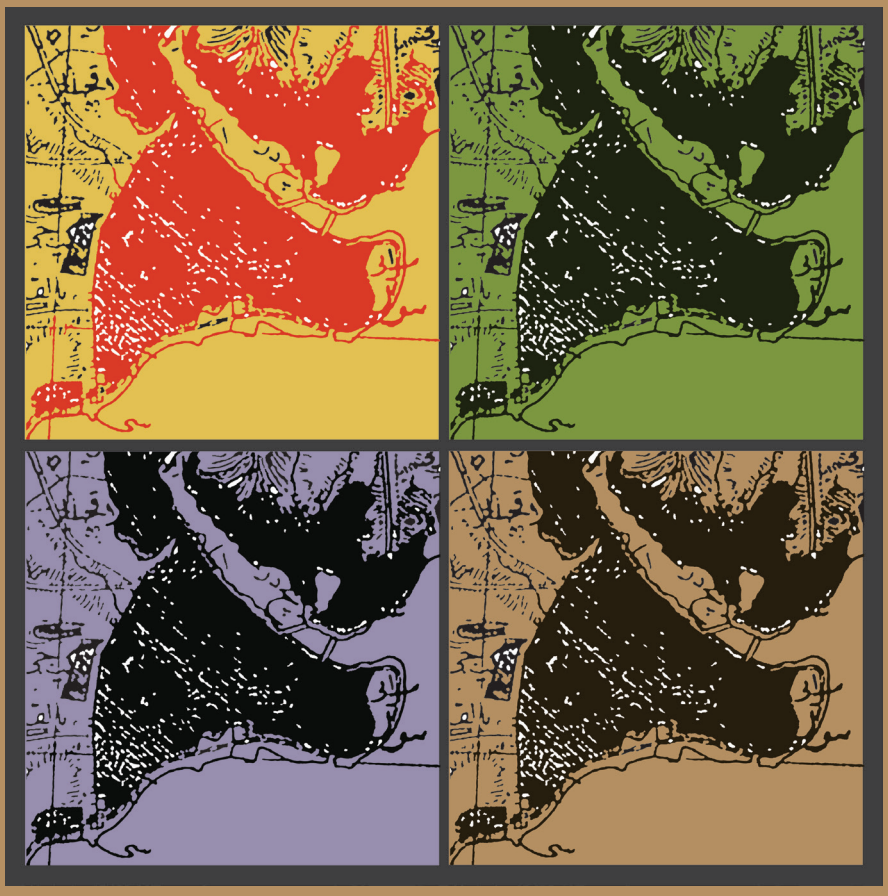
Geçmişten Günümüze Tarihi Yarımada'nın İmarı

The Development of the Historic Peninsula of Istanbul from Past to Present

Editörler / Editors
Adem Esen, Kemal Kutgün Eyüpgiller, Ayşe Dilek Darby



İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ YAYINEVİ

Geçmişten Günümüze Tarihi Yarımada'nın İmarı

The Development of the Historic Peninsula of Istanbul from Past to Present

Editörler | Editors

Prof. Dr. Adem Esen
İstanbul Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi, İstanbul, Türkiye

Prof. Dr. Kemal Kutgün Eyüpgiller
İstanbul Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, İstanbul, Türkiye

Prof. Dr. Ayşe Dilek Darby
İstanbul Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, İstanbul, Türkiye

İSTANBUL UNIVERSITY PRESS

Bu çalışma İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi ve Mimarlık Fakültesi'nin iş birliğiyle hazırlanmıştır. / This study has been prepared in collaboration with the Faculty of Political Sciences of Istanbul University and the Faculty of Architecture.

Yayıncı
Published by

Istanbul University Press
İstanbul Üniversitesi Merkez Kampüsü
34452 Beyazıt, Fatih / İstanbul - Türkiye
https://iupress.istanbul.edu.tr

Geçmişten Günümüze Tarihi Yarımada'nın İmarı

The Development of the Historic Peninsula of Istanbul from Past to Present

Editörler
Editors

Prof. Dr. Adem Esen
Prof. Dr. Kemal Kutgün Eyüpgiller
Prof. Dr. Ayşe Dilek Darby

E-ISBN 978-605-07-1819-5

DOI 10.26650/B/AH1.2025.008

İstanbul Üniversitesi Yayın No
Istanbul University
Publication No
5387

Çevrimiçi Yayımlanma
Published Online
Eylül, 2025
September, 2025

Bu çalışmaya atıfta bulunurken, referansa DOI numarasının dahil edilmesi önerilir.
It is recommended that a reference to the DOI is included when citing this work.

Bu çalışma Creative Commons Atıf-GayrıTicari 4.0 Uluslararası (CC BY-NC 4.0) lisansı altında online olarak yayındadır. https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/
This work is published online under the terms of Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License (CC BY-NC 4.0) https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/

Kitabın telif hakkı bulunmaktadır. Online olarak yayınlanan Creative Commons versiyonu haricinde, yasal istisnalar ve geçerli lisans sözleşmelerinin koşulları dikkate alınmalıdır.
This work is copyrighted. Except for the Creative Commons version published online, the legal exceptions and the terms of the applicable license agreements shall be taken into account.

İÇİNDEKİLER

Table of Contents

Takdim
Introduction
Adem Esen, Kemal Kutgün Eyüpgiller, Ayşe Dilek Darby — v

Teşekkür
Acknowledgement — ix

Bölüm 1
Fatih İlçesinin (Dersaadet veya Tarihi Yarımada) İktisadi ve Sosyal Hayat
Economic and Social Life in Fatih (Dersaadet or the historic Peninsula)
Adem Esen — 1

Bölüm 2
Tarihi Yarımada'nın Mekân Organizasyonundan Öğrenilenler
Lessons Related to Spatial Organization of the Historical Peninsula, Istanbul
Zekiye Yenen — 14

Bölüm 3
İstanbul Tarihi Yarımada – Stratejilere, Planlara, Projelere Rağmen...
Istanbul Historical Peninsula – Despite the Strategies, Plans, and Projects...
N. Hülya Berkmen, Sırma Turgut — 41

Bölüm 4
İstanbul Tarihi Yarımadasında Lojistik ve Ticaretin Tarihi
History of Logistics and Trade in Istanbul Historical Peninsula
Cem Beygo — 64

Bölüm 5
Depremi Bekleyen Tarihi Yarımada'nın Kırılganlığı Üzerine Bir Tartışma
A Discussion on the Vulnerability of the Historic Peninsula Awaiting an Earthquake
Seda Yurtcanlı Duymaz, Ayşecan Hazal Ak Yıldırım, Sevim Budak, Pelin Pınar Giritlioğlu — 89

Bölüm 6

Koruma Planlaması Çerçevesinde İstanbul Tarihi Yarımada'nın Yeni Yapıları ve Modern Mimarlığı **132**

New Buildings and Modern Architecture in Istanbul Historic Peninsula Within the Conservation Planning Framework

Turgay Kerem Koramaz, Demet Kolay, Damla Tüfekli

Bölüm 7

Tarihi Yarımada Özelinde İskele Yapıları: İki İskele Yapısının Yapısal Performans Seviyesinin Belirlenmesi **152**

Pier Structures in the Historical Peninsula: Determination of Structural Performance Level of Two Pier Structures

Selahattin Ersoy

Bölüm 8

Tarihi Dokuda Yeşil Akupunktur: Tarihi Yarımada Örneği **174**

Green Acupuncture in Historical Texture: An Example of the Historical Peninsula

Halide Candan Zülfikar, Bahri Koçyiğit

Takdim

"Geçmişten Günümüze Tarihi Yarımada'nın İmarı" adlı bu eser, İstanbul'un tarihi ve kültürel merkezi olan Fatih ilçesinin, diğer bir adıyla Dersaadet ya da Tarihi Yarımada'nın, geçmişten bugüne imar sürecini ele alan çok yönlü bir çalışmadır. İstanbul Üniversitesi'nin Beyazıt ve Çapa kampüslerinin de içinde bulunduğu bu bölge, tarih boyunca sayısız medeniyete ev sahipliği yapmış bir alandır.

Bu eserde yer alan makaleler, farklı disiplinlerden akademisyenlerin katılımıyla ve İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, Mimarlık Fakültesi ile Fatih Belediyesi'nin katkılarıyla 17 Kasım 2022'de düzenlenen *"Cemil Topuzlu ve Dersaadet'in Dönüşümü"* başlıklı panelin bir devamı niteliğindedir. Kitap, Tarihi Yarımada'nın tarihsel, ekonomik, sosyal ve mekânsal boyutlarını analiz eden geniş bir perspektif sunmaktadır.

Adem Esen, "Fatih İlçesinde (Dersaadet Veya Tarihi Yarımada) İktisadi ve Sosyal Hayat" başlıklı makalesinde, bölgenin ekonomik ve sosyal yapısını tarihsel bir perspektifle ele almıştır. Fatih, sur içi yerleşim alanı olarak yoğun bir nüfusa sahip olmasının yanı sıra, ticari faaliyetlerin merkezi konumundadır. Yüzyıllardır bölge; Kapalıçarşı, Mısır Çarşısı gibi büyük ticaret merkezlerinden küçük ölçekli atölyelere kadar geniş bir ekonomik çeşitliliği barındırmaktadır. Turizm, ulaşım ve kültürel değerler, Fatih'in diğer ilçelerden ayrışmasında önemli bir rol oynamaktadır.

Zekiye Yenen, "Tarihi Yarımada'nın Mekân Organizasyonundan Öğrenilenler" adlı çalışmasında, bölgenin mekânsal organizasyonunu bir dünya mirası perspektifiyle değerlendirmiştir. Yazar, Tarihi Yarımada'nın fiziksel ve sosyal bileşenlerinin korunması gerektiğini vurgularken, doğal veriler, kentsel yapılar ve mekânsal ilişkiler üzerinden bir analiz sunmaktadır. Görsel ve harita destekli incelemelerle, mekânsal organizasyonun kültürel mirası koruma süreçlerindeki rolü ele alınmıştır.

N. Hülya Berkmen ve **Sırma Turgut**, "İstanbul Tarihi Yarımada - Stratejilere, Planlara, Projelere Rağmen..." adlı makalelerinde, bölgenin imar politikalarını ve bu politikaların uygulama süreçlerinde karşılaşılan zorlukları ele almıştır. Tarihi Yarımada'da yaşamın su kaynakları ile ilişkisi ve bölgenin mevcut sorunları tarihsel bir bağlam içinde değerlendirilmiştir. Çalışmada, planlama süreçlerindeki eksiklikler, yerel yönetimlerin kapasite sorunları ve kırılganlıklar üzerinde durulmuş; sürdürülebilir stratejilere vurgu yapılmıştır.

Cem Beygo, "İstanbul Tarihi Yarımadasında Lojistik ve Ticaretin Tarihi" başlıklı makalesinde, bölgenin ticaret ve lojistik tarihine odaklanmıştır. Makalede, Yunan, Roma, Bizans ve Osmanlı dönemlerinden bugüne uzanan süreçte, Tarihi Yarımada'nın ticaret merkezi olma rolü detaylı bir şekilde ele alınmıştır. Ticari alanların mekânsal organizasyonu ve bu organizasyonun tarihsel dönüşümü, bölgenin ekonomik dinamiklerini anlamak açısından önemli bir çerçeve sunmaktadır.

Seda Yurtcanlı Duymaz, Ayşecan Hazal Ak Yıldırım, Sevim Budak ve **Pelin Pınar Giritlioğlu**, "Depremi Bekleyen Tarihi Yarımada'nın Kırılganlığı Üzerine Bir Tartışma" başlıklı makalelerinde, bölgenin depremselliğini detaylı bir şekilde tartışmışlardır. Çalışma, özellikle Marmara Depremi riski altında olan Tarihi Yarımada'nın fiziksel ve sosyal kırılganlıklarına dikkat çekmektedir. Zemin sıvılaşması, yapısal eksiklikler, tarihi binaların korunmasındaki yetersizlikler gibi konuların yanı sıra, yerel planlama eksikliklerine de vurgu yapılmıştır.

Turgay Kerem Koramaz, Demet Kolay, ve **Damla Tüfekli** ise, "Koruma Planlaması Çerçevesinde İstanbul Tarihi Yarımada'nın Yeni Yapıları ve Modern Mimarlığı" başlıklı çalışmalarıyla bölgedeki modern mimari unsurların koruma politikalarıyla uyumunu incelemiştir. Çalışma, neoliberal politikaların etkisiyle artan yapılaşma baskısını ve bu baskının Tarihi Yarımada'nın özgün değerlerine olan etkisini eleştirel bir bakış açısıyla değerlendirmiştir.

Selahattin Ersoy, "Tarihi Yarımada Özelinde İskele Yapıları" başlıklı çalışmasında, bölgedeki iskelelerin yapısal dayanıklılıklarını analiz etmiştir. İskelelerin çevresel koşullar ve deprem gibi afetlere karşı ne ölçüde dayanıklı olduğu sorgulanırken, düzenli bakım ve yenileme çalışmalarının gerekliliği vurgulanmıştır.

Candan Zülfikar ve **Bahri Koçyiğit**, "Tarihi Dokuda Yeşil Akupunktur: Tarihi Yarımada Örneği" başlıklı makalelerinde, bölgenin kentsel yenileme ihtiyaçlarına odaklanmıştır. Yeşil alanların eksikliği, Tarihi Yarımada'nın karşı karşıya olduğu önemli bir sorun olarak ele alınırken, çevresel ve sosyal sorunların çözümünde yeşil altyapı ve akupunktur yöntemleri önerilmiştir.

Sonuç olarak bu eser, Tarihi Yarımada'nın sadece tarihsel bir miras değil, aynı zamanda kültürel, ekonomik ve sosyal açıdan dinamik bir bölge olduğunu bir kez daha göstermekte ve bölgeye hizmet etme amacını taşımaktadır. Emeği geçen tüm yazarlarımıza, kitabın basımını sağlayan İstanbul Üniversitesine teşekkür ederiz. Nice şairlerin, ediplerin ve sanatçıların hatta devlet adamlarının gözdesi bu güzel şehre bir nebze hizmet edebildiysek ne mutlu bizlere...

Editörler

Prof. Dr. Adem Esen

Prof. Dr. Kemal Kutgün Eyüpgiller

Prof. Dr. Ayşe Dilek Darby

Introduction

"The Development of the Historic Peninsula of Istanbul from Past to Present" is a comprehensive study examining the urban development of Fatih—also known as Dersaadet or the Historic Peninsula—the historical and cultural core of Istanbul, from past to present. Encompassing the Beyazıt and Çapa campuses of Istanbul University, this region has hosted numerous civilizations throughout history.

The book in this volume build upon the discussions initiated at the panel titled **"Cemil Topuzlu and the Transformation of Dersaadet,"** held on November 17, 2022, with the contributions of academics from various disciplines and the support of Istanbul University's Faculty of Political Sciences and Faculty of Architecture, as well as the Fatih Municipality. The book offers a broad perspective, analyzing the historical, economic, social, and spatial dimensions of the Historic Peninsula.

Adem Esen, in his article *"Economic and Social Life in Fatih (Dersaadet or the Historic Peninsula),"* explores the region's economic and social structure from a historical perspective. As an intramural settlement, Fatih has not only been densely populated but has also served as a major commercial hub for centuries. The region encompasses a diverse economic structure, from large trade centers such as the Grand Bazaar and the Egyptian Bazaar to small-scale workshops. Tourism, transportation, and cultural assets play a crucial role in distinguishing Fatih from other districts.

Zekiye Yenen, in her study "Lessons Related to Spatial Organization of the Historical Peninsula, Istanbul," evaluates the spatial organization of the region through the lens of world heritage. She underscores the necessity of preserving the Historic Peninsula's physical and social components, presenting an analysis based on natural data, urban structures, and spatial relations. Through visual and map-supported examinations, she discusses the role of spatial organization in cultural heritage conservation processes.

N. Hülya Berkmen and **Sırma Turgut**, in their article *"Istanbul's Historic Peninsula—Despite Strategies, Plans, and Projects...,"* analyze the region's urban planning policies and the challenges encountered in their implementation. They examine the relationship between urban life and water resources in the Historic Peninsula, as well as the region's current issues within a historical context. The study highlights deficiencies in planning processes, capacity constraints of local administrations, and regional vulnerabilities, emphasizing the need for sustainable strategies.

Cem Beygo, in his article *"The History of Logistics and Trade in Istanbul's Historical Peninsula,"* focuses on the trade and logistics history of the region. He provides a detailed examination of the Historic Peninsula's role as a commercial center from the Greek, Roman, and Byzantine periods to the Ottoman era and beyond. By exploring the spatial organization of commercial areas and their historical transformations, he offers a valuable framework for understanding the economic dynamics of the region.

Seda Yurtcanlı Duymaz, Ayşecan Hazal Ak Yıldırım, Sevim Budak, and **Pelin Pınar Giritlioğlu**, in their article *"A Discussion on the Vulnerability of the Historic Peninsula Awaiting an Earthquake,"* critically discuss the seismic risks facing the region. They particularly highlight the vulnerability of the Historic Peninsula under the threat of a potential Marmara earthquake. Issues such as soil liquefaction, structural weaknesses, deficiencies in the preservation of historic buildings, and shortcomings in local planning are thoroughly examined.

Turgay Kerem Koramaz, Demet Kolay, and **Damla Tüfekli**, in their article *"New Buildings and Modern Architecture in Istanbul Historic Peninsula within the Conservation Planning Framework,"* investigate the compatibility of modern architectural elements with conservation policies. They critically evaluate the increasing construction pressure driven by neoliberal policies and its impact on the unique characteristics of the Historic Peninsula.

Selahattin Ersoy, in his article *"Pier Structures in the Historical Peninsula: Determination of Structural Performance Level of Two Pier Structures,"* analyzes the structural resilience of the region's piers.

He questions their durability against environmental factors and disasters such as earthquakes while emphasizing the necessity of regular maintenance and renovation efforts.

Candan Zülfikar and **Bahri Koçyiğit**, in their article *"Green Acupuncture in Historical Texture: An Example of the Historical Peninsula,"* focus on the urban renewal needs of the region. They address the lack of green spaces as a significant issue facing the Historic Peninsula, proposing green infrastructure and acupuncture methods as potential solutions to the environmental and social challenges.

In conclusion, this work reaffirms that the Historic Peninsula is not merely a historical heritage site but also a dynamic region with cultural, economic, and social significance. We extend our sincere gratitude to all the contributing authors and to Istanbul University for publishing this volume. If, through this effort, we have been able to serve this magnificent city—beloved by poets, writers, artists, and even statesmen—then we consider it a great privilege.

Editors

Prof. Dr. Adem Esen

Prof. Dr. Kemal Kutgün Eyüpgiller

Prof. Dr. Ayşe Dilek Darby

Teşekkür

Kitabımızın yayına hazırlanması esnasında desteğini her zaman yakından hissettiğimiz Istanbul University Press'den sayın Ahmet Köroğlu'na teşekkürü borç biliriz.

Bu çalışmaya araştırmalarıyla katılan yazarlarımızın çalışmalarının değerlendirilmesi sürecinde değerli katkılarını bizimle paylaşan Sayın Aysel Yavuz, Barış Sayın, Bengi Korgavuş, Burak Hamza Eryiğit, Cemal Salman, Cemil Akçay, Çağhan Keskin, Çare Olgu Çalışkan, Dilek Erden Erbey, Elif Örnek, Fatma Ünsal, Füsun Alioğlu, Soner Şahin, Süleyman Balyemez, Şevkiye Şence Türk ve Yıldız Salman hocalarımıza sonsuz teşekkürlerimizi iletmek isteriz.

Son olarak kitabın yayına hazırlanması sürecinde başından sonuna kadar özenli ve titiz çalışmasıyla bize yardımcı olan, metin içindeki en ince detaylara kadar ilgilenen Şehir ve Bölge Planlama Bölümü araştırma görevlimiz Ayşe Burcu Kısacık'a en içten dileklerimizle teşekkür ederiz.

Acknowledgement

We would like to express our sincere thanks to Mr. Ahmet Köroğlu from Istanbul University Press, whose unwavering support we felt closely during the preparation of our book for publication.

We also extend our heartfelt gratitude to the esteemed scholars who contributed to this work with their research, and to those who shared their invaluable feedback during the review process: Mrs. Aysel Yavuz, Mr. Barış Sayın, Ms. Bengi Korgavuş, Mr. Burak Hamza Eryiğit, Mr. Cemal Salman, Mr. Cemil Akçay, Mr. Çağhan Keskin, Mrs. Çare Olgu Çalışkan, Mrs. Dilek Erden Erbey, Ms. Elif Örnek, Mrs. Fatma Ünsal, Ms. Füsun Alioğlu, Mr. Soner Şahin, Mr. Süleyman Balyemez, Mrs. Şevkiye Şence Türk, and Ms. Yıldız Salman.

Finally, we would like to express our deepest gratitude to Ayşe Burcu Kısacık, a research assistant from the Department of Urban and Regional Planning, whose meticulous and dedicated work throughout the entire publication process and attention to even the finest details of the text has been invaluable to us.

Bölüm 1
Chapter 1

Fatih İlçesinin (Dersaadet veya Tarihi Yarımada) İktisadi ve Sosyal Hayat

Economic and Social Life in Fatih (Dersaadet or the historic Peninsula)

Adem Esen [1]

[1] İstanbul Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi, İstanbul, Türkiye

Öz

Bu çalışmanın amacı İstanbul'da eski yerleşim bölgesi Tarihi Yarımada veya Dersaadet olarak bilinen Fatih ilçesini iktisadi ve sosyal hayat yönünden incelemektir. Fatih İlçesi iki büyük imparatorluğun yönetim merkezi olmuştur. İlçe çok önemli anıtsal tarihi eserlerle doludur. Tarihi Yarımada yedi tepe üzerine kurulmuştur. Yani şiirlere konu olan İstanbul'un yedi tepesi, Fatih sınırları içinde kalmaktadır. 1917 yılına kadar İstanbul sur içi olup, tamamen yerleşim alanıdır. Yüzölçümüne göre ilçedeki büyük ticaret kuruluşlarının yanında çok sayıda orta boy sanayi işletmeleri ile binlerce ifade edilebilen küçük işletmeler bulunmaktadır. Ayrıca ilçe dışında bulunan birçok sanayi tesisinin yönetim ve satış merkezlerinin %80 kadarı ilçe içinde yer almaktadır. İstanbul'un kültür, turizm ve ulaşım merkezi olan Fatih ilçesi, kendisine özgü doğal, sosyal ve mekânsal yapısı ve sahip olduğu çok sayıda tarihi eserleriyle diğer ilçelerden öne çıkmaktadır. Bu çalışmada Tarihi Yarımadanın nüfus, ekonomi, ulaşım ve turizmi bağlamında iktisadi hayat ele alınmaktadır.

Abstract

The aim of this study is to examine the Fatih District, known as the Historical Peninsula, or Dersaadet, the old settlement area of Istanbul, in terms of economic and social life. Fatih District has been the administrative center of two great empires. The district is full of very important monumental historical works. The Historical Peninsula is built on 7 hills. The seven hills of Istanbul, which are the subject of poems, remain within the borders of Fatih. Until 1917, Istanbul was within the city walls and was a completely residential area. In addition to the large giant commercial establishments it hosts in comparison to its surface area, there are many medium-sized industrial enterprises and thousands of small businesses, and 80% of the management and sales centers of many factories located outside the district are located within the borders of the district. Fatih District stands out as the cultural, tourism and transportation center of Istanbul, with its unique natural, social and spatial structure, and its numerous historical works. This study examines the economic life of the Historical Peninsula in the context of population, economy, transportation and tourism.

Anahtar Kelimeler Fatih · yarımada · tarih · surlar · iktisadi yapı

Keywords Fatih · peninsula · history · city walls · economic structure

Esen, A. (2025). Fatih ilçesinin (Dersaadeet veya Tarihi Yarımada) iktisadi ve sosyal hayat. in A. Esen, K. Eyüpgiller K. & A. Darby D. (Eds.), *Geçmişten Günümüze Tarihi Yarımada'nın İmarı* (p. 1-13). İstanbul University Press. https://doi.org/10.26650/B/AH1.2025.008.01

This work is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

© 2025. Esen, A.

Adem Esen adem.esen@istanbul.edu.tr

Extended Summary

The old settlement area of Istanbul, the Historical Peninsula, known as Nefs-i Istanbul or Dersaadet, Fatih District has been the administrative center of two great empires. The district is full of very important monumental historical works.

The Historical Peninsula is surrounded by historical walls from the north and west. These walls, a section of which extends from Ayvansaray to Yedikule, are under repair and separate the Fatih, Eyüp and Zeytinburnu Districts. Atatürk Boulevard, which starts from the Atatürk Bridge, and Mustafa Kemal Street separates the Fatih and Eminönü sections. The area of the district is 15.62 km2. Its altitude above sea level is 60 meters. There is no agricultural land in the district.

The Historical Peninsula is built on 7 hills. The seven hills of Istanbul, which are the subject of poems, remain within the borders of Fatih.

The district has a very old structure in terms of history and has formed the most densely populated, educational and cultural centers since ancient times. It is full of cultural, historical works and structures. In addition to the large giant commercial establishments it hosts in comparison to its surface area, there are many medium-sized industrial enterprises and thousands of small businesses, and 80% of the management and sales centers of many factories located outside the district are located within the district borders. Fatih district stands out as the cultural, tourism and transportation center of Istanbul, with its unique natural, social and spatial structure and numerous historical artifacts.

When the general situation of the district is examined, it is evaluated that the daily population of the district located in the center of Istanbul, which has historical importance, is around 3 million. The most important problem of Fatih is the restoration and reconstruction of historical structures and making them functional. Another major problem of Fatih is transportation and parking. Fatih, Istanbul's historical commercial areas, kapali caravanserais, bazaars, and arastas are historically important structures and most of them continue their activities. There is little industrial concentration in Fatih District, which is further west in the historical peninsula. There are many higher education institutions and health facilities (hospitals) in Fatih. For this reason, the number of both students and patients benefiting from health facilities is high. There are also historical artifacts, inns, centers belonging to different religions (churches and other facilities). Eminönü area maintains its place in trade. There are also small workshops. The markets in Eminönü area are the starting point of many large companies. It is especially the center of the textile and gold markets. This study examines the economic life of the Historical Peninsula in terms of population, economy, transportation and tourism.

Giriş

Bizans döneminde farklı isimler olmakla beraber Konstantiniyye olarak bilinen Dersaadet, Asitane, Daru'l-hilafeti'l-aliyye, belde-i tayyibe olarak adlandırılan Fatih ilçesi, yani Tarihi Yarımada, iki büyük imparatorluğun yönetim merkezi olmuştur (Demirkent ve diğ., t.y.). İlçe çok önemli anıtsal tarihi eserlerle doludur.

Tarihi Yarımada kuzeyi ve batısında tarihi surlarla çevrilidir. Ayvansaray'dan Yedikule'ye kadar uzanan bir bölümünde surlar son yıllarda tamir görmüştür. Surlar Fatih, Eyüp ve Zeytinburnu ilçelerini ayırır. Yine Atatürk Köprüsü'nden itibaren başlayan Atatürk Bulvarı, Mustafa Kemal Caddesi de Fatih ile Eminönü bölümlerini birbirinden ayırır. İlçenin toplam alanı 15,62 km2 olup denizden yüksekliği 60 metredir. İlçede tarım arazisi yoktur.

Tarihi Yarımada yedi tepe üzerine kuruludur. İstanbul'un yedi tepesi şunlardır:

"1- Topkapı Sarayı, Ayasofya ve Sultanahmet Camiilerinin bulunduğu tepe,

2- Çemberlitaş ve Nuriosmaniye Camiinin bulunduğu tepe,

3- Beyazıt Camii, İstanbul Üniversitesi ve Süleymaniye Camiinin bulunduğu tepe,

4- Fatih Camiinin bulunduğu tepe,

5- Yavuz Selim Camiinin bulunduğu tepe,

6- Edirnekapı semtinde, Mihrimah Sultan Camiinin bulunduğu tepe,

7- Kocamustafapaşa Tepesi / Cerrahpaşa Tepesi: Topkapı, Aksaray, Yedikule ve Cerrahpaşa'yı kapsayan bölgenin bulunduğu tepe" (Url-1).

1917 yılına kadar İstanbul sur içi olup, burası tamamen yerleşim alanıdır (Şahin, t.y., s. 456-477). Bugün Fatih ilçesine bağlı bir semt olan Eminönü, 1928'de İstanbul Merkez ilçesinin ikiye ayrılmasıyla ilçe olmuştur. Fatih semti ise, İstanbul'un merkez ilçesinde yer alan bir şube idi. 8 Mart 1984 yılında 3030 sayılı yasa ile İstanbul, Büyükşehir Belediyesi'ne dönüştürülmüş; Fatih ve Eminönü Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı ilçe belediyeleri olmuştur. 29 Mart 2009 tarihinde yürürlüğe giren 5747 sayılı kanunla Tarihi Yarımada'nın iki ilçesi Fatih ve Eminönü, "Fatih" adı altında tek bir ilçeye dönüştürülmüştür.

İstanbul'da 782 mahalle ve 400 civarında semt vardır. Bunun 57 mahalle ve 80 civarında semti Fatih'te bulunmaktadır.

Fatih, mahalle sayısı itibariyle İstanbul'un 1/10'unu, yani ‰75'ini teşkil eder. Mahalle başına semt sayısı İstanbul genelinde 0,5 iken, Fatih ilçesi özelinde bu "semt yoğunluğu"[1] 1,5'a, yani İstanbul genelinin üç katına ulaşmaktadır (Akyurt, 2019, s.301).

İstanbul veya nefs-i İstanbul üzerine yazılan kültür eserleri vardır. Her halde dünyada en fazla üzerine kitap ve makale çalışması yapılan şehirlerden birisinin İstanbul olduğunu söylemek abartı olmaz[2].

Nihad Sami Banarlı, belediye terbiyesinden bahseder. İstanbul'da mekanda ve insan ilişkilerinde yaşanan çözülme, ülkede diğer büyükşehirlerde ortaya çıkacaktır, ancak diğerlerinden farklı olarak kayıp daha erken ve daha fazla olur, İstanbul'un medeniyet üretme kapasitesi ve rol modeli ola özeliğini yitirmesinden bahseder. Kitapta işlenen konular; şehirlerde hafızanın korunması, İstanbul'da Darulfünunun yapılması daha sonra bu binanın Maliye Nezaretine dönüşmesi, sonra yangınla yıkılması, Eski-yeni zıtlaşması zihniyete dayanır: bazılarına göre klasik şehir geriliğin sembolüdür. Yenilik özentisinin şehirdeki etkileri, apartman, daha sonra gökdelenlerin inşaası, ranta dayalı şehre geçiş, her şeyi devletten bekleyen anlayışın doğuşu, Avrupa'daki hendese (geometri) mimarisi olduğu halde, bizde kültürel yaklaşım ön plandadır. İstanbul'da yangınlar, savaşların şehirdeki tahribatları, mezarlıkların hazirelerin satılması, vakıf mallarının resmi kurumlarca satılması, sanayiler, sermaye grupları ve bankaların etkileri, şehirlerin dünya ekonomisine bağlanmasının sonuçları da düşünce dünyasında değerlendirilir. O'na göre, Tanzimat'la birlikte fikirdeki değişme şehre de etkili olmuştur. İstanbul'da zenginleşen gayrimüslim semtlere karşı Müslüman kimlikli Fatih fakir düşmüştür. Apartmanlaşma, kentsel rant mahalle kültürüne hakim olmuştur.

İstanbul'da Rumların Megalo İdeası, 1895 yılında İstanbul'da Bizans araştırmaları Enstitüsü açılmış, Lord Curzon işgal yıllarında "serbest şehir" olmasını teklif eder, şehremini Cemil Paşa buna karşı çıkarak ABD başkanı Wilson ve Avam kamarası başkanına bir telgraf göndermiştir.

Samiha Ayverdi, İstanbul Medeniyetini vurgular.

Ankara'nın başkent olmasıyla (13 Ekim 1923) İstanbul'un geri plana itilmiştir. Paris'te Baron Haussman'ın kentsel dönüşümünün örnek alınması mı? Zira Paris'teki uygulama doğrudan devlet

[1] Yerleşim bölgesi, yaka ve mahalle kavramlarına yakın olarak semt genellikle mahalleden küçük bir yerleşim birimini ifade eder. Zira mahalle kuruluşu, yönetimi ve sınırları yasalarla belirlenmiştir. Mahallenin başındaki muhtar ve ihtiyar heyeti seçimle işbaşına gelir. Aynı zamanda yasalarla verilen görevleri vardır. Ancak tüzel kişiliği yoktur. Semt ise toplumsal uzlaşıya dayalı, sınırları esnek, dinamik bir yaşama birliğini ifade eder. Semt isimleri genelde tarihî bir yapı, ağaç, çarşı/pazar ya da cami/mescitten gelir. "Semt yoğunluğu" mahalle başına düşen semt sayısı" olarak tarif edilebilir. (Akyurt, 299)

[2] İstanbul üzerine çalışma yapanlardan Aliyar Demirci şehri aşağıda isimleri yazı olan muhafazakar aydınların gözünde değerlendirir. "Onlara göre şehir olmaktan çıkıp kente dönüşüyor, zira kent ve şehir farklılık ifade eder. Son yüzyılda şehre duvar binaların yapılmış ve Amerikan otel mimarisi hakimiyetini kurmuştur."

desteklidir. Cemil Paşa, park açmış "park hareketini" başlatmıştır. Göçlerle birlikte şehirde çarpık kentleşmenin başlaması, Prost planında (1935-1951) Greko-Romen vurgusu ve mili mimarinin geri plana itilmesi, İstanbul Edebiyat Fakültesi binası çok hantal görülüyor. Macar Mimar Karoly Kos, İstanbul'daki sivil mimariyi uyumlu buluyor, Le Corbusier (1933) de tarihi yarımadanın korunması gereği üzerinde duruyor.

Demirci (2019), şehri insan inşa eder, şehir de insanı inşa eder. "Yok edilen İstanbul, Bir şehri yok etmek..." ifadelerini de kullanır.

Mehmet Akif, Safahat'ta Berlin Hatıralarında İstanbul ile Berlin'i kıyas eder. Tabii ki o dönemin İstanbul'u pek de mamur değildir.

Bu çalışmada Tarihi Yarımadanın nüfus, ekonomi, ulaşım ve turizmi bağlamında iktisadi hayat ele alınmaktadır.

Tarih, Kültür ve Nüfus

İstanbul Osmanlı devletinin siyasi merkezi olmakla beraber ihraç ve ithal mallarının dağıtım merkezi, vergi gelirlerinin burada dağıtımı gibi iktisadi ve mali sebepler etkili olmuştur. Mesela 1794 yılındaki nüfus 426.000 iken, 1884'te 895.000, 1901'de 1.159.00 ve 1914-15'de 1.600.000 olmuştur. İstanbul'a Kırım ve 93 Harbinin sonundaki göçler, daha sonraki yıllarda Balkan savaşı sebebiyle ciddi miktarda göçler olmuştur (Karpat, 2003, s.492). Kent merkezinin çekim gücü iktisadi etkinlik alanının yaygınlaşması ve geleneksel hayat tarzı dışında toplumsal hareketlilik fırsatlarının ortaya çıkmasıyla önemli ölçüde artmıştır.

Tablo 1

Cumhuriyet dönemi İstanbul ve Fatih/Eminönü nüfusları (TÜİK "Fatih Nüfusu - İstanbul". nufusu.com

Yıl	*Fatih*	*Eminönü*	*Toplam*	*İstanbul*	*Türkiye*
1927			245.982	806,863	13.648.270
1935	172.902	100.933	273.835	883.599	16.158.018
1940	160.589	105.683	266.272	991.237	17.820.950
1950	226.853	123.056	349.909	1.166.477	20.947.188
1960	300.594	134.852	435.446	1.882.092	27.754.820
1970	417.662	136.997	554.659	3.019.032	35.605.176
1975	504.127	122.885	627.012	3.904,588	40.347.719
1980	474.578	93.324	567.902	4.741.890	44.736.957
1985	497.459	93.383	590.842	5.842.985	50.664.458
1990	462.464	83.444	545.908	7.309.190	56.473.035
2000	403.508	55.635	459.143	10.018.735	67.803.927
2007	422.941	32.557	455.498		
2008	443.955	-	-		
2010	431.147	-	-	13.255.685	73.722.988
2020	396.594	-	-	15.462.452	83.614.362
2022	368.227	-	-	15.907.951	85.279.553

Tablo 1'de 1927-2022 yılları arasında Fatih (bazı yıllar Eminönü dahil), İstanbul ve Türkiye'deki nüfus büyüklükleri verilmiştir.

Fatih bölgesi nüfusu Eminönü bölgesi nüfusundan her zaman fazla olmuştur. 1950'li yıllardaki fark daha da artmıştır. 1980'lerde Eminönü nüfusu 100 binin altına düşmüştür. 2007'de ilçelerin birleşmesi sürecinde Eminönü nüfusu 30 bine düşmüştür. İki kesimin toplam nüfusunun en fazla olduğu 1975 yılında toplam nüfus 627 012'dir. Daha sonra azalma başlamıştır. İki ilçenin birleşmesi ile birlikte nüfus kayıtlarında kayıtlı kişi sayısı 443.090 idi. Ancak son yıllarda da nüfusun azaldığı görülmektedir.

1927 yılında İstanbul Türkiye nüfusunun % 6'sını, Fatih ilçesi de İstanbul'un %30.5'unu oluştururken, son olarak (2022 verileri) İstanbul Türkiye nüfusunun % 18.6'sı, Fatih ise İstanbul nüfusunun % 2.3'unu oluşturmaktadır.

Fatih Kaymakamlığı 2021 yılı brifing dosyasına göre, İstanbul ve Cerrahpaşa Üniversitelerinin yanında 4 vakıf üniversitesi (Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi, Kadir Has Üniversitesi, Bezm-i Âlem Vakıf Üniversitesi, Ayvansaray Üniversitesi) ve Vakıf İstanbul Faruk Saraç Tasarım Meslek Yüksekokulu'nda eğitim ve öğrenim gören öğrencilerin ile buralarda çalışan sayısının toplamda 100.000 civarında olduğu tahmin edilmektedir.

İlçede çok sayıda yoğunluk olarak önde gelen hastane (Cerrahpaşa Tıp Fakültesi, Çap Tıp Fakültesi, Bezm-i Alem Fakültesi ve Samatya Eğitim ve Araştırma Hastaneleri) bulunmaktadır. Bu hastanelerde çalışan personelin yanı sıra tedavi amacıyla bu hastanelere gelen sayısının yaklaşık 60.000 civarında olduğu tahmin edilmektedir. İlçede toplam 30 aile sağlığı merkezi bulunmaktadır.

İlçe genellikle iktisadi hayat ticaret, imalat, sanayi ve turizm ağırlıklı görünümdedir.

İlçe, çok eski bir yerleşim bölgesi olup, toplu konut sahası bulunmamaktadır. Konut ve ulaşım sorunu İstanbul için mevcut olan konut ve ulaşım sorunu ile bir bütünlük teşkil etmektedir. Havalimanı ve Kirazlı metrolarının Vatan Caddesinden geçerek Aksaray'a ulaşması, hızlı tramvayın Millet Caddesi'nden geçerek Eminönü'ne ulaşması sebebi ile ulaşım bakımından rahat ve kolay gelinebilir bir ilçe olmasını sağlamış bu da ulaşım kolaylığı olan yerlerde iş yerlerinin çoğalmasına sebep olmuştur.

Ticaret ve sanat erbabı ile farklı işlerde ücretle çalışanlar nüfusun çoğunluğunu oluşturur. Ayrıca memur ve emekliler ile öğrenciler önemli bir yer tutar. İlçe, gece ve gündüz gerek sosyal ve gerekse ticari yönden hareketlilik gösterir.

İlçenin Eminönü kısmı ekonomik, kültürel ve turistik özellikleri nedeniyle her geçen gün, konut olarak kullanılan binaların işyerine dönüştürüldüğü, bundan dolayı da İlçe sakinlerinin başka ilçelere yerleşmek üzere bu kısımlardan ayrıldıkları görülmektedir.

Tarihi eserleri, yüksekokulları, basın-yayın merkezleri, ticarethaneleri, küçük el sanatlarının icra edildiği atölyeleriyle turistik ve kültürel merkezi haline gelmiştir.

Kuyumculuk işlerinin en yoğun şekilde cereyan ettiği Kapalıçarşı Beyazıt semtindedir. Giyim konusunda ülkenin en büyük toptancıları Yeşildirek ve Sultanhamam civarındadır.

İstanbul Vilayeti Konağı ve birçok İl Müdürlükleri Eminönü kısmında bulunması nedeniyle, Eminönü İstanbul şehrinin merkezi durumuna gelmiştir.

İlçedeki tarihi nitelikli türbe-hazire ve mezar sayısı 71 iken, ilçede 42 kilise, 1 havra ve 3 sinagog bulunmaktadır.

İlçede 7 stat ve 7 semt sahası vardır.

İlçe eski çağlardan başlamak üzere çok yoğun yerleşme, eğitim ve kültür merkezlerine sahiptir Bunun için tarihi yönden tarihi ve eski yapılara çoktur; kültür, tarihi eser ve yapıları ile doludur. Belli başlı tarihi ve turistik yerler şunlardır: Ayasofya, Topkapı Sarayı, Bağdat Köşkü, Çinili Köşk (Sırça Sarayı), Mecidiye Kasrı, Mustafa Paşa Köşkü (Sefa Köşkü), Revan Köşkü (Sarık Odası), Mısır Çarşısı, Kapalıçarşı.

Yüzölçümüne göre içinde barındırdığı büyük ticaret kuruluşlarının yanında çok sayıda orta boy sanayi işletmeleri ve binlerle ifade edilebilecek küçük işletmeler bulunmaktadır. Yine İlçe dışında

bulunan birçok fabrikaların yönetim ve satış merkezlerinin %80'i kadarı İlçe sınırları içinde yer almaktadır. Bu kuruluşlar çeşitli sanayi dallarını kapsamaktadır (Url-1). Bu da önemli bir özelliktir.

Kapalı Çarşı, Mısır Çarşısı, Doğubank, Tahtakale, Mercan, Mahmutpaşa, Yeşildirek, Laleli, Aksaray ve Beyazıt gibi ticaretlerin ve iş hayatının yoğun olarak bulunduğu merkezler bu ilçede bulunmaktadır.

Fatih İlçe Kaymakamlığının tespitlerine göre, İstanbul piyasasında Anadolu'ya gönderilen çek-senet hareketlerinin de %70'i Eminönü kısmından kaynaklanmaktadır.

Türkiye'de altın borsası Kapalıçarşı'da olup günlük altın hareketi büyük rakamlarla ifade edilebilecek düzeyde olduğu bilinmektedir. Bu konuda bir rakam belirleyemedik.

İstanbul Ticaret Odası (İ.T.O.), İstanbul Tabipler Birliği (İ.T.B.) faaliyetlerini ilçede sürdürmektedir.

Altyapı gelişmiş olmakla beraber bölgenin tarihi ve nüfus yoğunluğundan dolayı işletme sorunları ortaya çıkmaktadır.

Fatih yüzölçümü 15,62 km2; cadde ve sokak sayısı 2 687; bina sayısı 40 267; İSKİ atıksu şebeke hattı 335 836 m.; içme suyu şebeke hattı 399 228 m.; ev abone adedi 152 837 ve işyeri abone adedi ise 48 362'dir. Fatih ilçesi ikamet yanında tarihi ve turistik bir belde ve ticaret merkezi olmasından dolayı açık kazı ve altyapı imalatı trafiği ciddi olarak aksatmaktadır. Ayrıca merdivenli sokaklar olmak üzere trafiğin yoğun olduğu yerlerde su ve kanal borularını yenileme ve onarım kazısız teknoloji yöntemleriyle yapılmaktadır.

Yerel Yönetimler ve İstanbul Metropoliten Planlama

İstanbul Büyükşehir belediyesi ana hizmet binası Saraçhane semtindedir. Ayrıca bazı belediye hizmetleri Fatih Belediye Başkanlığınca yürütülmektedir.

1.400 hektar alana sahip Fatih'te toplam 226 adet park ve yeşil alan bulunmakta olup; 75 adet park içerisinde çocuk oyun alanı mevcuttur. 2021 yılı itibariyle Fatih ilçemizde toplam 292.757,78 m² yeşil alan bulunmaktadır. Gülhane Parkı Sirkeci semtindedir.

Klasik dönemde imar ve ticaret uygulamaları, Moltke planı (1839), Topuzlu dönemi planı (1913) Kauffer haritası, Prost planı (1937-1951) daha ziyade Sur içini esas almıştır.

İstanbul 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı; "Küresel Ölçekte Güçlenmiş Bir Kent Statüsü Kazandırmak" için belirlenen amaçlar içinde ilk ikisi Fatih ilçesi ile doğrudan ilgilidir. Bunlar;

" 1-İstanbul'a sahip olduğu tarihi, kültürel ve doğal kimlik değerleri ile özdeşleşen

2-Kentin öncelikle kültür ve turizm alanlarındaki üstünlüklerini ön plana çıkaran amaçlar".

Tarihi kent dokusunun rehabilitasyonunda Tarihi Yarımada, Beyoğlu ve Eyüp için planlama yapılmıştır. Bunlardan Fatihle ilgili olanlar: "Kültür Odaklı Turizm
Merkezi, MİA Fonksiyonlarının Sur Dışına Çıkarılması, Koruma ve Yenileme Projeleri, Yayalaştırma Çalışmaları, Toplu Taşımanın Güçlendirilmesi, Gece-Gündüz Nüfusu Dengesizliğinin Azaltılması ve Bütüncül "Siluet Ana Planı"nın Hazırlanması". Fatih kültür odaklı turizm alanıdır.

Fatih Belediyesi mevcut durum analizlerinde şu görüşlere yer verilmiştir: Fatih ilçesi İstanbul'un kültür, turizm ve ulaşım merkezi olması, kendine özgü doğal, sosyal ve mekânsal yapısı, İstanbul'daki eserlerin yaklaşık üçte biri Fatih'te sahip olduğundan çok sayıda tarihi eserleriyle diğer ilçelerden farklı biçimde öne çıkmaktadır. Ayrıca İstanbul il geneli değerlendirildiğinde Fatih ilçesi, birinci derece deprem bölgesinde olup en riskli alanda bulunmaktadır. İlçenin, tarihi ve eski bir yerleşim olması nedeniyle sağlıksız durumdaki tescilli eserlerin varlığı, yapı stokunun ise takribi %90'ının 1999 Depremi öncesinde yapılmış olması, ayrıca Marmara Denizi ile Haliç'e kıyısı olmasının getirdiği sıvılaşma ve tsunami tehlikesi afet riskini daha da artırmaktadır (Url-3; Fatih İlçesi Kentsel Dönüşüm Strateji Belgesi).

Burada Haliç ve Marmara Denizindeki başta deniz salyası olmak üzere denizle ilgili riskleri de ilave etmek mümkündür.

Fatih İlçe Emniyet Müdürlüğü bünyesinde bulunan 4 Polis Merkezi ile birlikte toplam 7 Polis Merkezi faaliyet göstermektedir.

Ayasofya-i Kebir-i Camii Şerifi, Bayezid Camii, Laleli Camii, Mihrimah Sultan Camii, Nuruosmaniye Camii, Pertevniyal Valide Sultan Camii, Sultan Ahmet Camii, Fatih Camii, Süleymaniye Camii, Şehzade Camii ve Yeni Camii gibi tarihi öneme sahip Selatin Camileri bulunmaktadır.

İlçede çok sayıda gayrimüslimlere ait patrikhane (Fener Rum, Meryemana Rum Ortodoks), kilise ve sinagog bulunmaktadır (Url-4).

Başta İstanbul Valiliği, İstanbul Emniyet Müdürlüğü, İl Göç idaresi, SGK binası vb. devlet kurumlarının İl Müdürlükleri ve Merkez kurumları ilçe sınırları dâhilinde bulunmaktadır.

Fatih Kaymakamlığı 2021 yılı brifing raporuna göre, İlçe; gerek raylı gerek deniz yolu ve gerekse karayolu toplu ulaşım ağlarının merkezinde olup yukarıda arz edilen kurum, kuruluş, ticaret ve alışveriş merkezlerine erişimde bu ulaşım araçları yoğun olarak kullanılmaktır.

Genel değerlendirilmesi yapılan ilçe genel durumu incelendiğinde tarihi bir öneme sahip İstanbul'un merkezinde bulunan ilçenin günlük nüfusunun 3 milyon civarı olduğu değerlendirilmektedir.

Aksaray Bölgesinde bulunan umuma açık eğlence mekânları ve gece kulüplerinin özellikle yabancı uyruklu kadınlar tarafından fuhuş amaçlı kullanıldığından mesken tutulduğu ve uyuşturucu kullanımı ve ticareti yapıldığı tespit edilmiştir.

Aksaray Bölgesi (Uluslararası Yolcu ve Kargo Terminali): Aksaray bölgesinin merkezinde Avrupa Otogarı düzensiz göçmenlerin çekim yeri olup özellikle Afganistan, Pakistan, Özbekistan vb. ülkelerden gelen düzensiz göçmenlerin ilk etapta buraya geldiği, fakat vizelerinin bitiminde ülkelerine dönüş yapmayarak bu bölgede kalmaya devam ettikleri, Laleli ve Beyazıt bölgesinde bulunan tekstil firmalarının kargolarını Avrupa Otogarına göndermek için çekçekçi tabir edilen hamalları kullanmaları ve bu şahısların genellikle yabancı uyruklu olması, bu malların taşınmasında çekçekçilerin tramvay yolunu kullanarak tramvay yolunda yoğunluk oluşturduğu, ayrıca Aksaray bölgesinde de yaya ve araç trafiğine sebebiyet verdiği tespit edilmiştir.

Kumkapı Bölgesinde; ara sokaklarda, Gazi Mustafa Kemalpaşa Bulvarı üzeri Simit Sarayı önünde gecenin ilerleyen saatlerinde çok sayıda fuhuş amaçlı bilinen bayanın bulunduğu, özellikle Mollataşı, Nişanca ve Yalı Mahalleleri'nde göçmen kaçakçılığı ve düzensiz göç konularının sıklıkla gerçekleştiği, çok sayıda terör örgütü sempatizanı şahısların bulunduğu, ayrıca bahse konu bölgede uyuşturucu kullanımı ve ticareti yapıldığı tespit edilmiştir.

Aksaray Metro – İskenderpaşa – Horhor: Aksaray Metro Meydanı ve İskenderpaşa Mahallesi Horhor caddesinde özellikle yabancı şahısların işlettiği işyerlerinin etkisiyle de ikamet izni olan ya da düzensiz göçmenlerin yoğun bir şekilde bulunduğu, bundan dolayı da hem yaya hem de araç trafiğinin kontrol altında tutulabilmesi amacıyla İlçe Emniyeti tarafından Aksaray Metro Meydanında 24 saat esasına göre kurulacak olan noktada 1 Komiser sınıfı ve 10 polis memuru gündüz, 4 Çarşı ve mahalle bekçisinin de gece görev yapmaktadır.

Balat – Ayvansaray: Bölge dâhilinde özellikle Balat ve Ayvansaray bölgelerinde uyuşturucu ile mücadele olaylarının (torbacı olarak tabir edilen uyuşturucu madde satıcılığı) olduğu tespit edilmiştir.

İlçe kuvvesinde bulunan 5 Yunus unsur sayısı 14' e yükseltilmiş ve bu Yunus Unsurları Balat ve Ayvansaray bölgelerinde görevlendirilmiş olup, ayrıca belirli zaman aralıklarıyla ilgili şube müdürlükleri ile koordineli olarak halkın huzur ve sükûnunun sağlanması için gerekli çalışmalar devam etmektir.

Yenikapı İDO – Eminönü Meydanı – Beyazıt Meydanı – Aksaray Metro Meydanı – Vatan Caddesi: Bölge dâhilinde Yenikapı İDO (Ticari Taksi Denetlemesi), Eminönü Meydan (Ticari ve Sivil Araç Denetlemesi ile hatalı parklanma), Beyazıt Otobüs Durakları (Ticari ve Sivil Araç Denetlemesi ile hatalı parklanma), Aksaray Metro Meydanı (Ticari ve Sivil Araç Denetlemesi ile hatalı parklanma), Vatan caddesi (Servis araçlarının yanyol ve cadde üzerine parklanması) gibi alanlarda yaya ve araç trafiğinin yoğun olduğu tespit edilmiştir.

Turizm ve Ulaşım

Fatih'te her etnik gurubun kent mekanında odaklaştığı alanlar vardır. Rumlar tarihi yarımadada esas olarak Fener[3], Ayazkapı, Cibali çevresinde odaklaşmışlardı. Samatya, Kumkapı çevresinde de oturuyorlardı. Narlı Kapı-Yedikule arasında Karaman Rumları yaşıyordu. Sur dışında yeni gelişen Makrıköy ve Yeşilköy de Rumların bulunduğu banliyölerdendi. Halic'in kuzeyinde Aya Dimitri, Tatavla, Rum yerleşmeleriydi. Galata, Pera ve Pangaltı'da yoğun Rum nüfus vardı. Ayrıca Hasköy, Mumhane'de de Rumlar yaşıyordu. Boğazın batı yakasında Rumların yoğun olduğu yerler Tarabya-Yeniköy, Arnavutköy-Kuruçeşme'ydi. Ayrıca, Beşiktaş, Ortaköy, Rumelihisar, Boyacıköy, Büyükdere ve Sarıyer'de Rumlar bulunuyordu. Boğazın doğu yakasında esas yoğun Rum nüfusun bulunduğu alanlar Çengelköy, Üsküdar ve Kadıköy'dü. Beykoz ve Kuzguncukta, Selimiye'de de Rumlar vardı. Adalardan üçünde; Büyükada, Heybeli, Burgazada Rumlar yoğun olarak yerleşmişti. Kartal'da ve Gebze'de de önemli sayıda Rum nüfus vardı.

Tarihi yarımadada Ermeni nüfusun odaklaştığı alanlar Samatya, Kumkapı, Gedikpaşa ve Yenikapı idi. Ayrıca Topkapı, Narlıkapı Yedikule ve Balat'ta yaşıyorlardı. Sur dışında Makriköy ve Yeşilköy de Ermenilerin yaşadığı yerlerdi. Ermenilerin Makrıköy'e (Bakırköy) yerleşmesi 1830'lu yılların sonuna doğru Azatlı baruthanesinin kurulmasından sonra olmuştur.

Haliç'in kuzeyinde Hasköy, Galata, Beyoğlu, Surpagop, Pangaltı, Şişli Ermeni nüfusun bulunduğu alanlardı. Boğazın batı yakasında esas yoğunlaşma Beşiktaş, Ortaköy ve Kuruçeşme'de görülmektedir. Ayrıca Arnavutköy, Rumelihisar, Boyacıköy, İstinye, Yeniköy, Büyükdere Ermenilerin yaşadıkları yerlerdi. Boğazın doğu yakasında Ermeni nüfusun en yoğun olduğu yerler Kandilli, Üsküdar ve Kadıköy'dü. Üsküdar'ın Kuzguncuk, Bağlarbaşı-Yenimahalle, Selamsız ve İcadiye mahallelerinde toplanmışlardı. Bunun dışında Beykoz, Çengelköy, Selimiye ve Alemdar köyünde yaşıyorlardı. Adalarda Ermeni nüfus Kınalıada'da yoğunlaşmıştı. Büyükada ve Kartal'da da Ermeniler bulunuyordu.

Yahudilerin tarihi yarımadada esas yerleşme odağı Balat'tı, bunun çevresinde Cibali, Ayvansaray, Tekfursaray'a da dağılmışlardı. Haliç'in kuzeyinde ise esas yerleşme odakları Hasköy'dü. Galata, Pera, Kasımpaşa, Tophane Yahudi nüfusun bulunduğu alanlardı. Boğaziçi'nin batı sahilinde Kuruçeşme ağırlıklı olarak, Beşiktaş, Ortaköy, Arnavutköy ve Büyükdere'de yaşıyorlardı. Doğu sahilinde esas yoğunlaştıkları yer Kuzguncuktu. Ayrıca Çengelköy, Üsküdar ve Kadıköy'de bulunuyorlardı.

Yabancılar Galata ve Pera'da oturuyorlardı. Sıraselviler ve Cihangir Levantenlerin ve Yabancıların oturduğu semtlerdi. Boğazda ise İngilizler Bebek, Kandilli ve Moda'yı, Fransızlar, Kandilli ve Büyükdere'yi yeğliyorlardı.1895'ten sonra Fenerbahçe Levanten yazlık villalarının toplandığı bir yer oldu. Sefaretlerin ve sefaretlerin tercümanları ve benzeri personelinin yazlıkları önce Büyükdere'de toplanmıştı.19. yüzyılın ikinci yarısından sonra bunların bir kısmı Tarabya'ya taşındı. Yüzyılın sonunda Fransız, İngiliz, Alman, İtalyan sefaretlerinin yazlıkları Tarabya'da bulunuyordu.

[3]Fener hakkında: https://anamed.ku.edu.tr/en/events/in-search-of-the-phanariot-abode-workshop-series/ (Bu referans, 2023 yılında yapılmış bir workshop sayfasına bağlanıyor. Bu toplantının kaydı ya da toplantıya ilişkin bir metne referans önerilir).

Erkal, N.; Rgas, T. Vd. Fenerlilerin Peşinde Başlıklı Çalıştayların Ardından. Toplumsal Tarih. Sayı 359, Kasım 2023.

Kara ulaşımında ana arterlerin sorumluluğu İstanbul Büyük Şehir Belediye Başkanlığı'na aittir. Fatih, şehir içi ulaşım ağlarının merkezindedir.

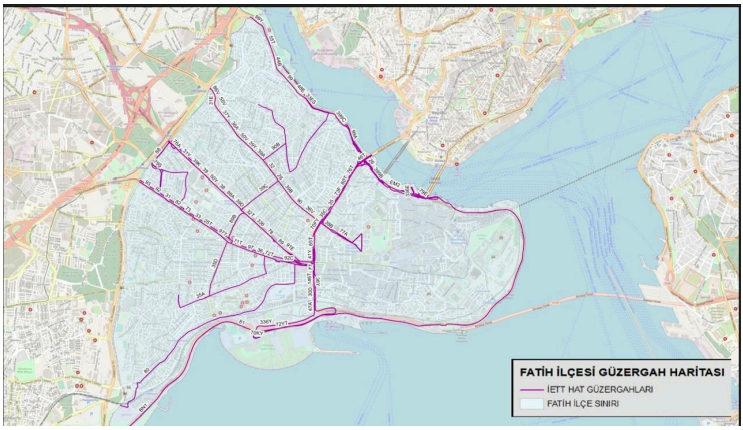
Eminönü-Cevizlibağ ve Kabataş - Bağcılar (Topkapı, Çapa, Fındıkzade, Haseki, Laleli, Beyazıt, Sultanahmet güzergâhı) arasında karşılıklı olarak hızlı tramvay seferleri yapılmaktadır. Yenikapı-Havalimanı ve Yenikapı-Kirazlı (Vatan Caddesi güzergahı) arasında karşılıklı metro seferleri yapılmaktadır. 15 Şubat 2014 tarihinde hizmete giren Yenikapı – Hacıosman arasında karşılıklı olarak metro seferleri vardır. 29 Ekim 2013 tarihinde hizmete giren Ayrılıkçeşme-Kazlıçeşme (Sirkeci ve Yenikapı İstasyonları) arasında karşılıklı Marmaray seferleri bulunmaktadır.

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na devredilen Denizcilik İşletmeleri Şehir Hatları (İDO) işletmesine ait çeşitli semtlere yolcu taşıyan vapur iskeleleri ve Devlet Demir Yollarının Sirkeci Garı da İlçemiz dâhilinde bulunmaktadır.

Ekte Eminönü merkezden kalkan veya Fatih sınırları içinden geçen 136 şehir içi otobüs hattının güzergahı ve hat uzunlukları görülmektedir. Şekil 1'deki haritada Suriçinde'de otobüs güzergahları verilmiştir.

Şekil 1

Otobüs Hattının Güzergahı (İETT)



İlçede Genel Sorunlar

On dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı şehirlerinde, özellikle İstanbul'da çözülmesi gereken beş sorunun bulunduğunu belirten Tekeli bunları şöyle sıralar: "Birincisi kentin içine girdiği yeni ekonomik ilişkilerin ve bunun beraberinde gelen yönetim reformunun ortaya çıkardığı yeni kurumlar ve kuruluşların kent merkezinde çıkardığı yeniden yapılanma ihtiyacıdır. İkincisi yaşanan ekonomik ve idari dönüşümün sonucunda ortaya çıkan yeni sosyal tabakalaşmanın konut alanlarında meydana getirdiği yeni farklılaşma biçimine geçişin gerçekleşmesiyle ortaya çıkan sorunlardır. Üçüncüsü hızla nüfusu büyüyen kentin ihtiyaç duyduğu yeni konut alanlarının açılmasıdır. Dördüncüsü ortaya çıkan yeni kentsel yapıdaki yol, toplu ulaşım, vb. altyapı ve kentsel hizmetlerin gerçekleştirilmesidir. Beşincisi ise kentteki binaların çoğunun ahşap olması yüzünden çıkan büyük yangınlarla kentin sıklıkla yanmasının önlenme çabalarıdır" (Tekeli, 2021).

Fatih ilçesinde ekonomik ve sosyal yapıyı etkileyen sorunları şöyle sıralamak mümkündür:

- Fatih'in en önemli sorunu, bu tarihi yapıların restorasyon ve rekonstrüksiyonu ve fonksiyonel bir hale getirilmesidir.

Bu kapsamda 2863 sayılı kanun doğrultusunda çıkartılan "Taşınmaz Kültür Varlıklarının Korunmasına Ait Katkı Payı Yönetmeliği" ile eski eserlerin korunmasına yönelik finansal kaynak oluşturulmuştur. İstanbul'da bu fonda toplanan Emlak vergileri üzerinde alınan %10 ek vergi:

İstanbul Valiliği Yatırım İzleme ve Koordinasyon Başkanlığı (2016) alınan verilere göre 2010-2015 yıllarında 39 ilçe belediyesinin taşınmaz kültür varlıkları payı tahakkuku 948.000.000 TL iken tahsilat yarıda kalarak 486.300.000 TL olmuştur. Son beş yılda (2019-2023) 3.340.098.00 TL tahakkuk olurken, belediyelerin ödemedikleri rakam 1.426.836.000 TL olmuştur, yani % 42 oranında tahsilat yapılamamıştır. Bu da dünyanın gözde şehri Dersaadet'in veya metropol İstanbul'un gelişmiş ülkelerdeki emsallerinden daha geri kalmasına yol açmaktadır. Buradaki idari düzenleme ve kontrolün acele gözden geçirilmesi gerekmektedir.

- İlçenin tamamının sit alanı olduğu gerçeği göz önünde bulundurulduğunda çevreyi tahrip eden işletmelere izin verilmemelidir. Fatih eşsiz tarihi gücünden dolayı turizme ve bunu tamamlayan ticarete ayrılmalıdır.

- Fatih'in bir diğer büyük sorunu ulaşım ve park yeridir. Gece 400.000 civarı olan nüfus, gündüz 4 milyona kadar çıkmaktadır. Bunun anlamı, sabahları bu kadar insanın şehrin çeşitli yerlerinden Fatih'e gelmeleri akşam da geri dönmeleridir. Bu sayıda insanın taşınması için gerekli ve yeterli toplu taşıma araçları da bulunmadığından çoğu kişi özel araçlarıyla ilçeye gelip gitmekte, bu da büyük bir trafik yoğunluğuna ve tıkanıklığa sebep olmakta ve o ölçüde park yeri sorunu yaratmaktadır. Gelecekte imalathanelerin tamamen kalkması halinde de ortaya çıkacak turizm işyerleri sorunu sürdürecektir. Fatih İlçesi için en akılcı ulaşım çözümü deniz yoluyla ulaşım ve onunla bağlantılı raylı sistem gibi görülmektedir.

- İstanbul'a yönelik düzensiz göçlerden en büyük etkilenen ilçelerden birisi olan Fatih'te düzensiz göçten alınanların toplama işlemlerinde kullanılmak üzere Fındıkzade semtinde Göçmen Kaçakçılığı Şube Müdürlüğü'ne bağlı olarak suça karışan yabancıların sınır dışı edilme vb. işlemleri ile ilgili büro hizmet vermeye başlamıştır.

Buradaki veriler günlük değişmekle beraber çalışmanın yapıldığı tarihlere rastlayan 05 Eylül 2022 tarihi itibariyle İstanbul ilinde bulunan yabancıların istatistiki verileri incelendiğinde;

• "Söz konusu tarihte İstanbul'da yasal kalış hakkına sahip 1.279.780 yabancı bulunmaktadır. (önceki ay yasal kalış hakkına sahip yabancı sayısı 1.294.124 iken bu ay toplam yabancı sayısında 14.344 kişilik azalma olmuştur)"

• Bu yabancılardan;728.934'ü 'İkamet İzin Belgesi' sahibidir.

• Bunların 550.846'ı 'Geçici Koruma' kapsamındaki Suriyelilerdir.

• "2021 Ocak ayı itibariyle Esenyurt ve Fatih ilçeleri yabancıların ikametine kapatılmıştır. Alınan karar doğrultusunda Ocak 2021 tarihinden bugüne Fatih ilçesinde bulunan yabancı sayısında 26.589 kişilik azalma olmuş ve Fatih'te yasal kalış hakkına sahip yabancı sayısı 48.135'e düşmüştür. Esenyurt ilçesinde bulunan yabancı sayısında ise 9.930 kişilik azalma olmuş ve Esenyurt'ta yasal kalış hakkına sahip yabancı sayısı 133.358'e düşmüştür" (Url-2)

- Suçla mücadelede öncelikle ekonomik ve sosyal yapının düzeltilmesi ile görünür devriye ve diğer güvenlik hizmetlerinin yanı sıra suç ve suçluların üzerine giderek caydıran, suçların işlenmesi için elverişli fırsatların zamanında yok edilmesi ve suçla mücadelede herkese, her kuruma sorumluluk

bilinci yüklenmelidir. Kurumlar arası "otokontrol" anlayışının geliştirilmesinin faydalı olacağı düşünülmektedir.

Kumkapı Koordinasyon Merkezine düzensiz göç ile ilgili iş ve işlemler için gelen kişilerin sokak içinde bulunan dükkânların önündeki kaldırımlarda uzun kuyruklar oluşturması tarihi yarım ada olan ve turist yoğunluğu zaten var olan İlçeye ekstra bir yoğunluk kazandırdığı, görsel anlamda ve içerik itibariyle İlçeye ve genel olarak da İstanbul'a faydadan ziyade zarar verdiği aşikârdır. İlçede yer alan ve yabancılarla ilgili işlemlerin yapıldığı kurum ve kuruluşların İlçe sınırları dışında olmasının uygun olacağı düşünülmektedir.

İlçenin İktisadi Yapısı

Suriçi İstanbul'un tarihi ticari alanları kapan hanları, bedestenler, arastaların yapılar tarihi açıdan önemli oldukları gibi büyük bir kısmı faaliyetini sürdürmektedir. (Bakınız. Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu)

Tekstil, gıda, kuyumculuk sektörlerinde Tarihi Yarımada'da bulunan işletmeler 1980'li yıllardan sonra sur dışına farklı yerlere nakil edilmiştir (Erken, 2022).

Ülkemizde ilçelerin sosyo-ekonomik gelişme kriterlerine göre yapılan son değerlendirmelerde Fatih ilk yedi ilçe içinde yer almaktadır. İlk 21 ilçenin sıralaması Tablo 2'de gösterilmektedir.

Tablo 2

Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması (SEGE) göre, ilk ilçeler

Sıra	İl Adı	İlçe Adı	Skor
1	İstanbul	Şişli	6,959
2	Ankara	Çankaya	6,901
3	İstanbul	Beşiktaş	5,940
4	İstanbul	Kadıköy	4,910
5	Ankara	Yenimahalle	4,481
6	İstanbul	Bakırköy	4,465
7	**İstanbul**	**Fatih**	**4,226**
8	Bursa	Nilüfer	4,072
9	İstanbul	Ataşehir	3,545
10	İstanbul	Başakşehir	3,468

1682 tarihli Esnaf Defterinde ihtisab tarafından dükkanların toplandığı kollar yani vergi bölgeleri görülmektedir. Bu defterde aynı zamanda bunların kapsadığı alanlar Dersaadet (Tarihi Yarımada) içindeki konumları gösterilmektedir (Demirtaş, 2023, s. 34-37).

Tarihi Yarımada'da daha batıda kalan Fatih İlçesi içinde sanayi yoğunlaşması azdır. 1985 yılı sanayi sayımına göre büyük sanayi kuruluşlarının yüzde 1.9'u, orta sanayilerin yüzde 2.8'i, küçük sanayilerin yüzde 7,4'ü bu ilçede bulunuyordu. İstihdam oranları da sırasıyla %1.8, %2.8 ve %6.9'du. İlçede sanayinin sağladığı toplam istihdam 14.113 idi. 1987 yılı kapasite istatistiklerine göre metropoldeki sanayilerin yüzde 2.3'ünü oluşturan 137 sanayi bulunuyordu. Bu sanayiler de daha çok Fener ve Samatya bucaklarında yoğunlaşmıştı. 1978 yılında yapılan bir araştırmaya göre Fatih ilçesindeki sanayilerin yüzde 20.7'si giyim ve dokuma, yüzde 20.6'sı kimya, yüzde 14.2 metal, makine, yüzde 13.8'i gıda sanayisinde bulunuyordu. İşyerlerinin yüzde 60'ı kirada faaliyet gösteriyordu. Bu bölgedeki işyerleri içinde handa bulunanların payı Eminönü'ne göre çok azalmakta, egemenlik ayrı binalara geçmektedir (Tekeli, 2010).

Fatih Belediyesi Ruhsat ve Denetim Müdürlüğü'nün Ekim ayı (2022) kayıtlarına göre ilçenin tüm mahallelerinde toplam 38.233 olup, bunun 30.505'i daimi, 7.728'i geçici ruhsatlıdır. Bu işyerleri içinde kuyumcular % 5'den biraz fazladır. Tekstil atölyeleri de vardır. Tekstil ürün satan yerler daha fazladır. İlçede imalat sanayindeki atölye sayısı az olmakla beraber varlığını sürdürmektedir.

Sonuç ve Değerlendirme

1600 yıl 4 imparatorluğa başkentlik yapan İstanbul (Dersaadet) artık büyük bir metropolün merkezidir. İlçede başta Osmanlı İslam-Türk medeniyetine ait eserler ile Bizans medeniyetine ait eserler haylicedir. Buna karşılık deprem riskinden dolayı kentsel dönüşüm, yenileme, restorasyon ihtiyacı devam etmektedir. Bu kapsamda Emlak Vergisi Kanununa ilave olarak alınan kültür varlıkları payı büyük bir avantaj oluşturmaktadır. Bu bağlamda İstanbul Üniversitesi'nin ilçenin imarındaki yeri güçlendirilmeli, üniversitenin etrafı eğitim-öğretim amaçlarına tahsis edilmelidir.

Fatih'te yükseköğretim kurumları, sağlık tesisleri (hastaneler) çok sayıdadır. Bu sebeple, hem öğrenci hem de sağlık tesislerinden yararlanan hasta sayısı çoktur. Yine tarihi eserler, hanlar, farklı dinlere ait merkezler (kiliseler ve diğer tesisler) bulunmaktadır. Eminönü kesimi ticaretteki yerini korumaktadır. Küçük atölyeler de bulunmaktadır. Pek çok büyük şirketin çıkış yeri de Eminönü kesimindeki piyasalardır. Özellikle tekstil ve altın piyasasının merkezdir.

Fatih kesimi ise konut alanıdır. Eminönü kesiminde ticaret yanında turizm çok önemlidir. Ancak turizm alanlarının da mesken sahası ile birlikte olmasına dikkat edilmelidir.

Fatih ilçesi Türkiye'de ilçelerin gelişmişlik sıralamasında ilk altı ilçe içindedir.

Planlarda Fatih'in tarih ve kültür özellikleri öne çıkmaktadır. Belediye gelirleri içinde önemli bir yer oluşturan kültür varlıkları payı ilçe belediyesi tarafından düzgün yatırılmadığından Fatih'teki tarihi varlıklar ve bölgeler, alanlar yeterince korunamamaktadır.

İlçede yabancılar ve düzensiz göçmenler de çok sayıdadır. Bu yüzden çöküntü bölgeler adı verilen kesimlerde asayiş olayları da çokça görülmektedir.

Fatih raylı sistem, metro, deniz ulaşım ve otobüs hatlarının merkezidir. Otopark konusu en önemli sorunların başındadır.

Yazar Bilgileri Adem Esen

[1] İstanbul Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi, İstanbul, Türkiye

0000-0001-9720-6096 adem.esen@istanbul.edu.tr

Kaynakça | References

Akyurt, M. Ali (2019) Sosyo-Ekonomik Değişmeyle Başa Çıkmak: Küçük Esnafın Taktikleri. Journal of Economy Culture and Society. S.291-314.

Anar, Turgay. (2022) Fatih'in Edebiyat Durakları, İstanbul, Fatih Belediyesi https://www.fatih.bel.tr/tr/main/read/dosyalar/?file=1441-fatihin-edebiyat-duraklari-20230126-093418.pdf.

Demirci, A. (2019). Muhafazakarların Dünyasında Bir Şehri Düşünmek. İstanbul Fetih Cemiyeti yayını, İstanbul.

Demirkent, I.; Emecen, F.; İnalcık, H. (t.y.). İstanbul. TDVİA https://www.islamansiklopedisi.org.tr/istanbul

Demirtaş, M. (2023) İstanbul Esnaf Defterleri 1093-1682. İstanbul, İBB Kütüphane ve Müzeler Müdürlüğü.

Erken, E. (2022). İktisadi Dönüşüm ve Şehir: 1983-2014 Arasında Üç Sektör Üzerinden İstanbul'daki Değişimin İzlenmesi. İstanbul Medipol Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü doktora tezi.

Erdoğan, A. (2020). Fatih Suriçi İstanbulu Bibliyografyası. Fatih Belediyesi yayını, İstanbul, 2020.

Fatih Belediyesi. Fatih İlçesi Kentsel Dönüşüm Strateji Belgesi I. Analiz Raporu; II. Analiz Raporu-Sentez Raporu; Sonuç Raporu 2021. (https://www.fatih.bel.tr/tr/main/pages/yayinlarimiz-sehircilik-ve-tasarim-yayinlari/774).

Fatih Belediyesi, Turistik ve tarihi mekanlar. https://www.fatih.bel.tr/tr/main/rehber?Category=12

Fatih Kaymakamlığı Brifing Dosyası 2021.

İTO. Tarh Miras İstanbul. İstanbul, 2023.

İTO. İstanbul'un Eminönü Sirkeci Ticaret Merkezi. İstanbul, 2020.

İBB. İstanbul İli 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği. https://sehirplanlama.ibb.istanbul/ust-olcekli-planlar/.

Koç, M. (2021). Revnakoğlu'nun İstanbul'un İç Tarihi, Fatih 1-5. Fatih Belediyesi Yayını, İstanbul.

Karpat, Kemal. H. İstanbul Nüfusu: XVIII. Yüzyılın Sonundan XX. Yüzyılın Başına. (Osmanlı Nüfusu 1830-1914) Büyük İstanbul Tarihi, 2003. s.488-519. https://istanbultarihi.ist/assets/uploads/pdf/istanbul-nufusu-xviii-yuzyilin-sonundan-xx-yuzyilin-basina-95.pdf

Şahin, C. (t.y.). İstanbul'un Cumhuriyet Dönemi Mekansal Gelişimi. Büyük İstanbul Tarihi. C.1 s.456-477. https://istanbultarihi.ist/22-istanbulun-cumhuriyet-donemi-mekansal-gelisimi.

Tekeli, İ. (2021). Toplu Eserler. İstanbul'un Yapılanmasını Yönlendirme Gayretleri İçinde Kent Yönetimi Ve Planlamasındaki Gelişmeler. https://www.academia.edu/30440029/%C4%B0stanbulun_Planlamas%C4%B1n%C4%B1n_ve_Geli%C5%9Fmesinin_%C3%96yk%C3%BCs%C3%BC

Tekeli, İ. (2010). The Story of Istanbul's Modernisation. https://www.academia.edu/27678664/The_Story_of_Istanbuls_Modernisation

T.C. Sanayi ve teknoloji Bakanlığı. Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü. (2022) https://www.kalkinmakutuphanesi.gov.tr/dokuman/ilcelerin-sosyo-ekonomik-gelismislik-siralamasi-arastirmasi-sege-2022/2568

Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu. (2019) Dünden Bugüne Tarihi İstanbul Çarşıları. İkinci baskı, İstanbul.

Yumrutaş, H. İbrahim (2014) Kentsel Yıl Altyapısı Kazılarının Önceliklendirilmesi İçin CBS Tabanlı Bir karar Destek Sistemi: Fatih İlçesi Örneği. İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü yayınlanmamış doktora tezi.

Yıldırım, Birge. Belediye Başkanı Cemil Topuzlu'nun İstanbul'u Dönüştürme Uygulamaları. İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, 2009.

Url 1- www.fatih.gov.tr

Url-2- istanbul.goc.gov.tr

Url-3- Fatih İlçesi Kentsel Dönüşüm Strateji Belgesi www.fatih.bel.tr

Url 4- https://www.fatih.bel.tr/tr/main/rehber?Category=12.

Bölüm 2
Chapter 2

Tarihi Yarımada'nın Mekân Organizasyonundan Öğrenilenler

Lessons Related to Spatial Organization of the Historical Peninsula, Istanbul

Zekiye Yenen [1]

[1] Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, İstanbul, Türkiye

Öz

Bu makalenin konusu İstanbul Tarihi Yarımada'nın 20. yüzyılda Dünya Miras Alanı ve koruma / sit kararlarının da nedeni olan mekân organizasyonunun yorumlanmasıdır. Konunun belirlenmesinden amaç; Tarihi Yarımada'yı özel ve benzersiz kılan niteliklerini açıklamak, anlaşılmasını sağlamak, korunması konusuna mekân organizasyonu bilim alanı açısından katkı sunmaktır. Amacı gerçekleştirmek doğrultusunda mekâna dair öğretinin önem verdiği hususlar hatırlatılmakta, Tarihi Yarımada -belirlenen çerçeve ve yöntem doğrultusunda- bu öğreti açısından ele alınmakta, mekân organizasyonunda etkili olan doğal veriler, konum ve atanan misyon gereği kentin yapısal ögeleri, kentsel elemanlar arasında ilişki kuruluş biçimi harita ve fotoğraflar aracılığıyla incelenmektedir. Bu yaklaşım, aynı zamanda, Tarihi Yarımada'nın korunması gereken değerlerini de vurgulamaya yönelik olup değerlendirme bölümünde; Konstantinopolis'in / İstanbul'un omurgasına dayanan kurgu çerçevesinde süreç içinde yapılanan ve çevresini kuran açık ve kapalı kamusal alanları -kentsel tasarım literatüründen edinilen bilgilenme ve kabuller doğrultusunda- yorumlanmakta, geçmişi binlerce yıl öncesine dayanan yerleşmenin mekân organizasyonundan öğrenilenlere yer verilmektedir. Buna göre, Tarihi Yarımada'nın mekân organizasyonu öğretisine kattıkları kentsel çevrenin düzenlenmesinden sorumlu ilgililerin görüşlerine sunulmakta, bu kısım tarihi kentlerin sürdürülmesinden sorumlu olan sakinlere ve kenti ziyaret edenlere verilen mesajlarla sonlandırılmaktadır.

Abstract

The subject of this article is the interpretation of spatial organization of the Historic Peninsula (Istanbul) which is the reason for the status of the World Heritage Site and conservation decisions, in the 20th century. The purpose of determining this issue is to contribute to the field of spatial organization science in understanding, explaining and protecting the characteristics that make Historic Peninsula (Istanbul) special and unique. In order to achieve this purpose, related topics such as identity of form, content, meaning and important points of the instructions regarding urban spatial design such as visible history, accessibility, distinct identity, hierarchy of (built or open) public spaces, possibility of experience, place ↔ community integration, interaction with natural environment, different scales, richness of image, sense of place, uniqueness are reminded in accordance with the defined framework and methodology. The Historic Peninsula (Istanbul) is discussed from the perspective of both urban history and urban design disciplines. Data related to natural structure (topography, streams, shores, valleys, hills, slopes, orientation and Golden Horn / natural geographical area) that are effective in spatial organization, urban structural elements due to its location and assigned mission, and the way of establishing relationships between urban elements are examined, by means of the photographs and the maps drawn as a result of historical research process. This approach also aims to emphasize the values of Historic Peninsula (Istanbul) that have need to be protected. Hence, what has been learned from the spatial organization of that historical settlement on the basis of the principal artery Mese (spine of settlement throughout development process) and open and built public spaces structured along this artery are evaluated within the framework of assumptions based on the urban design literature. Accordingly, in the assessment section of the article, the contributions of this historical city to the perspective of spatial organization discipline are presented to the opinions of those responsible for the organization / regulation of the urban environment. The

Yenen, Z. (2025). Tarihi Yarımada'nın Mekân Organizasyonundan Öğrenilenler. in A. Esen, K. Eyüpgiller K. & A. Darby D. (Eds.), *Geçmişten Günümüze Tarihi Yarımada'nın İmarı* (p. 14-41). İstanbul University Press. https://doi.org/10.26650/B/AH1.2025.008.02

This work is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

© 2025. Yenen, Z.

Zekiye Yenen yenen@yildiz.edu.tr

article ends with the messages to the dwellers, local employees and visitors who are responsible for maintaining historical and unusual cities.

Anahtar Kelimeler Kentsel mekân organizasyonu · Tarihi Yarımada

Keywords Urban spatial organization · Historical Peninsula of Istanbul

Extended Summary

The subject of the article is the interpretation of the spatial organization of the Historic Peninsula of Istanbul, which is also the reason for the World Heritage Site and archaeological, urban archaeological, urban and historical site decisions in the 20th century, in line with the basic principles of urban design. The reason for choosing the study subject is to explain and ensure understanding of the spatial qualities that make the Historic Peninsula a special place that offers residents, users and visitors enjoyment, excitement and opportunities for learning, and to contribute to her protection in terms of the field of spatial organization discipline. The method followed in the article is to examine the spatial characteristics of the Historic Peninsula from its past in conjunction with the teachings of urban design literature and urban history, and to examine them with the support of the photographs and the maps drawn as a result of historical research process. The scope is defined accordingly: the related theoretical doctrine seen on the subject is summarized, then the Historic Peninsula is introduced in the context of location, natural data, borders, dimensions, the structural elements created in the historical process due to the mission assigned to the city are explained together with the sub-regions affecting spatial hierarchy, the way of establishing relations between urban elements, main communication arteries, monumental structures, neighbourhood ↔ district structuring, similarities and differences are interpreted in terms of principles of spatial planning in the development section.

Since urban space is designed to meet multiple needs, it includes qualities that add meaning to the lives of its users, as well as the measurable physical characteristics of the space. In this respect, it is open to change and takes shape over time. Spatial organization is the instrument of the production of urban form and urban life through the theory and practice, in upper, urban and intimate scales; it is the tool that ensures integrity from private to public in the organization and design of the city and its parts compatible with the planning decisions. For these reasons, the organization of space has both the socio-cultural dimension that includes behaviours and the psychological dimension that includes a sense of security. The notion of spatial organization is the meaning of the harmony of the settlement with the natural, physical and socio-economic environment, the relationships between the elements with reference to all components, design criteria, and the formation of urban patterns, considering functional, physical and aesthetic needs. In line with this basis, the article attempts to examine the (physical) values of Istanbul Historic Peninsula (that can be traced today) through the spatial organization issues.

According to the conceptual framework, spatial organization issues in the historical city centre -as suggested by K. Lynch in his book 'Good City Form'- have been addressed in line with variables such as location, natural structure, integration with the coast, area of influence, its place in the settlement hierarchy, its economic role, liveability standards (technical and social services, accessibility, conformity to the urban pattern, integration with other peculiarities...), changes in the qualities of open public spaces, urban pattern and spatial hierarchy... and features such as identity, images, references, distinguishing features... besides man-made features of the settlement. The location and natural structure of Constantinople / Istanbul, which is forethought to be the new centre of the world, are effective factors not only from the hierarchy of settlements but also in spatial structure and identity; and the fact that these peculiarities were taken into account both in two-dimensional and three-dimensional organizations by the Roman and Ottoman administrations that ruled the city. This is the primary reason for her unique identity. In fact, -compared to the cities of that era- Historic Peninsula is a large settlement due to the conditions based on pedestrian technology. The application of the spine system (Mese axis and its branches) ensured the accessibility with the relationships between sub-regions, elements of urban pattern, structures, forums, public service areas, focuses, symbols... and hills, slopes, valleys, coasts. The result of that organizational process / establishments is a unique appearance and an exceptional silhouette that cannot be found in any other city. Another solid / concrete outcome of that organisation is the monumental structures positioned on the hills and intended to serve and be visible on the city-wide scale have directed the structuring of facilities at different scales, their locations, as well as street pattern and access to technical and social services, in line with the neighbourhood ↔ district hierarchy. The cultural landscape of Istanbul, dating back to the Neolithic

period, is the result of interaction between different civilizations, respect for the structured environment, and the development and glorification of urban features.

Through this approach, it is aimed to emphasize the importance of knowledge about the natural environment in spatial organization together with the role assigned to the city and the mutual relationship between the city and her inhabitants, users, visitors. In other words, to underline the elements that affect the perception of urban space / form ↔ content ↔ meaning integration. When these elements are considered together with natural data, the resulting aesthetics are effective in the cultural landscape of that place. This approach also aims to emphasize the values of the Historical Peninsula that need to be protected. Indeed, in the evaluation section; the open and closed public spaces that were structured and established within the framework of the structure based on the spine system of Constantinople / Istanbul, the function of these public spaces and their meanings for their founders, shapers, builders, and residents are interpreted in line with the assumptions based on information from urban design literature, and what has been learned from the spatial organization of the settlement dating back thousands of years are included in the evaluation section. The morphological structure of historical Istanbul, defined by sub-regions that each give character to the city, is also the reason for her cultural landscape that has developed differently from her contemporaries. Accordingly, the contributions of the Historical Peninsula to the spatial organization discipline are presented to the opinions of those responsible for the organization of the urban environment, and messages are given to the dwellers, artisan and tradesman responsible for the maintenance of historical cities and to the visitors of the city about what this settlement has contributed to the spatial organization doctrine.

Giriş

'Kentsel Tasarım' disiplinini ilk çalışmaya başladığımda kentlerin genel olarak güzel sıfatı ile nitelenemeyeceğini, ancak bazı büyük kentlerin bazı parçalarının, örneğin tarihi kent merkezlerinin bu durumdan farklılık gösterdiğini okumak şaşırtıcı olmuştu[1]. Zamanla, iyi, hoşa giden bir yerleşmenin; insani değerler ile mekânsal yapı arasında iletişim kurulması, sosyal ve ekonomik yönler ile fiziksel biçimlenmenin kentsel yaşama yansıması ile olanaklı kılındığı tarafımdan anlaşılmaya başlandı. Fizik mekânla ilgilenen disiplinlerde temel sorunun bu durumun nasıl başarılacağı olduğunu planlama ve kent tarihi öğretileri ile kavramaya başladım.

Bu makale sözkonusu mesele doğrultusunda İstanbul Tarihi Yarımada örneğinde öğrenilenleri ilgililerle paylaşmak üzere çalışılmıştır. Çalışmanın **amacı**; bazı kısımları Dünya Miras Alanı[2], tümü arkeolojik, kentsel arkeolojik, kentsel ve tarihi sit[3] ilan edilen Tarihi Yarımada'yı özel kılan, sakinlerine, kullanıcılara ve ziyaretçilere haz veren, heyecanlandıran, öğreten niteliklerinin açıklanması, anlaşılmasının sağlanması, korunması konusuna mekân organizasyonu bilim alanı açısından katkı sunulmasıdır. Konunun belirlenmesindeki **gerekçe** de amacın içinde saklıdır: kültürel çevrenin sürdürülebilmesi yolunda kuramsal ve uygulamaya yönelik hedefler doğrultusunda Tarihi Yarımada'nın tanınmasının, bunun için geçmiş dönemlerde süreç içinde yapılandırdığı anlamların kavranmasının sağlanmasıdır. Makalenin **önermesi**; Tarihi Yarımada'nın fizik mekân öğretisi bakımından müstesna bir yerleşme olduğu, bu özelliğinin sürdürülmesi için konuya ilkesel yaklaşım gerekliliğidir. Çalışmada izlenen **yöntem**; konu ile ilgili kentsel tasarım literatüründen temel öğretilerin hatırlanması, hatırlatılması ve Tarihi Yarımada'nın geçmişinden gelen mekânsal özelliklerinin kent tarihi öğretisi ile ilgili bilgilenme doğrultusunda incelenmesi, şekiller ve fotoğraf desteğinde irdelenmesidir. Bu doğrultuda kapsam; gelişme bölümünde önce konu ile ilgili görülen kuramsal öğretinin özetlenmesi, takiben Tarihi Yarımada'nın konum, doğal veriler, sınırlar, ölçüler... bağlamında tanıtılması, kente atanan misyon gereği oluşan / oluşturulan yapısal ögelerin, mekânsal kademelenmeyi etkileyen alt-bölgeler, kentsel elemanlar arasında ilişki kuruluş biçimi, ana iletişim arterleri, anıt yapılar, mahalle ve semtler, benzerlik ve farklılıklar... şekiller yardı-

[1] Bakınız: K. Lynch (1962) & (1989). (Yazar İstanbul / Tarihi Yarımada doğumludur.)
[2] 1985 yılında İstanbul Tarihi Alanları UNESCO tarafından Dünya Mirası Alanı / DMA ilan edilmiştir.
[3] 12.07.1995 tarihinde İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 6848 sayılı kararı ile Tarihî Yarımada'nın (Suriçi) tamamı Kentsel ve Arkeolojik, Kentsel ve Tarihi Sit olarak ilan edilmiştir.

mıyla incelenmesi, kentsel çevre düzenleme ilkeleri açısından yorumlanmasıdır. Tarihi Yarımada'nın korunması gereken değerlerini de vurgulamaya yönelik olan bu yaklaşım ile değerlendirme bölümünde; mekân organizasyonunda doğal ve çevresel verilerin, kente biçilen rolün, kentsel işlevlerin, kentte yaşananların ve yaşayanların arasındaki bütünlük vurgulanmakta, kentsel çevrenin düzenlenmesinden sorumlu ilgililere, sakinlere ve kenti ziyaret edenlere bu yerleşmenin mekân organizasyonu öğretisine kattıkları konusunda mesajlar verilmektedir.

Kavramsal Bakış

'Mekân' bağıl bir kavramdır; Kant'ın görüşüne göre; zihnin bir özelliği olarak birey tarafından maddi nesneye yüklenen niteliktir. Makale 'kentsel mekân' bağlamında ele alındığından mekânın ölçülebilen fiziksel özelliklerinin yanısıra 'yaşama anlam katmak' ile ilgili yanı da önemsenmektedir. Ölçülebilen fiziksel özellikler mekânın hacim, ölçüler, 'strüktür' ve dış görünüşten ibaret geometrik biçimini kapsar. Mekânsal doku yapıların biçimlerinin ve yapılaşmamış hacimlerin biçimlerinin toplamıdır; doğal (iklim, topoğrafya...) ve insan yapısı özellikler, konum, fiziksel ve ekonomik koşullar[4] gibi değişkenlerle şekillenir. Kentsel mekân, eyleme yönelik olarak, ayırdetme, yönlendirme, anlamlandırma... gibi birden fazla gereksinimi karşılamak üzere kurgulanır. Kentsel mekânın karakteri; gelenekler, yenilikler, ütopyalar, zamanın etkileri, kültürel eğilimler (dünya görüşleri, yaşam tarzı), kentin yaşadığı değişimler ile biçimlenir.

'Mekân organizasyonu' kent biçiminin ve kent yaşamının üst ölçeklerden başlayarak üretilmesinin kuram ve uygulamasıdır; kentin ve parçalarının -plan kararları manzumesinde- düzenlenmesinde, tasarlanmasında özelden kamusala bütünlüğü sağlayan araçtır. Mekân organizasyonunun davranışları da içeren sosyo-kültürel boyutu, güven duygusunu içeren psikolojik boyutu vardır. Yapılı çevrede mekân organizasyonuna yaklaşımda genel kurallar; kavranabilirlik, kaliteli çevre (estetik, konforlu, donanımlı, temiz, düzenli...) ile kimliği kuran, kentin karakterini belirleyen unsurların sürdürülmesi, sosyal eylemler gerçekleştirme alanlarına / kamusal alanların üretimine sistematik yaklaşımdır.

Buna göre, 'kentsel mekân öğretisi'; işlevsel, fiziksel ve estetik gereksinmeleri gözeterek, yerleşmenin doğal, fiziksel ve sosyo-ekonomik çevre ile uyumunun, tüm bileşenlere referansla ögeler arasındaki ilişkilerin, tasarım ölçütlerinin, yerleşme dokularının biçimlenmesinin anlamlandırılmasıdır. Bu geniş tanım; kentin gelişme, büyüme, değişim-dönüşüm süreçlerindeki değişkenleri, etkilerinin kentin farklı alt-bölgelerinde gözlemlenmesini, yapılar arası, yapılarla kentsel açık mekânlar arası, dolaşım ağları arası ve tüm fiziksel ögelerle bireyler arasındaki etkileşimin incelenmesini... içermektedir.

Rapoport[5] her kentte evler, sokaklar, toplanma alanları, kamu yapıları, peyzaj ögeleri gibi fizik bileşenler bulunduğu belirtir, bunların organizasyonunu, değişen ilişkilerini ve bunlara bağlı davranışları kuran ilkelerin bir kentin anlamını, karakterini belirlediğine, bunların çözümlenmesinin kimlik değerlerinin devamı açısından önemine dikkat çeker. Shirvani de toplum, kültür ve doğanın potansiyelini mekân organizasyonu kurgusunun temel ögeleri arasında sayar[6]. Bu yaklaşımlarda fiziksel biçimi temel alan tanımlar yeterli görülmemekte, kullanıcının kent ile iletişimini gözeten mekân organizasyonuna işaret edilmektedir.

Bilindiği üzere, 1950'lerden 20. yüzyılın son çeyreğine kadar yaşanan süreçte ortaya çıkan ve uygulanan kent planlama tiplerinin yaklaşımlarında; yukarıda sözü edilen anlam, 'yer'in sosyal dinamikleri, kullanıcı, zaman, çevresel kaygılar, yerleşme için vizyon yaratma, bu vizyonu gerçekleştirmek (başarılı

[4] E. E. Lozano, (1990) Community Design and the Culture of Cities. New York: Cambridge University Press, pp. 209-234.
[5] A. Rapoport (1977) The Human Aspects of Urban Form, Oxford: Pergamon Press; (1990) History and Precedent in Environmental Design (Research and Data Analysis); Plenum Publishing Corp
[6] H(amid) Shirvani (1985) The Urban Design Process, van Nostrand Reinhold, p.2.

gelişim) için gereken yapısal altyapının kurulması... vb. nitelikler gözardı edilmiştir[7]. Çubuk'un vurguladığı gibi, modern şehircilik yapılanmanın kitlesel sanayileşmesi, toplu konut ve uydu kent şehirciliği olmuş, barınma ve ulaşım sorununun çözümüne indirgenmiş[8], kentte yaşayanların sadece gereksinmelerini ele almış, mekânsal içerik doğadan soyutlanmış, geçmişten öğrenmeyi önemsememiştir.

(Oysa) fizik mekân uğraşına talip olanların kişileri sağlıklı ve mutlu kılan, insanca yaşama elverişli çevreler düzenleyebilmeleri esastır. Nitekim Lynch 'Good City Form' kitabında kentin;

- farklılık, çeşitlilik, sürprizler barındıran, cezbeden, - sembolik ögeler, kültürel anlamlar, tarihsel derinlik, geleneksel biçimlerle topluluğu güçlendiren,
- insan yaşamı için gerekli hizmetlerin ve teknik desteğin sağlandığı, - anlamlı, anlaşılabilir ögelerle hoşnutluk verirken aynı zamanda eğiten bir olgu olduğunu, olması gerektiğini açıklar. Bu yaklaşımı disiplinin öğrencilerinin kentin performans ölçütleri değerlendirmesi ile güçlendirir[9]:
- erişilebilirlik, taşıma ve yaya ulaşım kolaylıkları, fırsatlar, - tarihin görünürlüğü, alt-bölgelerin farklılığı, etnik grupların mekâna yansıması, - kamusaldan özele mekânsal kademelenme, toplanma alanları ve canlı merkezlerin yanısıra nişler / daha az kamusal alanlar,
- doğal verilerle etkileşim, gökyüzünün, güneşin, suyun, peyzajın görülebilmesi,
- deneyim zenginliği, ölçek farklılıkları, mekânsal eğitim olanakları,
- kimlik, güçlü imaj, odaklar, referanslar, 'yer' duygusu, ayırıcı / farklı kılan özellikler, benzersizlik.

Tarihi Yarımada'da Mekan Organizasyonu

Bu bölümde; yerleşme geçmişi Neolitik döneme dayanan İstanbul / Tarihi Yarımada'nın günümüzde izi sürülebilen (fiziksel) değerlerinin mekân organizasyonu konuları üzerinden incelenmesi denenmektedir.

İkinci bölümde ele alınan / belirlenen kavramsal çerçeve uyarınca tarihi kent merkezlerinde mekân organizasyonu konuları;

- konum,
- doğal yapı (iklim, topoğrafya...)... gibi verilerin yanısıra
- varsa kıyı ile bütünleşme,
- fiziksel ve ekonomik koşullar,
- kentin etki alanı, kimliği (yerleşmeler kademelenmesinde yeri, ekonomik rolü...),
- yaşanabilirlik standartları (donatı, hizmet dağılımı, erişilebilirlik, dokuya uygunluk, entegrasyon...),
- açık kamusal alanlarda değişim,
- doku özelliklerinde değişim,
- ölçek kademelenmesi, değişimi... gibi insan yapısı özellikleri,
- merkezin tarihi kesimi (sit alanları, türleri, korunacak ögeler, imaj ögeleri, kültürel donatı)

gibi değişkenleri, bunlarla ilgili fiziksel meseleleri ve tasarımını da içerir.

İzleyen satırlarda bu konular ele alınmaktadır. Bunlardan ilki 'konum'dur. İstanbul uygarlıklararası

[7] Hernekadar bu planlama tiplerinden "strategic" ve "incremental / gradual planning" bu niteliklerden bazılarını kapsayabilir intibaı verseler de içerikleri farklıdır.

[8] M. Çubuk (1992) Kentsel Tasarımın Gerekliliği *(açılış konuşması). I. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, Mayıs'91, İstanbul: MSÜ.*

[9] K. Lynch (1989), "*viewpoints of planning and design*", pp. 366-369; "*performance dimensions*", p.129.

etkileşimin ve 'kültürel sürekliliğin' etkileyici boyutta yaşandığı bir yerleşmedir[10]. Dünyanın okyanusların aşılması ile genişlediği çağa değin eski dünyanın merkezi sayılan Doğu Akdeniz'de, Asya ve Avrupa kıtalarının buluştuğu yerde, karayolu ve denizyolu iletişim akslarının düğüm noktasında konumlanan İstanbul; Sanayi Dönemi öncesinin büyük imparatorluklarına (Doğu Roma, Bizans ve Osmanlı İmparatorluğu'na) başkent yapılan[11], Akdeniz havzasında siyaset, din ve kültür tarihinin önemli olaylarıyla birlikte anılan bir kenttir. İstanbul Avrupa'da doğal liman işlevi gören Haliç'in (Keras) kıyısında konumlanmıştır. (Şekil 1)

'Doğal yapı' ve bu kapsamda topoğrafya yerleşmenin konumlanmasında ve biçimlenmesinde önem taşıyan, kent biçimini, bağlı olarak alt-bölgeleri etkileyen bir faktördür. İstanbul doğal yapının sunduğu olanaklardan yararlanmış, Boğaz'ın güney ucunda, Haliç'in güneyindeki yarımadada, Haliç çevresindeki yükseltiler nedeniyle rüzgârdan korunumlu, aynı zamanda su yüzeylerini seyreden tepeler, Marmara Denizi ve Haliç kıyılarına yönelen yamaçlar ve vadilerden oluşan hareketli bir topoğrafyada yerleşmiştir. Bu tercih kentin yöneliş, güneşlenme, rüzgâr yönleri, hava sıcaklığı, yağış rejimi ve nem oranlarını belirlemiştir. Yarımada'nın özellikle topoğrafyası Haliç'e yönelen vadilerin birbirine bakışımlı yamaçları, kuzeybatı-güneydoğu yönünde akarak Marmara Denizi'ne dökülen Lykos / Bayrampaşa Deresi'nin tanımladığı vadi ve bu vadiler arasında (altısı) Haliç'in kuzey yakasından izlenebilen yedi tepe yerleşmenin alt-bölgelerini tanımlamış, iklim verilerini, konut alanlarının yönelişini ve dokusunu etkilemiştir. (Şekil 2)

Şekil 1

*Tarihi Yarımada / İstanbul Haliç'in kuzeyinde günümüzde Beyoğlu denilen önceki Ceneviz kolonisi Galata, Haliç'in Batı ucunda Eyüp (Kosmidion), Anadolu Yakası'nda Üsküdar (Scutari/Skoutarion) ve Kadıköy (Khalkedon) ile çevrelenmiştir. (**Harita Kaynağı**: Sultan II. Mahmud tarafından 1836-37'de Moltke'ye yaptırılan haritaya dayanan, Simon Schropp & Comp.'un 1842'de yayınlanan Boğaziçi, yerleşme alanları ve çevrelerinin göründüğü İstanbul haritası / Karte von Constantinopel den vorstaedten, der Umgebend und dem Bosphorus.)*

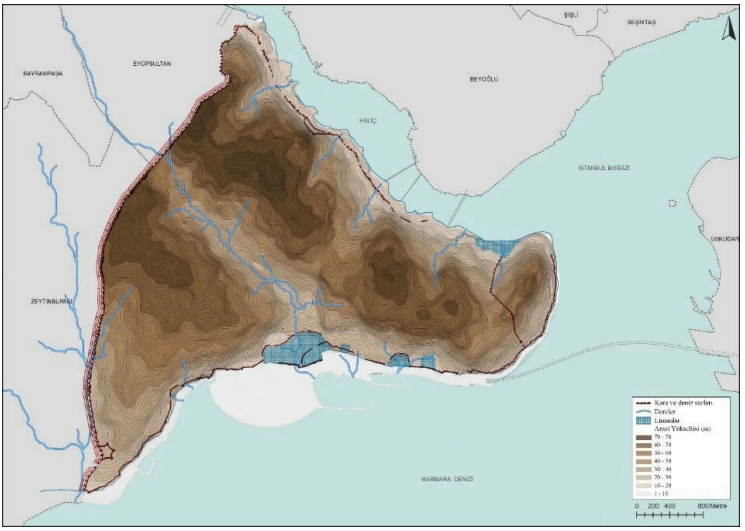


[10] "Tarihi Yarımada" kentin metropoliten boyutlara erişmesi sonrasında nüvesinin geçmişi açısından önemine işaret eden bir nitelemedir; bu kesim 1970'li yıllara değin "İstanbul" olarak anılmıştır. Kentin Antik dillerden, Grekçe, Latince ve Osmanlıca, Farsça, Arapça dillerinden türetilmiş, yaşadığı süreçlere işaret eden yüzlerce ismi arasında en çok kullanılan 'İstanbul' Grek kökenli bir sözcüktür. Kentin adları bu kente yüklenen rolleri, anlamları kavramak açısından yararlıdır. Bu konuda bakınız: N. Sakaoğlu (2014). İstanbul'un Üstün Evrensel Değeri; Tarihi Yarımada Yönetim Planı için Alan Başkanlığı'na Rapor.

[11] MS 330'da 'Nova Roma', 'Sekondu Roma', 'Konstantinopolis' adlarıyla Roma İmparatorluğu'nun başkenti ilân edilmiş, İstanbul adıyla 1453'de Osmanlı Devleti'nin, devamında Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti işlevini yüklenmiştir.

Şekil 2

Tarihi Yarımada'nın doğal yapısı: topoğrafya, akarsular, vadiler, koylar / doğal sığınaklar



Ortaçağda İstanbul'un Topografik ve Arkeolojik Haritası / Topographische und Archäologische Karte von Konstantinopel im Mittelalter, Druckerei Kephalides, İstanbul (1938) haritası referansıyla çizilen kara surları ve sahil surları, dönemin orijinal kıyısı ve limanları ile Tarihi Yarımada'nın bir (1) metre aralıkla eğim çizgileri ve dereler gösterilmiştir; çizen: M. Biçer

Doğal yapıyı destekleyen ve farklı uygarlıklarca sürdürülen 'yapılanma' İstanbul'un oluşum ve gelişim sürecine yansımış, özgün kimliğinin oluşumunu yönlendiren faktörlerden önde geleni olmuştur. Roma İmparatoru Konstantin döneminde kent için öngörülen biçimlenme topoğrafyasının tescili olup Osmanlı egemenliğinde üçüncü boyutta sürdürülmüş, görkemli ve simgesel anlamlar yüklenen yapılarla donatılarak müstesna bir siluete erişilmiştir[12]. Başka bir kentte rastlanmayacak bu eşsiz görünüme erişim; kentin örgütlenme sürecinin sonucudur.

Bu bölümün izleyen paragraflarında; önce kentin boyutları hakkında bilgilenilmekte ve kentin örgütlenmesindeki omurga sistemi tanıtılmakta, takiben bu omurga boyunca yapılandırılan kentsel ögeler ve süreç içindeki değişimi açıklanmakta, bu oluşum ikinci bölümde sıralanan mekân organizasyonu konuları çerçevesinde yorumlanmaktadır.

Kentin Örgütlenmesi

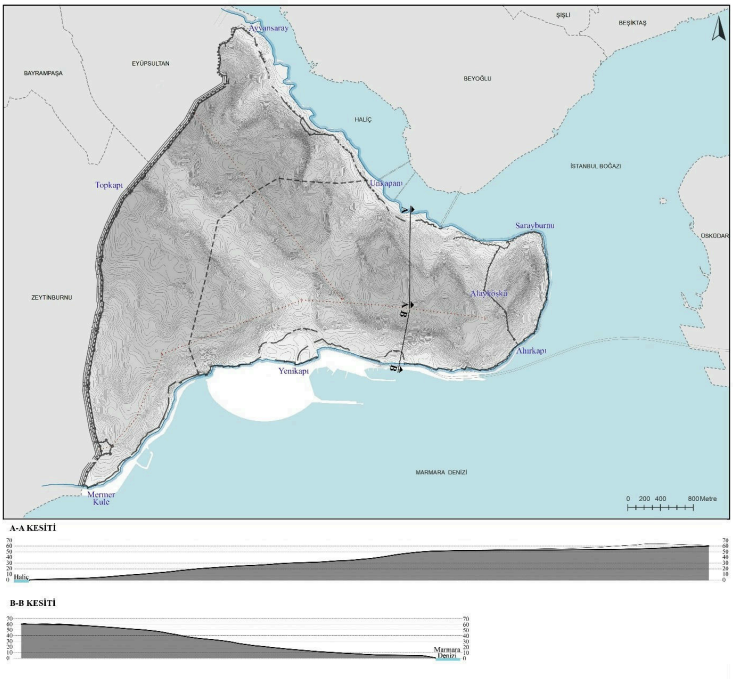
Konumlandığı yarımadada gelişme ve yayılma sürecinde koruma duvarları batıya doğru yer değiştirmiş olmakla birlikte, MÖ 7. yüzyılda yarımadanın doğu ucunda küçük bir yerleşme iken de 19. yüzyılda batıdaki sınırlarına ulaştığında da kent; her aşamada gerek kıyıya koşut sahil surları[13] ve su yüzeyleri gerek karada surlarla sınırlanmış bir alan içinde gelişmiştir. Bu durum kentin alt-bölgelerinin birbiriyle ilişkilerinin kurulmasında yönlendirici rol oynamıştır. Doğu Roma yönetiminin Dünyanın yeni merkezi olmasını öngördüğü ve MS 4. yüzyılda ~700 hektar bir alana genişlemiş olan Konstantinopolis / İstanbul MS 5. yüzyıldan itibaren Theodosius Surları / günümüzün Kara Surlarının yapımı ile yaya yürüme kapasitesinin sınırlarını zorlayan geniş bir alana yayılmıştır. (Şekil 3)

[12] bakınız: Istanbul – World City, edited by A. Batur, pp. xix, xxi, xxiv-xxv.

[13] Sahil surlarının önemli kısmı sonraki dönemlerin imar faaliyetleri sırasında ortadan kalkmıştır.

Şekil 3

Tarihi Yarımada'nın boyutları: mesafeler ve alan büyüklüğü + Tarihi Yarımada'nın Mese / Divanyolu'ndan başlayarak Haliç'e ve Marmara Denizi kıyılarına doğru arazi kesitleri



Tarihi Yarımada'da Akropolis / iç kalede kuzey-güney doğrultuda Sarayburnu'ndan Ahırkapı'ya 1379 m, doğu-batı doğrultusunda Alayköşkü'nden Marmara Denizi'ne 746 m mesafe bulunmaktadır. Suriçi'nde kentin sınırlarını oluşturan surlar arasında bir uçtan diğer uca yatay doğrultuda Topkapı'dan Ahırkapı'ya 5195 m; dikey doğrultuda Unkapanı'dan Yenikapı'ya (kısmen günümüzdeki Atatürk Bulvarı) 2506 m, batı sınırında Ayvansaray'dan Mermer Kule'ye 5856 m[14] mesafe bulunmaktadır. Belirtilen kuş uçuşu mesafelere göre; yaş, cinsiyet, boy, kilo ve hareket kabiliyetinden bağımsız olarak bir yayanın ortalama yürüme hızı düşünüldüğünde (4-5 km/saat) Suriçi'ni katetme süresi; kuzey-güney doğrultusunda yaklaşık 30 dakika, doğu-batı doğrultusunda yaklaşık 75-100 dakika yaya yürüme mesafesindedir.

Ortaçağda İstanbul'un Topografik ve Arkeolojik Haritası / Topographische und Archäologische Karte von Konstantinopel im Mittelalter, Druckerei Kephalides, İstanbul (1938) haritasına referansla elde edilen orijinal kıyı, kara surları ve deniz surlarına ek olarak 1836-37'de Moltke tarafından çizilen İstanbul haritasına referansla Sarayburnu'nda yer alan deniz surları şematik olarak haritaya aktarılarak günümüz ilçe sınırları üzerinde topografya ve mesafe tarifi yapılabilecek mekân adları ile birlikte gösterilmiştir.

Eğim çizgileri 1 metre aralıklı olan harita üzerinde görülen A-A kesiti Mese'nin 60 rakım değerine sahip kısmından başlayarak (kuzeye doğru) Kapalıçarşı Çarşı Kapısı ile Örücüler Kapısı arasından ve Uzun Çarşı Caddesi güzergâhından geçerek Haliç kıyısına ulaşmaktadır (kuşbakışı 1193.7 m). B-B kesiti, Mese'nin 60 rakım değerine sahip kısmından başlayarak (güneye doğru) Gedikpaşa Caddesi üzerinden Marmara Denizi kıyısına ulaşmaktadır (kuşbakışı 727.8 m). çizen: M. Biçer.

[14] Haliç'ten Marmara Denizi'ne uzanan Kara Surları 6671 metredir; bakınız: S. Eyice (2006) Tarih Boyunca İstanbul, Etkileşim Yayınları, 1. baskı, İstanbul, ss. 41.

Çağdaşı kentlere oranla yaya teknolojisi koşullarında 'büyük' bir yerleşme olan Konstantinopolis'de Antik Dönem'in 'Acropolis'i[15] ile saray, anıtsal açık / kapalı hizmet yapıları, konut alanları, ticaret bölgesi, iskeleler, kent kapıları, mezarlıklar ve manastırlar arasında, atlı arabaların da dolaşabildiği, ana yollar sisteminin tesisi gerekmiştir. Sırtlarda gelişen, merkezden alt-bölgelere uzanan, kolonatlı / revaklı ana yolun omurgası bu sırtları ve vadileri gözeterek konumlandırılmıştır. Yerleşmenin doğu kısmında Marmara Denizi ve Haliç kıyılarına hemen hemen eşit mesafedeki İmparatorluk Yolu -konumuna referansla- "Mese / orta yol"[16] olarak adlandırılmıştır. (Şekil 4)

Mese birinci tepe üzerinde yerleşmiş olan Byzantion yerleşmesinin / Roma döneminde yönetim erkinin ve kutsal işlevlerin yoğunlaştığı 'Akropolis'in kapısı önündeki, kente ulaşan Antik Roma yollarının başlangıç noktası sayılan Augusteion / Milion Anıtı[17] ile başlamakta, açık kamusal alanlar / forumlar / meydanlar ve bu alanları simgeleyen anıtsal yapılar, kamusal hizmet binaları ile batı yönünde ilerlemekte, bugünkü Aksaray mevkii civarında iki ana kola ayrılmakta, kuzey kanadı Yarımada'nın Haliç'in karşı yakasından izlenen tepeleri doğrultusunda Kara surlarının kapılarına, güney kanadı ise Marmara Denizi'nden izlenen yedinci tepe üzerinden Altınkapı'ya yönelmektedir. (Fotoğraf 1)

Fotoğraf 1

***a.** Karasurları'nın Yarımada'nın güneyinden görünümü, ön planda Yedikule; **b.** Altınkapı (1936); **c.** Topkapı (1957)*



Kaynak: yamanhacioglu.com.tr; Nicholas V. Artamonoff Arşivi; kulturenvanteri.com; https://www.facebook.com/istanbulnostalji.net/posts/topkap%C4%B1-1957/1009014932632792/

Kentin doğu-batı doğrultusunda yaya yürüme kapasitesini aştığı düşünüldüğünde, ana akslar sisteminin / omurga düzenlemesinin işlev alanları ile ilişkilendirilerek yerleşme bütünlüğünün sağlanması açısından önemi açıktır. Roma döneminde geliştirilen omurga sistemi kentin sonraki devirlerinde önemli değişim geçirmekle beraber Yarımada'yı doğu-batı yönünde kateden Mese ile ona dik ana yollar Osmanlı döneminde sürdürülmüş, külliyelerin bir kısmı ile önemli yapılar bu hatlar üzerinde konumlandırılmıştır. (Şekil 4, Şekil 5, Şekil 6).

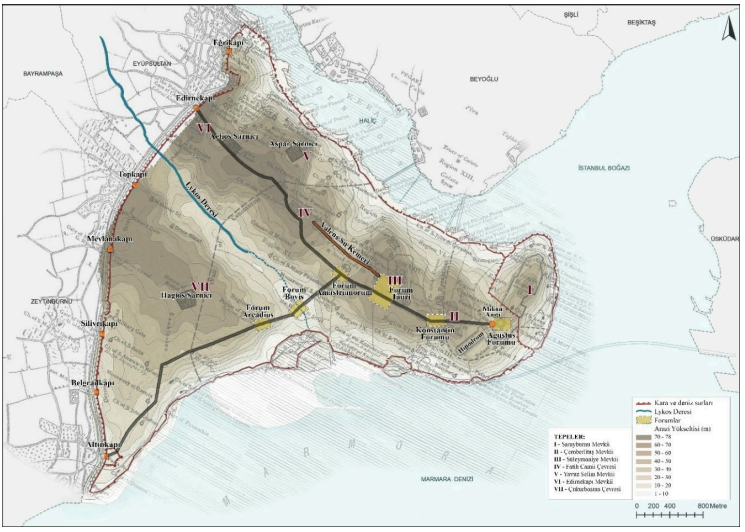
[15] yönetim erkinin ve kutsal yapıların yoğunlaştığı kente egemen alan

[16] Mese zamanla Uluyol, Divan Yolu, Ordu Caddesi, Yeniçeriler Caddesi adlarıyla da anılmıştır.

[17] Diğer şehirlerin Konstantinopolis'e uzaklıklarının hesaplamasında kullanılan sıfır noktası; burada İstanbul'un 1884 yılına değin sıfır meridyeninin geçtiği kent kabul edildiğini hatırlamak uygun olur.

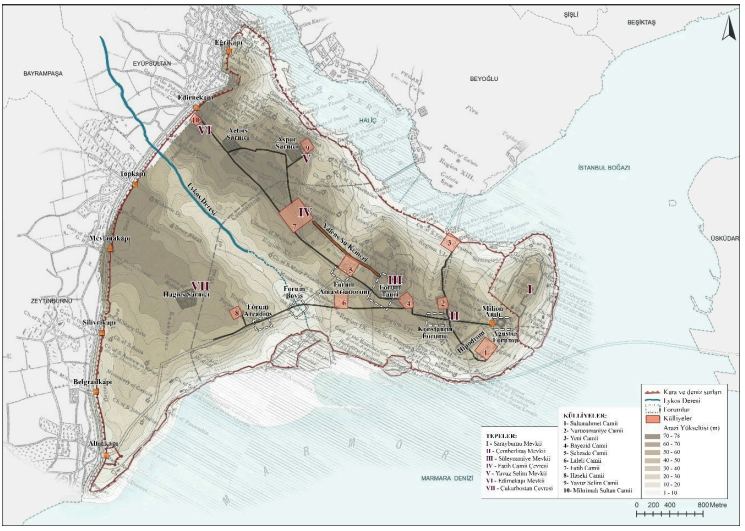
Şekil 4

Orijinal harita referansıyla şekilde topoğrafya altlığı üzerinde; forumlar, sarnıçlar, Lykos Deresi, sahil surları ile Kara Surları ve Mese aksının ve alt-kademe uzantılarının bağlandığı sur kapıları, Valens Su Kemeri tepeler ile birlikte belirtilmiştir. Tepeler: (I) Sarayburnu Mevkii, (II) Çemberlitaş Mevkii, (III) Süleymaniye Mevkii, (IV) Fatih Camii Çevresi, (V) Yavuz Selim Mevkii, (VI) Edirnekapı Mevkii, (VII) Çukurbostan Çevresi. Harita kaynağına göre; Forum Bovis Forum Amastrianorum'a bağlanmakta ve Mese yolunun Edirnekapı ve Altınkapı'ya bağlanan aksları Forum Amastrianorum'da ayrılmaktadır. (Harita Kaynağı: Prof. A. van Milingen'in yönetiminde 'Constantinople of A. van Millingen' kitabı için F.R. von Hubner tarafından çizilen İstanbul haritası (Map of Byzantine Constantinople), John Murray, Albemarte St., London, W., (1906). Salt Araştırma, Alexandre van Millingen koleksiyonu; çizen: M. Biçer.)



Şekil 5

Roma dönemi Konstantinopolis'in ana yol sistemi / omurgası, kentin sınırları ve doğal yapı referansıyla Osmanlı döneminde İstanbul'da inşa edilen külliyelerin konumu; harita kaynağı için bakınız: Şekil 4; çizen: M. Biçer.



Şekil 6

Doğal verilere referansla yerleşme dokusunun (kent bütününü erişilebilir kılan ana akslar, bağlantılı yollar) göründüğü 1830'lar dönemi İstanbul haritası üzerinde dereler de gösterilmiş ve bir kısım semt adları belirtilmiştir. (Harita Kaynağı: Sultan II. Mahmud tarafından 1836-37'de Moltke'ye yaptırılan haritaya dayanan, Simon Schropp & Comp.'un 1842'de yayınlanan İstanbul haritası (Karte von Constantinopel den vorstaedten, der Umgebend und dem Bosphorus) -Tarihi Yarımada kısmına yaklaştırılmış hali ile-; çizen: M. Biçer.)



Konstantinopolis'in / İstanbul'un ana aksları, ana yolların başlangıç ve bitiş noktalarına yüklenen anlamların, rollerin yanısıra bu kanal mekânları tanımlayan yapıların işlevleri, ölçeği, yapı stilleri, malzeme, renk... ve kentin geçmişini anlamlı kılan tüm yönleriyle **simge**sel öneme sahip **referans**lardır. İzleyen paragraflarda; kentin kimliği ve yaşanabilirlik standartları (donatı, hizmet dağılımı) açısından da önemli olan örgütlenme süreci ana akslar sistemi / omurga düzenlemesi üzerinden aktarılmaktadır.

Antik Mese'nin başladığı noktadaki ilk açık alan **Augusteion** / Agustus **Forumu** olup Hagia İrene (kutsal barış) Kilisesi ve Hagia Sophia / Ayasofya Mabedi (kutsal bilgelik anıtı) (MS 4. yüzyıl) ile çevrelenmiştir. Osmanlı egemenliğinde Acropolis'te Topkapı Sarayı'nın yapılanması ve Sur-i Sultani'nin tesisi ile Aya İrene Saray'ın birinci avlusu içinde kalmış, Ayasofya ile paylaştıkları ortak alanda daha sonra Saray'ın Bab-ı Hümayun Kapısı önünde Sultan III. Ahmet Çeşmesi (1728) inşa edilmiştir. **Ayasofya** (Megale Eklesia) Ortodoks mezhebinin MS 6. yüzyılda Konstantin'i merkez seçmesi ile imparatorların kutsandığı bir sembolizm kazanmıştır. Anıt Fatih'in İstanbul'u fethi sonrasında cami olarak hizmet vermiş, bu doğrultuda çevresi sıbyan mektebi, muvakkithâne, kütüphane, medrese, imaret, su haznesi, sebil, sarnıç ile donatılmıştır. Cumhuriyet Dönemi'nde ana işlevi müze olarak kararlaştırılmış, 2020 yılında ana mekânı yeniden cami olarak kullanıma açılmıştır. Ayasofya önünde yer alan meydan ve **Hippodrome** (MS 190'lar) Roma döneminde ağırlıkla yarışlar vb. için kullanılan bir toplanma alanı olarak işlev görmüştür. Osmanlı döneminde At Meydanı, Sultanahmet Camii'nin tesisi sonrasında **Sultanahmet Meydanı** olarak anılan bu açık alandaki simetri anlayışı Roma ve Osmanlı imparatorlukları egemenliğinde Mısır ve diğer coğrafyalardan getirilen dikilitaşlar dizisi ile sürdürülegelmiştir. Sultanahmet Meydanı çevreleyen türlü hizmet yapıları ile tarih boyunca toplanma ve kutlama mekânı, aynı zamanda ayaklanmaların yöneldiği, infazların da gerçekleştirildiği alan olarak işlev görmüştür. Bu kısım günümüzde İstanbul'a gelen tüm ziyaretçilerin kenti izlemeye başladıkları açık-kapalı müze ve sergi alanı olarak kültürel işlev görmekte ve yoğun kullanıma sahne olmaktadır. (Fotoğraf 2)

Fotoğraf 2

Acropolis, Ayasofya, Sultanahmet Camii, Hipodrom'un ve çevresinin havadan görünümü ve Sultanahmet Camii'nin ana aks üzerindeki avlu kapısından görünümü



Kaynak: Salt Araştırma - M. Erem Çalıkoğlu ve https://tr.pinterest.com/pin/533958099567884237/

Mese tören aksı Hippodrome'un yanından geçerek ikinci tepe üzerine konumlandırılan ve Roma İmparatoru Konstantin'in adını taşıyan Çemberlitaş (Column of Constantin, MS 328) ve çevresindeki -zamanla yapılaşmaya maruz kalan- dairesel biçimli (140 metre çapında) **Konstantin Forumu**'na ulaşmaktadır. Konstantin Forumu Byzantion kent surlarının ana kapısının hemen önünde, Altın Kapı ile Büyük Saray arasında uzanan aks üzerinde, kuzeyinde Senato, heykeller, güneyinde anıtsal bir çeşme ve mermer döşeme kaplamaları ile mamur, kentin kuruluşunun kutlandığı imparatorluk meydanıdır. Konstantin sütunu da -diğer dikilitaşlar gibi- tepesinde tanrılardan birinin ya da taşı diktiren ya da egemenlik süren hükümdarın heykeli ve yazılar ile bezenmiş ancak zaman içinde deprem, yangın vd. müdahaleler ile değişim geçirmiş, Osmanlı döneminde daha fazla zarar görmemesi için demir çemberler ile güçlendirilmiştir.

Osmanlı Döneminde hükümet merkezi Bâb-ı Âlî (yürütme organı) (Fotoğraf 3) Sultanahmet - Çemberlitaş yakınında Sadâret Dairesi adıyla somutlaşmış, Saray'ın Suriçi'ni terketmesi sonrasında da uzun süre burada varlığını sürdürmüş, Cumhuriyet Döneminde merkezi yönetime bağlı valilik işlevi de burada Vilâyet Konağı ile devam ettirilmiştir[18].

[18] Bâb-ı Âli aynı zamanda geç Osmanlı döneminden itibaren İstanbul'un basın-yayın merkezi olup kentin metropoliten ölçeğe genişlemesi sürecinde tarihi kentten 'desantralize' edilinceye değin çevredeki arazi kullanışı en çok etkileyen, gazete, dergi basımevlerinin, kitabevlerinin yerleştiği bir alandır. "Bâb-ı Âli" nitelemesi Ülkemizde uzun yıllar gazete ve dergi yayımcılığının nitelemesi olarak kullanılmıştır. Müslüman bir ülkeye ait olduğu için Osmanlı payitahtında, Suriçi'nde konumlanmasına izin verilen yegâne elçilik binası (İran Sefareti) de bu mevkide yer seçmiştir.

Fotoğraf 3

Bâb-ı Âli / günümüzde Vilayet Binası (sol tarafta Nallı Mescit Camii), 1880'ler



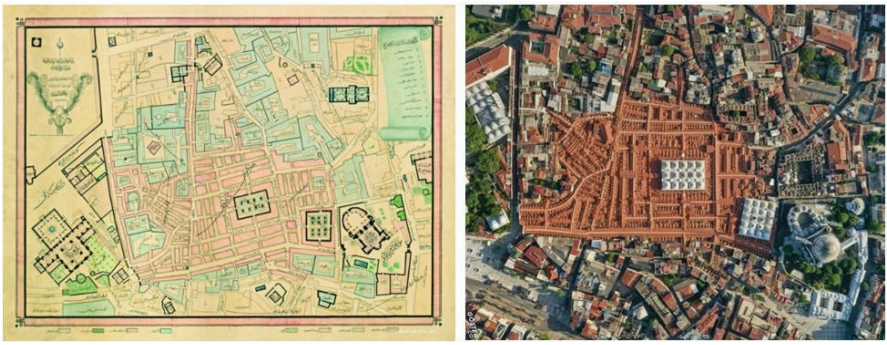
Kaynak: https://tr.pinterest.com/pin/478155685428149710/

Osmanlı döneminde bu çekirdek alan ile Haliç'ten görünen üçüncü tepe arasında, Sultanahmet, Süleymaniye, Beyazıt semtlerine ve kıyılara yaya erişebilme kolaylığı sunan bir konumda[19], bedesten, çevresinde kapalı ve açık çarşılar, hanlar ve diğer ticaret merkezi hizmet kurumları (ibadet, eğitim, temizlik... yapıları) ile donatılan merkezi işlevler yerleşmiştir. Osmanlı İmpatorluğu'nun kıtalararası ilişkilerinin de merkezi olan bu alan süreç içinde kentin çalışanlar ve ziyaretçiler açısından en yoğun kullanılan kısmını temsil etmiştir. (Fotoğraf 4) Kentin ekonomik merkezi Osmanlı Devleti'nin yeniden yapılanma döneminde bu tepenin eteklerinde ve kıyı alanında Sirkeci ve Eminönü'nde yapılanan bakanlık binaları, Büyük Postahane, finans kurumları, vakıf hanları, oteller ve gerekli her tür hizmet yapısı ile pekişmiş, içeriği, düşeyde yapı yoğunluğu, bağlı olarak görünümü değişmiştir. Mese Çemberlitaş'tan üçüncü tepeye devam ederken dik bir yol vadiden kuzeye, Haliç kıyısına, sahil surundaki bir kapıya yönelmektedir ki bu antik yol Haliç yamacında günümüzde Uzunçarşı olarak anılmaktadır (bakınız: Şekil 3) üzere, Yarımada'nın ekseninden Haliç'e yönelen bu su kenarındaki kent merkezinin karakteri; üretim, depolama, perakende ve toptan ticaret gibi ticaret merkezi kimliğinin yanısıra yönetim, denetim işlevleri ve kültürel faaliyetler ile de pekiştirilmiştir.

[19] Küçük Ayasofya ibadet yapısındaki arkeolojik çalışmaların ve Marmaray altyapı yatırımı sırasındaki arkeolojik kazılarda elde edilen bulguların da güçlendirdiğine göre, Haliç ve Marmara Denizi kıyılarındaki limanlardan kente yönelen yollarla Mese üzerinden merkeze ve çarşıya yaya mesafesinde erişilebilmektedir. Bakınız: S. Başaran & Z. S. Kızıltan (2016). Dünya Miras Alanı Tarihi Yarımada'nın Arkeolojisi / The Archaeology of the Historic Peninsula, A World Heritage Site. *Dünya Mirası İstanbul Özel Sayısı / World Heritage Istanbul Special Issue*, Z. Yenen ve F. Ünsal, editörler / editors, İstanbul: İstanbul Sit Alanları Başkanlığı / Istanbul Site Management Directorate, ss. 40-55 / pp. 42-57.

Fotoğraf 4

a. *Kapalıçarşı'nın 1885-1886 tarihli planı ve* ***b.****Kapalıçarşı'nın havadan görünümü (sağ altta Nuruosmaniye Camii) (https://tr.pinterest.com/pin/305822630960250123/)*



Kaynak: iuk-nadir-eserler-ktp-haritalar, Büyük İstanbul Tarihi; https://tr.pinterest.com/pin/305822630960250123

Mese / Divan Yolu Çemberlitaş'ın hemen yakınında zafer takı ile süslenmiş olan Forum Theodosius / Forum Tauri ile devam etmektedir. Konstantin zamanında kentin batıya genişlemesi nedeniyle üçüncü tepenin güneyinde konumlandırılan Forum Tauri'nin düzenlenmesinde Roma'daki Trajan Forumu'ndan esinlenilmiştir. MS 4. yüzyıldan itibaren iki asır boyunca yapılandırılan Forum ortasında zafer sütunu, heykeller, bazilikalar[20], hamam... ile yapılaşmıştır. Mese Forum'un batısında konumlandırılan Theodosius Zafer Takı'nın kemerlerinden geçerek batıya yönelir. Forum Tauri Fatih devrinde yapılan Eski Saray / Saray-ı Atik-i Âmire (1454) ile saray meydanı kimliği kazanmıştır. Meydan Sultan II. Bayezid zamanında yapılan Bayezid Külliyesi (16. yüzyıl) ile ibadet, eğitim, sosyal yardım ve temizlik işlevleri[21] ile donanmış, Beyazıt Meydanı olarak anılmaya başlanmıştır. Osmanlı yönetiminin 19. yüzyıldaki yeniden örgütlenme sürecinde Seraskerlik Kurumu ve Harbiye Nezareti'ne de mekân olmuştur.[22] Cumhuriyet Döneminde İstanbul Üniversitesi Eski Saray ve Seraskerlik yapılarının olduğu konumda yerleşmiş, bu süreç boyunca meydan türlü düzenlemeler geçirmiş, yapısal ögeleri, konumları, giriş-çıkış noktaları, tasarımı değişmiştir. (Fotoğraf 5) Cumhuriyet döneminde 1927 ve 1957-8 yıllarında Mese / Ordu Caddesi'nin genişletme çalışmalarından biçimi, düzeni etkilenen Beyazıt Meydanı ibadet ve eğitim yapılarının yanısıra sahaflar, toplumun farklı kesimlerinin ve üniversite öğrencilerinin açık ve kapalı buluşma / toplantı alanları (örneğin, Çınaraltı açık hava kahvesi) ile sosyal ve kültürel işlevlere, nümayiş ve mitinglere sahne olmuştur.

[20] İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi temel kazıları sırasında üç bazilikanın kalıntılarına rastlanmıştır.

[21] Bakınız: W. Müller-Wiener, (2001) İstanbul'un Tarihsel Topoğrafyası / Bildlexikon zur Topographie Istanbuls: Byzantion - Konstantinupolis - Istanbul bis zum Beginn des 17.Jahrhunderts (1977, Tübingen), Ü. Sayın, çev., İstanbul: YKY.

[22] Meydanın düzenlenmesinde Harbiye Nezareti'nin aksı belirleyeceği düşüncesiyle Beyazıt Camii'nden farklı bir açı ile inşa edilmiş, aks üzerinde 1880'lerde bugünkü İstanbul Üniversitesi kapısı ile -ana yapıların ölçeğine göre- iki müştemilât yapılmıştır. 16. yüzyıldaki külliye yapılarının (cami, medrese, imaret, hamam) birbirleri ile ilişkisi Fatih Camii'nin çevresindeki geometrik yaklaşımdan farklı olduğundan eski Beyazıt Meydanı yapıların birbirlerine göre açılı konumlandırılması, kapılar, yapılar arasındaki boşluklarla yönlendirici olmayan bir şehir meydanıdır. Meydanın 19. yüzyıldaki biçimlenmesinde ise Harbiye Nezareti'nin kapısı Cami'nin kapı seviyesinden takriben 1,5 metre yüksekte yapılmış, belirlenen ve Marmara Denizi kıyısına kadar devam etmesi düşünülen aksın iki yanına ağaçlar dikilmiş, paşalar meydana araba ile girmeye başlamıştır. Cumhuriyet'in ilk döneminde ise Mimar Kemaleddin'in okulundan bir mimar Napoleon dönemi yaklaşımı doğrultusunda Nezaretin kapısının karşısına oval bir havuz yapmıştır. Bakınız: T. Cansever (2010) Osmanlı Şehri. İstanbul: Timaş Yayınları, ss. 110-112.

Fotoğraf 5

a. *Beyazıt Meydanı'ndan görünüm: Bayezid Camii, İstanbul Üniversitesi, Haliç;* ***b.*** *Aksaray / Forum Bovis yönüne doğru Mese aksı / (günümüzde bu kısmın adı: Ordu Caddesi) üzerinde Lâleli Camii*





Kaynak: https://www.facebook.com/photo.php?fbid=2818224161594559&id=1470655853771110&set=a.1477699419733 41&locale=ps_AF; https://www.janusmezat.com/en/product/4874643/aksaray-laleli-camisi-gorselli

Mese'nin güney kanadı Lykos Vadisinin (Bayrampaşa Deresi) Marmara Denizi'ne bakan güney sırtından Forum Bovis (Aksaray mevkii) ve Forum Arcadius (Cerrahpaşa mevkii) üzerinden Altınkapı'ya, Forum Arcadius'dan yedinci tepeye uzanan sırtı izleyen aks ise Romanum Kapısı'na (Topkapı) ulaşmaktadır. (Fotoğraf 1)

Forum Bovis (4. yüzyıl) Aksaray'da, 1956 yılında Millet ve Lykos / Bayrampaşa Deresi hattına konumlandırılan Vatan caddeleri yapımı sırasında Muratpaşa Camii'nin güney-güneydoğusunda kalıntıları bulunan kamusal açık alandır. 3. ve 7. tepeler arasında, vadide yer alan, 250m x 300m boyutlarında dörtgen planlı Forum Bovis'in -isminin de nedeni olan- öküz başı heykeli, atölyeler, depolama alanları bulunan, bir açık pazar yeri olduğu düşünülmektedir. Forumun yakınında Marmara Denizi kıyısındaki aynı isimle anılan limana yukarıdan bakan Eleutherios Sarayı yerleşmiştir (MS 8. yüzyıl). Forum Bovis Osmanlı döneminde Valide Camii ile taçlandırılmış olup günümüzde Aksaray Meydanı olarak anılmaktadır.

Mese aksı Tauri ve Bovis forumları arasında Lâleli Camii (18. yüzyıl) (Fotoğraf 5), merkeze yakın kesimlerinde kütüphaneler, eğitim yapıları (teknik ve dini ağırlıklı medreseler) ile donatılmış olup bu yapıların dinsel ve kültürel işlevleri günümüzde de sürmektedir.

Arcadius Forumu (5. yüzyıl) yedinci tepenin doğu yönündeki eteklerindedir ve Altınkapı'dan önceki son forumdur. Foruma erişmek için Forum Bovis'den batıya doğru yokuş çıkılması gerekmiştir. Tepenin üzerindeki platoda konumlandırılan Forumun merkezi Arcadius Sütunu ile işaretlenmiştir. Forum Arcadius bugün Cerrahpaşa semtinin konumlandığı alandadır. Günümüzde varlığı süren bu aks üzerindeki donatılar çevresinde Cerrahpaşa ve Koca Mustafa Paşa semtleri gelişmiştir. Mese'nin bu kısmında geç Osmanlı döneminden itibaren Vakıf Gureba ve bu hastaneyi izleyen diğer sağlık donatıları konumlandırılmıştır.

Mese'nin Theodosius Surları'nda yöneldiği Porta Aurea / **Altın Kapı** muzaffer Roma imparatorlarının zafer alaylarının başında kente girdikleri, Mese protokol yolu ile Ayasofya Mabedi'nin önündeki meydana ve Büyük Saray'a ulaştıkları merasim kapısıdır. Mese'nin 7. tepeye doğru izlediği hat günümüzdeki Cerrahpaşa ve Kocamustafapaşa caddeleri ile çakışmaktadır. Altınkapı'da Trakya üzerinden Balkanlar'a uzanan Roma dönemi bölgelerarası yolu olan Via Egnatia başlamaktadır[23]. Burada 1457'de inşa edilen, Osmanlı Dönemi'nde hazine ve zindan, günümüzde zaman zaman kültürel etkinlik alanı olarak kullanılan Yedikule Hisarı bulunmaktadır. İki farklı yol Arcadius Forumu'nu St. Romanus / Topkapı'ya ve

[23]Via Egnatia Roma'nın MÖ 2. yüzyılda askeri ve ticari amaçlarla inşa ettiği yol olup Adriyatik kıyısından başlayarak bugünkü Arnavutluk, Makedonya, Yunanistan ve Trakya üzerinden Byzantion'a ulaşan ~ 1120 km.lik uzunluğunda, diğer Roma dönemi anayolları gibi ~ 6 m. genişliğindedir.

Pege / Silivri Kapı'ya bağlanmaktadır. Pege / Silivri Kapı günümüzde 'hac' yeri olarak önemini koruyan Balıklı Rum Manastırı'na açılmaktadır. Bu tepede Manastır Mescidi de yer almaktadır.

Mese'nin kuzey kanadı ise Yarımada'nın Haliç'e yönelen altı tepesini birleştiren sırtı izleyerek Blachernae ve Tekfur saraylarının (bakınız: Fotoğraf 12) güneyinden Gate of Adrianople / **Edirnekapı**'ya, oradan sur dışında mistik kimlikli Kosmidion'daki ayazmalara (bugünkü Eyüp) uzanmaktadır.

Yarımada'da üçüncü tepenin eteklerinde Valens (Bozdoğan) Kemeri'nin[24] (Fotoğraf 6) güneyinde Şehzade Külliyesi (16. yüzyıl) konumlandırılmıştır. (Fotoğraf 7) Şehzade Camii'nin doğusunda Diakonissa Kilisesi / Kalenderhane Camii (Fotoğraf 8) ve Süleymaniye su yollarına dahil edilen Bizans dönemi su maksemi, güney cephesinin önündeki caddenin diğer yanında günümüzün Büyükşehir Belediye Binası, yakınında Osmanlı döneminde eğlence mekânı olarak işlev gören Direklerarası (Fotoğraf 7) bulunmaktadır. Bu kısım aynı zamanda Marmara Denizi kıyısındaki **Theodosius** Limanı ile Haliç'te Unkapanı iskelesini birleştiren Kardo'nun Mese ile kesiştiği mevkidir. (Şekil 5) Şehzade Külliyesi'nin kuzey komşusu Osmanlı'nın 19. yüzyıldaki yenileşme hamlesi sırasında I. Ulusal Mimarlık akımına göre inşa edilen Vefa Lisesi'dir. Cami'nin köşesinden kıvrılan ve Lise binasının ana cephesinin baktığı yol Vefa ve Süleymaniye'deki konut alanlarından Süleymaniye Külliyesi'ne uzanmaktadır. Roma ve Osmanlı dönemlerinde her iki semt de varlıklıların ikâmet alanıdır[25].

Fotoğraf 6
İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanlık Binası tarafından Haliç'e doğru bakışta Bozdoğan Su Kemeri'nin görünümü (Büyük İstanbul Tarihi)



[24] MS 4. yüzyılın ikinci yarısında üçüncü ve dördüncü tepeler arasında inşa edilen, günümüzde simgesel varlığı süren 1 km. uzunluğundaki su kemeri. Antik Dünyanın Helenistik Dönemde tanıdığı su kültürü İmparator Hadrianus Dönemi'nden (MS 2. yüzyıl) başlayarak İstanbul'da Roma, Doğu Roma ve Osmanlı egemenlikleri boyunca sürdürülmüştür. Roma döneminden başlayarak kent hem kuzeyindeki Belgrat Ormanı'nda su temini, depolaması ve dağıtımı için yapılan altyapı tesisleri, bentler ve su nakletme sistemleri hem çeperlerinde 'maksem'ler hem de yerleşim alanında hamamlar, havuzlar, sarnıçlar, çeşmeler ve diğer su tesisleri ile donatılmıştır. İstanbul'daki su yapıları, kentin yayılması ile koşut olarak, Osmanlı döneminde tesislerin bakım-onarımı yapılarak ve önceki yapılar ilâve tesislerle zenginleştirilerek sürekllilik göstermiştir. Valens Su Kemeri günümüzde işlevini olmasa da kültürel bir simge yapısı olarak Bozdoğan Kemeri adıyla varlığını sürdürmektedir. H. Prost'un İstanbul fizik mekânını düzenleme faaliyeti kapsamında Haliç'ten Teodosius Limanı / Yenikapı'ya doğru (kuzey-güney yönünde) konumlandırılan Atatürk Bulvarı bu abidevi yapının kemerleri altından geçmektedir.

[25] Bakınız: M. Sav (2011) Süleymaniye Camii Çevresinin Arkeotopografyası ve Mimar Sinan'ın Alan Seçimi, Restorasyon, n. 3, Vakıflar İstanbul Bölge Md. yayını, ss. 63-79; M. Sav (2009) Vefa'nın Bizans Devri Topografyası, Bir Semte Vefa, İstanbul: Kaynak Yayınları, ss.299-308.

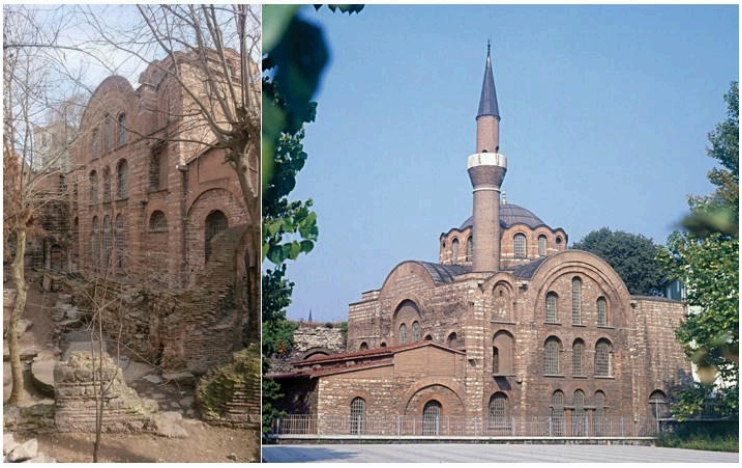
Fotoğraf 7

Şehzadebaşı ve Direklerarası (H. Onur Arşivi)



Fotoğraf 8

Kalenderhane Camii / Diakonissa Kilisesi (TDV İslam Ansiklopedisi

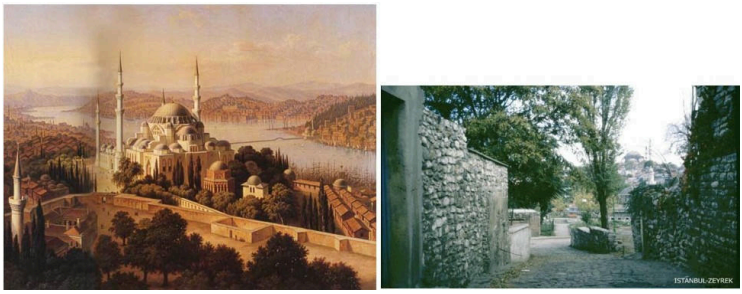


Süleymaniye Camii ve Külliyesi (sıbyan mektebi, kütüphane, medreseler, dârüşşifâ, dârülhadis, dârülkurra, çifte kervansaray, arasta, tabhâne, dârüzziyafe / imaret, şadırvan, çeşme, helâlar, 1557) üçüncü tepede, Beyazıt Meydanı'nın kuzeyinde yer alan Eski Saray'ın inşa edildiği arazinin kuzey kısmı da kullanılarak[26], Divan Yolu'ndan Haliç kıyısına yönelen iki aks arasında, eğimli alanda konumlandırılmıştır. Külliye Yarımada'nın Haliç, Topkapı Sarayı, Boğaziçi, Marmara Denizi'ni gören ortadaki tepesinde inşa edilmiştir. (Fotoğraf 9)

[26] Külliyenin sağlık ve konaklama yapıları ile medreselerin bir kısmının Eski Saray'ın inşa edildiği arazinin bir kısmına yapıldığı; Kos, 1995, s.79'dan aktaran M. Sav, 2011, s.72.

Fotoğraf 9

a. *Serasker Kulesi'nden evrensel mimarinin eşsiz anıtlarından Süleymaniye Camii, gravür, Franz von Alt;* ***b.*** *Zeyrek'ten Süleymaniye'ye bakış (2009)*



Üçüncü tepenin batısında, dördüncü tepenin Haliç'e hakim eteklerinde ve teraslarla düzenlenmiş geniş bir alanda, 1188-1136 yıllarında inşa edilen iki kilise ve aralarında şapelden oluşan **Pantokrator Manastırı** (Molla Zeyrek Camii) (Fotoğraf 10) yer almaktadır. Konstantinopolis'den günümüze ulaşan, Ayasofya'dan sonra ikinci, Yunan haçı planlı en büyük ibadethanenin vakfiyesinden Bizans döneminde hastanesi, keşiş odaları ve sarnıcı olduğu, önemli sayıda çalışanı bulunduğu öğrenilmektedir[27]. Yapının bazı kısımları Osmanlı döneminin ilk eğitim kurumu ve cami olarak kullanılmıştır[28]. Yapının çevresinde Zeyrek semti gelişmiştir. Süleymaniye semti ile Zeyrek semtinin Haliç'e açılan bir vadinin karşılıklı iki yamacında yer alan mahalleleri 20. yüzyılın ortasında bu vadiden geçirilen Atatürk Bulvarı üzerinden bugün de birbirlerini seyretmektedir. Zeyreğin ahşap evlerinin ve vadinin karşısında bulunan Süleymaniye'deki ahşap evlerin cihannümalarından Haliç manzarası izlenmektedir. (Fotoğraf 10)

Fotoğraf 10

Pantokrator Manastırı / Molla Zeyrek Camii



Kaynak: https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_mosques_in_Istanbul#/media/File:Molla_Zeyrek_Camii.jpg

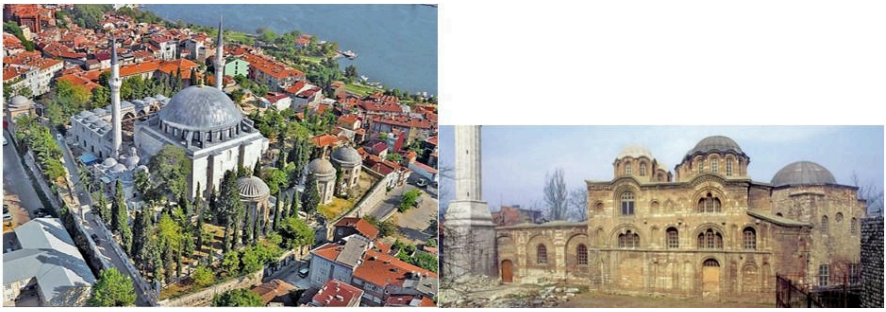
[27] M. Kaplan (2011) Bizans – Yapılar, Meydanlar, Yaşamlar, İstanbul: Fransız Anadolu Araştırmaları Enstitüsü.
[28] H. F. Yılmaz (2013) Zeyrek Kilise Camii, TDV İslâm Ansiklopedisi, İstanbul, ss.377-378.

Dördüncü tepede[29] bulunan ve İmparator Konstantin (324 –337) tarafından 12 havarinin anısına adanan Havariyyun Manastırı / Hagioi Apostoloi Kilisesi İstanbul'un fethini takiben kısa süre Patrikhane olarak kullanılmış, daha sonra yerinde Yarımada'nın (en geniş yer kaplayan) ilk selâtin külliyesi / Fatih Külliyesi inşa edilmiştir (1470). Merkezde cami, çevresinde geniş bir alan ve başkentin eğitim merkezi işlevini üstlenen medreseler, kütüphane, muvakkithâne, tabhâne / konukevi, dârüşşifâ (kentin Türk devrindeki ilk hastanesi), kervansaray, çarşı, hamam, tabhâne, imaret / aşevi yapılarından ve çeşmelerden[30] oluşan Fatih Külliyesi tam bir simetrik düzen içinde planlanmıştır. (bakınız: Fotoğraf 14 & Şekil 8)

Haliç'e en yakın tepe olan beşinci tepenin doğu kısmında, Aspar Sarnıcı'nın komşuluğunda, Bizans dönemi Bonos Sarayı'nın üzerinde Haliç'i seyreden bir konumda Yavuz Selim Külliyesi (1522) (Fotoğraf 11) inşa edilmiş, medrese, şadırvan, imaret ile donatılmıştır. Tepenin batı kesiminde bir süre Patrikhane olarak kullanılan Teotokos Pamakaristos Manastırı (13. yüzyıl, 15. yüzyılda Patrikhane, 16. yüzyılda Fethiye Camii) (Fotoğraf 11) bulunmaktadır. Buradan kıyıya teraslarla inilmekte, Rumların yerleşim alanı olan Fener (Petrion) semtinin odağına Rum Ortodoks Patrikhanesi işaret etmektedir.

Fotoğraf 11

a. *Yavuz Sultan Selim Camii ve* ***b.*** *Fethiye Camii / Teotokos Pamakaristos Manastırı, Draman, Fatih*



Kaynak: Fikriyat, https://www.fikriyat.com/galeri/tarih/istanbulun-besinci-tepesindeki-yavuz-sultan-selim-camii/2; https://www.turkiyenintarihieserleri.com/?oku=377

Altıncı tepede Aetius Sarnıcı'nın kuzeybatısında kentin Avrupa yönüne açılan kapılarından Edirnekapı'da, surların komşuluğunda **Mihrimah Sultan Külliyesi** (medreseler, şadırvan, hamam) yapılmıştır (1566). Blachernae Sarayı ve komşuluğundaki Tekfur Sarayı (Fotoğraf 12); Akropolis'in komşuluğundaki Büyük Saray İmparatorluğun sürekli konutu işlevini yitirdikten sonra prestij semtine, Osmanlı döneminde Yahudilerin yerleştirilmesiyle de kozmopolit bir semte dönüşmüştür. Bizans imparatorları buraya sahil surlarındaki Balat Kapı / İmparatorluk Kapısı'ndan yaklaşmışlardır. Günümüzde Ayvansaray olarak anılan bölgede, Kara Surları'nın Haliç'e indiği kısımda, Bizans döneminde Blachernae Sarayı'nın parçası olarak surlara bitişik inşa edilen Anemas Zindanları (11. yüzyıl) (Fotoğraf 13) bulunmaktadır. Roma'dan kalan yegâne yeraltı zindanı olan ve günümüzde sadece Kara Surları'nın batısından görülebilen Anemas Zindanları yakın geçmişte kültürel işlevler yüklenmek üzere restore edilmiştir. Bu alt-bölgede Doğu Roma döneminde bir yapılar topluluğunun merkezi olarak Chora Manastırı (6. yüzyıl) tepenin Haliç'e bakan yamacında, Theodosius Surları'na yaklaşık 100 metre mesafede konumlandırılmıştır. Duvar mozaikleri ve freskleri ile ünlü Chora Manastırı / kilise Osmanlı döneminde 1511'de camiye dönüştürülmüş, yanına medrese yaptırılmıştır: Kariye Camii (Fotoğraf 12). Cumhuriyet Dönemi'nde 1958'de müze olarak hizmete açılmış, anıt yapı için 2020 yılında yeniden cami işlevine karar verilmiştir.

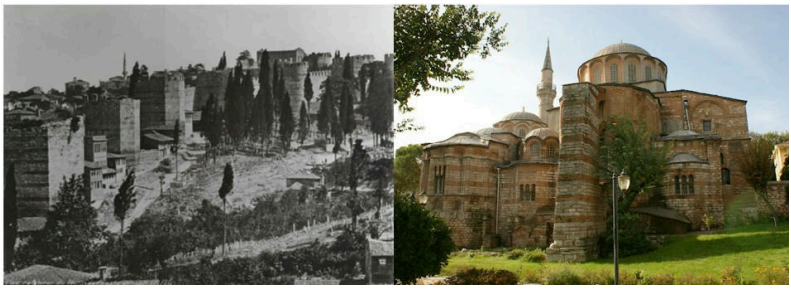
Edirnekapı muzaffer Osmanlı padişahlarının sefer dönüşünde kente girdikleri, aynı zamanda kılıç kuşanma ve Cuma cülûsu töreni için Sur dışındaki Eyüp Sultan Camii Külliyesi'ne giderken geçtikleri

[29] İmparator Constantinus'un hüküm sürdüğü devirde kent dışında kalan bu tepede gömülü olduğu

[30] Bakınız: S. Eyice (1995) Fâtih Camii ve Külliyesi, TDV İslâm Ansiklopedisi, İstanbul, c.12, ss.244-249.

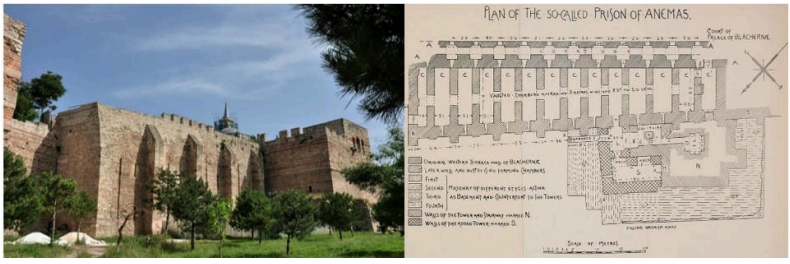
kapıdır. Böylece Mese'nin kuzey kanadında da Osmanlı döneminde tören yolu geleneği yaşanmıştır[31]. Saray'a dönüşte Haliç'te sultan kayıkları ile izlenen yol ise sahil camilerinin, Lâle Devrinde hanım sultanların sahil saraylarının, yalıların kıyıda konumlanmasına neden olmuştur.

Fotoğraf 12
Kara Surları'nın görünümü, sağ üstte surlar ardında görülen Tekfur (Blachernae) Sarayı, Salt Araştırma - Guillaume Berggren; Kariye Camii / Chora Manastırı arka cephesinin görünümü



Kaynak: https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/194291

Fotoğraf 13
Kara Surları bitişiğinde Anemas Zindanları ve zindanların planı, A. van Millingen



Kaynak: https://www.flickr.com/photos/efkansinan/16239690750

Mekansal Kademelenme

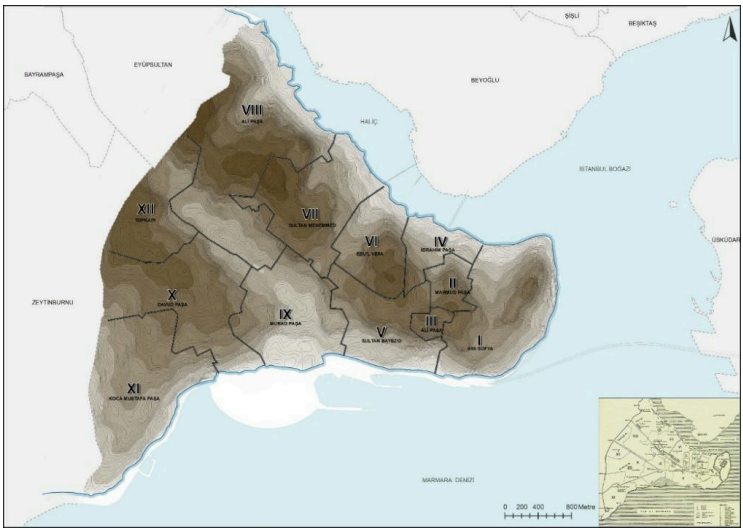
Mese aksı çevresinin gelişmesinde etkili olmuştur. 3.1 kodlu bölümde kentin örgütlenmesi sürecinde omurga sistemi / Mese aksı ve kolları üzerindeki yapılanma ve değişimi şekil ve fotoğraflar yardımıyla aktarılmıştır. Özellikle değinilen açık ve kapalı ögeler kentin odak noktaları, alt-bölge merkezleri olarak işlev gören, yatay ve düşey boyutları, mimarileri ile kentsel doku içindeki yollardan, seyir teraslarından, kıyılarından, karşı yakalardan ve su yüzeylerinden görünen, farkedilen, referans gösterilen, açık ve kapalı kamusal alanları simgeleyen yapılardır. Bu özellikleri ile makale kapsamında değinilen yapılar -özelllikle- kent bütününde, yapısal ve mekânsal sıradüzeninin en üst kademesinde yer almaktadır. Bu kademelenme ile yönetim birimleri arasında uyum sözkonusudur. Şöyle ki; İstanbul'daki yönetim birimleri -Konstantinopolis örneğine uygun olarak- alt-bölgelere ayrılmıştır. (Şekil 7) Bunlardan birincisi Ayasofya ve çevresidir, diğer alt-bölgeler imparatorların, sultanların, valide sultanların ve yüksek kademedeki askeri sınıf mensuplarının yaptırdığı (/ yaptıracağı), kent ölçeğinde anlamı ve işlevi olan kubbeli külliye yapılarının, farklı inançların merkezî ibadethanelerinin, minarelerle eşleştirilen camilerin çevresinde tanımlanmıştır. Bu kademenin bir altında merkezde yaptırılan hizmet yapıları / donatılar, en alt seviyesinde ise semtleri oluşturan mahallelerin merkezinde mahalle ölçeğinde hizmet veren ibadet

[31] Bu aks aynı zamanda Bizans imparatorlarının savaş öncesi Blachernae Kilisesi'ndeki ayazmada kutsanma töreni için kullanılan yoldur.

yapısı / mescit, çeşme, ilk kademe okul vb. donatılar bulunmaktadır (bu yapıların isimleri genellikle mahallenin de adı olmaktadır). (Şekil 8)

Şekil 7

Topoğrafya & alt-bölge sınırları

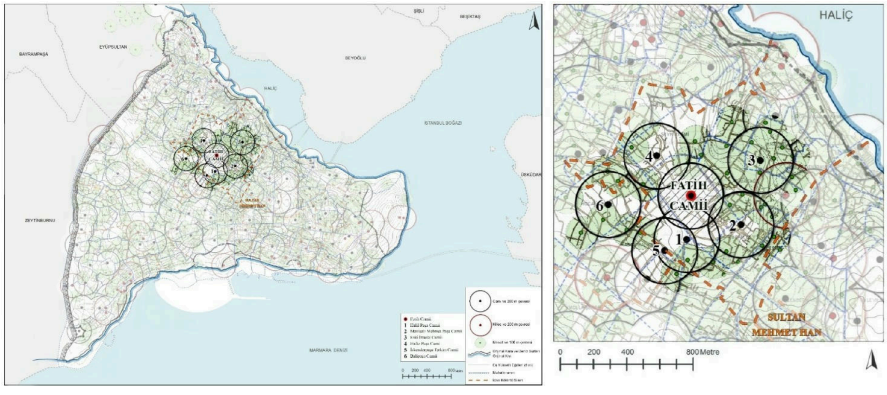


Haritada eğim çizgileri bir (1) metre aralıkla çizilen topoğrafya üzerinde Fatih döneminde belirlenen 12 adet idari alt-bölgenin *(bazı kaynaklar eski Roma örneğinde olduğu gibi 14 rakamını vermektedir)* sınırları gösterilmiştir; alt köşedeki harita çizime kaynak tutulan belgelerdendir. çizen: M. Biçer.

Bölümün izleyen kısmında İstanbul / Tarihi Yarımada'daki kademelenmeye semt ölçeğinden bir örnek verilmektedir. Örnek olarak, Tarihi Yarımada'nın dördüncü tepesinde yapılaşan Fatih Külliyesi'nin simgelediği semt, Sultan Mehmed (Han) alt-bölgesi seçilmiştir.

Şekil 8

a. *İstanbul'da dini yapıların alt-bölgelere dağılımını gösteren harita üzerinde Sultan Mehmed Han alt-bölgesi;* ***b.*** *Konstantinopolis'in / İstanbul'un yedi tepesinden biri olan ve Havariyyun Manastırı / Hagioi Apostoloi Kilisesi'nin bulunduğu dördüncü tepede konumlandırılan Fatih Külliyesi'nin yakın çevresinde ve Sultan Mehmet Han alt-bölgesinde yer alan dini yapılar (sultan camii, cami, kilise, mescit) ve etki alanları Müller Wiener Haritası referansıyla görülmektedir; çizen: M. Biçer.*



Tepenin en üst kotunda, merkezde kent bütününde etkili olan büyük camisi ve diğer değişik işlevli yapıları ile Fatih Külliyesi inşa edilmiş ve yerleşmek için cazibe noktası oluşturmaya başlamıştır. (Fotoğraf 14) Külliye'nin merkezi yapısından / camiden (Fotoğraf 14) 600-1000 metre mesafede ve tepenin yamaçlarının üst kısımlarında etki alanları ~200 metre yarıçapında olan ve semtin alt-bölgelerini temsil eden camiler inşa edilmiştir: Halil Paşa Camii, Manisalı Mehmet Paşa Camii, Eski İmaret Camii, Hafız Paşa Camii, İskenderpaşa Terkim Camii, Balipaşa Camii. Kubbesiz, kiremit çatılı ve düşük kapasiteli olarak, aynı gelenekten mahalleliye görsel / işitsel / sosyal hizmet sunacak şekilde inşa edilen mescidler ise mahalle ölçeğinde, ~100 metre yarıçapında üç hektarlık bir alana hitap edecek konumda yapılaşmıştır. Bu mesafe namaz davetini / ezanı duyan kişinin ibadet için hazırlanıp namaza yetişebileceği, sakinlerin birbirlerini tanıyıp izleyebilecekleri boyutta bir konut alanı birimine / mahalleye karşılık gelmektedir. Bu durum kentin doğal yapı tanımlı alt-bölgelerindeki **donatı alanları kademelenmesi**nde;

tüm kente hitap eden ve en üst derecede kamusal olandan → semt ölçeğinde hizmet verene → (varsa) semtin alt-bölgesine hitap edene → mahalle ölçeğindeki hizmet yapısına

doğru kamusal alan sıradüzenine işaret eder. Bu yapılanma, örneğin, sokakların eğime göre doğrultusunu, kullanım yoğunluğunu, bağlı olarak üzerlerinde yer alan hizmet yapısı varlığını..., kısaca sıradüzenini etkiler. Farklı bir ifadeyle; **semt – mahalle** kademelenmesinin kentin görünümünden kentsel doku ögelerine, konut alanlarında alt-bölgeden mahalleye, kamusaldan daha az kamusal olana ve giderek özele doğru kurgulanmış olduğunu açıklar. (Şekil 8)

Camilerin ve mescitlerin etki alanlarını temsil etmek üzere ilgili şekillerde çizilen daireler; yoğunluk, eğimli yollar... gibi nedenlerle birbiriyle çakışmakta ya da topoğrafik eşik, dereler, mezarlıklar, farklı dinlerin ibadet yapıları ile temsil edilen mahalleler nedeniyle birbirinden ayrı düşmektedir[32]. İstanbul'un özellikle kıyı alanlarında gayrimüslim sakinler çoğunluktadır; örneğin Sultan Mehmed Han alt-bölgesinde kıyı alanında Ayakapı, Hagios Nikolaos Charalampos, Ayia Theodosia kiliseleri ve bağlı olarak etki alanları bulunmaktadır. (Şekil 9)

Fotoğraf 14

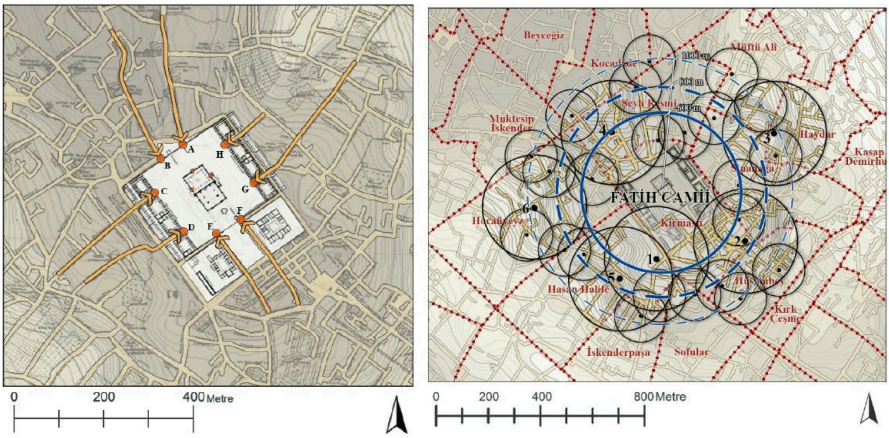
a. *Fatih Külliyesi ve çevresindeki dokunun önceki görünümü; İstanbul 1 Numaralı Koruma Kurulu Arşivi;*
b. *Fatih Külliyesinin 15. yüzyıl restitüsyonunun denemesi (Büyük İstanbul Tarihi)*



[32] Bakınız: Z. Yenen (1988) Vakıf Kurumu - İmaret Sistemi Bağlamında Osmanlı Dönemi Anadolu Kentlerinin Kuruluş ve Gelişim İlkeleri, yayınlanmamış doktora tezi, İTÜ, İstanbul, bölüm 3, ss. 132-136, bölüm 4, ss. 145-; Z. Yenen (1992) "Social and Religious Influences on the Form of Early Turkish Cities of the Ottoman Period", Journal of Architectural and Planning Research (JAPR) - special issue: Influences on Urban Form, v.9, n.4, pp.301-314

Şekil 9

a. *Fatih Külliyesi'nin simetrik düzendeki planı, kapıları ve yakın çevre ilişkisi; Ayverdi Haritası* 1875-1882) referanslı yol dokusu üzerine işaretlenmiştir; çizen: M. Biçer. A: Boyacı Kapısı, B: Börekçi Kapısı, E: Çorbacı Kapısı, F: Türbe Kapısı, C-D-G-H: medreseler arasındaki kapılardır.* E. H. Ayverdi (1958) 19. Asırda İstanbul Haritası, Fetih Derneği İstanbul Enstitüsü Yayınları, Şehir Matbaası, İstanbul.* ***b.*** *Fatih Külliyesi'nin 600 m, 800 m ve 1000 m etki alanında yer alan camiler, mescidler ve etki alanları* Camiler*: 1-Halil Paşa Camii, 2-Manisalı Mehmet Paşa Camii, 3-Eski İmaret Camii, 4-Hafız Paşa Camii, 5-İskenderpaşa Terkim Camii, 6-Balipaşa Camii* Mescidler*: Kambur Mustafa Paşa Mescidi, Mustafa Bey Mescidi, Dülgerzade Mescidi, Payzen Yusuf Paşa Mescidi, Saraçhane Mescidi, Hüsambey Mescidi, Kepekçiler Mescidi, Kepenekçi Ali Mescidi, Hacı Hasanzade Mescidi, Sinanağa Mescidi, Altı Boğaca Mescidi, Yarhisar Mescidi, Kirmasti Mescidi, Hacegi Mescidi, Pirinççi Sinan Ağa Mescidi, Emir Buhari Mescidi, Hacı İlyas Mescidi, Hoca Üveyz Mescidi, Dibek Mescidi, Sarıgüzel Mescidi, Hasan Halife Mescidi Cami-mescid ayrımı Müller Wiener Haritası referans alınarak yapılmış, harita 2008 yılı öncesi mahalle sınırları esas alınarak çizilmiştir; çizen: M. Biçer.*



Değerlendirme / Tarihi Yarımada'nın Mekân Organizasyonu İlkeleri Ve Ölçütleri Açısından Yorumlanması

Yapıların dışını 'kentsel mekân' olarak algılamayı etkileyen unsurlar; geometrik karakterin yanısıra biçim, içerik ve anlamdır[33]. Bu unsurlar doğal veriler ile birlikte ele alındığında ortaya çıkan estetik o yerin kültürel peyzajında etkili olur. Kentsel tasarımın mimari ölçeğe yakın tanımları kütle ↔ mekân ilişkileri üzerinedir; planlama bilim alanı, buna ek olarak, fizik çevrenin kalitesinin yükseltilmesi konusuna ve 'yer ↔ kullanıcı' entegrasyonuna eğilmektedir. Tarihçi öğreti ise 'yer' konusunu 'zaman' içinde ele almayı öngörür. Buna göre makalede; "salt tek bir yapının etkisine değil, bir grup yapının birlikte kurgusuna, çevreledikleri mekâna", "ilişkiler sanatına", "kullanıcı için anlamlı olan çevrenin düzenlenmesine"[34] ve çevrelenmiş / korunmuş / sınırlandırılmış, insanın kapasitelerine uygun, algılanabilir olan mekânın süreç içindeki organizasyonu konusuna yönelinmiştir.

Bu konu değerlendirme bölümünde kentsel tasarım literatürü bilgilenmesine dayanan kabuller doğrultusunda yorumlanmaktadır:

- Ekonomik ve toplumsal ilişkilerin evrimi sonucunda oluşan mekân; zamana ve yere bağlı olarak esneklik ve değişkenlik gösteren, özel bir binayı öne çıkarmak, önemli bir hareketi yönlendirmek üzere tasarlanan / kurgulanan, iletişim aracı olarak insan ↔ çevre etkileşiminde etkin rol oynayan, ölçüler

[33] Mekân tanımı makale çerçevesinde ele alınmaktadır. Z. Yenen

[34] Bakınız: G. Cullen (1971, first published 1961). The Concise Townscape. The Architectural Press; K. Lynch & L. Rodwin, A Theory of Urban Form, Journal of the American Institute of Planners, Taylor & Francis.

bakımından kavranabilen, çevredeki yapılarla ilişkiler kurulmasına olanak tanıyan özelliklere sahip olduğu oranda "iyi"dir.

- Karakteristik kentsel kompozisyonu kuran elemanlar; doku, sürekliliği sağlayan yollar (kanal mekânlar / bağlantı elemanları), toplanma mekânları, kütleler ve bunların arasındaki ilişkilerdir: tekrar, ritim, alçak x yüksek, küçük x büyük ögeler, yoğunluk ve ölçektir.

Makalede mekân organizasyonu çerçevesinde ele alınan konu ve kabuller doğrultusunda; tarihi yerleşmenin kurgusuna omurgası doğrultusunda odaklanılmıştır. Kentin süreç içinde omurga boyunca yapılanan ve çevresini kuran açık ve kapalı kamusal alanları ve yapıları ile bu kamusal alanların işlevi ve bunun yanısıra banileri, biçimlendirenler, inşa edenler, sakinler için anlamları -harita ve fotoğraflardan da yararlanılarak-[35] aktarılmaya çalışılmıştır. İzleyen satırlar önceki sayfalarda yer verilen bilgilenmenin yorumudur.

siluet → anlam

Tarih boyunca günümüzde Tarihi Yarımada olarak adlandırılan ve Çatalca Yarımadası'nın güneydoğu ucunda, Boğaziçi girişinde, doğal bir oluşum olan Haliç doğal limanının çevresindeki coğrafyada yerseçen tüm uygarlıkların burada kurduğu yerleşmeleri tanımlayan ve karakter kazandıran en önemli bileşen topografya özellikleri olmuştur. Bu verinin potansiyellerinin değerlendirilmesi Haliç coğrafi mekânında kıyı ve yamaç yerleşmelerinin gelişmesini sağlayan, İstanbul'un özgün siluetine temel oluşturan bir süreçtir.

kıyılar - Haliç'in ve Marmara Denizi'nin sağladığı doğal liman potansiyelinden faydalanılmış, Haliç tekne / gemi üretiminin ve ticaret limanının yerseçtiği bir deniz üssü olarak işlevlendirilmiş, Konstantinopolis ve İstanbul'un kıyıları, aynı zamanda, balıkçılık yapılan, Roma ve Osmanlı imparatorluklarının egemenlik ve etki alanlarından türlü malın sahil surlarının önündeki iskelelere getirildiği, teknolojik değişimle kıyıların kayık iskelelerinin yanısıra kent ölçeğinde vapur iskeleleri ile de donatılması sürecinde sosyo-ekonomik ve kültürel yapıyı kent imajında yansıtan alanlardır.

tepeler ve yamaçlar - Farklı dinlerin mabetlerinin ve külliyelerde sultan camilerinin kentin yerleştiği arazinin yüksek kısımlarına konumlandırılması[36], külliyenin diğer yapılarının arazinin eğimine uyumlu şekilde, farklı kotlarda inşa edilmesi, ölçek farklılığı ve yerseçimi ile yapılar arası kademelenmenin öne çıkarılması, böylelikle yapı ile oturduğu topoğrafyanın bütünleşmesinin sağlanmasıyla Haliç ve Boğaziçi'nde karşı yakalardan ve Marmara Denizi'nde su yüzeyinden yaklaşırken güçlü bir görünüm ve imge yaratılması başarılmıştır. Tüm kente ve bir alt-bölgeye hizmet eden kamusal hizmet yapılarının yer seçiminin önemle, çok faktörlü yapılması, topoğrafyanın zenginliğinden yararlanılması; İstanbul'da egemen olan yönetimlerin (güç sahiplerinin) iradesinin ve varlığının mekânsal kurguya yansıtılması İstanbul'un özgün siluet değerlerinin başında gelmektedir. Eğimli arazide; önceki devir yapılarının istinat duvarlarından, arazi tahkimatından külliyelerin taç yapılarının güvenli taşınması için yararlanılması, yapılar arasındaki ve banileri arasındaki hiyerarşiyi güçlendirmek üzere; daha alt kademe yapıların giderek kıyıya süzülen taraçalar üzerinde inşa edilmesi, kütlelere ve onların simgeledikleri açık kamusal alanlara ve/veya 'kent - semt - mahalle' sıra düzenine işaret eden kararlı bir tutumdur.

Osmanlı Devleti'nin Balkanlar'da ve Anadolu'da gelişmeye başladığı dönemde kentin imarı anlayışı;

• topoğrafyayı dikkate alarak tepelerde geniş kapsamlı hizmet yapılarını (külliyeleri) konumlandırma, bu hizmet yapılarının yaşatılması / sürekliliğinin sağlanması için vakıf kurumu ile yapılandırma,

• bu yapılar arasındaki hiyerarşiyi görünüme yansıtma, aynı zamanda kentin alt-bölgelerinin / semtlerin odaklarına / merkezlerine işaret etme,

[35] Bu çalışmada tüm harita çizimleri ve çizim sürecindeki kaynak araştırmaları, fotoğraf kaynakları araştırması vb. süreç şehir plancı - kentsel tasarım uzmanı Merve Biçer tarafından gerçekleştirilmiştir. Fotoğraflar kentin yollarından, kıyılarından, seyir teraslarından... görünen haliyle seçilmiştir, iç mekânlar anlatıma ve görsel malzemeye dahil edilmemiştir.

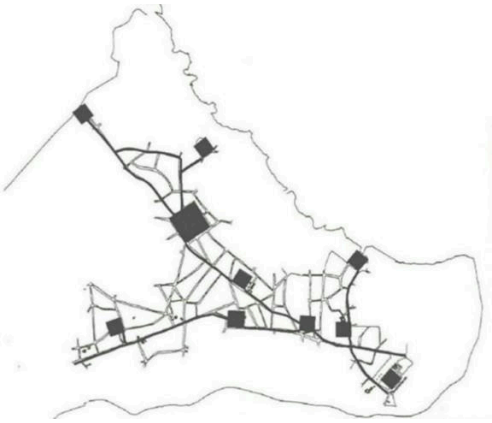
[36] Bakınız: Şekil 4, Şekil 5, Şekil 6

• çevreden kente yaklaşımlarda kentin görünümünde yerleşmenin yapısal / 'structural' sistemine referans verme,

• kentsel tasarım literatüründeki söyleyişle kentin kavranmasını ve yönlendirmeyi sağlamaktır.[37]

Kentin imarı Osmanlı Devleti'nin egemenliğinde önceki başkent Bursa'da geliştirilen şehircilik anlayışının ve ilkelerinin İstanbul'a uyarlanması ile gerçekleştirilmiştir. Mese ve bağlı akslar üzerinde sultanların, saray mensuplarının, askeri yöneticilerin tepelerde ve yamaçlarda yaptırdıkları üst kademe hizmet yapıları ile Ayasofya'nın görkemine ve diğer Doğu Roma mabetlerine katılan yapılar silsilesi kentin imajının en güçlü yanı olmuştur. (Şekil 10) İstanbul'un Haliç yönündeki kapılarından olan Eminönü-Sirkeci'deki iskelelerde vapurdan inildiğinde ya da Haliç'in kuzeyinden Galata Köprüsü üzerinden yaya yaklaşılırken, karşı yakalardan, denizden ve Eyüp sırtlarından seyredildiğinde tepelerdeki bu kubbeli, minareli yapılar silsilesi kentin -inanç farkları gözetilmeksizin- bütüncül bir yaklaşımla imarına gönderme yapan anlamlı bir karşılama sunmaktadır. (Fotoğraf 15)

Şekil 10
İstanbul'da külliyelerin mekânsal dizilimi[38], görünüm



Fotoğraf 15
Karaköy'den Eminönü'ne yaklaşırken köprüyü karşılayan Yenicami ile sağında solunda, farklı kotlarda camiler (Büyük İstanbul Tarihi)



[37] Bakınız: Z. Yenen (1988), y.a.g.e. ve Z. Yenen (1992) , y.a.g.e.

[38] Bakınız: D. Yollu (2006) Mekân Organizasyonu ve Biçim Kavramlarının Tarihi Yarımada Örneğinde İncelenmesi, yayınlanmamış yüksek lisans tezi, YTÜ FBE Şehir Planlama Programı, s. 86.

Marmara Denizi yönünden İstanbul'a yaklaşırlarken seyyahları büyüleyen, tasvirlerine yansıyan bu müstesna komposizyon; tarihin görünürlüğü, doğal verilerle etkileşim, gökyüzünün, güneşin, suyun, peyzajın aynı bakış açısına sığması, anlamlı, anlaşılabilir ögelerle hoşnutluk verirken aynı zamanda eğiten bir olgudur. Tepelerden kat kat kıyıya kavuşan kentin görünümünde; kıyı alanları, yamaçlar ve tepeler imaj ve kimlik unsurları olarak, bütünün parçaları şeklinde birleşmekte, gün ışığında ortaya çıkan bütüncül algılama ve gün batımındaki siluet 'unique'/eşsiz olarak nitelenmektedir. (Fotoğraf 15, Fotoğraf 16)

Fotoğraf 16
Karihi Yarımada silueti, Temmuz 2023



Fotoğraf 17
Haliç kıyısından Fener Semtine bakış - Kıyıda tekne yanaşma alanları (biraz ileride Haliç kent ölçeğinde suyolu olarak kullanılmaya başlandığında yapılan Fener İskelesi), demirden yapıldığı için dünyada yegâne olduğu söylenen Bulgar Kilisesi / StStephen Church, tepede (Rum Ortodoks Patrikhanesi yakınında) Fener Rum Okulu'nun göründüğü bu dar kadrajlı fotoğrafta deniz rengi, su kültürü, İstanbul'un dokusundaki farklı inançların farklı renklerdeki yapıları ve birlikte ortaya koydukları zengin kültürel peyzaj kavranabilmektedir.



İstanbul / Tarihi Yarımada karşı yakalarla birlikte ve günün farklı zamanlarında bakılmadığında farkedilmeyen gizemli anlamlar da içermektedir. Geçmişi Neolitik döneme uzanan böyle bir kültürel manzume efsaneler, öyküler, söylemlerle yaşayagelmiştir. Bunlardan mimarın hünerlerine ilişkin biri de Kanuni Sultan Süleyman devrinde kentin kültürel peyzajına katılan iki cami ile ilgilidir. Mimar Sinan'ın doğayı gözlemleyerek Edirnekapı'da (altıncı tepede) inşa ettiği Mih-r-î Mâh Sultan Camii'nin minaresinin arkasında güneş battıktan sonra Üsküdar'da kıyı alanında aynı isimle inşa ettiği caminin minareleri arasından ay doğmaktadır. Bu örnekte bânisinin adıyla ve doğum günü ile bütünleşen, zamanın anlamının kentin anlamıyla özdeşleştiği bir içerikle tanışılmaktadır.

Aristo kentin amacının insanı mutlu ve güvenli kılmak olduğunu ifade etmiştir.[39] Makalenin kavramsal bakış bölümünde -literatüre referansla- sakinleri mutlu kılan, insanca yaşama elverişli çevreler düzenleyebilme esasları sıralanmıştır. İstanbul'un / Tarihi Yarımada'nın arkeolojik kentsel sit, kentsel sit, tarihi sit olarak bütünüyle 'sit' ilân edilmesinin, dünya miras alanı statüsü verilmesinin arka planında -bu kararların yazılı metinlerine yansımayan-;

- tarihsel derinlik, tarihin görünürlüğü,
- sembolik ögelerin varlığı, kültürel anlamlar, güçlü imaj, odaklar, referanslar,
- kamusaldan özele mekânsal kademelenme,
- kullanıcılar için gerekli hizmetlerin ve teknik desteğin sağlanması,
- farklı kılan özellikler, ölçek farklılıkları, çeşitlilik,
- alt-bölgelerin farklılığı, etnik grupların mekâna yansıması,
- sürprizler barındırma, cezbetme, deneyim zenginliği yaşatma,
- anlamlı, anlaşılabilir ögelerle hoşnutluk verirken aynı zamanda mekânsal olarak eğitme,
- kimlik, 'yer' duygusu ve giderek 'benzersizlik'

ile donanmış yüklü bir içerik, bütünsel bir referans çerçevesi vardır.

Rossi, siyasal, toplumsal, ekonomik sistemlerin ürünü ve coğrafya ile mimarlığın bütünleşmesi olan kent tarihsel hazinedir, bu nedenle devamlılığı önemlidir, demektedir. Yukarıdaki referans çerçevesi kapsamındaki tarihsel yaşamın gerçek sabit ögeleri olan kurumlar ve onların mekândaki tezahürü olan anıtlar temel yerleşim düzenine / planlamaya işaret eden, zamanla farklı anlamlar kazanan, kentin dinamik sürecinde sabit ögeler, referans noktalarıdır. Siyasal, toplumsal, ekonomik sistemlerin ürünü ve coğrafya ile mimarlığın bütünleşmesi olan kent tarihsel bilgi ve belge kaynağıdır.[40]

Tarihi İstanbul'un her biri kente karakter kazandıran alt-bölgelerle tanımlı morfolojik yapısı, benzerlerinden, çağdaşlarından farklı gelişmiş kültürel peyzajının da nedenidir. Mekânsal sisteminin arkasında; düzen, farklılık, bütünlük ilkelerine dayalı bir organizasyon sistemi ve onu besleyen, kentin yapılanmasını etkileyen kurumsal yapı vardır.[41] Kurumsal yapı aracılığı ile kent toplumunun gereksindiği donatılar, kentsel hizmetler karşılanmış, arazi kullanışı ve kamusal hizmet yapılarının konumlandırılmasını da düzenleyen bu durum doğrudan kentin mekânsal örgütlenmesine ve odak noktaları olarak görünümüne yansımıştır.

Bu oluşumun incelenmesi, süreç analizi ile anlaşılmaya çalışılması;

yerleşmelerle ilgili karar oluşturanlara bütünün algılanabilmesi, imajın korunması için çaba gösterme, bunun için sadece fiziksel varlığı değil, tarihi süreci ve coğrafi yapı ile ilişki kurmayı önemseme, sürekli ögeler ve kalıcılıkları ile iklimsel özelliklerden yararlanma yoluyla farklı seviyelerde algılanabilir

[39] C. A. Doxiadis (1968) Ekistics, an Introduction to the Science of Human Settlements, Oxford University Press.
[40] Bakınız: A. Rossi (2003), pp. 4-6, 28-29, 43, 80-81, 83, 89, 121.
[41] Lynch bunu "... kenti sembolik kalıcılık, düzen, erişilebilirlik ile imar edenlerin ... uzun zaman aralığında kalıcı fiziksel stratejileri" olarak nitelendirmektedir. Bakınız: K. Lynch (1989), p. 36.

mekânsal düzen için özenli olma, donatıların temini, iletişim ağı konularında eski ve yeninin uyumunu dikkate alma, anlaşılır, kavranabilir, tanımlı sınırlarla yerleşmeyi herbirinin farklı kimliği olan alt-bölgelere ayırma, aynı zamanda kentin fizik mekânının düzenlenmesindeki bütüncül yaklaşıma dikkat çekme[42], tarihsel rollere referans verme,

sakinlere ve kullanıcılara ise yerleşmeye sahip çıkma ve çevresel kaliteyi sürdürme görevleri düşmektedir.

Yazar Bilgileri Zekiye Yenen (Prof. Dr.)

[1] Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, İstanbul, Türkiye

0000-0003-3413-4210 yenen@yildiz.edu.tr

Kaynakça | References

Barkan, Ö. L. (1962–1963). Şehirlerin teşekkül ve inkişaf tarihi bakımından Osmanlı İmparatorluğu'nda imaret sitelerinin kuruluş ve işleyiş tarzına ait araştırmalar. İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası, 23(1–2).

Batur, A. (Ed.). (1996). Dünya kenti İstanbul / Istanbul – World City. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Ergin, O. N. (1936). Türkiye'de şehirciliğin tarihi inkişafı (Yay. No. 3). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, İktisat ve İçtimaiyat Enstitüsü.

Ergin, O. N. (1939). Türk şehirlerinde imaret sistemi. İstanbul.

Kuban, D. (1965). Anadolu - Türk mimarisinin kaynak ve sorunları (s. 14). İstanbul: İTÜ Mimarlık Fakültesi.

Kuban, D. (1996). İstanbul, bir kent tarihi: Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Lynch, K. (1960). The image of the city (13th ed.). Cambridge, MA: The MIT Press.

Lynch, K. (1989). Good city form (6th ed.). Cambridge, MA: The MIT Press.

Müller-Wiener, W. (1998). İstanbul Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı / Die Hafen von Byzantion, Konstantinupolis. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Rossi, A. (2003). Şehrin mimarisi / The architecture of the city (N. Gürbilek, Çev.). İstanbul: Kanat Kitap. (Orijinal çalışma 1982'de yayımlandı)

Yenen, Z. (2016). Historic cultural landscape of Istanbul. World Heritage, 80, 24–33.

Yenen, Z., & Berkmen Yakar, H. (2007). İstanbul'un tarihî kesimine Haliç bütünlüğünde bakmak. İstanbul Kent Sempozyumu, 13–15 Eylül 2007 (ss. 231–240). İstanbul: TMMOB İl Koordinasyon Kurulu.

Yenen, Z., & Yücetürk, E. (2004). Haliç'in mekânsal bütünlüğü ve siluet irdelemesi. S. F. Göncüoğlu (Der.), Dünü ve bugünü ile Haliç Sempozyumu, 23 Mayıs 2003 (ss. 591–603). İstanbul: Kadir Has Üniversitesi.

[42] Bakınız: A. Rossi (2003), pp. 2, 3, 4-6, 83-89.

Bölüm 3
Chapter 3

İstanbul Tarihi Yarımada – Stratejilere, Planlara, Projelere Rağmen...

Istanbul Historical Peninsula – Despite the Strategies, Plans, and Projects...

N. Hülya Berkmen [1] & Sırma Turgut [2]

[1] İstanbul Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul, Türkiye
[2] Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul, Türkiye

Öz

Tarihi Yarımada çeşitli dinamikleri ile farklı disiplinler tarafından tarihsel süreç içerisinde irdelenmeye devam eden ve her seferinde yeniden ve yeniden keşfedilebilen, konuları, sorunları, mekânları üretken olan, eskiden beri süregelen ve giderek de artan problemleri ile İstanbul üzerinde 'tektaş' değerinde bir alandır. Bu nedenle farklı yaklaşımlarla planlama konuları ve politikaları her dönemde tartışılmaktadır. Tarihi Yarımada bir yandan özgün coğrafya, doku, tarih, kültür, sosyal, ekonomik dinamiklere sahip iken bu nitelikleri ile aynı zamanda İstanbul Metropoliten Alanı'nın bir izdüşümü / yansıması olarak kabul edilebilir. Bu çalışma ile Tarihi Yarımada'nın yaklaşık 40 yıllık planlama, sorun çözme süreci ile bu süreç kapsamında yapılan tüm çalışmalarda ihmal edilen yarımadanın "su" ögesi ile olan ilişkisi ve yine alanın üzerinde "ikamet" edenler üzerinde durulmaktadır.

Abstract

Istanbul Historical Peninsula is an area worth a 'monolith' on Istanbul, with its various dynamics, its issues, problems and spaces that continue to be examined throughout the historical process by different disciplines and can be discovered again and again, its issues, problems and spaces are productive, and its problems that have been going on for a long time and are increasing day by day. For this reason, planning issues and policies are discussed with different approaches in every period in the Historical Peninsula. While Istanbul Historical Peninsula has unique geography, texture, history, culture, social and economic dynamics, it can also be considered a projection and reflection of the Istanbul Metropolitan Area with these qualities. This study focuses on the approximately 40-year planning and problem-solving process of the Historical Peninsula and its relationship with the "water" element of the peninsula, which has been neglected in all studies carried out within the scope of this process, and the people who "reside" on the area.

Anahtar Kelimeler Tarihi Yarımada · koruma · koruma amaçlı imar planı · koruma politikaları · yönetim planı · konut alanları · su ögesi

Keywords Historical Peninsula · conservation · conservation plan · conservation policies · management plan · residential areas · water

Berkmen, N. H. & Turgut, S. (2025). İstanbul Tarihi Yarımada – Stratejilere, planlara, projelere rağmen. in A. Esen, K. Eyüpgiller K. & A. Darby D. (Eds.), *Geçmişten Günümüze Tarihi Yarımada'nın İmarı* (p. 42-63). İstanbul University Press. https://doi.org/10.26650/B/AH1.2025.008.03

This work is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.
© 2025. Berkmen, N. H. & Turgut, S.

N. Hülya Berkmen hulyaberkmen@istanbul.edu.tr

Extended Summary

The Istanbul Historical Peninsula, which has a special importance in every period with its historical, geographical, and cultural identity within the Istanbul Metropolitan Area, has an important place in world history as well as in Turkey. With all these unique qualities, especially since the mid-1980s, planning decisions, inventory studies of values to be protected, threats to the area, precautions to be taken against these threats, solution proposals, and political approaches produced to keep the İstanbul Historical Peninsula alive have gained momentum.

This study specifically focuses on the four regions in the area (Sultanahmet Archaeological Park, Süleymaniye Mosque and its Associated Conservation Area, Zeyrek Mosque (Pantocrator Church) and its Associated Conservation Area, Land Walls of Istanbul), which have been built in the Historical Peninsula since the process of being included in the World Heritage Site List by UNESCO in 1985, the upper-scale and the lower-scale plans made in the Historical Peninsula, the decisions taken within the scope of special status areas such as tourism center areas, renewal areas, conservation areas, etc. determined within the area, and the practices that emerged as a result of the legal changes made in a piecemeal manner are discussed comparatively.

Conservation development plans, management plans, the relationships / non-relationships between urban design projects and urban design guides, and their roles in the process, and the potential of the area made throughout the Istanbul Historical Peninsula are discussed.

The geographical location of the Istanbul Historical Peninsula and especially its topography, the relationship of its topography with water form the basis of the city's privileged qualities in the world. The hills caused by the topography and the "silhouette" formed by the construction on it are Istanbul's most important value and difference. Being the capital by the sea, the dynamics of being a port and trade city, the development of water within the city, and Istanbul's preservation of the continuity of the population living on it throughout the historical process distinguish the Peninsula from its peers.

The Istanbul Historical Peninsula, which is a unifying force between the East and the West, is a basin in terms of economy, culture and social life, with more than 10 thousand monuments and examples of civil architecture located on the Historical Peninsula, intertwined streets, the daily life of the local people continuing within the structures on the streets, visitors and those coming from different districts of Istanbul to work in the area, which may seem chaotic from the outside but where a certain harmony continues, with the Peninsula continuing to be together.

The Istanbul Historical Peninsula is an area where approximately 360 thousand people live (2023 ADNKS) and continued to function as the sole center of Istanbul until the 1970's with its administrative, educational, health, transportation and tourism functions (Table 1). These functions continue today, although their qualities, densities and areas of influence have changed. It is seen that the Peninsula is a 1st Degree Archaeological, Urban Archaeological, Urban and Historical Site, World Heritage Sites, Istanbul Historical Peninsula Management Plan border, renewal areas, tourism center areas, protection zones, areas included in the scope of zoning amnesty, authority, responsibility limits, plan decisions overlap and from time to time, with the sanctions of the central administration, projects that affect the entire city and especially the Peninsula, and quite complex processes follow each other. Despite all these qualities and values that need to be protected, the Historical Peninsula, which did not have a holistic plan until the mid-1990's, has attracted attention again in terms of planning dynamics with the four heritage areas listed by UNESCO in 1985.

In addition to all the efforts made by local governments, professional chambers, relevant departments of universities, and civil society organizations to increase the quality of life in the area and to make it earthquake-resistant, the problems of the Istanbul Historical Peninsula, which is a contested area, continue at full speed with the applications that national and international capital are trying to recreate the area.

This study discusses why all the well-intentioned efforts that were intended to be considered did not create the desired effect on the area and why certain problems have persisted for years.

The study area is also one of the oldest residential areas in Istanbul. This points to another problem. The city and this region are one of the areas with the highest earthquake risk, and a significant part of the existing structures are old and in need of renovation. For this reason, new problems are also on the agenda in terms of planning the area.

Approximately 20% (325.95 ha) of the total area of the Istanbul Historical Peninsula is residential (Fatih Municipality, 2020). The residential population living in the area, which is mainly defined as the old Fatih District (Figure

5), lives in approximately 40 thousand buildings, 80% of which are pre- 1980 structures. Eliminating the earthquake risk of those living in such a building stock, improving their quality of life, and ensuring a sense of belonging and ownership in the area is only possible with holistic planning decisions.

The Istanbul Historical Peninsula is an area worth a 'monolith' on Istanbul, with its various dynamics, its issues, problems and spaces that continue to be examined throughout the historical process by different disciplines and can be discovered again and again, its issues, problems and spaces are productive, and its problems that have been going on for a long time and are increasing day by day. For this reason, planning issues and policies are discussed with different approaches in every period in the Historical Peninsula.

While Istanbul Historical Peninsula has unique geography, texture, history, culture, social and economic dynamics, it can also be considered a projection and reflection of the Istanbul Metropolitan Area with these qualities.

This study focuses on the approximately 40-year planning and problem-solving process of the Historical Peninsula and its relationship with the "water" element of the peninsula, which has been neglected in all studies carried out within the scope of this process, and the people who "reside" on the area.

Giriş

İstanbul Tarihi Yarımada'nın coğrafi konumu ve özellikle topoğrafyası, topoğrafyasının su ile olan ilişkisi kentin dünya üzerindeki ayrıcalıklı niteliklerinin temelini oluşturmaktadır. Topoğrafyanın neden olduğu tepeler ve üzerindeki yapılaşmanın oluşturduğu "siluet" İstanbul'un en önemli değeri ve farklılığıdır. Deniz kıyısında başkent olması, liman ve ticaret kenti olma dinamikleri, suyun kent içindeki gelişimi, İstanbul'un tarihsel süreçte üzerinde yaşayan nüfusun sürekliliğini koruması Yarımada'yı benzerlerinden ayırmaktadır.

Doğu-batı arasında birleştirici olan Tarihi Yarımada üzerinde yer alan 10 binden fazla[1] anıt eser ve sivil mimarlık örnekleri, içiçe geçmiş sokakları, sokaklar üzerindeki yapılar içinde devam eden yerel halkın gündelik yaşamı, ziyaretçiler ve İstanbul'un farklı ilçelerinden alana çalışmak için gelenlerle dışarıdan bakıldığında kaos gibi görünebilen ancak belli bir uyum içinde birlikteliklerin devam ettiği Yarımada ekonomik, kültürel, sosyal olarak bir havzadır.

Bütün bu niteliklerine, korunması gereken değerlere karşın 1990'lı yılların ortalarına kadar bütüncül bir planı olmayan Tarihi Yarımada, 1985 yılında UNESCO tarafından listeye alınan dört miras alanı (Sultanahmet Kentsel ve Arkeolojik Koruma Alanı, Süleymaniye Camii ve Çevresi Koruma Alanı, Zeyrek Camii (Pantokrator Kilisesi) ve Çevresi Koruma Alanı), İstanbul Kara Surları Koruma Alanı) ile planlama dinamikleri açısından yeniden dikkatleri üzerine çekmiştir.

Yerel yönetimlerin, meslek odalarının, üniversitelerin ilgili bölümlerinin, sivil toplum kuruluşlarının alanın yaşam kalitesini arttırmaya, depreme karşı dirençli bir yer olması adına yapılan tüm uğraşların yanısıra, ulusal ve uluslararası sermayenin mekânı yeniden üretmek adına yapmaya çalıştığı uygulamalar ile bir çekişme alanı olan Tarihi Yarımada'nın sorunları tüm hızıyla devam etmektedir.

Bu çalışma yapılan tüm iyi niyetli düşünülmek istenilen çalışmaların alan üzerinde neden istenilen etkiyi yaratmadığını, neden belirli sorunların yıllardır süregeldiğini tartışmaktadır.

İsminin Anlamında Saklı Olan "SU" Ögesi – Tarihi "YARIMADA"

Adını coğrafi konumundan alan Tarihi Yarımada'da Haliç, İstanbul Boğazı ve Marmara Kıyıları, limanlar, iskelelerin yanısıra yeraltı ve yerüstü su yapıları ile kentin çok katmanlı kültürünü direkt olarak etkilemektedir. Kültürüne katkılar sunan ayazmaları, sarnıçları, çeşmeleri, su kemerleri (Şekil 1) ile aynı zamanda suyun şekillendirdiği, anlam kazandırdığı bir yerleşmedir. İstanbul'un tarihi su yolları, bentler,

[1] Yönetim Planı Alanı'nda bulunan toplam 53.564 yapının 10.151'i (%19) tescilli eserdir. Mevcut tescilli eserlerin %66'sı sivil mimarlık örneği yapılardan, %30'u anıt eserlerden oluşmaktadır (İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı, 2018).

kemerler, çeşmeler, su terazileri, yüzlerce yıl öncesinden bugüne varlıklarını korumayı başardıkları gibi günümüzde de şehrin su ihtiyacının karşılanmasında rol sahibidirler. İstanbul'un yüzyıllar boyunca su ihtiyacını karşılamak amacıyla inşa edilmiş ve bir kısmı günümüze kadar ulaşan altı su yolu (Halkalı, Kırkçeşme, Üsküdar, Taksim, Hamidiye ve Terkos) bulunmaktadır (Karakuş, 2019) (Şekil 1).

İstanbul Roma İmparatorluğu Dönemi'nden itibaren artan su ihtiyacını su kemerleri vasıtasıyla şehir dışından temin etmiştir. Roma, Bizans ve Osmanlı dönemlerinde Istrancalardan başlayarak İstanbul dışındaki kaynaklar (membalar) ve yüzey suları kemerlerle taşınıp, yeraltı sarnıçlarında biriktirilmiş ve buradan çeşmelerle dağıtılarak şehrin su ihtiyacı karşılanmıştır. Halen korunarak günümüze ulaşmış olan Valens (Bozdoğan) Kemerleri (Fotoğraf 1) Osmanlı İmparatorluğu Dönemi'nde onarılarak yıkılmaktan kurtarılmıştır.

Sözkonusu su yolları ile şehirdeki camilere, çeşme ve sebillere, imaretlere ve şehir dışındaki kışlalara devamlı olarak su verilebilmiştir (Çeçen, 2000). Su yolları ve çeşmeler dışında günümüzde Tarihi Yarımada'da kültür envanterine kayıtlı 200'den fazla sarnıç olması, suyun kent için önemini ortaya koymaktadır. Bu sarnıçlardan; Yerebatan, Şerefiye, Binbirdirek, Sultan, Zeyrek, Aetius (Karagümrük Stadı), Aspar (Fatih-Çarşamba), Mokinos (Fındıkzade-Çukurbostan) günümüze ulaşan Tarihi Yarımada sınırları içinde yer alan, bilinen ve aynı zamanda yerli ve yabancı turistin güzergahında olan destinasyonlardır. Bu sarnıçlar Osmanlı Dönemi'ne kadar etkin kullanılarak, kentin su sorununu önemli ölçüde çözmüşlerdir. Gelişen inşa teknikleri, suyun şehir dışından getirilmesini kolaylaştırdıktan sonra sarnıçlar unutulmaya başlamıştır (Güngör, 2021).

Fotoğraf 1
Bozdoğan Kemeri ve Saraçhane (Nicholas V. Artamonoff Arşivi, Mart 1936)



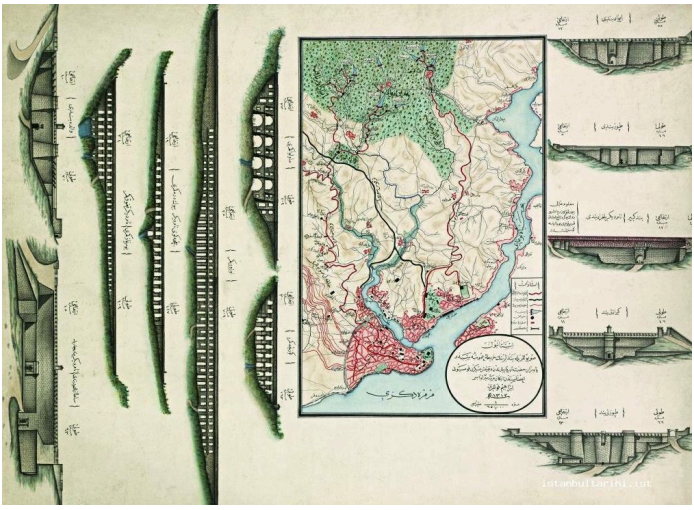
İstanbul fetih öncesinde de çok kez kuşatma altında kaldığından ve su ikmali sur dışındaki kaynaklardan sağlanamadığından şehir içindeki su kaynakları (ayazmalar) kullanılmaktaydı. Özellikle Hristiyanlar ve başka dine mensup olanlar bazı su kaynaklarının şifalı olduklarına inandıklarından birçok ayazma inancın bir ürünü olarak anılmakta ve bu nedenle Tarihi Yarımada su yapıları ile farklı inançların birarada yaşadığı kültür ile de zenginleşmekte, bu nedenlerle de "su" sosyal, kültürel ve mekânsal olarak birleştirici bir rol üstlenmektedir.

Günümüz plan kararları veya uygulanan/uygulanılmak istenilen projeler irdelendiğinde, özellikle merkezi yönetimin üst ölçekli yatırım kararlarıyla daha çok kruvaziyer liman, port vb. kararlar ile kıyı-

ların dikkate alındığı görülmektedir (Şekil 2). Söz konusu projeler alana gelecek ziyaretçi yoğunluğunu, Yarımada'nın araç, yaya trafiğini olumsuz yönde etkilemekle kalmayıp, turist çekmek adına kıyıların morfolojisinin, Yarımada'nın siluetinin zarar görmesine de neden olmaktadır. Bilindiği üzere kıyıya yapılan yatırım kararlarının etkileri sadece kıyı ve dolgu alanlarını değil, kıyının ard bölgesindeki tüm ilişkileri etkilemektedir.

Şekil 1

İstanbul Suyolları Umumi Haritası (1894-1895) (Tabakoğlu, 2015)



Şekil 2

***a.** Kıyı alanlarının morgfolojisini olumsuz etkileyen Yenikapı dolgu alanı; **b.** Yenikapı kruvaziyer liman projesi*



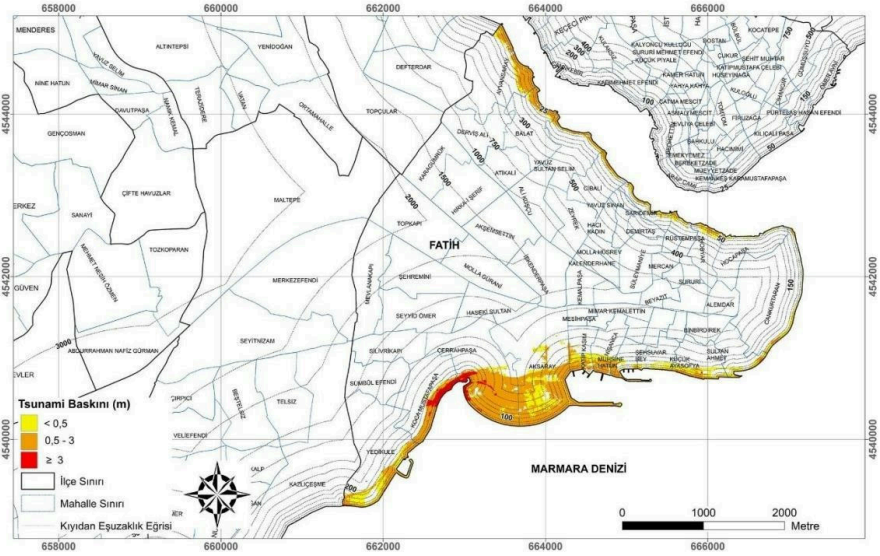
Kaynak: Google Haritalar, 2024, Fatih Haber, 2019

Kıyı alanlarına yapılan yatırımlar, alınmış olan yatırım kararları, Yarımada'nın en önemli tehditlerinden biri olan deprem ve depreme bağlı tsunami riskini de göz ardı etmektedir. Depreme Dayalı Tsunami Çalışması[2]'nda Fatih İlçesi'nde karadaki maksimum su basma derinliğinin noktasal olarak 7.02 m. ye, yatayda ise su basma mesafesinin yaklaşık olarak 650 m. ye dayandığı belirtilmektedir (Şekil 3).

[2]İstanbul İli Marmara Kıyıları Tsunami Modelleme, Hasar Görebilirlik ve Tehlike Analizi Güncelleme Projesi (2018) ve İstanbul İçin Tsunami Eylem Planı Hazırlanması İşi (2019) sonuç raporlarından yararlanılarak, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Deprem Risk Yönetimi ve İyileştirme Daire Başkanlığı, Deprem ve Zemin İnceleme Müdürlüğü tarafından üretilen, Fatih İlçesi Tsunami Risk Analizi ve Eylem Planı Raporu (2020).

Şekil 3

Tarihi Yarımada Tsunami Su Basması Dağılımı Haritası



Kaynak: Fatih İlçesi Tsunami Risk Analizi ve Eylem Planı Raporu, 2020

Suyun deniz ulaşımına katkı sağlaması rekreasyon, kıyı, kamusal alanlar yaratmak adına değerlendirilmesi, yaya ağırlıklı çalışmaların sözkonusu olması gerekirken kontrolsüz ziyaretçi sayısının artmasına neden olacak yatırımlar dikkati çekmektedir. Diğer yandan da yerel yönetim ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından paralel süreçlerde bisiklet yolları, kıyı kullanım kararlarına ait noktasal projeler tasarlanmakta ve bu kararların birbirlerini desteklemedikleri görülmektedir. Alanda araç trafiği önemli bir sorun olmaya devam ederken ve araç trafiğini azaltmaya yönelik kararlar, 1/1.000 ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı'nda, yerel yönetimin hazırladığı stratejik plan yaklaşımlarında, alan yönetim planlarının eylemlerinde yer alırken, Avrasya Tünel Geçişi, Yenikapı dolgu alanı, Haliç Metro Raylı Sistemi ile alan üzerinde transit geçişin arttırılması, siluetin gözardı edilmesine yönelik pek çok proje, Tarihi Yarımada'yı korumak, yaşatmak İstanbul Metropoliten Alanı bütününe hizmet etmek üzere yapılan plan ve uygulamalar olarak açıklanmaktadır.

Planlarda Unutulan Yerel Nüfus – Konut Alanları

Tarihi Yarımada'nın Dünya üzerindeki diğer kentsel arkeolojik sit alanları ve Dünya Miras Alanları'ndan en önemli farkı; tarihsel süreç içinde üzerinde yaşayan nüfusun sürekliliğini yitirmemesidir.

Ancak, 2000'li yıllardan sonra Yarımada'da ikamet eden nüfusu yerinde tutmak güçleşmektedir. Tablo 1'de görüldüğü üzere alanın nüfusu son 20 yıllık süreçte yüz bin kişi (%78) azalmış, yerel nüfus Yarımada dışına göç etmiş ve etmeye de devam etmektedir. Uluslararası göçle gelen nüfusun alana yerleşmiş olmaları, sosyal yapıda ayrışmalara neden olmaları, gündüz nüfusunun 2,5 milyonu aşması, alanın ulaşım odağı ve transfer merkezi olması ve bu özelliği kuvvetlendiren yeni ulaşım yatırımlarının yapılması, bütün bunların neden olduğu yerelin aidiyet duygusunun yok olması, giderek artan güvenlik sorunlarının ortaya çıkmasının nedenleri arasındadır. Ancak Tarihi Yarımada'nın yerel nüfusunun alanı terk etmesinin en önemli nedeni yapı stoğunun oldukça eski, güvenilir olmaması ve Fatih İlçesi'nin İstanbul Metropoliten Alanı'nda deprem tehditinin en yüksek olduğu alanlardan biri olmasıdır (İstanbul İli Olası Deprem Kayıp Tahminlerinin Güncellenmesi Projesi, 2020).

Tablo 1

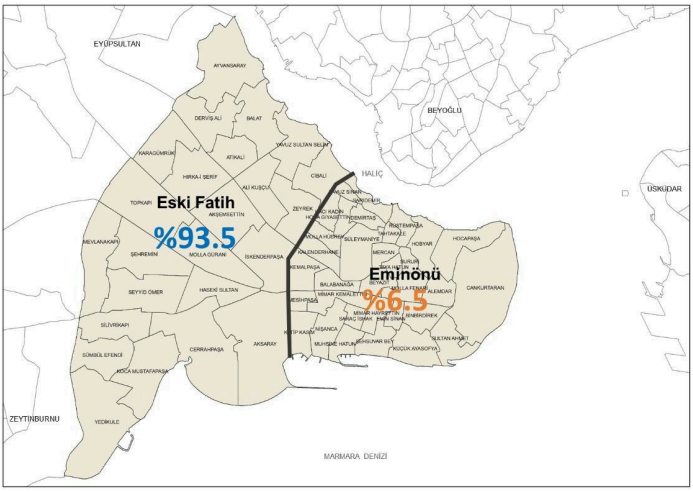
Tarihi Yarımada (Eminönü ve Fatih) yıllara göre nüfus sayıları

Yıl	Nüfus (kişi)
2000	459.143
2008	443.955
2018	436.539
2023	356.025

Tarihi Yarımada'nın toplam alanının yaklaşık %20 'si (325,95 ha) konut alanıdır (Fatih Belediyesi, 2020). Ağırlıklı olarak eski Fatih Bölgesi olarak tanımlanan alanda yaşayan konut nüfusunun (Şekil 4), %80'i 1980 öncesi yapılar olan yaklaşık 40 bin binada yaşamaktadır[3]. Böylesi bir yapı stoğunda yaşayanların deprem riskini ortadan kaldırmak, yaşam kalitelerini yükseltmek, alanda aidiyet duygusunu ve buna bağlı sahiplenmeyi sağlamak ancak bütüncül planlama kararları ile mümkündür.

Şekil 4

Tarihi Yarımada'da nüfusun dağılımı (Berkmen, 2023)[4],



2011 onaylı 1/5.000 ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı'nın konut alanları için aldığı kararlar, nüfus yoğunlukları bağlamında irdelendiğinde yoğunlukların 200-900 kişi/ha arasında değişerek alt-bölgelere göre farklılaştıkları görülmektedir. Yoğunluk değerlerinin konut alanlarına göre dağılımında %31.05 ile 500 kişi/ha yoğunluklu alanlar ilk sırada, %24.85 ile 700 kişi/ha yoğunluklu alanlar ikinci sırada yer almaktadır (1/5.000 ölçekli Tarihi Yarımada Nazım İmar Planı Plan Raporu, 2011).

Bu yoğunluklara göre Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı (2012) yeni yapılaşma koşulları adına en önemli kararları alanın topoğrafyasını dikkate alan 0-50+ rakımda kat yüksekliğinin maksimum 9.50 m (3kat), 0-40 rakım üzerinde maksimum yükseklik 12.50 m (4 kat), kara surları iç koruma kapsamında maksimum yükseklik 6.50 m (2 kat), Marmara ve Haliç sahillerinde anıt eser ve sivil mimarlık örneği yok ise maksimum yüksekliğin 9.50 m (3 kat), Yarımada bütününde ise maksimum

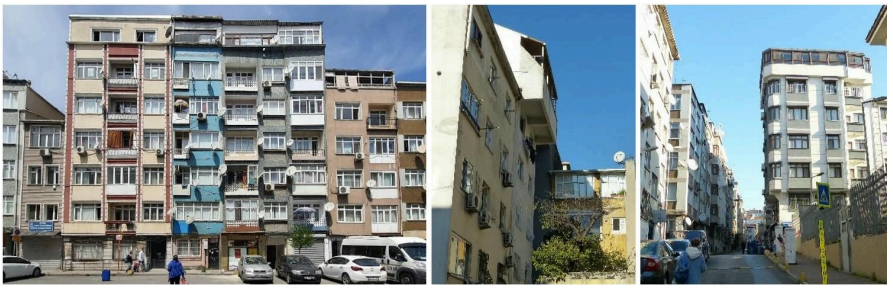
[3] İstanbul Büyükşehir Belediyesi Deprem Risk Yönetimi ve Kentsel İyileştirme Daire Başkanlığı ile Boğaziçi Üniversitesi Kandilli Rasathanesi ve Deprem Araştırma Enstitüsü işbirliğiyle 2020'de hazırlanan İstanbul İli Olası Deprem Kayıp Tahminlerinin Güncellenmesi Projesi'ne göre 2000 yılı öncesi binaların en fazla olduğu Fatih İlçesi / Tarihi Yarımada'da yaklaşık 40 bin (39.796 adet) bina olduğu ve binaların 31.899'unun (%80.15) ise 1980 öncesi yapı olduğu saptanmıştır. Bu rakamlar Yarımada'nın tüm koruma sorunlarının yanısıra "yaşatılma" problemine dikkat çekmektedir.

[4] 29 Mart 2009 tarihinde yürürlüğe giren 5757 sayılı kanunla Suriçinde yer alan Eminönü ve Fatih İlçeleri birleştirilerek, Fatih İlçesi olarak tek bir ilçeye dönüştürülmüştür.

yükseklik 15.50 m (5 kat) olarak yapılaşma kararları bulunmaktadır. Alanın pek çok alt bölgesinde plan kararlarının üzerinde kat yüksekliklerine ulaşıldığı görülmektedir (Fotoğraf 2).

Fotoğraf 2

Kat yüksekliği kararlarını aşan yapılara örnekler (İmrahor İlyasbey Cad., Ocaklı Sok., Vatanperver Sok.) (Tarihi Yarımada Kentsel Tasarım Rehberi, 2021-2023)



Kat yüksekliklerinin yeni yapılar ile tescilli sivil mimarlık örneği yapılarının yakınındaki yeni yapılarda da aşıldığı, tescilli yapıların gözardı edildiği uygulamalar da görülmektedir (Fotoğraf 3).

Fotoğraf 3

Tescilli yapıların yakınında kat yüksekliğinin gözardı edildiği yapılara örnekler (Feyzullah Efendi Sok., Adıvar Sok., Pazar Tekkesi Sok.) (Tarihi Yarımada Kentsel Tasarım Rehberi, 2021-2023)



2012 onaylı 1/1.000 ölçekli Tarihi Yarımada Uygulama İmar Planı'nın genel hükümlerinden olan ve Tarihi Yarımada siluetinin korunmasına ilişkin yapı yüksekliğinin rakım değerlerine göre belirtildiği I-20 nolu plan notu yenileme alanları için ve yenileme alanları dışındaki tüm Fatih ilçe sınırları için ayrı ayrı tanımlanmaktadır. Yarımada'nın siluetinin korunmasına ilişkin yenileme alanlarındaki kritik karar, *"... kat yükseklikleri teknik zorunluluklar göz önünde bulundurularak Koruma Kurulu uygun kararı alınarak İstanbul İmar Yönetmeliği çerçevesinde belirlenir"* ifadesidir. Bu ifade 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'na ve Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı kararlarını dikkate almayarak hatta alanın herhangi bir yerdeymiş gibi yapılaşmasının yolunu açmakta, alan bu şekilde biçimlenmekte ve süreç halen devam etmektedir.

Tarihi Yarımada'da Fiziksel Mekana İlişkin Planlar ve Uygulamalar

Tarihi Yarımada yaklaşık 360 bin kişinin yaşamını sürdürdüğü (2023 ADNKS) bir alan olup yönetim, eğitim, sağlık, ulaşım, turizm işlevleri ile 1970'li yıllara kadar İstanbul'un tek merkezi olarak işlevini sürdürmüştür (Tablo 1). Bu işlevler günümüzde de nitelikleri, yoğunlukları, etki alanları farklılaşmış olsa da devam etmektedir. Yarımada'nın 1. Derece Arkeolojik, Kentsel Arkeolojik, Kentsel, Tarihi Sit Alanı olması, Dünya Miras Alanları, İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı sınırı, yenileme alanları, turizm merkezi alanları, koruma bölgeleri, imar barışı kapsamına alınan alanları ile yetki, sorumluluk

sınırları, plan kararları üst üste geldiğinde ve zaman zaman merkezi yönetimin yaptırımları ile ortaya çıkan noktasal ancak tüm kenti ve özellikle Yarımada'yı etkileyen projelerle oldukça karmaşık süreçlerin birbirini izlediği görülmektedir (Tablo 2).

Tablo 2

Tarihi Yarımada planlama süreci ve sürece ilişkin kararlar

Tarih	Karar / Onay	Kurum
1983	2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu	
1985	İstanbul Tarihi Alanları Dünya Mirası Alanı	UNESCO
1990	1/5.000 ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı *(1994'te iptal edildi)*	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
1995	Kentsel ve Arkeolojik Sit Alanı ilan edilmesi *(12.07.1995 tarih ve 6848 sayılı karar)*	İstanbul 1 numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu
2005	Tarihi Yarımada 1/5.000 ve 1/1.000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planları	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
2005	5366 Sayılı Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun	
2006-2007	Tarihi Yarımada'da Yenileme Alanlarının İlanı (20 adet)	Bakanlar Kurulu
2008	5747 sayılı Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması Ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun ile Eminönü İlçesi'nin Fatih İlçesi'ne bağlanması	
2009	1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı *(Tarihi Yarımada geleneksel merkez lejandında)*	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
2010	Tarihi Yarımada için Geçiş Dönemi Koruma Esasları ve Kullanma Şartlarının belirlenmesi	
2011	İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı	İstanbul Tarihi Alanları Alan Başkanlığı
2011	1/5.000 ölçekli Fatih İlçesi Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
2012	1/1.000 ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı	Fatih Belediyesi
2013	Tarihi Yarımada'da Yenileme Alanlarının İlanı (1 adet)	Bakanlar Kurulu
2014	Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği	
2018	İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı	İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı
2018	İmar Barışı ilanı	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı
2020	1/1.000 ölçekli Tarihi Yarımada KAUİP – I-42 nolu Plan Notu	Fatih Belediyesi
2022	1/1.000 ölçekli Tarihi Yarımada KAUİP – I-42 nolu Plan Notu iptali	İstanbul Bölge İdare Mahkemesi
2023	1/1.000 ölçekli Tarihi Yarımada KAUİP – I-43 nolu Plan Notu	Fatih Belediyesi

14.06.2014 tarih ve 29030 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği'nin 6. Maddesi (2)[5] kapsamında planların kademeli birlikteliği ilkesi bağlamında alt ölçekli planlar kendisinden önceki üst ölçekli planların kararlarına uymak durumundadır.

Tarihi Yarımada 2009 onay tarihli 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı'nda üst ölçekli karar olarak "geleneksel merkez" olarak kabul edilmiştir (Şekil 5).

> Planda geleneksel merkez:
>
> *"... kentin ekonomik çekiciliğinde oynadığı "lokomotif" rolün önemi göz önüne alınarak; bölgenin tarihselliğinden gelen kimliği, silueti ve tarihi-kültürel dokusuyla uyumlu olmak, konut işlevini tehdit etmemek, işlevsel çeşitlilik ilkesine uymak şartı ile mevcut kültür, turizm, perakende ticaret, büro faaliyetleri, kültür endüstrileri, yabancı kurum ve kuruluşlarıyla kentin prestij alanı olma fonksiyonu daha nitelikli hale gelerek devam edecektir. Bu alanda, yukarıda belirtilen koşullara uyan üst düzey hizmet faaliyetlerinin de yer alması benimsenmektedir.*
>
> *Tarihi Yarımada'da bulunan üretim alanlarının; öncelikle eğitim, kültür endüstrileri ve hizmet sektörü için potansiyel yatırım alanı olarak ele alınması hedeflenmektedir."* (1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, 2009)

şeklinde açıklanmaktadır.

Şekil 5

1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı (2009)



1/5.000 ölçekli Fatih İlçesi Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı (2011)'nda 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı (2009) plan kararlarına uygun olarak 'geleneksel merkez' işlevinin korunması, karma kullanımın desteklenmesi, konut, turizm, ticaret, idari tesis birlikteliğinin korunması ile kültür odaklı turizm alanı olma kimliği ön plana çıkarılırken bir yandan da ziyaretçi yoğunluğunu azaltmak adına bazı kentsel ve bölgesel donatı alanlarının Tarihi Yarımada'nın dışına taşınması kararları, erişilebilirliğin arttırılması, yaya ulaşımının ve toplu taşımanın entegrasyonu da vurgulanmaktadır.

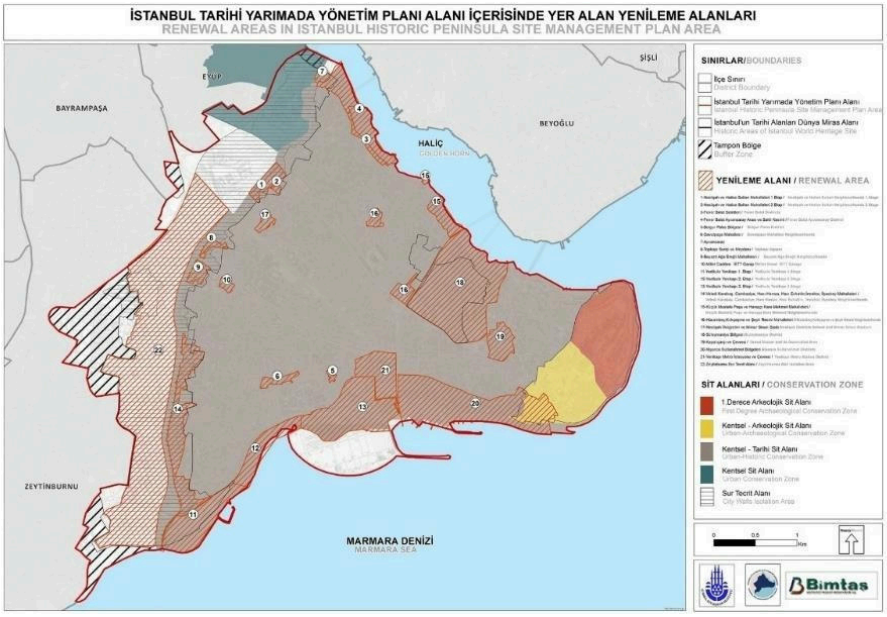
[5]Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği Madde 6 (2): Mekânsal planlar, plan kademelenmesine uygun olarak hazırlanır. Her plan, planlar arası kademeli birliktelik ilkesi uyarınca yürürlükteki üst kademe planların kararlarına uygun olmak, raporu ile bütün oluşturmak ve bir alt kademedeki planı yönlendirmek zorundadır.

Yarımada özellikle 2000 yılı sonrasında "koruma-yaşatma-planlama" yaklaşımı kapsamında birbirleriyle çelişkili, çekişmeli ve tutarsız planlama kararlarıyla karşı karşıya kalmıştır, halen de kalmaya devam etmektedir. Alan üzerinde bakanlıklar (Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Dünya Miras Alanı olmasından dolayı Dışişleri Bakanlığı) İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Fatih Belediyesi'nin planlama çalışmaları ile Dünya Miras Alanı olan Kara surlarının tampon bölge sınırları içinde yer alan Zeytinburnu, Bayrampaşa, Eyüpsultan belediyeleri plan kararları, uygulamaları da alanı etkileyebilmekte ve bu kararlar her zaman birbirlerini desteklememektedir.

Alanın 1. Derece Arkeolojik, Kentsel Arkeolojik, Kentsel, Tarihi Sit Alanı olması, Dünya Miras Alanı olmasının getirdiği koruma yasaları, ilke kararları devamlılığını korur iken, 2005 tarihli 5366 Sayılı "Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun" ve bu kanuna ilişkin 2005 tarih ve 2005/9668 sayılı "Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanunun Uygulama Yönetmeliği" kapsamında Tarihi Yarımada'nın yaklaşık %25'ini kapsayan 405 hektarlık 21 adet yenileme alanı ilan edilmiştir (2006-2007-2013 yıllarında) (Şekil 6). Yenileme alanlarının yaklaşık %65'i (226 hektar) koruma bölgelerinde kalmaktadır[6].

Şekil 6

Tarihi Yarımada'da yer alan yenileme alanları (İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı, 2018)



Koruma Amaçlı İmar Planları

Bilindiği üzere Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu 1983 yıllında ".... Korunması gerekli taşınır ve taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları ile ilgili hususları ve bunlarla ilgili gerçek ve tüzel kişilerin görev ve sorumlulukları kapsar" ifadesiyle yürürlüğe girmiştir.

[6] Fatih Belediyesi Plan ve Proje Müdürlüğü'nün Şubat 2021'de hazırladığı İstanbul İli Fatih İlçesi "5366 Sayılı Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun" Kapsamında İlan Edilen Yenileme Alanlarına İlişkin Durum ve Değerlendirme Raporu.

1990 yılında Tarihi Yarımada'nın bütününü kapsayan 1/5.000 ölçekli Nazım İmar Planı'nın amacı "*.... Tarihi Yarımada'nın eşsiz tarihi, kültürel, ve doğal değerlerinin korunması ve yaşayan bir kentsel alan olarak gelecekteki gelişmesinin, tarihi ve kültürel yönden var olan potansiyelini olumsuz yönde etkilemeyecek biçimde düzenlenecek, bu eşsiz yerin, İstanbul, Türkiye hatta dünya insanının yararına sunulması...*" olarak benimsenmiştir (İBB, Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar Planı Raporu, 2005).

Sözkonusu plan, planlamaya bütüncül bakma arayışının örneğidir. 1990 tarihli 1/5.000 ölçekli Nazım İmar Planı doğrultusunda Eminönü, Fatih ilçeleri için yapılan alt ölçekli planlar 1994 tarihinde 3194 sayılı İmar Kanunu ve ilgili mevzuata göre onaylanmış ve açılan davalar sonucunda yine 1994 yılında plan iptal edilmiştir (Gençkaya ve Boztaş, 2019).

1995 tarih ve 6848 sayılı karar ile belirlenen Sultanahmet Bölgesi'nin 'kentsel ve arkeolojik sit', Surp Sultani'nin '1. derece arkeolojik sit' ve Tarihi Yarımada'nın geriye kalan bölgesinin 'kentsel ve tarihi sit' ilan edilmesine karar verilmiştir. Bu tarihten itibaren Tarihi Yarımada 2005 yılına kadar Koruma Bölge Kurulu'nun 1995 tarih, 6898 sayılı kararıyla belirlenen "geçiş dönemi yapılaşma koşulları" ile yönetilmiştir.

Tarihi Yarımada için önemli bir kırılma noktası 2005 yılıdır. 1995 yılında alanın sit alanı ilan edilmesi ile başlayan çalışmalar sonucunda 2005 tarihli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar Planları onaylanmıştır (Tablo 2). Yarımada planlarının yürürlüğe girmesinden sonra 2005 yılında yenileme alanları ile ilgili olan 5366 sayılı Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun yürürlüğe girerek sit alanlarında "avan proje" ile kentsel dönüşümü başlatmış bir uygulama olarak tarihe geçmiştir. 5366 sayılı Kanun ile "yeniden yapmak", "yenileyerek korumak", "yaşatılarak kullanma" vb. koruma ile çatışan kavramlar ortaya çıkmıştır. Yenileme alanlarının Dünya Miras Alanları'nın bitişinde yer alması ve Kapalıçarşı gibi bir değerin de yenileme alanı ilan edilmesi başka bir tartışma konusudur.

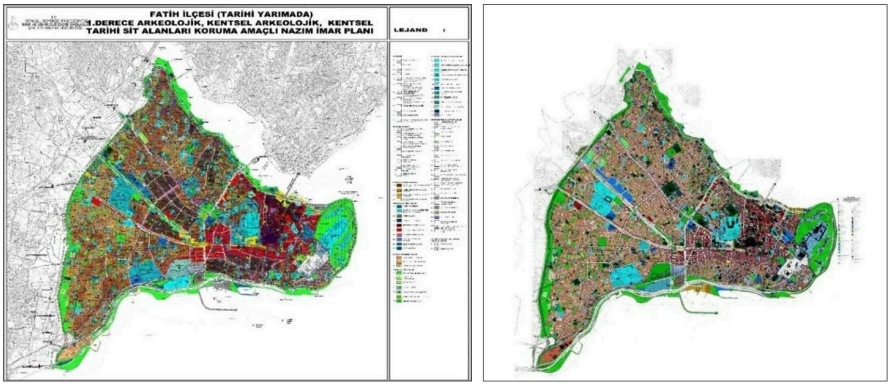
Bir yandan Yarımada'nın korunmasına yönelik, koruma politikaları tartışılırken aynı alan içinde Dünya Mirası Alanları'nın bitişiğinde, sit alanı kapsamında kalan alanları 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nu yoksayarak yenileme alanlarında uygulmaların yapılması alanın parçacıl planlamasının devamını sağlamıştır.

Bu süreçten itibaren 2007 yılında 1/5.000 ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı usul yönünden iptal edilmiş, 2008 tarihinde 5747 sayılı Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun ile Eminönü İlçesi, Fatih İlçesi'ne bağlanmış ve aynı yıl 1/1.000 ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı iptal edilmiştir.

2010 yılında Tarihi Yarımada için geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartlarının belirlenmesi sonrasında, 2011 yılında 1/5.000 ölçekli Fatih İlçesi, Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve 2012 yılında 1/1.000 ölçekli Fatih İlçesi, Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı'nın onaylanması gerçekleşmiştir (Şekil 7).

Şekil 7

a. *1/5.000 ölçekli Fatih İlçesi Tarihi Yarımada Nazım İmar Planı (2011) ve* ***b.*** *1/1.000 ölçekli Fatih İlçesi Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı (2012)*



2005 tarihinden sonra yapılan uygulamalarla Tarihi Yarımada'nın bir yandan planı yapılırken, plansız kalma süreçlerinde, geçiş dönemi yapılaşma koşulları ile alandaki uygulamaların devamlılığı sağlanmıştır.

2005 ve 2012 onaylı Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar Planları'nın en önemli farkı ve plana rağmen planın gerektirdiği temel ilkelerin benimsenmediğini ortaya koyan değişiklik 2005 yılı Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar Planları Yarımada'nın bütününe yönelik iken, 2012 onay tarihli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı yenileme alanları ile turizm merkezlerini plan sınırları dışında bırakmıştır. Bu durum Tarihi Yarımada'nın koruma amaçlı planlarla planlanamamasının, alanın sorunlarının katlanarak büyümesinin ve alanın gelişiminde planların yetersizliğini, yetmezliğini gözler önüne sermektedir. Çok kısa dönemler kapsamında uygulamalara kesintisiz devam edebilmek adına alınan kararlar, karar değişiklikleri var olan planların da etkisini yitirmesinin temel nedeni olmuştur.

Kentsel Dönüşüm ve Plan Notu Değişiklikleri

"Kentsel dönüşüm" plansız ve kontrolsüz biçimlenmiş kentler ve metropoliten alanlar dikkate alındığında olumlu / pozitif anlam yüklü olarak ve özellikle kentlerin, eski yapı stoğuna sahip görece alt-alt orta gelir gruplarının yaşadığı sağlıksız çevre ve barınma koşullarının yaşam kalitesini yükseltmek adına bir araç olarak ortaya çıkmıştır. Bu kavram ile kaliteli mekânlar, sürdürülebilirlik ilkelerine uygun güvenli alt-bölgeler adına beklentiler artmıştır.

Kentsel dönüşüm sosyo-kültürel açıdan çöküntü alanlarında, fiziki mekânda köhneme alanlarının dönüşümüne etki etmesinin yanında süreç içinde deprem riski altındaki alanların dirençliliğini arttırmak, iklim değişikliğinin etkilerini düzenlemek vb. faktörlerle yapılması zorunlu, meşru bir anlayışa evrilmiştir.

Ortaya çıkışı olumlu bir gelişme olarak görülen, umutları arttıran "kentsel dönüşüm" ugulamaları tüm dünyada olduğu gibi kentsel rant ve çıkarların eklenmesiyle farklı senaryolara dönüşmüştür. Bu durum Tarihi Yarımada gibi özgün bir alanda da değişmemiş ve kentsel dönüşüm depreme karşı, yapı stoğunun risk altında olduğu alanda merkezi yönetimin "imar barışı" uygulaması olarak yürürlüğe girmiştir.,

Tarihi Yarımada'da Sultanahmet ve Süleymaniye çevresi imar barışı kapsamının dışında tutulmuştur. İmar barışı:

"Geçici 16. Maddede Yapı Kayıt Belgesine başvuru yapılan yapılar hakkında, olası bir afete karşı dayanıklı olup olmadıklarına ilişkin bir tespitin yapılması istenmemektedir. Afet risklerine hazırlık kapsamında geliştirilen imar barışı mevcut yapının koşullarına bakılmaksızın güvenlik bakımında tehlikeli olan yapıların devam ettirilmesi tehdit oluşturmaktadır. İmar Barışı can ve mal güvenliği bakımından büyük risk taşımasının yanısıra imar mevzuatına aykırı yapılaşma eğilimini artırmakta ve imar disiplininin sağlanmasını ve denetimini olumsuz etkileyerek sağlıksız bir kentleşmenin oluşmasını"

destekler niteliktedir.

Ülkemizde imar afları kentsel adalet ve planlama perspektifinden bakıldığında tartışma konusu olmaya devam etmektedir. Mekânda sağlıklı yaşama hakkı ve adil düzen imar planı yardımıyla sağlanabilir. Bu kez adı imar barışı olsa da imar afları ile elde edilen mekânlar gerçekte plansızlığın bir ürünüdür.

İmar Barışı'nın sonrasında Fatih İlçe Belediyesi'nin 1/1.000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı'nın I-42 nolu plan notu değişikliği ise yine "çevre, can ve mal emniyetinin sağlanabilmesi ve yapıların depreme dayanıklı hale getirilebilmesi amacıyla" yapılmış ve 2020 tarihinde kabul edilmiştir. Buna göre:

"yapı ruhsatı ve/veya yapı kullanma izin belgesi almış yapılar: meri koruma amaçlı uygulama imar planında belirlenen; donatı/yol alanlarına terkini yapmak ve meri plandaki irtifa değerini 2 kattan fazla aşmamak kaydıyla yapı ruhsatı ve/veya yapı kullanma izin belgesine esas şekilde (3194 sayılı kanunun Geçici 16. maddesi kapsamında yapı kayıt belgesine konu edilen alanlar dahil edilmemek ve müktesep hak teşkil etmemek üzere) yıkılarak yeniden yapılabilir.

Yıkılıp yapılacak yapılarda meri plan veya belgesinden gelen yapılaşma hakları arttırılmamak kaydıyla düzenleme yapılacaktır. Bu kapsamda yıkılıp yeniden yapılacak yapılarda, belgesindeki kullanım amacına veya planda belirtilen fonksiyona aykırı olmayacak şekilde uygulama yapılır. Yola ve/veya donatı alanına terki olan parsellerde; yapı, parsel içerisinde ötelenebilir. Bağımsız bölümlerin otopark ihtiyacının karşılanması amacıyla, üniversite veya konu uzmanı kurum ve kuruluş tarafından arkeojeofizik yöntemler ile (jeoradar, jeomanyetik, jeoelektrik vb.) yapılacak araştırma sonucunda arkeolojik kalıntı ve buluntuya rastlanmaması halinde ilave bodrum kat yapılabilir.

Bu madde kapsamında lejantta 'Korunması Gerekli Tescilli Arkeolojik Tarih Sanat Değeri Olan Anıt Eser Yapılar' taraması bulunana yapılara (çeşmeler hariç) cephe veren ve meri'i imar planındaki irtifa değerlerini aşan yapılarda Kurul kararına göre uygulama yapılır."

denilmektedir.

Ülkenin, metropoliten alanın en önemli tarihi ve kültürel alanının I-42 nolu plan notu[7] ile korunmaya, dönüştürülmeye, deprem riskinin ortadan kaldırılmaya çalışılması mevcut sorunların katlanarak devam etmesini sağlamaktan başka bir amaca hizmet etmemektedir. Tarihi Yarımada'nın geleceğini bu plan notuna bağlamak, bütüncül planlamayı yok saymak anlamına gelmektedir. Tarihi Yarımada yerüstü ve yeraltı miras alanları ile aslında rayiç değerleri açısından en zengin ilçe iken, sözkonusu miras alanlarının gerçek potansiyeli bu kararlar ile kaybolmaktadır.

Sözkonusu I-42 nolu plan notu 2022'de TMMOB İstanbul Mimarlar Odası ve Şehir Plancıları Odası tarafından açılan dava sonucunda iptal edilerek, sonrasında 2023 yılında yürülüğe giren I-43 nolu plan notu[8] ile yer değiştirmiştir. Buna göre:

[7] 24.07.2020 tarihinde kabul edilen 1/1.000 ölçekli Fatih İlçesi (Tarihi Yarımada) Kentsel- Tarihi, Kentsel-Arkeolojik, I. Derece Arkeolojik Sit Alanları Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı 1-42 no.lu plan notuna, 29.12.2022 tarihinde İstanbul-Bölge İdare Mahkemesi Dördüncü Dava Dairesinin 29.12.2022 tarih, 2022/1114E., 2022/1734K. sayılı kararı ile plan notu iptali davası açılmıştır.

[8] İstanbul IV Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü'nün 28.03.2023 tarih, 11361 sayılı kurul kararı ile 1-43 no.lu plan notu 15.04.2023 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanınca onanmıştır.

"I-43 Meri imar planında donatı alanında kalmayan ve korunması gerekli tescilli kültür varlığı kaydı bulunmayan parsellerdeki yapı ruhsatı ve/veya yapı kullanma izin belgesi olan ve/veya 3194 sayılı İmar Kanunu'nun yürürlüğe girmesinden önce kat mülkiyeti kurulan yapılar;

belgesindeki hakları ve irtifa değeri korunmak ve imar planına göre terkinleri yapılmak kaydıyla parseli içerisinde yeniden yapılabilir. Bu madde hükümleri mülga Fatih ilçesi sınırları içerisinde 3. Derece koruma bölgelerinde kalan parsellerde uygulanır.

Bu madde kapsamında lejantta 'Korunması Gerekli Tescilli Arkeolojik Tarih Sanat Değeri Olan Anıt Eser Yapılar' taraması bulunan yapılara (çeşmeler hariç) cephe veren ve mer'i imar planındaki irtifa değerlerini aşan yapılarda Kurul kararına göre uygulama yapılır."

1/1.000 ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar Planı'nda *"yapılaşması büyük ölçüde yenilenmiş olmakla beraber kültür varlığı sivil mimarlık örnekleri ile anıt eserlerin seyrek olarak bulunduğu kentsel alanlar, doğal alanlar, doku özelliğini kısmen korumuş kentsel alanlar ile meydanlar, "Fatih İlçesi, Tarihi Yarımada (1. Derece Arkeolojik, Kentsel Arkeolojik, Kentsel, Tarihi Sit Alanları) Silueti" ni etkileyen 1. ve 2. Derece Koruma Bölgeleri dışındaki alanlar Haliç ve Marmara kıyı alanları ve +50 rakım üstünde kalan alanlar"* olarak tanımlanan 3. Derece Koruma Bölgeleri bu kapsam altında değerlendirilmiştir.

Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği'nin 7. Maddesinin Genel Planlama Esasları'nda; *"...planlar, pafta, gösterim, plan notları ve plan raporu ile bir bütünüdür"* ifadesi yer almaktadır. Planlamanın vazgeçilmez esaslarından olan plan ve plan notu ilişkisinin değiştirilmesi gerçekte planın hükümlerinin de geçersizliğini ortaya çıkarır. Bu bağlamda irdelenen ve yürürlükte olan Tarihi Yarımada imar planlarının plan notlarının sürekli olarak değişikliğe uğrayarak, farklı uygulamaların yapılması mevcut durumda dahi plansızlığı gündeme getirmektedir. Çünkü yeni ve/veya içeriği değişikliğe uğrayan her plan notu ile planın hükmü azalmakta ve planın niteliği düşerek, plan notundan bağımsız "pafta" olarak kalmaktadır.

I-42 nolu ve sonrasındaki I-43 nolu plan notlarının dışında pek çok plan notu değişikliği yapılmış olmakla birlikte, bunlardan en önemlilerine bir diğer örnek ise Yarımada'nın nüfus, yapı yoğunluğunu arttıran ve siluetini etkileyen teraslarda yapılan ve teras kafeleri destekleyen plan notudur (V-D-4 Yeni Yapılaşma Hükümleri - Yapı Öğeleri İle İlgili Hükümler)[9]:

"Çatı aralarına bağımsız bölüm yapılamaz. Bu kısımlarda su deposu, asansör kulesi, doğalgaz yönetmeliğine uygun olarak kazan dairesi konut ve ticaret alanlarında son kattaki bağımsız bölümlerle irtibatlı piyesler, turizm ve donatı amaçlı binalarda ise bu fonksiyona hizmet edecek toplantı salonu, yeme-içme bölümleri, mescit vb birimler yapılabilir. Turizm ve donatı alanlarındaki çatılarda yukarıda verilen hususlar dikkate alınmak ve saçak ucundan itibaren yatayda 2.00 m.lik kısımda çatı formunun bina cephesi boyunca devam etmesi kaydıyla teras kullanımlarına ait değişik çözümler getirilebilir. Belirtilmeyen hususlarda meri imar yönetmeliği geçerlidir."

Bu plan notu ile sadece nüfus ve yapı yoğunluğu artmakla kalmayıp, siluet de etkilenmektedir (Fotoğraf 4).

Fotoğraf 4

Çatılar ve sonradan yapılan çatı eklentileri (Tarihi Yarımada Kentsel Tasarım Rehberi, 2021-2023)



[9] V-D-4 Yeni Yapılaşma Hükümleri - Yapı Öğeleri İle İlgili Hükümler - Çatılar: 08.04.2014 tarih 614 sayılı II Nolu Yenileme Kurulu kararı ile yürürlüğe giren madde

Teras kafelerin Yarımada'nın hemen hemen her bölgesinde ortaya çıkması özellikle akşamları tabela, reklam panoları ve aydınlatmaları Yarımada'nın görünürlüğünü, gece siluetini etkilemektedir (Fotoğraf 5).

Fotoğraf 5

Tarihi Yarımada gece silueti (Tarihi Yarımada Kentsel Tasarım Rehberi, 2021-2023)



Kentsel Tasarım Projeleri ve Rehberleri

Camillo Sitte'nin 1889 yılında yayınladığı "City Planning According to Artistic Principles" (Tasarım Kurallarına göre Kent Planlama) kitabından yaklaşık 70 yıl sonra, 1950'lerin sonunda bilimsel bir disiplin olarak kabul edilen kentsel tasarım, yerleşmelere özgü makro, mezo ve mikro ölçeklerde; yapılaşma biçiminin, topoğrafya, tarihi gelişme süreci, kentsel alandaki insan / kullanıcı etkinlikleri ile ilişkisini, kamusal alanın fiziksel özelliklerini, kentsel mekânın üç-boyutlu özelliklerini ortaya koyarak, kent imajını geliştirmeyi, kentin doğal özelliklerini korumayı, sağlık ve refah koşullarını sağlamayı amaçlamaktadır (Krieger, vd., 2009; Aydın Türk, 2016; Tarihi Yarımada Kentsel Tasarım Rehberi, 2021-2023). Kentsel tasarım rehberlerinin, merkezi yönetimin belirlediği ulusal kararlar çerçevesinde, yerelde topoğrafya, iklim, tarih ve kültür bağlamında korunması gereken alanlar, yerel renkler, malzemeler ve dekorasyon çeşitlerini dikkate alarak yerel koşullara uyacak şekilde geliştirilmesi önerilmektedir (Tibbalds, 2001; Tarihi Yarımada Kentsel Tasarım Rehberi, 2021-2023).

Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca Onaylanacak Kentsel Tasarım Projelerinin Hazırlanmasına ve Değerlendirilmesine İlişkin Yönerge'nin 3. Maddesinin (f) bendinde kentsel tasarım rehberi;

"mekânın; imge, anlam ve kimlik kazanmasını, estetik ve sanat değerinin yükseltilmesini, yapıların bir uyum içerisinde ve bütünlük oluşturacak şekilde düzenlenmesini amaçlayan, kılavuz ve tavsiye niteliğinde kararları içeren belge"

olarak tanımlamaktadır.

14.06.2014 tarih ve 29030 sayılı Resmî Gazetede yayınlanarak yürüklüğe giren Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği, Kentsel Tasarım Projelerine Dair Esaslar kapsamında tasarım rehberlerini ele almakta ve kentsel tasarım rehberlerine ilişkin

"Kentsel tasarım projesi doğrultusunda mekânın imge, anlam ve kimlik kazanmasını, estetik ve sanat değerinin yükseltilmesini, yapıların bir uyum içerisinde ve bütünlük oluşturacak şekilde düzenlenmesini amaçlayan ve mekânsal planlama sistematiği içerisinde uygulamaya yönelik kılavuz ve tavsiye niteliğinde kararları içerecek şekilde kentsel tasarım rehberi hazırlanır."

şeklinde hükmü (madde 30 (7)) bulunmaktadır.

2012 onay tarihli 1/1.000 ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı'nın yürürlükte olduğu ancak uygulamaları imar barışı, plan notları kararları ile farklılaştığı Yarımada'da yeni yapılacak uygulamalarda bütünselliği sağlamak, plan ve plan notlarının tariflemediği ve/veya "kentsel tasarım projesi" / "kentsel tasarım rehberi" ile çözümlenecektir dediği konular (21 alt başlık altında) bulunmaktadır.

Kentlerde değişimi beklenen veya önemli kimlik potansiyellerini barındıran, kentin diğer alt- bölgelerinden daha da nitelikli, özenli, düzenli, değişmesi istenilen benzeri az bulunan alanlar daha da dikkatli planlamayı haketmektedir. Tarihi Yarımada da bu özgün alanlardan birisidir.

Tasarıma konu olacak bu özgün kent kesimleri hem sundukları potansiyellerin doğru değerlendirilmesi hem de bu alanlara yatırım yapacak kişi ve kurumlar arası ortak hedeflerin saptanması bakımından kolektif tasarım süreçlerinde ele alınmaktadır.

Tarihi Yarımada planlama süreçleri, merkezi yönetimin tasarrufları, yerel yönetimin plan notları değişikliklerinin yanısıra Yarımada yapılan uygulamaların bütüncüllüğünü sağlamak adına 2000 yılı sonrasında beş adet tasarım rehberi büyükşehir ve ilçe belediyesi tarafından hazırlatılmıştır (Tablo 3).

Tablo 3

Tarihi Yarımada'ya ilişkin / içeren kentsel tasarım rehberleri

Rehber Adı	Yıl	Kurum
Tarihi Yarımada Genel Tipoloji Envanteri ve Kentsel Tasarım Rehberi	2005	İstanbul Büyükşehir Belediyesi Tarihi Çevreyi Koruma Müdürlüğü
Kentsel Tasarım Rehberi ve Kentsel Tasarım Uygulama Rehberi	2012	Fatih Belediyesi
Sürdürülebilir İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi	2017	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İstanbul İli, Fatih İlçesi Tarihi Yarımada Geneline İlişkin Sokak Sağlıklaştırma ve Kentsel Tasarım Rehberi (henüz onaylanmadı)	2023	Fatih Belediyesi
Süleymaniye Kentsel Tasarım Rehberi	2024	İstanbul Büyükşehir Belediyesi

2005 tarihli Tipoloji Envanteri ve Kentsel Tasarım Rehberi'nde Tarihi Yarımada'nın ağırlıklı olarak Atatürk Bulvarı'nın doğusunun çalışıldığı ve sivil mimarlık örneği yapıların mimari detaylarına odaklanılan, çevresi ve yeni yapılar ile ilişkisinin geri planda kaldığı, çalışma yapılan alt bölgelerin de neye göre belirlendiği gibi kriterlerin olmadığı görülmektedir. Sözkonusu rehberde 1. ve 2. derece koruma bölgelerinde genellikle sokak ve yapı ölçeğinde çalışmalar yapılırken, 3. derece koruma bölgesinde tek yapı ölçeğinde irdelemeler yapılarak alanın kimliği ile birlikte bir bütün olarak ele alınmadığı görülmektedir. Tipoloji Envanteri'nin geliştirilmesiyle yapılan 2012 tarihli Kentsel Tasarım Uygulama Rehberi'nde ise alanın diğer yerleşmelerden özgün farkı gözetilmediği izlenimi veren standart sokak kesitleri, yol tipleri ve uygulama detaylarına yer verilmiştir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından 2017 tarihinde onaylanan "Sürdürülebilir İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi" ise tüm Metropoliten Alan için genel bir rehber olup, Yarımada'ya özgü kararlar içermediği görülmektedir. Yine Fatih Belediye'sinin talebi üzerine hazırlanan 2023 yılında tamamlanan ancak henüz onaylanmayan Kentsel Tasarım Rehberi ise Yarımada'yı matematiksel modellerle, alt bölgelere ayırarak, özellikle kentsel ölçekte açık mekân tasarımına yaklaşımda; ulaşım – erişilebilirlik, mekânsal yönlendirme, mekânsal algı sürekliliği, mekânsal konfor ve güvenlik, kentsel peyzaj, kentiçi aydınlatma, kentsel altyapı, mekânsal yönetim ve işleyiş, tarihi çevrede yapı tasarımında önermeler sunduğu anlaşılmaktadır. Tarihi çevrede yeni yapı tasarımına yaklaşımlar konusunda Yarımada'nın

özgünlüğünü dikkate alan tasarım rehberi, alanın alt-bölgelerini ve işlevsel ayrımını gözönüne alarak ayrıntılı ilke kararları geliştirmiştir.

2000 yılı sonrasında bir yandan kısa aralıklarla kentsel tasarım rehberleri yapılmış ve yenileri hazırlanmaya devam ederken aynı süreçte paralel olarak alandaki uygulamaların hız kesmeden devam ettiği bilinmektedir. Kentsel tasarım rehberinin çalışmaları devam ederken, diğer yandan Tarihi Yarımada'nın farklı alt-bölgelerinde kentsel tasarım projelerinin ihale edilmesi, tamamlanması, onaylanması, planların ve rehberin ilke kararlarının, yaklaşımların, birbirleri ile ilişkilendirilmelerini güçleştirmektedir. 2021-2023 sürecinde ayrıntılı olarak hazırlanan Tarihi Yarımada Kentsel Tasarım Rehberi sürecinde Fatih İlçesi Yalı Mahallesi Kentsel Tasarım Projesi ve Rehberi'nin onaylanması, Süleymaniye ve çevresinin Koruma Amaçlı İmar Planı'nın ve Kentsel Tasarım Rehberi ayrı olarak İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından yapılmaktaydı (onay sürecinde olabilir). Tarihi Yarımada bütününde demiryolu-bisiklet güzergâhının projelendiriliyor olması, deprem toplanma alanları, yeşil alan düzenlemeleri vb. yapılırken, plan karmaşasına, çelişkilerine, uygulamada belirsizliklere neden olurken ekonomik olarak da amacına uygun olmayan sonuç alınamayan maliyetlere neden olunmaktadır.

Tarihi Yarımada bütününde sözkonusu çalışmalar yapılırken diğer yandan da doğal olarak daha iyi çözümlemeler adına tasarım projeleri yarışmaları düzenlenerek noktasal çözümlemeler olarak aranmıştır. Bunlardan bazıları (2005 sonrası); 2009 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi İBB Etüd ve Projeler Daire Başkanlığı Projeler Müdürlüğü tarafından düzenlenen 'Fatih Millet Caddesi Fındıkzade Mevkii Yaya Üst Geçitleri Fikir Projesi Yarışması', 2020 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi Park Bahçe ve Yeşil Alanlar Daire Başkanlığı tarafından düzenlenen 'İstanbul Senin – Haliç Kıyıları Tasarım Yarışması' ve 2022 yılında Fatih Belediyesi tarafından düzenlenen 'İstanbul Kara Surları Topkapı Kaleiçi Meydanı Kentsel Tasarım Yarışması' Tarihi Yarımada'da yapılan kentsel tasarım yarışmalarındandır.

Noktasal çözümlemelerde hem İstanbul Büyükşehir Belesiyesi'nin ve Fatih Belediyesi'nin hem de Bakanlık ve İlçe Belediyesi ortaklığında hazırlanan sokak / cephe sağlıklaştırma ve düzenleme, cephe yenileme, kamusal alana ilişkin yol / çevre / meydan / peyzaj / rekreasyon / kıyı düzenlemeleri, bisiklet yolu, yaya odaklı ulaşım, kültür odaklı rehabilitasyon, kıyı silueti, sur hattı cephe yenilemesi vb. çeşitli başlıklarda ve konularda fizik mekânın düzenlenmesini içeren tasarım projeleri de bulunmaktadır. Mevcutta yürürlükte olan planlar ve plan kararları ile gerçekleştirilen noktasal çözümlerin üst ve alt ölçekli planların bütüncüllüğünün sağlanmasında riskler oluşturduğu, eşsiz ve özgün bir yapıya sahip olan Yarımada'ya parçacıl olarak müdahalelerde bulunularak mekânsal organizasyonunun zedelendiği görülmektedir.

Sözkonusu üst ve alt ölçekli plan, proje çalışmalarının birlikte yürütülecek çalışmalar olması doğaldır. Üst ölçekli startejik bir karar / kabul koşulları, koruma politikası ve değişmezlik ilkeleri bağlamında eşgüdümlü, birbirlerini destekler ve sistematik olarak işletildiğinde olması gereken ve bölge için önemli planlama ve tasarım çalışmalarıdır.

Alan Yönetim Planları

Tarihi Yarımada'nın 1995 yılında kentsel ve arkeolojik sit alanı ilan edilmesi[10] Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı'nın 2012 yılında onaylanmasına karşın 1985 yılında[11] UNESCO tarafından Dünya Miras Alanı ilan edilmesinin prosedürü ile günümüzde bir alanın Dünya Miras Alanı olma süreci ilişkisizdir.

[10] İstanbul 1 numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 12.07.1995 tarih ve 6848 sayılı kararı ile sit alanı ilan edilmiştir (1562,02 ha). Sur-i Sultani'nin içi I Derece Arkeolojik Sit, Sultanahmet kentsel bölgesi Kentsel Arkeolojik Sit Alanı, Tarihi Yarımada'nın tamamı Kentsel ve Tarihi Sit Alanı olarak tanımlanmıştır.

[11] Türkiye 1983 yılında Dünya Mirası Sözleşmesi'ni imzalamıştır. Dünya Mirası Komitesi tarafından 1978 yılından itibaren oluşturulmaya başlanan Dünya Mirası Listesi'ne (World Heritage List) dört bölgeden (1-Sultanahmet Kentsel ve Arkeolojik Koruma Alanı, 2-Süleymaniye Camii ve Çevresi Koruma Alanı, 3-Zeyrek Camii (Pantokrator Kilisesi) ve Çevresi Koruma Alanı, 4-İstanbul Kara Surları Koruma Alanı) oluşan 'İstanbul'un Tarihi Alanları' (Historic Areas of İstanbul) 1985 yılında kaydolmuştur (İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı, 2018).

2017 yılından itibaren[12] bir alanın Dünya Miras Alanı ilan edilmesi için öncelikle taraf devlet tarafından sit alanı ilan edilmesi koruma altına alınması ve alanın yönetim planının hazırlanarak Dünya Miras Listesi'ne girebilmek için adaylığa başvurusu gerekmektedir. Bu nedenle Tarihi Yarımada dört miras alanı ve aralarındaki özgün, birbiri ile ilişkili alanlar 2011 onay tarihli Yönetim Planı'nda bir bütün olarak ele alınmadığı için daha sonra 2018 yılında onaylanan İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı kapsamında alanların sınırları revize edilerek yönetim planı Tarihi Yarımada'nın bütünü[13] için yapılmıştır.

Alan Yönetimi Planı ile yönetimi yapılacak alanın sürdürülebilir bir yaklaşımla korunması ve değerlendirilmesi için paydaşlarla birlikte vizyonu, yönetim hedefleri ve politikaları belirlenerek eylem planları oluşturulması amaçlanmaktadır.

Bu çerçevede "yönetim planı" alan ile ilgili kamu kurum ve kuruluşları ile sivil toplum kuruluşları arasında eşgüdümü sağlayan, bu eşgüdümü somutlaştıracak eylem ve projeleri aynı doğrultuya getiren paydaş eksenli stratejik planlar olarak tanımlanabilir (Gülersoy ve Ayrancı, 2011; Alan Yönetim Planı, 2011). Yönetim Planları aynı zamanda alanda ikamet edenlerin ihtiyaçlarını da Dünya Miras Alanları'nın korunmasıyla birlikte, alanın yönetimine ilişkin alınan kararlar hakkında bilgilendirmeyi öncüleyen bir plandır (Lodge ve Terrace, 2006).

Yönetim Planı 2863 numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nun 3. Maddesinin 10. ve 11. bentlerinde:

" Yönetim plânı; yönetim alanının korunmasını, yaşatılmasını, değerlendirilmesini sağlamak amacıyla, işletme projesini, kazı plânı ve çevre düzenleme projesi veya koruma amaçlı imar plânını dikkate alarak oluşturulan koruma ve gelişim projesinin, yıllık ve beş yıllık uygulama etaplarını ve bütçesini de gösteren, her beş yılda bir gözden geçirilen plânlardır."

olarak tanımlanmaktadır.

Tarihi Yarımada'nın uygulama imar planları koruma amaçlı planlar ile yenileme alanları arasında sıkışmış iken aynı süreçte 1985 yılında Dünya Miras Alanı ilan edilen dört bölgeyi (Şekil 8) kapsayan kara surları içinde kalan bölgenin ve bu alanlar arasındaki ilişkileri de dikkate alan ilk Yönetim Planı 2011 yılında onaylanmıştır.

Bu planın referans alabileceği bir üst ölçekli koruma amaçlı imar planı olmadığından Yönetim Planı; "Yönetim ve Organizasyon", "Koruma, Planlama ve Yaşam Kalitesi", "Erişilebilirlik", "Alan'ın Öneminin ve Değerinin Algılanması", "Eğitim, Bilinçlendirme ve Katılım", "Ziyaretçi Yönetimi", "Risk Yönetimi" olmak üzere yedi tematik başlık altında kısmen uygulamaya yönelik plan kararlarını içeren stratejiler, hedefler ve eylemler tanımlamıştır.

Tematik başlıklara ilişkin 52 hedef, 183 eylem belirlenmiştir. Ancak bu eylemlerin önemli bir bölümü fizik mekânı düzenlemeye yönelik plan kararlarına bağlı olarak yapılabilecek uygulama konuları içerdiğinden, yönetim planı misyonunun ilgili kurum ve kuruluşlarca tam olarak anlaşılamadığından ve/veya dikkate alınmadığından, yönetim planı eylemlerini yönetecek yürütücülerin ilgili kurumlararasında netleştirilmemesinden dolayı ilk beş yıllık süreçte ancak %23'ü uygulanabilmiştir. Süreç gereği yönetim planlarının her yıl izlenmesi ve beş yıllık süreçte güncellenmesi gerekmektedir. Bu nedenle plan güncellemesi 2018 yılında tamamlanarak (gecikmeli olarak), 2011 yılında onaylanan 1/5.000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve 2012 yılında onaylanan 1/1.000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı plan kararlarını dikkate almıştır. Yine yedi tema kapsamında ancak bu kez beş yıllık süreçte yapılabilir düzeyde 65 adet eylem tanımlanmıştır. Ancak 2011 ve 2018 yıllarında İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim

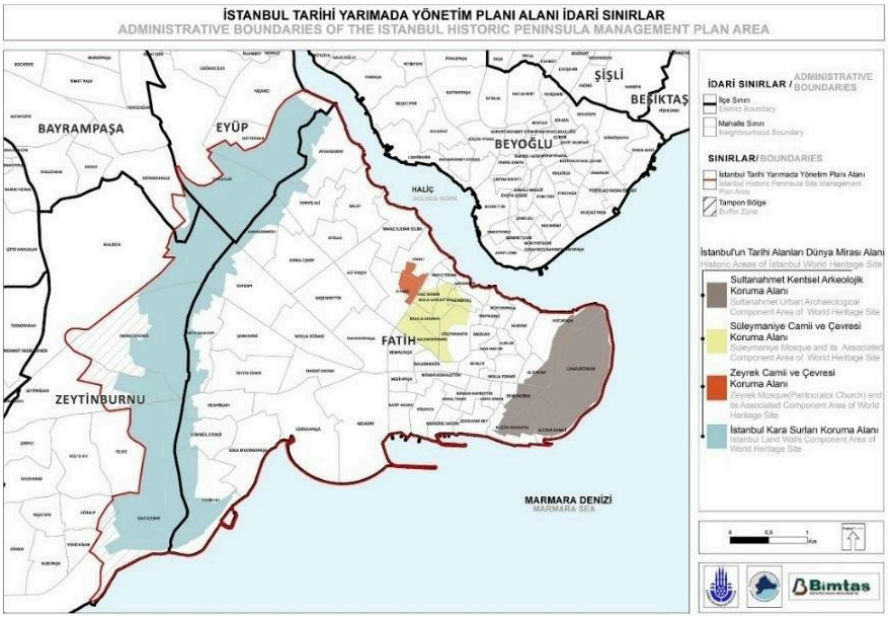
[12] UNESCO Dünya Mirası Merkezi (2017) Dünya Mirası Sözleşmesi Uygulama Rehberi, Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü, Dünya Kültürel ve Doğal Mirasinin Korunmasi İçin Hükümetler Arasi Komite, WHC.17/01, 12 Temmuz 2017.

[13] Yönetim Planı Alanı, Fatih ilçesinde 57 mahallenin tamamını, Zeytinburnu ilçesinde bir mahallenin tamamı ile üç mahallenin bazı bölümlerini, Eyüpsultan ilçesinde iki ve Bayrampaşa ilçesinde ise bir mahallenin bazı bölümlerini kapsamaktadır (İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı, 2018).

Planları sürecinde İstanbul Tarihi Alanları Alan Başkanlığı kadrosunda günümüz ile karşılaştırıldığında oldukça yetkin uzmanlar yer almakta iken (sözkonusu yıllarda yine de yetersizlikten olduğu düşünülürdü) bugün insan kaynakları açısından yetersiz bir kadro ile oldukça fazla iş yüklerinin olduğu ve bu durumda alan ile ilgili salt zorunlu yazışmaların ve çalışmaların yapılabildiği bilinmektedir. Yönetim planlarının uygulanması süreçlerinde bakanlık, büyükşehir belediyesi ve ilçe belediyelerinin birlikte eşgüdümlü olarak çalışmaları beklenmektedir.

Şekil 8

Yarımada bütününde ele alınan İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı sınırları (İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı, 2018)



Yönetim planlarının ülke planlama mevzuatı kapsamında tanımlı bir yeri, yönetim planının hazırlanmasında önemli rol üstlenen Alan Başkanlığı'nın yaptırım yetkisinin olmaması, planın tavsiye niteliğinde kalması, insan ve finans kaynaklarının olmaması yönetim planının hayata geçirilmesi gereken eylemlerinde sıkıntılara neden olmaktadır.

Fizik mekânı düzenleyen uygulama imar planlarıyla yönetim planı ilişkili olup, yönetim planında tanımlanan eylemlerin ilgili kurum ve kuruluşların önderliğinde ve belirlenen sürelerde İstanbul Tarihi Alanları Alan Başkanlığı ile işbirliği yapılarak gerçekleştirilmesi beklenmektedir.

Alanın korunmasını etkileyen dinamiklere 2011 yılından itibaren Türkiye'nin açık kapı politikası uyguladığı "misafir"ler (Suriyeliler ile başlayan süreç) de eklenince Yarımada yeni bir tehdit ile karşı karşıya kalmıştır. Tarihi Yarımada'ya göçle gelen nüfusun fizik mekâna, sosyal yapıya etkilerinin oluşturduğu tehditler ile birlikte deprem riski, küresel ısınmanın etkileri de dikkate alındığında alanın korunmasını etkileyen birden fazla tehdidin bulunduğu anlaşılmaktadır.

Değerlendirme

Bütün çalışmaların amacı "söylem" olarak Yarımada'yı daha refah, yaşam kalitesi yüksek bir seviyeye getirmek iken aynı yönetimlerin bir yandan kurul kararları, meclis kararları ile yeni uygulamalara onay vermesi, Tarihi Yarımada'nın bütününe işlevsel, mekânsal, ekonomik, politik, yaklaşımlar ile parçacıl çözüm önerileri getirilmesi yeni sorunları ortaya çıkmaktadır.

Tarihi Yarımada'nın irdelenen süreçlerdeki tekrarlanan sorun çözme biçimlerinin ve bu çözüm önerilerinin mekâna yansımamasının nedenleri çok yönlü olmakla birlikte asıl sorun önce kentsel planlama politikalarının, sonra koruma politikalarının üst ölçekli kararlardan itibaren oluşturulamamasıdır.

Kentsel politikalar, mekânda ortaya çıkan ya da mekânsal dinamiklerin ortaya çıkardığı toplumsal sorunları çözümlemeyi hedeflemektedir (Bayırbağ, 2017). Sorun çözmek günümüz planlama çalışmalarında ya hiç dokunmadan, durarak, risk almadan korumak ya da "yıkıp, yeniden yapmak" (kentsel dönüşüm) düzeyine indirgendiğinde planlama ortadan kalkarak "proje odaklı" çalışmalara dönüşmektedir. Proje odaklı dönüşümler sadece proje alanını etkilemeyip, yakın çevre ve kent bütününü de etkilemektedir. Bu nedenle kentsel dönüşümü sağlayacak projeler ile kent planının bütünlüğünün sağlanması gerekmektedir. Bu noktada "kentsel politika planlaması" gündeme gelmektedir ki bu çalışmanın bütününde tartışılan planlama konularının bir kentsel politikaya dayanmamasıdır.

Kentsel politika planlaması kentlerde ortaya çıkan sorunların ya da kentsel nitelikli sorunların çözümünde ortaya konan politikaların eşgüdüm sürecini ve bu süreci olanaklı kılacak bilginin üretimidir. Kentsel politika üretimi sadece idari veya teknik bir süreç olmayıp aynı zamanda siyasi niteliktedir. Bu nedenle kentsel planlama veya koruma politikaları üretiminde, uygulamaya yönelik çözüm programlarının geliştirilmesinde, eşgüdüm sağlanması gereken kurum ve kuruluşların birlikte çalıştırılması gerekir. Bu sözkonusu olmadığında kararlaştırılan politikaların çalıştırılması son derece güçleşmektedir.

"Kentsel politika" kavramının içinde gizil olan anlam kent düzeyindeki kamu veya yarı kamu otoritelerinin ürettiği ve hayata geçirdiği politikalardır.

Yazar Bilgileri

N. Hülya Berkmen (Prof. Dr.)

[1] İstanbul Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul, Türkiye

0000-0001-8830-6757 hulyaberkmen@istanbul.edu.tr

Sırma Turgut (Prof. Dr.)

[2] Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul, Türkiye

0000-0003-4890-2444 sirma@yildiz.edu.tr

Kaynakça | References

Bayırbağ, M. K. (2017). Kentsel politika planlaması. S. S. Özdemir, B. Ö. Ö. Sarı, & N. Uzun (Eds.), *Kent planlama* (ss. 427–453). Ankara: İmge Kitabevi.

Berkmen, H. (2023). Sosyal yapının korunabilirliği bağlamında fizik mekânın korunması. Z. Yenen (Ed.), *İstanbul Tarihi Yarımada: Erişilebilirlik koruma ilişkisi* (ss. 87–99). İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.

Berkmen, H., & Turgut, S. (2018). Alarm bells ring for the cultural heritage of Istanbul. *10th International Conference on Sustainable Development and Planning*, 217, 627–635. WITPRESS. https://doi.org/10.2495/SDP180531

Berkmen, H., & Turgut, S. (2019). World heritage areas and cultural heritage impact evaluation problems: Istanbul case. *IV. ECOCEE Eurasian Conference on Civil and Environmental Engineering*, 17–18 June, DoubleTree Hilton, Avcılar, İstanbul.

Çeçen, K. (2000). *İstanbul'un Osmanlı dönemi su yolları*. İstanbul: İSKİ Yayınları.

Fatih Belediyesi & Halil Onur Mimarlık. (2021). *İstanbul İli, Fatih İlçesi Tarihi Yarımada geneline ilişkin kentsel tasarım rehberi içeriğinin geliştirilmesine yönelik analiz çalışmaları sentez raporu*.

Fatih Belediyesi & Halil Onur Mimarlık. (2023). *İstanbul İli, Fatih İlçesi Tarihi Yarımada geneline ilişkin cephe sağlıklaştırma ve kentsel tasarım rehberi*.

Fatih Belediyesi. (2012). *1/1000 ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı ve Plan Notları*.

Fatih Belediyesi Plan ve Proje Müdürlüğü. (2021). *İstanbul İli Fatih İlçesi "5366 Sayılı Kanun" kapsamında ilan edilen yenileme alanlarına ilişkin durum ve değerlendirme raporu*.

Gençkaya, Ö. F., & Boztaş, F. (2019). Koruma planlaması sorunsalı: İstanbul'un koruma planlarında yıkma/yapma çelişkisi. *Strategic Public Management Journal*, 5(2), 15–27. https://doi.org/10.25069/spmj.552860

Giritlioğlu, P., & Özden, K. (2020). Kentsel adalet ekseninde imar afları: "İmar barışı" üzerine bir değerlendirme. *Prof. Dr. Necla Giritlioğlu'na Armağan* (ss. 191–218). İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.

Gülersoy, N. Z., & Ayrancı, İ. (2011). *Koruma alanlarında yönetim planı*. İstanbul: İTÜ Çevre ve Şehircilik UYG-AR Merkezi.

Güngör, S. S. (2021). Osmanlı su mimarisi ve 19. yüzyılda Osmanlı su yapıları. *Türk Hidrolik Dergisi*, 5(1), 32–48.

İBB. (2005). *Tarihi Yarımada koruma amaçlı imar planı raporu*.

İBB & ODTÜ. (2020). *Fatih İlçesi tsunami risk analiz ve eylem planı raporu*.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi. (2003). *İstanbul için Deprem Master Planı (İDMP)*. İstanbul: İBB Planlama ve İmar Dairesi Zemin ve Deprem İnceleme Müdürlüğü.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi. (2009). *1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı plan raporu*.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi. (2011). *1/5000 ölçekli Fatih İlçesi Tarihi Yarımada Nazım İmar Planı ve Plan Notları*.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi & Kandilli Rasathanesi ve Deprem Araştırma Enstitüsü. (2020). *İstanbul İli Fatih İlçesi olası deprem kayıp tahminleri kitapçığı*.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi & Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2011). *İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı*.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi & Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2018). *İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı*.

Karakuş, F. (2019). İstanbul'daki Osmanlı dönemi tarihi su sistemlerinin incelenmesi. *Türk Hidrolojik Dergisi*, 3(1), 14–30.

Kurtuluş Aydal, H. (2013). Kentsel dönüşüme modern kent mitinin çöküşü çerçevesinden bakmak. *Planlama*, 53, 49–53.

Lodge, B., & Terrace, H. (2006). *Durham Riverbanks management plan*. Durham: Durham City Council.

Ordu, M. (2021). *Tarihi Yarımada Alan Yönetim Planı kapsamında ayazmalar ve su kültürünün ele alınmasına yönelik bir değerlendirme* [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi.

Sönmez, Ö., Akın, O., & Turgut, S. (1993). Ülkemizde koruma olgusu ve koruma amaçlı imar planı yaklaşımının değerlendirilmesi. *ICOMOS Koruma Planlaması Semineri II* (ss. 155–167).

Tabakoğlu, A. (2015). Osmanlı İstanbul'unun su tarihi. *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, 6, 82–117.

UNESCO. (1972). *Convention concerning the protection of the world cultural and natural heritage*. Paris.

UNESCO Dünya Mirası Merkezi. (2017). *Dünya Mirası Sözleşmesi uygulama rehberi* (WHC.17/01). Paris: Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü.

Vardar, A. (2005). Nazım plandan nesir projelere kentsel tasarım. *Planlama*, 3, 20–32.

Yenen, Z., Berkmen, H., Hamamcıoğlu, C., Özkök, M. K., Sınmaz, S., Yılmaz, N. S., & Biçer, M. (2023). İstanbul Tarihi Yarımada – erişilebilirlik koruma ilişkisi. Z. Yenen (Ed.), İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.

Bölüm 4
Chapter 4

İstanbul Tarihi Yarımadasında Lojistik ve Ticaretin Tarihi

History of Logistics and Trade in Istanbul Historical Peninsula

Cem Beygo [1]

[1] İstanbul Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul, Türkiye

Öz

Yapılan son bilimsel araştırmalara göre İstanbul Tarihi Yarımadasındaki insan yerleşmelerinin tarihinin en az 9.000 yıl öncesine kadar uzandığı anlaşılmaktadır. Yarımada üzerinde Byzantion adı ile MÖ 7. yüzyılda kurulan bu şehirde MS 196 yılına kadar devam eden Yunan/Megara dönemini takiben MS 196-395 yıllar arası Roma İmparatorluğu dönemi yaşanmış bu arada şehir MS 330 yılında Roma İmparatorluğun başkenti olmuştur. Bu aşamaya kadar genellikle Marmara kıyılarında bulunan Ticari ve Askeri Limanlar şehrin büyümesine de bağlı olarak Haliç Kıyılarına doğru genişlemiştir. Roma İmparatorluğu'nun MS 395 yılında ikiye bölünmesi sonrası şehir Doğu Roma/Bizans İmparatorluğu'nun başkenti haline gelmiştir. MS 408-450 yılları arasında İmparator olan II. Teodosius zamanında inşa edilen muhkem surlarla şehrin yüzölçümü 1500 hektara ulaşmıştır. Şehir 1204 yılında 4.Haçli ordusunun işgaline uğrayana kadar Dünyanın en zengin ve gelişmiş insan yerleşmesidir. 1261 yılına kadar devam eden Latinler hâkimiyetinde devletin hazinesi soyulmuş, vergi toplanan alanın yüzölçümü 90% küçülmüştür. 1261-1453 yılları arasında Kommenoslar tarafından yönetilen şehir, İstanbul'un fethinden 1923 yılına kadar Osmanlı İmparatorluğunun siyasi ve ekonomik başkenti olmuştur. Bu bölümde, kuruluşundan itibaren değişik medeniyetlere başkentlik yaparak, değişik ekonomik yapıların etkisinde gelişen İstanbul Tarihi Çekirdeğinin ticari yapılanmasını daha iyi anlamak amacıyla, geçmişten gelen lojistik ve ticari alanların yer seçim ve yerleşim geleneği incelenmiştir.

Abstract

According to the latest scientific research, it is understood that the history of human settlements in the Historical Peninsula of Istanbul dates back to at least 9,000 years ago. Founded on the peninsula in the 7th century BC under the name Byzantion, the city experienced the Roman Empire period between 196-395 AD following the Greek/Megara period that continued until 196 AD, and the city became the capital of the Roman Empire in 330 AD. Commercial and Military Ports, which were generally located on the Marmara coast until this stage, expanded towards the shores of the Golden Horn due to the city's growth. After the Roman Empire was divided into two in 395 AD, the city continued its existence as the capital of the Eastern Roman/Byzantine Empire. The city's area reached 1500 hectares, with the fortified walls built during the reign of Theodosius II, Emperor between 408 and 450 AD. The city was the world's richest and most developed human settlement until 1204 the 4th Crusader army invaded it. During the Latin rule until 1261, the state and its treasury were robbed, and the area of the tax collection area was reduced by 90%. The city, which was under the rule of the Kommenos between 1261 and 1453, was the political and economic capital of the Ottoman Empire for 470 years between 1453 and 1923 after the Turkish conquest. This study examines the location selection criteria of logistics and commercial areas to better understand the commercial structuring of the Historical Core of Istanbul, which has been the capital of different civilizations since its foundation and has developed under the influence of different economic structures.

Anahtar Kelimeler Limanlar · İskeleler · Forumlar · Çarşılar · Hanlar

Keywords Ports · Piers · Forums · Bazaars · Inns

Beygo, C. (2025). İstanbul tarihi yarimadasinda lojistik ve ticaretin tarihi. in A. Esen, K. Eyüpgiller K. & A. Darby D. (Eds.), *Geçmişten Günümüze Tarihi Yarımada'nın İmarı* (p. 64-88). İstanbul University Press. https://doi.org/10.26650/B/AH1.2025.008.04

This work is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

© 2025. Beygo, C.

Cem Beygo cembeygo@istanbul.edu.tr, cembeygo@yahoo.com

Extended Summary

According to the latest scientific research, it is understood that the history of human settlements in the Historical Peninsula of Istanbul dates back to at least 9,000 years ago. Founded on the peninsula in the 7th century BC under the name Byzantion, the city experienced the Roman Empire period between 196-395 AD following the Greek/Megara period that continued until 196 AD, and the city became the capital of the Roman Empire in 330 AD. Commercial and Military Ports, which were generally located on the Marmara coast until this stage, expanded towards the shores of the Golden Horn due to the city's growth. After the Roman Empire was divided into two in 395 AD, the city continued its existence as the capital of the Eastern Roman/Byzantine Empire. The city's area reached 1500 hectares, with the fortified walls built during the reign of Theodosius II, Emperor between 408 and 450 AD. The city was the world's richest and most developed human settlement until 1204 the 4th Crusader army invaded it. During the Latin rule until 1261, the state and its treasury were robbed, and the area of the tax collection area was reduced by 90%. The city, which was under the rule of the Kommenos between 1261 and 1453, was the political and economic capital of the Ottoman Empire for 470 years between 1453 and 1923 after the Turkish conquest. This study examines the location selection criteria of logistics and commercial areas to better understand the commercial structuring of the Historical Core of Istanbul, which has been the capital of different civilizations since its foundation and has developed under the influence of different economic structures.

In addition, various products from the city-states of Italy and Europe were brought to Istanbul. Grains, fruits and vegetables, pulses, meat, animal products, oils, fish, coffee, salt, spices, spices and fuel such as wood and coal were unloaded at the ports along the Golden Horn from today's Unkapanı to Sarayburnu in the Port of Istanbul. Goods from these ports, which provided the entire Ottoman Empire with food, were transferred to the bazaars, bedestens and inns around the ports. In this city, which carried out maritime trade with many countries thanks to its natural harbors, the trade places that allowed the sale of the products arriving by ships were gathered in certain areas not too far from the sea. The location of trade centers in Istanbul has not changed much since the Byzantine period.

Thanks to some Byzantine sources, it is known that the bazaar center in that period started near Hagia Sophia, followed by Divanyolu and Çemberlitaş, and extended to Beyazıt and Şehzadebaşı, and then to Aksaray Koska. These sources even say that part of the bazaar included the current Grand Bazaar and a part of Sirkeci. In Ottoman sources, the Turks expanded the trade network from the center of the Grand Bazaar to Sirkeci, Eminönü and Tahtakale and made progress.

The Ottoman urban fabric was divided into religious, commercial, and residential buildings. Religious and economic activities were gathered in the center of the city, while residential buildings were located around it. In the Ottoman construction order in the public sphere, the zoning order in which religious and economic activities, which constitute the center of social life, can be carried out together led to the emergence of külliye structures. In külliye groups, religious buildings such as mosques and madrasahs, social buildings such as zawiyahs and hospitals, and commercial buildings such as arasta, bedesten and bazaar were conceived and built together. The külliye structures, which required large-scale economic power, were mostly built by influential people such as the sultan and grand vezier.

The built or built later could also be donated to the foundation. After Mehmet the Conqueror conquered Istanbul, he initiated construction activities in a short time, and it is thought that he built the first bedesten in 1457, which determined the focal point of the Turkish city. In this context, with the first bedesten of Istanbul, Fatih determined the location of the trade center of the Ottoman city of Istanbul, which would maintain its importance for centuries. After this first bedesten, the Sandal Bedesten and other inns built around it emphasized the region's characteristic of being a trade center.

Throughout history, Istanbul has been an important center of global and regional trade because of its geographical location and topography. The main trade routes between Asia and Europe and the main routes between the Black Sea and Mediterranean ports intersected in this city. The Golden Horn, a large natural harbor close to regional dangerous winds, greatly contributed to the city's economy and the state, especially during the Ottoman Empire. This study examines the location of logistics and commercial activities in the Historical Peninsula of Istanbul during different civilizations. During the Roman and Byzantine periods, the topography, which was beneficial for the defense of the medieval castle and to increase the impact of monuments such as Hagia Sophia, led to the search for special solutions for the logistics needs of the rapidly developing trade in the Ottoman period, which had no security concerns. As Istanbul was the capital of the Empire, it needed large storage and trade areas on the coast both for its own needs and for the exchange of goods. Over time, these areas were tried

to be met by building coastal embankments. This made these areas even more valuable. When the Safarad Jewish Quarter in the area needed for the construction of the Eminönü Yeni Valide Mosque Complex was expropriated, the entire budget allocated for the construction of the complex was spent. Since large ships had no space to dock and store goods simultaneously, the goods were transferred to smaller boats offshore, and customs clearance procedures were even carried out on these boats. During the Ottoman period, trade (Piazza Mercato) settled and developed in the Valley of the Khan's District, located between Sarayburnu Hill (Piazza Signori), the center of politics, and Süleymaniye Complex Hill (Piazza Duomo), where the Sheikhulislam Office is located, on a slope that can be climbed more easily by beasts of burden. With the Industrial Revolution, the changing and developing ship sizes evolved into different dimensions with the logistic needs. First, Karaköy Dock on the Beyoğlu Peninsula and then Haydarpaşa Port and Railway Connections on the Anatolian Side.

Giriş

Tarih öncesi dönemlerdeki insanlar dere ağızlarında rüzgârdan korunacakları alanları tercih ederken, Byzantion'u kuran Grek kolonileri yarımadadaki tepelere yerleşmeyi seçmiştir. Tarihi Yarımada'da yer alan çifte liman, sahilin sığ olması sayesinde gemilerin karaya çekilmesinin kolay olması, bölgenin bütün denizlere yakın olması tercih sebepleri olarak sıralanabilir (Uludaş, 2022, s.120).

Roma Başkenti Constantine Dönemi

Doğu Roma İmparatorluğu'nun kurucusu olan I. Constantine, MÖ 667 yılında kurulan Byzantium'u, Pontus Euxinus (Karadeniz) ve Asya'dan geçen ticaret yollarının kontrol edilebileceği bir konum olmasından dolayı kıymetli buluyordu. I. Constantine, Roma siyasetinde meydana gelen problemlerden dolayı Doğu Roma İmparatorluğu'nu Roma'dan yönetemeyeceğine kadar verdi ve Byzantion'u yeni başkent ilan etti (13 Mayıs 330). I. Constantine'den önce Yunan kolonisi olan kente, 'Yeni Roma' anlamına gelen 'Nova Roma' ismi verildi. Senato ve diğer devlet kurumları bu adrese taşındı. 337 yılında, I. Constantine'nin ölümünün ardından kente Constantinopolis adı verildi ve bu kıymetli kent Roma, Bizans ve Osmanlı imparatorluklarına başkentlik yaptı (T.C. İstanbul Valiliği, t.y.). Şekil 1'de Constantin öncesi dönem, Constantin dönemi ve Theodosius dönemindeki alanlar belirtilmiştir.

Şekil 1

Bizans Dönemi ve Tarihi Yarımada (Yazar tarafından üretilmiştir)



Roma-Bizans Şehrinde Lojistik Merkezler ve Ticaret Mekanları

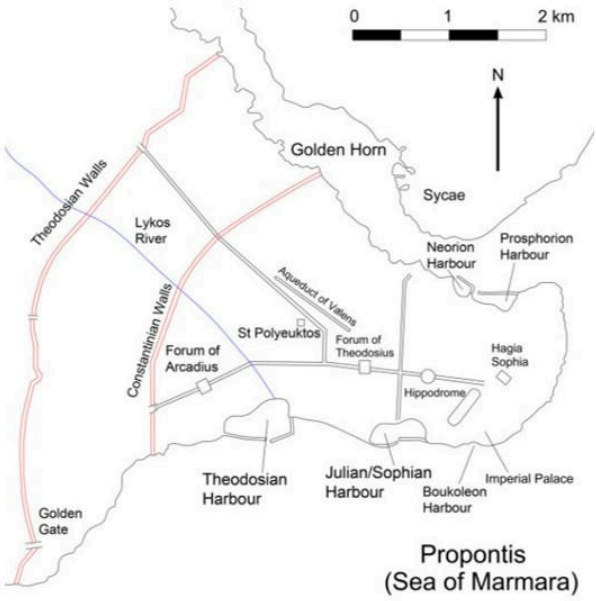
Limanlar ve İskeleler

Geçmiş dönemlerde Haliç, durgun suları, ormanlı yamaçları ve küçük koyları olan bir kanaldı. Coğrafi özellikleri liman olarak kullanılmaya müsaade etmese de korunaklı bir iç deniz olduğu için tarih öncesi dönemlerde yaşayan insanların barınabileceği bir alan olmuştur.

Haliç içindeki limanlar ise konumları ve çevrelerinde bulunan sur ve mendirekler tarafından korunduğu için kentin ticari ulaşımında büyük rol oynamışlardır (Müller- Wiener, 2003). Tarih içerisinde bölgede bazı doğal afetler gerçekleşmiştir. Erozyon sebebiyle Kydares/Alibey ve Barbyses/Kağıthane derelerinin taşması ve sel sularının taşıdığı kil, toprak, balçık ve kumların Haliç'i doldurması sebebiyle Haliç'teki yerleşimler ile ilgili kesin bilgiler bulunmamaktadır. Bizans Dönemi'nde Haliç kıyılarında yer alan limanlar; Prosphorianos Limanı, Bukoleon Limanı, Eleutherios Limanı, Heptaskalion Limanı, Kontaskalion Limanı, Neorion Limanı ve Portus Novus Limanı'dır (Uludaş,2022). Şekil 2'de dönemin limanları yer almaktadır.

Şekil 2

Bizans Dönemi'nde Constantinopolis Haritası (Pulak ve diğ., 2015)



5. yüzyılda şehre hizmet veren limanların kullanımları zaman içerisinde değişiklik göstermiştir. Haliç'te yer alan Prosphorianos ve Marmara'da yer alan Theodosius (Kaisarios) limanları terk edilmiştir. Marmara'da bulunan Julianus Sophia Limanı ticari gemicilik için kullanılmaya devam etmiştir. Haliç'teki Neorion Limanı savaş filosu olarak kullanılmaya başladığı için o limana gelen malların Julianus Limanı'na nakledilmesine karar verilmiştir. Bu nakil 7. yüzyılda Arap tehdidi karşısında deniz kuvvetlerinin büyümesi sonucu gerçekleşmiştir.

Julianus Sophia Limanı inşa edilene kadar Neorion Limanı şehrin en önemli ticaret limanlarından biri olarak hizmet vermiştir. Yarım daire planında olan liman bir revakla kıyıya bağlanmaktaydı. 542'de Constantinopolis'te veba salgını yayılmaya başlamıştır. Bu dönem Neorion Limanı'nın terk edildiği döneme denk geldiği için veba salgınının bu limandan kaynaklandığı düşünülmüştür. 698 yılına

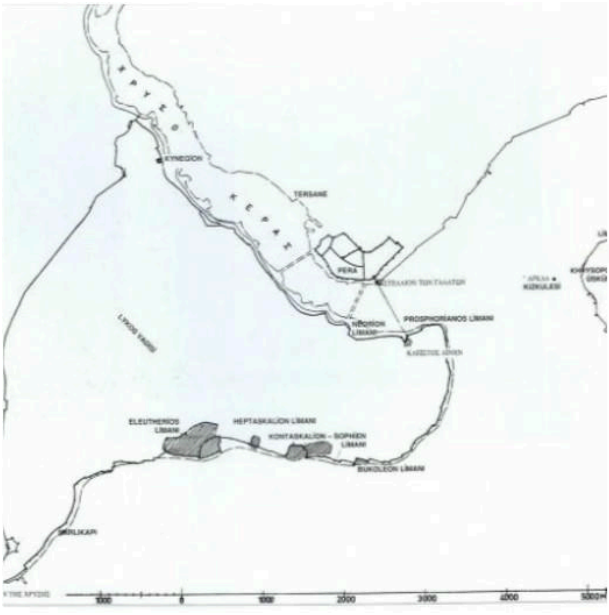
gelindiğinde, İmparator Leontios'un donanmaya yer açmak için Neorion Limanı'nın dibini temizlettiği bilinmektedir. Bu da limanın bir süre kullanım dışı olduğunu göstermektedir. Fakat bazı kaynaklar, bu işlemin sebebini aynı yıl başlayan hıyarcıklı veba salgını olarak açıklamaktadır. Neorion Limanı çevresine 10.-11. yüzyıllarda Frenk ve Yahudi iş insanları, Limanın batısına ise Pisalılar yerleşmiştir. 12. yüzyılın sonlarında limanın güney ve doğusuna Cenevizliler yerleşmiştir. 17. yüzyılda Osmanlı Dönemi'nde ise Yahudiler yerleştirilmiştir (Kavrakoğlu, 2018).

Julianus Sophia Limanı, Kontaskalion Limanı olarak da bilinmektedir ve bu limanın inşaatı İmparator Julianus (361-363) döneminde başlamıştır. Sonraki dönemlerde İmparator Anastasius (491-518) limanı temizlettikten sonra önüne mendirek yaptırmıştır. II. Justinos (565-578) ve eşi Sophia ise limanı onarmıştır. Justinos ve Sophia'nın heykeli limana dikilmiştir fakat bu heykel ve kaideler günümüze ulaşmamıştır. İmparator Theophilos (824-842) ise limanı temizletmiş ve kuleler ekletmiştir. 559 yılında Kutrigur Hunları'nın istilası ve 561 yılındaki isyanda kıyıdaki ambarların ateşe verilmesi sonucu, deniz ticareti Haliç'in oluşturduğu doğal limandan Marmara'ya Julianus Sophia Limanı'na taşınmıştır. 10. yüzyıldan kalma bir kaynakta Sophia Limanı çevresinde konaklayan, varlıklı bir zanaatkardan söz edildiği için bu bölgenin kıymetli bir ticaret bölgesi olduğu sonucuna varılmaktadır. Osmanlı döneminde Kadırga Limanı olarak bilinen liman günümüze ulaşmamıştır (Kavrakoğlu,2018).

Bizans Dönemi'nde kullanılan ambarlar, el sanatlarının gerçekleştirildiği yapılar gibi ticaret alanlarıyla ilgili yeterli kanıt ve kalıntı bulunmasa da kentin bazı dönemleri ile ilgili somut tarihler kentteki ticaret hakkında fikir vermektedir. 5. yüzyıla ait kaynaklar, horrea, pistrina ve gradus, macella, nymphea isimleriyle adlandırılan, kısmen devlete ait kuruluşların, kentin 14 bölgesine gıda maddesi sağladığını bildirmektedir. 9. yüzyılın sonunda, Mese ve Haliç arasındaki ticaret binalarının bazılarının konumları bilinmektedir. Bazı mesleklerle alakalı bilgiler, o dönemden kalma kısa notlardan dolayı bilinse de yapı biçimleri ve tipleri bilinmemektedir. Fakat Haliç'in geneline yayılan limanlarla ilgili konum ve yapı tarzları ile ilgili somut bilgiler bulunmaktadır. Şekil 3'te Bizans Dönemi'ndeki limanların kentteki dağılımları yer almaktadır.

Şekil 3

Bizans Dönemi'nde Limanların Kentteki Dağılımları (İstanbul'un Tarihsel Topoğrafyası, Müller- Wiener, 2001



Prosphorianos Limanı

Liman, dalgakıran ve duvarlarla çevrelenmektedir. Eugenios Kulesi sayesinde limana girişler güvenli hale getirilmiştir. 5. Bölgede eski Yalıkapı'da surların yoğunlaşmasından dolayı Sepetçiler Köşkü'nün güneyinde bulunmaktaydı. 5. Yüzyılda antrepo olarak kullanılan liman, zaman içerisinde bataklığa dönüştüğü için bininci yılın sonunda liman olarak kullanılamaz hale gelmiştir. Palaiologos zamanında iskele olarak kullanılmaya devam etmiştir ve 1457'den sonra yeni sultan sarayına dâhil edilmiştir (Türkoğlu,2010).

Neorion Limanı

Antik çağdan beri kullanılan liman, Prosphorianos Limanı'nın batısında, 6.bölgenin 2. Koyunda yer almaktadır. Günümüzde Bahçekapı ismiyle bilinen, Yeni Cami'nin doğusunda, I. Abdülhamid Medresesi ve gümrük halleri arasında bulunduğu düşünülmektedir. 5. Ve 6. Yüzyıllarda, 5. Bölgedeki depolarla bağlantısı sayesinde ekonomik olarak oldukça kıymetli bir liman olmuştur. 453, 465, 559 yıllarında çıkan yangınlar depolara çok büyük zarar vermiştir. 7. yüzyılda sahilin kirliliği yüzünden liman çamurlaşmaya başlamıştır ve İmparator Leontios (695-698) tarafından temizletilmiştir. 10. Yüzyıldan itibaren Frenk ve Yahudi iş insanları limanın güney ve batısındaki bölgelerde yerleştirilmiştir. Amalfililer, daha sonra Venedikliler limanın batısında yer bulmuşlardır. 11. Yüzyıldan itibaren limanın batısına Pisalılar, 1155'ten itibaren ise limanın güney ve doğusundaki bölgeye Cenevizliler yerleşmiştir. 17. Yüzyılda eskiden Cenevizlilerin yaşadığı bölgeye Yahudiler yerleşmiştir ve bölge Çifutkapı (Çıfıt Kapısı) olarak adlandırılır. Dış ticaretin büyük bir kısmı Palaiologos döneminde, Ceneviz kolonisinin eline geçmiştir. Fakat 1453'ten sonra Ceneviz kolonisi ekonomik olarak zayıfladığı için, Neorion Limanı tekrardan dış ticaret konusunda söz sahibi olmuştur (Müller- Wiener, 2001, s.59).

Kynegion Limanı

Kentin güneyindeki limanların tamamı Constantinus döneminde yapılmıştır ve oldukça gösterişli tasarlanmıştır. Fakat Marmara Denizi'ndeki rüzgâr ve fırtınalardan dolayı hasar görmüş, büyük masraflarla onarılmaya çalışılmış fakat ancak bir kısmı kurtarılabilmiştir. Eleutherios, Heptaskalion ve Kontaskalion limanları üç büyük kapalı liman olsa da kıyı boyunca yer alan küçük iskeleler farklı amaçlarla kullanılmıştır. Mermerkule'deki iskele ve Narlı Kapı'nın önündeki iskele örnek verilebilir. Neorion'un batısında, tahta köprülü, basit yapılı ufak iskeleler bulunmaktadır. Blahernai bölgesinin güneyinde, Kynegion isimli liman diğerlerinden farklıdır. Limana gemilerin girebilmesi için deniz surlarıyla üç kemer oluşturulmuştur. Ayrıca liman bostan olarak da kullanılmıştır. 19. Yüzyılın ortalarına kadar kentin neredeyse tüm ihtiyaçlarını karşılayan bir ticaret merkezi olarak kullanılmıştır (Müller- Wiener, 2001, s.60).

Bukoleon Limanı

5.-6. Yüzyıllarda imparatorlar tarafından iskele olarak kullanılan liman oldukça öneme sahiptir. 10.-11. yüzyıllarda Bukoleon adını almıştır. Bukoleon ismi boğaya saldıran aslan heykelinden gelmektedir. 16.yüzyıla kadar kıyıdaki iki sütunun üstünde yer alan heykelin kökeni ile ilgili net bir bilgi bulunamamıştır. Bukoleon İskelesi'nin yerinin her zaman aynı kalıp kalmadığı da bilinememektedir. Limanın en önemli bölümü, dalgakıranla korunan ve sarayla bağlantılı olan rıhtımdır. Saray geliştikçe rıhtımın yapısı da gelişmiştir. Liman, sarayda konaklayanların günlük yaşamıyla ilgili önemli bir yere sahip olsa da resmî törenlerde pek kullanılmamıştır. 14. yüzyılın ortasında İmparatorluk Sarayı çökünce liman işlevini yitirmiştir ve bakımsızlıktan kullanılamaz hale gelmiştir (Demirci,2011).

Eleutherios Limanı

4. yüzyılda inşa edilmiş olan liman 12. Bölgenin doğusunda bulunmaktadır. Bir süre sonra doldurulan liman bostan olarak kullanılmış ve Langa Bostanı ismini almıştır. Limanı inşa ettirenin kim olduğu kesin olarak bilinmese de Constantinus ya da I. Theodosius olduğu düşünülmektedir. Liman çevresinde yaşayan, aynı zamanda bölgenin sahibi olan soylu bir vatandaş limana adını vermiştir. Bu kişinin elinde sepet ve kürek taşıyan heykeli limana dikilmiştir. 9. Bölgedeki tahıl depoları Aleksandrina ve Theodosiana liman çevresinde yer almaktadır. Limanın, Mısır'dan ithal edilen tahılların gemiden araçlara yüklenmesi için kullanıldığı düşünülmektedir. Bölgenin topoğrafik gelişimi tam bilinmese de limanın, Lykos Vadisi'nden sürüklenen topraklarla zaman içerisinde dolarak küçüldüğü düşünülmektedir. 1203 yılında, Latin işgali sırasında liman çevresinde çıkan yangın nedeniyle çölleşmiştir. 13. Yüzyılın ikinci yarısında, Vlanga bölgesine deri tabaklama işi yapan Yahudiler yerleşmiştir ve 1453'e kadar kalmışlardır. 1400'lerde ise bölge bostan olarak kullanılmıştır. 1759 yılında, limanın dış kısımları, Laleli Cami yapılırken çıkan topraklarla doldurulmuştur. Sultan III. Mustafa doldurulan liman üzerindeki araziyi ev yapmaları için Rumlara ve Ermenilere satmıştır. Yerleşen vatandaşlar, Papazkulesi ismiyle anılan deniz surunun kulesini fırın olarak kullanmışlardır. 1871 yılına gelindiğinde ise liman surlarının büyük bir kısmı demiryolu yapımı sırasında yıkılmıştır ve bölgenin topoğrafik kimliği Atatürk Bulvarı ve sahil yolunun inşası ile tamamen değişmiştir (Müller- Wiener, 2001, s.61).

Heptaskalion Limanı

Yapım tarihi ile ilgili net bilgi bulunmamakla birlikte, limanın rekonstrüksiyonu ancak Yenikapı ve Ermeni Patrikanesi arasındaki bölgenin arazi yapısı incelenerek yapılabilir. 1819 yılında ortaya çıkarılmış olan kesme taş duvarları günümüze ulaşamamıştır. Deniz surunun 57. Kulesi ve yıkılmış olan Tülbentçi Hüsameddin Mescidi nirengi sayesinde limanın konumu saptanabilmektedir. Bölgedeki çöküklükten yola çıkılarak limanın Langa ve Kadırga arasında olduğu düşünülebilir. Dönem boyunca liman adlarının değişmesi bazı karışıklıklara yol açtığı için Heptaskalion Limanı ile ilgili bilgileri 7. Yüzyıldan beri bahsedilmeyen Kaisarios Limanı ile birleştirmek gerekmektedir. Kaisarios Limanı ile ilgili kaynaklara bakıldığında limanın 553 ve 561 yıllarında gerçekleşen yangınlarda zarar gördüğü bilinmektedir. 673 yılında, Konstantinos IV. Pogonatus döneminde donanmaya destek olmak amacıyla, Arap filosuyla savaşan gemileri yerleştirdikleri liman olarak kullanılmıştır. 10. Yüzyıla ait belgeler, Hepteskalion bölgesinde yer alan bir limandan bahsetmektedir. 1348'te İoannes VI. Kantakuzenos burada gemiler inşa ettirmiştir ve 1351'de ise limanı temizletmiştir. 1354'te Kantakuzenos'la aralarında çıkan anlaşmazlık sonucu İoannes V. Palaiologos bir gece limanı işgal etmiştir. Türkler kenti ele geçirdikten sonra liman tamamen yok olmuştur. 1819'da Tülbentçi Hüsameddin Mescidi bölgesinde çıkan yangından sonra bazı kalıntılar bulunmuştur. Kalıntıların limanın iç duvarı olduğu düşünülmektedir. Bu duvarlar kesme mermer katmanlardan oluşmaktadır. 3 arşın uzunluğunda olan duvarların yerleşimi kemer biçimindedir. 1870-1871'de inşası başlayan demiryolu ve 1959'da inşası başlayan sahil yolu ile limanla ilgili kalıntılar yok olmuştur (Müller- Wiener, 2001, s.62).

Kontaskalion Limanı

Tarih boyunca Kontaskalion Limanı ile ilgili farklı adlandırmalar yapılmıştır. Bu sebeple limanın konumu ve tarihi ile ilgili net yorumlar yapılamamaktadır. 4.yüzyılda Constantinus, Hipodrom'un bulunduğu vadinin batısındaki koyu, kentin sınırlarına dahil etmiş ve kenti genişletme çalışmalarında iskele olarak kullanmıştır. 362 yılında İmparator İulianus limanın yapımını tamamlamış ve sahilde büyük bir hangar inşa ettirmiştir. Liman 3. Bölgenin yeni kapısı olarak kullanılmıştır ve Portus Novus olarak adlandırılmıştır. 465 yılında çıkan yangında kısmen zarar görmüştür.

6. Yüzyılda liman, I. Anastasios tarafından temizletilmiş ve yeni bir dalgakıran yaptırılmıştır. Limanın zaman içindeki değişimi ile ilgili bazı düşünceler bulunmaktadır. Bunlardan ilki Neorion'daki ticaretin bu limana kaydırıldığı ile ilgilidir. Bir diğeri ise 561'de gerçekleşen yangın sonrasında, II. İustinos tarafından, 575 yılında temizletilmiş, alanı büyütülmüş ve yeniden inşa edilmiştir. Limana imparatorun eşinin ismi verilir ve Sophia Limanı olarak anılmaya başlar. İustinos, Sophia, kızı Arabia ve Narses'in heykelleri limana yerleştirilir ve 6. Yüzyılın sonunda liman savaş limanı olarak kullanılmaya başlanır (Müller- Wiener, 2001, s.62).

9. Yüzyılda, Porta Leonis (Çatladı Kapı) yakınlarında bulunan ve Du Cange tarafından kaydedilmiş bir yazıtta, İmparator Theophilos'un yaptırdığı bir tersaneden bahsedilmektedir. Bu tersanenin bahsedildiği limanın Kontaskalion limanı olduğu düşünülmektedir. Yüzyıllar içerisinde liman faaliyetlerini sürdürmeye devam etse de bölgede gerçekleşen yangınlardan dolayı zarara uğramıştır.

13. Yüzyılda, Mikail VIII. Palaiologos limanı duvarlarla ve zincirlerle yeniden yaptırmıştır. Bazı kaynaklarda II. Andronikos'un limanı derinleştirdiği ve demir kapılarla kapattığı bilgisi yer alsa da bu bilgiler limanın gerçeği ile örtüşmemektedir. Kontaskalion limanının 15. Yüzyılın sonlarına kadar kullanılan tek liman olduğu bilgisi limanın gerçekliği ile örtüşen tek bilgidir. Türkler kenti alana kadar hem liman hem de tersane olarak işlev görmüştür.

1400'lü yıllarda limana Kadırga Limanı adı verilmiştir ve Fatih Sultan Mehmed'in emri üzerine savunma kuleleri inşa edilmiştir. 16. Yüzyılın başında, Türk donanmasının güçlenmesi ve 1515'te Haliç'teki tersanenin kurulması sonucunda eski limanıın çöküşü başlamıştır. 1540'larda limanda kadınların çamaşır yıkadığı bilinmektedir. Dalgakıranlar tarafından korunan limanın surları 19.yüzyılda bile görünmektedir.

1748'te Nuruosmaniye Camii'nin yapımı için çıkarılan topraklar eski liman bölgesine boşaltılmıştır. Hem liman hem de tersane bölgeleri uzun yıllar boyunca inşaat alanına dönüşmüştür ve alçak kısımları ekim alanı olarak kullanılmıştır (Müller- Wiener, 2001, s.63).

Forumlar

Konstantin Forumu

Konstantin Forumu (Şekil 4), Helenistik ve Roma dönemlerinde nekropol işlevi görmüştür. Günümüzdeki seviyesinin yaklaşık 4m altında olan ve görece el değmemiş topraklarda bulunan mezarlar bölgenin en eski kullanım biçimi konusunda fikir vermektedir.

Şekil 4
Konstantin Forumu (Marshall, 2018

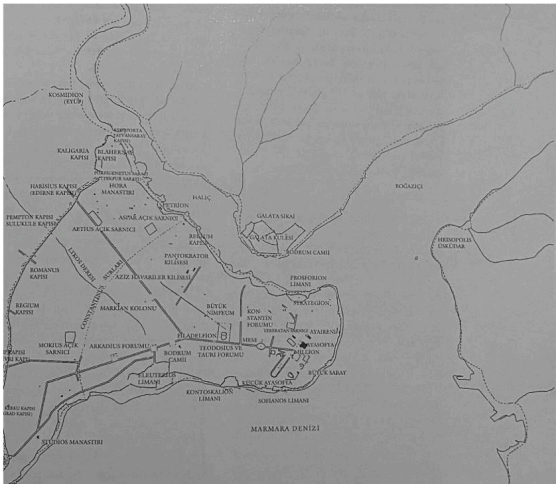


325-330 yıllarında eski metropolü düzlemek için yaklaşık 1,5m yüksekliğinde toprak doldurulmuştur. Bu işlem sonrasında Constantinus, Severus döneminden kalan sütunlu caddenin sona erdiği büyük kapının önüne büyük bir forum yaptırmıştır. Yuvarlak biçimli forumun, okyanusu tasvir ettiği düşünülmektedir ve kent yaşamında olduğu kadar imparatorluk törenleri için de oldukça önemli bir yer olmuştur. Büyük plakalarla kaplanmış olan meydanın her iki yönünde de giriş kapıları bulunmaktadır ve bu giriş kapıları pek çok heykelle süslenmiştir. Antik anıtlarla dolu bu meydanda ikinci bir senato binası bulunur ve etrafında birçok dükkân ve kilise yer almaktadır. Meydanın ortasına 328 yılında Roma'dan getirilen, yaklaşık 50m yüksekliğinde ve dokuz porfir kasnaktan oluşan Constantinus Sütunu dikilmiştir. Bu sütun günümüzde Çemberlitaş olarak bilinmektedir (Türkoğlu, 2010). Beş basamaktan oluşan, dörtgen ve merdivenli bir kaidenin üzerinde imparator tarafından kutsanmış bir Sanktuar bulunmaktadır. Sütun, Konstantinopolis tarihinde çok önemli bir sembol olmuştur. Sütunun üzerinde imparatorun Helios biçiminde olan heykeli bulunmaktadır ve bu heykelin altın yaldızlı olduğu düşünülmektedir. Birçok kaynağa göre, heykelin ve sütunun altında Hz. İsa'nın çarmıha gerildiği haç parçaları veya Roma'dan getirilen Palladium gibi hem pagan hem de Hristiyan kökenli kutsal eşyalar yerleştirilmiştir. Ve azizlerin resimleri sütunun kaidesine asılmıştır. Basamaklı yapı parmaklıklarla çevrelenmiştir ve Sanktuar'ı merasimlerde bir ziyaret noktası olmuştur.

418 yılında sütunun alt kasnağından bir parçası düşünce, sütun demir halkalarla desteklenmiştir. Kent yangınlarına da birçok kez maruz kaldığı için oldukça zarar görmüştür. 532 yılında ise portikleri kısmen zarar görmüştür. Heykelin karakteristik özelliklerini taşıyan parçaları da 480 ve 542 yıllarında düşmüştür. I.Basileios'un hükümdarlığı sırasında (867-886), forum girişlerinden birine küçük bir Meryem Kilisesi inşa edilmiştir. Bu kilise imparatorluğun zafer kutlamalarında önemli bir rol oynamıştır. 931 yılında çıkan yangın kilisenin avlusunu yok etmiştir. 542 ve 869 yıllarında meydana gelen depremlerde sütundan bazı parçalar düşmüştür ve 1105 yılında gerçekleşen fırtınada Constantinus heykeli ve üç sütun kasnağı düşmüştür. Bu afet sonucunda birçok insan hayatını kaybetmiştir. Manuel I. Komnenos (1143-1180) sütunu yeniden yaptırmıştır. Korint bir sütun başlığı eklenmiştir ve sütunun kitabesi yapılmıştır. İmparator heykelinin yerine ise haç konulmuştur (Müller- Wiener, 2001, s.255). Şekil 5'te Konstantinoplis Planı yer almaktadır.

Şekil 5

Konstantinoplis Planı (Kuban, 1996)

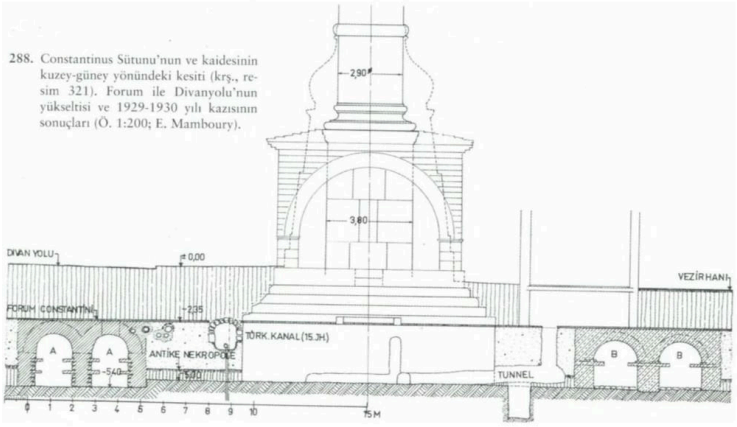


1204 yılında Latinler hem kenti hem de forumu yağmalamışlardır ve Hera'nın bronz heykelini götürmüşlerdir. 1515 yılında çıkan yangında zarar gören sütun demirden çemberlerle emniyete alınmıştır ve Çemberlitaş olarak bilinmeye başlamıştır. 16. Yüzyılın ortalarından itibaren seyyahların kaynaklarında Çemberlitaş ismi kullanılmaya başlamıştır ve Türkçe kaynaklarda Dikilitaş olarak da anılmıştır. Forum tavuk pazarı olarak kullanılmaya başlanmıştır ve çevresinde pek çok ahşap baraka yapılmıştır. 1587 yılında çıkan büyük bir yangın sonucu bölge civarında yer alan üç han ve 1000 ev yıkılmıştır. Yıkılan ev sayısı bazı kaynaklarda 3000 olarak da yer almaktadır.

Sütun 1652,1660 yangınlarından ve 1648 depreminden oldukça zarar görmüştür. 1701 yılında Sultan II. Mustafa, sütunun kaidesini taş örülü bir kılıf ile 10,9m yüksekliğine kadar güvence altına aldırmıştır. 1779 yılının Temmuz ayında çıkan yangın sonucu sütun yeniden zarar görmüştür. 1909 yılında sütun yeniden onarılmıştır. E. Mamboury ve C. Vett 1918-1923 yıllarında sütunun kaidesinde arkeolojik bir araştırma yapmıştır. Mezar hırsızlarının sütunun altına girmek için bitişik bir evden geçiş sağladığı da bu araştırmanın sonuçlarından bir tanesi olmuştur. Kaidenin doğu, güney ve batısında bugünkü cadde seviyesinin 2,35m altına giden sondajlar yapılmıştır. Bu sondajlar forumun plaka kaplamasını, eski nekropolü, mese ve bu forumun altından geçen Türk dönemi su yolunu da ortaya çıkarmıştır (Müller-Wiener, 2001, s.256). Şekil 6'da Constantinus Sütunu'nun ve kaidesinin kuzey-güney yönündeki kesiti belirtilmiştir.

Şekil 6

Constantinus Sütunu'nun ve Kaidesinin Kuzey-Güney Yönündeki Kesiti (Müller- Wiener, 2001)



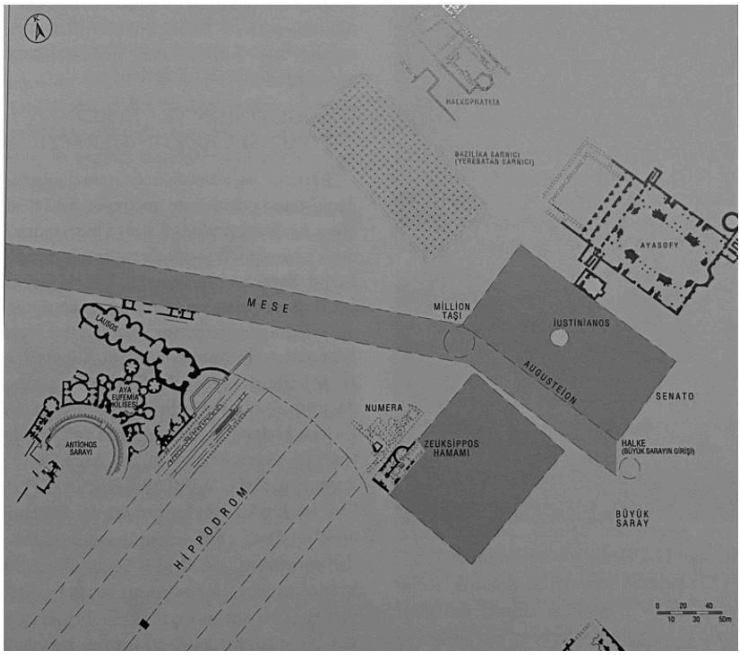
Augusteion Forumu

2. Yüzyılda, Byzantion'un güney surlarının önünde yer alan meydan ticari amaçla kullanılmıştır (Şekil 7). Helios Zeuksippos'un tunçtan heykeli bulunan meydan, Septimius Severus tarafından kentin yeniden inşası sırasında revaklı bir meydan olarak yeniden kurulmuştur. Augusteion Meydanı'nın büyüklüğü kesin olarak bilinmese de kalıntılardan edinilen bilgiler kullanım amacı ve bölgenin gelişimi ile ilgili fikir vermektedir. 4. Yüzyılda, I. Constantinus kenti yeniden kurarken Augusteion Meydanı'nı da bölümlere ayırmıştır. Batı tarafında, yüksekte kalan bölgeleye Tykhe ve Rea tapınakları yapılmıştır. Doğu kısmı ise Augusteion olarak ayrılmıştır. İmparatorun annesi Helena'nın heykeli buraya dikilmiştir. Mekânın doğusunda yer alan senato bazilika biçimindedir ve avlusunda heykeller bulunmaktadır. Güney sınırları Mese'ye dayanmaktadır fakat kuzeyde Ayasofya Kilisesi'nin önündeki sınırları bilinmemektedir. 390 yılında, I. Theodosius tarafından imparatorun gümüş heykelini taşıyan bir sütun dikilmiştir (Türkoğlu, 2010).

404 yılında çıkan isyan sonucunda hem Ayasofya hem de Augusteion'da bulunan senato yanmıştır ve daha sonraki tarihlerde yeniden inşa edilmiştir (Şekil 8). I. Leon döneminde, Theodosios kent valisi olarak görevlendirilmiştir ve 459 yılında Augusteion Meydanı yeniden inşa ettirilmiştir. Alanı çevreleyen revakların da bu dönemde yapıldığı düşünülmektedir. 532 yılında çıkan Nika İsyanı sonrasında I. İustinianos, Agora ismi verilen meydanlara iki katlı galeriler yaptırmış, alanı plakalarla kaplatmış ve senato binasını yeniletmiştir. Güneyde ve batıda bulunan kapılar meydana açılmaktadır. Bu inşa sırasında bazı yapısal değişiklikler de yapılmıştır. Theodosius tarafından yerleştirilen sütunun yerini tuğla ve mermerden yapılmış bir sütun almıştır. Ayrıca yedi basamaklı altyapının üzerine de 35m yüksekliğinde bir sütun dikilmiştir. 543-544 yıllarında ise İustinianos'un at üstündeki heykeli gerçek büyüklüğünün üç dört katı büyüklükle bir ölçekle inşa edilmiş ve sütunun üstüne yerleştirilmiştir (Türkoğlu, 2010).

Şekil 7

Augustin ve Çevresi (Kuban, 1996)



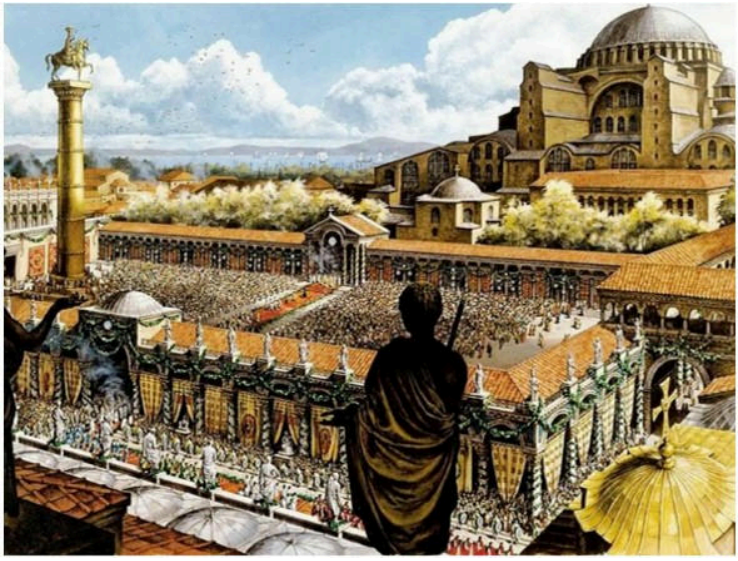
7. Yüzyılda meydanın çevresine patriğin görev mahali olan birkaç katlı bir yapı inşa edilmiştir ve bu yapı 16. Yüzyıla kadar meydanın güneydoğnu sınırını oluşturmuştur. Bu sebeple meydan bağımsızlığını yitirmiş ve Ayasofya Kilisesi'nin dini ve imparatorluk törenleri için kullanılan bir parçası haline gelmiştir. Avludan ve kilise arasında bir yol bulunmaktadır ve İustinianos'un at üstündeki heykeli uzun yıllar boyunca meydanın merkezi olarak kullanılmıştır ve 840 yılında heykelin tuğu düşmüştür. 11. yüzyılda meydanın batısına, Aziz Aleksios Şapeli yapılmıştır. Bu şapel patrikhanenin bir bölümü olarak yapılmıştır. 1182'de çıkan savaşlarda meydan hasar almış, Augusteion kapıları yıkılmıştır. 1204 yılında ise Latinler tarafından yağma edilmiş, İustinianos Sütunu'nun bronz kaplaması çıkarılmıştır. 1268-1271 yıllarında kent yeniden alındıktan sonra Augusteion Meydanı Ayasofya'nın himayesine geçmiştir (Müller- Wiener, 2001, s.248).

1316 yılındaki fırtınada İustinianos'un at üzerindeki heykeli zarar görmüştür ve II. Andronikos heykelin bakım ve onarımı için çalışmalar başlatmıştır. İmparatorluğun geç dönemlerinde büyük bayramlarda Ayasofya'nın ön bahçesi olarak kullanılmıştır ve bazı yapılar inşa edilmiştir. 1510-1525 yıllarına doğru sütun yere indirilmiştir ve 1540 yılına doğru su dağıtım merkezi yapılmıştır. Heykel, Topkapı Sarayı'na

getirildikten sonra eritilmiştir. Alan yeniden yapıldıktan sonra yalnızca 7 sütun kalmıştır. Son kalan kalıntılar ise 1575 yılında II. Selim Türbesi yapılmak için yıkılmış ve bu inşaat sırasında kaybolmuştur (Müller- Wiener, 2001, s.249).

Şekil 8

Augusteion Meydanı Temsili Rekonstrüksiyonu (Augustaion of Constantinople, t.y.)



Arcadi Forumu

400-402 yıllarında Gainas İsyanı bastırılmıştır ve bu zafer sonrasında Arkadios tarafından mermer bir onur sütunu diktirilmiştir. Sütunun dikildiği alan kentin batı kenarında bulunmaktadır ve Kserolophos ismiyle bilinmektedir. Bölgede daha önce Apollon Tapınağı olduğu da düşünülmektedir.

421 yılında ise II. Theodosios tarafından Arkadios'un heykelini taşıyan, kabartmalı bir sütun yaptırılmıştır. Kabartmalı kasidesinin en kıymetli Roma anıtlarından biri olduğu düşünülmektedir (Kuban, 1996).

Zaman içerisinde birçok heykel ve galeri meydanda yer almıştır. Arkadios Sütunu'nun üstündeki heykel, 542 yılında gerçekleşen depremde büyük zarar görmüştür. 550 yılında ise yıldırım nedeniyle sütun zarar görmüştür. 740 yılında gerçekleşen depremle sütun tamamen yıkılmıştır. 13. Yüzyılda Latinler döneminden kalan kaynaklarda bu sütunun üzerinde bir keşişin yaşadığına dair notlar bulunmuştur. 16. Yüzyılda, Türkler şehri fethettikten sonra bölgeye ahşap evler ve dükkanlar inşa edilmiştir ve 'Avrat Pazarı' ismiyle anılan pazarlar kurulmaya başlanmıştır. Pazar günü kurulan pazarların ziyaretçileri de genellikle kadınlar olmuştur. 3 tarafı açık olan sütun, 16. Yüzyılda depremlerin ve yangınların ardından demir halkalarla emniyete alınmıştır. Sütun iyice harap olduğu için, çevredeki evlere zarar verebileceğinden dolayı 1715 yılında başka yere taşınmıştır ve gövdesinin malzemesi başka yapıların inşasına kullanılmıştır (Müller- Wiener, 2001, s.250).

Bovis Forumu

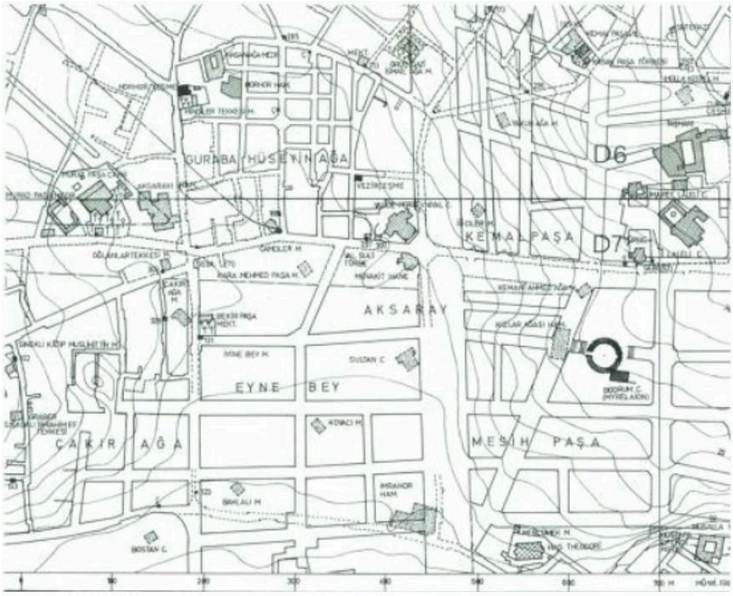
Bugünkü kent planında Aksaray bölgesine denk geldiği düşünülen alan, yaklaşık 4. Yüzyılda inşa edilmiştir (Şekil 9). Hristiyanların infaz edildiği yer olarak işlev görmüştür. 562 yılında forumun çevresine avlular ve atölyeler inşa edilmiştir. Fakat meydan bir yangında zarar görmüştür (Türkoğlu, 2010).

Forumda adak törenlerinde fırın olarak kulanılan tunçtan bir kazan bulunmaktadır. Bu fırın Bergama'dan getirilmiştir ve boğa kafası şeklindedir. Rivayetlere göre meydanın adı da bu fırından gelmektedir. Hristiyanlığı kabul etmeyen İulianus'un Hristiyanlar'ı bu kazan içinde yaktığı da söylentiler arasındadır. Meydanda birçok heykel yer alsa da 562 yılındaki yangında tüm heykeller yok olmuştur (Kuban, 1996).

610 yılında Phokas'ın cesedi yakıldıktan sonra Herakleios ocağı eritmiştir. 8. yüzyılda, ikonakırıcılık döneminde infaz yeri olarak kullanılmıştır ve 9. Yüzyılın ikinci çeyreğinde Hadım Niketas bu alana hamam yaptırmıştır. 19. yüzyıldaki büyük yangınlar Bovis Forumu'nu çok etkilememiştir fakat Millet Caddesi ve Vatan Caddesi gibi caddelerin yapımı sebebiyle o bölge büyük değişiklikler yapılmıştır. 1956'da Murad Cami'sini çevreleyen duvarda yaklaşık 3m aralıkla duran, yaklaşık 3m x 4m tabanı ve 2m yüksekliği olan pay yıkılmıştır. Bu payenin zafer anıtına ait olduğu düşünülmektedir. İlerleyen zamanlarda başka kazı çalışmalarında da bazı yapı öğeleri ortaya çıkmıştır fakat 1968-1971 yıllarında caddenin alt ve üst geçitleri için Valide Pertevniyal Cami'sinin güneydoğusunda yapılan kazı çalışmalarında foruma ait kalıntılar bulunmamıştır (Müller- Wiener, 2001, s.254).

Şekil 9

Forum Bovis'in Yerinin Murad Paşa Camii'nin Güneyi ya da Güneydoğusu Düşünülmektedir (Müller- Wiener, 2001)



Theodosius Forumu

Forum Tauri olarak da bilinen alanın isim kaynağı olarak birkaç ihtimal gösterilmektedir. Boğa heykeli olması veya alanın bir hayvan pazarı olarak kullanılmış olması bu ihtimallerden bazılarıdır. Helenistik ve Roma dönemlerinde nekropol merkezi olarak kullanılan alan daha sonra forum olmuştur (M.Ö. 4. yüzyıl-M.S. 3. yüzyıl). Bu merkezler Via Egnatia'nın iki tarafını kaplamışlardır. Constantinus döneminde alan kente dahil edilmiştir ve konumu belirlenmiştir. Daha sonraları ise Constantinus bu alana devlet görevlileri için dinlenme evleri inşa ettirmiştir (Şekil 10).

372-373 yıllarında Valentinianus tarafından alanın inşasına başlanmıştır fakat asıl çalışmalar I. Theoosius (379-395) döneminde gerçekleşmiştir. Trajan da alanın biçimlenmesinde oldukça önemli rol oynamıştır. Forum Theodosii içerisinde yaklaşık 28mx80m büyüklüğünde üç nefli bir yapı olan Basilica

Theodosiana, imparatorun iki oğlunun heykelleri, Theodosius'un atlı heykeli ve onur sütunu yer almaktadır. Roma'daki Forum Trajani ile oldukça benzerdir. Ayrıca yine Roma'da olduğu gibi burada da Forum ve Capitolium birbirine oldukça yakın konumlandırılmıştır. Alanın büyüklüğü hala net olmasa da oldukça büyük olduğu düşünülmektedir. Forum'un yapımı sırasında çıkan toprağın Eleutherios Limanı'na götürüldüğü ve engebeli arazinin düzleştirilmesi için alanın güney bölgesine altyapıların inşa edildiği de bilinmektedir. 386 yılında, dış kabartmalarında imparatorun barbarlara karşı kazandığı zaferin anlatıldığı bir sütun yapılmıştır. Bu sütuna iç helezonlu bir merdivenle ulaşılabilmektedir (Müller- Wiener, 2001, s.258).

393 yılında ise forumun kutsanması gerçekleşmiştir. İmparator Hadrianus'un at üstünde heykeli yerleştirilmiştir. Ve oğulları Arkadius ve Honorius'un heykelleri sütunun doğusuna ve batısına yerleştirilmiştir. İlerleyen zamanlarda başka heykeller de alana eklenmiştir. 407 yılında gerçekleşen deprem sebebiyle forumun yapıları, Kaenupolis ve Capitol zarar görmüştür. 447 yılındaki büyük depremde ise kentin surları ve forumun bölümleri yıkılmıştır. 465 yılındaki yangında Theodosius'un bazilikası yıkılmış ve tekrar yapılmıştır. 480 yılındaki depremde ise I. Theodosius'un gümüş heykeli yıkılmıştır.

Kent planından Forum Tauri ve Philadelphion'un yerleri saptanabileceği belirtilmiştir (Müller-Wiener, 2001).

506 yılında İmparator I. Anastasios (491-518), Theodosius'un heykelini kaldırmış ve kendi heykelini sütunun üzerine yerleştirmiştir. Fakat heykel 512 yılındaki isyanda kaldırılmıştır. 557 yılındaki depremde ise Arkadius'un heykeli düşmüştür. II. İustinos (565-578), Tauros'da bulunan hamamı yeniden inşa ettirmiştir ve 569-570 yıllarında yeniden kullanıma açmıştır.

8. Yüzyıldan beri hayvan pazarı olarak kullanılan forumun bazı bölümlerinde inşa edilen yapılar bazı kalıntılardan anlaşılmaktadır. Son imparator Aleksios V.Murtzuphlos, Latin kuşatmasından sonra halkın önünde sütundan aşağı atılmıştır. Theodosius'un dört tarafı mermer kaide üzerindeki süvari heykeli ise Latinler tarafından yıkılmış ve eritilmiştir. Tunçtan yapılmış at üzerindeki heykel Yunanlılar tarafından Pegasos ya da Josua üzerindeli Bellerophon olarak adlandırılmıştır. Sütundan kalan bazı parçalar ise batıl inançlı Yunanlılar tarafından yok edilmiştir. Bu dönemde bir keşişin Theodosius Sütunu'nun üzerinde yaşadığı söylenmektedir (Müller- Wiener, 2001, s.262).

15. Yüzyılın ilk yarısında, Cyriacus von Ancona, Buondelmonti gibi seyyahlar anılarında, sütun ve kabartmalardan bahsetmişlerdir. Louvre Müzesi'nde muhafaza edilen çizimlerde bu detaylar bulunmaktadır. 1453 yılındaki fetihten sonra, 1454 yılında Fatih Sultan Mehmed eski sarayı yaptırmıştır. Bu saray bugünkü üniversite alanında yer almaktadır. G. M. Angiolello'nun kaynaklarına göre (1477) Teodosius Sütunu da bulunmaktadır. Forum'un birçok bölümü ağaçlarla kaplı olsa da 11. Mehmed saldırılardan korunmak amacıyla ağaçları kestirtmiştir. Sultan II. Bayezid (1481-1512) bu bölgeye cami, imaret ve medrese ve hamam yaptırmıştır. Hatta hamamın inşasında Theodosius Sütunu'nun kalıntıları kullanılmıştır. 1517 yılında bir kasırga sonucu sütun düşmüştür ve başla bir yere taşınmıştır. Fransız bilim insanı P. Gyllius, Eski Saray'ın önünde sütunları ile duran sarnıcı görmüştür ve forumun güney köşesindeki büyük binanın önündeki sütunların yıkılmasını kaleme almıştır. Bu alan II. Mehmed döneminde taş ocağı olarak hizmet vermiş ve o sonrasında Şehzade Cami'nin inşası için kullanılmıştır. Cami ve medrese arasında kalan alan, Kapalı Çarşı'ya oldukça yakın olduğu için sonraki dönemlerde de kent sakinlerinin günlük yaşamları için oldukça önemli olmuştur.

19. yüzyıla gelindiğinde bölgede seraskerlik binası için çalışmalar yapılmıştır ve bu esnada temeller, sütun başlıkları ve yazıt fragmanları bulunmuştur.1517 yılında yıkılan sütunun bazı kalıntılarına, 1927 yılında Ordu Caddesi'nin genişletilmesi çalışmalarında rastlanmıştır. 1927-1928 yıllarında kazı ve inşa çalışmaları devam etmiştir ve Simkeş Hanı'nda temel parçaları ve üç kısımlı zafer anıtının üst kısmı ortaya çıkmıştır. Yeni yapılar inşa edilirken ise alanın güney bölümündeki kalıntılar kaldırılmıştır sadece

Sekbanbaşı Yakub Ağa Mescidi'nin yakınlarında bazı kalıntılar bulunmaktadır (Müller- Wiener, 2001, s.264).

Şekil 10

Theodosius Forumu (Arch of Theodosius, t.y.)



Philadelphion Forumu

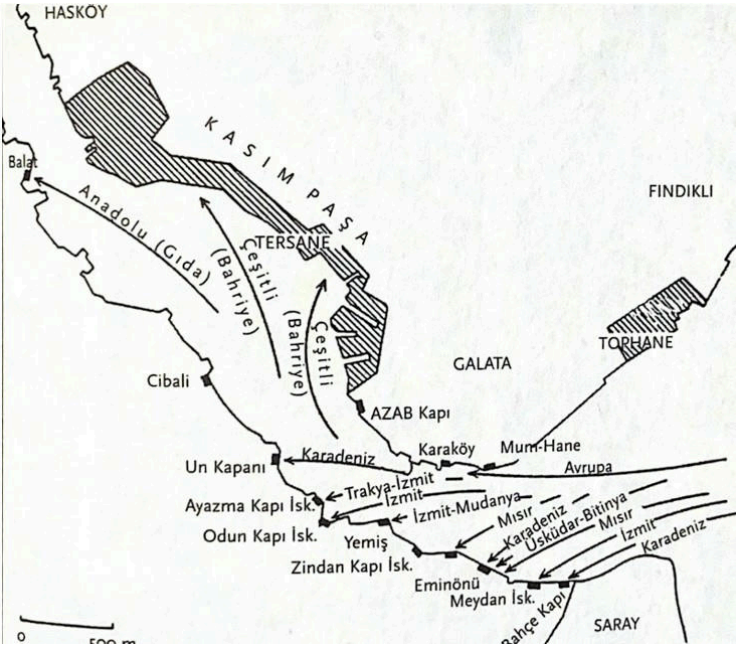
Constantinus döneminde inşa edilen Phiadelphion, pagan ya da yarı pagan tapınağı olarak kullanılmıştır. 425 yılında ise yüksek eğitim kurumuna çevrilmiştir. Fakat o dönemden sonraki kaynaklarda adına sık rastlanmadığı için yapının terkedilip harabeye dönüştüğü düşünülmektedir. Meydan, Forum Tauri'nin batısına yakın bir yerde konumlanmıştır ve burada Mese ikiye ayrılmıştır. Kuzeybatı yönüne giden yolu Kutsal Havariler Kilisesi'ne giderken, batıya giden yolu ise Forum Bovis ve Forum Arkadius'a ulaşmaktadır (Özdemir, 2019).

Bazı kaynaklar, Constantinus'un ölümünden sonra oğullarının bir araya gelişlerine vurgu yapmaktadır. Sütunlarla getirilmiş ve porfirden yapılmış heykel grubu bu ismin verilmesine sebep olmuş olabilir. Tetrarkh grupları olarak adlandırılan fakat ne zaman yapıldığı ve ne anlama geldiği bilinmeyen heykellere ek olarak, Constantinus tarafından dikilmiş, üstünde altın yaldızlı bir haç bulunan sütun ve başka heykeller de bu alanda bulunmaktadır.

Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Ticaret Mekanları

1453'te İstanbul'un fethi ile kentte yenilikler ve değişiklikler yapılsa da ticaret mekânlarının konumu neredeyse sabit kalmıştır. Mese ve Haliç'teki limanların arasında pazar yerleri kurulmaya başlanmış ve zanaatkarlar buralara yerleştirilmiştir. Askeri yapıların etrafında ise yeni bölgeler oluşmaya başlamış, Saraçhane civarında bulunan Yeniçeri kışlalarının yakınlarında askeri birliklerin donanımına yardımcı olan sanayi bölgesi yerleştirilmiştir. Bu sanayi bölgeleri Pera'nın iki tarafına da yayılmıştır ve genellikle askeri amaçlara hizmet etmiştir. Haliç kıyılarında bulunan kapan ve ambarlarda gıda satışı yapılmaya başlanmıştır. İlk başta bu ticaret mekânları basit ve küçük binalarda yer alsa da kentte çıkan yangınlar ve 1696 yılından sonra gelen yapı ile ilgili kanunlar sebebi ile taş yapıya sahip hanlar kurulmuş ve ticaret alanları hanlara taşınmıştır. Haliç'teki Ticaret ağları Şekil 11'de gösterilmiştir.

Şekil 11
Haliç'te Ticaret Ağları (Thys-Şenocak, 2009)



İstanbul Çarşıları

Çarşı kelimesi Farsça "Cahar" (dört) ve "Su" (taraf, sokak) kelimelerinden oluşmuştur ve dört sokak anlamına gelmektedir. Çarşı, sosyal etkileşimin fazla olduğu bu sayede alışveriş yapmaya uygun olan bir alanda iki tarafında dükkanlar olan, üstü açık veya örtülü sokak ya da meydanlardır. Geçici çarşılar ise Pazar ismiyle bilinmektedir. Dükkanlar, sattıkları eşyaların cinsine göre öbeklenmişlerdir ve bu sebeple kuyumcular çarşısı, kavaflar çarşısı gibi isimlendirilmişlerdir. Doğu ile Batı, Akdeniz ve Karadeniz arasında kıymetli bir alanda konumlanan İstanbul, hem Bizans hem de Osmanlı döneminde en hareketli ticaret merkezlerinden biri olmuştur. 18. yüzyıl öncesinde başlayan göçler, ülkenin ekonomik ve siyasi durumuna bağlı olarak değişim göstermiştir. Üretim ve tüketim dengesi sağlamaya çalışırken olumlu ve olumsuz deneyimler yaşanmıştır. Sanayileşme denemesi yapılmış ve bazı ürünler ihraç edilirken bazı ürünler de yurtdışından getirtilmiştir. Yün, pamuk, ipek gibi maddeler diğer ülkelere gönderilmiş ve Almanya'dan demir, Rusya'dan inci, kürk, Fransa'dan altın işlemeli kumaş gibi ürünler alınmıştır. Bu ticaret trafiğinin yoğunlaşması sonucu üretilen ve yurtdışından getirtilen maddelerin depolanması için bazı alanlara ihtiyaç duyulmuştur ve bu sebeple kentteki ticaret hanlarının sayısı artmıştır (Gülcan, 1990).

İstanbul Kapalı Çarşı

1455 yılında Fatih Sultan Mehmed'in emri ile bedestenin inşasına başlanmıştır. Eski Saray'ın yakınlarında yer alan bedestenin konumu tarihte de ticari amaçla kullanılan alana denk gelmektedir. Büyük Çarşı ismiyle de anılan bedestenin çekirdeğini oluşturan Cevahir Bedesteni'nin (Bedesten-i Atik) inşası 1460 yılında tamamlandıktan sonra Aya Sofya vakfına dahil edilmiştir. Birçok yangına maruz kalmasına rağmen mimari yapısının korunduğu düşünülmektedir. Bedestenin içerisi mekanlar ahşaptan yapılmıştır ve tüccarlar tarafından kullanılmıştır. Mekanların dış duvarında bulunan kubbeli bölümler kiralık

kasa olarak kullanılmıştır. Sadece mücevher, maden, kürk gibi değerli malların ticaretinin yapılması öngörülmüştür. Kuşluk vaktinde dua (Salaten Tüncina) ile açılan çarşı ikindi saatlerine kadar hizmet vermiştir. Kaynaklara göre Kapalıçarşı 30.700 metrekare alana kurulmuş, tonozlu 66 cadde ve sokak, 24 kapı, 2 bedesten, 5 camii, 1 mektep, 7 çeşme, 10 kuyu, 1 sebil, 17 han, yaklaşık olarak da 4000 dükkâna ev sahipliği yapmıştır (Dimog ve Bohle, 2016).

İtalyan seyyah Caterino Zeno'nun seyahatnamesinden edinilen bilgilere göre, 1515 yılında çıkan yangın Kapalı Çarşı'yı etkilemiş ve 1545-1550 yıllarında Sandal Bedesteni olarak adlandırılan ikinci bir bedesten inşa edilmiştir. Fransız tarihçi P. Gyllius'un kaynaklarına göre, 1548 yılındaki yangında Kapalı Çarşı yeniden zarar görmüştür ve bölgede bazı düzenleme ve iyileştirmeler yapılmıştır. Bu bölgeyi Bedestanus Novus şeklinde adlandırmıştır ve bu alandaki yapılar ile Bayezid Cami arasında kalan bölgede Bizans kiliselerinin ve sarnıç kalıntılarının olduğunu ifade etmiştir. 1588 yılındaki yangında iki bedestenin de zarar gördüğü düşünülmektedir.

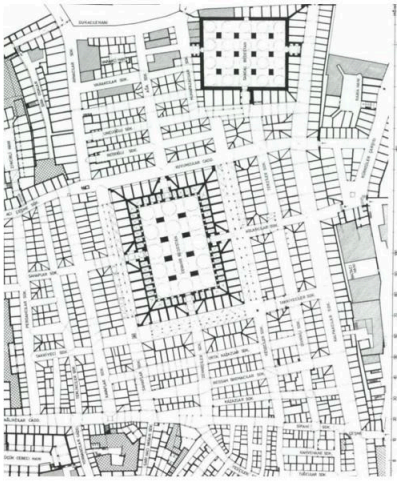
17. Yüzyıla gelindiğinde kentteki nüfus ve yapılar artış gösterdiği için yangınlar sıklaşmış hem kent hem de Kapalı Çarşı bu yangınlardan etkilenmiştir ve yangınlardan zarar gören bölgeler onarılmıştır. 1618 yılında Bit Pazarı harap olmuştur. 1645, 1652 ve 1658 yıllarında bedestende çıkan yangınlar Kapalı Çarşı'nın büyük bölümüne zarar vermiştir. 16872'de ise Uzun Çarşı'nın bölümleri yanmıştır. 1695 ve 1701 yıllarında çıkan yangınlar ise Kapalı Çarşı'yı harap etmiştir. 1730-1731 yıllarında çıkan yangınlardan sonra Sadrazam Damad İbrahim Paşa'nın emri ile bazı bölümleri yenilenmiş, Sandal Bedesteni ise yeniden yapılmıştır. 1696 yılında inşaatla ilgili emirname hazırlandığı için, 18. Yüzyılın başından itibaren bedestenin etrafında inşa edilen çarşı emirnamedeki kurallara uyularak kubbeli yapılmıştır. Kızlar Ağası olan Beşir Ağa 1738 yılında Mercan Kapı'da bulunan çeşmeyi yaptırmıştır. Her ne kadar güvenlik önlemleri alınmış olsa da 18. Yüzyılın ikinci yarısında meydana gelen yangınlar çarşıya zarar vermiştir. 1750 yılında Mercan Kapı'dan Bit Pazarı'na kadar olan kısım hasar görmüştür. 1791 yılında ise Uzun Çarşı'nın batısında yer alan, Kebeci Han ve Bit Pazarı arasındaki bölüm yanmıştır. 1766 yılında gerçekleşen deprem yapıya çok büyük zarar verse de ertesi yıl Hassa baş mimarı Ahmed tarafından onarılmıştır (Müller- Wiener, 2001, s.348).

1894 yılındaki depremle zarar gören çarşı, Ticaret ve Nafıa Nazırı Mahmud Celaleddin Paşa'nın emriyle onarılmıştır ve bu onarım 1898 yılında tamamlanmıştır. Bu onarım çalışmalarında bazı değişiklikler de yapılmıştır. Batıda yer alan Bit Pazarı'nın üstü açılarak bir caddeye çevrilmiştir ve Çadırcılar Caddesi olarak adlandırılmıştır. O bölgedeki eski kapı ve Kürkçüler Kapısı kaldırılmıştır. 1914 yılında Sandal Bedesteni kamulaştırılmıştır ve 1915 yılından sonra mezat alanı olarak kullanılmıştır. 1927 yılından sonra ise çarşının bölümleri yeni adlar almıştır. 1943 ve 1954 yılındaki yangınlarda hasar gören kısımları onarılmıştır ve bugünkü halini almıştır. 18 kapısı bulunan ve üstü kapalı olan çarşının alanı 30,7 hektardır. Yaklaşık olarak 3000 dükkan bulunmaktadır ve bu dükkanlar 61 sokağa yayılmıştır. İki bedesten (Eski Bedesten yani Atik Bedesteni/ Cevâhir Bedesteni/İç Bedesten ve Sandal Bedesteni; Küçük ya da Cedit, yani Yeni Bedesten), ayrıca kapalı alanda (Kapalı Çarşı'dan ulaşılabilen) içlerinde bazılarının küçük camiler olan 13 han: Bodrum Hanı, Hatib Emin Hanı, Küçük ve Büyük Kebeci Hanı, Astarcı Hanı, Çukur Hanı, Perdahçılar Hanı, Zincirli Hanı, Halıcılar Hanı, Varakçı Hanı, Rabia Hanı, Baltacı Hanı, Sorguççu Hanı ve diğer pek çok han civarda yer almaktadır (Müller- Wiener, 2001, s.349). Şekil 12'de Kapalı Çarşı'nın fotoğrafı ve Şekil 13'te Kapalı Çarşı'nın üstten görünümü yer almaktadır.

Şekil 12
Haliç'te Ticaret Ağları (Thys-Şenocak, 2009)



Şekil 13
Kapalı Çarşı'nın Üstten Görünümü (Müller- Wiener, 2001)



Mısır Çarşısı

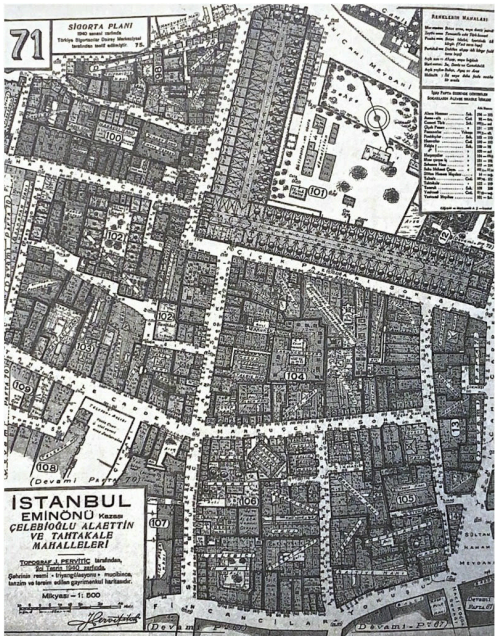
1663-1664 yıllarında inşa edilmiştir ve yapıldığı dönemlerde Turhan Sultan'ın Eminönü'ndeki külliyesi ile ilişkili olduğu için Sultan Çarşısı, Valide Çarşısı ya da Yeni Çarşı isimleri ile anılmıştır (Şekil 14). 18. Yüzyıldan itibaren Eminönü haritalarında Mısır Çarşısı ismi ile anılmaya başlamıştır. Genellikle Mısır'dan gelen baharat, şifalı bitki gibi ürünlerin satıldığı alan olduğu için Mısır Çarşısı olarak anılmıştır. Taş ve tuğladan yapılmış, üzeri tonozlu tavanla kapatılmış, koridorunda dükkanların sıralandığı L planlı bir arasta olarak tasarlanmıştır (Şekil 15). 6 kapısı ve 88 kemerli odası bulunmaktadır. Haseki Kapısı'ndaki kısmı iki katlıdır. Döneminde üst katlar Ticaret Mahkemesi olarak kullanılmış; esnafın müşterilerle ve kendi arasındaki sorunları burada giderilmiştir. Osmanlı döneminde eski tıbbi reçetelere uygun bitkisel ilaçların da hazırlanıp satıldığı Mısır Çarşısı'nda bugün baharat, bitki çayları, kuru yemiş, kurutulmuş

meyve, pestil ve lokum gibi geleneksel lezzetlerin yanı sıra mücevherat, kumaş, sepet ve çeşitli hediyelik eşyalar bulunmaktadır (Mamboury, 1925).

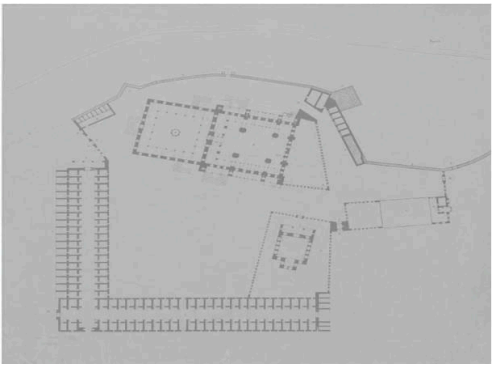
Çarşın inşası tamamlandıktan sonra, Eminönü'nün çeşitli yerlerinde çıkan yangınlardan zarar görmüştür ve 1688'de yakınlarında bulunan Balık Pazarı'nda çıkan yangın sonucu dış cephesi büyük hasara uğramıştır. Ocak 1691'de ise çarşının içinde çıkan yangın sonucu ciddi hasar almıştır. Bu hasardan yaklaşık yüz yıl sonra, belediyenin kenti modernleştirme çabaları sayesinde Eminönü sahili temizlenmiş ve çarşının çevresinde yer alan baraka ve ahşap dükkanlar kaldırılmıştır. 1902'de ise Eminönü semti II. Abdülhamid'in kentsel yenileme projesine dahil olduğu için çarşıda da bazı onarımlar yapılmıştır. Belirli bir dönem çarşıda satılanların kimliği kot pantolon, elektronik eşya gibi ürünlerle değişse de hurma, kına tozu, kahve çekirdeği gibi ürünler de satılmaya devam etmiştir. 1980'lerde yaptırılan ahşap dükkanlarla tarihi doku korunmuştur. Turhan Sultan'ın çarşısı günümüzde de İstanbul'un en canlı ticaret merkezlerinden biri olmaya devam etmektedir (Thys-Şenocak, L., 2009).

Şekil 14

Mısır Çarşısı Haritası (Pervititch Haritası)



Şekil 15
Yeni Cami Vaziyet Planı (Ülgen, 1941)



Hanlar

Tarihsel süreçte Eminönü bölgesi, Doğu ve Batı'nın kesişimi olan İstanbul'da Haliç'in topografyası sebebiyle oluşturduğu liman özelliğinden yararlanarak zamanla ticari etkinliklerin merkezi haline gelmiştir. Hanlar Bölgesi ise bu etkileşimin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Han kelimesinin, Osmanlı Dönemi'nde genellikle kervansaraya alternatif olarak kullanıldığı belirtilse de seyahat edenlerin durağı kervansaraylardan farklı şekilde, "ticari işler ya da kısa süreli konaklama için bir depo ya da bir yer" (Elisséeff, 2021; Yaşar, 2023) şeklinde tanımlanmıştır. Tarihi Yarımada'da, Eminönü Bölgesi'nde Haliç'ten Kapalıçarşı'ya kadar bu hanlar yayılmaktadır. 15.yüzyıl itibariyle bölgede görmeye başladığımız hanlar, 17. yüzyılda İstanbul'un ticari bir çekim merkezi haline gelmesiyle sayı, boyut ve uzmanlaşma olarak gelişmiştir. 19. yüzyıl başlarında ise hanlar ticari karakteristiğini ofis ihtiyaçlarına yönelik değiştirmeye başlamış, bu dönemde geçmiş hanların mimarisinin yerini yeni çok katlı vakıf hanları almıştır. 20.yy itibariyle de artık hiç han inşa edilmemiştir (Yaşar, 2023). İBB Kültürel Miras Koruma Müdürlüğü'nün hazırladığı Kültür Varlıkları Envanteri Projesi (2015-2019) kapsamında yapılan çalışmada Tarihi yarımada içerisinde 292 adet tescilli han ve işhanı bulunduğu belirtilmiştir (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, t.y.)

Hanlar çevresi ile kıyaslandığında büyük yapılar olsa da bulunduğu topografyaya uyum sağlayacak, çevresindeki anıt eserleri baskılamayacak şekilde inşa edilmişlerdir. Bu sebeple genellikle 2 katlı olan hanlar, topografyanın elverişli olduğu kısımlarda 3 kata da çıkmıştır. Genellikle hanlar kare veya dikdörtgen plana sahip revaklı ve avlulu, yan yana odaların yer aldığı yapılardır. Hanların fonksiyonlarına göre bazı kaynaklarda (Akça, 2008; Özkan, 2003) yolcu, ticaret, misafirhane ve külliye hanları olarak ayrıldığı görülmüştür. Ancak bu çalışma kapsamında Osmanlı'da topografya ve ticaret amaçlı hanların ilişkilerinin incelenmesi sebebiyle, yalnızca ticaret hanları çalışma kapsamına dahil edilmiştir. Bu han tiplerinde giriş katlar genellikle depo ve imalathane olarak kullanılırken, üst katlar perakendeciler için büro işlevi görmüştür. İmalathane olarak kullanılan hanların daha çok Kapalıçarşı çevresinde konumlandığı belirtilmiştir (Akça, 2008). Eminönü limanı hanlar bölgesinin şekillenmesinde önemli bir yönlendiricidir. Taşıması zor malların depolanması için limana yakın yerler seçilmiştir. Yükte hafif, pahada ağır mallar ise topografyanın daha yüksek kodlarında görece limandan ve kalabalıktan uzak bölgelere konumlanmıştır. Bölgedeki sokak isimleri 19.yüzyıl öncesindeki ihtisaslaşmaya atıf yapacak şekildedir (Örn. Çakmakçılar Sokağı, Çarkçılar Sokağı vb).

Hanlar genellikle Kapalıçarşı ve çevresinde konumlanmıştır. 18. Yüzyıldaki hanlar kullanım şekli olarak depolu ve ardiyeli ticaret hanları ve yolcu hanları olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. 18.yüzyıl hanlarının temel yapı malzemelerini ise taş ve tuğla oluşturmaktadır (Gülcan, 1990).

Kürkçü Han

Günümüzde hala var olan en eski han Kürkçü Han'dır (Şekil 16). Han bölgenin önemli bir ticaret aksı olan Mahmut Paşa Yokuşu ile Çakmakçılar Yokuşunun kesişimde bulunan Çarkçılar Sokağında yer almaktadır. Eski Saray'ı Mercan Kapısı'na bağlayan Çakmakçılar Yokuşu'nun üzerinde önemli hanlar bulunduğu için ticaret yolu haline gelmiştir. Bu sebeple Kürkçü Han bölgenin önemli hanları arasındadır.

Han Ayasofya-yı Kebir Vakfı'na aittir. Sadrazam Mahmut Paşa tarafından 15.yüzyılda yaptırılan hanın bazı kaynaklardaki oda sayısı 97 (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, t.y.) bazı kaynaklarda ise 180 (Yaşar, 2023) odası olduğu belirtilmektedir. Fonksiyonlarına göre hanlara bakıldığında Kürkçü Han'ın ticaret odaklı olduğu görülmektedir. Günümüzde ise tekstil ağırlıklıdır. Konumu sebebiyle Büyük Yeni Han ile komşudur. Kare plana sahip olan han, iki avluya sahiptir ve bölgenin avlulu en büyük üçüncü hanı olma özelliği taşımaktadır (Özkan, 2003).

Şekil 16
Kürkçü Hanı (Pervititch Haritası, 1923)



Büyük Valide Han

Kösem Mahpeyker Sultan tarafında 1640 yılında, Çakmakçılar yokuşunda yapılan han, kentin en önemli hanları arasındadır. Han, Üsküdar'da yer alan Çinili Külliye için sermaye oluşturması için yaptırılmıştır (Ölmez, 2021). Geniş bir alanda yer alan han, üç avlulu yapısı sayesinde diğer hanlardan ayrışmaktadır. Valide Han'ın üçüncü avlusunda bulunan Eirene kulesi ise Bizans döneminden kalma bir kuledir. Konaklama ve ticari amaçla yapılan han, seneler içerisinde farklı eklemelere maruz kalmıştır. Yapıldığı dönemde Acem Tacirlerin konakladığı han 1931'e kadar bu fonksiyonunu sürmüş, sonrasında buralar ticarethaneye dönüşmüştür (Çokça, 2015). 20. yüzyılın ortalarında sanayileşmenin artması ve kente göç ile Toplamda 210 oda bulunan han, çalışanların günlük ihtiyaçlarını karşılayabileceği farklı fonksiyonları da içerisinde bulundurmaktadır. Yapı günümüzde toptancı ve depolama görevleri görmektedir.

Büyük Yeni Han

Çakmakçılar Yokuşu'nda bulunan bir diğer han ise 1764 yılında Sultan III. Mustafa tarafından Laleli Camii'ne maddi kazanç getirmesi amacıyla yaptırılan Büyük Yeni Han'dır. Dar ve eğimli bir araziye inşa edilmesinden dolayı, hanın Çakmakçılar Yokuşu'na bakan cephesi üç katlıdır (Can, 1996). Büyük Valide Han'dan sonra en büyük alana sahip olan han, Laleli Vakfı'na aittir (Yaşar, 2023). 2 avlulu ve 320 odalıdır. Kapalı Çarşı'nın çevresinde yer alan sarraflar hanın inşaasıyla beraber buraya taşınmıştır. 19. yüzyılda

ise şehirdeki sarrafları birçoğu bu handa yer almaktadır (Yaşar, 2023). Osmanlı döneminde sarraflar mali sistem içerisinde finansör ve garantör gibi önemli roller oynamışlardır. Sarrafların Kapalı Çarşı çevresinden hana kaymasıyla birlikte han, önemli bir ekonomik merkez haline geldi. Hanın inşaası ile Çakmakçılar Yokuşu'nun önemi artmıştır. Daha öncesinde Kapalı Çarşı yanında bulunan Nuriosmaniye çevresinde bulunan ticaretin odağı, sarrafların taşınmasıyla Çakmakçılar Yokuşu'na kaymıştır (Yaşar, 2018). Beyoğlu'nda bulunan Bankalar Caddesinin gelişmesiyle birlikte sarraflar bu bölgeye kaymıştır.

Balkapanı Han

16. yüzyılda inşa edilen Balkapanı Hanı, İstanbul'daki en eski hanlardan biridir ve Bizans devrindeki hanlardan birinin kalıntıları üzerine yer almaktadır. Hanın mahzenleri Bizans döneminden kalsa da esas katları Osmanlı döneminde yapılmıştır (Can, 1996). Başlarda büyük terazi aletleri için kullanılan 'kapan', zamanla ürünlerin ölçümünün, kalite kontrolünün, fiyatlandırmanın ve dağıtımının yapıldığı kompleks yapılar için kullanılmıştır. Genellikle kapanlar odakları olan ürünün ismiyle anılmaktadır (Ölmez, 2021). Unkapanı ve Yağkapanı ile Balkapanı şehrin temel gıda ihtiyaç malzemelerinin borsalarını oluşturmaktadır. Han Osmanlı döneminde balcılığın merkezi olarak kullanılmış, başkentte toplama ve dağıtım üssü olarak görev yapmıştır. Han, Eminönü limanına ve Mısır Çarşısına olan yakınlığı ile dikkat çekmektedir. Bu durum, Hanlar Bölgesinde temel ihtiyaçlara yönelik ticari alanların limana yakınlığını ortaya koymaktadır.

Vakıf Han

19. yy.'ın başında alışılagelmiş han mimarisi terk edilmiş ve çok katlı vakıf hanlarına geçilmiştir. Bu dönemde maddi kazanç sağlamak amacıyla yedi tane vakıf hanı inşa edilmiştir. Bu hanların en önemlilerinden biri ise Mimar Kemalettin tarafından yapılan Vakıf Han'dır (Şekil 17). Sirkeci'de yer alan han I. Abdülhamid Külliyesinin imarethanesinin yerine inşa edilmiştir. I.Dünya Savaşı sırasında yapımı yarım kalanın hanın inşası 1926'da tamamlanmıştır. Savaş sırasında han Fransız Karargah'ı olarak kullanılmıştır (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, t.y.). Eminönü Meydanı ve Sirkeci Garı'nı birbirine bağlayan Hamidiye Caddesi üzerinden bulunan han Mimar Kemallettin'in eserlerindendir. Vakıflar Genel Müdürlüğü'ne ait olan han bir süre İstanbul Borsasına ev sahipliği yapmıştır.

Endüstri devrimini takiben mekanik asansör kullanımı sonucu han altı katlı olarak tasarlanmıştır. Hanın içerisinde bodrum, dükkân, büro gibi çeşitli mekanlar oluşturulmuştur. Caddeye ve avluya açılan iki katlı 24 dükkân bulunduran yapının üst katlarında her katta 37 olmak üzere toplamda 148 büro yer almaktadır. Yapı her ne kadar bulunduğu konuma göre tasarlanmış olsa da amaç, görünüş ve kullanılan malzeme açısından diğer hanlardan tamamen farklıdır (Bilecik, 2002). Yapı I. Ulusal Mimarlık Dönemi örneklerindendir.

Şekil 17

4. *Vakıf Han (4. Vakıf Hanı Tarihi ve Özellikleri, 2023)*

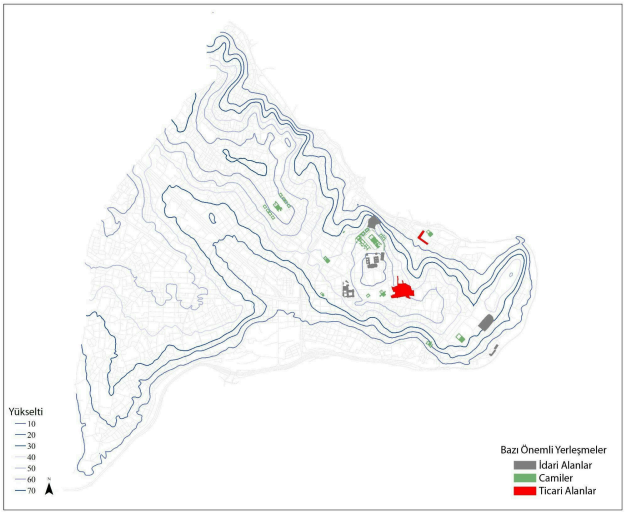


Değerlendirme

İstanbul tarih boyunca coğrafi konumun ve topoğrafyasının verdiği avantaj ile küresel ve bölgesel ticaretin önemli bir merkezi olmuştur. Asya ile Avrupa arasındaki ana ticaret yolları, Karadeniz ile Akdeniz limanları arasındaki ana rotalar bu kentte kesişmiştir. Bölgesel tehlikeli rüzgarlara kapalı büyük bir doğal liman olan Haliç özellikle Osmanlı İmparatorluğu döneminde kentin ve devletin ekonomisine büyük katkılar sağlamıştır. Bu çalışmada İstanbul Tarihi Yarımadasında lojistik ve ticari faaliyetlerin değişik uygarlıklar zamanında yer seçimi incelenmiştir. Roma ve Bizans döneminde Orta çağ Kalekentinin savunması ve Ayasofya gibi anıt yapıların etkisini arttırmak için fayda sağlayan topoğrafyası güvenlik endişesi bulunmayan Osmanlı Döneminde hızla gelişen ticaretin lojistik ihtiyaçları için özel çözümler aranmasına neden olmuştur. İstanbul İmparatorluk Başkenti olan büyük bir Kent olduğu için hem kendi ihtiyaçları hem de mal değişimi için kıyıda büyük depolama ve ticaret alanlarına gereksinim duymaktaydı. Bu alanlar zaman içinde kıyı dolguları yapılmak suretiyle karşılanmaya çalışıldı. Bu durum da bu bölgelerin daha da değerli olmasına neden oldu. Eminönü Yeni Valide Cami Külliyesinin inşası için gerekli olan alanda bulunan Safarad Musevi Mahallesi kamulaştırıldığında külliyenin inşası için ayrılan bütçenin tamamı harcandı. Büyük gemilerin aynı anda borda yanaşması ve malların depolanması için gerekli alan olmadığı için, mallar açıkta daha küçük teknelere aktarılır gümrükleme işlemleri bile bu tekneler üzerinde gerçekleştirilirdi. Osmanlı Döneminde Ticaret (Piazza Mercato) siyasetin merkezi olan Sarayburnu Tepesi (Piazza Signori) ile Şeyhülislamlık Makamı'nın da bulunduğu Süleymaniye Külliyesi Tepesi (Piazza Duomo) arasında, yük hayvanlarının daha kolay tırmanabileceği bir eğimde bulunan Hanlar Bölgesi Vadisine yerleşmiş ve gelişmiştir. Endüstri Devrimi ile değişen ve gelişen gemi boyutları lojistik ihtiyaçlar ve önce Beyoğlu Yarımadasında Karaköy Rıhtımı daha sonra Anadolu Yakasında Haydarpaşa Limanı ve Tren Yolu Bağlantıları ile farklı boyutlara evrilmiştir. Şekil 18'de Tarihi Yarımadada bulunan önemli dini, ticari ve idari (askeri) yapıların haritası yer almaktadır.

Şekil 18

Tarihi Yarımadada Bulunan Önemli Dini, Ticari ve İdari (askeri) Yapılar (Yazar tarafından oluşturulmuştur).



Yazar Bilgileri Cem Beygo
[1] İstanbul Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul, Türkiye
0000-0001-7617-8866 cembeygo@istanbul.edu.tr, cembeygo@yahoo.com

Kaynakça | References

4. Vakıf Hanı Tarihi ve Özellikleri. (2023). https://www.legacyottomanhotel.com/4-vakif-hani-tarihi-ve-ozellikleri

Akça, M. (20028). *Tarihi Yarımada İçerisinde Bulunan Hanlar Bölgesi'nin Kentsel Tasarım İlkeleri Açısından İncelenmesi* (Doktora Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Arch of Theodosius. (t.y.). *The Byzantine Legacy*. https://www.thebyzantinelegacy.com/theodosius-arch

Atchison, B. (t.y). *Forum of Constantine- Hagia Sophia History-*. pallasweb.com. https://www.pallasweb.com/deesis/horses-statues-columns-of-constantinople.html

Augustaion of Constantinople. (t.y.). *The Byzantine Legacy*. https://www.thebyzantinelegacy.com/augustaion

Baykan, A., Boynudelik, Z vd. (2014). 'Tarihi Belleğimiz İçinde Büyük Valide Han'. Tarih Vakfı Yurt Yayınları. İstanbul.

Bilecik, G. (2002). "Fetihten Sonra İstanbul'da Ticaret Yapılarının Gelişimi" Türkler Ansiklopedisi, c.10, Ankara

Çelik, Z. (2009). 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul.

Çokça, E. (2015). Büyük Valide Han'ın Sosyo-Ekonomik Ve Kültürel Dönüşüm Sürecinin Tarihi Ekler Üzerinden İrdelenmesi, Kadir Has Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Demirci, M. (2011). İstanbul Limanları, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Dimog, J. & Bohle, H. (2016). İstanbul Mimarlık Rehberi. Literatür Yayıncılık

Elisséeff, N. (2021) "Khan", Encyclopaedia of Islam, Second Edition, Brill Online

Gülcan, T. (1990). 18. YY İstanbul Tarihi Yarımada Ticaret Hanları, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Kavrakoğlu, F. (2018). Bizans İmparatorluğu 137|Konstantinopolis Limanları 1. Füsun Kavrakoğlu. https://kavrakoglu.com/bizans-imparatorlugu-137konstantinopolis-limanlari-1/

Kuban, D. (1996). İstanbul: Bir Kent Tarihi.

Mamboury, E. (1925). Constantinople: Guide Touristique, İstanbul, Editions Rizzo&Son, sayfa 145-146.

Marshall, C. (2018). French Illustrator Revives the Byzantine Empire with Magnificently Detailed Drawings of Its Monuments & Buildings: Hagia Sophia, Great Palace & More. Open Culture. https://www.openculture.com/2018/08/french-illustrator-revives-the-byzantine-empire.html#google_vignette

Müller-Wiener, W. (2003). Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı, İstanbul.

Müller-Wiener, W. (2001). İstanbul'un Tarihsel Topoğrafyası, (Çev. Ü. Sayın), İstanbul.

Ölmez, M. (2021). İstanbul Tarihi Yarımada Bölgesi'nin Geçmişten Günümüze Tarihi Alanları Ve Ekonomisi, İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Özdemir, Y. (2019). IV. Haçlı Seferi ve Latin Döneminde Konstantinopolis/İstanbul'da Yok Olan, Kaçırılan Mimari Ögeler ve Eserler, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Özkan, A. (2003). Eminönü Hanlar Bölgesinin Cumhuriyetten Günümüze İzlenen Değişimi Ve Yeniden Değerlendirilmesinde Öncelikli Bölgenin Saptanması, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Pulak, C., Ingram, R., & Jones, M. (2015). Eight Byzantine shipwrecks from the Theodosian harbour excavations at Yenikapı in Istanbul, Turkey: an introduction. International Journal of Nautical Archaeology, 44(1).

Fatih Kaymakamlığı (2019,15 Haziran). Tarihi Mısır Çarşısı: Retrived October 8, 2024, from http://fatih.gov.tr/tarihi-misir-carsisi

T.C. İstanbul Valiliği. (t.y.). Üç imparatorluğa başkentlik yapan şehir: İstanbul. Retrieved July 21, 2024, from http://www.istanbul.gov.tr/uc-imparatorluga-baskentlik-yapan-sehir-istanbul#_ftn1

Thys-Şenocak, L. (2009). Hadice Turhan Sultan.

Türkoğlu, A.Y. (2010). İstanbul'un Roma Dönemi Topografyası: Byzantion-Constantinopolis, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul

Uludaş, B.A. (2022). Haliç'in Sütlüce-Azapkapı Arasındaki Kuzey Kıyı Yerleşim Bölgelerinin Tarihsel Gelişimi, Mimar Sinan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul

Ülgen, A.S. (1941). Yeni Cami vaziyet planı- The New Mosque site plan, Salt Araştırma Muhtelif Koleksiyon, İstanbul

Yaşar, A. (2023). 19. Yüzyıl Ortalarında İstanbul'da Hanlar: Mekânsal Bir Analiz. Osmanlı Araştırmaları, 61(61), 151-215. https://doi.org/10.18589/oa.1316377

Yaşar, A. (2018). The Construction Of Commercial Space in Eighteenth-Century Istanbul: The Case Of Büyük Yeni Han. METU JFA, 35-1, 183-200

Bölüm 5
Chapter 5

Depremi Bekleyen Tarihi Yarımada'nın Kırılganlığı Üzerine Bir Tartışma

A Discussion on the Vulnerability of the Historic Peninsula Awaiting an Earthquake

Seda Yurtcanlı Duymaz [1], Ayşecan Hazal Ak Yıldırım [1], Sevim Budak [1] & Pelin Pınar Giritlioğlu [1]

[1] İstanbul Üniversitesi, Siyasal Bilimler Fakültesi, Kamu Yönetimi ve Siyaset Bilimi Bölümü, İstanbul, Türkiye

Öz

Tarihi Yarımada, zengin kültürel mirasıyla bilinmektedir ancak coğrafi konumu ve yapısal özellikleri nedeniyle büyük Marmara depreminin potansiyel etkilerine açıktır. Bölge, faya yakınlık, zeminde sıvılaşma riski ve yetersiz taşıyıcı sistemler gibi faktörlerle birincil derecede riskli olarak değerlendirilmektedir. Ulusal ve uluslararası düzeyde çeşitli stratejilerle afetlere karşı dirençliliği artırmak için çaba gösterilse de yerel düzeydeki planlama eksiklikleri ve sosyal kırılganlıklar, afet hazırlık süreçlerini zorlaştırmaktadır. Tarihi Yarımada'nın kentsel kırılganlıklarının azaltılması, uluslararası stratejik yaklaşıma içkin olarak, yapısal iyileştirmeler ve sosyal kırılganlıkların azaltılmasını hedefleyen planlama ve uygulama çalışmalarıyla mümkün olacaktır. Bu çabalar, bölgenin sadece yerel değil, aynı zamanda İstanbul genelinde stratejik bir öneme sahip olduğunu ve afet sonrası iyileşme süreçlerinde kritik bir rol oynayabileceğini göstermektedir. Bu nedenle, Tarihi Yarımada'nın kentsel kırılganlıklarının azaltılması için kapsamlı bir planlama ve uygulama yaklaşımı gerekmektedir. Bu kapsamda bu bölümde tarihi yarımadanın kentsel kırılganlıklarının tespiti ve dirençli hale getirilmesi, uluslararası stratejik yaklaşımları dikkate alarak kırılganlıkların tespitini ve bu kırılganlıklara yönelik uygulanabilecek müdahalelerini tartışmak amaçlanmaktadır.

Abstract

The Historical Peninsula is renowned for its rich cultural heritage, yet its geographical location and structural characteristics make it vulnerable to the potential impacts of a major earthquake, such as the great Marmara earthquake. The area is classified as highly risky primarily due to factors like proximity to fault lines, the risk of ground liquefaction, and inadequate infrastructure systems. Despite efforts at the national and international levels to enhance resilience against disasters, local planning deficiencies and social vulnerabilities complicate disaster preparedness efforts. Reducing urban vulnerabilities in the Historic Peninsula requires comprehensive planning and implementation efforts aimed at improving infrastructure and addressing social vulnerabilities, aligned with an international strategic approach. These initiatives highlight the area's strategic significance not only locally but also city-wide in Istanbul, demonstrating its critical role in post-disaster recovery processes. Therefore, addressing the urban vulnerabilities of the Historical Peninsula necessitates a holistic planning and implementation strategy. In this context, this section aims to discuss the identification of urban vulnerabilities in the Historical Peninsula and strategies for enhancing resilience, considering international strategic approaches, as well as identifying vulnerabilities and potential interventions that could be applied to address them.

Anahtar Kelimeler Tarihi Yarımada · Deprem · Kentsel Kırılganlık · Kentsel Dirençlilik

Bu çalışma, Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK) tarafından 121K633 Numaralı proje ile desteklenmiştir. Projeye verdiği destekten ötürü TÜBİTAK'a teşekkürlerimizi sunarız. TÜİK, İBB, Mahallem İstanbul projesinin SES verilerinden faydalanılmıştır.

Yurtcanlı Duymaz, S., Ak Yıldırım, A. H., Budak, S. & Giritlioğlu, P. P. (2025). Depremi bekleyen Tarihi Yarımada'nın kırılganlığı üzerine bir tartışma. in A. Esen, K. Eyüpgiller K. & A. Darby D. (Eds.), *Geçmişten Günümüze Tarihi Yarımada'nın İmarı* (p. 89-131). İstanbul University Press. https://doi.org/10.26650/B/AH1.2025.008.05

This work is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

© 2025. Yurtcanlı Duymaz, S., Ak Yıldırım, A. H., Budak, S. & Giritlioğlu, P. P.

Seda Yurtcanlı Duymaz seda.yurtcanli@istanbul.edu.tr

Keywords Historic Peninsula · Earthquake · Urban Vulnerability · Urban Resilience

Extended Summary

The Historical Peninsula, one of the oldest settlement areas in Istanbul, is a region rich in the city's historical and cultural heritage. However, this significant area is also extremely vulnerable to the potential impacts of disasters, as evidenced by the major Marmara earthquake that occurred in 1999, due to its geographical location and physical structure. Factors such as the weak soil composition of the Historical Peninsula, its proximity to fault lines, and inadequate load-bearing systems clearly indicate that this region is a primary risk area. In this context, both nationally and internationally accepted strategies prioritize enhancing the resilience of the Historical Peninsula against disasters. Notably, UNESCO's World Heritage Convention provides a crucial framework for the preservation of such cultural heritage and promotes protection approaches to make the historic areas within the metropolitan area of Istanbul resilient to disasters.

The disaster preparedness process for the Historical Peninsula requires a comprehensive management plan. Numerous documents, such as the 2002 JICA Report produced in collaboration with the Japan International Cooperation Agency (JICA) and the Istanbul Metropolitan Municipality (IMM), the Earthquake Master Plan prepared for Istanbul in 2003 with the collaboration of four universities, the Istanbul Historical Peninsula Management Plan enacted in 2011, the 2011 and 2012 reports of the Historical Peninsula Protection-Oriented Zoning Plan, the 2021 Istanbul Provincial Disaster Risk Reduction Plan (IRRP), and the Urban Transformation Master Plan of Istanbul covering the years 2016-2018, all contain strategies specifically aimed at protecting the Historical Peninsula from earthquakes. These strategies include structural improvements, reduction of social vulnerabilities, and disaster management preparations at various levels, including neighborhood, community, street, and even apartment complex levels. These plans provide a roadmap for ensuring the preservation of the historical heritage in the region for future generations and enhancing social resilience. According to the JICA report, as early as 2002, the Historical Peninsula, with 143 neighborhoods and 97% of the area, was one of the most vulnerable regions in Istanbul. This situation has not changed over the years; rather, the region continues to pose even greater risks due to increasing vulnerabilities stemming from urban renewal projects and new transport loads, such as the Eurasia Tunnel. Short-term solutions proposed for the renewal and transformation of buildings in recent years, such as adding one more floor (+1), not only fail to provide a robust and permanent model but also negatively affect the quality of life in the area, thereby increasing its vulnerability to disasters.

However, several challenges arise in this process. Deficiencies in implementing local planning and action plans and centralized disaster and planning policies hinder the region's preparedness for disasters and may complicate the process. The long-term unplanned development of the Historical Peninsula, gaps between plans, and the issuance of permits under temporary construction conditions have significantly weakened the region's resilience to disasters. In particular, the narrow streets that constitute the traditional fabric of the area, traffic congestion, and parking problems, along with the lack of a sufficiently established disaster-oriented protection policy, combined with the deficiencies in the region's oversight mechanisms, adversely impact emergency response and evacuation operations, posing serious problems in terms of disaster management.

The Historical Peninsula is a highly heterogeneous area in terms of its demographic structure and socio-economic profile, containing a wealth of diversity. A significant portion of the population living in the area consists o f economically disadvantaged groups, which can complicate the post-disaster recovery process. It is important to note the existence of various separate groups that may be affected by disasters, including vulnerable groups such as children, the elderly, the disabled, and undocumented migrants, as well as students, patients, and their relatives due to the area's hospital and university zones, and visitors and tradespeople due to its tourism and commerce characteristics.

In the post-disaster period, adequately addressing the fundamental needs of these different groups—such as "dignified" nutrition, shelter, and healthcare—should be one of the most crucial elements of disaster management strategies. Special measures must be taken for these groups to enhance social resilience. Specifically, ensuring the safe evacuation of vulnerable groups, such as children, the disabled, and the elderly, and meeting their basic needs after a disaster is of critical importance in disaster management.

Steps that need to be taken to enhance the resilience of the Historical Peninsula against all disasters, particularly earthquakes and fires, encompass a broad spectrum at both structural and social levels. First, it is essential to

strengthen disaster-vulnerable structures in the region and ensure that new buildings are constructed in accordance with the Building Inspection Law and relevant legislation. There should be an urgent acceleration in the strengthening and renovation of public buildings. However, it must also be remembered that merely increasing structural resilience will not suffice in creating a safe environment against disasters. In this context, increasing open and public spaces, ensuring accessibility of roads, and preparing infrastructure for disaster readiness are equally important and prioritized, alongside strong and secure structures. Addressing infrastructural problems such as the narrow streets and parking issues in the region will facilitate the work of emergency response teams. Reducing traffic congestion and ensuring priority access for emergency vehicles will enhance the effectiveness of interventions during disasters.

Furthermore, significant emphasis should be placed on education and awareness-raising efforts to enhance social resilience. Educating the local population about disaster awareness and ensuring that local organizations work in cooperation and coordination are among the most important steps to prepare for a potential earthquake.

The Historical Peninsula, with its cultural heritage and rich history, is one of Istanbul's most valuable regions. However, this valuable heritage is extremely vulnerable to major disasters such as earthquakes, fires, and floods due to its dense historical fabric, transportation and infrastructure problems, planning process shortcomings, faulty policies, management and oversight issues, and participation challenges. Disaster management strategies accepted at both national and international levels aim to make the Historical Peninsula resilient to these risks. Structural improvements, reduction of social vulnerabilities, and enhancement of social resilience are the most crucial steps needed to achieve this goal.

For these steps to be successfully implemented, a strong local planning capacity and a management approach compliant with international standards are required. A Historical Peninsula that is prepared for disasters will be an important heritage to be protected not only for Istanbul but for all humanity.

Giriş

İstanbul tarihi, kültürel ve fiziksel özellikleri, iki kıtayı birleştiren stratejik konumu ile özel bir bölgedir. Tarihi Yarımada, İstanbul'un en eski yaşam alanlarından biri olup, İstanbul'da bulunan birçok tarihi ve kültürel yapıya ev sahipliği yapmaktadır. Tarihi Yarımada'daki dört ayrı bölge 1985 tarihinden beri UNESCO Dünya Miras Listesi'ne bulunmaktadır. Bununla birlikte Tarihi Yarımada karma bir sit alanıdır. İstanbul 1 No'lu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından 1995 yılında alınan karar ile (6488 no'lu karar) Kentsel ve Tarihi Sit, Kentsel ve Arkeolojik Sit ve Sur-u Sultani 'nin içi 1.Derece Arkeolojik Sit Alanı olarak ilan edilmiştir (Özden, 2006, s. 652).

Bölgenin tarihi, kültürel ve arkeolojik değeriyle birlikte, bulunduğu coğrafi konum ve yapısal özellikleri nedeniyle büyük Marmara depreminin potansiyel etkilerine açıktır. Özellikle fiziksel risk dağılımı haritaları, Tarihi Yarımada'nın faya yakınlık, zeminde sıvılaşma riski ve yetersiz taşıyıcı sistemler gibi faktörlerden dolayı birincil derecede riskli bir alan olduğunu göstermektedir (İRAP 2021).

Tarihi Yarımada'nın afetlere karşı dirençliliğini artırmak için ulusal ve uluslararası düzeyde çeşitli stratejiler benimsenmiştir. UNESCO'nun Dünya Mirası Sözleşmesi, kültürel mirasın korunması ve yönetilmesi konusunda önemli bir çerçeve sunmakta ve İstanbul Tarihi Yarımada'daki Sultanahmet ve Süleymaniye gibi alanların korunmasını teşvik etmektedir. Bu çabalar, tarihi kent merkezlerinin afet risklerine karşı dayanıklı hale getirilmesine yönelik adımların önemli bir parçasıdır.

Tarihi kent merkezlerinin afet yönetimi, ulusal ve uluslararası düzeyde kabul edilen belgeler ve stratejilerle desteklenmektedir. İstanbul için hazırlanan Afet Master Planı ve özellikle Tarihi Yarımada için geliştirilen yönetim planları, yapısal iyileştirmeler ve sosyal kırılganlıkların azaltılmasını hedefleyen stratejiler içermektedir. Bu planlar, kültürel mirasın gelecek nesillere aktarılmasını sağlamak ve toplumsal dayanıklılığı güçlendirmek için kılavuzluk etmektedir.

Ancak, Tarihi Yarımada'nın afetlere hazırlık süreçleri, yerel düzeydeki planlama eksiklikleri ve merkeziyetçi yaklaşımlar nedeniyle zorluklarla karşı karşıyadır. Özellikle, 2004 yılında yürürlüğe giren ve Toplu Konut İdaresi Kanununda değişiklik yapan 5162 sayılı yasanın TOKİ'yi her tür ve ölçekte

planlar ve kentsel dönüşüm projeleri konusunda yetkili kılması, ardından 2011 yılında 644 sayılı KHK ile kurularak, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın yerini alan Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın her ölçekte planlama yetkisini bünyesinde toplaması ve 2012 yılında yürürlüğe giren 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun'un da yereldeki planlama yetkilerini Toplu Konut İdaresi ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na vermesi, yerel yönetimlerin planlama, afet panlaması ve kentsel dönüşüm konusundaki hareket alanını büyük ölçüde daraltmıştır. Yine ilgili mevzuat gereği, afetlere hazırlık konusundaki kurumsal yapılanma ve örgütlenme çalışmaları da büyük ölçüde merkezileşmiş yerel yönetimler neredeyse tümüyle yetkisiz bırakılarak, bu sürecin dışına itilmişlerdir.

Geçmişten bu yana Tarihi Yarımada açısından bakıldığında, 2002 yılında vurgulanan bölgenin dar sokakları ve parklanma sorunları, acil müdahale ve tahliye operasyonlarını güçleştiren önemli erişim kısıtları tespitleri bugün güncelliğini korumaktadır (JICA ve İBB, 2002). Özellikle de Tarihi Yarımada Koruma Planlarının henüz yürürlüğe girmediği dönemlerde, ya da planlara açılan davalar sonucu alanın plansız kaldığı ve koruma mevzuatı gereği "Geçiş Dönemi Yapılanma Koşulları" çerçevesinde alınan ruhsatlar ile bölgede yoğun yapılaşma baş göstermiş, mevcut yapılar üzerinde ruhsatlı ya da ruhsatsız kat artışları gerçekleşmiş bodrum ve yarı bodrum katlarda yoğun ve büyük ölçüde ruhsatsız ticari faaliyetler ya da kontrolsüz, ruhsatsız turizm işletmeleri ortaya çıkmıştır. Ticari ve turistik faaliyet gösteren firmalar her ne kadar işletme ruhsatlarını almış olsalar da, içlerinde faaliyet sürdürdükleri yapılar içeriisinde gerekli standartları haiz olanların oranı oldukça düşüktür.

Kentsel alanda kritik kamusal hizmetlere yönelik merkezi hükümet politikaları (örneğin şehir hastanelerinin mekânsal planlamadaki konumları) afet sonrası kamusal hizmetlere ulaşılabilirliğe dair operasyonel riskleri artırmaktadır (Yurtcanlı Duymaz ve diğ., 2024). Riskli kentleşme uygulamaları olarak yorumlanabilecek imar afları ve barışları ise İstanbul'un geneli ve Tarihi Yarımada özeli için riskleri belirsiz bir şekilde artırmıştır. Afete hazırlık planlarının ve örgütlenme pratiğinin ise tavandan tabana yönlü olması, mekâna özgü kırılganlıklara yakın olan yerel yönetimlerin deprem risk algısından uzak yapılanma ve planlama pratiği geliştirmesinin temel nedenlerinden biri olarak görülmelidir (Genç, 2021 ve 2023; Yurtcanlı Duymaz ve diğ., 2024).

Sosyal açıdan değerlendirildiğinde, Tarihi Yarımada'nın demografik yapısı ve sosyo-ekonomik çeşitliliği, afet sonrası toplumsal kırılganlıkları artırabilecek potansiyele sahiptir. Özellikle, çocuklar, yaşlılar, engelliler ve kayıt dışı yabancılar gibi hassas gruplar, afet önlemleri ve acil müdahale planları açısından özel dikkat gerektiren gruplardır (Cutter ve diğ., 2003; Perruchoud ve Cross, 2013).

Sonuç olarak, Tarihi Yarımada'nın kentsel kırılganlıklarının azaltılması, uluslararası stratejik yaklaşıma içkin olarak, yapısal iyileştirmeler ve sosyal kırılganlıkların azaltılmasını hedefleyen planlama ve uygulama çalışmalarıyla mümkün olacaktır. Bu çabalar, bölgenin sadece yerel değil, aynı zamanda İstanbul genelinde stratejik bir öneme sahip olduğunu ve afet sonrası iyileşme süreçlerinde kritik bir rol oynayabileceğini göstermektedir.

Tarihi Yarımada'nın kentsel kırılganlıklarının tespiti ve dirençli hale getirilmesi, uluslararası stratejik yaklaşıma da içkin olarak, planlarda kırılganlıkların tespitinin doğru bir şekilde yapılması ve önleme konusunda yapılan çalışmalarla mümkün olacaktır. Bu kapsamda bu çalışma ile amaçlanan Tarihi Yarımada'nın uluslararası stratejik yaklaşımlar ve uygun koruma araçlarını dikkate alarak kırılganlıkların tespiti ve bu kırılganlıklara yönelik uygulanabilecek müdahaleleri tartışmaktır. Çalışmada ikinci kısımda afet yönetiminde referans olan kentsel kırılganlık ve dirençlilik kavramları açıklanarak, tarihi kent merkezleri özelinde afet yönetimi süreçleri irdelenecektir. Üçüncü kısımda, genel afetler yerine özel olarak depremler ele alınarak, Tarihi Yarımada'nın tarihsel olarak geçirdiği depremler ve sonrasında bölgenin fiziksel kırılganlıkları üzerinden bir değerlendirme yapılacaktır. Dördüncü kısımda Tarihi Yarımada'nın mekana özgü kırılganlıkları güncel fiziksel ve demografik veriler ile ele alınacaktır. Beşinci kısımda afete hazırlık sürecine dair teknik belge ve raporların analizi yapılarak alanın günümüzdeki kırılganlık durumu

ortaya konulacaktır. Son bölümde ise afet sırası ve sonrasına ilişkin hazırlıkta yerel yönetimlerin önemi ve Tarihi Yarımada'nın bu bağlamdaki durumu ortaya konulacaktır. Sonuç ve tartışma bölümünde Tarihi Yarımada'nın deprem karşısındaki kırılganlığına dair tespitler ve öneriler ele alınacaktır.

Afet Yönetiminin Temel Referansı Olarak Kırılganlık/Dirençlilik ve Tarihi Kent Merkezleri

Afetler, doğal tehlikeler ile insani kırılganlıkların bir araya gelmesiyle ortaya çıkan yıkım ve felaketlerdir. Tehlikeler, doğal, fiziksel veya çevresel unsurların zarar verme potansiyelini ifade ederken; insani kırılganlıklar, fiziki yapılarla birlikte sosyal, ekonomik ve politik sistemlerden kaynaklanan, potansiyel zararlardan kaçınamama ve doğal tehlikelere karşı savunmasız olma durumunu ifade etmektedir (İlker, 2011, s. 187).

Afetler sebebiyle yaşanan kentsel felaketler, kentsel sistemde bozulmalara sebep olan ve etki alanı mağdur sayısı, ekonomik, politik ve altyapısal etkiler gibi farklı kriterle ölçülen olaylardır (Pelling, 2003, s. 6). Bu kapsamda doğal tehlikeleri sosyo-ekonomik bağlamından bağımsız incelemek, belirli fiziksel süreçleri anlamak için yararlı olabilmekle birlikte, tehlikenin sonuçları konusunda bireysel ve toplumsal sonuçları anlamak, değerlendirmek ve müdahale etmek açısından yeterli değildir. Bu nedenle afet çalışmalarında, kırılganlık ve dirençlilik kavramlarına odaklanan, daha bütünleştirici bir yaklaşım ortaya çıkmıştır (Pelling, 2003, s. 5). Kırılganlık ve dirençlilik kavramları ile afetler karşısında söz konusu kentin afetlerle başa çıkma kapasitesi ifade edilmektedir. Afet ve Acil Durum Yönetim Başkanlığı (AFAD)' ın yayınladığı Afet Terimleri Sözlüğü' nde kentsel dayanıklılık kavramı "*Tehlikelere açık bir sistem, toplum veya topluluğun afet tehlikesine karşı dayanıklı olabilme, bununla baş edebilme, afetlerin etkisini kısa sürede gidererek iyileştirme kapasitesi. Başka bir ifade ile tehlikeli bir oluşumun etkilerini zamanında ve etkili olarak ön görme, tahmin etme, uyum sağlama, önleme, azaltma, baş edebilme ve iyileştirme yeteneği*" olarak tarif edilmiştir[1]. Bir başka çalışmada ise kentsel dirençlilik; "Bir kentsel sistemin ve onun tüm sosyo-ekolojik ve sosyo-teknik ağlarının, zamansal ve mekansal ölçekler boyunca, bir bozulma karşısında istenen işlevleri sürdürme veya hızla eski haline dönme, değişime uyum sağlama ve mevcut ya da gelecekteki uyum sağlama kapasitesini sınırlayan sistemleri hızla dönüştürme yeteneğidir" (Meerow, Newell ve Stults, 2016, s. 36).

Afetlerin yarattığı kırılganlık ile kentsel dirençlilik arasındaki ilişkiyi incelemek önemlidir. Kentlerde yaşanan büyüme ve genişlemenin etkisiyle, afetlerin neden olduğu kırılganlık özellikle afet riski yüksek kentlerde belirgin hale gelmektedir. Dirençlilik ise bir hane halkının, ulusun veya kentin şok ve streslerle başa çıkma yeteneği olarak tanımlanır (Dubbeling, Campbell, Hoekstra ve Veenhuizen, 2009). Bu bağlamda kentsel dirençlilik, kırılganlığa karşı verilen tepki ve kentlerin karşılaştıkları felaketler karşısındaki başa çıkma kapasitelerini ifade eder. Kısaca, kentsel dirençlilik, olası felaketler, stres ve şoklara karşı "ekonomik, sosyal, kurumsal ve çevresel boyutlarda kentlerin fonksiyonlarını sürdürme ve gelecekte ortaya çıkabilecek risklere karşı yanıt geliştirme doğrultusunda uyum, absorbe etme, dönüşüm ve hazırlık kapasitesindeki sürekli bir gelişmeyi" temsil etmektedir (Ersavaş Kavanoz, 2020; Tuğaç, 2019).

Olası bir afet veya doğa olayında, afetin kendisi kadar meydana geldiği toplumun sosyal, politik ve ekonomik özellikleri de kentsel kırılganlığın seviyesini belirlemektedir (Genç, 2007). Afetler, bir toplulukta çeşitli nedenlerden kaynaklanan hasar görebilirlik faktörleri ile tehlikelerin birleşmesi sonucunda ortaya çıkar. Bu nedenle, hasar görebilirlik kaynaklarını inceleyen birçok model ve yaklaşım geliştirilmiştir (Genç, 2007; Nathan, 2011; Wisner ve diğerleri, 2003). Bu yaklaşımlardan biri olan dilimleme/ayırma modeli, hasar görebilirliği iki boyutlu bir süreç olarak ele alır. Bu model, hasar görebilirliğin

[1] https://afad.gov.tr/aciklamali-afet-yonetimi-terimleri-sozlugu

korunmasızlık ve kapasite yetersizliklerinin etkileşimi sonucunda oluştuğunu öne sürer. Bu bağlamda, hasar görebilirlik; riskli bölgelerde yerleşmiş nüfus yoğunluğu, iletişim ağları, çevre, mal ve hizmetler, potansiyel can ve mal kayıpları, doğal yaşamın tahribatı ve iklim değişikliği gibi faktörlerin yanı sıra, afetin etkilerinden korunma konusunda bireysel, yasal ve kurumsal hazırlıkların yetersizliği gibi bir dizi kapasite eksikliğinin bir araya gelmesiyle ortaya çıkar (Genç, 2007; Nathan, 2011).

Korunmasızlık fiziksel ve sosyo-ekonomik olarak ortaya çıkarken; tehlikeler ve afetlerle mücadele konusunda yetersiz korunma, hazırlık ve önleme kapasitesi, fiziksel, yasal, kurumsal, teknik, politik, sosyo-ekonomik, psiko-sosyal veya kültürel boyutlarda incelenebilir (Genç, 2007). Dolayısıyla, doğal afetlerin sonucunda ortaya çıkabilecek olumsuzlukların ve hasar görebilirliğin hesaba katıldığı bir afet yönetiminin yasal ve yönetsel olarak uygulandığı kentlerde, kentsel dirençliliğin yüksek olduğunu söylemek mümkündür (Karaman Toprak, 2017). Ayrıca, kentsel planlamanın da kentsel dirençliliği artırmada bir araç olarak görülmesi ve kullanılması kritik öneme sahiptir (Dincer ve Yalçıner Ercoşkun, 2021).

Bir olayın felakete dönüşmesinde, etkilenen bölgedeki yardım kapasitesinin yetersiz kalması, ortadan kalkması veya hasar görebilirlik risklerinin göz ardı edilmesi önemli bir etkendir. Dolayısıyla, afetler sadece acil müdahale gerektiren olaylar değil, aynı zamanda öncesini, sürecini ve sonrasını kapsayan bir yönetim perspektifiyle ele alınmalıdır. Bu bakış politik düzeyde de kabul görmüş olup uluslararası düzeyde, bu amaçla somut adımlar atılmıştır. Afetler karşısında kentsel kırılganlıkların çözülmesinde, afet öncesi, sırası ve sonrası yapılacak hazırlık, önleme ve iyileştirme süreçlerinin tamamını kapsayan bir afet yönetimini benimsenmesi anlayışı 1990'larda kabul edilmeye başlamıştır. Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nun 1987 yılındaki 42. Oturumunda, 1990 yılından başlayan 10 yılı "Uluslararası Doğal Afetleri Azaltma On Yılı" olarak belirlenmiştir. Bu gelişme ile öncesinde yerleşik olan, afet sonrası kurtarma ve müdahale odaklı anlayıştan, risk yönetimi ve azaltmaya doğru stratejiye geçilmeye başlamıştır (Altıparmak, 2024).

1994 yılında "I. Dünya Afet Azaltma Konferansı" yapılmış, afetleri önlemek üzere fiziksel unsurların yanında sosyo-ekonomik unsurları da ele almanın, toplumsal kırılganlıkları anlamak üzere gerekliliği ortaya konulmuştur. Konferansın sonunda bu ilkeleri kapsayan Yokohama Stratejisi ve Eylem Planı kabul edilmiştir. Bu strateji kapsamında afet yönetiminin çerçevesi "önleme, hazırlık ve zarar azaltma" olarak belirlenmiştir (Karaman Toprak, 2016, ss. 4–5).

Sonraki süreçte kabul edilen Hyogo (2005-2015) protokolü, afet yönetimi planlamasında kurumsal ve toplumsal farkındalıkları artırarak, afetler öncesinde risk belirleme, zarar azaltma, hazırlık, müdahale ve iyileştirme süreçlerinde entegre çalışmaları vurgulamıştır. Bu stratejinin ardılı olan Sendai Çerçeve Planı (2015-2030), çok aktörlü yönetişim modelini benimseyerek afet risk azaltma ile yönetimi ön planda tutmuştur. Japonya'nın Sendai'de düzenlenen üçüncü BM Dünya Konferansı'nda kabul edilen bu plan, yaşamsal, kültürel, ekonomik, fiziksel, sosyal ve çevresel kayıpları azaltmayı hedeflemektedir. Hyogo Çerçevesi'nin amacı, afetlerin neden olduğu can ve mal kayıplarını yanı sıra topluluklarda ve ülkelerde meydana gelen sosyal, ekonomik ve çevresel zararları büyük ölçüde azaltmaktır. Uluslararası Afet Azaltma Stratejisi (ISDR) çerçevesinde, bu hedefleri gerçekleştirmek için hükümetler, kuruluşlar ve sivil toplum aktörleri arasında koordinasyon sağlanmaktadır (Altıparmak, 2024; Karaman Toprak, 2016, s. 4; Soyluk ve Köse, 2024, s. 64; UNISDR, 2014; United Nations, 2015).

Bütünleşik ve iyi planlanmış bir afet yönetimi tarihi kent merkezleri için kritik önemdedir. Afetler, tarihi kentsel alanların korunması ve yönetilmesinde risk olarak değerlendirilen durumlardan biridir. Bu nedenle başarılı bir afet yönetimi, afet riski altında bulunan bu alanların niteliğine göre belirlenmiş, mekana özgü kırılganlıkları göz önünde bulunduran kapsayıcı ve çözüm üreten bir yönetim olacaktır. Tarihi ve kentsel sit alanlarının korunmasına yönelik girişimler özellikle 2. Dünya Savaşı'ndan sonra gündeme alınmıştır. 1972 yılında Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu (UNESCO) tarafından hazırlanan Dünya Kültürel ve Doğal Mirasın Korunmasına Dair Sözleşme, Dünya Mirası kavramının ortaya

çıkmasını sağlamıştır. Bu sözleşme, kültür mirasını risk altında ele alan ilk kapsamlı uluslararası belge olarak değerlendirilebilir. Sözleşmede, dünya genelindeki sosyal ve ekonomik değişimlerin kültürel ve doğal mirası hızla yok olma tehdidi altına soktuğuna dikkat çekilerek, bu durumun tüm devletler için bir kayıp olduğu kabul edilmiştir (Dinçer, 2012). 1978'de oluşturulmaya başlanan Dünya Mirası Listesi ile ise kültürel, doğal veya karma kategorilerdeki miras alanlarının bu statüye dahil edilmesiyle, söz konusu kültürel ve doğal zenginliklerin uluslararası düzeyde korunması için önemli bir adım olarak kabul edilmektedir (Ertürk, 2019, s. 28). 1985 tarihinde UNESCO Dünya Miras Listesi'ne Tarihi Yarımada'dan 4 bölge olarak dahil edilmiştir. Bunlar; Hipodrom, Ayasofya, Aya İrini, Küçük Ayasofya Camisi ve Topkapı Sarayı'nı içine alan Sultanahmet Kentsel Arkeolojik Sit Alanı; Süleymaniye Camisi ve çevresini içine alan Süleymaniye Koruma Alanı; Zeyrek Camisi ve çevresini içine alan Zeyrek Koruma Alanı ve İstanbul Kara Surları Koruma Alanı'nıdır[2] (Kültür ve Turizm Bakanlığı).

Tarihi kent alanlarındaki afet riskinin azaltılması ve dirençliliğin arttırılmasını ayrı bir tema olarak ele alan diğer bir belge olan Tarihi Kentlerin ve Kentsel Alanların Korunması Tüzüğü'nde (14. Madde, Washington Tüzüğü, 1987), dirençliliğin arttırılmasına yönelik strateji şu şekilde belirtilmiştir; "Kültür varlıklarının geleceğini ve içinde yaşayan halkın sağlığını güvenceye almak için tarihi kentler doğal afetler, hava kirliliği ve titreşim gibi zararlı etkenlerden korunmalıdır. Bir tarihi kenti veya kentsel alanı etkileyen doğal afetin cinsi ne olursa olsun, önlemler ve onarım müdahaleleri söz konusu yerin özelliğine göre tasarlanmalıdır".

UNESCO tarafından 2007 yılında kabul edilen Dünya Mirası Varlıklarında Risk Azaltma Stratejisi, kültürel mirasın afetlerden korunması ve sürdürülebilirliğinin sağlanması amacıyla kapsamlı bir çerçeve sunmaktadır. Bu strateji, tarihi ve doğal değerleri bünyesinde barındıran Dünya Mirası statüsündeki alanların afet risklerine karşı dirençli hale getirilmesini öncelikli olarak ele almaktadır. Politika belgeleri ve uluslararası iş birliği çerçevesinde, küresel, bölgesel, ulusal ve yerel düzeyde kurumların desteklenmesi, bilgi paylaşımı, yenilikçi çözümler ve eğitim gibi önlemler stratejinin temel unsurlarını oluşturmaktadır. Bu çabalar, kültürel mirasın korunması ve gelecek nesillere aktarılmasının yanı sıra, toplumsal dayanıklılığın artırılması ve küresel ölçekte sürdürülebilir kalkınmanın desteklenmesi açısından büyük önem taşımaktadır (Orhan, 2018, s. 191; Soyluk ve Köse, 2024, s. 66).

Tarihsel Perspektifte Kırılganlık ve İstanbul "Tarihi Yarımada" da Yıkıcı Depremler

İstanbul'un tarihte yaşadığı depremlerin kayıtları Bizans ve Osmanlı dönemlerinde kayıt altına alınmış ve tarihi yarımadada yarattığı tahribatlar o dönemin kültür varlıkları ve insan kayıpları üzerinden değerlendirilmiştir. İnciciyan'ın kaleme aldığı 18. Yüzyılda İstanbul adlı eserde (İnciciyan, 1976, 87-89) Bizans dönemi zelzelelerinin 212 yılında başladığı ve 300.000 kadar insan hayatına mal olduğu yazılıdır. Bu depremi 362 yılında bir başka deprem izlemiş, 550 yılındaki deprem ise 40 gün sürmüştür. Arada gerçekleşen ve günler süren depremlerin ardından 789 yılında çok şiddetli bir deprem meydana gelmiş ve tarihi yarımada terk edilmiştir. 1185 depreminde şehir surları, kapılar, binalar yıkılmış, Kırkşehid Kilisesi önündeki sütunlar devrilmiştir. 1199 depreminde ise toprak yarılmış ve insanlar toprağa gömülmüşlerdir.Yine müellife göre Şubat 1332'deki deprem ciddi bina hasarı yaratmış, arkasından şiddetli bir fırtına çıkmış ve deniz kabarmıştır.

Buradan da anlaşıldığı kadarıyla, İstanbul'un tarihte yaşadığı depremlerin kayıtları 4. Yüzyıla kadar uzanmaktadır. Yine başka bir kaynakta İstanbul'da da etkili olan bir depremden bahsedilmektedir. Yazara göre, Konstantinopolis'in kuruluşundan otuz yıldan kısa bir zaman sonra M.S. 358'deki bu deprem eski başkent Nikomedia'nın (İznik) büyük bölümünü yıkmış, aynı zamanda Konstantinopolis'te de hatırı

[2] https://istanbul.ktb.gov.tr/TR-276200/unesco-dunya-miras-listesi-ve-istanbul.html

sayılır bir hasara yol açmıştır. Nisan 407'de Marmara Denizi'ndeki bir deprem Bakırköy'de çok sayıda insanın ölümüne sebebiyet vermiştir. 412 ve Eylül 437'deki depremler şehir surlarında hasara ve süre giden artçı sarsıntılar sebebiyle birçok sakinin şehri terk etmesine yol açmıştır (Angell, 2015) Kasım 447'deki çok daha güçlü bir deprem Nikomedia'yı dümdüz etmiş ve Konstantinopolis'teki birçok bina ve yapıda ciddi hasarlar meydana getirmiştir. Kaynaklara göre 4. Yüzyıldan 19. Yüzyılın sonuna kadar 32 adet şiddetli ve çok şiddetli depremler yaşanmıştır. (Sey ve Tapan; 1999, 51) Özellikle 4-6. İla 14 ve 18. Yüzyıllar arasında tarihi yarımada sık sık depremle karşılaşmış, 7. İla 13. Yüzyıl arasında deprem sıklıkları azalmıştır. Buna karşılık 1509[3] ve 1894 depremleri Tarihi Yarımada'da büyük hasar yaratmıştır. 1509 tarihinde meydana gelen deprem "Küçük Kıyamet" olarak nitelendirilmiş, o zamana göre yüksek sayılabilecek şekilde 5000 ila 13.000 kişinin öldüğü, Topkapı sarayının büyük zarar gördüğü belgelere yansımıştır (Şengezer, 1999, 55). 1894 depremi ise, 1509 tarihli depremden daha küçük bir deprem olmasına rağmen, Fatih ve Beyazıt sırtları ile Eminönü' de büyük hasara sebebiyet vermiştir. Kapalıçarşı hasar görmüş ve toplam 280 ölümün 135'i bundan kaynaklanmıştır (Şengezer, 1999, 56).

Burada özellikle 1509'da meydana gelen depremin tarihi yarımadada yarattığı yıkımlara değinmekte fayda vardır. Bu depremin aşağı yukarı 10 şiddetinde bir deprem olduğu ifade edilmektedir ki bu şiddette bir depremin dönüş süresi 500 yıldır. Bu depremde can kaybının yüksekliği yanında yıkılan bina ve tarihi eser sayısına bakıldığında da depremin büyüklüğü anlaşılabilmektedir. Şengezer, Ambraseys ve Finkel'den alıntı yaptığı makalesinde bu rakamları 109 mescit 1070 bina olarak ifade etmektedir. Keza Topkapı Sarayı da bu depremde padişahın saraydan ayrılıp Edirne'ye gitmesine neden olacak kadar büyük hasar almıştır.

Erdik ve Avcı, 1509, 1766 ve 1894 depremleri bakımından Tarihi Yarımada'da hasar gören yapıların yerleşimini gösteren haritalar hazırlamıştır. Bu haritalardan anlaşıldığı kadarıyla her üç şiddetli deprem tarihi yarımadada aynı kültür varlıklarını tahrip etmiş, özellikle camilere ve tarihi surlara büyük zarar vermiştir. Ambraseys ve Finkel'in 1509 yılına ait depreme ilişkin çalışmasında (1999, s.49) kulenin yıkıldığını, İsa kapısının yanında Eğrikapı'dan Yedikule'ye kadar Kara Surlarının yıkıldığını, Edirnekapı ile Silivrikapı'nın ise ağır hasar aldığını belirtmektedir. Deniz kıyısındaki surlar ve İshak Paşa Kapısı yıkılmış, Topkapı Sarayı'nın çevresindeki deniz surları yarılmıştır. Tarihi Yarımada'nın Avrat Pazarı denilen bölgesinde evler de hasara uğramıştır. Keza Galata Kulesi de harap olmuştur. İlginç olan şudur ki deprem Ayasofya'ya pek bir zarar vermemiştir. En ciddi hasarı Fatih Camii almış, demir kirişler bile bükülmüştür. Fatih camii külliyesinin binaları da hasar görmüş keza Karaman Pazarı'ndaki dükkânlar da çökmüştür. Yazarlara göre yeni yapılmakta olan Sultan Bayezid Camiinde de hasar meydana gelmiştir. Topkapı Sarayı hafif hasar görmüş, 109 civarında camii yıkılmıştır. Bu bilgilerden anlaşılacağı gibi deprem ağırlıklı olarak Tarihi Yarımada'nın Fatih, Beyazıt ve Çemberlitaş gibi semtlerinde ağır hasar yaratırken, Sultanahmet ve Eminönü daha az hasarla afeti atlatmıştır. Buna karşılık bu semtler de deniz yükselmesi nedeniyle su baskınları ile karşı karşıya kalmıştır. Bir afet başka bir afeti tetiklemiştir. Bu depreme ilişkin hasar alan semtler ve kültür varlıkları aynı makalede harita üzerinde işaretlenmiştir. Aynı makalede 1509 tarihli İstanbul depreminin başka ülkelerde de hissedildiğini ve kayda geçtiğini belirtmektedir.

1509 depremini 1556 tarihli deprem izlemiştir. İstanbul'un yanında Marmara Denizi'nin ötesinde kadar uzanan bu deprem Bursa, Balıkesir ve Edirne'ye kadar hasar yaratmıştır. Bu tarihten sonra uzun bir süre büyük deprem yaşamayan İstanbul, 1690, 1719, 1754, 1766 ve 1894 şiddetli depremlerini yaşamıştır. Bu depremlerin bir kısmı İzmit Körfezi etrafındaki yerleşimlere aynı 1999 depremindeki gibi büyük hasar vermiştir. Düzce, Karamürsel, Yalova, Sapanca ve İzmit'te konutlar ve kültür varlıkları yerle bir olmuştur. 1719 depremi İstanbul'da 1999 depremine benzer etkiler yaratmıştır. Bayezid ve Mihrimah Sultan Camilerinin kubbeleri çatlamıştır. Kentin deniz ve kara tarafındaki surları yıkılmıştır. Üsküdar' da hasar meydana gelmiş, Tarihi Yarımada'daki iki önemli yapı Ayasofya ve İbrahim Paşa Sarayı bu sefer hasar

[3]109 cami 1070 hane kara surlarının bir kısmı, deniz tarafındaki surların birçoğu saray duvarları ve Fatih Camiinin dört sütunu ve kubbesinin yıkıldığı Hammer Tarihi kitabında kayıtlara geçmiştir.

görmüştür. 1754 tarihli deprem yukarıda sayılanla yanında Topkapı sarayına ve hanlar bölgesine özellikle Vezir Han'a büyük zarar vermiştir. Deprem İstanbul'da kuyuların kurumasına da sebep olmuştur. Bu deprem ağırlıklı olarak İstanbul'un doğusuna zarar verecek şekilde gerçekleşmiştir. Deniz fenerleri dahi yıkılmıştır. Bu depremi 1766 depremi izlemiş İstanbul'da evler ve kamu binaları çökmüştür. Mayıs ayında olan bu deprem Ağustos ayında aynı şiddette tekrarlamış ve İstanbul'da geniş bir alanda hasar meydana getirmiştir. Galata, Üsküdar ve Boğaz boyunca hasarlar söz konusudur. Fatih Cami ve medrese en ağır hasarı almıştır ve bu bölgede can kaybı yüksek olmuştur. Sultan Ahmet Camiinin de minaresi yıkılmıştır. Ayasofya ve yeni yapılmaya başlanan Nuruosmaniye Camii az hasarla kurtulurken bölgedeki pek çok cami hasar görmüştür.

Geçmişte yaşanan ve Tarihi Yarımada'yı etkileyen depremler içerisinde en çok zarar veren ikinci deprem 1894 tarihli depremdir. Öztin'in makalesinden anladığımız kadarıyla 387 dayanıklı yapı ile 1087 ev ve 299 dükkân çok zarar görmüştür. Öztin'e göre bunlar verilerden saptanan sayılardır. Daha yüksek sayıda hasar olabilir (1999, 87). En ağır hasarı Prens adalarının aldığı ifade edilmektedir. 28 minare yıkılmış, 69 cami ve mescit minaresinde çatlaklar oluşmuştur. Kubbeleri tamamıyla yıkılan üç cami vardır ve diğerlerinde ise hasar oluşmuştur. Öztin bunların Fatih Camii, Bayezid Camii, Yeni Camii, Sultan Ahmet Camii ve Nuruosmaniye Camii olduğundan söz etmektedir. Ayasofya'da ise sadece kubbedeki süslemeler zedelenmiştir (Öztin, 1999, 88). Angell, Devlet kayıtlarına göre 10.000 civarında binanın depremden ciddi şekilde etkilendiğini en ciddi yıkım ve tahribatın Marmara kıyılarında ve tarihî yarımadada ve bilhassa Fatih, Edirnekapı, Topkapı ve Haliç kenarındaki semtlerde toplandığını belirtmektedir (Angell, 516). Büyükada'daki Aziz Gregorios Kilisesi ve Heybeliada'daki Rum Ortodoks Papaz Mektebi ile Deniz Harp Okulu da dâhil, hasar görmüş veya bütünüyle yıkılmış taş binalarıyla, Adalar da ciddi bir şekilde etkilenmiştir. Kapalıçarşı'nın bazı bölümleri çökmüş, eski şehirdeki birçok cami hasar görmüştür. Bu deprem için ilginç bir başka saptama Eminönü Sirkeci İskelesi önünde yerin 42 metre yarıldığına dair bilgidir. Bu deprem aynı zamanda 135 kişinin ölmesiyle sonuçlanan Kapalıçarşı hasarına da yol açmıştır (Öztin, 1999, 89). Öztin, Kapalıçarşı zemininin Bayezid ve Nuruosmaniye Camilerinin yapımı sırasında temel kazılarından çıkan hafriyat üzerine oturduğunu belirtmektedir. Bu gevşek zemin (nitekim İstanbul Üniversitesi de Süleymaniye Camiinin temel hafriyatı üzerine oturmaktadır) deprem hasarını artırmıştır. 1894 depremi sonrası deniz kabarmış küçük ve büyük ölçekli (3 ila 6 metrelik) su yükselmeleri görülmüştür. Bu dalgalar Yenikapı surlarını aşabilmiştir. Tarihi Yarımada'da yer alan İstanbul Üniversitesi'nin merkez yerleşke binaları da bu depremde hasar görmüştür. Atatürk Kitaplığı Arşivinden bu depreme ait Albümden alınan Beyazıt ve çevresine ait Resim 1, Resim 2, Resim 3, Resim 4 aşağıda yer almaktadır.

Resim 1

Daire-i Umur-ı Askeriye'nin onarımı (Şimdiki İstanbul Üniversitesi Rektörlük Binası), İstanbul'da Vuku Bulan Hareket-i Arza Ait Resimler, Atatürk Kitaplığı Arşivi



Resim 2
Daire-i Umur-ı Askeriye'nin onarımı (Şimdiki İstanbul Üniversitesi Eczacılık Fakültesi Binası), İstanbul'da Vuku Bulan Hareket-i Arza Ait Resimler, Atatürk Kitaplığı Arşivi



Resim 3
Direklerarası (Vezneciler'de yıkılan vakıf dükkânları), İstanbul'da Vuku Bulan Hareket-i Arza Ait Resimler, Atatürk Kitaplığı Arşivi



Resim 4
Edirne Kapı'nın sur dışından görünümü, İstanbul'da Vuku Bulan Hareket-i Arza Ait Resimler, Atatürk Kitaplığı Arşivi



Bu resimlerden de anlaşılacağı gibi tarihi yarımada içerisinde tahribat büyük olmuştur. Buna karşılık Pamukçiyan'dan öğrenilen kadarıyla Beyoğlu ve Boğaziçi taraflarında tahribat daha az gerçekleşmiştir. Depremin merkezinin Yeşilköy'den 8 km uzaklıkta ve güneydoğu istikametinde, Marmara Denizi'nde olduğu ifade edilmektedir. 1894 depremi 10 Temmuz'da birincisi 12 Temmuz'da ikincisi olmak üzere artarda benzer şiddette gerçekleşince Kapalıçarşı tasarı artmıştır. Mercan Çarşısı, Sirkeci'deki istasyon binası, Harbiye Nezareti, Bozdoğan Kemeri'ndeki Gazanferağa Medresesi, Balat'taki Yahudi Mektebi, Samatya'daki Rum Kilisesi, Balıklı'daki Rum Hastanesi zarar görmüştür (Pamukçiyan, 1994, 35) Aşağıda Devlet Arşivlerinden tespit ettiğimiz 1/50.000 ölçekli bir Osmanlı haritasında tarihi yarımadada hasar gören bölgeler kırmızı renk ile işaretlenmiştir.

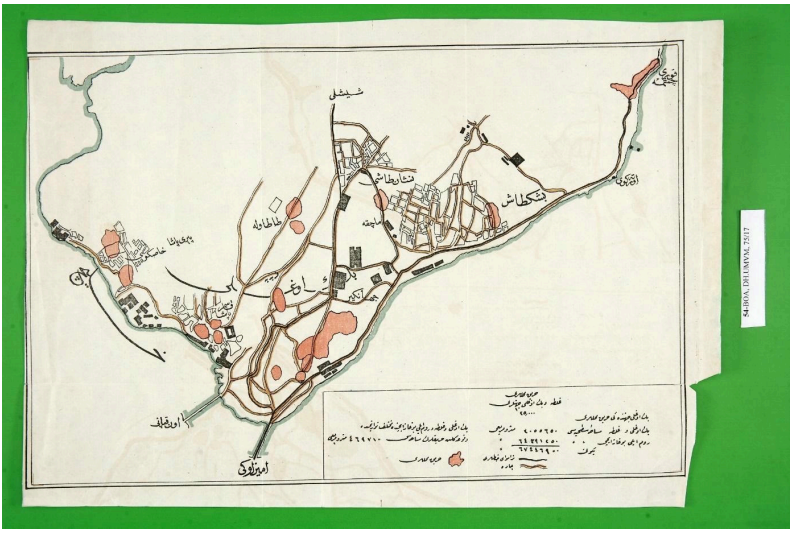
Resim 5

Tarihi yarımada deprem hasarlı bölgeler, Devlet Arşivleri



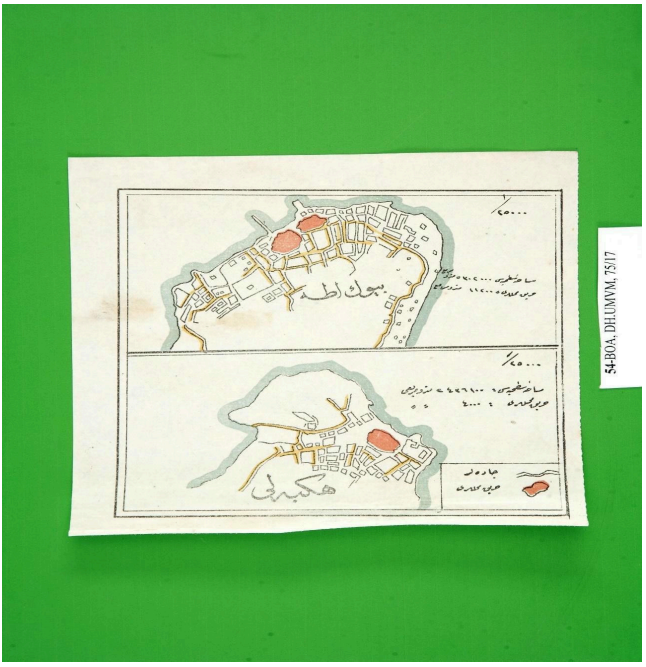
Resim 6

Beyoğlu ve Beşiktaş'ta Depremden Hasar Gören Bölgeler, Devlet Arşivleri



Resim 7

Büyükada ve Heybeli'de depremden Hasar Gören Bölgeler, Devlet Arşivleri



Angell, 1894 depreminin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki sismolojik araştırmanın gelişmesi için büyük bir tetikleyici güç işlevini gördüğünü söylemektedir. Nitekim bu depremden sonra Sultan II. Abdülhamid Yunan Ulusal Gözlemevi yöneticisi Demetrios Eginitis'i İstanbul'a davet etmiş ve depremlerin sebeplerine dair rapor hazırlamakla görevlendirmiştir (Angell, 2015). Bu dönem başlayan sismolojik çalışmalar bugün Kandilli Rasathanesinde devam etmektedir.

Marmara bölgesinde 20.yüzyılda daha çok orta büyüklükte depremler olmuştur. Bunlardan 1912'de Tekirdağ yakınındaki Şarköy açıklarında 7.3 büyüklüğünde gerçekleşen deprem küçük bir deniz taşması da üretmiştir. İstanbul'un Beyoğlu, Topkapı, Unkapanı, Kasımpaşa ve Ortaköy semtlerindeki binalarda küçük çapta hasarlar oluşmuştur. 1943'te ise Adapazarı Hendek'te 7.0 büyüklüğünde, 1953'te Yenice-Gönen'de 6.8 büyüklüğünde ve 1964'te Manyas'ta 6.8 büyüklüğünde depremler meydana gelmiş ve bunların hepsi İstanbul'da hissedilmiştir. 1967'de Mudurnu'da 7.2 büyüklüğünde bir deprem meydana gelmiş ve İstanbul'da Tarihi Yarımada'da Vezirhan çökmüş Çemberlitaş'ta yıkım meydana gelmiştir. 1988'de İstanbul'dan yaklaşık 7 km uzaklıkta Marmara Denizi'nde 5.1 büyüklüğünde bir deprem küçük ölçekte hasarla neticelenmiştir (Angell, 2015).

Ancak İstanbul'u en çok etkileyen deprem Ağustos 1999 İzmit (Gölcük) Depremi'dir. İstanbul'da ciddi şekilde hissedilmiş ve Avcılar, Yeşilköy gibi Marmara Denizi'ne yakın semtlerde yıkımlara neden olmuştur. İstanbul'dan yaklaşık 80 km uzakta olmasına rağmen 1999 depremi 20.000'den fazla insanın hayatını kaybetmesine (resmi rakam 18.000 civarıdır) , 43.000'den fazla insanımızın yaralanmasına veya evsiz kalmasına yol açmıştır. Sanayi ve ticaret merkezlerinde de yıkıma neden olmuştur. Yıkımın olmadığı yerlerde çıkan yangınlar da ilave afetler yaratmıştır (TÜPRAŞ Yangını ve AKSA Akrilonitrit Yayılması). İstanbul'da neredeyse 1.000 kişi hayatını kaybetmiş Adalar-hatırı sayılır derecede hasar görmüştür. Tarihi Yarımada özelinde ise büyük bir hasar yaşanmamıştır. Bununla birlikte İstanbul Üniversitesi'nin Rektörlük Binası, Eczacılık Fakültesi ve Siyasal Bilgiler Fakültesi gibi kamu yapılarında kısmi hasarlar yaşanmış, sonrasında yenileme ve güçlendirme süreçleri gerçekleşmiştir. Sivil mimari örneklerinde meydana gelen hasarlara yönelik bir kayıt bulunmamaktadır.

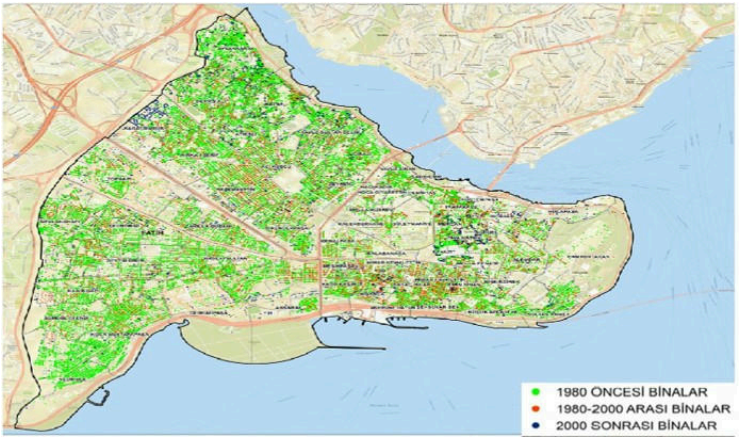
Tarihi Yarımadanın Mekâna Özgü Güncel Kırılganlıkları Üzerine

İstanbul'un en eski yaşam mekanlarına ev sahipliği yapan Tarihi Yarımada beklenen büyük Marmara depreminden etkilenme riski yüksek alanlar arasında sayılmaktadır (İBB ve Kandilli, 2019; AFAD RED, 2021). İstanbul'un fiziksel risk dağılımı haritasına bakıldığında (İRAP 2021) Yarımadanın özellikle konut ağırlıklı alanlarının faya yakınlık, zemindeki sıvılaşma riski, yapı stoğundaki taşıyıcı sistem özelliklerinin yetersizliği nedenleriyle birincil derecede riskli alanlar arasında yer aldığı görülmektedir.

Deprem söz konusu olduğunda, "bina öldürür" tespitini sıklıkla deneyimleyen bir deprem ülkesinde Tarihi Yarımadanın en temel kırılganlık gerekçesinin yapısal faktörlerden kaynaklandığı ifade edilebilir. Yapısal hasar görebilirlik hesaplamalarını temelde yapı stoğunun yaşlılığı ile açıklayan çalışmalar (Karimzadeh ve diğ., 2014), riskli kentleşme pratiklerini besleyen hukuki ve yönetsel bağlam ile birlikte düşünüldüğünde, alandaki fiziksel kırılganlığın boyutlarının artabileceği ifade edilmelidir. Nitekim yapılaşmanın oldukça eskiye gittiği Tarihi Yarımadanın yaşam mekanlarının, tehlikeyi içselleştirmeyen yapı mevzuatları ve etkili denetim mekanizmalarının entegre edilmediği inşa pratikleriyle şekillenmesi hesaplanabilir yapısal kırılganlığın boyutunun beklenenden yüksek olabileceğine işaret etmektedir. Bu risk okumasını gözeterek Tarihi Yarımadanın yapısal riskliliğine dair rakamsal öngörülere (AFAD RED 2021; İBB ve Kandilli, 2019) baktığımızda mevcut yapıların %91'inin 99 depreminden önce inşa edildiği tespiti yapılmaktadır. Diğer bir ifade ile Tarihi Yarımadadaki yapı stoğunun en iyi olasılıkla %9'unun Deprem Bölgelerinde Yapılacak Binalar ve Tasarımları Hakkında Esasları düzenleyen 2007 ve 2018 tarihli Yönetmeliklere göre inşa edildiği söylenebilir. 99 depremi Türk afet yönetiminde milat olarak kabul edilmesi ve yapısal riskler bakımından önemli mevzuat değişikliklerini hızlandırması bakımından önemlidir. Eski yapı stoğunun miktarının ve bina yoğunluğunun yüksek görüldüğü Tarihi Yarımada (Şekil 1) içinse 99 depremi öncesi yapısal hasar görebilirlik düzeyi bakımından riskin oldukça yüksek ve yaygın olduğu ifade edilebilir (Erdoğan ve Terzi, 2022).

Şekil 1

Tarihi Yarımada inşa yılına göre yapı stoğu dağılımı (İBB ve Kandilli, 2019)



İstanbul'un ilçeleri özelinde gerçekleştirilen fiziksel hasar görebilirlik analizleri incelendiğinde Tarihi Yarımadanın en kalabalık mahallelerinin kentsel alandaki öncelikli riskli bölgeler arasında yer aldığı görülmektedir (İBB ve Kandilli, 2019). Çok ağır, ağır ve orta hasarlı bina dağılımına yer veren bu çalışma kapsamında Yedikule, Koca Mustafapaşa ve Ayvansaray Tarihi Yarımadada deprem tehlikesi karşısında yapısal hasar görebilirlik riski en yüksek mahalleler olarak belirlenmiştir. Ardından Seyyid Ömer, Hırka-i Şerif, Şehremini, Akşemsettin, Mevlanakapı, Derviş Ali, Yavuz Sultan Selim ve Balat mahalleleri gelmektedir. Güncel nüfusu 356.025 olan (TÜİK, 2023) ve 57 mahalleye ev sahipliği yapan bu tarihi kentsel mekândaki nüfusun dağılımı incelendiğinde en kalabalık mahallelerinin yapısal riskler bakımından riskli olduğu görülmektedir (Tablo 1).

Tablo 1

Tarihi Yarımadanın en kalabalık mahalleleri listesi (İBB ve Mahallem İstanbul, 2023)

Tarihi Yarımada Mahalleleri	2023 Mahalle Nüfusları
Seyyid Ömer Mah.	23.727
Hırka-İ Şerif Mah.	20.523
Şehremini Mah.	19.271
Akşemsettin Mah.	18.622
Koca Mustafapaşa Mah.	18.589
Mevlanakapı Mah.	17.606
Derviş Ali Mah.	16.810
Yavuz Sultan Selim Mah.	16.138
Sümbül Efendi Mah.	15.522
Yedikule Mah.	15.521
Ayvansaray Mah.	15.323
Silivrikapı Mah.	15.080

İstanbul'un en eski yerleşim alanlarından olan bu bölgede yoğun nüfusun karşı karşıya olduğu yapısal riskler ciddi bir erişilebilirlik tehdidini gündeme getirmektedir. Bir afet durumunda, arama kurtarma ve acil hizmet personelinin afet alanına, yerelde ki afetzedelerin de toplanılacak ve(ya)

barınılacak alanlara hızlı erişim olanağı sağlayacak ulaşım aksları olan tahliye koridorları (TK), yereldeki asli müdahale yoludur. Afet sonrasındaki yaşamsal temel gereksinimlere erişimi sağlaması bakımından en önemli rolü üstelenen ve daha ziyade sokak olma fonksiyonuna sahip olan ilk kademe müdahale yolları ilk 72 saat olarak adlandırılan "altın saatler"in yaşandığı yerlerdir. Tarihi Yarımada yol verisi göstermektedir ki ilk müdahale yolları ağırlıklı olarak 2-6 metre arası genişliğe sahip dar yollardır (JICA ve İBB, 2002). Yapısal hasar ve kayıp tahminlerinin yüksek olduğu bu kentsel alandaki yaygın parklanma sorunu da söz konusudur. Bu nedenle Tarihi Yarımada'nın afet sonrası ciddi bir ulaşım ve erişim kırılganlığına sahip olduğu ifade edilmelidir. Üstelik bu temel sorunlar İstanbul ili Acil Ulaşım Yolları'nın Tarihi Yarımada bölgesinden geçen güzergahında da mevcuttur.

Yapısal riskleri ve erişilebilirlik riskleri yüksek olan bu kentsel alanın kıyı hattında kalan kalabalık mahalleleri aynı zamanda tsunami ve taşkın risk bölgesi içerisinde yer almaktadır. İkincil tehlikeler bakımından da riskli alanlara sahip olan Tarihi Yarımada önemli bir risk çakışma alanı olarak da tanımlanabilir (Şekil 2).

Şekil 2

Tarihi Yarımada Deprem Tehlikesi Risk Çakışması (AFAD ve AKOM)



Deprem olgusu, salt teknik boyutu ile ele alındığında, gerçekleştiği yerdeki tüm toplumu ilgilendiren ve ortaya çıktığında yayılma bölgesindeki herkesi eşit biçimde etkileyen yerel düzeyde bir felaket olarak nitelendirilebilir (Boyce, 2000; Mazmian ve diğ., 2012). Ancak depremin hasar verebilirliğinde bireylerin iktisadi ve sosyal sermayeleri ile toplumsal uyum kapasitesini geliştirme görev ve yetkisi olan yetkili otoritelerin performansı ve öncelikleri de belirleyicidir (Genç, 2021). Dolayısıyla yıkıcı deprem tehlikesi karşısında Tarihi Yarımadanın durumunu tespit ederken sosyal kırılganlık analizlerinin yapılması zaruridir (İBB, 2019). Bu noktada dezavantajlılık ve yoksulluk, afet karşısında zarar görebilirliği arttıran ortak sosyal kırılganlık nedenleri olarak somutlaşmaktadır (Blaike ve diğ., 1994).

Tarihi Yarımada çok eski yerleşim yerlerine ev sahipliği yapması nedeniyle sosyal açıdan da kırılganlıkları olan bir kentsel yaşam alanıdır. Deprem tehlikesi karşısında sosyo-demografik ve sosyo-ekonomik açıdan orta-üst hasar görebilir seviyede yer aldığı belirtilen Tarihi Yarımada (İBB, 2019) için sosyal kırılganlık vurgusu da ön plandadır. Proje çalışmaları kapsamında Fatih İlçe Belediyesi'nin afet koordinasyon birimi ile yapılan görüşmede komşuluk kültürünün yerleşik olduğu mahallelerin bu dokularının ciddi tehdit altında olduğu öncelikle vurgulanmıştır. Devamında da demografik yapının kırılganlığı ifade edilmiştir. Alanın pek çok etnik gruptan, kimlikten bireye ev sahipliği yapıyor olması ve sosyo-ekonomik açıdan farklılaşmaların keskin olması olası bir deprem sonrası toplumsal kırılganlıkları artırma potansiyeli barındıran temel olgular olarak ifade edilmiştir. Bu kapsamda kimi mahallelerin yağma, hırsızlık olasılıkları bakımından ciddi güvenlik tehdidi altında olduğu öngörüleri paylaşılmıştır.

Öte yandan, Tarihi Yarımadada 334.109 T.C. vatandaşı, 21.916 kayıtlı yabancı ikamet etmektedir (TÜİK 2023, İBB ve Mahallem İstanbul, 2023). En yoğun kayıtlı yabancı nüfusa ev sahipliği yapan kentsel alan içerisinde sayılan Tarihi Yarımadada kayıt dışı yabancı nüfusa dair bir veri bulunamamıştır. Ancak İstanbul Göç idaresi Başkanlığının 2021 yılının Ocak ayında mekânsal yoğunlaşmanın önüne geçilmesi amacı ile Fatih ilçesini yabancı nüfus için yeni ikamet izni başvurularına kapalı bölge olarak ilan etmesi, Tarihi Yarımadada ciddi bir yabancı nüfus yoğunluğu olduğunu göstermektedir. Kayıt dışı yabancı nüfusun yoğun yaşadığı düşünülen bu bölgede sadece kayıtlı yabancılar üzerinden geliştirilen il afet hazırlık çalışmalarının yetersiz kalabileceği düşünülmektedir. Kayıt dışı yabancı nüfus konusunun, acil durum ve müdahale aşamasında potansiyel insani krizleri ve güvenlik tehditlerini gündeme getirme riskinin yüksekliği nedeniyle kırılganlık tartışmaları içinde düşünmenin yerinde olacağı düşünülmektedir (Yurtcanlı Duymaz ve diğ., 2024).

Kendilerine özgü hak ve ihtiyaçların karşılanmasına yönelik özel tedbirler alınmasını gerekli kılan hassas bireylerin dağılımı da Tarihi Yarımadanın sosyal kırılganlıklarının tespitinde önemli bir unsurdur. Deprem anında, yardım almaksızın tek başına kendini kurtarma ya da tehlikelerden uzaklaşma olanağına sahip olmayan kişiler olarak tanımlanan hassas nüfus, (Kundak, 2006) afet ve acil durum sırası ve sonrası afetin fiziksel etkilerine karşı daha savunmasız konumda olan; ayrımcı uygulamalarla, şiddetle, yoksunluklarla karşılaşma riski yüksek olan; hareketlilik kabiliyeti açısından kısıtlılıkları ya da bağlılıkları bulunan kişileri ifade etmektedir (Cutter ve diğ., 2003; Perruchoud ve Cross, 2013). Tarihi Yarımadanın hassas nüfus bakımından özgü kırılganlık halini çocuklar (0-14 yaş) ile yaşlı (+65 yaş), engelli ve yabancı bireyler bakımından ortaya koymak önemlidir. Bu kapsamda hassas nüfus bakımından Tarihi Yarımadanın kırılganlık konuları sırasıyla 0-14 yaş arası çocuklar (58.220 çocuk), +65 yaş bireyler (43.592 yaşlı), yabancılar (21.916 düzenli yabancı) ve engelli bireyler (3859 kişi) olduğu görülmüştür (İBB ve Mahallem İstanbul, 2023). Tarihi Yarımada nüfusunun (356.025 – TÜİK, 2023) yaklaşık %35'i hassas nüfuslu bireylerden oluşmaktadır. Çocuk, yaşlı ve engelli bireylerin yoğun olduğu mahalleler şu şekilde sıralanmaktadır.

Tarihi Yarımada'da nüfusun yoğun olduğu mahalleler, aynı zamanda yoğun hassas nüfus da içermektedirler (Tablo 2). Bu durum Tarihi Yarımada'nın kimi mahallelerinde hassas nüfusu, özgün ihtiyaçları ve hakları gözeten bir mekânsal planlama ve afete hazırlık sürecinin işletilmesini gerektirmektedir. Yapı stoğunun kullanım amacı bakımından riskin toplumsallığına bakmak gerekirse, risk ağırlıklı olarak konut alanlarına işaret etmekle birlikte İstanbul'un ekonomisinde önemli yeri olan ve özel işyerlerinin yoğunluklu olduğu mahalleler de riskli alanlar içerisinde yer almaktadır. Dolayısıyla Tarihi Yarımadanın kırılganlığı deprem sonrası barınma ve(ya) tahliye ihtiyacının yüksek olacağı ve geçim olanakları açısından kayıpların, hasarların yaşanabileceği karma nitelikli bir kentsel mekâna işaret etmektedir (Yurtcanlı Duymaz ve diğ., 2024). Özellikle riskli yapıların ev sahipliği yaptığı geçim olanaklarındaki kayıp sadece Tarihi Yarımada sakinlerini değil tüm İstanbul coğrafyası için dönüştürücü sonuçlar yaratma potansiyeli barındırmaktadır (Yurtcanlı Duymaz ve diğ., 2024). Nitekim geçim olanaklarındaki kayıplar, bir deprem sonrası bireylerin, ailelerin kenti terk etmelerini tetikleyen önemli bir hayat kaygısı olarak gündeme gelebilmektedir.

Tablo 2

Tarihi Yarımadada mahalle ölçekli hassas nüfus dağılımı ve mahalle nüfuslarına oranları (İBB ve Mahallem İstanbul, 2023)

Tarihi Yarımada Mahalleleri	Mahalledeki Çocuk – Yaşlı – Engelli Birey Nüfusları (2023)	Hassas Nüfusun Mahalle Nüfusuna Oranı (%)
Seyyid Ömer Mah.	7.109	29,96
Hırka-İ Şerif Mah.	6.564	31,98
Akşemsettin Mah.	5.801	31,15
Koca Mustafapaşa Mah.	5.776	31,07
Şehremini Mah.	5.550	28,79
Derviş Ali Mah.	5.211	30,99
Mevlanakapı Mah.	5.035	28,59
Yedikule Mah.	4.902	31,58
Sümbül Efendi Mah.	4.860	31,31
Yavuz Sultan Selim Mah.	4.825	29,89
Silivrikapı Mah.	4.696	31,14
Ayvansaray Mah.	4.601	30,02

Şekil 3

Tarihi Yarımadada mahalle ölçekli konut sayısı dağılımı (İBB ve Mahallem İstanbul, 2023)



Şekil 4

Tarihi Yarımadada mahalle ölçekli özel işyeri sayısı dağılımı (İBB ve Mahallem İstanbul, 2023)



Konut – işyeri sayılarının dağılımına baktığımızda (Şekil 3 ve Şekil 4). Tarihi Yarımadadaki müdahale önceliklerinin alternatif tehlike senaryolarında değişkenlik göstereceği anlaşılmaktadır. Örneğin gündüz saatleri iş yeri yoğunluklu tarihi yarımada bölgesinden kentin muhtelif yerlerine kaçışa dair kaotik toplu nüfus hareketliliği riski söz konusu iken akşam saatlerinde bu bölge hareketlilik adına en az riskli alanlardan biri haline gelmektedir. Dolayısıyla alternatif tehlike senaryosu bakımından Tarihi Yarımada için mekâna özgülenen ve operasyonel riskleri gözeten alternatif senaryolara göre farklı afet hazırlıklarının yapılması elzemdir (Yurtcanlı Duymaz ve diğ., 2024).

Belgeler Üzerinden Tarihi Yarımada'da Afete Hazırlık Sürecine Bakış

Tarih boyunca, Tarihi Yarımada her zaman afet riskinin odağında yer almıştır. Kayıtlara geçen afetlere bakıldığında, Bizans döneminden bugüne dek çok sayıda yangın ve deprem felaketi meydana gelmiş, bu afetlerde sayısız anıt eser ve sivil mimarlık örneği yok olmuştur. Bu felaketleri önlemek adına, yapıların birbirlerine belli bir mesafe aralıklarında inşa edilmesi, yapı yüksekliklerine ilişkin sınırlamalar getirilmesi, malzeme seçimi, kent içi yolların düzenlemesi gibi çok sayıda önlem alınmıştır (Fatih İlçesi Kentsel Dönüşüm Strateji Belgesi).

Tarihi Yarımada'yı dolaylı ya da doğrudan konu alan çok sayıda belge bulunmaktadır. Bunlar şöyle sıralanabilir:

- İstanbul için Deprem Master Planı (2003)
- Fatih Deprem Odaklı Kentsel Dönüşüm Planı (2007)
- İstanbul Çevre Düzeni Planı (2009)
- Fatih İlçesi 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı (2011)
- Fatih İlçesi 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı (2012)
- İstanbul Kentsel Dönüşüm Stratejik Planı ve Master Planı (2015)
- Tarihi Yarımada Yönetim Planı (2011 /2018)
- İstanbul Afetler Karşısında Sosyal Hasar Görebilirlik (2018)
- İstanbul Kentsel Dönüşüm Master Planı (2019)
- Fatih Belediyesi Kurumsal Stratejik Planı (2015/2019)
- İstanbul İli Olası Deprem Kayıp Tahminleri (2019)
- Tarihi ve Kültürel Miras Alanlarında Kentsel Dönüşüm Planlama Yaklaşımı (2019)
- Fatih İlçesi Sosyal Ekonomik ve Fiziksel Yapı Çözümlenmesi, Mekânsal Projelerin Tanımlanması ve Önceliklendirilmesi (2020)

Bu çalışmada, bu belgelerden afet riskini de konu alanları incelenecektir.

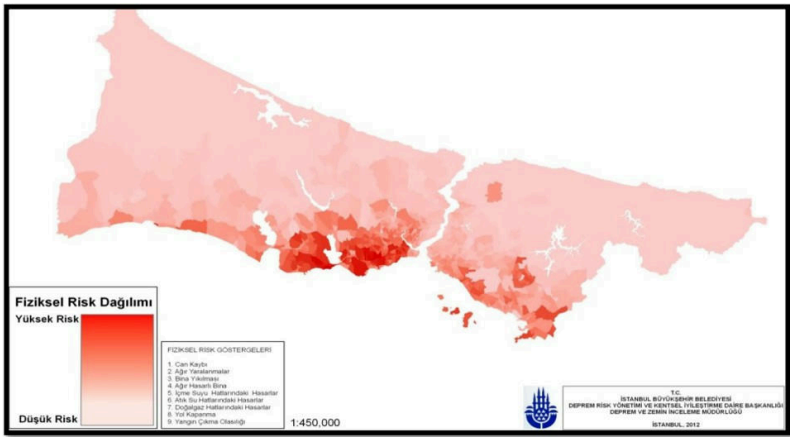
1999 depreminin ardından kentlerin afetlere dirençliliği temel bir araştırma konusu haline gelmiş, İstanbul için 2002'de hazırlanan JAICA Raporu, 2003 yılında hazırlanan İstanbul Deprem Master Planı, İstanbul'un Kentsel Dönüşüm Master Planı (İKDMP) ve 2021 tarihli İstanbul İl Afet Riski Azaltma Planı 2019 tarihli İstanbul ve ilçeleri için önemli birer rehber olmuştur.

Tarihi Yarımada açısından bu üç raporun yanı sıra, daha özelde Tarihi Yarımada Yönetim Planı ve 2021 yılında tamamlanan Fatih İlçesi Kentsel Dönüşüm Strateji Belgesi afet konusunu da ayrıntılı olarak ele almaktadır.

T.C. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Deprem Risk Yönetim Ve Kentsel İyileştirme Daire Başkanlığı Deprem Ve Zemin İnceleme Müdürlüğü tarafından Aralık 2014 tarihinde hazırlanan rapora göre Tarihi Yarımada, kentin oldukça yüksek fiziksel risk taşıyan bölgelerinden biridir (Şekil 5).

Şekil 5

Mahalle Bazlı Toplam Fiziksel Risk Dağılımı (Mekânsal) (https://depremzemin.ibb.istanbul/wp-content/uploads/2015/11/brosur_aralik.pdf, erişim tarihi: 24.05.2024)



İstanbul İli Sismik Mikro-Bölgeleme Dahil Afet Önleme/Azaltma Temel Planı Çalışması (JICA) Raporu (2002)

1999 tarihinde gerçekleşen Kocaeli Depremi'nin ardından, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'nin talebi üzerine, Japon Hükümeti 'Türkiye Cumhuriyeti İstanbul İli Sismik Mikro-Bölgeleme Dahil Afet Önleme/Azaltma Temel Planı Çalışmasını gerçekleştirmek üzere Japon Uluslararası İşbirliği Ajansı (JICA)'nı görevlendirmiştir. JICA - İstanbul Afet Riski Önleme ve Azaltma Temel Planı, İBB ve Japonya Uluslararası İşbirliği Ajansı (JICA) arasında imzalanan "Afet Riski Önleme ve Azaltma Temel Planı" çalışma anlaşmasıdır. 2000/1885 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile onaylanıp 22.01.2001 tarih ve 24295 sayılı resmi gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. 13.03.2001 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi Deprem ve Zemin İnceleme Müdürlüğü bünyesinde ilgili projeye başlanmış, 2002 yılı sonunda proje tamamlanmıştır.

Riskler

JICA Mikro-bölgeleme Çalışmasında, deprem senaryolarının her biri için, bina hasar oranları hesaplanmıştır. Ağır ve orta hasarı) bina oranı baz alınarak mahallelerin hasar durumu, şöyle değerlendirilebilir: 1) %40'ın üstü (toplam içinde %63'ün üstünde): felaket hasarlı mahalle, 2) %30 ila 39 (toplam içinde %52 ila 68): ağır hasarlı mahalle, 3) %10 ila 29 (toplam içinde %26 ila 58): orta hasarlı mahalle. Bina hasar görebilirlik analizlerinin sonuçlarına göre, Felaket Hasarlı Mahalle: 54 mahalle (toplamın %8'i) Avrupa Yakası'nda Tarihi Yarımada, Marmara Sahili / İç Kısımları ve Adalar'da bulunmaktadır. Hasar görebilir bina yapısına sahip 457 mahalle, çalışma alanı içindeki 642 mahallenin %71'ine denk gelmektedir. Hasar görebilir olarak değerlendirilen mahalleler; Tarihi Yarımada (143 mahalle, alanın %97'si), Avrupa Yakası Marmara Sahil Kesimleri (52 mahalle, alanın %98'i), Avrupa Yakası İç Kısımlar) (52 mahalle, alanın %98'i), Asya Yakası Marmara Sahili ve Adalar'da (105 mahalle, alanın %88'i) yoğunlaşmaktadır.

Raporda, İstanbul Boğazı, Tarihi Yarımada ve çevresi, 20. yy. dan önce geliştiğinden, Türk Hükümeti ve UNESCO tarafından dünya mirası alanları olarak, arkeolojik ve tarihi koruma alanı olarak belirlenmiş olduğuna dikkat çekilmiş, belirlenmiş olan alanların büyük bir bölümünün, kültür varlıkları yönetmeliğine bağlı olarak korunan, geleneksel kentsel yapı ve dar sokaklardan oluştuğuna, diğer taraftan, bu yapıların beklenen deprem hareketine dayanır olmadığından, bu alanlardaki binaların ağır hasar göreceğine dikkat çekilmiştir.

Hasar görebilirlik açısından en ciddi çelişkinin Tarihi Yarımada'da, Dünya Varlıklarından biri olarak kayda geçen kısmında bulunan, Tarihi Yarımada Arkeolojik Sit Alan) (Topkap) ve çevresii ile Karma Arkeolojik /Tarihi-Kentsel Sit Alanları (Ayasofiya/Sultanahmet Cami ve çevresi) arasında olduğundan bahsedilmektedir. İki sit alanında da, binaların ve kentsel yapının yüksek derecede hasar göreceği hesaplanmıştır.

Hedef ve Stratejiler

Rapora göre, tarihi-kentsel koruma alanları ulusal koruma politikası aşağıda belirtilen bakış açısıyla tekrar gözden geçirilmelidir denmektedir

- Deprem riskine bağlı olarak halka güvenli çevre yaratmak,

- Mevcut güçsüz yapıların güçlendirilmesi için özel sektörün yeniden yapılanma çalışmalarını teknik, mali ve vergilendirme ölçütleri ile desteklemek.

- Bölgede yaşayanlar için güvenli ulaşım ağını sağlamak. Mevcut geleneksel sokak yapısı tahliye yolu ve acil müdahale araçlarının operasyon yolu olarak kullanılamaz (bu alanlar izole olacak yani ulaşılamayacaktır),

- Tarihi ve kentsel sit alanlar için destekleyici ölçütleri olmayan katı koruma sistemi, kenar mahalleler ve hayalet semtler yaratmaktadır. Mevcut dar sokaklar, bölgede, binaların bireysel-yeniden yapılanma eğilimi ile yenilenme girişimini engellemekte ve modern toplumun ihtiyaçlarını karşılayamamaktadır.

JICA Raporu'na göre, afet hasarlarının azaltılması konusunda dikkat edilmesi gereken en önemli üç ilçe, Tarihi Yarımada'da yer almaktadır. Ulaşım da bu kapsamda önemi başlıklardan biri olarak ortadadır. Raporda, mevcut yolların durumu ile ilgili konular, deprem afeti sırasında dar yolların dikkate alınmasıyla belirlenebilir denmektedir. Özellikle Tarihi Yarımada'da araçların operasyonu için uygun olmayan geometrik yol tasarımları bulunduğuna dikkat çekilmektedir.

İstanbul Deprem Master Planı (2003)

1999 Marmara Depreminin arından, 2003 tarihinde Boğaziçi Üniversitesi, Ortadoğu Teknik Üniversitesi, İstanbul Teknik Üniversitesi ve Yıldız Teknik Üniversitesi ortak çalışması ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama Ve İmar Dairesi Zemin Ve Deprem İnceleme Müdürlüğü bünyesinde İstanbul Deprem Master Planı hazırlanmıştır.

Riskler

Master planda, Tarihi Yarımada'nın, İstanbul için potansiyel olarak özel öneme sahip, bunun yanı sırada riskin en yüksek olduğu bölge olduğuna ve İstanbul'daki ağır hasarlı yapıların % 10'unun Tarihi Yarımada'da bulunduğuna işaret edilmiş ve geçmiş deprem deneyimlerinden yola çıkarak, Tarihi Yarımada hasar açısından 8 alt bölgeye ayrılmıştır.

Birinci hasar bölgesi: Çemberlitaş Beyazıt alt bölgesi: Bu bölgede yüksek hasarda etken olan unsurlar, bölgenin vadi olması, doldurularak düzeltilmiş olması, toprak yapısının kil ve marndan oluşmasının olarak belirlenmiştir.

İkinci hasar bölgesi: Birinci alt bölge ile Haliç kıyıları arasındaki kısımdır.

Üçüncü hasar bölgesi: Beyazıt ve Aksaray, Saraçhane arasındaki üçgen alan olarak belirlenmiştir. Bu kısımda jeolojik yapı farklılık göstermektedir. Hasarın bir kısmı kil ve marn zemin üzerinde yer alımış, diğer kısmı ise fazla hasarın gözlenmediği gravak ve killisişt zeminde gerçekleşmiştir.

Dördüncü hasar alt bölgesi: Sultan Ahmet ve Ahırkapı aksında yer almaktadır. Burada, eğimli alanların ve heyelan bölgelerinin varlığı ve zeminin kil ve marn'dan oluşmuş olması gibi hasar nedenleri, diğer hasar nedenleri ile benzerlik göstermektedir.

Beşinci hasar bölgesi: Haliç kıyısı ve Marmara sahili boyundaki dolgu alanının üzerindeki yapılardan oluşmaktadır. Bu bölgede hasarların artma sebebi, dolgu alanların şiddet arttırma özelliği olarak belirtilmiştir.

Altıncı hasar bölgesi Vatan Caddesi aksı olarak belirlenmiştir. Vatan caddesinin dere yatağı olması ve alüvyon zeminden oluşması hasar üzerinde etkin olma ihtimalini güçlendirmektedir.

Yedinci hasar bölgesi: Fevzi Paşa aksı çevresinden oluşmaktadır. Buradaki diğer hasar alt bölgeleri heyelan alanları ve topografya haritasındaki eğimli alanlarla örtüşmektedir.

Sekizinci hasar bölgesi: Samatya' nın eğimli alanlarından oluşmakta ve heyelan alanları ile örtüşmektedir.

Planda, 1509, 1719, 1754, 1766 depremlerinde hasar gören yapıların dağılımı irdelendiğinde 1894 depreminde hasar gören bölgeler ile benzerlikler taşıdığından söz edilmekte ve bu göstergelerin gelecek bir depremde de aynı bölgelerin risk altında olduğunu yansıttığına değinilmektedir (Tablo 3).

Tablo 3

Eminönü ve Fatih Bölgesel Analizleri

Bölge	Yapılanma	Fonksiyon
	Eminönü Bölgesi	
Laleli alt bölgesi	1950 sonrası betonarme ve çok katlı yapılar	Otel ve ticaret fonksiyonu
Divan Yolu Aksı	Çok katlı modern binalar, tarihi yapılar	Ticaret, sosyal donatı
Manifaturacılar çarşısı ve çevresi	Tarihi yapılar	Ticaret ve sosyal donatılar
Hanlar bölgesi ve kıyı arasındaki bölge	19. yüzyıl yapıları ile 1950 sonrası oluşan çok katlı ve az katlı yapılar	Ticaret ve sosyal donatılar
Süleymaniye ile Haliç kıyıları arası Küçükçarşı Balıkpazarı	Bir-iki katlı eski ve yeni yapılar, Süleymaniye sırtlarına doğru yine 1950 sonrası yapılaşmış çok katlı yoğun bir betonarme yapı stoku	Konut, ticaret ve imalat
Sultanhamam ve çevresi	1950 sonrası çok katlı betonarme büyük hanlar	Toptan ve parkende konfeksiyon
Cağaloğlu	Betonarme yapılar	Matbaanın desantralizasyonukimlik , sorunu, kitap kırtasiye, elektronik eşya, sigorta
Divan yolu - Kumkapı arası	1950 sonrası çok katlı hanlar	Ticaret ve imalata dönüşmüş çok katlı konut alanları
Yenikapı – Laleli arası	Bitişik düzen yapılaşma	Toptan ticaret, konut, turizm
	Fatih Bölgesi	
Aksaray, Vatan, Millet, Fevzi paşa caddeleri	1950-80 yılları arasında inşa edilmiş yüksek katlı yapılar	Konut, ticaret, turizm
Ayvansaray, Zeyrek, Fener, Balat, Samatya ve Yedikule'nin kıyı kesimleri	19. yüzyıl dokusu, çok katlı yapılaşmanın baskısı altında az katlı yapılaşma, çöküntü alanı, bu nedenle sağlıksız ve bakımsız yapılar	Konut

Planda, Tarihi Yarımada'nın hasarı arttıran bu parametrelerin yoğun olduğu bir alan olduğuna değinilmektedir. Bu bağlamda riskler şöyle sıralanmıştır:

• Depremin oluş saatine bağlı olarak yüksek can kaybı söz konusudur.

• MİA fonksiyonu nedeniyle önemli bir ekonomik kayıp söz konusudur.

• 1950 sonrası yapılar kendisinin hasar görmesi ile sınırlı kalmayacak, yerine konulması mümkün olmayan tarihi ve kültürel yapıların da yok olmasına neden olabilecektir.

• Strüktürel olarak yıpranmış olan tarihi yapıların depreme dayanamama riski yüksektir.

• Dar sokaklardan oluşan doku ve patlayıcı ve yanıcı imalat sanayiinin bölgede yer alması, yangın riskini arttıran faktörlerdir.

Tarihi Yarımada'da yoğun imalat ve depolama faaliyetlerinin gözlenmesi, bu faaliyetlerle ilişkili olarak artan yaya ve araç trafiği ve gece-gündüz nüfusunun dengesiz olması nedeniyle tarihi kent merkezlerinde kültürel miras üzerindeki özel riskler artmaktadır

Bu riskler kapsamında bölgelerin özel durumlarına bakıldığında;

• Ayvansaray, Fener, Balat, Cibali genelde hasarın az olduğu bölgelerdir. Zemin genelde sağlamdır, ancak yukarıda belirtilen risklerden dolayı problemli alanlar söz konusu olup, bunların ayrıntıda incelenmesi gerekmektedir. Bu bölgede 19. yüzyıl yapılarının az katlı olması avantaj gibi gözükse de, bu yapıların eskimiş ve köhnemiş olması sorun yaratmaktadır.

• Fatih'te Millet caddesi, surlar ve kıyı arasındaki bölge zemin açısından sağlamdır, ancak kıyıya bakan yamaçlarda heyelanlar söz konusudur. Heyelanlı alanlar dışında sağlam sayılabilecek alanlar üzerinde 1950-70 arasında gelişmiş yapıların yoğun olması riski artırmaktadır. Özellikle yol boylarınca zemin katların ticaret olduğu akslarda risk daha da artmaktadır. Bu bölgede İstanbul'un büyük üniversite hastanelerinin bulunması, hem hastanelerin depreme dayanıklı hale getirilmesi açısından önem taşımakta, hem de hastaneye ulaşılabilirlik açısından buraya giden akslardaki yapıların yenilenmesi veya güçlendirilmesi önem taşımaktadır.

• Ulaşımın sağlanması açısından Vatan caddesi önemli bir akstır. Ancak zeminin alüvyon olması, 1950-80 yılları arasında gelişen çevresindeki yapıların yüksek katlı ve zemin katlarının ticaret fonksiyonu olması önemli bir risk bölgesi oluşturduğunun göstergeleridir. Aynı göstergeler Aksaray bölgesinde de geçerlidir.

• Eminönü ilçesi ise zemin yapısındaki kil ve marnın şiddet arttırma özelliği, hem kıyıda hem karada şiddet artırımı yüksek olan dolgu alanlarının bulunması, tarihi yapılar dışındaki yapıların genelde 1950-70 yılları arasında inşa edilmiş olması ve bu yapıların zemin katlarının genelde ticaret olması riskin yüksekliğini yansıtmaktadır.

Plana göre Tarihi Yarımada gerek yoğunluk, gerek yapısal eskilik ve gerekse yer yer zeminsel özellikleri nedeni ile kritik bölgeler arasında yer almaktadır. Bu kapsamda Tarihi Yarımada hem tarihsel verileri ve turistik potansiyeli, hem de içinde barındırdığı ticaret başta olmak üzere farklı fonksiyonlar kümesi oluşturması nedeni ile yüksek riskli kullanım alanı olarak tanımlanabilir. Ayrıca zemin özellikleri, kıyı yerleşimi oluşu, mevcut altyapı ve ulaşım olanakları da değerlendirmeye alındığında, risk daha da büyümektedir.

Kentin tarihi dokusuna örnek teşkil eden Süleymaniye, Zeyrek, vb. gibi özel nitelikli bölgeler genellikle ahşap konut birimlerinden oluşan ve tarihsel süreç içerisinde yangınlardan büyük ölçüde etkilenmiş alanlardır. Kırdan kente göç sürecinde bu bölgelerin yoğun bir şekilde göç eden gruplar tarafından kullanılmaya başlandığı ve eski nüfusunun kentin başka bölgelerine yerleştiği bilinmektedir. Bu dokuyu oluşturan binalarda fiziksel eskimenin yanı sıra, zaman içinde kullanıcı grubu ve kullanım türüne bağlı değişiklikler önemli sorunlar yaratmaktadır. Konut kullanımının yanı sıra, imalathane, ticaret, vb. işlevlerin sıkışık ve köhneleşmiş dokuyu olumsuz etkilediği ve önemli riskler oluşturduğu görülmektedir. Zaman içerisinde imar haklarının arttırılması, bu tür bölgelerde hızla niteliksiz ve yoğun bir yapılaşma olmasına yol açmıştır. Ortalama 900-1000 kişi/ha. yoğunluğa sahip alanlardır. Sıkışık kent dokusu ve yolların darlığı nedeniyle binaların yıkılmaları durumunda erişme riskleri yüksektir (Tablo 4).

Tablo 4

Tarihi Yarımada'ya İlişkin Eylem ve Stratejiler (İstanbul Deprem Master Planı, 2003)

Eylem	Strateji
Özel Yapılar ve Kentsel Çevreler Analizleri	· İstanbul özel yapı ve çevreler envanterlerinin, sahipleri / sorumluları ve tespit belgeleri ile (Koruma Kurulları kararları ile birlikte) çıkarılması; · Koruma açısından değer öncelik gruplarının belirlenmesi; · Bu öncelikler ışığında 'inceleme ve kapsamlı inceleme' yapılarak yapısal dayanım özelliklerinin saptanması; · Söz konusu taşınmazların yapısal durumları yanında konumları, kullanımları, çevresel nitelikleriyle birlikte değerlendirilmeleri; · Alınacak önlemlerin teknik ve maliyetlerinin belirlenmesi; · Söz konusu taşınmazların, 'İstanbul Kültür Ana Programı' ve 'İstanbul Turizm Ana Programı' kapsamında üstlenebilecekleri rollerin belirlenmesi; · Bu taşınmazların bir genel program içinde, gereken kapsamdaki iyileştirme işlerinin gerçekleştirilmesi
İstanbul'un Kültürel Mirasının Mevcut Durum Değerlendirmesi ve Sorun-Olanak Analizi	Merkez işlevlerinin yoğunlaştığı Topkapı Sarayı ve 1. Derece Arkeolojik Sit alanı çevresi birinci öncelik bölgesi; henüz onaylanmamış olan 14 adet yoğun tarihi dokunun bulunduğu mahalle ölçeğindeki bölgeler ikinci öncelik bölgesi; Tarihi Yarımada'nın geri kalanı ise üçüncü öncelik bölgesi olarak önerilmiştir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Tarihi Yarımada Planlama Grubu tarafından hazırlanmakta olan "Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar Planı ve Analiz Çalışmaları" ile bu bölge ayrıntılı olarak çalışılmış ve deprem güvenliği açısından pilot bölge olarak projelendirilmesi için gerekli potansiyellere sahip olduğu belirlenmiştir.
Etkin ve Sürdürülebilir Sakınım Kampanyası	**Geçmiş Dönem Kentsel Hasar Haritaları ve Yapı Analizi:** Kültürel mirasın zamanla oluşan iklimsel etki veya yapısal özelliklere bağlı tahribata ek olarak; tarihte maruz kaldığı doğal afetlerde meydana gelen tahribat ve daha sonrasında yapılan güçlendirme ve restorasyon çalışmalarının ortak bir kaynakta toplanması gerekmektedir. Literatür ve arşiv taraması ile oluşturulabilecek bu kaynak sayesinde, koruma bölgelerinin seçimi için önemli bir girdi sağlanacaktır. Elde edilen harita ve ilgili veri tabanı, mikro-bölgeleme çalışmalarıyla beraber değerlendirilmelidir. İstanbul kent genelinde Tarihi Yarımada, Beyoğlu çevresi ve Boğaz köyleri tarihi kent merkezi ve konut dokusu olarak bu kapsamda çalışılacak alanlardır. **Tarihi Çevre Özel Risk Analizi:** İstanbul'un tarihi kent merkezleri günümüzde de merkezi iş alanı rolünü sürdürmektedir fakat yeni oluşan merkezler, çöküntü iş merkezleri ve fonksiyonların oluşumuna yol açarak riskleri arttırmaktadır. Özellikle Tarihi Yarımada ele alındığında yoğun imalat ve depolama faaliyetlerinin gözlenmesi, bu faaliyetlerle ilişkili olarak artan yaya ve araç trafiği ve gece gündüz nüfusunun dengesiz olması nedeniyle tarihi kent merkezlerinde kültürel miras üzerindeki özel riskler artmaktadır.
Sakınım Tip Koruma Bölgelerinin Önceliklendirilmesi	Tarihi Yarımada; · JICA çalışmasında ayrıntılı çalışılması gereken tarihi ve doğal çevre kapsamında ele alınması, ve çalışma sonuçları doğrultusunda 1. Derece tehdit altında bulunması, · Tarihi kent merkezi niteliği ile kentsel riskler tarafından tehdit edilmesi, · envanter çalışmalarının koruma niteliğini kapsayacak ölçekte tamamlanmış olması, nedeniyle öncelikli olarak çalışabilecek alan olarak görülmektedir.
Sivil Mimarlık Örnekleri	Konut alanlarında turistik ve kültürel yatırım olanaklarının sınırlı olması nedeniyle, sosyo-ekonomik değerlendirmeler ışığında, koruma ve rehabilitasyon kooperatifleri uygulanabilir bir yöntem olarak görülmektedir. Bu kapsamda Fener ve Balat Semtlerinin Rehabilitasyonu Projesi ile öncelikli uygulamalar göz önüne alınarak projelendirilecektir. 1998 yılında Fatih Belediyesi, Avrupa Birliği, UNESCO Dünya Mirası Merkezi ve Fransız Anadolu Araştırmaları Enstitüsü'nün işbirliği ile semt sakinlerinin hayat koşullarının iyileştirilmesini amaçlayan Balat ve Fener Semtlerinin Rehabilitasyonu çalışması Yerel Eylem Planı hazırlamak için bir örnek teşkil etmektedir.
Anıtsal Yapılar	Tarihi Yarımada içinde deprem riski göz önüne alınmasa bile içinde bulunduğu durum nedeniyle risk taşıyan anıtsal yapılarda ön gözlemler ile pilot uygulamalar yapılması sürecin daha kolay anlaşılması için şarttır

Hedef ve Stratejiler

Zarar azaltma yaklaşımları çerçevesinde hem yapısal hem de kentsel ölçekte tarihi eserlerin ve çevrenin korunması, gerekmektedir. Tarihi özelliği nedeni ile bu bölgelerdeki zarar azaltma önlemleri yoğunluğu yüksek diğer bölgelere göre farklı bir yaklaşım gerektirmektedir. Bu alanlarda uygulanacak yeniden düzenleme politikalarında daha çok koruma ağırlıklı bir yaklaşım gerekmektedir.

Planda getirilen öneriler şöyle sıralanmıştır:

• Tarihi Yarımada'nın taşıdığı bu riskler göz önüne alındığında, korunması gerekli kültür varlığına sahip olması nedeniyle İstanbul Deprem Master Planı kapsamında bu bölgedeki risklerin azaltılması ve kaldırılması öncelikli konu olarak ele alınmalıdır.

Buna göre,

• Eminönü, Fatih ile Kağıthane ve Alibey dereleri ile Marmara Denizi arasında kalan kesimde (Haliç) yürütülecek her türlü yapılaşmada deprem tehlikesine karşı ciddi önlemler alınmasını gerektirmektedir. Zira bu bölgenin yerel zemin yapısı deprem riskini arttırabilecek özelliklere sahiptir. • Tarihi Yarımada'nın içerdiği tarihi doku ve merkez fonksiyonu Yarımada'nın, Haliç, Kağıthane, Taksim aksları bir bütün olarak ele alınmasını gerektirmektedir. Yarımadanın geleceği klasik imar planı tekniği ile değil, tanımlanan ilkeler çerçevesinde alt bölgeler bazında eylem planları ve bu planlara bağlı kentsel tasarım ölçeğinde yapılacak çalışmalar ve projeler doğrultusunda şekillendirilmeli ve toplumsal dönüşüm projeleri ile ilişkilendirilmelidir.

• Deprem açısından en riskli bölge olan Hanlar bölgesi öncelikle ele alınmalı kentsel tasarım ölçeğinde çalışmalarla bu yapılara zarar verebilecek her türlü binalardan ayıklanmalıdır. Gayrimenkul yatırım ortaklıkları, her han için oluşturulabilecek kooperatifler, Vakıflar ve Turizm Bakanlığının destekleri ile bu alanların bir bütün olarak ve belirlenen ilke ve fonksiyonlar çerçevesinde sağlıklaştırma çalışmaları yürütülmelidir.

• Camiler tüm İslam dünyası için olduğu kadar ülkemizin de önemli tarihi ve kültürel varlıklarıdır. Yeni camiler için yaratılabilecek her türlü kaynak, tarihi camilerin korunmasına yönlendirilmelidir. Tarihsel dokuların ve yapıların günümüze kadar gelebildiği bu alanların korunmasında uluslararası kuruluşlardan destek sağlanmalıdır.

• Süleymaniye, Cankurtaran, Zeyrek, Kumkapı gibi alanlarda anıtsal yapıların yanı sıra sivil yapıların restorasyonu gerek tarihi mirasın korunması açısından ve gerekse deprem riskini yok etmek açısından öncelikli olarak ele alınması gereken bir konudur. Bina bazındaki restorasyonların yanı sıra bu bölgelerin yangına karşı korunması açısından önlemler geliştirilmesi kentsel ölçekteki sağlıklaştırma kararlarının en önemli ve acil olan konusudur. Bu uygulamalar, yangının yayılmasını önleyecek yeşil akslar, su depoları olarak kullanılacak havuzlar ve tazyikli su verebilecek alt yapının geliştirilmesi şeklinde olmalıdır.

• Fatih ve Eminönü'nde özellikle 1950-70 arasında yapılmış olan yapılar risk taşımaktadırlar. Bunların yer aldıkları zemin yapısı ve zemin kat kullanımları, bitişik olmaları, köşe blok olma gibi yapı düzenine ilişkin faktörler risk düzeyini arttırmaktadır. Riskin çok yüksek olduğu bu bölgelerin saptanarak, alt bölgeler bazında dönüşüm projeleri ile belediyenin öncülüğünde girişimler başlatılmalı, kamu bu konuda aydınlatılmalıdır. Krediler ile bu alanların dönüşümü desteklenmeli, yoğunlukların azaltılabilmesi için imar hakkı aktarımı ve benzeri uygulama araçları uygulanmalıdır.

Tarihi Yarımada, Yenibosna-Bağcılar-Esenler-Güngören kesimi ve Kağıthane ile birlikte, söz konusu Plan kapsamında birinci derece ulaşım arterlerinin belirlediği alanlardan en yoğun olanları olarak belirlenmiştir. Tarihi Yarımada'nın, zemin açısından en riskli bölgede yer almamasına rağmen yapı stoğundaki eskiliğin risk oluşturduğu, bu nedenle bu alanlarda, yoğunluk azaltımına gitmenin doğru bir risk azaltma yöntemi olacağı ifade edilmiştir.

Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar Planı Raporları (2011, 2012)

1995 tarihinde Tarihi Yarımada tümüyle sit alanı olarak ilan edilmiştir. Bu süreçte, Büyükşehir Belediyesi Planlama ve İmar Daire Başkanlığı tarafından hazırlanan 1/5000 ölçekli plan, 1998 yılında Büyükşehir Belediye Meclisine iletilmiş, ancak plan, 1999 depremi sonrası yürürlüğe giren İmar ve İskan Bakanlığı Genelgelerine uygun hazırlanması gerektiğinden yeniden ele alınmıştır. 2000 yılında Meclise sunulan Koruma Amaçlı İmar Planları, 2005 yılında onaylanmıştır. Bu planlar açılan davalar sonucu iptal olmuştur.

Aynı yıl, 2005'te, Yıpranan Tarihi Ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması Ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun yürürlüğe girmiş ve bunun ardından, koruma amaçlı imar planlarının varlığı ya da yokluğundan bağımsız olarak, İstanbul'un sit alanlarında yenileme alanları ilan edilmeye başlanmıştır. Fatih ilçesindeki yenileme alanlarından 20'si Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar Planlarının yürürlüğe girmesinden önce ilan edilmiştir. Plansız başlatılan yenileme projeleri, Tarihi Yarımada'nın afet riski açısından bir kırılganlık göstergesidir. Plan kararı olarak plan vizyonu ile örtüşmeyen zararlı imalat, lojistik ve depolama işlevlerinin gitmesi gerektiği belirtilmiş olsa da, bu konuda bugüne dek sistemli bir faaliyet yürütülmemiştir.

2011 yılında 1/5000 ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve 2012 yılında da 1/1000 ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı İmar Planı onaylanmıştır.

Riskler

30.12.2011 onanlı "1/5000 Ölçekli Tarihi Yarımada (Fatih) Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı"nın plan hedefleri arasında afet doğrudan bir tehdit ya da kırılganlık unsuru olarak yer almamaktadır. Aynı şekilde, "1/1000 Ölçekli Tarihi Yarımada (Fatih) Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı"nın plan hedefleri arasında da afet yer almamaktadır.

Bununla birlikte, 1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı'nda, Eminönü bölgesinden, Plan Lejantı'nda "Örtülü Fay", "Olası Fay", "Örtülü Olası Fay" ve "Şüpheli Fay" şeklinde söz edilen birçok fay hattının geçtiği görülmektedir.

Hedef ve Stratejiler

Sözkonusu planda, fay hatlarının geçtiği alanlarda, çok sayıda yeni yapılaşma, yeraltı otoparkı, katlı otopark ve ana ulaşım yolları, bir koşul tanımlanmaksızın yer almıştır. Plan notlarında söz konusu fay hatlarına yönelik herhangi bir önlem ve kısıtlama yer almamaktadır. Plan raporunun "Depreme Karşı Önlemlere Yönelik Hükümler" arasında da bu duruma yönelik hedef ve stratejler bulunmamaktadır.

24.07.2020 tarihinde Büyükşehir Belediye Başkanınca, 2012 tarihli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar Planı Hükümlerine plan notu eklenmesine ilişkin UİP-2657,503 plan işlem numaralı 1/1000 Ölçekli KAUİP plan notu değişikliği teklifi (I-42. madde) onanmıştır. Fatih ilçesinin olası deprem afet riskine karşın barındırdığı fiziksel, ekonomik ve sosyal risk unsurlarını azaltmak, eski yerleşik nüfusun yerleşme dışına göçünü engellemek ve çevre, can ve mal emniyeti tesis etmek ve yapıların yenilenerek depreme dayanıklı hale getirilmesini sağlamak gerekçeleriyle I-42 plan notu düzenlemesi yapılmıştır.

Meri koruma amaçlı uygulama imar planına eklenen plan notu; "*Çevre, can ve mal emniyetinin sağlanabilmesi ve yapıların depreme dayanıklı hale getirilebilmesi amacıyla; Meri koruma amaçlı uygulama imar planında; Dünya Mirası Alanları, Kara Surları Koruma Alanı, 1. ve 2. derece koruma bölgeleri ile 5366 sayılı yasa kapsamında Bakanlar Kurulu kararı ile yenileme alanı olarak ilan edilen alanlarda, Eminönü bölgesinde (Molla Fenari, Hoca Gıyasettin, Demirtaş, Mercan, Mimar Hayrettin, Yavuz Sinan, Süleymaniye, Sarıdemir, Tahtakale, Hocapaşa, Balabanağa, Rüstempaşa, Saraç İshak, Mimar Kemalettin, Küçük Ayasofya, Molla Hüsrev, Kalenderhane, Kemalpaşa, Beyazıt, Alemdar, Emin Sinan, Muhsine Hatun, Şehsuvar Bey, Kâtip Kasım, Sultanahmet, Binbirdirek, Mesihpaşa, Taya Hatun, Sururi, Hacı Kadın, Hobyar, Cankurtaran, Nişanca Mahalleleri) ve tamamı yol ve/veya donatı alanlarında kalan yapılar hariç olmak üzere; Yapı ruhsatı ve/veya yapı kullanma izin belgesi almış yapılar: meri koruma amaçlı uygulama imar planında belirlenen; donatı/yol alanlarına terkini yapmak ve meri plandaki irtifa değerini 2 kattan fazla aşmamak kaydıyla yapı ruhsatı ve/veya yapı kullanma izin belgesine esas şekilde (3194 sayılı kanunun Geçici 16.maddesi kapsamında yapı kayıt belgesine konu edilen alanlar dâhil edilmemek ve müktesep hak teşkil etmemek üzere) yıkılarak yeniden yapılabilir. Yıkılıp yapılacak yapılarda meri plan veya belgesinden gelen yapılaşma hakları arttırılmamak kaydıyla düzenleme yapılacaktır. Bu kapsamda yıkılıp yeniden yapılacak yapılarda, belgesindeki kullanım amacına veya planda belirtilen fonksiyona aykırı olmayacak şekilde uygulama yapılır. Yola ve/veya donatı alanına terki olan parsellerde; yapı, parsel içerisinde ötelenebilir. Bağımsız bölümlerin otopark ihtiyacının karşılanması amacıyla, üniversite veya konu uzmanı kurum ve kuruluş tarafından arkeojeofizik yöntemler ile (jeoradar, jeomanyetik, jeoelektrik vb.) yapılacak araştırma sonucunda arkeolojik kalıntı ve buluntuya rastlanmaması halinde ilave bodrum kat yapılabilir. Bu madde kapsamında lejantta 'Korunması Gerekli Tescilli Arkeolojik Tarih Sanat Değeri Olan Anıt Eser Yapılar' taraması bulunana yapılara (çeşmeler hariç) cephe veren ve meri'i imar planındaki irtifa değerlerini aşan yapılarda Kurul kararına göre uygulama yapılır.*" şeklindedir. Ancak 2020 yılında TMMOB Şehir Plancıları Odası tarafından "planda gösterilmeyen bir fonksiyonda, plan değişikliği de yapılmadan yapılaşmaya olanak tanıyan (ihya) bu nota karşı açılan davada mahkeme plan notunun iptaline karar vermiştir.

İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı (2011)

2004 yılında yürürlüğe giren 5226 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Korum Kanunu ile Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Alan Yönetimi ve Yönetim Planı kavramlarını mevzuata sokmuş, bu kanuna dayanarak 2006 yılında İstanbul Tarihi Yarımada Aan Başkanlığı kurulmuş ve yönetim planı hazırlık çalışmalarını başlatmıştır. İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı 28.10.2011 tarih ve 10 sayılı karar ile İstanbul Tarihi Alanları Eşgüdüm ve Denetleme Kurulu tarafından onaylanmıştır. Yönetim Planı daha sonra, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Fatih, Zeytinburnu, Eyüpsultan ve Bayrampaşa Belediye Meclislerinde görüşülerek kabul edilmiştir. Alana yönelik hazırlanan ilk yönetim planı olan 2011 Yönetim Planı'nda söz edilen kanun, yönetmelik, ilke kararı gibi yasal düzenlemeler, zaman içerisinde bazı revizyon ve değişikliklere uğramış, Yönetim Planı'nın onayından sonraki süreçte Yönetim Planı alanında yapılacak uygulamalar için uyulması gereken kanunlara, 6306 Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun (2012) ve Uygulama Yönetmeliği (2013) ile Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği (2014) ilave edilmiştir.

Riskler

Yönetim Planı kapsamında yapılan GZFT analizde afet en önemli başlıklardan biri olarak öne çıkmaktadır (Tablo 5).

Tablo 5

Tarihi Yarımada GZFT Analizi, 2018

Güçlü Yönler	Afet Konusunda kurumsal yapıların varlığı, Yukarıdaki kurumların veri üretme kapasitesi, Kandilli Rasathanesinin risk analiz çalışmaları, Güçlü bir yangın müdahale kapasitesinin olması, Mevzuatın yeterli olması, Deniz ulaşım olanağının bulunması.
Zayıf Yönler	Yukarıda belirtilen kurumlar arasındaki iletişimsizlik, Kurumlardaki kontrolsüz bilgi birikimi, eş güdüm eksikliği, Kurum sahipliğinin az olması (daimi sorumluluğun üstlenilmemesi), İstanbul Tarihi Alanları Alan Başkanlığının güçlü bir yapısının olmaması, Sosyal dokudaki farklılıklar, Nüfusun gece / gündüz nitelik ve nicelik farkı, Mevzuatın uygulanmasında denetim eksikliği, Bina yoğunluğu, trafik yoğunluğu, Bellek eksikliği / şehrin hafızasının olmaması, Adreslemede standart eksikliği, Altyapı sistemlerinin bütüncül haritalarının olmaması / eksikliği (PTT, Doğalgaz, Su, Kanalizasyon), Toplanma alanlarının eksikliği, Afet senaryolarının eksikliği, Risk analizlerinin eksikliği, İstanbul'un en önemli hastanelerinin Tarihi Yarımada'da yer alması; hasta ve yakınlarının büyük kısmının bölgeyi tanımıyor olması, risk ve kriz yönetimi ile ilgili bir organizasyonun bulunmaması, Dolgu alanlarının yapılması.
Fırsatlar	Tarihi Yarımada'da Dünya Mirası Listesinde yer alan dört alanın bulunması, Konumu ve değeri itibariyle ekonomik kaynakların kolay sağlanabilme potansiyeli (finansal kaynaklar, krediler), Depreme yönelik iyileştirme çalışmalarının olması, İstanbul Tarihi Alanları Alan Başkanlığının varlığı, İBB KUDEB'in varlığı, Turizm potansiyelinin yüksek olması, Deniz ulaşımının kullanılması.
Tehditler	Kontrolsüz göç (özellikle Suriyeli göçmenler) alması, Güvenlik takibinin olmaması, Gece / gündüz nüfus farkı ve buna bağlı altyapı yetersizliği, Rant baskısı, Erişilebilirlik sorunu, Yapıların bakımsız ve çok eski olması.

Söz konusu analizden yola çıkarak, Tarihi Yarımada Alan Yönetim Planında öne çıkan riskler arasında altyapı sistemlerindeki eksiklikler, toplanma alanlarının eksikliği, afet senaryolarının eksikliği, risk analizlerinin eksikliği, eski ve bakımsız yapı stoğu gibi başlıklar sıralandığı söylenebilir.

Söz konusu GZFT analizi Tarihi Yarımada'nın afetlere karşı kırılgan yapısını açıkça ortaya koymaktadır. Afet senaryolarının, toplanma alanlarının, risk analizlerinin eksikliği, Yenikapı Dolgu Alanı gibi

dolgu alanlarını varlığı, alana yönelik erişilebilirlik sorunları gibi, afetler açısından alanı kırılgan hale getiren çok sayıda soruna dikkat çekilmiştir.

Hedef ve Stratejiler

Tarihi Yarımada Alan Yönetim Planının Risk Yönetimi başlığı altında 2011 planında yer alan konulara şöyle değinilmektedir:

"2011 onanlı Yönetim Planı'nda, Risk Yönetimi temasında üç proje paketi ve bu paketlere bağlı 12 eylem belirlenmiştir. 9 Aralık 2014 tarihinde ilgili / sorumlu kurum ve kuruluşlar, üniversiteler ve meslek odalarının katılımıyla düzenlenen Odak Grup toplantısında 2011 onanlı Yönetim Planı'nda yer alan proje paketleri ve eylemler ele alınmıştır. Toplantıdan çıkan genel sonuçlar şunlardır:

• Afet, risk, güçlendirme vb. kavramlar yeniden tanımlanmalıdır.

• Tarihi Yarımada Afet Master Planı hazırlanmalıdır.

• Sivil mimarlık örneği yapılarla ilgili çalışmalar sınırlı kalmıştır.

• Afetle ilgili kurumsal organizasyon şemaları hazırlanmıştır.

• Halkın bilinçlendirilmesi ve katılımı için çalışmalar yapılmaktadır".

Planda, odak grup toplantısında ve sonrasında kurumlardan elde edilen veriler doğrultusunda hazırlanan 'Risk Yönetimi' matrisinde, proje paketleri ve eylemleri ile tamamlanmış / devam eden çalışmalar ve öneriler ilişkilendirildiği, buna göre, bazı eylemlerin gerçekleştirilmesine yönelik herhangi bir çalışmanın yapılmadığının saptandığı ifade edilmiştir. Rapora göre, "**VII-PP28 Yönetim Planı Alanı'ndaki Kültürel Mirasa Yönelik Afet Riskinin Azaltılması Araştırma Projesi**" kapsamında tanımlanan "VIIH1S1E2. Yönetim Planı Alanı'nın Acil Eylem Planı'nı eğitim ve tanıtma faaliyetleri ile yaygınlaştırmak ve pilot uygulamaların yapılmasını programlamak" eylemiyle, İstanbul AFAD'ın yapmış olduğu çalışmanın ilişkilendirilebileceği görülmüştür. Yapılan bu çalışmalara rağmen, katılımcılar tarafından afet riski ile ilgili yapılan çalışmaların halka ulaşmadığı, yeterince bilgilendirilme yapılamadığı görüşü bildirilmiştir. Bu proje paketi kapsamında yer alan "VIIH1S1E1. Yönetim Planı Alanı içinde afetlere karşı güçlendirme çalışmalarını Alan Yönetimi Başkanlığının desteğiyle gündeme almak, sürekli gündemde tutmak" ve "VIIH1S2E1. Tarihi Yarımada ile ilgili tüm planlama çalışmalarında afet riski araştırma sonuçlarının değerlendirilmesini sağlamak" eylemleri ile ilgili olarak herhangi bir çalışmanın yapılmadığı sonucuna ulaşıldığı ifade edilmiştir. Bu proje paketleriyle ilgili devam eden bir çalışma bulunmadığı da raporda belirtilmiştir (Tablo 6).

Bu proje paketiyle ilgili katılımcıların;

• Proje paketinin "Tarihi Yarımada'daki Kültürel Mirasa Yönelik Afet Riski Farkındalığının Artırılması" şeklinde güncellenmesi

• Afet ve risk tanımının uzman grubuyla yeniden tanımlanması

• İstanbul ilinde belirlenen 50 pilot mahallede yürütülen 'Afet Odaklı Sosyal Hasar Görebilirlik Analizi Projesi'nin Tarihi Yarımada'yı kapsayan proje paketine dönüştürülmesi

• Tarihi Yarımada Afet Master Planı hazırlanması

• 'Toplumsal Risk Yönetimi' çalışması yapılması

• Bina bazlı afet yönetim planlarının hazırlanması şeklinde öneriler geliştirdiği ifade edilmektedir.

Tablo 6

Risk Yönetimi VII-PP28 Proje Paketi Tamamlanmış ve Devam Eden Çalışmalar (Kaynak: Tarihi Yarımada Yönetim Planı, Mayıs 2018, sf. 174)

VII-PP28 YÖNETİM PLANI ALANI'NDAKİ KÜLTÜREL MİRASA YÖNELİK AFET RİSKİNİN AZALTILMASI ARAŞTIRMA PROJESİ		
Sorumlu Kurum: AKOM, İBB İtfaiye Daire Başkanlığı, İBB Mali Hizmetler Daire Başkanlığı Strateji Geliştirme Müdürlüğü, Valilik-İl Afet ve Acil Durum Müdürlüğü ve İl Özel İdaresi-İstanbul Proje Koordinasyon Birimi, Vakıflar 1. Bölge Müdürlüğü, İstanbul Rölöve Anıtlar Müdürlüğü **İlgili Kurum**: İBB Deprem Risk Yönetimi ve Kentsel İyileştirme Daire Başkanlığı ve Alan Yönetimi Başkanlığı, Fatih Belediyesi		
EYLEMLER	**TAMAMLANMIŞ ÇALIŞMALAR**	**DEVAM EDEN ÇALIŞMALAR**
VIIH1S1E1. Yönetim Planı Alanı içinde afetlere karşı güçlendirme çalışmalarını Alan Yönetimi Başkanlığının desteğiyle gündeme almak, sürekli gündemde tutmak		
VIIH1S1E2. Yönetim Planı Alanı'nın Acil Eylem Planı'nı eğitim ve tanıtma faaliyetleri ile yaygınlaştırmak ve pilot uygulamaların yapılmasını programlamak	· Yerel Afet Gönüllüleri Eğitimi / İSTANBUL AFAD · Afete Hazır Türkiye Bilinçlendirme ve Eğitim Seferberliği Projesi / İSTANBUL AFAD · Güvenli Yaşam Eğitim Programı / İSTANBUL AFAD	
VIIH1S2E1. Tarihi Yarımada ile ilgili tüm planlama çalışmalarında afet riski araştırma sonuçlarının değerlendirilmesini sağlamak	· Meteorolojik Risklerin İstanbul'a Etkisinin Analizi / AKOM, İTÜ	

Proje kapsamında tanımlanan "VIIH3S1E1. Deprem riski altında bulunan kültür mirasını tespit etmek" eylemiyle ilgili olarak, "farklı kurumların farklı ölçeklerde çalıştıkları, ancak bir üst koordinasyon sonucunda birbiri ile entegre edilebilecek şekilde çalışmaların yeniden düzenlenebileceği" vurgulanmıştır.

Aynı proje paketi kapsamında tanımlanan "VIIH3S1E2. Önceliklerine göre risk altındaki kültür varlıklarını afetlere karşı güçlendirme faaliyetlerini etaplamak, bütçe ve zaman programı oluşturmak" eylemine ilişkin, Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığının (AFAD), "VIIH3S1E3. Restorasyon, güçlendirme vb. projeler için bütçeye sahip olan kurumların kaynak kullanımının en az 1 yıl süre için Yönetim Planı Alanı'na tahsis edilmesini sağlamak" eylemi ile özellikle 2015 yılı itibari ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Toplu Konut İdaresinin, "VIIH4S1E1. Yangın risk haritasında tehlike altındaki kültür mirasını tanımlamak, belirli aralıklarla güncellemek, gerekli önlemlerin alınmasını sağlamak", "VIIH4S1E2. Alandaki yangın hidrantı sayısının yeterli düzeye çıkarılmasını sağlamak" ve "VIIH4S1E3. Yangın riskine karşı riskli kullanımları tespit edecek, Alan'da yer almayacak faaliyetleri belirleyecek, ilgili önlemleri ve uygulama-denetimden sorumlu kurumları tanımlayacak ve anında müdahale için görevlendirecek, güvenlik altyapısını geliştirecek bir sistemin kurulmasına öncülük etmek" eylemleri ile İstanbul İtfaiye Daire Başkanlığı ve alt kurumları, AKOM ve İstanbul Büyükşehir Belediyesinin çeşitli müdürlüklerinin yapmış oldukları çalışmalar ön plana çıkmıştır (Tablo 7).

Tablo 7

Risk Yönetimi VII-PP29 Proje Paketi Tamamlanmış ve Devam Eden Çalışmalar

VII-PP29 YÖNETİM PLANI ALANI'NDAKİ KÜLTÜREL MİRASIN AFET RİSKİNE KARŞI GÜÇLENDİRİLMESİ VE KORUNMASININ SAĞLANMASI PROJESİ		
Sorumlu Kurum: İBB Etüd ve Projeler Daire Başkanlığı, İBB Deprem Risk Yönetimi ve Kentsel İyileştirme Daire Başkanlığı, İBB İtfaiye Daire Başkanlığı, AKOM, İBB Mali Hizmetler Daire Başkanlığı, İl Özel İdaresi İstanbul Proje Koordinasyon Birimi, İstanbul Sivil Savunma Genel Müdürlüğü, İstanbul Afet ve Acil Durum Arama ve Kurtarma Birlik Müdürlüğü, Vakıflar 1. Bölge Müdürlüğü İlgili Kurum: Alan Yönetimi Başkanlığı		
EYLEMLER	**TAMAMLANMIŞ ÇALIŞMALAR / KURUM**	**DEVAM EDEN ÇALIŞMALAR**
VIIH3S1E1. Deprem riski altında bulunan kültür mirasını tespit etmek	Tarihi yapılarla ilgili tekil bina ölçeğinde deprem riskinin belirlenmesi ve yenilenmesi çalışmaları / BÜ Kandilli Rasathanesi Deprem Araştırma Enstitüsü, Deprem Mühendisliği Ana Bilim Dalı ·İstanbul Arkeoloji Müzeleri güçlendirme çalışmaları / İstanbul Rölöve ve Anıtlar Müdürlüğü, İPKB · Kültür Bakanlığının elindeki tarihi binaların risk envanteri / İstanbul Rölöve ve Anıtlar Müdürlüğü, İPKB · ELER Projesinin güncellenmesi – 2013 (Earthquake Loss Estimation Routine - Kandilli Rasathanesi tarafından 2009 yılında geliştirilen Depremsel Kayıp Tahmin Yazılımı) / AKOM · Afet Risk Yönetimi için Megaşehir Gösterge Sistemi Projesi (MegaİST) / İBB Deprem ve Zemin İnceleme Müdürlüğü ·Fatih İlçesinin Depreme Karşı Güvenli Kılınması Kapsamında, Yeniden Yapılandırma, Rehabilitasyon ve Güçlendirme Projelerini Yönlendiren Kentsel Dönüşüm Planlaması ve Yerel Eylem Plan ve Projelerinin Hazırlanması İşi / İBB Kentsel Dönüşüm Müdürlüğü	· İstanbul Sismik Riski Azaltma ve Acil Durum Hazırlık Projesi (İSMEP) 2006 – 2018 / İPKB · Topkapı Sarayı restorasyon çalışmaları / İstanbul Rölöve ve Anıtlar Müdürlüğü
VIIH3S1E2. Önceliklerine göre risk altındaki kültür varlıklarını afetlere karşı güçlendirme faaliyetlerini etaplamak, bütçe ve zaman programı oluşturmak	Ulusal Deprem Araştırma Programı (UDAP) 2012-2023 Uygulamalı Araştırma, Araştırma Altyapısı, Sosyal Araştırma, Bilim İnsanı Destekleme / AFAD	
VIIH3S1E3. Restorasyon, güçlendirme vb. projeler için bütçeye sahip olan kurumların kaynak kullanımının en az 1 yıl süre için Yönetim Planı Alanı'na tahsis edilmesini sağlamak		
VIIH4S1E1. Yangın risk haritasında tehlike altındaki kültür mirasını tanımlamak, belirli aralıklarla güncellemek, gerekli önlemlerin alınmasını sağlamak	Mimari Koruma ve Restorasyon Alanlarında Türkiye İçin Koruma Tüzüğü / İPKB (ICOMOS, YTÜ Mimarlık Fakültesi, Kültür ve Turizm Bakanlığı işbirliği) · Yangın risk haritası / İstanbul İtfaiye Daire Başkanlığı · Dar sokaklara uygun özel araçlar (Yengeç), Doğal Afet ve Yangın Müdahale Helikopter (Alev Kartalı) / İTFAİYE · Restorasyon çalışmaları, Eski eserlerde yangın riskinin azaltılması için uygun kablolama, duman dedektörleri vb. uygulamaları / İstanbul Rölöve ve Anıtlar Müdürlüğü · Tehlike anındaki risklerinin belirlenmesine yönelik yapıların iki yıllık periyotlarla dolaşılarak raporlama yapılması / İTFAİYE · Yangın Hizmet Gurubu plan çalışmaları / İTFAİYE · Yeni yangın yönetmeliği / İTFAİYE	
VIIH4S1E2. Alan'daki yangın hidrantı sayısının yeterli düzeye çıkarılmasını sağlamak	· İhtiyaca göre hidrant yerleştirilmesi / İTFAİYE – AKOM · Yangın Hizmet Gurubu plan çalışmaları / İTFAİYE	
VIIH4S1E3. Yangın riskine karşı riskli kullanımları tespit edecek, Alan'da yer almayacak faaliyetleri belirleyecek, ilgili önlemleri ve uygulama-denetimden sorumlu kurumları tanımlayacak ve anında müdahale için görevlendirecek, güvenlik altyapısını geliştirecek bir sistemin kurulmasına öncülük etmek	Fatih İlçesinin Depreme Karşı Güvenli Kılınması Kapsamında, Yeniden Yapılandırma, Rehabilitasyon ve Güçlendirme Projelerini Yönlendiren Kentsel Dönüşüm Planlaması ve Yerel Eylem Plan ve Projelerinin Hazırlanması İşi / İBB Kentsel Dönüşüm Müdürlüğü · Tehlikeli kullanım alanlarına yönelik veri / İBB Çevre Koruma Müdürlüğü · Yangın Hizmet Gurubu plan çalışmaları / İTFAİYE	

Yönetim Planı 2018 yılında revize edilmiştir. Bu planda,;

- Afet, rsk, güçlendirme, vb kavramları yeniden tanımlanması,
- Tarihi Yarımada Afet Master Planının hazırlanması,
- Sivil mimarlık örneği yapılarla ilgili çalışmaların devam ettirilmesi,
- Toplumsal risk yönetimi çalışması yapılması,
- Bina bazlı afet yönetim planları hazırlanması öngörülmektedir.

Planda, ilgili yerel birimlerin işbirliği ile Yönetim Planı Alanındaki Kültürel Mirasa Yönelik Afet Riskinin Azaltılması Projesi, Kültürel Mirasın Afet Riskine Karşı Güçlendirilmesi ve Korunmasının Sağlanması Projesi, Alandaki Sokak Dokusundan Kaynaklanan Afet Risk Alanlarının Belirlenmesi Projesi gibi çalışmaların yapılması önerilmiştir.

Bu kapsamda, Yönetim Planı Alanı içinde afetlere karşı güçlendirme çalışmalarını Alan Yönetim Başkanlığının desteğiyle gündeme almak ve sürekli gündemde tutmak,

Acil Eylem Planı'nı eğitim ve tanıtma faaliyetleri ile yaygınlaştırmak ve pilot uygulamaların yapılmasını programlamak,

Tarihi Yarımada ile ilgili tüm planlama çalışmalarında afet riski araştırma sonuçlarının değerlendirilmesini sağlamak,

Kültürel mirasa yönelik özel riskleri belirlemek,

Güçlendirme ile ilgili rehber ve şartname hazırlamak,

Afet için lojistik planlaması yapılmasını sağlamak,

Park ve açık alanları gvenli tahliye alanları olarak düzenlemek, mevcut dar yol şebekesini güvenli tahliye ve acil durum araç yolu olarak kullanılabilmesi için iyileştirmek, vb. eylemler planlanmıştır.

İstanbul İl Afet Riski Azaltma Planı (2021)

2021 tarihinde yayınlanan İstanbul İl Afet Riski Azaltma Planı'na göre o tarihte Fatih ilçesinde ilan edilmiş riskli alan bulunmamaktadır. Alandaki yapı stoğu, ağırlıklı olarak 1980 öncesinde inşa olmuştur (Tablo 8).

Tablo 8

Fatih İlçesi Yapı Stoğu

İlçe	Yapım Yılı			Kat Sayısı			Yapım Türleri					
Fatih	1980 öncesi	1980-2000 arası	2000 sonrası	1-4 kat arası	5-8 kat arası	9-19 kat arası	Ahşap	Yığma	Betonarme	Prefabrik	Tünel Kalıp	Çelik
	31.899	7.887	3.774	22.488	20.782	200	1136	13.113	29.105	96	19	91

Rapor İstanbul ilçelerinde 2019-2021 yıllarına ait poliçe sayılarını da ortaya koymuştur. Buna göre, zorunlu deprem sigortasına sahip ilçeler arasında Fatih alt sıralarda yer alan bir ilçe olarak olarak belirlenmiştir (Tablo 9).

Tablo 9
İstanbul İlçelerinde Düzenlenen Deprem Poliçeleri Sayıları

İlçe Adı	2019 Poliçe Sayısı	2020 Poliçe Sayısı	2021 Poliçe Sayısı
Adalar	6.693	7.060	7.236
Arnavutköy	27.419	32.737	32.472
Ataşehir	65.286	72.372	72.353
Avcılar	63.229	74.027	69.395
Bağcılar	68.002	81.209	79.045
Bahçelievler	84.720	97.203	93.802
Başakşehir	72.724	78.523	75.284
Bayrampaşa	31.045	36.101	35.592
Beşiktaş	54.451	57.827	57.958
Beykoz	17.096	19.054	20.273
Beylikdüzü	63.420	75.100	74.892
Beyoğlu	35.051	40.818	38.688
Büyükçekmece	48.884	56.181	56.016
Çatalca	9.477	9.477	9.557
Çekmeköy	39.689	46.394	49.113
Esenler	37.539	44.550	42.288
Esenyurt	182.257	196.535	187.676
Eyüpsultan	63.276	73.510	71.222
Fatih	68.330	78.591	74.995
Gaziosmanpaşa	50.131	59.291	56.213
Güngören	39.013	47.390	44.857

Riskler

Deprem açısından kentin en riskli alanlarının başlarında gelen Tarihi Yarımada'nın, düzenlenen deprem poliçeleri açısından en alt sıralarda yer alması dikkat çekicidir ve alanın kırılganlığını gösteren önemli kriterlerden biridir.

Hedef ve Stratejiler

Söz konusu Rapor, İstanbul için öncelikli tehlike türü olan 'Deprem' için özellikle Fatih ilçesinin etrafında gelişen merkez ilçelerde eski yapı stoğunun önemli bir risk unsuru olduğunu, yapı stoğunun belli bölgelerde seyreltilerek yenilenmesinin alınacak en önemli önlemler arasında yer alacağını belirtmektedir. Yine, İRAP'a göre, bütünleşik risk haritalarında görülen Fatih ile Küçükçekmece arasındaki yüksek yapı yoğunluğunun olduğu ilçelerde sosyal kültürel donatı alanlarının yetersiz olduğu; alanların kamulaştırma, kentsel iyileştirme ve sosyal destek projeleri ile desteklenmeye ve şehirsel alanla bütünleştirici projelerin geliştirilmesine ihtiyaç bulunduğu ifade edilmektedir.

Raporda yer alan eylemler arasında, "Fatih ilçesinde olası bir depremde fiziksel hasar görebilirliği yüksek olan Mevlanakapı, Şehremini, Akşemseddin, Seyyid Ömer, Ayvansaray, Kocamustafapaşa, Derviş Ali, Yavuz Sultan Selim, Yedikule, Hırkai Şerif, Balat, İskenderpaşa, Topkapı, Silivri Kapı, Atıkalı, Molla Gürani, Sümbül Efendi, Ali Kuşcu, Haseki Sultan, Zeyrek, Karagümrük, Cerrahpaşa, Aksaray, Cibali ve Emin Sinan mahallerinde öncelikli olmak üzere yıkılması veya ağır hasar görmesi muhtemel yapıların ilk 1 yıl

içinde tespitlerinin yapılarak, sonraki 10 yıl içinde her yıl en az %10'unu gerçekleştirecek şekilde kentsel dönüşüm veya bina yenileme projeleriyle yıkılıp yeniden yapılması veya güçlendirilmesi" bulunmaktadır. Bununla birlikte bu konuda özellikle de kamu eliyle bir çalışma başlatılmadığı görülmektedir.

Yine rapordaki eylemler içeisinde, Esenler askeri alandan devredilen veya devredilecek yerlerin İstanbul Avrupa yakasındaki ilçelere (Esenler-Bakırköy-Bahçeliveler- Bağcılar- Güngören- Bayrampaşa-Fatih- Zeytinburnu-Beyoğlu-Şişli-Küçükçekmece ve Avcılar) donatı alanları kazandırılması ve riskli yapıların kentsel dönüşüme konu edilerek kullanılmasına yönelik planlar hazırlanacağı ve uygulamaya geçileceği belirtilmiştir. Bugüne dek bu konuda Tarihi Yarımada'ya yönelik bir uygulama hayata geçirilmemiştir.

Raporda, "Fatih, Beyoğlu, Beşiktaş ilçeleri başta olmak üzere itfaiyenin ve iş makinalarının giremeyeceği darlıkta sokaklar ve çıkmazlar için kaymakamlıklar ve İlçe Belediye Başkanlıkları iştirakinde İtfaiye Daire Başkanlığı ve AFAD koordinasyonunda, Yangın ve afetlere yönelik mekansal müdahale planları geliştirileceği "ne yönelik eylem de bulunmaktaysa da bu konuda da bugüne dek bir adım atılmamıştır.

Afete ilişkin eylem planları arasında, Tsunami Tahliye Yollarının İşaretlenmesi, Tahliye Yollarına Tabelaların Yerleştirilmesi ve Tsunami Acil Durum Bilgilendirme Panolarının Tesisi Projesi kapsamında 17 İlçede (Büyükçekmece, Silivri, Beylikdüzü, Avcılar, Küçükçekmece, Bakırköy, Zeytinburnu, Fatih, Beyoğlu, Beşiktaş, Üsküdar, Kadıköy, Maltepe, Kartal, Pendik, Tuzla, Adalar) tsunami tahliye yolları, bu yolları yönlendiren tahliye yolu tabelaları, güvenli bölgeye erişildiğini gösteren tabelalar ve bilgilendirme panolarının yerlerinin tespiti yapılması, bu tabela ve panoların yerlerine yönelik vatandaşa farkındalık eğitimleri verilmesi eylemleri de bulunmaktadır. Ancak bu eylemlere yönelik bir çalışma başlatılmamıştır.

İstanbul'un Kentsel Dönüşüm Master Planı (İKDMP) ve Tarihi Yarımada

İstanbul'un Kentsel Dönüşüm Master Planı (İKDMP) 2016 ile 2018 yılları arasında İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kentsel Dönüşüm Müdürlüğü tarafından afet riskine karşı bütüncül ve kapsayıcı bir yaklaşımla İstanbul'un 39 ilçesini de kapsayacak bir şekilde bilimsel yaklaşım geliştirmek amacıyla gerçekleştirilmiş olan bir projedir.

Riskler

Proje kapsamında tehlikeli yapıların mekânsal analizi yapılmış, 7 büyüklüğünden yüksek bir deprem olması durumunda, İstanbul'da tamamen yıkılma ya da ciddi boyutta hasara uğrama riski yüksek olan bina sayısının 25.000'in üzerinde olacağı tahmin edilmiştir. Bu kapsamda eski binaların oldukça fazla olduğu Fatih, bundan en çok etkilenecek iki bölgeden biri olmuştur. Fatih'te yer alan Haliç kıyıları ise tarihinde de yaşandığı üzere yüksek heyelan riski altında görülmüştür. Ayrıca "Olası Deprem Hasarları Güncellenmesi" projesi veri setinden "ilçe bazında bina riski puanlaması" verileri, İstanbul envanter (İstanbul envanteri) veri seti, dünya mirası alanları veri seti ve sit alanları (koruma alanları) veri seti kullanılarak İstanbul genelinde analizler gerçekleştirilmiştir. Bu analizlerle İstanbul genelinde yapılı miras varlıklarının yoğunlaştığı bölgeler bakımından hasar görebilirlik riski en yüksek olan yerlerin, Avrupa Yakası'nın tarihi kent merkezinde bulunan Fatih ve Beyoğlu ilçeleri olduğu tespit edilmiştir..

Hedef ve Stratejiler

Tarihi Yarımada, diğer ilçelerle birlikte analiz edilemeyecek, genellenemeyecek "kendine has" birçok özellik barındırmakta, İstanbul geneline göre farklı bir dokusu bulunmakta, bir tek Türkiye'nin değil, dünyanın da merkezi öneme sahip tarihi alanlarından birini oluşturmakta ve sosyo-ekonomik açıdan

ülke ekonomisine önemli girdiler sunmaktadır. Tüm bu özellikleri Tarihi Yarımada'yı oldukça hassas bir alan haline getirmekte ve bu da üzerinde yapılacak kentsel dönüşüm planlama çalışmalarını hassas kılmakta, detaylıca inceleme yapılması için geniş bir zaman ihtiyacı oluşturmaktadır. Bu gibi nedenlerle Tarihi Yarımada; kendi içinde daha detaylı bir biçimde, İKDMP'nin de devamı niteliğinde, benzer çalışma metodolojisi ile proje bitiminde ayrıca planlanmış ve ayrı bir proje olarak tasarlanmıştır.

Söz konusu çalışma kapsamında Tarihi Yarımada için belirlenen vizyon; "Tarihi ve kültürü izlenebilen, korunmuş, yaşam kalitesi yüksek, konut-ticaret-turizm dengesini sağlayan, kentsel dönüşüm ile dayanıklılığı arttırılmış dünya kenti İstanbul'un kültür odağı Tarihi Yarımada" olarak belirlenmiştir.

Çalışmanın Tarihi Yarımada'nın özgün yapısına zarar vermeyecek, anıtların ve önem taşıyan kültürel miras öğelerinin korunmasına öncelik veren bir kentsel dönüşüm modelinin kurgulanması hedefi kapsamında, Afetlerden zarar görme riski yüksek alanlar olmak üzere, ekonomik, sosyal ve fiziksel risk alanlarının tanımlanması, öncelikli müdahale alanlarına ilişkin etaplamanın yapılması ve bu alanların dönüşümü için uygun araçların geliştirilmesi stratejisi belirlenmiştir. Yine, alan kullanıcılarının sosyal altyapı hizmetlerine erişiminin sağlanması ve sosyal altyapının alan genelinde eksiksiz hale getirilmesi hedefi ekseninde, üst ölçekli kararlarla desantralize edileceği belirlenmiş olan bazı kamusal alanların (emniyet, hastane, valilik vb.) yaşayanların hem günlük hem de afet açısından ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik bir fırsat olarak değerlendirilip açık alan ağırlıklı donatı alanları olarak tasarlanması strtaejisi yer almaktadır.

Çalışmanın hedeflerinden biri olan, afet yönetiminin şehir çapında bir yaklaşım ile desteklenmesi, afet öncesi "koruma" ve afet sonrası "müdahale ve iyileştirme" çalışmalarının yapılması hedefi başlığı altında on adet strateji yer almaktadır:

1. Afet esnasında ve sonrasında ihtiyaç duyulacak güvenli tahliye, toplanma ve geçici barınma alanları, haberleşme, arama-kurtarma ve ilk yardım, yaralıların nakli, yangın söndürme, tehlikeli maddelerin yayılmasını önleme, güvenlik, zarar tespiti, temel gereksinme yardımları ile yaşamı normale döndürme çalışmaları yapılması amacıyla kullanılmak üzere erişilebilirliği yüksek noktalarda, yeşil alanlar, rekreasyon alanları, spor alanları vb. açık alanlar oluşturulması,
2. Afet riski taşıyan, eski değerini ve işlevini kaybeden, mekân kalitesi düşük bölgelerin sosyal, ekonomik, çevresel ve estetik boyutlar dikkate alınarak yenilenmesi,
3. Yapı stoğu açısından riski yüksek alanların tespit edilerek, gerekli etaplamanın yapılması sonrasında öncelikle dönüşüme konu edilmesinin sağlanması,
4. Afet anında halkın açık alanlara tahliye edilebilmesini sağlayacak tahliye koridorlarının oluşturulması ve asla kapanmayacak hale getirilmesi,
5. Tarihi Yarımada'da fiziki ve beşeri risklere karşı farkındalık oluşturulması,
6. Afet anı ve sonrasında ihtiyaç duyulacak bu afet müdahale alanları ile acil durumda kullanılacak tesislerin; tanımının yapılması, nüfus ve ihtiyaçlara göre standartlarının belirlenmesi,
7. Tarihi Yarımada sahil şeridinde yer alacak iskele, liman ve barınakların olası afet anında ilk yardım hizmet ve tahliye amaçlı kullanılabilecek şekilde düzenlenmesi,
8. Afet anında büyük önem taşıyacak olan sürdürülebilir kentsel ulaşım sistemine yönelik kesintisiz tahliye koridorlarının oluşturulması,
9. Acil durum tahliyesine hazırlıklı olunması, tüm yeni gelişmelerin düzeni ve tasarımı yoluyla arama ve kurtarma ve afet yönetimi sağlanması,
10. Mevcut kültürel mirasın geleceğe aktarılabilmesi için gerekli fiziksel tedbirlerin alınması

Yine dayanıklılık hedefine yönelik, afet yönetiminin şehir çapında bir yaklaşım ile desteklenmesi, afet öncesi "koruma" ve afet sonrası "müdahale ve iyileştirme" çalışmalarının yapılması hedefi kapsamında da 10 adet strateji tanılanmıştır:

1. Afet esnasında ve sonrasında ihtiyaç duyulacak güvenli tahliye, toplanma ve geçici barınma alanları, haberleşme, arama-kurtarma ve ilk yardım, yaralıların nakli, yangın söndürme, tehlikeli maddelerin yayılmasını önleme, güvenlik, zarar tespiti, temel gereksinme yardımları ile yaşamı normale döndürme çalışmaları yapılması amacıyla kullanılmak üzere erişilebilirliği yüksek noktalarda, yeşil alanlar, rekreasyon alanları, spor alanları vb. açık alanlar oluşturulması,
2. Afet riski taşıyan, eski değerini ve işlevini kaybeden, mekân kalitesi düşük bölgelerin sosyal, ekonomik, çevresel ve estetik boyutlar dikkate alınarak yenilenmesi,
3. Yapı stoğu açısından riski yüksek alanların tespit edilerek, gerekli etaplamanın yapılması sonrasında öncelikle dönüşüme konu edilmesinin sağlanması,
4. Afet anında halkın açık alanlara tahliye edilebilmesini sağlayacak tahliye koridorlarının oluşturulması ve asla kapanmayacak hale getirilmesi,
5. Tarihi Yarımada'da fiziki ve beşeri risklere karşı farkındalık oluşturulması,
6. Afet anı ve sonrasında ihtiyaç duyulacak bu afet müdahale alanları ile acil durumda kullanılacak tesislerin; tanımının yapılması, nüfus ve ihtiyaçlara göre standartlarının belirlenmesi, Strateji
7. Tarihi Yarımada sahil şeridinde yer alacak iskele, liman ve barınakların olası afet anında ilk yardım hizmet ve tahliye amaçlı kullanılabilecek şekilde düzenlenmesi,
8. Afet anında büyük önem taşıyacak olan sürdürülebilir kentsel ulaşım sistemine yönelik kesintisiz tahliye koridorlarının oluşturulması,
9. Acil durum tahliyesine hazırlıklı olunması, tüm yeni gelişmelerin düzeni ve tasarımı yoluyla arama ve kurtarma ve afet yönetimi sağlanması,
10. Mevcut kültürel mirasın geleceğe aktarılabilmesi için gerekli fiziksel tedbirlerin alınması

Bölgeye ilişkin yapılan başka çalışmalarda afet için "geçici barınma ve toplanma alanları"nın neredeyse hiç belirtilmemiş olmasına karşın bu projede kendine daha çok yetebilen bir bölge olabilmesi adına kentsel dayanıklılığa da atıf yapılması ve içerdiği yeşil alt yapı sistemi ile ekolojik bir tavrın benimsenmiş olması, bu çalışmayı alanın deprem riski ve kırılganlığına yönelik önemli çalışmalardan biri halne getirmektedir.

Fatih İlçesi Kentsel Dönüşüm Strateji Belgesi (2021)

Fatih İlçesi Kentsel Dönüşüm Strateji Belgesi 2021 tarihinde Fatih Belediyesi tarafından hazırlanmıştır.

Riskler

İstanbul il genelinde Fatih ilçesi, 1. derece deprem bölgesinde ve en riskli alanda bulunmaktadır. Fatih ilçesinin, tarihi ve eski bir yerleşim olması nedeniyle kötü durumda olan tescilli eserlerin varlığı, yapı stoğunun yaklaşık olarak %90'ı 1999 Depremi öncesinde yapılmış olması, Marmara Denizi ile Haliç'e kıyısı olmasının getirdiği sıvılaşma ve tsunami tehlikesi afet riskini daha da artırmaktadır. Rapor, fiziksel ve sosyal riskleri değerlendirmektedir.

Hedef ve Stratejiler

Bu çalışma ile Fatih İlçesi'nde;

- Sağlıksız, güvensiz, ruhsatsız yapılaşmış, ekonomik ömrünü tamamlamış, kent silüetini bozan çok katlı ve estetik olmayan yapı stoğunun tespit edilerek iyileştirilmesi,

- Plansız kentleşme ve sosyal altyapı yetersizliğinin giderilmesi,

- Kentin ekonomik ve toplumsal yapısındaki bozulmaların düzenlenmesi,

- Yıpranan ve özelliğini kaybetmeye yüz tutmuş; sit alanı olarak tescil ve ilan edilen bölgeler ile bu bölgelere ait koruma alanlarının, bölgenin gelişimine uygun olarak yenilenmesi,

- Tarihi ve kültürel taşınmaz varlıkların yenilenerek korunması ve çağdaş yaşamla bütünleştirilerek kullanılması,

- Doğal afet risklerine karşı tedbirler alınması hedeflenmiştir.

Kentsel Dönüşüm Strateji Belgesinin sonuç raporu 3 bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde; analiz raporları doğrultusunda ortaya çıkan riskler ve potansiyeller doğrultusunda kentsel dönüşüm uygulamasını yönlendirecek dokuz stratejik tema belirlenmiştir. Bu temalardan "Deprem Afet Riski Odaklı" ve "Diğer Afet Riskleri Odaklı" başlığını taşıyan ikisi, Tarihi Yarımada'ya afet perspektifinden yaklaşmıştır.

Afet Sırası ve Sonrasına Hazırlıkta Yerelliğin Önemi ve Tarihi Yarımadanın Durumu

Afet sırası ve sonrası döneme dair müdahale ve iyileştirme süreçleri, hayati gereksinimlerin karşılanmasından yaşam alanlarını fiziksel ve sosyal yeniden inşayı sağlamaya dek uzanan uzun erimli, çok başlıklı ve çok aktörlü karmaşık bir süreç yönetiminin entegrasyonunu gerekli kılmaktadır. Tarihte yıkıcı depremler yaşamış olan ve yakın gelecekte büyük bir deprem bekleyen mega kent İstanbul'un afete hazırlık çalışmalarının temelini Türkiye Afet Müdahale Planı (kısaca TAMP) kapsamında hazırlanan İstanbul Afet Müdahale Planı (kısaca İSTAMP) oluşturmaktadır. Kümelenme yaklaşımı ve çok düzeyli yönetişim modelini (Marks ve Hooghe, 2004) ortaya koyan İSTAMP Tarihi Yarımada dahil olmak üzere İstanbul'da afete hazırlık planlaması kapsamında yirmiyi aşkın hizmet alanında ana ve destek çözüm ortaklarını belirleyerek yerel düzey operasyonel planlarının amaç, hedef ve çerçevelerini belirlemektedir.

İSTAMP operasyonel açıdan makrodan yerele örgütlenme ve planlama anlayışını öngörmektedir. Kenti afete hazırlamaya dair planlama sürecinde AFAD ise dinamik ve öğrenmeye açık bir kamu otoritesi olarak koordinasyon merkezi gibi konumlanmaktadır. Bu koordinasyon çok düzeyli yönetişim ve kümelenme modelini benimseyen bir afete hazırlık döngüsünde elzemdir. Nitekim İSTAMP'ın olası İstanbul depremi karşısında başarılı sonuç verebilmesi her bir yatay düzlemin (çalışma grubunun) kendi dikey ilişkisinde (ana – destek çözüm ortakları) yetki ve sorumlulukları adil, açık ve hakkaniyetli biçimde dağıtması ile mümkündür.

2023 depremleri öncesi yapılan saha görüşmeleri yerel düzey operasyonel planlarda koordinasyon, işbirliği ve öz kapasiteyi güçlü kılacak ve özellikle yereldeki örgütlenmeyi aktif aktörler olarak sistematik biçimde konumlandıracak katılımcı bir model ile desteklemek yerine, tavandan tabana talimat usulünü benimseyen bir planlama anlayışının hakim olduğu ifade edilmiştir. Bu noktada özel olarak korunması gereken tarihi mekanlara ilişkin alınan özel önlemler dışında yerel düzey operasyonel planlarda Tarihi Yarımada özelinde özel önlemlere rastlanmamıştır. Bu kapsamda Tarihi Yarımada için öngörülen önlemler de tıpkı diğer kentsel alanlarda olduğu gibi temelde afet sonrası güvenli kamusal alanların

(acil toplanma alanları, barınma alanları-tesisleri, tahliye alanları) belirlenmesi, potansiyel afetzede olacak akredite arama-kurtarma ekiplerinin yerelde oluşturulması, kaymakamlık başkanlığında ilçe afet koordinasyon merkezlerinin kurularak yerel düzey operasyonel planların görev ve sorumluluk tahsislerine odaklanmaktadır. Ancak yerelin mevcut yönetsel ve kurumsal kapasitelerini göz ardı etme riskini doğuran katılımcılıktan uzak tavandan tabana planlama yaklaşımı, görev ve sorumluluk yüklenen ilgili aktörlerin ve özellikle de yerel yönetimlerin afet sırası ve sonrası sahada yetki alabilme kabiliyetlerini geliştirmede ve beklenmedik durumları yönetebilmede yeterli donanımı kazanmalarına olanak tanıyan bir hazırlık sürecini beslememektedir (Yurtcanlı Duymaz ve Kahveci, 2023).

Nitekim Tarihi Yarımadanın afete hazırlık çalışmalarını yürüten yerel yönetimin mevcut kurumsal ve yönetsel kapasitesine dair yapılan görüşmelerde afet konusunun yerelin öncelikli konu başlıkları arasında yer bulamadığı; kurum içi yatay ve dikey ilişkilerin zayıf olduğu; afete hazırlıkla ilgili birimin yeterli sayıda uzman ve deneyimli personel istihdam etmediği ve bu birime özgülenmiş bağımsız bir bütçenin ayrılmadığı ve bu nedenle kurumsallaşmanın bireysel ve sınırlı kaldığı görülmüştür. Üstelik fiziksel çalışma ortamı olarak afetle ilgili birimin deprem sonrası taşkın ve tsunami risk bölgesi içinde konumlandığı tespit edilmiştir. Saha görüşmeleri neticesinde ortaya çıkan genel tablo, afet yönetiminde yerel düzeydeki başarının doğrudan bağlantılı olduğu yerel yönetimlerin kaynaklarının (insan, ekipman, bilgi kaynakları, vb.) ve kapasitelerinin, kendi önceliklerinden ve planlamalarından bağımsız olarak, afet müdahale planlamalarına konu edildiği ve fakat buna karşın afet süreç yönetiminde ikincil aktör olarak konumlandırılmalarının sorumluluk paylaşımında adil ve hakkaniyetli bir çözüm sunmadığı ve bunun gerek saha planlamasındaki motivasyonu gerekse yerel yönetimlerin afet konusuna yaklaşımını olumsuz etkilediğidir (Yurtcanlı Duymaz ve Kahveci, 2023). Nitekim saha görüşmelerinin ortaklaştığı husus planlama mantığının ters işlediği mikro düzeyi halletmeden, mikronun ihtiyaçları tespit edilmeden daha kolay ve az zahmetli olan makro düzlemin öncelendiği eleştirileri olmuştur.

Yerel Yönetim Mevzuatı

Yerel yönetimlerin afet yönetiminde merkezi idarenin yanında tali görevde olduğunu söylemek mümkündür. Bununla birlikte mevzuata göre Türkiye'deki yerel yönetimler, afet yönetimi alanında önemli sorumluluklar üstlenmiş durumdadır. Bu sorumluluklar, yerel mevzuat çerçevesinde belirli görevleri içermektedir ve genellikle bütünleşik bir afet yönetimi modelini takip etmektedir.

Yerel yönetimlerin afet yönetimi alanındaki rolü, acil durum planlaması ve risk azaltma çalışmaları açısından büyük önem taşımaktadır. Bu kapsamda, farklı idari birimlerin sorumlulukları belirlenmiş ve yetkilendirilmiştir.

Büyükşehir Belediyeleri, afet risk yönetimi ve hazırlık süreçlerinde merkezi bir rol oynamaktadır. 5393 Sayılı Belediye Kanunu'nun 53. Maddesi uyarınca, bu belediyeler afet ve acil durum planları yapmakla, gerekli ekipman ve donanımı temin etmekle, yerel halkı afete hazırlamak ve eğitmekle yükümlüdürler. Ayrıca, imar, su, kanalizasyon gibi kentsel altyapı hizmetleri ile acil yardım, kurtarma, itfaiye ve ambulans gibi hizmetleri de sunarlar.

Büyükşehir Belediye Kanunu'nun 5216 Sayılı hükümleri ise büyükşehir belediyelerine afetlerle ilgili olarak çeşitli görevler vermektedir. İmar planı yapma, coğrafi ve kent bilgi sistemleri kurma, çevre koruma, su ve kanalizasyon gibi kentsel altyapı hizmetleri sağlama yanında, afet riski taşıyan bölgeler için planlama yapma, diğer bölgelere yardım ve malzeme desteği sağlama, itfaiye ve acil yardım hizmetlerini yürütme, afete karşı alınacak önlemleri denetleme gibi görevler büyükşehir belediyelerinin sorumlulukları arasında bulunmaktadır.

İlçe belediyeleri ise, Büyükşehir Belediye Kanunu'na göre afet yönetimi alanında daha yerel düzeyde görevler üstlenirler. Afet riski taşıyan veya can ve mal güvenliği açısından tehlike oluşturan binaları tahliye etme veya yıkma gibi önemli sorumlulukları vardır.

Bu bağlamda, Türkiye'deki yerel yönetimlerin afet yönetimiyle ilgili yasal sorumlulukları, afet risklerini azaltma, afet ve acil durum planları yapma, ekip ve donanımları hazırlama, halkı eğitme gibi temel unsurlar etrafında şekillenmektedir. Bu görevler, afetlerin etkilerini minimize etme ve toplumun afetlere karşı direncini artırma amacı taşır.

AFAD (Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı) il müdürlükleri ise yerel yönetimlerin afet önlemlerini denetler ve koordinasyonu sağlar. AFAD, merkezi yönetim ile yerel yönetimler arasında bilgi alışverişi ve işbirliği sağlayarak afet yönetimi süreçlerinin etkin bir şekilde yürütülmesine katkıda bulunur.

Ancak başta da belirtildiği gibi yerel yönetimlere ait olan görevler icra gerektirirken yeterince yetkiyi barındırmamaktadır. Bu da uygulamada kesintilerin yaşanmasına, yerindenlik ilkesinin yeterince uygulanaması şeklinde sonuçlar yaratmaktadır.

Sonuç ve Tartışma

İstanbul tarihi, kültürel ve arkeolojik mirası ve stratejik konumu ile önemli bir kenttir. Bununla birlikte aynı zamanda bulunduğu coğrafi konum ve güncel kırılganlıkları nedeniyle yüksek afet riskine sahip bir alandır. İstanbul'un tarihi merkezi olan Tarihi Yarımada bu açıdan kritik bölgeler arasında yer almaktadır. Afetler, bu gibi tarihi kentsel alanların korunması ve yönetilmesinde risk olarak değerlendirilen durumlardan biridir. İstanbul, tarihsel süreç içinde yüksek kırılganlıkları olan bir deprem kenti olmuştur. İstanbul'un sismik açıdan faal bir konumda olması, depremlere karşı kırılganlığının sebeplerinden biridir. 20. Yüzyıl boyunca, Marmara Bölgesi'ni etkileyen birçok büyük deprem yaşanmış ve Tarihi Yarımada, geçmişte yaşanan depremlerde önemli kayıplara uğramıştır. Bununla birlikte, Tarihi Yarımada sadece yapısal değil, aynı zamanda insanlığın önemli kültürel ve tarihi mirasına ev sahipliği yapan bir bölge olarak, İstanbul'un deprem hafıza mekanları arasında önemli bir yer tutmaktadır. Tarihi Yarımada, 1509 yılında yaşanan Küçük Kıyamet gibi büyük depremlerle ciddi zararlar görmüş, ancak son yıllarda İstanbul ve Tarihi Yarımada'ya yönelik geliştirilen politikaların yetersizliği ve uygulama eksiklikleri, bu kırılganlıkları daha da artırmıştır. Özellikle 1999 Marmara Depremi sonrası yapılan bilimsel çalışmalar, teknik raporlar ve planlama çabaları, beklenen etkiyi yaratmamış ve İstanbul ile birlikte Tarihi Yarımada'nın riskleri giderek artmıştır. Bu nedenle bütünleşik ve iyi planlanmış bir afet yönetimi tarihi kent merkezleri için kritik önemdedir. Başarılı bir afet yönetimi, afet riski altında bulunan bu alanların niteliğine göre belirlenmiş, mekana özgü kırılganlıkları göz önünde bulunduran kapsayıcı ve çözüm üreten bir yönetim olacaktır.

Tarihi Yarımada, hem yapısal hem de sosyo-ekonomik açıdan yüksek kırılganlıklar barındıran bir bölgedir. Bölgede yapılan planlama ve müdahale çalışmalarının eksiklikleri, özellikle afet sonrası toplumsal ve ekonomik kırılganlıkları derinleştirmektedir. Yapısal anlamda, Tarihi Yarımada'daki binaların güncel yapısal dirençlilik mevzuatına ve sosyal donatı ihtiyaçlarına uygun olmaması, erişilebilirlik konusunda önemli zorluklara yol açmaktadır. Sosyo-ekonomik açıdan ise, bölgedeki etnik çeşitlilik, keskin sosyo-ekonomik farklılıklar ve yüksek düzeydeki kayıt dışı yabancı nüfus, olası bir deprem sonrası toplumsal kırılganlıkları artırma potansiyeline sahiptir. Bu bağlamda, mekâna özgü kırılganlıkların göz önünde bulundurulması, Tarihi Yarımada'nın afete karşı dirençli hale getirilmesi için büyük bir öneme sahiptir. Yapısal ve toplumsal kırılganlıkların yüksek olduğu bu alan, aynı zamanda İstanbul'un ekonomik hayatının yoğunlaştığı bir bölge olması sebebiyle, olası bir afetin sadece bölge sakinlerini değil, İstanbul genelindeki ekonomik yapıyı da ciddi şekilde etkileyebileceği bir durum yaratmaktadır. Bu kırılganlıklar, afete hazırlık planlamasında mekâna özgü kırılganlıkların içselleştirilmesinin ne denli önemli olduğunu bir kez daha ortaya koymaktadır.

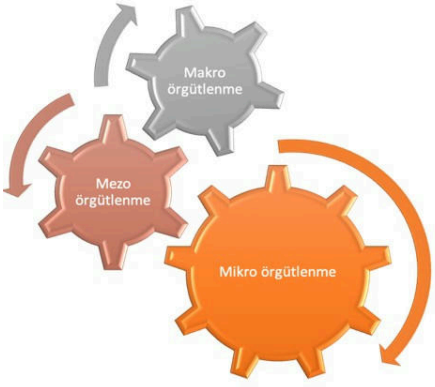
BM 2015-2030 Sendai Eylem Çerçevesi'nde vurgulanan yerel düzeydeki planlamanın ve yerel aktörlerin önemine dikkat çekilmesi, İstanbul ve Tarihi Yarımada için kritik bir yaklaşımdır. Sendai Eylem Çerçevesi kapsamında İSTAMP ve yerel düzey operasyon planlarının işlevselliği için belirlenen kriterler,

risklerin veriye dayalı tahmini, alternatif senaryoların objektif kriterlerle geliştirilmesi, ihtiyaçların doğru şekilde tespit edilmesi ve kırılgan grupların planlamaya dahil edilmesini içermektedir. Bu unsurlar, yerel düzeydeki mekânsal planlama ve afete hazırlık yaklaşımının güçlendirilmesini ve yerel örgütlenme pratiğinin kentsel alanda daha etkili hale gelmesini gerektirmektedir.

Tarihi Yarımada gibi eşsiz bir bölgenin deprem riskleriyle karşı karşıya kalması, öncelikle bir yönetim sorunudur. İstanbul'un sismik açıdan faal olan konumu ve bölgedeki özel sorunlar, afet öncesi, sırası ve sonrasına yönelik bütüncül bir yönetim politikasının geliştirilmesini zorunlu kılmaktadır. Yerel yönetimlerin ve ilgili kurumların, afete yönelik yeniden örgütlenmeleri ve kurum içindeki yatay ve dikey ilişkilerin güçlendirilmesi hem Tarihi Yarımada hem de İstanbul için büyük bir ihtiyaçtır. Bu anlamda, 2019 yılında yaşanan Silivri Depremi sonrası, afet alanına ulaşmada yaşanan aksaklıklar, yerel düzeydeki mikro örgütlenmenin önemini bir kez daha ortaya koymuştur (Şekil 6).

Şekil 6

Afet ve Acil Durum Planlarının başarılı uygulanabilirliğinde örgütlenme düzlemlerinin fonksiyonu



Afet ve acil durum planlarının başarılı uygulanabilirliği için, yerel düzeydeki örgütlenme pratiklerinin, adil ve hakkaniyetli görev paylaşımına olanak tanıyacak şekilde yapılması gerektiği vurgulanmaktadır. Tabandan tavana yaklaşımı, yereldeki aktörlerin ve kurumların tehlike ve risk algılarını geliştirmelerine ve karar alma süreçlerinin mekâna özgü kırılganlıklar odağında şekillenmesine önemli katkılar sağlayacaktır.

Sonuç olarak, Tarihi Yarımada'nın afete karşı dirençli hale gelmesi için mekânsal planlamada yerel ihtiyaçlar ve kırılganlıklar önceliklendirilmelidir. Tarihi Yarımada gibi kültür varlığı açısından son derece zengin bir Dünya Miras Alanı için güçlendirici ve onarıcı afet politikaları ve planlamaları hayatidir. İstanbul'un tarihi merkezinin, afet toplanma alanları, afet tahliye rotaları, güçlendirilmiş altyapısı, kamu hastaneleri, eğitim kurumları, diğer kamu yapıları ve kültür varlıkları ile bir bütün olarak afetlere dirençli hale getirilmesi öncelikli bir hedef olarak benimsenmelidir. Alanda kültürel mirasın olası afetlere karşı dirençli kılınmasına yönelik stratejilerin geliştirilmesi bir öncelik olarak ele alınmalıdır. Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar Planları ve Yenileme Alanlarında gerçekleşen projelerin afet politikaları ekseninde bütünleştirilmesi ve kent bütününe ilişkin afet politika ve planlarıyla buluşturulması sağlanmalıdır.

Bütüncül bir yönetim yaklaşımı, yerel aktörlerin ve kurumların etkin katılımıyla şekillenmeli, afet hazırlık planları yerel düzeydeki gerçeklere uygun hale getirilmelidir. Bu sürecin başarıyla ilerlemesi için, yerel yönetimlerin ve ilgili kurumların kapasitesinin güçlendirilmesi ve afet risklerini yönetmeye yönelik stratejik bir yaklaşım benimsenmesi gerekmektedir. Nitekim mahallelere odaklanan örgütlenme yaklaşımı afete hazırlık planlamasında adil, hakkaniyetli görev paylaşımının katılımcı bir şekilde

gerçekleşmesine olanak tanıyacaktır. Tabandan tavana yaklaşımı aynı zamanda yereldeki aktörlerin ve kurumların tehlike ve risk algılarını gelişmesine ve karar alım süreçlerinin mekana özgü kırılganlıklar odağında şekillenmesine önemli katkı sunacaktır.

Yazar Bilgileri

Seda Yurtcanlı Duymaz
[1] İstanbul Üniversitesi, Siyasal Bilimler Fakültesi, Kamu Yönetimi ve Siyaset Bilimi Bölümü, İstanbul, Türkiye
0000-0003-3867-2067 seda.yurtcanli@istanbul.edu.tr

Ayşecan Hazal Ak Yıldırım
[1] İstanbul Üniversitesi, Siyasal Bilimler Fakültesi, Kamu Yönetimi ve Siyaset Bilimi Bölümü, İstanbul, Türkiye
0000-0003-1847-1401 aysecan.ak@istanbul.edu.tr

Sevim Budak
[1] İstanbul Üniversitesi, Siyasal Bilimler Fakültesi, Kamu Yönetimi ve Siyaset Bilimi Bölümü, İstanbul, Türkiye
0000-0003-4943-3184 sebudak@istanbul.edu.tr

Pelin Pınar Giritlioğlu
[1] İstanbul Üniversitesi, Siyasal Bilimler Fakültesi, Kamu Yönetimi ve Siyaset Bilimi Bölümü, İstanbul, Türkiye
0000-0001-5695-9091 pinozden@istanbul.edu.tr

Kaynakça | References

Altıparmak, Ö. (2024). Afet Risk Azaltma Konusunda Uluslararası Stratejik Çerçeve Belgeler ve Kurumlar H. İzmir.

Ambraseys, N.N., Fınkel, C.F. (1999). "Kıyamet-i Surga", İstanbul Dergisi, Deprem Özel Sayısı, Tarih Vakfı Yayını, İstanbul.

Angell, E. (2015). "Bir Şehir Manzarası: İstanbul'un Tarihinde Depremler" Büyük İstanbul Tarihi, Doğal Ve Beşerî Afetler Büyük İstanbul Tarihi için bkz. https://istanbultarihi.ist/27-bir-sehir-manzarasi-istanbulun-tarihinde-depremler

Blaikie, P., Cannon, T., Davis, I., & Wisner, B. (1994); At Risk: Natural Hazards, People's Vulnerability, and Disasters, London: Routledge.

Budak, S., Kahveci, M. & Tiryaki, E. İ. (2022). "İstanbul Afet Müdahale Planlarının Yerellik ve Katılımcılık Boyutundan İncelenmesi." içinde 21. Uluslararası Kamu Yönetimi Forumu Tam Metin Bildiriler Kitabı, Editörler Murat Ercan, Emrah Yıldırım, Mustafa Karaca, 183-197. İstanbul: Efeakademi Yayınları.

Cutter, S. L., Boruff, B. J., & Shirley, W. L. (2003). Social vulnerability to environmental hazards. *Social Science Quarterly*, 84(2), 242–261. https://doi.org/10.1111/1540-6237.8402002

Dinçer, İ. (2012). Kültür Mirasının Korunmasında "Risklere Hazırlık" Kavramının Gelişimi. Mimarlık, (364), 56–59. https://www.academia.edu/23248996/Kültür_Mirasının_Korunmasında_Risklere_Hazırlık_Kavramının_Gelişimi adresinden erişildi.

Dubbeling, M., Campbell, M., Hoekstra, F. ve Veenhuizen, R. van. (2009). Building resilient cities. *Urban Agriculture Magazin* (22). http://environmentportal.in/files/Building Resilient Cities.pdf adresinden erişildi.

Erdik, M., & Avcı, J.S. (1999). İstanbul İçin Deprem Tehlikesi ve Hasar Senaryosu, İstanbul Dergisi, Deprem Özel Sayısı, Tarih Vakfı Yayını.

Erdoğan, S., & Terzi, F. (2022). GIS-based seismic vulnerability assessment for the Istanbul Historical Peninsula. Journal of Design for Resilience in Architecture and Planning, 3(1), 41–62. https://doi.org/10.47818/DRArch.2022.v3i1043

Ersavaş Kavanoz, S. (2020). "Kentsel Direnç" Kavramı Üzerine. Kent ve Çevre Araştırmaları Dergisi, 2(1), 5–24. https://dergipark.org.tr/en/pub/yykentcevre/issue/55330/733459 adresinden erişildi.

Ertürk, N. (2019). Dünya Miras Alanlarında Afet Risklerinin Yönetimi: Unesco'nun Çalışmaları. Kültür Varlıklarına Yönelik Afet Risklerinin Yönetimi içinde (ss. 27–41). İstanbul Tarihi Alanları Alan Başkanlığı.

Fatih İlçesi Kentsel Dönüşüm Strateji Belgesi, Iı. Analiz Raporu - Sentez Raporu 2021

Genç, F. N. (2021). Afet Yönetimi. İstanbul: Nobel.

Genç, F. N. (2023). 6 Şubat Kahramanmaraş depremleri ve Türkiye'de Afet Yönetim Sistemi. TESAM Strateji 3, 25-29.

İlker, İ. (2011). Afetlerin Doğallığı Üzerine: Sosyal Bir Olgu Olarak Afetler ve Kırılganlık Sorunu. Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, 66(4), 187–194. doi:10.1501/sbfder_0000002236

İnciciyan, P.G. (1976). 18. Asırda İstanbul, Çev. Hrand D. Andreasyan, İstanbul Fetih Cemiyeti, 2. Baskı, İstanbul.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) (2018). İstanbul İli Genelinde Afetler Karşısında Sosyal Hasar Görebilirlik Analizi.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) (2018). İstanbul İli Marmara Kıyıları Tsunami Modelleme, Hasar Görebilirlik ve Tehlike Analizi.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) ve Kandilli Rasathanesi (2019). Fatih Olası Deprem Kayıp tahminleri Kitapçığı.

İstanbul İçin Deprem Master Planı. (2003). İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama Ve İmar Dairesi Zemin Ve Deprem İnceleme Müdürlüğü, Boğaziçi Üniversitesi İstanbul Teknik Üniversitesi Orta Doğu Teknik Üniversitesi Yıldız Teknik Üniversitesi.

İstanbul İli Sismik Mikro-Bölgeleme Dahil Afet Önleme/Azaltma Temel Planı Çalışması Raporu. (2002). Japon Uluslararası İşbirliği Ajansı (JICA), İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) , Eylül.

İstanbul Tarihi Yarımada Alan Yönetim Planı. (2018). İstanbul Tarihi Alanları Başkanlığı, Mayıs.

Japonya Uluslararası İşbirliği Ajansı (JICA) & İstanbul Büyükşehir Belediyesi. (2002). Türkiye Cumhuriyeti İstanbul ili sismik mikro-bölgeleme dahil afet önleme/azaltma temel planı çalışması (Vol. 5).

Karaman Toprak, Z. (2016). Afet Yönetimine Giriş ve Türkiye'de Örgütlenme. K. Z. Toprak ve A. Asuman (Ed.), Bütünleşik Afet Yönetimi içinde (ss. 1–36). İLKEM MATBAACILIK.

Karimzadeh, S., Miyajima, M., Hassanzadeh, R., Amiraslanzadeh, R., & Kamel, B. (2014). A GIS-based seismic hazard, building vulnerability and human loss assessment for the earthquake scenario in Tabriz. In Soil Dynamics and Earthquake Engineering (Vol. 66, pp. 263–280). Elsevier Ltd. https://doi.org/10.1016/j.soildyn.2014.06.026

Kundak, S. (2006). İstanbul'da deprem risk parametrelerinin değerlendirilmesine yönelik bir model önerisi. (Doktora tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Marks, Gary ve Liesbet Hooghe. (2004). "Contrasting visions of multi-level governance. Multi-level governance." içinde Multi Level Governance, Editörler Ian Bache ve Matthew Flinders, 15-30. Oxford: Oxford University Press.

Meerow, S., Newell, J. P. & Stults, M. (2016). Defining urban resilience: A review. *Landscape and Urban Planning*, 147, 38–49. doi:10.1016/j.landurbplan.2015.11.011

Orhan, E. (2018). Tarihi Kent Merkezlerinin Kırılganlığı ve Afet Yönetimi Üzerine Bir Değerlendirme: Ankara Saraçlar Sokağı Yangını Örneği. İdealkent, 9, 189–215. http://idealkentdergisi.com adresinden erişildi.

Öztin, F. (1999). "1894 Depremi", İstanbul Dergisi, Deprem Özel Sayısı, Tarih Vakfı Yayını, Ekim.

Pamukçiyan, K. (1993). Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Depremler Maddesi, Cilt 3, Kültür Bakanlığı Tarih Vakfı Ortak Yayını, İstanbul.

Pelling, M. (2003). The vulnerability of cities: Natural disasters and social resilience. The Vulnerability of Cities: Natural Disasters and Social Resilience. Earthscan Publications. doi:10.4324/9781849773379

Sey, Y., & Tapan, M. (1999). Dünya Kenti İstanbul ve Deprem, İstanbul Dergisi, Deprem Özel Sayısı, Tarih Vakfı Yayını.

Soyluk, A. & Köse, Z. (2024). Tarihi Alanlarda Afet Riski Azaltma Planları ve 6 Şubat 2023 Kahramanmaraş Depremleri: Kurtuluş Caddesi Örneği. Mimarlık Bilimleri ve Uygulamaları Dergisi (MBUD), 9(Special Issue), 64–83. doi:10.30785/mbud.1318866

Şengezer, B. (1999). "İstanbul Metropoliten Alanında Deprem Öncesi Planlama Stratejileri", İstanbul Dergisi, Deprem Özel Sayısı, Tarih Vakfı Yayını, Ekim.

T.C. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Deprem Risk Yönetim Ve Kentsel İyileştirme Daire Başkanlığı Deprem Ve Zemin İnceleme Müdürlüğü Raporu (2014). https://depremzemin.ibb.istanbul/wp-content/uploads/2015/11/brosur_aralik.pdf

Tarihi Yarımada Kentsel Dönüşüm Planlama Yaklaşımı Geliştirilmesi (2020). İBB Kentsel Dönüşüm Müdürlüğü Kentsel Dönüşüm Master Plan.

Tuğaç, Ç. (2019). Kentsel Dirençlilik Perspektifinden Yerel Yönetimlerin Görevleri Ve Sorumlulukları. *İdealkent*, 10(28), 984–1019. doi:10.31198/idealkent.634144

UNISDR. (2014). Hyogo Framework for Action 2005-2015 Building the Resilience of Nations and Communities to Disasters. https://www.unisdr.org/files/1037_hyogoframeworkforactionenglish.pdf adresinden erişildi.

United Nations. (2015). Sendai Framework for Disaster Risk Reduction. UN World Conference.

Özden, E. Ö. (2006). "Kentsel sit alanı" ilanı "mutlak korunuyor" anlamına geliyor mu? Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi, 21(4), 651–660.

Yurtcanlı Duymaz, S., & Kahveci, M. (2023). Olası İstanbul Depremini Beklerken Hazırlıklı Toplum Hedefinin Neresindeyiz?: 2023 Maraş Ve Hatay Depremlerinin Ardından. Ankara Barosu Dergisi, 81, Deprem Özel Sayısı – I (Kamu Hukuku), Article 13.

Yurtcanlı Duymaz, S., Giritlioğlu, P., Budak, S., Salman, C., Kahveci, M., Duymaz, E., & Ak Yıldırım, A. H. (2024). Olası İstanbul Depreminin Çevresel Zorunlu Göç Senaryosu ve Yönetimi Final Raporu. Tübitak.

Ek | Appendix

Plan ve Raporlar

Tarihi Yarımada'yı etkileyen kararların alındığı Üst Ölçekli Planların amaçları, kapsamları, vizyonları ve ortaya koydukları hedefler araştırmaya dâhil edilmiştir. İncelenen üst ölçekli planlar aşağıda gibi listelenebilmektedir:

- Çevre Düzeni Planı (ÇDP)-2009
- İstanbul Kentsel Dönüşüm Planı (İKDMP)-2016
- İstanbul Bölge Planı- İstanbul Kalkınma Ajansı-2014/2036
- İstanbul Metropoliten Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı (İUAP)-2011
- İstanbul İçin Deprem Master Planı-2003
- İstanbul Tarihi Alana Yönelik Trafik Talep Yönetimi (JICA)-2014
- 2010 Onanlı Fatih İlçesi Kentsel Sit Alanı 1/5.000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı
- 2012 Onanlı Fatih İlçesi 1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı
- UNESCO Yönetim Planı-2011
- İBB Stratejik Planı-2015/2019 • Fatih Belediyesi Stratejik Planı-2015-2019
- Fatih Deprem Odaklı Kentsel Dönüşüm Planı- 2007

Fatih İlçesi Kentsel Dönüşüm Strateji Belgesi, I. Analiz Raporu 2021

Fatih İlçesi Kentsel Dönüşüm Strateji Belgesi, II. Analiz Raporu Sentez Raporu 2021

Bölüm 6
Chapter 6

Koruma Planlaması Çerçevesinde İstanbul Tarihi Yarımada'nın Yeni Yapıları ve Modern Mimarlığı

New Buildings and Modern Architecture in Istanbul Historic Peninsula Within the Conservation Planning Framework

Turgay Kerem Koramaz [1], Demet Kolay [2] & Damla Tüfekli [3]

[1] İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul, Türkiye
[2] İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Deprem Risk Yönetimi ve Kentsel İyileştirme Dairesi Başkanlığı, Kentsel Dönüşüm Müdürlüğü, İstanbul, Türkiye
[3] İstanbul Teknik Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Programı, İstanbul, Türkiye

Öz

Bu kitap bölümünde, Tarihi Yarımada'nın planlı gelişimine tanıklık eden 20. yüzyılın "ilk dönemi"nin yeni yapıları sayılabilecek uygulamalar 'modern' mimarlık mirası olarak anılırken, 21. Yüzyılın eşiğinde kendini göstermeye başlayan ve günümüze değin devam eden neoliberal politikalarla yenilenen 'güncel' yapı stoğu değerlendirilmektedir.Tarihi kentsel alanda yeni yapı uygulamalarının bulundukları alanın yoğunluklarını ve yapılaşma baskısını artırırken, kent kimliğine neden olabileceği olumsuz etkiler, tarihi karaktere saygı duyan ve kimliğine olumlu katkıda bulunacak çağdaş mimarlık uygulamaları ile giderilebileceği savunulmaktadır. Bu bölümün temel bulguları, inşaat temelli ekonomik kalkınma modeline bağlı güncel yasal düzenlemelerle şekillenen yeni yapı uygulamalarının, Tarihi Yarımada'nın mekansal kalitesi ve miras değerinde önemli bir değişime neden olduğunu ortaya koymaktadır. Bu etkiler, kültürel miras alanlarının kimliğinin kaybolması pahasına yeni yapılaşmalara aşırı öncelik verilmesi ve kent merkezinin turizm baskın yapılaşma eğiliminin oluşması ile açıklanmaktadır. İstanbul'un merkezi iş alanı ve tarihi kent merkezi olan Tarihi Yarımada, genellikle geleneksel sivil mimarinin korunmasını göz ardı eden ancak yenileme mevzuatı nedeniyle yapısal güçlendirme öncelikli bir eğilime maruz kalmıştır. Bölüm, alanda yaşayan hane halklarının görüşleri üzerinden koruma yerine yenilemenin desteklendiği, kentsel korumanın da öncelikli olarak camileri, çeşmeleri ve şehir surlarını içeren anıtsal mimari merceğinden ele alındığı ve yirminci yüzyıl mimarlık mirasını içermediği bulgularıyla açıklamaktadır.

Abstract

While the new buildings, built in the "first period" of the 20th century, which witnessed the planned development of the Historical Peninsula, as referred to as the "modern" architectural heritage, in this chapter, the "current" building stock, which started to represent itself on the threshold of the 21st century and has been renewed with neoliberal policies that have continued until today, is evaluated. In addition to the increasing density and construction pressures in the case area where construction permits are located in the urban historic site, the negative effects they will cause on the urban identity can be eliminated with contemporary architectural practices that respect the historical pattern. The main findings of this chapter reveal a significant change in the spatial quality and heritage value of the Historic Peninsula with new building deisgn practices shaped by recent legal regulations primarily influenced by the construction-based economic development model. These effects are explained by the excessive priority given to new construction at the expense of losing the identity of heritage sites and the formation of a tourism-dominated construction tendency in the city center. The Historic Peninsula, the central business district and historical center of Istanbul, has been subject to a trend that generally ignores the preservation of traditional civil architecture but prioritizes structural strengthening due to renovation legislation. The chapter explains the further remarks that renewal rather than preservation is supported through the opinions of the households living in the area, and that

Koramaz, T. K., Kolay, D. & Tüfekli, D. (2025). Koruma planlaması çerçevesinde İstanbul Tarihi Yarımada'nın yeni yapıları ve modern mimarlığı. in A. Esen, K. Eyüpgiller K. & A. Darby D. (Eds.), *Geçmişten Günümüze Tarihi Yarımada'nın İmarı* (p. 132-151). İstanbul University Press. https://doi.org/10.26650/B/AH1.2025.008.06

This work is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.
© 2025. Koramaz, T. K., Kolay, D. & Tüfekli, D.

Turgay Kerem Koramaz koramaz@itu.edu.tr

urban conservation is viewed primarily through the lens of monumental architecture, including mosques, fountains and city walls, and does not include the twentieth century architectural heritage.

Anahtar Kelimeler Tarihi Yarımada · Yeni yapı uygulamaları · Kent planlama

Keywords Historic Peninsula · New building designs · Urban planning

Extended Summary

The debate between the preservation of traditional character and the construction of the new and modern can manifest itself in new construction permit statistics in historical background as well as in modern buildings that have gained heritage status over time and in the urban and architectural sphere, they have produced. Even the cases where significant amount of modern architectural buildings are considered in an integrity with historical urban areas reveal that the tension between the traditional and the modern cannot be discussed in one dimension and in distinctive layers. While the new buildings, built in the “first period” of the 20th century, which witnessed the planned development of the Historical Peninsula, as referred to as the “modern” architectural heritage, in this chapter, the “current” building stock, which started to represent itself on the threshold of the 21st century and has been renewed with neoliberal policies that have continued until today, is evaluated. In addition to the increasing density and construction pressures in the case area where construction permits are located in the urban historic site, the negative effects they will cause on the urban identity can be eliminated with contemporary architectural practices that respect the historical pattern.

Despite past planning and conservation efforts, the Istanbul Historic Peninsula has been subjected to urban renewal approaches that prioritize economic regeneration, omitting community involvement and proper conservation principles. Unfortunately, recent planning experiences have increasingly distanced the site from its heritage value, marked by lengthy, contentious planning processes and incomplete renewal projects. These developments have led to a commonly shared consensus among planning and conservation institutions and the experts that the Historic Peninsula has been unable to withstand the relentless pressure of urban development in the rapidly expanding metropolitan city, Istanbul. Over time, it has endangered not only registered Ottoman-era structures but also twentieth-century architecture that lacks formal legal recognition for conservation.

The examination based on the distribution of construction permits in the Historic Peninsula in the last ten years, is referred to the new building design practices, in this chapter. The findings reveal the traces of change in the spatial quality of the historical urban area next to households' opinions on urban conservation and renewal. When the number of construction-permits in Istanbul and the Historic Peninsula between 2011 and 2023 is evaluated, the extent to which the country's common planning and zoning practices affect the historical city center can be read. An evaluation of the annual trends in construction permits reveals a sharp increase in the Istanbul Historical Peninsula starting in 2013, which continued until 2018, followed by a decline in 2019. This surge in 2013 may be attributed to the enactment of Law No. 6306, commonly known as the Urban Renewal Law, which came into effect in 2012. The subsequent growth, despite the slight decline in 2019, could be linked to the introduction of Regulation No. 30443 on Procedures and Principles Regarding the Issuance of Building Registration Certificates, also referred to as the Zoning Amnesty, which was implemented in 2018. The Historical Peninsula, which is the traditional central business district and historical city center of the Istanbul metropolitan area has been exposed to the impact of the legal regulations that came into force within the scope of urban planning and zoning.

The relationship between construction permits and households’ responses are explained by the excessive priority given to new construction at the expense of losing the identity of heritage sites and the formation of a tourism-dominated development tendency in the Historic Peninsula. The case area has been also subject to a trend, generally ignoring the conservation of traditional civil architecture but prioritizing structural strengthening due to urban renewal legislation. This approach can be explained by criticisms that point out that wooden civil architecture cannot be preserved.

The chapter additionally presents that the Historic Peninsula has not been able to protect itself against the construction pressure of the constantly developing metropolitan city and has been in danger of losing many of its historical and cultural values. The Istanbul Historic Peninsula exhibits a multi-layered urban pattern, as the new building developments, just in-between and in the vicinity of the Istanbul Historic Sites, registered as World Heritage. The significance of the heritage values comes from housing both the country's most significant

Ottoman-era historical structures and twentieth-century architectural works, reflecting modern architectural heritage characteristics.

It has also emerged that Turkey needs to improve its approach to the twentieth century architectural heritage and integrate this approach with the existing conservation and planning system. The chapter explains the further remarks that renewal rather than preservation is supported through the opinions of the households living in the area, and that urban conservation is viewed primarily through the lens of monumental architecture, including mosques, fountains and city walls, and does not include the twentieth century architectural heritage.

With this chapter, it became clear that construction permits in the Istanbul Historic Peninsula should be handled with an integrated conservation approach. In particular, these practices should be considered specific to the historical and cultural identity; the important and superior role of conservation and local planning institutions should be restored. Then, efforts to increase the awareness of urban residents about conservation and cultural heritage should be prioritized. In conclusion, the legal regulations to be addressed regarding planning and zoning activities should be associated with comprehensive conservation principles, not only through structural upgrading policies and legalization-priority over renewal interventions aimed at eliminating the disaster risks and safety.

The effective use of the original functions of twentieth-century architectural heritage, alongside the conservation of their authenticity and integrity, should be key objectives in the planning of the Historical Peninsula. To achieve this, it is essential to document these assets, each representing the architectural ethos of their era and bearing modern heritage qualities of outstanding universal value. Strengthening their connection with the city, raising heritage awareness; and accessibility should also be considered as strategic priorities. In accordance with these strategies and spatial plans, a management system must be established to ensure effective control and monitoring during the planning processes and construction permit procedures, while safeguarding the Historic Peninsula's heritage.

Giriş

Kentsel koruma planlaması literatüründe yeni yapı uygulamalarının olumsuz etkilerinin önemi vurgulanmakta ve bu konudaki yasal düzenlemelerin gereği savunulmaktadır (Ahunbay, 2019). Tarihi kentsel alanlarda üstün evrensel değerin, bütünlüğün ve özgünlüğün korunmasında toplumsal ve ekonomik kalkınmanın gereği olarak güncel tasarımlar ile dengenin sağlanması, ilgili literatürün temel konularındandır. Bununla birlikte yeni yapı tasarımında geleneksel mimari üslupların olduğu gibi benimsenmesine karşı, dönemin gereksinimlerine yanıt verecek bir kentsel çevre ve peyzajının sağlanmasında incelikli bir yaklaşım da dikkate alınmalıdır. Bu incelikli yaklaşımın, düşünsel altyapısı 1933 Atina Tüzüğü'ne dayandırılmaktadır. Bu tüzük ile yeni planlama yaklaşımları ve mimari tasarım anlayışında, geleneksel üslupların taklit edilmemesi savunulmaktadır.

Tarihi kentsel alanlarda geleneksel mimari karaktere uyumu nedeniyle tartışılan tavırlardan başlıcası, II. Dünya Savaşı'ndan sonra ABD'den başlayarak hızla yayılan "Uluslararası Üslup"tur. Süsten arındırılmış çıplak yüzeyler, kübik ve prizmatik kitleler, teras çatılar, beyaz dış cepheler, geniş pencereler, çoğu kez hafif betonarme strüktürler ve çelik iskeletlerle (Hasol, 2017) ortaya konan bu üslup korunması gereken tarihi kentlerin karakterini dikkate almamakla eleştirilmiştir.

1964 yılında Venedik'te gerçekleştirilen II. Uluslararası Tarihi Anıtlar Mimar ve Teknisyenler Kongresi, koruma çabalarında önemli bir dönüm noktası olarak kabul edilmektedir. Bu kongredeki tartışmalar, koruma kapsamını tekil mimari anıtların ötesine taşıyarak tarihi kentsel alanların bütününü kapsayacak şekilde genişletmiştir. Venedik Tüzüğü olarak bilinen bu karar metninin merkezinde, tarihi ve kültürel mirasın korunmasının, miras alanının bağlamını da kapsaması ve bu alanların bütünlüğünü tehlikeye atacak değişikliklerin önlenmesi gerektiği düşünceleri yer almaktadır (Pickard, 2002).

Dünya Mirası Komitesi'nin kurulmasına dayanak oluşturan "Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına İlişkin Sözleşme"nin (Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü Genel Konferansı, 1972) ardından gelen güncel girişimler ve uluslararası konvansiyon, Dünya miras alanlarının korunma-

sına yönelik kararlılığı daha da güçlendirmiş ve bu konudaki çabaları pekiştirmeye devam etmiştir. Bu çabalar, koruma konusunda evrensel ilkeler oluşturmayı ve kültür varlıklarını tehlikeye atabilecek uygulamaları caydırmayı amaçlamaktadır. Bu sözleşme, bir kültür varlığının yakın çevresindeki yapıların yıkılarak yapının izole edilmemesi, yeni inşa edilecek yapılara ve yapı gruplarına tarihi yapıların niteliğine zarar vermeyecek şekilde izin verilmesi, yetkili kurumların izni olmadan koruma alanlarında veya çevresinde tarihi çevreye zarar verecek yeni yapı uygulaması ya da eklentinin yapılmaması ve aksi müdehaleler hakkında cezai işlem uygulanması gerektiği gibi kararların 1976'daki Nairobi konferansıyla sonuçlanan tavsiye kararlarında da (Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü Genel Konferansı, 1976) alınmasına temel oluşturmuştur.

Bu gelişmelerin ardından 1975 yılı Avrupa Miras yılı ilan edilmiş, Avrupa Konseyi Amsterdam'da toplanmıştır. Sonuç ürün olarak ortaya çıkan "Amsterdam Bildirgesi" (Avrupa Mimari Miras Kongresi, 1975), mimari mirasın korunmasına yönelik işbirlikli çabaların gerekliliğini vurgulamaktadır. Mevcut tarihi kentsel dokuya saygılı ve sorumlu uygulamaları savunan bu bildirge, hızlı kentleşmenin ve değişimin tarihi alanlar üzerindeki olumsuz etkilerini azaltmaya yönelik önlemler alınması çağrısında bulunmuştur. Kentsel korumada sosyal ve ekonomik çevre verilerini dikkate alan bir planlama anlayışı olarak bütünleşik koruma anlayışının temelini oluşturan bildirge, yeni yapıların çevreleriyle uyumlu olmasını sağlamak üzere kısıtlamaları önermekte, planlar ve yasal düzenlemelerle tarihi kentsel alanlarda yapı yoğunluğu artışının önlenmesini ve yeniden yapım yerine özgün niteliğin korunmasını desteklemektedir.

ICOMOS 1987 yılında Washington'da bir araya gelerek Venedik Tüzüğü'nü geliştirmiş ve "Tarihi Kentlerin ve Kentsel Alanların Korunması Tüzüğü" nü yayınlamıştır. "Washington Tüzüğü (1987)" olarak da bilinen bu belge ile mevcut kentsel dokuyla uyumlu olacak yeni müdahalelere ve yerel halkın karar alma süreçlerine aktif katılımına duyulan gereksinim vurgulanmıştır. Ayrıca çevrenin tarihi karakterine saygılı çağdaş mimari tavır ve yaklaşımların sağlanabileceği görüşü ortaya konmuştur. Ancak bu yeni üslupların kent içinde tarihi ve kültürel değerleri olumsuz etkileyen, zedeleyen ve tahrip olmasına neden olacak sakıncalı müdahaleleri içermemeli ve önerilen yeni kullanım ve ekonomik etkinliklerin tarihi dokuyla uyumlu olması gereği açıklanmıştır.

Tarihi kentsel alanlarda yeni yapı uygulamaları koruma literatüründe iki karşıt mimari tasarım tavrı olarak taklit veya kopyalama ile kontrast yaklaşımları ile açıklanabilmektedir. Bu yaklaşımlar, geleneksel mimari bileşenlerin tekrarında veya yeniden yorumlanışında doğrudan kopyalama, güncel bir üslup ile yenilikçi yorum, soyut atıf veya gönderme ile kasıtlı kontrast gibi müdehaleler ile tanımlanmaktadır (Davies, 1994; Semes, 2007).

Taklit veya kopyalama ile ilgili en yaygın endişe bu tavırla tasarlanan yeni yapıların, miras niteliği taşıyan ve üstün evrensel değer bütünlüğünü koruyan geleneksel mimari ve kentsel karakterden ayırt edilememesidir. 1999 yılında yenilenen ve son hali 2013'te şekillenen ve Burra Tüzüğü (2013) olarak da bilinen Avustralya ICOMOS Kültürel Öneme Sahip Yerler Tüzüğü temel olarak kültürel miras alanlarının korunmasına yönelik bir kılavuz niteliği taşımaktadır. Bu tüzük, yeni yapı tasarımlarının ölçek, biçim, renk, doku veya malzeme bakımından tarihi dokuya uygun olabileceğini ancak taklit uygulamaların önüne geçilmesi gerektiğini savunmaktadır.

1980'li yıllarda modern mimarlık uygulamalarına olan ilginin mimarlar arasında paylaşılmasına rağmen, 1990'lı yıllar ile birlikte uluslararası ölçekte korunması gereken kültür varlığı olarak modern mimarlığın benimsenmesi savunuları da ortaya çıkmıştır. Bu konu, özellikle Bauhaus Dessau yapılarının ve Weimar'daki ilk dönem modern mimarlık eserlerinin 1996 yılında Dünya Mirası Listesi'ne eklenmesiyle daha fazla ilgi görür hale gelmiştir (Prudon, 2008).

Modern mimarlık mirasına ilişkin tanımlamalar ülkeler ve kurumlar arasında farklılık gösterebilmektedir. Avrupa Konseyi, modern mirası yirminci yüzyıl mimarlık mirası olarak kabul etmektedir, ancak

UNESCO, Dünya Miras Merkezi, modern mimarlık miras dönemini, sanayileşme ve sömürgeleştirme sonrasında meydana gelen önemli bir geçiş dönemi olarak on dokuzuncu yüzyılı da dahil ederek genişletmektedir (Baturayoğlu Yöney, 2016). 1988 yılında kurulan Docomomo International da modern mimarlık mirasını belgelemeye ve korumaya odaklanan kuruluş olarak ilgili çalışmaları yürütmektedir. Kuruluşun ilk kez 1990'da kabul edilen ve 2014'te Seul'de güncellenen Eindhoven Bildirisi koruma yaklaşımlarını öncelikle ikonik yapılarla önceliklendirirken, süregelen yıllarda, nitelikli yapılı çevrelerde modern mimarlık yaklaşımları da kapsamına dahil etmiştir.

Modern mimarlık mirasının uluslararası sözleşmelerde ve gündeminde yer almasına rağmen, ulusların kendi mevzuatlarında tanımlayacağı; bağlayıcı tanım ve koruma statülerini paylaşacağı bir sistemin belirlenmesi ihtiyacı ortaya çıkmıştır (Uskokovic, 2002). ICOMOS'un 20. Yüzyıl Mirası Eylem Planı olarak başlatılan ve Montreal Eylem Planı (MAP20) olarak adlandırılan çalışma ile (Uskokovic,2002) ICOMOS üye ülkelerinin ve komitelerinin kültürel mirasın tanımındaki entelektüel, sosyal, teknolojik veya sanatsal gelişimini değerlendirmeleri beklenmiştir. Bu kitap bölümünün başlıkları 20. Yüzyıl mirasının belgelenmesi, korunması, izlenmesi ile bu değerin yaygın kamuoyu düzeyinde farkındalığının artırılması olmuştur. Venedik Tüzüğü'nden devralınan kültür varlığının korunması anlayışı ile 20. Yüzyılın sonlarında tanımı genişleyerek modern mimarlığın da miras kapsamına alınması, kendini tarihi kentsel alanlardaki yeni yapı uygulamalarında ve bu alanlarda miras niteliği kazanan modern yapılarda da kendini gösterebilmektedir. Hatta kimi modern mimarlık yapılarının tarihi kentsel alan ile birlikte ele alındığı durumlar geleneksel ve modern arasındaki gerilimi tek boyutlu ve katmanda tartışılamayacağını ortaya koymaktadır (Tüfekli, 2021). Tarihi kent dokusunda ya da mevcut yerleşik kentsel alanlarda inşa edilen yeni yapıların dönemleri itibariyle miras niteliği kazanmasında "modern mimarlık" anlayışının uluslararası odağı ile 20. yüzyılın kalıcı ve sürekli mimarlık karakterini, malzeme ve hafıza değerini paylaşması etkili olmaktadır (Uskokovic, 2002).

Bu kitap bölümü, Türkiye koruma planlaması sisteminde tarihi çevrede modern mimarlık mirası ve yeni yapı uygulamalarını İstanbul Tarihi Yarımada örneğinde birararada incelemekte, bu uygulamaların tarihi kentsel alanın mekânsal niteliğine etkisi ile "ilk dönem" yeni yapıları olarak yirminci yüzyıl mimarlığının koruma planlaması çerçevesinde miras değerine olan katkısını sunmaktadır. Bu bölümde:

• Tarihi Yarımada'nın planlı gelişimine tanıklık eden 20. yüzyılın "ilk dönemi"nin yeni yapıları sayılabilecek uygulamalar 'modern' mimarlık mirası olarak anılırken,

• 21. Yüzyılın eşiğinde kendini göstermeye başlayan ve günümüze değin devam eden neoliberal politikalarla biçimlenen ve Tarihi Yarımada'da yenilenen 'güncel' yapı stoğu ayrı ayrı değerlendirilmektedir.

Bu incelemeler Tarihi Yarımada'da yapı izinlerinin son on yıldaki dağılımları ile ortaya konmaktadır. Neoliberal kent ve planlama politikaları ile İstanbul'un ve Tarihi Yarımada'nın karakterinin değişimine yön veren son yıllardaki bu değişimler (Dinçer, 2011) modern ve güncel arasındaki ayrımın tanımlanmasına katkı sağlayabilecektir. Kitap bölümü, hanehalklarının koruma ve yenileme hakkındaki görüşleri üzerinden tarihi kentsel alanın mekânsal niteliğindeki değişimin izlerini sorgulayarak sonlanmaktadır.

Türkiye Koruma Planlaması Sisteminde Yeni Yapı

Türkiye koruma planlama sisteminde yeni yapıya ilişkin mevzuat ve anlayışı kentsel koruma sisteminin ve planlama anlayışının geçmişi (Gülersoy ve diğ., 2008) ile ilişkilendirmek mümkündür. 1930'lu yılların modern mimarlık akımı Ankara ve İstanbul'a damgasını vurmuş, tarihi kent merkezlerinde yenilikçi yaklaşımlarla yeni yapı uygulamaları ortaya konmuştur. Ankara Ulus'ta yapılan Ankara Sergievi ve İller Bankası binaları (Şahin, 2013), İstanbul Beyazıt'ta yapılan İstanbul Üniversitesi Observatoryumu (Holtay, 1936) ve Karaköy'de yapılan Galata (Karaköy) Yolcu Salonu (Omay Polat, 2017) gibi yapılar, tarihi kentsel alanlarda modern mimariyi sergileyen örnekleri oluşturmaktadır. Tasarlandıkları dönemlerde

geleneksel kent dokusuyla ilişkileri ve konumu (Holtay, 1936) nedeniyle eleştirilen modern yapılar (Adnan, 1931), takip eden dönemlerde, korunması gereken modern mimarlık mirası olarak anılır hale gelmişlerdir.

Erken Cumhuriyet döneminde imar konusunda kapsamlı bir ulusal mevzuat bulunmamakta olup, Osmanlı İmparatorluğu'ndan miras kalan 1848 tarihli Ebniye Kanunu ve bu kanunda yapılan kısmi değişiklikler yürürlükte kalmaya devam etmiştir (Ersoy, 2017). 1933 yılında çıkarılan 2290 sayılı Belediye İmar ve Yolları Kanunu, ilk kez yeni yapı uygulamalarında anıtların etrafında her yönden en az 10 metre mesafe bırakılmasını zorunlu kılan imar düzenlemesini getirmiştir. 1950'li yıllardaki hızlı kentleşme, özellikle tek partili siyasi hayattan çok partili hayata geçiş ve ulaşım politikasındaki değişiklikler kentlerde hızlı bir gelişmeye ve ne yazık ki beraberinde yıkımlara neden olmuştur (Sayar, 1956; Özaydın vd., 2010). Bu dönemde "Menderes Operasyonları" olarak da bilinen politika ve uygulamalarla tüm ülke genelinde geniş yollar açılmış, otoyol öncelikli bir ulaşım planlaması izlenerek demiryollarının etkinliği azaltılmıştır. Kent içinde ulaşım akslarının genişletilmesi ve karayollarının artırılması faaliyetleri sırasında tarihi alanlara gereken özen gösterilmemiş, tarihi ve kültürel değere sahip taşınmazların zarar görmesine hatta yok olmasına neden olunmuştur. Menderes döneminde imar, politik bir propaganda söylemi haline gelmiş, hükümetin yönetimdeki ve ekonomideki gücünü simgeleyen imar uygulamalarının kapsamı daha da genişletilmiştir (Doğusan, 2004).

1956 yılında 6785 sayılı İmar Kanunu'nun (Url-1) yürürlüğe girmesiyle imar faaliyetleri mesafeye dayalı yakın çevre alanları da kapsayacak şekilde genişletilmiş ve korunması gereken tarihi yapı ve anıtlara yapı yaklaşım sınırları getirilmiştir. Bu düzenleme ile yeni yapılaşmalar tarihi yapılara en az 10 metre mesafede olacak ve kültür varlığını ön plana çıkarmak amaçlandığından yeni yapı, tarihi yapıyla aynı gabarisini aşamayacaktır. 1960'da özel mülkiyette yer alan taşınmaz eski eserlerle ilgili de kararlar alınmış, kullanım hakları sınırlandırılarak restorasyon zorunluluğu getirilmiştir (Url-2).

Bu dönemde büyük şehirlerde "Nazım İmar Müdürlükleri" kurularak 1965 tarihli "Kat Mülkiyeti Kanunu" ile apartman yapımı teşvik edilmeye başlanmıştır. Bu dönem itibariyle yeni yapılarda tanımlanan bağımsız birimlerle mülkiyetin paylaşılması sağlanmış, kent topraklarındaki arsaların çok fazla değer kazanmasına neden olunmuştur (Kahraman, 2006). Sayıca artan apartmanların nitelikli, modern mimarlık örneklerini görmek mümkün olsa da tarihi çevrelerdeki karşılığı çoğunlukla dokuyla uyumsuz, niteliksiz yapılaşmalar olmuştur.

1983 yılında çıkarılan 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu (Url-3), kültür varlığının inşa yılına dayalı kriterin ötesinde korumanın gerekliliğini vurgulamaktadır. Bu mevzuat ile koruma ve planlama sisteminde yeni gelişmeler sağlanmış, değişen sosyo-politik ortama uyum sağlanırken koruma ve planlamada yaşanan zorlukların üstesinden gelmeye yönelik güncel yaklaşımlar üretme gayretine girilmiştir. Bu yasa ile kültür varlığı olarak tescil edilen sitler için tanımlanan bir planlama aracı olarak koruma amaçlı imar planları yapılıncaya değin Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu "Geçiş Dönemi Yapılaşma Şartları" belirleyecek; yerel planlama ve koruma örgütlerince hazırlanacak ve onaylanacak yeni planlara kadar mevcut planlar geçerliliğini kaybetmiş olacaktır. Bir diğer önemli yasal düzenleme olarak Boğaziçi Kanunu (Url-4) ile dönemin modern mimarlık örneklerini barındıran İstanbul Boğaziçi'nde yeni yapıların yapılması engellenmiştir. Artık Boğaziçi'nde yeni yapı üretilemeyecek sadece rekonstrüksiyon (aslına uygun yeniden yapım) yapılabilecektir. Cumhuriyetten sonra Boğaziçi Kanunu'na kadar geçen sürede yapılan bazı yalılar, dönemini yansıtan modern mimarlık örnekleri olarak önem kazanmışlardır. Bu dönem itibarıyla güçlendirilen planlama ve koruma mevzuatına rağmen tarihi kentsel alanlar üzerindeki yeni yapılaşmanın olumsuz etkileri günümüze değin kendini göstermiştir.

Türkiye'nin 1980 sonrası neoliberal ekonomiye geçişin, arazi kullanımı, mekansal planlama ve mimarlık üzerindeki yansımaları belirgin düzeydedir (Hasol, 2017). İmar çalışmalarında ilginin Ankara'dan

sonra yeniden İstanbul'a yönelmesi ve dönemin belediye başkanı Bedrettin Dalan'ın benimsemiş olduğu yüksek katlı gelişmeye dayalı imar politikasıyla tarihi çevreleri olumsuz etkileyen uygulamalar gerçekleşmiştir. Dolmabahçe Sarayı'nın çevresini saran ve Boğaziçi silüetine ciddi zararlar veren yüksek katlı yapıları ve İstanbul tarihinin bir dönemini temsil eden yapıları yok eden Tarlabaşı Bulvarını bu uygulamalara örnek olarak gösteren Hasol (2017), bütün bu uygulamaları plansız, yasadışı ancak kalıcı kentsel müdahaleler olarak değerlendirmektedir.

2005 tarihli Yenileme Yasası olarak bildiğimiz 5366 sayılı Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun yıpranmış tarihi kentsel çevrelerin yenilenmesini amaçlamaktaydı. Ancak (yakın zamanda kapatılan) Yenileme Alanları Koruma Bölge Kurullarının kurulması ve bu alanlarda koruma anlayışı yerine yenileme uygulamasının önceliklendirilmesi ile sosyal konuların dikkate alınmaması, bu kanunla ortaya konan uygulamaların başarısızlıkla sonuçlanmasına neden olmuştur (Dinçer, 2011). Yasal süreçler, mali kısıtlamalar ve paydaşlar arasındaki iletişim ve katılım engelleri yenileme çabalarını sekteye uğratmış ve bu alanların niteliğinin kaybolmasına ve kullanım dışı kalmalarına neden olmuştur.

İstanbul Tarihi Yarımada'nın Planlı Gelişimine Tanıklık Eden Yirminci Yüzyil Mimarlığı

Bu bölümde, Tarihi Yarımada'nın planlı gelişimine tanıklık eden 20. yy'ın "ilk dönemi"ndeki yeni yapı uygulamaları olarak değerlendirilebilecek kültür varlıkları, modern mimarlık mirası olarak anılmaktadır. Dünya'da 20. yüzyıl mimarlık mirasının, zamansal eşiğinin tam olarak belirlenmesi zor olmakla birlikte bu mirasın tanımı ülkelere, değerine ve bağlamına göre değişebilmektedir (Uskokovic, 2002). Kentlerin tarihsel, politik, kültürel ve teknolojik gelişime tanıklık eden bu kültür varlıkları, aynı zamanda kentlerin mekânsal ve planlama gelişimine de ışık tutmaktadır. Bu nedenle 20. yüzyıl mimarlığının belge değeri Petrulis, (2008)'in medeniyetlerin ve kentlerin gelişim -tarihinin- korunması (preserving development) olarak ifade ettiği yaklaşımla ilişkilendirilirken bu incelemede de Tarihi Yarımada'nın planlı gelişimine tanıklık eden dönem yapıları anlayışı ele alınmıştır.

İstanbul'un mekânsal yapısı 18. yüzyıla kadar büyük ölçüde değişmeden kalmış, toplumsal ve ekonomik yapısındaki değişimlerle birlikte kentsel mekanındaki değişim bu dönemin ardından yaşanmıştır (Ortaylı, 1977). Tanzimat Fermanı ile gelen batılılaşma çalışmaları, kente ilişkin ilk yasal düzenlemelerin oluşumuna neden olmuş ve beraberinde planlama çalışmalarını bölgesel ölçekten kentsel ölçeğe taşımıştır. Ancak Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde yapılan imar planlama çalışmaları, daha çok haritacılığın gelişmesine yardımcı olan (Tekeli, 1998), planlama süreç ve araçlarını takip etmeyen uygulamalar olarak değerlendirilebilmektedir. Bu değerlendirmenin yanında 19 yy. İstanbul yangınlarının da Tarihi Yarımada'nın kentsel karakterini büyük ölçüde değiştirdiği ve yeni yapı düzenine geçişe de neden olabildiği dikkate alınmalıdır. Tarihi Yarımada'nın yaygın ahşap yapı geleneğinin, yapı tipolojisi ve mekânsal örgütlenme düzeniyle moderne ve yeniye dönüşümü yine bu dönemde yaşanmıştır (Özcan, 2006).

1918 yılında çıkan yangında evleri yanan düşük gelirli kesime konut sağlamak için yapılan Harikzedegarı (Tayyare) Apartmanı, İstanbul'un bilinen en eski apartmanlarından biri olarak betonarme malzemenin erken dönemdeki kullanımına örnek oluşturmaktadır (Görgülü, 2016). İstanbul'un ilk toplu konut örneklerinden olan bu apartmanlar 1926 yılında Türk Hava Kurumu'na devredilmiş, günümüzde ise otel olarak kullanılmaktadır. Sirkeci'deki Posta ve Telgraf Nezareti Binası'nın tasarımında Osmanlı mimari öğelerinin, batı teknolojisiyle birlikte kullanılması, çağdaş bir milli mimarlık anlayışı yaratma çabası olarak yorumlanırken, Haydarpaşa Yolcu Salonu ve IV. Vakıf Han Birinci Ulusalcı Mimarlık akımı örneği olarak göstermektedir (Hasol, 2017). Günümüzde Büyük Postane yine postane ve aynı zamanda

müze olarak varlığını sürdürürken, Haydarpaşa Yolcu Salonu ne yazık ki kullanılmamaktadır, Vakıf Han ise otele dönüştürülmüştür.

İstanbul Belediyesi, kentin geleceğini planlamak amacıyla 1933 yılında ilk kez kentin planları için bir yarışma düzenlemiş ve Dünyaca ünlü mimar ve plancıları davet etmiştir. Fransız mimar Henri Prost, başlangıçta yarışmaya katılmamış olsa da daha sonra 1936'da İstanbul Belediyesi tarafından tekrar Türkiye'ye davet edilerek kendisinden İstanbul'un imar planının hazırlanması istenmiştir (Gülersoy, 2017). Prost Planı özellikle modern binaların meydana geliş biçimleri ve sıhhi nizamlar, mahallelerin gelişimleri, arkeolojik araştırmaların bugünkü hali, ulaşım, sanayi ve ticaret alanlarının yayılma biçimleri gibi konular nazım imar planlarının temelini oluşturmuştur (Durunay ve diğ, 1972).

Prost'un yıllar boyunca etkili kalan planı, İstanbul'un silüetini ve tarihi anıt yapılarını korumayı amaçlıyor, yükseklik kısıtlamaları ve yüksek binaların yıkılmasını öneriyordu. Temel olarak modernleşme çabalarına uyum sağlarken şehrin tarihi siluetini korumayı da hedefliyordu. Prost'un planı uzun süre yürürlükte kalmasına rağmen, tam olarak uygulama olanağı bulamamış, ancak mevcut yapı faaliyetlerini kısıtlayan, korumacı yönü ağır basan bir plan niteliği kazanmıştır. Özellikle Tarihi Yarımada'da silüetin koruması için yükseklik sınırlaması getirilmesi buna bir işarettir. 40 metre kot yüksekliği sınırı teklif edilmiş ve bu yönde bazı uygulamalar önerilmiştir (Bilsel, 2011).

Çelik (1998); bu dönemde, etkileyici boyutları ve düzenli planlarıyla anıtların, düzensiz ve yoğun sokak ağıyla tam bir tezat içinde olduğunu ifade etmektedir. Eski İstanbul'un benzersiz siluetini korumak için bir çözüm arayan Prost, planının ana çizgilerini, sadece önemli anıt eserlerin etrafını açmak değil, daha çok onları uzaktan tüm ifade bütünlükleri ile beraber görünür hale getirmek üzere belirlemiştir (Angel, 1987). 1937 yılında yeni cumhuriyet döneminin ilk modern binalarından olan Galata (Karaköy) Yolcu Salonu inşa edilmiştir. Hasol'un ifadeleriyle (2017); modernist anlayıştaki bina, Genç Türkiye Cumhuriyeti'nin önemli hedeflerinden biri olan ulaştırmadaki gelişimi simgelemektedir. İlerleyen yıllarda korunması gerekli kültür varlığı olarak tescillenen yapı, 2017 yılında Galataport projesi inşaatı sırasında gerekli önlemlerin alınmaması nedeniyle yıkılmış, tartışmalı yeniden yapım müdehalesine konu olmuştur.

1950'li yıllarda Başbakan Adnan Menderes'in öncülüğünde, imar hareketleri kentin karakterinde ve peyzajında büyük değişikliklere yol açmıştır. Bu değişimlerin başında gelen ve Prost planında da öngörülen yol genişletme ve yeni yol uygulamaları, merkezi hükümetin kentsel altyapıyı modernleştirme ve modern şehircilik anlayışını hayata geçirme yönündeki çalışmaları olarak değerlendirilir (Doğusan 2004). Bu dönemde, kentsel gelişime yönelik geleneksel yaklaşımlara meydan okuyan, tarihi çevrelerde modern mimarlık uygulamaları ortaya çıkmıştır. Dikkate değer örnekler arasında 1953'te İstanbul Belediye Sarayı'nın ve 1959'da İstanbul Manifaturacılar Çarşısı'nın inşası yer alır; her ikisi de yeni olanın tarihsel bağlamla kaynaşmasına örnek olan Uluslararası Üslup anlayışındaki önemli yapılardır. Mimar Sedat Hakkı Eldem, 1964 yılında geleneksel bileşenlerin, çağdaş mimari özelliklerle buluşturan SSK Zeyrek Tesisleri tasarımıyla bu akıma daha da katkıda bulunmuştur (Hasol, 2017).

Yine 1964 yılında, 1/5000 ölçekli İstanbul Sur İçi Nazım İmar Planı'nın hazırlanması, kentsel planlama çalışmalarında önemli bir dönüm noktası olmuştur. Bu plan, Henri Prost planındaki önerileri dikkate alarak, kentin tarihi siluetini koruyacak şekilde bina yüksekliklerini düzenlemeyi amaçlamaktadır. Ancak hızlı kentleşme ve artan konut talebi, kent genelinde bina yüksekliklerini artırarak konut açığını giderme gayretlerini ön plana çıkarmıştır. Mevcut kent dokusu içerisinde tek tek yapıların yıkılarak yükselmesi sürecinin hızlandığı bu dönem, tarihi kent dokusunun ve İstanbul'un sivil mimari mirasının hızla yok olmasını beraberinde getirmiştir (Bilsel, 2015).

1980'lere değin, sınırlı sayıda da olsa tarihi çevrelerle bütünleştirme çabasına sahip modern mimarlık uygulamalarına rağmen, kentin zengin mimari mirasını korumada zorluklarla karşılaşılmıştır. Beyazıt Hamamı'nın yanına bu dönemde inşa edilen İstanbul Üniversitesi Merkez Kütüphanesi'nin

yüksekliğinin hamamı aşmaması ana tasarım kararı olmuş ve cephe özelliklerinin hamamla uyumlu olmasına dikkat edilmiştir (Hasol, 2017). Döneminin önemli mimarlık örneklerinden olan bu yapı 2019 yılında, korunması talepleriyle direnememiş ve yıkılmıştır.

1985 yılında "İstanbul'un Tarihi Alanları" olarak UNESCO tarafından Dünya Miras Alanı ilan edilen Tarihi Yarımada'da takip eden yıllar imar planları hazırlanmış ancak hukuki süreçler ile değişen sit statüleri nedeniyle Tarihi Yarımada üzerindeki tüm planlar geçerliliğini kaybetmiştir. Yeni koruma amaçlı imar planlarının hazırlanması aşamasında yapılanma taleplerini karşılamak üzere koruma kurulu tarafından Geçici Dönem Yapılanma Şartları belirlenmiştir. Kurulun tanımladığı şartlar; yoğunluk artışını içeren plan önerilerinin desteklenmemesi, değişen yeni işlev talep ve önerilerinin kısıtlanması ve depolar, toptan imalat vb. işlevlerin desantrilizasyonu yönünde olmuştur (Gülersoy ve diğ, 2009).

2000'li yıllarda İstanbul Tarihi Yarımada'nın planlama sürecini etkileyen en önemli uygulama, 16.06.2005 tarihinde, 5366 sayılı Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun ile Tarihi Yarımada üzerinde toplamda 15 adet yenileme alanının ilan edilmesi; bu alanlarda yenileme projelerinin hazırlanması ve ardından uygulanmasıdır. Özellikle bu dönem itibariyle yürütülen yenileme projeleri ile İstanbul'un tarihi kent merkezi olan Tarihi Yarımada'da fiziksel bozulma ve depreme karşı hasar görme riski konusundaki söylemlerin vurgulanması, yenileme ve ekonomik olarak yeniden canlanma projelerinin sorgulanması gerekliliğini ortaya koymuştur (Koramaz, 2018). İnsan ve koruma odaklı olmayan bu dönemin yenileme yaklaşımı, uzun ve çekişmeli hukuki süreçlerin yaşanması; bu projeleri asıl amacından uzaklaştırmış ve Süleymaniye başta olmak üzere bu alanlar yıpranmaya devam eder hale gelmiştir. Tüm bu uygulama süreçleri, planlama ve koruma kurumları ile bu kurumlarda hizmet veren uzmanların değerlendirilmelerinde büyük ölçüde paylaşılan bir görüşü doğurmuştur. Geçmişten günümüze Tarihi Yarımada, sürekli gelişmekte olan metropoliten kentin yapılaşma baskısına karşı kendini koruyamamış ve pek çok tarihi kültürel değerini kaybetme tehlikesiyle karşı karşıya kalmıştır (Kolay, 2021). Tarihi Yarımada'nın planlama geçmişinde tescilli kültür varlıklarının korunması konusundaki sorunların bulunmasının yanı sıra bu bölümde değinilen ve döneminin kültürel, politik ve teknolojik gelişimine tanıklık eden 20. yüzyıl mimarlık mirasının da korunmasını amaçlayan kararlar ne yazık ki üretilememiştir (Tüfekli, 2021) Bir sonraki bölümde, Tarihi Yarımada'nın planlama geçmişinde ve mekânsal dönüşümünde döneminin yeni yapıları olan ancak günümüz değerlendirmesinde modern mimarlık mirası değeri kazanan 20. yüzyıl mimarlığı, planlama perspektifinde incelenecektir.

Yirminci Yüzyıl Mimarlığının Tarihi Yarımada'nın Miras Değerine Katkısı

Yirminci yüzyıl mimarlığı, yeni yapım teknikleri ve inşaat malzemeleri aracılığıyla koruma ve miras niteliği olarak yeni temsil alanları üretmekte, modernleşmenin mirasıyla devraldığı çağlardaki teknolojik gelişmeyi gelecek nesillere aktarmaktadır. Modernleşmenin yapılı çevredeki yaygın etkisini büyük ölçüde tamamladığı yirminci yüzyılın ardından, içinde bulunduğumuz 21. yüzyılda miras kavramında yeni tanım ve kavramlara gereksinim duyulmuştur. Miras kavramının genişlediği bu yeni dönemde, tarihi kentsel alanlarda değişen işlevsel ve estetik tercihleri yansıtan, mimari karakteri önemli ölçüde zenginleştiren farklı akım ve tavırların da bilgisinin kapsanması gerekir hale gelmiştir.

Yirminci yüzyıl mimarlık mirasının hangi başlık ve koşullarda korunması gerektiğine odaklanırken, ICOMOS başlıca olmak üzere uluslararası kuruluşların ilgisi, bu yeni miras kavramını da içerecek şekilde genişlemiştir. Bu yöndeki ilk tartışmalar genellikle modern yapıların tarihi çevrelerdeki etkisi etrafında yoğunlaşırken yirminci yüzyıl mimarlığının koruma konusu ise uzun süre belirsiz kalmıştır. Türkiye'nin yirminci yüzyıl mimari mirasına yaklaşımını geliştirmesi ve bu yaklaşımın mevcut koruma ve planlama sistemiyle bütünleştirilmesi gereği de ortaya çıkmıştır.

Türkiye'de tarihi çevre korumanın kökeni Osmanlı İmparatorluğu'nun modernleşme çabalarına dayandığı dikkate alındığında, taşınmaz kültür varlıklarının korunması çerçevesi, temel olarak dini, kültürel, idari, askeri, endüstriyel ve ticari gibi işlevlerine ayrılmış anıtsal ve sivil mimari örnekleri ile sınıflandırılmıştır. 1983 yılında 2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu, döneme bağlı tescil koşulundaki muğlak tanımlarına rağmen, 19. yüzyıl sonrasında inşa edilen kimi yapıların da taşınmaz kültür varlığı olarak tanınmasına yönelik istisnaları da içerebilmiştir.

1987 tarihli Korunması Gerekli Taşınmaz Kültür ve Tabiat Varlıklarının Tespit ve Tescili Hakkında Yönetmelik'te taşınmaz kültür varlığının tespitinde 19 uncu yüzyıl sonundan sonra yapılmış olmasına rağmen önem ve özellikleri bakımından korunmasına gerek görülmesinin ve taşınmazın milli tarihimizdeki önemleri sebebiyle zaman unsuru söz konusu olmaksızın Milli Mücadele ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunda büyük tarihi olaylara sahne olmuş kültür varlıkları ile Mustafa Kemal Atatürk tarafından kullanılmış evlerden olmasının dikkate alınacağı belirtilmektedir. Türkiye'de taşınmaz kültür varlığının tescil işlemlerinde karşılığı tam olarak bulunmayan yirminci yüzyıl mimarlık mirasının envanterinin oluşturulması ve korunması konusunda UNESCO Dünya Miras Merkezi'nin çabaları ve Docomomo International'ın doğrudan bu alanı konu edinen yaygın faaliyetleri dikkate değer çalışmaları ortaya koymuştur (Salman vd., 2013). Bu çalışmaların büyük bir bölümü tekil yapı veya yapı kompleksi ölçeklerinde mimari restorasyon uygulamalarına odaklanmaktadır.

Modernist bir anlayışla gelişen kentsel alanların miras niteliği bakımından incelenmesi, modern hareketin kentsel bağlamdaki yansımalarını anlamak ve gelecek nesillere bu bilginin aktarılması açısından önem taşımaktadır. Tekil modern yapıların sıklıkla görünüm ve uyumluluk açısından tartışıldığı koruma literatürü, aynı zamanda planlama tarihi literatüründe de yerel planlama geleneğine sahip kentlerde veya bölgelerde üretilen nitelikli ve işlevsel kentsel alanlara odaklanabilmektedir.

Öncelikle modern kent planlamasının da öncülleri olarak sayılabilen alansal ve hatta yerleşim bütünü ölçeğindeki modern dönem uygulamalarının kentsel koruma yaklaşımları ile ele alınması gereği ortaya çıkmıştır. Bu yaklaşımların takip edilebileceği başlıca uygulamalara örnek olarak uluslararası üslupta birçok tanınmış mimar ile üretilen Stuttgart Almanya'daki Weissenhof Estate (Benovolo, 1971) ve Hindistan'da Le Corbusier önerisi ile şekillenen Chandigarh Planı (Prakash ve Potter, 2004) gösterilebilir.

İstanbul Tarihi Yarımada'nın Planlı Gelişimine Tanıklık Eden 20. Yüzyıl Mimarlığı bölümünde aktarıldığı üzere Tarihi Yarımada mimarlık mirası için önemli kaynakları barındırmaktadır. Tarihi Yarımada ve İstanbul için önemli bir arter olan Atatürk Bulvarı da bu kaynakların önemli bir bölümünü yukarıda isimleri anılan dünya örnekleri gibi alansal bütünlük içerisinde sunabilmektedir.

İstanbul Tarihi Yarımada'daki Atatürk Bulvarı, Zeyrek ve Süleymaniye koruma alanlarının içerisinde ve yakın çevresinde barındırdığı yeni yapı uygulamalarının aynı zamanda modern mimarlık mirası niteliği taşıması nedeniyle çok katmanlı bir yapı sunmaktadır. Bu çok katmanlı yapı içerisinde anıtsal mimarlık örnekleri ve Dünya Miras Listesine dahil edilmiş alanlar arasında kalan altı önemli yirminci yüzyıl yapısı bulunmaktadır. Bu yapılar, İstanbul Büyükşehir Belediye Sarayı, Sosyal Güvenlik Kurumu binası, İstanbul Manifaturacılar Çarşısı, eski Tekel Genel Müdürlük binası, Hıfzıssıhha Enstitüsü ve Reşat Nuri Sahnesi'dir. Bu yapılar içerisinde SGK binası ve İstanbul Belediye binası birinci derece koruma statüsüne, İstanbul'un ve hatta Türkiye'nin cam cephe giydirmeli ilk modern yapısı Tekel Genel Müdürlük Binası ve Hıfzıssıhha Enstitüsü Binası ikinci derece koruma statüsüne sahiptir. İMÇ ve Reşat Nuri Sahnesi yapıları tescil niteliği ile ele alınmamıştır. İMÇ'de özel olarak yapının belirli bölgelerine yerleştirilmiş cephe rölyefleri, mozaikler ve heykeller sanat eserleri olarak tescil edilmiştir. Bu alanda tescil edilmiş yapıların korunması ile ilgili kararlar Tarihi Yarımada için hazırlanmış olan imar planların uygulama esaslarında takip edilebilmektedir. Ancak tescilli olmayan İMÇ binası için mevcut kitle büyüklüğü ve gabarisi korunacak yapı olarak tarif edilmiş olup plan notlarında tartışmalı olacak bir karar olarak kültür ve turizm işlevlerine yönelik eklemelerin yapılabileceği belirtilmiştir (Tüfekli, 2021). Ancak bu

planlama kararı (30.12.2011 tarihli plan gereği), 24 Eylül 2021 tarihinde Danıştay'ın aldığı karar ile İMÇ Binası'nın Atatürk Bulvarı'nda ticaret işlevlerini yaratan bütün unsurlarını koruduğu, bulvar boyunca ticaret kullanımının sürdürüldüğü ve yapının konut kullanımı ile uyumlu olmadığı yönündeki gerekçelerle bozulmuştur (Url-5). Bu kitap bölümünün yayına hazırlandığı dönemde, Atatürk Bulvarı üzerinde bulunan SGK binasına komşu olan lojman yapısındaki şantiye ve cephe temizleme ile Emlak Kredi Bankası Blok Apartmanları (İstanbul Belediyesi, Mesken Bürosu ve Emlak Kredi Bankası Fen Heyeti, 1957) da yakın çevrenin yaygın mimarlık karakterinin bileşenleri olarak değerlendirilmelidir.

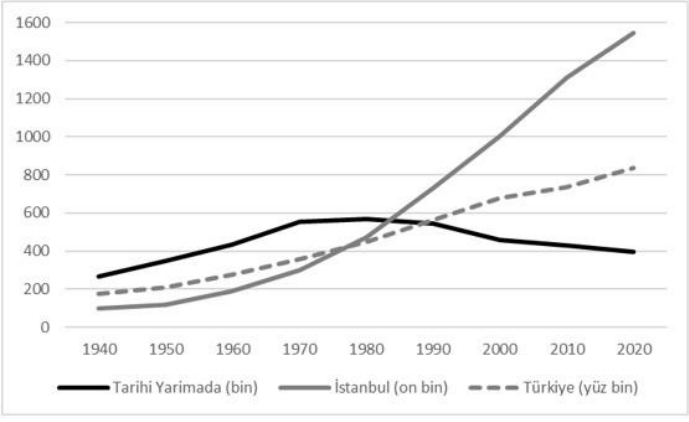
Yirminci yüzyıl mimarlık mirasının kentsel koruma yaklaşımları ile İstanbul Tarihi Yarımada Atatürk Bulvarı örneğinde ele alınması birçok potansiyel barındırmaktadır. Özellikle alanda ve yakın çevresinde mimarlık eserlerinin ve kültürel varlıkların çeşitliliği, farklı dönemlere ait birçok modern mimarlık mirasını içermesi, komşuları olduğu Zeyrek ve Süleymaniye bölgelerinin Dünya Miras Listesi'nde yer alması ile Tarihi Yarımada'nın mevcut sit statüsü bu potansiyelleri açıklamaktadır. Ancak alandaki yirminci yüzyıl miras yapılarının bakım ve onarımları ile ilgili kapsamlı bir programın bulunmaması ve günün gereksinimleri nedeniyle yapılan müdehaleler nedeniyle özgünlüğünü kaybetme riskini taşıması da önemli tehditlere işaret etmektedir (Tüfekli, 2021).

İstanbul Tarihi Yarımada'da Yenilenen 'Güncel' Yapı Stoğu ve Kent Dokusuna Etkileri

İstanbul Tarihi Yarımada'da mekansal değişimin kent dokusuna etkilerini incelemek üzere nüfus büyüklüklerini zamansal olarak değerlendirmek uygun olacaktır. 1940 yılında nüfusu 266.272 olan (Fatih ve Eminönü ilçeleri toplamında) Tarihi Yarımada'nın nüfusu 1970 yılında zirve büyüklüğüne 554.659 ile ulaşmıştır. İstanbul'un tümünde ise 1940 nüfusu yaklaşık 1 milyon iken 1970 yılında 3 milyonu aşmış, ancak 2020 yılında ise 16 milyona yaklaşırken nüfus artışını sürekli korumuştur. Türkiye'de toplam nüfus da 1940'daki yaklaşık 18 milyon'dan 2020'de yaklaşık 84 milyon'a ulaşırken nüfus artışı İstanbul düzeyinde olmasa da sürekli olabilmiştir. Oysa Tarihi Yarımada'da nüfus 1970 – 1990 yıllarında 500 bin düzeyinde korunmasına rağmen 2000 yılından itibaren azalmaya başlamış 2020 yılında 396.594 toplam nüfusa düşmüştür (Url-5 – 9; Şekil 1).

Şekil 1

Türkiye, İstanbul ve Tarihi Yarımada Nüfusu (1940 – 2020)



Not: Tarihi Yarımada nüfusu Fatih ve Eminönü ilçeleri toplamında binde kişi oranında, İstanbul nüfusu onbinde ve Türkiye nüfusu yüzbinde kişi oranında verilmiştir.

İstanbul Tarihi Yarımada'nın idari birimi olarak Fatih İlçesi'nde Haziran 2020 verilerine göre 43.560 bina bulunmaktadır (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2020). Bu binaların büyük bir bölümünün yapım yılı 1980 öncesi döneme aittir. 2000 sonrası inşa edilen yapı sayısı ise 3.774'tür. İstanbul'da ise yapım yılına göre toplam bina sayısı bakımından en fazla 1980-2000 arası yapım yılına sahip bina bulunmaktadır (%47,61). Bu özellikleri ile Tarihi Yarımada'nın 1980 öncesi yapım yılına sahip 31.899 yapısı, tescilli taşınmaz kültür varlığı sayısı olan 10.289 (İstanbul 4 Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü, 2024) ile değerlendirildiğinde Yirminci Yüzyıl mimarlığı ile ilgili kapsamlı bir envanter çalışmasının alanda yapılması gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Tablo 1

İstanbul ve Tarihi Yarımada'da yapım yılına göre bina sayıları

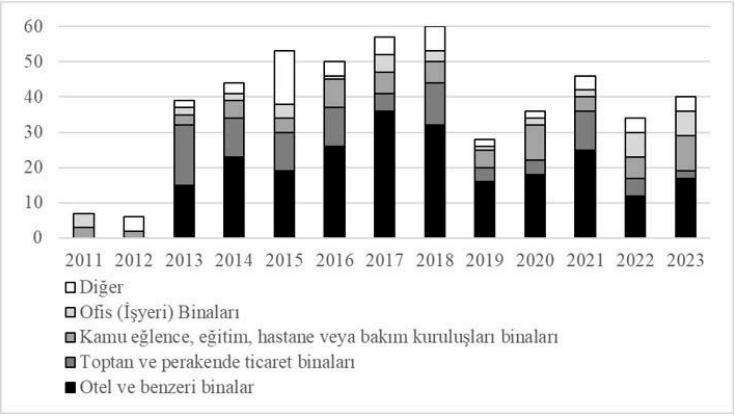
	1980 öncesi	1980 - 2000	2000 sonrası	TOPLAM
Fatih	31.899 73,23%	7.887 18,11%	3.774 8,66%	43.560
İstanbul	263.655 22,60%	555.304 47,61%	347.464 29,79%	1.166.423

İstanbul Tarihi Yarımada'da yeni yapı uygulamalarına yönelik zamana dayalı niceliksel verilerin incelenmesi amacıyla Türkiye İstatistik Kurumu'nun aylık ve yıllık aralıklarda il ve ilçe düzeyinde yayınladığı yapı izin istatistikleri kullanılmıştır. Yapı izin istatistikleri kapsamında kullanılan veri kaynağının temeli 3194 Sayılı İmar Kanunu'nun 21. maddesi gereğince yapımına başlanacak yapılar için verilen "Yapı Ruhsatı" (TUİK İstatististik veri portalı, Yapı İzin İstatistikleri Metaverisi, 2024) envanteridir. Yapı ruhsatı bilgilerinde ayrıca, Avrupa Birliği tarafından kullanılan İnşaat Tipleri Sınıflaması (İTS) üzerinden ikamet amaçlı ve ikamet amaçlı olmayan yapı izinleri değerlendirilmiştir.

2011-2023 yılları arasında İstanbul'da toplam 199.373 adet yapı ruhsatı verilmişken, Tarihi Yarımada'nın bulunduğu ve İstanbul'un 39 İlçesi'nden biri olan Fatih İlçesi'nde ise aynı dönemde 1843 adet yapı ruhsatı verilmiştir (İstanbul'un %0,92'si). Tarihi Yarımada'da 2011-2023 yılları arasında ikamet amaçlı olmayan yapı ruhsatı sayıları (500 adet) İstanbul'un (15.499 adet) %3,23'ünü oluştururken, ikamet amaçlı yapı ruhsatı sayıları da (Fatih'te 1.343 adet) İstanbul'un (183.874 adet) %0,73'ünü oluşturmaktadır. İstanbul Tarihi Yarımada'da otel ve benzeri kullanıma sahip binalara verilen yapı ruhsatlarının İstanbul genel eğiliminin belirgin düzeyde üzerinde olduğu takip edilebilmektedir. Kullanım amaçlarına göre ilçede verilen yapı ruhsatları İstanbul ile karşılaştırıldığında Tarihi Yarımada'nın (İstanbul'un %18,05'i düzeyindeki) konaklama başta olmak üzere turizm potansiyeli ve gelişme eğilimi izlenebilmektedir. İstanbul'un geleneksel merkezi iş alanı olması nedeniyle toptan ve parekende ticaret binalarına verilen yapı ruhsat sayıları da baskın niteliktedir (TUİK, 2024). Bu özellikleriyle Tarihi Yarımada'nın 1990'dan beri süregelen nüfussuzlaşma ve turizm baskısıyla tarihi karakterini kaybetme tehlikesinin son yıllarda da devam ettiği anlaşılmaktadır.

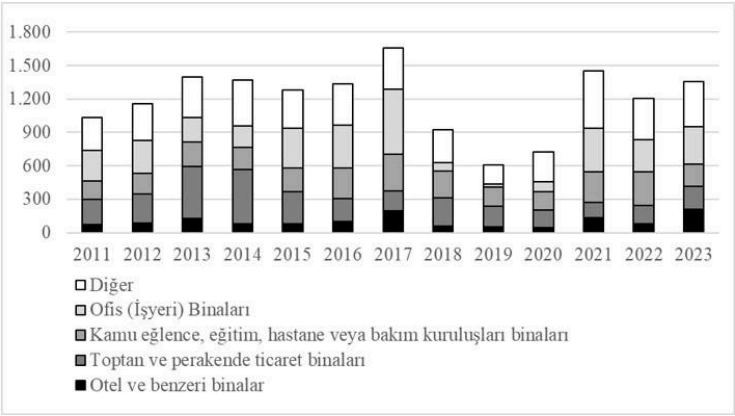
Şekil 2

İstanbul Tarihi Yarımada'da (Fatih İlçesi'nde) ikamet amaçlı olmayan yapı izinleri



Şekil 3

İstanbul'da ikamet amaçlı olmayan yapı izinleri



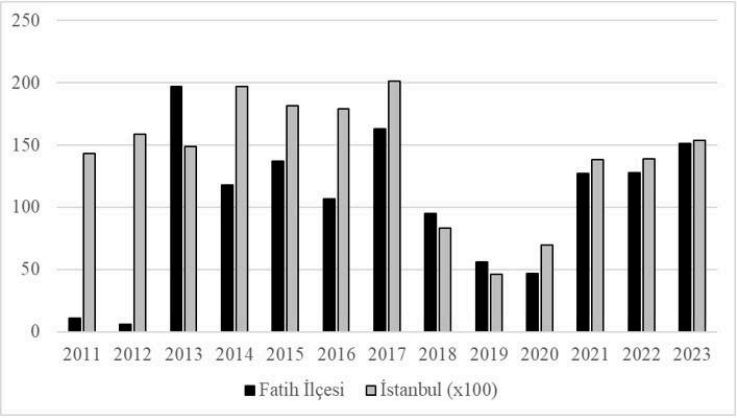
Yapı ruhsat sayılarının yıllık eğilimleri değerlendirildiğinde İstanbul Tarihi Yarımada'da 2013 yılı itibariyle kuvvetli bir artış gözlemlenmiştir. Bu artış 2018'e dek devam etmiş, 2019 yılında bir gerileme söz konusu olmuştur (TUİK, 2024). 2013'te Tarihi Yarımada'da yaşanan bu artışın 2012 yılında yürürlüğe giren 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun; 2019'daki belli bir gerilemeye rağmen ardından gelen göreli artışı da 2018 yılında yürürlüğe giren İmar Barışı olarak da adlandırılan 30443 sayılı Yapı Kayıt Belgesi Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar'a dair bir yönetmelikteki değişikliğin etkili olabileceği dikkate alınmalıdır.

Tarihi Yarımada'da ikamet amaçlı olmayan binalara verilen ruhsat sayılarındaki bu eğilim, ikamet amaçlı binalara verilen ruhsat sayılarında da takip edilebilmektedir (TUİK, 2024). İstanbul'un genelinde 2018 – 2019 döneminin ardından ekonomik koşullar ve gayrimenkul sektöründeki etkileri nedeniyle inşaat hacmini ve beraberinde yeni yapılaşmaların sayısını azaltmış; 2021 yılında yeniden yükselme eğilimi göstermiştir. İstanbul Tarihi Yarımada'da İstanbul'un geneline benzer eğilim takip edilirken, 2013 yılının ardından ikamet amaçlı binalara verilen yapı ruhsatlarından çok yüksek bir oranda artış yaşanmıştır.

Şekil 4

İstanbul'da ve Tarihi Yarımada'da (Fatih İlçesi'nde) ikamet amaçlı yapı izinlerinin karşılaştırılması

(İstanbul yapı ruhsat sayıları Tarihi Yarımada ile karşılaştırılabilmek için yüzde bir oranında grafikte temsil edilmiştir)



2011-2023 yılları arasında İstanbul genelinde ve Tarihi Yarımada'da yapı ruhsat sayıları değerlendirildiğinde ülkenin yaygın planlama ve imar uygulamalarının tarihi kent merkezini etkileme düzeyi okunabilmektedir. Bu bölümün başında verilen 2020 yılı yapı stoğu toplamı, 2011-2020 yılı arasındaki toplam yeni yapı izinleri oranlandığında Tarihi Yarımada'da %3,02 iken, İstanbul toplamında %13,06 olduğu tespit edilmiştir. Türkiye'nin sosyal ve ekonomik gelişmişlik düzeyi bakımından baskın merkezi olan İstanbul, imar kapsamında yürürlüğe giren yasal düzenlemelerin sayesinde yapı stoğunu en az %13 düzeyinde yenilemişken metropoliten alanının geleneksel merkezi iş alanı ve tarihi kent merkezi olan Tarihi Yarımada ise aynı kuvvette olmasa da bu düzenlemelerin etkisine maruz kalmıştır. Ülkenin inşaat sektörüne dayalı ekonomik kalkınma modeli, kültürel mirasın korunmasına dayalı öncelikli planlama hedefine sahip olması gereken tarihi kent merkezini yeni yapılaşmalarla yeniden biçimlenmesine neden olmuştur. Özellikle kamu kurumları ile eğlence ve turizm sektöründeki baskın yapılaşma eğilimi Tarihi Yarımada'da kendini göstermektedir.

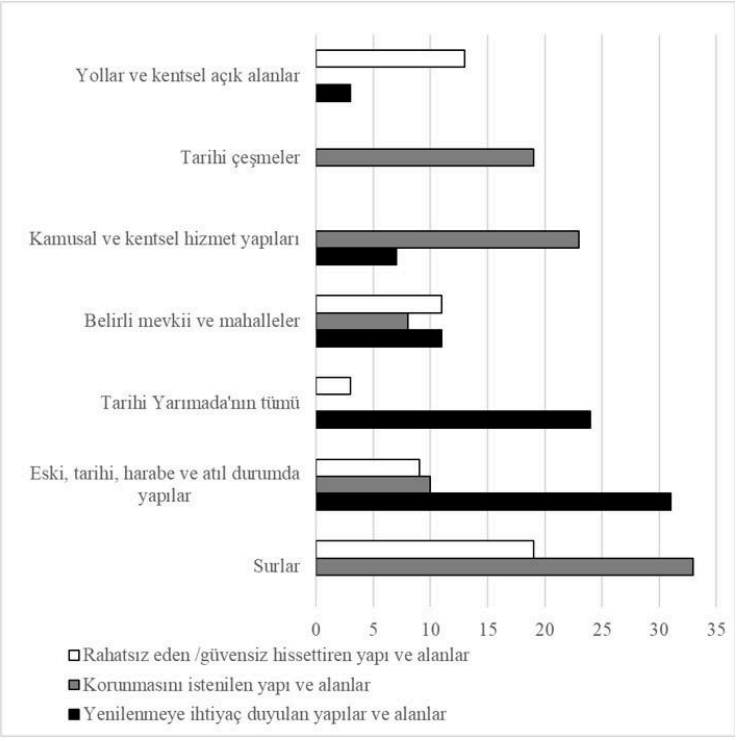
Yapı izin istatistikleri üzerinden takip edilebilen inşaat sektöründeki bu gelişmelerin Tarihi Yarımada'nın kentsel ve mekânsal etkisinin de incelenmesi gerekmektedir. Bu amaçla tamamlanmış olan araştırma projesi kapsamında 2019 yılında yapılan Tarihi Yarımada hanehalkı anket çalışması bulguları (Koramaz vd., 2021) kentlilerin yaşadıkları çevrenin mekânsal kalitesine ve kent kimliğine yönelik değerlendirmelere olanak tanıyacaktır. 97 erkek ve 111 erkekten oluşan (ortalama yaş 44,78 ve ortanca yaş değeri 41 olan) toplamda 208 hanehalkı üyesi ile yapılan anket görüşmesi bulgularına göre, hanehalklarının %14,4'ü (30 kişi) konutlarında tadilat yapmayı düşünmekte; %83,2'si ise (173 kişi) konutlarında herhangi bir tadilat yapmayı düşünmemektedirler. Ancak yakın çevrelerinde yenilenmesi ve acilen onarıma ihtiyaç duyan yapıların bulunduğunu düşünenlerin oranı %36,5'a (76 kişiye) yükselmektedir.

Anket görüşmesine katılan hanehalkı temsilcilerinin %14,90'u (31 kişi) Tarihi Yarımada'daki eski, tarihi, harabe ve atıl durumda yapıların; %11,54'ü de Tarihi Yarımada'nın tümünün yenilenmeye ihtiyacı olduğunu belirtmişlerdir. Benzer bir soru, korunması tercih edilen yapı ve alanlar için sorulduğunda %15,87'si (33 kişi) Tarihi Yarımada surlarının; %11,06'sı (23 kişi) cami ve hamam yapılarını da içeren kamusal ve kentsel hizmet yapılarının ve %9,13'ünün de (19 kişi) tarihi çeşmelerin korunması gerektiğini ifade etmişlerdir. Tarihi Yarımada'daki eski, tarihi, harabe ve âtıl durumda yapıların korunmasını öneren sadece 10 kişidir (%4,81).

Balat, Dikilitaş, Kariye, Samatya ve Beyazıt başta olmak üzere belirli mevkii ve mahallelerin korunması önerilen anket bulgularında, Aksaray ve Haydar At Pazarı gibi mevkiileri de rahatsız ve güvensiz hissedilen alanlar olduğu belirtilmiştir. Tarihi Yarımada'nın kent kimliğinde önemli olan bu alanların surlarda olduğu gibi suç ve güvenlik ile ilişkilendirilebilen alanlarla örtüşmesi, kentsel yenileme alanlarının ve projelerinin gerekçeleriyle ile açıklanabilecektir.

Şekil 5

İstanbul Tarihi Yarımada Hanehalkı Araştırması, korumaya ve yenilemeye yönelik görüşler



Bu kitap bölümünün temel konusu olan yeni yapı uygulamaları ile ilişkilendirildiğinde, hanehalkı görüşlerinin temel olarak geleneksel yapım sistemlerine sahip tescilli sivil mimarlık örneklerinin korunmasından daha çok Türkiye'deki yenileme sistemi ve mevzuatı nedeniyle kuvvetli bir yapılaşma eğilimi tercihinin bulunduğu sonucuna varılmıştır. Dünya miras komitesinin Tarihi Yarımada ile süreli değerlendirmelerinde ahşap sivil mimarlık örneklerinin korunamaması vurgusunun gerekçelerinden biri bu sonuç ile açıklanabilecektir. Tarihi Yarımada hanehalkı görüşlerinde tescilli kültür varlıklarının yıkılarak yeniden yapımına yatkın görüşlerin bulunduğu, koruma anlayışının sadece cami, çeşme ve surlar gibi anıtsal mimarlık örnekleri ile değerlendirildiği bir kere daha kanıtlanmıştır.

Anket görüşmelerinde sınırlı sayıda da olsa Tarihi Yarımada'da bulunan kamu ve kentsel hizmet yapılarının ve Tarihi Yarımada'nın tümünün yenilenmesi konusundaki görüşler, miras bilincinin yirminci yüzyıl mimarlık eserleriyle ilişkilendirilemediğini ortaya koymaktadır. Tarihi Yarımada hanehalklarının anket görüşmesi yanıtlarında herhangi bir yirminci yüzyıl mimarlık örneğinin korunmasına yönelik bilinç ve talebin bulunmadığı görülmektedir. Bu anket çalışması bulguları bir önceki 20. yüzyıl Mimarlığının Tarihi Yarımada'nın Miras Değerine Katkısı bölümünde tartışılan ve sonuç bölümünde önerilen modern mimarlık mirasına yönelik bilincin ve erişimin artırılması stratejisinin gerekliliğini sergilemektedir.

Tartışma ve Sonuç

Bu kitap bölümünde modern mimarlık mirası mevcut yapı stoğu değerlendirmeleri Petrulis (2008)'in "preserving development" tanımı üzerinden ele alınmış ve planlama sistemi üzerinden çerçevesi genişletilmiştir. Bu bölümle, Türkiye'de koruma planlaması sistemi ve mevzuatında tanımlı yasal süreçleri kullanmış ve meşruiyeti bulunan, çevresine, toplumuna ve tarihine duyarlı ve adil uygulamalarla üretilen, döneminin 'yeni yapıları'nın geleceğin mirasına dönüşebileceği savunulmaktadır. Diğer taraftan hâkim ve yaygın planlama süreçlerini aşarak neoliberal kent ve planlama politikaları yardımıyla istisnai kurallar ve süreçlerle (Kahraman, 2021) adil olmayan ekonomik kazanç üretmeyi amaçlayan uygulamaların ürettiği 'yeni yapılar' tüm kentin ve tarihi kent dokularının geleceğinde niteliği zedeleyen unsurlar olarak anılacaktır.

Bu kitap bölümü ile İstanbul Tarihi Yarımada'da yeni yapı uygulamalarının bütünleşik koruma anlayışında ve planlama hukuku çerçevesinde ele alınması gereği ortaya çıkmıştır. Özellikle bu uygulamalar tarihi ve kültürel dokuya özgü ele alınmalı; koruma ve yenilemenin tartışmalı ikileminde birden çok kurumun sürece dahil olması nedeniyle oluşan görev ve yetki karmaşasının giderilmesi; koruma ve yerel planlama kurumlarının önemli ve üstün rolü geri kazandırılmalı ve kentlinin koruma ve kültürel miras bilincinin artırılmasına yönelik çalışmalar önceliklendirilmelidir. Ayrıca planlama ve imar faaliyetlerine yönelik ele alınacak yasal düzenlemeler, sadece yapıların depreme karşı can ve mal güvenliği riskinin giderilmesine yönelik yapısal güçlendirme politikaları ve yasallaştırma öncelikli yenileme müdehaleleri yoluyla değil evrensel koruma ilkeleriyle ilişkilendirilmelidir. Böylelikle gelecek kuşaklara nitelikli, tarihe ve toplumuna saygılı yapı çevreler ve kentler aktarılabilecektir.

Yirminci yüzyıl mimarlık mirasının özgün işlevleriyle etkin kullanımı, özgünlüğünün korunması ve potansiyelinin açığa çıkarılması için Tarihi Yarımada'nın planlanmasında dikkate alınması gereken bileşenlerinden biri olmalıdır. İstanbul Tarihi Yarımada'nın planlı gelişimine tanıklık edecek her biri kendi döneminin anlayışını yansıtan mimarlık üretimi ve koruma uygulamalarının, üstün evrensel değer nitelikleriyle belgelenmesi, kentle ilişkilerinin güçlendirilmesi, miras bilincinin ve erişiminin artırılması de stratejileri olarak tanımlanmalıdır. Bu stratejiler doğrultusunda Tarihi Yarımada'nın korunarak planlanması süreçlerinde etkin denetim ve izlemenin sürdürülebileceği bir yönetim sistemi oluşturulmalıdır.

Bu bölümde ortaya konan incelemelerin ardından, sonraki çalışmalarda Tarihi Yarımada'da kapsamlı bir saha araştırması ile mevcut yapı stoğu tarihi kent dokusuna uyumu ve mimarlık mirası potansiyeli ile belgelenmelidir. Ayrıca kültür mirası envanteri, Tarihi Yarımada kimliğinin bir bileşeni olarak erken Cumhuriyet dönemi yapıları ile yirminci yüzyıl mimarlık yapılarının koruma gereklilikleri ile incelenmelidir.

Teşekkür

Bu metin Demet Kolay'ın Koruma Alanlarında Yapı Uygulamaları: İmar Barışı'nın Tarihi Yarımada Üzerindeki Etkileri başlıklı yüksek lisans tezi (İTÜ Şehir Planlama Yüksek Lisans Programı, Danışmanı: Prof. Dr. T. Kerem Koramaz) ile Damla Tüfekli'nin Twentieth century architectural heritage in site conservation approach: Case of Unkapani-Saraçhane başlıklı yüksek lisans tezine (İTÜ Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Programı, Danışmanı: Prof. Dr. T. Kerem Koramaz) dayanmaktadır.

Finansal Destek

Bu metinde sonuç bulguları paylaşılan anket görüşmesi, yürütücülüğünü Prof. Dr. T. Kerem Koramaz'ın üstlendiği İTÜ-BAP destekli Hane halkı Konut Tercihleri ve Teknoloji Kullanımının Mekansal Ayrışma Özellikleri İstanbul ve Kastamonu Karşılaştırması (MGA-2018-41493) başlıklı bilimsel araştırma projesi bütçesi ile gerçekleştirilmiştir.

Acknowledgements

This chapter is based on Demet Kolay's MSc thesis titled Building applications in conservation areas: the effects of zoning reconciliation on Historical Peninsula (ITU Urban Planning Master's Program, Advisor: Prof. Dr. T. Kerem Koramaz) and Damla Tüfekli's MSc thesis titled Twentieth century architectural heritage in site conservation approach: Case of Unkapani-Saraçhane (ITU Urban Design Master's Program, Advisor: Prof. Dr. T. Kerem Koramaz).

Grant Support

The survey, the results of which are shared in this text, was carried out by the grant of the research project titled Spatial Segregation Characteristics of Housing Preferences and Technology Use in Istanbul and Kastamonu Comparison (MGA-2018-41493) supported by ITU-BAP, conducted by Prof. Dr. T. Kerem Koramaz.

Yazar Bilgileri

Turgay Kerem Koramaz

[1] İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul, Türkiye

0000-0002-4754-8095 koramaz@itu.edu.tr

Demet Kolay

[2] İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Deprem Risk Yönetimi ve Kentsel İyileştirme Dairesi Başkanlığı, Kentsel Dönüşüm Müdürlüğü, İstanbul, Türkiye

0000-0001-6033-8896 demetkolay54@gmail.com

Damla Tüfekli

[3] İstanbul Teknik Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Programı, İstanbul, Türkiye

0000-0003-4051-5132 damlatufekli@gmail.com

Kaynakça | References

Adnan, A. (1931). Yeni Mimaride Milli ve Beynelmilel Vasıflar. *Mimar Aylık Mecmua*, *1930*(10), 331-335.

Ahunbay, Z. (2019). *Kültür Mirasını Koruma İlke ve Teknikleri*. Yem Yayınları.

Angel, A. (1993). *Henri Prost ve İstanbul'un İlk Nazım Planı*. Planlama Dergisi, 93, (1-4).

Artun, N. (2019). *Muhafaza Mimarlık*. İletişim Yayınları.

Avrupa Mimari Miras Kongresi. (1975). *Amsterdam Bildirgesi*. https://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_tr045832 0001536681780.pdf

Baturayoğlu Yöney, N. (2016). Modern Mimarlık Mirasının Kabulü ve Korunması: Uluslararası Ölçüt ve İlkelere İlişkin Bir Değerlendirme. *Restorasyon ve Konservasyon Çalışmaları Dergisi*, (17), 62-76

Benovolo, L. (1971). History of Modern Architecture, Volume 2: The Modern Movement. Massachusetts: MIT Press

Bilsel, C. (2011). "Les Transformations d'Istanbul": Henri Prost's planning of Istanbul (1936-1951). *A| Z ITU Journal of the Faculty of Architecture*, *8*(01), 100-116.

Bilsel, C. F. (2016). *Geç Osmanlı Döneminden Cumhuriyet'e Çağdaş Şehir Düşüncesi ve İstanbul Planlaması*. In E. b. Yılmaz, Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi (Vol. 8). Kültür A.Ş. Retrieved from Büyük Istanbul Tarihi: https://istanbultarihi.ist

Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü Genel Konferansı, (1972). *Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme* (14.02.1983 tarih ve 17959 sayılı Resmî Gazete), https://www.unesco.org.tr/Pages/161/177.

Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü Genel Konferansı, (1976). *Recommendation concerning the Safeguarding and Contemporary Role of Historic Areas [Tarihi Alanların Korunması ve Çağdaş Rolü konusunda Tavsiye Kararları]* https://www.unesco.org/en/legal-affairs/recommendation-concerning-safeguarding-and-contemporary-role-historic-areas

Burra Tüzüğü. (2013). The Australia ICOMOS Charter for the Conservation of Places of Cultural Significance (The Burra Charter) /1981, 2013, https://australia.icomos.org/publications/burra-charter-practice-notes/

Çelik, Z. (1998). *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*. İş Bankası Kültür Yayınları

Davies, M. (1994). Design in the Historic Environment. Planning Policy Guidance Note 15: Conservation of the Historic Environment (PPG15, 1994) Retrieved August 2020, from Building Conversation: https://www.buildingconservation.com/articles/design/design.htm

Dinçer, İ. (2011). The impact of neoliberal policies on historic urban space: Areas of urban renewal in Istanbul. *International Planning Studies*, *16*(1), 43-60.

Doğusan, G. N. (2004) İstanbul "İmar"ı:1956-1960. İstanbul Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Tarihi Yüksek Lisans Programı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Durunay, N., Gürsel, E., & Ural, S. (1972) Cumhuriyet'ten Bu Yana İstanbul Planlaması. *Mimarlık Dergisi*, *7*, 65-118.

Ersoy, M. (2017). *Osmanlı'dan Günümüze İmar ve Yasalar*. Ninova Yayınları.

Görgülü, T. (2016). Apartman Tipolojisinde Geçmişten Bugüne; Kira Apartmanından "Rezidans'a" Geçiş. *TÜBA-KED Türkiye Bilimler Akademisi Kültür Envanteri Dergisi*, (14), 165-178.

Gülersoy -Zeren, N., Tezer, A., Koramaz, K., Yiğiter, R., & Günay, Z. (2008). *Istanbul Project: Istanbul Historic Peninsula Conservation Study* (Vol. 1). Istanbul Technical University

Gülersoy, N. Z. (2017). *Türkiye'de Kültür ve Tabiat Varlıklarının Korunmasında İzlenen Planlama Sistemi, Yayınlanmamış Sit Koruma Ders Notları*. İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Hasol, D. (2017). *20. Yüzyıl Türkiye Mimarlığı*. Yem Yayınları

Holtay, A. H. (1936). İstanbul Üniversitesi Observatoryumu. *Arkitekt*, 1936 (04) (64), 97-102.

İstanbul 4 Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü, (2024). *Fatih İlçesi Taşınmaz Kültür Varlıkları Sayısı*. https://korumakurullari.ktb.gov.tr/TR-316730/tasinmaz-kultur-varliklari.html

İstanbul Belediyesi, Mesken Bürosu ve Emlak Kredi Bankası Fen Heyeti. (1957). Arkitekt Mimarlık. *Şehircilik ve Belediyecilik Dergisi*, 1957(01), 12-16

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (2020). *Olası Deprem Kayıp Tahminleri İlçe Kitapçıkları, Deprem ve Zemin İnceleme Müdürlüğü*. https://depremzemin.ibb.istanbul/tr/olasi-deprem-kayip-tahminleri-ilce-kitapcikları.

Kahraman, T. (2006). İstanbul Kentinde Kentsel Dönüşüm Projeleri ve Planlama Süreçleri. *Planlama Dergisi*, 2, (93).

Kolay, D. (2020). Koruma Alanlarında Yapı Uygulamaları: İmar Barışı'nın Tarihi Yarımada Üzerindeki Etkileri, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir Planlama Yüksek Lisans Programı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi

Koramaz, T.K., Nasrollahzadeh, S. & Özdemir, Z. (2021) Hane halkı Konut Tercihleri ve Teknoloji Kullanımının Mekansal Ayrışma Özellikleri İstanbul ve Kastamonu Karşılaştırması, İstanbul Teknik Üniversitesi, Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinasyon Birimi, Genel Araştırma Projesi Sonuç Raporu, MGA-2018-41493, İstanbul, Türkiye.

Koramaz, T.K. (2018). Housing Renewal Sites and Spatial Features of Deterioration and Deprivation in Istanbul's Historic Peninsula. *Journal of Urban Planning and Development*, 144(1).

Omay Polat, E. (2017) Korumak için Yıkılan Karaköy Yolcu Salonu, Mimarlık s 394, http://www.mo.org.tr/mimarlikdergisi/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=408&RecID=4139#

Ortaylı, İ. (1977). İstanbul'un Mekansal Yapısının Tarihsel Evrimine Bir Bakış. Amme İdaresi Dergisi, 10 (2), 77-97.

Özaydın, G., Özbek, M. Ö., Özdemir, M. A., Çılgın, K., Başar, D., Aşıgül, A., & Lordoğlu, C. (2010). Türkiye'de 1950-1980 Dönemi Kurumlar, Olaylar, Ölçekler: Planlama Yarışmaları. *Planlama Dergisi*, (3-4), 71-87.

Özcan, K. (2006). Tanzimat'ın kent reformları: Türk imar sisteminin kuruluş sürecinde erken planlama deneyimleri (1839-1908). *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, *7*(2), 149-180.

Petrulis, V. (2008) Facing the modern movement: Post-Soviet laboratory of memory. Case of Lithuania. In: 16th ICOMOS General Assembly and International Symposium: 'Finding the spirit of place – between the tangible and the intangible', 29 Eylül – 4 Ekim 2008, Quebec, Kanada.

Pickard, R. (2002). Area-based protection mechanisms for heritage conservation: A European comparison. *Journal of Architectural Conservation*, *8*(2), 69-88.

Prakash, V., & Potter, A. (2004). *Chandigarh*. In R. S. Sennott, Encyclopedia of 20th Century Architecture, Volume 1. New York: Taylor & Francis Books.

Prudon, T. H. (2008). *Preservation of Modern Architecture*. New Jersey: John Wiley & Sons

Salman, Y., Baturayoğlu Yöney, N., Omay Polat, E., & Altan Ergut, E. (2013). Modern Mimarlık Mirasının Korunması ve DOCOMOMO Türkiye. Betonart (36)

Sayar, Z. (1956) İstanbul'un İmarı Münasebetiyle, Arkitekt Mimarlık. *Şehircilik ve Belediyecilik Dergisi*, *1956*(02), 49-51.

Semes, S. W. (2007). *"Differentiated" and "Compatible": Four Strategies for Additions to Historic Settings*. In Sense of Place: Design Guidelines for New Construction in Historic Districts (pp. 4-11). Philadelphia: Preservation Alliance for Greater Philadelphia

Şahin, S. Z. (2013). Ankara kentinin UNESCO dünya miras alanı adaylığı için bir öneri ve eylem planı. *Ankara Araştırmaları Dergisi*, *1*(1), 36-50.

Tekeli, İ. (1998). *Türkiye'de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması.* In E. b. Sey, 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık. İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.

TUİK (Türkiye İstatistik Kurumu), (2024). *TUİK İstatististik veri portalı, Yapı İzin İstatistikleri Metaverisi*. https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=135&locale=tr

Tüfekli, D. (2021). Twentieth century architectural heritage in site conservation approach: Case of Unkapani-Saraçhane, İTÜ Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Programı, yayınlanmamış yüksek lisans tezi

Url –1, 6785 sayılı İmar Kanunu, 16 Temmuz 1956 tarihli ve 9359 sayılı Resmi Gazete, https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/9359.pdf

Url-2, 7463 sayılı Hususi Şahıslara ait Eski Eserlerle Tarihi Abidelerin İstimlakı Hakkındaki Kanun, 1 Mart 1960 tarihli ve 10445 sayılı Resmi Gazete, https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/10445.pdf.

Url-3, 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu, 23 Temmuz 1983 tarihli ve 18113 sayılı Resmi Gazete, https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/18113.pdf.

Url-4, 2960 sayılı Boğaziçi Kanunu, 18 Kasım 1983 tarihli ve 18229 sayılı Resmi Gazete, https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/18229.pdf .

Url-5, Türkiye 1940 Genel Nüfus Sayımı, T.C. Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü Kitaplığı, Vilâyetler, kazalar. Nahiyeler ve Köyler İtibarile Nüfus ve Yüzey ölçü, http://kutuphane.tuik.gov.tr/pdf/0013482.pdf

Url-6, Türkiye 1950 Umumi Nüfus Sayımı, Türkiye Cumhuriyeti Başvekalet İstatistik Umum Müdürlüğü, Vilayet, Kaza, Nahiye ve Köyler itibariyle Nüfus http://kutuphane.tuik.gov.tr/pdf/0015040.pdf

Url-7, Türkiye 1960 Genel Nüfus Sayımı, T. C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, İl, İlçe, Bucak ve Köyler itibariyle nüfus, http://kutuphane.tuik.gov.tr/pdf/0015128.pdf

Url-8, Türkiye Genel Nüfus Sayımları 1965-2000, Türkiye İstatistik Kurumu, https://biruni.tuik.gov.tr/nufusmenuapp/menu.zul

Url-9, Türkiye Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi 2007-2023, Türkiye İstatistik Kurumu, https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=95&locale=trUskokovic, S. (2002). ICOMOS action plan on the 20th Century Heritage/Survey. https://openarchive.icomos.org/id/eprint/617/

Washington Tüzüğü (1987) Tarihi Kentlerin ve Kentsel Alanların Korunması Tüzüğü, ICOMOS, https://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_tr06276040015366815 70.pdf

Bölüm 7
Chapter 7

Tarihi Yarımada Özelinde İskele Yapıları: İki İskele Yapısının Yapısal Performans Seviyesinin Belirlenmesi

Pier Structures in the Historical Peninsula: Determination of Structural Performance Level of Two Pier Structures

Selahattin Ersoy [1]

[1] İstanbul Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, İstanbul, Türkiye

Öz

İstanbul genelinde jeolojik çalışmalar 1999 yılında başlayıp 1999 İzmit ve Düzce depremleri sonrasında hız kazanmış, deprem uyarı sistemleri hızlı müdahale sistemleri ve deprem risk çalışmaları yapılmıştır. İstanbul'un depremselliği açısından birçok hasar analizi ve hasar tahmin çalışmaları yapılmasına rağmen şehir içi ve şehirler arası ulaşım sisteminin önemli bir parçası olan iskele yapıları üzerine bir değerlendirme yapılmamıştır. Bu çalışma kapsamında öncelikle Tarihi Yarımada içinde yer alan iskele yapılarından bahsedilip sonrasında bu iskelelerden ikisinin sonlu eleman analizleri yapılmıştır. Analizler hem servis hem de deprem yüklemesi durumunda iskele yapılarındaki gerilmelerin, emniyetli gerilme değerlerinin altında kaldığını göstermiştir. Ancak özellikle çalkantı bölgelerinde iskelelerin maruz kaldığı çevre koşulları, geçen zamanla kesit kayıplarını artıracaktır. Bu yüzden ASCE 2015 çalkantı bölgeleri yıllık maksimum korozyon miktarları, normal ve yüksek bölge sınıfları için baz alınıp, iskele kazıklarındaki gerilmelerin kritik süreye ulaşma süreleri tahmini olarak elde edilmiştir. Kazıklı iskele ve rıhtım yapılarının güvenliği için belli periyotlarla muayenelerin yapılmasının önem arz ettiği sonucuna varılmıştır. Yapılacak bu muayenelerle öncelikli olarak kazık et kalınlıkların ölçümü ve su altı görüntüleme teknikleriyle rıhtım duvarlarındaki çatlak ve benzeri bozulmaların takibi önerilmiştir.

Abstract

Geological studies throughout Istanbul started in 1999 and accelerated after the 1999 Izmit and Düzce earthquakes, earthquake warning systems, rapid response systems and earthquake risk studies were carried out. Although many damage analyses and damage estimation studies have been carried out in terms of the seismicity of Istanbul, no evaluation has been made on the pier structures, which are an important part of the urban and intercity transport system. Within the scope of this study, firstly, the pier structures located in the Historic Peninsula are mentioned and then finite element analyses of two of these piers are performed. The analyses showed that the stresses in the pier structures remained below the allowable stress values under both service and earthquake loading. However, the environmental conditions to which the piers are exposed, especially in tidal/splash zones, will increase the section losses over time. Therefore, ASCE 2015 annual maximum corrosion rates for turbulence zones were taken as a basis for normal and high zone classes and the time for the stresses in pier piles to reach the critical period was estimated. It is concluded that it is important to carry out periodic inspections for the safety of pile pier and dock structures. Measurement of pile wall thicknesses and monitoring of cracks and similar deterioration in the quay walls by underwater imaging techniques are suggested as a priority for these inspections.

Anahtar Kelimeler Tarihi yarımada · depremsellik · hasar tahmini · altyapı sistemleri · iskele yapıları

Keywords Historical peninsula · seismicity · damage estimation · infrastructure systems · pier structures

Ersoy, S. (2025). Tarihi Yarımada özelinde iskele yapıları: İki iskele yapısının yapısal performans seviyesinin belirlenmesi. in A. Esen, K. Eyüpgiller K. & A. Darby D. (Eds.), *Geçmişten Günümüze Tarihi Yarımada'nın İmarı* (p. 152-173). İstanbul University Press. https://doi.org/10.26650/B/AH1.2025.008.07

This work is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

© 2025. Ersoy, S.

Selahattin Ersoy selahattin.ersoy@istanbul.edu.tr

Extended Summary

The region known as the historical peninsula is surrounded by the Bosphorus Strait to the east, the Golden Horn to the north, the Sea of Marmara to the south and the Theodosius Walls (Byzantine Landwalls) to the west and is located on important sea routes and at a junction where two continents meet (Aden & Sönmez, 2023). Its inclusion in the UNESCO World Cultural Heritage list, the monumental and civil architecture structures it contains and its archaeological history dating back to more than 8,000 BC have played an important role in the designation of the peninsula as an Urban, Historical, Urban Archaeological and first-degree Archaeological Site (Hamamcıoğlu & Yenen, 2009).

Transportation has always been a crucial element in the social and cultural development of societies. Sea transportation, which has been utilized at various levels from the past to the present, has played a significant role in the history and shaping of Istanbul (Aden & Sönmez, 2023). Therefore, the ports that are the main elements of sea transportation played a crucial role in the formation and development of the historic peninsula throughout history. Maps of the historical peninsula from the ancient period to Ottoman times also underline the evolution and importance of ports for the peninsula. Several harbors from Byzantine and ancient times were developed and continued to be used during the Ottoman period. As social life changed in the Ottoman Empire, the demand for transportation between Istanbul and the Bosphorus increased. In 1851, Şirket-i Hayriye was established to operate ferries. Sea transportation to date remains significant in Istanbul. The Istanbul Metropolitan Municipality and private organizations such as Turyol and Dentur provide city lines throughout Istanbul, while private companies like IDO and BUDO offer intercity transportation. There are 7 pier structures around the historical peninsula: Ahırkapı pier, Balat pier, Fener pier, Ayvansaray pier, Eminönü Evliya Çelebi pier, Eminönü Hezarfen Ahmet Çelebi pier, Eminönü Kadıköy pier. Among these piers, Balat pier, Eminönü Evliya Çelebi pier, Eminönü Hezarfen Ahmet Çelebi pier, Eminönü Kadıköy pier are steel encased concrete pier structures, while Ayvansaray pier is a dock structure with walls.

Preserving and passing on the unique heritage of the historical peninsula requires interdisciplinary and dedicated efforts to protect it from natural disasters. Towards this objective, geological studies started to be conducted in 1994 and accelerated after the August 19, 1999, Izmit and November 12, 1999, Düzce earthquakes. These studies led to the development of earthquake warning systems, rapid response systems, and earthquake risk studies. As part of earthquake risk studies, extensive study was performed by Kandilli observatory and earthquake research institute for Istanbul Metropolitan Municipality. Damage reports have been created for all 39 districts of Istanbul, including Fatih. The reports detail building damage, casualty and injury analysis, infrastructure damage analysis, and potential road closures. Damage estimates for infrastructure systems included ISKI wastewater lines, domestic water pipelines but no assessment has been made on the pier structures, which are also an important part of the intra-city and inter-city transportation system.

As part of this study, finite element analyses were performed on two of the pier structures in the historical peninsula. These structures are considered as normal structures and since the strength-based design is allowed for normal structures for minimum damage and controlled damage performance levels within the scope of the code, the analysis was performed by lineer mode superposition method. An additional water mass is defined in the pile sections below the water level and it is applied to each nodal point under water. The pier slab is considered and modelled as a rigid diaphragm. Two horizontal degrees of freedom in perpendicular directions at each mass centre and rotational degree of freedom about the vertical axis passing through the mass centre were considered.

Analyses results have shown that stresses on the elements of the pier structures stayed below the allowable stress limits both under service and earthquake loading cases. However, the pier structures, especially in the tidal/splash zones are subjected to harsh environmental conditions and eventually they suffer corrosion related section loss. Section losses will lead to an increase in stress in the steel casing. Therefore, an estimation is carried out hypothetically as per the ASCE 2015 criteria for the tidal/splash zones for high and normal classes corrosion rates and the required time is calculated for the pier piles stresses to reach the critical level.

As an ancient city, Istanbul has had a significant relationship with water structures throughout history. Today, pier structures play a crucial role in maritime transportation and are valuable for logistics during and after disasters. Therefore, more studies on piers need to be done and damage estimation should be conducted. Additionally, since the tidal/splash zones around piers increase their vulnerability level and therefore they need to be properly protected from corrosion. To ensure the integrity of these structures, it is recommended to periodically inspect

piers. Measurement of steel pile wall thicknesses and monitoring of cracks and similar deterioration in the dock walls by underwater imaging techniques are suggested as a priority for these inspections.

Giriş

Tarihi yarımada olarak anılan bölge doğuda İstanbul boğazı, kuzeyde Haliç, güneyde Marmara denizi ve batıda Theodosius surları (kara surları) ile çevrili olup, önemli deniz yollarının üzerinde ve iki kıtanın birleştiği bir kavşakta yer almaktadır (Aden & Sönmez, 2023). UNESCO Dünya Kültür mirası listesinde yer alması, içinde barındırdığı anıtsal ve sivil mimarlık yapıları ve M.Ö 8.000 yılından daha eskilere dayanan arkeolojik tarihi yarımadanın Kentsel, Tarihi, Kentsel Arkeolojik ve 1. derece Arkeolojik Sit Alanı olarak belirlenmesinde önemli rol almıştır (Hamamcıoğlu & Yenen, 2009). Tarihi yarımadanın antik dönem, 4.-7. yüzyıllar arası, 8.-12. yüzyıllar arası ve 13.-17. yüzyıllar arası dönemlere ait haritası sırasıyla Şekil 1-4'te gösterilmektedir.

Şekil 1

Tarihi Yarımada Antik dönem haritası (Müller-Wiener, 2001)



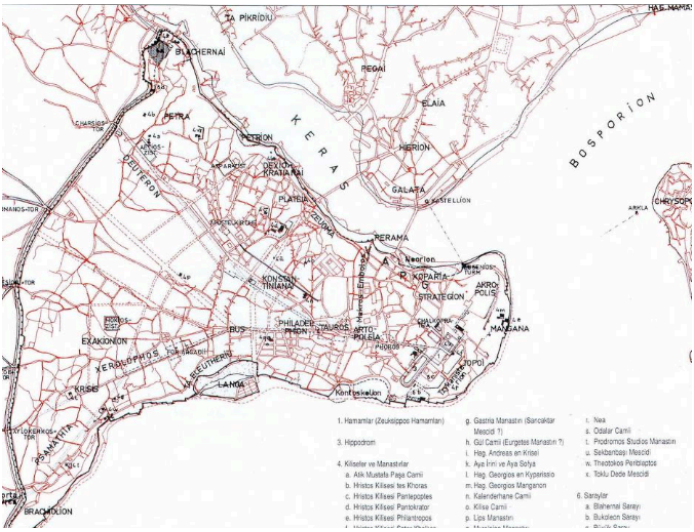
Şekil 2

Tarihi Yarımada 4.-7. yüzyıl arası dönem haritası (Müller-Wiener, 2001)



Şekil 3

Tarihi Yarımada 8.-12. yüzyıl arası dönem haritası (Müller-Wiener, 2001)



Şekil 4

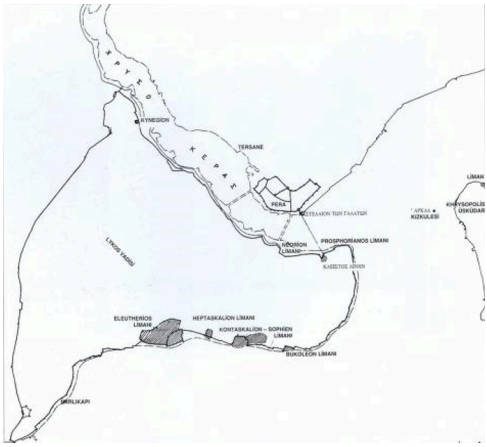
Tarihi Yarımada 13-17 yüzyıl arası dönem haritası (Müller-Wiener, 2001)



Tarihi yarımadanın denizle iç içe olan konumu, elverişli bir liman olma özelliği, büyük gemilerin dahi yanaşmasına olanak sağlayan derinlikteki kıyılarının uzunluğu, kentin oluşumunda büyük bir paya sahiptir, bu yüzdende limanlar tarihsel süreçte devamlı geliştirilmiştir (Müller-Wiener, 1998; Ertuğ, 2015). Antik ve orta çağlarda kentin her iki kıyı şeridinde surlarla sınırlandırılmış limanlar bulunurken ekonomik açıdan önemli limanlar Haliç'in kıyısında bulunmaktaydı. Başlıca limanlar doğudan batıya doğru, Prosphorianos, Neorion, Bukoleon, Eleutherios, Heptaskalion, Kontaskalion olmak üzere limanların kentteki dağılımları Şekil 5'te sunulmuştur (Müller-Wiener, 2001).

Şekil 5

Antik ve orta çağlarda tarihi yarımadada limanlar (Müller-Wiener, 2001)



Ulaşım toplumların hem sosyal hem de kültürel gelişimlerinde, her dönemde en önemli unsurlardan biri olmuştur. Deniz ulaşımı geçmişten günümüze çeşitli düzeylerde kullanılmış, İstanbul'un tarihinde ve şekillenmesinde çok önemli rol üstlenmiştir (Aden & Sönmez, 2023). Geçmişte karayoluna göre hızlı ve güvenli oluşu deniz ulaşımını ön plana çıkarmıştır. İstanbul'un etrafının denizlerle çevrili olması, ticaret hacmi açısından geçmişte deniz ulaşımını ilk sıraya yerleştirmiştir (Ertuğ, 2015). Bizans ve

antik çağlardan kalan bazı limanlar geliştirilerek Osmanlı döneminde de kullanılmaya devam edilmiştir. Osmanlıda toplum yaşamının değişimiyle birlikte İstanbul ve Boğaziçi arasındaki ulaşım gereksinimi artmış, 19. Yüzyılın ortalarında, 1851 yılında vapur işletme amacıyla Şirket-i Hayriye kurulmuştur. İstanbul'da deniz ulaşımı günümüzde de önemini korumaktadır. İstanbul genelinde şehir hatları İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve bazı özel kuruluşlarca sağlanırken (Turyol. Dentur vb.), şehirlerarası ulaşım bazı özel şirketlerce (İDO, BUDO) sağlanmaktadır.

Şehirlerin afetlere karşı dirençli olması ve fonksiyonelliği, konutların, işyerlerinin, kamusal mekanların, kültürel miras yapılarının, anıtsal eserlerin, yaşam hatları denilen içme suyu, atık su, telefon, internet, doğalgaz ve elektrik hatları ile ulaşım ağlarının da dirençli olmasını gerektirir. İskelelerde deniz ulaşımını önemli birer öğesi olup, afet durumlarında hem tahliye hem de yardım ve sevkiyat için lojistik amaçlı kullanımlara hizmet verebilecek yapılardır. Şehrin topyekûn dirençli olmasında, ulaşım ağlarının bir parçası olan iskele yapılarının da afetlere karşı kırılganlıkları, mevcut durum tespitleri, yapısal kırılganlığıyla ilgili analizler önem arz etmektedir ve bu bağlamda tarihi yarımada iskeleleri hakkında değerlendirmeler yapılmıştır.

Tarihi Yarımadada Yer Alan İskeleler

Şehir hatları bünyesinde İstanbul genelinde 53 adet iskele bulunurken, bunlardan 7'si tarihi yarımada içinde bulunmaktadır. Tarihi yarımadada bulunan 7 iskele, Ahırkapı, Balat, Fener, Ayvansaray, Eminönü Evliya Çelebi, Eminönü Hezarfen Ahmet Çelebi, Eminönü Kadıköy iskeleleridir (Şekil 6). Bu iskelelerden Ahırkapı, Balat ve Fener kazıklı iskele yapısıyken, Evliya Çelebi iskelesi, Eminönü Hezarfen Ahmet Çelebi iskelesi, Eminönü Kadıköy iskelesi kazıklı rıhtım yapısıdır. Ayvansaray iskelesi rıhtım duvarlı iskele yapısıdır. İskelelerin fotoğrafları Şekil 7-12'de gösterilmiştir.

1987 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi bünyesinde kurulan İDO'nun (İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş.) tarihi yarımada içinde 2 adet iskelesi vardır: Sirkeci ve Yenikapıda. Yenikapı İDO iskelesinden hem şehiriçi hem de şehirler arası taşımacılık hizmeti verilmektedir.

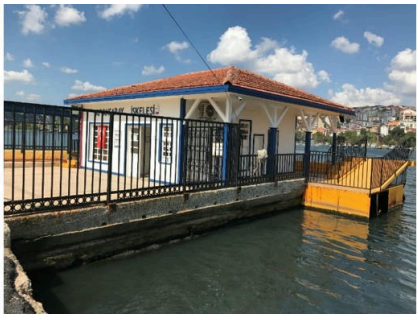
Bursa Büyükşehir Belediyesi bünyesinde 2013 yılında kurulan BUDO (Bursa Deniz Otobüsleri) şehirlerarası taşımacılık hizmeti vermekte olup, Sirkeci iskelesini kullanmaktadır.

Şekil 6
Tarihi yarımada şehir hatları iskeleleri (https://sehirharitasi.ibb.gov.tr/)



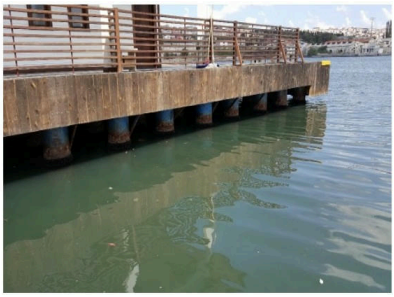
Şekil 7
Ayvansaray iskelesi





Şekil 8
Balat iskelesi

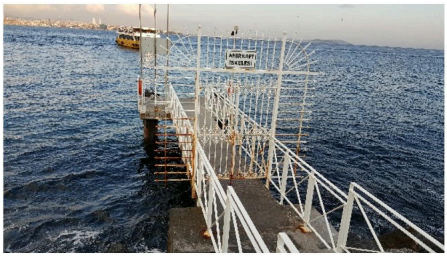


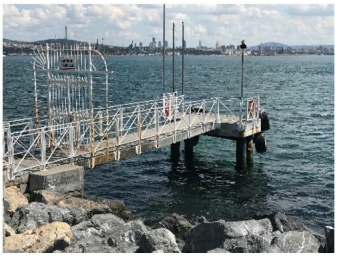


Şekil 9
Fener iskelesi

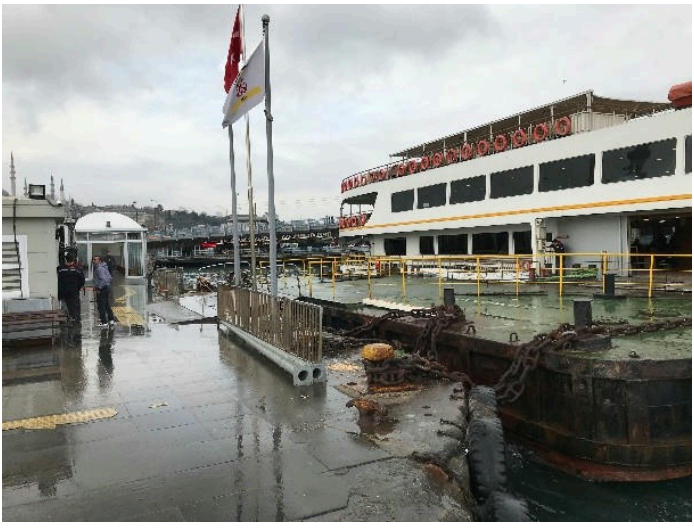


Şekil 10
Ahırkapı iskelesi





Şekil 11
Eminönü Kadıköy (Galata- Eminönü 4) iskelesi



Şekil 12
Eminönü Hezarfen Ahmet Çelebi iskelesi



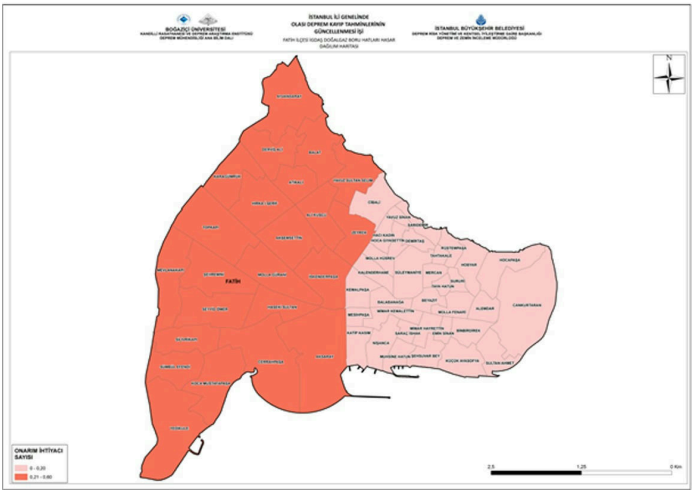
İstanbul Genelinde ve Fatih İlçesinde Yapılan Afet Çalışmaları ve İskele Yapıları

Tarihi boyunca şiddetli depremlere maruz kalan İstanbul'un depremselliği üzerine birçok çalışma yapılmıştır. Bu çalışmaların arasında, İstanbul ili mikro bölgeleme çalışmaları 2007 yılında tamamlanmıştır. İstanbul Büyükşehir Belediyesinin 1994 yılında başlayıp 2011 yılında tamamladığı jeolojik çalışmalar İstanbul'un jeolojisini açısından önemli bir çalışmadır. İstanbul ili genelinde afetlere karşı sosyal hasar görebilirlik çalışmaları 2018 yılında tamamlanmıştır. İstanbul ili Marmara kıyılarında tsunami kaynaklı risk araştırması ilk olarak 2007 yılında başlatılmış ve sonrasında 2018 yılında tsunami analiz raporu yayınlanmıştır. 1999 yıkıcı Kocaeli ve Düzce depremleri ardından, deprem hızlı müdahale ve erken uyarı sistemlerine dair çalışmalar ve şiddetli deprem beklenen İstanbul'un deprem risklerinin belirlenmesine dair çalışmalar yapılmıştır. Çalışmaların sonucu olarak İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından, tarihi yarımada üzerinde bulunan Fatih ilçeside dahil olmak üzere İstanbul'un 39 ilçesi için olası deprem kayıp kitapçıkları oluşturulmuştur. Fatih ilçesi için yapılan çalışma kapsamında bina hasarları, bağlı can kayıpları ve yaralanma analizleri yapılmıştır. Bunun yanında altyapı sistemlerinin hasar analizleri ve yol kapanma analizleri de yapılmıştır. Mw=7.5 senaryo depremi için Fatih ilçesine ait doğal gaz, İSKİ atık su ve İSKİ içme suyu boru hatları hasar tahmin sonuçları Şekil 13-15'te gösterilmiştir. Altyapı sistemleri hasar tahminleri ELER-lifelines modülleri kullanılarak hesaplamalar yapılmıştır (Hancılar vd., 2010). Yol kapanma tahminlerine dair hasar tahmin çalışması ise Şekil 16'da verilmiştir.

Ancak altyapı hasar analiz çalışmaları ulaşım ağının önemli bir parçası olan iskeleler üzerine de çalışmalar yapılması ile genişletilmelidir.

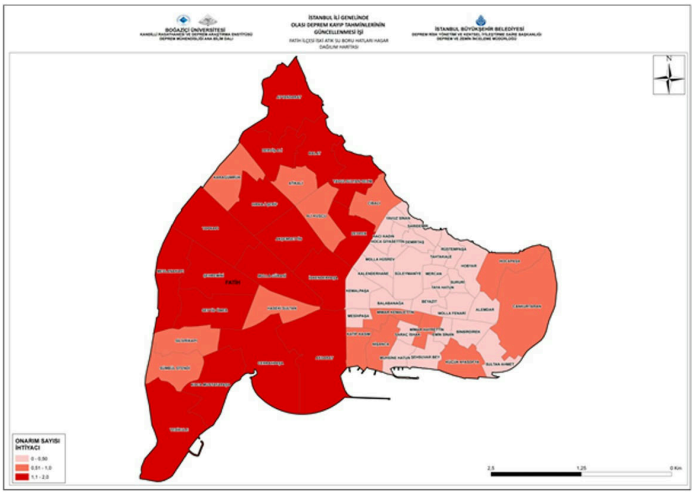
Şekil 13

Fatih ilçesi doğalgaz boru hatları hasar dağılım haritası
(İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Kandilli Rasathanesi ve Deprem Araştırma Enstitüsü, 2020)



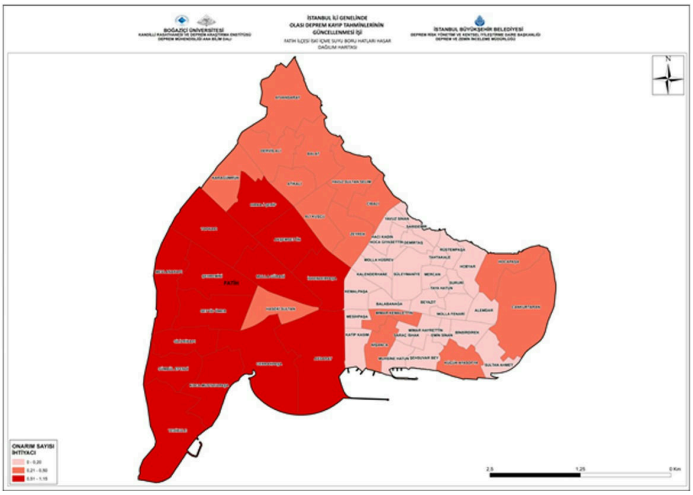
Şekil 14

Fatih ilçesi atık su boru hatları hasar dağılım haritası
(İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Kandilli Rasathanesi ve Deprem Araştırma Enstitüsü, 2020)



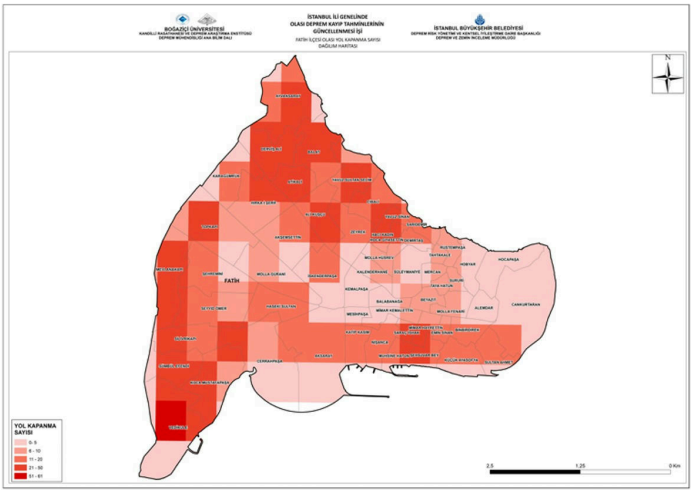
Şekil 15

Fatih ilçesi içme suyu boru hatları hasar dağılım haritası
(İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Kandilli Rasathanesi ve Deprem Araştırma Enstitüsü, 2020)



Şekil 16

Fatih ilçesi olası yol kapanma dağılım haritası
(İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Kandilli Rasathanesi ve Deprem Araştırma Enstitüsü, 2020)



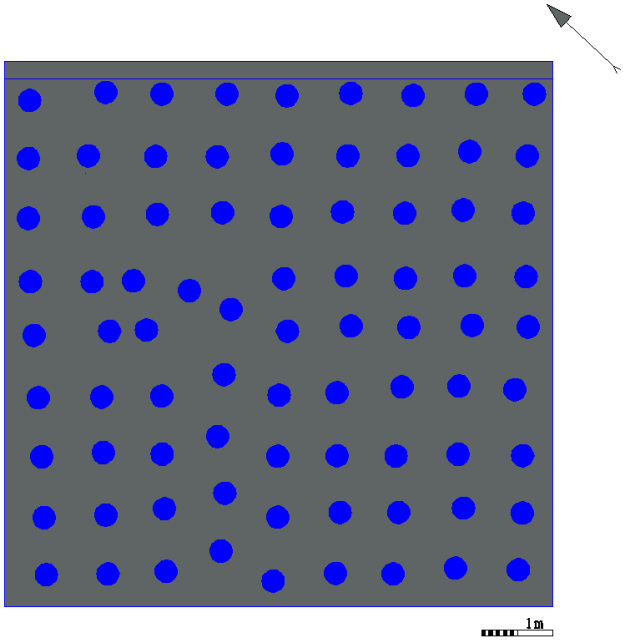
Tarihi Yarımadada İskele Yapıları Üzerine Analizler ve Değerlendirmeler

Rıhtım ya da iskele yapıları deniz taşımacılık sisteminin önemli bileşenlerindendir. Depremselliğin yüksek olduğu bölgelerde yer alan rıhtım ya da iskele yapıları deprem hasarına karşı hassas olup işleyişi olumsuz yönde etkiler. Geçmiş yıllardaki iskele yapılarının aldığı hasarlar bunu desteklemektedir; 1995 Hyogoken-Nanbu depreminde kazık destekli rıhtım duvarları hasarları, 1999 Chi-Chi depremi rıhtım duvarı hasarları (Chiou vd., 2011). İskeleler sismik hareketlerin yanında, deniz suyu korozyonundan kaynaklanan hasarlara karşıda hassastırlar (Zhao vd., 2023). Özellikle deniz suyu korozyonuna maruz

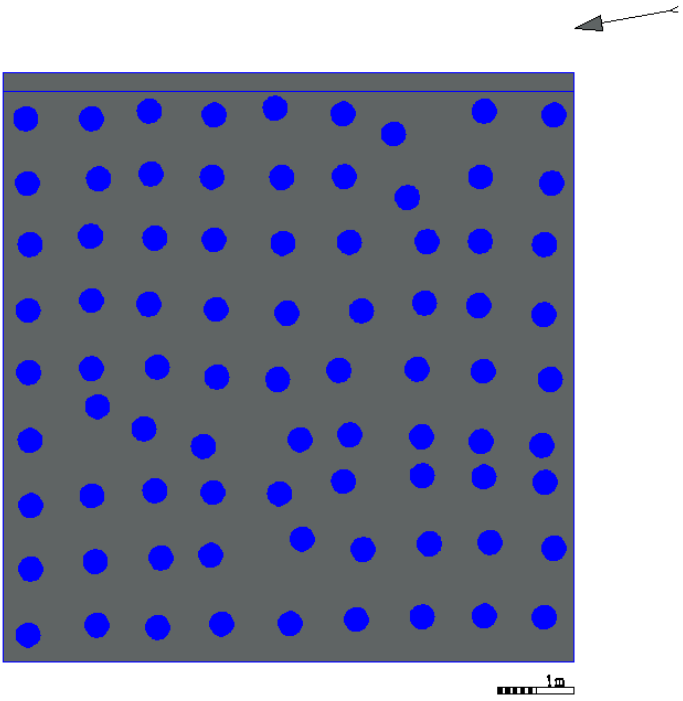
kalan çelik boru kazıklı iskelelerin kırılganlığı, 1976 Tangshan, 1995 Kobe, 2004 Sumatra ve 2010 Haiti depremlerinde vurgulanmıştır (Chu vd., 2021; Nagao vd., 2019; Mondal vd., 2007; Werner vd., 2011). Rıhtım ya da iskele yapıları doğal afetlerde hem tahliye amaçlı hem de acil yardım amaçlı lojistik destek çalışmaları için önemli yapılardır. İskele yapılarının deprem davranışı hakkında birçok araştırmacı tarafından hem test hem de simülasyonlar yapılmıştır (Donahue vd., 2005; McCullough vd., 2007; Chang vd., 2010; Na vd. 2008). Dünya genelinde birçok limanın aktif sismik bölgede yer alması, afet sonrasında işlevini yitirme riski hem ulusal hem de uluslararası liman yapılarının sismik güvenliğinin irdelenmesini gerektirmiştir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Kandilli Rasathanesi ve Deprem Araştırma Enstitüsü'nün çalışmasında deprem kayıp tahminleri birçok farklı kategoride sunulmuştur. Ancak, çalışmalar iskele ve rıhtım gibi deniz ulaşım yapılarını kapsamamaktadır. Deprem kayıp analiz sistemlerinin ilklerinden olan Hazards U.S. (HAZUS) (Federal Emergency Management Agency, 1999) kırılganlık eğrilerini kullanarak limanlarda dahil olmak üzere sistem bileşenlerinin hasar olasılıklarını tahmin eder. HAZUS'ta, bir liman sistemindeki öğeler için dört sınıf kırılganlık eğrisi önerilmektedir: su cephesi yapıları, vinçler ve yük elleçleme ekipmanları, yakıt tesisleri ve depolar. Bu sistemde, iskele yapıları bir su kenarı yapısı olarak kategorize edilir. Rıhtım yapılarının aslında üç ana yapısal tipi vardır: ağırlık tipi rıhtım duvarlı yapılar, palplanşlı rıhtım duvarı yapıları, kazıklı rıhtım ya da iskele yapıları. Bununla birlikte, HAZUS'ta, yapısal tipler arasındaki farklara bakılmaksızın aynı kırılganlık parametreleri kümesine atanırlar. Bu yapı tipleri farklı yapısal özelliklere sahip olduklarından, kendi sismik hassasiyetlerini doğru bir şekilde ifade etmek için farklı kırılganlık eğrilerine sahip olmalıdırlar. Benzer yaklaşımla Türkiyede'ki iskele yapıları da değerlendirilebilir.

Bu çalışma kapsamında tarihi yarımadada bulunan iki iskele incelenmiştir. İskelelerin sonlu eleman modelleri oluşturulabilmesi için iskele altı rölöve çalışması kullanılmıştır, hem kazık çapları hem de kazıklar arası mesafeler analitik model oluşturulurken kullanılmıştır. Şekil 17 ve Şekil 18 balat ve fener iskelelerine ait iskele altı rölöve çizimidir. Bu iskelerin çelik kazıklar içi deniz tabanına kadar betonarme ve deniz tabanı içinde sadece çelik kılıf olarak imal edilmiştir.

Şekil 17
Fener iskelesi – iskele altı rölöve planı

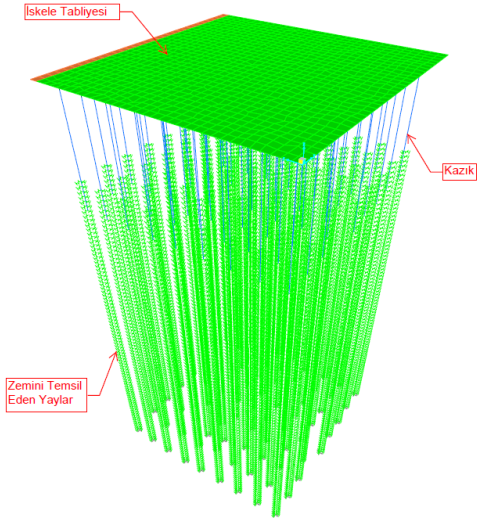


Şekil 18
Balat iskelesi – iskele altı rölöve planı

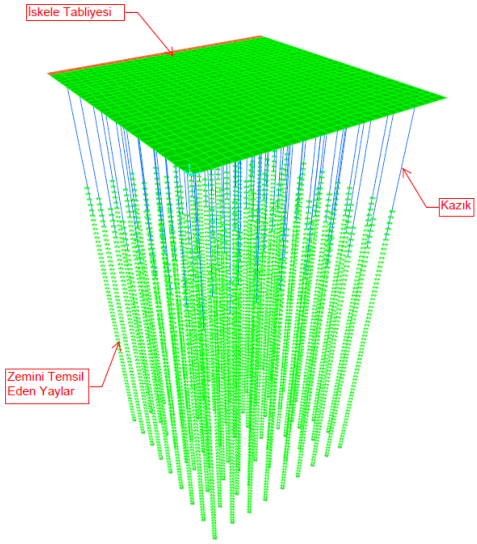


Balat ve Fener iskeleleri kazıklı iskele yapıları olup sonlu eleman modelleri SAP 2000 (Computers and Structures Inc, 2014) yazılımı ile hazırlanmış ve 3D sonlu eleman modelleri sırasıyla Şekil 19 ve Şekil 20'de verilmiştir.

Şekil 19
Fener iskelesi – 3D sonlu eleman modeli



Şekil 20
Balat iskelesi – 3D sonlu eleman modeli



İskele yapıları deprem sonrasında onarımı veya yeniden yapımı zor, maliyeti yüksek ve süreç alan yapılar sınıfında düşünülüp normal yapılar olarak kabul edilmişlerdir. Yönetmelik kapsamında normal yapılar için minimum hasar ve kontrollü hasar performans düzeylerinde dayanıma göre tasarım metoduna izin verildiği için lineer mod birleştirme yöntemi ile analiz yapılmıştır. Su seviyesinin altındaki kazık kısımlarında ek su kütlesi tanımlanmıştır. Ek su kütlesi su altında kalan her bir düğüm noktasına uygulanmıştır. İskele döşemesi rijit diyafram olarak kabullenmiş ve modellenmiştir. Her bir kütle merkezinde birbirine dik doğrultuda iki yatay serbestlik derecesi ile kütle merkezinden geçen düşey eksen etrafında dönme serbestlik derecesi dikkate alınmıştır. Davranış spektrumları oluşturulurken sönümleme oranı 5% olarak alınmıştır. İmar planına esas jeolojik ve jeoteknik etüt verileri hem deniz suyu derinliği hem de zemin tabakalarına dair zemin parametreleri elde edilmiştir. Yapı zemin sınıfları, zemin grupları, yataklanma katsayısı, yanal yatak katsayı değerleri, kazıkların beton dolgu olan derinlikleri, kazık boyları modellemede dikkate alınmıştır.

Kohezyonsuz zeminlerde yanal yatak katsayısı derinlikle doğrusal bir artış gösterir. Bu doğrultuda bu zeminde Kh değeri Kh = nh x (z / B) bağıntısından hesaplanmıştır. Burada, nh, zemin sıkılığına bağlı katsayı; z, derinlik ve B ise kazığın çapıdır. Kazıkların yanal yatak katsayıları kh = nh x (z / B) ve DIN 4014 ile hesaplanmıştır. Zemin modellenmesinde kullanılan elastik yay sabitleri birbirine dik her iki yatay yönde 0.25m düşey aralıklar ile uygulanmıştır. Kx=Ky=khxBx0.25m ile hesaplanmıştır.

Analize esas yükler, zati yükler, hareketli yükler (500 kg/m²), gemi çarpma yükü, gemi yanaşma yükleri, rüzgâr yükü, akıntı yükü, dalga yükü ve deprem yükleri göz önüne alınmıştır.

Yanaşma gemisinin özellikleri Tablo 1'de verilmiştir. İskele yapısının gemi yanaşma kısmında monte edilmiş iskele önü sürekli tahta usturmaça ve bu tahta usturmaçaların üzerine asılı lastikler mevcuttur. Analizlerde gemi yanaşma yükü hesaplarında usturmaçalar arası mesafe yerinde yapılan uygulamanın yaklaşık ortalaması alınarak, 2 m olarak kabul edilmiştir.

Tablo 1
Yanaşma gemisinin özellikleri

Gemi Tipi	***Yolcu gemisi***
Gros Tonaj (GT)	610 GT
Tam yüklü deplasman tonajı (DT)	825 ton
Gemi toplam boyu (LOA)	67m
Dolu durumda su çekimi (DM)	2,97m
Gemi boyu (LBP)	50,83m
Genişlik (B)	13m

İskeleye yanaşabilecek en büyük gemi 610 GT olarak kabul edilmiş ve DLH Kıyı Yapıları Planlama ve Tasarım Teknik Esaslarında verilen tabloya göre, 500≤GT≤1000 için babaya etkiyen bağlama kuvveti 250 kN olarak alınmıştır (Ulaştırma Bakanlığı, 2016). Gemiye etkiyen rüzgâr ve akıntı yükü toplamı DLH tablo 3.8'den 500<GT<1000 aralığı için alınan 250 kN değerinden küçük olduğu durumda, 250 kN kullanılmıştır. Bu yükün iskele yapısına dik doğrultuda etkimesi en olumsuz durum olacağından yükün yatay düzlemde etkidiği kabul edilmiştir.

Çalışma kapsamında yapının deprem parametreleri D1 (50 yılda aşılma olasılığı %50) ve D2 (50 yılda aşılma olasılığı %10) deprem düzeylerine göre hesaplanmıştır. Yapıya etkiyen deprem yükleri mod birleştirme yöntemi ile yapılmıştır. Deprem tasarım spektrumları yapıya her bir mod için etki ettirilmiş ve 5.3.8 de belirlenen spektrumlar analiz programına R azaltma katsayıları kullanılarak atanmıştır. Yapının bulunduğu enlem ve boylam koordinatlarına göre DLH 2008 Deprem Teknik Yönetmeliği ekinde verilmiş olan tablodan faydalanarak ve ara değerler için enterpolasyon yapılarak yapının spektral ivme değerleri Ss ve S1 ve diğer hesap parametreleri hesap edilmiştir.

İskele yapısına etkiyen yükler aşağıda Tablo 2'de verilirken analiz modelinde kullanılacak olan servis yükü ve faktörlü yük kombinasyonları Tablo 3 ve deprem durumu yük kombinasyonları ise Tablo 4'te verilmiştir.

Tablo 2
Yapıya etkiyen yükler (Ulaştırma Bakanlığı, 2008)

G	Sabit yükler
LL	Düzgün yayılı hareketli yük
Y	Gemi yanaşma yükü
B	Gemi bağlanma yükü
W	Rüzgar yükü
S	Dalga yükü
DM	Deprem yükleri
SK	Suyun kaldırma kuvveti

Tablo 3

Servis durumu ve faktörlü yük kombinasyonları (Ulaştırma Bakanlığı, 2008)

Servis durumu yük kombinasyonları		Faktörlü yük kombinasyonları	
1	G+LL	6	1,4G
2	G+B+W	7	1,4G+1,6LL
3	G+LL+B+W	8	0,9G+1,6B+1,6W
4	G+Y	9	1,4G+1,6LL+1,6B+1,6W
5	G+S	10	0,9G+1,6Y
		11	0,9G+1,6S

Tablo 4

Deprem durumu yük kombinasyonları (Ulaştırma Bakanlığı, 2008)

1	G+SK+DMX+0,5B
2	G+SK+DMY+0,5B
3	G+0,5LL+DMX+O,5B

Analizlerde kullanılan kazıklı iskelelerde taşıyıcı sistem davranış katsayıları Tablo 5'te verilmiştir. Kazıklı iskele ve rıhtım yapıları çalkantı bölgelerinde korozyona maruz kalmaktadır. Bu yapıların çalkantı bölgelerinde izin verilen maksimum korozyon miktarları Tablo 6'da verilmiştir.

Tablo 5

Kazıklı iskelelerde taşıyıcı sistem davranış katsayıları (R) (Ulaştırma Bakanlığı, 2008)

Sistem	Kazık düzenlemesi	Performans Düzeyi	
		MH	KH
İskele	Düşey kazıklı sistemler	2,5	4,0
	Eğik kazıklı sistemler	1,0	1,5

Tablo 6

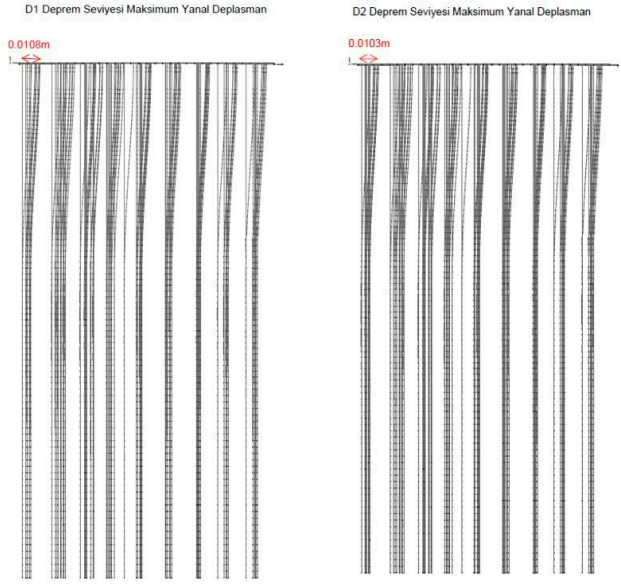
Çalkantı bölgesinde izin verilen maksimum korozyon miktarları (ASCE, 2015)

Bölge	mm / yıl
Yüksek	1.50
Düşük	0.08
Orta	0.42

Analizlerde D1 ve D2 deprem düzeyleri için kritik yükleme altında deplasman kontrolü, servis ve deprem yük durumlarında kazık çelik kılıf gerilme değerleri hesaplanmıştır. Hem servis durumu ve hem de deprem durumunda kazıkların beton dolgu olan kısımlarında bileşik eğilme etkisi altındaki gerilmeler de kontrol edilmiştir. Balat ve Fener iskelelerinin D1 ve D2 deprem seviyeleri için yanal deplasman analiz sonuçları Şekil 21 ve Şekil 22'de verilmiştir. Her iki deprem düzeyine göre kazık deplasmanları limitler içerisinde kalmıştır. Kazık beton kesit iç kuvvet tabloları hem servis hem deprem durumu için Balat ve Fener iskeleleri için sırasıyla Tablo 7 ve Tablo 8'de gösterilmiştir. Şekil 23'te ve Şekil 24'te kazıkların beton kesiti bileşik eğilme etkisi altında hem servis yükleri hem de deprem yükleri durumunda kapasiteler içinde kalındığını göstermektedir. Kazık çelik kılıf gerilme kontrolü Balat ve Fener iskeleleri için sırasıyla Tablo 8 ve Tablo 9 verilmiş ve her iki iskele kazık çelik kılıf gerilme değerlerinin kapasiteler içinde olduğu gösterilmiştir.

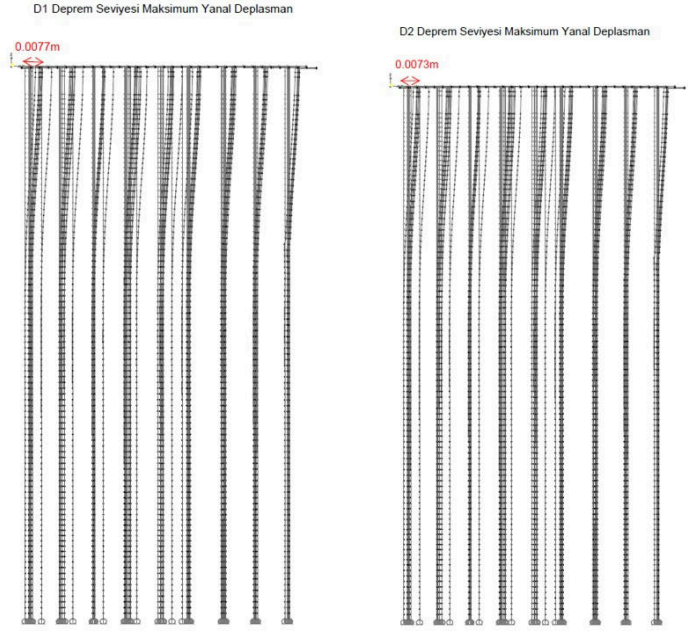
Şekil 21

Balat iskelesi – D1 ve D2 deprem seviyesi yanal deplasmanlar



Şekil 22

Fener iskelesi – D1 ve D2 deprem seviyesi yanal deplasmanlar



Tablo 7

Balat iskelesi kazık betonarme kesit iç kuvvet tablosu

(Servis Durumu)							
KOMBİNASYON	P	V2	V3	M2	M3	Vnet	Mnet
	kN	kN	kN	kN-m	kN-m	kN	kN-m
COMB9_y	–130	–1	3	7	–4	3	9
COMB8_y	–14	0	5	23	1	5	23
COMB10	–44	2	–2	–13	9	3	16
COMB10_y	–69	0	6	32	0	6	32
(Deprem Durumu)							
COMB_4DM_D1_y	–165	–1	–12	–116	–7	12	117
COMB_1DM_D1_x	57	11	4	29	108	12	112
COMB_3DM_D1_x	–64	17	0	–1	153	17	153
COMB_2DM_D1_y	–31	0	18	160	0	18	160

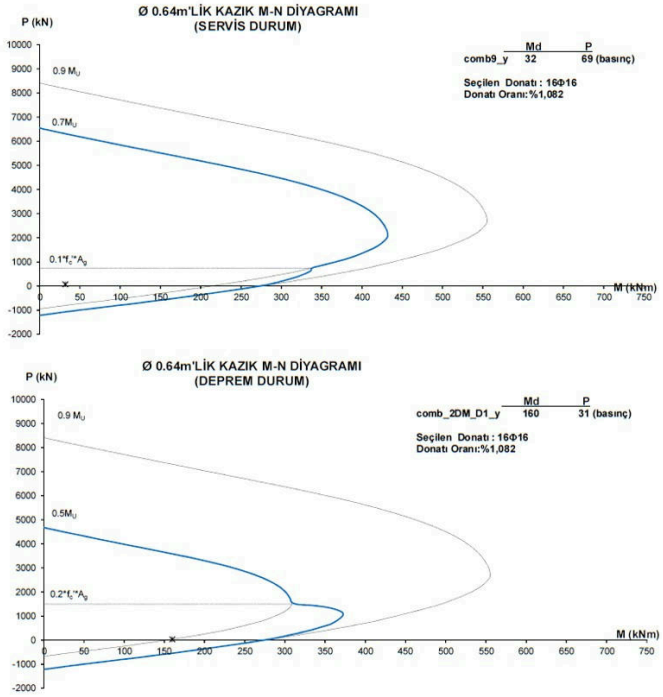
Tablo 8

Fener iskelesi kazık betonarme kesit iç kuvvet tablosu

(Servis Durumu)							
KOMBİNASYON	P	V2	V3	M2	M3	Vnet	Mnet
	kN	kN	kN	kN-m	kN-m	kN	kN-m
COMB9_y	–115	0	3	9	0	3	9
COMB8_y	–18	0	5	21	–1	5	21
COMB10	–44	–2	–2	–10	–10	3	14
COMB10_y	–75	0	6	30	2	6	30
(Deprem Durumu)							
COMB_4DM_D1_y	–139	–1	–12	–96	–4	12	96
COMB_2DM_D1_y	46	1	13	101	5	13	101
COMB_1DM_D1_x	–52	16	1	1	129	17	129
COMB_4DM_D1_y	–43	0	18	136	2	18	136

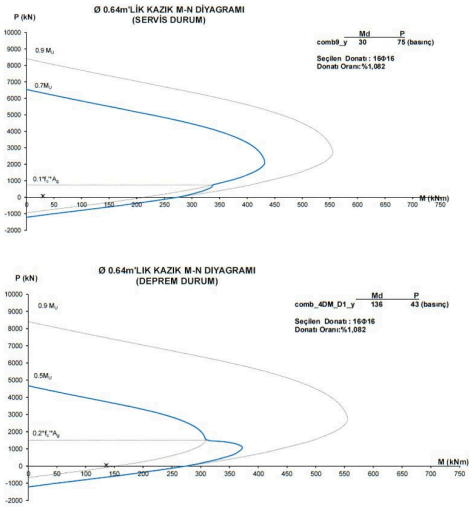
Şekil 23

Balat iskelesi – Servis durumu ve deprem durumu bileşik eğilme etkisi



Şekil 24

Fener iskelesi – Servis durumu ve deprem durumu bileşik eğilme etkisi



Tablo 9

Balat iskelesi kazık çelik kılıf gerilme kontrolü

KOMBİNASYON	P	V2	V3	M2	M3	Vnet	Mnet	Kazık çapı	Et kalınlığı	Çelik kılıf alanı	I	W	s=P/A+M/W	sem
	kN	kN	kN	kN-m	kN-m	kN	kN-m	m	m	m²	m⁴	m³	kN/m²	kN/m²
(Servis Durumu)														
COMB9_y	−295	0	0	0	0	0	0	0.64	0.0119	0.02348	0.00116	0.00362	12584	250800
COMB8_y	−16	0	5	22	1	45873	45738	0.64	0.0119	0.02348	0.00116	0.00362	6835	250800
COMB10	−46	2	−2	−12	9	45840	45672	0.64	0.0119	0.02348	0.00116	0.00362	6112	250800
COMB10_y	−72	0	6	31	0	45905	45838	0.64	0.0119	0.02348	0.00116	0.00362	11525	250800
(Deprem Durumu)														
COMB_4DM_D1_y	−262	0	0	0	0	0	0	0.64	0.0119	0.02348	0.00116	0.00362	11141	333564
COMB_1DM_D1_x	55	13	4	28	105	14	109	0.64	0.0119	0.02348	0.00116	0.00362	32375	333564
COMB_3DM_D1_x	−105	37	0	−3	18	37	18	0.64	0.0119	0.02348	0.00116	0.00362	9467	333564
COMB_2DM_D1_y	−72	0	39	16	0	39	16	0.64	0.0119	0.02348	0.00116	0.00362	7372	333564
COMB_2DM_D1_y	−33	0	20	156	0	20	156	0.64	0.0119	0.02348	0.00116	0.00362	44374	333564
COMB_3DM_D1_x	−66	19	0	−1	149	19	149	0.64	0.0119	0.02348	0.00116	0.00362	44050	333564

Tablo 10

Fener iskelesi kazık çelik kılıf gerilme kontrolü

KOMBİNASYON	P	V2	V3	M2	M3	Vnet	Mnet	Kazık çapı	Et kalınlığı	Çelik kılıf alanı	I	W	s=P/A+M/W	sem
	kN	kN	kN	kN-m	kN-m	kN	kN-m	m	m	m²	m⁴	m³	kN/m²	kN/m²
(Servis Durumu)														
COMB9_y	−261	0	0	0	0	0	0	0.64	0.0116	0.02294	0.00113	0.00354	11377	250200
COMB8_y	−20	0	5	20	−1	45873	45677	0.64	0.0116	0.02294	0.00113	0.00354	6538	250200
COMB10	−46	−2	−2	−9	−9	3.0	13.0	0.64	0.0116	0.02294	0.00113	0.00354	5670	250200
COMB9_y	−78	0	6	29	2	45694	45897	0.64	0.0116	0.02294	0.00113	0.00354	11523	250200
(Deprem Durumu)														
COMB_4DM_D1_y	−225	0	0	0	0	0	0	0.64	0.0116	0.02294	0.00113	0.00354	9805	332766
COMB_2DM_D1_y	44	1	15	97	5	15	98	0.64	0.0116	0.02294	0.00113	0.00354	29490	332766
COMB_1DM_D1_x	−86	34	1	−2	2	34	3	0.64	0.0116	0.02294	0.00113	0.00354	4598	332766
COMB_4DM_D1_y	−78	1	35	6	0	35	6	0.64	0.0116	0.02294	0.00113	0.00354	5034	332766
COMB_4DM_D1_y	−45	0	20	132	2	20	132	0.64	0.0116	0.02294	0.00113	0.00354	39121	332766
COMB_1DM_D1_x	−54	18	1	1	125	18	125	0.64	0.0116	0.02294	0.00113	0.00354	37648	332766

DLH 2008 deprem teknik yönetmeliği kazıklara ilişkin kesit koşullarında, çelik boru kazıkların et kalınlıklarının $D/t \leq c\ E_s/\sigma_y \leq 80$ koşulunu sağlaması zorunludur. Analizleri yapılan her iki iskele yapısı da bu koşulu sağlamaktadır (Tablo 11). Ancak çalkantı bölgesindeki korozyon miktarları kesit kayıplarına sebep olacaktır ve iskelelerin orta ve yüksek korozyon bölgelerinde olduğu kabulü yapılarak, analizler

yenilenmiş ve her bir iskele yapısının çelik kazıklarının kritik gerilme değerlerine ulaşması için gerekli süreler tahmin edilmiş ve Tablo 11'de sunulmuştur.

Tablo 11

Çalkantı bölgesinde izin verilen maksimum korozyon miktarları ile iskelerin kritik duruma ulaşma süreleri (ASCE, 2015)

İskele adı	D/t limit	D/t	Kritik gerilme değerlerine tahmini ulaşma süresi (yıl)	
	[cE_s/σ_y yada 80]		1.5 mm/yıl korozyon durumunda	0.41 mm/yıl korozyon durumu
Balat	60.29	53.92	7	25
Fener	60.43	55.08	7	25

Sonuç

İstanbul'un özellikle su yapıları ile olan ilişkisi antik çağlardan beri önem arzetmiştir. Günümüzde de iskele yapıları deniz ulaşımının önemli bir parçası olup afet anında ve sonrasında kullanımı lojistik açıdan çok önemlidir. İstanbul'un depremselliği için çok değerli çalışmalar yapılmıştır. Bu çalışmalar hem tarihi yarımada hem de İstanbulun tamamı için, iskele ve rıhtım yapılarını da kapsayacak şekilde genişletilmelidir ve hasar tahmin çalışmaları iskele yapıları içinde elde edilmelidir.

Bu çalışmada tarihi yarımada içinde bulunan iki adet iskele yapısı sonlu eleman modeli oluşturulup analiz edilmiştir. Analizler hem servis hem de deprem durumunda çelik iskele kazıklarının gerilme değerlerinin, kazıkların beton dolgulu olan kısımlarında bileşik eğilme etkisi altındaki gerilmelerin kapasiteler içinde kalındığını ve kazık deplasmanlarının limitler içinde kaldığını göstermiştir.

Kazıklı iskele ve rıhtım yapılarının çalkantı bölgeleri çelik kazıklar üzerindeki korozyon kaynaklı kesit kayıplarına neden olabilir ve zamanla kazıklar üzerindeki gerilmeler kritik seviyeye ulaşabilir. Kazıklı iskele ve rıhtım yapılarının güvenliği için belirli periyotlarla muayeneler yapılması gerekir. Muayeneler kapsamında bakılacak en temel verilerden biri kazık et kalınlığı ölçümü olacaktır. Rıhtım duvarlı yapılarda ise su altı görüntüleme teknikleri ile rıhtım duvarlarında olası boşalma ve duvarlarda çatlak ya da bozulmalar takip edilebilir. İskele ve rıhtım yapılarının servis ve bakım ömürlerini artırmak için özellikle çalkantı bölgesindeki kısımların korozyona karşı kaplama yapılması uygun olacaktır.

Teşekkür Bulgu ve sonuçlar yazarın görüşlerini yansıtmaktadır. Yazar analizlerdeki katkılarından ötürü İnş. Müh. Ömer Ersoy'a teşekkür etmektedir.

Acknowledgements The findings and conclusions reflect the views of the author. The author would like to thank Civil Engineer Ömer Ersoy for his contribution to the analysis.

Yazar Bilgileri Selahattin Ersoy

[1] İstanbul Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, İstanbul, Türkiye

0000-0001-9426-9841 selahattin.ersoy@istanbul.edu.tr

Kaynakça | References

Aden, A. R., Sönmez, O. (2023). Arazi Kullanımı ve Ulaşım İlişkisi Tarihi Yarimada Örneğinde Değerlendirilmesi. Ticaret Üniversitesi Teknol. ve Uygulamalı Bilim. Derg., 6 (1), 1–22, https://doi.org/10.56809/icujtas.1149792.

ASCE (2015). Waterfront Facilities Inspection and Assessment, https://doi.org/10.1061/9780784413579.

Chang WJ., Chen JF., Ho HC., Chiu YF. (2010). In situ dynamic model test for pile- supported wharf in liquefied sand. Geotechnical Testing Journal, 33(3), 212–24.

Chiou, J. S., Chiang, C. H., Yang, H. H., & Hsu, S. Y. (2011). Developing fragility curves for a pile-supported wharf. Soil Dynamics and Earthquake Engineering, 31(5–6), 830–840. https://doi.org/10.1016/j.soildyn.2011.01.011

Chu, H. X., Feng, Y.C., Shi, H.J., Hao, L., Gao, Y., Chen, Y (2021). Application of the newmark analysis method in stability evaluation of submarine slope. Shock. Vib., 8747470.

Computer & Structures Inc, 2014. SAP2000 v14, software. https://www.csiamerica.com

Donahue MJ, Dickenson SE, Miller TH, Yim SC (2005). Implications of the observed seismic performance of a pile-supported wharf for numerical modeling. Earthquake Spectra, 21(3), 617–34.

Ertuğ, N. (2015). Klasik dönem Osmanlı İstanbul'unda deniz ulaşımı. Büyük İstanbul Tarihi, 6, 414-435

Federal Emergency Management Agency (FEMA) (1999). HAZUS99 Technical manual, Washington, DC

Hamamcıoğlu, C., Yenen, Z. (2009). İstanbul Tarihi Yarımada' da Ulaşım Ağı ve Kentsel Hizmet Alanlarının Yerseçimi Etkileşimi. Megaron, 4(3), 175–190.

Hancılar U., Tuzun C., Yenidoğan C., Erdik M. (2010). ELER software- a new tool for urban earthquake loss assessment, Natural Hazards & Earth System Sciences.10, 2677-2696.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Kandilli Rasathanesi ve Deprem Araştırma Enstitüsü (2020). Fatih olası deprem kayıp tahminleri kitapçığı

McCullough NJ, Dickenson SE, Schlechter SM, Boland JC (2007). Centrifuge seismic modeling of pile-supported wharves. Geotechnical Testing Journal, 30(5), 349–59.

Mondal, G., Rai, D.C. (2007). Performance of harbour structures in Andaman Islands during 2004 Sumatra earthquake. Eng. Struct., 30, 174–182.

Müller-Wiener, W. (2001). İstanbul'un tarihsel topoğrafyası, (Çev. Ü. Sayın), İstanbul

Müller-Wiener, W. (1998). Bizanstan Osmanlıya İstanbul limanı, (Çev. E. Özbek), İstanbul

Na UJ, Chaudhuri SR, Shinozuka M (2008). Probabilistic assessment for seismic performance of port structures. Soil Dynamics and Earthquake Engineering, 28, 147–58.

Nagao, T., Lu, P. P. A (2019). Simplified reliability estimation method for pile-supported wharf on the residual displacement by earthquake. Soil Dyn. Earthq. Eng., 129, 105904.

Ulaştırma Bakanlığı. (2008). Kıyı ve Liman Yapıları, Demiryolları, Hava Meydanları İnşaatlarına İlişkin Deprem Teknik Yönetmeliği.

Ulaştırma Bakanlığı. (2016). Kıyı Yapıları Planlama ve Tasarım Teknik Esasları. aygm.uab.gov.tr/uploads/pages/kiyi-yapilari-planlama-ve-tasarim-teknik-esaslari/teknikesas.pdf

Werner, S., McCullough, N., Bruin, W., Augustine, A., Rix, G., Crowder, B., Tomblin, J. (2011). Seismic performance of port de Port-au-Prince during the Haiti earthquake and post-earthquake restoration of cargo throughput. Earthq. Spectra, 27 (Suppl. S1), 387–410.

Zhao, X., Liao, X., Hu, Z., Li, X., Nie, Y., Liu, J., & Xu, Y. (2023). Seismic Fragility Analysis of Steel Pipe Pile Wharves with Random Pitting Corrosion. Buildings, 13(10). https://doi.org/10.3390/buildings13102619.

Bölüm 8
Chapter 8

Tarihi Dokuda Yeşil Akupunktur: Tarihi Yarımada Örneği

Green Acupuncture in Historical Texture: An Example of the Historical Peninsula

Halide Candan Zülfikar [1] & Bahri Koçyiğit [2]

[1] İstanbul Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul, Türkiye
[2] İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Büyükşehir Planlaması ve Yönetimi Yüksek Lisans Programı, İstanbul, Türkiye

Öz

Kentler yaşayan bir organizma gibidirler, kendilerine özgü dinamikleri vardır ve zaman içinde çeşitli sebeplerden dolayı yenilenme ihtiyacı duyarlar. Sanayi devrimi sonrası ön plana çıkan bir kavram olarak gördüğümüz "kentsel yenileme" ayrı bir yaratıcılık sürecini beraberinde getirmiş ve tarih boyunca farklı yöntemlerle uygulanmıştır. Çoğunlukla, yenileme stratejileri "büyük ölçekli ve yık-yap modeline" dayalı, yüksek maliyetli yaklaşımlar olup, kaynak ile zamanın etkin kullanılabilmesini zorlaştırmaktadırlar. Büyük ölçekli kentsel yenileme süreçlerinde birçok ekolojik ve sosyal unsur göz ardı edilmektedir. Oysa ki kentsel yenileme çok yönlü bir süreç ve birçok değişkeni içinde bulundurmaktadır. Özellikle, tarihi kent dokusunda yapılacak kentsel yenileme süreci daha özenli ve detaylı çalışmaları gerektirmektedir. Çünkü tarihi kent alanları, mevcut durumları ile günümüz kent standartlarına göre olması gerekli yeşil alan, açık alan ve sosyal donatı alanları ihtiyaçlarına karşı yetersiz kalmakla birlikte, tarihi dokunun korunması ve gelecek kuşaklara doğru bir şekilde aktarılması gibi kararlarda ve uygulamalarda ön planda olan ve hassasiyet gerektiren diğer boyutlara da sahiptir. Bu çalışmanın amacı da, İstanbul Tarihi Yarımada özelinde genel olarak yeşil alan yetersizliği kabulünün beraberinde getirdiği çevresel, ekolojik, sosyal ve mekânsal sorunları çözmeye yönelik en uygun yaklaşımın geliştirilmesidir. Bu bağlamda kentsel yenilemede kentsel akupunkturun, yeşil altyapı uygulamalarının bütüncül bir yaklaşımla yeşil bir ağ oluşturacak şekilde uygulanabileceği yeni bir yaklaşım olarak "yeşil akupunktur" yaklaşımı geliştirilerek uygulama önerileri sunulmaktadır.

Abstract

Cities are like living organisms, they have their own dynamics and they need to be renewed due to various reasons over time. "Urban renewal", which we see as a concept that came to the fore after the industrial revolution, brought about a separate creative process and has been implemented with different methods throughout history. Mostly, renewal strategies are high-cost approaches based on "large-scale and demolish-build model", making it difficult to use resources and time effectively. Many ecological and social elements are ignored in large-scale urban renewal processes. However, urban renewal is a multifaceted process and includes many variables. In particular, the urban renewal process to be carried out in the historical urban fabric requires more meticulous and detailed studies. Because historical urban areas, with their current conditions, are insufficient to meet the needs of green areas, open spaces and social facilities that should be required according to today's urban standards, but they also have other dimensions that are at the forefront and require sensitivity in decisions and applications such as preserving the historical texture and correctly transferring it to future generations. The aim of this study is to develop the most appropriate approach to solve the environmental, ecological, social and spatial problems brought about by the general acceptance of inadequacy of green areas, especially in the Istanbul Historical Peninsula. In this context, the "green acupuncture" approach is developed as a new approach in urban renewal, where urban acupuncture and green infrastructure applications can be applied in a holistic approach to create a green network, and application suggestions are presented.

Zülfikar, H. C. & Koçyiğit, B. (2025). Tarihi Dokuda Yeşil Akupunktur: Tarihi Yarımada Örneği. in A. Esen, K. Eyüpgiller K. & A. Darby D. (Eds.), *Geçmişten Günümüze Tarihi Yarımada'nın İmarı* (p. 174-198). İstanbul University Press. https://doi.org/10.26650/B/AH1.2025.008.08

This work is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.
© 2025. Zülfikar, H. C. & Koçyiğit, B.

Halide Candan Zülfikar candanz@istanbul.edu.tr

Anahtar Kelimeler Kentsel yenileme · kentsel akupunktur · yeşil akupunktur · yeşil altyapı · tarihi yarımada

Keywords Urban renewal · urban acupuncture · green acupuncture · green infrastructure · historical peninsula

Extended Summary

Cities need to be developed and renewed physically, socially and economically due to the pressures brought by increasing population, technological developments and environmental problems. Urban renewal, as a planned intervention process developed against this need, plays a key role. "Urban renewal", which we see as a concept that came to the fore after the industrial revolution, brought different creativity process and has been applied with different methods throughout history. Today, in urban transformation and urban renewal practices that have become mandatory to increase the quality of urban life and meet the changing needs of cities, urban heat island formation and urban climate problems such as global climate change and related global warming problems are becoming more prominent. In addition, problems such as accessibility, urban justice and in response to these problems, concepts such as sustainability, ecological balance and conservation have come to the fore and necessitated new discussions and research at all scales in architecture and urban design for sustainable cities. For this reason, urban renewal practices; It is reconstructed with approaches such as sustainability, ecological balance, conservation and accessibility.

While urban transformation and urban renewal practices are quite complex with many difficult-to-solve issues; these problems, inadequacies and solutions take different dimensions and become much more complex, especially in the historical urban fabric. Historical regions in cities are of great importance both with their architectural values and because they represent social memory, cultural identity and create the city identity. However, historical city areas, with their current conditions, are inadequate to meet the needs of green areas, open spaces and social facilities according to today's urban standards. While seeking solutions to these inadequacies in urban renewal projects, it is necessary to establish a balance between preserving the historical texture and modern needs. For this reason, the urban renewal process to be carried out in the historical urban area requires more careful and detailed studies. In this context, the aim of this study is to develop new approaches that include solutions developed with a sustainable understanding, taking into account ecological values, while preserving the existing historical texture, especially for historical city regions, in urban transformation and urban renewal applications, and to examine the solutions that can be applied. Istanbul Historical Peninsula (İTY) with its historical urban texture is chosen as the study area. Developing an appropriate approach to solve the environmental, ecological, social and spatial problems brought about by the general acceptance of insufficient green space for the Istanbul Historic Peninsula is very important for conservation and sustainability. In this context, the "green acupuncture" approach was developed in the study as a new approach in which urban acupuncture, which refers to small interventions in the applications made in the historical texture in urban renewal, and green infrastructure applications can be applied with a holistic approach to form a green network.

The concept of urban acupuncture was first used by architect and urban planner Manuel de Sola-Morales. Urban acupuncture approach is a renewal approach that takes the concept of acupuncture in Chinese traditional medicine as a metaphor, examines the city as an organism, identifies problematic areas that disrupt the energy between urban areas, and aims to restore the flow with point interventions (Jamie Lerner 2014) and (Marco). Casagrande 2015). With urban acupuncture, it is aimed to bring about big changes with small-scale, point-based, low-cost and effective interventions.

Green infrastructure is about methods to solve the problems of cities and urban landscapes together with nature, creating a network and the connectivity of green areas. According to the "Green Infrastructure Declaration" published by the European Commission in 2013, green infrastructure; It has been defined as “a network of strategically planned natural and semi-natural areas designed and managed to deliver a broad range of ecosystem services while enhancing biodiversity through natural solutions.” In the green infrastructure system, various natural or restored ecosystems and landscapes form centers, and these centers are connected to each other by the connections formed by ecological corridors, creating a network in which the ecological flow continues. Green infrastructure provides many environmental, economic and social benefits throughout the city.

Green acupuncture is the identification of points that disrupt the connection between the centers formed by the green infrastructure components in the city and then increasing the interaction of ecological and social processes by ensuring the connection in the shortest term with interventions that include small-scale green solutions. Green

acupuncture has been proposed as a synthesis of the concepts of green infrastructure and urban acupuncture. Areas where green acupuncture projects can be applied are; squares, courtyards, street parts, roads, playgrounds, etc. It is planned to renew small urban, neglected areas such as and ensure the connection between these areas. Within the scope of the study, "green acupuncture principles", which are a synthesis of "urban acupuncture principles" and "green infrastructure principles", were developed.

It is important to both preserve the historical texture and improve the conditions with current technologies, to research appropriate methods to achieve quality living conditions, to introduce, disseminate and encourage new approaches and practices and to make scientific publications on this subject. In this context, within the scope of the study, Istanbul Historical Peninsula (İTY) was chosen with the idea of setting an example for green acupuncture applications in the renovation works to be carried out in the historical city area. The green areas in the Historical Peninsula have suffered various damages over time. Some of these destructions are human-caused, and some are caused by natural disasters (Kubat & Kürkçüoğlu, 2014). In the Historic Peninsula, green areas are mostly located around historical buildings. Because, these areas were around palaces, temples, monasteries, mosques and other important buildings in the past; These are gardens created for rest, recreation and aesthetic purposes. It is possible to say that green areas are quite inadequate throughout the Historic Peninsula today. For this reason, the dominant structure of the conservation approach and the lack of green areas in the historical peninsula of Istanbul, and the environmental, ecological, social and spatial lack that develop due to these problems are considered as the main problems. In urban renewal studies to be a solution to these problems, a holistic perspective is focused on developing a green network with the green acupuncture approach as an alternative consisting of the synthesis of urban acupuncture and green infrastructure concepts.In the findings section of the study, an urban ecological network proposal that can be created with "Green Acupuncture" solutions to ensure connectivity among the green areas identified in the Historic Peninsula was developed and examples for applications were presented. In the last part, general recommendations for green acupuncture in urban renewal in historical texture are presented.

Giriş

İnsanların yaratıcı gücünün izlerini taşıyan kentler, yaşayan bir organizma gibidirler (Jacobs, 1961) ve içlerinde kendilerine özgü dinamikleri barındırırlar. Günümüzde, dünya nüfusunun çoğunluğu yaşamlarını kentlerde sürdürmekte ve her geçen gün kentli nüfusu artmaktadır. Buna karşılık insan-doğa ilişkisinin doğru kurgulanamaması sonucu, sadece insan odaklı ve yeterli planlanmayan hızlı kentleşme süreci devam etmektedir. Plansız ve hızlı kentleşme sonucunda ekolojik dengenin bozulması ile artan kentsel sorunlar ve baskılar oluşmakta ve sonuçta kentler birçok yetersizlikle karşı karşıya kalmaktadırlar. Bu sorunları aşabilmek için süreç içerisinde kentsel dönüşüm ve kentsel yenilenme ihtiyacı doğmaktadır (Yavuz, 2016). Kentsel dönüşüm ve yenileme uygulamaları birçok çözümü zor mesele ile oldukça karmaşık iken; bu sorunlar, yetersizlikler ve çözümler özellikle tarihi kent dokusunda daha farklı boyutlarda olmakta ve çok daha karmaşık hale gelmektedir. Çünkü tarihi kent bölgeleri, mevcut durumları ile günümüz kent standartlarına göre olması gerekli (yeşil alan, meydan, spor tesisi, deprem toplanma alanı gibi) açık alan ve sosyal donatı alanları bakımından yetersiz kalmakta ve ihtiyaçları karşılayamamaktadır. Bu yetersizlikler tarihi kent bölgelerinin tercih edilmemelerine neden olmakta ve sonuçta da kullanıcı profilinde değişim olmaktadır. Kullanıcı profilindeki değişimler de mekânsal sorunlar, güvenlik sorunları ve sosyal sorunlar gibi farklı sorunlar ve yetersizlikleri ortaya çıkarmaktadır. Kentlerin tarihi bölgelerindeki uygulamalarda ve alınan kararlarda bu yetersizlikleri gidermeye çalışırken ek olarak “tarihi dokunun korunması ve gelecek kuşaklara doğru bir şekilde aktarılması” gibi konunun hassasiyet gerektiren diğer bir boyutu da ön plana çıkmaktadır. Bu nedenle tarihi kent dokusunda yapılacak kentsel yenileme süreci daha özenli ve detaylı çalışmaları gerektirmektedir. Son olarak, tüm bu sorunlara çözüm aranırken tarihi kent dokusunun turizm fonksiyonu da göz önünde bulundurulması gereken önemli bir değişkendir.

Son yıllarda küresel ölçekte önemli bir ortak gündemi oluşturan küresel iklim değişikliği ve buna bağlı olarak gelişen küresel ısınma problemi, kent iklimine ait sorunları gündeme taşımaktadır. Söz konusu gündemin yanında erişilebilirlik, güvenlik, kentsel adalet gibi sorunlar ve tüm bu sorunlara

karşılık sürdürülebilirlik, ekolojik denge, koruma gibi kavramlar da gündemde önemli bir yer tutmakta ve sürdürülebilir kentler için mimari ve kentsel tasarımda tüm ölçeklerde yeni tartışmaları ve buna bağlı olarak araştırmaları da beraberinde getirmektedir. Bu nedenle kentsel yenileme stratejileri; sürdürülebilirlik, ekolojik denge, koruma ve erişilebilirlik gibi yaklaşımlarla yeniden kurgulanmaktadır.

Tarihi kent bölgelerinde değişen ihtiyaçları karşılayarak yaşam kalitesini arttırmak için zorunlu hale gelen kentsel yenileme uygulamalarında da mevcut tarihi doku korunurken mekânsal, ekolojik ve sosyal unsurların denge ile dikkate alındığı, günümüz ihtiyaçlarına cevap verebilecek, sürdürülebilir çözümler gereklidir. Bu bağlamda İstanbul Tarihi Yarımada özelinde sürdürülebilir yeni uygulamalar için bir yöntemin araştırılması bu çalışmanın amacını oluşturmaktadır. Tarihi Yarımada özelinde genel olarak yeşil alan yetersizliği kabulünün beraberinde getirdiği çevresel, ekolojik, sosyal ve mekânsal sorunları çözmeye yönelik uygun yaklaşımın geliştirilmesi yaşam kalitesi, koruma ve sürdürülebilirlik için çok önemlidir (Ryberg, 2013).

Kavramlar

Kentsel yenilemede uzun vadeli ve yüksek maliyetlerine rağmen, beklenen çıktıları sağlayamayan geleneksel kentsel yenileme stratejileri yerine; kaynakların ve yüksek teknolojinin etkin kullanıldığı, kısa vadeli ve noktasal çözümleri hedefleyen, çok yönlü ve katılımcı, yeni yaklaşımların geliştirilmesi gereklidir. Bu bağlamda iyi uygulama örneklerini gördüğümüz kentsel akupunktur kavramı bilinmektedir (Jacobs, 1961). Bu çalışmada kentsel yenilemede tarihi dokuda yapılan uygulamalarda, küçük müdahaleleri ifade eden kentsel akupunktura yeni bir boyut olarak, yeşil altyapı uygulamalarının bütüncül bir yaklaşımla yeşil bir ağ oluşturacak şekilde uygulanabileceği "yeşil akupunktur" yaklaşımı gündeme getirilmiştir. Yeşil akupunktur yaklaşımı ile oluşturulan kentsel ekolojik ağın birçok önemli sosyal ve ekolojik çıktılarının olması beklenmektedir. Tarihi dokunun hem korunması hem de güncel teknolojiler ile yaşam şartlarının iyileştirilmesi için uygun yöntemlerin araştırılması, yeni yaklaşımların ve uygulamaların tanıtılıp, yaygınlaştırılması, özendirilmesi ve bu konuda bilimsel yayınlar yapılması önem taşımaktadır. Yeşil akupunktur kavramını incelemeden önce çalışma ile ilgili kavramlar olarak kısaca kentsel akupunktur ve yeşil altyapı kavramları incelenecektir.

Kentsel Akupunktur

Kentsel akupunktur (KA) kavramı Çin geleneksel tıbbında yer alan akupunktur kavramını metafor olarak kullanarak; kenti bir organizma olarak ele alan, küçük ölçekli bir kentsel yenileme yaklaşımıdır (Lerner, 2014; Casagrande, 2015). Kentsel yenilemenin asıl amacı var olanı daha iyi hale getirmek, dönüştürmek, değiştirmek ve rehabilite etmek olmalıdır. Bu amaç doğrultusunda KA ile küçük ölçekli, noktasal, düşük maliyetli ve etkili müdahalelerle büyük değişimlerin meydana gelmesi hedeflenmektedir. Geleneksel akupunkturda, meridyenler adı verilen "kanallar" boyunca organlar arasında dolaşan "Qi" ("chee" olarak telaffuz edilir) adı verilen hayati bir güç veya enerji olduğu inancı vardır. Hastalıklı bir bireyin tedavi olabilmesi için bu kanallar arasındaki akışın sağlanması gereklidir. Bundan dolayı, kanallar arasındaki enerji akışını sekteye uğratan noktaların tedavi edilmesi gerekir ve bundan dolayı tespit edilen sorunlu yerlere iğneler batırılır. Kentsel akupunkturun kavramsal gelişiminin arka planında bu anlayış yer almaktadır. Kentleri, "yaşayan bir organizma" olarak tanımlayan kentsel akupunktur ile hassas enerjiler ağına sahip çok boyutlu kentsel alanların arasındaki enerjiyi sekteye uğratan sorunlu alanları tespit ederek, noktasal müdahalelerle< akışın tekrar sağlanmasını hedeflemektedir (Lerner, 2014).

Kentsel akupunktur kavramı, ilk kez mimar ve kent plancısı Manuel de Sola-Morales tarafından kullanılmış (Tang, Sun, & Abdel-Ghani, 2015) ve kentlerin yüzey dokularına yapılan hassas müdahalelerle kentsel ölçekte etkiler yaratmayı hedeflemiştir. Morales, kentsel akupunktur teorisini 2008'de

yayımladığı "A Matter of Things" adlı kitabında, kentlerin fiziksel yapıları ve bunların insan bedeni üzerindeki etkilerini dile getirmiştir. Brezilyalı kent plancısı Jaime Lerner, Curitiba'da belediye başkanlığı görevini yürüttüğü dönemde, küçük müdahalelerle büyük dönüşümler sağlayarak kentsel akupunkturu uygulamış ve 2003'te yayımladığı "Akupunktur Urbana" kitabında bu yaklaşımı kültürel ve psikolojik boyutlarıyla değerlendirmiştir. Kitabının giriş kısmında duygu ve düşüncelerini, "Her zaman bir iğne batmasıyla hastalığın iyileştirilebileceği hayali ve umudunu besledim. Hasta bir noktanın hayali belirtilerini basit bir şifa dokunuşuyla geri getirme fikri, sadece o belirli yeri değil, aynı zamanda onu çevreleyen tüm alanı canlandırmakla ilgili her şeydir." bu sözlerle dile getirmiştir (Lerner, 2014). Finlandiyalı mimar ve sosyal teorisyen Marco Casagrande ise KA'yı post-endüstriyel kentlerde uygulamış ve Taipei'deki çalışmalarında kentleri, doğanın enerjisiyle şekillenen organizmalar olarak değerlendirmiştir. KA yaklaşımı, geleneksel uzun vadeli ve geniş ölçekli kent planlama yöntemlerine karşı çıkarak, daha kısa vadeli ve hassas müdahalelerle önemli kentsel dönüşümler sağlamayı hedeflemiştir.

Kısacası, geleneksel kentsel yenileme stratejileri geniş ölçekli olup, uzun zaman gerektirmektedir. Bununla birlikte bu stratejiler çoğunlukla istenilen sonucu vermesi bir yana, ciddi maddi ve manevi kayıplara neden olabilmektedirler. Bundan dolayı, kentsel akupunktur gibi küçük ölçekli kentsel yenileme yaklaşımları birçok kent plancısı ve mimar tarafından kullanılmaktadır. Günümüz kentlerinin karmaşık sosyal, ekonomik ve kültürel meselelerinin, geniş ölçekli yenileme anlayışıyla çözülmesinin hedeflenmesi ciddi sosyal, ekonomik ve ekolojik sorunları da beraberinde getirebilmektedir. Geleneksel kentsel yenileme yaklaşımlarına karşı çıkan kentsel akupunktur ise kısa vadede, planlı ve noktasal müdahaleler aracılığıyla pozitif zincir reaksiyonlarını tetikleyerek bölgesel değişimi hedefler. Söz konusu müdahaleler daha fazla yanıt ve fırsatı teşvik etmektedir. Büyük ölçekli yenileme projelerinde maliyetin artması nedeni ile uygulanabilirliği güç hale gelmektedir. Buna karşılık küçük ölçekli yenileme stratejilerinde, doğrudan yık-yap yaklaşımı benimsenmediği için kaynakların etkin kullanımı daha mümkün hale gelmektedir. Bunun yanında kentsel akupunktur uygulamaları, kent paydaşları arasındaki uyum, ilişki ve iş birliğinin gelişimine de katkı sağlamaktadır.

Kentsel Akupunktur Uygulama Örnekleri

Barselona

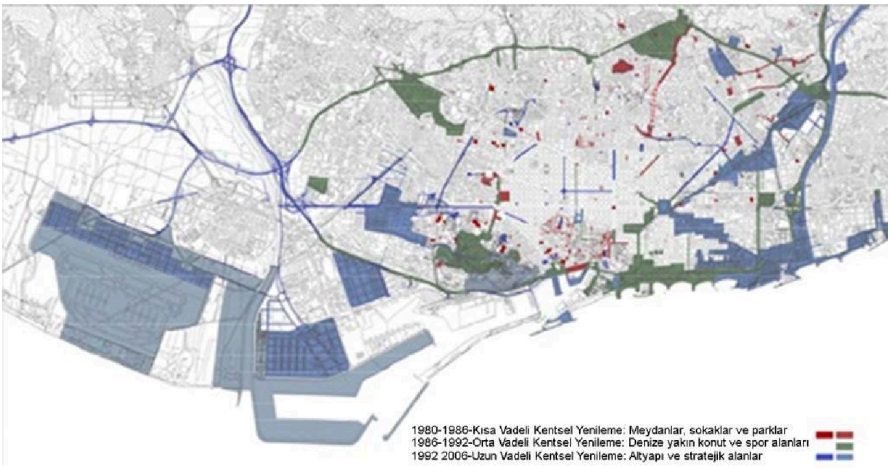
Kentsel akupunktur yaklaşımı sistematik olarak ilk defa Barselona'da, 1980'lerde uygulanmıştır. Mimar ve kent plancısı olan Oriol Bohigas, 1981'de, kentin planlama ofisinin başına geçtiğinde alışılagelmiş uygulamaların dışında bir kentsel yenileme sürecini önermiştir. 1992 olimpiyat oyunlarının Barselona kentinde düzenlenecek olması, kentte hızlı bir yenileme ihtiyacını beraberinde getirmiştir. Bohigas, 3 aşamadan oluşan bir kentsel yenileme modelini geliştirmiş ve ilk aşamada bunu büyük kentsel yenileme projelerinin aksine noktasal, hızlı ve daha az maliyetli yöntemlerle yapmayı önermiştir. Bu önerinin kabul edilmesi sonucunda başlatılan ve yaklaşık 7 sene süren (1980-1987 arası) noktasal kentsel yenileme projeleri sayesinde 100'e yakın küçük ölçekli kamusal açık alan yenilenmiştir (Tang, Sun, & Abdel-Ghani, 2015). Bu projeler ile halihazırda olanı yeniden inşa etmek, iyileştirmek, dönüştürmek, değiştirmek, yeniden anlamlandırmak veya yeni kimlikler kazandırmak hedeflenmiştir. Kentsel akupunkturun ilk ve en önemli örneklerinden birini oluşturan bu yenileme süreci sonunda, yenilenen mekânlar sadece kendilerini değil çevrelerini de harekete geçirmiştir. Bu durum tam olarak kentsel akupunktur uygulamaları sonucunda arzu edilen ve beklenen sonuçtur. Küçük değişimlerin daha büyük değişimleri tetiklediği bir "kelebek etkisi" meydana getirilmiştir.

Kısa vadeli yeniden yapılanma süreci geçiren Barselona, daha sonra orta ve uzun vadeli iki yeniden yapılanma süreci daha geçirmiştir (Acebillo, 2006). Orta vadede kentsel yenileme aracılığıyla, yol ağlarının yeniden düzenlenmesi ve yeni mahalle merkezlerinin meydana getirilmesi üzerine yoğunlaşılmıştır. Uzun vadede ise kentin kıyı şeridine doğru yayılması gibi daha büyük morfolojik projeler

meydana getirilmiştir. Yüksek maliyetli ve noktasal projelere kıyasla daha uzun zaman gerektiren altyapı hizmetleri yerine, ilk aşamada noktasal ve gözle görülür değişimlerin yapılması yerel ilgiyi ve desteği de tetiklemiştir. Yerel halkın desteği ile daha sonra yapılan orta ve uzun vadeli planlar da daha sağlıklı ve ortak bir iradeyle meydana getirilmiştir.

Şekil 1

Barcelona kentsel yenileme aşamaları (Acebillo, 2006)



Şekil 1'de görüldüğü üzere, kentsel yenileme sürecinin ilk aşamasında (1980-1986 arası) uygulanan küçük ölçekli noktasal projeler ile oluşturulan küçük değişimler daha sonraki dönemlerdeki büyük değişimleri harekete geçirmiş ve böylece uzun vadede maksimum fayda sağlanabilmiştir. Bu dönemler boyunca gerçekleştirilen bütün yenileme süreçlerinin tamamında yer alan Manuel de Sola-Morales, bu küçük ölçekli noktasal yenilemelere "kentsel akupunktur" adını vermişlerdir. Kentsel akupunktur yaklaşımının uygulandığı kentsel yenileme sürecinde, tarihi bölgelerin çevresi ve hafızası da korunmuştur. Barselona'da yapılan uygulamalar, tarihi bölgelerde kentsel yenileme sürecinde kentsel akupunkturun önemli bir uygulama modeli olabileceğinin en önemli örneklerindendir.

Seul

Yirminci yüzyılın ortalarından itibaren hızlıca gelişmeye başlayan Güney Kore'nin başkenti Seul, hızlı gelişmenin getirdiği kentsel sorunlara da maruz kalmıştır. Seul, her gelişmekte olan metropol gibi eşitsizlik, yoksulluk, yetersiz konut, arazi kullanımı sorunları, trafik sorunları ve çevre kirliliği vb. birçok hızlı kalkınmanın tipik sorunlarının yanı sıra idari sorunlar ve siyasi çekişmelerden de etkilenmiştir (Lee & Anderson, 2014). Cheonggyecheon nehri, tarih boyunca ticari ve kültürel hareketliliğin yoğun olduğu, kentin ortasından geçen önemli bir su kaynağıdır. Ayrıca, nehir etrafındaki gecekondu sahiplerinin yıkanmak ya da çamaşırlarını yıkamak gibi günlük eylemlerde de kullanılan bir nehirdir. 1950'lerden itibaren hızlanan kentleşme hareketleri ve nüfus artışı, nehrin kirlenmesine ve kentsel sorunların artmasına yol açmış; bu sorunları çözmek amacıyla nehir üzerine yapılan asfalt yollar, trafiğe alternatif oluşturmayı amaçlamış ancak güvenli olmayan alanların oluşturulmasına sebep olmuştur (Turgay ve diğ., 2017). 2003 yılında göreve başlayan yeni metropoliten yönetimi, üzerine yükseltilmiş bir otoyol inşa edilen Cheonggyecheon Nehri'ni restore etmek için planını açıklamıştır (Lee & Anderson, 2014).

Şekil 2
Kentsel yenileme öncesi Seul, Cheonggyecheon Nehri (https://globaldesigningcities.org/)



Şekil 2'de görülen mevcut görünüme istinaden açıklanan proje, Seul'ün merkezindeki kentsel çevreyi iyileştirmek, daha fazla açık yeşil alan oluşturmak, araç trafiğini daha düzenli hale getirmek ve bölgedeki kalkınmayı teşvik etmek konusunda iddialı bir proje olmasının yanında, daha geniş ölçekli planların öncüsü olabileceği de öngörülmüştür. 28 ay süren çalışmaların ardından, 1 Ekim 2005'te yenilenmiş Cheonggyecheon Nehri halkın kullanımına açılmıştır (Jung&Kima, 2019) tamamlanan proje için, "sanayileşme döneminde kurulan yapılar kaldırılmış, soğuk beton döşeme ve sütunların altındaki kış uykusuna yatan dereye doğrudan güneş ışığı tutmaktadır" ifadelerini kullanmışlardır. Proje boyunca metropoliten yönetimi, zaman zaman çevredeki işletme sahiplerinin protestoları gibi çeşitli sorunlarla karşılaşmış ancak, yerel halkın ve diğer paydaşların sürece katılımını sağlayarak başarılı bir yönetim sergilemiştir. Bu durum kentsel akupunkturun, tarihi kent dokusunda uygulanabilecek önemli bir yaklaşım olduğunu gösteren önemli bir olgudur.

Şekil 3
Günümüzde Seul, Cheonggyecheon Nehri (https://urban-regeneration.worldbank.org/)



Kısacası, Cheonggyecheon Nehri kentsel yenileme projesi, birçok çalışmaya ve oteriteye göre dünyanın en önemli ve dikkat çeken kentsel yenileme projelerinden biri olarak öne çıkmaktadır. Ayrıca, Şekil 3'de görülebileceği üzere, yapılan çalışmanın sadece yakın çevresini değil, kent hatta ülke ölçeğinde önemli kültürel ve maddi katkılarının olması, küçük ölçekli kentsel yenileme hareketlerinin geniş ölçekte ve önemli etkilerinin olabileceğini de göstermektedir. Uygulanan kentsel yenileme projesi, turistler için önemli bir destinasyon olmakla birlikte, bölgede ve dünyada Seul'ün görünürlüğünü arttırmakta, bölge sakinleri için daha fazla olanak sağlamaktadır. Bu proje, Kore ekonomisine katkı sağlarken kenti de yaşamak ve ziyaret etmek için önemli bir cazibe merkezine dönüştürecek bir kalkınma modelini literatüre kazandırmıştır.

Yeşil Altyapı

Türk Dil Kurumu'nun altyapı tanımına göre, "bir yerleşim yeri veya bir yapı için gerekli olan yol, kanalizasyon, su, elektrik vb. tesisatın tümü" altyapıyı oluşturmaktadır. Şehir planlama ve benzer disiplinlerde ise bu bileşenlerin tümü "gri altyapı" kavramı altında incelenmektedir. Bir terim olarak yeşil altyapı ise kentlerin ve kent peyzajlarının sorunlarını, doğayla birlikte çözmeye yönelik yöntemler ile bir ağ oluşturulması ve yeşil alanların bağlantılılık durumları ile ilgilidir. 2013 yılında Avrupa Komisyonu tarafından Yeşil Altyapı Bildirisi yayınlanmıştır (An official website of the European Union). Bu bildiriye göre yeşil altyapı; "doğal çözümlerle biyoçeşitliliği artırırken geniş bir ekosistem hizmetleri yelpazesi sunmak üzere tasarlanmış ve yönetilen, stratejik olarak planlanmış doğal ve yarı doğal alanlardan oluşan bir ağ" olarak tanımlanmıştır. Doğal çözümlerle oluşturulan bu ağ sayesinde ekolojik ve sosyal faydalar sağlanırken, bu faydaları sürdürmek ve geliştirmek için yapılacak yatırımları harekete geçirerek yeşil ekonomiyi destekleyen ve iş fırsatları yaratarak ekonomik faydalar da sağlayabilecek bir araç olarak tanımlanmıştır.

Yeşil altyapı özellikle son 10 yıl içerisinde, kent üzerine çalışma yapanlar ve politika yapıcılar tarafından oldukça sık dile getirilen bir kavramdır. Yeşil altyapı araştırmalarının ve uygulamalarının artışındaki en önemli faktörlerin başında kent peyzajının uğradığı hızlı dönüşüm, deformasyona karşılık

azalan biyoçeşitlilik sonucunda ekosistemin bozulması sonucu yaşanan sorunların daha belirgin hale gelmesidir (Cunha & Magalhães,2019). Kentlerin hızlı ve plansız büyümesi, fiziki çevrenin tahribatı ve ekolojik unsurların göz ardı edilmesi kentlerdeki mevcut sorunların birçoğunu tetikleyen faktörlerdir (Bengston & Youn, 2006).

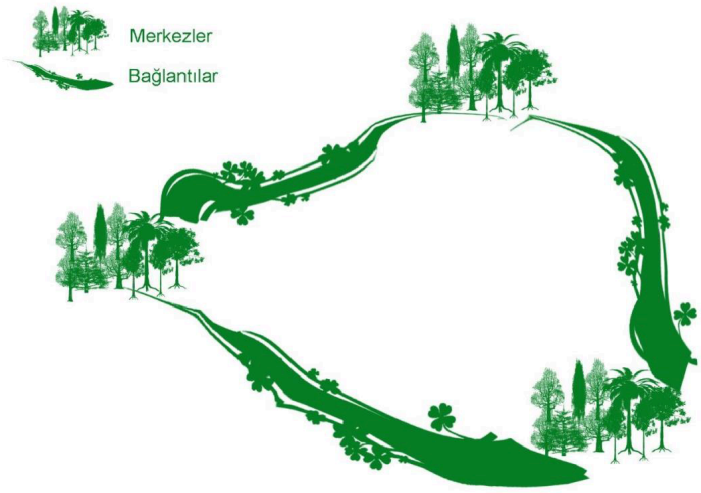
Yeşil altyapı, mekânsal planlamada doğadan bilinçli olarak fayda sağlaması ve ekonomik boyutu ile de kalkınmaya fayda sağlaması ile ön plana çıkmaktadır. İklim değişikliğinin etkilerine karşı uyum sağlamada ve çözümde olabildiğince doğal uygulamalarla, gri altyapı çözümlerine alternatif veya tamamlayıcı çözümlerdir.

Yeşil altyapı insan refahını ve yaşam kalitesini destekleyen doğal, yarı doğal alanlar ve ekosistem hizmetleri veren yeşil alanlardan oluşan ağdır ve bir bağlantılılık kavramıdır (Mell, 2008). Yeşil alanlar ve yeşil altyapı bileşenleri arasındaki etkileşim sağlandığı müddetçe "yeşil" bir altyapıdan söz edilebilir.

Yeşil altyapı, farklı tanımlamalara açık olsa da bütün tanımların odak noktasında bir ekolojik kaygı ve bu kaygıya yönelik çözümlerin geliştirilmesi bulunmaktadır. Yeşil altyapı çözümleri olarak yağmur suyu yönetimi, iklim adaptasyonu, ısı stresinin azaltılması, biyoçeşitliliğin artırılması, gıda üretimi, daha iyi hava kalitesi, sürdürülebilir enerji üretimi, temiz su ve sağlıklı toprakların yanı sıra rekreasyon yoluyla yaşam kalitesinin artırılmasına yönelik uygulama araçları söz konusudur. Yeşil altyapı sisteminin uygulama araçları olarak; yeşil kuşak, biosolar çatılar, yeşil çatılar, yeşil duvarlar, yağmur bahçeleri, temiz ve kirli su için yeraltı su depoları, geçirgen kaldırımlar, yapay sulak alanlar ve ağaçlı yeşil yollar sayılabilir (Benedict & McMahon, 2002; Nieuwenhuijsen, 2021). Yeşil altyapı sisteminin uygulama araçlarının bağlantılılığı için; (mavi altyapı olarak da tanımlanan) akarsular, kıyı alanları, parklar ve bahçeler, kentsel açık-yeşil alanlar, açık kullanılmayan alanlar, ev bahçeleri, yeşil çatılar, ağaçlıklar, kayalıklar koruluklar, bozulmuş alanlar, hobi bahçeleri, kent içinde kalan çiftlikler, mezarlıklar, cami bahçeleri, fidanlıklar, yol kenarı şevleri ve refüjler gibi yapılı alanlar dışındaki tüm açık yeşil alanların bağlantılılığı hedeflenmektedir. Diğer bir ifade ile çeşitli doğal ya da restore edilmiş ekosistemler ve peyzajlar; merkezler ve bağlantılar olarak yeşil altyapının sisteminin bileşenlerini oluşturmaktadır. Bağlantılar sistemi birbirine bağlayan kanallardır ve yeşil altyapı merkezleri arasındaki etkileşimi sağlarken ekolojik süreçleri harekete geçirmektedir.

Şekil 4

Yeşil altyapı sistemi (Koçyiğit, 2023)



Şekil 4'deki gösterilen merkezler ve bağlantılar boyut, işlev ve fonksiyon bakımından değişiklik gösterebilmektedir. Önemli olan merkezler arasındaki bağlantının kopmaması ve akupunktur mantığında olduğu gibi kanallar arasındaki akışın devam etmesidir. Çünkü her bileşendeki yeşil alanın birçok işlevi ve faydası vardır ve bağlantılar ile tamamlanan sistem sayesinde kent bütününde anlamlı bir fayda/sonuç elde edilebilir. Kent bütününde yeşil altyapı sisteminin faydaları çevresel, ekonomik ve sosyal faydalar olarak gruplandırılabilir (Tablo 1).

Tablo 1

Yeşil altyapı sisteminin faydaları (URL 1)

ÇEVRESEL FAYDALAR	EKONOMİK FAYDALAR	SOSYAL FAYDALAR
İYİLEŞTİRİLMİŞ GÖRSEL ÖZELLİKLER	ARTAN EMLAK FİYATLARI	FİZİKSEL AKTİVİTEYE TEŞVİK
GELİŞMİŞ KENTSEL MİKRO İKLİM	ARTAN ARSA DEĞERLERİ	ÇOCUKLARIN GELİŞİMİNE KATKI
İYİLEŞTİRİLMİL HAVA KALİTESİ	DAHA HIZLI MÜLK SATIŞI	İYİLEŞTİRİLMİŞ RUH SAĞLIĞI
AZALTILMIŞ SEL RİSKİ	YATIRIMLARA TEŞVİK	HASTA İYİLEŞME ORANLARINDA ARTIŞ
DAHA İYİ SU KALİTESİ	AZALTILMIŞ ENERJİ MALİYETLERİ	GELİŞTİRİLMİŞ İŞYERİ VERİMLİLİĞİ
GELİŞMİL BİYOÇEŞİTLİLİK	İYİLEŞTİRİLMİŞ TURİST VE DİNLENME TESİSLERİ	ARTAN SOSYAL UYUM
GÜRÜLTÜ VE CO^2'NİN AZALMASI	DAHA DÜŞÜK SAĞLIK MALİYETLERİ	SUÇTA AZALMA

Yeşil alt yapı sisteminin faydalarını kısaca özetlemek gerekirse; çevresel faydalar olarak, kentsel ısı adası etkisini ve karbon salınımını azaltılması ile hava kalitesinin iyileştirirken birçok bitki ve hayvan türüne yaşam alanı sağlayarak, kentteki biyoçeşitliliğe önemli bir katkı sağlarlar. Bu katkıların yanısıra, etkin su yönetimi ile toprak erozyonunun önlenmesi vb. birçok ekolojik faydada da doğrudan etkisi bulunmaktadır (Heidt & Neef, 2008). Ayrıca kent estetiğine olumlu katkı sağlarlar. Ekonomik katkı olarak da, enerji maliyetlerinde azalma ve sürdülebilir ekolojik çevreyenin sağladığı yararlar ile yatırım teşvikini arttıtırlar. Ayrıca gelişmiş çevre ve iyileştirilmiş tesisler ile mülk ve arsa değerlerinde artış olmasını sağlarlar. Tüm bunlar hayat kalitesini arttıracağı için sağlık maliyetlerinde düşüş sağlar. Yeşil altyapını sağladığı sosyal faydalar olarak sosyal uyumun arttırılması ile iş veriminde artış ve suç oranında azalma, ayrıca iyileştitilmiş çevre ile insanın beden sağlığı ve ruh sağlığına olumlu katkılar sağlanabilir (Ying ve diğ., 2022). Tüm bu faydalı sonuçların alınabilmesi için merkezler ve bağlantılar ile sürekliliği olan bir yeşil alan sisteminin oluşturulabilmesi oldukça önemlidir.

Yeşil altyapı kavramını kısaca özetlemek gerekirse, zamanla artan çevresel ve ekolojik sorunların etkin çözümünün yanında sosyal ve ekonomik gelişmeyi etkin bir şekilde koordine ederek sürdürülebilir kalkınmayı mümkün kılmak için önemli bir stratejidir.

Yeşil Akupunktur

Yeşil akupunktur kentte bulunan mevcut yeşil altyapı bileşenlerinin arasındaki bağlantıyı sekteye uğratan noktaların tespit edilmesi ve daha sonra küçük ölçekli yeşil çözümleri içeren müdahalelerle, en kısa vadede bağlantının sağlanarak ekolojik ve sosyal süreçlerin etkileşiminin arttırılmasıdır.

Bu çalışma kapsamında, "**tarihi kent dokusunda kentsel yenileme**" üzerine etkin ve sürdürülebilir bir yaklaşım geliştirilmesi hedeflenmiştir. Bu hedef doğrultusunda, farklı kentsel yenileme yaklaşımları incelenmiştir. Bu yaklaşımlardan en uygun olanı "Kentsel Akupunktur" olarak görülmesine karşın bu yaklaşımın tek başına yeterli olmadığına kanaat getirilmiştir. Bundan dolayı, kentsel akupunktur ve yeşil altyapı kavramları birlikte değerlendirilmiştir. Bunun başlıca nedeni, çalışma alanını oluşturan İstanbul

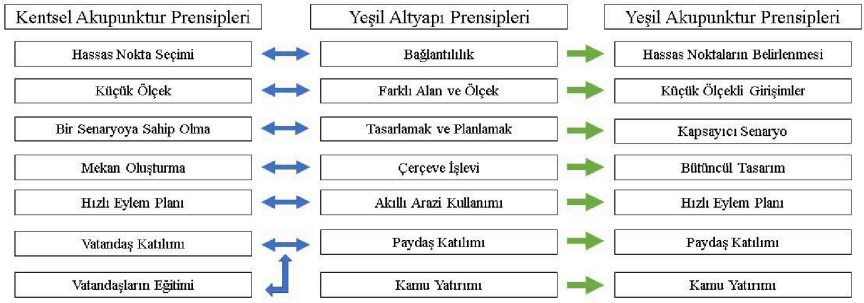
Fatih İlçesi'nin (İstanbul Tarihi Yarımada) sahip olduğu tarihi geçmiş ve günümüzdeki farklı fonksiyonlarıdır. Ayrıca, çalışma kapsamında incelenen bölgede mevcut yeşil alanların ve bu yeşil alanlar arasındaki bağlantının yetersizliği kabulü üzerine geliştirilmiştir. Bu yetersizliklere çözüm üretebilmek için yeşil altyapı ve kentsel akupunktur kavramlarının bir sentezi olarak "yeşil akupunktur" yaklaşımı önerilmiştir.

Kentsel akupunktur kavramının farklı kavramlarla ya da yaklaşımlarla birlikte kullanılması sadece bu çalışmaya özgü bir durum değildir. Ryan (2013), iklim değişikliği kapsamında kentsel akupunktur kavramını yeniden değerlendirmiş ve "Eko-Akupunktur" terimini geliştirmiştir. Melbourne, Avustralya'da, düşük karbonlu bir gelecek için en etkili yöntemin eko akupunktur olduğunu öne sürmüştür. Bir diğer örnek ise, 2022 yılında Interreg projesi olan "SALUTE4CE" kapsamında yayınlanan "Kentsel Çevre Akupunkturu El Kitapçığı"dır. Interreg, Avrupa Birliği'nin sınır ötesi iş birliklerini artırmayı amaçlayan bir programdır. Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu (ERDF) ile Avrupa Sosyal Fonu (ESF) tarafından desteklenmektedir. Program kapsamında, Avrupa genelinde araştırma, çevre koruma, turizm ve kültür gibi alanlarda çeşitli projeler desteklenmektedir. SALUTE4CE projesi ile Çek Cumhuriyeti, Almanya, Polonya, Slovakya ve İtalya'yı kapsayan Orta Avrupa ülkelerinde, kentsel akupunktur yöntemleriyle çevresel sorunlara çözüm aranmaktadır. Bu proje, Avrupa'da kentsel akupunktura artan ilgiyi ve yoğun nüfuslu kentlerde küçük ölçekli değişimlerle sürdürülebilir çözümler üretme anlayışının önemli bir örneğini oluşturmaktadır.

Bir kentsel yenileme yaklaşımı olarak yeşil akupunktur, kentte bulunan yeşil alanların ve diğer yeşil altyapı bileşenlerinin arasındaki bağlantıya engel olan alanların belirlenerek, noktasal müdahalelerle, en kısa sürede yenilenmesini amaçlamaktadır. Kentsel akupunktur yaklaşımının temelinde olduğu gibi, yeşil akupunktur kentleri bir canlı organizma gibi ele alır ve seçilmiş "hastalıklı" alanları "iyileştirerek" yenilenmelerini hedeflemektedir. Yeşil akupunktur projelerinin uygulanabileceği alanlar olarak; meydanlar, avlular, sokak parçaları, oyun alanlarının yanı sıra gibi küçük kentsel, ihmal edilmiş alanların yenilenmesi ve bu alanların birbirleri arasındaki bağlantının sağlanması düşünülmektedir. Çalışma kapsamında "kentsel akupunktur prensipleri" ve "yeşil altyapı prensiplerinin" bir sentezi olan "yeşil akupunktur prensipleri" geliştirilmiştir (Şekil 5). Söz konusu prensiplerin yapılacak uygulamalarda, bir klavuz görevi görmesi ve projenin başlangıcından bitişine kadar izlenecek bir yol haritası oluşturması hedeflenmiştir.

Şekil 5

Yeşil akupunktur prensipleri (Koçyiğit, 2023)



İncelenen literatürde, kaynaklar arasında küçük de olsa farklılıklar görülmekle beraber temelde kentsel akupunktur ve yeşil altyapı yedi prensibe sahiptir. İki kavramın prensiplerinden bazıları arasında yaklaşım farklılıkları gözlemlense de bazıları doğrudan birbirini destekler niteliktedir. Yeşil altyapı prensipleri altında yer alan paydaş katılımı ve akıllı arazi kullanımı, kentsel akupunktur prensipleri arasında yer alan vatandaş katılımı ve senaryo oluşturma ile bire bir örtüşmektedir. Diğer prensipler tam olarak birbiri ile aynı olmasa da benzer içeriklere sahiptir. Belirgin olarak öne çıkan en büyük fark

ise, yeşil altyapının en az maliyetle projelerin yapılması gerektiğini ileri sürmesine rağmen, bu projelerin yüksek maliyeti olabileceği ve bundan dolayı her zaman için kayda değer miktarda kamu bütçesi ayrılması gerektiğini savunmasıdır. Kentsel akupunktur bu görüşün aksine, koşullar ne olursa olsun en az girdi ile maksimum verimin elde edilmesi yani kaynakların düşük maliyetle en etkin kullanımını öne sürmektedir. Kısacası, iki yaklaşımın prensipleri arasındaki benzerlikler ağır basmakla birlikte farklılıklar da bulunmaktadır. Bundan dolayı, iki kavramın prensipleri birlikte irdelenerek yeniden sentezlenmiş ve iki yaklaşımın sentezlenmiş prensiplerini içeren yeşil akupunktur da 7 temel prensip ile oluşturulmuştur.

- **Hassas Noktaların Belirlenmesi:** Yeşil alanlar arasındaki bağlantının sağlanması için koridorların oluşturulması ve bu alanların birbirleriyle etkileşiminin sağlanması, yeşil altyapıda bağlantılılık, kentsel akupunkturda "hassas noktaların belirlenmesine" karşılık gelmektedir. Yeşil akupunktur yaklaşımında yeşil alanlar arasındaki bağlantıyı sekteye uğratan alanların tespit edilmesi ve noktasal olarak müdahale edilmesi "hassas noktalara müdahale" olarak tanımlanmıştır. Barselona örneğinde olduğu gibi, hassas noktaların tespit edilerek yapılan müdahalelerin daha planlı ve kısa vadede etki göstermesi, ayrıca yapılacak diğer kentsel müdahalelere zemin hazırlaması açısından oldukça önemlidir.

- **Küçük Ölçekli Girişimler:** Öncelikle, burada bahsedilen "küçük ölçek" kavramı göreceli bir küçüklüktür. Alınan kararlar bölge ya da metropoliten ölçeğinde olduğunda uygulamanın ilçe, mahalle ve hatta sokak düzeyinde istenilen şekilde uygulanması oldukça güçtür. Bundan dolayı kararlar, planlar ve çalışmalar geniş alanları kapsasa dahi uygulamalar noktasal müdahalelerle yapılmalıdır. Yeşil akupunktur farklı yetki alanlarında ve ölçeklerle tasarlansa dahi küçük ölçekli müdahalelerle uygulanmalıdır. Böylelikle, zaman ve kaynaklardan önemli şekilde tasarruf sağlanırken maksimum verim alınabilmesine olanak sağlanır.

- **Kapsayıcı Senaryo:** Projenin başından sonuna kadar kapsayıcı ve sürdürülebilir yaklaşımlar geliştirilmelidir. Bu amaçla proje geliştirmeden önce, mevcut ve potansiyel kaynakların tespit edilmesi, süreç boyunca etkili olacak değişkenlerin göz önünde bulundurulması ve oluşabilecek sorunların ve çözüm alternatiflerinin senaryoya dahil edilmesi oldukça önemlidir. Seul örneğinde olduğu gibi, bir kentsel yenileme sürecinde kaynaklar ve zaman dışında da birçok faktör süreç içerisinde etkin rol oynamaktadır. Bundan dolayı, bütün araçların ve paydaşların dahil edildiği, projenin başından sonuna kadar etkin ve sürdürülebilir bir senaryoya sahip olmak oldukça önemlidir.

- **Bütüncül Tasarım:** Yeşil akupunkturun birçok sosyal ve ekolojik süreci harekete geçirmesi ya da mevcut hareketliliğin arttırılmasını sağlaması amaçlanmaktadır. Ekolojik bileşenler arasındaki hareketliliğin maksimum düzeyde sağlanılabilmesi için yapılan uygulamaların çerçeve işlemi görmesi ve planların sadece belirlenen alanlarla sınırlı kalmaması gerekmektedir. Yeşil akupunktur uygulamalarının sosyal süreçlerin hareketliliği için ise kullanıcıların vakit geçirdikleri ve kendilerini ait hissettikleri yaşam alanları meydana getirmesi beklenmektedir. Kısacası, yapılan uygulamaların sosyal ve ekolojik süreçleri harekete geçirme kaygısıyla bütüncül bir yaklaşımla yapılması gerekmektedir. Bütüncül bir anlayışın benimsenmesi, projenin başarılı olması ve proje sonrası pozitif etkiler için oldukça önemlidir. Seul'de olduğu gibi, köhnemiş durumda olan nehir kenarının bir turistik destinasyon ve yerel halk için cazibe merkezi haline gelmesi birçok sosyal ve ekolojik sürecin tasarım sürecinde yer almasından kaynaklanmaktadır.

- **Hızlı Eylem Planı:** Üst ölçekli ve kapsamlı planlarla hazırlanan geleneksel kentsel yenileme projeleri, yüksek maliyet ve uzun zaman gerektirmektedir. Genellikle, harcanan zaman ve kaynaklara karşılık beklenen sonuçlar ise beklendiği gibi olmamaktadır. Kentsel akupunktur yaklaşımı bu duruma karşı çıkmakla beraber, kaynakların etkin kullanıldığı hızlı eylem planlarını savunmaktadır. Yeşil akupunktur kentleri "yaşayan bir organizma" olarak ele alır ve sürekli değişim içinde olan dinamik yaşam alanlarının başarılı bir şekilde yenilenebilmesi için, uygulamaların olabildiğince kısa vadede yapılmasını amaçla-

maktadır. Lerner (2014), bir kenti değiştirebilmek için 3 senenin yeterli olduğunu öne sürmüş ve yaptığı kentsel akupunktur çalışmalarını bu prensiple kurgulamıştır.

• **Paydaş Katılımı:** Bütün kentsel süreçler için önemli olan paydaş katılımı, yeşil akupunktur uygulamalarında da kritik bir role sahiptir. Yeşil akupunktur kavramı sadece resmi kurumlar ve diğer sivil toplum örgütlerinin aktif iş birliğini ve ortak hareket etmesi gerektiğini savunur. Bunun yanında, vatandaş katılımı ve eğitimi de bu süreçte oldukça önemlidir. Bütün paydaşların aktif ve gerekli ölçüde katılım gösterdiği planlama süreci, yapılan uygulamaların başarı oranını yükseltirken doğal bir denetleme mekanizmasını da beraberinde getirir. Böylelikle, mevcut kaynakların etkin kullanımı sağlanır. Ayrıca, vatandaşların eğitimi yapılan uygulamalara ilgiyi arttırır ve kentlilerin aidiyet duygularını olumlu yönde harekete geçirir. Özellikle, ilkokul ve ortaokul çağındaki çocukların yaşadıkları çevre hakkında daha detaylı bilgi edinmesi, ekolojik kaygıyla çevrelerine bakmaları gelecek için önemlidir. Bundan dolayı, çocukların odak grubu oluşturduğu bir vatandaş eğitimi de oldukça önemlidir. Barselona ve Seul örneklerinde gözlemlendiği üzere, yerel halkın ve diğer paydaşların projeye katılımları, projenin başarılı olabilmesi için oldukça önemlidir.

• **Kamu Yatırımı:** Ekolojik tabanlı kentsel yenileme projelerindeki en büyük tartışma konularından biri olan kamu yatırımları, yüksek maliyetlerine rağmen beklenen etkileri göstermediği gerekçesiyle eleştirilmektedir. Ancak, yeşil altyapı bu eleştirilere karşı çıkmakta ve gri altyapı kadar yeşil altyapıya da bütçe ayrılması gerektiğini savunur (McMahon & Benedict, 2000). Tarihi kent alanlarının yenilenmesi gerek karmaşık ilişkiler ağı gerekse farklı kentsel fonksiyonlarından dolayı kentin diğer bölümlerine göre daha zor ve maliyetli olabilmektedir. Bundan dolayı, yeşil altyapı uygulamaları en az maliyetle maksimum verimi amaçlamakla birlikte, uygulamaların hayata geçirilmesi için gerekli kapitalin sağlanmasına ihtiyaç duymaktadır.

Yeşil akupunktur prensipleri 7 temel başlıkta toplanmıştır. Bu prensipler genişletilebilir ya da ihtiyaçlara göre yeniden değerlendirilebilir. Burada önemli olan bütünlüğün korunması ve genel yaklaşımın sağlanmasıdır.

Tarihi Yarımada'da Yeşil Akupunktur İçin Yöntem ve Araçlar

İstanbul Tarihi Yarımada (İTY), tarihi kent dokusunda yapılacak yenileme çalışmalarında yeşil akupunktur uygulamaları için örnek oluşturması düşüncesi ile seçilmiştir. Roma, Bizans ve Osmanlı İmparatorluklarının hüküm sürdüğü; Bizans ve Osmanlı İmparatorluğu dönemlerinde başkent olan İstanbul'da merkez her zaman Tarihi Yarımada olmuştur. Boğaziçi'nin Karadeniz'e açıldığı yerde, coğrafi olarak stratejik bir konuma sahip olan İTY, 27 yüzyıldan fazla bir süre boyunca birçok tarihi olaya tanıklık etmiş olup, dünyanın en ilgi çekici tarihi kent merkezlerinden biridir. Avrupa ve Asya Kıtaları arasındaki İpek Yolu'nun yani kara ve deniz ticaret yollarının kesiştiği yerde, doğu ile batı arasında bir köprü görevi görmüş olan İTY, ticari ve kültürel faaliyetlerin merkezi olarak tarih boyunca önemini sürdürmüştür (Kuban, 1970). Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşu ile İstanbul başkent olma özelliğini kaybetse de İTY hala tarihi çekirdek olarak önemini korumaktadır. Tarihi Yarımada'nın bulunduğu Fatih ilçesi; valilik, büyükşehir belediye başkanlığı, emniyet müdürlüğü, vergi dairesi ve Türkiye'nin ilk üniversitesi olan İstanbul Üniversitesi gibi kurumların bulunması dolayısıyla İstanbul'un merkez ilçesi konumundadır.

Tarihi Yarımada her imparatorluk döneminde, yeni bir katman eklenerek yeniden yapılandırılmış, bölgede birçok saray, stadyum, hamam, yol ve dini yapı inşa edilmiştir. Bu yapılar, bölgenin mimarisini zenginleştirerek ortaya çıkardığı mimari doku ile günümüzün kültürel mirasını oluşturmaktadır. Bu kadar çok katmana ve tarihi yapıya sahip olan İTY yerli ve yabancı turistler tarafından Türkiye'nin en çok ziyaret edilen turizm destinasyonlarındandır. Ancak bölge günümüz ihiyaçlarına cevap verememesi nedeni ile kullanıcı profilinde değişim yaşanmaktadır. Bu değişim ile birlikte; koruma, erişilebilirlik,

mekânsal yetersizlik gibi birçok çevresel, ekolojik, mekânsal ve sosyo kültürel sorunla ve kentsel yenileme ihtiyacı ile karşı karşıyadır.

"Suriçi" olarak da bilinen Tarihi Yarımada Eminönü ilçesinin Fatih'e bağlanması ile bütünüyle Fatih ilçesi sınırlarına dahil oldu. İTY 1562 hektarlık bir alana sahiptir. Eminönü, Aksaray, Beyazıt, Fener, Balat, Haseki, Edirnekapı, Cerrahpaşa, Samatya, Kumkapı, Sultanahmet, Zeyrek, Vefa gibi tarihi ve turistik değerleriyle öne çıkan pek çok semt Tarihi Yarımada sınırlarına dahildir. Bölgenin önemli ve en bilinen tarihi eserleri Ayasofya ve Sultanahmet Camileri, Topkapı Sarayı, Süleymaniye Camii, Bizans döneminde Hipodrom, Osmanlı döneminde Atmeydanı olan bugünkü Sultanahmet Meydanı, Yeni Cami, Kapalıçarşı, Nuruosmaniye Camii, Çemberlitaş, Bayazıt Camii, İstanbul Üniversitesi Merkez Binası, Şehzade Camii, Yerebatan ve Binbirdirek Sarnıçları olarak sıralanabilir. Tarih boyunca ve günümüzde de ticaretin kalbinin attığı İstanbul'un iki büyük kapalı çarşısı olan Kapalıçarşı ve Mısır Çarşısı'da Tarihi Yarımada sınırlarındadır. Ayrıca İstanbul'un yönetim merkezi olarak İstanbul Valiliği, Defterdarlık, vergi dairelerinin birçoğu da yine Tarihi Yarımada sınırları içinde bulunmaktadır. İstanbul Üniversitesi'nin birçok fakültesi, dünyaca tanınan Süleymaniye Kütüphanesi başta olmak üzere Beyazıt, Köprülü gibi kütüphaneler ile bölge aynı zamanda eğitim ve kültür merkezidir.

Tarihi Yarımada'nın yeşil alanları insan faktörünün ve kentleşmenin etkisi altında değişim göstermiştir. Bugün Tarihi Yarımada genelinde yeşil alanların oldukça yetersiz olduğunu söylemek mümkündür. Tarihi Yarımada'da yeşil alanlar; surların çevresi, mezarlık alanları, saray ve tarihi yapı gibi önemli yapı ve külliyelerin çevreleri ile askeri alanlar, üniversite, hastane bahçeleri gibi kamuya doğrudan açık olmayan alanlar ile Gülhane Parkı, Saraçhane Parkı gibi alanlar ve geçmişte imar uygulaması ile gerçekleştirilen çocuk bahçeleri ve denizin doldurulması ile kazanılan dolgu alanlarından oluşmaktadır.

Tarihi Yarımada'da bulunan yeşil alanlar, zaman içinde çeşitli tahribatlara uğramıştır. Bu tahribatların bazıları insan kaynaklı, bazıları ise doğal afetlerden kaynaklanmıştır (Kubat & Kürkçüoğlu, 2014). Özellikle Osmanlı Dönemi'nde, kentin hızlı nüfus artışı ve kentsel gelişimine paralel olarak yeşil alanlar azalmış ve tahrip edilmiştir. Osmanlı Dönemi'nde, sarayların, camilerin ve diğer kamu binalarının inşası için çok sayıda ağaç kesilmiştir. Bunun yanı sıra, kentteki binaların genişlemesi ve yenilenmesi için de yeşil alanlar tahrip edilmiştir (Kuban, 1970). Özellikle 19. yüzyılda, kentin modernleşmesiyle birlikte, Tarihi Yarımada'nın yeşil alanları daha da azalmıştır. Bununla birlikte, doğal afetler de yeşil alanlara zarar vermiştir. Örneğin, 1894 yılında meydana gelen depremde, Ayasofya Meydanı'ndaki çınar ağaçları büyük hasar görmüş ve birçoğu yıkılmıştır. Aynı zamanda, kentteki diğer doğal afetler de yeşil alanların tahrip olmasına neden olmuştur (Kubat & Kürtkçüoğlu, 2014).

Bu bağlamda, çalışma tarihi kent dokusunda koruma anlayışının baskın yapısı, yeşil alan yetersizliği ve bu sorunlara bağlı olarak gelişen çevresel, ekolojik, sosyal ve mekânsal sorunların varlığının kabulü ile kurgulanmıştır. Yapılacak kentsel yenileme çalışmalarında bütüncül bir bakış açısı ile kentsel akupunktur ve yeşil altyapı kavramlarının sentezinden oluşan bir alternatif olarak yeşil akupunktur çözümleri ile yeşil bir ağ geliştirmeye odaklanılmıştır.

Çalışmanın son kısmında Tarihi Yarımada'da tespit edilen yeşil alanlar arasında bağlantılılık sağlamak üzere "Yeşil Akupunktur" çözümleri ile oluşturulabilecek bir kentsel ekolojik ağ önerisi sunulmuştur.

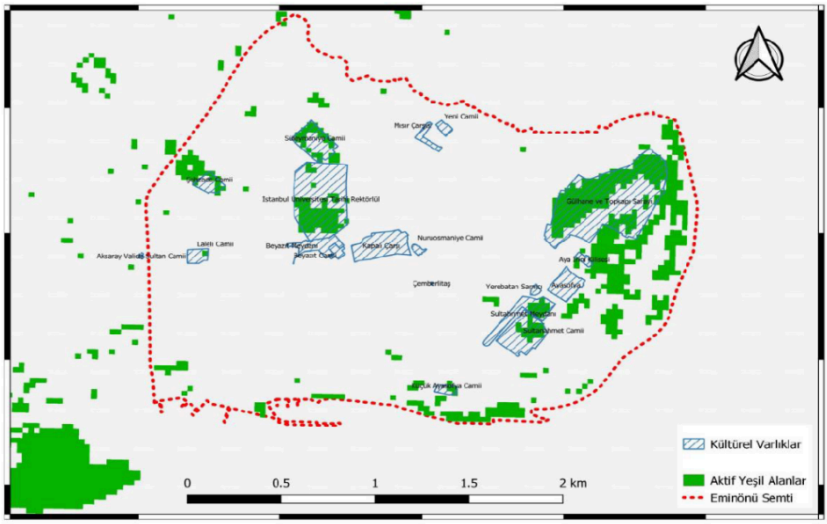
Bulgular

İTY, tarih boyunca farklı medeniyetlere ev sahipliği yapmıştır ve uzun bir kentleşme geçmişine sahiptir. Bundan dolayı, kent sürekli bir değişim ve dönüşüm eğilimi göstermiş ve her medeniyetin yaratıcı süreçlerinden izler taşımaktadır. Bu izlerin geçmişi, bugünü ve geleceği önem taşımaktadır.

İstanbul, tarih boyunca önemli yeşil alanlara sahip olmuştur. Ancak, zamanla bu yeşil alanlar kentsel gelişim, nüfus artışı ve diğer etkenler nedeniyle değişime uğramış ve bazıları tahribata uğramıştır (Şekil 6).

Şekil 6

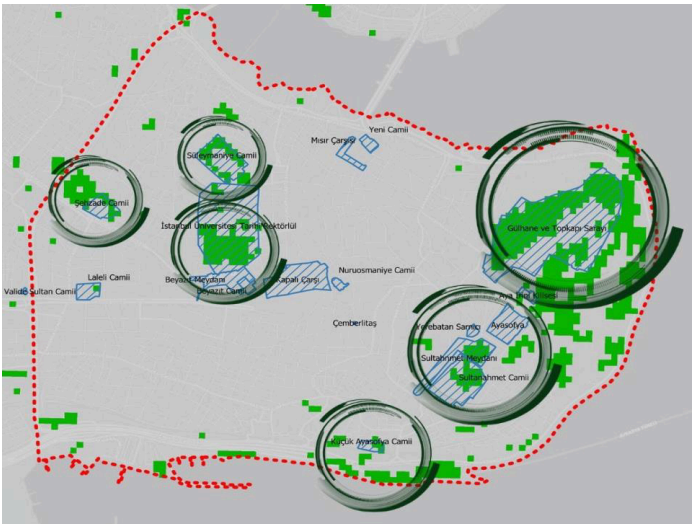
Eminönü Semti'nde bulunan aktif yeşil alanlar (Koçyiğit, 2023)



Yeşil alanlar daha çok tarihi yapıların çevrelerinde yer almaktadır. Çünkü, bu alanlar geçmişte saraylar, tapınaklar, manastırlar, camiler ve diğer önemli yapıların çevresinde; dinlenme, rekreasyon ve estetik amaçlarla oluşturulmuş bahçelerdir. Bahçeler, yeşil bitki örtüsü, çeşmeler, süs havuzları ve heykellerle süslenmiştir. Bu yeşil alanlar, tarihi yapılara estetik bir atmosfer katmanın yanı sıra, soyluların ve imparator ailesinin dinlenme ve eğlence alanları olarak da hizmet vermektedir. Örneğin, Topkapı Sarayı'nın etrafındaki bahçeler ve Gülhane Parkı, Osmanlı sultanlarının ve saray halkının dinlenme ve keyif alanları, sultanların gösterişli kutlamaları ve etkinlikleri için de önemli toplanma alanları olarak kullanılmışlardır. Ayrıca, koruma sağlamak amacı ile tarihi yapılar yakınında yeşil alanlar ile yapıların çevresini saran yeşil bir tampon bölge oluşturulmuştur (Kart, 2008). Bu alanlar, yapıların doğal çevreleriyle birlikte korunmasına da katkı sağlamıştır. Sonuç olarak İstanbul Tarihi Yarımada'daki yeşil alanlar, geçmişte tarihi yapılara estetik bir atmosfer sağlamak, dinlenme ve eğlence alanları sunmak ve yapıları korumak amacıyla oluşturulmuştur. Bu nedenle, bu alanlar genellikle kültürel varlıkların içinde veya yakınında yer almaktadır (Şekil 6).

Şekil 7

Merkezleri oluşturan aktif yeşil alanlar (Koçyiğit, 2023)



İTY'nin tarihi kent dokusunda bulunan aktif yeşil alanlardan bazılarının kullanımı ya da işlevi tartışmalı olsa da başlıca altı "merkezde" toplandığı görülmektedir. Bu merkezlerin boyutu ve işlevi değişiklik göstermekle birlikte bir yeşil alan topluluğu oluşturduğu için bu alanlar merkez olarak belirlenmiştir. Şekil 7'de görülebileceği üzere, tarihi kent dokusunda bulunan yeşil alanlar dağınık bir diziliş göstermekte ve birbirleri ile güçlü bağlantıları bulunmamaktadır. Bu durum ekolojik sürekliliği kesintiye uğratmaktadır.

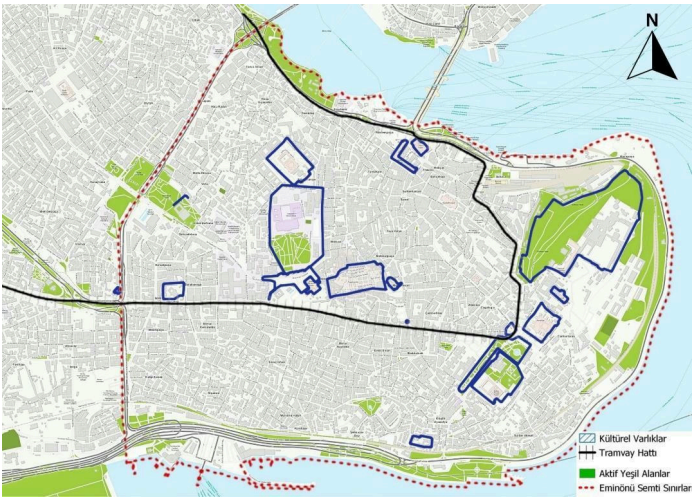
İstanbul Tarihi Yarımada İçin Ekolojik Ağ Önerisi

Tarihi Yarımada'da özellikle Eminönü Semti sınırlarında tarihi kent dokusu içinde bulunan yeşil alan merkezleri ekolojik koridorlar ile birbirine bağlanarak potansiyel bir kentsel ekolojik ağ oluşturulabileceği düşünülmektedir. Oluşturulacak ekolojik ağ ile tarihi kent dokusunu koruma ve yeşil alanları daha sürdürülebilir hale getirmek mümkün olabilecektir. Bu bağlamda yeşil akupunktur yaklaşımı kapsamında yeşil altyapı bileşenlerinin oluşturduğu küçük müdahaleler ile kentsel ekolojik ağ (KEA) oluşturabilmek için öncelikle belirlenen yeşil alan merkezleri, kentsel ekolojik koridorlar (KEK) ile birbirine bağlanmalı ve böylece ekolojik süreklilik sağlanmalıdır. KEK ların oluşturulması için de öncelikle hassas noktalar belirlenerek "küçük ölçekli" değişimler ile "kapsayıcı bir senaryo" geliştirilmelidir.

Tarihi Yarımada'da yeşil akupunktur prensipleriyle yapılacak olan bir yenileme çalışmasının ilk aşamasında ekolojik ağ oluşturmak amacı ile belirlenen 6 merkezi birbirine bağlayacak ekolojik koridor oluşumu için Şekil 8'de gösterilen tramvay yolu, "hassas nokta seçimi" ile uygun aks olarak belirlenmiştir.

Şekil 8

Eminönü Semti tramvay güzergahı (Yazara aittir)



Tramvay yolu tarihi alanlar ve yeşil alanlar arasında kesintisiz bağlantıyı sağlayabilecek potansiyel ekolojik koridorun önemli parçası olabilecek stratejik öneme sahiptir. Tramvay yolunun bulunduğu aksta; araç trafiğinin kısıtlı olması, mevcut durumda kaldırımlarda ağaçların bulunması ve geliştirilebilir özellikte olması, ayrıca turistlerin yaya olarak yoğun kullandığı güzergâh olması dolayısı ile bu aksın küçük ölçekli müdahaleler ile kısa zamanda uygun bir ekolojik koridor haline getirilebileceği öngörülmektedir (Şekil 9). Bu aks üzerindeki müdahalelerin küçük ölçekli olması önemlidir. Çünkü bölge hem tarihi yapıları ile koruma alanı sınırları içindedir hem de turistlerin en çok ziyaret ettiği alandır.

Şekil 9

Önerilen kentsel ekolojik ağ ve koridorlar (Yazara aittir)



İTY ile ilgili analizler ve öneriler, bölgenin ekolojik ve kültürel değerlerinin korunmasına ve sürdürülebilir bir geleceğe katkıda bulunmaya yönelik önemli adımlar olarak değerlendirilmektedir.

Tarihi Yarımada'ya Yeşil Akupunktur ile Dokunuşlar İçin Yeşil Altyapı Örnekleri

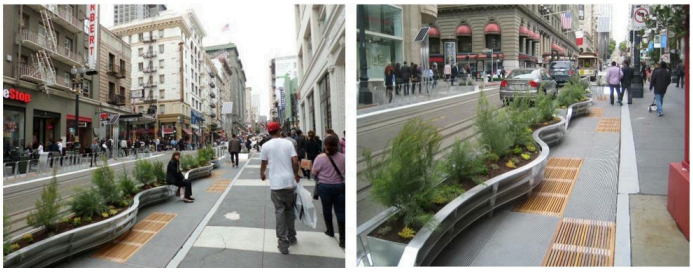
Tarihi Yarımada'da özellikle Eminönü Semti sınırlarında, tarihi kent dokusu içinde bulunan yeşil alan merkezleri ekolojik koridorlar ile birbirine bağlanarak potansiyel bir kentsel ekolojik ağ oluşturmak için küçük ölçekli yeşil altyapı uygulamaları düşünülmektedir. Yeşil altyapı uygulamalarına karar verirken öncelikli olarak mevcut tarihi doku ile uyum önemlidir. Tramvay yolu üzerinde ekolojik koridor oluşturmak için uygun noktalarda yeşil akupunktur dokunuşları olarak yeşil çatı, yeşil duvar, geçirgen kaldırım, yapay su düzenlemeleri ve ağaçlı yeşil yol gibi yeşil altyapı uygulamaları gerçekleştirilebilir.

Avrupa Parlamentosu ve AB Konseyi 2024 yılı Haziran ayında Doğa Restorasyon Yasası konusunda yaptığı anlaşmaya göre üye ülkeler 2030 yılı sonuna kadar kentsel alanlarda net yeşil alan kaybı olmamasını sağlamakla yükümlü olup, 2031 sonrası için de bilimsel kanıtlarla 'tatmin edici seviyeye' ulaşana kadar yeşil alanları arttırmak için çaba göstermeleri gerekmektedir. Kabul edilen bu yasa ile daha yeşil kentler için olumlu ivme kazanılması; kentlerde yeşil çatılar, duvarlar ve kent ormanları gibi kentsel yeşil altyapıların yaygınlaştırılması beklenmektedir.

Ayrıca, Avrupa ülkelerinde son dönemlerde "Avrupa Yeşil Başkenti" ödülü verilmektedir. Bu ödül kentin sürdürülebilirliğini sağlamak için kentsel peyzaja yönelik eko-inovasyanları (ekolojik tabanlı yenilikler) teşvik etmektedir (Cömertler, 2017). Yerel yönetimler farklı birçok uygulama ile kentin doğayla entegrasyonunu arttırmaya çalışmaktadırlar (European Green Capital & Leaf Award 2025 Guidance Note, 2023). Bu ödülü kazanan kentler, doğaya saygılı, yüksek yaşam kalitesine sahip ve dengeli ekonomik büyümesiyle de diğer Avrupa kentlerine örnek olmaktadır. Bu bağlamda birçok ülkede küresel iklim değişikliğine uyum ve sürdürülebilirlik hedefine yönelik iyi yeşil alt yapı örneklerini görmekteyiz. Bu örnekleri incelediğimiz zaman tarihi doku için uyumlu olabilecek uygulamaları da görmekteyiz. Bu uygulamalardan özellikle Tarihi Yarımada'da da uygulanabilecek bazı yeşil altyapı uygulamaları şöyledir.

San Francisco biyofilik kent fikirleri projesi ile yoğun kent dokusu içine doğayı entegre etmek için yenilikçi mikro parklar "parkletler" geliştirilmiştir. Parkletler sert peyzaj alanları ve kaldırımlarda oluşturulmuş küçük yeşil alanlar ve küçük dinlenme köşeleri olan çok küçük parklardan oluşmaktadır (Şekil 10).

Şekil 10
Dar caddelerin uygun kısımlarında yeşil alan (Parklet) örneği, Powell Sokağı San Francisco (URL 2)



Yeşil altyapı uygulama örnekleri olarak yağmur suyu toplama amacı ile kaldırım kenarında uygun genişlikte oluşturulmuş, çalı ve ağaç bulunan yeşil şeritlerdeki geçirimli yüzey ile toplanan yağmur suyu yağmur suyu toplama kanallarına ileterek kentin su yönetimine katkı sağlamaktadır (Şekil 11). Dar sokaklarda saksılar ve farklı düzenlemeler ile oluşturulan yeşil doku hem yakın çevrenin sıcaklığına olumlu etki etmekte hem de oluşturulan geçirimli yüzeyler ile çatılardan gelen yağmur sularını toplama ve tekrar kullanma için imkân yaratılmaktadır (Şekil 12).

Şekil 11

Yağmur suyu toplama amacı ile oluşturulmuş yeşil alt yapı sistemine sahip yeşil yol örneği, Portland, Oregon, USA. (URL 3)





Şekil 12

Dar sokaklarda yeşil doku örnekleri; Ljubljana, Slovenya ve Antwerp, Belçika (URL 4, URL 5)





Şekil 13

Avrupa ülkelerinde çim kullanılarak geçirimli yüzey haline getirilmiş yeşil tramvay yolu örnekleri (URL 6, 7, 8)





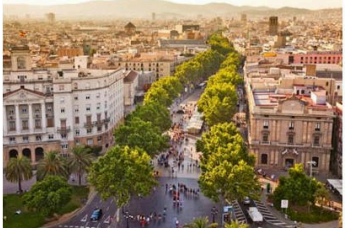


Avrupa çim hatlı yeşil tramvay yolu uygulamalarında toplu taşıma sistemi yeşil altyapı ile birleşerek geçirimli yüzey oluşturularak kent ekolojisi ve ekosistem açısından katkılar sağlamaktadır. Avrupa'nın birçok şehirde bu uygulamaların sayısı her geçen gün çoğalmaktadır (Şekil 13).

Kent içinde uygun genişliğe sahip yollarda oluşturulan ağaçlı yeşil yollar kente hem ekolojik hem estetik hem de ekonomik olarak değer katmaktadır. Kentte ekolojik koridor oluşturan ağaçlı yollar kent iklimini iyileştirmekte ve kentsel yeşil merkezleri birbirine bağlayarak ekolojik süreklilik ile ekolojik ağın oluşumunu sağlamaktadır (Şekil 14).

Şekil 14

Ağaçları ile ünlü La Rambla bulvarı, Barselona (URL 9)





Yeşil çatılar kentlerde yeni yeşil alan elde etme fırsatı sağlamaları ile özellikle kentlerin tarihi bölgelerinde yeşil alan yetersizliğini giderebilme potansiyeline sahip alanlardır (Şekil 15). Tarihi dokuda uygun uygulamaların yapılabilmesi için koruma anlayışı çerçevesinde gerekli yasal düzenlemelerin yapılması ve iyi uygulamalar ile özendirme ve teşvik edilmesi önemlidir.

Şekil 15

Almanya'da Duesseldorf ve Hamburg kentlerinde yeşil çatı örnekleri (URL 10)



Şekil 16

L'Oasis d'Aboukir binasında Patrick Blanc tarafından uygulanan yeşil duvar, Paris (URL 11)



Yeşil duvarlar veya dikey bahçeler kent içinde yeşil alanı arttırmak için yeşil altyapı olarak birçok kentte uygulanıyor. Patrick Blanc tarafından Paris'te L'Oasis d'Aboukir binası cephesinde 25 metre yüksekliğindeki dikey bahçe, bölgede harika bir yeşil alan ve dikkat çekici bir nokta oluştururken 7.000 bitki ve 237 farklı bitki türüne ev sahipliği yaparak kentin biyoçeşitliliğinin korunmasına da önemli katkı sağlamaktadır (Şekil 16). Yine Patric Blanc tarafından Jacque Chirac Müzesi'nde yapılan dikey bahçe yapıyı daha ilgi çekici hale getirmiştir (Şekil 17).

Şekil 17

Paris Jacque Chirac Müzesi'nde Patrick Blanc tarafından uygulanan yeşil duvar (URL 12)



Sonuç ve Öneriler

Günümüzde kentsel yenileme ve özellikle tarihi dokuda kentsel yenileme sorunları kent gündeminde önemli bir yere sahiptir. Geçmişin izlerini taşıyan ve kültürel varlıkları barındıran tarihi dokunun korunması ve yenilenmesi kentlerin sürdürülebilirliği ve gelişimi açısından oldukça önemlidir. Kentsel yenileme projeleri, tarihi dokunun korunması ve gelecek nesillere aktarılması amacının yanında modernleşme ve yeni teknolojilerin tarihi dokuya adapte edilmesi ve kentlerin yaşam kalitesini artırmayı hedeflemektedir. Kentsel yenileme projelerinin çağın gereksinimlerine ve bölgenin çevresel koşullarına uygun olması beklenmektedir. Bu nedenle yerel unsurların dikkate alındığı küçük ölçekli planlama yaklaşımları büyük önem kazanmaktadır. Bu bağlamda kentsel akupunktur ve yeşil altyapı kavramlarının kentsel yenileme sürecinde önemli yaklaşımlardır. Kentsel akupunktur geleneksel yaklaşımlar yerine benimsenen, daha etkili ve önemli bir küçük ölçekli planlama yaklaşımıdır. Yeşil altyapı uygulamaları da kentlerde çevresel sorunların hafifletilmesi açısından önemli çözümler sunmaktadır. Bu çalışmada kentsel akupunktur ve yeşil altyapı kavramları ve temel prensipleri bir araya getirilerek yeniden değerlendirilmiş ve "Yeşil Akupunktur" kavramı geliştirilmiştir. Yeşil akupunktur yaklaşımı, özellikle tarihi kent dokusunun yenilenmesinde kilit bir rol oynayabilir. Bunun başlıca nedeni, tarihi kent dokusunda gerçekleştirilecek müdahalelerde, pek çok hassas sürecin dikkate alınması gerekliliğidir. Yeşil akupunktur yaklaşımı, kent içinde belirlenen sorunlu bölgelere odaklanarak, bu alanlarda gerçekleştirilecek küçük ölçekli yeşil altyapı çözümleri ile genel bir iyileşme sağlamayı amaçlamaktadır. Bu müdahaleler bölgenin sosyal, ekonomik ve çevresel sürdürülebilirliğini artırmayı hedeflemektedir.

Tarihi dokuda gerçekleştirilecek küçük ölçekli yeşil akupunktur müdahaleleri ile tarihi doku, kültürel miras, sosyal yapı, çevre ve ekosistem arasındaki hassas dengenin korunabileceği öngörülmektedir. Yeşil akupunktur yaklaşımı mantığı ile yapılacak projelerde yalnızca kar odaklı bir yaklaşım benimsenmemesi, yerel koşullar ve ihtiyaçlara uygun yeşil altyapı uygulamalarıyla bütüncül bir yeşil ağ oluşturulması beklenmektedir. Çünkü parça parça oluşturulan noktasal yeşil alanlar, beklenen ekolojik faydaları yeterince sağlamayabilmektedir. Ama yeşil alanlar belli bir bütünün paraları olarak bir sistem ile oluşturulursa, bu sistemdeki tüm yeşil unsurlar (merkezler ve bağlantılar) birbirini tamamlayarak kentin bütününe etki ederler. Kentteki yeşil sistemi oluşturan unsurlar, insanların doğayla etkileşimini

artırmakta, strese karşı koruma sağlamakta, sağlıklı yaşam tarzlarını teşvik etmekte ve sosyal bağları güçlendirmektedir. Ayrıca, kent iklimini kirlilik ve sıcaklık açısından iyileştirmekte, su yönetimini sağlamakta ve biyoçeşitliliği korumaktadırlar. Tüm bu katkılar sayesinde, daha dirençli kentlerin oluşumuna önemli ölçüde katkı sağlanabilecektir.

Uzun bir kentleşme tarihine geçirmiş ve farklı medeniyetlere başkentlik yapmış olan İstanbul Tarihi Yarımada, günümüzde başkentlik fonksiyonunu yitirmiş olsa da önemli turizm destinasyonlarından biridir. Ayrıca, alanın ulusal ve uluslararası koruma statüsüne sahip olması gerçekleştirilecek kentsel yenileme projelerinde yüksek hassasiyeti de beraberinde getirmektedir. Bu hassasiyetlerin gerekliliklerini karşılayabilmek için geliştirilecek projelerin, küçük ölçekli; ekolojik, ekonomik ve sosyal açıdan çok yönlü, sürdürülebilir ve kısa sürede tamamlanabilir uygulamalar olması gerekmektedir. Çalışma alanının hem tarihi hem de güncel durumu göz önüne alındığında, "yeşil akupunktur" yaklaşımı etkili ve uygun bir çözüm sunacaktır. Yeşil akupunktur yaklaşımı aracılığıyla İTY'da kentsel ekolojik ağın oluşturulması için öncelikle kent içinde yer alan aktif yeşil alanlar tespit edilmiş, aktif yeşil alanların dağılımı ve aralarındaki bağlantı durumu incelenmiştir. Fatih İlçesi genelinde yapılan analizde, özellikle Eminönü Semti'nde yeşil alan kümelerinin varlığı tespit edilmiştir. Eminönü Semti'nde tarihi dokuda belirlenen altı aktif yeşil alan kümesi arasında bağlantının oldukça zayıf olduğu gözlemlenmiştir. Yeşil akupunktur yaklaşımı ile bu alanlar arasında bağlantı sağlayarak kentsel ekolojik ağ oluşturulması ile birçok fayda sağlayabilecektir. Yeşil akupunkturun genel sağlayacağı faydalar olarak;

- Ekolojik akışın sağlanmasında bağlantıyı sekteye uğratan noktalara yapılacak olan müdahaleler ile birçok ekolojik ve sosyal süreci harekete geçirerek güçlendirmek ve ekolojik akışın devamlılığını sağlamak,

- Küresel iklim değişikliğinin kentler üzerindeki baskıyı azaltabilecek karbon ayak izi ve kentsel ısı adası gibi kentlerin önemli sorunlarıyla mücadele etmek ve iklim değişikliğine karşı dirençli kentlerin meydana gelmesine olanak sağlamak olarak özetlenebilir.

İstanbul Tarihi Yarımada özelinde kentsel yenileme ve kentsel akupunktur yaklaşımı ile ilgili olarak;

- Yapılacak olan yenileme sürecinde dikkate alınması gereken en önemli kriterlerden birini turizm ve turizmin alana yüklediği misyonlar oluşturmaktadır. Yapılacak olan başarılı bir kentsel yenileme projesi, turizmi olumlu yönde etkileme potansiyelini barındırmaktadır. İklimsel açıdan konforlu ekolojik koridorlar ile merkezler arasındaki bağlantı güçlendirilerek alan ekolojik açıdan da tanımlı hale getirilebilir. Bir turist, merkezler ve ekolojik koridorlar ile daha tanımlı hale gelen ekolojik ağ üzerindeki belli bir noktadan başlayarak önemli tarihi merkezleri ziyaret edebilir ve başladığı noktaya geri dönebilir. Bu durum turistlerin daha fazla kültürel varlığı daha konforlu bir şekilde ziyaret etmesine olanak sağlayabilir.

- Ayrıca ekolojik ağ üzerinde mevcutta ziyaretçiye kapalı ya da köhnemiş halde bulunan kültürel varlıklar yeşil akupunktur yaklaşımı ile kısa sürede restore edilerek kullanıma yeniden açılabilir. Günümüzde, geleneksel ve modernin birlikte ele alındığı restorasyon çalışmaları ilgiyle karşılanmaktadır. Böylelikle, yaratıcı projelere de olanak tanınabilir ve farklı cazibe noktaları turizme artı değer kazandırabilir.

- Son olarak, İstanbul'un tarihi kent dokusunda yapılacak olan "yeşil akupunktur" uygulamaları, ulusal ve uluslararası ölçekte ilgiyle karşılanabilir. Bu duruma verilebilecek en iyi örneklerin başında Seul'de ve Barselona'da yapılan kentsel yenileme projeleri gelmektedir. Bu projeler, uluslararası bir ilgi görmüş ve literatüre geçen önemli örnek uygulamalardır.

Kentsel yenileme süreci oldukça dinamik ve içinde birçok farklı değişkeni barındıran bir süreçtir. Bu sürecin başarıyla sonuçlanabilmesi birçok faktöre bağlıdır. Bundan dolayı, planlama ve uygulama süresince yeşil akupunktur prensipleri önemli bir kılavuzdur. Söz konusu prensipler farklı uygulama

alanlarında farklı şekilde yorumlanabilir ya da ekleme-çıkarmalar yapılabilir. Tarihi dokuda kentsel yenileme sürecinde yeşil akupunktur yaklaşımı ile;

- Tarihi dokuda yapılacak olan yenileme sürecinde hassas noktaların belirlenmesi ve noktasal müdahale yapılması gerekmektedir. Yeşil akupunktur yaklaşımı zaman ve kaynaklardan daha etkin faydalanma sağlanabilir.

- Uygulama sırasında karşılaşılabilecek sorunları önceden ön görme ve etkin bir biçimde süreci yönetebilme yeteneği kazandıran bütüncül bir çözüm sağlanabilir.

- Sürecin her aşamasında paydaşların aktif katılımı ile sürecin iyi yönetimi ve projenin başarıya ulaşabilmesi için sağlanabilir.

Yeşil akupunktur prensipleri farklı uygulama alanlarına göre yeniden değerlendirilebilen esnek bir yol haritası niteliğindedir. Yerel ihtiyaçlar ve koşullar değerlendirilerek yenileme stratejilerinin daha etkili bir biçimde şekillendirilmesini sağlanabilir. İstanbul Tarihi Yarımada gibi önemli turistik destinasyonlarda yeşil akupunktur yaklaşımının uygulanması, ekolojik ağların oluşturulmasına, iklim değişikliğiyle mücadeleye, turizm potansiyelinin artırılmasına ve çevreye olumlu etkilerin sağlanmasına olanak tanıyabilir. Bu bağlamda;

- Hassas noktaların doğru bir şekilde tespit edilmesi, bütüncül bir planlama anlayışının benimsenmesi ve yerel koşullara uygun çözümlerin geliştirilmesi büyük önem taşımaktadır.

- Alanda yapılacak olan uygulamalarda “hızlı eylem planı” ilkesi benimsenmelidir. Çalışma alanı koruma statüsünde ve önemli bir turizm destinasyonu olduğundan çalışmaların uzun sürmesi birçok soruna yol açabilir. Bundan dolayı, yapılacak uygulamaların olabilecek en kısa sürede tamamlanması gerekmektedir.

- Bütün uygulama sürecinde “paydaş katılımı” büyük önem arz etmektedir. Özellikle bu bölgenin esnaflarının sürece dahil olması uygulamada oluşabilecek anlaşmazlıkları ortadan kaldırabilir. Sadece esnafların değil sürece ortak olacak bütün paydaşların aktif olarak yer alması gerekmektedir.

- Son olarak yapılacak uygulama bir “kamu yatırımı” gerektirmektedir. Ancak yapılacak olan uygulamanın tarihi mirası koruma hassasiyetinin yanında, birçok çevresel etkiye sahip olması, farklı fonların kullanımına olanak sağlayabilir. Özellikle aday ülke statüsünde bulunduğumuz Avrupa Birliği, sürdürülebilirlik, ekolojik yenilenme ve tarihi mirasın korunması gibi birçok başlıkta önemli kaynaklar sağlamaktadır. Yapılacak olan uygulamanın uluslararası ilgi çekmesi ve maliyetinin azaltılması için bu fonlara başvurulabilir.

Yeşil akupunktur, doğru uygulandığında, sürdürülebilir ve yaşanabilir kentlerin oluşumuna önemli katkılar sağlayabilir.

Yazar Bilgileri

Halide Candan Zülfikar

[1] İstanbul Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul, Türkiye

0000-0003-2824-1984 candanz@istanbul.edu.tr

Bahri Koçyiğit

[2] İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Büyükşehir Planlaması ve Yönetimi Yüksek Lisans Programı, İstanbul, Türkiye

0000-0002-8246-7186 mbahrikocyigit@gmail.com

Kaynakça | References

Acebillo, J. A. (2006). Barcelona: Towards a new urban planning approach. Spatium, 55-59. https://www.researchgate.net/publication/47658443_Barcelona_Towards_a_new_urban_planning_approach

An official website of the European Union https://environment.ec.europa.eu/topics/nature-and-biodiversity/green-infrastructure_en Erişim tarihi: Eylül, 2024)

Benedict, M. A., & McMahon, E. T. (2002). Green infrastructure: smart conservation for the 21st century. Renewable resources journal, 20(3): 12-17 pp.

https://www.merseyforest.org.uk/files/documents/1365/2002+Green+Infrastructure+Smart+Conservation+for+the+21st+Century..pdf

Bengston, D. N., & Youn, Y.-C. (2006). Urban Containment Policies and the Protection of Natural Areas: The Case of Seoul's Greenbelt. Ecology and Society 11(1):3. https://www.ecologyandsociety.org/vol11/iss1/art3/

Casagrande, M. (2015). From Urban Acupuncture to the Third Generation City. Journal of Biourbanism, IV(1&2/2015), 29–42. https://www.researchgate.net/publication/309741134_From_Urban_Acupuncture_to_the_Third_Generation_City

Cömertler, S. (2017). 2010 – 2018 Avrupa Yeşil Başkentleri. Uşak Üniversitesi Fen ve Doğa Bilimleri Dergisi, 1(1), 41-56. https://dergipark.org.tr/tr/pub/usufedbid/issue/37508/433339#article_cite

Cunha, N. S., & Magalhães, M. R. (2019). Methodology for mapping the national ecological network to mainland Portugal: A planning tool towards a green infrastructure. Ecological indicators, 104, 802-818. https://doi.org/10.1016/j.ecolind.2019.04.050

European Green Capital&Leaf Award 2025 Guidance Note, (2023) https://environment.ec.europa.eu/system/files/2023-01/EGCA-EGLA2025_Guidance%20Note_0.pdf

Heidt, V., & Neef, M. (2008). Benefits of urban green space for improving urban climate. Ecology, planning, and management of urban forests: International perspectives, 84-96.

Jacobs, J., The Death and Life of Great American Cities, New York: Random House. 1961.

Jung, Y.,&Kima, H. (2019). Is Cheonggyecheon sustainable? A systematic literature review of a stream restoration in Seoul, South Korea. Sustainable Cities and Society, 59-69.

Kart, N. (2008). İstanbul Tarihi Yarımada Yeşil Alanlarının Tarihsel Süreç İçerisindeki Değişiminin İrdelenmesi.(Doktora tezi) İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Koçyiğit, B. (2023). Tarihi Dokuda Yeşil Akupunktur İle Yeşil Ağ Oluşturma: Tarihi Yarımada Örneği. (Yüksek Lisans Tezi) İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Kuban, D. (1970). İstanbul'un tarihi yapısı. Mimarlık Dergisi, 25-48.

Kubat, A. S.,&Kürkçüoğlu, E. (2014). Morphological evolution of urban form components in the historical peninsula of Istanbul. In ISUF–21st International Seminar on Urban Form, (str. 3-6).

Lee, J. Y., & Anderson, C. D. (2014). The Restored Cheonggyecheon and the Quality of Life in Seoul. Journal of Urban Technology, 3-22.

Lerner, Jamie. 2014. Urban acupuncture. Washington, D.C.: Island Press

McMahon, E. T., & Benedict, M. A. (2000). Green infrastructure. Planning. Commissioners Journal, 4-7.

Mell, I. C. (2008, June). Green infrastructure: concepts and planning. In FORUM ejournal (Vol. 8, No. 1, pp. 69-80). Newcastle University.

Nieuwenhuijsen, M. J. (2021). Green infrastructure and health. Annual Review of Public Health, 42, 317-328.

Ryan, C. (2013). Eco-Acupuncture: designing and facilitating pathways for urban transformation, for a resilient low-carbon future. Journal of Cleaner Production, 50, 189-199.

Ryberg, S. R. (2013). Journal of Urban History. Historic preservation's urban renewal roots: Preservation and planning in midcentury Philadelphia, 193-213.

Tang, Y., Sun, Y., & Abdel-Ghani, T. (2015). Urban Acupuncture and its Practices in China & Egypt, Creative Urban Renewal, WS 2015/16, Advanced Urbanism, Institute for European Urban Studies, BAUHAUS-University Weimar. https://www.academia.edu/22298104/Urban_Acupuncture_and_its_Practices_in_China_and_Egypt

Turgay, T., Aydemir, P. K., Yılmazsoy, B. K., & Akdemir, Ç. (2017). Yeşil Tasarım Aracılığı ile Kentsel Yenileme. International Symposium on Architecture and Design, İstanbul, Türkiye. https://www.researchgate.net/publication/321807273_Yesil_Tasarim_Araciligi_ile_Kentsel_Yenileme

Yavuz, A. (2016). The Relationship Between Sustainable Urbanisation and Urban Renewal: An Evaluation of Trabzon City Sample, Sustainable Urbanization, Edited by M. Özyavuz, Croatia, INTECH, 155-178 pp.

Ying, J., Zhang, X., Zhang, Y., & Bilan, S. (2022). "Green infrastructure: systematic literature review," Economic Research-Ekonomska Istraživanja, Taylor & Francis Journals, vol. 35(1), pages 343-366. https://www.tandfonline.com/doi/epdf/10.1080/1331677X.2021.1893202?needAccess=true.

URL 1 https://yaysis.istanbul/planlama-yaklasimi/yesil-altyapi-nedir#yesil-altyapi-sistemi (Erişim tarihi: Eylül, 2024)

URL2 https://www.dwell.com/collection/powell-st.-parklet-9a69790/ (Erişim tarihi: Eylül, 2024)

URL3 https://landperspectives.com/2011/05/24/green-streets-of-portland-oregon/ (Erişim tarihi: Eylül, 2024)

URL 4 https://kongres-magazine.eu/2021/01/ljubljana-five-year-report-green-capital-of-europe/ (Erişim tarihi: Eylül, 2024)

URL 5 https://stock.adobe.com/images/old-street-of-the-historic-city-center-of-antwerpen-antwerp-belgium-cozy-cityscape-of-antwerp-architecture-and-landmark-of-antwerpen/272619148 (Erişim tarihi: Eylül, 2024)

URL 6 https://www.intelligenttransport.com/transport-articles/24936/modernising-pragues-tram-infrastructure/ (Erişim tarihi: Eylül, 2024)

URL 7 https://x.com/ProfRayWills/status/1767378789993230371(Erişim tarihi: Eylül, 2024)

URL 8 https://www.urbanrail.net/eu/fr/mulhouse/mulhouse-tram.htm (Erişim tarihi: Eylül, 2024)

URL 9 https://www.barcelo.com/guia-turismo/en/spain/barcelona/things-to-do/la-rambla/ (Erişim tarihi: Eylül, 2024)

URL 10 https://livingarchitecturemonitor.com/articles/innovative-european-union-policy-advancements-regarding-urban-green-infrastructure-wi23 (Erişim tarihi: Eylül, 2024)

URL 11 https://www.verticalgardenpatrickblanc.com/realisations/paris/loasis-daboukir-paris (Erişim tarihi: Eylül, 2024)

URL 12 https://www.verticalgardenpatrickblanc.com/realisations/paris/quai-branly-jacques-chirac-museum (Erişim tarihi: Eylül, 2024)