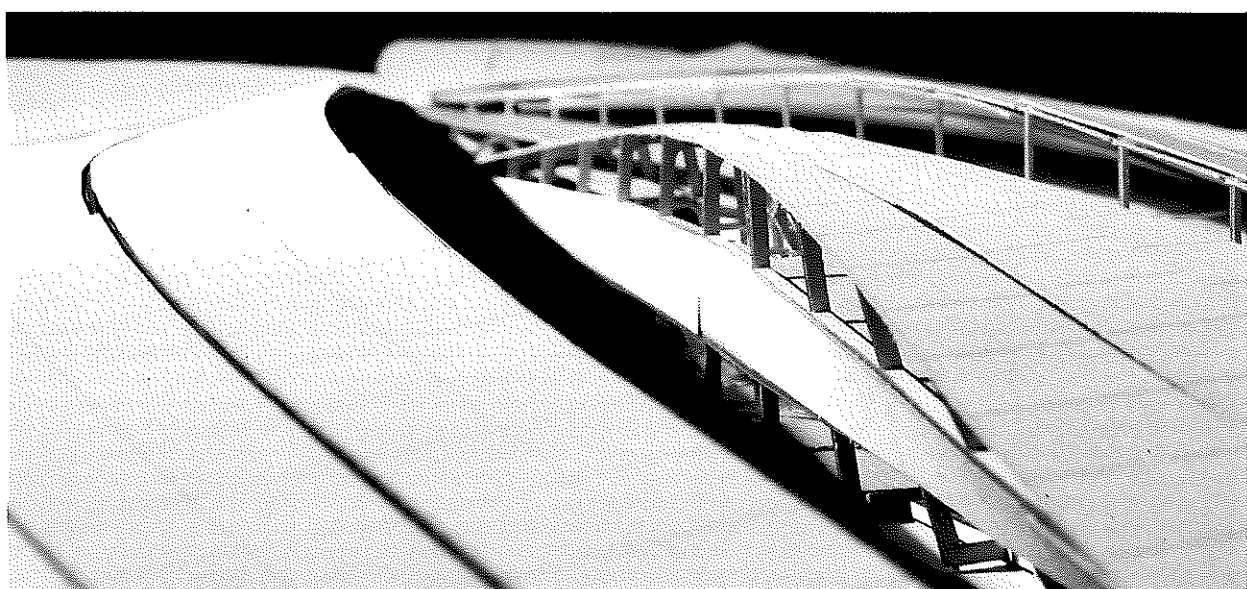
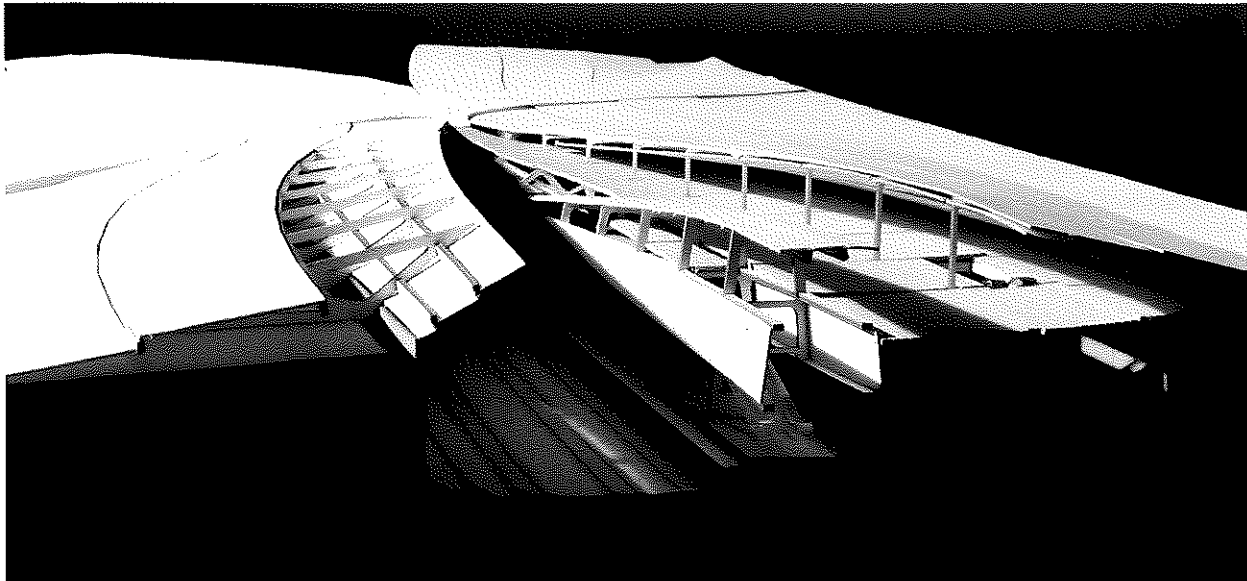
Staff Offices
Yetkili Ofisleri









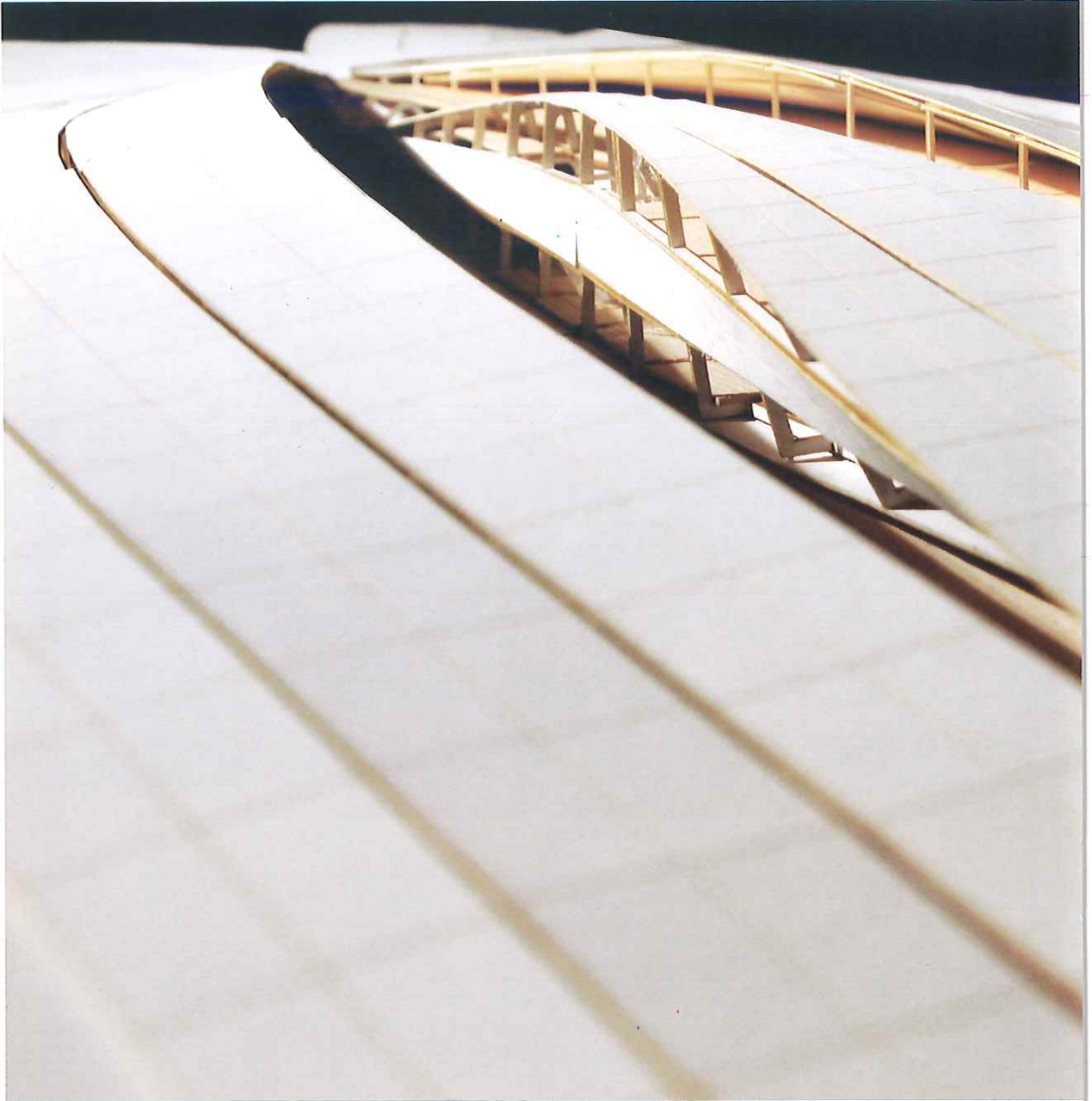




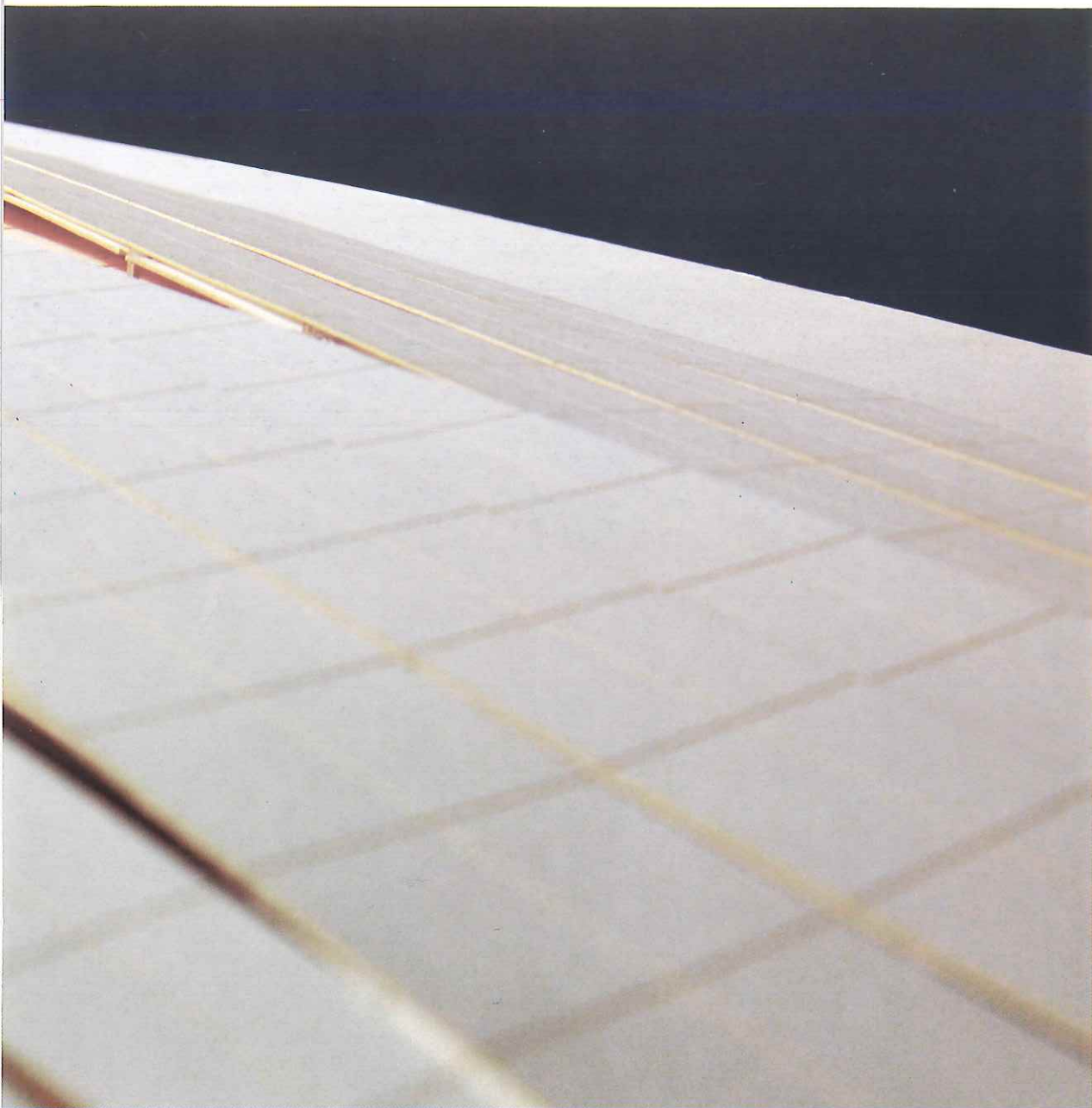
figure_24
Underground Level
Yeraltı Seviyesi

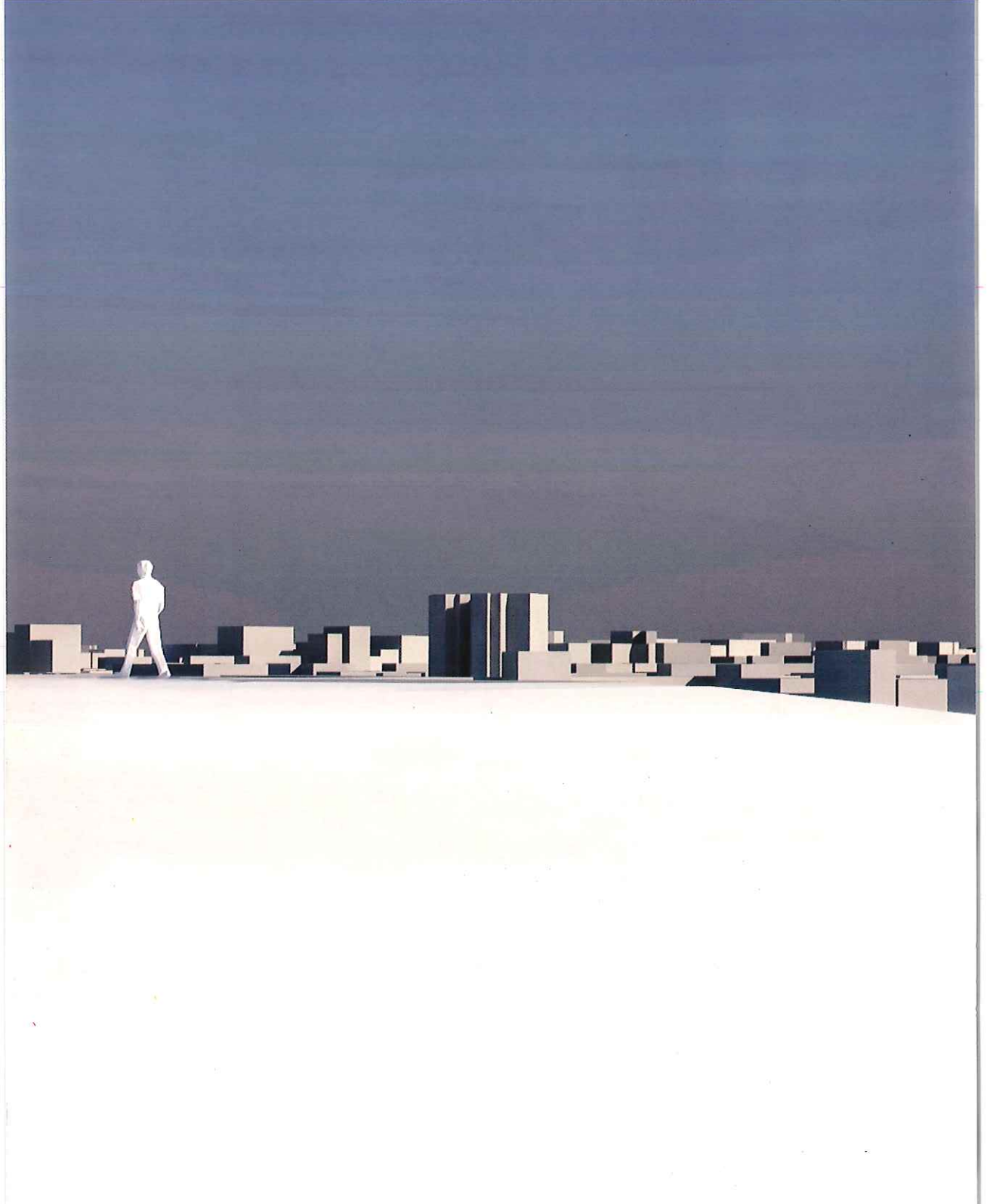


figure_25
Exposed Structure (Platform Level)
Çıplak Yapı (Platform Seviyesi)



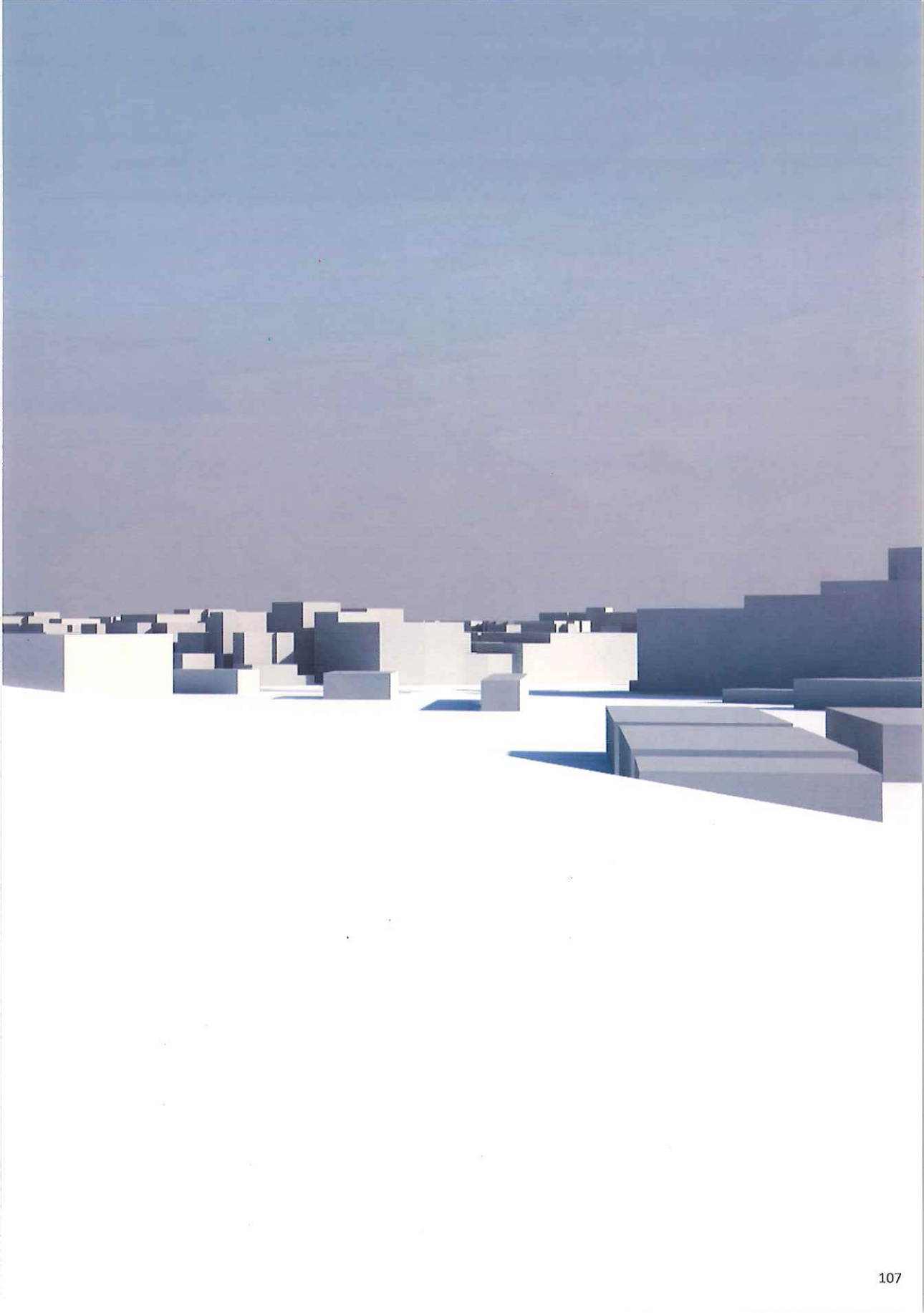
figure_26
Above Ground Station View
Yukarıdan İstasyon'un Görünüşü

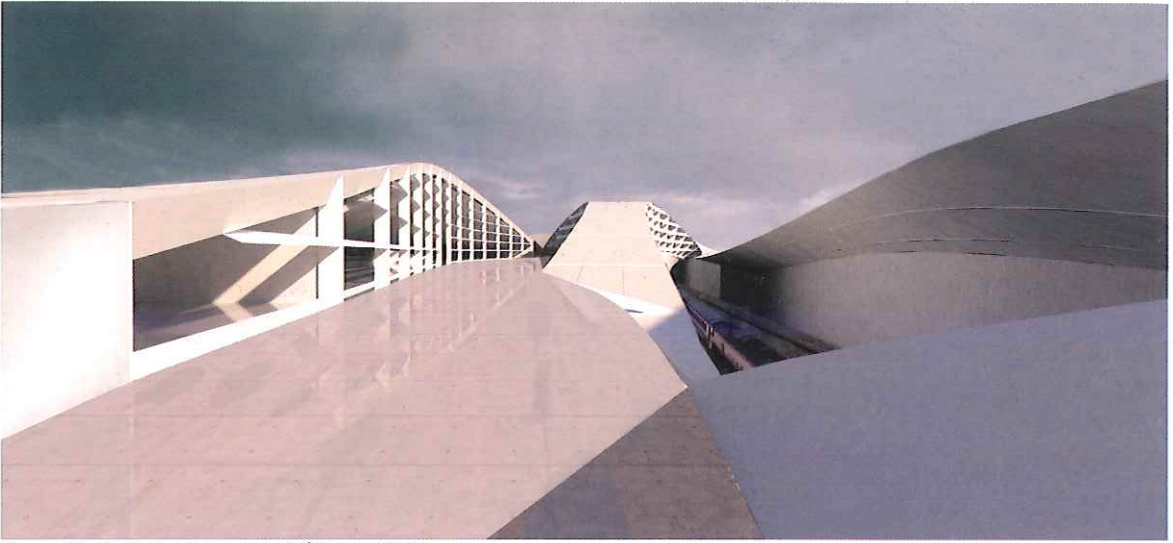




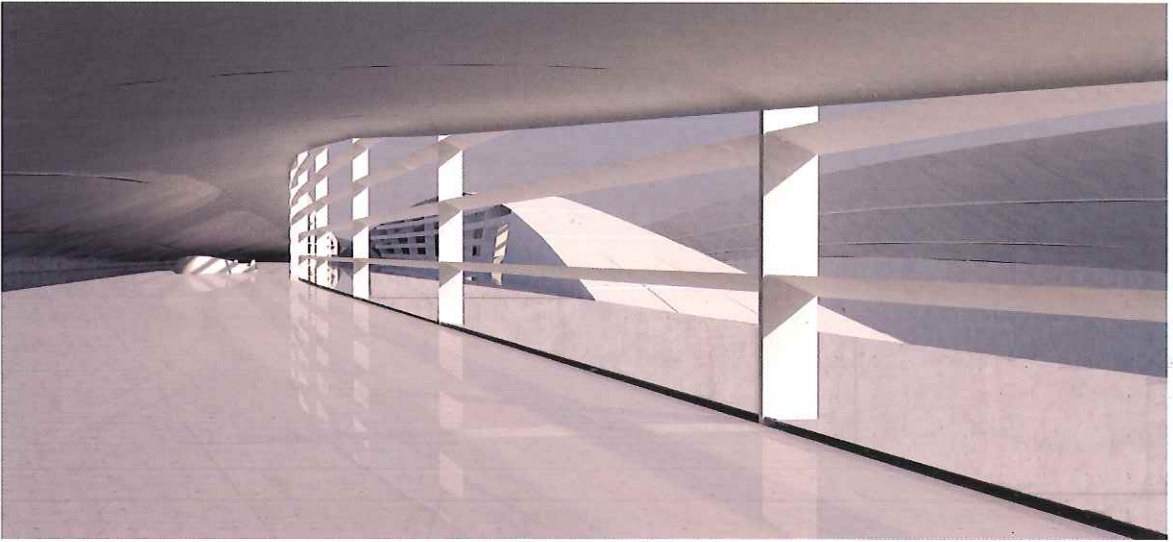
figure_27

Inverted City Panorama from the Station (above the artificially created topography)
İstasyon'dan görülen Şehir Panoraması (oluşturulan topografyanın üstünden)

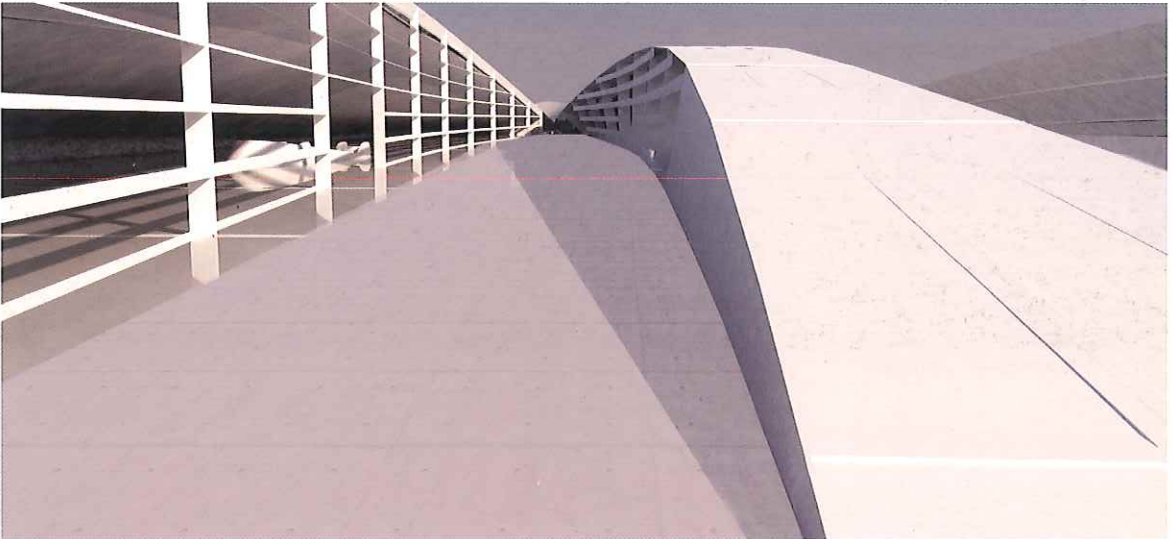




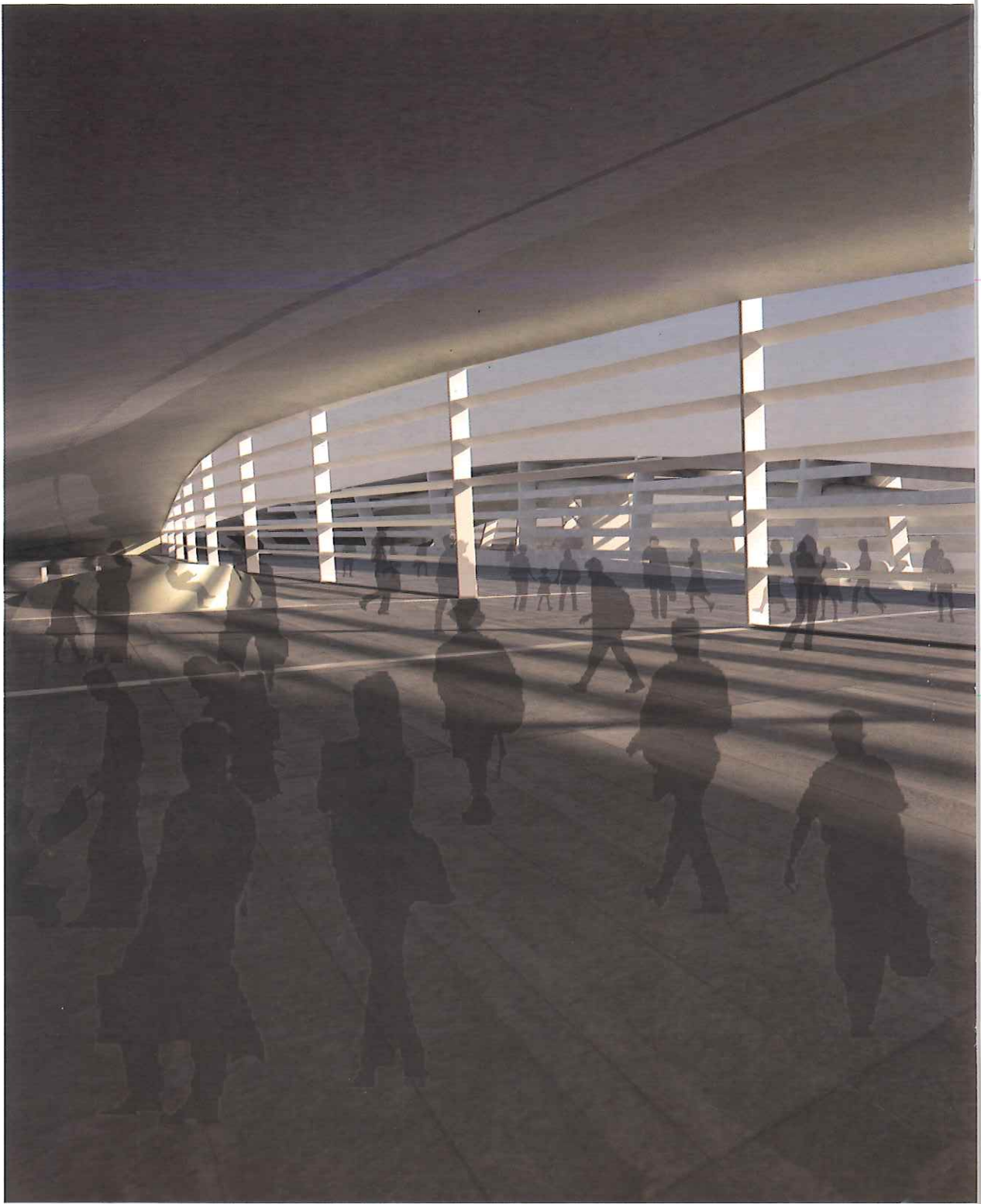
figure_28 1. Station Entrance 1. İstasyon Girişi



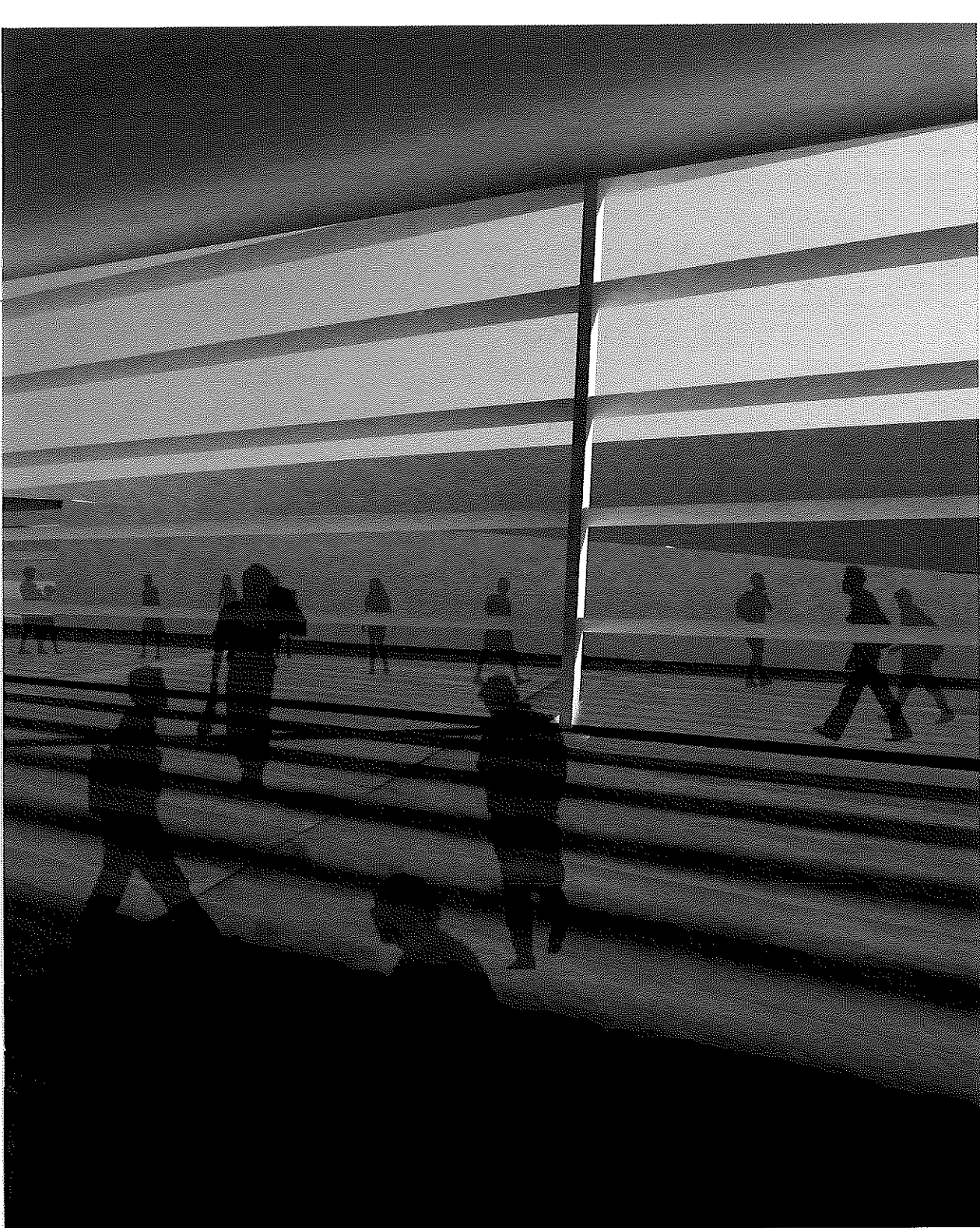
figure_29 2. Ticketing & Waiting Area 2. Bilet Satış & Bekleme Alanı



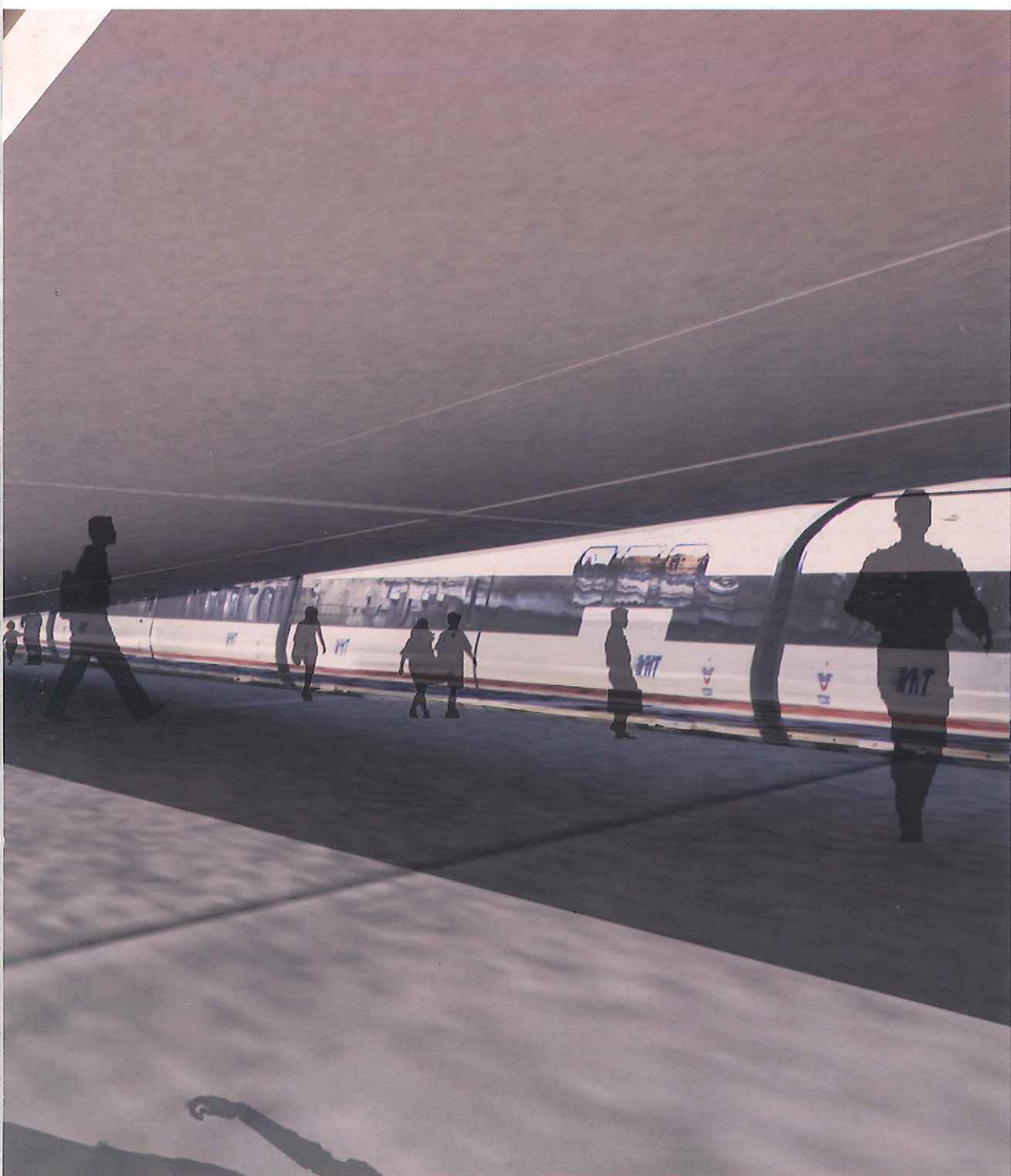
figure_30 Public Courtyard Kamu'ya açık Avlu

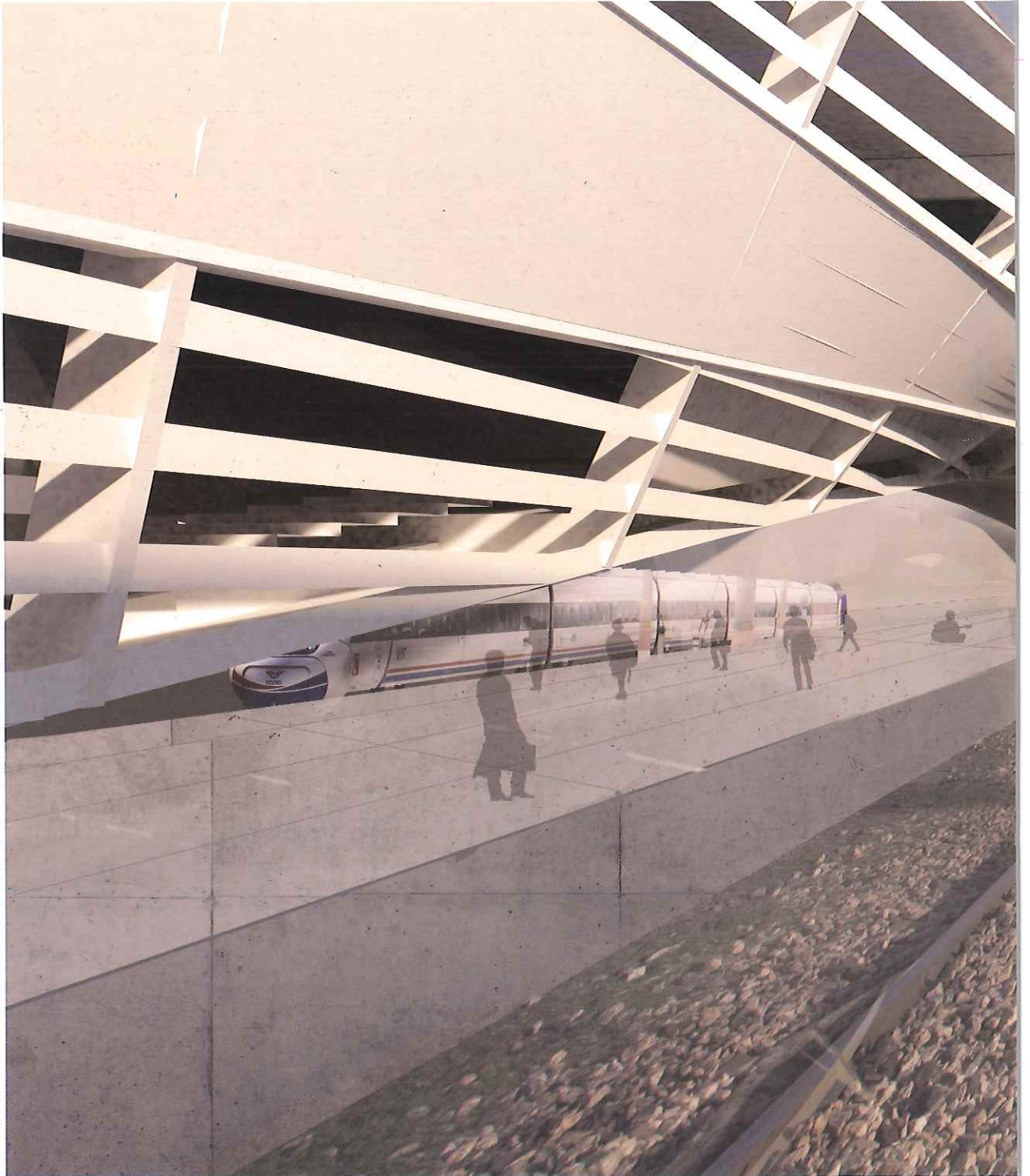


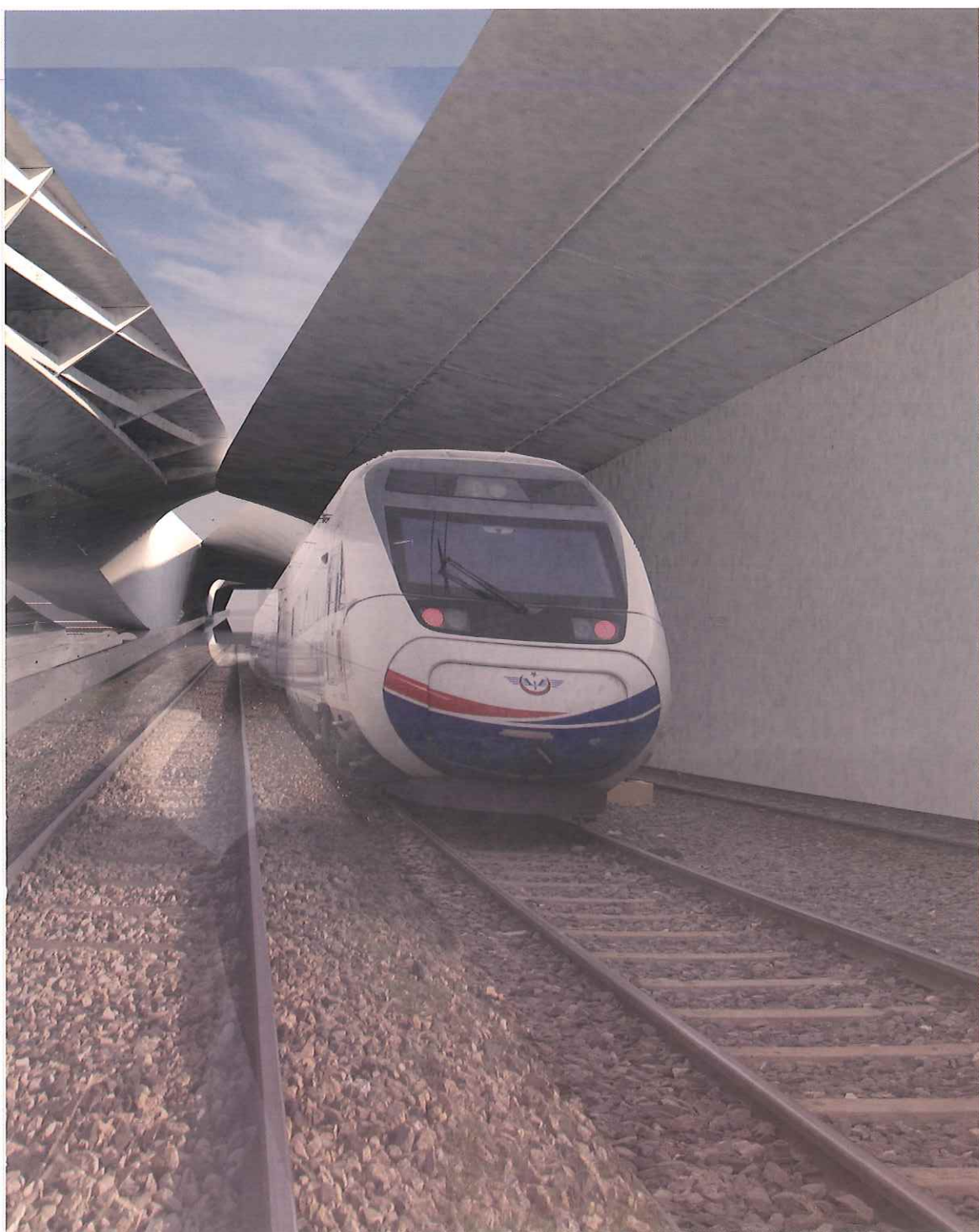
figure_31 2. Ticketing & Waiting Area 2. Bilet Satış & Bekleme Alanı





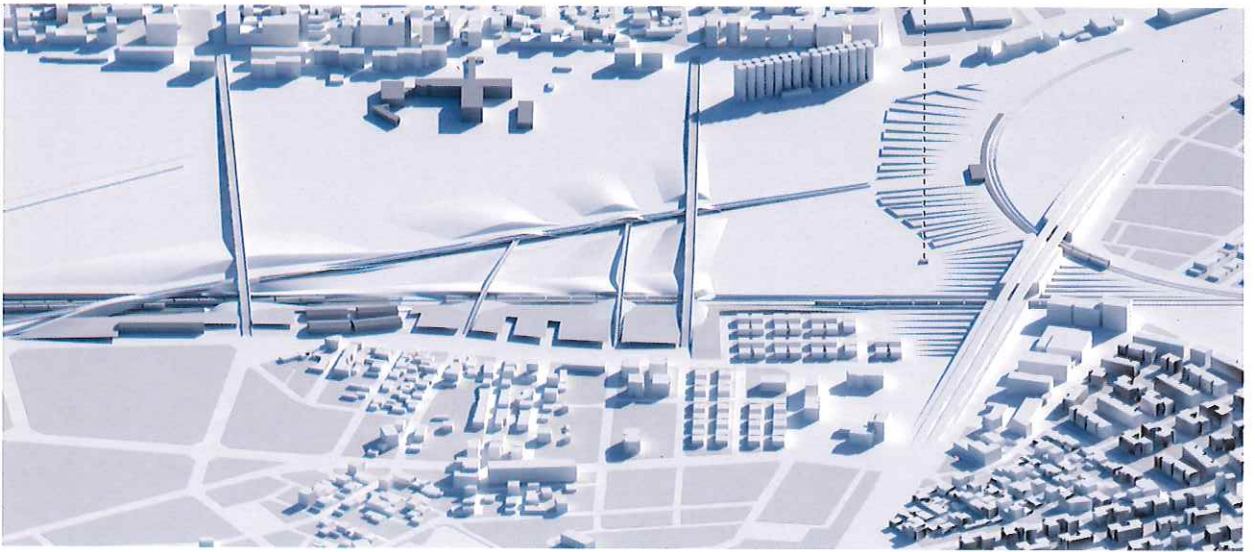
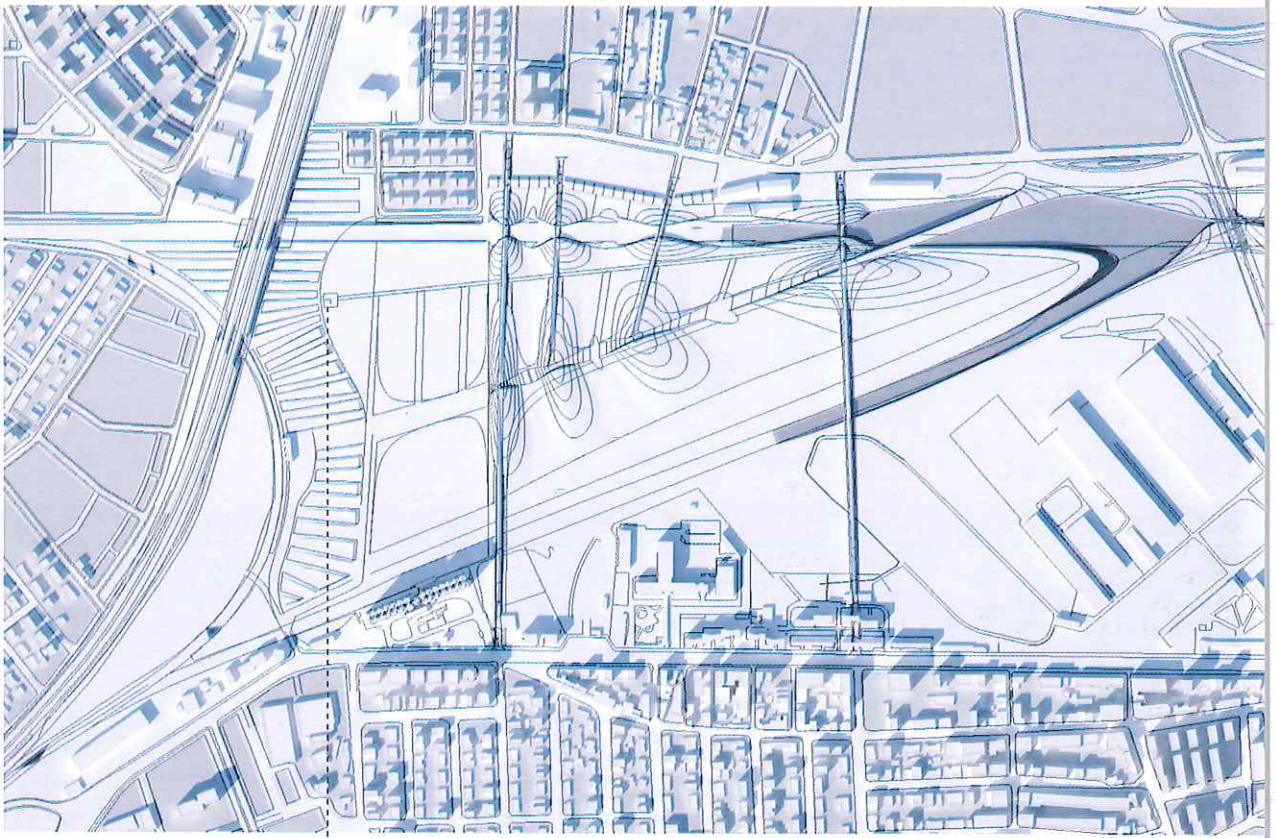




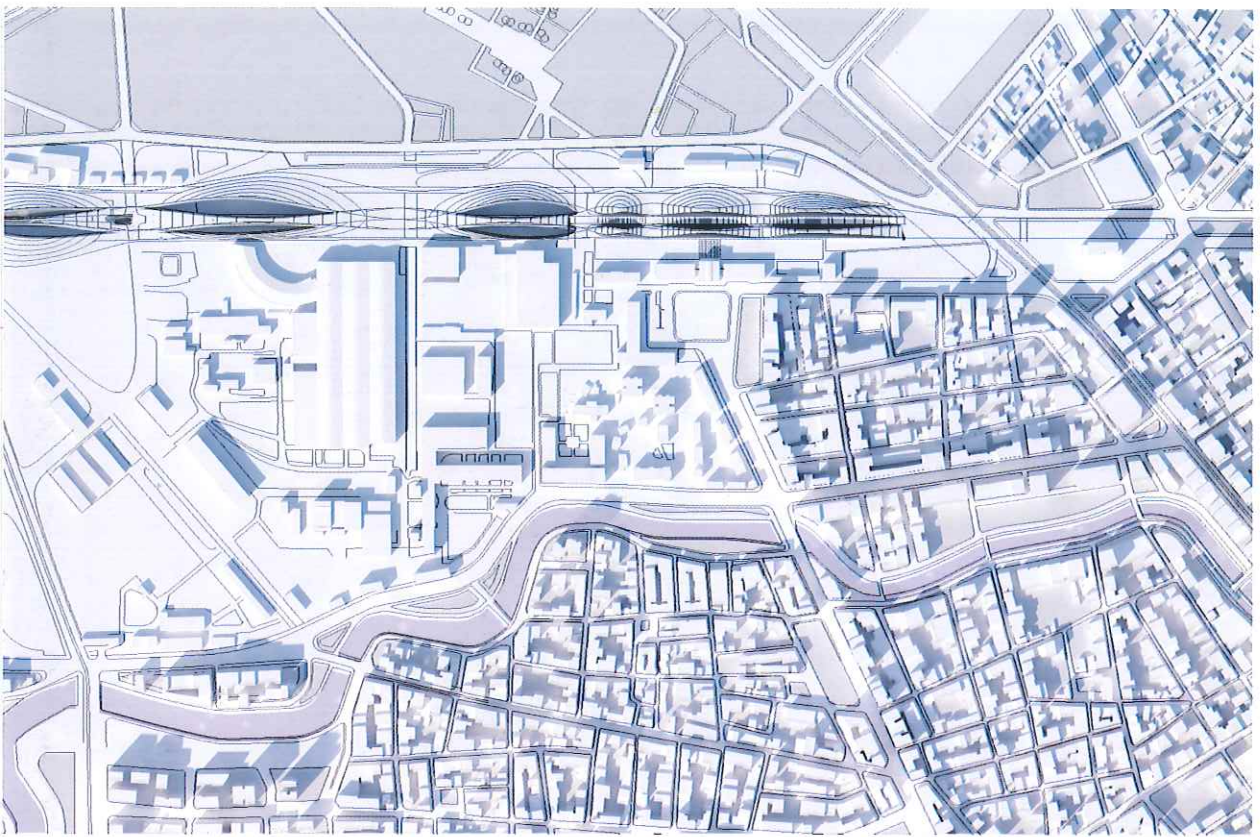




figure_34
Pedestrian Bridge above the Transit Line
Ana Geçiş Hattının üstünde, Yaya Köprüsü



figure_35
 Connetive Urban Bridges
 Şehir Yapısını Tamamlayan Bağlantı Köprüleri



Behiç Erkin Memorial
Behiç Erkin Anıtı

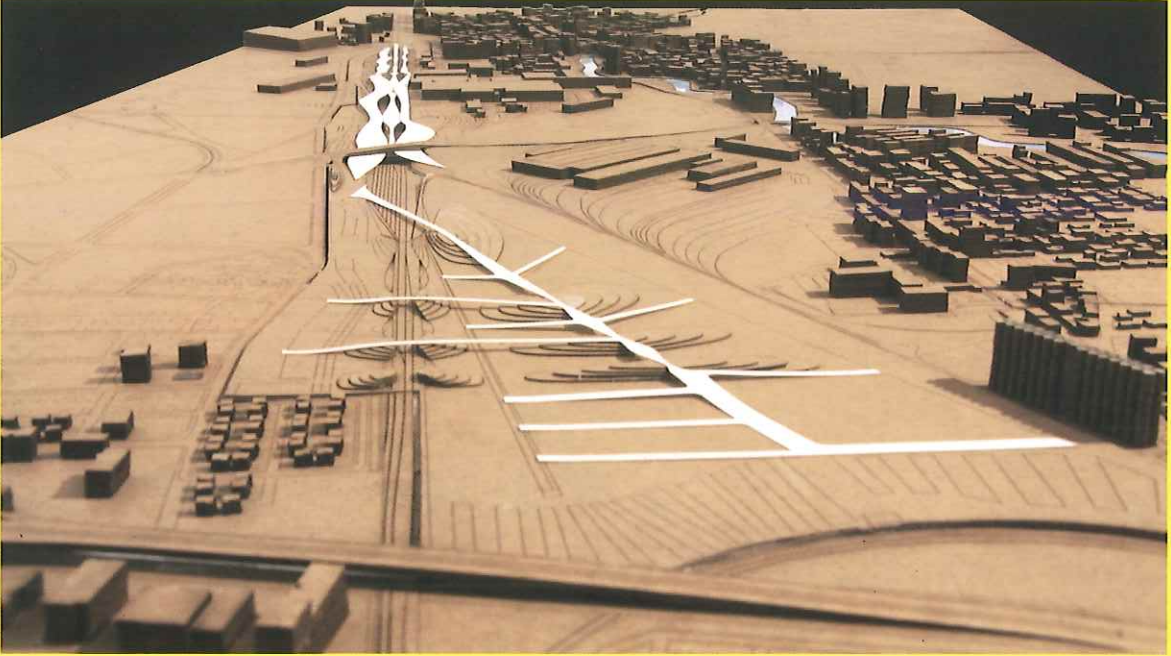


figure_36
A view to Behiç Erkin Memorial Park, from Eskişehir's West Entrance
Eskişehir'in Batı Girişinden Behiç Erkin Anıt Parkı Görünüşü



figure_37
Bridges cutting accross the Railyards
Demiryollarını kesen bağlantı köprüleri

1:2000 PHYSICAL MODEL



figure_38
System Interpretation
Sistemin Uyarlanması



INTERVENTION



Program

Public Investment Corridor // City-regions growth // railroad network // public transport corridors

Eskişehir is an emerging-city in between two distinct essential city-regions of Istanbul and Ankara. Its characteristics invite public investment and new urban tactics to integrate its functions efficiently along the conceptual bridging of programmatic relationships in and out of its boundaries.

By opening up the existing industrial spaces for public access, a major center for art and culture can be realized. The careful integration of the new station, the historical and forward-looking public programs can provide the new access zone to the city in the midst of the industrial waste area, while engaging with its internal street and public transportation structure. Targeted investments on contemporary art and culture through the reverberation of the warehouse typologies are potentials for empowering local business's revenues and invite other economies of national and global interest.

(There are many examples of these readoption models around the world that also became popular in Turkey towards the end of 90's. For example, Santral Istanbul, Istanbul Modern, Cer Modern (Ankara), Mass Moca, Tate Modern...)

Program

Kamu Yatırımı Geçidi // Bölgesel Şehirlerin Büyümesi // Demiryolu Ağı // Toplu Taşıma Geçitleri

Eskişehir iki ayrı önemli bölgesel şehir olan İstanbul ve Ankara arasında gelişen bir şehirdir. Karakteristik özellikleri kamu yatırımı ve yeni kentsel taktikleri, sınırları dahilinde ve haricindeki programatik ilişkilerin kavramsal köprüsünde verimli bir şekilde entegre etmeye davet etmektedir.

Mevcut sanayi bölgelerini kamu kullanımına açarak önemli bir sanat ve kültür merkezi hayata geçirilebilir. Yeni garın dikkatli bir şekilde entegre edilmesi, tarihi ve progresif kamu projeleri ile bir yandan da dahili sokak yapısı ve toplu taşıma düzenini ele alarak, endüstriyel atık bölgesinin ortasında şehre yeni bir erişim bölgesi sağlanabilir.

Antrepo tipolojisi yansımaları gibi çağdaş sanat ve kültürü hedef alan yatırımlar yerel ekonomiyi güçlendirecek, ulusal ve küresel ilgi çekecek potansiyele sahiptir.

(Dünyada çok sayıda örneğini gördüğümüz gibi Türkiye'de de böyle readaptasyon modelleri 90'ların sonuna doğru oldukça popülerleşti. Örneğin Santral İstanbul, İstanbul Modern, Cer Modern (Ankara), Mass Moca (ABD), Tate Modern...)

The idea is to create a backbone structure that can adapt itself in-between the industrial scale and the urban fabric. This armature tends to perform an experience of being able to cut through the city without interrupting its efficient physical connectivity and at the same time expose the passengers and city-dwellers' awareness of each other at its optimum.

-The arrival, departure or passing through the city is choreographed as passing under series of bridges and slowly cutting into the ground.

-The sectional organization of the mega-structure functions at different modes of bridging, holding program and allowing light under the ground, while keeping its aesthetic coherence.

-The main entrance to the city is located in the middle of the defined industrial zone in between the two existing train stations. It also becomes an Intermodal Transportation Hub by centralizing all the modes of public transport (tram, bus, 'dolmuş', car, pedestrian) that serves to the city.

The vision is the consolidation of the rail-yard into a spine infrastructure (holds public programs and the new station) releases the land for real-estate densification by initiating contemporary art and culture related programs at the industrial site while becoming an urban landscape intervention.

Öne sürülen fikir, sanayi boyutuyla kentsel doku arasında bir yere adapte olabilecek, şehrin belkemiği olacak bir yapı yaratmaktır. Bu açılımın yakalamaya çalıştığı tecrübe, bir yandan şehrin verimli fiziksel bağlanabilirliğini bölmeden içinde hareket ederken, aynı zamanda da yolcular ve şehir sakinlerinin birbirlerine karşı yaşadıkları farkındalığı optimum düzeyde sergileyebilmektir.

-Şehrin içinden geliş, gidiş ve transit geçişler, bir dizi köprünün altından geçtikten sonra yavaşça yer altına doğru girecek şekilde düzenlenmiştir.

-Mega yapının bölümsel organizasyonu farklı şekillerde köprü işlevi görmekte, estetik bütünlüğünü kaybetmeden aktiviteler barındırmakta ve yeraltına doğal ışık geçişine izin vermektedir.

-Şehrin ana girişi mevcut iki tren istasyonu arasında kalan sanayi bölgesinin ortasında yer almaktadır. Yapı aynı zamanda tüm ulaşım türlerini (tramvay, otobüs, dolmuş, araba, yaya) merkezde birleştirerek şehre faydalı olan çok amaçlı ulaşım merkezi hizmeti görmektedir.

Vizyon, demiryolu parkının omurgasal bir yapıyla birleşmesiyle kazanılacak olan alanların, sanayi bölgesi içinde olmasına rağmen, kültür-sanat programlarının gerçekleşmeye başlamasıyla emlak değerlerinin yükselmesine sebep olacak bir şehir peyzajı müdahalesidir.



figure_39
Eskişehir, Future Speculation
Eskişehir, Yarına Bakış



MARCH THESIS FINAL REVIEWS | TUESDAY JANUARY 18, 2011

MORNING PANELS

Advisor: Maryann Thompson

10:30 am **Laura Viklund** Re-defining Affordable and Sustainable: Single Family Housing for the Mountain West

Advisor: Inge Rocker

11:30 am **Tricia Ebner** A New Analog_ The Portland Public Library

Critics: Mark Goulthorpe, Enrique Norten, Patrick McCafferty, Danielle Etzler, Mark Mulligan, Mack Scogin, Cameron Wu, Maryann Thompson, Inge Rocker

Advisor: Mariana Ibanez

9:30 am **Aimee Epstein** Spatial Montage: from fragmented realities to virtual cinematic-topias

Advisor: Mariana Ibanez and Timothy Hyde

10:30 am **Okhyun Kim** Gastronomic Reveries for Architecture: A Journey Through the Sensorium

Advisor: Timothy Hyde

11:30 am **Anna Protasevich** Hotel

Critics: Kim Ackert, Winka Dubbeldam, Rodolphe el-Khoury, Elena Manferdini(until Levi's review begins), John Hong, Timothy Hyde, Mariana Ibanez

Advisor: Jonathan Levi

10:30 am **Laura Bartunek** Locally Grown

11:30 am **Ali Khawaja** A School for the Information Age

12:30 pm **Tommy Pao** Dense and Sacred landscapes

Critics: Merrill Elam, Elena Manferdini, Marion Weiss, Andrew Zago, Eric Howeler, Thomas Schroepfer, Jonathan Levi

MDES THESIS FINAL REVIEWS | TUESDAY JANUARY 18, 2011

9:30 am **Wenzao (Roger) Du**

Bing Wang, Rick Peiser, Jennings (via skype)

11:30 am **Fai Au**

Andreas Georgoulas, Scott Cohen, Martin Bechthold

12:30 pm **Dimitros Zoupas**

Sanford Kwinter, Martin Bechthold

PIPER (WEST)

PIPER (SOUTH)

STUBBINS

AFTERNOON PANELS

Advisor: Hashim Sarkis

- 2:00 pm **Christina Cho** Spanning Terrains: Between Urban and Rural -- Jeonju, Korea
- 3:00 pm **Burak Pekoglu** Marking The Region: CROSSWAYS ANATOLIA (Eski.Chehir)
- 4:00 pm **Rikako Wakabayashi** Reading the City: A Library Network for Cairo

Advisor: Alex Krieger

- 5:00 pm **Christine Wu** The World Next Summer

Critics: Lise Anne Couture, Rodolphe el-Khoury, Farshid Moussavi, Enrique Norten, Marion Weiss, Hashim Sarkis, Alex Kreiger

Advisor: Eric Howeler

- 2:00 pm **Daniel Sullivan** Innovation Commons

Advisor: Scott Cohen

- 3:00 pm **Ashley Scott Kelly** Aesthetics, Risk and Justice: Social Housing for the Migration Corridor
- 4:00 pm **Iva Kremsa** Inverted Envelope

Critics: Winka Dubbeldam, Thomas Leeser, Elena Manferdini, Andrew Zago, Maryann Thompson, Inge Rocker, Cameron Wu, Scott Cohen, Eric Howeler

Advisor: John Hong

- 2:00 pm **Kelly Provot** Crossing Interstate 5: The Urban Motel
- 3:00 pm **Wendy Smith** Preserving Preservation

Advisor: Mack Scogin

- 4:00 pm **Kevin Hirth** Public Boarding School
- 5:00 pm **Brainerd Taylor** Leveraging the Malecón: Housing in Centro, Habana

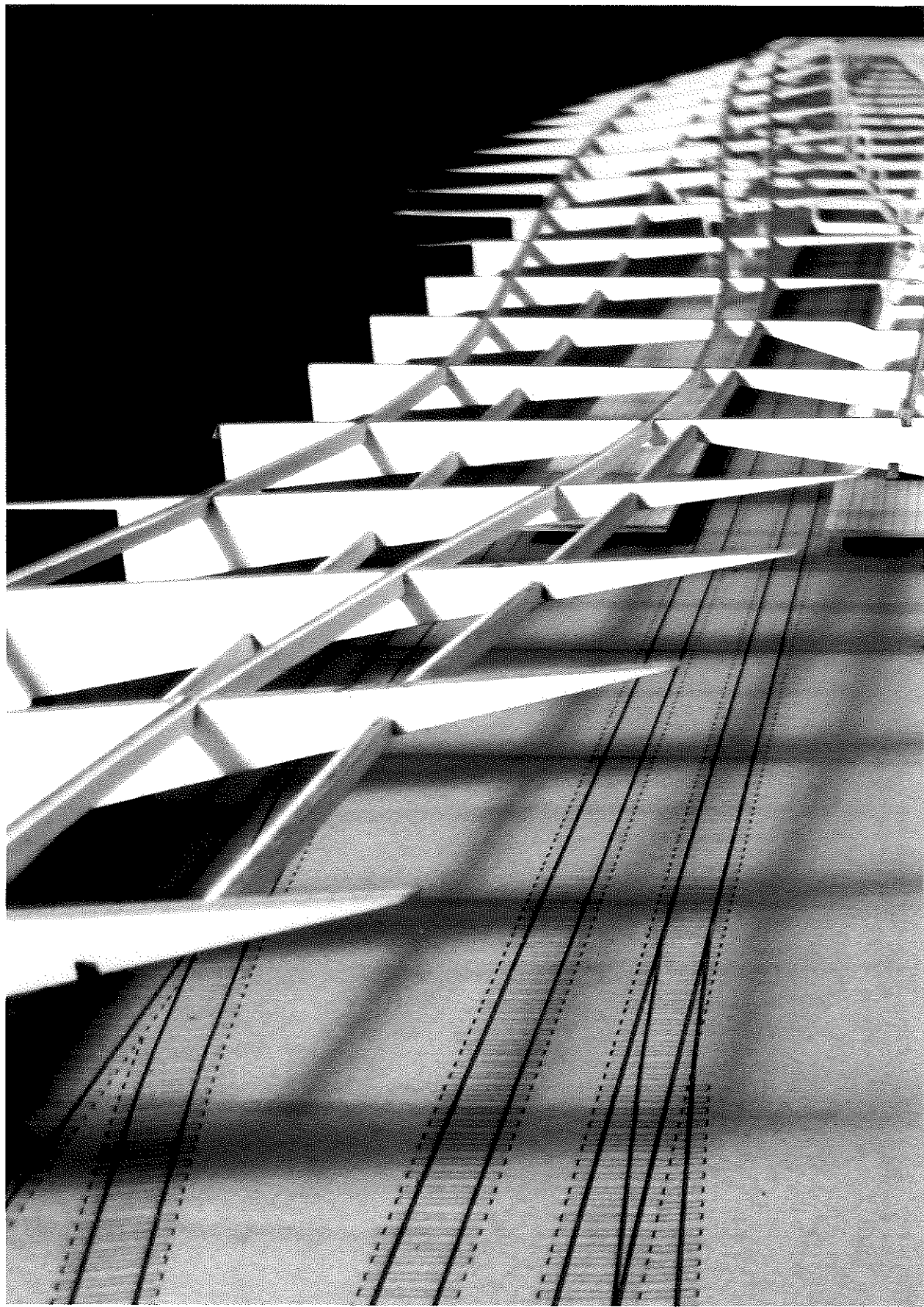
Critics: Ben van Berkel, Kim Ackert, Merrill Elam, Mark Goulthorpe, , Jonathan Levi, John Hong, Mack Scogin

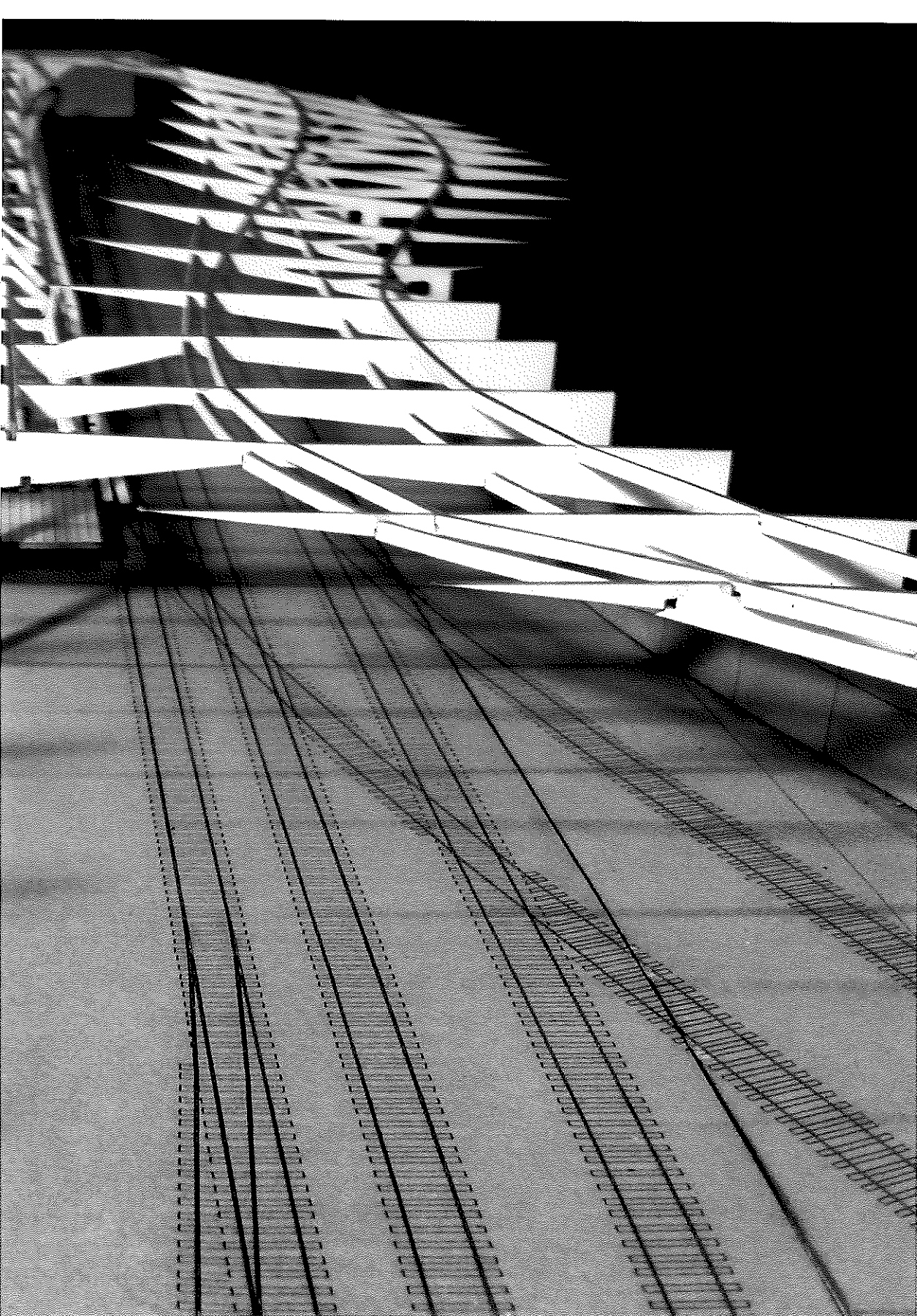


Harvard Graduate School of Design
Thesis Final Review Tez Jurisi



Critics Jüri Üyeler (from left): Rodolphe el-Khoury,
Lise Anne Couture, Marion Weiss, Hashim Sarkis (Advisor)





Bibliography Kaynaklar

Acar, M. Şinasi - **Eskişehir: Zaman, Mekan, İnsan**, Eskişehir Ticaret Odası Yayınları, 2009, Eskişehir

Artun, Ali – **Tarih Sahneleri-Sanat Müzeleri 1: Müze ve Modernlik**, İletişim Yayınları, 2006, İstanbul

İlkin, Selim / İnanç, E. – **Planning In Turkey, Middle East Technical University**, 1967, Ankara

Kıvırcık, Emir - **The Ambassador (Büyükelçi)**, Timaş Publications, 2010, Turkey

Kuban, Doğan – **Çağlar Boyunca Türkiye Sanatının Anahatları**, Yapı Kredi Yayınları, 2009

Lynch, Kevin - **Managing the Sense of a Region**, The MIT Press, 1976

National Geographic Magazine, **The New Silk Road**, August 2010

Tekeli, İlhan / Enlil, Zeynep Merey and Kaptan, Hüseyin / Güvenç, Murat / Arkon, Cemal / Edited by Sarkis, Hashim with Turan, Neyran - **A Turkish Triangle: Ankara, Istanbul, and Izmir at the Gates of Europe**, The Aga Khan Program at the Harvard University Graduate School of Design, 2009, Cambridge, MA

Tekeli, İlhan - **Planlama ve Ülkesel Fiziki Planlama Üzerine**, Middle East Technical University, 1971, Ankara

Tekeli, İlhan - **Regional Planning and its Organization in Turkey** (Ministry of Reconstruction and Resettlement, General Directorate of Planning and Reconstruction, Regional Planning Dept., 1964)

Image Sources Görsel Kaynaklar

Figures: 01, 02, 03, 04, 05, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39

Images are the courtesy of Burak Pekoğlu | Görsellerin telif hakkı Burak Pekoğlu'na aittir.

Figures: 06, 09, 10

Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Arşivi

Figures: 07, 08

Tekeli, İlhan - **Regional Planning and its Organization in Turkey** (Ministry of Reconstruction and Resettlement, General Directorate of Planning and Reconstruction, Regional Planning Dept., 1964)

Figure: 17

Acar, M. Şinasi - **Eskişehir: Zaman, Mekan, İnsan**, Eskişehir Ticaret Odası Yayınları, 2009, Eskişehir

Figure: 18

National Geographic Magazine, **The New Silk Road**, August 2010

Figure: 19

Transportation Ministry of Turkey | T.C. Ulaştırma Bakanlığı

