İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

YİRMİBİRİNCİ YÜZYILDA İSTANBUL TARİHİ YARIMADA: PROJELER ÜZERİNDEN BİR OKUMA

DOKTORA TEZİ

Meltem ÖZÇAKI

Mimarlık Anabilim Dalı

Mimari Tasarım Programı

AĞUSTOS 2013

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

YİRMİBİRİNCİ YÜZYILDA İSTANBUL TARİHİ YARIMADA: PROJELER ÜZERİNDEN BİR OKUMA

DOKTORA TEZİ

Meltem ÖZÇAKI
(502052010)

Mimarlık Anabilim Dalı

Mimari Tasarım Programı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. İpek AKPINAR

AĞUSTOS 2013

İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü'nün 502052010 numaralı Doktora Öğrencisi **Meltem ÖZÇAKI**, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı **"YİRMİBİRİNCİ YÜZYILDA İSTANBUL TARİHİ YARIMADA: PROJELER ÜZERİNDEN BİR OKUMA"** başlıklı tezini aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı :	**Doç. Dr. İpek AKPINAR** İstanbul Teknik Üniversitesi	.....
Jüri Üyeleri :	**Prof. Dr. Semra AYDINLI** İstanbul Teknik Üniversitesi	.....
	Prof. Dr. Atilla YÜCEL Uluslararası Kıbrıs Üniversitesi	.....
	Prof. Dr. Neslihan DOSTOĞLU İstanbul Kültür Üniversitesi	.....
	Doç. Dr. Nurbin PAKER KAHVECİOĞLU İstanbul Teknik Üniversitesi	.....

Teslim Tarihi : **16 Temmuz 2013**
Savunma Tarihi : **02 Ağustos 2013**

Canım Aileme,

ÖNSÖZ

Tez danışmanım Doç Dr. İpek Akpınar'a; jüri üyelerim Prof. Dr. Atilla Yücel, Prof. Dr. Semra AYDINLI, Prof. Dr. Neslihan DOSTOĞLU ve Doç. Dr. Nurbin PAKER KAHVECİOĞLU'na değerli katkılarından dolayı teşekkür ederim.
Tüm hayatım boyunca beni daima destekleyen ve yanımda olan; her zaman takdir ettiğim ve örnek aldığım aileme tüm varlığım için teşekkür ederim. Size layik olmak için, sizin ışığınızda çalışmaya devam edeceğim.

Temmuz 2013

Meltem Özçakı
(Yüksek Mimar)

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ ..... **vii**
İÇİNDEKİLER ..... **ix**
KISALTMALAR ..... **xi**
ÇİZELGE LİSTESİ ..... **xiii**
ŞEKİL LİSTESİ ..... **xv**
ÖZET ..... **xvii**
SUMMARY ..... **xxi**
1. GİRİŞ **1**
1.1 Çalışmanın Bağlamı ve Amacı 2
1.2 Çalışmanın Kavramsal Çerçevesi ve Kapsamı 7
1.3 Çalışmanın Metodolojisi 18
2. TEK YAPI ÖLÇEĞİNDE DÖNÜŞÜM: HİSTORİA ALIŞVERİŞ MERKEZİ **23**
2.1 Yerin ve Projenin Özellikleri 24
2.2 Görüşmelerin Değerlendirilmesi 28
2.3 Öne Çıkan Kavramlar 31
2.3.1 Modernlik kavramı ve Historia Alışveriş Merkezi 34
2.3.2 Kapitalizm kavramı ve Historia Alışveriş Merkezi 39
2.3.3 Koruma kavramı ve Historia Alışveriş Merkezi 43
3. MAHALLE ÖLÇEĞİNDE DÖNÜŞÜM: SULUKULE YENİLEME PROJESİ **57**
3.1 Yerin ve Projenin Özellikleri 58
2.2 Görüşmelerin Değerlendirilmesi 65
3.3 Öne Çıkan Kavramlar 67
3.3.1 Modernlik kavramı ve Sulukule Yenileme Projesi 72
3.3.2 Kapitalizm kavramı ve Sulukule Yenileme Projesi 81
3.3.3 Koruma kavramı ve Sulukule Yenileme Projesi 91
4. KENTSEL ÖLÇEKTE DÖNÜŞÜM: MARMARAY VE AVRASYA TÜNELİ **107**
4.1 Yerin ve Projelerin Özellikleri 108
2.2 Görüşmelerin Değerlendirilmesi 116
4.3 Öne Çıkan Kavramlar 121
4.3.1 Modernlik kavramı ve Marmaray, Avrasya Tüneli 126
4.3.2 Koruma kavramı ve Marmaray, Avrasya Tüneli 135
5. SONUÇLAR VE ÖNERİLER **147**
KAYNAKLAR **163**
EKLER **187**
ÖZGEÇMİŞ **425**

KISALTMALAR

AB : Avrupa Birliği
AKB : Avrupa Kültür Başkenti
ATAŞ : Avrasya Tüneli İşletme İnşaat ve Yatırım A.Ş.
AVM : Alışveriş Merkezi
BİMTAŞ : Boğaziçi İnşaat Müşavirlik A.Ş.
BM : Birleşmiş Milletler
ÇED : Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirme
DİE : Devlet İstatistik Enstitüsü
DLH : Ulaştırma Bakanlığı; Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları
İBB : İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İMÇ : İstanbul Manifaturacılar Çarşısı
İMP : İstanbul Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi
İSKİ : İstanbul Su ve Kanalizasyon İşleri
İTÜ : İstanbul Teknik Üniversitesi
KİPTAŞ : İstanbul Konut İmar Plan Sanayi ve Ticaret A.Ş.
MİA : Merkezi İş Alaları
MSGSÜ : Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi
RP : Refah Partisi
STK : Sivil Toplum Kuruluşları
STOP : Sınır Tanımayan Otonom Plancılar
TBMM : Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCDD : Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TOKİ : Toplu Konut İdaresi
TTOK : Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu
TÜİK : Türkiye İstatistik Kurumu

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 1.1 : Tarihi Yarımada ile ilgili tezlerin konuları. 4
Çizelge 1.2 : İstanbul'da gerçekleşen dönüşüm projeleri. 11
Çizelge 1.3 : 1991-2011 aralığında yerel, genel ve cumhurbaşkanlığı seçimleri....13
Çizelge 1.4 : Kentsel dönüşüm projelerinin eleştirilen yönleri....14
Çizelge 1.5 : Tarihi Yarımada'nın dönüşümünde etkili olan sosyal aktörler. 17
Çizelge 1.6 : Nitel verilerin analiz süreci.. 21
Çizelge 2.1 : Historia Alışveriş Merkezi / Temalar. 32
Çizelge 2.2 : Historia Alışveriş Merkezi / Tartışma konuları 33
Çizelge 3.1 : Sulukule Yenileme Projesi / Temalar – 1. 69
Çizelge 3.2 : Sulukule Yenileme Projesi / Temalar – 2. 70
Çizelge 3.3 : Sulukule Yenileme Projesi / Tartışma konuları. 71
Çizelge 3.4 : Soylulaştırma süreçlerinin aşamaları. 74
Çizelge 3.5 : Kapitalizmin kentsel mekandaki olası olumsuz etkileri. 82
Çizelge 3.6 : Yerel ve merkezi yönetime yönelik eleştiriler. 84
Çizelge 3.7 : TOKİ ile ilgili değerlendirmeler. 86
Çizelge 4.1 : Marmaray Projesi ihale süreci. 112
Çizelge 4.2 : Avrasya Tüneli Projesi'nin olumlu yönleri. 115
Çizelge 4.3 : Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri / Temalar – 1....123
Çizelge 4.4 : Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri / Temalar – 2....124
Çizelge 4.5 : Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri / Tartışma konuları.. 125
Çizelge B.1 : Tarihi Yarımada Projeleri tablosu. 273
Çizelge C.1 : Tarihi Yarımada Projeleri listesi. 279
Çizelge G.1: Historia Alışveriş Merkezi / Görüşme Analizi / Abdullah Sağlam. 379
Çizelge G.2: Historia Alışveriş Merkezi / Görüşme Analizi / Selma Akkuş. 382
Çizelge G.3: Sulukule Yenileme Projesi / Görüşme Analizi / Erbatur Çavuşoğlu ..385
Çizelge G.4: Sulukule Yenileme Projesi / Görüşme Analizi / Murat Cemal Yalçıntan. 388
Çizelge G.5: Sulukule Yenileme Projesi / Görüşme Analizi / Aslı Kıyak İlgin. 391
Çizelge G.6: Sulukule Yenileme Projesi / Görüşme Analizi / Mücella Yapıcı. 395
Çizelge G.7: Sulukule Yenileme Projesi / Görüşme Analizi / İclal Dinçer. 399
Çizelge G.8: Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri / Görüşme Analizi / Çare Olgun Çalışkan. 401
Çizelge G.9: Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri / Görüşme Analizi / Haluk Gerçek. 404
Çizelge G.10: Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri / Görüşme Analizi / Orhan Demir. 407

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1.1 : Fatih İlçesi'nin kent içindeki konumu.....2
Şekil 1.2 : Kentsel dönüşüm. 8
Şekil 1.3 : İstanbul'un büyümesi. 10
Şekil 1.4 : Yerel yönetim ve kentsel projelerin ilişkisini gösteren görseller. 12
Şekil 1.5 : Metin üzerindeki verilerin kodlanması çalışması.....20
Şekil 2.1 : Historia Alışveriş Merkezi ile ilgili görseller.. 26
Şekil 2.2 : Tarihi Yarımada'da "Modern" kavramının örnekleri. 38
Şekil 2.3 : Tarihi Yarımada'da "Kapitalizm" kavramının örnekleri. 42
Şekil 2.4 : Tarihi Yarımada'da "Tarihselci" cephe anlayışının örnekleri.....48
Şekil 2.5 : Tarihi Yarımada'da "Tarihselci" etkinliklerin örnekleri. 49
Şekil 2.6 : Historia Alışveriş Merkezi'nin giriş cephesinin modeli.....51
Şekil 2.7 : Historia Alışveriş Merkezi'ndeki "Tarihselci" unsurlardan örnekler. 52
Şekil 2.8 : Historia Alışveriş Merkezi / Kavramlar.. 54
Şekil 3.1 : Sulukule ve Taşoluk ile ilgili görseller. 62
Şekil 3.2 : Tarihi Yarımada'da "Modernleşme" kavramının örneği.....76
Şekil 3.3 : Sulukule Yenileme Projesi'nde "Modernleşme" kavramının örnekleri.....78
Şekil 3.4 : Tarihi Yarımada'da "Kapitalizm" kavramının örnekleri. 87
Şekil 3.5 : Sulukule Yenileme Projesi'nde "Kapitalizm" kavramının örnekleri.....90
Şekil 3.6 : Tarihi Yarımada'da "Koruma" kavramının örnekleri. 98
Şekil 3.7 : Sulukule Yenileme Projesi'nde "Koruma" kavramının örnekleri.....101
Şekil 3.8 : Sulukule Yenileme Projesi / Kavramlar.....104
Şekil 4.1 : Marmaray ve Avrasya Tüneli Projelerinin konumları. 110
Şekil 4.2 : Marmaray Projesi ile ilgili görseller. 113
Şekil 4.3 : Avrasya Tüneli Projesi ile ilgili görseller.....116
Şekil 4.4 : "Dünya Kenti" söyleminin örnekleri. 128
Şekil 4.5 : Tarihi Yarımada'da "Modernlik" kavramının örnekleri. 130
Şekil 4.6 : Marmaray ve Avrasya Tüneli'nde "Modernlik" kavramının örnekleri.....132
Şekil 4.7 : Marmaray ve Avrasya Tüneli'nde "Kapitalizm" kavramının örnekleri.....133
Şekil 4.8 : Tarihi Yarımada'da "Koruma" kavramının örnekleri. 139
Şekil 4.9 : Marmaray ve Avrasya Tüneli'nde "Koruma" kavramının örnekleri.....142
Şekil 4.10 : Marmaray'da "Koruma" kavramının örnekleri – Osmanlı ile ilişki.....143
Şekil 4.11 : Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri / Kavramlar.....145
Şekil 5.1 : Tarihi Yarımada / Kavramlar.. 152
Şekil A.1 : 1994 – 1998 dönemi Tarihi Yarımada projeleri. 189
Şekil A.2 : 1998 – 2004 dönemi Tarihi Yarımada projeleri. 205
Şekil A.3 : 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri. 225
Şekil A.4 : 2010 Avrupa Kültür Başkenti, Tarihi Yarımada projeleri. 264
Şekil H.1 : Historia Alışveriş Merkezi çevre analizi. 411
Şekil H.2 : Historia Alışveriş Merkezi – Planlar, kesitler, görünüşler. 413
Şekil I.1 : Tarihi haritalarda çalışma alanları.....419

YİRMİBİRİNCİ YÜZYILDA İSTANBUL TARİHİ YARIMADA: PROJELER ÜZERİNDEN BİR OKUMA

ÖZET

1970'lerle birlikte başlayan dönemde dünya kentleri bir değişim süreci içine girmiştir. Kentlerin değişiminde ekonomik ortam, teknolojik ilerlemeler, iletişim imkanlarının artması ve bunların insanların günlük hayatları üzerinde yarattığı değişimler etkili olmuştur. Bu süreçten en fazla etkilenenler, dünya kentleri olarak da ifade edilen, büyük metropollerdir. Küreselleşme kentlerin büyümesinde en büyük itici güç olmuştur. Bu dönemde kentler küresel sermayeyi çekebilmek adına bir yarış içine girmişlerdir. Kentler diğerleri arasından sıyrılıp bir adım öne çıkmak adına tarihleri, doğal güzellikleri, zengin mimari mirasları gibi özelliklerini ön plana çıkarmıştır. Kentlerde yaşanan dönüşümler, kentsel dönüşüm projeleri ile de desteklenmiştir. Büyük boyutlara ulaşan kentler, kentsel ayrışmanın ve kentsel eşitsizliğin mekanları olarak da tanımlanmaya başlamıştır.

Dünya üzerinde yaşanmakta olunan süreç 1980'li yıllardan itibaren Türkiye'de de etkisini göstermiştir. Ülke küresel dünyaya açılmaya çalışırken, İstanbul Türkiye'nin vitrini şeklinde sunulmuştur. Bu dönemden başlayarak kentsel mekanda önemli değişiklikler yaşanmıştır. Sanayi çevre illere ötelenmiş; yeni akslar oluşmuş; kentin çeperlerinde kapalı yerleşimler yapılmış; kent merkezinde alışveriş, konut, rekreasyon ve kültürel programların ağırlıklı olduğu bir dönüşüm yaşanmıştır. İstanbul tarihinin en büyük fiziksel sınırına ulaşmıştır.

1980'lerle başlayan ve etkileri 2000'li yıllarda daha da artan bu dönemde, İstanbul'un tarihi merkezi Tarihi Yarımada da bir dönüşüm süreci içindedir. Tarihi Yarımada 8.500 yıllık bir tarihe sahiptir. Birçok medeniyete ev sahipliği yapmasının yanı sıra Roma'nın, Doğu Roma'nın ve Osmanlı'nın başkentliğini yapmış olan kentin suriçi bölgesidir. Tarihi Yarımada'nın, tarihinin her döneminde olduğu gibi, bu dönemde de dönüşümünde etkili olan ana unsur siyasal yönetimdir. 1980'lerden itibaren kent artık bütün olarak değil, parçacıl olarak ve projeler bağlamında ele alınmaya başlanmıştır.

Bu çalışmanın amacı da Tarihi Yarımada'nın yirmibirinci yüzyıldaki değişim sürecini incelemektir. Bunun için gerçekleşen ve gerçekleşmesi ön görülen projeler ve bunları betimleyen söylemlerden yararlanılmıştır. Çalışma kapsamında günümüzde Başbakan olan Recep Tayyip Erdoğan'ın İstanbul Büyükşehir Belediye başkanı seçildiği 1994 yılından itibaren gündeme gelen projeler incelenmiştir. 1994 – 2012 zaman aralığındaki projelerlerin özellikleri farklı ölçeklerde ve niteliklerde; siyasal yönetimin gerçekleştirmeyi düşündüğü ve mekansal dönüşüm yaratma potansiyeline sahip olmalarıdır. Projeler, çalışma kapsamında tablolar yardımıyla incelenmiştir. İncelenen projelerin yüzlerce olması dolayısı ile bazıları üzerinde daha detaylı çalışma yapılmasına karar verilmiştir. Bunun için birbirinden farklı nitelikte, ölçekte ve etki alanına sahip üç tane proje alanı üzerinde daha detaylı çalışma yürütülmüştür.

Seçilen projeler tek yapı ölçeğinde Historia Alışveriş Merkezi; mahalle ölçeğinde Sulukule Yenileme Projesi; kentsel ölçekte Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleridir.

Projelerin her biri farklı bölümler altında incelenmiş ve elde edilen veriler çalışmanın ikinci, üçüncü ve dördüncü bölümlerini meydana getirmiştir. Projelerin incelenmesinde, sosyal aktörlerle derinlemesine görüşmeler, popüler basında ve akademik yayınlardaki yazıların taranması ve kişisel gözlemleri içeren karma bir yöntem kullanılmıştır. Üç örneklem kapsamındaki tartışmalar "Modernlik, Kapitalizm ve Koruma" Kavramları altında yapılmıştır. Kavramlar merkezi ve yerel yönetimlerin söylemlerinde ön plana çıktıklarından önemli görülmüştür. Yan anlamları ve diğer kavramlarla ilişkileri bağlamında ele alınmışlardır.

Historia Alışveriş Merkezi Tarihi Yarımada'daki tek alışveriş merkezi olarak geleneksel alışveriş dokusundan farklılaşmaktadır. Ayrıca dünya genelinde yaygın olarak kullanılan alışveriş merkezi tipolojisindedir. Bu özelliklerinden dolayı "modern" şeklinde tanımlanmaktadır. Yapının Osmanlı – Selçuklu mimarisinden elemanlar taşıyan cephesi, "Tarihselci" özellikler göstermektedir. Yapı, adı ve iç mekanında kullanılan öğeleri ile başka tarihselci uygulamalara da sahne olmaktadır. "Kapitalizm" Kavramı, yapının bulunduğu alanın tüketim etkinliğini gerçekleştirecek bir alana dönüşmesi ile bağlantılıdır. Fatih Belediyesi'nin yapının ortağı olması, kar amacı gütmeyen bir kurumun, bir piyasa aktörü gibi davranmasının tartışılmasına imkan vermektedir.

Sulukule, Tarihi Yarımada'daki ilk Yenileme Projesi olması bakımından detaylı incelenen ikinci proje alanıdır. Siyasal yönetimin yenileme projelerinin uygulanması için özel kanunlar çıkarması ve projeleri yönlendiren güçlü bir aktör olması, tarihi çevrelerdeki dönüşüm baskını görünür kılmaktadır. Buradaki Romanlar, onlarla ilişkilendirilen suç unsuru ve onlara ait yapılar "Temizlenmiştir". Romanların yerine üst gelir seviyesindeki kişilerin gelmesi ile "Soylulaştırma" süreci yaşanmıştır. "Rant Kazanma" hem burayı terk edenler, hem burada yaşamaya başlayacak olanlar, hem de sermaye sahipleri için geçerli olmuştur. "Modernleşme" Sulukule'de yeni yapılacak yapıların ve TOKİ'nin Taşoluk'ta yaptığı konutların modern / çağdaş şeklinde ifade etmesine dayanmaktadır. Tarihi Yarımada'nın mevcut turizm odaklarına alternatif akslar yaratılmak istenmektedir. Sulukule'de sur kenarından geçecek yeni turizm aksının içinde yer almaktadır. Bunun yanı sıra Sulukule'de bir "Osmanlı Mahallesi Yaratma" isteği de söz konusu olmuştur. Alanın turistikleştirilmesi ve tarihselci anlayışla inşa edilmesi bir tür "koruma" yaklaşımı olarak değerlendirilmektedir.

Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri kentsel ölçekte olmaları, ulaşım projeleri olmaları ve aynı kentsel aks üzerinde yer almaları nedeniyle incelenmiştir. Projelerden biri, toplu taşımaya dayanan yapısıyla kabul görürken, diğeri otomobil kullanımını arttıracağı nedeniyle eleştirilerin odağında yer almaktadır. Kentsel ölçekteki iki proje İstanbul ulaşımını rahatlatacak olmalarının yanı sıra kentlinin Tarihi Yarımada'ya çekilmesine de neden olacaktır. İnsan, taşıt yoğunluğunun artacağı ve alana yeni programların geleceği düşülmektedir. Tarihi Yarımada'nın "Korunması" ağırlıklı olarak, uygulamaların arkeolojik doku ve kentsel doku ile ilişkileri bağlamında gündeme gelmektedir. Dünya Kenti olmanın bir gereği kabul edilen ve son teknoloji ürünü olan ulaşım projelerinin Osmanlı döneminde de gündeme geldiğinin belirtilmesi Osmanlı'yı idealize etmenin örneği olarak değelendirilebilir.

Farklı bölümler kapsamında Historia Alışveriş Merkezi, Sulukule Yenileme Projesi ve Marmaray ile Avrasya Tüneli Projeleri bağlamında ele alınan ve Tarihi Yarımada'nın dönüşümünde etkili olduğu düşünülen kavramlar, beşinci bölüm kapsamında incelenmiştir. Beşinci bölümde amaçlanan üç örneklem ile ilgili yapılan çalışmalarda elde edilen verilerin tüm Tarihi Yarımada bağlamında genellenmesi değildir. Amaçlanan uygulamalar ve söylemler ile Tarihi Yarımada'nın gelecekte nasıl bir yere dönüşebileceği hakkında bir öngörü oluşturmaktır.

“Modern” yapıların modern / çağdaş, günün gereklerine uygun, gerekli konfor şartlarına sahip olmasını tariflemektedir. Alışveriş merkezi, yeni yapılan konutlar, ulaşımla ilgili çeşitli yatırımlar modern söyleminin örnekleridir. İstanbul, Türkiye’nin vitrini olarak diğer dünya kentlerinin de yer aldığı bir yarışın içinde yer almaktadır. İstanbul’un gerçek anlamda bir dünya kenti olup olmadığı konusunda çeşitli tartışmalar söz konusudur. Öte yandan yönetime ait söylemlerde kent tarihi geçmişi, dünya tarihinde söz sahibi olmuş imparatorluklara başkentlik yapması dolayısıyla dünya kenti şeklinde ifade edilmektedir. İstanbul’un genelini ilgilendiren bu söylemin Tarihi Yarımada’daki en belirgin yansıması büyük ölçekli ulaşım projeleridir. “Modernleşme” yeni yolların açılması ve yapıların yıkılmasının yanında günümüzde bir mahalledeki insanların kent dışına ötelenmesini de içerecek şekilde genişletilmiştir.

“Kapitalizm” dönüşüm yaratan en büyük etkenin sermaye olması ve sermayenin dünya çapındaki hareketliliğine imkan sağlayan bir ortam bulunmasını ifade etmektedir. Yönetime ait söylemlerde kapitalist ortam ve rant kazanma arzusu ön plana çıkarılmamaya çalışılmaktadır. Öte yandan dönüşümle ilgili çekinceleri olan ve uygulamalara muhalif olan kesim, yaklaşımdan duyduğu rahatsızlığı dile getirmektedir.

“Koruma” Kavramı’nın alanla ilişkisi, onun tarihi geçmişinden kaynaklanmaktadır. Tarihi Yarımada tarihi, kültürel zenginliğe sahip olmasının yanında İstanbul’un merkezinde yer alarak bir dönüşüm baskısı altındadır. Korumanın dönüşüm ile problemli ilişkisi söz konusudur. Yeni yapılarda, tarihi yapılardan alınmış eklektik unsurların kullanılarak, koruma bir bağlamda dönüşümün de aracı olarak kullanılabilmektedir. Roma’nın ve Doğu Roma’nın başkentliğini yapmış kentte yönetime ait söylemlerde kentin sadece Osmanlı dönemi vurgulanmaktadır. Yeni gerçekleşen uygulamalarda da Osmanlı teması baskın olarak kullanılmaktadır. Konu pek çok başlık altında örneklenebileceği gibi, çoğunlukla Osmanlı – Selçuklu mimarisinden alıntılar taşıyan tarihselci cephelerle gündeme gelmektedir. Kentin 8.500 yıllık geçmişi ve birçok medeniyete ev sahipliği yapması ve yer altındakiler ile birlikte çok sayıda kültür varlığına sahip olması onu turistik açıdan değerli kılmaktadır. Turizmin, tarihi bir çevrenin korunmasının aracı olabileceği gibi onun yok olmasının aracı olabileceği bir gerçektir. Turizm ve Osmanlı’ya verilen önem birleşince alanda oryantalist görüntüler de ortaya çıkmaktadır.

Kentin merkezi olan Tarihi Yarımada, Yirmibirinci Yüzyılda da farklı bir bağlamda olsa da merkezi konumunu korumaktadır. İstanbul’un dünya kenti olma sürecinde, onunla birlikte dönüşmektedir. Alanın tarihi geçmişi; turistik potansiyeli; yönetimin Osmanlı’yı pek çok konuda idealize etme isteği; küresel ve yerel sermayenin yatırımlarını çekme isteği; alanda yaşayanların kentin alt gelir grubu ve alana göçle gelen kişiler olması; depremden korunma ve niteliksiz yapılar şeklindeki tanımlamalar; kentin genelini ilgilendiren büyük ölçekli ulaşım projelerinin bir bölümünün alanda yer alması; güçlü yerel ve merkezi hükümetin dönüşüm sürecinin önündeki tüm engelleri kaldırma isteği başta olmak üzere çok sayıda faktör alanın dönüşümünü tetiklemektedir. Alan tarihinin her döneminde olduğu gibi Yirmibirinci Yüzyılda da dönüşerek yaşayan bir yer olmaya devam etmektedir. Bu süreçte değişim ve sürekliğin muğlâk ilişkisine sahne olmakta, bazı durumlarda melezlenmelerle yeni sürece adapte olmaya çalışmaktadır.

THE ISTANBUL HISTORIC PENINSULA IN TWENTY-FIRST CENTURY: A READING THROUGH PROJECTS

SUMMARY

The period beginning with the 1970s, world cities have begun a process of change. In urban change, economic environment, technological advances, increase in communication opportunities and the changes have been effective on people's daily lives have been effective. The most affected by this process, referred to as the cities of the world, are large metropolis. Globalization is the biggest driving force in the growth of cities. In this period, cities have engaged in a race to attract global capital. Broken away from the others to go one-step forward, the cities highlighted their features like history, natural beauties and rich architectural heritage. Transformations in cities supported by urban regeneration projects. While the cities getting bigger, they are started to define as the spaces of urban segregation and urban inequality.

The process taking place in the world, showed the effect in Turkey since the 1980s. While the country trying to open up the global world, Istanbul is presented as Turkey's showcase. From this point, there have been significant changes in urban space. Industry shifted to neighboring provinces; new axles formed; gated communities placed in urban fringe; in the city center there has been a transformation mainly in shopping, housing, recreation and cultural programs. Istanbul has reached the greatest physical limit ever.

The period beginning with 1980's and the effects of further increasing in the 2000's, the Historic Peninsula; Istanbul's historical center, is in the process of a transformation. Historic Peninsula has a history of 8500 years. As well as being home to many civilizations, the Walled City area served as the capital of the Rome, East Rome and Ottoman. Historic Peninsula, as well as in every period of history, in this period, the main factor affecting the transformation is the party in government. Since 1980's the city is addressed in the context of segmental and projects, no longer as a whole.

The aim of this study is to investigate the process of change in the Historic Peninsula in the twenty-first century. To do this, the actual and foreseen projects and describing discourses were used. The scope of the study, the projects on the agenda since Recep Tayyip Erdoğan, prime minister of present time, elected as mayor of Istanbul metropolitan municipality in 1994 were examined. The features of the projects between 1994 and 2012 have a potential of spatial transformation in different scale and characteristic, which the party in government intends to achieve. The projects are examined with the aid of tables in the study. Hundreds of projects were examined therefore decided to carry out further work on some of them. For this purpose, for more detailed study was carried out on three of the project area which have different nature, scale and affect area.

The selected projects are, Historia Shopping Centre in the scale of a single structure, Sulukule Renovation Project at the neighborhood level; urban scale projects Marmaray and Tunnel of Eurasia. Each of the projects examined under different sections and the data obtained from the study have created the second, third and fourth sections. For examination of the projects, a mixed method, which

includes depth interviews with social actors, articles in the popular press and academic publications, and personal observations were used. The discussion were made by using “Modernization, Capitalism and Conservation" Concepts. These concepts are significant because they are forefront in the discourses’ of central and local governments. They are examined with their connotations and relations with other concepts.

Historia Shopping Centre as the only shopping center in the Historical Peninsula differs from traditional shopping tissue. In addition, it is built with widely used shopping center typology throughout the World. Because of this features it is defined as “modern”. The facade of the structure, which has Ottoman - Seljuk architecture elements show “Historicist” features. The structure is the scene of other historicist practices with its name and elements that are used indoor. The “Capitalism” Concept is connected to the transformation of the field of the structure to an area the effectiveness of consumption. As a cooperator of the structure, a non-profit organization, Fatih Municipality, acting as a market actor allows the discussion.

Sulukule is the second project, which examine in detail because of being the first renewal project in Historic Peninsula. Introducing specific laws and being a powerful actor in directing projects, the party in government, makes visible the pressure on transformation of historical environments. The Roman people, crime element associated and the buildings belonging to them are “Cleaned”. Because of the people with higher income levels coming over instead of Gypsies living here, “Gentrification” process was experienced. “Rent Acquisition” has been applicable to the ones leaving here and the ones that will start living here and the owners of capital. “Modernization” is based on the referring as modern / contemporary to the new constructions that will be built in Sulukule and those made by TOKI (Housing Development Administration of Turkey) in Tasoluk. It is desired that creating alternative center lines in addition to Historical Peninsula’s current tourism centers. Sulukule is also located inside the new center line which will pass by the city wall. Moreover “Creating an Ottoman District” in Sulukule has been requested. Making the area more touristy and historicity is considered as a kind of “Conservation" approach.

Marmaray and Tunnel of Eurasia Projects are studied because of their being in urban scale, being transportation projects and being in the same urban center line. While one of the projects is approved with its public transportation structure, the other is under criticism since it would increase automobile usage. The two projects in urban scale will ease the transportation of Istanbul, but also will also cause the citizens to move to the Historical Peninsula. It is thought that the density of human, vehicle density would be increase and new programs would be applied. “Preserving” is mostly connected with archeological and urban pattern. The transportation projects’, which are considered a necessity for being a World City and also a state of art technology product, also being an issue even in the Ottoman period is interpreted as an example of idealizing the Ottoman.

Within the context of different chapters, expressions that are taken as a part of Historia Shopping Mall, Sulukule Restoration Project, Marmaray and Tunnel of Eurasia Projects and considered effective in the transformation of the Historical Peninsula are studied in the context of fifth chapter. The objective of the fifth chapter is not the generalization of the data obtained from the studies of the three project areas within the context of the entire Historical Peninsula. The objective is to create a vision about what kind of a place that the Historical Peninsula will transform into with implementations and expressions.

“Modern” describes that the structures’ being modern / contemporary, up-to-date, having necessary comfort requirements. Shopping malls, recently built dwellings,

various investments concerning transportation are examples of modern expression Istanbul, as a showcase of Turkey, is participating in a competition that other world cities also participate. Various discussions questioning whether Istanbul is truly a world city or not is a subject. On the other hand, the historical background of the city according to the expressions made by the government is described as a world city for the reason of its being the capital city of strong empires throughout the world history. The most significant reflections of this expression that concerns most of Istanbul are the large scaled transportation projects. “Modernization” which means opening new roads and removing some constructions is today widened as to even include putting citizens of a neighborhood out of the city.

“Capitalism” is expressed the reason of capital being the greatest factor causing transformation and capital’s being in an environment that enables its global movement. The expressions made by the government does not much emphasize on capitalist environment and the desire of rent acquisition. The people who have reservations about the ongoing transformation and who are the objectors of the implementations mention their discomfort because of that approach.

“Conservation” Consept is being used because of the historical background of the area. In addition to the history of Historical Peninsula’s having cultural assets, it is also in the pressure of transformation because of being located in downtown Istanbul. Conservation and transformation has a problematic relationship. By using of eclectical factors taken from historical structures in recently built structures, the conservation may be used as an instrument for transformation in some sense. In the city that had been the capital city of Rome and Eastern Rome, only the Ottoman period is emphasized in the expressions of the government. Also in the new implementations, the Ottoman theme is used dominantly. As the subject could be exemplified under many other titles, generally Ottoman – Seljuk architecture is brought forward with “Historicist” fronts. The city’s history of 8.500 years, its being the host for many different civilizations and having a great many of cultural assets make it valuable with regards to tourism. It is a fact that tourism, which can be an instrument for preserving a historical environment, can also be the instrument of its destruction. When tourism and the importance given to Ottoman come together, orientalist scenes appear in the area, too.

Historical Peninsula, which is the center of the city, still preserves its central position in twenty first century even if in a different context. In the process of Istanbul being a world city, it transforms alongside it. Historical background of the area, touristic potential, the government’s desire to idealize Ottoman in many aspects, global and local capital’s desire to withdraw their investments, area’s residents’ being the low-income group of the city and coming to the area by immigration, preservations from earthquakes and lacking quality structures, large scaled transportation projects that concern the entire city having a base in the area and most of all, strong local and central government’s desire to remove all the obstacles in front of the transformation process and many other factors trigger the transformation of the area. The area keeps on living as a transformed place in the twenty first century like it did in all periods of history. In this process, it witnesses the ambiguous relationship of transformation and continuity and in some cases, it tries to adapt to this new process with interbreeding.

1. Giriş

Küreselleşme tüm dünya genelinde sosyal, kültürel, ekonomik ve teknolojik açıdan değişimler yaratmaktadır. Sürecin etkileri kentlerde de gözlenmektedir. Kentlerin değişimi sürekli ve yaşamaları için kaçınılmaz bir olguyken, günümüzdeki değişimlerin radikal boyutlara ulaşması ile süreç hızlanmıştır. Kentsel mekânda süreksizlikler ve kırılmalar yaratmaktadır. Kentler daha fazla sermaye çekebilmek için sahip oldukları potansiyellerini kullanırken, tarihi değere sahip kentler kendilerini diğerlerinden ayıran özellikleri ile ön plana çıkmaktadır.

Bu dönemin Türkiye'deki etkileri, politik gelişmelerle bağlantılı olarak 1980'lerde başlamıştır. En fazla etkilenen kentlerin başında İstanbul gelmektedir. 8.500 yıllık tarihinde antik yerleşimlere ev sahibi olarak ve Roma'nın, Doğu Roma'nın, Osmanlı'nın başkentliğini yaparak, sürekli dönüşen kent[1], bu dönemde radikal bir dönüşüm sürecindedir. Kent yerel dinamiklerin yanı sıra küresel dinamiklerle de fiziksel ve sosyal olarak değişmekte, dönüşmektedir. Yeni ulaşım aksları, yeni mahalleler, alıveriş merkezleri, rezidanslar, oteller, havaalanları ile mevcut sınırının ötesinde bir büyüme ile birçok kentin bir araya gelerek oluşturduğu bir yapı haline gelmiştir.

2000'li yıllarda ise fiziksel ve sosyal dönüşümler yönetimin rolü ile ivme kazanmaktadır. Merkezi ve yerel yönetim, İstanbul'un "Dünya Kenti" haline getirilerek küresel yarış ortamında yer alması için ekonomik yatırımları yönlendirmektedir. Kanunlar çıkarılmakta, uygulamalara karar verilmekte, ihaleler yapılmakta ve projeler gerçekleştirmektedir. Projeler sayıca radikal bir şekilde artmıştır. Kent mastır plana göre ve bütüncül bir bakışla değil, noktasal kararlarla ve büyük projelerle ele alınmaktadır. Bu süreçte projelerin birbirleri ile ilişkileri ya da kentsel mekâna olası etkileri üzerine eleştiriler yoğunlaşmaktadır.

İstanbul'un geneli gibi, kentin en eski tarihi merkezi olan Tarihi Yarımada'da sayıları yüzleri bulan projeler söz konusudur[2]. Projelerin büyük çoğunluğu uygulanmamış

[1] İstanbul'un Ortodoks başkentinden, İslam başkentine dönüşmesi sürecinde olduğu gibi dönüşüm sosyal ve toplumsal hayatta olduğu gibi kentsel mekânda da kendisini göstermektedir.

[2] Ondokuzuncu yüzyıla kadarki dönemde kentin ana merkezi, sur içi bölgesi olan Tarihi Yarımada'dır. 8.500 yıllık tarihe sahiptir. Doğu Roma'nın, Roma'nın ve Osmanlı'nın başkentliğini yapmıştır. Alanda çok sayıda yer altı ve yer üstü kalıntısı vardır. Günümüzde Fatih İlçesi sınırları içindedir.

olsa da, olası etkilerinin geniş ölçekli ve sayılarının fazla olması nedeniyle Tarihi Yarımada'nın gelecekte günümüzdeki halinden farklı bir yere dönüşeceği öngörülebilir. Projelerin ve onları çevreleyen söylemlerin incelenmesi, Tarihi Yarımada'nın gelecekte nasıl bir yere dönüşeceği konusunda bilgi verici olacaktır. Projelerin gerçekleşmelerini sağlayan yönetim olduğundan projelerin ve söylemlerin bir arada incelenmesinin, siyasal yönetimin zihin yapısını anlamak için imkânı sunacağı düşünülmüştür. Ayrıca Tarihi Yarımada üzerinden gerçekleştirilecek çalışma, İstanbul'un 2000'li yıllardaki durumunun ortaya konması için de bir örnek teşkil edecektir (Şekil 1.1).



Şekil 1.1 : Fatih İlçesi'nin kent içindeki konumu (Url-1).

Bu çalışmada sayıları yüzleri bulan ve alanın dönüşümüne etkisi olduğu düşünülen projelere ve projeleri çevreleyen sosyal aktörlerin söylemleri üzerine odaklanılmaktadır. Belediyenin gerçekleştirmek istediği 3500 projeden, Tarihi Yarımada'yla bağlantısı olan 375 proje incelenecektir. Aralarından deneysel bir kesit almak için dört proje üzerinde detaylı çalışılacaktır. Bunlar Historia Alışveriş Merkezi, Sulukule Yenileme Projesi ve Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleridir. Projeler farklı ölçeklerde, farklı etki alanlarına sahip ve Tarihi Yarımada genelinde örneklenebilecek özellikler barındırdıkları ve benzerlerinin içinde uygulanan ilk örnekler olduklarından çalışma kapsamında incelenmiştir. Projelerin Tarihi Yarımada'nın içinde bulunduğu dönemi yansıttığı düşünülmüştür.

1.1 Çalışmanın Bağlamı ve Amacı

Çalışmanın amacı 2000'li yıllarda Tarihi Yarımada'nın olası dönüşüm sürecinde, en etkili aktör olan yönetimin zihniyet yapısını gerçekleştirdiği projeler ve sosyal aktörlerin söylemleri üzerinden okumaktır.

Çalışma kapsamında alanda en fazla uygulama yapan ve proje üreten yönetimin gerçekleştirdiği projelere bakılmaktadır. Kent bir üst plandan bağımsız, projeler aracılığı ile şekillendiğinden, benzer tavrın Tarihi Yarımada için de söz konusu olduğu düşünülmüştür. Gerçekleşmiş, gerçekleşen ve gerçekleşmesi planlanan projeler üzerine odaklanılmıştır. Projelerin büyük bölümü sadece fikir aşamasında olduğundan, bu projelerin gerçekleşmiş projelerle benzerliklerinin ortaya konmasına çalışılmıştır. Böylece yönetimin olası gündeminin anlaşılmasına ve Tarihi Yarımada için tasarladığı büyük resmin görülmesi amaçlanmıştır. Kent projeler aracılığıyla şekillendiğinden, Tarihi Yarımada'nın geçirmekte olduğu sürecin projeler üzerinden incelenmesi alanı anlamak açısından değerlidir. Etki alanları ya da ölçeklerine göre bir ayrıma gidilmemiş, kentsel mekânda dönüşüm yaratabilme etkisine sahip olduğu düşünülen projelerin incelenmesi tercih edilmiştir. Çalışma, güncel tartışma konularından biri olan "Kentsel Dönüşüm" kavramı çerçevesinde ele alınmaktadır. Gündemdeki, özellikle de büyük ölçekli projelerin, çoğu daha uygulanmadığından, Tarihi Yarımada'nın gelecekteki olası dönüşümü, projeler ve sosyal aktörlerin projelerle ilgili söylemleri üzerinden incelenecektir.

Çalışma konusunun belirlenmesinde tezlerin, kitapların ve güncel makalelerin incelenmesi etkili olmuştur (Çizelge 1.1). İstanbul'un tarihi dönemde geçirdiği dönüşümleri inceleyen Kuban, Çelik, Akpınar, Uz Sönmez'in çalışmaları söz konusudur[3]. İstanbul'un geçirmekte olduğu dönüşüm süreci ile ilgili Tuna Kuyucu'nun TOKİ konutları üzerine ve Ayfer Bartu'nun Küçük Çekmece'ye odaklanan çalışmaları vardır. Tarihi Yarımada'da gerçekleştirilen projelerin, tek başlarına ele alındığı Mimar.ist, İstanbul Dergilerinde makaleler yer almaktadır.

Kentin farklı zaman dilimlerindeki durumunu inceleyen, İstanbul'un farklı bölgelerine odaklanan ve Tarihi Yarımada'daki tekil projelerle ilgili çalışmalar söz konusu iken Tarihi Yarımada'nın 2000'li yıllardaki dönüşüm sürecini, bütüncül bir şekilde ele alan bir çalışma söz konusu değildir.

Bu çalışmada Tarihi Yarımada'nın 2000'li yıllarda dünya genelinde etkili olan sürece bağlı olarak geçirdiği dönüşüme odaklanılmaktadır. 1994 - 2012 aralığında gündeme gelen projeler üzerinden zamansal ve mekansal bir kesit alındığı ifade edilebilir.

[3] Doğan Kuban'ın (1996) kentin tarihi anlatttığı çalışmaları, Zeynep Çelik'in (1998) İstanbul'un Ondokuzuncu Yüzyıldaki değişimine baktığı çalışması, İpek Akpınar'ın (2003) kentin 1950'li yıllarına odaklandığı çalışması ve Funda Uz Sönmez'in (2007) Seksenler İstanbul'una odaklandığı çalışmalarıdır.

Çizelge 1.1 : Tarihi Yarımada ile ilgili tezlerin konuları.

- Alanın korunması
- Tarihi Yarımada'daki bir bölgenin ele alınması (Kumkapı gibi)
- Koruma ve canlandırma amaçlı (bir döneme ya da tipolojiye ait) yapıların değerlendirilmesi
- Bir tipolojiye ya da programa ait (han, çarşı, kilise, konut, vb.) yapıların incelenmesi ve seçilen bir örneğin detaylı incelenmesi
- Doğu Roma, Osmanlı ya da Cumhuriyet dönemindeki bir yapı tipolojisinin mimarlık tarihi bağlamında araştırılması
- Tarihi Yarımada'nın fiziksel çevre kontrolü açısından (aydınlatma, gürültü açısından) incelenmesi
- (Dönüşüm geçirmiş ya da geçirmekte olan) bir bölgenin kentsel tasarım kriterleri açısından etüdü
- Süreklilik – kopukluk, yer, kıyı kenti, sergileme gibi kavramlar bağlamında alanın incelenmesi
- Mevcut mekânsal yapının oluşumunda etkili olan çevresel faktörlerin incelenmesidir (YÖK).

Çalışmanın 1994 yılından itibaren başlamasının nedeni günümüzde başbakan olan Recep Tayyip Erdoğan'ın, 1994 yılında Refah Partisi'nden İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı (İBB) seçilmesidir. 2002 yılında ise Erdoğan Başbakan olmuş, AK Parti de merkezi yönetime gelmiştir. 2004 yılındaki yerel seçimlerde de AK Parti İBB ve Fatih Belediyesi'nin idaresini almıştır. 2007 yılında eski bir AK Partili olan Abdullah Gül Cumhurbaşkanı seçilmiştir. 1994 yılı ile başlayan dönem (farklı partiler iktidar olduğundan) bir bütün olarak değerlendirilemeyecek olsa da (Çakır ve Çalmuk, 2001), çalışma kapsamında benzer bir ideolojik görüşün iktidarda olduğu dönem olarak kabul edilmiştir. Politik duruşun kentin tarihi merkezinin dönüşümündeki etkisini tartışmak için, AK Parti'nin merkezi ve yerel yönetimdeki güçlenen tavrı ile bağlantılı olarak, 1994 yılı sonrasındaki projeler ele alınmıştır. Bunun yanı sıra dönemsel farklılıkların ortaya konmasına imkân sağlamak için projeler 1994, 1998, 2004 ve 2009 yerel seçim dönemleri ile ilişkili olarak incelenmiştir.

Projelerin tümü uygulanmadığından sosyal aktörlerin söylemleri önemli bir veri kaynağı olarak değerlendirilmiştir. Tarihi Yarımada üzerine odaklanan bu çalışma ile Türkiye'nin ve İstanbul'un içinde bulunduğu dönüşüm sürecinin anlaşılması için imkân yaratılması istenmiştir. Çalışma kapsamında,

- Tarihi Yarımada'nın nasıl bir yere dönüşmesinin istendiği? Projelerin bundaki etkisinin ne olduğu?
- Sosyal aktörlerin söylemlerinde bu süreci nasıl tanımladığı?
- Yönetimin süreçteki etkinliğinin ne olduğu?

- Sürecin, dünya genelinde yaşanmakta olunan süreçle ilişkisinin ne olduğu? Türkiye ve İstanbul'la bağlantılarının ne olduğu? Sorularının cevapları aranmaktadır.

Gömülü olan ipuçlarını bulmak için makro ölçekte değil, 1994 – 2012 zaman aralığındaki 375 projeyi içeren veri bankasından deneysel bir kesit / sondaj almak için üç örneklem üzerinde çalışılması tercih edilmiştir[4]. Üç örneklem Historia Alışveriş Merkezi, Sulukule Yenileme Projesi ve Marmaray, Avrasya Tüneli Projeleri şeklinde dört projedir. Üç örneklem, hakim politik duruşun kentin tarihi merkezini nasıl dönüştüğünü okumak için araç olarak kullanılmıştır.

375 tane proje içinde 3 örneklem seçilirken,

- Birbirlerinden (ölçek, etki oranı, program gibi konularda) mümkün olduğunca farklı olmalarına,
- Tarihi Yarımada bağlamında genellenebilecek özelliklerinin olmasına,
- Onları diğer projelerden ayıran kendilerine özgü özelliklerinin olmasına,
- Kendilerinden daha büyük bir bütünün parçaları olmalarına,
- Projelerle ilgili sürecin başlamış olmasına ve mümkünse içinde yer aldıkları bütün bağlamında ilk uygulama olmalarına dikkat edilmiştir.

Dönüşüm sürecinin farklı açılardan irdelenmesine çalışılmıştır.

Historia Alışveriş Merkezi tek yapı ölçeğinde dönüşüme örnektir. Yapı, Tarihi Yarımada'daki tek alışveriş merkezidir. Tarihi Yarımada'da geleneksel ya da turizm eksenli dönüşmüş alışverişin yanı sıra; başka / yeni bir alışveriş imkânı sunmaktadır. Tarihi bir merkezde, yeni bir yapı tipidir. İçinde bulunduğu çevreden farklılaşan yapısı ve sahip olduğu mekânsal kullanım olanakları çalışma kapsamında önemli görülmüştür. Cephesinin Tarihi Yarımada'ya uygun şeklinde ifade edilmesinin "Tarihi Yarımada'ya uygun cephe" anlayışının tartışılmasına imkân sağlayabileceği düşünülmüştür.

Sulukule Yenileme Projesi mahalle ölçeğinde yaşanan dönüşüme örnektir. 2004 – 2009 aralığında gündeme gelen Yenileme Projeleri ve Deprem Odaklı Kentsel

[4] Dönüşüm yaratmadığı düşünülen projeler çalışma dışında bırakılmıştır. Bunların bir bölümü yol asfaltlama, yağmur borusu döşeme, korkuluk yapma gibi alt yapı çalışmalarıdır. Diğer bölümü çeşmelerin onarılması, camilerin restore edilmesi, dikili taşların onarılması, anıt ağaçların korunması ya da envanterlerinin çıkarılması şeklindeki basit onarımlara ve envanter çıkarımına dayanan çalışmalardır. Standart belediyecilik uygulamaları ve restorasyon çalışmaları ile birlikte Tarihi Yarımada için yaklaşık 750 projenin gündeme geldiği ifade edilebilir. Restorasyon projelerinin fiziksel açıdan olmasa bile alanın turizmine katkı sağladığı düşünülebilir. Ancak kentsel mekânda bir dönüşüme neden olmadıkları gerekçesiyle çalışma dışında tutulmuşlardır.

Dönüşüm Projeleri'nin örneğidir. İlk uygulanan Yenileme Projesi olan Sulukule, sonraki uygulamalar için emsal teşkil edebilir. Sulukule Projesi, yaşayanların bir bölümünün alandan uzaklaştırılması, kalanların ise yapılarını devretmeleri ile kullanıcı profilinin değişmesi; yapıların yıkılarak yerlerine yenilerinin yapılması ile çok boyutlu bir dönüşüm geçirdiği ve eleştirilerin odağında yer aldığı düşünüldüğü için seçilmiştir.

Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri İstanbul'un genelini ilgilendiren ve kentin ulaşılabilirlik durumunda önemli değişikler yaratabilecekleri öngörülen kentsel ölçekte ve ileri teknoloji ürünü projelerdir. Marmaray, toplu ulaşıma dayanan yapısı ile kabul görürken; Avrasya Tüneli, özel araç kullanımına dayanan yapısı ile daha ziyade eleştirilmektedir. Aynı güzergâhta yer alan iki proje çalışma kapsamında bir arada incelenecektir. Yoğunluğu arttıracakları yönündeki çekinceler ve arkeolojik doku ile kurdukları tartışmalı ilişki değerli görülmüştür.

Üç örneklem üzerinden gerçekleştirilen çalışma kapsamındaki tartışmalar, "Modernlik, Kapitalizm ve Koruma" Kavramları altında yapılmıştır. Bu kavramlar merkezi ve yerel yönetimlerin söylemlerinde ön plana çıkmaktadır. Ayrıca onları besleyen ve yan anlamlar oluşturan başka kavramlar da söz konusudur. Kavramlar yan anlamları ve onları meydana getiren diğer kavramlarla ilişkileri bağlamında ele alınmıştır.

Kentin modernleştirilmesi / çağdaşlaştırılması isteği Osmanlı İmparatorluğu ve Cumhuriyet döneminde toplumu ileri taşımak için bir ideal olarak tanımlanan ve 2000'li yıllardaki siyasal yönetimin söylemlerinde de yer almaktadır. Kentte teknolojiye ve gelişmeye bağlı değişimler ve küreselleşme ile paralel süreçlerin irdelenmesi için "Modernlik" kavramından yararlanılmıştır. "Kapitalizm" kavramı küreselleşme ile bağlantılı olarak kentsel mekânların dönüşümünde ekonomik açıdan rol oynayan süreçlerin ifadesidir. Farklı sosyal aktörlerin kentsel mekânın dönüşüm sürecindeki olumlu ya da olumsuz görüşlerinin tartışılmasına imkân sağlayabileceği düşünülmüştür. 8.500 yıllık tarihe sahip Tarihi Yarımada'da, projelerin alana etkilerinin olumsuzlukları bağlamında da dile getirilmesi dolayısıyla "Koruma" kavramı çalışma kapsamında ele alınan üçüncü başlık olmuştur.

Projelerin birbirleri ile ilişkilerinin görünür kılınması ve dünya, Türkiye, İstanbul genelinde sürecin etkilerinin gözlenmesi, zaman içindeki değişimlerinin tartışılabilmesi, siyasal yönetimin kentsel mekâna yaklaşımının değerlendirilebilmesi için "Modernlik, Kapitalizm ve Koruma" Kavramlarının yol gösterici olacağı

düşünülmüştür. Bu yaklaşımla Tarihi Yarımada'nın dönüşümünde etkili olan tüm kavramların tartışılmasa da alternatif bir kent okuması yapılması amaçlanmıştır.

1.2 Çalışmanın Kavramsal Çerçevesi ve Kapsamı

Bu bölümde, Tarihi Yarımada'nın projelerle bağlantılı olarak olası dönüşüm sürecini incelemek adına yararlanılan "kentsel dönüşüm" ve "söylem" kavramlarının, çalışma kapsamında ele alınışı üzerinde durulmaktadır.

Kentsel Dönüşüm

Çalışmada dönüşüm[5] kavramı, mimarlıkla ilişkili olarak üç farklı yönü üzerinden ele alınmaktadır.

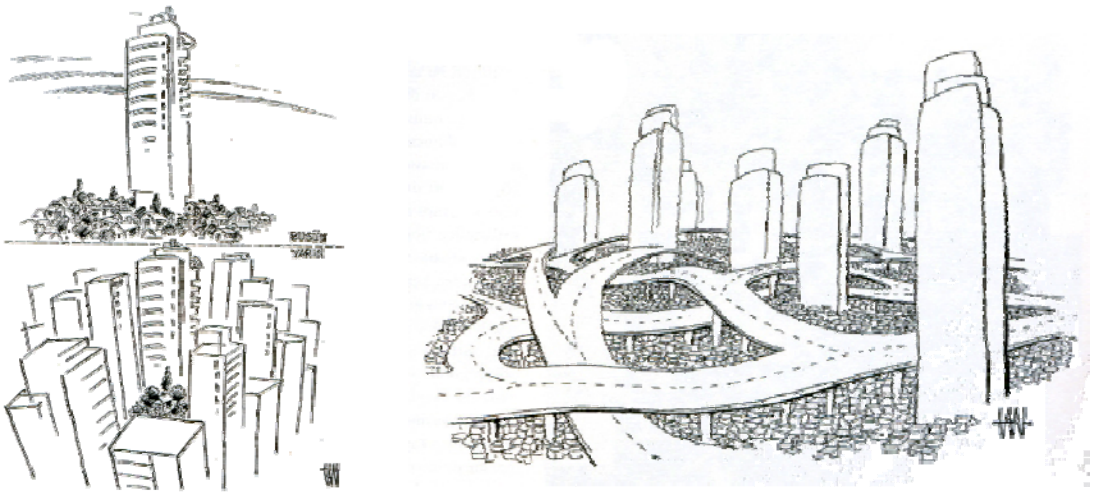
- İlk olarak, kentlerin dönüşümü olağan bir olgu olarak ele alınmaktadır. Kentlerin dönüşerek hayatta kalabildikleri, dönüşümün sürekli olduğu kabul edilmektedir. Güvenç'in belirttiği gibi (2007, 23) sürekliliğin ancak değişimle sağlanabileceği gerçeği ile değişim ve süreklilik arasındaki muğlâk ilişkinin araştırılması değerli görülmüştür.
- İkinci olarak, kentin iç dinamiklerinden ziyada küreselleşmenin etkisi ile dönüştüğü kabul edilmiştir. Kent tarih boyunca sürekli dönüşse de 1980'lerle başlayan dönem, etkilerinin daha fazla olması ile önceki dönemlerden farklıdır.
- Üçüncü olarak, kentin 2000'li yıllardaki dönüşümündeki en önemli etkenin yönetim olduğu ifade edilerek ve gerçekleştirdiği "kentsel dönüşüm" projelerinin kentsel mekânı yeniden şekillendirdiği savunulmaktadır. "Kentsel dönüşüm" kavramı ve "kentsel dönüşüm projelerinin" kentsel mekâna etkileri incelenmiştir.

Kentler durağan oluşumlar olmadıklarından, varlıklarını sürdürebilmek için zaman içinde değişerek yeni durumlara adapte oluyorlar. Bu açıdan kent "sosyal, ekonomik ve kültürel dinamiklere, zaman içinde değişen değer, yargı ve normlara bağlı olarak sürekli değişen, dönüşen ve kendi kendini yenileyen bir organizma" şeklinde tanımlanabilir (Birol, 2008; İncedayı ve diğ., 2008, 18)[6].

[5] "Dönüşüm" Türk Dil Kurumu sözlüğüne göre "Olduğundan başka bir biçime girme, başka bir durum alma, şekil değiştirme, tahavvül, inkılâp" anlamındadır. Kelimenin İngilizce karşılığı "transformasyon"dur. "Değişim" ise "Bir zaman dilimi içindeki değişikliklerin bütünü" olarak tanımlanmaktadır (Türk Dil Kurumu).

[6] Kentlerin dönüşümü kent surlarının yıkılması, geleneksel dokudan yol geçirilmesi şeklinde bilinçli kararlara bağlı olabildiği gibi; yangınlar, savaşlar gibi önceden planlanmamış etkenlerle de gerçekleşebilir (Kostof, 1991, 13).

Dönüşüm olağan bir olgu iken 1970'lerden itibaren dünya genelindeki süreç, süreklilikten ziyade kırılma yaratmıştır (Görgülü, 2005, 44). Bunda teknolojik gelişmeler, iletişimdeki yenilikler, küresel düzeydeki yeni ekonomik ilişkiler etkilidir (Şekil 1.2). Yaşanan süreç bireylerin ve toplumların yaşam biçimlerini değiştirmiştir (Harvey, 2008; Güzer, 2009a, 15; Keleş, 2012, 95).



Şekil 1.2 : Kentsel dönüşüm (çizen: Oran, aktaran: Kuban, 2004, 12-13).

Kapitalin serbest dolaşım imkânı kazanması ile üretim ve tüketim ilişiklerinin değişmesi süreçteki önemli faktörlerdendir (Harvey, 2008, 81; Healey and oth., 1990, 4 – 6; Diren, 1993, 41; Özkan, 2005, 277-278; İncedayı ve diğ. [Yapıcı], 2008, 19). Üretim üçüncü dünya ülkelerinde yapılırken; metropoller küresel ölçekte kararların alındığı merkezler olarak, dünya ekonomisini yönlendiren güçlü yönetim odakları olmuştur. Metropollerde finansal aktivitelerin yanı sıra sanatsal ve kültürel aktiviteler de önem kazanmıştır (Soja, 2005). Ön plana çıkan New York, Londra, Singapur, Hong Kong gibi kentler "Dünya Kenti" şeklinde ifade edilmektedir (Görgülü, 2005, 44). Kentlerin ön plana çıkması, ulus devletlerin güç kaybetmesi ile paralel bir süreçte olmuştur (Soja, 2005). Sermayenin etkinliğinin artması, devletin topraklar üzerindeki gücünü azaltmıştır (Keleş, 2012, 95). Yeni konut alanları, alışveriş merkezleri, havaalanları ve akıllı ofis binaları gibi yapılar yapılmaya başlanmıştır (Healey and oth., 1990, 4 – 6).

Bu durum gelişmiş ülkelerin metropolleri ile sınırlı olmayıp az gelişmiş ülke kentlerini de etkilemiştir (Lambooy ve Mouleart, 1996; Kurtuluş, 2007, 74). Kentler çeperlerine doğru büyürken (Öncü ve Weyland, 2007, 10), tek merkezli metropollerin yerini çok merkezli metropoller almaktadır (Soja, 2005, 66–71). Yarış içindeki kentler uluslararası yatırımları çekmeye çalışmaktadır. Bunun aracı olarak uluslararası

kredilerle de desteklenen, büyük ölçekli "kentsel projelere" ağırlık verilmektedir (Healey and oth., 1990, 4 – 6; Görgülü, 2005, 44; Bilsel, 2004, 21).

Yaşanan hızlı ya da sağlıksız gelişmeler kentsel mekânda bozulmalar meydana getirebilmektedir. "Kentsel Dönüşüm" uygulamaları ise bozulmaya uğrayan, çöküntü bölgesi haline gelen kentsel alanların iyileştirilmesi ve yaşam kalitesinin yükseltilmesi amacıyla gerçekleştirilmektedir (Birol, 2008)[7]. "Kentsel dönüşüm":

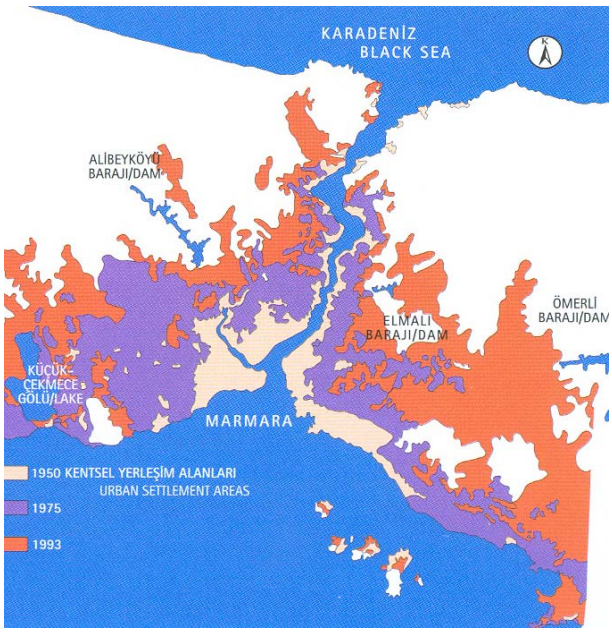
- "Kentsel sorunlara çözüm üretmek amacıyla, değişime uğrayan bir bölgenin ekonomik, fiziksel, sosyal ve çevresel sorunlarına kalıcı çözüm sağlamaya çalışan kapsamlı bir vizyon ve eylem" (Birol, 2008; Thomas, 2003; Ulusoy, 2006);
- "Çeşitli sebeplerle arazi kullanımına yönelik geliştirilen, mekânı kullananları da hedefleyen planlı, programlı bir değişim süreci"dir (Yalçıntan ve Çavuşoğlu, 2009, 93–94);
- "Dönüşüm, piyasa güçlerinin hükümetten yardım almadan değiştiremeyeceği alanlarda, ekonomik, sosyal ve fiziki çöküntüyü tersine çevirmek için gerekli olan eylemler bütünüdür";
- "Çok boyutlu yoksunluk yaşayan mahallelerdeki insanlara yardım etmek, çöküntüyü tersine çevirmek ve sürdürülebilir yerleşmeler ve topluluklar yaratmak için, yapılan, sosyal, ekonomik ve fiziki anlamdaki uyumlu eylemler" (Göksu, 2010, 36) şeklinde tanımlanmaktadır.

Dönüşüm uygulamalarının ekonomik, fiziksel, sosyal ve çevresel sorunlara kalıcı çözümler ürettiklerinde; kentin merkezi alanlarının iyileştirilmesini, çağdaş gerekliliklere uygun olmasını ve yaşam kalitesinin yükseltilmesini amaçladıklarında başarıya ulaştıkları kabul edilmektedir (Birol, 2008; Trancik, 1986; Görgülü, 2005, 46).

1990'lı yıllardan itibaren kent merkezlerinin yeniden değerlendirilmesi ve terk edilen alanlardaki kullanım yoğunluğunun arttırılması, planlama çalışmalarında ağırlık kazanmaktadır (Keleş, 2004a; 2004b, 73 - 74). Uygulamaların başında işlevini yitirmiş yapıların yeniden işlevlendirilmesi gelmektedir. Örneğin liman, tren istasyonu

[7] Tam karşılığı olmamakla birlikte, kentsel dönüşümü ifade eden başka kavramlar da vardır. Bunlardan bazıları "kentsel yenileme (urban renewal, urban renovation), kentsel yeniden canlandırma (urban revitalization, urban rehabilitation), kentsel yeniden yaratma (urban regeneration), kentsel yeniden doğuş (urban renaissance), kentsel yeniden geliştirme ya da imar (urban re-development), kentsel yeniden yapılandırma (urban restructuring), kentsel koruma (urban conservation), kentsel soylulaştırma (urban gentrification)" (Keleş, 2004a; 2004b, 74 - 73); sağlıklaştırma (rehabilitation), yeniden canlandırma (revitalization), yeniden geliştirme (redevelopment), iyileştirme (improvement), dönüşüm (regeneration) (Göksu, 2010, 36) kavramlarıdır.

gibi yapılar, kongre merkezi, otel, alışveriş merkezi, fuar alanlarına dönüştürülmektedir (Aksümer ve Temiz, 2007, 162). Tek yapı ölçeğinde gerçekleşen uygulamaların yanı sıra kentin merkez mahallelerinde ya da gecekondu bölgelerindeki uygulamalar da söz konusudur (Keleş, 2004b, 74). Türkiye'de süreç siyasal ortamla bağlantılı olarak, 1980'lerde etkisini göstermeye başlamıştır (Beşiktepe, 2007) (Şekil 1.3).



Şekil 1.3 : İstanbul'un büyümesi (Toprak ve diğ. (edt.), 2008, 15).

İstanbul, "Türkiye'nin dışarı açılan penceresi / vitrini" olarak değerlendirildiğinden, diğer kentlere oranla daha fazla etkilenmektedir[8]. 1950'lerde ülke sanayisinin tümünün Marmara Bölgesi'ne taşınması kararı ile göçle gelen nüfusu barındırmak için büyüyen kent; 1980'lerde fabrikaların kent merkezi dışına taşınması ile sanayiden hizmet sektörüne yönelen bir dönüşüm yaşamıştır. İstanbul, üretimin çevre yerleşimlerde gerçekleştiği, yönetim merkezi konumuna gelmiştir. Gecekondu bölgeleri zamanla çıkartılan aflarla yüksek katlı apartmanlara dönüşmüştür. Kentte yeni akslar, yeni yerleşim bölgeleri, kentin çeperlerinde korunaklı siteler ve rezidanslar, alışveriş merkezleri ve oteller yapılmıştır[9].

[8] İstanbul'la ilgili sayısal veriler, kentin Türkiye'deki diğer kentlerden farklı konumunun göstergesidir (Yücel, 1996, 204–205; Şahin, 2009, 78; TMMOB [Beşiktepe], 2007, 239–240; TMMOB [Yapıcı], 2007, 233–234; Toprak ve diğ. (edt.), 2008, 266; Çarkoğlu ve Keyman, 2009, 161; Keyder, 2002). Bu TUİK'in çalışmalarında da sayısal olarak okunmaktadır.

[9] Kentin 1980'lerden itibaren dönüşümünü inceleyen çalışmalar söz konusudur (Toprak ve diğ. (edt.), 2008; Keyder, 2002; Bilgin, 2004; Önder ve diğ., 2009; Aksoy ve Robins 1993; Bilgin ve Karaören, 1993; Diren, 1993; Köksal, 1993; Köksal, 1992; Öktem, 2005; Türkün ve Kurtuluş, 2005; Güvenç, 2009; Öncü, 2007; İncedayı ve diğ. [Yapıcı], 2008; Keyder, 2006b; TMMOB [Beşiktepe], 2007; Ahıska ve Yenal, 2006).

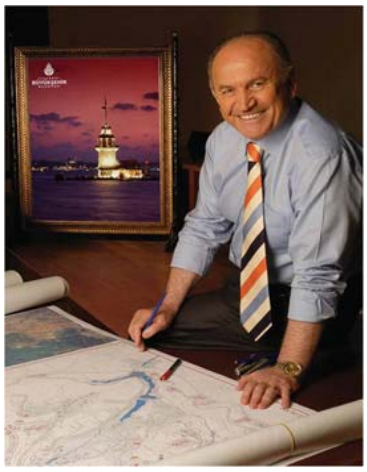
İstanbul'un 1980'lerde başlayan dönüşümü, 2000'li yıllarda daha baskın ve görünür hale gelmektedir (Görgülü, 2005, 47; TMMOB [Beşiktepe], 2007, 241). Büyük kentlerde artan kentsel dönüşüm uygulamaları, İstanbul'da yoğunlaşmaktadır (Türkün, 2011, 14 – 15; Göksu, 2010, 36) (Çizelge 1.2).

Çizelge 1.2 : İstanbul'da gerçekleşen dönüşüm projeleri.

- **Gecekondu alanlarındaki projeler**
- **Özelleştirme projeleri** (Galata Port, Haydarpaşa Port projeleri gibi)
- **Prestij projeleri** (Dubai Towers gibi)
- **Uluslararası tasarım yarışmaları** (Küçükçekmece, Kartal gibi)
- **Kent içi ulaşım projeleri** (Üçüncü Köprü, tüp geçiş, metro, metrobüs gibi)
- **Büyük ölçekli projeler** (Olimpiyat Parkı, Sabiha Gökçen Havaalanı gibi)
- **Uluslararası ortaklı projeler** (Fener Balat Projesi gibi)
- **Belirli bir tüketim ve yaşama biçimini tanımlayan projeler** (alışveriş merkezleri gibi)
- **İşlev, yoğunluk kararlarını değiştiren planlı dönüşüm süreçleri** (Büyükdere Caddesi'ndeki sanayinin ticaret ve hizmet sektörüne dönüşmesi gibi nazım ve uygulama imar planlarına dayanan süreçler)
- **Kent merkezindeki soylulaştırma projeleri** (Sulukule, Tarlabaşı gibi)
- **Güçlü çekim alanları yaratılması projeleri** (Elektrokent, Tekstilkent, Toptancılar Sitesi gibi büyük sektörlere dayalı projeler)
- **Mega organizasyonlar** (Formula 1 gibi)
- **Turistik alanları arttırma uygulamaları** (İstanbul Modern, Piyer Loti'ye çıkan teleferik, Miniatürk, Haliç'in kıyısındaki dönüşüm gibi) (Yalçıntan ve Çavuşoğlu, 2009, 94–95; Turgut, 2007, 37; Perouse, 2011; Güzer, 2009a, 16; Diren, t.y.)

Günümüzde kentsel dönüşüm uygulamaları kent politikasının önemli araçlarından biri olarak görülmektedir. Yerel seçimlerde de kentsel dönüşüme verilen önem vurgulanmaktadır. Göksu bunu, "Günümüzün moda kavramı ve sihirli sözcüğü her başkan adayının gündemindeydi" şeklinde ifade eder (Göksu, 2004, 81). Kentsel dönüşüm projelerinin yoğunluğu ve etki alanlarının genişlemiş olması nedeniyle, kentleri şekillendirmektedirler[10]. Önemli bir aktör konumundaki yönetim uygulamaları yönlendirmekte ve çıkarılan yasalar ve yetkileri sürekli arttırılan devlet kurumları ile sürecin içinde yer almaktadır (Şekil 1.4). Eski TOKİ başkanı Erdoğan Bayraktar "Kentsel dönüşüm aynı zamanda siyasetin de dönüşümüdür" diyerek, yönetimin kentsel dönüşüm uygulamalarına verdiği önemi ifade eder (Yapıcı ve diğ., 2011, [Yapıcı] 51).

[10] Yapıcı, kentler arası yarışın göstergelerinden olan "mega projeler"in kentsel problemleri çözebilme konusunda her zaman başarılı olamadıklarını, az gelişmiş ülke metropollerinde de gerçekleşmeleri ile her zaman bir gelişmişlik göstergesi olmadıklarını belirtir (Yapıcı, 2005, 22).



İBB Belediye Başkanı Topbaş, İstanbul'u Planlarken (İBB., 2009a).



İBB Belediye Başkanı Gürtuna, yer döşemelerini değiştirirken (İBB., 2003b, cilt1, 117).



Recep Tayyip Erdoğan'ın İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı olduğu döneme ait projelerin tanıtıldığı kitapta yer alan kolaj (İBB., 1997c).

Şekil 1.4 : Yerel yönetim ve kentsel projelerin ilişkisini gösteren görseller.

Kentsel dönüşüm uygulamaları, kentin ele alınışındaki değişimi de göstermektedir. Ulus devletin kurulması sürecinde tüm Anadolu ve ülke kentleri birbirleri ile eşdeğer kabul ediliyordu. Kentler modern, ideal bir kent yaratmak amacıyla ele alınıyordu. 2000'li yıllarda ise kent bir bütün olarak, master plana dayanarak ele alınmamaktadır. Üst ölçekli planlar hazırlansa da projelerle plan kararlarının dışına çıkılabilmektedir. Kent parçacıl bir şekilde ele alınmakta ve birbiri ile bağlantılı olmayan noktasal projeler gerçekleştirilmektedir (Çizelge 1.3). Projelerin kentle kurdukları ilişki sorunlu olabilmektedir. Ağırlık kazanan görüş bunların mevcut dokunun bir parçası olmak yerine yakın çevresinden başlayarak kenti dönüştürdüğüdür[11].

[11] 2000'li yıllarda uygulanan projelerin kentsel mekâna etkilerini inceleyen çalışmalar mevcuttur (Güzer, 2009a; TMMOB Şehir Plancıları Odası, 2010, 2011; Gökgür ve diğ. (Haz.), 2010; Erder ve İncioğlu, 2008; Dinçer, 2011b; Erder, 2006a; Şahin, 2004; Doğan, 2009; Kurtuluş, 2007; Tuna, 2009; Tomruk, 2008; Eraydın, 2006; Akpınar, 2008).

Çizelge 1.3 : 1991-2011 aralığında yerel, genel ve cumhurbaşkanlığı seçimleri.

YEREL SEÇİMLER, GENEL SEÇİMLER VE CUMHURBAŞKANLIĞI SEÇİMLERİ GRAFİĞİ

			1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2007	2008	2009	2010	2011
YEREL SEÇİMLER	BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANI					Recep Tayyip Erdoğan (Refah Partisi)				Ali Müfit Gürtuna(Fazilet Partisi)			Ali Müfit Gürtuna (Bağımsız)			Kadir Topbaş (AK Parti)						K.Topbaş (AK P.)		
	FATİH İLÇESİ BELEDİYE BAŞKAN(LAR)I	FATİH BELEDİYESİ				Sadettin Tantan (ANAP)				Eşref Albayrak (AK Parti)						Mustafa Demir (AK Parti)						Mustafa Demir (AK Parti)		
		EMİNÖNÜ BELEDİYESİ				Ahmet Çetinsaya										Nevzat Er (AK Parti)								
GENEL SEÇİMLER	BAŞBAKANLAR		Süleyman Demirel (DYP) (DYP – SHP koalisyonu)		Tansu Çiller (DYP)		* (ANAP-DYP koalisyon)	Refahyol (Refah-DYP koalisyon)	ANASOL-D (ANAP-DYP koalisyonu)	Bülent Ecevit (DSP) (DSP, MHP ve ANAP koalisyonu)			Recep Tayyip Erdoğan (AK Parti)							Recep Tayyip Erdoğan (AK Parti)				
CUMHURBAŞKANLIĞI SEÇİMLERİ	CUMHURBAŞKANLARI				Süleyman Demirel (Eski DYP'li)								Ahmet Necdet Sezer							Abdullah Gül (Eski AK Partili)				

* 1995 Genel Seçimi'nde en yüksek oy alan partiler sırasıyla Refah Partisi (Necmettin Erbakan), ANAP (Mesut Yılmaz) ve DYP (Tansu Çiller)'dir.

Projelerin sayıca fazla olmaları, kentin dönüşümündeki etkilerini arttırmaktadır. Yönetime ait kurumlar birbirlerinden farklı projeler üretebilmekte ve birbirleri ile koordinasyon kurmadan bunları uygulayabilmektedir. Yönetimin gücünün artması ile paralel, yerel yönetimlerin kentsel mekândaki etkinlikleri de artmıştır. Özellikle belediye başkanları söylemleri ve uygulamaları ile önemli birer aktör konumuna gelmişlerdir. "Projeci Belediyecilik" şeklinde ifade edilen anlayışla, merkezi yönetimin yanı sıra yerel yönetim de projeler üretmekte ve uygulamaları yönlendirmektedir (Çizelge 1.4).

Çizelge 1.4 : Kentsel dönüşüm projelerinin eleştirilen yönleri.

- Projelerin anti-demokratik ilkeler üzerinde kurgulandıkları,
- Şehir planlama ilkelerine uymadıkları,
- Kentlilerin sürecin dışında tutuldukları,
- Toplumun dar gelirli kesiminin yaşam alanlarından uzaklaştırılıp yerine üst gelirli kesimin yerleştirildiği
- Kentsel alanların değerlendiği ve fiyatların arttığı (Türkün, 2011, 14-15; Perouse, 2011, 364; Görgülü, 2005, 26; Kuyucu, 2008, 46).
- TOKİ'nin tip projelerinin nitelikli çevreler yaratmadığı ve uzun vadede yeni kentsel sorunlar oluşabileceği (Güzer, 2009a,17).
- Kamusal alanların özel alanlara dönüşmesi ile kamusal alan kayıplarının yaşandığı (alışveriş merkezleri, korunaklı konut siteleri gibi) (Çamkerten Gökgür, 2002, 318-319) şeklinde eleştiriler söz konusudur.

Yerel ve merkezi yönetimin aynı partiden olmasının projelerin artmasında rolü vardır. Tek partinin iktidar olması ile kararların hızlı bir şekilde alındığı, yönetmelik ve kanunlarla uygulamaların önünün açıldığı ve yönetime yakınlığı bilinen firmaların ihaleleri aldığı ifade edilebilir. Yönetim özelleştirmeler ve fabrikaların satışı gibi örnekler üzerinden de görülebileceği gibi küçülürken; inşaat sektörü vasıtasıyla gelir elde etme yolunu tercih etmektedir. TOKİ (Toplu Konut İdaresi) ve BİMTAŞ (Boğaziçi İnşaat Müşavirlik A.Ş.) gibi devlet kuruluşlarının inşaat sektöründeki etkinliği artmaktadır. Uygulamalar her zaman olumlu olarak değerlendirilmemektedir.

Kent sadece fiziksel bir çevre olmayıp kentte yaşayanların birbirleri ve çevre ile kurdukları ilişkilere de bağlı olduğundan (Cansever, 1996, 126; Helle, 1996, 71; Harvey, 2006, 21), (özellikle büyük boyutlu) projelerin kente olası etkilerinin değerlendirilmesi önemli bir konu olmaktadır. Küreselleşmenin yarattığı değişimlerin mekân – zaman teorileri[12] aracılığıyla incelenmesiyle bağlantılı olarak kentsel dönüşüm projelerinin kentsel mekândaki etkilerinin araştırılması, gelecekteki uygulamalara da yol gösterdiklerinden değerlidir. Çalışmada "kentsel dönüşüm",

[12] Harvey'in zaman – mekân sıkışması; Giddens'ın zaman – mekân ayrışması ve Appadurai'nin mekân kesişmeleri kuramlarında mekân önemli bir kavramdır (Öncü ve Weyland, 2007, 14; Harvey, 2006).

Mukul'un belirttiği gibi (2009, 18) "mekânın yeniden üretimi" şeklinde değerlendirilmektedir[13].

Çalışma kapsamında "kentsel dönüşüm" projeleri, Turgut (2007), Aslan (2007), Yalçıntan ve Çavuşoğlu'nun (2009) çalışmalarından farklı olarak sadece büyük ölçekli olanları değil, küçük ölçekli uygulamaları da içermektedir[14]. Kentsel mekânı sadece inşa faaliyetlerinin dönüştürmediği yorumundan yola çıkarak mekâna etki eden ufak etkilerin de mekânı fiziksel açıdan olmasa bile, algısal açıdan değiştirdiği kabul edilmiştir. Farklı ölçek ve niteliklerdeki uygulamaların mekân üzerindeki etkisinin araştırılmasına çalışılmıştır.

Söylem

Çalışma kapsamında "kentsel dönüşüme" neden oldukları düşünülen projelerle birlikte; sosyal aktörlerin projeleri tanımlayan söylemleri de önemli bir veri deposu olarak kabul edilmiştir.

Foucault (1999), söylemin dünyayı ve insanları şekillendiren güçlü bir yapısı olduğunu ve bünyesinde iktidarı ve gücü barındırdığını belirtir. "Söylemin güç / iktidar ve ideoloji tarafından nasıl biçimlendiğini ve toplumsal kimlik, toplumsal ilişkiler, bilgi ve inanç dizgelerinin oluşumunda nasıl etkili olduğunu" göstermesi (Kocaman, 2009, 10 - 11) çalışma kapsamında değerli görülmüştür. Foucault'un "söylemsel olmayan hiçbir alan olmadığı" tanımından yola çıkarak söylem ve mimarlığın birbirleriyle güçlü ilişkileri olduğu kabul edilmiştir. Söylemden, mimari bilginin üretilmesi ve elde edilmesinde önemli bir araç olduğu gerekçesiyle yararlanılmıştır (Tuna Ultav, 2008, 35; Tümer, 2008; Leach, 2002). Söylemler[15] mekânı okumak için önemli bir veri kaynağı olarak değerlendirilmiştir.

Mekânın politika ve ideoloji yüklü olması (Smith ve Katz; Keith ve Pile), bu çalışmanın odaklandığı diğer konudur. Mekânın politik ve ideolojik niteliği belirgin olmadığından, söylemlerden ideoloji yüklü mekânın okunması için yararlanılmaktadır (Işık,1994, 28-29; Akpınar, 2008, 61). Osen, kenti okunabilir bir metin olarak

---

[13] Mekân sadece fiziksel ve matematiksel bir gerçeklik ya da bir boşluk olmayıp insan eylemleri, pratikleri ile bağlantılı olarak üretilen bir yerdir (Lefebvre 1993; Sirowy, 2008; Uluğ, 1996; Işık, 2005; Işık,1994, 32; Harvey, 2006, 19). Tüm duygusal, deyimsel, algısal süreçleri kapsayan bir gerçeklik şeklinde, tanımlanabilir (Lefebvre, 2000; Foucault, 1999).

[14] İncelenmekte olunan, dönüşümün mekân üzerindeki etkisi olduğundan sadece inşa faaliyetleri değil, mekânın dönüşümünde algısal olarak fark yaratan projeler de incelenmiştir. İncelenen projeler arasında Hıdralez Şenlikleri, Ramazan Şenlikleri gibi etkinlikler ve çiçek ekmek gibi uygulamalar da vardır.

[15] Söylem, "1. Söyleyiş, söyleniş, telaffuz; 2. Kalıplaşmış, klişeleşmiş söz, ifade; 3. Bir veya birçok cümleden oluşan, başı ve sonu olan bildiri, tez" olarak tanımlanmaktadır (Türk Dil Kurumu). Söylemin İngilizcedeki anlamı olan "discourse" sözcüğünün kökeninde ""tartışma, konuşma ve koşuşturma" anlamına gelen "discursus" sözcüğü bulunmaktadır (Oxford Dictionaries).

tanımlamakta ve bunu “Bu belgeler bize, kentin yöneticilerinin, tasarımcılarının, inşa edicilerin, sahiplerinin ve yaşayanlarının değeri ve hırsları hakkında bir şeyler anlatabilir” şeklinde ifade etmektedir (Ocak, 1996, 32). Bu noktada sadece yönetimin değil, kentsel mekânda etkinliği olan tüm sosyal aktörlerin görüşleri önemlidir. Tanyeli (2007, 10), “Uzman olmayanın fiziksel çevrenin biçimlenmesine yaptığı katkı, uzmanların katkısından sadece farklıdır; ne radikal biçimde farklıdır ne de daha önemsizdir”, diyerek kentteki diğer sosyal aktörlerin önemini vurgulamaktadır.

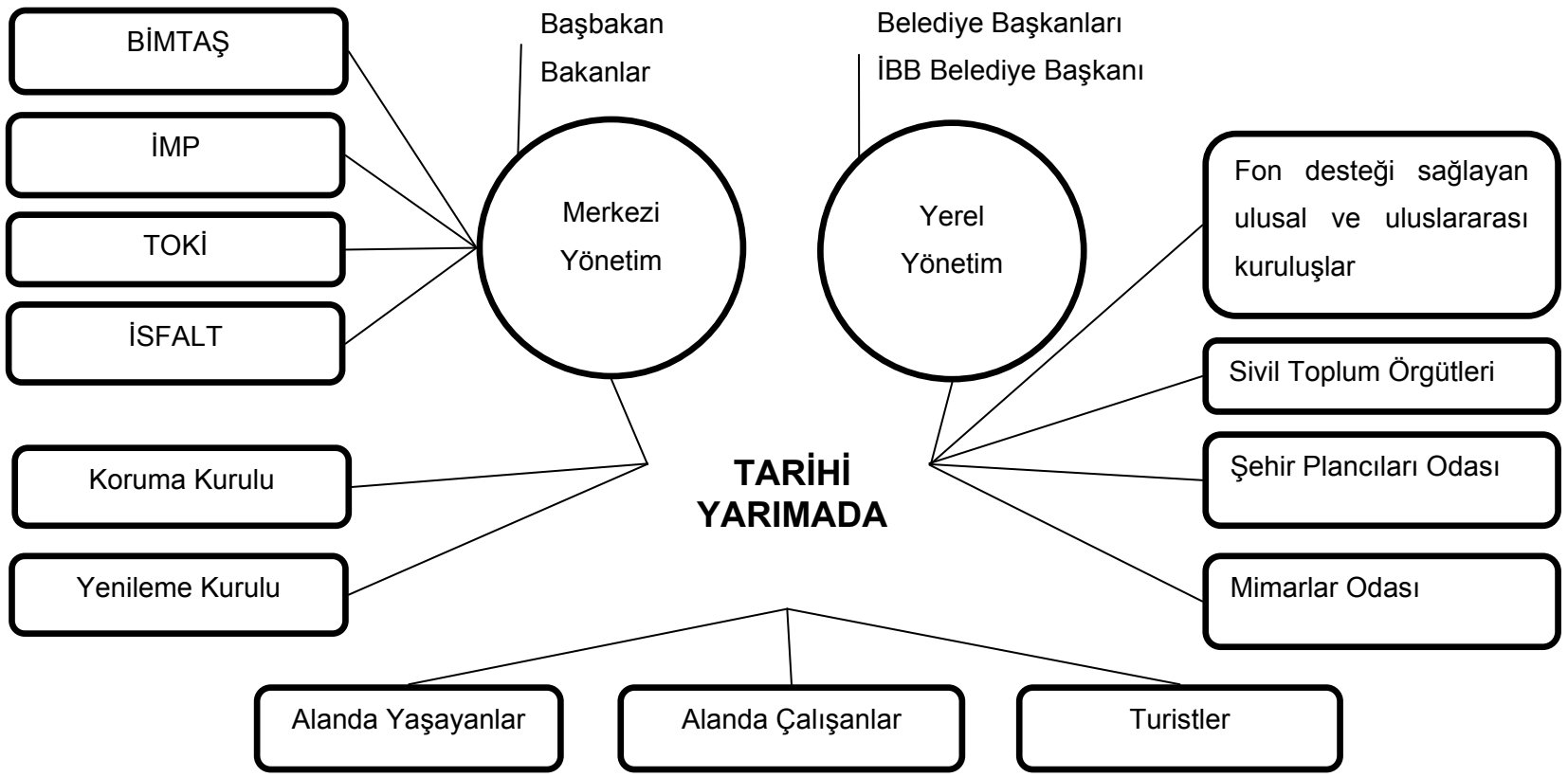
Tarihi Yarımada’nın dönüşümün incelendiği çalışma kapsamında söylemlerden

- Mekânın okunmasında bir araç olarak kullanılabildiklerinden,
- Mekânın politik ve ideolojik yapısını yansıttıklarından,
- Geleceğe ait öngörülerin oluşturulmasında önemli bir veri kaynağı olduklarından,
- Daha gerçekleşmemiş projelerle ilgili bilgilere ancak metinler aracılığıyla ulaşılabildiğinden,
- Çoğu sosyal aktörün görüşleri söylemler aracılığıyla görünür olduğundan yararlanılmıştır.

Çalışma kapsamında projelerle ilgili söylemlerin elde edilmesi için sosyal aktörlerle görüşmeler gerçekleştirilmiştir (Çizelge 1.5). Popüler medyada yer alan haberler ve İstanbul Büyük Şehir Belediyesi ve Fatih Belediyesi’nin tanıtım kitapları, faaliyet raporları, resmi web siteleri ve projelerle ilgili çalışan (özel ve kamu) kurumlara ait belgelerden yararlanılmıştır.

Çalışmada kentlerin dönüşümü olağan olarak kabul edilmiş ve İstanbul’un en eski merkezi olan Tarihi Yarımada’nın 8.500 yıllık tarihi içinde dönüşerek günümüze ulaştığı kabul edilmiştir. Öte yandan 2000’li yıllardan itibaren alanla ilgili gerçekleşmesi düşünülen ve farklı isimlerle adlandırılsalar da temelinde tümü “Kentsel Dönüşüm Projesi” olan uygulamaların alan üzerindeki etkilerinin incelenmesi hedeflenmiştir. 2000’li yıllarda yaşanmakta olan sürecin, modernleşme süreci ile bağlantılı olabileceği düşünülmüştür. Bu süreçte yerel ve merkezi yönetimin rolü sorgulanmıştır.

Çizelge 1.5 : Tarihi Yarımada'nın dönüşümünde etkili olan sosyal aktörler.



Tarihi Yarımada'da sayıları yüzlerle ifade edilen projenin büyük çoğunluğu gerçekleşmemiş olsa da, gerçekleşmiş olanlar ve tanıtımlarından yararlanılarak sosyal, ekonomik, toplumsal hayattaki etkilerine bakılmıştır. Bu yüzden kentsel mekânı şekillendiren önemli aktörlerden biri olduğu kabul edilen yönetimin, Tarihi Yarımada'daki farklı ölçek ve etkideki, sayıları yüzleri bulan projelerine odaklanılmıştır. Projelerin kentsel mekânın dönüşümü üzerindeki etkisi sosyal aktörlerin söylemleri üzerinden irdelenmiştir.

1.3 Çalışmanın Metodolojisi

Çalışma kapsamında belge araştırmaları, görüşmeler ve gözlemlere dayanan "niteliksel araştırma (qualitative research)" yapılmıştır. Elde edilen veriler "Söylem Analizi" yapılarak, projeler ve sosyal aktörlerin söylemleri üzerinden alternatif bir kent okuması yapılması için kullanılmıştır. Veri toplama sürecinin aşamaları:

- Belge araştırmaları: Tarihi Yarımada'da mekânsal dönüşüme neden olacakları düşünülen projeler ve belirlenen üç "örneklem" ile ilgili (ikincil veri kaynaklarına dayanan) bilgi toplanma aşamasıdır.
- Görüşmeler: Üç "örneklem" ile ilgili sosyal aktörlerle ses kayıtlarının alındığı görüşmelerdir.
- Gözlemler: Proje alanlarında gerçekleştirilen çalışmalardır.

Çalışma kapsamında öncelikle Tarihi Yarımada'nın dönüşümünde etkili olduğu düşünülen 375 tane proje ile ilgili veri toplanmıştır. İstanbul Büyük Şehir Belediyesi ve Fatih Belediyesi'nin tanıtım kitapları, faaliyet raporları, resmi web siteleri ve projelerle ilgili çalışan (özel ve kamu) kurumlarına ait dokümanlar incelenmiştir. Elde edilen görsel ve yazılı veriler, karşılaştırma yapılabilmesi için "Yer, M^2, Mülkiyet, Bütçe, Yüklenici, Süreç, Niteliği, Betimlemesi" gibi başlıklar altında tablolaştırılmıştır (EK A). Excel programında hazırlanan bir tablo yardımı ile projeler "Dönemi, Etkinlik Türü, Mimari İnşa Etkinliğinin Ölçeği, Programı, Mimari İnşa Etkinliğini İsimlendirilmesi" şeklinde birbirleriyle karşılaştırılmıştır. Bu tablo sayısal veri elde edilebilecek şekilde düzenlenmiştir (EK B). Aynı veriler Excel Programı ile hazırlanan liste halinde de sunulmuştur (EK C). Tarihi Yarımada projeleri ile ilgili elde edilen veriler, sayısal analizlerin ardından rapor haline getirilmiştir (EK D). Raporda veriler salt sayılara indirgenerek değil, sözel bir şekilde sunulmuştur.

375 proje içinden zengin durumun derinlemesine çalışması ve olguların keşfedilmesi için "amaçlı örnekleme" yapılması için "üç örneklem" üzerinde detaylı çalışılmıştır (Patton, 1987; Yıldırım ve Şimşek, 2006, 107). Bu aşamada belediye yayınlarının

yanı sıra akademik ve popüler medyadaki bilgiler de yararlı olmuştur. Belgelerden farklı sosyal aktörlerin söylemlerine ulaşılması ve elde edilen verinin çeşitlenmesi için yararlanılmıştır[16]. Projelerin özellikleri ve alanlarının geçirdiği süreçlerle ilgili bilgi edinilmiştir. Popüler medya, yönetimin geniş bir zaman dilimindeki söylemlerine ulaşmak için önemli bir veri kaynağı olmuştur. Belgelerden görüşme yapılacak sosyal aktörlerin ve görüşme sorularının belirlenmesi için de yararlanılmıştır.

Çalışma kapsamında diğer bir veri toplama yöntemi sosyal aktörlerle, ses kayıtlarının alındığı, derinlemesine görüşmelerdir. Görüşme yapılan sosyal aktörler belediye, meslek odaları, akademisyenler, girişimciler, uygulamacılar gibi farklı alanlarda çalışan ve konuya farklı açıdan yaklaştıkları düşünülen kişilerdir. Görüşmeler, "önceden belirlenmiş ve ciddi bir amaç için yapılan, soru sorma ve yanıtlama tarzına dayalı karşılıklı ve etkileşimli bir iletişim süreci" (Stewart ve Cash, 1985, 7; Yıldırım ve Şimşek, 2006, 119 - 120) şeklinde ele alınmıştır. Önceden belirlenmiş soruların yanı sıra daha ayrıntılı bilgi elde etmek için ek sorular da sorulmuştur (EK E). Sorular belli bir öncelik sırasına uyulmasından ziyade, görüşme sürecinde ele alınarak yöneltilmiştir (Yıldırım ve Şimşek, 2006, 122)[17]. Görüşmelerin amacı, "bireyin iç dünyasına girerek onun bakış açısını anlamak" şeklinde değerlendirilmiştir (Patton, 1987; Kümbetoğlu, 2008, 45)[18]. Görüşmeler çalışmanın ikinci, üçüncü ve dördüncü bölümlerinde "Görüşmelerin Değerlendirilmesi" başlığı altında raporlanmıştır. Görüşmelerde aynı araştırmacı tarafından, benzer sorular, belli bir amaca ulaşmak için sorulduğu ve deşifre edilmiş metinler görüşülen kişilerin onayı alındıktan sonra kullanıldığından; diğer bir değişle doğruluklarından emin olunduğundan, öncelikli olarak kullanılmışlardır (EK F).

Görüşmelere ait ses kayıtlarının deşifre edilip metin haline getirilmelerinin ardından, kodlama çalışması yapılmıştır (Şekil 1.5). Kodlama, "görüşmeci ve görüşülen kişilerin soru ve ifadelerinde yer alan ana kavram ya da ana eksene bağlı olarak yapılan ve metni belirli dilimlere, cümlelere, paragraflara bölme işlemi" şeklinde ele alınmıştır[19]. Metnin parçalara ayrılarak parçalar arasında karşılaştırmaların

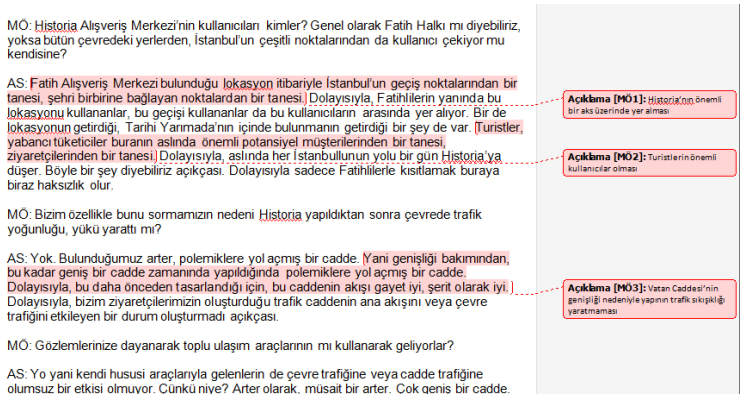
[16] Belge araştırmaları, zaman ve para tasarrufu sağladıkları ve araştırmanın geçerliliğini arttırdıkları için tercih edilmektedir (Yıldırım ve Şimşek, 2006, 187-188).

[17] Soruların açık uçlu, yanıtları önceden tahmin edilmeyen ve "evet / hayır" gibi kısa yanıtlara neden olmayan şekildedir. Ayrıntılı konuşmaya yöneltmek için "nasıl", "neden" ve "ne" gibi ifadeler içeren sorular yöneltilmiştir (Yıldırım ve Şimşek, 2006, 131; Kümbetoğlu, 2008, 71).

[18] Görüşülen kişilerin düşünceleri, görüşmelerin yapıldığı tarihle bağlantılıdır. Benzer bir amaç ve benzer sorularla görüşmeler aynı kişilerle ileriki bir zamanda yapılırsa, farklı sonuçlar elde edilebilir. Görüşleri etkileyecek, özel ya da genel gelişmeler olabilir. Bu çalışmada genel geçer doğrulara ulaşmaya ve genellemeler yapmaya değil; projelerin alana etkilerinin söylemlere yansımış şeklinin ortaya çıkarılmasına çalışılmıştır.

[19] Nicel verinin kodlanmasında sayısal ifadeler kullanılırken, nitel verinin kodlanmasında, kavramlar ya da fikirlerden yararlanılmaktadır.

yapılması ve benzerliklerin görülmesi için yapılmıştır. Kodlamalar metnin fikrini, konusunu ya da sadece bir kavramı ifade edebilecek şekilde ele alınmıştır (Kümbetoğlu, 2008, 155-157). Yoğun ve yorucu bir süreç geçirildiğinden kodlama çalışma konusuna bağlı olarak gerçekleştirilmiştir (EK G). Araştırmanın konusu dışında kalan veriler, kodlama dışında bırakılmıştır (Yıldırım ve Şimşek, 228-229, 233)[20].



Şekil 1.5 : Metin üzerindeki verilerin kodlanması çalışması.

Belge araştırmaları ve görüşmelerin yanı sıra proje alanlarında çeşitli zamanlarda gözlemler de gerçekleştirilmiştir. Fotoğraflar çekilmiş, projenin çevresi ve kullanıcıları ile olan etkileşimi hakkında yorum yapılabilmesi için incelemelerde bulunulmuştur.

Glaser ve Strauss'un "karşılaştırmalı analiz" olarak adlandırdıkları şekilde veriler toplandıktan sonra analiz edilmiş; ortaya çıkan olgular, veri toplama aşamasına dahil edilmiştir. Veri toplama süreci esnek ve değişime açık olarak ele alınmıştır (Yıldırım ve Şimşek, 2006, 76-77). Belge incelemeleri, görüşmeler ve gözlemlerden elde edilen verilerin bir arada yorumlanmasına çalışılmıştır. Veriler tablolaştırılmış ve ikinci, üçüncü ve dördüncü bölümler kapsamında "Öne Çıkan Kavramlar" başlığı altında tartışılmıştır. Bu başlık altında elde edilen verilerin proje alanı üzerinden değerlendirilmesine, evrensel literatürle ilişkilerinin kurulmasına, İstanbul ve Tarihi Yarımada açısından ifade ettiklerinin tartışılmasına çalışılmıştır (Çizelge 1.6).

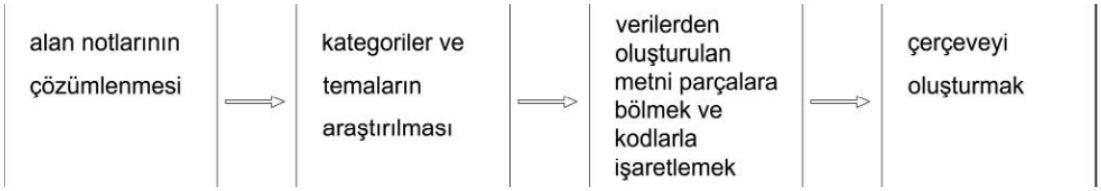
Çalışmanın son bölümünde üç örneklem üzerinde elde edilen bulgular Türkiye, İstanbul ve Tarihi Yarımada üzerinden değerlendirilmiştir. Burada amaç elde edilen verilerin "genellenmesi" değildir[21]. Üç örneklem üzerinden, gerçekleştirilen deneysel

[20] Elde edilen temaların açık-seçik, nesnel ve herkesin üzerinde uzlaşabilecekleri yapıda olmayabilirler (Yıldırım ve Şimşek, 2006, 199).

[21] Nitel araştırmalar elde edilen verilerin genellenmesi için gerçekleştirilmemektedir. Bu çalışmanın doğasına aykırıdır (Yıldırım ve Şimşek, 2006, 242-243).

kesit alma çalışması kapsamında çeşitlilik, zenginlik, farklılık ve aykırılıkları çalışmaya dahil ederek, bütüncül bir resim elde edilmesine çalışılmıştır. Çalışma alternatif bir kent okuması şeklinde ele alınmıştır. Nicel araştırmaların tersine nitel araştırmalarda bulgularının sunulmasında araştırmayı yapan kişinin özgün fikirlerinin ve kişisel görüşlerinin olabildiğince yansıtması beklendiğinden, mümkün olduğu kadar kişisel görüşlere yer verilmesine çalışılmıştır.

Çizelge 1.6 : Nitel verilerin analiz süreci (Kümbetoğlu, 2008, 152).



İçerik

Çalışma kapsamında seçilen üç örneklem olan Historia Alışveriş Merkezi, Neslişah ve Hatice Sultan Mahaleleri (Sulukule) Yenileme Projesi ve Marmaray ile Avrasya Tüneli Projeleri kapsamında elde edilen veriler farklı bölümler altında incelenmiştir. Bunlar çalışmanın ikinci, üçüncü ve dördüncü bölümlerini meydana getirmiştir.

İkinci bölümde tek yapı ölçeğindeki dönüşüme örnek olarak, Historia Alışveriş Merkezi incelenmektedir. Alandaki tek alışveriş merkezi olarak, alanın tüketim eksenli dönüşümü, geleneksel alışveriş dokusundan farklılaşan yapısı, dünyanın her yerinde görülebilen bir yapı tipinin örneği olması değerlendirilmektedir. Yapının cephesi ile bağlantılı olarak "Tarihi Yarımada'ya yakışan cephe" kavramının ne olduğu ve alanın tarihselci uygulamalarla nasıl bir yere dönüştürülmek istendiği tartışılmaktadır. Ayrıca kamusal alanın, özel alana dönüşüm süreci, ekonomik nedenlerle bağlantılı yapısı üzerinden irdelenmektedir.

Üçüncü bölümde mahalle ölçeğindeki dönüşümü örneklemek adına, kamuoyunda Sulukule Yenileme Projesi olarak bilinen Neslişah ve Hatice Sultan Mahalleleri Yenileme Projesi incelenmektedir. Burada yaşayanların alan dışına çıkarılmaları, yerlerine orta ve üst gelir seviyesindekilerin yerleşmesi, yapıların yıkılarak yerlerine yenilerinin yapılması, alanın yakın çevresindeki turistik odaklarla bağlantılı olarak turizm potansiyeli, projenin uygulanması sürecinde yönetimin tavrı ve rolü, geleneksel mahalle hayatının değişimi ve yerine kurgulanan hayat bölüm kapsamında tartışılmaktadır.

Dördüncü bölümde, kentsel ölçekteki dönüşümü incelemek adına Marmaray ve Avrasya Tüneli olmak üzere iki proje incelenmektedir. Projelerin alana etkileri;

ulaşım projelerinin arkeolojik doku, kentin silueti, kamusal alan kullanımı üzerindeki etkileri; yapılı çevrenin değişimi, programların yoğunlaşması üzerindeki olası etkileri; yönetimin büyük ölçekli projeleri ele alışı bölüm kapsamında tartışılmaktadır. Aynı güzergâhta yer alıp birbirlerine benzer özelliklere sahip olan, biri toplu taşıma, diğeri ise özel araç kullanımına yönelik projelerin Tarihi Yarımada bağlamında yaratacakları dönüşüme bir bütün olarak bakılmaktadır.

Her bölüm kapsamındaki tartışmalar “Modernlik, Kapitalizm ve Koruma” Kavramları altında ele alınmıştır. Çalışma Tarihi Yarımada’nın 2000’li yıllarına odaklanmakla birlikte, elde edilen veriler İstanbul’un ve Türkiye’nin içinde bulunduğu dönemin ifadesidir. Çalışma kapsamında yönetimin kenti nasıl algıladığı, kentin dönüşüm olgusunun hangi faktörlere bağlı olduğu, yönetimin zihniyet yapısı üzerinden Tarihi Yarımada’nın nasıl bir yere dönüşmekte olduğu incelenmektedir.

2. TEK YAPI ÖLÇEĞİNDE DÖNÜŞÜM: HİSTORİA ALIŞVERİŞ MERKEZİ

Tarihi Yarımada'daki dönüşümün araştırıldığı çalışma kapsamında incelenen ilk örnek, tek yapı ölçeğindeki Asitane Historia Alışveriş ve Yaşam Merkezi'dir. Historia Alışveriş Merkezi'nin tek yapı ölçeğindeki uygulamalar arasından seçilmesinin başlıca nedeni, Tarihi Yarımada'daki tek alışveriş merkezi olarak geleneksel ticaret dokusundan farklılaşan yapısıdır. Bununla birlikte cephesindeki eklektik ve tarihselci anlayışın "Tarihi Yarımada'ya uygun" şeklinde ifade edilmesi, çalışma kapsamında değerli görülmüştür. Historia Alışveriş Merkezi örneğinden yola çıkarak, bölüm kapsamında "Tarihi Yarımada'ya uygun" cephe söyleminin sorunsallaştırılması / tartışılması hedeflenmiştir.

Tarihi Yarımada'da gerçekleştirilen ve kentsel mekânda önemli değişiklikler meydana getirecek büyük ölçekli projelerin yanı sıra tek yapı ölçeğindeki uygulamalar da söz konusudur. Tarihi Yarımada'da gerçekleşen yapılar, Fatih Belediyesi'nden ruhsat alındıktan sonra inşa edildiklerinden, yerel yönetimin yaklaşımını tartışmak açısından tek yapı ölçeğindeki bir yapıyı sorunsallaştırmak çalışma kapsamında önemli görülmüştür.

Tarihi 8.000 - 8.500 yüzyıl öncesine uzanan Roma, Doğu Roma ve Osmanlı İmparatorluklarına başkentlik yapmış İstanbul'un ilk merkezi olan Tarihi Yarımada'da hala geleneksel alışveriş alışkanlıkları varlıklarını sürdürmektedir. Bunun yanı sıra turizm eksenli bir alışveriş etkinliği de oluşmuştur. Geleneksel doku içerisinde, yere ait olmayan ve küreselleşmenin etkisiyle dünyanın her hangi bir noktasında görülebilecek bir yapının varlığı, alanın dönüşümünü örneklemek adına ilgi çekicidir. Bu bölümde yerin dinamiklerinden değil, küresel dünyanın dinamiklerinden üretilmiş bir yapının, tarihi kent dokusu ile ilişkisi incelenmektedir. Yapının, kullanıcılar tarafında benimsenme ve kullanılma durumu araştırılmaktadır.

Çalışma kapsamında değerli görülen ikinci durum, yapının cephesindeki eklektik ve tarihselci anlayışa dayanarak "Tarihi Yarımada'ya uygun" şeklinde ifade edilmesidir. Bu tanım özellikle 2004 yılı sonrasında gerçekleşen projelerinde sıklıkla yinelenmektedir. "Tarihi Yarımada'ya uygun" tanımı ile geri plandaki anlayış kavranmaya çalışılmaktadır. Boyutsal ve cephe özellikleri açısından Tarihi Yarımada ile fazla bağlantısının olmadığı düşünülen yapının, cephe özellikleri

bakımından Tarihi Yarımada ile kurduğu bağ araştırılmaktadır. Diğer bir değişle sondaj çalışmasına dayanarak araştırılan bina ile nasıl bir "sahneleme" kurgulandığı tartışılmaktadır.

Bölüm kapsamında öncelikle alanın geleneksel ticaret dokusu incelenmekte ve yapının konumu, mekânsal özellikleri ve proje süreci hakkında bilgi verilmektedir. Ardından sosyal aktörlerle gerçekleşen görüşmeler rapor halinde sunulmaktadır. Üçüncü olarak derinlemesine görüşmeler, belge araştırmaları ve gözlemlerden elde edilen veriler ışığında alanın kentsel dönüşüm sürecinde öne çıkan kavramlar tartışılmaktadır. Bu kavramlar "Modernlik, Kapitalizm ve Koruma" şeklinde üç başlık altında toplanmıştır. Kavramlar dünyada, Türkiye'de, İstanbul'da ve Tarihi Yarımada'da ele alınışları kapsamında değerlendirilmektedir. Kavramların kuramsal çerçeveleri ve Tarihi Yarımada'nın dönüşüm sürecindeki etkileri tartışılmaktadır.

2.1 Yerin ve Projenin Özellikleri

Yerin ve projenin özellikleri başlığı altında öncelikle Tarihi Yarımada'da ticaret dokusunun şekillenmesi ve günümüzdeki durumu hakkında kısa değerlendirme yapılmaktadır. Ardından Historia Alışveriş Merkezi'ni konumu, planı, inşaat süreci hakkında bilgi aktarılmaktadır.

Yerin özellikleri

Farklı medeniyetlere ev sahipliği yapmış ve yerleşimin milattan önce başladığı Tarihi Yarımada'da alışveriş ve ticaret her dönem önemli olmuştur. Konumu, dünya üzerindeki önemli ticaret akslarının üzerinde yer alması, kenti çevresindeki diğer kentlerden ayrıcalıklı konuma getirmiştir. Örneğin alanda kurulan antik kentlerden biri olan Bizantion'un çevresindeki diğer kentlere oranla, önem kazanmasının nedeni, balıkçılıktan ve ticaretten elde ettiği gelirlerdir. Ayrıcalıklı konumu sayesinde Roma İmparatorluğu'nun başkenti olmuştur. Ticaret, kentin kamusal alanlarının oluşmasında ve kentsel aksların şekillenmesinde etkili olmuştur.

Ticaretin kentteki aksların oluşmasındaki önemini Osmanlı dönemindeki liman, kapan, han, çarşı kurgusundan izlemek olasıdır. Osmanlı döneminde Kapalıçarşı'da üretilen prototiplerin, belirlenen fiyatla imparatorluğun her yerinde satılması da, İstanbul'daki ticaret hayatının ayrıcalığını gösteren bir örnektir[22] (Küçükerman ve Mortan, 2007; Toprak ve diğ. (edt.), 2008; Kuban, 1996).

[22] Osmanlı döneminde Kapalıçarşı esnafı, çeşitli ürünlerin prototiplerini üretmekte ve saraya sunmaktadır. Onaylanan ürünlere bir fiyat biçilmektedir ve üç kıtaya yayılmış imparatorluğun her yerine bu prototipler gönderilmektedir. Böylece tüm imparatorlukta aynı mal, aynı fiyata satılmaktadır (Küçükerman ve Mortan, 2007; Toprak ve diğ. (edt.), 2008; Kuban, 1996).

Günümüzde eski ticaret ilişkileri olmasa bile, bazı akslar ve yapılar varlıklarını sürdürmekte ve izleri kentsel mekânda okunabilmektedir. Örneğin varlığı Constantinopolis'e dayanan "Mercan" hala bir ticaret aksıdır. Bizantion Kenti'nin limanının yer aldığı Eminönü bugün kent içi ulaşımda kullanılan bir limandır. Tarihi Yarımada'daki yoğun konut dokusu ile bağlantılı olarak açık semt pazarları vardır. Bölgenin turistik olması ile bağlantılı, Kapalı Çarşı ve bazı arastalarda da gözlemlenen turizm eksenli bir alışveriş de söz konusudur. Cumhuriyetin kurulmasının ardından kentin modernleştirilmesi sürecinde açılan yolların altındaki yaya geçitlerinde alışveriş birimlerine yer verilmiştir. İstanbul Manifaturacılar Çarşısı, cumhuriyet döneminde Tarihi Yarımada'da inşa edilen yapılardan biridir. Günümüzde bu mekânlarda da ticaret hayatı sürmektedir (EK I).

Projenin özellikleri

Historia Alışveriş Merkezi, Tarihi Yarımada'daki tek alışveriş merkezidir. Batıda üretilmiş bir tipolojinin ürünü olarak, kentin en eski merkezinde yer almaktadır. Geleneksel alışveriş dokusundan ve yapılarından farklıdır.

Yapı, Fatih'in en geniş caddesi olan Vatan Caddesi (yeni adıyla Adnan Menderes Bulvarı) üzerindedir. Yapının çevresinde yoğun bir konut dokusu vardır. Apartmanlar, betonarme ve çoğunlukla 5-6 yer yer 7-8 katlıdır. Bölgede oteller, tıp fakülteleri ve kamu yapıları gibi başka büyük boyutlu yapılar da vardır. Cadde üzerinde belli noktalarda Doğu Roma ve Osmanlı dönemi yapıları yer almaktadır. Ancak bunlar, yoğun ve yüksek katlı yapılaşma ile yoğun taşıt trafiği içinde yeterince algılanılmamaktadır. Vatan Caddesi ve çevresindeki alanın dokusu ile örneğin Tarihi Yarımada'nın en korunmuş ve önemli bir turistik bölge olan Sultanahmet'in dokusu aynı değildir. Bu açıdan Tarihi Yarımada'da kentsel kimliğin ve geleneksel kentsel ilişkilerin en zayıfladığı yer olan Vatan Caddesi, bir alışveriş merkezinin konumlanacağı uygun bir yer olarak kabul edilebilir.

Tarihi Yarımada'da İş Hanları, İBB (İstanbul Büyükşehir Belediyesi) Binası, Sultanahmet Adliyesi, Tıp Fakülteleri, oteller ve bazı kamu binaları gibi yapımları ondokuzuncu yüzyıla ya da cumhuriyet dönemine tarihlenen az sayıda bina vardır. Historia Alışveriş Merkezi, Tarihi Yarımada'da az sayıdaki büyük boyutlu binadan biridir. Yapı, çevresindeki apartmanlarla aynı yüksekliktedir; ancak zeminde kapladığı alan, bu yapılara oranla oldukça geniştir.

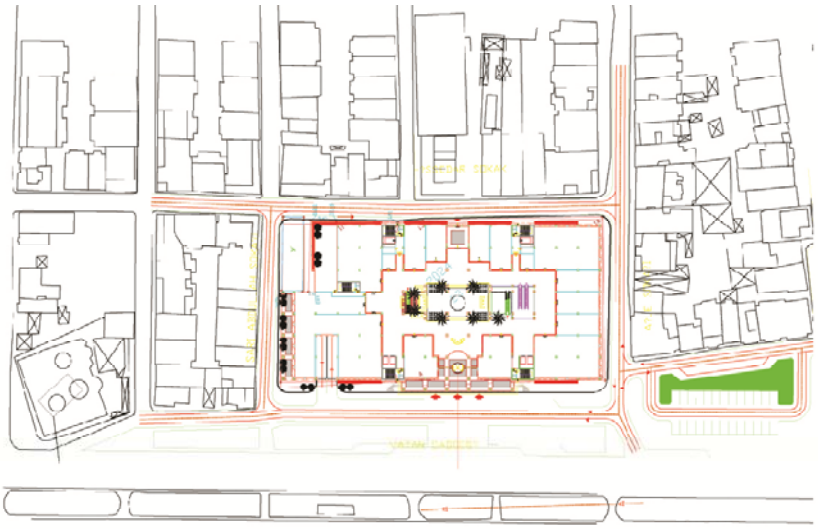
Vatan ve Millet Caddelerinin kesiştiği noktaya yakın konumu nedeniyle Historia Alışveriş Merkezi, toplu taşımayla ulaşılabilecek, oldukça merkezi bir noktadadır (Şekil 2.1).



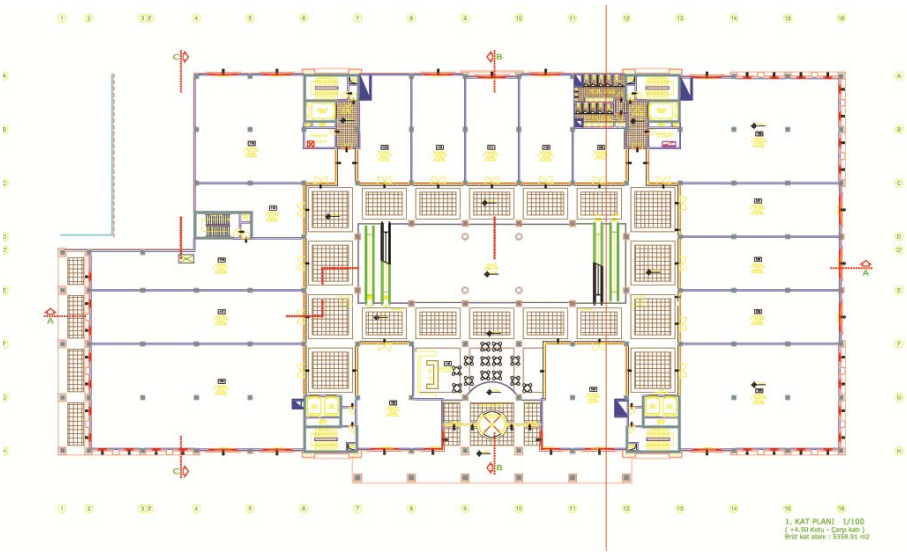
Tarihi Yarımada içindeki konumu



Yakın çevresi

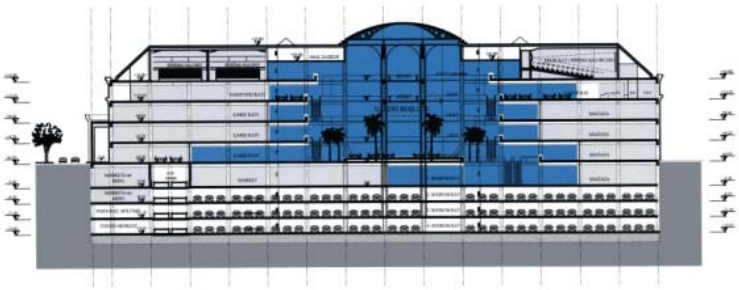


Yakın çevresiyle zemin kat planı



1. ve 2.kat (/ normal kat) planları

Şekil 2.1 : Historia Alışveriş Merkezi ile ilgili görseller.



Boyuna kesit



Giriş cephesi, görünüş



Yapının modeli



Cepheden detay: palmiyeler ve Fatih Belediyesi'nin logosunun yansıtıldığı dijital ekran



İç mekândan görünüm.



İç mekândan görünüm.

Şekil 2.1 (devam): Historia Alışveriş Merkezi ile ilgili görseller.

Yapıya tramvayla ve metroyla ulaşılabilmektedir. Önünde belediye otobüs durağı, yanında minibüslerin ilk durağı (park alanı) ve taksi durağı vardır. Alışveriş merkezinin yakın yerler ile bağlantısını sağlayan müşteri servisleri de mevcuttur.

Yapı toplamda 51.540 m^2'dir. Dört bodrum ve dört normal kattan oluşmaktadır. Yapının bodrum katlarında yer alan otopark, 650 araç kapasitelidir. Zemin, birinci ve ikinci katlarında mağazalar; üçüncü katında yemek birimleri; üst katında da sinemalar ve yönetim ofisleri yer almaktadır (EK H).

Yapının bulunduğu alan eskiden Emekli Sandığı'na aitti ve burada İskenderpaşa Sabit Halk Pazarı bulunmaktaydı. Bu alan Fatih Belediyesi'ne devredilmiştir. Yapı, Fatih Belediyesi tarafından ihale edilmiş ve Gül ve Keleşoğlu Şirketleri ihaleyi kazanmıştır. Avan projesi Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından 2006 yılında onaylanmış ve inşaatına aynı yıl başlanmıştır. Yapının mimari çizimleri Prosses Mimarlık tarafından gerçekleştirilmiştir. Proje bütçesi 70 milyon YTL'dir. 2008 yılında da hizmete açılmıştır. Yapının inşaatından sonraki 10 yıllık işletmesini Gül ve Keleşoğlu Şirketleri üstlenmiştir (Fatih Belediyesi, t.y.). Hisselerinin %50'si Fatih Belediyesi'ne, %50'si Gül ve Keleşoğlu Şirketlerine aittir. Bu şekilde belediye, her ay alışveriş merkezinden elde edilen gelirden %50 oranında pay almaktadır (Sağlam, 2011).

2.2 Görüşmelerin Değerlendirilmesi

Historia Alışveriş Merkezi ile ilgili iki kişi ile derinlemesine görüşme yapılmıştır. Bu kişiler Proses Mimarlık'tan yapının mimarı Selma Akkuş ile Gül ve Keleşoğlu Şirketleri'nden, yapının inşaat mühendisi ve aynı zamanda inşaat tamamlandıktan sonra yapının genel müdürü olan Abdullah Sağlam'dır. Görüşülen kişiler projelendirme, uygulama ve kullanım olmak üzere tüm süreç boyunca konunun içinde olduklarından, önemli sosyal aktörler olarak değerlendirilmiştir (EK F.1 – F.2).

Yapının tüm Tarihi Yarımada Projeleri arasından seçilmesinde etkili olan unsurlar, görüşme sorularının belirlenmesinde de kullanılmıştır. Görüşmelerde kullanıcılarının kimler olduğu ve kullanım yoğunluğu; yapının cephesinin oluşma nedenleri, cephe özelliklerinin nasıl değerlendirildiği ve nasıl işletildiği ile ilgili sorular sorulmuştur (EK E.2).

Görüşme yapılan kişiler, Historia Alıveriş Merkezi'nin Tarihi Yarımada'daki tek alışveriş merkezi olma durumuyla ilgili, bölgede bu şartları sağlayacak nitelikte başka arsa olmamasına bağlı olarak, başka bir alışveriş merkezinin yapılmasını olanaklı görmemektedir. Yapının, Tarihi Yarımada'nın en geniş caddesi üzerinde yer aldığını ve trafik yoğunluğu yaratmadığını belirtmişlerdir. Ancak gözlemlenen Vatan

Caddesi'nin mesaiye gidiş ve dönüş saatlerinde yoğun olarak kullanıldığı ve trafik sıkışıklığının olduğu yönündedir. Historia Alışveriş Merkezi ile bağlantılı olmasa bile Vatan Caddesi, kentin ana trafik akslarından biri olduğundan günün belli zaman dilimlerinde yoğun olarak kullanılmaktadır.

Yapının bulunduğu alanın yaklaşık yarısında Pazar alanının bulunması, diğer alanlarında ise otopark, oto yıkama türü yerlerin olması, diğer bir değişle sabit ve belirgin programların olmaması yeni bir yapının inşa edilmesini kolaylaştırmıştır. Merkezi konumu ve tramvay, metro gibi ulaşım araçlarına yakınlığı alanı cazip kılmıştır.

Gerçekleşen görüşmelerde yapının kullanıcılarının yerel halk ve turistler olduğu bilgisine ulaşılmıştır. İstanbul'un farklı noktalarında alışveriş merkezlerinin olması ve yapının diğer alışveriş merkezlerinden farklı olarak tüm İstanbulluları çekecek ayrıcalıklarının olmaması bu bilgiyi desteklemektedir. Sultanahmet Bölgesi, Eminönü, Kapalıçarşı çevresi Tarihi Yarımada'nın ana turistik bölgesi iken turistlerin Laleli bölgesindeki otellerde kalmaları, bu bölgeye yakın olan yapının turistler tarafından kullanılmasını sağlamıştır. Yapıda çeşitli zamanlarda gerçekleşen gözlemler alışveriş merkezinin yabancı turistler tarafından da kullanıldığı bilgisini desteklemektedir.

Yapı derin (dört kat) bodrum içerdiğinden, (inşaat aşamasında görevli iki kişiye de) inşaatlar sırasında arkeolojik kalıntı ile karşılaşılıp karşılaşılmadığı sorulmuştur. Buranın eski bir dere yatağı (Lykos Deresi) olması nedeniyle arkeolojik bir kalıntıyla karşılaşılmadığı cevabı alınmıştır.

Görüşmelerde Tarihi Yarımada'nın mevcut, tarihi eski dönemlere uzanan geleneksel bir alışveriş dokusu olduğuna ve bunun hala kullanıldığına değinilip "neden kentin en eski bölgesinde yeni bir alışveriş modeli önerildiği" sorulmuştur. Halka bir anketin uygulandığı ve burada alışveriş – kültür ağırlıklı bir programın olmasının istendiği bilgisiyle yapının inşa edildiği öğrenilmiştir[23]. "Historia Alışveriş Merkezi" olarak bilinen yapı, proje paftalarında "Fatih Ticaret ve Kültür Merkezi" şeklinde tanımlanmıştır. Ticaret ön plana çıkmış ve alışveriş programı ile vurgulanmış; kültür merkezi programı ise her alışveriş merkezinde olduğu gibi sinema salonları ve

[23] Görüşülen kişiler, soruların neler olduğu, anketin kaç kişilik bir gruba yapıldığı, bu kişilerin hangi kriterlere göre seçildiği, anketin nasıl uygulandığı (görüşme ya da form doldurma) gibi konularda bilgi sahibi değildirler. Fatih Belediyesi'nin anketi yaptığı ve bunun sonuçlarına göre programı belirlediği ve ardından açılan ihale sonucu sürece dâhil olduklarını ve kendilerinden önceki aşama hakkında başka bilgiye sahip olmadıklarını belirtmişlerdir.

zemin katta belirli zamanlarda düzenlenen sergilerle sınırlı kalmıştır[24]. Görüşülen kişiler, AVM'nin yeni jenerasyon tarafından istendiği ve konfor, güvenlik, marka güvencesi gibi unsurların yapının kullanımında ve tercih edilmesinde önemli olduğunu düşünmektedir.

Yapının tüm Tarihi Yarımada projeleri içerisinde seçilmesindeki en önemli unsur olması açısından görüşülen kişilerden, yapının cephelerini değerlendirilmeleri istenmiştir. Bunda yapının cephe özelliklerinin Roma, Yunan esintileri taşıdığı ancak Tarihi Yarımada'daki hiçbir yapıya benzemediği yorumu etkili olmuştur. Akkuş, cephelerin oluşmasından Tarihi Yarımada'nın baz alınmadığını, Tarihi Yarımada genelinde bir cephe çalışmasının yapılmadığını, cephenin oluşmasında en önemli unsurun Selçuklu – Osmanlı mimarisi olduğunu belirtmiştir. Özelikle Selçuklu mimarisindeki anıtsal taç kapılar ve Osmanlı mimarisindeki revaklar cephenin oluşmasında iki önemli unsur olmuştur (Akkuş, 2011). Görüşmelerden önce Tarihi Yarımada Tasarım Rehberi'ni de hazırlayan kurum olması dolayısıyla cephelerdeki tarihselci unsurların oluşmasındaki en önemli etmen belediye olarak görülmüştür. Ancak belediyenin yanı sıra müteahhit firma, mimari firma ve Koruma Kurulu'nun da cephenin oluşmasında önemli olduğu öğrenilmiştir. Müteahhit firma İstanbul'da gerçekleştirdiği Capacity, Metroport gibi alışveriş merkezlerinde tarihi unsurlar kullanmayarak, bu anlayışı Tarihi Yarımada için benimsemiştir (Sağlam, 2011). Mimari büro ise bu anlayışın bürolarının yaklaşımı olduğunu, tarihi olmayan çevrelerde de yaptıkları yapılarda tarihi unsurlara yer verdiklerini belirtmiştir (Akkuş, 2011). Koruma Kurulu'nun bu yöndeki isteği de cephenin oluşmasında etkilidir (Sağlam, 2011; Akkuş, 2011). Görüşülen kişilerin yapının postmodern özelliklerine dikkat çekmeleri, bu kavramı bilinçli olarak kullandıklarının ve yaklaşımı bilinçli olarak benimsediklerinin göstergesi olarak kabul edilmiştir.

Fatih Belediyesi'nin yapının hissedarı olduğu, tanıtım kitaplarında "Yapı sayesinde belediyemiz düzenli bir gelire kavuştu" sözü ile ifade edilmektedir (Berrak, 2008 Kasım – Aralık; Sağlam, 2011). Belediye Emekli Sandığı'na ait olan arsayı önce üstüne almış ve ardından ihale açarak yapının %50 oranında hissedarı olmuştur. Bu şekilde her ay elde edilen gelirden %50 oranında pay almaktadır. Bu hisse paylaşımı yapının mimarisini de etkilemiştir. Yapı, Akkuş'un ifadesi ile "pasta gibi ortadan ikiye eşit oranda kesilebilecek şekilde" düzenlenmiştir (Akkuş, 2011). Selçuklu – Osmanlı mimarisinin simetrisi, hisse paylaşımı ile de birleşince içerde ve dışarıda simetrik bir yapı oluşturmuştur. Görüşmelerde bu durumu olumlu olarak

[24] Toplam sekiz tane sinema salonu vardır ve en üst katın büyük bölümü bu salonlara ayrılmıştır. Kullanım oranına (m^2'ye) bağlı olarak sinema salonları geniş bir alana sahiptir. Sağlam, sinema salonlarının istenen düzeyde dolu olarak işlediğini belirtmiştir (Sağlam, 2011).

değerlendiren sosyal aktörler, bu sayede (anketlerin ışığında) halkın ihtiyaçlarının karşılandığını; tarihi bir bölgedeki gelirleri az olan bir belediyenin mali destek sağladığını; uygulamanın diğer belediyeler için de örnek teşkil etmesi gerektiğini düşündüklerini belirtmişlerdir.

2.3 Öne Çıkan Kavramlar

Historia Alışveriş Merkezi ile ilgili az sayıda yayın vardır. Yapı ile ilgili bilgi elde edilmesinde yapının web sayfasından, belediyenin yayınlarından ve yapının Genel Müdürü Abdullah Sağlam'ın bir röportajından yararlanılmıştır. Diğer iki proje alanı ile kıyaslandığında yazılı bilginin az olduğu yapı ile ilgili en önemli veri elde etme yöntemi görüşmeler olmuştur.

Proses Mimarlık bürosundan yapının mimarı Selma Akkuş ile Gül ve Keleşoğlu Şirketleri'nden, yapının inşaat mühendisi ve aynı zamanda inşaat tamamlandıktan sonra da yapının genel müdürü olan Abdullah Sağlam ile derinlemesine görüşme yapılmıştır (EK F.1 – F.2).

Çalışma kapsamında sosyal aktörlerle gerçekleşen görüşmeler sonucunda alanın dönüşümünde etkili olduğu düşünülen kavramlar, görüşme metinlerinin deşifre edilmesi ve ardından gerçekleştirilen analizle elde edilen verilerle birlikte yorumlanmıştır (Çizelge G.1 – G.2; Çizelge 2.1).

Sosyal aktörlerle derinlemesine görüşmeler, belge araştırmaları ve gözlemlere dayanarak elde edilen kavramlar "Modernlik, Kapitalizm ve Koruma" başlıkları altında irdelenmiştir. Kavramların, kuramsal alt yapıları genelden – özele; dünya ölçeğinden Türkiye ve İstanbul ölçeğine inen bir çerçevede ele alınmıştır. Elde edilen veriler yorumlanarak Historia Alışveriş Merkezi'nin örneği üzerinden tartışılmıştır (Çizelge 2.2).

"Modernlik" başlığı altında modern mekânda alışveriş ile neyin ifade edildiği, yapının iç ve dış ilişkileri ve içinde yer aldığı kentsel doku ile ilişkileri tartışılmıştır. "Kapitalizm" başlığı altında küreselleşme ile bağlantılı olarak Türkiye'de 1980'li yıllardan itibaren etkisini gösteren ortamın alışveriş üzerindeki etkisi değerlendirilmiştir. Bunun yanı sıra alışveriş merkezlerinin tüketim etkinliğinin yeni sembolleri olarak toplumsal hayattaki rolleri sorgulanmıştır. "Koruma" başlığı altında, 2000'li yıllarda Türkiye'deki yapı üretiminde, özellikle kamu yapılarında tarihselci cephelerin uygulamasının yaygınlaşan bir anlayış olmasının nedenleri üzerinde durulmuştur. Türkiye'deki akademik ortamda bu yaklaşımın yoğun bir şekilde muhalefet görmesinin nedenleri değerlendirilmiştir.

Çizelge 2.1 : Historia Alışveriş Merkezi / Temalar.

MODERNLİK	KAPİTALİZM	KORUMA
• Güvenli ortam • İklimlendirilmiş ortam • Marka güvencesi • Konfor • Modern alışveriş • Amaç eski değil, yeni bir şeyler yapmak. Zaten çevrede eski tarz alışveriş yapma imkânı var.	• İlçeye değer kazandırmak • Belediyenin buradan gelir elde etmesi • Rant ve kazanç sağlama • Belediye ve ihaleyi kazanan grubun %50'lik pay sahibi olmaları, binadaki her şeyin simetrik olmasına neden olmuş.	• Postmodern cephe • Tarihi Yarımada'ya yakışan cephe • Osmanlı mimarisinden unsurlar • Tarihi Yarımada'nın mimarisinden unsurlar (kat silmeleri, taş etkisi) • Kimlik (Tarihi Yarımada'nın kimliği) • Yapının yakın çevresinde tarihi dokunun varlığı • Bizim mimarimiz (Camiler, kolonatlı yapı, anıtsal [taç] kapı) • Binaya imaj kazandırmak: Kuleli Bina • Cephenin oluşumunda temel dayanak Tarihi Yarımada değil. • Kişilik, kimlik • Bizim mimarimiz • Yeni şeyler, modalar, trendler sıkıcı ve geçici

Çizelge 2.2 : Historia Alışveriş Merkezi / Tartışma konuları.

MODERNLİK	KAPİTALİZM	KORUMA	SOSYAL AKTÖRLER
Kamusal alan (Değişen anlayış)			
Kentle Kopuk İlişki Gelenekselden Farklılaşma İç/Dış Ayrımı (İçe dönük yaşam) Mekanik Buluşlar			
Çok programlılık			
Güvenlik, Konfor Şartları (sabit sıcaklık, ışık)			
Yok – Mekan (dünyanın her yerinde benzer yapıların yapılması; zamansızlık - mekansızlık)			
Küreselleşme (1980'lerden itibaren)			
"Hayat Tarzı", "Avrupalılık, Çağdaşlık" (Statü sembolü)			
Kabul Edilme (Tarihi çevrede kabul edilme)			
	Küresel Sermaye		
Tüketime Yöneltme (iç mekân düzenlenişi)			
	Tüketim Toplumu olmak		
Serbest Piyasa Koşulları (İthal ürünler ve kredi kartı kullanımı)			
	Kent Merkezinde Dönüşüm (boşalan alanlara AVM yapılması)		
	Yer Seçimi Mülkiyet Dönüşümü Özelleştirme, Kamulaştırma Yerel Yönetimi Tavrı (Sermaye grubu gibi) AVM programı Reklam Aracı		
	Sembolik ve Anlamsal Boyut, Anlamın zedelenmesi)		
		Geçmişe ait referanslar	
	Tüketim (Mimarinin tüketilmesi, taklidin önem kazanması)		
		Osmanlı – Selçuklu Mimarisi Kimlik Yaratımı ("Milli Kimlik") İdeoloji– Devlet Politikası Muhafazakârlık	

Yerel Yönetim | Özel Girişim | Koruma Kurulu | Halk | Turistler

Tarihi Yarımada ve Historia Alışveriş Merkezi üzerinden tarihselci yaklaşım ile oluşturulan çevrelerin olası etkileri irdelenmiştir.

2.3.1 Modernlik kavramı ve Historia Alışveriş Merkezi

Bölüm kapsamında modern alışveriş ile neyin ifade edildiği, modern alışveriş mekânlarındaki iç ve dış ilişkisi, kentsel doku ile kurdukları ilişki, modern alışveriş mekânlarının gündelik hayatı nasıl şekillendirdiği ve tarihi bir merkezde modern alışverişin kentsel doku ile uyumu, benimsenme durumu gibi olgular tartışılmaktadır. Konu, dünya, Türkiye, İstanbul ve Historia Alışveriş Merkezi şeklinde genelden özele inen bir çerçevede bölüm kapsamında irdelenmektedir.

Modernlik ve alışveriş mekânları

Tarihi süreçte kentlerde agora, forum, panayır, çarşı, han ve kervansaray, bedesten, pazarlar şeklinde adlandırılan alışveriş mekânları var olmuştur (Aksel Gürün, 2005, 63; Savaş Yavuzçehre, 2011, 57-58). Bunlar insanların bir araya geldikleri ve toplum hayatında önemli rol oynayan kamusal alanlardır ve kentin belleğini oluşturmuşlardır.

Alıveriş mekânlarının geçmişi eskilere uzanmakla birlikte, Alışveriş Merkezi olarak nitelendirilen yapı tipinin ilk örnekleri, 1950'li yıllarda Amerika'da ortaya çıkmıştır (Vural Aslan, 2009, 81). Küresel sermayenin kentsel mekândaki etkinliğinin, gayrimenkul odaklı yatırımların ve yapı yoğunluklarının artması, alışveriş merkezlerinin yapımını arttırmıştır. Alışveriş merkezleri, kent ile olan ilişkileri ve iç mekân kullanımları açısından geleneksel alışveriş mekânlarından farklılaşmaktadır. Kentsel bağlamdan kopuk olmaları, kendilerine ait bütünlerinin olması ve içe dönük yaşama sahip olmaları onları ayıran temel özelliklerdir[25].

Alışveriş merkezleri çevreleriyle kurdukları ilişki ve iç mekân özellikleri açısından Koolhaas ve Mau'nun "Büyüklük Kuramı" üzerinden tartışılabilecek yapılardır (Koolhaas and Mau, 1995).

- Kritik bir kütlenin ötesindeki büyük yapılardır.
- Parçaları bağımsız olsa da bütüne tabidir.
- Asansör, yürüyen merdiven gibi mekanik buluşlar ile mimari ilişkiler sağlanmaktadır.
- Yürüyen merdivenler ile her kat, zemin kat gibi kullanılabilmektedir.

[25] Kent dışında geniş otopark alanları içinde ya da kent içinde çevrelerinden kopuk, taşıt yolları ile çevrelenmiş, tekil birimler şeklinde yer almaları yaygındır (Vural Aslan, 2009, 81).

- Büyük yapılar olduklarından kompozisyon, ölçek, oran, detay önemli değildir.
- Çekirdek ve kabuk arasındaki uzaklık büyüdüğünden, cephe içeride olanları yansıtmamaktadır. Diğer bir değişle iç - dış birbirinden bağımsızdır.
- Yapı içinde birçok programı barındırarak, kentin bir bölümünü içine almıştır. Böylece içinde yer aldığı kentsel bağlamdan bağımsız olarak kendi kamusallığını yaratmaktadır.

Alışveriş merkezleri, dönemin diğer yapıları olan ofisler ve rezidanslar gibi birçok programı bünyelerinde barındırırlar. Kentlerdeki arsaların değer kazanması ile bir yapıda fazla sayıda programa yer verilmesi yaygınlaşmıştır (Görgülü ve Görgülü, 2010, 47).

Tüketim toplumu olmanın idealini yansıttıklarından insanların yapı içinde tüm günlerini geçirmelerine imkân sağlayacak şekilde düzenlenmektedirler. Sokaklar, dükkânlar, banklar, kafeler, çocuk oyun olanları, yemek yeme yerleri, çeşitli yapay ya da gerçek bitkiler, şelaleli havuzlar, telefon kulübeleri, meydan saatleri gibi kente ait elemanlar ile küçük bir kenti anımsatabilirler (Yırtıcı, 2005, 123; Vural ve Yücel, 2006, 104; İnal, 2011). Baudrillard alışveriş merkezlerinin kent yaşamını anımsatması ve gündelik hayattan görüntülerle dolu olmasını şu şekilde dile getirir:

> "Emek, eğlence, doğa, kültür; eskiden gerçek yaşamda, 'anarşik ve arkaik' kentlerimizde dağınık olan ve sıkıntı ile karmaşıklık yaratan bütün bunlar, kopuk ve birbirine indirgenemez bütün bu etkinlikler: bunların hepsi, en sonunda aynı kesintisiz alışveriş gezisinde birleşti, birbirine karıştı, iklimlendirildi, türdeşleşti, tüm bunlar modanın aynı çift cinsiyetli ambiyansı içinde cinselliğini yitirdi" (Baudrillard, 1997, 22).

Diğer bir özellikleri güvenli mekânlar olmaları ve içlerinde sabit bir sıcaklık, ışık ve konfor ortamının varlığıdır (Vural Aslan, 2009, 81). Bu mekânları Yırtıcı, "her mevsim ve günün her saati kesintisiz tüketim imkânını, tüketim toplumunun ütopyası" şeklinde tanımlar (Yırtıcı, 2005, 123 - 124). Alışveriş merkezleri çevreleri ile ilişki kurmamaları, iç mekânsal kurguları ve dünyanın her noktasında benzer özellikler göstermeleri nedeniyle yok – mekân (non-lieu / non-places) şeklinde de tanımlanabilirler (Auge, 1997)[26]. Çünkü burada yaratılmaya çalışılan zamansızlık ve mekânsızlık ile bir bakıma yer duygusu yok edilmektedir (Yırtıcı, 2005, 122-123). Alışveriş merkezlerinde mekânın, yürüme mesafelerinin belirlenmesi, düşey

[26] Auge'nin ifade ettiği mekânlar tarih içinde değişime uğrayarak biçimlenirken, diğer bir değişle mekânla tarihsel bir bağ kurmak mümkünken; yok-mekânlar için bu geçerli değildir (Auge, 1997). Tarihselliğe sahip olmayan alışveriş merkezleri de kendilerine özgü iç mekân dinamikleriyle, insanların mekânla geçmişten gelen bir ilişki kurmasına imkân vermemektedir (Auge, 1997; Vural Aslan, 82; Tanyeli, 2004).

dolaşım elemanlarının konumlanması gibi unsurlarla, tüketime yönlendirme kurgusu ile yaratıldığı belirtilebilir. Alışveriş merkezlerinde yazılı olmasa da güvenlikten geçilerek girilmeleri, (yüksek sesle gülmek, bağırmak, konuşmak, vb) aşırı davranışlarda bulunmamak, personellerin kalıplaşmış söz ve mimiklerle davranması gibi belli kurallar söz konusudur (Vural ve Yücel, 2006, 105). Bu durum Baudrillard'ın günümüzün kamusal mekânları olan alışveriş merkezlerinde kamusal ilişkinin doğallığını kaybetmiş ve tipleşmiş olduğu yorumunun ifadesi olarak değerlendirilebilir.

Alışveriş merkezlerinin sermaye ile bağlantılı, tüketim etkinliğini artırma amacıyla inşa edilmiş ve yerden-zamandan bağımsız olmaları durumu, Baudrillard'ın ifadesi ile gerçeğin aşıldığı, "hipergerçek" mekânlar yaratmaktadır (Baudrillard, 2005; Yırtıcı, 2002, 36 – 37). "Hipergerçeklik" ile büyük mağazalar ve pasajları Benjamin'in birer" rüya âlemi" şeklindeki tanımlaması arasında paralellik kurulabilir (Benjamin, 2007; Tiedemann, 2007, 15 – 16)[27]. Alışveriş merkezlerinde yaratılan "hipergerçek", "rüya alemi" nedeni ile insanlar mekân içinde sürekli tüketime yönlendirilmektedir[28]. Benjamin, büyük mağazaları ve Kapalıçarşıları, mallara birer fetişmişçesine tapılan tapınaklara benzetir ve "tüketim kültürünün 'rüya âlemleri'" şeklinde tanımlar (Featherstone, 2005, 126).

Modern alışveriş ve Türkiye, İstanbul

Türkiye'de alışveriş merkezleri 1980'li yıllardan itibaren inşa edilmeye başlanmıştır[29]. Alışveriş merkezlerinin sayıca artmaları ve cazip mekânlar haline gelmelerinin nedenlerinden biri de "hayat tarzı" kavramının ele alınışındaki değişimdir. "Hayat tarzı" bu dönemde tüketimle kurulan, ayrıştırıcı bir stili ifade etmektedir. Türkiye'de alışveriş merkezleri Avrupalılık, "Avrupalı" mekânlar ve Çağdaşlık ile tanımlanmaktadır (Ahıska ve Yenal, 2006, 5, 75; İnal, 2011)[30]. Bu bağlamda alışveriş merkezlerinde bulunmanın, vakit geçirmenin ve satılan ürünlere sahip olmanın bir statü sembolü şeklinde değerlendirildiğini söylemek olasıdır.

[27] Benjamin büyük mağazaları, pasajları, tramvayları, trenleri, caddeleri, binaları; sergilemekte olunan malları ve burada gezinen insanları "rüya âlemi" şeklinde tanımlar. Kapitalist ve modernist yeniliklerle metaların sürekli yenilenmesi ve sergilenmesinin, rüya âlemini yarattığını belirtir. Bu Marx'ın Kapital'indeki "meta fetişizmi" ile ilişkilidir (Featherstone, 2005, 52-53, 126).

[28] Alışveriş merkezleri mekan kurguları, mekansız ve zamansız ortamları ile insanları tüketime yöneltmektedirler (Vural ve Yücel, 2006; Aksel Gürün, 2005, 64; Savaş Yavuzçehre, 2011; Batı, 2007, 23; Birol, 2005, 424; Vural, 2005, 190; Keskinok, 2009, 76).

[29] Türkiye'nin ve İstanbul'un ilk alışveriş merkezi 1980'li yıllarda kurulan Galeria'dır.

[30] Türkiye'deki yeni bir seçkinler grubu kendini "modern", "Batılı", "dünyalı" olarak tanımlamaktadır. Bunun dışındakiler "geri", "Doğulu", "köylü" olarak adlandırılmakta ve henüz bir hayat tarzı statüsü edinememiş şeklinde değerlendirilmektedir (Ahıska ve Yenal, 2006, 5).

İstanbul'un genelinde alışveriş merkezlerinin sayısı ve kullanımı 2000'li yıllarda artmıştır. Büyük boyutlu olmaları; otoparkları; dışarıya kapalı yapıları; kentsel doku ile ilişki kurmamaları; gün ışığı gibi unsurları içlerine almamaları; yapay iklimlendirme ile dışarıdan yalıtılmış olmaları; yürüyen merdiven ve asansör gibi elemanlarla zemin üstü katlara erişimin kolaylığı; tanınmış markaların satılması; içlerinde sinema salonları, yemek birimleri, spor salonları, süpermarket gibi farklı programları barındırmaları genel özellikleridir.

Alışveriş merkezleri sayıca fazlalaşmaları nedeniyle artık kanıksanmış durumdadır. Günümüzde alışveriş merkezlerinin değil, Kapalıçarşı, arasta ve pazarların "rüya âlemi" haline geldiği belirtilebilir. Tarihi alıveriş mekânlarının turistik eksenli dönüşümü, buralarda otantik öğelerin satılması ile hayali ortamlar yaratmaktadırlar. Tarihi Yarımada'da yer alan üç yapı olan Kapalıçarşı, İMÇ (İstanbul Manifaturacılar Çarşısı) ve Historia Alışveriş Merkezi üzerinden modern olan tartışılabilir. Kentin en eski ticari yapılarından olan Kapalıçarşı'nın artık her kapısında detektörlü güvenlik görevlileri vardır. İçinde satılan mallar turistlere yöneliktir ve Liman-Kapan-Han-Çarşı ilişkisinin ortadan kalkması ile yapı, bazı alışveriş aksları ile bağlantısı dışında, tekil bir öğe halindedir. Tarihi bir mekânda yer alan bir alışveriş merkezi geleneksel dokudan esinlenmezken, modern şeklinde ifade edilen durum geleneksel alışverişi şekillendirmiştir. Tarihi Yarımada'daki diğer bir alışveriş yapısı olan İMÇ ise modern mimarlık yapısıdır. Yapının yıkılıp yerine "Osmanlı Mahallesi" Projesinin yapılması gündeme gelmiştir. Tarihi bir yapı yıkılıp yerine tarihiymiş gibi gözüken yapıların yapılması ayrı bir tartışma konusuyken, İMÇ geleneksel mimari ile daha bağlantılıdır. İMÇ, avlulu yapısı ile hanlara benzeyen mimari kurgusuyla ve içinde toptancıların yer almasıyla Tarihi Yarımada'nın geleneksel alışveriş dokusuna daha fazla benzemektedir. Üç yapı modern olanın gelenekselleşmesinin, geleneksel olanın ise modernleşmesinin örnekleridir.

Historia Alışveriş Merkezi, Tarihi Yarımada'daki tek alışveriş merkezi olarak modern şeklinde ifade edilen bir yapıya sahiptir. Alanda, modern şeklinde ifade edilen diğer yapılar spor merkezleri, muhtarlıklar ve sağlık ocaklarıdır. Modern kavramı, küreselleşen dünyanın herhangi bir yerindeki benzeri ile aynı nitelikteki yapıları tanımlamak için kullanılmaktadır (Şekil 2.2).

Sağlık Ocakları



Melek Hatun Sağlık Ocağı (Fatih Belediyesi, 2009a, 108).



Zeyrek Sağlık Ocağı (Fatih Belediyesi, 2009a, 109).

Betimlemesi: "Fatih'in farklı bölgelerinde inşa ettiğimiz 11 yeni sağlık ocağını Sağlık Bakanlığımıza devrederek, halkımızın sağlık hizmetlerine daha kolay ve hızlı bir biçimde ulaşmasını sağladık. Hedefimiz olan 21 sağlık ocağına ulaşınca, sağlık ocağı başına 20.000, doktor başına 4.000 kişi düşecek şekilde Avrupa Birliği standartlarını yakalayacağız" (Fatih Belediyesi, 2009a, 119).

Şekil 2.2 : Tarihi Yarımada'da "Modern" kavramının örnekleri.

Modern alışveriş ve Historia Alışveriş Merkezi

Historia Alışveriş Merkezi bağlamında sosyal aktörlerle gerçekleşen görüşmelerde "modern kavramı", güvenlikli ortam, iklimlendirilmiş ortam, marka güvencesi, konfor, modern alışveriş ve geleneksel alışverişin bulunduğu bir ortamda yeni tarz bir alışveriş ortamı yaratmak şeklinde tanımlanmıştır.

Historia Alışveriş Merkezi'nin "modern" şeklinde tanımlanmasının en önemli nedeni, onu geleneksel alışveriş dokusundan ayıran özellikleridir. Yerin özgün dinamiklerinden etkilenmeden tarihi bir alanda yer alması; geleneksel alışveriş dokusu ile bağlantılı olmaması; iç mekânında yürüyen merdiven, asansör gibi elemanlara ve yapay aydınlatma ve havalandırma imkânlarına sahip olması; dükkânların bir araya geliş biçimi; galerili kurgusu; yemek yeme ve sinema izleme gibi programların aynı çatı altında yer alması ile "modern" şeklinde tanımlanmaktadır.

Historia Alışveriş Merkezi cephesine bakılmaksızın, iç mekân kullanımı açısından incelendiğinde alışılagelmiş alışveriş merkezi şemasına sahiptir. Sağlam, modern alışverişin Tarihi Yarımada için anlamını şu şekilde açıklamaktadır:

> "Tarihi Yarımada'da alışveriş için bir cadde kültürü ve pazar kültürü hâkim. Ancak alışveriş merkezinin sağladığı olanaklardan faydalanınca yavaş yavaş; süreç biraz yavaş yavaş ilerlemesine rağmen bu bir alışkanlık haline geldi. İnsanlar gelip güvenli bir ortamda alışveriş, iklimlendirilmiş, sıcağa soğuğa göre iklimlendirilmiş bir ortamda alışverişi ve özellikle markaların güvencesiyle alışveriş yapmayı denedikçe bu konforu sevdiler ve yavaş bir ivmeyle de olsa bu benimsendi… Bu kadar pazarı olan, cadde kültürü olan bir yerde bu modern tarzda

> bir alışveriş kurumunu oluşturmak çok da kolay olmadı ama dediğimiz gibi sunduğumuz olanaklar ziyaretçilerimizin bizi tercih etmesi için önemli bir faktör oldu". (Sağlam, 2011)

Selma Akkuş ise modern alışverişi şu şekilde tarif etmektedir:

> "…Aksine burada tam tersi söz konusu. Zaten orada eski tarz bir alışveriş aksı var. Zaten oranın müşterisi var. Buraya tamamen yeni bir yaşam; daha doğrusu güncel ihtiyaçlara cevap verecek bir oluşum istediler. Yani orada eski tarz bir şey olsun, içinde onu yapalım diye bir şey istenmedi. Zaten onun yapılmasına hiç gerek yoktu ki. Burada amaç başka bir yenilik getirmekti". (Akkuş, 2011)

Yere ait olma, kamusallık gibi kavramlar bütün alışveriş merkezleri için tartışılabilir olmasına rağmen Historia Alışveriş Merkezi'nin bulunduğu Tarihi Yarımada'nın 8.500 yıllık tarihi ve geleneksel alışveriş dokusu göz önüne alındığında, yapı ilgi çekici hale gelmektedir. Tarihi Yarımada'daki tek alışveriş merkezi olan yapı, İstanbul genelinde açılan alışveriş merkezleri ile birlikte ele alındığında Tarihi Yarımada için yeni bir yapı olsa da yer aldığı kentsel bağlam (yakındaki ilçeler ve üzerinde yer aldığı Vatan Caddesi) açısından alışılagelmiş bir yapı tipinin örneğidir. Yapı iç mekân kurgusu ve dış çevreden yalıtılmış olması ve iç mekânın konfor şartları açısından "modern alışveriş" şeklinde tanımlansa da, aslında artık dünya çapında gelenekselleşmiş alışveriş merkezi tipolojisinin örneğidir. Yapının çevresinde yoğun bir konut yerleşimi olduğundan ve yapı turistler tarafından da kullanıldığından, çevresi tarafından benimsenmiş bir kullanıma sahiptir. Proje ile Tarihi Yarımada gibi alışveriş olgusunun tüm kentsel yapıya nüfus ettiği bir alanda kentsel dokudan farklılaşan bir yapı tipi olan alışveriş merkezi kendi kuralları ile alanda yer almıştır. Yapıdan yabancı turistlerin de yararlanması ve içinde markalı ürünlerin satılması benzer şekilde küreselleşme ile bağlantılıdır. Kent bir insan bedeni, yapı ise bir organ olarak kabul edilirse Historia Alışveriş Merkezi, işlevini tam olarak yerine getiremeyen bir organın yerine yapay/ mekanik olanın eklenmesi ve vücut tarafından da benimsenmesi şeklinde kabul edilebilir.

2.3.2 Kapitalizm kavramı ve Historia Alışveriş Merkezi

Bölüm kapsamında Historia Alışveriş Merkezi üzerinden kentsel mekânının dönüşümünde ve ele alınışında sermayenin etkisi, yönetimin süreçteki rolü ve alışveriş merkezlerinin yaratıkları yeni kamusallık anlayışı tartışılmaktadır.

Kapitalizm ve alışveriş merkezleri

Baudrillard, günümüzde tüketimin önemini tartıştığı *Tüketim Toplumu* isimli kitabının ilk sayfalarından itibaren konuyu alışveriş merkezleri üzerinden örnekleyerek alışveriş merkezlerini, tüketim toplumu olmanın vazgeçilmez nesneleri şeklinde

değerlendirir (Baudrillard, 1997). Baudrillard'ın ifadesiyle alışveriş merkezleri günümüzün "tapınakları" olarak, tüketim toplumu olmanın idealini yansıtmaktadır (Baudrillard, 1997, 15 – 23). Tezcan, konuyu gelişmekte ve gelişmiş olan ülkelerin ihtiyaçları üzerinden tartışır. Tüketimin gelişmekte olan ülkeler için temel yaşamsal ihtiyaçları karşılamak olduğunu, öte yandan gelişmiş ülkelerde bunun kültürel ve sosyal olanakları geliştirmek ve sürdürmek için belli bir yaşam biçimine dönüştüğünü belirtir (Tezcan, 2009, 46). Featherstone, tüketimi tercihlerde özgürleşme ve daha eşitlikçi bir ortam yaratma şeklinde nitelendirmenin yanı sıra, toplumsal ilişkileri zayıflatan ve ideolojik olarak yönlendiren bir faaliyet olarak değerlendirir (Featherstone, 2005, 36 - 3). Benjamin ise alışveriş mekânlarını haz yaratmanın aracı şeklinde tanımlar (Benjamin, 2007)[31].

Alışveriş merkezleri yeni dönemin tüketim mekânları olarak kentsel mekânda yer almaktadır. Hem yeni bir yapı tipinin sembolü olarak sermayeyi temsil etmekte; hem de iç mekân özellikleri ile tüketime yönlendirmektedirler. Boş zaman etkinliklerinin gerçekleştiği mekânlar olarak yeni bir kamusallık tanımlarlar. İç mekânlarında yaratılan ve modern şeklinde ifade edilen ortamla ve insanların yemek yiyerek, sinema izleyerek, alışveriş yaparak; çocuklar oyun oynayarak günlerinin tümünü geçirdikleri bir ortam oluşturmaktadır.

Küreselleşme, kapitalizm, neoliberalizm altında tartışılan, güçlenen sermaye ve tüketime dayalı ekonomik sistem, yapıların mimarisinde de etkisini göstermektedir. Yapılar barınma işlevlerinin yanı sıra birer tüketim ve yatırım objesi olarak görülmekte, kimlik aracılığı ile değer kazandıran nesneler şeklinde değerlendirilmektedir (Güzer, 2009a, 15-16; Öncü ve Weyland, 2007, 9). Ofisler, oteller, gökdelenler üzerinden örneklenebilecek bu yaklaşım kendini alışveriş merkezlerinin mimarisinde de göstermektedir. Yaşanan süreci Harvey'in kapitalizmin bir coğrafyayı yıkıp kendi istekleri doğrultusunda yeniden inşa ettiği yorumu üzerinden değerlendirmek olasıdır (Harvey, 2008, 81).

Bu süreçte kamusal alanlar özel alanlara dönüşmektedir (Çamkerten Gökgür, 2002, 317-318). Liman, tren istasyonu gibi kamusal alanların, kongre merkezi, otel, alışveriş merkezi, fuar alanı gibi yarı kamusal ya da özel alanlar haline gelmeleri bunun örnekleridir. Böylece bu alanlar toplumun daha sınırlı bir kesimi tarafından kullanılmaya başlanmaktadır (Aksümer ve Temiz, 2007, 162). Habermas yaşanan

[31] Günümüzde alışveriş olgusu alışveriş merkezlerinin yanı sıra diğer mekânlarda da artmıştır. Müzelerdeki satış yapılan bölümlerinin toplam müze alanı içindeki yerinin, havaalanlarında alışveriş mekanlarının artması (Koolhaas and oth., 2001), eski kent dokularının varlıklarını sürdürmek için turistik alanlara dönüşmesi bunun örnekleridir.

süreci özelin genişlemesi ve kamu alanının neredeyse tümüyle yok olması üzerinden tartışır (Çamkerten Gökgür, 2002, 318).

Alışveriş merkezleri ve Türkiye, İstanbul, Tarihi Yarımada

Serbest piyasa koşullarının etkinliğinin artması, ithal ürünlerin piyasaya girmesi, yurtdışı ile ilişkilerin artması, kredi kartı kullanımının yaygınlaşması, tüketimin toplumda ayırıcı kabul edilmesi (Bali, 2002; Özaydın ve Firidin Özgür, 2009, 85), alışveriş merkezlerinin benimsenmesinde etkili olan unsurlardandır (Özaydın ve Firidin Özgür, 2009, 85; Ahıska ve Yenal, 2006, 72). Tüketim etkinliğinin artması, küresel düzeyde tanınan markaların yer aldığı alışveriş merkezlerinin artmasında etkili olmuştur.

1980'lerde kent merkezinde yer alan üretim mekânlarının boşalttığı alanlar sermaye tarafından cazip olarak değerlendirilmiştir. Bu alanlarda alıveriş merkezleri de açılmıştır. Büyükdere Caddesi'nde fabrikaların yerini alışveriş merkezlerine bırakması bunun örneğidir. Yırtıcı, bu süreci alışveriş merkezlerinin bir tüketim mekânı olarak, sermayenin mekân ve zaman üzerindeki etkilerinin somut olarak görüldüğü mekânsal düzenlemeler, şeklinde tanımlar (Yırtıcı, 2005, 109). Bu üretimin merkez dışına çıkarılması, tüketimin özendirilmesi şeklinde de nitelendirilebilir. Keskinok ise, bu dönemde kentin kamusal alanlarının özelleştirilip alışveriş merkezleri yapılmasını "kenti tüketmenin" diğer bir yolu şeklinde tanımlar. Kentteki kamusal alanların değişiminde "karlılık ve rant" faktörleri önemlidir. Bunun yanı sıra alışveriş merkezleri tüketim odaklı bir dinlenme ve kültür etkinliği sunmaktadır (Keskinok, 2009, 75). Dükkânlar pazar ve akşamları kapalıyken, alışveriş merkezleri iklimlendirilmiş ortamları, otopark olanakları ile ölçüsüz bir rekabet yaratmaktadır[32]. Alışveriş merkezlerinin düşük değerli arsalarda inşa edilmeleri de arazi seçimlerinde de gelir elde etme isteğini gösterir (Vanlı, 2008).

Alışveriş merkezlerinin tercih edilmesinde "hayat tarzı"nın değişen anlamı ve tüketimin bir kimlik yaratma aracı olarak kullanılması da etkilidir. Bireylerin giyim, kuşam tarzı gibi şeylerle, ortak bir takım kültürel sembolleri paylaşmaları ya da kendilerini farklı kılma istekleri (Bacock, 1997, 27), markalı ürünler giymek ve alışveriş merkezlerinde zaman geçirmek şeklinde ele alınmaktadır.

Historia Alışveriş Merkezi'nin yanı sıra Tarihi Yarımada'da "Nuruosmaniye Caddesi'nin Yayalaştırılması" Projesi'nde olduğu gibi bazı sokaklar da turizm ve ticaret etkinliğinin arttırılması yönünde çalışılmaktadır. Bu istek bazı yerlerde alandaki mevcut iş kollarının alan dışına çıkartılması yerlerine turistlere hitap eden

[32] Yaşanan süreçte esnaf veya yerel girişimci işsiz kalabilmektedir.

satış birimlerinin gelmesi şeklinde de ele alınabilmektedir. Bu projelerin yanı sıra Yenikapı Transfer Noktası Projesi ile "kentte yeni bir çekim merkezi oluşturmak"; Belgratkapı Spor Tesisleri projesinde çamaşır yıkama fabrikası ile belediyeye gelir getirmek şeklindeki ifadelerle, belediye gelir elde etme isteği projeler aracılıyla gündeme getirilmektedir (Şekil 2.3).

Belgratkapı Spor Tesisleri Tribün ve tribün altında lokal, soyunma birimleri, duşlar ile çamaşır yıkama fabrikası inşaatı yapılması planlanmıştır. Çamaşır yıkama fabrikasının belediyeye gelir getirmesi ön görülmüştür (Fatih Belediyesi, 1997, 86).

Şekil 2.3 : Tarihi Yarımada'da "Kapitalizm" kavramının örnekleri.

Kapitalizm ve Historia Alıveriş Merkezi

Historia bir alışveriş merkezi olarak tüketim odaklı bir programa sahiptir. Yapı Tarihi Yarımada gibi alışverişin kent dokusunu biçimlendirdiği bir alanda yer almasına rağmen, onunla ilişki kurmamaktadır. Bunun yerine küresel çapta tanınan markaların satıldığı bir yer olarak küresel sermayenin etkinliği ile şekillenmiştir. Historia Alışveriş Merkezi'nin Emekli Sandığı'na ait olan: bir bölümünde otopark, tamirhane gibi niteliksiz yapıların, diğer bölümünde de Pazar alanın yer aldığı arsanın Fatih Belediyesi'ne devredilmesi yine benzer yaklaşımla ilişkilidir. Fatih Belediyesi'nin yapının %50 ortağı olması gibi olgulara dayanarak, kar elde etmenin projenin temel motivasyonlarından biri olduğu söylenebilir. Fatih Belediyesi'nin yapının ortağı olması yönetimin sadece kanunları çıkarmasının ve uygulanmasını sağlamasının ötesinde, küresel bir sermaye grubu gibi hareket etmeye başladığının göstergesidir. Hisse ve kar paylaşımı yapının mimarisini de etkilemiştir. Akkuş'un aktardığı gibi yapının simetrikliğinin tek sebebi Selçuklu – Osmanlı stilindeki cephesi değil, aynı zamanda %50 hisse sahipliğidir (Akkuş, 2011).

Yapının tanıtım metinlerindeki "Fatih'in gelişimine ve dönüşümüne çok önemli katkıda bulunacak merkez, yüzlerce insanımıza ekmek kapısı, belediyemize de sürekli bir gelir kaynağı oldu" (Fatih Belediyesi, t.y.) ifadesi Fatih Belediyesi'nin yapının ortağı olması ile sağlanmıştır. Bu olgu tanıtım kitaplarında da "Yapı sayesinde belediyemiz düzenli bir gelire kavuştu" şeklinde ifade edilmektedir. Yapının alışveriş ile bağlantılı programı, belediyeye gelir kazandırma amacı ile birleşince yapının oluşumundaki kapitalist düşünce görünür hale gelmektedir.

Abdullah Sağlam, bunu şu şekilde ifade etmiştir:

> "Belediyenin buradaki amacı ilçeye bir değer kazandırmak. İlçenin çehresine iyi bir şey kazandırmak. Tabii belediyeler bu tarz gayrimenkullerden, hazine yerlerinden kira gelirleri elde ediyorlar. Kendilerine ait gayrimenkullerden kira geliri elde ediyor. Burası da böyle bir şey.

> Yani hem ilçenin görünümüne, gelişimine katkıda bulunmak için böyle bir yapının oluşması için girişimde bulundu; hem de hisseleri oranında gelir elde ediyor". (Sağlam, 2011)

Historia Alışveriş Merkezi'nin mali gelir sağlamasının yanı sıra görüşmelerde yapı sayesinde ilçeye değer kazandırıldığı belirtilmiştir. Yapı yapılmadan önce halka bir anketin uygulandığı ve burada alışveriş – kültür ağırlıklı bir programın olması isteği hâkim olmuştur. Alışveriş, alışveriş merkezi teması altında baskın bir hale gelirken; kültür her alışveriş merkezinde olduğu üzere sinema ile sınırlı kalmıştır. Bu Baudrillard'ın *Tüketim Toplumu* (2004) kitabında üzerinde durduğu, tüketim ağırlıklı programın hâkimiyeti şeklinde değerlendirilebilir.

Belediye'nin kar amacıyla bir alışveriş merkezinin ortağı olmasının yanı sıra yapının giriş cephesindeki ekranda ve içindeki televizyonlarda Fatih Belediyesi'nin tanıtımı yapılmaktadır. Fatih Belediye Başkanı Mustafa Demir'in halkla bir araya geldiği sahnelere de yer verilmektedir. Diğer bir değişle yerel yönetim kendi reklamını yaparak da bir bakıma kazanç sağlamaktadır. Yerel yönetim varlığını sanal görüntüler aracılığıyla yansıtmaktadır. Böylece bir bakıma sadece seçim döneminde değil, normal zamanda da tanıtım faaliyetlerini sürdürmekte ve seçim tanıtımlarını zamana yaymaktadır. Yönetim sadece kendi istediği görüntüler bağlamında görünür olmaktadır.

2.3.3 Koruma kavramı ve Historia Alışveriş Merkezi

Bölüm kapsamında Historia Alışveriş Merkezi örneği üzerinden mimarlıkta geleneksele atıfta bulunmanın nedenleri, neyin ifadesi oldukları, uygulamaların simgesel ve anlamsal yönü üzerinde durulmaktadır. Uygulamaların Türkiye ve Tarihi Yarımada'da yaygınlık kazanmasının nedenleri tartışılmaktadır. Bu anlayışın kentsel mekanın algılanmasındaki etkileri irdelenmektedir. Son olarak Historia Alışveriş Merkezi ile verilmeye çalışılan mesaj tartışılmaktadır.

Koruma ve tarihselcilik

1980'lerden itibaren "modern" olanın sorgulanması, müzik, sinema gibi kültürel alanlarda olduğu gibi mimarlıkta da etkisini göstermiştir (Balamir, 2003a, 24; Bozdoğan, 2005, 130). "Modern" olanın katı ve dayatmacılığına duyulan tepki ve modernleşmenin evrenselci iddialarından vazgeçilmesi ile kültürel ve yerel özellikler ön plana çıkmıştır (Bozdoğan, 2005, 130).

Post modern şeklinde de ifade edilen yeni dönemin özellikleri şöyle sıralanabilir:

- Gelecek idealinin yerini bugün almıştır.

- Bütünlük ve süreklilikten ziyade parçalılık önem kazanmıştır. Zamanın, insanın ya da toplumun parçalılığına vurgu yapılmaktadır.
- Her şeye sanatsal bir boyut ekleyerek zaman sürekli olarak kesintiye uğratılmaktadır.
- Geçmiş ve gelecek arasında uyum ya da süreklilik sağlamak yerine; sürekli olarak şimdi yeniden oluşturulmaktadır (Şimşek, 2000, 291).

Bu yaklaşım mimarlıkta da etkili olmuş ve kendi kurallarını oluşturmuştur:

- Mimarlığa anlamsal ve sembolik bir boyut kazandırmaya çalışılmaktadır.
- Modern mimarinin evsel tutumuna ve insandan yabancılaşan durumuna tepki duyulmaktadır (Çetin, 2010, 22).
- Modenizm ilerlemeye yöneldiğinden geçmişe ait referanslar kullanmazken, yeni dönemde gelenek önemli bir esin kaynağı şeklinde değerlendirilmiştir (Sirowy, 2008, 44).
- Modern mimarlık biçim ve işlev arasında nedensel bir ilişki kurmaya çalışırken[33], yeni dönemde biçim işlevinden bağımsız olarak göstergelerle oluşturabilmekte ya da doğrudan kurulabilmektedir. Biçim binaya ait olmaktan ziyade, kente ait olarak değerlendirilir (Ragon, 2010; Kolb, 1990; Roth, 2002; Venturi ve diğ., 1993; Özer, 2000)[34].

Dönemin önemli özelliği "tüketim" kavramının ele alınışındadır. Eskiden sadece kullanım değerine sahip olan nesneler, ihtiyacın ötesinde keyfi olarak kullanılır olmuştur (Baudrillard, t.y., 67-69)[35]. Ekonomik yarar sağlamak öncelikli olduğundan, üretim artık tüketim için yapılmaktadır. Tüketim arttığından gerçek yerine yapay / taklit önem kazanmıştır (Featherstone, 2005, 157, 166). Baudrillard bu durumu gerçeğin yerine üst-gerçekçilik (hiper gerçeklik)in geçmesi olarak tanımlar[36]. İnsanlar gerçek yerine sahteyi deneyimlemeyi tercih edebilmekte; hatta bunun gerçek olduğuna inanmaya başlamaktadır (Baudrillard, 2005; Baudrillard, 2004)

[33] Modern mimarlıkta biçim ve işlev arasındaki kuvvetli bağ, "biçim işlevi izler" ya da "doğru plan, doğru cephe verir" şeklinde ifade edilmektedir.

[34] Teknolojik imkânlarla büyük boyutlu kütlelerin inşası ve yapının bir kabuk olarak algılanması da içi ve dışı birbirinden bağımsız hale getirmiştir (Yırtıcı, 2005, 125 – 127).

[35] Marx'a göre bilgi, kültür, duygu, ihtiyaç, vb. insani yetiler, satılabilmeleri için maddesel form almaktadır. Benzer biçimde tüm arzular, projeler, istekler, tüm tutku ve ilişkiler, satın alınan ve tüketilen nesneler ve işaretler olarak maddeleştirilmektedir (Baudrillard, t.y., 69).

[36] Baudrillard, gerçeğin modeller aracılığıyla üretilmesini hiper-gerçek ya da simülasyon olarak ifade eder (Baudrillard, 2005, 14)." Ütopyalar gerçekleştiğine göre artık yapılabilecek tek şey, bitip tükenmez simülasyonlar içinde yaşayarak onları hiper-gerçekleştirmek" olduğunu belirtir (Baudrillard, 2004, 10). Simüle etmenin "-miş" gibi yapmaktan farklı olduğunu belirtir. Simülasyonda gerçek ile sahte ve düşsel arasındaki fark ortadan kalkmaktadır (Baudrillard, 2005, 16).

Baudrillard bunu "anlam"ın zedelenmesi ve özünü yitirmesi üzerinden tartışır (Baudrillard, 2006, 17 – 19). Sanatta ve yaratıcılıkta bir tıkanma olduğundan ölü olanın canlandırılmaya çalışıldığını; sanatın anlamını diğer bir değişle ruhunu ve özünü yitirdiğinden, her yerde çoğalmakta olduğunu belirtir. Ancak buradaki çoğalmayı kanserdeki gibi sorunlu bir durumun ifadesi şeklinde tanımlar (Baudrillard, 2004, 21). Sanatın yerini geçmiş biçimlerin tekrarına ve reklamcılığa bırakıp yok olabileceğini (Baudrillard, 2004) ifade eder:

> "Şeyler, göstergeler ve eylemler düşüncelerinden, kavramlarından, özlerinden, değerlerinden, göndermelerinden, köklerinden ve amaçlarından kurtuldukları zaman sonsuza dek kendilerini yeniden üretirler. Düşünce çoktan yok olmuşken, şeyler işlemeyi sürdürürler. Paradoks da zaten bunların bu koşullarda bu kadar iyi işliyor olmaları durumudur". (Baudrillard, 2004, 12-13)

Şimşek bu durumu, "entelektüelin yerine popülerin, estetiğin yerine arabeskin, derinin yerine sığın, özelin yerine genelin geçmesi" şeklinde tanımlar (Şimşek, 2000, 295). Tekeli ise postmodernist gelişmeleri, modernitenin kendini yeniden üretemeyerek aşılması şeklinde tanımlar (Tekeli, 2009, 30–31).

Mimarlıktaki yaygın uygulaması geleneksel mimariden alınan öğelerin, bağlamlarının dışında kullanılması şeklindedir. Kültürel ve mimari değerler sadece yüzey süslemesi şeklinde ele alınıp yeni yapılarda uygulanabilmektedir (Çetin, 2010, 22)[37]. Daha ileri gidilerek özgün yapıların yıkılıp yerine çağdaş malzeme ve teknoloji ile yapıların yapılması; cephelerin geleneksel mimariyi taklit edecek şekilde kaplanması söz konusudur. Bu yaklaşımda geleneksel mimarlık tüketimle ilişkilendirilmektedir. Yerel mimari unsurlar bağlamlarından kopartılıp ticarileşmektedir (Çetin, 2010). Yeni çevreler ya da yapılar, tarihi yapıların taklidi ya da kopyası şeklinde yapılıp (Çetin, 2010, 22) "Kisch" şeklinde ifade edilebilmektedir (Frampton, 2002, 10).

Tarihselcilik ve Türkiye, İstanbul, Tarihi Yarımada

Tarihe referans veren uygulamalar, Türkiye'de yaygındır. Balamir bu durumu, "postmodern akım batıda ortaya çıkmamış olsaydı, Türkiye'den doğması muhtemeldi", sözleri ile dile getirir (Balamir, 2003, 19)[38]. Türkiye'deki uygulamalarda,

[37] Jencks başka zamanlardan ve mekânlardan özgürce alıntı yapmayı eğlenceli bir durum şeklinde ifade eder. Farklı zaman ve kültürlerde yaşama imkânı olduğuna göre kendimizi şimdi ve yerelle sınırlamamayı önerir. Eklektizmi, seçime bağlı olarak kültürün kullanılması şeklinde ifade eder. Johnson ise, "ben öncelikle bir tarihçiyim ve sadece tesadüf eseri mimarım; bana öyle geliyor ki tutunabilecek hiç bir form yoktur, sadece tarih vardır" diyerek, bu yaklaşımı benimsemesinin nedenini aktarır (Ellin, 1999, 80).

[38] Bunun Türkiye'deki örneklerinden bazıları Topkapı, Kremlin Sarayı'na benzetilen oteller; Mimar Sinan'ın camilerinin kopyası betonarme camiler; Türk evlerine benzetilen betonarme, üzeri ahşap kaplama yapılardır.

Osmanlı ya da Selçuklu mimarisinden ve İslami form ve motiflerden alıntılardan yararlanılmaktadır.

Uygulamaların Türkiye'de bu derece kabul görmesinin nedenlerini Balamir, Tanyeli ve Güzer metinlerinde tartışırlar. Üzerinde birleştikleri nokta, bunun bir kimlik yaratım aracı şeklinde değerlendirildiğidir. Balamir'e göre bu yaklaşım "kimlik kaybı"ndan duyulan endişeye bağlıdır. Kentlerde ve yeni yapılarda tanınabilir bir ulusal kimliğin olmamasından duyulan kültürel kaygı yaklaşımın temel nedenidir. Öte yandan ulusal olmasa da herhangi bir kimliğin olmamasından da rahatsızlık duyulması söz konusudur. "Ayırt edici nitelikler" ve "fark edilebilir özellikler"in olması gerektiğine inanılmaktadır. Değişmez bir kültürel kimlik kabulü söz konusu olduğundan bölgeselci, ulusalcı ya da dini çağrışımlar tercih edilmektedir (Balamir, 2003, 19).Tanyeli de metinlerinde "kimlik kaybı"ndan duyulan endişeye değinir ve kimliğin ele alınışındaki sorunlu tavra dikkat çeker. Modern ve gelenekselin ele alınış biçimi, tarihselci uygulamaların önünü açmaktadır. Özümüzün eskiye ait olduğu, modern olanın yabancı hatta kimliği bozduğu düşüncesi sorunlu bir tavırdır. Türklerin modernleşerek öz kimliğini yitirdiği, kim olduğunu hatırlatacak milli izlere ihtiyaç duyulduğu düşünülmektedir. Milli kimlik bugüne dek geliştirilen özelliklerin toplamı değil; unutulan ve yeniden anımsatılması gereken özel bir şey olarak değerlendirilmektedir. Bu bakış açısına göre mimarlık, kültürün aktarımı için kullanılan bir araçtır ama kendisi kültürel bir olgu değildir (Tanyeli, 2005, 6–7)[39]. Tanyeli'ye göre tarihselcilik satış değerine sahip olduğundan tercih edilmektedir (Tanyeli, 2007a, 32, 129; Tanyeli, 2002a, 6–7). Güzer'e göre tasarım ürününün, tasarımın ötesinde bir kimlik yaratması beklendiğinden taklit bu değeri yaratmanın en kolay yolu şeklinde değerlendirilmektedir. Böylece mimarlıkta kimlik değeri taşıyan nesneler, esin kaynağı olarak değerlendirilir. Referans alınan kaynağın belirgin ve kabul görmüş olması, taklit ürünün kolaylıkla kabul görmesini ve hızla tüketilmesini sağlamaktadır (Güzer, 2007, 31-32).

Tarihselci uygulamaların temelinde yatan koruma fikridir. Küreselleşmenin etkisi ile kentler, binalar dünya genelindeki biçimlerin tekrarı haline gelmektedir. Betonarme apartmanlar ülke kentlerinde yaygınlaşırken hem gelenekselden uzaklaşma hem de yeni üretilen çevrelerin birbirine benzemesi, "bozulma" olgusunu gündeme getirmektedir. Bozulmanın önüne geçebilmek adına, Türk kimliği değişmez, belli göstergelerle kolayca canlandırılabilir olarak nitelendirilmektedir. Bununla bağlantılı

[39] Türkiye'deki mimarlık uygulamalarında geçmişe öykünme anlayışının geçmişi cumhuriyetin ilk yıllarında da gözlenmektedir. 1930'larda "I. Milli" adıyla bilinen mimari üslup ile yapıların modern olmalarından daha öncelikli olarak milli olmaları istenmiştir (Akay, 2012, 56). Bu yaklaşım II. Milli akımında da sürmüştür.

olarak geleneksel Türk mimarisi, Osmanlı, Selçuklu mimarisinden elemanların, biçimlerin kullanılması ile unutulmaya yüz tutmuş şeklinde kabul gören kimlik canlandırılmaya çalışılmaktadır. Bu yaklaşımla üretilen çevreler kimliğin korunması amacıyla gerçekleştirilseler de uygulamalar "koruma" fikrinin özüne aykırı sonuçlar doğurabilmektedir.

Tarihselci unsurlar, uygulamanın artması ile paralel mimarlık ortamında da tartışılmakta ve gittikçe daha sert tonda eleştirilmektedir. Tanyeli, Tekeli, Gümüş, Tuna, Güzer, Vanlı, Öymen Gür, Zaptçıoğlu ve Aydınlı'nın metinlerinden bu yaklaşımın nedenleri sorgulanmakta ve duydukları rahatsızlığı dile getirmektedir (Tanyeli, 2012, 2011; Tekeli, 2012, 2009; Gümüş, 2007; Tuna, 2009, 03; Güzer, 2007; Vanlı, 2007; Öymen Gür, 2007; Aydınlı, 2005; Mimarlık Dergisi, 2007; Zaptçıoğlu, 2012). Tanyeli uygulamaların sadece temsili bir tarihsellik sunduğunu, bunun hiçbir zaman gerçek tarihi bir binanın taşıdığı değer ve anlama sahip olmayacağını; ideolojik bir mesaj taşıyan bu yapılarla, var edilemeyecek bir aura'nın üretilmeye çalışıldığını belirtir (Tanyeli, 2007, 32, 129; Tanyeli, 2002a, 6–7).

Eleştirinin artmasının nedeni uygulamaların sıklığı ve kamu yapılarındaki yoğunluğudur. Tekeli, Tanyeli ve Gümüş "milli kimliği" yansıtmaya yönelik klasik Osmanlı ya da Selçuklu mimarisinin kullanılması ile gerçekleştirilen kamu yapılarının bir devlet politikası olup olmadığını sorgularlar (Tekeli, 2009 Aralık, 9; Tanyeli, 2007a, 2005; 14–15; Gümüş, 2007, 40). Tuna ise bunun bir devlet politikası haline geldiğinden emindir. Çünkü bu devlet kurumu olan TOKİ ve KİPTAŞ (İstanbul Konut İmar Plan Sanayi ve Ticaret A.Ş.)'ın inşa ettiği adliye, okul v.b. kamu yapılarında ve bazı konut yerleşimlerindeki temel yaklaşım haline gelmiştir. Tuna bu durumu, "Adliye binalarında, TOKİ üretimi konutların cephelerinde Osmanlı, Selçuklu mimarisinden izler bulmak adeta bir kural haline geldi" sözleri ile ifade eder (Tuna, 2009; İncedayı ve diğ. [Tuna], 2007, 37)[40].

Tarihi Yarımada'da tarihselci uygulamalar yoğunluktadır (Şekil 2.4). İlgi çeken unsurlardan biri "Tarihi Yarımada'ya yakışan cephe" kavramının sıklıkla tekrarlanmasıdır. Bir dönem Fatih Belediyesi'nin mimarlık bürolarına verdiği "Kentsel Tasarım Rehberi"nde Tarihi Yarımada'da yapılacak yeni yapılar şu şekilde tanımlanmaktadır:

> "Kentsel Tasarım Rehberleriyle, Tarihi Yarımada'ya yakışır, cumbalı, söveli v.b. cepheler düzenlenmesi sağlanmaktadır. Belediyemize onay için gelen mimari projeler Kentsel Tasarım

[40] Eskiden kamu yapıları birbirine çok benzer, merkezi otoriteyi simgeleyen prototipler şeklinde yapılmaktayken; Tuna bu dönemi "geçmişe öykünerek yapılan yakıştırılmış, uydurulmuş bir tarihsel kimlikle anmak mümkün olacak" şeklinde tanımlar (İncedayı ve diğ. [Tuna], 2007, 37).

Rehberleri çerçevesinde incelenmekte, ruhsat aşamasında da cephelerin durumu titizlikle takip edilmektedir. Böylelikle Fatih'te yeni yapıların Tarihi Yarımada'nın dokusuyla uyumlu olması sağlanmaktadır". (Fatih Belediyesi, t.y.)

Kentsel Tasarım Rehberleri



Kentsel Tasarım Rehberindeki yapılardan örnekler (Fatih Belediyesi, t.y.).

Kariye Ahşap Mini Dükkanlar



Ahşap dükkanlar (Fatih Belediyesi, 1997, 95)

Betimlemesi: "Kariye çevre düzenlemesi içinde, bölgenin tarihi Türk evleri estetiğine uygun dizaynda projelendirilen ahşap ağırlıklı mini dükkânlar, belediyemize ait marangoz atölyesinde üretildi" (Fatih Belediyesi, 1997, 95).

Şekil 2.4 : Tarihi Yarımada'da "Tarihselci" cephe anlayışının örnekleri.

Kentsel Tasarım Rehberi dağıtılmamakla birlikte, belediye bünyesindeki birim, ruhsat için başvuran projelerin cephelerinin Tarihi Yarımada'ya uygunluğunu kontrol etmektedir. "Kentsel Tasarım Projeleri"nde; Fatih Belediye Binası'nda, belediyenin sosyal tesislerinde, sağlık ocaklarında, muhtarlık binalarında ve büfe, satış bankosu gibi noktasal uygulamalarda benzer anlayış görülmektedir. Fatih Belediye Binası'nın cephesi sivil Osmanlı – Türk mimarisinden alıntılar taşımaktadır. Sosyal tesis, muhtarlık gibi yapılarda da konut mimarisinin izleri söz konusudur. Tarihi Yarımada'da yeni yapılan yapıların cepheleri, Osmanlı konut mimarisinin ya da on dokuzuncu yüzyıl kâgir yapılarının cephelerine benzetilebilmektir. "Kentsel Tasarım Projeleri" şeklinde ifade edilen, mevcut yapıların cephelerindeki temizleme ve güzelleştirme çalışmalarında da benzer yaklaşım gözlemlenir. Görüntü kirliliğine neden olduğu belirtilen klima, anten gibi unsurlar kaldırılmaktadır. Temizlenen

cepheler tarihselci anlayış ile ele alınarak ve güzelleştirilerek, “Tarihi Yarımada’ya uygun” hale getirilmektedirler.

Benzer bir anlayış, Tarihi Yarımada’daki bitki dikim çalışmalarında da söz konusudur. Alanda dikimi en yaygın olan, Lale Devri’ne gönderme yapan laleler ile alanın tarihi geçmişi ile bağlantısı olmayan palmiyelerdir. Lale ekiminin yanı sıra lale festivalleri düzenlenmekte; lale motifi tramvay döşemelerinde, sokak lambalarında kullanılmaktadır. Plastik, büyük boyutlu lale heykelleri ya da posterleri Tarihi Yarımada’nın her yerinde görülebilir kılınmaktadır. Eminönü, Sultanahmet gibi kentin turistik bölgelerinde geleneksel kıyafetli seyyar satıcılara rastlanabilmektedir. Sultanahmet’te Ramazan aylarında çeşitli etkinlikler düzenlenmektedir (Şekil 2.5).

Lalesiyle Buluşan İstanbul

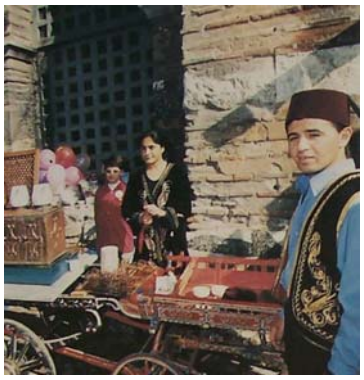
Betimlemesi: “İstanbul’u lalesiyle buluşturduk!”, “İstanbul’un parklarını, bahçelerini ve yol kenarlarını lalelerle süsledik” (İBB., 2009a, 86).

Sultan-i Seyirlik (Sultanahmet Ramazan Etkinlikleri)



Avrupa Kültür Başkenti etkinliklerinden olan proje, 2010 yılı Ramazan ayı boyunca Sultanahmet Meydanı’nda gerçekleştirilmiştir. Proje kapsamında dansçı ve tiyatro oyuncularının katılımıyla, Osmanlı dönemi eğlenceleri canlandırılmıştır (Url-23).

Zeyrek, Fener, Balat Forumu ve Şenliği



Betimlemesi: “Düzenlenen etkinlikte tarih yeniden yaşandı”. “Eski Zeyrek Günleri yaşatılmaya çalışıldı” (Fatih Belediyesi, 1997,177-178).

Şekil 2.5 : Tarihi Yarımada’da “Tarihselci” etkinliklerin örnekleri.

Tanyeli'nin Osmanlı – Selçuklu mimarisini yönetimin benimseme nedenlerini tartıştığı muhafazakârlık ve propaganda aracı olarak görme görüşlerinden yola çıkarak tarihselci uygulamalar tartışılabilir (Tanyeli, 2005). Yönetim, TOKİ gibi devlet kurumları ile fazla sayıda yapı üretirken, bunların büyük kısmı betonarme apartmanlar şeklindedir. İslami görüşte ve muhafazakâr çizgide olduğunu ifade eden yönetimin uygulamalarının yoğunluğu çelişkili bir durumdur. Yönetim muhafazakâr çizgide olduğunu gösterebilmek için tarihselci uygulamalara başvurmaktadır.

Böylece mimarlığı ideolojik duruşunun göstergesi olarak gördüğünü de ifade etmektedir. Bu yönetimin yapıları propaganda diğer bir değişle reklam aracı olarak gördüğünü de göstermektedir. Bu anlayışla üretilen yapılar tarihi olmadıklarından ve eklektik bir anlayışla gerçekleştirildiklerinde kültürel bir nesne değildirler. Tarihi taklit etseler de onun yerine geçemediklerinden, Baudrillard'in ifadesi ile gerçeküstü durumlar yaratmaktadırlar. Tarihin çarpıtılması ile oluşturuldukları ve yoğunlukları dolayısıyla gerçekten tarihi olanların algılanmasını engelledikleri belirtilebilir.

Tarihselcilik ve Historia Alışveriş Merkezi

Historia Alışveriş Merkezi iç mekân özellikleri açısından, genel bir alışveriş merkezi şemasına sahipken; dış mekânında tarihselci unsurlar taşımakta ve cephesi "Tarihi Yarımada'ya uygun" şeklinde ifade edilmektedir. Diğer bir değişle geleneksel dokudan farklılaşarak modern bir alışveriş imkânı sunarken, cephesi vasıtasıyla Tarihi Yarımada ile bağlantı kurmaya çalışmaktadır (Şekil 2.6).

Yapının cephesi "Tarihi Yarımada'ya uygun" şeklinde tanımlansa da, ilk başta Yunan ve Roma mimarisinden izler taşıyor, özellikle de Yunan tapınaklarına benziyor şeklinde değerlendirilebilir[41]. Sosyal aktörlerle gerçekleşen görüşmelerde yapının cephesinin oluşmasında Selçuklu ve Osmanlı mimarisinin etkili olduğu öğrenilmiştir (Akkuş, 2011; Sağlam, 2011). Yapının mimari olan Akkuş, cephedeki sütunların camilerdeki revaklı kolonatlı yapıya benzediğini, kapının koca kütlenin içinde bir yönlendirme sağlaması için Selçuklulardaki anıtsal, taç kapılara benzetildiğini; kulelerin yapıya üçüncü boyutta espri katmak, "kuleli bina" gibi binaya imaj vermek için yapıldığını söylemiştir. Şunları eklemiştir: "Tarihi Yarımada'yı çok detaylı düşünerek ele almış değiliz. Ama bizim meslekten gelen, eğitimlerimizden gelen veya hislerimizden gelen bir takım şeyler var. İşte hepsini yoğurduk, bir şeyler çıktı ortaya" (Akkuş, 2011).

[41] Bu yaklaşımın Tarihi Yarımada'daki örneklerine bakıldığında, Sultanahmet'te yer alan ancak yanan eski meclis binası, büyük boyutlu olması ve neo-klasik cephesi ile Roma ve Yunan mimarisinin izlerini taşımaktaydı. Neo-klasik örnekler, on dokuzuncu yüzyıl İstanbul'unda sur dışında kışla, saray gibi yapılarda söz konusu olsa da Tarihi Yarımada'da baskın olmamıştır.



Şekil 2.6 : Historia Alışveriş Merkezi'nin giriş cephesinin modeli.

Yapının inşaat mühendisi ve genel müdürü olan Sağlam ise yapının cephesinde doğal taşı andıran prekast elemanlar kullanarak cephenin Tarihi Yarımada'daki Osmanlı mimarisine ait binalarında görülen kat silmeleri ve pencerelerin yanındaki sövelerden esinlenilerek gerçekleştirildiğini; kulelerin ise kendilerinin geliştirdiğini ve post-modern bir cephe kazandırmak için yapıldığını belirtmiştir (Sağlam, 2011).

Bu ifadeler, Historia Alışveriş Merkezi'nde "Tarihi Yarımada'ya uygun cephe" şeklindeki tanımın, alanın özgün dinamikleri ile değil, Osmanlı ve Selçuklu mimarisi ile bağlantılı olduğunu göstermektedir.

Görüşmelerde tarihselcilik anlayışı: Post-modern cephe, Tarihi Yarımada'ya yakışan cephe, Osmanlı mimarisinden unsurlar, Tarihi Yarımada'nın mimarisinden unsurlar (kat silmeleri, taş etkisi); kimlik (Tarihi Yarımada'nın kimliği); yapının yakın çevresinde tarihi dokunun varlığı; bizim mimarimiz (camiler, kolonatlı yapı, anıtsal [taç] kapı); binaya imaj kazandırmak (kuleli bina, kişilik, kimlik, yeni şeyler, modalar, trendler sıkıcı ve geçici) gibi tanımlamalar ve cephenin oluşumunda temel dayanağın Tarihi Yarımada olmaması gibi ifadelerle ön plana çıkmıştır.

Yapının cephesine yansıyan tarihsellik başka unsurlarda da gözlemlenmektedir. Alışveriş merkezinin logosunda yer alan lale, Osmanlı'ya referans vermektedir. Zemin katta yer alan ve galeri boşluğu sayesinde her kattan görülebilen havuzun yanındaki palmiye maketleri, modern havayı yumuşatmakta ve yapıya doğulu havası vermektedir. Yapının dışında da İstanbul'un doğal bitkisi olmayan ancak Tarihi Yarımada'nın çeşitli yerlerine dikilen palmiyeler yer almaktadır. Historia'nın web sayfasında, detaylı bir şekilde "Ramazan Programı" ve "Eski Ramazanları aratmayan bir Ramazan yaşayacaksınız" ifadesi yer almaktadır. *212 Proje* kitabında ve Sağlam'ın röportajındaki görsellerde galeri boşluğunda Karagöz Hacivat süsleri vardır (Fatih Belediyesi, 2009a; Berrak, 2008). Yapının adında yer alan "Asitane"

İstanbul'un eskiden kullanılan adlarından biridir. Historia "history", Türkçe karşılığı ile "tarih" kelimesinden türetilmiştir[42]. Bu örnekler Osmanlı'nın yapıya nüfus etmiş hali olarak değerlendirilebilir. Bu uygulamalar Featherstone, Vural Aslan ve Tanyeli'nin metinlerinde tartıştığı gibi tüketimle de ilişkilendirilebilir (Vural Aslan, 2009, 83; Tanyeli, 2007a, 32, 129; Tanyeli, 2002a, 6–7). Amaç tarihi canlandırmak iken, onun tüketilmesi ve alışveriş merkezinde satılmakta olunan alelade bir ürün gibi ekonomik yarar sağlama aracına dönebilmektedir (Şekil 2.7).



Yapının içinde yer alan palmiyeler (Özçakı Arşivi)



Karagöz ve Hacivat süslemelerinden detay (Berrak, 2008).



Yapının web sayfasından detay. Sol tarafta yapının logosu yer almaktadır (Historia Alışveriş Merkezi).

Şekil 2.7 : Historia Alışveriş Merkezi'ndeki "Tarihselci" unsurlardan örnekler.

Öte taraftan Tarihi Yarımada'nın bazı bölgeleri yoğun bir şekilde cemaat ve tarikat yapılanmasına sahip olması, Fatih İlçesi'nde yaşayanların İstanbul'un en muhafazakâr kesimi olması ve ilçenin AK Partiyi desteklemesi nedeniyle, Tarihi Yarımada'da nispeten muhafazakâr bir kesim yaşamaktadır. Seçmen kitlesinin tercihleri göz önüne alındığında high-tech cepheye sahip bir yapı, kabul edilebilir olmayacaktır. Bunu Anıtlar Kurulu ve Mimarlar Odası da olumlu karşılamayacağı ön görülebilir. Eğer itirazlar nedeniyle zaman kaybedip fazla enerji harcamak istenmiyorsa; tarihi bir bölgede kolaylıkla kabul edilebilecek bir yapı yapılıp bundan gelir elde etmek isteniyorsa, yüksek katlı, derin bodrumlu ve büyük kütleli bir yapı da olsa, bir alışveriş merkezi yapmak ve cephesini mümkün olduğunca tarihe atıf yapan elemanlarla donatmak mantıklıdır. Yapının cephesindeki tarihselci yaklaşım onun

[42] Yapının asıl adı "Asitane Historia Alışveriş ve Yaşam Merkezi"dir. Yapının adının ilk bölümü tarihselci temalara atıf yaparken "Alışveriş Merkezi" yeni ve küresel bir yapı tipolojisini anlatmaktadır. "Yaşam Merkezi" ise sinemalar, markalı ürünler ile yeni bir yaşam önermektedir.

dikkat çekme / eleştirilme olasılığını en aza indirmektedir. Historia Alışveriş Merkezi, bu anlayışın Tarihi Yarımada'daki tipik örneğidir.

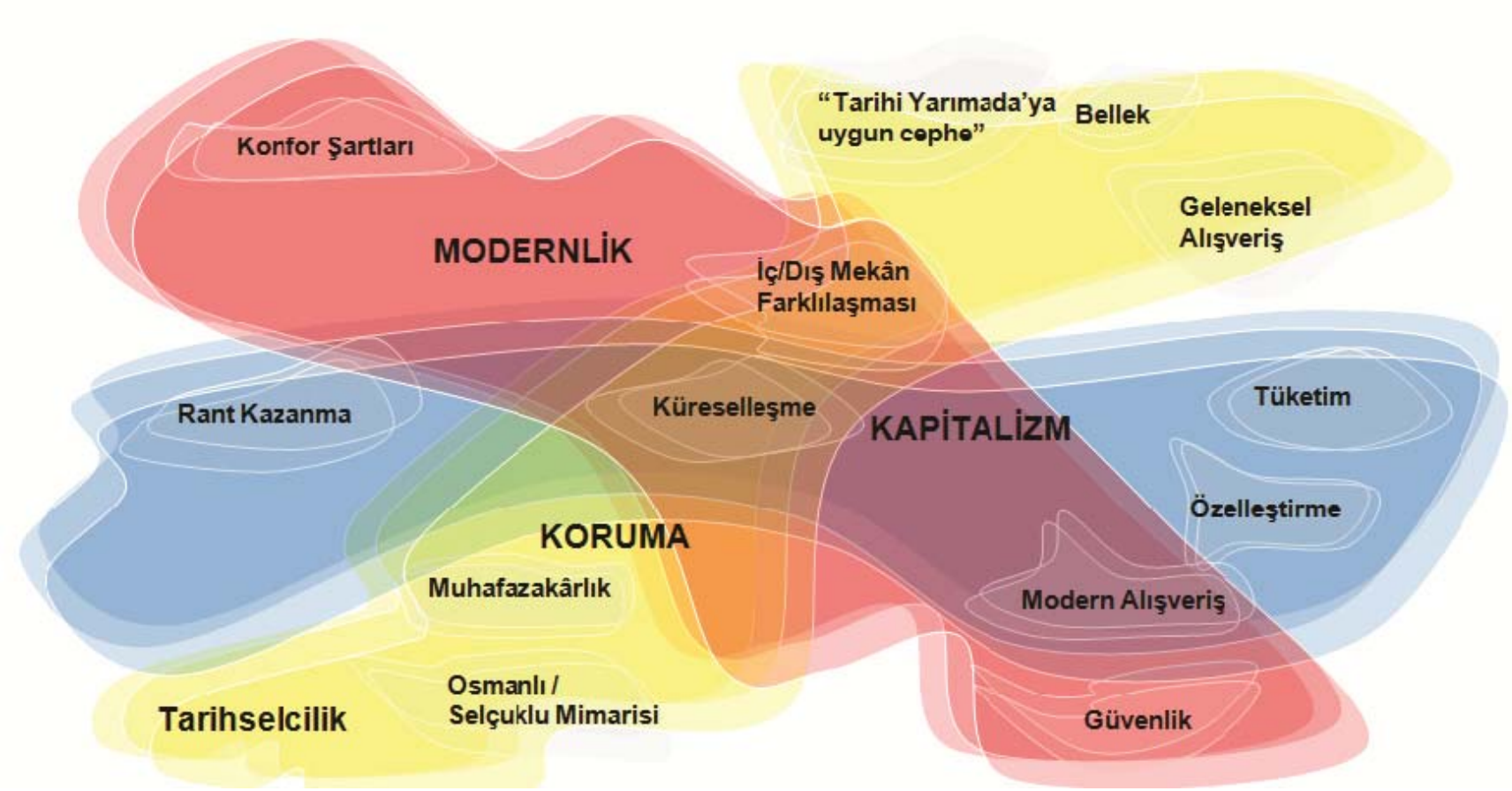
Değerlendirme

Historia Alışveriş Merkezi, içinde bulunduğu alandaki yapılara oranla büyük bir kütledir. İçi ve dışı, genel bir alışveriş merkezi anlayışı şeklinde ele alındığından, birbiri ile ilişkili değildir. Dışının kente, içinin ise küresel dünyaya ait olduğu belirtilebilir. Tarihi bir doku içinde yer alıp yerle bağlantı kurmayan Historia Alışveriş Merkezi'nin "modern" olarak adlandırılmasının nedeni alışılageldik alışveriş merkezi mimarisine, kurgusuna sahip olmasıdır. Yapı bağlamında "modern olmak" yeni olmak anlamında kullanılmış olabilir. Ancak bu tanım, alan için "yeniyi"; tüm dünya ve İstanbul için artık "gelenekselleşmiş (kanıksanmış) olanı" ifade etmektedir. Burada modern içinde yenilik barındırmak yerine aslında gelenekselleşmeye başlayanı ifade etmektedir (Şekil 2.8).

Historia Alışveriş Merkezi, kentin merkezinde yer alan ve atıl durumdaki bir alanın, yarı özelleşerek tüketim odaklı bir yapı halini almasıdır. Kamunun elindeki imkânları yani yasaları, yönetmelikleri, imar haklarını kullanarak sermaye gruplarının kentsel mekandaki etkinliklerinin önünü açması bilinen bir durumdur. Öte yandan Historia Alışveriş Merkezi'nde belediye politik bir örgütlenmenin ötesine geçerek küresel bir sermaye grubu gibi davranmıştır.

Türkiye ve İstanbul bağlamındaki özeleştirmelerde kamunun zarar ettirildiği eleştirileri söz konusuyken; bu uygulamada yapının ortağı olarak Fatih Belediyesi mülkiyet dönüşümü sürecinde karlı olmuştur. Bugün, Vatan Caddesi nitelikleri açısından Tarihi Yarımada'dan ziyade İstanbul metropolüne ait bir cadde ise; benzer şekilde Historia Alışveriş Merkezi de küreselleşmenin dinamikleriyle oluştuğundan alandan ziyade, metropole hatta dünyaya aittir. Kent ve kentli tarafından kabul edilerek, tarihi merkezde yaşamını sürdürdüğü ifade edilebilir.

Historia Alışveriş Merkezi'nin içinde yer aldığı tarihi alanla kurduğu ilişki yapının cephesinde geçmişe ait simgeleri kullanarak ve yapıya tarihsel süsü verilerek gerçekleştirilmeye çalışılmıştır. Yapının adı, logosu ve dekorasyonunda kullanılan çeşitli tarihselci unsurlar, en baskın halde yapının cephesinde gözlenmektedir. Kütle, hacim, mekânsal kullanımı açısından ve tanıtım metinlerinde belirtilenin aksine Tarihi Yarımada'daki yapılarla benzerliği tartışmalıdır. Tarihi Yarımada'nın dinamiklerinden ziyade, Selçuklu ve Osmanlı mimarisinden esinlenilerek üretilmiştir.



Şekil 2.8 : Historia Alışveriş Merkezi / Kavramlar.

Bu günümüzde kimlik ve kültür bağlamında tartışılmakta olan olgunun mimarlık ürününe yansımış şekli olarak değerlendirilebilir. “Tarihi Yarımada’ya uygun cephe” tanımı içi tam doldurulamamış, kılıf olarak kullanılan bir ifadenin tekrarlanmakta olduğunu izlenimi yaratmaktadır.

Devlet ideolojisi olmaya doğru giden uygulamalarda merkezi idare, Anıtlar Kurulu, belediye ve mimarlara kadar uzanan geniş yelpazedeki sosyal aktörün rolü vardır. Osmanlı ve Selçuklu tarzı unsurların cephelerde kullanılması sadece Tarihi Yarımada ile sınırlı değildir. Türkiye genelinde adliye, okul gibi kamu yapılarında, hatta trafo gibi kent mobilyalarında uygulanmaktadır. Bu yaklaşım bir kesimin estetik tercihi olmasının ötesine geçmiş, tüm Türkiye’nin ama özellikle de Tarihi Yarımada’nın Yirmibirinci Yüzyıldaki kimliğini oluşturmaya başlamıştır. Tarihi olmayan bir yerde tarihi gibi yapılar yapmanın dışında; Tarihi Yarımada’da 8.500 yıllık bir geçmişe sahip yani zaten tarihi olan bir yerde, tarihi gibi yapıların yapılması söz konusudur.

Tarihi Yarımada’da yaşanmakta olunan dönüşüm sürecinin tek yapı ölçeğinde incelendiği bölümünün ardından bundan sonraki bölümde mahalle ölçeğindeki dönüşüme örnek olarak Sulukule Yenileme Projesi incelenmektedir. Fiziksel çevre, sosyal yapı ve ekonomik durum gibi geniş bir etki alanına sahip projenin, alana ve yaşantıya etkisi tartışılmaktadır.

3. MAHALLE ÖLÇEĞİNDE DÖNÜŞÜM: SULUKULE YENİLEME PROJESİ

Bölüm kapsamında mahalle ölçeğindeki mekânsal dönüşümü incelemek adına "Neslişah ve Hatice Sultan Mahalleleri Yenileme Projesi", kamuoyunda bilinen adıyla "Sulukule Yenileme Projesi" incelenmektedir.

Tarihi Yarımada'da 2000'li yıllarda mahalle ölçeğinde gerçekleştirilecek Yenileme Projeleri ve Deprem Odaklı Kentsel Dönüşüm Projeleri söz konusudur. Kentin tarihi alanlarında gerçekleşenler ile gecekondu mahallelerinde gerçekleşen uygulamalar arasında ortaklıklar söz konusudur. Mahalle ölçeğindeki projeler sayıca fazla oldukları ve fiziksel çevre, sosyal ve ekonomik anlamda çok boyutlu dönüşüme neden olduklarından kentlerin yeni yaşam alanlarını tanımlarlar. Çalışma kapsamında kentsel dokuyu noktasal projeler aracılıyla dönüştüren, mevcut çevresel sorunları çözme konusunda sorunları olan, sosyal ve fiziksel yapıda önemli değişikler meydana getiren ve kapitalist kentleşme modelinin izdüşümü olan kentsel dönüşüm projelerinden biri üzerinde çalışılmıştır.

Sulukule Projesi tarihi alanlarda gerçekleştirilecek yenileme projeleri için özel olarak çıkarılan kanunun Türkiye'deki ve İstanbul'daki ilk uygulaması olması bakımından önemlidir. Sulukule'nin tüm Tarihi Yarımada projeleri arasından seçilme nedenlerinin başında ilk uygulama / pilot uygulama olması gelmektedir.

2000'li yıllardaki projeleri daha önceki uygulamalardan ayıran özellikler: sayıca fazla olmaları; fiziksel dokuya yapılan küçük, noktasal müdahaleler olmayıp bir mahalleyi dönüştürme potansiyeline sahip olmaları ve etkilerinin farklı boyutlarda gözlemlenmesidir. Dolayısıyla sadece mahalle ölçeğindeki projelerinin gerçekleştirilmesi ile tüm Tarihi Yarımada'nın dönüşeceği ve bugünkü halinden radikal olarak farklı hale geleceği konusunda spekülatif argümanlar sunulmaktadır. Bölüm kapsamında spekülatif argümanlar değerlendirilmektedir.

Sulukule sadece Tarihi Yarımada'da değil, İstanbul'un ve Türkiye'nin gecekondu bölgelerinde ve tarihi alanlarda yaşanan dönüşümü anlamak açısından önemlidir. Proje, siyasal yönetimin zihin yapısını ve gelecekteki Tarihi Yarımada öngörüsünü yansıtmaktadır.

Sulukule Projesi ilk gündeme geldiğinden beri üzerinde tartışmalar devam etmektedir. Projeye ciddi bir muhalefetin olması ile yönetim ve muhalefetin fikir ayrışmasına sahne olmaktadır. Tez çalışmasının gerçekleştirildiği 1994 – 2012 zaman aralığında medyada geniş yer bulmuştur. Uygulama sürecinde mahallede yaşayanlar zorla ya da kazanç elde etmek için yaşadıkları çevreden uzaklaşmışlardır.

Sulukule Projesi çok boyutlu bir dönüşüm yaratmıştır. Romanların alan dışına taşınması; yerlerine üst, orta sınıf mensuplarının geçmesi; mevcut dokunun yanı sıra mevcut kültürel yaşantının da alandan silinmesi; TOKİ konutlarının nitelikleri Sulukule Projesi'nin önemli tartışma başlıklarıdır. Romanların yer ile kurdukları güçlü aidiyet bağları projeyi tartışmalı hale getirmektedir. Sulukule Projesi'nde, yönetim projenin gerçekleştirilmesi için her tür desteği sağlayarak güçlü bir inisiyatif kullanarak, ön plana çıkmıştır. Yenileme projelerinin gerçekleşmesi için özel kanun çıkarılması ve projeyi kendi kuruluşu olan TOKİ'nin gerçekleştirmesi bunun örneklerindendir.

Bölüm, Sulukule'nin tarihi süreçte geçirdiği değişimi ve 2000'li yıllarda projenin başlamasıyla geçirmekte olduğu dönüşümü ele alıyor. Sosyal aktörlerle gerçekleşen görüşmeler, belge araştırmaları ve gözlemler sonucu elde edilen verilerle öne çıkan kavramlar eşliğinde tartışılıyor. Bölüm kapsamında "Yerin ve Projenin Özellikleri" başlığı altında Sulukule'nin tarihi süreç içindeki değişimi ve bölgedeki yaşantı hakkında bilgi veriliyor. Daha sonra projenin uygulama süreci ve nitelikleri aktarılıyor. "Görüşmelerin Değerlendirilmesi" başlığı altında sosyal aktörlerle gerçekleştirilen görüşmeler tartışılıyor. Daha sonra Sulukule Projesi "Modernlik, Kapitalizm ve Koruma" kavramları ışığında Tarihi Yarımada'da yarattığı dönüşüm bağlamında inceleniyor.

3.1 Yerin ve Projenin Özellikleri

Bölüm kapsamında öncelikle Sulukule'nin yerleşim olarak özelliklerinden, tarihi süreçte geçirdiği değişimlerden ve alandaki yaşantıdan bahsedilecektir. Ardından Sulukule Yenileme Projesi'nin özellikleri aktarılacaktır. Sulukule'de ve Taşoluk'ta yaratılan yeni yaşantı değerlendirilecektir.

Yerin özellikleri

Proje gerçekleştirilmeden önce Sulukule'de yaşayanların tamamına yakını Roman'dı. Romanların İstanbul'a, 1054 yılında Doğu Roma İmparatorluğu döneminde Hindistan'dan geldikleri düşünülmektedir. Ortodoks kilisesi Romanları

falcılık ve sihirbazlık yaptıkları gerekçesiyle suçlayınca, kara surları dışında yaşamaya başlamışlardır. 1453 yılında kentin Osmanlı idaresine geçmesiyle birlikte (şehri canlandırmak için insanların kente davet edilmesi ile paralel) Romanlar Ayvansaray'da Lonca Mahallesi'ne ve Sulukule'ye yerleşmiştir. Sulukule bu tarihten itibaren müziği ile ön plana çıkmıştır. Sulukule'li Müslüman Romanlar sarayın mehter takımını kurmuştur. Kentin tarihindeki 1950'ler, 1980'ler, 1990'ler ve 2000'lerdeki kırılmalar Sulukule'yi de etkilemiştir. 1950'lerde Adnan Menderes döneminde Tarihi Yarımada'daki yıkım ve yol açma çalışmaları sırasında, surlarının bir bölümü ve Sulukule'nin neredeyse yarısı (yirmi dokuz ev) yıkılmıştır. Daha sonra Sulukule'deki yerleşim surlara doğru kaymış ve Haticesultan ve Neslişahsultan mahalleleri ile birleşmiştir. Sulukule'nin bugünkü sınırları oluşmuştur (EK I). 1985 yılında Sulukuleliler, Turizm Bakanlığı'na "Gösteri Evleri Projesi" ile başvurmuş ve bakanlıktan olumlu yanıt almışlardır. İlçe belediyesi onaylamadığı için yasalaşmamış olsa da "Eğlence Evleri" faaliyete geçmiştir. Eğlence evleri Romanların ziyaretçileri eğlendirdikleri müzikli eğlence mekânlarıydı. Zamanla sayıları otuz dörde çıkan eğlence evlerinde yaklaşık 3500 kişi çalışmaktaydı. Bu, mahallelinin ekonomik açıdan iyi duruma gelmesini sağlamıştır. 1990 yılında Saadettin Tantan, Emniyet Genel Müdürlüğü Teftiş Kurulu İstanbul Bölge Başkanı iken Sulukule'deki Eğlence Evleri'ne baskınlar yapılmaya başlanmıştır. 1992'de büyük bölümü kapanmıştır. Tantan'ın 1994'te Fatih Belediye Başkanı seçilmesi ile kalan birkaç tane ev de kapanmıştır. Eğlence Evleri'nin kapanması ile bölge sosyal, ekonomik ve fiziksel çevre açısından çöküntü süreci içine girmiştir (Mimarizm, 2008 Şubat 05).

Yenileme Projesi'nin gündeme geldiği 2005 yılında, Sulukule'de ağırlıklı olarak Roman topluluğu yaşamaktaydı. Kentin en yoksul kesimlerinden birinin yaşadığı, içine girilmekten çekinilen, suçla anılan, köhne yapıları olan bir yerleşimdi. Bölge halkının bir bölümü illegal işlerde çalışmaktaydı. Sulukule kendine ait kuralları olan, içerisi ile dışarısının farklı olduğu bir yer haline gelmişti. İçerden olanlar için güvenli, dışarıdan olanlar içinse tekinsizdi.

Sulukule'deki Romanlar, kente 1950'lerden itibaren göçle gelen kesimden farklıydı. Çünkü onlar İstanbul'un Osmanlılar tarafından fethinden itibaren burada yaşamaktaydı. Yaşadıkları çevreye dair güçlü aidiyet duyguları beslemekteydiler. Mahallelerinin yakın çevrelerinde ailelerine ait mezarlar vardı. Hatta bazılarının Osmanlı döneminden kalma tapuları bulunmaktaydı. Romanların Doğu Roma İmparatorluğu döneminden beri kentte yaşadıkları gerçeğinden hareketle, en eski İstanbullular olduklarını söylemek olasıdır.

Sulukule, mahalle hayatı, müzikle iç içe geçmiş halkı ve sokakla bağlantılı olan yaşamı ile kendine has özellikler barındırmaktaydı. Örneğin alanda net bir biçimde ev sahibi, kiracı ayrımı yoktu. Kiracılar, ev sahiplerinin çocukları ya da akrabalarıydı. Düşük ücretlerle alanda ikamet ediyorlardı. Para biriktirme ya da yatırım yapma gibi arzuları da yoktu. Az miktar ücret ödeyerek, bakkaldan alışveriş etmeleri mümkündü. Herkes birbirini tanımaktaydı, kendilerine ait bir dayanışmaları vardı. Kiracı olarak dışarıdan gelecek kişilerin dahi mahalleye uyum özelliği aranmakta ve evler mahalleden olmayanlara satılmamaktaydı. Mahallelinin yoğun bir şekilde sokak kullanımı söz konusuydu. Sokakta gerçekleşen düğünler ve herkesin sokağa masasını çıkararak birlikte yenilen yemekler gibi ortak aktiviteleri vardı. Sulukule'deki konutlar 3-4 evin bir araya gelerek oluşturduğu, ortasında açık bir avlunun bulunduğu bir sistemdi. Konutların şekli ve bir araya geliş özellikleri de bu yaşantı ile uyumluydu. Bu evlerde yaşayanlar birbirlerinin akrabası olduğundan, ortak kullanılan avlu sorun teşkil etmiyordu[43].

Projenin özellikleri

Tarihi Yarımada'da "kentsel dönüşüm ve yenileme uygulamaları" için belirlenmiş on üç alandan biri[44] olan Sulukule, uygulanan ilk projedir. Gerçekleşen uygulama Sulukule'nin bir bölümünü kapsamaktadır. Etaplar halinde Sulukule'de Romanların yaşamakta oldukları diğer bölgelerde de dönüşüm projeleri uygulanacaktır. Tarihi Yarımada'da ilk uygulanan mahalle ölçeğindeki proje UNESCO destekli Fener – Balat Projesi'dir. BİMTAŞ - İMP'nın Müze-Kent Projesi kapsamında projelendirdiği Süleymaniye Projesi hazırlanmış olsa da uygulanmamıştır. Deprem Odaklı Kentsel Dönüşüm Projelerinin İstanbul'daki ilk uygulaması olan Zeytinburnu'nda uzun zamandan beri çalışmalar sürmektedir. Fatih İlçesi'nde uygulamalar başlamasa da, ilçe tıpkı Zeytinburnu gibi bu projeler için seçilmiş pilot bölgedir. Sulukule gibi İstanbul'da sürdürülen diğer bir Yenileme Projesi Tarlabaşı'ndadır. Sulukule Tarihi Yarımada'da gerçekleştirilecek on üç alanda yenileme projesinin ilki olmasıyla bundan sonraki uygulamalara örnek teşkil edebilecektir.

Sulukule Projesi 2005 yılında çıkartılan, 5366 sayılı "Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında

[43] Alanda yer alan konutların tipolojik yapıları ile yapılmış bir çalışma söz konusudur (Kıyak İlgin, 2011; Kıyak İlgin, 2010a, 2010b).

[44] Bu on üç alan: Hatice Sultan ve Neslişah Mahalleleri (Sulukule); Fener-Balat Semtleri Sahil Kesimi; Ayvansaray Türk Mahallesi ve yakın çevresi; Zeyrek Bölgesi; İstanbul Karasurları – Sur Boyu, Ereğli Mahallesi; Marmara Sahil Şeridi; Hüsambey, Kırmasti, Kırkçeşme Mahalleleri; Davutpaşa Mahallesi Hekimoğlu Ali Paşa ve Davutpaşa Camileri; Mimar Sinan Mahallesi; Darüşşafaka Lisesi ve Çevresi; Molla Aşkı Mahallesi Haliç Sahili'dir (Fatih Belediyesi, 2009b, 21).

Kanun"a dayanan ilk uygulamadır[45] (Özden, 2008, 92). Bunun yanı sıra 2005 yılında değiştirilen Belediye Kanunu ve 2004 yılında değiştirilen Toplu Konut Yasası'na bağlı olarak yürütülmektedir. Kanunlara dayanarak, yetkileri arttırılmış belediye ile TOKİ tarafında finanse edilerek uygulanmaktadır (Kuyucu, 2008, 49). Sulukule, Fatih Belediyesi'nin Meclis kararı ile "Yenileme Alanı" ilan edilmiştir. Karar aynı yıl İstanbul Büyükşehir Belediyesi ardından Bakanlar Kurulu tarafından onaylanmış ve Resmi Gazete'de yayınlanmıştır (Fatih Belediyesi, 2009b). Süreç İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Fatih Belediyesi ve TOKİ arasında imzalanan protokol çerçevesinde yürütülmektedir (Yeni Asya, 2006, 15 Temmuz)[46]. Projenin tamamlanmasına ve kura çekimlerine az bir zaman kala projenin ve 5366 Sayılı Kanun'un aleyhine açılan dava 2012 yılında sonuçlanmış ve iptalleri yönünde karar çıkmıştır. Karara rağmen Sulukule'deki inşaatlar devam etmiştir. Karara itiraz hakkı söz konusudur.

Uygulama öncesi Sulukule'de 15 anıt eser, 63 nitelikli yapı tespit edilmiştir. Alandaki yapıların büyük bölümünün yıkılmasının ardından inşaatlar başlamıştır. Proje kapsamında 620 konut, 45 işyeri yapılmaktadır (Sözen, 2010, Temmuz). İlk etapta 577 konut, 24 derslikli lise, spor salonu, kütüphane, cami ve şadırvan; ikinci etapta 43 konut, 24 derslikli ilköğretim okulu, kreş, kütüphane, cami, şadırvan ve ticaret merkezi inşa edilmektedir (Haber 34, 2009, 13 Ağustos). Projede 60, 85, 95 ve 120 m^2 arasında değişen 17 tip daire bulunmaktadır (Tüm Gazeteler, 2008, 29 Ocak). Konutlar dışarıdan bakıldığında villa gibi görünmelerine karşılık, içleri apartman düzenindedir (Türkiye Gazetesi, 2010, 6 Mayıs).

Sulukule'de yeni yapılacak konutlarda ev sahibi olmayı sürdüreceklerle anlaşmalar yapılmış, kiracılar ise alanın oldukça uzağındaki Arnavurtköy, Taşoluk'taki TOKİ konutlarına taşınmıştır. Kiracıların neredeyse tamamı Taşoluk'taki konutlarını devrederek Sulukule'nin çevresindeki mahallelere yerleşmişlerdir. Apartman yaşamına alışkın olmamaları, Romanların iş çevresi olan kent merkezine uzak olması ve onlara yüksek gelen aidatlar, bu memnuniyetsizliğin nedenlerindendir. Sulukule'deki ev sahipleri de evlerini devrederek kiracılar gibi Sulukule'nin yakın çevresindeki mahallelere yerleşmişlerdir. Daha fazla gelir elde etme isteğine dayanan büyük çaplı bir mülkiyet dönüşümü yaşanmıştır (Şekil 3.1).

[45] Kanun sit alanlarında uygulanacak yenileme projeleri için özel olarak çıkartılmıştır.

[46] Sulukule için hazırlanan protokolün imza törenine Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş, TOKİ (Başbakanlık Toplu Konut İdaresi) Başkan Vekili Erdoğan Bayraktar ile Fatih Belediye Başkanı Mustafa Demir katılmıştır (Baştakar, 2006, 14 Temmuz).



Tarihi Yarımada içindeki konumu



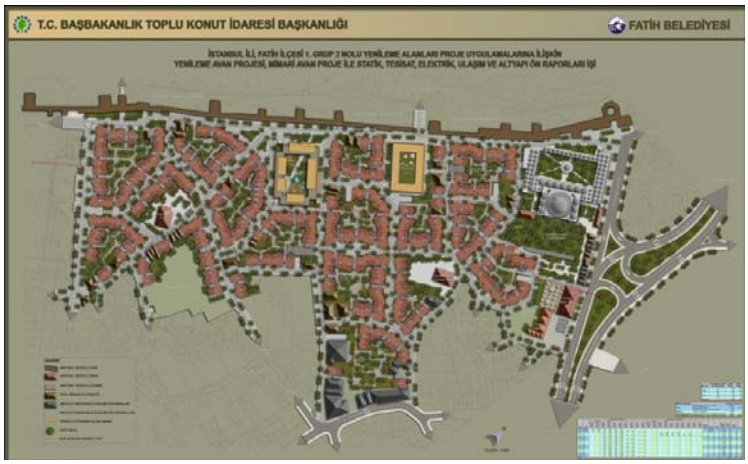
Yakın çevresi



Sulukule'nin eski sokak dokusu



Sulukule'deki eski yapılar



Sulukule'nin yeni vaziyet planı



Yeni yapıların modeli

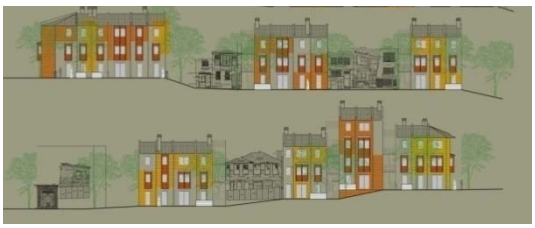
Şekil 3.1 : Sulukule ve Taşoluk ile ilgili görseller.



Sokak dokusundan detay



Sokak dokusu



Siluet; eski ve yeni yapıların ilişkisi



Konut planlarından örnekler



Sulukule'deki yeni yapıların surla ilişkisi



Sulukule'deki inşaat süreci



Taşoluk'taki doku



Taşoluk'taki konutlar

Şekil 3.1 (devam): Sulukule ve Taşoluk ile ilgili görseller.

Yazılı basında Belediye Meclis üyeleri ile ilişkileri olan kişilerin ve medyatik isimlerin Sulukule'de konut sahibi oldukları yönünde haberler çıkmıştır. Üst gelir grubunun, alt gelir grubunun yerine geçmesi, toplumsal ayrışmayı belirginleştirmiştir. Sulukule Projesi ile öncelikle kiracı, ev sahibi ayrımının olmadığı bölgede bu sosyal ilişki bozulmuş ve mülkiyet devri ile bu ilişki tamamen ortadan kalkmıştır.

Yeni projede Sulukule'nin özgün sokak dokusunda, mimari yapısından yararlanılmamıştır. Yapılar niteliksiz olarak değerlendirilmiş; yaşantı, insanlar, açık kapalı mekân kullanımı, tipolojik özellikler değerlendirilmemiştir. Yeni konutlar eskilerine göre büyüktür. Sur koruma bandında yer alan 1-2 katlı yapıların yerini, 3-4 katlı yapılar almıştır. Otel gibi büyük boyutlu yapılar, orijinal sokak dokusuna uygun değildir. Arkeolojik dokunun gözetilmediği yönünde de eleştiriler söz konusudur.

5366 Sayılı Kanun ile belediyelerin yetkileri artmıştır. Belediyeler, bir alanı yenileme alanı ilan edip bakanlar kurulu onayının ardından, hukuki engele maruz kalmadan projeyi uygulayabilmektedir. Bu projeler noktasal girişimler olarak, birbirlerinden ayrı olarak yürütülmektedir[47]. İBB, Fatih Belediyesi, Merkezi hükümet ve TOKİ güçlü bir inisiyatif ortaya koymuştur. 2000'li yıllar, uygulamaların gerçekleşmesi ve tüm engellerin kaldırılması adına özel kanunların çıkarıldığı, yetkileri arttırılan devlet kurumlarının rol aldığı, kararların vakit kaybedilmeden eşgüdüm içinde alındığı ve yetkilerin en üst seviyede olduğu bir dönemdir. Sulukule'de siyasal iktidar uygulama alanını belirlemiş, projeyi şekillendirmiş, süreci yönlendirmiş ve acele kamulaştırma kararı ile hızlandırmıştır.

Öte yandan Sulukule Yenileme Projesi kentsel muhalefete uğramış, ulusal ve uluslararası kamuoyunun tepkisini çekmiştir. Başta Mimarlar Odası olmak üzere, akademisyenler, (Sulukule Platformu gibi) sivil toplum kuruluşları ve UNESCO yetkilileri tarafından uygulamanın durdurulması ya da revizyona gidilmesine çalışılmıştır. Konu Avrupa Parlamentosu'nda da gündeme gelmiştir. STOP (Sınır Tanımayan Otonom Plancılar) ve Sulukule Atölyesi Planları gibi projeye alternatif planlar üretilmiştir. Bunların değerlendirileceği yönünde çıkan haberlere rağmen; süreç ve proje küçük revizyonlarla ilk başta belirlendiği şekliyle yürütülmüştür. Oluşan güçlü sivil dayanışma ve mahkemenin durdurma kararı, bir bakıma yönetimin her şeyi gerçekleştirebileceği şeklindeki duruşuna bir meydan okuma olmuştur. Süreçte TOKİ ve Fatih Belediyesi yıpranmıştır. Uygulamanın son

[47] Özden'e göre bu kanunun, 2008 yılında Tarihi Yarımada'nın tek elden yürütülmesi amacıyla iki ilçenin birleştirilme kararıyla çelişmektedir. Tarihi Yarımada'nın bütüncül planlama hedefini zayıflatmaktadır (Özden, 2008, 92). Kanunun anayasaya aykırı hükümler içerdiği şeklinde de eleştiriler söz konusudur (X. Dönem Çalışma Raporu, 2010, 261). Kentsel dönüşüm sürecinde, yerel ve merkezi yönetim sürecin en önemli aktörleridir.

aşamasında projenin iptali yönündeki mahkeme kararı, bundan sonraki uygulamalar için emsal teşkil etmektedir. Yerel ve merkezi yönetimin bundan sonra mahalle ölçeğindeki kentsel dönüşüm uygulamalarında, sergileyecekleri tavır konusunda Sulukule'de yaşanan süreci göz önünde bulunduracakları öngörülebilir.

3.2 Görüşmelerin Değerlendirilmesi

Sulukule Projesi ile ilgili görüşme yapılan kişiler Erbatur Çavuşoğlu, Murat Cemal Yalçıntan, Aslı Kıyak İlgin, Mücella Yapıcı ve İclal Dinçer'dir. Murat Cemal Yalçıntan, Erbatur Çavuşoğlu (şehir plancıları olarak) akademisyen kimliklerinden ve Sulukule Projesi'ne alternatif olarak hazırlanan STOP ve Sulukule Atölyesi Projelerinin yürütücüleri olduklarından; (Mimar) Aslı Kıyak İlgin Sulukule Platformu üyesi olduğundan; (Mimar) Mücella Yapıcı Mimarlar Odası çalışanı olduğundan, kentsel dönüşümle ilgili yayınlarından ve Yenileme Kurulu'nun yedek üyesi olduğundan; İclal Dinçer ise (şehir plancısı olarak) akademisyen kimliğinden, Yenileme Kurulu'nun eski dönem üyesi olmasından ve "Tarihi Yarımada Yönetim Planı"nı hazırlayan ekibin üyesi olması dolayısıyla görüşme yapılan kişilerdir (EK F.3 – F.4 – F.5 – F.6 – F.7).

Görüşmelerde, Sulukule Projesi'ni ve yaşanan süreci değerlendirmeleri istenmiştir (EK E.3). Sosyal aktörlerle gerçekleşen görüşmelerde öncelikli olarak projenin kamuoyunda bu derece muhalefet görmesinin nedeni sorulmuştur. Tümünün üzerinde birleştikleri nokta burada yaşayanların "zorla kamulaştırma" tehdidiyle ya da "kentsel ranttan pay vermek" yoluyla, alandan uzaklaştırılmalarıdır. Mülkiyet değişimi, sürecin eleştirilen yönlerindendir. Mülkiyet değişimi hem Sulukule'de hem de Taşoluk'taki TOKİ konutlarında yaşanmıştır. Sonuçta Sulukuleliler eski mahallelerinin yakın çevresindeki mahallelerde yaşamaya başlamıştır. Görüşme yapılan kişiler buradaki insanların farklı bir sosyal yaşantı içinde olduklarını verdikleri örneklerle dile getirmişlerdir. Bakkaldan 50 kuruşa ya da veresiye alışveriş yapmak; elde ettikleri geliri hemen aynı gün içinde bitirmek; yıkımların hemen ardından çalıp oynamak; bir ailenin acil ihtiyaç listesinde darbukanın olması gibi örnekler üzerinden Sulukuleli Romanların yaşamlarını ve dünyaya bakışlarını ortaya koymaya çalışmışlardır. Buradaki insanların devletle, belediye ile sorunları olduğunu, bu yüzden de belediyenin şartlarını kabul etmek zorunda kaldıklarını; dilekçe yazmak ya da ortak hareket etmek gibi modern döneme ait araçlarının olmadığını belirtmişlerdir. TOKİ konutlarında öngörülen apartman yaşamını, konut sahibi olmak için uzun yıllara dayanan taksitleri, yüksek apartman aidatlarını eleştirmişlerdir.

Kısacası görüşme yapılanların eleştirdikleri en önemli nokta Sulukulelilere Sulukule'de yaşama şansı verilmemiş olmasıdır.

Görüşme yapılan kişilerden projenin temel motivasyonlarını değerlendirmeleri istenmiştir. Projenin temel motivasyonları Kıyak İlgin'e göre buradaki yapıların köhne olması; depreme karşı dayanıksız olması ve burada fuhuş, hapçılık gibi suç unsurların olmasıdır. Yalçıntan'a göre bunlar modern kent; rant; suçu temizlemek - suçtan arındırmaktır. Çavuşoğlu'na göre ise bu motivasyonlar etnik ayrımcılık, hatta ırkçılık, temizlik ve para, rant beklentisidir. Aslında bunlar tüm görüşmeye katılanlar için projenin ortak motivasyonları olarak ifade edilmektedir. Bu motivasyonlar: yapıların niteliksiz olması; bunları modernleştirmek ve Sulukulelilere daha iyi bir yaşam sunmak için TOKİ konutlarının yapılması; mahallenin suçtan arındırılması gerektiği; açıkça dile getirilemese de rant kazanma isteği ile bağlantılıdır.

Görüşmeye katılanlar bunun dışındaki tüm söylemlerin örneğin depreme karşı dayanıksızlık, kente turistleri çekme, "Osmanlı Mahallesi" yaratma gibi unsurların tamamen bir kılıf ve projenin meşruiyetini sağlamak için bir araç olduğunu düşünmektedir. Yapıcı, İstanbul'daki kentsel dönüşüm projelerinin tarihini anlatarak başladığı konuşmasında depremin bu projelerin meşruiyetini sağlamak için kullanılmasını kronolojik bir sıra ile aktarmıştır. Kıyak İlgin ise Sulukule'de yıkılan 1-2 katlı yapıların yerine, projenin yanında yer alan 5-6 katlı apartmanların depreme karşı daha dayanıksız olduğunu belirterek depreme karşı dayanımın sağlanması sözlerini, samimiyetsiz bulduğunu belirtmiştir. Deprem, Yapıcı ve Kıyak İlgin ile yapılan görüşmeler dışında, görüşülen kişiler tarafından gündeme getirilse de, hiçbir görüşmede Sulukule'nin turistik hale gelmesi ve gazete makalelerinde Belediye Başkanı Demir'in ifade ettiği Osmanlı Mahallesi yaratma fikri gündeme gelmemiştir. Görüşmeye katılanlara bu konudaki yorumları özellikle sorulmuştur. Dinçer ve Yalçıntan bunların Sulukule üzerinden en son tartışılabilecek konular olduklarını belirtmiştir. Görüşmeye katılanlar net bir biçimde Sulukulelilerin olmadığı bir Sulukule'nin, bundan hareketle de yapay bir Tarihi Yarımada'nın turistler için ilgi çekici değil de, sahte ve yanıltıcı olacağını; mekânın ruhunu kaybedeceğini belirtmişlerdir.

Sulukule'de olduğu gündeme gelen arkeolojik doku ise belirsizdir. İstanbul Arkeoloji Müzesi'nden Müdür Yardımcısı Asal, Sulukule'de arkeolojik doku ile karşılaşılmadığını, burada sadece mezarlara rastlandığını belirtmiştir (Asal, 2011). Kıyak İlgin ise mahallenin Sulukule olarak anılmasında da etkili olan, kentin içine su getiren kanalların alanda yer aldığını söylemiştir. Yazılı tarihi dokümanlardan, buradaki su kanalları ile ilgili yaptıkları araştırmadan bahsetmiştir. Yapıcı burada

yaşayanlardan, bu kanallardan girerek Ayvansaray'da gün yüzüne çıktıklarını anlatan hikâyeler dinlediklerini dile getirmiştir. Alanla ilgili yayınlanan bazı fotoğraflarda da bir bölümü toprak altından olan kemerlere ait görüntüler yer almaktadır. Burada ilgi çekici olan İstanbul'da bir alanda kazı yapılmadığı sürece, olası arkeolojik doku ile ilgili bir çalışmanın yapılmamasıdır. İnşaat çalışması sırasında tesadüf eseri bir buluntu ile karşılaşıldığında Arkeoloji Müzesi davet edilmektedir (Asal, 2011). Sulukule'de de inşaat ve arkeolojik çalışmalar bir arada ve parsel bazında yürütülmüştür. Burada hakim görüş, Sulukule'deki inşaat sürecinin durdurulmaması ya da yavaşlatılmaması adına alanda yer alan arkeolojik dokunun yok sayıldığıdır. Zaten çalışmalar parsel bazında yürütüldüğünden varsa bile arkeolojik dokunun bütünü hakkında yorum yapmak mümkün olmayacaktır.

3.3 Öne Çıkan Kavramlar

Sulukule, üzerinde tartışılan ve farklı kesimden aktörlerin sürece dahil olduğu bir projedir. Bu, farklı ve geniş bir alandaki bilgiye ulaşmak açısından kolaylık sağlamaktadır. Sulukule ile ilgili ulusal basında çıkmış 1.000'e yakın gazete haberi vardır (Tüm Gazeteler). Yönetimin konuyla ilgili görüşleri gazete, televizyon, internet gibi popüler medyanın yayınlarında geniş bir şekilde yer almaktadır.

Bunlara ek olarak sürece muhalif tavır sergileyen Mimarlar Odası'nın yayınları ve Sulukule Platformu'nun web sayfasındaki yayınları söz konusudur. Sulukule Projesi ile ilgili fazla sayıda yazılı dokümanın ve sosyal aktörün olmasının olumlu yanı bilgiye erişme kolaylığı; olumsuz yanı ise fazla bilginin içinde kaybolma olasılığıdır. Bilgi fazlalığı dolayısıyla seçici olunması ve incelenen konu üzerinde yoğunlaşılması gerekmiştir. Çalışmada incelenen Tarihi Yarımada'daki dönüşüm olgusu olduğundan bu yönde bilgi toplanmıştır. Sulukule'de yaşanan sürecin olumlu ya da olumsuz yönlerinin ortaya konmasına, problem alanları için çözüm alternatifleri üretilmesine ya da bundan sonraki uygulamalar için öneriler geliştirilmesine çalışılmamıştır.

Sulukule Yenileme Projesi'nin inceleneceği bölümde dokümanların incelenmesi, sosyal aktörlerle derinlemesine görüşmeler ve gözlemlere dayanan karma bir metot uygulanmıştır. Çalışma kapsamında öncelikle yazılı dokümanlar incelenmiştir. Bu veriler proje alanının tarihi dönemde geçirdiği dönüşümlerin, Sulukule'deki yaşantının, yenileme projesinin alana etkilerinin ortaya konmasını sağlamıştır. Bunun yanı sıra elde edilen yazılı veriler ışığında görüşme yapılacak kişiler ve görüşme soruları belirlenmiştir.

Nitel çalışmalarda dokümanlar önemli veri kaynağı olarak kabul edilmektedir. Metinlerin deşifre edilmesi uzun zaman aldığından, konu hakkından yeterli doküman olmadığında yararlanılmaktadır (Yıldırım ve Şimşek, 2006, 187-188). Sulukule ile ilgili yeterli sayıda doküman varken görüşmelerin yapılmasının nedeni 2005 yılında başlayan sürecin uzun olması, verilerin güvenilirliklerinden emin olunamaması ve projenin on dokuz defa revize edilmesi nedeniyle kişilerin görüşlerinin değişmiş olabilme ihtimalidir (İhlas Haber, 2009, 19 Mart). Çalışma kapsamında ses kayıtlarının alındığı görüşmelerin ardından, kayıtlar deşifre edilmiş ve görüşmelerde ön plana çıkan kavramlar tablolaştırılmıştır (Çizelge G.3 – G.4 – G.5 – G.6 – G.7) Farklı sosyal aktörlerin metinleri üzerinde yapılan çalışma sonucu, birbirleri ile ilişkili olduğu düşünülen kavramlar "Sulukule Yenileme Projesi / Temalar" başlığı altında gruplanmıştır (Çizelge 3.1 – 3.2). Belirlenen kavramlar diğer dokümanlardan ve gözlemlerden elde edilen verilerle birlikte yorumlanmıştır (Çizelge 3.3). Görüşmelerde aynı araştırmacı, benzer soruları, belli bir amaca ulaşmak için sorduğundan ve görüşmelerin deşifre edilmiş metinleri görüşülen kişilerin onayının alınmasıyla kullanıldığından, diğer bir değişle doğruluklarından emin olunduğundan kavramların elde edilmesinde öncelikle görüşmelerden yararlanılmıştır. İkincil veri kaynakları olan yazılı dokümanlar, geniş bir yelpazede yer alan sosyal aktörlerin söylemlerine ulaşılması ve elde edilen verilerin karşılaştırılması için kullanılmıştır.

Çalışma kapsamında düzinelerce "kod"a ulaşılmıştır. Bu kodlar arasından Sulukule'deki dönüşümü örneklemek adına seçilenler bir araya getirilmiştir. Bölüm kapsamında "Modernlik, Kapitalizm ve Koruma" Kavramı başlıkları altında tartışılmıştır. Gerçekleştirilen alternatif kent okuması ile Tarihi Yarımada'nın ve Sulukule'nin dönüşümünde etkili olan tüm kavramların tartışıldığı iddia edilmemektedir. Burada alternatif bir yorum yapılması amaçlanmıştır. Kavramlar üzerinden, siyasal iktidarın zihniyet dünyasını tartışmak hedeflenmiştir.

"Modernlik" Kavramı altında Sulukule'de yaşanan fiziksel çevreyi ve insanları kapsayan soylulaştırma ve temizleme süreci tartışılmıştır. Kapitalizm Kavramı altında uygulamayı gerçekleştiren siyasal iktidarın sermayenin hareketliliğin sağlamaktaki rolü ve proje kapsamında gerçekleşen mülkiyet dönüşümü incelenmiştir. "Koruma" Kavramı altında korumanın, koruma kadar bozulmanın da aracı olabileceğine dikkat çekilmiş ve Tarihi Yarımada'da gerçekleştirilen turistikleştirme, müzeleştirme etkinliklerinin alana etkileri ve tarihselci anlayışla oluşturulan çevrelerin sundukları tarihsellik tartışılmıştır.

Çizelge 3.1 : Sulukule Yenileme Projesi / Temalar – 1.

MODERNLİK KAVRAMI		
SUÇU TEMİZLEMEK (temel motivasyon)	SOYLULAŞTIRMA	**MODERNLEŞME** (temel motivasyon)
• Etnik ayrımcılık • Irkçılık • Suçu çözmek gerekli, yapılan uygulama suçu ötelemek • Korku • Nefret • Suçu temizlemek • Fuhuş, hapçılık var • Suç unsurunu söylemlere yansıtarak, ötekileştirme • İnsanların kentin tarihi bölgelerini ele geçirmişler şeklinde tanımlanmaları • İnsanların tarihten, kültürden anlamaz, burada ne işleri var şeklinde ifade edilmeleri • Bu kişilerin alanın temizlenmesinde, temiz pak olmasında engel olarak görülmeleri • Güvenlik / Kapalı siteler	• Yerinden etme • İnsanları bulundukları çevreden uzaklaştırmak • Kullanıcıların değişmesi • İnsanların iş alanlarından uzakta bir ortam • Proje sürecinin orada yaşanlara uygun olmaması • Projenin üçüncü şahısların katılımına açık olması / Mülkiyet dönüşümü • Dışarıdan gelen yatırımcıların proje sürecine dahil edilmesi • Projenin Sulukuleliler için yapılmış olmaması • Değişen “kamu yararı” kavramı • Kamulaştırmanın kamu yararı için değil, insanların yerlerinden edilmeleri için kullanılması • Soylulaştırma • Dönüşüm / Mülkiyetin dönüşümü • Yenilemenin, soylulaştırma ya da gentrifikasyon için kolaylıklar sağlaması • İnsanların mülksüzleşmesi, yoksulluğu daha da artması, kent dışına itilmeleri • Yatırımcı profilinin değişmesi • İnsanların yerlerinden edilmeleri / sürülmeleri	• Modern kentli apartman yaşamı • Kentin merkezini yenilemek • Modern görünümlü yer • Modern şehirciliğin öğeleri • Çağdaşlaştırmak • Modernleştirmek • Yenilemek • İyileştirmek • Modern bir hayat kurmak • Evlerin “müştemilat” şeklinde tanımlanması • Köhne • “Şu anda kırık dökük yerlerde yaşıyorsunuz” • Sulukule’deki yapıların modern çizgiler taşıdığı • “Deprem” söyleminin bahane olarak kullanılması • Depreme dayanıksız • “Deprem korkusu” • Depreme dayanıklı hale getirmek (kılıf)

Çizelge 3.2 : Sulukule Yenileme Projesi / Temalar – 2.

KAPİTALİZM KAVRAMI	**KORUMA KAVRAMI**	
RANT KAZANMAK (temel motivasyon)	TURİZM (Araç)	OSMANLI HAYALİ (Araç)
• Rant kazanmak • Kentin merkezini ranta açmak • Rant (farklı aktörlerin baskısıyla oluşan rant) • Yatırım olarak görme • Spekülasyonlarla mülkiyet dönüşümünün tetiklenmesi • Amaç hızlı para kazanmak. Bunun içinde hızlı dönüştürmenin gerekliliği • Belediyenin daha düşük kamulaştırma bedeli vermek için tescilli evlere "enkaz" demesi • Mülkiyet dönüşümü (Alan, yenileme alanı ilan edilmeden bunun bilinmesi) • Sulukulelilere kentsel ranttan pay alma imkanın sunulması • Kentsel mekânın sermaye birikim aracı haline gelmesi • Metalaşması • Her şeyin satılabilir, pazarlanabilir, üzerinden kar edilebilir bir hale gelmesi • Gayrimenkul fiyatlarının artması	• Turizm öne sürülerek yıkımların gerekleşmesi (Turizmin araç olarak kullanılması) • Yıkımların Sulukule'nin adının duyulmasına ve insanların buraya gelmelerine neden olması • Başkalarının acıları üzerinden turistik hatıra biriktirmek • Tarihi Yarımada'da gerçekleşen inşaatların temel motivasyonu, turizm • Mahalle dokusunu, tarihini, mekânın ruhunu, her şeyini kaybediyor. • Buralar herhangi bir yer oluyor. • Tarihin, kültürün hiçbir değeri kalmıyor. • Dünyanın her yerinde görebilecek, geçmişi olmayan, tadı, müziği, kokusu, ruhu olmayan yapay mekânlara dönüşme • Tarih kültür kaybediliyor, yerine konan şey tatmin edici değil • Kent belleğinin temizlenmesi, yeni bir bellek yaratılması • Sulukule'ye turistin gitmesi için bir şey kalmadı • Buradaki profilin kentin turistik hale gelmesinde engel olarak görülmesi • Turistlerin, insanların yerinden edilme uygulamasını görmek için Sulukule'ye gidiyor oluşu	• Osmanlı tahayyülü yaratmak (kılıf) • Projenin tepki çekmesini önlemek için Osmanlı'ya referans verme • Osmanlı Mahallesi söyleminin artık kullanılmıyor oluşu • "Osmanlı Mahallesi" söyleminin Fatih'te oy veren kesimin hoşuna gitmesi (siyaset manevraları) • "Osmanlı"nın araçsallaştırılarak kullanılması • "Kervansaray Oteli" / Osmanlı'nın projenin takdir görmesi için kullanılması • "Osmanlı kenti yaratmak" mümkün değil • Yalancı cepheler üretmek • Hem doğru mimarlık değil; hem de tarihe ve geçmişe saygısızlık • Yalan söylemek • Geçmişi ve geleceği yanıltmak • Sahtekârlık • Osmanlı Mahallesi'nin başka projeler için geçerli olduğu

Çizelge 3.3 : Sulukule Yenileme Projesi / Tartışma konuları.

MODERNLİK	KAPİTALİZM	KORUMA	SOSYAL AKTÖRLER							
Merkezi Alanlardaki Değişim (Terk edilme, konutların kötüleşmesi, kiraların düşmesi, alt gelir grubunun yerleşmesi)			Yerel Yönetim	Merkezi Yönetim	TOKİ		Sulukuleliler			
Cazibe Kazanma (Ulaşım olanaklarının fazlalığı, mülkiyet devrinin problemsiz oluşu)										
Soylulaştırma (fiziksel şartlarda iyileşme; sosyo – ekonomik seviyede artış)										
Yerinden Edilme										
	Temizlik (Suçun, niteliksiz yapıların, insanların)									
Zorlama										
Suç – Marjinal İşler										
Niteliksiz Çevre (Niteliksiz yapılar, sağlıksız yaşam ortamı, depremedayanıksızlık)										
Kutuplaşma, Ayrışma										
	“Yıkarak Yapmak”									
Modern TOKİ Konutları										
Uyum Sorunları										
Acele Kamulaştırma										
	Rant Kazanma									
	Mülkiyet Dönüşümü									
	Dönüşüm Baskısı (rant getirisi yüksek yerlerde)									
“Marka Kent”, “Dünya Kenti” (Satış amacına yönelik)										
		Bellek (Belleğin temizlenmesi – yaratımı)				Yenileme Kurulu	Sulukule Platformu		Meslek Odaları	Uluslararası Kuruluşlar
		Turizm								
		Gösteri, Yapay Çevre, Suni Dekor								
	Tarihselcilik (Popülist yaklaşım)									
		Nostalji, Geçmişin estetize edilmesi								
		Osmanlı _Selçuklu Mimarisi								
		“Osmanlı Mahallesi”, “Türk Evi”								
		Muhafazakârlık, İdeolojik Mesaj								
	Alandan Ayrılma (İş kollarının ayrılması)									
		Müze - Kent Projeleri								
		Arkeolojik Doku (Önem vermeme)								

3.3.1 Modernlik kavramı ve Sulukule Yenileme Projesi

Bölüm kapsamında Sulukule Yenileme Projesi örneği üzerinden modern ve gelenekselin ilişkisi sorgulanmaktadır. "Modern Kavramı" ile gerçekleştirilen uygulamaların kentler üzerindeki etkileri değerlendirilmektedir. Kavramın kentsel dönüşüm projelerindeki ele alınışının yarattığı etki tartışılmaktadır. Modernleşme şeklinde ifade edilen uygulamalar üzerinden yaşanan soylulaştırma ve temizleme süreçlerine bakılmaktadır.

Modernlik ve kent

Kentler zaman içinde büyürken, merkezde kalan geleneksel dokunun zamanla terk edilmesi, konutların kötüleşmesi, kiraların düşmesi ve alana daha alt gelir grubunun yerleşmesi olasıdır. Bu bölgelerde zamanla suç unsuru da artabilmektedir (Yılmaz, 2006, 50). Bu alanların kent merkezinde yer almaları, ulaşım olanaklarının fazlalığı, alt gelir seviyesindekilerin yaşaması ve mülkiyet açısından sorunlu olmaları, cazip alanlar haline gelmelerine neden olabilmektedir. Kent merkezindeki, köhneleşmekte olan, dar gelirlilerin yaşadığı konut alanlarına zamanla orta ve üst sınıfın yerleşmesi gözlemlenen bir olgudur. Yeni gelenlerin daha yüksek sosyo-ekonomik seviyeye sahip olmaları ve mahallenin fiziksel şartlarda iyileşmelerin gözlenmesi şeklinde iki şarta bağlı olarak gerçekleşen süreç "Soylulaştırma"[48] şeklinde ifade edilmektedir (Behar ve İslam (der.), 2006, XIII; İslam ve Ciravoğlu, 2006, 37).

Soylulaştırmanın ilk örnekleri 50'li ve 60'lı yıllarda Londra ve New York gibi metropollerde yaşanmıştır (İslam ve Ciravoğlu, 2006, 37). İşçi sınıfın kent merkezindeki çalışma ve yaşama koşullarını kaybetmesi ve seçkinlerin kent merkezine yerleşmek istemesine bağlı olarak yaşanmıştır. Kentlerde finans, iletişim ve üretim hizmetleri ağırlık kazanırken, bu sektörlerde çalışanların kent merkezinde yaşamak istemesi, sürecin itici gücüdür (Behar ve İslam (der.), 2006, XIII). Mahalle sakinlerinin yerlerini biraz da gönülsüz olarak gelenlere bıraktığı ve "yerinden edilme (displacement)" olarak adlandırılan bir süreç yaşanmaktadır (İslam ve Ciravoğlu, 2006, 37). Soylulaştırma, bölgenin gelişmesi, nitelikli konut kullanıcısının gelmesi, konutların sürekli bakımı, çevresel niteliklerin ve yaşam kalitesinin artması gibi olumlu gelişmeleri çağrıştırırken; alandan ayrılanlar için daha ziyade "yerinden edilme, belirsizliğe gitme, yalnızlık, sosyal anlamda dışlanmışlık" gibi duygusal durumları ifade etmektedir (Özden, 2008, 174).

[48] "Soylulaştırma"nın İngilizcedeki karşılığı "Gentrification"dır. "Gentrification" kavramı, "orta sınıf, aydın tabaka" anlamındaki "gentry" sözcüğünden gelmektedir. Türkçede mutenalaştırma, seçkinleştirme, burjuvalaştırma, nezihleştirme, centrifikasyon, jantileşme, kibarlaştırma gibi terimler kullanılmaktadır (İslam ve Ciravoğlu, 2006, 37-38). Soylulaştırma, "sosyo-ekonomik yenileme" şeklinde ifade edilebilir (Özden, 2008, 169)

Çöküntüye uğrayan kentsel dokudaki uygulama, mevcut dokunun tümüyle yıkılıp yerine yeni bir doku getirilmesi şeklinde uygulanabilmektedir. Bu Avrupa'da 1850'lerden itibaren konut alanlarında uygulanan bir yöntem iken, 1970'lerden itibaren kamulaştırma ve satın alma bedellerinin yüksek olması, yerlerinden çıkarılanlar için yeni yerleşim alanları temini problemi ve yaşanan sosyal sorunlar gibi nedenlerden ötürü tercih edilmemektedir (Özden, 2008, 162-166). Kentsel yenileme çalışmalarında temizlik faaliyetinin tek başına yeterli olmadığı kabul edilmektedir. Canlandırma, koruma ve yeniden geliştirme yöntemleri ile birlikte uygulanmaları tercih edilmektedir (Keleş, 2004; Özden, 2008, 160). Kentin yoksul bölgelerinin temizlenmesi, kent parçaları arasındaki ekonomik farklılıkların giderilmesi ve yerel yönetimlerin olanaklarının arttırılması şeklindeki üç adımda gerçekleşen sürecin başarılı olduğu kabul edilmektedir (Keleş, 2004).

Modernlik ve Türkiye, İstanbul, Tarihi Yarımada

İstanbul'da soylulaştırmanın ilk örnekleri 1980'li yılların başlarında Boğaz Kıyısındaki Kuzguncuk, Arnavutköy ve Ortaköy semtlerinde yaşanmıştır. İlk dalga devam ederken 1990'ların sonlarında ikinci dalga (eski şehir merkezi olan) Beyoğlu'ndaki Cihangir, Galata ve Asmalımescit mahallelerinde başlamıştır. 2000'lerde soylulaştırma şehrin en yoksul bölgelerinden olan Fener ve Balat Mahalleleri'nde[49] yaşanmıştır. İlerleyen zamanda Süleymaniye, Tarlabaşı, Tophane ve Sulukule kentsel dönüşüm projeleri ile gündeme gelmiştir (İslam, 2006, 43–58; İslam ve Ciravoğlu, 2006, 37). İstanbul'da 80'li 90'lı yıllarda kendiliğinden gerçekleşen bir süreç olan soylulaştırma, 2000'li yıllarda giderek dışarıdan müdahalelere dayanmaktadır. İstanbul'daki her soylulaştırma dalgasının farklı itici kuvvetleri vardır. İlkinde zengin çevresel değerler, ikincisinde yoğun kültür ve eğlence etkinlikleri etkili olmuştur. Üçüncüsü ise kurumsal bir yatırım projesidir[50].

İstanbul'da 2000'li yıllardaki üçüncü soylulaştırma dalgasının özelliği, kamu kurumlarının sürece kendilerinin ya da sermaye ile birlikte müdahale etmeleridir (İslam, 2006, 43–58; İslam, 2009, 276–277). Projeler sit alanları için özel çıkartılan kanuna dayanarak yürütülmektedir (Görgülü ve Görgülü, 2010, 47). Bu dönemde soylulaştırmanın, belediyelerin kentsel yenileme uygulamalarında ağırlık kazandığı belirtilebilir (Özden, 2008, 168) (Çizelge 3.4).

[49] Fener ve Balat'ta yaşanan soylulaştırma süreci, Avrupa Komisyonu tarafından finanse edilen (konutlara yönelik) rehabilitasyon programının açıklanmasından sonra gerçekleşmiştir. Uygulama başlamadan, bundan haberdar olanlar semte yerleşmeye başlamıştır (İslam, 2006, 43–58).

[50] İslam, bu dönüşümü, soylulaşmadan soylulaştırmaya geçiş olarak tanımaktadır. Kendiliğinden gelişen süreci "soylulaşma" (edilgen), dış müdahalelerle tetiklenen süreci "soylulaştırma" (etken) olarak nitelendirir (İslam, 2006, 43–58; İslam, 2009, 276–277)

Çizelge 3.4 : Soylulaştırma süreçlerinin aşamaları.

Aşamalar	Süreç	Etki
1.Aşamada	Yeni gelenler bazı konutları satın alır ve rehabilite eder.	Küçük çaplı yer değiştirme yaşanır.
2.Aşamada	Bölgelerdeki kira ve satın alma fiyatlarında değişimler olur. Yer değiştirmeler ile çıkar çatışmaları başlar.	Çatışma vardır.
3.Aşamada	Etkiler en görünür halde gelir. Fiyatlar yükselir ve yer değiştirmeler zorla gerçekleştirilmeye başlanır. Yaşam biçiminde de değişiklikler olur. Zorlama sermayenin etkisi ile gerçekleşir (Ergün, 2006, 20; Behar ve İslam (der.), 2006, 170; Güvenç, 2006, 45).	Zorlama vardır.

İstanbul'da ilk uygulanan Yenileme Projelerinden olan Sulukule ve Tarlabaşı Projeleri üçüncü aşamanın örnekleridir. İki projenin ortak özellikleri kent merkezinde olmaları, tarihi yerleşimler olmaları, turizm açısından ilgi çekici olmaları, burada alt gelir grubunun ikamet etmesi ve mülkiyet devrinin nispeten kolay gerçekleştirilebilir oluşu, mahallelerde yaşayanların marjinal işlerde uğraşması ve mahallelerin girmeye çekinilen yerler olmasıdır (Baliç, 2009, 302–303; Çavuşoğlu, 2011). İki projede de "suçun temizlenmesi" projelerin temel argümanlarından biri şeklinde sunulmuştur (Çavuşoğlu, 2011). İnsanların sağlıksız yaşamlarına dikkat çekilmiş ve yaşam koşullarının iyileştirilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Öte yandan insanların buradan uzaklaştırılmaları ile, uygulamaların insanların temizlenmesi şekline dönüştüğü belirtilebilir (Akpınar, 2008, 61; İncedayı ve diğ., 2008, 14; Keleş, 2012, 95). Uygulama sürecinde siyasal yönetim etkili olmuştur. İnsanların yaşam çevrelerinden uzaklaştırıldığı bu ve benzeri uygulamalar ile kentlerdeki toplumsal ve kültürel kutuplaşma artmakta, kentsel ayrışma daha da derinleşmektedir.

2000'li yıllarda kentin merkezi alanlarında uygulanan yenileme projeleri ile gecekondu mahallelerinde uygulanan kentsel dönüşüm projeleri arasında paralellik söz konusudur. Yönetim, eski kent merkezlerinin ve gecekondu mahallelerinin birer suç mekânı haline geldiğini ve kent için tehdit teşkil ettiklerini belirtilmektedir. Buralara eskisi gibi masumane yaklaşmamak gerektiği ve kentin geleceği için risk taşıyan unsurun ortadan kaldırılması gerektiği dile getirilmektedir. Başbakan Erdoğan'ın gecekonduları "kentte üremiş ur" şeklide tarif etmesi, söylemin gittikçe artan bir tonda dile getirildiğinin örneğidir. "Ur" şeklinde tariflenen alanlara yapılan cerrahi müdahale de onun temizlenip atılması şeklindedir (TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu [Aslan], 2007b, 246–247)[51]. Kentin merkezi alanlarında ya da

[51] Baliç, böylelikle bu mekan "sokakta halı yıkayan kadınlar, oynayan çocuklar, başörtülü kadınlar, travestiler, asılı çamaşırlar, kapı önündeki ayakkabılar, kahvede oturan kılıksız erkekler gibi görüntülerden arınmış ve temizlenmiş olur" der (Baliç, 2009, 302–303).

gecekondu mahallerinde suçun varlığı gözlenen bir durum (Yılmaz, 2006, 50) iken söylem suçun olmadığı gecekondu mahalleri için de kullanılmaktadır. Bu, suç unsurunun kentsel dönüşümü gerçekleştirmek için kullanıldığını, hatta bazı durumlarda varmış gibi davranıldığını düşündürmektedir[52]. Eski TOKİ Başkanı Erdoğan Bayraktar, İstanbul'da gerçekleşen yıkım ve yeniden yapım çalışmalarını şu şekilde ifade etmiştir:

> "…Kentsel ve deprem dönüşümünün öncelikli gündem haline getirilmesi gerektiğini söyleyen TOKİ Başkanı Erdoğan Bayraktar, "İstanbul yıktıkça güzelleşir" dedi…
>
> …Eski evlerde oturan insanlar yeni evlere taşınırken, bu boşalan evlere de fakir insanlar taşınıyor. Esas sıkıntı burada yatıyor. Onların elektriğini, suyunu kesip onları taşındırmamak lazım ki bu dönüşüm yürüsün…" (Sabah Gazetesi, 2010, 1 Ekim).

1994 yerel seçimlerinde Refah Partisi'nin çıkış yapmasında gecekondu mahallelerinde bayanların evleri tek tek dolaşarak yaptığı tanıtım çalışmalarının etkili olduğu ve bu kesimi İstanbul'u ikinci kez fethetme yönünde çağırdığı düşünüldüğünde; günümüzdeki tavır siyasal yönetimin görüşlerindeki, uygulamalarındaki değişimini yansıtmaktadır.

Yenileme Projeleri ve gecekondu bölgelerindeki dönüşüm projelerinin diğer bir özelliği projelerin "deprem" ile ilişkili olarak gündeme gelmesidir. Bu çevreler "niteliksiz yapıları, sağlıksız yaşam ortamı, deprem gibi doğal afetlere karşı dayanıksızlıkları" ile ifade edilmektedir. İstanbul'da uygulanan projelerde siyasal yönetim olası İstanbul Depremini hatırlatıp projelerin önemini buna bağlamaktadır. Örneğin, 2000'li yılların en büyük projelerinden olan Kanal İstanbul Projesi bilinen adıyla "Çılgın Proje"nin temel argümanı depremdir. Proje, depreme karşı dayanıksız olduğu belirtilen bölgelerde yaşayanların Çatalca'da sıfırdan inşa edilecek bölgeye taşınması içindir. Tarlabaşı Yenileme Projesi de "depremden ölsünler mi?" şeklinde gündeme gelmiştir (Yapıcı ve diğ. [Yapıcı], 2011, 52). Zeytinburnu Deprem Odaklı Kentsel Dönüşüm Projesi de İstanbul'da deprem argümanı ile uygulanan ilk projedir. Tarihi Yarımada'da bu projeler için belirlenmiş pilot bölge olduğundan alanda "Deprem Odaklı Kentsel Dönüşüm Projeleri" gerçekleştirilecektir. Uygulanmış olan projelerin deprem, sel gibi doğal afetler açısından dayanıklılığı ise tartışmalıdır[53] (Şekil 3.2).

---

[52] Suç ile itham etmek, insanları ve mahalleri ötekileştirmektedir. TOKİ Konut Kurultay'ında ve 2011 İstanbul Buluşmaları'nda, Sarıyer'deki gecekondu mahallelerinde yaşayanlar, mahallelerinde suç unsuru bulunmamasına rağmen, yönetimin "mahallerinde suç unsurlarının bulunduğunu" ifade etmesinden duydukları rahatsızlığı dile getirmiştir.

[53] Depremin, kentsel dönüşüm projelerinin meşruiyetini sağlamak için gündeme getirildiği savunmaktadır (Yapıcı, 2010; İncedayı ve diğ. [Yapıcı], 2008, 22; Görgülü ve Görgülü, 2010, 48; Ercan, 2007, 231). Yapıcı, dönüşüm projelerinin Müfit Gürtuna'nın belediye başkanlığı döneminde, 1999 Marmara Depremi'nden önce ilan edilen "İstanbul 2023 Vizyonel Mega Kentsel Dönüşüm

Samatya Yenileme Projesi
Betimlemesi: “proje alanının doğal, kültürel ve sosyal değerlerini koruyarak, kente kazandırmak; çağdaş, sağlıklı kent mekânları yaratmak ve kentlilerin mekânı kullanmasını sağlamak; bu mekânda yaşayan insanları koruyarak bölgede fiziksel yenileme oluşturmak”tır (Fatih Belediyesi, t.y.).

Şekil 3.2 : Tarihi Yarımada’da “Modernleşme” kavramının örneği.

Modernlik ve Sulukule Yenileme Projesi

Siyasal yönetim, Sulukule’deki mevcut yapıları “niteliksiz”; TOKİ’nin alanda ve Taşoluk’ta yaptığı yapıları ise “modern” şeklinde tanımlanmaktadır. Sulukule’de “suçu temizlemek” şeklinde ifade edilen süreç alandaki “niteliksiz yapıların yıkılması” ile başlayıp “insanların alandan temizlenmesi” şekline dönüşmüştür. Bölüm kapsamında fiziksel, sosyal ve ekonomik yapıda dönüşüme neden olan soylulaştırma ve temizle sürecinin Sulukule Projesi üzerinden ele alınışı irdelenmektedir.

Kentsel yenileme süreçlerinde sosyo-ekonomik iyileşme, fiziksel çevrenin kalitesinde artış, alanın canlanması ve burada yaşayanların yaşamlarını sürdürmeleri istenirken (Özden, 2008, 174)[54], Sulukule’de süreç sorunlu işlemiştir. Problemlerin başında Romanların sürece yeterince katılmamış olması gelmektedir (Tanyeli, 2008a). Fatih Belediye Başkanı Demir, “Sulukule’de bütün mülk sahipleri, kiracı ve işgalcilerle yüz yüze ayrıntılı görüşmelerin yapıldığını” belirtmiştir. Proje kapsamında yerel yönetim, katılımı görüşme şeklinde ele almaktadır. Ancak görüşmeler projeyi yönlendirmelerine imkân sağlayacak şekilde değil; mülkiyet dönüşümü nedeniyle gerçekleşmiştir.

Sulukule Projesi’nde “Modern”, Sulukule’deki niteliksiz şeklinde ifade edilen yapıların daha iyi hale getirilmesini ve de Taşoluk’taki yeni yapılmış binaları ve yaşamı tanımlamak için kullanılmıştır. Bu bakımdan hem sorunlu durumun, hem de olması gerekenin, yani ideal olduğu düşünülenin ifadesi olmuştur.

Sulukule’deki yapılar siyasal yönetime ait metinlerde “niteliksiz, ucube ve deprem gibi doğal afetlere karşı dayanıksız” şeklinde ifade edilmiştir. Sulukule Yenileme Projesi kapsamında “modern olmak”, bölgenin çöküntü sürecinde olması ile ilişkilidir. Proje ile burada modern bir yaşamın sunulacağı ifade edilmektedir. Sulukule ile ilgili basına yansıyan, siyasal yönetimin ifadelerinden bazıları şöyledir:

Projeleri” ile aynı olduğunu belirtir. Depremin ardından 2003 yılında, aynı projelerin “Deprem Odaklı Kentsel Dönüşüm Projeleri” adını aldığını ifade eder (Yapıcı, 2010; İncedayı ve diğ. [Yapıcı], 2008, 22).

[54] AB yerel yönetim uygulamalarında, Yerel Gündem 21’de, 1990 yılında yoksullukla mücadeleye ayrılan Dünya Kalkınma Raporu’nda katılımın önemi vurgulanmaktadır (Bakırtaş ve Köktürk, 2007, 98, 103).

> “Başbakan, Sulukule"yi "ucube" olarak niteledi ve "Ucubeden kurtulacağız" dedi. Erdoğan, karşı çıkanların projeyi görürse "Tebrik ederim, Sulukule"yi o ucube halinden kurtarıp, modern, çağdaş ama tarihi bir yer haline getirdiniz" diyeceğini iddia etti”. (Önce Vatan Gazetesi, 2008, 28 Mart)

> Fatih Belediye Başkanı Demir: “Ama bir yandan da gözlerimiz ister istemez akıl almaz bir çirkinliği, estetikten yoksunluğu, ihmalkârlığı görüyor. O canım sanat şaheserlerinin, tarihi eserlerin yanında, sağında, solunda, önünde, arkasında, hatta üstünde, içinde gecekondular, derme çatma binalar ve dahası şekilsiz, biçimsiz, plansız apartmanları görüyor gözümüz”. (Demir, 2010, 3 Temmuz)

Sulukule’de gerçekleştirilen dönüşüm projesinde “deprem riski” de üzerinde durulan konulardan biridir. Deprem de yapıların modern ve çağdaş hale getirilmesi isteği ile birlikte dile getirilmektedir. Öte yandan Çavuşoğlu, Yalçıntan, Kıyak İlgin, Yapıcı ve Dinçer’e (2011a) göre deprem projenin temel motivasyonu değildir, ancak projenin gerçekleşmesi için bir araç olarak kullanılmıştır (EK F.3 – F.4 – F.5 – F.6 - F.7)[55].

Sulukule’deki yapıların ve yaşantının modernleştirilmesi istenirken mahallenin sokakla iç içe geçmiş yaşamı, üç-dört konutun bir araya gelerek oluşturduğu yapı, düşük ücretle alışveriş etme imkânı, kiracılar ve ev sahiplerinin akraba olarak yaşadıkları sistem, çocukların sokakta oyun oynaması ve dış mekânda düğün ya da birlikte yemek yeme gibi etkinlikler de ortadan kaldırılmıştır (Şekil 3.3).

Murat Cemal Yalçıntan (2011) modernleşme isteğinin alana etkisini şu şekilde değerlendirir:

> “… Bir belediye başkanı bakıyor, kendi belediye sınırları içerisinde gayet köhnemiş bir yerleşim alanı var. Bunu modern görünümlü bir yer haline getirmek istiyor. Fakat bunu yaparken şunu unutuyorlar; orada yaşayan bir insan grubu var. O insan grubuna yönelik bir proje geliştirmek yerine orayı modern şehirciliğin neyse öğeleri, o öğeler çerçevesinde geliştirmeyi tercih ediyorlar. Şimdi bu enteresan bir motivasyon, çağdaşlaştırmak, modernleştirmek kenti, yenilemek, iyileştirmek yaşam alanlarını, şunu, bunu, v.s. Bu kötü niyetli bir motivasyon da değil. Sadece şehirciliğin çok iyi yorumlanamamasına, anlaşılamamasına bağlıyorum…”

Kiracılara ev sahibi olma imkânının sağlandığı, Taşoluk’taki TOKİ konutları da “modern yaşam mekânları” şeklinde tanımlanmıştır. Burada modern şeklinde ifade edilen, çocuk oyun alanı, okul, alışveriş birimi gibi donatılara; apartman yaşamına; banyo, mutfak gibi mekânların yer aldığı konutlara sahip olmak ve deprem gibi doğal afetlere karşı dayanıklı olmaktır.

[55] Kıyak İlgin, projenin hemen dışında 5-6 katlı apartmanlar yer alırken, proje kapsamında 1-2 katlı binaların yıkıldığını ve bazıları yıkılırken zorlanıldığını belirtmiştir.



SULUKULE'NİN YENİ SAKİNLERİ

Kentsel dönüşüm diye boşaltılan Romanların Sulukule'si, AKP'liler ve yandaşlarınca kapatıldı. Deniz Feneri noteri, vekil oğlu, Mahmut Hoca da ev alanlar arasında.

DÖNÜŞÜM RANTI

(Hürriyet Gazetesi, 2009, 18 Mart)

GÖÇE ZORLANAN ROMANLAR – 2 – Seferoğulları'nın savaşı!

İstanbul'da 'dönüşüm' bekleyen birçok Roman mahallesi var. Barakalardan bozma evlerden oluşan mahallelerde, yıkım nedeniyle kavga sesleri yükselmeye başlamış. Romanların devletten tek beklentileri ise sosyal yaşamlarını bozmayacak, sağlıklı konutlarda yaşamak.

(Evrensel Gazetesi, 2006, 27 Eylül)

Sulukulelilere TOKİ Kayabaşı Konutları'ndan çağdaş daireler

Fatih Belediyesi'nin Neslişah ve Hatice Sultan Mahalleleri (Sulukule) Yenileme projesi içerisinde kalan kiracılara Fatih Belediyesi ve TOKİ tarafından sağlanan konut edinme hakkının ikinci etap 'Kura Çekimi' Fatih Ali Emiri Kültür Merkezi'nde noter huzurunda yapılan törenle belirlendi.

(Yeni Şafak Gazetesi, 2010, 26 Haziran)

21/05/2008

Kentsel yıkıma 'terör' kılıfı

Eylem Lodos / Yeşim Özdemir

Gecekondu mahallelerini 'terör bataklığı' şeklinde lanse eden Zaman Gazetesi'ne cevabı yıkım mağdurları verdi.

(Evrensel Gazetesi, 2008, 21 Mayıs)

Çingeneleri dışlamak ırkçılık değilse nedir?

Çingeneler nihayet Türkiye`nin, hükümetin ve medyanın gündemine bol reytingli dizilerin, `Hacıhüsrev polis baskınlarının`, `Sulukule`nin`, `Beyoğlu`ndaki çiçekçilerin` dışında da girmeye başladı. Çünkü artık Çingeneler kendi kimliklerini gizlemiyorla

(HaberX Gazetesi, t.y.)

Şekil 3.3 : Sulukule Yenileme Projesi'nde "Modernleşme" kavramının örnekleri.

300 kadar ailenin ev sahibi olmak için gittiği Taşoluk'taki TOKİ konutlarında, birkaç aile kalmıştır (Yalçıntan, 2011). Bunda TOKİ konutlarını kent merkezindeki iş çevresine uzaklığı, pahalı aidatlar, alışık olunmayan yaşam biçimi gibi olgular etkili olmuştur. Mülkiyet devri ile Romanların kendilerine tanınan imkânı kısa vadeli ekonomik kazanç sağlamak için kullandıkları ifade edilebilir. Öte yandan sonuçta uygulama başarısız olmuştur. Çavuşoğlu'nun (2011) aktardığı, Taoşoluk'a giden bir ailenin "çocuğu yatak odasına yatırıyoruz, akşamları kaçıp bizim yanımıza yatmaya geliyor. Hocam biz bu çocuk odasını ne yapalım?" sorusu modern yaşama alışamamanın bir örneğidir.

Kiracılar ve ev sahiplerinden Tarihi Yarımada'nın çeşitli mahallelerinde yaşamaya başlayanlar da benzer sorunlar yaşamıştır. Apartman yaşamına alışkın olmayan Sulukuleliler uyum problemi yaşamaktadır. Geceleri eve geç gelmeleri, gürültü yapmaları gibi nedenlere bağlı olarak diğer apartman sakinleri ile anlaşamadıklarını ve artık eskiden olduğu gibi sokak merkezli yaşantılarını gerçekleştiremediklerini belirtmektedirler.

Sulukule Projesi'nde bir devlet kuruluşu olan ve Türkiye'de konut / yapı üretimindeki en önemli aktörlerden olan TOKİ, önemli bir rol oynamıştır. Hem Sulukule'nin gelecekteki halini, hem de Sulukulelilerin yaşayacakları mekânları şekillendirmiştir.

Sulukule Yenileme Projesi kapsamında gerçekleşen temizlik suçun, yapıların ve insanların temizlenmesi şeklinde üç farklı boyutta gerçekleşmiştir.

- Sulukule'deki "suç olgusu" yenileme projesinin ana nedenlerinden biri olarak gösterilmiştir. Uygulanan proje ile suç olgusu çözülmemiş, sadece alandan uzaklaştırılmıştır. Çavuşoğlu'nun (2011) ifadesiyle kentte yayılmıştır.
- İkinci olarak temizlik burada yer alan niteliksiz yapıların yıkılması ve yerlerine modern / çağdaş yapıların yapılmasını ifade etmek için kullanılmıştır.
- Temizlemenin üçüncü yönünü insanların buradan temizlenmesi oluşturmuştur. Sulukule'den, Romanlar ve yaşantıları temizlenmiştir. Siyasal iktidarın, Romanların burada faytonculuk gibi işlerde çalışabilecekleri şeklindeki açıklamaları söz konusudur. Romanlara sadece istenilen yerde, istenildiği oranda görünür olma imkânı tanınmıştır.

Mücella Yapıcı (2011), Sulukule'de yaşanan temizlik sürecinin nedenini şu şekilde ifade eder:

> "…Tarlabaşı ve Sulukule aynı anda görüşülüyordu, bütün bu projelerin en önemli argümanı şuydu: orada yaşayan insanların suç işliyor olmaları. İşte buradaki insanlar kapkaççı, uyuşturucu satıyorlar, travestiler var gibi bir ötekileştirme ve sanki cüzamlı insanlar grubu

> kentin çok önemli tarihi bir bölgesini ele geçirmişler de bu cüzamlı grubu buradan uzaklaştırılmalı, bunlar zaten tarihten, kültürden anlamaz, ne işi var bu insanların burada gibi bir şey var. Bu projelerin konsept yazılarına baktığınızda bunu görürsünüz. Zaten böyle de meşrulaşıyor. Kentlilerin orta sınıfı da işte buralara girilmez, buralarda adam öldürülür gibi bakıyorlar…"

Temizliğin varabileceği uç nokta Çavuşoğlu ile gerçekleşen görüşmede gündeme gelmiştir (2011)[56]. Çavuşoğlu, Tarlabaşı Projesi'nde insanların çevredeki suç unsurundan korunmak için araçları ile otoparka girip oradan yapılara ulaşmalarına değinerek ve Sulukule'nin yakın çevresinin (örneğin Karagümrük Mahallesi'nin) oldukça hareketli olması dolayısıyla burada yaşayanların güvenlik talebinin olabileceğini dile getirmiştir. Evlere hizmet almak için yakın çevredekileri çalıştırmanın da, eskiden orada yaşayanlar için travma yaratacağını eklemiştir. Dolayısıyla Sulukule'nin ileride güvenlikli bir yere dönüşebilme ihtimali "buranın temizlenmesinin" varabileceği uç noktayı; temiz pak olmayı tarif etmektedir.

Sulukulelilerin yeni yaşantıyı kendilerinin isteyip seçmeleri ya da karar sürecinde daha fazla yer almaları sürecin daha kolay işlemesine neden olabilecekti. İş sahibi olmalarının, yaşadıkları çevrenin iyileştirilmesinin sağlanması ve sosyal olanaklarının arttırılması ve isteklerinin, yaşam biçimlerinin, görüşlerinin projeye dâhil edilmesi projeyi daha başarılı kılabilecekti. Öte yandan zorlama ve belirsizliklerle dolu olması ile sürecin travma haline geldiği belirtilebilir.

Süreci analiz ederken, Yapıcı'nın (2011) ifade ettiği "değişen kamu yararı" kavramı önemlidir. Sulukule'nin kamu yararı için yapıldığı ifade edilse de Romanlar süreçten karlı çıkmamıştır. Eskiden kötü durumda da olsa evleri varken, mülkiyet değişimi sürecinde bunu yitirmişlerdir. Kısa vadeli olarak maddi kazanç elde etseler de mülksüzleşmiş ve yoksullukları artmıştır. Modern olarak nitelendiren durum, bölgede yaşayanların hayat şartlarına, dünya görüşlerine uygun olmadığından; diğer bir değişle süreç zamana yayılmadığından, "acele kamulaştırma" kararı altında yürütüldüğünden sorunlu olmuştur. Bu nedenle önerilen yaşam, konutlar, ev sahibi olma imkânı cezbedici olmamış ve kabullenilmemiştir. Sulukuleliler için süreçten arta kalan başlarına ne geleceğini bilememenin yarattığı tedirginlik ve yoğun dışlanma duygusu olduğu belirtilebilir. Proje tepeden inmeci, yerin özgün dinamiklerinde üretilmemiş, dönüştürücü, gelenekselle çatışma halinde, yapılı çevreyi yeniden şekillendirir nitelikte uygulanmıştır. Ekonomik ve sosyal ilişkiler içinde yeniden tanımlanan modern, tarihi çevrelerdeki kullanıcı profilinin değişmesi, yapılı çevredeki

[56] Şu anda Yenikapı'daki "Yedikule Konakları Projesi"nin Osmanlı'ya öykünen cepheleri ve "7/24 güvenlikli " bir oluşum olmasının bir örneğini Sulukule'de görebilir miyiz?", diye sorulmuştur.

revizyonlarla soylulaştırma ve temizleme çalışmalarına bağlı olarak yan anlamlar kazanmıştır.

3.3.2 Kapitalizm kavramı ve Sulukule Yenileme Projesi

Bölüm kapsamında kapitalizmin mimarlıktaki etkisi rant kavramı ve kentsel mekanı dönüştürmekteki etkisi üzerinden ele alınmaktadır. Bunun yanı sıra otantik değerlerin yeni tasarımlarda kullanılarak tüketilmesi olgusunun nedenleri tartışılmaktadır. Sulukule'de yaşanan soylulaştırma sürecine bağlı olarak yaşanan mülkiyet dönüşümü, siyasal yönetimin bu süreçteki rolü irdelenmektedir. "Osmanlı Mahallesi", "Türk Evi" gibi ifadelerle yaratılan çevrelerin gelir elde etme isteği ile ilişkisi sorgulanmaktadır.

Kapitalizm ve kent

Kapitalizm[57] kentlerin şekillenmesindeki önemli unsurlardan biri haline gelmektedir (Ache ve Anderson, 2008, 5-7). "Mülkiyet" kapitalist dönemde yeni bir içerik kazanarak, sermaye birikim aracı olarak değerlendirilmiştir (Nozick, 2006)[58]. Kapitalist sistem açısından, mülkiyet hakkı ve sermayenin bireylere ait olması önemlidir (Genel Ekonomi Ansiklopedisi, 1988, 478-479). "Sermaye paranın, daha fazla para kazanmak için kullanıldığı sosyal güç olduğundan", (Harvey, 1989, 189) ilgisini kentsel alanlara yöneltmiştir. Zihniyet yapısı, kar amacına dönük olduğundan kar ve kazanç yolları açmaya çalışmaktadır (Genel Ekonomi Ansiklopedisi, 1988, 478 - 479). Kapitalizmde sosyal ve ekonomik hedefler daha fazla örtüşmektedir (Ache and Anderson, 2008, 5-7).

Gerçekleşen tartışmalarda kapitalizm ağırlıklı olarak toplumsal hayatta yarattığı olumsuzluklar ve kentsel mekandaki olumsuz etkileri bağlamında tartışılmaktadır (Çizelge 3.5). Kapitalizmin kentsel mekânda önemli bir dönüştürücü etkiye sahip olduğu kabul edilmektedir. Kentsel mekanın rant sağlama aracı olarak kabul edilmesi bu dönüşümün önemli nedenlerinden biridir.

[57] Kapitalizm, "kapitale yani değer elde etmek için kullanılan para ve mala dayanan; kar amacı güden üretim düzeni"dir (Hancerlioğlu, 1986, 15). "Kapital / Sermaye" kelimesinden türetilmiş olan kapitalizm, sermayenin sürekli kendini arttırma isteğine ve bunun yarattığı toplumsal ilişkilere bağlıdır (Wallerstein, 1991).

[58] Ricardo çalışmaya bağlı olmadan; mülkiyet, konum ve verimliğe bağlı olarak kazanılan artı değeri, rant şeklinde tanımlar (Berberoğlu ve diğ., 2006). Emek harcamadan gelir elde edilmesi, diğer bir deyişle "haksız kazanç" sağlanması da rant sayılmaktadır. Öte yandan rantı sadece "toprağın kirası" şeklinde değerlendirmek mümkündür (Turan, 2009; Keleş ve Mengi, 2010; Soyak, 2007).

Çizelge 3.5 : Kapitalizmin kentsel mekandaki olası olumsuz etkileri.

- Sanayi ile tarım arasında, sanayinin çeşitli kolları arasında, ülkenin çeşitli bölgeleri arasında ve farklı ülkeler arasında eşit olmayan gelişmeler yaşanmaktadır (Hancerlioğlu, 1986, 15).
- Doğal çevreler sınırlanmaktadır.
- Kentler yoğun bir şekilde yapılaşmaktadır.
- Kentlerde toplumun tüm kesimleri homojen bir biçimde yaşamamaktadır.
- Kentsel mekândaki ayrışma ve kutulaşmalar belirgin hale gelmektedir (yoksulların dış mahallerde, üst ve orta sınıfın kapalı sitelerde yaşaması gibi) (Harvey, 1989; Ocak, 1996; Mukul, 2009; Özkan, 2005, 279; Yırtıcı, 2011; Ahıska ve Yenal, 2006, 308–309; Öncü ve Weyland, 2007, 10).

Kentlerin terk edilmiş, eski işlevini yerine getiremeyen alanları ve çöküntü bölgeleri sermayenin ilgisini çekmektedir. Kent merkezlerinde yaşanan "soylulaştırma" süreçlerinde de ekonomik yön ağır basmaktadır[59].

- Bounds ve Morris (2006, 107) soylulaştırmayı "kültürel olduğu kadar ekonomik yönü de ağır basan bir süreç" olarak tanımlar.
- Smith soylulaştırmayı bir yerin mevcut ve gelecekteki getirisi arasındaki durum ile bağlantılı olarak rant kuramı ile açıklar. Sermaye birikimini ekonomik ve politik koşullar altında değerlendirir (Smith, 1996, 186).
- Keyder ise soylulaştırmayı "kapitalizmin belli evresinde ortaya çıkan bir dinamiğin kentsel mekândaki yansıması" şeklinde tanımlar. Kapitalizme karşı çıkılmadığından soylulaştırmayı Marks'ın tabiriyle "sanki olmasa da olabilirdi" gibi görmemek gerektiğini; sistem içinde mecburen olan bir şey olarak kabul etmek gerektiğini belirtir (Civaroğlu ve İslam [Keyder], 2006, 49).
- Kent ve kent yaşamının sayısal ve ekonomik göstergelere veya sınıf karşıtlıklarına indirgenemeyecek kadar karmaşık olduğunu belirten Güvenç'e göre ise soylulaştırma ekonomik süreçlerle ilişkili olduğu kadar toplumsal, kültürel kimliklerle de bağlantılıdır (Güvenç, 2006, 41).

Yönetim, kentlerin kapitalist sistemle bağlantılı olarak şekillenmesinde önemli bir aktör konumundadır. Kent merkezinde yer alan kamu yapıları ve arsaları satılmakta / özeleştirilmektedir. Bu süreçte kamusal alanlar özel alanlara dönüşmekte, kamusal hizmetler kent merkezi dışına taşınmaktadır (Keskinok, 2009, 77). Rant yaratması beklenen alanların planı değiştirilerek sermaye yatırımlarına olanak sağlanabilmektedir. İhale süreçlerinde bu alanlar ayrıcalıklarla satılmaktadır. Elde

[59] Featherstone süreci hayatın üsluplaştırılması, postmodern kültürel mallara ve tecrübelere açık grupların ön plana çıkması üzerinden tartışır. 1960'lardan kentin düşük kiralı, virane bölgelerine taşınan yeni sakinler, kültürel sermayenin değerinin artması ve avangardın rahatsızlık yaratmaya başlanmasında etkili olduğunu belirtir (Featherstone, 2005, 177-178).

edilen rantın kamuya ve kentleşme yatırımlarına dönmediği eleştirileri söz konusudur. Turan ve Yırtıcı bu uygulamalar ile kamunun bilinçli olarak zarara uğratıldığını belirtir. Bunun sosyal adalet ilkesinin zedelenmesi anlamına geldiğini ifade ederler (Turan, 2009; Yırtıcı, 2011, 65). Böylece devlet ve planlama ile ilgili çalışan kurumların düzenleyici olmaktan öte; kapitalist pazarı yönettikleri ve karlılığı arttırdıkları yorumu yapılabilir (Alpan ve diğ., 2011, 6)[60].

Kapitalizm ve Türkiye, İstanbul, Tarihi Yarımada

Türkiye'de topraktan rant elde edilmesi, önemli sermaye birikim araçlarından biri olarak kabul edilmektedir (Yırtıcı, 2011, 65). Özellikle 1980'lerden itibaren küreselleşme ve liberalleşmenin etkisi ile kentsel alanlar kazanç sağlama aracı olarak görülüyor (Keleş ve Mengi, 2010). İstanbul'da uluslararası ve yerel sermaye kentin dönüşümünde önemli bir baskı unsuru oluşturmaktadır (Kurtuluş, 2007, 75)[61]. Kentle ilgili tartışmalarda "rant kazanma" isteğine yönelik eleştiriler ön plana çıkmaktadır. Ekinci'nin sözleri, bu dönemi ifade eden eleştirilere örnektir:

> "Trilyonlarca liralık yasadışı rant gelirlerini aklamaya hizmet edecek imar affı taslakları son günlerde ardı ardına imzaya açılıyor. Kaçak inşaatların yanı sıra orman talanı için de yeni yasal güvenceler hızla hazırlanıyor. Özelleştirme adı altında, kamuya ait binalar özellikle arsa değeri için satışa çıkartılıyor". (Ekinci, 1995, 141)

İstanbul'daki kentsel bozulmanın önemli nedenlerinden olan, kentsel toprağın kazanç kaynağı olarak görülmesine ve her şeyin rant ile anılır hale gelmesine ise Kuban'ın sözleri örnektir:

> "Kimisi için rant kapısı, kimisi için kat, kimisi için apartman, kimisi için Dudullu'da bir sokak, kimisi için Beyoğlu, kimisi için deniz, kimisi için tarih, kimisi için oy, kimisi için pazar, oldu İstanbul. İstanbul herkes için başka bir şey, başka bir imge, başka bir amaç". (Kuban, 2006, 33)

Türkiye'de gecekondu mahalleleri ve kentin merkezinde yer alan tarihi bölgeler değişim baskısı altındadır. Kent merkezlerine yakın, ulaşım açısından elverişli olmaları ve mülkiyet haklarının yeterince güvenceli olmaması, genelde göçle gelmiş ve alt gelir seviyesindeki kişiler yaşadığından dönüşüm süreci nispeten kolay işlemektedir (Kurtuluş, aktaran: Akgün ve Karademir, 2007, 174; İncedayı ve diğ.

[60] Kamu malı, yani kamuya ait olan anlamındaki (sağlık, öğretim, kültür, spor, vb.) tesisler devlet malı olarak algılanmaktadır. Bu yüzden yerlerini özel tesisler alabilmektedir (Çeçener, 2007, 47; İncedayı ve diğ. [Çeçener], 2007, 39; Yırtıcı, 2011, 62; Ercan, 2007, 230–231).

[61] Ulusal şirketler sermaye birikimine sahip olunca, bunu değerlendirmek için inşaat sektörüne yatırım yapmaktadır (Ercan, 2007, 229–230). Bu kentsel mekânın değerinin artmasına ve gayrimenkul yatırımlarının karlı olmasına neden olmaktadır (Görgülü ve Görgülü, 2010, 46-47; Savaş Yavuzçehre, 2011, 19).

[Birkan], 2008, 14; Görgülü ve Görgülü, 2010, 47)[62]. Bu sürecin işleyebilmesinde rol oynayan en önemli sosyal aktör yerel ve merkezi yönetimlerdir. Bu uygulamalara çeşitli hükümetler ve uluslararası organizasyonlar karşı olduklarını ifade etseler de, gelişmiş ve gelişmekte olan ülke kentlerinde rant getirisi yüksek yerlerinde benzeri dönüşümler yaşanmaktadır (Türkün, 2011, 14 - 15) (Çizelge 3.6).

Çizelge 3.6 : Yerel ve merkezi yönetime yönelik eleştiriler.

- Sermaye yatırımlarına imkân sağlayan (ayrıcalıklı) yasal düzenlemeler yaptıkları
- Kentin bir plan bağlamında değil, parçacıl bir şekilde ele aldığı ve hatta plan karşıtı uygulamaların gerçekleştiği
- Süreci hızlandırmak için yeni finansman yöntemleri uygulandığı
- Çarpık ve sağlıksız çevreler yaratıldığı
- Kamu arazilerini özelleştirdiği
- Kamu kurumlarını muazzam yetkilere sahip olduğu
- Toplumun yararından ziyade sermayenin isteklerinin karşılanmaya çalışıldığı
- İktidara yakınlığı ile bilinen (yandaş) şirketlerin uygulamaları gerçekleştirdiği
- Yapı stoğu yeterince kullanılmayıp yeni alanların imara açılması
- Kentsel dönüşüm uygulamalarında bölgede yaşayanların sürece yeterince dahil edilmediği
- Ülke kaynaklarının; kentlerin, tarihsel ve doğal değerlerin rant kazanma uğruna tahrip edilmesi yönünde gerekli zemini hazırladığı
- Uygulamalar hukuksal bir zeminde, yasalara dayanarak gerçekleşse de toplumun geneli tarafından meşruiyet kazanmadıkları (hukukun bu işe alet edildiğinin düşünülmesi)[63].

Rant artışından dönüşüm projelerinin gerçekleştiği alanlarda yaşayanlar da faydalanmaya çalışmaktadır. Gecekondu sahiplerinin evlerini yap-satçılara devretmeleri ya da yenileme bölgelerinde yaşayanların konutlarını satmaları bunun örneğidir. Bu süreçte mali kazanç sağlasalar da, rantın büyük kısmından sermaye faydalanmaktadır (İncedayı ve diğ. [Birkan], 2008, 15; Keleş, 2012 Bahar, 95). "Koruma" kavramının da içeriğinde farklı olarak, süreci destekler şekilde ele alındığı belirtilebilir (Alpan ve diğ., 2011, 6; İncedayı ve diğ., 2008, 14; Jacobs, 2011, 310-313).

Siyasal yönetimin süreçteki tavrı / yaklaşımı konusundaki eleştirilerle birlikte, "kentsel dönüşüm" uygulamalarına yönelik eleştiriler de söz konusudur. Örneğin Zekai Görgülü "Kentsel dönüşüm, kentsel rantın yeni adı" olacaktır derken (Keleş,

[62] Kültürel bir değer olan sivil mimarlık yapılarını koruma görevinin toplumun en düşük gelir grubuna bırakılması da sorunlu bir durumdur (İncedayı ve diğ., 2008, Birkan'ın konuşması, 14).

[63] Yerel ve merkezi yönetimle ilgili eleştiriler için şu kaynaklardan yararlanılabilir (Meşhur, 2008; Mimarlık Dergisi, 2012; Görgülü, 2004; Keleş, 2010, 23; Keleş, 2006; Ocak, 1996; Kurtuluş, 2007, 74; Muhcu, 2011; Panel / Forum [Bozkurt], 2009, 4; TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu [Yapıcı], 2007b, 250; Akpınar, 2008, 61; Şahin, 2010; Keleş ve Mengi, 2010; Alpan ve diğ., 2011, 6; Turan, 2009; Yırtıcı, 2011, 65; Keleş, 2005; Tekeli, 2009; Ercan, 2007, 230–231; Keleş, 2006; Kurtuluş, 2007, 75; Tuna, 2009; Görgülü, 2005, 26–27; İncedayı ve diğ. [Birkan], 2008, 15; Türkün, 2011, 14 – 15; Hasol, 2010; İncedayı ve diğ. [Dinçer], 2008, 17; Kuyucu, 2008).

2006, 37), kurulan "Çevre ve Şehircilik Bakanlığı"nı "Rant Bakanlığı" şeklinde adlandırır (Mimarlık Dergisi, 2012). Yönetime ait söylemlerde de kentin "pazarlanması" ve "satılması" sıklıkla yer almaktadır (Keleş, 2010, 23; Keleş, 2006, 37). Erdoğan, yönetime gelmeden önce maliye bakanını kastederek, "Kemal Ağabey'i bilirim, o çok iyi tüccardır, çok iyi pazarlayacak" demiştir. Maliye Bakanı da "Çevreme bakıyorum, her tarafta devlet işletmeleri var; devlet basma üretiyor, ayakkabı üretiyor. Bunları ne yaparım; pazarlarım, çok iyi pazarlarım" demiştir (Ercan, 2007, 230–231). Dünya Bankası'nın Yıllık Dünya Gelişme Raporu'nun "Planı Bırak, Piyasaya Bak (From Plan to Market)" şeklindeki başlığı da bunun uluslararası mekanizmalar tarafından desteklendiğinin örneğidir (Keleş, 2006, 37; TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu [Yapıcı], 2007b). Dinçer süreci özelleştirme yasası üzerinden şu şekilde değerlendirir:

> "En son 5793 sayılı yasa 5366'nın devamında gelen daha vahim bir yasa. Özelleştirme yasası Ağustos ayı içinde çıktı ve şunu söylüyor: "Milli Eğitim Bakanlığı gerek gördüğü takdirde arsasını özelleştirme idaresine teslim eder, Özelleştirme idaresi bunu satar, üstüne plan yapar, planı onaylar ve uygulamaya geçer." Bu artık okulların da satıldığı, devlet hastanelerinin, sağlık kurumlarının her şeyin satılmasının yolunun açıldığı nokta. Buna her halde sözün bittiği yer demek lazım". (İncedayı ve diğ. [Dinçer] 2008, 17)

Yerel ve merkezi yönetimlerin artan güçleri ve kentsel mekânda değişim yaratan uygulamaların yanı sıra, devlet kuruluşu olan TOKİ de inşaat sektöründeki önemli bir aktör konumundadır (Çizelge 3.7). Kentsel dönüşüm uygulamalarında konut üretiminde ağırlığa sahiptir. Sosyal konut üretiminin dışındaki uygulamaları ve bu uygulamaları hazineden yardım almadan gerçekleştirmesi ile kar amacı güden bir kurum haline geldiği belirtilebilir.

İstanbul'un kentsel dönüşüm süreçlerinden etkilenme oranı Türkiye'nin diğer kentlerine oranla daha fazladır. Kentsel dönüşüm projeleri kentte ağırlık kazanmaktadır. Kentin "Dünya Kenti" olarak ifade edildiği süreç bir gelecek ön görüsü ortaya koymanın yanı sıra kentin "satılması ve pazarlanması" anlamını da içermektedir (Muhcu, 2006, 10; Yapıcı, 2005, 22; Keleş, 2006, 37; Perouse, 2011, 36; Bartu, 2006, 44)[64]. Ak'ın sözleri kentin marka şeklinde tanımlanması ve satılması arasındaki ilişkiyi şu şekilde ifade eder:

> "İstanbul bir markadır deniyorsa, içinde yaşayan bir tüketici olarak bu şehri her geçen gün yeniden satın alma zorunluluğumuz var artık. Evine el konan şehir dışındaki TOKİ'lere gönderilen Sulukuleliler, evleri yıkılarak korunan Tarlabaşılılar, zorla konut satılan Başıbüyükler, iyi bir tüketici olmayı öğrenmek zorundalar. Yani yaşadıkları mekânı tekrar

[64] İstanbul 1980'li yıllardan itibaren "dünya kenti, vizyon kent marka kent, ticaret kenti, turizm kenti, kongreler kenti, kavşak kent, buluşma şehri, medeniyetler şehri, medeniyetlerin beşiği" şeklinde tanımlanmaktadır.

tekrar satın almayı öğrenmek zorundalar, yoksa dışarı daha dışarı itilecekler… İstanbul yaşanacak bir yer değil artık; o bir kentsel dönüşüm, arsa, rant üretim fabrikası". (Ak, 2010, 47)

Çizelge 3.7 : TOKİ ile ilgili değerlendirmeler.

Uygulamaları		• Türkiye'nin tüm illerinde, sosyal nitelikli konutlar, kentsel dönüşüm projeleri, uydu kentler, afet konutları, tarımköy (köylerdeki konut) uygulamaları, göçmen konutları, gelir paylaşımı projeleri ve tarihi yapı restorasyonları • Kamu hizmet binaları; askeri tesisleri ve karakolları • Yurt dışında da projeler gerçekleştiriyor (TOKİ Kurum Profili, 2010-2011, 8).
Özelliği		• İnşa faaliyetlerinin sosyal konut yapımı ile sınırlı olmaması ile ilk kuruluş amacının ötesine geçmiştir. Uygulamaları hazineden yardım almadan yapmaktadır; bu yüzden de kar amacı gütmektedir. Plan yapma yetkisine sahiptir. İmar Kanunu'ndan bağımsız olarak hareket edebilmektedir (Panel/Forum [Bozkurt], 2009 7; Yapıcı ve diğ. [Yapıcı, Şengezer, Ersoy], 2011, 49-50).
Konut üretimi		• 2003 – 2011 yılları arasında, yani 8 yılda, toplam 500.000 konut uygulaması gerçekleştirmiştir (Bu 100.000 nüfuslu 20 şehri veya Bursa şehrini yeniden inşa edilmesi anlamındadır). • TOKİ'nin 2023 yılına kadar yani Cumhuriyetin Kuruluşunun 100. yılına kadar 500.000 konut daha gerçekleştirmesi planlanmaktadır (Erdoğan, 2011).
Eleştiriler	Konutların Niteliği	• Yerel ve bölgesel sivil mimariden esinlenmeden konutlar ürettiği; yer, yön ve çevre kaygısı taşımayan tip projelerin çevreleri tek tipleştirdiği ; nitelikli çevreler olmadıklarından ileride kentsel problemlere neden olabilecekleri (Panel/Forum [Bozkurt], 2009; Görgülü ve Görgülü, 2010; Balaban, 2010; Güzer, 2009a, 17) çok katlı, apartman yaşamı sunduğu; insanların adaptasyon zorlukları yaşadığı ve zorlama ile gerçekleşen sürecin tedirginlik yarattığı
	Rant Kazanımı	• TOKİ'nin rant getirisi yüksek kamu arsalarını özeleştirdiği ve kar amaçlı projeler üreterek, kamu kurumu niteliğiyle bağdaşmayan bir tutum sergilediği (Panel/Forum [Bozkurt], 2009, 7; Yapıcı ve diğ. [Şengezer], 2011, 50), maliyeti düşürmek için tünel kalıp sistemi ile Türkiye'nin her bölgesinde birbirinin benzeri bloklar yaptığı (Balamir, 2009, 28).

Tarihi bölgelerin soylulaştırma süreçlerinden etkilenmelerinin yanı sıra bu çevrelerdeki kültür varlıklarının yeni tasarımlar bağlamında da ele alınması yaygınlık kazanmaktadır. Bu Foster'ın "kapitalist sistemde tasarımın ticari bir nesne haline gelerek üretim-tüketim döngüsü içine katılması" şeklinde tartıştığı durumdur (Foster, 2002). İmajların dikkat çekici olmaları, onların tüketilmelerini kolaylaştırmaktadır. Bu yüzden de geleneksel değerlerin yeni tasarımlarda kullanımı tercih edilmektedir (Görgülü ve Kaymaz Koca, 2007, 31; Yenen, 2004, 120)[65]. Aydınlı bu ortamı, şu şekilde ifade eder:

[65] Türkiye'de tarihsel imgelerin yeni yapılar bağlamında kullanılması otellerde ve konut sitelerinde gözlenmektedir. WOW Turizm'in Topkapı Sarayı ve Kremlin Sarayı Otelleri; "Osmanlı Konakları", "Türk

> “Daha açık bir deyişle, mimarlık pazarlanan bir nesne konumuna getirildiğinde hız ve haz çağının vazgeçilmez bir simgesi haline geliyor. Mimarlık, özgül içerikleri ve yapılarındaki uyuma göre değil, piyasada gerçekleşen değerlerine göre tasarlanıyor. Mimarlık kültür endüstrisinin bir ürünü olarak düşünüldüğünde, ilerleme olarak gösterilen, sürekli "yeni" diye yüceltilen şey aslında başsız – sonsuz bir aynılığı gizliyor” (Aydınlı, 2005, 35 – 36).

Aydınlı, tarihsel imgelerin otantik tasarımlar bağlamında yeniden hayat bulduğunu ve yaratılan rüya ortamı, satılan ürünler ile cazip hale getirilmeye çalışıldığını belirtir. Mimarlık, kültür ve eğlence endüstrisinin talepleri doğrultusunda şekillenmektedir (Aydınlı, 2005, 36). Oğuz, bu yerlerin tüketim nesnesi şeklinde sunulduğu ve aslında yok-yerler oldukları; burada kültürel değerlerin yapay yaşam biçimleri oluşturacak şekilde yeniden üretildiği ve uygun fiyatlara paketlenerek müşterilere sunulduğu yorumunu yapar (Oğuz, 2009, 71). Cengizkan ise konutun kültür nesnesi olmasının ötesinde, toplumsal, ekonomik ve politik bir oluşum haline geldiği yorumunu yapar (Cengizkan, 2009, 27) (Şekil 3.4).

Nuruosmaniye Caddesi’nin Yayalaştırılması



Betimlemesi: “Nuruosmaniye Caddesi Gezinti ve Alışveriş Cenneti Oldu”.

“Bölgenin tarihi dokusu gözetilerek yapılan çalışmalar sonucunda, hem turistler için hem de İstanbullular için daha rahat bir gezinti ve alışveriş imkânı sunan Nuruosmaniye Caddesi’nde turizm ve ticaret daha da canlandı” (İBB., 2003b, cilt:1, 109).

Kariye Cami Çevre Düzenleme Projesi

Betimlemesi: “Çevrenin tarihi özelliğine göre düzenlenmesi, turistik alışveriş mekânları ve kafeler yapılması planlanmaktadır” (Fatih Belediyesi, 1997, 187).

Şekil 3.4 : Tarihi Yarımada’da “Kapitalizm” kavramının örnekleri.

Bu uygulamalarda koruma, tarihi çevrelerin yeni tasarımlar bağlamında ele alınmasına dönüşmektedir. Dönüşüm uygulamalarının yanı sıra tarihselmiş gibi gözüken yapılar tarihi yapıların algılanmasını zorlaştırmakta ve aynı zamanda gerçek olmayan, sahte bir tarihsellik yaratmaktadır. Uygulamaların ardında yatan

Evleri”, “Amerikan Kasaba Evleri” şeklindeki temalarla sunulan kapalı siteler; Bosphorus City Projesi bunun örnekleridir (Aydınlı, 2005 Yaz; Görgülü, 2005 Yaz; Tanyeli, 2007; Avcı, 2009 Güz).

nedenlerden birinin de kazanç sağlamak olması ile, bunların tarihi, gelenekseli ve kültür varlıklarını tüketildiği yorumu yapılabilir.

Tarihi Yarımada'da kamu yapılarının özel mülklere dönüşümü tartışma yaratmaktadır. Bunun yanı sıra geleneksel dokunun yıkılması ve yerlerine tarihiymiş gibi gözüken yapıların yapılması da rant kazanma ile ilgili diğer bir tartışma konusudur. Siyasal yönetimin süreci destekler tavrı ve TOKİ, BİMTAŞ gibi kurumları ile Tarihi Yarımada'da gerçekleştirdiği uygulamalar alanda ağırlık kazanmaktadır.

Kapitalizm ve Sulukule Yenileme Projesi

Sulukule Yenileme Projesi'ndeki ekonomik kazanç sağlama olgusu, yaşanan mülkiyet dönüşümü üzerinden ve projenin meşruiyetini sağlamak için Osmanlı ile ilişki kurulma isteği üzerinden tartışılabilir. Proje kapsamında mülkiyet değişimi iki şekilde gerçekleşmiştir. Sulukule'de yaşayan ev sahipleri evlerini satmışlar; ev sahibi olmaları için TOKİ konutlarına yerleşenler de konutlarını devretmişlerdir. TOKİ, Sulukule'deki ve Taşoluk'taki konutları yaptığından; Fatih Belediyesi de süreci yönlendirdiğinden proje kapsamında önemli aktörlerdir.

Çavuşoğlu (2011), Yalçıntan (2011), İlgin (2011), Yapıcı (2011) ve Dinçer (2011a) Sulukule Yenileme Projesi'nde "rant kazanma" olgusunun projenin temel motivasyonlarından biri olduğu görüşündedir. Fiziksel yapı ve kullanıcı profilinin değişmesinin "rant kazanımına" neden olduğunu belirtmişlerdir. Yapıcı (2011), Sulukule'de yaşanan süreçte kentsel mekânın yatırım aracı olarak görülmesinin; mekânın metalaşmasının; her şeyin satılabilir, pazarlanabilir, kar getirir haline gelmesinin etkili olduğunu dile getirir. Kent merkezi ranta açılmıştır ve yatırım aracı olarak görülmektedir. Projede Sulukulelilere kentsel ranttan pay alma imkânı sunulmuştur. Yapıcı (2011) süreci "havuç / sopa" örneği üzerinden değerlendirir. "Sopa" acil kamulaştırma tehdidi iken, "havuç" buradaki yapıların kar getirir hale gelmesi ve kiracılara konut sahibi olma hakkının sunulmasıdır. Kıyak İlgin (2011) projenin "Sulukule Yenileniyor" başlığıyla emlak dergilerine çıkmasının, belediyelerin fuarlara katılarak projelerini anlatmalarının ve Sulukule Avan Projesi'nin tanıtım görsellerinde çantalı iş adamlarının yer alması örneklerinin hedef kitlenin kim olduğunu gösterdiğini belirtir. Sulukule Projesi kamuoyuna duyurulduğundan, daha yenileme alanı ilan edilmeden mülkiyet dönüşümleri başlamıştır. Kıyak İlgin (2011) ve Yapıcı (2011) Sulukule'deki rant kazanma isteğini şu şekilde ifade ederler:

> Aslı Kıyak İlgin:"…Başta sosyal konut diye başlamıştı 70-80 m^2, sonra 100-120 m^2, 180 m^2 dubleks çıktılar. Bilardo masalı hobi odaları var o projelerde, koca mutfaklar… Bu adamların zaten o mutfağı döndürecek paraları yok…

> Projelerde görüntüler var birtakım insanlar James Bond çantalı. Biz 'bunlar Sulukulelilere hiç benzemiyor' dedik. Sonra uygulama projesinde hayalet olarak çizmişler…"
>
> Mücella Yapıcı:"…Henüz yenileme alanı ilan edilmeden buralarda ciddi bir mülkiyet değişmesi söz konusu olmaya başlamıştı. Yani birtakım insanlar gelip bu alanlarda yaşayanlar için büyük ama alanlar için son derece küçük paralarla burada mülkiyetleri devralmaya başladılar…"

Belediyenin düşük kamulaştırma bedeli vermek için tescilli evlere "enkaz" demesi ve enkaz bedeli üzerinden anlaşma yapılması yine rantı arttıran bir faktör olmuştur (Kıyak İlgin, 2011). Projeye yönelik eleştiriler nedeniyle siyasal yönetim farklı görüşleri, alternatifleri uygulanabilir bulup değerlendirilmeye alınacağını belirtse de, süreci mevcut haliyle yürütülmüştür. Bunu rantın kontrolünde etkili olan başka aktörlerin baskısına dayandırmak olasıdır (Çavuşoğlu, 2011).

Sulukule'de ev sahibi olacak kişiler, "Sulukule'nin Yeni Sahipleri" başlıklı bir haberde açıklanmıştır. Habere göre bunlar belediye ile yakınlığı olan kişilerdir. Bunun üzerine Fatih Belediye Başkanı Demir, "bu projeyle benim ya da benimle çalışanların ilişkisi yoktur" şeklinde açıklama yapmış ve sadece %30 oranında el değiştirmelerin yaşandığını belirtmiştir (İhlas Haber, 2009, 19 Mart). Öte yandan Sulukule'nin yıkılmamış kısımlarında yaşayanlarla yapılan görüşmelerde, Yenileme Alanı içindeki konutların büyük bölümünün satıldığı; satılmayanların da evlerin daha fazla değerlendikten sonra satılmasının istendiği bilgisi alınmıştır. Bu çalışmada hangi iddianın doğru olduğunu kanıtlamak ya da buradan elde edilen kazancın miktarını ortaya koymak gibi bir amaç güdülmediğinden, her iki yaklaşım da "rant kazanma" söyleminin örnekleri şeklinde değerlendirilebilir (Şekil 3.5).

Eski TOKİ Başkanı Bayrak'ın, yapılan eleştirilerden dolayı üzüntüsünü dile getirdiği açıklamaları olmuştur:

> "Ben gece ağladım. Brüksel'de bile Sulukule olayını devlet temsilcilerinin önüne koydular" diye konuştu…""…Bütün konut sahiplerine konut verdik. 10 kişi konut istemedi, parasını verdik. Kiracılara da 65-75 bin liralık konutları, 200 lira taksitle ve 10 yıl vadeyle sattık. Bizim hiç para almadan verdiğimiz konutları, sattılar. Parasını da 15-20 günde yediler. Nereye harcadıkları belli... Sonra da yapmadıklarını bırakmadılar. Bu tür sosyal dönüşüm projelerinde açıkgözlülük, fırsatçılık yapanlar var. Adamın aslında orasıyla ilgisi yok ama işi provoke ediyor…". (Cafesiyaset, 2009, 4 Haziran)

Burada Bayraktar tarafından ifade edilen, Yapıcı'nın da belirttiği gibi Sulukulelilere kentsel ranttan pay alma imkânının tanınmasıdır.

Deprem araştırırken rant çıktı



Deprem Komisyonu, bilim insanlarının tepkilerine rağmen Bayındırlık Bakanlığı`nın üç yıldır kapı kapı dolaştırdığı kentsel dönüşüm yasasını depreme karşı çözüm olarak önermeye başladı. 1999 Depremi`nden bu yana geçen 11 yılda hiçbir önlem alınmamışke

(Birgün Gazetesi, 2010, 27 Mart)

TOKİ 5 bin konutu bedavaya getirdi

Toplu Konut İdaresi, Kayabaşı konut projesi alanındaki bir maden ocağının hafriyatla doldurulması için açtığı ihalede 172 milyon liralık teklif uygun bulundu. 172 milyon liralık gelirle TOKİ 5 bin yoksul konutu yapabilecek.

(Yeni Şafak Gazetesi, 2010, 28 Ağustos)

'Rantsal dönüşüm'e açıklama geldi

Tarih/Saat: 19 Mart 2009 02:57:31, Perşembe

Haberi paylaş :



Fatih Belediye Başkanı Mustafa Demir, Sulukule'de yapılması planlanan konutlarla ilgili iddialara ilişkin, "Benimle çalışan, projenin içinde bulunan arkadaşlarım, belediye çalışanlarımın hiçbirisi bu olayın içinde değiller"

(İhlas Haber, 2009, 19 Mart)

Fatih`te milyar dolarlık yeni projeler

Sulukule`deki dönüşüm projesi tartışması sürerken Fatih Belediyesi, 5 yeni kentsel dönüşüm projesi için daha düğmeye bastı. İşte Fatih`in yeni yüzü olacak projler:

(Tüm Gazeteler, t.y.)

Sulukule`de evlerin fiyatı üçe katlandı

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Fatih Belediyesi ve Toplu Konut İdaresi (TOKİ) işbirliğiyle, Fatih`te ``Sulukule`` olarak bilinen Hatice ve Neslişah Sultan mahallelerinde başlatılan kentsel dönüşüm projesi çerçevesinde evlerin arsa metrekare bedeller

(Sabah Gazetesi, 2007, 4 Ocak)

Şekil 3.5 : Sulukule Yenileme Projesi'nde "Kapitalizm" kavramının örnekleri.

Sulukule'de yaşanan süreçte yönetim ve sermayenin yanı sıra Romanlar da mülkiyet değişiminden maddi kazanç elde etmiştir. Kısa vadeli maddi kazanç sağlasalar da evlerini, yaşantılarını, topluluk olma özelliklerini kaybetmişlerdir. Dönüşümü organize eden yerel ve merkezi yönetimin kentsel rantın paylaşımında rol aldığını söylemek olasıdır. Projeye yönelik eleştirilerde de kazanılan rant ön planda tutulmaktadır. Sulukule Yenilime Projesi'nin diğer özelliği yeni yapılacak konutların "Osmanlı Mahallesi" ve "Türk Evi" şeklinde yapılacağının belirtilmesidir. Bu yaklaşımı projenin meşruiyetini sağlamak için tarihi değerlerin kullanılması olarak değerlendirmek mümkündür. Tarih, bir bakıma tüketim ve "rant kazanma" isteği ile yeniden şekillenmektedir.

3.3.3 Koruma kavramı ve Sulukule Yenileme Projesi

Bölüm kapsamında küreselleşmenin etkisi ile yerleşimler birbirlerine benzerken, tarih, kültür, doğal çevre gibi ayırt edilebilir özelliklerinin olmasının önemi üzerinde durulmaktadır. Sulukule Yenileme Projesi, örneği üzerinden mahalle ölçeğindeki kentsel dönüşüm projelerinde koruma olgusunun ele alınışı değerlendirilmektedir. Korumanın, bozulmanın da aracı olabileceğine dikkat çekilerek koruma ve değişimin ikili yönü üzerinde durulmaktadır.

Koruma ve kent

Tarihi kentlerin sahip oldukları bellek (memory) ve değer (value) onları değerli kılmaktadır (MacCannel, 1998, 361). Tarihi kentleri bilginin, gelişmelerin, olayların, nesnelerin birikmesiyle oluşmuş müze olarak tanımlamak olasıdır. Gelişen teknolojik olanaklar farklı yerlerin ziyaret edilebilmesini ve farklı kültürlerle iletişim kurulmasını sağlamaktadır. Küreselleşme nedeniyle her yer birbirine benzerken, yerleşimlerin kendilerine has özelliklerinin olması avantajlı bir durumdur. Tarihi kentler barındırdıkları potansiyelden ötürü önemli görülmekte ve bu değerlerin ön plana çıkarılması yönünde çaba harcanmaktadır. Çeşitli sosyal aktivitelerle de alana olan ilginin artırılmasına çalışılmaktadır (Lefebvre, 2000, 73; Lefebvre, 1998). Tarihi bir yerleşim, bir binanın içinde canlandırılmaya çalışılan kent müzesinden daha fazla bilgi verici olarak kabul edilmektedir. Kentin sokaklarında dolaşmak, yerel insanların yaşantılarını deneyimlemek daha cazip olmaktadır. Tarihi bir yerleşimin müze şeklinde ifade edilmesine örnek, Birkan'ın İstanbul Tarihi Yarımada'daki yaşantıyı tanımladığı şu sözler verilebilir:

> "Eminönü yakınlarında Büyükvalide Han'ın avlusuna girdiğinizde ritmik seslerle karşılaşırsınız. Üst katlarda, geçen asrın ortalarında İstanbul'a getirilmiş dokuma tezgâhları orada hala tam kapasite çalışmaktadır. Muhtemelen babadan oğulla öğretilerek bu meslek sürdürülüyor. Bunun sergileneceği yer müze değil yine kendi doğal ortamıdır. Ya da Sinan'ın İstanbul'da

> ayakta kalan eserlerinin maketlerini sergilemeye kalkılırsa bunların sergilenmesi için binalar yetmez". (Çiçekoğlu (Yürt.), [Birkan], 1998, 104)

Tarihi kentlerin sahip oldukları potansiyellerinin ön plana çıkarılmasına çalışılmaktadır. Uygulamalar iyi niyetli olsalar da bazen alanın bozulmasına yol açabilmektedir. Uygulamaların ele alınış şekli ve etkileri açısından çeşitli uç noktalar bulunmaktadır.

Birincisi bu çevredeki tüm değişimler engellenebilir ve alan dondurulabilir. Her şeyin kontrol altında tutulması, mevcut çevrenin yaşaması için imkân yaratacaktır. Öte yandan belli saatlerden sonra tüm faaliyetlerin bitmesi ile alan terk edilmiş hale de gelebilir[66]. Uygulamanın diğer bir uç noktası Tarihi Yarımada'da da görülen, alanın müzeleştirilmesi için çeşitli kişilerden ve iş kollarından arındırılmasıdır.

Diğer bir sorunlu durum, korumanın sadece turizm için yapılmasıdır. Buhalis, Fletcher, Edgell, Murphy ve Urry metinlerinde korumanın ikili yönüne dikkat çekerler. Turistler için cazibe arttırma uygulamaları, bu çevrenin korunmasının aracı olabileceği gibi, yoğunluğun artması ile paralel tarihi, kültürel ve doğal değerlerin bozulmasına hatta yok olmasına yol açabileceğini örnekler üzerinden tartışırlar (Buhalis and Fletcher, 1995, 7–8; Edgell, 1993, 213–218; Murphy, 1991, 151; Urry, 1999, 227–228). Koruma sadece turizme bağlı ve "ekonomik kazanç" için gerçekleştirildiğinde korumadan ziyade bozulmaya neden olmaktadır (Kuban, 1993; İncedayı, 2006). Urry, *Mekânları Tüketmek* isimli kitabında seyahat etme ve turizmin yer üzerindeki baskısına değinir. Kitlesel turist hareketlerinin mekân, zaman, bellek, v.b. ile bağlantılı kimlikler üzerinde dönüştürücü etkisinden söz eder (Urry, 1999, 227–232).

Uygulamanın başka bir şekli turistler için yaratılmış suni tarihsel ortamlardır. Ön bölge olarak ifade edilebilecek turistlere gösterilmek istenen dünya ile arka bölge şeklinde ifade edilebilecek gerçek dünya birbirinden o denli farklı bir hale getirilebilir ki yaratılan çevre tamamen gerçekliğini yitirebilir[67]. Bunun örnekleri açık hava müzelerindeki aktörler veya geleneksel kıyafetli satıcılardır. Featherstone günümüz turistlerini "post turist" şeklinde tanımlar ve ilgilendikleri tek şeyin "turistik bakış"ın nesnesi olabilecek şeyler olduğunu belirtir. Turistlerin onlara gösterilen şeyle yetindikleri ve daha fazlasını aramadıkları ile ilgili "Post turistlerin sahiciliğe ayıracak zamanları yoktur ve bir oyundan ibaret olduğunu bildikleri çağdaş turizmin kurgusal simülasyon doğasında cümbüşe dalarlar" der. Öncü, turistler için yaratılan yapay

[66] Müzenin belli bir saatte kapatılması gibi yoğunluğundan, insanlarından, yaşantısından kopan çevre, adeta ölü bir yer haline gelebilir (Çiçekoğlu (Yürt.), [Madran, Birkan ve Oran], 1998).

[67] Goffman ve MacCannell'ın metinlerinde turistik tesisler için yaptıkları ön ve arka bölge tanımları, turistik bir kent üzerinden yapılmıştır (MacCannell, 1973).

ortamlarla ilgili "Turistler reklam broşürlerinde görüntülenen mekânları ve insanları "yakından" ama yaklaşmadan, dahil olmadan, sorumluluk almadan - tiyatroya gider gibi - izleyip, evine dönebilmektedir" der (Öncü, 2007, 85–103). Bazı uygulamalarla da yerel değerler yeniden ele alınıp yeniden üretilerek tüketim ortamına sunulabilmektedir (Avcı, 1993, 15; Gökgür ve diğ., 2010, 29). Özünlü, bunu "Yabancı turiste tarihi ve kültürel değerleri tanıtma işi, onu daha sonra en etkin şekilde 'söğüşleyecek olma'nın ön zeminini oluşturan, tam da neo-liberalizme yakışır sahte ve ikiyüzlü bir 'gösteriye' dönüştü" şeklinde ifade eder (Özünlü, 2004, 123-124). Özünlü, İstanbul'daki turizm etkinliğindeki yerel olanı tüketme eğilimini şu sözlerle dile getirir:

> "Örneğin İstanbul'un sayılı tarihi hamamı, içinde içkili, göbek danslı âlemleri ve bu âlemleri çok anlamlı bir biçimde bütünleyen, kafalarına fes geçirilmiş turistleriyle 'egzotik İstanbul'u takdim eder gelen yabancılara. Öte yandan sahnenin arka planı da evlere şenliktir: Hamam kültürünü modernite koşullarında yeniden üretebilmenin arayışına girmek yerine, aynı modernitenin tahakküm edici yaptırımlarına boyun eğmek yeğlendiğinden, yine örneğin Ortaköy'deki Sinan'ın görkemli hamamını görkemli bir kafeye çevirmek son derece olağan karşılanır. Sonuçta İstanbul'un zaten kendi insanına yabancılaşmış kültürel yanı, yabancı konuğa eşantiyon olarak sunulan bir ödül yerine geçmektedir artık". (Özünlü, 2004, 124)

Yapay çevrelerin, diğer bir değişle turistler için özel olarak yaratılmış alanların turistler için cazibesi tartışmalıdır. İnsanlar gerçek mekânları deneyimlemeyi tercih ettikleri ve doğallığını kaybeden , suni dekora dönüşen bu alanların tüm cazibesini yitirdiği ağırlık kazanan görüştür (Yenen, 2004, 120–122; İncedayı, 2006, 38–39; Çiçekoğlu (Yürt.), [Madran, Birkan ve Oran], 1998; Özdoğan, 2005, 343; Gümüş, 2004; Demirdizen, 2006; Tuna, 2007, 64; Kuban ve diğ. [Muslubaş], 1993, 48). Yapay çevreler her şeyin kontrol altında tutulabildiği, beklenmedik bir durumla karşılaşılmayan, turistlere modern ve steril ortamlar oluşturmaktadır. Burada geleneksel sadece istenilen ölçülerde deneyimlenebilmektedir.

Koruma popülist bir yaklaşımla ele alındığında ise tarihten tesadüfen alınan öğeler yeni çevrelerde ya da yapılarda kullanılmaktadır. Özgün yapıların yıkılıp yerlerine yapılan yapıların geleneksel mimariyi taklit etmeleri bu yaklaşımın uç noktasıdır.

Koruma ve Türkiye, İstanbul, Tarihi Yarımada

Türkiye'de tarihselci uygulamalar ağırlık kazanmaktadır. Uygulamalarda özellikle Osmanlı ile bağ kurulmaya çalışılmaktadır[68]. Benjamin'in belirttiği gibi geçmişe ait öğeler "geçmişin estetize edilmesi" ile canlandırılmaktadır (Tanyeli, 2001, 6–7). Her yerin bozulmakta ve tahrip edilmekte olduğu inancı "nostalji – geçmişin

[68] Osmanlı, yönetime ait söylemlerde önemli yer tutmaktadır. Osmanlı Döneminin televizyon dizileri ve sinema filmlerinde canlandırılması, bunun toplum tarafından benimsenmekte olduğunun göstergesidir.

özlenmesi"ne neden olmaktadır. Tanyeli'ye göre bu yaklaşımda kimliğin değişmez olduğu ve toplumun onu yaratan değil, onu bozan olduğu inancı etkilidir. Değişimlerin kimliği bozduğu düşüncesi, geçmişe duyulan özlemle birlikte tarihselci yapılar inşa edilmesine neden olmaktadır[69]. Ancak Tanyeli'ye göre özlemle hatırlanan eski günler, bugün kabul edildiği gibi mutlu, mesut ve refah içinde değildir. Bu yüzden özlenen "hiç yaşanmamış ve var olmamış bir geçmişin nostaljisi" olmaya başlamaktadır (Tanyeli, 2007b, 20–21, 450–451; Tanyeli, 2002b; Tanyeli, 2008b; Tanyeli, 2001; Tanyeli, 2007c).

Uygulamalar tarihle bağlantılarının olmadıkları, sahte yerellikler yaratıkları, gerçek bir ilerlemeye imkân vermedikleri, bir tiyatro dekoru oldukları, Disneylandlar yarattıkları, oryantalist zihniyetlerin ürünü oldukları, gerçek bir tarihsellik yaratmadıkları, derinliği olan bir mimarlık ürünü ortaya koymadıkları gerekçesiyle eleştirilmektedir (Yürekli ve Yürekli, 2007, 86; Şahin, 2010, 66-67, İncedayı, 2006, 38 – 39; Kuban ve diğ. [Rifat], 1993, 42; Çelik, 2007, 110–111; Hasol, 2010, 32; Kortun, 2004; Gümüş, 2004; Avcı, 2009, 79; Tanyeli, 2007a, 32, 129). Türkiye'de kentsel sorunlar hakkında yeterince fikir üretilmemesi, en kolaycı şekliyle batıdaki uygulamaları tekrar etmekle ya da kimlik kaybından korkarak Osmanlı'yı taklit etmekle sonuçlanmaktadır. Gerçekleşen uygulamalarla mimarlık ürünü ideolojik mesaj verme amacıyla kullanılmaktadır.

Bu tartışmayı Kahraman, Keyder, Gülalp, Bozdoğan ve Kasaba'nın "İslam ve modernleşme" üzerine yaptıkları tartışmadan yola çıkarak "Osmanlı ve modernleşme" üzerinden yapmak mümkündür. Türkiye'nin modernleşme sürecinde, modern olan toplumun iç dinamiklerinden değil, batıdan alıntı şeklinde uygulanmaya başladığından, zamanla "modernleşme" eleştirilmeye ve sorgulanmaya başlamıştır. Boşluğu siyasal ve sosyal açıdan doldurmanın aracı "İslam" olmuştur (Kahraman, 2004; Keyder, 2005; Gülalp, 2005; Bozdoğan ve Kasaba, 2005). Konuya mimarlık alanından bakıldığında, "modern" olanın sorgulanması ile kimlik arayışına gidilmiş ve geleneksele yönelim olmuştur[70].

Türkiye'de boşluğu doldurmanın aracının Osmanlı Mimarisi olduğu belirtilebilir. Türklerin tarih boyunca en güçlü olduğu dönem olan, 17.-18. Yüzyıl Osmanlı Mimarisinin yeni uygulamalarda canlandırılması yaygınlaşmıştır. Özellikle siyasal yönetim söylemlerinde ve uygulamalarında Osmanlı'yı yüceltmektedir. Muhafazakâr

[69] Türkiye'deki geleneksel mimarinin ahşap (yani dayanıksız bir malzeme) olmasının, uygulamalarda etkisi vardır. Ahşap konutlar yangınlar, bakımsızlık, vb. nedenlerden bozulmaktadır. Geleneksel dokunun yerini yeni yapılar, yüksek katlı apartmanlar almaktadır. Tüm kentlerin birbirine benzemesine neden olan betonarme apartmanlar, kimlik kaybı endişesi yaratmaktadır.

[70] Modern mimarlığın yerini post-modern mimarlığın alması şeklinde de ifade edilebilir.

tavrını Osmanlı Söylemi ve mimarisi ile şekillenen projelerle göstermeye çalışmaktadır. Kendini muhafazakâr olarak tanımlayan yönetim, Osmanlı geçmişi ile bağlantı kurmaya çalışırken gelenekselin devamlılığını amaçlamaktadır. Kendi bakış açısına göre koruma kavramı geliştirmektedir[71].Geçmişle bir aidiyet bağı kurulmasına ve hatırlanmak istenen geçmişin yeniden canlandırılmasına çalışılmaktadır. Yaygın kullanımı Osmanlı mimarisinden alıntılarla oluşturulan cephelerdir. Örnekleri kamu yapılarında yaygındır. "Osmanlı Mahallesi" ve "Türk Evi" yaratımı ifadeleri sıklıkla yinelenmektedir.

Uygulamalarda mevcut yapılar yıkılıp yerine tarihiymiş gibi gözüken yapılar yapılabilmektedir. Yıkılan bazen tarihi bir yapı da olabilmektedir. Tarihi bir yapının yıkılıp yerine betonarme, üzeri ahşap görünümlü plastik malzeme kaplanması bunun örneğidir. Yeni yaratılan çevre geleneksel Türk evlerinin kopyaları olabileceği gibi 4-5 katlı aparmanlar, Türk evinin cumbalı deforme edilmiş versiyonları şeklinde uygulanmaktadır. Bunun Tarihi Yarımada'daki ilk örneği 1980'li yıllarda Soğukçeşme Sokağı'nda gerçekleştirilmiştir[72].

Uygulamaların bir mahalleyi kapsayacak ölçüde olanları 2000'li yıllarda tekrar gündeme gelmiştir. 2000'li yıllarda Tarihi Yarımada için tasarlanan projeler "Müze-Kent" olarak adlandırılmıştır. Pilot bölge olarak seçilen Zeyrek ve Süleymaniye'de depreme dayanamayacak kâgir, ahşap, tescilli ve tescilsiz yapıların yıkılması; yerlerine rekonstrüksiyonlarının değil; "Osmanlı üslubunda tasarlanan prestij konaklarının inşa edilmesi" gündeme gelmiştir. Bunlar betonarme üzeri ahşap kaplamadır (Perouse, 2011, 374; Kuban, 2006, 36). Başka bir örneği modern mimarlık üslubundaki İstanbul Manifaturacılar Çarşısı (İMÇ)'nin yıkılıp yerine "Osmanlı Konakları" yapılmasıdır. Temelinde tarihi olan bir yapının yıkılması ve yerine tarihiymiş gibi gözüken yapıların inşa edilmesidir. Koruma planlarında da "Osmanlı tarzı cephe" gibi ifadeler yer almaktadır (İncedayı ve diğ. [Dinçer], 2008, 24). Kara surlarının dışında Topkapı Şehir Parkı Projesi'nin bir bölümünde inşa edilecek "Osmanlı Köyü" gündeme gelmiştir. Ayvansaray Türk Mahallesi Projesi kapsamında bir "Türk Mahallesi" yaratımı söz konusudur. Sulukule Yenileme Projesi

[71] Yüreklilerin ve Köksal, korunması gerekenin tekil elemanlar değil bilinç olması gerektiğini belirtirler. Korumanın bilinçli bir gelişmeye faydasının olması için onu oluşturan çevre, kapsam, yapıldığı dönemin günün şartları altında değerlendirilmesi gerektiğini; kısacası ruhunu anlamak gerektiğini belirtirler. Bu şeklinde tarihi, kültürel bilginin yeni tasarımlara hayat verebileceğini savunurlar (Yürekli ve Yürekli, 2007, 86; İncedayı ve diğ. [Köksal], 2008, 18).

[72] Uygulamada Osmanlı Dönemi sivil mimarlık örneği yapılar yıkılmış; yerine betonarme, cepheleri geleneksel mimarinin kopyası yapılar yapılmıştır. TTOK, tarihselci uygulamaları Çamlıca, Kariye gibi İstanbul'un başka bölgelerinde de gerçekleştirmiştir (Çelik, 2007; Esen, 2004b; Kuban ve diğ. [Rifat], 1993).

aynı şekilde "Osmanlı Mahallesi" yaratımı ile ifade edilmiştir. Bunlar Türk evinin stilize edildiği, Osmanlı mahalle hayatının idealize edildiği uygulamalardır.

Tarihi Yarımada'daki uygulamaların alanın dokusu ile uyumlu olması istenmektedir. Bunun için tarihi yapılardan, alıntılanan öğelerin kullanılması yaygındır. İBB Başkanı Topbaş, 2006 yılındaki Tarihi Evleri Koruma Haftası'nda amaçlarının Tarihi Yarımada'da Türk mahalleleri yaratmak olduğunu şu şekilde ifade etmiştir:

> "Buradaki evlerin tümü tarihi biçimli olacak. Baktığımızda burada cumbalarıyla, sokakta oynayan çocuklar, mahalle havası görmek istiyorum. Projeleri bina sahiplerine bırakmayın. Sonra bildiklerini yaparlar. Buraya gelen turistler bizden bir hava bulmalılar, bizim nasıl yaşadığımızı görmeliler… Sizden bize ait mimariyi yansıtacak bir tasarım istiyorum. Bu yaptığınız İstanbul'a bir örnek olmalı."

Aynı toplantıda proje müellifi ise şunları söylemiştir:

> "Tarihi Yarımada'da plana göre yeni yapılan her bina tarihi biçimli olacak. Ama isterlerse içinde bazı değişiklikler yapabilirler. Ancak Ayvansaray'da ahşap, Fener'de kâgir, Eminönü'nde binalar taş görünümlü olacak. Çünkü bu semtlerin konsepti farklı…" (Gümüş, 2007, 43–44).

Tarihi Yarımada'daki kentsel yenileme projelerinde de benzer yaklaşım söz konusudur. İnsanların alan dışına çıkartılması ve yeni yapıların geleneksel mimarinin kopyaları şeklinde yapılması, sahte bir tarihsellik yaratımıdır. Şahin, Tarihi Yarımada'daki Yenileme Projeleri'nin yaratacakları ortamı şu şekilde dile getirir:

> "Bütün bu yenileme projeleriyle ruhsuz, anısız, tarihsiz, tarihi binaların yıkıntıları üzerinde eski birkaç binanın birleştirilmesiyle yapılmış, geniş, çok katlı, altı otoparklı, modern, büyük alışveriş merkezleri ve yedi yıldızlı otellerin bulunduğu, sadece cumbalı dekorlarla tarihi görüntünün verildiği ve bu dekorlar dışında hiçbir tarihi özelliğin kalmadığı, karaktersiz, kimliksiz, gudubet, tarihsiz bir Tarihi Yarımada yaratılmak isteniyor". (Şahin, 2010, 67)

Şahin, yıkılan her tarihi bina ile geçmişin izlerinin ve İstanbul'un hafızasının silindiğini ifade eder (Şahin, 2010, 67). Gümüş, bu uygulamalarda "koruma"nın aslında onun yeniden inşası olduğunu belirtir. Uygulamaların fazlalığına dikkat çeken Gümüş'e göre süreç, ulus devletin inşa sürecine benzer bir nitelik kazanmaktadır. Ancak burada içerik tersine dönmüş, "Osmanlıcı – İslamcı" görüş "modernist – arınmacı" görüşü tasfiye etmiş, onu kendi modeli içinde dönüştürmüştür (Gümüş, 2007, 43-44).

İstanbul'un tarihi merkezinin müzeleştirilmesi yönünde çalışmalar da söz konusudur[73]. Bu uygulamalar çeşitli faaliyetlerin ve insanların alan dışına

[73] 8.500 yıllık tarihe sahip, üç imparatorluğa başkentlik yapmış Tarihi Yarımada'da turizm önemli bir gelir kaynağıdır. Alanın büyüklüğü ve tarihi değerine göre Sultanahmet, Eminönü, Kapalıçarşı gibi ana turizm odaklarının dışında bu potansiyeli yeterince kullanılmamaktadır. Kente gelen turist sayısını

çıkartılması şeklinde ele alınmaktadır. Esen, bunu Tarihi Yarımada turistikleştirilirken burada yaşayanların "ayağa dolanmamasının istenme durumu" şeklinde ifade eder (Esen, 2004a, 106). Tarihi Yarımada'daki çeşitli iş kolları, kent merkezinin dışında yaratılan büyük ölçekli Perpa, Kuyumcu Kent, Tekstil Kent gibi merkezlerde toplanmaktadır. Boşalan alanlarda alışveriş sokakları yaratılmakta, hanlar butik otel şeklinde düzenlenmekte ve kafeler oluşturulmaktadır. Tarihi Yarımada'da tüm iş kollarının kalması mümkün değildir[74]. Ancak küçük üreticilerin Tarihi Yarımada'da oluşmuş Pazar ortamı da ortadan kaldırılmaktadır (Demirdizen, 2006; Kıyak İlgin, 2010a; Gümüş, 2004). Bazı üretim ve satış faaliyetlerinin alan dışına çıkarılması ve yerlerine alışveriş sokakları yaratılması, mekânın özgünlüğünü yitirmesine neden olabilmektedir. Uygulamalar iyi niyetle ve çevrenin turistikleşmesi için yapılmakla birlikte, belli sınırlar içinde tutulmadıklarında tarihi mekânlar cazibelerini yitirebilmektedir. Goffman ve Mac Cannell'ın metinlerinde tartıştığı ön ve arka (Mac Cannell, 1973), diğer bir değişle gerçek ve yaratılmak istenen oldukça farklılaşabilir. Hiç yaşanmamış bir geçmiş nostaljisi altında, steril ortamlara dönüşebilirler.

Alternatif turizm aksları ve bölgeleri yaratmak için de çalışılmaktadır. Eminönü, Sultanahmet, Beyazıt aksına alternatif olarak Ayvansaray ve Yedikule arasında turizm aksı yaratılması söz konusudur. Aks, kara surlarını ve sur üzerindeki eskiden saray ve hapishane olarak kullanılan yapıları da kapsayacaktır. Aksın Ayvansaray Türk Mahallesi Projesi, Topkapı Şehir Parkı'ndaki Osmanlı Köyü ve Sulukule Yenileme Projesi'ni de içine alması ile sahte bir tarihsellik kurgulanacaktır (Şekil 3.6).

Bazı iş kollarının ve insanların alan dışına çıkartılması ile yıkıp Osmanlı'dan esinlenen yapıların yapılmasının "Müze-Kent" Projesi şeklinde ifadesi, Tarihi Yarımada'nın müzeleştirilmesi sürecinde amaçlananı ortaya koymaktadır. "Müze-Kent" uygulamalarda alandaki yaşantı değişmektedir. "Yıkıp Yeniden Yaparken" de Osmanlı Üslubu tercih edilmektedir. 1980'lerde uygulanan Soğukçeşme Sokağı ve 2000'lerde gündeme gelen projeler siyasal yönetim değişse de kentsel mekana yaklaşımlarının ve zihniyet yapılarının aynı olduğunu göstermektedir. Fark 1980'lerde uygulamalar sınırlı bir yer üzerinden örneklenebilirken, 2000'li yıllarda sayıca artmış olmalarıdır.

---

arttırmak için çalışılmaktadır. Örneğin İstanbul'un 2010 Avrupa Başkenti olma sürecinde, kente gelen yabancı turist sayısını 15–20 milyona çıkarmak hedeflenmiştir (Pekin, 2010, 41).

[74] Örneğin dericilerin Kazlıçeşme'den kaldırılması, çevresel kirlenmenin önlenmesini sağlamıştır.

<table>
<tr>
<td>Beyazıtağa (Sur1), Ereğli Mahallesi Yenileme Projesi
 
Betimlemesi: “kara surlarını içeren bu alanın tarihi dokusunu koruyarak yaşatılması ve yenilenerek hayata kazandırılması amacıyla yenileme alanı ilan edilmiştir” (Fatih Belediyesi, t.y.).</td>
<td>At Pazarı
 
Meydan “organik ürünlerin satıldığı, gurme restoranların olduğu bir gastronomi merkezi olma yolunda ilerliyor” (Fatih Belediyesi, 2009a, 66-67).</td>
</tr>
<tr>
<td colspan="2">Ayvansaray Mahallesi Canlandırma Amaçlı Yenileme Projesi
Betimlemesi: “Ayvansaray Mahallesi, Edirnekapı’dan Zeyrek’e uzanan, her biri dünya mirası niteliğine sahip tarihi eserleri içinde barındıran Ayvansaray Kültür ve Turizm güzergahının mihenk taşıdır” (Fatih Belediyesi, t.y).</td>
</tr>
<tr>
<td colspan="2">Topkapı Şehir Parkı
Topkapı Şehir Parkı’ndaki Osmanlı Köyü: “Osmanlı Köyü, Osmanlı mimarisi ile geçmişe yolculuk yaptıracak”. 24 evin 13’ü ahşap, 11’i de doğal taş kaplama olacaktır.
“Taş kaplama binalarda, pencere ve kapı çerçeveleri, köşeler, alınlar ve saçaklar doğal taş figürlerle süsleniyor. Ahşap kaplama binalarda ise, Osmanlı mimarisinde ‘eli böğründe’ diye adlandırılan ahşap süslemeler bulunuyor…” (İBB., 2003b, cilt:1, 43).</td>
</tr>
<tr>
<td colspan="2">Türk Bahçesi Kurulması
Betimlemesi: “Türklerin bir dönem dünya bahçe tasarımını etkilemiş, tarihi kimliğini yansıtan bahçe stili, Kazlıçeşme’de kurulacak olan Türk Bahçesi ile günümüze taşınacak” (İBB., 2003c, 83).</td>
</tr>
<tr>
<td colspan="2">Edirnekapı Mezarlığı
Betimlemesi: “Edirnekapı Mezarlığı 500 yıllık tarihiyle bir açık hava müzesi gibidir” (İBB., 2003d, 115–116).</td>
</tr>
<tr>
<td colspan="2">Turistik Kameralar
Betimlemesi: “İstanbul’un en güzel noktalarını dünyanın her yerinden canlı izleyin” (İBB., 2009a, 207).</td>
</tr>
<tr>
<td colspan="2">Karasurları Beden Duvarları Burçlarının Fonksiyon Verilmesi ve Sur Bandı Rekreasyon Amaçlı Düzenleme Projesi
Betimlemesi: “Burçların mimari açıdan sahip oldukları değerin ortaya çıkarılarak, sur çevresi ve burçların iç ve dış mekânlarının gezilebilir ve yaşayan mekânlar yapılması ve İstanbul'un sosyal ve kültür hayatının bir parçası haline getirilmesi amaçlanmaktadır” (Yapı, 2004, 7 Aralık).</td>
</tr>
<tr>
<td colspan="2">Kariye Cami Çevre Düzenleme Projesi
Betimlemesi: “Çevrenin tarihi özelliğine göre düzenlenmesi, turistik alışveriş mekânları ve kafeler yapılması planlanmaktadır” (Fatih Belediyesi, 1997, 187).</td>
</tr>
</table>

Şekil 3.6 : Tarihi Yarımada’da “Koruma” kavramının örnekleri.

Toplumsal yapının değiştiği; geleneksel çıkmaz sokakların, at ve yaya ulaşımına uygun dokunun yerini otoyolların aldığı; bölgenin büyük bir bölümünün yüksek katlı

betonarme apartmanlarla kaplandığı; televizyon, internet gibi iletişim araçlarının insan ilişkilerini değiştirdiği; yapılarda mutfak, banyo gibi donatıların yer aldığı; haremlik – selamlık gibi konuta ait ritüellerin ortadan kalktığı, vb. dönemde Osmanlı'ya gönderme yapmanın, onu diriltme isteğinin başarısı tartışmalıdır. Her dönemi kendi bağlamı içinde değerlendirmek yerine, uygulamalarda modern yapıların cephelerine geleneksel izlenimi verilmektedir.

Tarihi Yarımada'daki uygulamada da Osmanlı'ya öykünme durumunda "İstanbul'un Fethi" vurgusu önemli yer tutmaktadır (Bora, 2006, 61). İstanbul'un "Fethi'nin 550. yılı için 550 Eser" Projesi; "1453 İstanbul'un Fethi Müzesi"; İstanbul'un fethinin her yıl 29 Mayıs'ta kentin kara surlarında canlandırılması; aynı gün iktidar mensuplarının da katıldığı Haliç'te ses ve ışık gösterilerinin yapılması; Fetih için her yıl güreş ve atçılığın "ata sporu" olarak tanımlandığı spor faaliyetlerinin gerçekleşmesi; mehter takımı kurulması gibi uygulamalar söz konusudur. Fatih Belediyesi'nin "453 1453" olan telefonu da İstanbul'un fethi vurgusunun her bağlamda kullanılabileceğini gösteren bir örnektir.

Bu dönemde muhafazakâr olarak kendini tanımlayan ideolojik görüş cumhuriyet tarihinde olmadığı ölçüde yapı yapmakta, diğer bir değişle mekânın dönüşümünde rol oynamaktadır. Bu süreçte dikkat çekmemek için Osmanlı geçmişine vurgu yapmayı tercih etmektedir. Bu hem iktidarın seçmeni açısından kabul edilebilir bir durum olmakta, hem de Tarihi Yarımada'ya uygun şeklinde ifade etmenin yolunu açmaktadır. Fatih İlçesi'nde yaşayanların siyasal, sosyal, dini tercihleri[75] ve yönetimin muhafazakâr söylemleri birlikte ele alındığında Osmanlı Mimarisi ile ilişkili yapıların yapılması beklenen bir durum haline gelmektedir (Özçakı, 2012). Tarihi görünüşlü yapılar insanların geçmişleri / belleklerinde yer alan bilgi ile ilişki kurmasını sağlamaktadır. Yeni bir çevrede bile tarihi değerlerden alıntılar aidiyet duygularını arttırmaktadır.

Koruma ve Sulukule Yenileme Projesi

Sulukule Mahallesi'nin "Tekfur Sarayı, Anemas Zindanları, Ayvansaray ve Fener-Balat Kültür güzergâhının tamamlayıcı bir parçası olduğu ve bu önemli kültür ve turizm güzergâhının üzerinde" yer alacağı, ifade edilmektedir (Fatih Belediyesi, 2009b, 55).

Gazete makalelerinde Sulukule'de gerçekleştirilen proje ile Osmanlı arasında ilişki kurulma isteğini yansıtan örneklerden bazıları şunlardır:

[75] Fatih İlçesi İstanbul genelindeki en muhafazakâr çevrelerden biridir. Bölgede çok sayıda dini cemaat ve tarikat faaliyet göstermektedir. Fatih İlçesi'nde yerel yönetim AK Parti'dendir.

> Fatih Belediye Başkanı Demir: "…2 katlı inşa edilecek Kervansaray Oteli avlulu olacak, üst kat otel, alt katta restoran, kafeterya ve lobi bulunacak…". (Tüm Gazeteler, 2008, 29 Ocak)
>
> Eski TOKİ Başkanı Bayraktar: "Yapılacak bedestenin içinde 'müzikholler' bulunması öngörülüyor. Buralarda müzik aletlerinin satışı yapılacak veya müzik icra edilecek. Bazı vatandaşların bölgede 'faytoncu' olarak istihdam edilebileceği, açılacak meslek kurslarına katılmasının sağlanacağını kaydedildi". (Haber 34, 2009, 13 Ağustos)
>
> "Bayraktar`ın verdiği bilgiye göre 571 ailenin oturduğu bölgede, sur koruma bandından hemen sonra 2, içerilere gidildikçe 3 katlı Osmanlı Türk sivil mimari tipine uygun 75 ve 95 metrekarelik konutlar yapılacak. Bölgedeki tescilli tarihi eserler dışındaki binaların tamamı yıkılacak ve inşaat sırasında evleri yıkılanlara kira yardımında bulunulacak". (Yeni Asya, 2006, 15 Temmuz)
>
> Fatih Belediye Başkanı Demir: "Mimari tarzları Osmanlı-Türk mimarisi çizgileri olacak. Ne sokak siluetlerini, ne ada yapılarını bozduk. Yenilemeyi tarihten geldiği gibi koruyarak yaptık. İnanılmaz renkli bir proje". (Ertürk Kurtoğlu, 2010, 16 Ekim)

Sulukule Yenileme Projesi modern çizgiler taşımakla birlikte, betonarme konutların cephelerinin ahşap kaplanması; kentsel dokunun Osmanlı ile ilişkilendirilmesi; Kervansaray, Bedesten gibi Osmanlı Dönemi yapılarına referans vermesi; burada faytoncuların yer alacağı şeklindeki ifadeler "Osmanlı Mahallesi" canlandırılmaya yönelik bir yaklaşım olarak değerlendirilebilir. Eski mahalle dokusuna göre büyük boyutlu olan otel, Kervansaray Oteli şeklinde; alışveriş birimi ise Bedesten şeklinde adlandırılmıştır. Ancak yapıların kent ile kurdukları ilişkinin ve yapımlarında kullanılan malzemelerin geleneksel ile bağlantıları yoktur. Alandan ayrılan Romanların, faytoncu olarak çalışabileceklerinin belirtilmesi yine geçmişe duyulan özlemle ilişkilidir. "Osmanlı Mahallesi" yaratılacağı açıklamalarına proje revize edildikten sonra yer verilmese de ilk gündeme geldiğinde bunun projelerin kabul edilebilirliğini sağlamak için araç olarak kullanıldığı yorumu yapılabilir (Şekil 3.7).

Bunun yanı sıra yenileme projesinin alanın turistikleştirilmesi için yapılsa da alan özgünlüğünü kaybettiğinden, turistler için cazibesini yitirdiği yorumu yapılabilir. Yapıcı (2011), projenin Sulukule'ye ve Tarihi Yarımada'ya etkisini şu şekilde değerlendirir:

> "…buralar herhangi bir yer oluyor. Yani o tarihin, kültürün hiçbir değeri kalmıyor. Dünyanın her yerinde görebileceğiniz, geçmişi olmayan, tadı, müziği, kokusu, ruhu olmayan yapay mekânlara dönüyor. Ve sonuçta bir tarihi kültürü kaybediyorsunuz, yerine koyduğunuz şey de sizi tatmin etmiyor…"
>
> "…Kent hafızası oluşturan, yani kent belleği denen bir şey vardır. Burada en önemlisi bellek temizleniyor ve yeni bir bellek yaratılıyor. Aslında belki en tehlikelisi bu. Yani siz Osmanlı Mahallesi yaratıyorsunuz, orada bir bellek temizlemesi yapıp, yeni bir kent belleği oluşturuyorsunuz.... Bu her açıdan sahtekârlık, sosyolojik olarak da, mimarlık açısından da..."

AKP, tarihe bir dekor gibi bakıyor

Haberi Paylaş |

15:05 15 Aralık 2009

FENER-BALAT-AYVANSARAY MÜLK SAHİPLERİNİN VE KİRACILARIN HAKLARINI KORUMA VE SOSYAL YARDIMLAŞMA DERNEĞİ BAŞKANI: AKP, tarihe bir dekor gibi bakıyor

Sulukule, Tarlabaşı'ndan sonra 'Kentsel Dönüşüm' bu kez Balat'ı vuruyor. Fatih Belediyesi projenin tarihi dokuyu koruyacağını savunurken, mahalleli Balat'ın yok olacağından endişeli



(Birgün Gazetesi, 2009, 15 Aralık)

AKP`li belediye tarihi yok etti

İstanbul Büyükşehir Belediyesi`nin şirketi KİPTAŞ`ın 9 binayı yıktığı ortaya çıktı. İstanbul`un `Dünya Kültür Mirası` listesinden çıkarılıp çıkarılmayacağını belirleyecek olan Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü (UNESCO) heyetinin

(Tüm Gazeteler, t.y.)

Tarihi dokuya kepçeyle taciz

Sulukule`de geçtiğimiz ay törenle başlayan kazı çalışmalarının tarihi dokuyu tahrip edeceği uyarıları haklı çıktı. Özel bir şirket tarafından yapılan çalışmalarda arkeolojik dokunun zarar göreceği uyarısını yapan arkeologun uyarısını dikkat almayan ş

(Evrensel, 2010, 17 Haziran)

Sulukule, tarihi Osmanlı Evleriyle yeniden doğacak

Fatih'te "Sulukule" olarak bilinen Hatice ve Neslişah Sultan Mahallelerinde başlatılan kentsel dönüşüm projesi çerçevesinde, evlerin metrekaresine 500 ile 800 YTL ödenecek. TOKİ, 4 tip ev inşa edecek.

(Vatan Gazetesi, 2007, 4 Ocak)

Sulukule'ye Osmanlı makyajı

Halk arasında Sulukule olarak bilinen Fatih-Hatice Sultan ve Neslişah Mahalleleri Kentsel Dönüşüm Projesi protokolü törenle imzalandı.

(Yeni Şafak Gazetesi, 2006, 14 Temmuz)

Sulukule Kültürünü Yaşatmak İstiyoruz

… Roman kültürünü yaşatmak için onlar kervansaray otelde, bedestende istihdam edilecek. Roman kültürünü yaşatacak bir özellik katarsa, projede değişiklik yaparız. Sulukule kültürü konusunda gerçekten yaşatacak imkan olursa yaşatırız...

(Haber 34, 2009, 13 Ağustos)

Şekil 3.7 : Sulukule Yenileme Projesi'nde "Koruma" kavramının örnekleri.

Öte yandan yıkımla gündeme gelen alan, yerli ve yabancıların ilgi odağı olmuştur. Yıkım sürecini gözlemlemek için yerel ve uluslararası düzeydeki gözlemciler alanı ziyaret etmiştir. Böylece Sulukulelilerin yaşadıkları dışlanma duygusu, travma hali, acılar ve umutsuzlukların belgesellerde, gazete makalelerinde ve bilimsel çalışmalarda kullanılan bir done haline geldiği belirtilebilir. Bu literatürde "Gecekondu Turizmi" kavramı altında yer alan, dünyanın büyük kentlerindeki marjinal bölgelerinin, burada yaşayanların özel hayatlarının görülebileceği gezilere benzerdir. Çavuşoğlu (2011) yaşanan süreci başkalarının acıları üzerinden hatıra biriktirmek şeklinde tanımlar. Tülü'nin (2008, 15) kentsel dönüşüm projelerinin toplumu ayrıştırmakta ve "ötekileştirmekte" olduğu yorumundan yola çıkarak, bunun Sulukule'de baskın olarak hissedildiği belirtilebilir. Steril bir ortam yaratılmış, Sulukule her şeyin kontrol edildiği bir alana dönüşmüştür. Çavuşoğlu'nun (2011) belirttiği gibi sorun çözülmemiş, aksine Romanların farklı yerlere taşınmaları ile kent geneline yayılmıştır.

Tarihi Yarımada'nın müzeleştirilmesi uygulamaları için belirli bölgede yaşamakta olanların "ayağa dolanmamalarının istenmesi" durumu (Esen, 2004a, 106), Sulukule'de geçerli olmuştur. Proje ile Tarihi Yarımada'nın çok renkli, çok sesli yapısının gösterilmesi adına bir imkân yaratmak yerine, süreç Türkiye ve İstanbul genelindeki şekli ile "yıkma ve yeniden yapma" etkinliğine dönüşmüştür. Süreci Bartu'nun (2006, 44) "İstanbul gibi çeşitli çok katmanlı geçmişleri olan bir kent söz konusu olunca hangi geçmişin muhafaza edileceği ve pazarlanacağı hayati önem taşıyan politik sorunlar haline gelmektedir" şeklindeki ifadesinden yola çıkarak değerlendirmek önemlidir. Proje kapsamında Yapıcı'nın (2011) belirttiği gibi bellek silinmiştir. Yüzlerce yıldır Tarihi Yarımada'da yaşamış olan kültür silinmiştir. Uzun vadeli kalıcı bir çözüm yerine kolay yolun tercih edildiği yorumu yapılabilir.

Sulukule'de gerçekleştirilen kazılarda yer altında arkeolojik kalıntılara rastlansa da bu proje sürecini etkilememiştir. Alanın turistikleştirilmesi istenirken arkeolojinin, sürece dâhil edilmemesi düşündürücüdür. Projede egemen olan, yönetimin koruma anlayışı tarihi alandaki yapıların yıkılması; özgün bir kültürün uzaklaştırılması; müzik, eğlence gibi çeşitli iş kolları ile uğraşan alt gelirli kesimin yerine, üst gelir grubunun yerleşmesi; özgün dokusu olan yerleşimin yıkılması; bazı tescilli evlerin yanlışlıkla da olsa yıkılması; alandaki muhtemel arkeolojik dokunun gözetilmemesi; yeni yapıların sahte bir tarihsellik altında yapılması ve sur yakınında dört kata varan yapılaşmadır.

Değerlendirme

Sulukule Mahallesi özelinde başlayıp Tarihi Yarımada genelinde ele alınabilecek olguların başında "öncelikler" gelmektedir. Turistler için cazip olan, korunması gereken, gelecek nesillere aktırılacak olan belirgin değildir. Kişiden kişiye, kurumdan kuruma ya da bir seçim döneminden diğerine değişiklik gösterebilmektedir. Bu toplumsal mutabakatla sağlanmış, kanun ve yönetmeliklerle güvence altına alınmış değildir. Söylemler ve projelerde bu çelişki gözlenmektedir (Şekil 3.8).

İstanbul ve Tarihi Yarımada, Sulukule'de yaşanan sürece benzer şekilde ele alındığında ayrımcı, parçalayıcı, kutuplaştırıcı, dışlayıcı gelişmelere dönüşüp toplumsal gerilimler ve çatışmalara zemin hazırlayabilir. Sulukule Yenileme Projesi'nin gelecek uygulamalar kapsamında değerlendirilmesi önemlidir[76].

Yönetim, ülke ekonomisinin gelişimi için, inşaat sektörünü temel kalkınma alanlarından biri olarak görmektedir (Çavuşoğlu, 2011). Alt gelir grubuna nitelikli çevreler yaratmak ve uygulamaların sürdürülebilmesi için rantı arttırma yolunu tercih etmektedir. Herkes mevcut yerinde ikamet ettiği ya da yapı yoğunluğu sabit kaldığında uygulamalar için mali kaynak yaratılamayacaktır. Öte yandan sürecin hızlı, ön hazırlık evresi olmadan işlemesi; yerinden edilenler için sosyal ve ekonomik tedbirlerin düşünülmemesi sorunludur. Sulukule'de yaşayan Romanların yer ile kurdukları aidiyet bağının göz ardı edilmesinin projeyi tartışmalı hale getirdiği belirtilebilir.

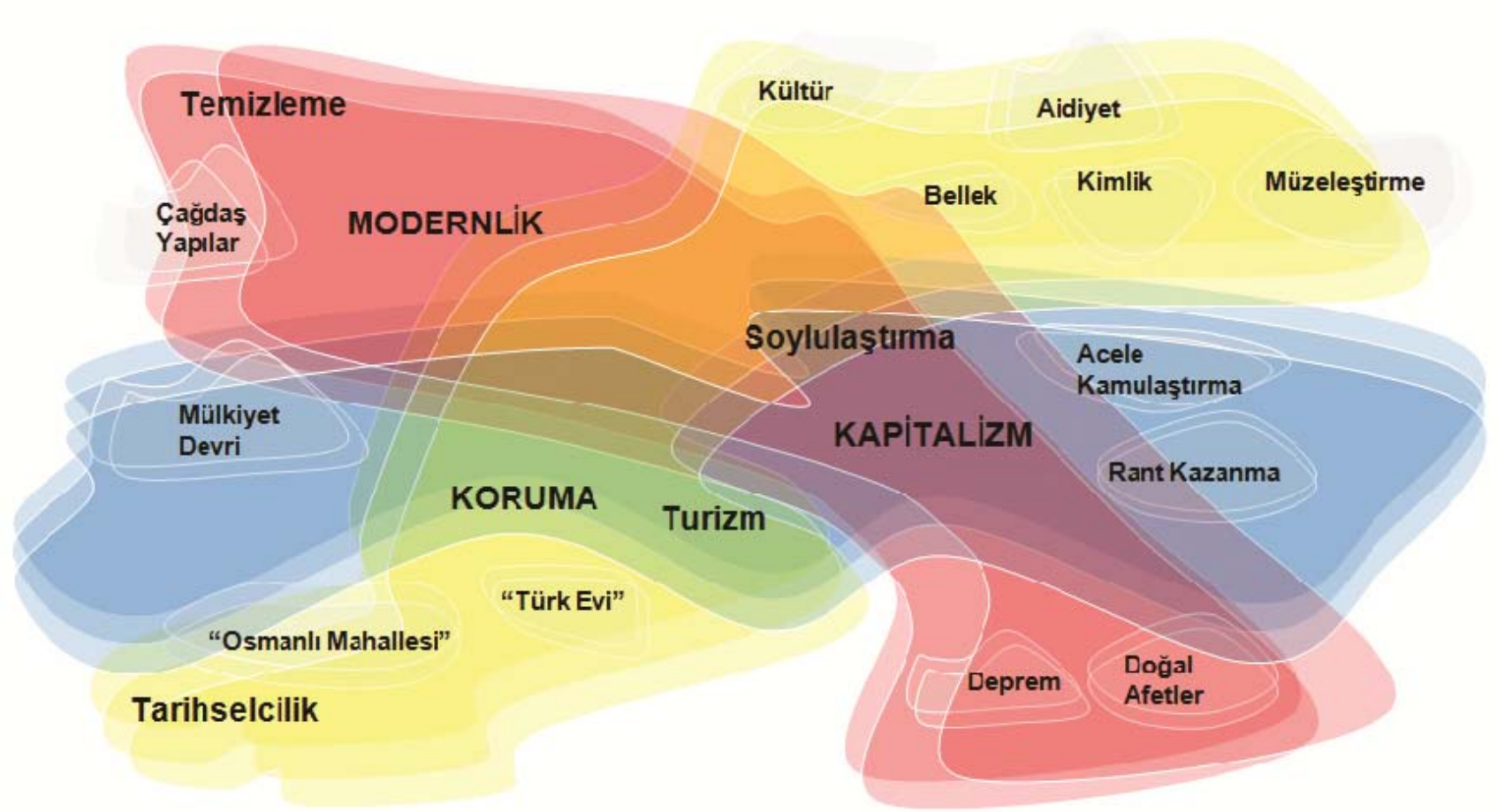
1994 yerel seçimlerinde gecekondu seçmenlerinin oyları ile iktidar olan ve misyonlarını "göçle gelen hemşerilerinin sorunlarını çözmek" şeklinde ifade eden yönetimin tutumu, bakış açısındaki dönüşümü ortaya koymaktadır. Projelerin gerçekleşmesi için yönetim baskın bir aktör konumundadır[77]. TOKİ uygulamalarının deprem gibi afetlere karşı dayanımı konusundaki tereddütler, kentsel muhalefetin sürece daha kuşku ile yaklaşmasına neden olmaktadır. Sulukule Projesi'ni fikir ayrışmalarının görünür olduğu bir süreç olarak tanımlamak olasıdır[78].

---

[76] Sulukule Yenileme Projesi ile ilgili tartışmaların yoğunlaşması ile gazetelerde "TOKİ Roman vatandaşlar için kent dışında bahçeli evler yapacak" şeklinde haberlerin çıkması, bunun bir adımıdır (Bugün, 2010, 21 Ocak). Benzer süreçlerin yaşanmaması için sosyal ve ekonomik kalkınmayı sağlayacak tedbirler de gereklidir.

[77] Karar alan ve uygulayan yönetim, yetkilerini üst seviyede kullanarak, kanun çıkartmakta, karar almakta, bunu kabul etmekte, kurumları aracılıyla uygulamaları gerçekleştirmektedir. Bunda merkezi ve yerel yönetimin aynı partiden olmasının payı vardır.

[78] Üçüncü Köprü, ya da Çılgın Proje adıyla bilinen Kanal İstanbul projeleri de bu durumun örneğidir. Üçüncü köprünün yapılmaması gerektiğini savunan akademisyenler ile bir helikopter gezisinde köprünün yerini tayin eden Başbakan Erdoğan, Ulaştırma Bakanı Yıldırım ve İBB Başkanı Topbaş, birbirini dinlememenin benzer örnekleridir.



Şekil 3.8 : Sulukule Yenileme Projesi / Kavramlar.

Sulukule Yenileme Projesi kapsamında “Modernlik, Kapitalizm ve Koruma” Kavramları altında tartışılan olgular, diğer yenileme bölgelerindeki ve gecekondu bölgelerindeki dönüşüm projeleri ile benzerlikler göstermektedir. Yapıların niteliksiz oldukları ifade edilmekte; TOKİ konutları ise idealize edilerek, modern şeklinde tanımlamaktadır. Sonuçta yerinden çıkarılan alt gelir grubu, alışkın olmadığı bir çevrede, yüksek katlı TOKİ konutlarında yaşamaya başlamaktadır. Yaşantılarında önemli ölçüde değişiklikler meydana gelmektedir.

Sulukule’de korumanın “yıkarak yeniden yapma” şeklinde ele alındığı belirtilebilir. Osmanlı, cephedeki süslemeye ya da sokaktaki faytoncuya indirgenmiştir. Bu Benjamin’in metinlerinde tartıştığı gibi geçmişe öykünerek, geçmişin estetize edilmesinin örneğidir. Osmanlı ile ilişki kurma ve idealize ederek yeniden yaratma durumu, Tarihi Yarımada’da uygulaması başlamamış diğer mahalle ölçeğindeki dönüşüm projelerinde de gözlenmektedir. TOKİ’nin gerçekleştirdiği kamu binalarında da yer alan Osmanlı-Selçuklu mimarisinden alıntılar, bunun ideolojik bir görüşün yansıması olduğunu düşündürtmektedir. Tarihi Yarımada’da yeni inşa edilen yapılar “modern” şeklinde ifade edilirken cephelerindeki Osmanlı – Selçuklu mimarisi eklentileriyle tarihselleştirilmekte ve “Tarihi Yarımada’ya uygun” hale getirilmektedir. Koruma çabaları iyi niyetli olsalar da bunlar bazen tarihi çevrenin zarar görmesi ile sonuçlanabilmektedir.

Bundan sonraki bölüm kapsamında iki kıtayı, kentin iki yakasını birbirine bağlayan ulaşım projelerinden Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri’nin kentsel mekâna etkileri tartışılmaktadır. Kentin modernleşme sürecinde önemli bir yer tutan ulaşım yatırımlarının 2000’li yıllarda ele alınışı üzerinde durulmaktadır.

4. KENTSEL ÖLÇEKTE DÖNÜŞÜM: MARMARAY VE AVRASYA TÜNELİ PROJELERİ

Tarihi Yarımada'nın dönüşümünün araştırıldığı çalışmanın bu bölümünde, diğer bölümlerden farklı olarak Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri olmak üzere iki proje alanında çalışılmıştır. Projeler büyük ölçekli ulaşım projeleri olarak alanın ulaşılabilirlik durumunda önemli değişimler yaratacakları düşünüldüğünden seçilmiştir.

Çalışma kapsamında tek yapı ve mahalle ölçeklerinde iki farklı projenin incelenmesinin ardından kentsel ölçekte bir projenin seçilmesinin nedeni, İstanbul'da yaşanmakta olunan sürecin Tarihi Yarımada'ya etkisini tartışmaktır. Alan, kentin merkezi olarak çoğu programlarını kaybetse de fiziksel açıdan merkezi olmayı sürdürdüğünden, bunun kentsel mekân üzerindeki etkilerinin araştırılması amaçlanmıştır.

Marmaray Projesi, en büyük transfer istasyonun Yenikapı'da olması ile bağlantılı, Tarihi Yarımada'nın merkezi konumunun tartışılabileceği bir projedir. Kazı çalışmaları sırasında kentin bilinen tarihini değiştiren buluntuların ortaya çıkarılması nedeniyle arkeolojik doku - yeni yapı ilişkisinin tartışılabilmesi için olanak sağlamaktadır. Proje toplu ulaşıma dayanan yapısı ile büyük oranda olumlu olarak değerlendirilirken, Avrasya Tüneli karayolu sistemine dayanan yapısı ile eleştirilerin odağında yer almaktadır.

İstanbul genelini ilgilendiren projelerin bir bölümlerinin Tarihi Yarımada'da ve aynı güzergâhta yer alması dolayısıyla çalışma kapsamında birlikte incelenmişlerdir. Sadece bir projeyi incelemek konunun bir yönüne / yüzüne bakmak anlamına geleceğinden ve iki projeyi iki farklı bölüm altında incelemek ise ortak tartışmayı engelleyeceğinden, iki proje bir bölüm altında incelenmiştir. Böylece Tarihi Yarımada'yı en fazla etkileme potansiyeline sahip iki projenin bütüncül olarak değerlendirildiği, alana etkilerinin tartışıldığı bir bölüm hazırlanmıştır. İki projenin bir arada incelenmesi ile çalışmanın amacı olan Tarihi Yarımada'nın içinde bulunduğu dönüşüm sürecini incelemek adına olanak sağlayacağı düşünülmüştür.

Bölüm kapsamında öncelikle "Yerin ve Projelerin Özellikleri" bölümünde Tarihi Yarımada'daki ulaşım projeleri hakkında bir değerlendirme yapılmaktadır. Ardından

Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri ile ilgili bilgi verilmektedir. Daha sonra sosyal aktörlerle gerçekleşen görüşmeler değerlendirilmektedir. Sosyal aktörlerle gerçekleşen görüşmelerden, belge araştırmalarından ve gözlemlerden elde edilen veriler bölüm kapsamında "Modernlik ve Koruma" başlıkları altında tartışılmaktadır.

4.1 Yerin ve Projelerin Özellikleri

Kentin en eski merkezi olan Tarihi Yarımada ana programlarını kaybetse de İstanbul'un ters T şeklinde büyümesi ile coğrafi açıdan merkezi konumunu korumaktadır. Merkezi konumu, ulaşım projeleri bağlamında görünür olmaktadır. Marmaray ve Avrasya Tüneli Projelerinin, bir bölümlerinin Tarihi Yarımada'da yer alması, alanın merkezi konumunun göstergesidir. Bölüm kapsamında Tarihi Yarımada'daki ulaşım olgusu tartışılmakta; ardından Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri hakkında bilgi verilmektedir.

Yerin özellikleri

Kentin en eski merkezi, 8.500 yıllık geçmişe sahip Roma, Doğu Roma ve Osmanlı İmparatorluklarının başkenti olan suriçi, tarihi boyunca sahip olduğu başkentlik ayrıcalığıyla deniz ve karayolu bağlantıları ile kenti diğer kentlere ve ülkelere bağlayan geniş bir yol ağının merkezinde yer almıştır. Kent içindeki yol dokusu ticaret, dini ritüeller, kutlamalar ve gündelik hayattaki kullanımı gibi farklı olguların etkisiyle şekillenmiştir. Kentin çevre kentlere ve ülkelere bağlanması ve kent içi ulaşımı, teknolojik gelişmeler, kentin fiziksel sınırlarının büyümesi ve kullanım yoğunluğunun artması ile değişikliğe uğramıştır. On dokuzuncu yüzyılda Hocapaşa gibi bazı büyük yangınların ardından ızgara sistemli sokak dokusu ve kâgir yapılar yapılsa da (Kuban, 1996), Tarihi Yarımada yaya ve at ile ulaşımın sağlandığı, çıkmaz sokaklar ve geleneksel yapıların ağırlıklı olduğu bir yerleşim olmayı sürdürmüştür.

1950'lerde ise kentsel dokuda radikal değişimler yaşanmaya başlanmıştır[79]. İstanbul'un Ankara'nın simgesel karşılığı olması ve İstanbul'a önem vermenin yönetime muhalif olmanın göstergelerinden sayılması nedeniyle, muhafazakâr çizgideki görüş İstanbul'a önem vermiştir[80]. Kentin tarihi bölgelerinde araç yolları açmak, anıtsal yapıların çevrelerini temizlemek ve meydanlar oluşturmak için gerçekleştirilen çalışmalarda 7.289 tane binanın yıkılmış olması, büyük ölçekli

[79] 1923 yılında Cumhuriyetin ilan edilmesiyle başkentin Ankara olması ve Anadolu'yu modernleştirmek ve muasır medeniyetler seviyesine çıkartmak temel amaç olduğundan, İstanbul ikinci plana atılmıştır.

[80] 1950'lerde Menderes döneminde kentteki yatırımlar artmıştır. 1956–60 arasında İstanbul için yapılan harcamalar ülkenin bütün belediyelerinin harcamalarından fazladır (Kuban, 1996, 397).

dönüşümlerin örneğidir (Akpınar, 2003, 193). 1980'lerde ulaşım projeleri için yapılan yıkımlar devam etmiştir. Yeni yollar, kentteki araç trafiğini rahatlatmak ve sıkışıklığı gidermek üzere yapılmıştır. Dönemin en bilinen uygulaması on dokuzuncu yüzyıl konut dokusunun bir bölümünün yıkılmasıyla açılan Tarlabaşı Bulvarı'dır.

2000'li yıllarda İstanbul'daki ulaşımın büyük bölümü karayolu ile sağlanmaktadır (Işık, 2007, 27). İstanbul'da otomobil kullanımı Türkiye geneline oranla fazladır ve trafiğe çıkan araç sayısı artmaktadır (Işın, 2003, 154)[81]. Bunda özel araç kullanımının statü sembolü olarak görülmesi etkili olabilir[82]. Bunun önemli nedenlerinden biri de toplu ulaşım siteminin yeterince gelişmemiş olmasıdır. Karayolu sistemi metro, tramvay ve metrobüs gibi toplu ulaşım alternatifleri ile bir ölçüde olsa ağırlığını yitirmekle birlikte kentteki katlı kavşak, yol ve tünel yapım çalışmaları ve üçüncü köprünün yapılması isteği; ülke genelinde duble yol yapımları sürmektedir.

Karayolu yatırımlarının kentin büyümesini teşvik ettiği düşünülmektedir. Karayollarının çevreleri yeni yatırımlar için daha cazip alanlar haline gelmektedir. Tezer'in iki boğaz köprüsünün İstanbul'un kentsel gelişmesini yönlendirdiğini, haritalarla ortaya koyduğu çalışması bunu örneklemektedir (Tezer, 2006). Karayolu sistemine dayanan, kentsel ulaşım yoğunluğunun artması ile oluşan çevresel kirlenmeler ve kentsel dokudaki bozulmalar nedeniyle eleştirilmektedir (Yerasimos, 2004, 64)[83]. İstanbul'daki toplu ulaşım sistemlerinin diğer metropollerle kıyaslandığında yeterli düzeyde olmaması diğer bir eleştiri konusudur. Kentteki toplu ulaşım yatırımlarının arttırılmasına çalışılmaktadır[84].

Kentin ulaşım problemini çözebilmek adına, sayıları 2000'li yıllarda artan kentsel ölçekteki "mega projeler" gündeme gelmektedir. 2011 yılındaki seçim döneminde AK Parti'nin 2023 yılı, İstanbul hedeflerinde de ulaşım projeleri ağırlıktadır[85]. Marmaray,

---

[81] 2010 yılı verilerine göre İstanbul'da kent içi ulaşımının yaklaşık % 90'ı karayolu ile yapılmaktadır. Otobüs ve özel otomobil ile yapılan yolculukların oranı neredeyse birbirine eşittir. 2006 TÜİK verilerine göre Türkiye'deki otomobillerin % 27'si (1.650.320) İstanbul'a kayıtlıdır. 2005-2010 aralığında İstanbul'da karayolu için yapılan yatırım 3.400.558.000 TL iken, raylı sistem için 1.173.322.800 TL harcanmıştır. Karayolu uzunluğu 301 km arttırılmıştır. Karayolu yatırımları, yol ve kavşak, karayolu tüneli, metrobüs, otopark ve transfer merkezleri şeklindedir (X. Dönem Çalışma Raporu, 2010, 31, 33).

[82] Freund, Martin ve Baudrillard'ın metinlerinde arabayı, sosyo-ekonomik gücün ve kimliğin göstergesi; "kültürel alandaki simgesellik; özgürlük, iktidar ve bireysellik ikonu" (Işık, 2007, 26); statü sembolü şeklinde değerlendirirler (Baudrillard, 1997).

[83] Karayoluna dayalı gelişmeler doğal kaynakların yok olması, orman alanlarının ve su havzalarının yerleşime açılması, kıyı alanlarında doğal dengenin bozulması, aşırı betonlaşmanın yarattığı ekolojik sorunlar nedeniyle eleştirilmektedir (Alpan ve diğ., 2011, 6).

[84] Daha fazla bilgi için Esen, Işık, Diren ve Perouse'un metinlerinden yararlanılabilir (Esen, 2001, 52; Işık, 2007, 28; Diren, t.y.; Perouse, 2011, 368).

[85] Bu hedefler arasında kişi başına düşen yeşil alan metrekaresinin arttırılması, depremden korunma, tarihi eserlerin restorasyonu, uluslararası temalı eğlence parkı yapılması yer almaktadır. Üçüncü Köprü, Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri, Galata Port, Haydarpaşa Port projeleri de yer

üçüncü köprü gibi kentin tüm ulaşım sistemini değiştirecek bağlantılar; İstanbul'un yanında ikinci bir İstanbul yaratmayı hedefleyen "Çılgın Proje" adıyla da bilinen "Kanal İstanbul Projesi" bunlardan bazılarıdır. Bu projeler kentteki ulaşım durumunda önemli değişiklikler yaratacak; gerekli önlemler alınmaz ise yakın çevrelerinde dönüşüme, yeni yapılaşmaya neden olabilecek niteliktedirler.

Tarihi Yarımada'da ulaşım projeleri önemli yer tutmaktadır. İstanbul genelindeki ulaşım projelerinden Tarihi Yarımada'yla bağlantılı olanlar ile alan, kent içi ulaşımında önem kazanmaktadır. Bunun yanı sıra transit trafiğin geçtiği bir yer haline gelmektedir. Atatürk Havaalanı ve Aksaray arasında işleyen metro ve Bağcılar - Zeytinburnu ile Kabataş arasında işleyen tramvay bunun örneğidir. Yenikapı kentteki en büyük deniz otobüsü durağı olmasının yanı sıra kenti çevre illere bağlayan bir odak nokrasıdır. Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri ile kuzeyden gelen metro hattının Yenikapı'ya ulaşması ile daha da yoğun bir kullanıma sahne olacaktır (X. Dönem Çalışma Raporu, 2010, 36 – 37; Derviş and Öner (edt.), 2009, 59)[86] (Şekil 4.1).





(Rota Haber, 2011, 9 Kasım).

Şekil 4.1 : Marmaray ve Avrasya Tüneli Projelerinin konumları.

Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri kentin iki yakasını birleştirecek önemli ulaşım yatırımlarıdır. Boğaz köprülerinden farklı olarak, iki kıtayı denizin altından bağlayacaklardır. İstanbul'un en büyük sıkıntılarından olan trafikte geçirilen zamanı kısaltmaları ve ulaşım problemine çözüm olmaları beklenmektedir. Yüksek maliyetli, son teknoloji ürünü, yapımında uluslararası şirketlerin rol aldığı, uluslararası finans kurumlarının tarafından desteklenen projelerdir. Yakın çevrelerinden başlayarak kentsel dokuda farklılaşmaya neden olabilecek niteliktedirler. Marmaray Projesi

almaktadır. Ulaşım projeleri sayıca, nitelikçe, ölçekçe, maliyetçe diğer projelere oranla baskın bir şekilde sunulmuştur (AK Parti).

[86] Tarihi Yarımada'daki diğer ulaşım projeleri açık ve kapalı otoparklar, kavşaklar, viyadükler, üst geçitler ve toplu ulaşıma yönelik metro, deniz otobüsü projeleri ve bunların istasyonlarıdır.

toplu ulaşıma dayanan yapısı ile kabul görürken, Avrasya Tüneli özel araç kullanımına dayanan yapısı ile daha ziyade eleştirilmektedir. Çalışma kapsamında iki projenin aynı bölümde incelenmesi ile Tarihi Yarımada'daki büyük ölçekli ulaşım projelerinin alana etkisi, bir bütün olarak değerlendirilmektedir.

Marmaray Projesi'nin özellikleri

Marmaray güncel bir proje olmakla birlikte İstanbul boğazının altından bir demiryolu tünelinin geçmesi fikri ilk olarak on dokuzuncu yüzyılda gündeme gelmiştir. 1860 yılından taslak halinde hazırlanan projede, boğazın derin kesimlerinde sütunların üzerine oturtulmuş bir tünel önerilmiştir.1902 yılında hazırlanan diğer bir alternatifte tünelin denizin dibine yerleştirilmesi düşünülmüştür (Url-2).

1987 yılında da ilk geniş kapsamlı fizibilite raporu hazırlanmış ve projenin ana hatları belirlenmiştir. 1995 yılında daha detaylı etütlerinin yapılmasına karar verilmiş ve etütler 1998 yılında tamamlanmıştır[87]. Proje dört farklı bölümden meydana gelmekte ve her bir bölüm için ayrı uluslararası yüklenicilerin katıldığı ihale ve sözleşme süreçleri yürütülmektedir.

Marmaray Projesi'nin, kentin iki yöndeki ulaşım yapısını birleştirmesi, kent içi toplu ulaşım sistemlerinin payını arttırması, yolculuk sürelerini kısaltması ve boğaz köprülerinin yükünü hafifletmesi ön görülmektedir. Ayrıca iki kıtaya yayılmış kenti birbirine bağlayarak, toplu ulaşım ağının omurgasını oluşturabilecek niteliktedir (Url-2; Yerasimos, 2004, 65).

Asya Yakasında 43,4 km, Avrupa Yakasında ise 19,6 km olup İstanbul genelinde yaklaşık 76 km'dir. Kentin iki yakasındaki demiryolu güzergâhını kullanmaktadır[88]. Demiryolu hatları boğazın altından geçen bir tünelle birbirine bağlanmaktadır. İki olan hat sayısı üçe çıkartılacak; iki hatta banliyö trenleri, üçüncü hatta şehirlerarası yük ve yolcu trenleri çalışacaktır. Demiryolu hattına ait otuz altı yer üstü istasyonunu revize edilecek, onarılacak ya da yeniden inşa edilecektir. Yenikapı, Sirkeci ve Üsküdar'da olmak üzere, üç yeni yer altı istasyonu yapılacaktır (Çizelge 4.1). Marmaray'ın en uç istasyonları olan Gebze - Halkalı arasında 2 - 10 dakikada bir sefer yapılması ve bir yönde saatte 75.000 yolcu taşınması planlanmaktadır (Url-2). Marmaray, kent içindeki diğer ulaşım projeleri ile entegre olacaktır. Yenikapı,

[87] Marmaray Projesi'nden Ulaştırma Bakanlığı, Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH) sorumludur. 1999 yılında Türkiye ve Japon Uluslararası İşbirliği Bankası (JBIC) arasında kredi anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma uyarınca Avrasyaconsult ismiyle uluslararası müşavirler grubu oluşturulmuştur. Avrasyaconsult'un yürüttüğü ihale kapsamında 2002 yılından itibaren ulusal ve uluslararası yükleniciler sürece dahil olmuştur (Url-2).

[88] Bu, on dokuzuncu yüzyıldan itibaren kenti Avrupa ve Asya'daki kentlere bağlayan demiryoludur. Avrupa'dan gelen bağlantı Şark Ekspresi olarak adlandırılan ve Sirkeci Garı ile sonlanan akstır. Asya'dan gelen demiryolu Haydarpaşa Garı ile sonlanmaktadır.

projenin en büyük aktarma istasyonu olacaktır. Kuzey – güney hattında işleyen metro da Haliç'ten geçerek Yenikapı İstasyonu'nda sonlanacaktır. Marmaray'ın Yenikapı İstasyonunu tasarımı için uluslararası bir yarışma açılmıştır (Yenikapı İstasyonu Yarışması) (Şekil 4.2).

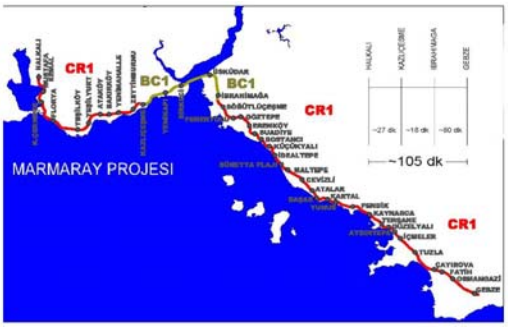
Çizelge 4.1 : Marmaray Projesi ihale süreci (Url-2; Haz.: Özçakı).

İhaleler	Uygulayıcı firmalar	Başlama ve bitiş tarihleri	Sözleşme Bedeli
Mühendislik ve Müşavirlik Hizmetleri Sözleşmesi	AVRASYA JV (Yüksel Proje, Pacific Consultants International, Oriental Consultants, Japan Railway Technical Service)'dır. (2008'de Pacific Consultans International hisselerini, Oriental Consultants Co. Ltd. devretmiştir.)	2002-2011	5.494.547.080 Japon Yeni Japon Uluslararası İşbirliği Bankası (JBIC), Avrupa Yatırım Bankası (AYB), Avrupa Konseyi Kalkınma Bankası (CEB) ile kredi anlaşması imzalanmıştır.
BC1 Sözleşmesi	(Japon) Taisei ve (Türk) Gama ve Nurol Firmaları (TGN) ortak girişimidir.	2004-2009 İleri bir tarihte bitecektir.	86.823.610.000 Japon Yeni
CR1 İşi	Alstom – Marubeni - Doğuş (AMD) Grubu	2007-2011	
CR2 İşi	HYUNDAI ROTEM Firması	2008-…	

Marmaray için kentin daha kuzeyinden geçen alternatif akslar belirlenmiştir (Url-2). Marmaray'ın eleştirildiği noktalardan biri on dokuzuncu yüzyılda yapılan demiryolu aksı üzerinde yer almasıdır. Kentin daha kuzeyinden, diğer bir değişle daha yoğun yerleşimin olduğu bölgelerden geçmesinin daha olumlu olacağı gündeme getirilmektedir (Gümüş, 2011). 2011 yılında kentin daha kuzeyinde Marmaray'a benzer nitelikte başka bir tüp geçiş projesi yapılacağı (Demir, 2011) açıklanmıştır. Projenin Tarihi Yarımada'ya etkilerinden çekinildiğinden istasyonun Yenikepı yerine Kazlıçeşme'de olması da gündeme gelmiştir (Yerasimos, 2004, 64)[89].

Marmaray'ın Sirkeci, Üsküdar ve Yenikapı'daki istasyonlarının inşaatında arkeolojik kalıntılarla karşılaşılmıştır. Bu yüzden proje hedeflenenden daha uzun sürmüştür. Yenikapı'daki buluntularla 3.000 – 3.500 yıl civarında olduğu bilinen kentin tarihinin, 8.000 – 8.500 yıl eskiye uzandığı ortaya çıkmıştır.

[89] Kuzey-güney hattında çalışan metronun da Marmaray ile entegre olması için Haliç'i Unkapanı'ndan değil; çevreyolu köprüsünden geçmesi ve Kazlıçeşmeye bağlanması düşünülmüştür (Yerasimos, 2004, 64).



Marmaray Projesi'nin güzergâhı (Url-3).



Marmaray'ın Kesiti (Milliyet Gazetesi, 2011, 27 Şubat).



Sirkeci İstasyon Bölgesi Batı Şaftı (Url-2).



Sirkeci İstasyonu Güney Giriş Yapısı (Url-2).



Yenikapı, Marmaray Tüneli inşaat çalışmaları (Özçakı Arşivi, 2011.05.11).



Yenikapı'daki çalışmalar (Özçakı Arşivi, 2011.05.11).



Yenikapı'daki arkeolojik çalışmalar (Url-2).



Yenikapı, Marmaray proje alanındaki arkeolojik çalışmalar (Özçakı Arşivi, 2009.04.25).

Şekil 4.2 : Marmaray Projesi ile ilgili görseller.

İnşaat süreci başlamadan önce Yenikapı'da Doğu Roma İmparatorluğu'nun Teodosius Limanı'nın ve Osmanlı Dönemi'nde Langa Bostanlarının yer aldığı bilinmekteydi (Şekil I.1). Proje kapsamında, zaman içinde dolmuş liman alanına istasyon binalarının inşa edilmesi ön görülmekteydi. Ancak kazılarda Yenikapı'da derenin ve denizin birleştiği yerde bir zamanlar antik bir yerleşimin olduğu ortaya çıkmıştır[90]. Kazılarda günlük hayatta kullanılan eşyalara, 8.000- 8.500 yıllık iki tane mezara (Hürriyet Gazetesi, 2011, 27 Mart), Doğu Roma Dönemi liman ve iskele kalıntılarına, kiliseye ve Osmanlı döneminde ecza deposu olarak kullanıldığı düşünülen bir yapıya rastlanmıştır. Yenikapı'da 36 tane, Doğu Roma İmparatorluğu dönemine ait gemi de bulunmuştur[91]. Antik yerleşimin olduğu alanda kazı çalışmaları durdurulmuştur ve arkeolojik çalışmalar da yapılmamaktadır. Eski liman alanındaki gemi kalıntılarının kaldırılmasının ardından burada Marmaray'ın ve metronun istasyon binaları inşa edilecektir. İstasyonla bağlantılı olacak şekilde alanda çıkarılan kalıntıların sergileneceği müze inşa edilecektir.

Marmaray'ın Tarihi Yarımada'daki diğer bir istasyonu olan Sirkeci'deki inşaat çalışması sırasında kalıntılarla karşılaşılmıştır. Kentin ilk limanı olan Neorion Limanı'na ait yapı kalıntılarına da rastlanmıştır. Bölge yoğun bir kentsel doku içinde yer aldığından, derinlerde başka arkeolojik kalıntıların da olması olasıdır[92].

Marmaray Projesi ile de bağlantılı olarak Asya ve Avrupa yakalarındaki Sirkeci ve Haydarpaşa Garlarının işlevsiz kalması gündeme gelmiştir. Sirkeci Garı'nın müze olarak kullanımı önerilmiştir. Haydarpaşa Garı'nın ise otel olması ve yakın çevresinde yüksek yoğunluklu yapılaşmanın yapılmasının önünün açılması planlanmıştır. Proje, kentlinin denize erişimini kısıtlayacağı, bölgede yüksek yoğunluklu bir yapılaşmanın oluşacağı ve garın otel olarak kullanımı ile kamusallık özelliğini yitireceği dolayısıyla eleştirilmiştir. Restore edilen yapı, çalışmaların bitmesinin ardından tekrar gar olarak kullanılacaktır.

Avrasya Tüneli Projesi'nin özellikleri

"İstanbul Boğazı Karayolu Geçiş Projesi", Avrasya Tünel olarak bilinmektedir. Marmaray'la aynı güzergâh üzerinde, onun 1,8 km paralelinde yer almaktadır. Proje

[90] Lykos Deresi eskiden Yenikapı'da Marmara Denizi'ne dökülmekteydi.

[91] Limandaki gemiler yaşanan tusunaminin etkisiyle batmıştır. Bundan dolayı fazla zarar görmemişlerdir; içlerindeki amforalar sağlam kalmıştır. Zamanla üstleri kumla örtülerek, günümüze kadar korunarak ulaşmışlardır. Gemi arkeolojisi konusunda çalışan uzmanlar için önemli bilgi kaynağı oluştururlar. Gemilerle ilgili İstanbul Üniversitesi çalışma yürütmüştür (Baran Çelik, 2007; Başaran, 2008).

[92] Sirkeci'de yer alan istasyonuna ait alanın yeryüzünde 5 m x 10 m kadar bir alan kaplayan merdiven çıkışı yer alacaktır. Bu istasyon çevresinde istimlâk edilen alanların yeniden düzenlenecektir (Yerasimos, 2004, 66).

İstanbul Boğazı'nın deniz tabanının altından geçen, 5,4 km uzunluğundaki gidiş ve geliş yönleri farklı, iki katlı tünelle birlikte, 14,6 km uzunluktadır. Avrupa yakasında Cankurtaran Sahili ve Asya yakasında D100 Eyüp Aksoy Kavşağı'ndan geçecek şekilde Kazlıçeşme ile Göztepe arasında inşa edilecektir. Tünelden sadece hafif araçlar geçecek; (kamyon, otobüs gibi) ağır taşıtlar, (motosiklet, bisiklet gibi) iki tekerlekli araçlar ve yayalar geçemeyecektir.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH)'nün "Yap İşlet Devret" modeliyle açtığı, uluslararası ihaleyi, 2008 yılında Türk-Kore Ortak Girişimi kazanmış ve daha sonra Avrasya Tüneli İşletme İnşaat ve Yatırım A.Ş. (ATAŞ) ismini altında projeyi yürütmüştür[93]. Proje üç bölümden oluşmaktadır. Projenin yaklaşık 1,1 milyar Dolarlık bir yatırımla dört yıl, yedi aylık bir sürede tamamlanması ön görülmüştür. Proje, ÇED (Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirme) süreci dışında olmasına rağmen bunun için çalışmalar yapılmaktadır (Çizelge 4.2).

Çizelge 4.2 : Avrasya Tüneli Projesi'nin olumlu yönleri.

Projenin web sayfasında, • Marmaray'ın paralelinde boğazı aşan alternatif bir yol olmasıyla mevcut yoğunluğu hafifleteceği; • Kazlıçeşme ile Göztepe arasında yolculuk süresinin 15 dakikaya ineceği; • Ulaşım kolaylığı, azalan seyahat süresi ile yakıt tüketiminin, zararlı gazların ve gürültü kirliliğinin azalacağı; • Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet Köprülerinin trafik yüklerini paylaşılacağı; • Avrupa yakasında Atatürk Havalimanı ve Anadolu yakasında Sabiha Gökçen Havalimanı arasında pratik bir güzergâh olacağı; • İstanbul'un doğal ve tarihi siluetini zedelemeyeceği; • Ekolojik dengeleri gözettiği, deniz yaşamına zarar vermeyeceği; • İleri teknoloji mühendislik projesi olarak inşa edileceği belirtilmiştir (Url-4).

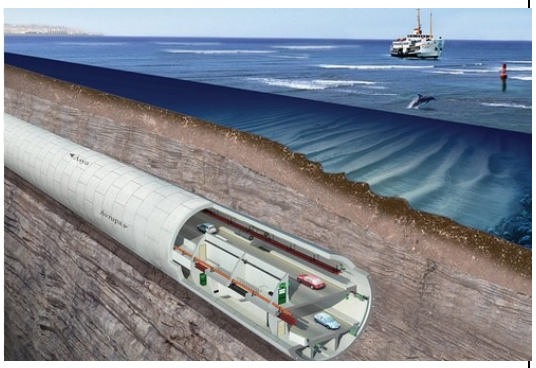
Tünelden geçen otomobillerin gazlarının dış ortama atılması için Avrupa, Asya yakalarında birer baca yapılacaktır. Tarihi Yarımada'da yer alan bacanın Doğu Roma İmparatorluğu'nun Bukeoleon Sarayı'nın önünde yer alması önerilmiştir. Bacanın yüksekliği, yeri ve rüzgârın etkisi ile Tarihi Yarımada'nın siluetine ve hava kalitesine etkisi tartışma yaratmıştır. Projenin otomobil kullanımını teşvik edeceği ve mevcut karayolunun genişletilmesi projenin eleştirilen yönleridir (Şekil 4.3).

[93] ATAŞ, 2010 yılında Avrasya Tüneli'ni gerçekleştirmek üzere, Türkiye'den Yapı Merkezi ve Kore'den SK E&C, Kukdong, Samwhan Corp. ve Hanshin şirketlerinin ortaklığıyla kurulmuştur. ATAŞ, Avrasya Tüneli Projesi'nin tasarımı, inşaatı ve yaklaşık 26 yıl boyunca işletmesini üstlenmiştir. Bu sürenin sonunda tünel kamuya devredilecektir. Projeye dâhil olan yaklaşım yollarının genişletilmesi, bağlantı yollarının ve kavşakların iyileştirilmesi işleri tamamlanınca, İBB'ye devredilecektir.

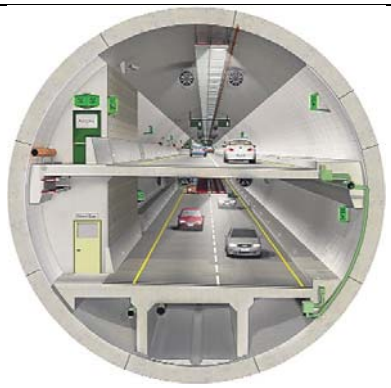
Avrupa Yakası'nda,	Boğazda,	Asya Yakası'nda,
Kazlıçeşme'den Cankurtaran Sahili'ne Kennedy Caddesi, 5,4 km boyunca 6 şeritten 8 şeride genişletilecek ve bağlantı yolları iyileştirilecektir.	Deniz tabanının 27 m altından geçecek toplam 5,4 km.lik bölümde, tüneller boğazın altında kayanın içinden geçirilecektir. Tünel Açma Makinesi ile 3,4 km uzunluk geçilecek, kazı çapı 13,7 m olacaktır.	D100 Karayolu, Eyüp Aksoy Köprülü Kavşağı'ndan Göztepe Kavşağı'na kadar olan 3,8 km.lik bölüm 8 şeride çıkarılacak ve bağlantı yolları iyileştirilecektir.



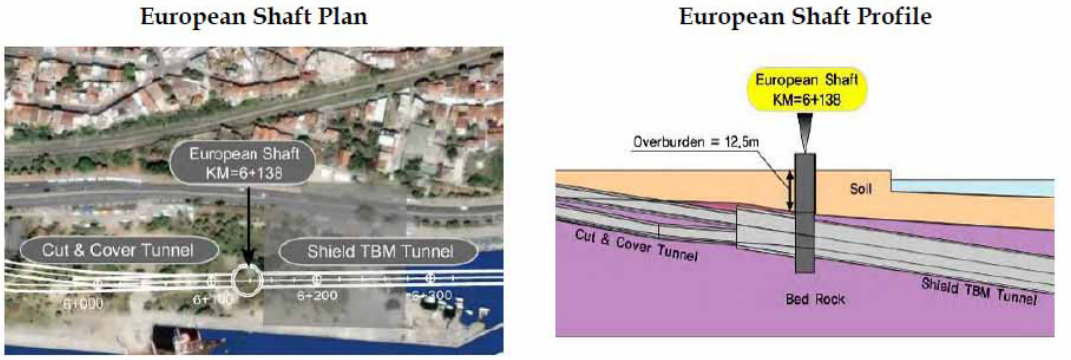
Avrasya Tüneli'nin güzergâhı (Url-4).



Tünelin kesiti (ntvmsnbc, 2011, 12 Mart)



Tünelin kesiti (Milliyet Gazetesi, 2011, 27 Şubat).



Tarihi Yarımada'da yer alacak havalandırma şaftının yeri ve kesiti (Sol Haber, 2011, 1 Mart)

Şekil 4.3 : Avrasya Tüneli Projesi ile ilgili görseller.

4.2 Görüşmelerin Değerlendirilmesi

Marmaray ve Avrasya Projeleri kapsamında on sosyal aktörle görüşülmüştür. Görüşmelerin büyük bölümü teknik bilgi elde etmek için gerçekleştirilmiştir. Çünkü görüşme yapılan kişilerin çoğu belli bir konunun uzmanıdır. Bu kişiler DLH (Ulaştırma Bakanlığı; Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları)'dan, Marmaray ve

Avrasya Tüneli ihalelerini kazanan şirketlerden, akademisyenlerden ve Arkeoloji Müzesi'nden olmak üzere, konuyla ilgili derin bilgiye sahip kişilerdir. Görüşmelerde uzmanların bilgi alanlarına yönelik özel sorular sorulmuştur. Her görüşmenin odaklandığı nokta ve sorulan sorular birbirinden farklıdır. Görüşmeler, projelerle ilgili bilgi edinmek açısından yararlı olsa da söylem analizi yapmak için gerekli veriyi içermemiştir. Çünkü ulaşım projelerinde farklı devlet kurumları birbirinden bağımsız çalışmakta ve uygulayıcı firmalar da farklı olduğundan her uygulama süreci birbirinden bağımsız yürütülmektedir[94]. Çalışma kapsamında İstanbul ve Tarihi Yarımada özelinde geçmiş – bugün – gelecek perspektifini içeren görüşlere ihtiyaç duyulmaktadır. Bu perspektifte bilgi sunabilecek sosyal aktör sayısı ise kısıtlıdır.

Teknik bilgiler elde etmek açısından DLH Bölge Müdür Yardımcısı Levent Acet ile Marmaray Projesi ile ilgili; Avrasyaconsult'tan (Şehir Plancısı) Gülbin Salor ile Marmaray'ın kentsel ölçekteki etkisi ile ilgili; Marmaray Projesi inşaatında görevli Mert Veysel Deniz ile Marmaray Projesi'nin inşaatı ile ilgili; (Yrd. Doç., Dr., İnşaat Mühendisi) Emre Çeçen ile ulaşım projelerinde kullanılan tünel sitemleri ile ilgili, ATAŞ'tan Kemal Özbelli ile Avrasya Tüneli ile ilgili ve İstanbul Arkeoloji Müzelerinden Müdür Yardımcısı, aynı zamanda da Tarihi Yarımada'daki tüm arkeolojik kazılardan sorumlu olan (Arkeolog) Rahmi Asal ile Tarihi Yarımada'nın arkeolojik dokusu ile ilgili görüşmeler gerçekleştirilmiştir.

Marmaray ve Avrasya Tüneli ile ilgili söylem analizi yapılması amacıyla görüşmelerin deşifre edilip üzerinde çalışmaların gerçekleştirildiği görüşmeler Çare Olgun Çalışkan, Haluk Gerçek ve Orhan Demir ile gerçekleştirilmiştir. Çare Olgun Çalışkan (şehir plancısı olarak) Şehirciler Odası'nda görev yaptığından, odanın yayınladığı Üçüncü Köprü Değerlendirme Raporu'nu hazırlayan ekibin bir üyesi, İstanbul'un tüm ulaşım projeleri ile ilgili bilgi sahibi olduğundan ve görüşlerinin bir bakıma Şehir Plancıları Odası'nın görüşlerini yansıtacağı düşünüldüğünden seçilmiştir. (Prof. Dr., İnşaat Mühendisi) Haluk Gerçek akademisyen kimliğinden, İstanbul ulaşımının yoğunluk analizi ile ilgili çalışmaları olduğundan ve Marmaray'la ilgili çeşitli konferanslarda konuşmacı olduğundan ve konuyla ilgili bilgi sahibi olduğundan seçilmiştir. (Şehir plancısı) Orhan Demir ile İstanbul'un planlama çalışmalarında rol üstlendiğinden, Marmaray Projesi kapsamında önemli biri olduğunda derinlemesine görüşme gerçekleştirilmiştir (EK F.8 – F.9 – F.10).

[94] Ulaşımda on yedi farklı kurum çalışmaktadır. Perouse, bu yüzden ulaşım politikalarının belirlenmesinde, planlama ve uygulama çalışmalarında bir bölünmüşlük olduğunu belirtir (Perouse, 2011, 367).

Çare Olgun Çalışkan, Haluk Gerçek ve Orhan Demir ile görüşmelerde önce Marmaray, Avrasya Tüneli ve sonra Tarihi Yarımada'daki ulaşım projeleri ve İstanbul'un ulaşımında Tarihi Yarımada'nın konumu ile ilgili (özelden genele doğru bir akış içerisinde) sorular sorulmuştur. Görüşmelerin yapıldığı tarihte Marmaray Projesi tamamlanmamış, Avrasya Tüneli Projesi'nin ise uygulaması başlamamış olduğundan görüşülen kişilerin projelerin Tarihi Yarımada'ya olası etkileri hakkında yorum yapmaları istenmiştir (EK E.4). Dolayısıyla görüşmeler mevcut durumun analizinden öte, görüşülen kişilerin daha önceki uygulamaları da göz önüne alarak yaptıkları ön görülere dayanmaktadır.

Yazılı doküman araştırmasında da gözlendiği şekilde, görüşme yapılan kişiler genel olarak Marmaray Projesi'ni olumlu karşılamaktadır. Görüşmelerde öncelikle Marmaray'ın yer seçiminin değerlendirilmesi istenmiştir. Gerçek ve Demir proje kararının alındığı 1980'lerdeki inşaat teknolojisi ve kentin arazi kullanımı düşünüldüğünde en uygun hattın, bugünkü güzergâh olduğunu belirtilmiştir. Güzergâhı, boğazın altından geçen tünelin, Asya ve Avrupa Yakalarındaki mevcut banliyö hattı ile birleşmesi ve ayrıca kamulaştırma çalışmalarının da asgari seviyeye indirilmiş olması dolayısı ile uygun olarak nitelendirmişlerdir. Ancak projenin yapımının bu karardan 20 yıl sonra başlaması ile kentin arazi kullanımının boğaz köprülerinin de etkisiyle kuzeye yönelmesi ve Marmaray'ın bugünkü güzergâhında yer alması güneyinde deniz olduğundan sadece bir yönden yolcu toplayabilmesi dolayısıyla kullanışlı olma özelliğini bir bakıma kaybettiğini belirtmişlerdir. Gerçek, İstanbul Ulaştırma Planı'nda yer alan boğazda yapılması planlanan[95] ikinci boğaz demiryolu geçişinin kuzeydeki yoğunluğu toplayacağını ve böylece Marmaray'ın güneyde yer alma sorununun bu şekilde aşılacağını ifade etmiştir.

Marmaray, "kentin kuzeye yönelen gelişmesini tekrar güneye yönlendirir mi?" sorusuna görüşmeye katılanlar olumlu yanıt vermemiştir. Çünkü Üçüncü Köprü, İkinci Boğaz Demiryolu Geçişi ve kentin kuzey - batısında yeni bir yerleşim öngören (Çılgın Proje adıyla bilinen) Kanal İstanbul gibi projeler bu etkiyi azaltmaktadır. Görüşmelerde Yenikapı'nın Marmaray'ın ana istasyonu olması ve ulaşım projelerinin düğüm noktası olmasından yola çıkarak, "Tarihi Yarımada ulaşım projelerinde hep odak / merkez olmak zorunda mı?" sorusu sorulmuştur. Görüşmeye katılanlar bunun alınmış bir karar olmaktan ziyade mevcut gelişmeler sonucu meydana gelmiş bir olgu olduğu görüşündedirler. Ulaşım projelerinin tek başlarına değil, birbiriyle entegre olma zorunluluğu ve Yenikapı'nın kuzey – güney ve doğu – batı hattı için

[95] Planda sadece bir çizgi olarak ifade edilmiş ve daha projelendirilmemiştir.

ulaşım süreleri açısından ideal bir noktada yer alması (Kazlıçeşme'ye göre) Yenikapı'nın önemini arttırmıştır.

Görüşmeler sırasında Marmaray ve Avrasya Tüneli'nin yanı sıra Tarihi Yarımada'yı etkileyen diğer ulaşım projeleri hakkında da yorum yapılması istenmiştir. Görüşmeye katılanlar kuzey – güney hattında çalışan metronun doğu – batı yönünde çalışan sistemlerle entegre olmasını olumlu karşılamaktadır.

Yazılı doküman araştırması ve konferanslardan da elde edilen bilgilerle bağlantılı olarak da beklendiği üzere görüşülen kişiler, Avrasya Tüneli Projesi ile ilgili Marmaray'da olduğu ölçüde olumlu görüş bildirmemiştir. Çalışkan'a göre, Marmaray bu güzergâhtaki ihtiyaçları karşılayacak bir sistemdir ve Avrasya Tüneli'nin Marmaray'ın işlemeye başlamasından sonra, gerekli görülürse uygulanması daha doğrudur. Zaten Çalışkan'a göre Marmaray, kullanılmaya başlanınca Avrasya Tüneli Projesi'nin gerekli olmadığı görülecektir. Gerçek ve Demir'in Avrasya Tüneli ile ilgili düşünceleri projenin Tarihi Yarımada'ya ciddi baskı yapacağı şeklindedir. Gerçek ve Demir'e göre, Marmaray da alanda baskı yaratabilir, ancak projenin toplu ulaşıma dayanan yapısı ile bunu minimum seviyede tutma imkânı vardır. Öte yandan baskıyı engellemek Avrasya Tüneli'nde daha zor olmakla birlikte, eğer süreç doğru yönetilemezse Tarihi Yarımada'da kıyılardan iç kesimlere yönelen baskı, alanın ciddi bir biçimde dönüşmesine neden olabilecektir.

Görüşme yapılan sosyal aktörler bu öngörülerini İstanbul'un çeşitli noktalarında yaşanan dönüşüm süreçleri üzerinden örneklemiştir. Gerçek, Kartal, Dragos, Zeyport gibi Marmaray'ın geçtiği akslarda meydana gelen dönüşümü örnek olarak göstermiştir. Demir ise, Avrasya Tüneli'nin Çatladıkapı civarında gün yüzüne çıktığı alandan, Zeytinburnu'na kadar olan bölümünde yolun genişletilip daha sonrasında aynı kalması ile ilgili olarak, bunun "projenin nereye ulaşmak için yapıldığını gösterdiğini" belirtmiştir. Demir, ayrıca kentin günümüzdeki MİA (Merkezi İş Alanı) olan Levent, Mecidiköy, Taksim bölgesine ulaşmak için Avrasya Tüneli sayesinde Tarihi Yarımada'ya ulaşan araçların Yenikapı'dan girerek kuzeye yönelme ihtimallerine dikkat çekmiştir. Aksaray Meydanı'nda gerçekleşecek çalışmanın, "Atatürk Bulvarı'nın Yer Altına Alınması Projesi"nin, bu akışın alt yapı çalışmaları olabileceğini öngörü olarak belirtmiştir. Sulukule, Tarlabaşı gibi Projelerin, ulaşım projeleri ile bağlantısını sorgulamıştır.

Çalışkan, Avrasya Tüneli Projesi kapsamında mevcut sahil yolunun genişletilmesi ile Tarihi Yarımada'nın sahil kesimindeki yeşil alanları % 20 oranında azalacağına dikkat çekmiş ve halkın denize ulaşmasının daha zorlaştıracağını belirtmiştir.

Marmaray kazıları sırasında ortaya çıkarılan, kentin bilinen tarihini de değiştiren arkeolojik buluntuların ise yeterince itibar görmediği kanısı hâkim olmuştur. Gerçek, Marmaray kazılarının bu buluntulara ulaşılması bağlamında bir olanak yarattığı görüşündedir.

Görüşmeler sırasında Tarihi Yarımada'daki ulaşım projelerinin alana etkisi, AK Parti'nin 2011 seçimlerinde ön plana çıkardığı ve "Ulaşım Ana Planı" hedeflerinde de vurgulanan Cumhuriyetin 100. Kuruluş yıldönümü olan 2023 yılı ile bağlantılı olarak sorulmuştur. Gerçek, Yenikapı Sempozyumu'nda, 2023 yılını temel alarak hazırladığı sunumunda kullandığı ulaşım yoğunluğu modeline dayanarak Yenikapı'da ulaşım açısından ciddi bir yoğunluk öngördüğünü belirtmiştir.

Zaten bütün görüşme yapılan kişilerin üzerinde hem fikir oldukları nokta, ulaşım projelerinin erişilebilirliği arttırarak yoğunluk yaratacağı ve burada üst gelir seviyesindekilerin yaşayacağı konutların ya da hizmet sektörüne ait ofis gibi yapıların inşa edileceği yönündedir. Görüşülen kişiler Tarihi Yarımada'nın İstanbul geneline oranla daha fazla özen gösterilmesi gereken bir alan olduğunu, buradaki yoğunluğun kontrol altına alınması gerektiğini belirtmişlerdir. "Burada gökdelen tarzı yüksek katlı yapılar olur mu" sorusuna olumlu yanıt vermemişleridir. Zeytinburnu sahilinde yapılmakta olan 16 / 9 Projesi'nin Tarihi Yarımada'nın siluetini etkileyen yüksek katlı bir oluşum olmasının eleştirilmesi nedeniyle, Tarihi Yarımada'da nitelik dönüşümünün yaşanabileceğini; burada yaşayanların ya da mevcut programların yerlerine başkalarının gelebileceğini ancak silueti etkileyecek bir yapılaşmanın olmayacağını düşündüklerini belirtmişlerdir. "Siluet Master Planı"nın hazırlanmasının gündeme gelmesi ile de Demir'e göre siyasal yönetim siluetin bozulmaması yönünde inisiyatif kullanacaktır.

Bir proje inşa aşamasında, diğerinin uygulamasına geçilmemiş olsa bile görüşülen kişilerin ulaşım projelerinin Tarihi Yarımada'ya etkileri konusunda çekincelerinin olmasının nedeni yönetimin genel anlamdaki tutumu ve diğer projelerdeki tavırdır. Demir, bunun siyasal görüşle ya da her hangi bir parti politikası ile alakalı olmadığını; kentte rant kazanmak söz konusu olunca politikacıların bunun bir parçası olduğunu belirtmiştir.

Gerçek de konuşmasının son bölümünde sürecin ancak kentte yaşanların istekleri ile değişebileceğini, ancak bu yönde bir inisiyatif ortaya koymadıklarını belirtmiştir. Son olarak da değişen kamu yararı kavramını değerlendirmiştir.

Görüşme yapılan sosyal aktörler Tarihi Yarımada'nın bütün İstanbul'un genelinden farklı olarak, daha özel bir şekilde ele alınması konusunda hem fikirdir. Bundan

dolayı ulaşım projelerinin alanın ulaşılabilirliği ile maruz kalacağı baskının; arazi kullanımının ve program değişikliklerinin en alt seviyede tutulmasının önemine dikkat çekmişlerdir.

4.3 Öne Çıkan Kavramlar

Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri ile ilgili tüm İstanbul'u ilgilendiren ölçekte bilgiye ulaşılmaktadır. Proje süreci, amacı ile ilgili ya da teknik bilgilere ulaşma imkânı vardır. Bu bilgiye internet ortamında da ulaşılabilmektedir. İki proje de ÇED kapsamında olmasa da Avrasya Tüneli Projesi için hazırlanan ÇED Raporu, proje ile ilgili bilgi edinmek için bilimsel bir kaynaktır. Projelerle ilgili genel bilgiye ulaşmanın kolaylığının yanında, projelerin Tarihi Yarımada'ya olası etkisini araştıran çalışmalar sınırlıdır. Projelerin İstanbul ölçeğindeki etkilerinin Tarihi Yarımada için de geçerli olduğu kabul edilebilir. Ancak çalışma kapsamında, bu değerlendirmeler yeterli görülmemiş ve temelinde sosyal aktörlerle derinlemesine görüşmelere dayanan yöntem, veri toplama çalışmasının ana eksenini oluşturmuştur.

Bölüm kapsamında belgelerin incelenmesi, sosyal aktörlerle derinlemesine görüşmeler ve gözlemlere dayanan karma bir metot uygulanmıştır. Yazılı belgelerden, projelerin web sayfalarından, proje alanlarında gerçekleştirilen gözlemlerden ve projelerle ilgili teknik bilgiye sahip kişilerle görüşmelerden, projelerle ilgili bilgi sahibi olunmuştur. Marmaray Projesi ile ilgili Levent Acet, Gülbin Salor, Mert Veysel Deniz, Emre Çeçen; Avrasya Tüneli Projesi ile ilgili Kemal Özbelli; arkeolojik doku ile ilgili Rahmi Asal ile ilgili görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Bu kişiler sadece bir konunun uzmanı olduklarından, görüşmelerden elde edilen veriler projelerle ilgili bilgi edinmek için kullanılmıştır.

Bu araştırmaların ardından Çare Olgun Çalışkan, Haluk Gerçek ve Orhan Demir ile ses kayıtlarının alındığı görüşmeler yapılmıştır. Projeler daha kullanıma açılmadığı ve Tarihi Yarımada'ya olası etkileri hakkında yorum yapmak mümkün olmadığından, çalışma kapsamında projelerin alana olası etkilerini incelemek adına öncelikle bu görüşmelerden yararlanılmıştır. Görüşme metinleri deşifre edilip metin haline getirilmiştir (EK F.8 – F.9 – F.10). Metinler üzerinde yapılan çalışma sonucu (Çizelge G.8 – G.9 – G.10), birbirleri ile ortaklıkları olduğu düşünülen temalar "Marmaray ve Avrasya Tüneli / Temalar" başlığı altında gruplanmıştır (Çizelge 4.3 – 4.4). Belirlenen temalar yazılı belgelerden ve gözlemlerden elde edilen verilerle birlikte yorumlanmıştır (Çizelge 4.5). Bunların dışında daha önce gerçekleştirilmiş olan ulaşım projeleri de incelenmiştir. Daha önce gerçekleşmiş olan projelerin kentsel

dokuya etkilerinden, incelenen iki projenin olası etkilerini tartışmak için yararlanılmıştır.

Çalışma kapsamında fazla sayıda "koda" ulaşılmıştır. Bu "kodlar" arasından iki ulaşım projesinin Tarihi Yarımada'daki olası etkilerini incelmek adına seçilenler bir araya getirilmiştir. Bunlar bölüm kapsamında "Modernlik ve Koruma" Kavramları altında tartışılmıştır. Gerçekleştirilen alternatif kent okuması ile ulaşım projeleri ile bağlantılı, Tarihi Yarımada'nın dönüşümünde etkili olan tüm kavramların tartışıldığı iddia edilmemektedir. Zaten projeler daha gerçekleşmediğinden konu hakkında kesin bir yorum yapmak da mümkün değildir. Burada alternatif bir yorum yapılması amaçlanmıştır. Kavramlar üzerinden, siyasal iktidarın zihniyet dünyasını tartışmak, projeler bağlamında ortaya koyduğu tavrı gözlemlemek ve ulaşım projelerinin Tarihi Yarımada'daki olası etkilerini değerlendirmek istenmiştir.

"Modernlik Kavramı" başlığı altında İstanbul'un "Dünya Kenti" olması yönünde harcanan çabalar ile Türkiye'nin modernleşme süreci aslında bir bağlantı olduğuna dikkat çekilmiştir. Mega projelerden olan iki ulaşım projesi ile kentin ulaşım sorununun çözülmesi isteğinin bir bakıma kentin modernleştirilmesi isteğine bağlı olduğu savunulmuştur. Uygulanmalarının ardından yaşanabilecek gelişmeler sosyal aktörlerle gerçekleşen görüşmelere bağlı olarak Tarihi Yarımada'ya erişebilirliğin artması, özellikle Marmaray'ın istasyonlarının çevresinde ve Marmara'nın sahil kesimlerinde bir baskı yaratacağı, baskı rant kazanma isteği ile birleşince alanda yeni ve yoğun programların oluşmasına neden olacağı görüşü tartışılmıştır.

"Koruma Kavramı" başlığı altında tartışılan kavram, bundan önceki iki bölümde tartışılandan farklıdır. Önceki iki bölümde tarihselcilik uygulamaları şeklinde ele alınan koruma kavramı, Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri bağlamında alanda meydana gelecek değişimlerin alanı bozacağı endişesine dayanmaktadır. Tarihi Yarımada'nın korunması, siluetin, mevcut kentsel dokunun, kamusal alanların ve yer altı kalıntılarının korunması şeklinde farklı başlıklar altında tartışılmıştır. Marmaray Projesi kapsamında, yönetimin Osmanlı ile simgesel bir bağ kurma çabası söz konusudur. Projenin Osmanlı Dönemi'nde de gündeme geldiğinin belirtilmesi, Osmanlı dönemine ait motiflerin projenin tanıtımı ile bağlantılı olarak kullanılması bu başlık altında tartışılmaktadır.

Çizelge 4.3 : Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri / Temalar – 1.

MODERNLİK KAVRAMI			
ULAŞILABİLİRLİK	BASKI	RANT KAZANMAK	YENİ PROGRAMLAR
• Erişilebilirlik artacak • Erişimin kolaylaşması • 2023 tahminlerine göre Tarihi Yarımada'ya erişebilecek İstanbul nüfusu ciddi oranda artması • Yolculuk çekmek • Toplu taşımayı özendiriyor • Marmaray'ın otomobil trafiğini azaltması	• Tarihi Yarımada'ya ek trafiğin gelmesi • Ezilen bir kara parçası haline gelmesi • Yayalaştıralım derken tam tersini yapmak • Kıyı bandından içeriye doğu bir dönüşüm baskısı • Ciddi baskı yaratması • Erişmek kolaylaşınca, baskı oluşabilir • Baskı getirecek • Yenikapı'da bir canlılık ve yapılaşma talebi yaratacak • Çok kuvvetli taşıma hattı	• Kar amaçlı yatırımlar, değer artışı yaratacak • Uygun ortamda hemen binalar yükselmeye, yoğunluk artmaya başlıyor • Rant kazanmak • Paranın gücü • Rant eşit paylaşılmıyor, kamuya dönmüyor	• Köhnemeye yüz tutan alanlar sosyal, fiziksel anlamda dönüşüme ihtiyaç duyan alanlar, prestij alanlarına dönüşecek (Sulukule gibi) • Sulukule, Tarlabaşı, Fener, Balat, Ayvansaray kolay dönüşebilecek alanlar • Arazi kullanımının değişmesi • Sosyo – ekonomik yeni faaliyetlerin ortaya çıkması • Yeni yapılaşmalarının olması • Mevcut konut adalarının daha yoğun yerleşmelere açılması ya da yüksek ofislerin; loft tipi, lüks, üst gelir grubuna hizmet eden konut dokusunun ortaya çıkması • Fonksiyonların değişmesi • Nitelik dönüşümü / Niteliksiz yapılar değişecek • Burada yaşayanlar artık yaşayamayacak • Konutun yerini hizmet sektörü alacak • Ofisler olabilir • Bavul ticareti yapanların yerine daha nitelikli, kaliteli şeylerin gelmesi • İnsanların tarihi dokuya geri dönmeleri

Çizelge 4.4 : Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri / Temalar – 2.

KORUMA KAVRAMI			
SİLUETİN KORUNMASI	DOKUNUN KORUNMASI	KAMUSAL ALANLARIN KORUNMASI	ARKEOLOJİNİN KORUNMASI
• Siluetin korunması gerekli • Siluetin önemi	• Tarihi Yarımada'yı korumak (ulaşımla birlikte arazi kullanımını teşvik etmemek; insanları farklı ulaşım sistemlerine aktarmak) • Tarihi Yarımada'nın turistik bir coğrafya oluşu; burada turist hareketliliğini de düşünmenin gerektiği • Tarihsel kültürel dokunun korunması gerekli • İmar kararı değişiklikleri; yüksek yapıların, ofis gibi binaların yapılması ciddi baskı oluşturur • Tarihi Yarımada'nın korunması lazım • Tarihi Yarımada daha yaşanabilir, turizme dönük, tarihsel dokuyu koruyan bir alan olarak düşünülmeli	• İstanbul'un açık alanlarını, kamusal alanlarını yitirmesi • Avrasya Tüneli ile park alanlarının %20'sinin azalacağı • Avrasya Tüneli ile insanların denize erişiminin kısıtlanması	• Marmaray kazılarının arkeolojik buluntuların ortaya çıkarılması açısından bir olanak yaratması • Arkeolojik dokunun yeterince önemsenmemesi

Çizelge 4.5 : Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri / Tartışma konuları.

MODERNLİK	KORUMA	SOSYAL AKTÖRLER						
Teknoloji (Gelişmeler)		Yerel Yönetim	Uluslararası Şirketler	Yerli Şirketler	Ulaştırma Bakanlığı			
Yıkımlar (Araç yolları açmak için)								
Yarışmacı kentler								
Mega Projeler								
Statü sembolü (Ulaşım projelerinin statü sembolü olarak görülmesi)								
Dünya Kenti" Olma ideali – Kentin modernleşmesi arasındaki bağlantı								
"Geri Kalmışlık Hissi" , "Yetmem Gerekiyor Duygusu"								
Ulaşabilirlik								
Baskı								
Rant Kazanmak								
Yeni Programlar								
Yoğunluk Artışı (Yapı, insan, trafik)								
Çağdaş Metropol (Büyüme isteği, gerekliliği)								
Toplu Taşıma (Özendirilmesi)								
Yatırımlar (Sermaye yatırımlarını arttıran gelişmeler)								
	Kamusal Alan Kayıpları					Şehir Plancıları Odası		
	Kentsel kimlik							
Süreksizlik (Değişimlerin etkisi)								
Bozulma (trafik sıkışıklığı, hava kirliliği, doğal ve yapılı çevrede tahripler, tarihi dokuda yıkımlar, yaşamda ve siluette değişim)								
	Korumada Seçmeci Davranmak (Ulusalcı bakış))					Mimarlar Odası		
"koruma isteği" + "yakınma durumu" (Değişimlerden duyulan rahatsızlık)								
	Değişerek Yaşama (koruma X değişim ikilemi)					Arkeologlar		
	Siluetin Korunması							
	Osmanlı ile ilişki kurma							
	Arkeolojik Doku (Engelleyici kabul etme, yetersiz çalışmalar)							
Merkezilik (Tarihi Yarımada'nın ulaşım projelerinde merkez nokta olması)								
	Denizden Kopma							

4.3.1 Modernlik kavramı ve Marmaray, Avrasya Tüneli

Bu bölümde ulaşım projelerinin kentin gelişimdeki rolü, "Dünya Kenti" söylemi ile ilişkileri, İstanbul'daki etkileri ve Tarihi Yarımada ile ilişkileri tartışılmaktadır. Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri üzerinden büyük ölçekli ulaşım projelerinin kentin modernleştirilme sürecine katkıları değerlendirilmektedir.

Modernlik ve kent

Modern kavramı daha önce de kullanılmakla birlikte, muhalif anlamını on dokuzuncu yüzyıl sonu ve yirminci yüzyıl başında kazanmıştır. "Modern" geleneksel ile karşıt olma halini ve dünyanın iktisat ve yönetim açısından farklaşmasını ifade etmektedir (Featherstone, 2005, 21 - 22). Tarihi süreçte toplumların vardıkları en son noktayı tanımlamak için kullanılmaktadır (Tomlinson, 1999, 207). Modern görüş, "kentlerin mevcut durumunu mantıksız, kalabalık, kirli ve düzensiz"; "geleneksel mimari stilleri ve detaya, dekorasyona ve ölçeğe önem veren yapıları, modası geçmiş" şeklinde değerlendirmiştir. Yeni tasarımlarda mevcut kentsel doku, yapılar yeterince göz önünde bulundurulmamıştır (Paumier and oth., 1990, 15). Modern kentlerin ve yapıların yaratımında teknolojik gelişmeler ve yeni malzemeler etkilidir (Paumier and oth., 1990, 15; Aksoy and Teymur, 1990, 144 - 145). Modernin geleneksel ile bir çatışma hali içinde olduğu belirtilebilir. Kentsel dokuda kendini ağırlıklı olarak araç yolları için gerçekleştirilen yıkımlar şeklinde göstermiştir.

1970'lerle birlikte ise kentsel dokuda büyük ölçekli değişimler yaşanmaya başlanmıştır. Kentler küreselleşmenin etkisi ile içinde yer aldıkları coğrafyada ön plana çıkmaya başlamıştır. Ulusal ve uluslararası sermayeyi çekmek için kentlerin cazibelerini arttıracak uygulamalar yaygınlaşmıştır (Aksoy and Robins, 1994, 57; Diren, t.y.; Bilsel, 2004; Yırtıcı, 2011). Tüm kentler aynı şartlarda olmasalar da uluslararası yarış ortamının içinde yer almaya çalışmışlardır. Bu dönemde "Mega Projeler" kentlerdeki ekonomik canlanmanın ve kentlerin cazibelerini arttırmanın araçları olmuştur. Kentlerdeki üretim faaliyetleri azaldığından, bu bazen dış borçlarla da gerçekleştirilmiştir (Yapıcı, 2005, 22; Bilsel, 2004, 21) [96]. Mega projeler metropollerin daha fazla büyümesine, diğer bir değişle büyük ölçekli dönüşümlerin yaşanmasına neden olabilmektedir. Büyüyen kentin parçaları arasında bağlantı kurmak ve erişimi kolaylaştırmak için ulaşım projeleri önem kazanmıştır (Sürmen, 2004, 97–98; Panel/Forum [Bozkurt], 2009, 7).

[96] Kentlere yapılan yatırımlarım, her zaman kentlerin öncelikli sorunlarını çözmemektedir. Ak, kentler artık "yaşanacak bir yer olmaktan çıkıp" yalnızca alınıp satılan "bir mal" şeklinde değerlendirildiği yorumunu yapmıştır (Ak, 2010, 46).

Kent merkezleri de konumları nedeniyle baskıdan etkilenmektedir. Bu alanlara ulaşımın, özellikle de otomobil ile ulaşımın kolay olması, sermaye tarafından cazip olarak değerlendirilmelerine neden olmaktadır (Yırtıcı, 2005, 84). Kent merkezindeki trafik yoğunluğu, yeni ulaşım yatırımları ile çözülmeye çalışılmakta; bu ise kentsel dokuda yıkımlara ya da yapı yüksekliklerinde, kullanım yoğunlularında artışa neden olabilmektedir. Cervero'nun (1994) bilimsel araştırmalarının da gösterdiği, karayolu yapılarak ihtiyaç bir süreliğine giderilse de yaratılan yeni trafik yükü nedeniyle kısa sürede aynı sorun ortaya çıkmaktadır. Diğer bir değişle karayolu yatırımları özel araç kullanımını teşvik etmektedir (X. Dönem Çalışma Raporu, 2010, 33).

Modernlik ve Türkiye, İstanbul, Tarihi Yarımada

Ulaşım projeleri Türkiye'de birer statü sembolü olarak görüldüklerinden, siyasal yönetimler tarafından önem verilmektedir. Bunlar kentin modernleşmesinin araçları şeklinde değerlendirilmiştir. On Dokuzuncu Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa devletleri arasındaki geri kalmışlığına çözüm üretilmesinin araçlarından biri olarak, yol dokusu iyileştirilmeye çalışılmıştır. 1950'lerde yıkım ve yol açma çalışmaları ve yollara Ulus Devleti simgeleyen Vatan, Millet, Ordu, Atatürk gibi isimlerin verilmesi "modernleşme" vurgusu ile ilgilidir. Avrupa Yakası'nda yapılan sahil yolunun Amerikan Başkanı Kennedy'nin ismini alması, "Küçük Amerika" olma isteği ile bağlantılıdır. İstanbul'da İkinci Boğaz Köprüsü açılırken yanında eşi de olan dönemin Cumhurbaşkanı Özal'ın kullandığı araba ve arkasında basın ile birlikte köprüyü geçmesi, ulaşım projelerine verilen önemin göstergesidir. Günümüzde ise Vatan, Millet Caddelerinin isimlerinin, Adnan Menderes ve Turgut Özal Bulvarı olarak değiştirilmesi statü göstergesinin örnekleri olarak değerlendirilebilir.

İstanbul'un 1980'lerde başlayan küreselleşme sürecinde İstanbul'u "Dünya Kenti" haline getirme isteği, kentin modernleşme süreci hakkında veriler sunmaktadır[97]. Keyder'in (2006c, 235) küreselleşmeyi modernleşmenin en son aşaması şeklinde tanımlamasından yola çıkarak, "dünya kenti" olma isteğinin de modernleşme isteği ile bağlantılı olduğu yorumu yapılabilir[98]. İstanbul'u "dünya kenti" haline getirmek, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin misyon ve vizyonunda; faaliyet raporları ve tanıtım kitaplarındaki belediye başkanlarının yazılarında ve seçim dönemi konuşmalarında okunmaktadır[99]. Söylem, politikacıların İstanbul'u nasıl ele

[97] Bölüm kapsamında "Dünya Kenti", Freedman, Taylor, Castells, Thrift, Hall ve Sassen'ın tanımlarından ziyade siyasal yönetimin bakış açısı üzerinden değerlendirmektedir. Tartışılan yerel ve merkezi yönetimin kenti nasıl algıladığı ve bu ideale ulaşmak için kentin nasıl bir dönüşüm geçirdiğidir.

[98] Türkiye'nin modernleşme süreci ile ilgili Tekeli, Batur ve Dellaloğlu'un metinlerinden yararlanılabilir (Tekeli, 2001; Batur, 2006; Dellaloğlu, 2012).

aldıklarını ve gelecekte nasıl bir yer olarak görmek istedikleri yansıtmaktadır (Şekil 4.4).

2009 Performans Programı İBB'nin misyonu ve vizyonu (Topbaş Dönemi): **Misyonumuz:** "Medeniyetlerin buluşma noktası İstanbul'a karşı tarihi sorumluluğumuzun gereğini yerine getirerek şehrin yaşam kalitesini arttırma, özgün kimliğini pekiştirme ve saygın bir **dünya kenti** haline gelmesine katkı sağlama adına, yerel hizmetleri adaletli, kaliteli, gelişime açık, verimli ve etkili bir yönetişim anlayışı ile sunmak". **Vizyonumuz:** Türkiye'nin görünen yüzü ve dünyaya açılan penceresi olan İstanbul'u eşsiz mirasına sahip çıkarak, yaşam kalitesi yüksek, sürdürülebilir bir **dünya kenti** yapan öncü ve önder belediye". (İBB., 2009, 8)
İstanbul İçin 365 Gün 24 Saat (Topbaş Dönemi): "Günümüz dünyasında kentler yarışıyor". "İstanbul Büyükşehir Belediyesi olarak bugün, Kocaeli'den Tekirdağ'a uzanan geniş bir coğrafyaya hizmet götürüyoruz. İstanbul'un dünyaya karşı ülkemizin vitrini olduğunu asla unutmadan, bir **dünya kentine** yakışan sorumluluk anlayışı ile çalışıyoruz". "Tarihin çok önemli üç medeniyeti Roma, Bizans ve Osmanlı'ya yönetim merkezliği yapmış olan İstanbul, ülkemizin geleceğe açılan penceresidir. Türkiye'nin mozaiği olan bu **dünya kenti**, bugünkü çehresi ve altyapısı ile maalesef hak ettiği yerde değildir". (İBB., 2009b)
2005 Faaliyet Raporu, Topbaş'ın giriş yazısı: "İstanbul'u bir **dünya kenti** yapma yolunda çevre sorunlarına da el attık. Kaçak yapı ile mücadelede kamuoyunun desteğini aldık ve sahillerde ve muhtelif noktalarda yıkım çalışmalarına devam ettik". (İBB., 2005)
İstanbul Büyükşehir Belediyesi 1997 Faaliyet Raporu, Erdoğan'ın giriş yazısı: "Hepimizin bildiği bir gerçek var, İstanbul Türkiye'nin yaklaşık beşte bir nüfusunu içinde barındıran, birçok alanda ülkenin en büyük merkezi olan, ülke gündemini kendi gündemi ile etkileyebilen bir **dünya şehri".** (İBB., 1997a)

Şekil 4.4 : "Dünya Kenti" söyleminin örnekleri.

Bu süreçte kentte artan yatırımlarla birlikte kent dönüşüm geçirmektedir. Kent büyümüş bir yapıya kavuşmuş ve içinde birçok kenti barındırır hale gelmiştir. İki kıtaya yayılıp büyümeye devam eden kentte toplu ulaşım sistemlerinin yeterince gelişmemiş olmasına bağlı olarak trafikte uzun süreler geçirilmektedir. Ulaşım problemini çözebilmek için büyük ölçekli ulaşım projeleri gerçekleştirmektedir. "Mega Projeler"in sayısı 2000'li yıllarda artmıştır.

Marmaray, Avrasya Tüneli, Üçüncü Köprü, Kanal İstanbul Projeleri büyük maliyetli, büyük ölçekli prestij projelerinin örnekleridir. Kentin erişilebilirlik durumunda ve mekân - zaman algısında değişim yaratmaları muhtemeldir. Yönetim, kentin "Dünya Kenti" olma isteği ile de bağlantılı olarak bu projelere önem vermektedir. Özellikle seçim dönemlerinde gündeme gelmektedirler. "Çılgın Proje" adıyla kamuoyuna tanıtılan "Kanal İstanbul Projesi" bunun örneğidir. Proje ile kentin içinde yeni bir kent

[99] Yönetime ait metinlerde kentin tarihselliğinden bahsedilmekte, kentin diğer kentler arasındaki ayrıcalıklı konumuna değinilmekte ve ona hak ettiği değeri vermek için çalışılması gerektiği vurgulanmaktadır. İstanbul'u "Dünya Kenti" yapma vizyonu çerçevesinde gerçekleştirilecek eylemler alt yapı çalışmaları, kentsel tasarım çalışmaları, kaçak yapılaşma ile mücadele, kent mobilyalarının yenilenmesi gibi farklı ölçekteki çalışmaları kapsamaktadır.

kurulması ve İstanbul'a yeni bir boğazın yapılması planlanmıştır. Metro ulaşım sistem ağının kent genelinde genişletilmesi ve Başbakan'ın Cumhuriyetin ilk yıllarındaki uygulamalara, Onuncu Yıl Marşı üzerinden atıf yaparak "Ülkeyi asıl biz demir ağlarla ördük" açıklaması yapmıştır. Yeni açılan İstanbul'daki bir metro hattının ilk seferinde Başbakan Erdoğan'ın bizzat makinist olması, yine bu önemin göstergesi olarak kabul edilebilir. Başbakan Erdoğan'ın doğum gününü yerin altında Marmaray'ın tünellerinde birinde kutlaması[100] ve bunun gazetelerde yayınlanması, yönetimin projelere verdiği önemi yansıtmaktadır. Yeni açılan köprü, kavşak, viyadükler ile ilgili afişler de üst geçitlere asılmaktadır. Yönetim bu projeleri reklam aracı olarak gördüğü ve seçim yatırımı şeklinde değerlendirdiği yorumu yapılabilir. Yerel ve merkezi yönetimler görünürlüğü ve oy getirisi yüksek olan özellikle ulaşım projelerine önem vermektedir (Şekil 4.5).

Uygulanan projeler her zaman kentsel mutabakatla kararlaştırılmamış projeler de olabilmektedir. Hatta projelerle kimi zaman plan kararlarının dışında uygulamalar gerçekleştirilebilmektedir. Çare Olgun Çalışkan (2011), Avrasya Tüneli ve Üçüncü Köprü Projeleri üzerinden bu değerlendirmeyi yapmaktadır:

> "…Zaten projeye uzmanlar değil daha çok karar vericiler, siyasiler karar vermiş oluyor. Çünkü Üçüncü Köprü de böyle bir proje, Avrasya Tüneli Projesi de. En önemli sorunda şu; ne Tarihi Yarımada'nın alan yönetimi planında ne de İstanbul'un üst ölçekli çevre düzeni planında, master planın da hem Avrasya Tüneli hem de Üçüncü Köprü projesi yer verilmeyen projeler ve ikisi de benimsenmeyen projeler. Bunun planlarının metinlerinde, cümlelerinde çok rahat görebiliyoruz. Hatta çevre düzeni planı Üçüncü Köprü projesinin tepeden inme merkezi proje olarak görmüş ve tehdit olarak algılamış, net bir şekilde yazıyor…"

Tarihi Yarımada'da ulaşım projeleri dışında da modern şeklinde tanımlanan başka projeler de söz konusudur. AK Parti, Refah Partisi gibi manevi değerlerin korunmasını isterken, batıdaki teknolojik gelişmelerin takip edilmesi gerektiği inancındadır. Bunun için teknoloji konusundaki yeni uygulamalara önem vermektedir. Fatih Belediyesi internet üzerinden gerçekleştirilen e-belediyecilik'te başarılıdır. Uygulamalar dünyaya uyum sağlamanın aracı şeklinde değerlendirilebilir.

[100] Başbakan Erdoğan (26 Şubat) 2011 yılındaki doğum gününü Marmaray'ın tünellerinde kutlamıştır. Erdoğan yanında bakanlar ve belediye başkanlarını da içeren geniş bir siyasetçi grubuyla, Marmaray'ın deniz altındaki tünellerden geçerek iki kıta arasında yolculuk yapmıştır. Başbakan, aynı gün Avrasya Tüneli'nin açılışını yapmıştır. Ayrıca "Çılgın Proje" olarak da bilinen "Kanal İstanbul" projesinin medya ile paylaşıldığı gündür. Proje sadece "Çılgın Proje" adıyla gündeme gelmiş; daha detaylı bilginin seçim döneminde açıklanacağı belirtilmiştir. Böylece bu haberler ertesi gün çıkan tüm ulusal gazetelerde yer almıştır.

Sirkeci ve Sultanahmet Meydanları'nda Yeni Düzenleme



Betimlemesi: "Hergün kalabalık insan kitlelerini ağırlayan kent meydanları yeniden yapılanma, periodik ve özel temizlik faaliyetleri ile İstanbul'un **'modern kent'** kavramı ile örtüşmesini sağlayacak" (İBB., 2003b, cilt:1, 113).

"İBB'nin kent yaşamında önemli bir yer tutan ve dünyada birçok örnekleri bulunan **modern** meydanlar kazandırma çalışmalarını Eminönü, Sirkeci ve Sultanahmet Meydanları'nda da gerçekleştiriyor. Düzenlemenin bitmesiyle birlikte söz konusu bu meydanlar daha **modern** hale getirilecekler" (İBB., 2003b, cilt:1, 117).

Topkapı Katlı Kavşağı



Betimlemesi: "Türkiye'nin en büyük katlı kavşağı Topkapı'ya" (İBB., 2003b, cilt:1, 176).

Sirkeci-Beyazıt Cadde, Meydan ve Çevre Düzenlemesi

Betimlemesi: Turizm ve ticaret merkezi olan bölgenin daha sağlıklı ve **modern** bir görünüme kavuşturulması hedefleniyor (İBB., 2003c, 82).

Planlanan Otoparklar



Betimlemesi: "Otopark sisteminde **modern** dönüşümü sağladık!" (İBB., 2009a, 48–51).

Şekil 4.5 : Tarihi Yarımada'da "Modernlik" kavramının örnekleri.

Yeşil alan ve spor olanaklarının arttırılması projeleri de kentin modernleştirilme isteği ile bağlantılıdır. Park yapım ve yenileme çalışmaları, 2004 sonrası dönemde ağırlık kazanmıştır. Bazı parklarda büyükler ve çocuklar için spor aletleri yer almaktadır. Kentin modernleştirilme çalışmaları spor yatırımları üzerinde de gözlemlemektedir.

Okullardaki spor alanlarının arttırılması, kapalı spor salonları yapılması, denize girme olanaklarının arttırılması ve yaz kamplarının yapılması bunun örnekleridir. İstanbul'un "2012 Avrupa Spor Başkenti" olması ise bu projelerin artarak devam edeceğinin göstergesidir. "Aydınlatma Çalışmaları" ile gece aydınlatılması ile güvenli ortam yaratılarak modern bir kent oluşturulmaktadır.

"Modernlik" kavramının içinde barındırdığı geç kalmışlık hissi "dünya kenti" olma hedefi ve küreselleşme sürecinde de geçerlidir[101]. İdeal bir hedefe ulaşma isteği ve bunun ülke sınırları dışında aranması diğer benzerlikleridir. Büyük ölçekli projelerle kentin, yarış ortamı içinde avantajlı konuma getirilmesi için çaba sarf edilmektedir. Modernleşmenin tepeden inmeci ve seçkin bir sınıf tarafından uygulanması da alınan üst ölçekli kararlar ve bunları uygulayan merkezi ve yerel yönetimle sürmektedir.

2000'li yıllardaki uygulamaların önceki dönemlerden farkı ulaşım çalışmalarının miktar, ölçek ve etki açısından yoğunlaşarak artmasıdır. Temelde yatan "geri kalmışlık hissi" ve "yetişmem gerekiyor" duyusu arasında paralellikler vardır.

Kentle ilgili kanunlar hızla çıkarılmakta ve uygulamaktadır. Bu süreçte katılımcılık olgusu Sulukule örneği üzerinden de görülebileceği gibi yeterli değildir.

Modernlik ve Marmaray, Avrasya Tüneli Projeleri

Ulaşım projelerinin İstanbul'daki ulaşılabilirliği arttırmasının yanı sıra Tarihi Yarımada'ya da yönelimi artıracağı düşünülmektedir. İnsan ve araç trafiğinin yoğunlaşmasının ise alana baskı yapmasından çekinilmektedir. Kent merkezindeki baskının, rant kazanma isteği ile birleşerek konutların yerine ofislerin gelmesi gibi "yeni programlar"ın oluşacağı düşünülmektedir. Gelişmelerin Tarihi Yarımada'ya olası olumsuz etkileri ise "koruma" olgusunu gündeme getirmektedir. Bölüm kapsamında modernlik başlığı altında tartışılan durum formüle edildiğinde neden: "ulaşılabilirlik", etki: "baskı", amaç: "rant kazanmak" ve sonuç: "yeni programlar" şeklinde sıralanabilir. Projeler kullanıma açılmadığından, Tarihi Yarımada'ya etkileri senaryolar üzerinden değerlendirilebilmektedir.

İstanbul'da ulaşım yatırımları kentsel büyümenin yönünü, şeklini belirlemektedir. Araç yolları çevresinde yeni yapılaşmalar gerçekleşmektedir. İstasyon binalarının ya da durakların çevresi yeni yatırımlar için daha cazip alanlar haline gelmektedir.

[101] Modernlik, Osmanlı imparatorluğunun batılı devletler arasında geri kalmışlığına dayanan ve daha sonra "muasır medeniyetler seviyesine ulaşmak" gibi bir ideali temsil ediyordu. 1980'lerde "çağ atlamak" gibi bir anlama kavuşmuştur. "Geç" ve "geri kalmışlık" kaygısıyla yetişme ve ilerleme arzusu arasındaki gerilim, söylemler tarafından şekillendirilerek "modernliğin" algılanma şeklini belirlemiştir (Ahıska ve Yenal, 2006,160; Dellaloğlu, 2012).

Marmaray Projesi kapsamında Tarihi Yarımada'da en fazla etkilenmesi muhtemel alan Yenikapı'dır (Şekil 4.6).



(Dilovası Haber, 2011, 10 Kasım).

Şekil 4.6 : Marmaray ve Avrasya Tüneli'nde "Modernlik" kavramının örnekleri.

Yenikapı sadece Marmaray için değil, Tarihi Yarımada'daki diğer ulaşım projeleri için bir odak / transfer noktası haline gelecektir. Kuzey – güney ve doğu – batı doğrultularında işleyen metro hatları Tarihi Yarımada'da birleşecektir. Ayazağa – Taksim metro hattı Haliç'ten köprü ile geçerek Aksaray - Havaalanı metro hattıyla kesişecek ve Marmara denizi kıyısındaki Yenikapı'ya ulaşacaktır. Tramvay ile Aksaray'a gelenler de metro ile Yenikapı'ya ulaşabilecektir. Deniz Otobüsü İstasyonu, Marmaray'ın İstasyonu ve Avrasya Tüp Geçiş Projesi ile Yenikapı kentteki çoğu ulaşım aracı ile ulaşılabilir konuma gelecektir. Tarihi Yarımada'da Marmaray'ın Sirkeci ve Yedikule'de de istasyonları olsa da Yenikapı en büyük transfer istasyonu olmasıyla diğerlerinden farklılaşmaktadır.

Alanda oluşabilecek dönüşümler iki şekilde gerçekleşebilir. Birincisi köhnemeye yüz tutmuş, fiziksel anlamda dönüşüme ihtiyaç duyan alanların dönüşmesidir. Bunun konut bölgelerindeki örnekleri Sulukule, Tarlabaşı, Fener, Balat, Ayvansaray Yenileme Projeleri'dir. İlk uygulama olan Sulukule Yenileme Projesi'ndeki gibi kullanıcı profilinde de değişimler yaşanabilir. İkinci bir senaryoya göre konutların yerini zaman içinde ofisler alabilir. Yenikapı odak nokta olduğundan, alanda benzeri bir dönüşümün yaşanabilir. Başka bir senaryoya göre Yenikapı'nın odak nokta haline gelmesi ile Levent gibi yoğun iş merkezi bölgesi olması da söz konusudur. Burada yüksek katlı yapılaşma ya da parseller birleştirilip büyük iş ya da ticaret merkezleri yapılabilir (Yerasimos, 2004, 65; Gerçek 2011; Çalışkan 2011). Sirkeci'de de benzeri bir dönüşüm yaşanabilir. Bu senaryoya göre buradaki bavul ticaretinin yerine ofis yapıları oluşabilir (Demir, 2011) (Şekil 4.7).

Marmaray Değil 'Marmarant'

Haber: Cumhuriyet Gazetesi 11.08.2008

Hükümetin ulaşıma çözüm olacağı gerekçesiyle 8 Aralık'ta kara inşaatları temelini atmaya hazırlandığı **Marmaray Projesi**'nin İstanbul'da yeni bir gayrimenkul rantı yaratmak için kullanıldığı ortaya çıktı. Cumhuriyet'in "Marmaray Projesi" dosyaları kapsamında ele geçirdiği **"TCDD ve İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı üst düzey yetkilileri arasında TCDD ve İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı mülkiyeti ve tasarufu altında bulunan taşınmazlara ilişkin** 9 Ağustos 2006 tarihli taşınmazların planlanması hususunda ortak hareket edileceği hususu kararlaştırılmıştır" deniyor.

(Cumhuriyet Gazetesi, 2008, 11 Ağustos)

"Avrasya Tüneli Projesinde fayda yok soygun var"



İstanbul'a önemli zararlar vermesi öngörülen Avrasya Tüneli Projesi'ne karşı çıkan 3. Köprü Yerine Yaşam Platformu üyeleri, tünelden geçecek araçlardan büyüklüklerine göre 4 ila 6 dolar arasında ücret alınacak olmasının "parası olana hizmet" niteliği taşıdığına işaret ederek, hükumetin ulaşım politikalarını protesto etti.

Eminönü Halk Eğitim Merkezi'nde bir araya gelen grup, burada açtıkları "AKP boğazımızı sıkmaya devam ediyor, Avrasya tüneli projesinde fayda yoktur soygun vardır" yazılı pankartla projeye karşı tepkilerini gösterdi. Projeye ilişkin tepki Şehir ve Bölge Plancıları Odası İstanbul Şubesi Sekreteri Akif Burak Atlar tarafından dile getirildi.

(Evrensel Gazetesi, t.y.)

Şekil 4.7 : Marmaray ve Avrasya Tüneli'nde "Kapitalizm" kavramının örnekleri.

Yaşanacak dönüşümlere örnek olarak Çare Olgun Çalışkan'ın (2011) senaryosu verilebilir:

> "…Zaten yapılanmış bir alan Tarihi Yarımada ama çok fazla karayoluyla erişilebilir kılarsak; birincisi yayayı ve yaya öğelerini arka plana itmiş olacağız, orada prestijli alanları yok etmemeye çalışacağız. Bu prestijli alanda kastettiğim Sulukule'nin yıkıldıktan sonra yerine yeni yapılan dönüşüm projesi gibi şeyler. Özellikle sahil yolunda bu Avrasya Tüneli'yle birlikte çok fazla erişilebilir hale getirirsek ve sadece özel araç sahipliğine odaklı bir erişilebilirlik sağlamış olursak ister istemez oradaki köhnemeye yüz tutan yerler, sosyal anlamda, fiziksel anlamda dönüşüme ihtiyaç duyan alanlar bu şekilde prestij alanlarına dönüşebilecek. Yani kar amaçlı yatırımların değer artışları odağına dönüşecek ve bu anlamda tarihi koruma görevimiz kesinlikle ön planda tutulamayacak…"

Yeni yerleşim alanlarına alternatif olarak kent merkezindeki tarihi bölgelerin cazibesi arttığından bu senaryoların gerçekleşmeleri olasıdır. Ancak Tarihi Yarımada'nın tarihi, kültürel, doğal ve turistik değerleri göz önüne alındığında, büyük ölçekli dönüşümlere izin verilmeyeceği de düşünülebilir (Yerasimos, 2004, 65; Gerçek, 2011; Demir, 2011). Tarihi Yarımada'da sürecin doğru yönetilmesi ve olası olumsuz etkilerin en alt seviyede tutulması önem kazanmaktadır.

Avrasya Tüneli Projesi ile ilgili çekinceler Marmaray Projesi'ne göre fazladır. Projenin İstanbul'un genelinde hâkim olması gerekliliği savunulan toplu taşıma

öncelikli politika ile uyuşmadığı; birbiriyle yarışır haldeki ulaşım yatırımlarının metropoliten alandaki bütüncül planlama ilkesini bozacağı; bazı zaman dilimlerinde Tarihi Yarımada'da tıkalı olan trafiğin Anadolu Yakası'ndan gelenle birlikte daha da artacağı eleştirilen yönlerdir (X. Dönem Çalışma Raporu, 2010, 30, 36-37). Avrasya Tüneli'nin yaratacağı etki şu şekilde ifade edilmektedir:

> "Sekiz şeritli ve erişme kontrollü bir yol olarak tasarlanan bu ulaşım aksı günde 75.000 aracın Anadolu yakası ile Avrupa yakası arasında hareket edeceği şekilde düzenlenmektedir. Tarihi Yarımada bu projenin yaratacağı etkilerle tarihinin hiçbir döneminde yaşamadığı bir dönüşüm baskısı ile karşı karşıyadır. Çünkü bu ulaşım aksı Yarımada'yı güneyden kuşatarak tüm kültür değerleri, işlev dağılımları, arsa fiyatları, yoğunluk dengelerini değiştirecektir" (Dinçer ve diğ., 2011, 132).

Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri Tarihi Yarımada'ya erişimi kolaylaştırarak, alana insan çekme potansiyeline sahiptir. Marmaray Projesi toplu ulaşıma dayanan bir proje olduğundan, yoğunluk artışları belli noktalarda odaklanabilir. Avrasya Tüneli Projesi ise Tarihi Yarımada'yı, Taksim, Maslak, Mecidiyeköy gibi kentin yüksek iş yoğunluğuna sahip merkezlerine ulaşmak için otomobille geçilen bir alana dönüştürebilir.

Uygulamalardan çekinilmesinin öncelikli nedeni: İstanbul'daki daha önceki projelerdeki sorunlardır (Gerçek 2011; Çalışkan 2011; Demir, 2011). Önceki projelerde "rant kazanımı" öncelikli olmuş ve projelerin çevresinde yoğun yapılaşmalar meydana gelmiştir (Mimarlık Dergisi, 2012, 47). Kentsel dokuda meydana gelen dönüşümler siyasal partiler ya da siyasal görüşler değişse bile benzer olmuştur. Bu süreçte sermayeye tanınan imar hakları kentsel büyümeyi tetiklemiştir. Demir (2011) yaşanan süreci şu şekilde ifade etmektedir:

> "…bir kere baskılar karşısında yerel yönetim çok fazla dayanamıyor çünkü eninde sonunda bunlar oy olarak geri dönüyor. Belediyenin siyasi görüşü, hangi partiden olup olmadığı hiç önemli değil, bu baskılar bir şekilde yolunu buluyor ve o baskılar şehirde imar hakkı olarak karşılığını alıyor. Ben şimdiye kadar almadığına rastlamadım… Şehirde nerede bir metrekare boşluk varsa ve nerede bir rant varsa orada hemen binalar yükselmeye, yoğunluk artmaya başlıyor… Nerede böyle bir bina yapıldığında büyük rantlar elde edilecekse, şehirde oraya bina muhakkak yapılıyor. Ve dediğim gibi siyasi görüşü, partisi yok bunun. Çok amiyane tabirle paranın gücü, o getirinin karşısında hiç kimse duramıyor…"

Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri kentin güney bölgesinin yeniden önem kazanmasına etki edecektir[102]. İstanbul genelinde, bu güzergâhta kentsel dönüşüm projelerinin yapılması gündemdedir. Bunlardan bazıları Haydarpaşa, Kartal,

[102] İstanbul tarihsel gelişim süreci içinde Marmara Denizi ve Boğaz kıyısında gelişim göstermiştir. E5 ve çevre yolu ve iki kıtayı birbirine bağlayan köprüler kentin kuzeye ve deniz kıyısından uzak iç kesimlere doğru büyümesinde etkili olmuştur.

Küçükçekmece, Galataport Projeleridir. Sulukule ilk uygulama olmak üzere, ulaşım projeleri, yenileme ve deprem odaklı kentsel dönüşüm projeleri ile birlikte Tarihi Yarımada'nın etaplar halinde dönüştürülmesinin önünü açacaktır. Büyük ölçekli ulaşım projelerinin ağırlık kazanmasında siyasal yönetimin bunları reklam aracı şeklinde değerlendirmesi etkilidir. Projeler kentin tanıtımına hizmet etmektedir. Tarihi Yarımada, İstanbul'un merkezinde yer alan konumu ile ulaşım projeleri açısından odak olma özelliğini korumaktadır. Bu yüzden koruma ve dönüşüm ikilemi arasındadır.

Bu süreçte siyasal yönetimin kentsel mekâna yaklaşımı, Dellaloğlu'nun (2012), metinlerinde tartıştığı gibi modernleşmenin cumhuriyetin ilk yıllarında uygulandığı gibi tepeden inmeci şekildedir. Bunun yanı sıra ulaşım projelerine verilen önem ve bunların kentsel mekâna etkileri benzer niteliktedir. Bir ideale ulaşma hedefi gerçekleştirilen "modernleşme" süreci ile geleceğe dönük bir hedefi nitelendiren "Dünya Kenti" olma söylemi arasında benzerlikler vardır. Ulaşım projeleri, kentin modernleşmesinin ve ideal bir kent olmasının aracı olarak görülmektedir. 1950, 1980 ve 2000'lerdeki modernleşme süreçlerindeki diğer bir benzerlik kendini muhafazakâr olarak tanımlayan siyasal yönetimlerin kentsel dokuya muhafazakâr yaklaşmadıkları hatta radikal değişimlerin önünü açtıklarıdır. Modernleşmenin İstanbul'da yol açmak ve bunun için yapıları yıkma şeklinde ele aldığı uygulamalar, 2000'li yıllarda kentin iki kıtasını bağlayacak uygulamalara dönüşmüştür.

4.3.2 Koruma kavramı ve Marmaray, Avrasya Tüneli

Bölüm kapsamında Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri üzerinden değişim ve süreklilik arasındaki muğlâk ilişkinin araştırılması değerli görülmüştür. Koruma kavramının ele alınışındaki farklılıklar, Türkiye'deki koruma yaklaşımları, korumanın kentsel dokudaki etkileri değerlendirilmektedir. Siluet, Osmanlı Dönemi, arkeoloji gibi farklı alanlar üzerinden Tarihi Yarımada'da hâkim olan koruma anlayışı tartışılmaktadır.

Koruma ve kent

Koruma farklı katmanlara ve boyutlara sahip olduğundan yaşantının düşüncenin korunması gibi olguları içerebileceği gibi doğanın, yerleşmenin ya da yapının korunmasını da ifade edebilmektedir (Yürekli ve Yürekli, 2007, 86). Koruma olgusunda kültür ve kimlik kavramları önemlidir[103]. Kültür toplumların nesilden nesle

[103] Kültür, toplumun sosyal etkileşme yoluyla nesilden nesle aktardığı maddi ve manevi yaşayış tarzının yüksek seviyedeki bileşiği olarak tanımlanmaktadır. Topluma kimlik kazandırdığından (Turan, 1988, 52) mimarlık ürününü şekillendiren unsurlardan biridir. Kimlik ise bireysel, toplumsal, yapı ya da kent kimliği gibi farklı şeyleri tanımlamak için kullanılan bir kavramdır. Kimlik kavramı hem benzerlikleri hem

aktardıkları bilgi birikimi olduğundan kentler ve kentleri oluşturan yapılar da bunun görünebilir olduğu yerlerdir (Güvenç, 2002; Uygur, 1996; Turan, 1988; Polatoğlu Baytin, 2006; Panel/Forum [Bozkurt], 2009). Kentler barınmanın ötesinde kimliğin ve düşünce sisteminin oluşmasına katkı sağlamaktadır. Bu yüzden kentlerdeki tarihi değerlere önem verilmektedir (Özdoğan, 2005, 342). Yapıların bir araya gelişi, kentsel doku, kentsel ilişkiler kentsel kimliği ve kentsel hafızayı meydana getirmektedir. Bir insan için hafızanın ifade ettiği, kentsel hafıza içinde de geçerlidir. Geçmişle ilişki kurulmasını sağlamaktadır (Rossi, 2003; Eisenman, 2006; Boyer, 1998; Şahin, 2010)[104]. Tarihi çevreler sahip oldukları farklı özellikleri ile diğer çevrelerden ayrılmaktadır. Kentlerin birbirleri ile yarışmakta olduğu ortamda, kentlerin diğerleri arasında sıyrılabilmesi için onları ayıran özelliklerin ön plana çıkması için çaba sarf edilmektedir.

Dünya genelinde yaşanan değişimler etkilerini kentsel mekânlarda ama özellikle de kent merkezlerinde göstermektedir (Demirdizen, 2006, 27). Değişimler tarihsel koşullarda belirgin bir kesiklik / süreksizlik yaratmaktadır. Bu bazı görüşlere göre kent merkezlerinin bozulması hatta yok olması şeklinde değerlendirilir (Lefebvre, 2000, 68-71). Bunlar modern dünyanın getirdiği ihtiyaçlar ve mevcut durumun korunması yönündeki isteğin çelişkili sonuçlarıdır[105].

Mimarlık yazınında yaşanan değişimlerin kentsel mekânlara zarar verdiği tartışmalarının yanı sıra Rossi yaşanan değişimleri "Kalıcılık Kuramı" üzerinde inceler. Kurama göre kentlerdeki bölgeler ve anıtlar "bir şehirdeki kentleşme sürecini hem yavaşlatabilecek hem de hızlandırabilecek öğeler"dir (Rossi, 2003; Eisenman, 2006, 170-171). Kentlerdeki bölgeler ya da anıtlar ölü ve engel çıkaran şeklinde ele alındığında kentin büyüme ve gelişme istekleri karşısında engel olmaktadırlar. Bu durumda koruma ve değişim istekleri birbiri ile çatışma haline gelebilmektedir.

Kentler merkezden dışarı doğru büyürken, ulaşım sistemleri de bu şekilde gelişmektedir. İhtiyacın karayolu ile çözülmesi, iyi programlanmadığında bazı olumsuzlukları da beraberinde getirmektedir. Özel araç kullanımının artması, artan otopark ihtiyacı, trafik sıkışıklığı, gürültü ve hava kirliliği, doğal ve yapılı çevrede

---

farklılıkları ifade etmektedir. Çünkü farklılıklar, kimlik kazandıran önemli unsurlardır (Polatoğlu Baytin, 2006, 78).

[104] Kent arkeolojisi, yer altındaki yapıları ortaya çıkarmak ya da tabakalamak için yapılan bir sondaj olmanın ötesinde; kentteki kültürel varlıkların çekiciliğini sağlayan bir araç olarak değerlendirilmektedir (Özdoğan, 2005, 342).

[105] Nüfus artışı, refahın artması ile paralel (motorlu araçlar gibi) modern yaşam isteği; bununla bağlantılı olarak yıkım ve imar etkinlikleri kent çekirdekleri üzerinde baskı yaratmaktadır (Shaukland, 1996, 25; Kökten, 1996, 38). Hızlı kentleşme ve göç gibi nedenlerle toplumsal ve kimlik değerlerinin bozulduğu, çevreye yabancılaşmaya, çevreyle özdeşleşememe, aidiyet duygusunun zayıflaması gibi sosyal davranış bozukluklarının olduğu düşünülmektedir (Panel / Forum [Bozkurt], 2009, 6).

tahripler yaşanan olumsuzluklardan bazılarıdır (Keskin, 1994, 9; Esen, 2001, 53). Kentin merkezi bölgeleri, ulaşım problemini çözmek açısında bir engel gibi değerlendirilebilir. Çözüm olarak kentsel dokunun içinden yollar geçirildiği, bunun için tarihi yapıların yıkıldığı uygulamalara rastlamak olasıdır (Bilsel, 2004, 21).

Koruma konusunda neyin korunması gerektiği da farklı bakış açıları altında, farklı şekilde ele alınabilmektedir. Uluslararası koruma anlayışına göre, "korumada seçmeci olmamak, tarihi ve doğal çevreyi tüm insanlığa ait zenginlikler olarak görmek, bunları evrensel ve tüm insanlığın mirası olarak değerlendirmek" gerekir. Koruma isteğinin ulaşabileceği uç noktalar da söz konusudur. Örneğin koruma "ulusalcılık" ve "değerlilik" açısından ele alınabilmektedir. Ulusalcı koruma anlayışında korunması gereken tarihi ve kültürel değerler, sadece kendi uluslarına aittir. Kültürlerin birbirini etkilediği ve hiçbir kültürün saf ve homojen olmadığı gerçeğinde hareketle bazı kültürleri, dönemleri ya da medeniyetleri diğerinden farklı tutarak seçmeci davranmak literatürde kabul görmektedir. Buna rağmen uygulamada tersi söz konusu olabilmektedir (Uysal, 2005, 36–37)[106].

Koruma ve Türkiye, İstanbul, Tarihi Yarımada

Türkiye'deki koruma olgusunda kentsel değişimlerden duyulan endişe ağırlıktadır. Özelikle 2000'li yıllarda kentlerde değişimlerin daha önce olmadığı boyutlara ulaşması ile duyulan rahatsızlık gündeme getirilmektedir. Kentlerin, özellikle de İstanbul'un değişimine karşı oluşan "koruma isteği" ve "yakınma durumu" iç içe geçmektedir. Yakınma durumunda, değişimlerin İstanbul'da belirgin olması ve kentin tarihi geçmişi ile Türkiye'nin gerçek anlamdaki tek metropolü olarak büyümesi ve değişmesi arasındaki gerilim etkilidir. Öte taraftan kentin binlerce yıllık geçmişine rağmen hala canlılığını korumasının önemli bir nedeni geçirdiği değişimlerdir. Hep aynı kalan ve hareketsiz kalan kentler yok olurken, İstanbul sürekli değişerek hayatta kalabilmiştir.

İstanbul üzerine yazılmış yazılar, yapılan kongreler ve yayınlarda ağırlıklı görüş, yaşanan değişimlerin kentin siluetini, dokusunu ve yaşamını bozduğu yönündedir. İstanbul'un aşırı büyümesi kaygı yaratmaktadır (Kuban, 2006, 32-36). Örneğin Bozkurt'a göre, ekonomi politikaları ile bağlantılı olarak ortaya konan yanlış imar politikaları, İstanbul'un önemli değerlerini yok etmektedir (Panel/Forum, [Bozkurt], 2009, 8). Tanyeli, İstanbul'la ilgili söylemlerde kentin bozulmakta olduğunun gündeme getirilmesinin nedenini kentin çağdaş bir metropol olduğunun kavranamaması olarak görür. Bu yüzde de kentin değişmesi, büyümesi ve yoğunluk

[106] Bu Türkiye'de Osmanlı dönemi yapılarını korumak ya da daha aşırı olarak Osmanlı dönemi yapılarından sadece Türklere ait olanları korumak şeklinde ele alınabilmektedir (Uysal, 2005, 36–37).

artışı doğalken, bir problem şeklinde algılanmaktadır (Tanyeli, 2004, 15-19). Açılan davalar süreç karşısında duyulan endişenin ürünüdür. Bunun yanı sıra duyulan endişe, her tür değişimi engellemeye yönelik bir bakış açısı şeklinde de değerlendirilebilir.

"Tarihi Yarımada'nın koruması", alanın sahip olduğu tarihi ve kültürel değerlere bağlı olarak gündemde tutulmaktadır. İstanbul'un doğu-batı ve kuzey doğrultusundaki büyümesi göz önüne alındığında kentin merkezi olan Tarihi Yarımada fiziksel açıdan merkezi konumunu korumaktadır (Şekil 4.8). Merkezi konumu, alana yönlenen yatırım baskısı oluşturmakta ve ulaşım güzergâhlarının odağında yer almasına neden olmaktadır. Ulaşım projeleri açısından alan koruma ve dönüşüm ikilemi içindedir. Mimarlar Odası ve Şehir Plancıları Odası gibi çeşitli kuruluşlar ve UNESCO gibi uluslararası kuruluşlar alanın korunması gerekliliğini dile getirmektedir. Açılan davalar, düzenlenen kongrelerle bazı uygulamaların durdurulması gerektiğini savunurlar. UNESCO uygulamaların devam etmesi halinde İstanbul'un "Tehlike Altındaki Dünya Miras Listesi"ne gireceği uyarısında bulunmaktadır. İstanbul'un genelinden farklı olarak Tarihi Yarımada'da odaklanan ulaşım projelerine, alanda olumsuz değişimlere neden olacakları gerekçesiyle daha temkinli yaklaşılmaktadır.

Tarihi Yarımada'daki ulaşım projelerinin koruma ile ilişkisinin diğer yönünü Osmanlı ile kurulmaya çalışılan bağ oluşturmaktadır. Bağlantısı olmayan projelerinde de Osmanlı'ya atıf yapılmaktadır. Topbaş Dönemi'nde sadece biri Tarihi Yarımada'da olan, 30 tünel yapım projesinin "7 Tepeye 7 Tünel" şeklinde ifade edilmesi ve Gürtuna Dönemi'nde "İstanbul'un Fethi'nin 550 yılı için 550 Eser" şeklinde tanıtılan projelerden Tarihi Yarımada'daki çoğunun ulaşım yatırımı olması, Marmaray Projesi gibi teknolojik yatırımlarda bile Osmanlı ile bağ kurma çabası bunun örnekleridir.

Ulaşım yatırımlarının dışında da Osmanlı Dönemi vurgusu ağırlık kazanmaktadır. Tarihi Yarımada'da Osmanlı'ya ait eserlerin hatta daha ileri giderek bu dönemden sadece Türklere ait olan eselerin korunduğu uygulamalar söz konusudur. Osmanlı'ya ait olmayan eserlerin yıkılması gündeme gelebilmektedir. Tarihi kenti çevreleyen Doğu Roma Dönemi surlarının yıkılması[107], restorasyonların tamamına yakının Osmanlı eserlerini içermesi, arkeolojik kalıntıların kazılar sırasında tesadüf eseri bulunmaları bunun örnekleridir.

[107] 1994 yılındaki yerel seçimleri Refah Partisi'nin kazanmasının ardından, Taksim'e cami yapılması, Ayasofya'nın cami olarak ibadete açılmasının tartışıldığı dönemde, Tarihi Yarımada'yı çevreleyen Doğu Roma İmparatorluğu dönemi surlarının yıkılması gündeme gelmiştir. RP'li bir yetkili amaçlarını "Biz Bizans İstanbul'u istemiyoruz" şekline ifade etmiştir. Dönemin Doğru Yol Partili Başbakanı Tansu Çiller ise ertesi hafta surların önünde bir basın toplantısı düzenleyerek, kültürel mirasın tarihsel değerini vurgulamıştır (Bartu, 2006, 56).

Haliç'in Kültür ve Spor Merkezi Olması



Betimlemesi: "Geçmiş dönemlerde kurtarılamayacak denen ve hatta içi doldurularak park haline getirilmesi teklif edilen Haliç, İBB'nin yürüttüğü çalışmalarla 'Yaşayan Haliç' haline getirildi. Sadece temizlenmekle kalmayan Haliç, kültür ve sporun yeni adresi oldu" (İBB., 2003b, cilt:1, 102-103).

Kara Surları Boyunca 50.000m^2'lik Alanın Kamulaştırılması



Kara surları çevresindeki 50.000 m^2'lik alanın kamulaştırılması ve sur boyunca yaya ve bisiklet yollarının bulunduğu, parklar ve oyun alanlarıyla dolu bir yeşil kuşak yaratılması projesidir.

Betimlemesi: "sur boyunca kaçak yapılaşmaları ortadan kaldırarak, binlerce yıllık bir tarihe tanıklık eden sur boylarını temizliyoruz" (Fatih Belediyesi, 2009a,101).

Unesco Dünya Miras Alanı Sınırları İçinde Yer Alan Kara Surları Projelendirme İşi

Betimlemesi: Proje ile surların "korunması ve sürdürülebilirliğinin sağlanması için önemli bir adım daha atılmış olacaktır" (AKB Ajansı, 2010, 171).

Saraçhane Arkeoloji Parkı Düzenleme Projesi

Betimlemesi: "Saraçhanedeki Polyektus kalıntılarının da bulunduğu alanın mezbelelik durumdan kurtarılarak şehir yaşamına katılması amaçlanıyor" (Yapı, 2004, 7 Aralık).

Çatladıkapı Turizm Hizmet Alanı Projesi

Çatladıkap'daki yapıların hafif konstrüksiyonlu, sabit olmayan, silueti bozmadan peyzaj içinde kamufle edilmiş yapılar olacağı belirtilmiştir (İBB., 2005, 264).

Ahşap Yapılar Bakım Onarım Programı

Projenin iki hedefi vardır: birincisi ekonomik yetersizliklerle yapıların korunmasını sağlayamayan mülk sahiplerine finansal ve teknik destek verilmesi; İkincisi yok olmakta olan dülgerlik ve ahşap ustalığı zanaatının yaşatılması için İl Özel İdaresi ve Ulusal Ahşap Birliği'nin birlikte düzenledikleri sertifika programlarına katılmış ustaların projede görevlendirilerek küçük atölyelerin ayakta tutulmasının desteklenmesidir (AKB Ajansı, 2010,182).

Şekil 4.8 : Tarihi Yarımada'da "Koruma" kavramının örnekleri.

Koruma ve Marmaray, Avrasya Tüneli Projeleri

Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri İstanbul'un genelini ilgilendiren büyük ölçekli projeler olduklarından Tarihi Yarımada'nın korunması ile ilgili tartışmalarda ön plana çıkmaktadırlar. Görüşmelerde koruma, "Siluetin, Dokunun, Kamusal Alanların, Arkeolojinin Korunması" gibi çeşitli başlıklar altında tartışılmıştır (Gerçek, 2011; Demir, 2011; Çalışkan, 2011). Tarihi Yarımada'nın korunması öncelikli olduğundan, ulaşabilirliğin arttırılması ile oluşacak baskının, arazi kullanımını yoğunlaştırması ve alanda mevcut olan programları değiştirmek yönündeki etkilerinin aza indirilmesi önem kazanmaktadır.

Tarihi Yarımada'nın siluetinin korunması önemlidir. Başbakan Erdoğan'ın Zeytinburnu'nda uygulanmakta olan 16 / 9 Projesi'ni Tarihi Yarımada'nın siluetine etkisi nedeniyle eleştirmesi ve Siluet Master Planı'nın hazırlanmasının gündeme gelmesi bunun örnekleridir (Demir, 2011). Ulaşım projelerinin Tarihi Yarımada'ya erişimi artıracağı ve buna bağlı olarak yoğunluğun artacağı diğer bir çekincedir. Avrasya Tüneli Projesi kapsamında gerçekleştirilecek yol genişletme çalışmalarının ardından deniz kenarındaki park alanları yaklaşık %20 oranında azalacaktır. Bu durum kamusal alanların azalmasının yanı sıra deniz ve kıyı kullanımı yeterli olmayan kentte bu ilişkinin daha da kopmasına neden olabilir (Çalışkan, 2011). Marmaray Projesi nedeniyle, Sirkeci Garı'nın işlevini yitireceği ve müze olarak kullanabileceği gündeme gelmektedir. İstanbul bir kıyı kenti olarak kıyılarından ve deniz ulaşımdan yeterince yararlanamazken (İncedayı, 2006, 38), özelleştirmeler ve kamusal alan kayıpları ile birlikte, bunun ulaşım projeleri nedeniyle daha da kuvvetleneceği düşünülebilir. Ulaşım projelerinin Tarihi Yarımada'ya etkilerini 2023 yılı üzerinden değerlendiren Haluk Gerçek (2011) olası değişimleri şu şekilde ifade etmektedir:

> "…Bugünkü durum ile 2023'ü karşılaştırdığınızda ciddi ölçüde bir nüfus farklılığı ortaya çıkıyor. Yani aynı süre içerisinde Tarihi Yarımada'ya erişebilecek İstanbul nüfusu ciddi oranda artıyor. Bunun şu anlamı var; oraya erişmek kolay olunca, bu o bölge üzerinde önemli bir baskı oluşturabilir. Tabi bunun nasıl yönetileceği de çok önemlidir. Yani Tarihi Yarımada bir anlamda korunması gereken de bir bölge. Siluetin korunması gerekiyor; oradaki tarihsel, kültürel dokunun korunması gerekiyor. Ama birtakım imar kararı değişiklikleri olursa ve oraya yüksek yapılar, ofis binaları ya da buna benzer yeni yapılar yapılmasına izin verilirse bölge üzerinde ciddi biçimde baskı oluşturacak…"
>
> "Tarihi Yarımada'nın korunması lazım o açıdan. Oranın kültürel turizm kimliğinin, belirli ölçüde turizme hizmet eden ticaret yapısının korunması lazım. Onun nasıl yönetileceği çok önemli".

Avrasya Tüneli Projesi ise, deniz altındaki tünelden geçen araçların egzoz gazlarının dışarı atılması için inşa edilen havalandırma bacalarının yerleri ve Tarihi

Yarımada'ya etkileri nedeniyle tartışma yaratmaktadır. Önerilen bacaların dünyadaki diğer örneklerle kıyaslanınca yeterli yükseklikte olmadıkları, rüzgârın da etkisiyle egzoz gazlarının Tarihi Yarımada'ya yayılacağı ifade edilmektedir. Yüksek yapılmaları halinde Tarihi Yarımada'nın siluetini olumsuz yönde etkilemeleri olasılığı diğer bir çekincedir. Bacanın üfleme oranın artırılmasının ise yakın çevresini gürültü açısından etkileyebilir.

Yenikapı'da gerçekleştirilen inşaat çalışmalarındaki buluntuların, kentin bilinenden 5.000 yıl öncesinde de yerleşim yeri olduğunu kanıtlaması ve Doğu Roma Dönemi gemi arkeolojisine katkıları önemlidir. Burada istasyon binası ile bağlantılı bir müze kurulması gündemdedir. Kazı alandaki yerleşim yerine ait çalışmalar durdurulmuştur. Arkeolojik kazılar Marmaray ve Metro İstasyonlarının yer alacağı alanda yapılmaktadır (Asal, 2011). Bu bakımdan arkeolojik kazıların sadece ulaşım projelerinin tamamlanması için gerçekleştirildiği belirtilebilir. Uygulamalar, kentin tarihsel katmanları hakkında bilgi sunmak gibi bir araca hizmet etseler de, öte taraftan bu kalıntıların zarar görmesine de neden olmaktadırlar.

Arkeolojik buluntuların kentin bilinen tarihini değiştirmesinin yanı sıra yönetim projenin 3 - 3,5 yıllık gecikmeye uğramasından şikâyetçidir. Başbakan Erdoğan'ın 2011 yılındaki doğum gününde "kap kacak yüzünden bizi yıllarca oyaladılar" ve "artık hiçbir şey bizi engellemeyecek" demesi bunun örneğidir. Hem ilerletici hem de engelleyici olarak değerlendirilen arkeolojik dokunun bu çelişkili değerlendirilmesi, şu paragrafla örneklenebilir:

> "GÜL ÖVGÜ DÜZDÜ ERDOĞAN YAKINDI
>
> Cumhurbaşkanı Abdullah Gül kazı alanını gezdikten sonra hatıra defterine şöyle yazmıştı: "Ortaya çıkan tarihi yerleri yerinde görmekten büyük memnuniyet duydum. Kazı alanında bulunan ve İstanbul'un muhteşem tarihini bir kez daha göz önüne çıkartan bu yerlerin insanlığın çeşitli dönemlerine ait çok önemli ipuçları vereceği ve bilim insanlarına ışık tutacağı muhakkaktır. Buradaki çalışmaları yürüten, onlara maddi manevi destek olan herkese teşekkür ediyorum." Başbakan Tayyip Erdoğan ise 26 Şubat 2011'de Marmaray inşaatını gezerken, projenin hizmete girmesinin gecikmesiyle ilgili "Sürekli yok arkeolojik şey, yok çömlek çıktı, yok şu çıktı, yok bu çıktı ile önümüze engeller koydular" diye yakınmıştı". (Hürriyet Gazetesi, 2011, 27 Mart)

Marmaray kazılarında, rastlanan gemilerle ilgili çalışmaların yürütülmesi ve bunun tamamlanması için açılışın belirlenenden ileri bir tarihe ertelenmesi projenin daha ılımlı karşılanmasına neden olmaktadır. Öte taraftan Avrasya Tüneli, Doğu Roma İmparatorluğu'nun Bukeoleon Sarayı'nın önünde yer alan bacaları ve sahil şeridindeki mevcut yolun genişletilmesi nedeniyle daha fazla eleştirilmektedir (Şekil 4.9).



(Demokrat Haber, 2011, 14 Mart)



(Vatan Gazetesi, 2011, 7 Ekim)



(Oymak, Hürriyet Gazetesi, 2011, 22 Eylül)



(Vatan Gazetesi, 2011, 27 Şubat).

Şekil 4.9 : Marmaray ve Avrasya Tüneli'nde "Koruma" kavramının örnekleri.

Uygulamalarda arkeolojik dokunun öncelikli olmadığı ifade edilebilir. Tarihi Yarımada'da kısıtlı alanlarda gerçekleşen arkeolojik kazılar, sadece yenileme projeleri ile ulaşım projeleri sırasında tesadüfen ortaya çıkan yerlerde gerçekleşmektedir. İstanbul'daki çalışmalar, önce arkeolojik dokunun tespit edilmesi ve sonra alanda kazı yapılması şeklinde yürütülmemektedir. Bunun yerine inşaat esnasında arkeolojik doku ile karşılaşıldığında Arkeoloji Müesi davet edilerek çalışma yapılmaktadır (Asal, 2011). Tarihi Yarımada'da arkeolojinin, tesadüf eseri bulunan, bulununca onunla ne yapılacağı bilinemeyen ve bu yüzden de bir an önce kurtulmaya çalışılan bir öğe konumunda olduğu belirtilebilir.

Marmaray Projesi ile Osmanlı arasında ilişki kurma isteği korumanın diğer bir yönünü oluşturmaktadır. Baskın olmamakla birlikte Osmanlı Yirmibirinci Yüzyılda, denizin altından geçen, yüksek teknolojiye sahip bir ulaşım projesi aracılığıyla gündeme gelmektedir. Başbakan Erdoğan'ın 2011 yılında Marmaray'ın tünellerinde kutladığı doğum gününe ait haberlerde bu "150 yıllık hayal gerçekleşti" şeklinde yer almıştır. Aynı metinlerde denizin altından geçen ilk demiryolu projesinin taslak çizimlerinde Osmanlıca "Üsküdar" yazdığı belirtilmiştir. Erdoğan doğum günü pastasını hançerle kesmiştir. Gazete haberinde "Abdüllaziz'in Rüyası" başlığını taşıyan bölümünde Marmaray'ın geçtiği aksın Osmanlı Dönemi'nde fırtınalardan korunmak için en uygun güzergâh olarak kullanıldığı belirtilmiştir (Vatan Gazetesi) (Şekil 4.10).



Erdoğan: Marmaray'ı da Abdülmecid dedemiz çizmiş

30 Nisan 2011 | A A

Başbakan Recep Tayyip Erdoğan, Çılgın Proje olarak açıklanan Kanal İstanbul'un merhum Başbakan Bülent Ecevit'in fikri olduğuna yönelik eleştirilere yanıt verirken, "Marmaray'ı da merhum Abdülmecid dedemiz mimari çizgilerini çizmiş arşivlerde var" dedi.

Mustafa KÜÇÜK-Sefa ÖZKAYA

(Hürriyet Gazetesi, 2011, 30 Nisan)

Abdülaziz'in rüyasıydı

Marmaray'ın tarihine baktığımızda 400 yıl önecesine kadar gidiliyor. Aziz Mahmud Hüdayi'nin fırtına sırasında izlediği Boğaz güzergahının şuanda Marmaray'ın izlediği rota olduğu iddia ediliyor. Hatta yıllar içinde fırtınaya yakalanan denizciler karaya ulaşmak için hep bu yolu kullanmış. Boğazda tüplü geçiş projesinin ilk mühendislik fikri ise 1860 yılında atılmış. Abdülmecid tarafından başlatılan demiryolları projesi kapsamında Üsküdar-Saraybunu arasında Raylı Sistem Tüp Geçit Projesi hazırlanmış ve padişaha sunulmuş. 1861 yılında Sultan Abdülmecid vefat edince Sultan Abdülaziz projeyi devam ettirmiş. Projeye o kadar inanıyor ki "Geçecek olan trenler geçsin de isterse göğsümden geçsin" demiş. Ama imkansızlıklar yüzünden proje hayata geçmemiş. Erdoğan'da dün yaptığı konuşmada, "Marmaray, Sultan Abdülmecit'in 1860 yılında görebildiği bir proje. Onlar o günden bugünü hayal etmişler. Ama ne yazık ki bir el çıkıp da kazmayı vurmamış. Bu kazmayı vurmak, AK Parti iktidarına nasip oldu" dedi.

(Vatan Gazetesi, 2011, 27 Şubat)

Şekil 4.10 : Marmaray'da "Koruma" kavramının örnekleri – Osmanlı ile ilişki.

Marmaray'ın belki de tek eleştirildiği noktasının güzergâhı olduğu düşünüldüğünde, bunun uygunluğunu kanıtlamak için bilimsel bir çalışma yerine, Osmanlı referans olarak verilmektedir. Teknolojik üstünlüklerinin yanı sıra Uzakdoğulu şirketlerin de uygulayıcı olduğu, Japon bankası tarafından finanse edilen proje ile Osmanlı arasında zoraki bir bağ kurulması şeklinde yorumlanabilir.

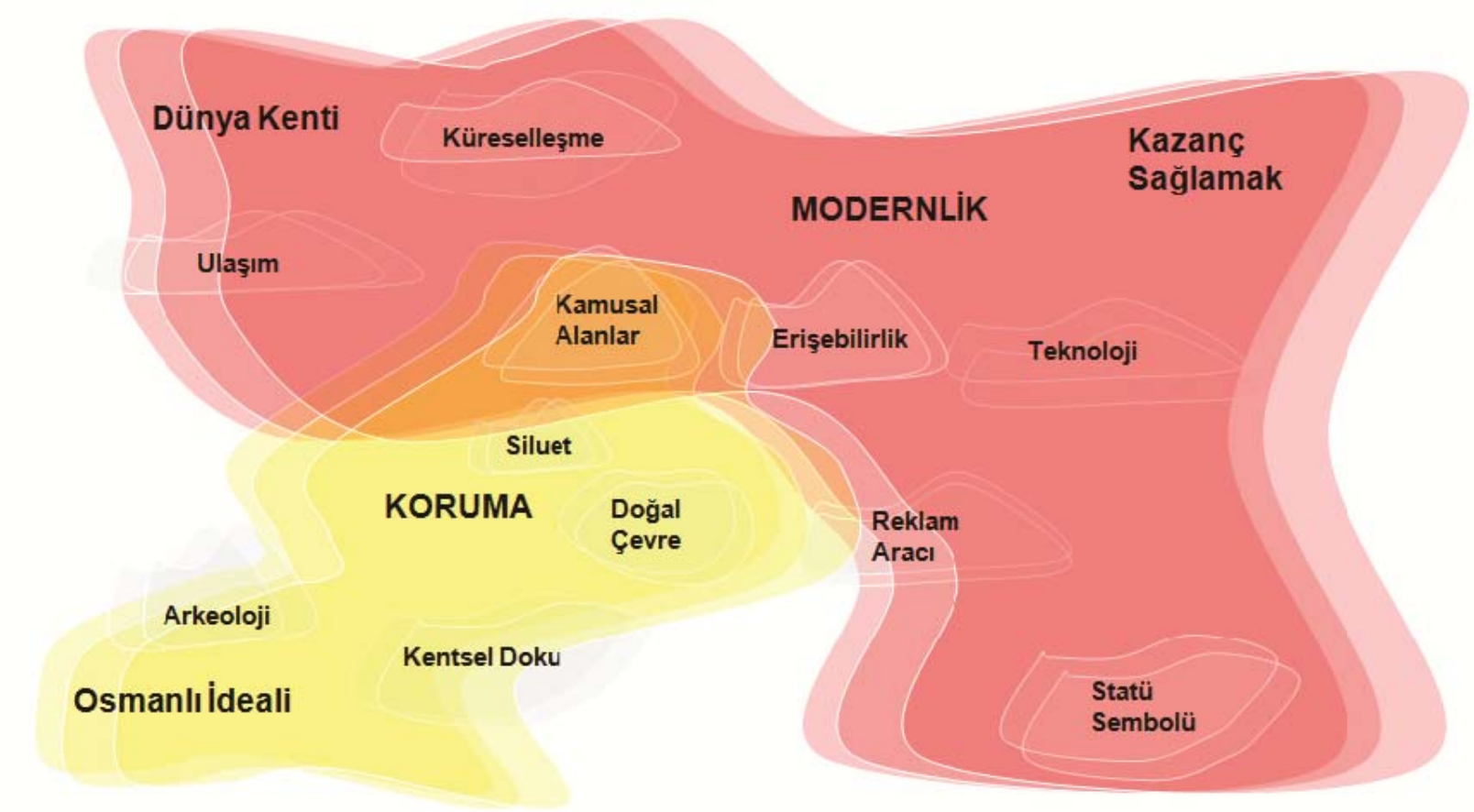
Değerlendirme

İstanbul'un "Dünya Kenti" olarak ifade edildiği ve küreselleşme yarışı içinde olduğu dönemde, kentte büyük ölçekli yatırımlar yapılmaktadır. Bunların arasında ulaşım projeleri önemli yer tutmaktadır. Projeler kentin ulaşım problemlerini çözmelerinin yanı sıra büyük ölçekli, büyük maliyetli ve ileri teknoloji ürünü olmaları dolayısıyla değerlidirler. Keyder'in (2006c, 235) küreselleşmeyi modernleşmenin en son aşaması olarak kabulünden yola çıkarak, kentin "Dünya Kenti" olma süreci ile modernleşme isteği arasında bağlantı kurulabilir. Türkiye'nin modernleşme sürecinde gözlendiği gibi yönetimlerin ulaşım projelerine verdikleri önem, 2000'li yıllarda da devam etmiştir. Kentteki ulaşım yatırımları, modernleşmenin aracı olarak değerlendirilmektedir. Bunun yanı sıra yönetimin icraatlarını geniş kitlelere sunabilmesi için büyük ölçekli ulaşım projeleri önemlidir. Projeler Türkiye'nin modernleşme sürecinde kendini muhafazakâr şeklinde tanımlayan yönetimlerin kentsel dokuya karşı muhafazakâr yaklaşmadıklarının örneğidir (Şekil 4.11).

Projeler kent içi ulaşıma önemli katkı sağlayacak ve kentin iki yakası arasındaki ulaşımı kolaylaştıracaktır. Bununla birlikte projeler kullanıma açıldığında süreç doğru yönetilmez ve yoğunluk artışları belli sınırlar içinde tutulmazsa Tarihi Yarımada'yı olumsuz şekilde etkileyebilirler. Alanın ezilip geçilen bir yer haline gelmesi, olası trafik artışları, konut ağırlıklı programların zamanla ticaret ağırlıklı programlara dönüşmesi ve yüksekliğe bağlı olarak silueti etkileyebilecek oluşumlar çekinilen durumlardır.

Marmara sahilinde gerçekleştirilen ulaşım projelerinin yanı sıra kentsel dönüşüm projelerinin uygulanması da hızlanmıştır[108]. Kentsel dönüşüm projeleri birbirleri ile bağlantısız ve noktasal uygulamalar oldukları gerekçesiyle eleştirilmektedir. Öte taraftan projelere tüm İstanbul genelinde bakıldığında, büyük ölçekli bir dönüşüm sürecinin yaşanmakta olduğu gözlenmektedir. Yönetim, İstanbul'u parçalara bölerek, etaplar halinde dönüşmesinde rol oynamaktadır. Ulaşım projeleri, kentsel dönüşüm projelerini teşvik edecek şekilde uygulanmaktadır.

[108] Tarihi Yarımada'dakileri kentsel dönüşüm projeleri, yenileme ve deprem odaklı kentsel dönüşüm projeleri şeklinde gündeme gelmektedir.



Şekil 4.11 : Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri / Kavramlar.

İstanbul genelinde yaşanan sürece karşı bir çekince söz konusuyken, bu Tarihi Yarımada'da daha baskındır. Bu, uygulamaların Tarihi Yarımada yoğunlaşması ya da etkilerinin daha büyük ölçekli olmasından ziyade alanın tarihi değerleriyle bağlantılıdır. Projelere muhalif olan kesimin eli Tarihi Yarımada'da daha güçlüdür. Projelerin, Tarihi Yarımada'da insan ve araç yoğunluğu ve daha sonrada yapılı çevrede baskı yaratmasından ve fiziksel mekânda dönüşüm yaratmasından çekinilmektedir. Tarihi Yarımada'nın "kendine özgü özellikleri, tarihi değerleri, silueti, arkeolojik dokusu" korunması gerekli durumu ifade etmek için gündeme getirilmektedir.

Marmaray Projesi kapsamında Osmanlı, siyasal yönetimin Osmanlı'ya duyduğu yakınlık nedeniyle gündeme getirilmektedir. Bu, önceki bölümlerde incelenmiş olan Historia Alışveriş Merkezi ve Sulukule Projelerinden daha farklı ve silik bir biçimdedir. Yönetim projenin benzerinin Osmanlı döneminde de gündeme geldiğini belirterek, ilişki kurmaya çalışmaktadır. Marmaray Projesi kapsamında Osmanlı'ya ait göstergeler kullanmaktadır. Arkeolojik dokunun korunmasından ziyade, Osmanlı'ya ait bir geçmişin idealize edilmesi yaklaşımı egemendir.

Siyasal yönetimin kentsel dokuya yaklaşımını incelemek adına Historia Alışveriş Merkezi, Sulukule Yenileme Projesi ve Marmaray, Avrasya Tüneli Projeleri üzerinden incelenen durum, bundan sonraki bölümde Türkiye'deki ve İstanbul'daki benzer uygulamaları da kapsayacak şekilde değerlendirilmektedir.

5. SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Kentler zamanla dönüşüp gündelik hayata tutunarak yaşamlarını devam ettirmektedir. Değişimler kimi zaman mekânsal / fiziksel, sosyolojik, politik, ekonomik dönüşümlere neden olmaktadır. Bunlar bazı araştırmalarda olumsuz bir şekilde betimlenmektedir. Değerlendirmeler çelişkiler, sorunlar kadar dinamik ve potansiyellere de dikkat çekmektedir. Roma'nın, Doğu Roma'nın ve Osmanlı'nın başkentliğini yapan 8.500 yıllık İstanbul, pek çok kültüre, dine, dile ev sahipliği yapmaktadır. Farklı katmanlarında bu çeşitliliği barındırır.

Günümüzde İstanbul'un mekânsal dönüşümü üzerinden yapılan tartışmalar giderek yoğunlaşmaktadır. Küreselleşme ile bağlantılı olarak Türkiye'de 1980'lerle birlikte ekonomide dışa açılma ile dönüşüm sürecine girilmiştir. Özelleştirme süreçleriyle, özellikle kentin tarihi bölgelerindeki kamuya ait yapı ve alanların satılması ile kentsel mekân el değiştirmektedir. Buna paralel olarak kent merkezindeki çöküntü bölgelerinde yaşayan kent yoksullarının, merkez dışına ötelenmesi ile dönüşüm sadece ekonomi ile ilişkili olmayıp sosyal ve fiziksel açıdan kentsel ayrışmayı ve gerilimi tetiklemektedir. Kent ölçeğinde alınan kararlara bağlı olarak yeni kentsel odaklar yaratılmaktadır. Bunların çevresinde alışveriş merkezi, rezidans gibi yeni yapılar inşa edilmektedir. Avrupa Kültür Başkenti, olimpiyat oyunları, Formula 1 gibi organizasyonlarla da İstanbul'un yarışan "dünya kentleri" arasında yer alması amaçlanmaktadır.

1980'lerden 2000'lere uzanan, kentsel mekândaki dönüşüm sürecinde yönetim en güçlü sosyal aktör konumuna gelmiştir. Merkezi yönetim ve İstanbul'daki yerel yönetimin aynı partiden olması ile kentsel mekândaki etkinliği artmıştır. Projelerin uygulanması için özel kanunlar çıkarılmakta; ihaleler açılmakta; TOKİ, BİMTAŞ gibi devlet kuruluşları ile yönetim, kentsel mekândaki radikal dönüşümlerin önünü açmaktadır. Yirmibirinci yüzyılda yerel ve merkezi yönetim, kentsel mekânı dönüştürmek konusunda "yıkarak yapmak" şeklinde bir yaklaşım sergilemektedir. Kentsel mekânın, üst ölçekli kararlar ya da planlar doğrultusunda değil, projeler ve noktasal kararlarla ele alındığı bir süreç yaşanmaktadır. Bu noktada hem başbakan, hem de belediye başkanları uygulamaları ve söylemleri ile ön plana çıkmaktadır.

Güç kazanan ve yaptırımı artan siyasal yönetimin yanı sıra kentsel mekânda yaşanan dönüşüm sürecinden rahatsız olan kesiminin de muhalefeti artmaktadır. Gezi Parkı örneğinde olduğu gibi kentsel projeler kentlinin fikrini gösterme araçları şeklinde kullanılabilmektedir. Sadece kentsel çevre ile sınırlı olmayan, yönetimin icraatları ve tavrı konusundan çekinceleri olan kesim, kentsel projeler karşısında duruşunu sergilemektedir.

Bu süreçte kentin tarihi ve sembolik merkezi olan Tarihi Yarımada mekânsal, politik, sosyolojik ve ekonomik tartışmaların sahnesi konumundadır. 8.500 yıllık yönetim merkezi, kentin fiziksel açıdan merkezi konumundaki yeri ile dönüşümlerin ve söylemlerin odağındadır. Tarihi Yarımada'da çeşitli ölçeklerde, farklı etki oranında ve mekânsal dönüşüm yaratma potansiyeline sahip, sayıları yüzleri bulan proje söz konusudur.

Siyasal yönetim yetkilerini, alanın mevcut durumunun muhafazasından ziyade, dönüşümü lehinde kullanmaktadır. Gerçekleştirdiği projeler, yönetim politikasının, zihniyet dünyasının kentsel mekândaki yansıması şeklinde değerlendirilebilir. Söylemler, büyük çoğunluğu gerçekleşmemiş projeler ile Tarihi Yarımada'nın gelecekte nasıl bir yere dönüştürülmesinin arzulandığını gösterdiklerinden önemlidir. Bu açıdan kentin geçirmekte olduğu dönüşüm sürecini analiz edebilmek için projeleri ve söylemleri incelemek ve siyasal yönetimin zihin yapısını okumak, muhalif kesimin duruşunu saptamak önemli bir veri kaynağıdır.

Çalışma kapsamında Tarihi Yarımada'daki kentsel mekânı dönüştürme potansiyeline sahip olduğu düşünülen, 375 tane proje incelenmiştir. Makro ölçekte değil, 1994 – 2012 zaman aralığından deneysel bir sondaj / kesit alınabilmesi için dört proje üzerinde detaylı çalışılmıştır. Projeler, kentsel mekânı şekillendiren politik duruşun tarihi bir kenti nasıl ele aldığını okumak için araç olarak kullanılmıştır.

Üç proje alanı üzerinde belge araştırmaları, görüşmeler ve gözlemlere dayanan karma bir metot uygulanmıştır. Projelerle ilgili veriler, zaman içinde geçirdikleri dönüşümler incelenmiş ve projeler kapsamında derin bilgiye sahip oldukları düşünülen sosyal aktörlerle görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Deşifre edilen görüşme metinlerinde ön plana çıkan, sık tekrarlanan ifadeler aranmıştır. Siyasal yönetime ait metinlerdeki ifadelerle aralarındaki benzerlikler ve farklılıklar değerlendirilmiştir. Veriler proje alanlarında çeşitli zamanlarda gerçekleşen gözlemlerle birlikte ele alınmıştır. Gerçekleştirilen çalışma ile Tarihi Yarımada'nın 2000'li yıllarda içinde bulunduğu sürecin değerlendirilmesi ve baskın bir aktör olan siyasal yönetimin zihin

yapısının okunması amaçlanmıştır. Çalışma alternatif bir kent okuması yapabilmek adına deneysel bir sondaj çalışması olarak ifade edilebilir.

Dört proje kendilerinden daha büyük bir bütünün ifadesi olduklarından ve Tarihi Yarımada üzerinde genellenebilecek özelliklerinden dolayı seçilmişlerdir. Birbirinden mümkün olduğunca farklı olmaları ve üzerinde farklı tartışmaların gerçekleştirilebilir olması, projelerin seçimindeki diğer etkenlerdir. Projeler tek yapı ölçeğinde Historia Alışveriş Merkezi, mahalle ölçeğinde Sulukule Yenileme Projesi ve kentsel ölçekte Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleridir. Historia Alışveriş Merkezi "Tarihi Yarımada'ya uygun" olarak nitelendirilen cephesi ile tarihselci cephe anlayışının tartışılması ve yönetimin Osmanlı'ya öykünme durumunun mimarlık üzerinden incelenmesi adına seçilmiştir. Sulukule Yenileme Projesi tarihi kentsel dokunun içinde yaşayanlarla birlikte temizlenmesinin örneği olarak seçilmiştir. Tarihi Yarımada'da gerçekleşen ilk mahalle ölçeğindeki dönüşüm projesi olarak, gelecek uygulamalar için değerlendirilmesi önemlidir. Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri kentin ulaşılabilirlik durumunda yaratılan değişiklilerin Tarihi Yarımada üzerindeki olası etkilerini değerlendirmek için seçilmiştir.

Historia Alışveriş Merkezi, dünyanın herhangi bir yerinde görülebilecek alışveriş merkezlerinin Tarihi Yarımada'daki tek örneğidir. Tarihi Yarımada 8.500 yıllık bir geçmişi olan, üç imparatorluğa başkentlik yapmış, İpek Yolu üzerinde yer alan ve kentsel dokusu ticaret ağıyla şekillenmiş bir yerleşimdir. Historia Alışveriş Merkezi'nin Tarihi Yarımada ile kurduğu tek ilişki yapının cephesi ile olmaktadır. Cephesinin oluşumunda Tarihi Yarımada'nın dinamikleri yerine Osmanlı – Selçuklu mimarisi etkili olmuştur. Fatih Belediyesi'nin yapının %50 ortağı olması ile yerel yönetimin, sermaye grubu gibi hareket ettiğinin örneğini oluşturmaktadır.

Soylulaştırma ve temizleme kavramları günümüzde mahalle ölçeğindeki dönüşüm süreçlerinde, modernleşmenin yan anlamları haline gelmiştir. Sulukule Yenileme Projesi, ekonomik, sosyal, toplumsal ve fiziksel açıdan çöküntü halindeki bir kentsel dokunun sorunlarını çözmek konusunda başarılı olamamıştır. Cerrahi bir müdahale ile doku bütünün içinden kesilip atılmış, diğer bir değişle sorun diğer kentsel dokulara dağılmıştır. Uygulamanın bitmesi aşamasında, mahkemenin durdurma kararı; özel olarak çıkartılan kanunlarla yürütülen uygulamanın, hukuksal boyutunun tartışmalı olduğunun işaretidir. Projenin meşruiyetini sağlamak için yönetimin "Osmanlı Mahallesi" yaratma ve alanın "turistler için cazip hale getirileceği" ifadeleri gerçekleşse de Tarihi Yarımada'nın çok sesli, kültürlü, renkli ve kendine özgü yaşamının zedelenmesi ile suni bir çevre yaratımı olarak değerlendirilebilir.

Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri, Türkiye'de on sekizinci yüzyıldan beri sürmekte olan modern kent imgesi yaratımında olduğu gibi üst ölçekli kararların kentsel dokuda uygulandığı projelerdendir. Ulaşım projeleri eskiden yapı yıkmak ve yol açmak şeklindeyken, artık ileri teknoloji ile denizin altından geçen sistemleri de içermektedir. Ulaşım projelerinin arkeolojik doku ile ilişkileri ise problemlidir. Ulaşım projeleri arkeolojik dokunun ortaya çıkarılmasının aracı olmalarının yanı sıra, bozulmasının da aracı olabilmektedir.

"Yirmibirinci Yüzyılda İstanbul Tarihi Yarımada: Projeler Üzerinden Bir Okuma" başlıklı çalışma beş başlık altında değerlendirilebilir.

- Birincisi Tarihi Yarımada'da 2000'li yıllarda gerçekleştirilen projeler ile alanın mevcut halinden farklı bir yere dönüşeceği kabul edilmiş ve süreci değerlendirmek için projelerle birlikte, onları niteleyen söylemlere odaklanılmıştır. Bu şekilde henüz gerçekleşmemiş projelerin coğrafi bölgeye olası fiziksel, ekonomik, sosyal, kültürel ve toplumsal etkileri üzerinde fikir yürütülebilmiştir. Popüler medya gibi iletişim araçlarının çalışma kapsamında kullanılması ile dönemi tanımlayan bütüncül bir resmin ortaya konmasına çalışılmıştır.
- İkinci olarak Yirmibirinci Yüzyılda Tarihi Yarımada'da en baskın sosyal aktör olduğu kabul edilen siyasal yönetimin gerçekleştirdiği projeler üzerinde çalışılmıştır. Siyasal yönetimin zihin yapısı üzerinden, alanın nasıl algılandığına ve içinde bulunduğu sürece odaklanılmıştır.
- Üçüncü olarak veriler geniş bir arşiv oluşturarak, birbirleri ile karşılaştırılmasına imkân sağlayacak şekilde, çalışmanın ekler bölümünde verilmiştir[109]. Veriler daha sonraki çalışmalarda da kullanılabilir nitelikte sunulmuştur.
- Dördüncü olarak İstanbul'la ilgili mimarlık alanında yapılmış çalışmaların zamansal ve mekânsal olarak bir devamlılığının sağlanmasına çalışılmıştır. Çalışma İstanbul'un içinde bulunduğu döneme ışık tutmaktadır.
- Beşinci olarak süreç "modernlik, kapitalizm ve koruma" şeklinde üç kavram altında tartışılarak, dün – bugün – gelecek; dünya – İstanbul – Tarihi

[109] Farklı ölçekteki projelerin birbirleri ile karşılaştırılmalarına imkân sağlayan görsel ve yazılı verileri içeren tablolar ile bunların değerlendirildiği tablolar hazırlanmıştır. Projelerle ilgili sosyal aktörlerle benzer bir amaç doğrultusunda, benzer soruları içererek yapılan görüşmelerin deşifre edilmiş metinlerine yer verilmiştir.

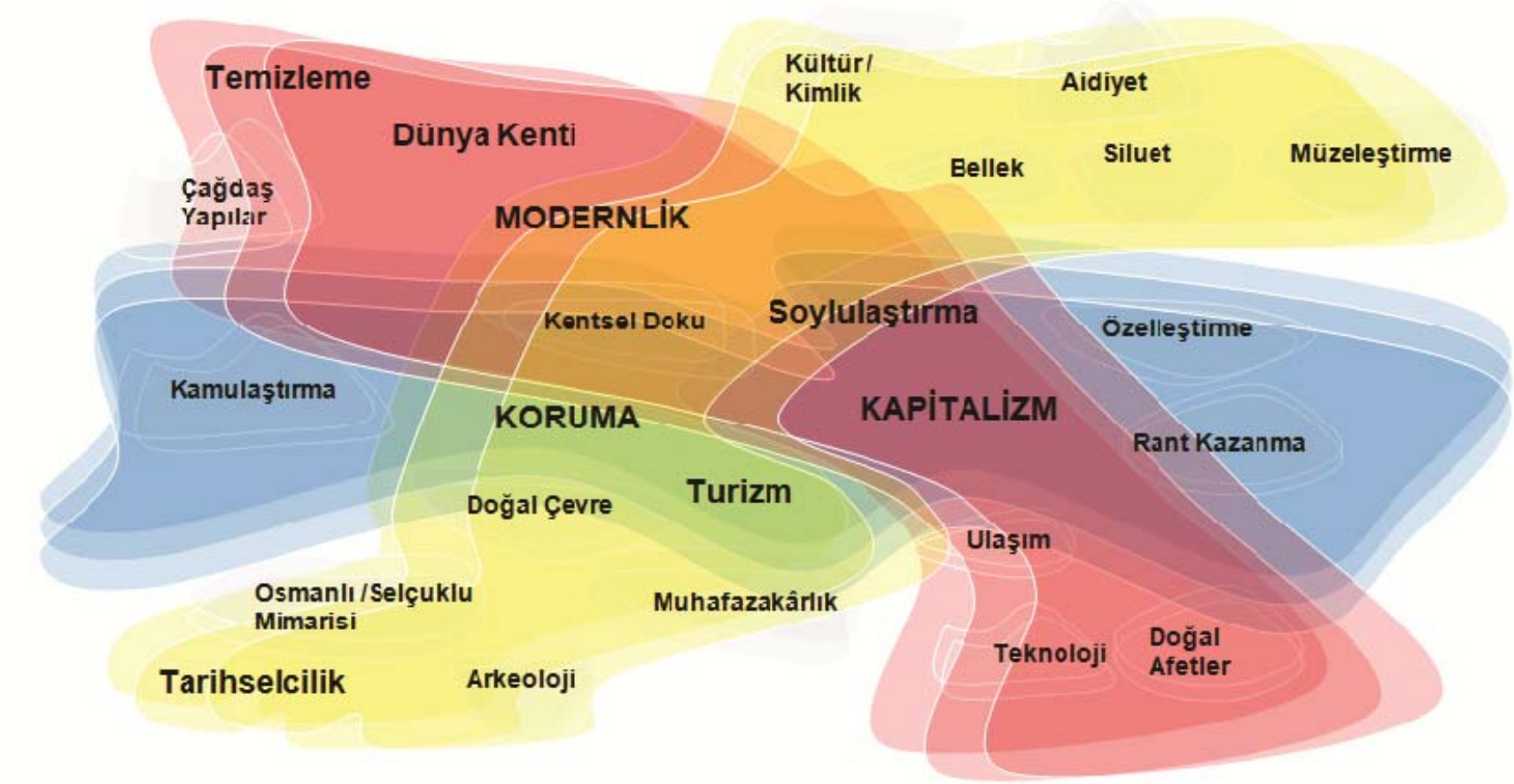
Yarımada gibi farklı zaman dilimleri ve yerler üzerinden karşılaştırılabilir olarak ele alınmıştır.

Projeler ve söylemlerde öne çıkan kavramların tartışılması

Tek yapı, mahalle ve kentsel ölçekteki, faklı üç proje alanı üzerinde gerçekleştirilen çalışmada belge araştırmaları, görüşmeler ve gözlemlere dayanarak çok sayıda "koda" ulaşılmıştır. Projelerin birbirleri ile ilişkilerinin görünür kılınması ve dünya, Türkiye, İstanbul genelinde sürecin etkilerinin gözlenmesi, zaman içindeki değişimlerinin tartışılabilmesi, siyasal yönetimin kentsel mekâna yaklaşımının değerlendirilebilmesi için elde edilen veriler üç başlık altında değerlendirilmişlerdir. Bunlar "Modernlik, Kapitalizm ve Koruma" Kavramlarıdır. Kavramlar merkezi ve yerel yönetimin söylemlerinde ön plana çıkmaktadır. Bunları besleyen, yan anlamlar oluşturan başka kavramlar da söz konusudur. Kavramlar yan anlamları ve onları meydana getiren diğer kavramlarla ilişkileri bağlamında ele alınmıştır. Bu yaklaşımla Tarihi Yarımada'nın dönüşümünde etkili olan tüm kavramların tartışıldığı iddia edilmemektedir. Çalışma ile deneysel bir kesit alınarak, alternatif bir kent okuması yapılmıştır.

"Modernleştirme / çağdaşlaştırma" isteği Osmanlı döneminden başlayarak toplumu ileri taşıyacak ve geri kalmışlığına çare olacak bir gelecek ön görüsü içermektedir. 2000'li yıllarda da kentte teknolojik gelişmeler ve küreselleşme ile bağlantılı değişimleri işaret ettiği için seçilmiştir. Yaklaşımın kentsel dokudaki radikal değişimlere aracılık ettiği ve "Dünya Kenti" şeklinde ifade edilen sürecin destekleyicisi olduğu düşünülmüştür. Yaşamın her alanını etkileyen ve toplumsal yapıda değişikliklere neden olan "Kapitalist" görüşten, daha ziyade ekonomi ile ilişki durumu ve "rant kazanma" isteğinin kentsel mekandaki etkilerini tartışabilmek için yararlanılmıştır. "Koruma" kavramı 8.500 yıllık tarihe sahip Tarihi Yarımada'da, projelerin alana etkilerinin değerlendirilmesi ve "tarihselci" anlayışın bir koruma yaklaşımı olarak benimsemesinin nedenlerinin tartışabilmesi için seçilmiştir.

Gerçekleştirilen tartışmada "Modernlik, Kapitalizm ve Koruma" Kavramları, Tarihi Yarımada'nın siyasal yönetimin bakış açısına göre nasıl tanımlandığı, nasıl bir yere dönüştürülmek istendiği ve nasıl bir süreç içinde olduğunu yansıtan birer araç oldukları gerekçesiyle kullanılmıştır. Projelerin birbirleri ile ilişkilerinin görünür kılınması ve dünya, Türkiye, İstanbul genelindeki etkilerinin gözlenmesi, zaman içindeki değişimlerinin tartışılabilmesi, siyasal yönetimin kentsel mekâna yaklaşımının değerlendirilmesi için "Modernlik, Kapitalizm ve Koruma" Kavramlarının yol gösterici olacağı düşünülmüştür (Şekil 5.1).



Şekil 5.1 : Tarihi Yarımada / Kavramlar.

- **Modernlik kavramı**

"Modern", gelenekselden farklıyı, yeniyi ve günün şartlarına uygun olanı, ideal konfor koşullarını sağlayanı, teknolojik olanı, küreselleşme ile bağlantılı olanı, dünyanın herhangi bir yerinde görüleni ve kentin dinamikleri yerine kendine has nitelikleri ile var olanı ifade etmektedir. Teknolojik gelişmeler sayesinde belli aydınlık ve sıcaklık şartı altında, güvenli bir ortamda zaman geçirmesine imkân yaratılmaktadır. Dünyanın her yerinde görülebilir olmalarıyla da mekânsız ve zamansızdırlar. Küresel sermayenin istekleri ve bakış açısı şekillenmelerindeki önemli etkenlerden biri olabilmektedir. Alışveriş merkezi örneğinde "modern" olan iç mekân düzeni açısından tüketime yönelten anlamına da gelmektedir.

Tarihi Yarımada'da ise kimlik kaybından duyulan endişe ve alanın tarihi özelliklerinin devam ettirilmesi isteği ile "modern" şeklinde ifade edilen yapıların cepheleri "tarihselci" şeklinde ele alınabilmektedir. Osmanlı – Selçuklu mimarisi ya da Ondokuzuncu Yüzyıl kâgir yapılardan alınan elemanlarla oluşturulabilmektedir. Özellikle "Türk Evi"nin özgün elemanlarının, yeni malzemelerle yeni oluşturulan cephelerde uygulanması yaygındır. Tarihi Yarımada'da içleri modern, dışları geleneksel görünümlü yapılar yaygınlık kazanmaktadır[110]. Siyasal yönetim batıdaki gelişmelerin takip edilmesi gerektiği görüşümde iken diğer taraftan da manevi değerlerin korunması gerektiğini düşündüğünden uygulamaları desteklemektedir.

Gecekondu ve Yenileme Projeleri ise siyasal yönetimin kentsel dokuya yaklaşımındaki tavır değişiklerini örneklemektedir. 1994 yılında ağırlıklı olarak göçle gelenlerin oyları ile yerel seçimleri kazanan yönetimin tavırlarında değişiklikler söz konusudur. Misyonunu, "göçle gelen hemşerilerinin sorunlarını çözmek" şeklinde ifade eden, bu kesime "İstanbul'u ikinci kez fethetme" çağrısında bulunan ve tanıtım faaliyetlerini ağırlıklı olarak kadın kollarının evleri dolaşmalarına dayandıran yönetim; yeni dönemde gecekondu bölgelerini "kentteki urlar" şeklinde nitelendirmektedir. 2000'li yıllarda gecekondu ve çöküntü bölgelerinde uygulanan dönüşüm projelerinde, mekânsal, sosyal ve ekonomik olumsuzluklara dikkat çekilerek bu çevrelerin "modernleştirilmesi / çağdaşlaştırılması" isteği vurgulanmaktadır.

Nitelikli çevrelerin yaratılması ve alt gelir grubunun konut sahibi olması gibi olumlu içeriklere sahip süreç; alışık olunandan farklı bir çevrede, kent merkezi dışında yüksek katlı TOKİ konutlarına yerleştirilme şeklinde uygulanabilmektedir. İnsanlar

[110] Tarihi Yarımada'da alışveriş, sağlık, eğitim, ulaşım yapıları "modern" şeklinde ifade edilen yapılara örnektir. Bu yapıların cephelerinde "tarihselci" anlayışın izlerini görmek mümkündür.

geleceklerini şekillendiren kararlarda yeterince söz sahibi olamamaları, katılımcığın ve şeffaflığın yeterince sağlanamaması, "modern olanın" insanı gözetmeyen tavrını örneklemektedir. Gecekondular, kırsal ve kentsel yaşam arakesitinde yer alarak insanların kente uyum sürecini yumuşatırken; yüksek katlı, kentin nispeten dışında yaratılan site yaşamı uyum problemleri yaratmaktadır. Kent merkezindeki niteliksiz çevreler yıkılıp üst gelir grubunun yerleşeceği konut alanları yapılarak dönüşüm süreci yaşanmaktadır. "Deprem" projelerin ardındaki güçlü motivasyonlardan biri olarak sunulmaktadır. Uygulamaların "Yıkarak - Yapmak" şeklinde gerçekleştirilmeleri diğer bir özellikleridir. Eski TOKİ Başkanı Bayraktar'ın "İstanbul yıktıkça güzelleşir" (Sabah Gazetesi, 2010, 1 Ekim) açıklaması da siyasal yönetimin tavrını örneklemektedir.

Gecekondu ve yenileme bölgelerindeki dönüşüm süreçlerinde "modernleştirmek / çağdaşlaştırmak" şeklinde ifade edilen durum "soylulaştırma" ve "temizleme" uygulamaları ile yan anlamlar kazanmıştır. İnsanların yer değiştirmeleri, konutların nitelikleri ve fiyat artışı ile sosyal, ekonomik, kültürel, toplumsal açıdan çok boyutlu bir dönüşüm süreci yaşanmaktadır. Suçun, yapıların temizlenmesi, nitelikli çevreler yaratılması şeklinde ifade edilen uygulamalar, insanların temizlenmesine dönüşebilmektedir. Mahalle ölçeğindeki dönüşüm projelerinde "modern", yerel özellikler ile bağlantısı olmayanı; iç mekân donatıları açısından gerekli konfor şartlarını sağlayanı; okul, cami, çarşı gibi alanlara sahip olanı tanımlamaktadır. Sokak merkezli yaşantı, sokakta oyun oynamak, çamaşır asmak gibi modern yaşama ait olmayan görüntüler de ortadan kaldırılmaktadır.

Sulukule Yenileme Projesi, gecekondu ve çöküntü alanlarında gerçekleştirilen projelerden, Romanların yer ile kurdukları güçlü aidiyet bağı nedeniyle farklılaşmaktadır. Alan, Tarihi Yarımada'nın çok kültürlü geçmişini simgelediğinden; Tarihi Yarımada'nın müzeleştirilmesi isteği ile projenin uygulanma şekli arasında çelişkiler söz konusudur. "Modernlik / Çağdaşlık" isteği "soylulaştırma, temizleme ve güzelleştirme" istekleri ile birleşerek yaptırımcı, dönüştürücü, tepeden inme bir zihniyetin ürünü şeklinde gerçekleşmiştir. Zorla kamulaştırma kararı ile sürecin, zorlama ve travma yarattığı belirtilebilir[111].

Modernleşmenin kentsel mekândaki etkileri açısından, 2000'li yıllardaki uygulamalar ile Osmanlı'nın gerileme dönemi ve Cumhuriyetin ilk yıllarındaki uygulamalar arasında paralellikler vardır. Ulaşım projeleri, siyasal yönetimler için statü sembolü olarak değerlendirilmekte ve kentin modernleşmesinin araçları şeklinde ele

[111] Sulukule, Tarihi Yarımada'da ve aynı zamanda Türkiye'de uygulanan ilk Yenileme Projesi olarak bundan sonraki uygulamalar için emsaldir.

alınmaktadır. İstanbul'un modernleşmesi 1930'lardan 1960'lara "Güzelleşen İstanbul" ifadesiyle, tarihi yapıların yıkılması, geniş ve araç ulaşımına elverişli yolların açılması ve meydanların, parkların yapılması şeklindeydi. Modernlik, 2000'li yıllarda kentin küreselleşme süreci içinde "Dünya Kenti" olma ideali ile daha geniş boyuttaki dönüşümleri ifade etmektedir. Kentin her zaman bir "Dünya Kenti", "Dünya Başkenti" olduğu yorumu üzerinden yönetim gelecek hedefini aktarmakta ve uygulamaları gerçekleştirmektedir.

Kentin "Dünya Kenti" olma sürecinde, mega projeler şeklinde ifade edilen büyük ölçekli ulaşım yatırımlarına önem verilmektedir[112]. İki boğaz köprüsünün ardından yaşandığı gibi, ulaşım projeleri İstanbul'un kentsel büyümesinin yönünü tayin edebilecek güçtedir. Kentin ulaşılabilirlik durumunu değiştiren yatırımlar, yakın çevrelerinden başlayarak yarattıkları baskı ile kentsel mekânda yapı yoğunluklarını arttıran etkiye sahip olabilirler. Bunlar kamusal alanlarda değişiklikler meydana getirebilir hatta kamusal alan kayıpları yaşanmasına neden olabilirler. Tarihi Yarımada, merkezi konumu ile kentin genelini ilgilendiren projelerinden etkilenmektedir.

Projeler kentin ulaşım problemlerinin çözülmesi ve iki yaka / kıta arasındaki ulaşım sürelerinin kısalması adına kentin ihtiyaç duyduğu yatırımlardır. Bunun yanı sıra büyük ölçekli projeler, yönetimin icraatlarını geniş yığınlara göstermesinin araçlarıdır. Örneğin "Kanal İstanbul Projesi" ile ulaşım projesi yeni bir kent yaratımı ile eş değer boyuta ulaşmıştır. Modernleşme konusunda "geri kaldım, batıya yetişmem gerekiyor" anlayışının yerini "en büyüğünü, en hızlısını yapmam gerekiyor" anlayışı almaktadır. Ulaşım projeleri kendilerini muhafazakâr şeklinde tanımlayan siyasal yönetimlerin, kentsel dokuya karşı muhafazakâr yaklaşmadıklarının göstergeleridir.

- **Kapitalizm kavramı**

Kent merkezleri, konumları ve kolay ulaşılabilir olmaları ile sermaye açısından cazip hale gelmektedir. Tarihi Yarımada örneğinde olduğu gibi dönüşüm baskısı altındadırlar. Üretim faaliyetlerinin merkez dışına taşınması sürecinde tüketimle bağlantılı yapılar[113] boşalan kent merkezlerinde yer almaktadır. Mülkiyet bir çeşit sermaye birikim aracı olarak görülmekte ve kapitalizmin kar amacına dönük zihniyeti ile kentsel mekândaki yatırımlar yoğunlaşmaktadır. "Modern / çağdaş" yapıların "hayat tarzı" ya da "statü sembolü"nün göstergeleri olarak değerlendirilmeleri de

[112] Metro, Tramvay, Metrobüs ve Üçüncü Köprü Projelerinin yanı sıra iki kıtaya yayılmış kenti, denizin altından bağlayan Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri, büyük ölçekli kentsel yatırımlardır.

[113] Otel, rezidans ve alışveriş merkezi gibi yapılar bunun örnekleridir.

sürecin ardındaki diğer bir itici güçtür. “Modern” olan “tüketim” ile bağlantılı bir stil yaratma aracı olarak değerlendirilmektedir.

Küresel sermayenin kentsel mekânı dönüştüren etkisinin yanı sıra devlet de yapı ve arsalarını satarak sürecin içinde yer almaktadır. Kamu malı, halka ait olandan ziyade devlete ait olan şeklinde algılandığından; kamu varlıklarının satılması sorun olarak görülmemektedir. Ancak halkın büyük bölümünün bu mekânlardan yararlanamaması nedeniyle kamusal alanların özel alanlara dönüşmesi problemlidir. Yönetimin sermayenin kentsel mekândaki etkinliğini arttırmak yönündeki uygulamaları da söz konusudur. Historia Alışveriş Merkezi örneğinde olduğu gibi yönetim yapının ortağı olarak bir sermaye grubu gibi davranabilmektedir.

Tarihi alanlar ile gecekondu alanlarında da merkezi konumları, niteliksiz yapıları, düşük kira – satın alma bedelleri ve ulaşım kolaylıkları ile dönüşüm baskısının etkileri gözlenmektedir. “Deprem” gibi doğal afetlere karşı dayanıksız olduklarının ifade edilmesi süreci tetiklemektedir. Alt gelir grubunun yerine üst gelir grubunun yerleştiği ekonomik yönü ağır basan uygulamalar ile kentsel ayrışma ve kutuplaşmanın tetiklendiği belirtilebilir.

İnşaat sektörü yatırımlarının artması dönemin diğer bir özelliğidir. Uygulamalarda yoğunluk, holdingleşmiş ve birçoğu yönetime yakınlığı bilinen şirketlere aittir. İnşaat yatırımlarından gelir elde etmek, devlet politikasının önemli araçlarından biri haline gelmektedir. Dönüşümün alt yapısını hazırlayan devlet, TOKİ ve BİMTAŞ gibi kuruluşları ile uygulamaları da gerçekleştirmektedir. TOKİ, Türkiye’de konut üretiminde ağırlık kazanmıştır. TOKİ konutları ile insanlara konut sahibi olma imkânı tanınırken aynı zamanda “kentsel ranttan pay alma” imkânı da yaratılmaktadır.

Sulukule örneğindeki gibi, “mülkiyet dönüşüm” sürecinde bölgelerde yaşayanlar kısa süreli kazanç sağlasalar da uzun vadede zararlı haline gelebilirler. Sulukule Projesi kentsel muhalefete uğrayıp aidiyet, kültür, etnik azınlık gibi problemler ile gündeme gelse de, kapitalist sistem tarafından şekillenmiş resmin içindeki küçük bir parçadır. TOKİ’nin Türkiye genelindeki uygulamalarının arasında sıradan bir alandır. Sulukule ve Tarlabaşı kentin tarihi bölgelerindeki ilk uygulamalar olmakla birlikte, projelerin sayıca çokluğu, dönüşümün artarak devam edeceğinin işaretidir.

Güçlenen merkezi ve yerel yönetim süreçte aktif bir rol oynamaktadır. Başbakan Erdoğan’ın “benim asli görevim, ülkeyi pazarlamak” ifadesi (Keyder, 2006a), yönetimin hedeflerini gerçekleştirmek için seçtiği yolu işaret eder. Bu ayrıca siyasetteki bakış açısındaki değişimi de yansıtmaktadır. Süreçte devlet kapitalist pazarın etkinliğini artırmakta ve onun parçası olmaktadır. 1960’larda imar afları,

kaçak yapılaşmalara göz yumma şeklinde işleyen süreç; 2000'li yıllarda plan kararları dışındaki uygulamalar ve kentin projelerle noktasal olarak dönüşmesi şeklindedir.

İstanbul'daki Ulaşım Projeleri ile Yenileme ve Kentsel Dönüşüm Projeleri birbirinden bağımsız, noktasal uygulamalar olarak gerçekleşse de bütünsel resmin içinde birbirlerini tetikledikleri gözlemlenir. İstanbul'un kuzeye yönelen gelişmesinin aksine, 2000'li yıllarda Marmaray, Avrasya Tüneli gibi ulaşım projeleri ile birlikte Haydarpaşa, 16 / 9, Galaport, Sulukule, Zetinburnu, Kartal, Büyük Çekmece gibi güney bölgelerde dönüşüm projeleri gündeme gelmektedir. Ulaşım projeleri ile dönüşüm projeleri birbirlerini destekler yapıdadır. Ulaşım projeleri, "rant kazanımı" söz konusu olduğunda kentsel dokuda meydana gelen değişimleri tetikledikleri gerekçesiyle endişe yaratmaktadır.

- **Koruma kavramı**

2000'li yıllarda yeni yapıların "tarihselmiş" gibi görünmesi ağırlık kazanmaktadır. Kentlerin, yapıların, yaşantının, ilişkilerin bozulmakta olduğu inancı ve kimlik kaybı endişesi, "öz kimliği" hatırlatan elemanların sembolik olarak görünür kılındığı uygulamalara yöneltmektedir. Modernin, kentleri birbirine benzeten tavrının eleştirilmesi ile geleneksel mimariye yönelim, geçmişe ait referansların tesadüfen kullanılması şekline dönüşmüştür. Ayırt edilebilir bir kimliğe sahip olma arzusu ile "Türk Kimliği"ni yansıtan yapıların yapılmasına çalışılmaktadır. Uygulamalarda Osmanlı dönemi yüceltilmekte ve yaratılan çevreler Osmanlı ve Selçuklu Mimarisi'nden izler taşımaktadır. Türkiye'de kamu yapılarında, turizm mimarlığında ve konut sitelerinde gözlenen durum, Tarihi Yarımada'da baskındır.

Osmanlı Mimarisi ile oluşturulan "tarihselci" çevrelerin yaratılma nedenleri Kahraman, Keyder, Gülalp, Bozdoğan ve Kasaba'nın "İslam ve modernleşme" üzerine yaptıkları tartışmalardan yola çıkarak (Kahraman, 2004; Keyder, 2005; Gülalp, 2005; Bozdoğan ve Kasaba, 2005) "Osmanlı ve modernleşme" üzerinden yapılabilir. Modernleşme projesinin sorgulanması ile boşluğu doldurmanın aracının "İslam" olması gibi, modern kentlerin yaratılma sürecinde kentlerdeki bozulma ve kimlik kaybı endişelerini doldurmanın aracı "Osmanlı Mimarisi" olmuştur. Türklerin tarih boyunca en güçlü olduğu dönem olan, Onyedinci - Onsekizinci Yüzyıl yeni uygulamalarda canlandırılmaktadır.

Mimarlığın bir tüketim nesnesi olarak görülmesi ile mimari ürün "tarihselci" yaklaşımla ele alınıp ticarileşebilmektedir. "Türk Evi", "Osmanlı Mahallesi" şeklinde ifade edilen yapılar; İstanbul boğazının ya da semtlerinin canlandırıldığı uygulamalar

bunun örnekleridir. Taklidin gerçeğin yerine geçebilmesi olağan karşılanmaktadır. Bilinenin satılması ve pazarlanması kolaylaştığından bu bir satış taktiği şekline dönmektedir. Uygulamaların yaygınlaşması halk tarafında da kabul edildikleri şeklinde yorumlanabilir[114].

"Tarihselci" yaklaşımın Tarihi Yarımada'daki ifadesi "Tarihi Yarımada'ya Yakışan Cephe" söylemi ile ön plana çıkmaktadır. Tarihi Yarımada'ya uygun cepheye sahip olmak Fatih Belediyesi'nden ruhsat, Anıtlar Kurulu'ndan onay alabilmek için gereklidir. Örneğin apartmanlar "Türk Evi"nin oranları deforme edilmiş kopyaları olabilmektedir[115]. "Yıkarak Yapmak" şeklinde ele alınan bazı uygulamalarda ise gerçekten tarihi olan yıkılıp yerine sahte / kopya bir tarihselliğe sahip yapı inşa edilebilmektedir. "Müze Kent" projelerinde de benzer yaklaşım söz konusudur. Bu noktada Tarihi Yarımada'da Osmanlı imgesi, projelerin meşruiyetini sağlamak adına araçsallaşmaktadır.

Uygulamaların yoğunluğu ve siyasal yönetimin süreçteki tavrı birlikte değerlendirildiğinde bu yaklaşımın bir devlet politikası haline geldiği belirtilebilir. "Milli Kimlik" yaratımı ile ideolojik bir mesaj verilmeye çalışılmaktadır. Yönetim bir taraftan "en büyük adliyeyi", "en çok konutu" yaparken, öte yandan bunları Osmanlı, Selçuklu mimarisinin öğeleriyle bezenmesini destekliyor. Gerçekleştirdiği projelerle kentsel dokuya karşı muhafazakâr davranmayan siyasal yönetim, muhafazakâr tavrını Osmanlı – Selçuklu Mimarisi'ne vurgu yaparak göstermeye çalışmaktadır. Bu, siyasal yönetimin bakış açısına göre bir "koruma kavramı" geliştirdiği şeklinde de yorumlanabilir.

Tarihselci anlayışla yaratılan çevrelerin yanı sıra Tarihi Yarımada'nın "müzeleştirilmesi" ile gerçekleştirilen çalışmalar kapsamında, belli grupların ya da iş kollarının alan dışına çıkarılması ve yerlerine turizme dayanan yeni program ve grupların gelmesi de söz konusudur. Bu uygulamalarda belli sınırlar dâhilinde tutulmadığında, gerçekliğini yitirmiş mekânların oluşmasına hizmet edebilirler.

Tarihi Yarımada kentin tarihi, kültürel açıdan en değerli noktalarında olduğundan gerçekleştirilen projeler ağırlıklı olarak tedirginlik yaratmaktadır. Özellikle "siluetin korunması"nın önemi vurgulanmaktadır. Ulaşım projelerinin alana baskı yaparak yapı ve insan yoğunluğunu artırmaları ile yeni programların oluşması olasılığı

[114] Yaklaşımın örneklerini yaşamın diğer alanlarında da gözlemlemek olasıdır. 2000'li yıllarda televizyon dizileri, sinema filmleri ve kıyafet, takı gibi unsurlarda da Osmanlı Dönemi canlandırılmaya çalışılmaktadır.

[115] 4-5 katlı, betonarme üzeri ahşap görünümlü plastik kaplamalı apartmanlar bu koruma yaklaşımının örnekleridir.

tedirginliğin nedenlerindendir. Kentin başka noktalarında uygulanmış projeler ve kentsel mekâna etkileri, bu yaklaşımın temelindeki çekinceyi oluşturmaktadır.

Koruma anlayışının diğer bir uç noktası, tüm değişimlerden tedirginlik duymak ve değişimlerin önünde yer almaktır. Değişimlerin karşısından yer almak Tarihi Yarımada'yı korumaya çalışıp onun bozulmasının önündeki tüm engelleri kaldırmaya çalışırken; onun kullanılmayarak, terk edilmesine ya da tam tersine daha fazla bozulmasına neden olabilir. Değişimlerin önünde yer almak yerine, süreci doğru bir şekilde yönetmek daha olumlu bir yaklaşımdır.

Alanın korunmasının önemi baskın bir şekilde ifade edilse de alanın 8.500 yıllık tarihine ait kalıntılar, ulaşım ve yenileme projeleri sırasında tesadüf eseri bulanlarla sınırlıdır. Önceden belirlenmiş alanlarda arkeolojik çalışma yapılmadığı ve kalıntılara her zaman yeterli önem verilmediği belirtilebilir. İnşaatlar hem kentin bilinen tarihini değiştirecek kalıntıların gün yüzüne çıkmasına aracılık etmekte hem de zarar görmesine neden olmaktadır. Marmaray Projesi ile ilgili olarak Başbakan Erdoğan'ın "çanak, çömlek yüzünden bizi yıllarca oyaladılar" sözü (Vatan Gazetesi, 2011, 27 Şubat; Hürriyet Gazetesi, 2011, 27 Mart), arkeolojik çalışmaların inşaatların yeniden başlayabilmesi için yapıldıklarını gösteren bir örnektir.

Tarihi Yarımada'daki restorasyon uygulamaları da sayılı birkaç Doğu Roma dönemi yapısı[116] dışında ağırlıklı olarak Osmanlı Dönemi eserlerini kapsamaktadır. 1994 yerel seçimlerinde bir Refah Partili yöneticinin "Bizans Surlarının Yıkılması" isteğini dile getirmesi, görüşün varabileceği uç noktayı örneklemektedir. Öte yandan yönetim söylemleri ve uygulamaları ile Osmanlı'yı yüceltmektedir. "Dünya Kenti" olma ideali gibi küreselleşme ile bağlantılı süreçlerin ifadesinde dahi kentin Osmanlı geçmişi vurgulanmaktadır. Ulaşım projeleri gibi ileri teknoloji projelerde de Osmanlı ile anlamsal ve sembolik boyutta ilişki kurulmaya çalışılmaktadır.

Tarihi Yarımada "Koruma" Kavramı'nın ele alınışı bazen bozulmanın da aracı olabileceğinin işaretlerini barındırır. Tarihselci yaklaşımla üretilen yapılar ve gerçekleştirilen etkinlikler[117]; ağırlık kazanan Osmanlı eserleri restorasyonları ile Tarihi Yarımada'da yaşanmış tek dönem, Osmanlı olarak algılanabilir. Osmanlı öncesi medeniyetlere ait arkeolojik çalışmaların yaygın olmaması da bunu pekiştirmektedir. "Tarihselci" anlayışla Osmanlı'ya öykünerek gerçekleştirilen

[116] Zeyrek Sarnıcı ve surlardaki çalışmalar Tarihi Yarımada'daki Doğu Roma Dönemi yapılarını içeren restorasyon çalışmalarındandır.

[117] Fetih kutlamaları, sokak etkinlikleri, lale motifli uygulamalar, Ramazan Şenlikleri gibi etkinlikler de tarihsellik sunulmaktadır.

uygulamalar gerçek-üstü, sahnelenmiş bir kurgu yaratmaktadır. Uygulamalar tarihi çarpıtarak gerçekten tarihi olanların da algılanmasını engelleyebilirler.

2000'li yıllarda güç kazanan inşaat sektörünün yanı sıra yönetim, yetkileri arttırılan devlet kurumları ile sürecin yönlendiricisi konumundadır. Bu yaklaşım bozulmalar, değişimler ve imar planlarında revizyonlar şeklinde kentte görülmektedir. Siyasal yönetim projelere icraatlarını ve görüşünü yansıttığından önem vermektedir. Projeler kentin sorunlarının çözülmesinin yanı sıra reklam aracı ve seçim dönemi yatırımı şekline de gelmektedir. Uygulanan yenileme projelerinde "modern" olanın üsten inmeci, yaptırımcı ve insan ölçeğine önem vermeyen tavrı okunabilmektedir. Ekonomik yönü ağır basan uygulamalarla yapıların, insanların, görüntülerin alandan silinip yeni bir yaşantının yaratılması söz konusu olabilmektedir. Kentsel dokuda yoğunlaşmalar, siluette bozulmalar şeklindeki değişimlere de neden olma potansiyeli olan ileri teknoloji ulaşım projeleri ile kentin "modernleştirilme / çağdaşlaştırılma / asrileştirilme" arzusu, Osmanlı döneminden itibaren olduğu gibi sürmektedir. Kentsel dokudaki radikal değişimlerin önünü açan yönetim, "muhafazakâr" tavrını göstermek için Osmanlı dönemine önem vermektedir. Osmanlı, ideal olarak vurgulanmakta, restorasyonlarla canlandırılmakta ve yeni yapılarda hayat bulmaktadır. Böylece Tarihi Yarımada temelinde sadece Osmanlı'nın izini barındıran bir yapıya dönmektedir. Bu yönetimin ideolojik görüşü çerçevesinde oluşturduğu bir "koruma anlayışı" şeklinde de tanımlanabilir. Müzeleştirilme uygulamalarında da alanın çok renkli, sesli, kültürlü yapısını ön plana çıkarmak yerine bazı grupların alan dışına çıkarılması ve yeni çevrelerin "tarihselci" anlayışla oluşturulması tercih edilmektedir. "Dünya Kenti" nitelemesi kentin ve alanın ele alınışındaki tavrı ortaya koyan güçlü veriler içermektedir. Kentin küresel dünyaya eklemlenme arzusu; turizm, kültür, sanat endeksli tanıtımlar ile kente yatırım çekmenin önemi; Osmanlı'nın bir referans kaynağı olduğu "Dünya Kenti" ifadesi ile siyasal yönetim tarafından ortaya konmaktadır.

Gelecek için öngörüler

Tarihi Yarımada'nın 2000'li yıllarda bir dönüşüm sürecinin içinde olduğunun kabul edildiği, bunun söylemler ve projeler aracılığıyla irdelendiği bu çalışmanın yanı sıra ilerde şu çalışmalar da yapılabilir:

- Uygulanmalarının ardından Tarihi Yarımada'nın olduğundan farklı bir yere dönüşebileceğinin düşünüldüğü 375 proje, nicel bir çalışma kapsamında ele alınabilir. Projelerin gündeme geldikleri yerel seçimlerle bağlantılı dönemler, gerçekleşme durumları, ölçekleri, programları, maliyetleri vb. durumlar

grafikler üzerinden incelenebilir. Bulgular sayısal veriler üzerinden incelenip görselleştirilebilir.

- Araştırmada, projeler kapsamında derin bilgiye sahip olduğu düşünülen sosyal aktörlerle gerçekleştirilen derinlemesine görüşmelerin analizine dayanan bir çalışma yürütülmüştür. Başka bir çalışmada bölgede yaşayanlar, turistler, satıcılar, mimarlar, planlamacılar, araştırmacılar, gazeteciler ya da belli grupların temsilcileri gibi farklı sosyal aktörlerle yaşanan dönüşüm sürecinin değerlendirilmesi için anket çalışması yapılabilir.
- Bu çalışmada projelerin olumsuz taraflarının ortaya konmasına çalışılmamıştır. Benzer projeler üzerinden karşılaştırmalı bir çalışma yapılmamıştır. Tarihi Yarımada pilot bölge olduğundan uygulamalardaki olumsuzlukların tespiti, bundan sonraki uygulamalar için yol gösterici olacaktır. Yurt içinde ve dışındaki olumlu örneklerin incelenmesi ile bundan sonraki projeler için modeller geliştirilebilir.
- Çalışma kapsamında kentsel dönüşüm süreci 2000'li yıllar üzerinden ele alınmıştır. Önceki dönemler, yakın zamanı anlamak için araç olarak kullanılmıştır. Başka çalışmada, Tarihi Yarımada'da yaşanan dönüşümler farklı dönemler üzerinden incelenebilir. Tarihi Yarımada'daki kırılmalar Antik Dönem, Roma, Doğu Roma, Osmanlı Dönemleri ve 1950'ler ve 1980'ler 2000'lerle ilişkilendirilmektedir. Farklı dönemlerde yaşanan dönüşümler yazılı belgelerin incelenmesi ve haritalar üzerinden irdelenebilir.

"Yirmibirinci Yüzyılda İstanbul Tarihi Yarımada: Projeler Üzerinden Bir Okuma" başlığını taşıyan çalışma İstanbul'un 2000'li yıllardaki dönüşümünün ele alındığı çalışmalar bağlamında da değerlendirilebilir. Çalışma kapsamında irdelenen kavramlar sadece Tarihi Yarımada ile sınırlı değildir. Dünyanın, Türkiye'nin, İstanbul'un geçirmekte olduğu; daha önceki zaman dilimleri ile de ilişkilendirilen süreçleri tanımlamaktadır. Bu çalışma kendine Tarihi Yarımada'yı sorunsallaştırsa da elde edilenler, daha büyük bir bütüne aittir. Dolayısıyla veriler, başka alanlarda gerçekleştirilen çalışmalar bağlamında kullanılabilir.

KAYNAKLAR

Ache, P. and Anderson, H. T. (2008). Introduction, *Cities Between Competitiveness and Cohesion: Discourses, Realities and Implementation*, Ache, P.; Anderson, H. T.; Maloutas, T.; Rako, M.; Taşan-Kok, T. (Edt.), Springer Science and Business Media B. V, 3–18

Adorno, T. W. (2003). Kültür Endüstrisini Yeniden Düşünmek, Doğan, B. O. (çev.), Adorno: Kitle, Melankoli, Felsefe, *Cogito, 36*, Yapı Kredi Yayınları, 76-84

Ahıska, M. ve Yenal, Z. (2006). *Aradığınız Kişiye Şu An Ulaşılamıyor: Türkiye'de Hayat Tarzı Temsilleri 1980-2005*, Osmanlı Bankası Araştırma ve Arşiv Merkezi

AK Parti (t.y.). erişim adresi: http://www.akparti.org.tr

Ak, B. (2010). İstanbul, Bir Marka!, *Mimarlık (Küreselleşen İstanbul Özel Sayı), 356,* 46–47

Akay, Z. (2012). Sefaletin Tarihselciliği, *Mimar.ist, 43,* 56–60

AKB Ajansı (2010). *İstanbul 2010 Kültür Başkenti 2010 Programı*

Akbulut, M. R. (2006). Mahalleden Apartmana Dönüşen Kamusal Mekân, *Mimar.ist, 22,* 73–77

Akgün, G. ve Karademir, H. (2007). Kentsel Dönüşümde Yeni Sermaye Hareketleri ve İlişki Biçimleri, *İstanbul Kent Sempozyumu, Bildiriler,* 13–15 Eylül 2007, TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu, 170–181

Akkuş, S. (2011). Kişisel Görüşme. 13 Temmuz, İstanbul (EK F.2)

Akpınar, İ. (2003). *The Building of Istanbul After the Plan of Henri Prost, 1937 – 1960: form Secularisation to Turkish Modernization*, University Collage London University of London, Yayınlanmamış Doktora Tezi

Akpınar, İ. (2008). Bugün İçin Geçmiş: Prost Planı'ndan Günümüze Politik Araç Olarak Kentsel Tasarım, *Mimar.ist, 29,* 61-67

Akpınar, İ. (2009). Güzelleştirme, *İstanbullulaşmak, Olgular, Sorunsallar, Metoforlar*, Derviş, P., Tanju, B. ve Tanyeli, U., (edt.), Garanti Galeri, İstanbul, 105–106

Akpınar, İ. Y. (2011). İstanbul "Yıkarak Yapmak", *Betonart, 29,* 40-42

Aksel Gürün, B. (2005). Alışveriş Merkezlerinde Karşı Kent Merkezi, *Planlama, 31,* 63–75

Aksoy, A. and Robins, K. (1994). Istanbul Between Civilization and Discontent, *New Perspectives on Turkey*

Aksoy, A. and Teymur, N. (1990). The Hollow City*, Culture Space History, Vol: 2,* 138–149

Aksoy, A. ve Robins K. (1993). İstanbul'da Dinlenme Zamanı, *İstanbul Dergisi, 7,* 56–61

Aksümer, G. ve Temiz, Ö. (2007). Kentsel Dönüşümde Alternatif Arayışı, *İstanbul Kent Sempozyumu, Bildiriler,* 13–15 Eylül 2007, TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu, 161–169

Alpan, A., Karadeniz, A., Çılgın, K. (Haz.) (2011). *Herkes İçin Kent, Herkes İçin Planlama: Akıllıca, Adaletle, Yeniden,* YTÜ, 14–16 Kasım 2011, 7. Türkiye Şehircilik Kongresi, Bildiri Özetleri Kitabı, İstanbul, 6-7

Amrine, F. (1988). Metamorphosis of the Scientist, *Goethe's Way of Science,* Seamon D. and Zajonc, A., State University of New York Press, 33-54.

Aslan, Ş. (2007). *İstanbul Kent Sempozyumuna Doğru*, TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu, etkinlik tarihi: 2007, Mart

Auge, M. (1997). *Yer-olmayanlar: Üstmodernliğin Antropolojisine Giriş*, Ilgaz, T. (Çev.), Kesit Yayıncılık, İstanbul

Avcı, O. (2009). Bir Etik – Estetik Sorun: İstanbul Boğazı Taşınabilir mi?, *Mimar.ist, 33*, 68–73

Avcı, Z. (1993). Turlanan İstanbul Üzerine, *İstanbul Dergisi, 6,* 14–17

Aydınlı, S. (2005). Küresel Kültür ve Mimarlık, *Mimar.İst,* 16, 34-37

Aydınlı, S. (2009). Kentsel Dönüşüm Olgusu Üzerine Düşünceler, *Mimarlık Kültürü Dergisi*, 7, 9-14

Bâb-ı Ali (t.y.). erişim tarihi: 07.02.2010, erişim adresi: http://tr.wikipedia.org/

Bademli, R. (2000). Az Gelişmiş Ülkelerde Kent Merkezleri Nasıl Dönüşüyor?, *İstanbul Dergisi, 35,* 82-87

Bakırtaş, T. ve Köktürk, E. (2007). Küresel Modelin Yeni Yoksullaşma Süreci ve Türkiye'nin İstanbul Özelinde Bu Süreçteki Konumu, *İstanbul Kent Sempozyumu, Bildiriler,* 13–15 Eylül 2007, TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu, 71–110

Balaban, O. (2010). *Planlama ve Mimarlık Ekseninde TOKİ Uygulamaları*, Kentleşme ve Yerel Yönetimler Sempozyumu, TMMOB, 20–21 Şubat 2009, Ankara, 93–115

Balamir, A. (2003a). Mimarlık ve Kimlik Temrinleri – I: Türkiye'de Modern Yapı Kültürünün Bir Profili, *Mimarlık, 313,* 24–29

Balamir, A. (2003b). Mimarlık ve Kimlik Temrinleri – II: Türkiye'de Modern Yapı Kültürünün Bir Profili, *Mimarlık, 314,* 18–23

Balamir, M. (2009). Konut ve Kentsel Çevrelerde Nitelikli Tasarım TOKİ aracılığıyla Nasıl Sürdürülebilir?, *Mimarlık, 345,* 28–31

Bali, R. N. (2002). *Tarz-ı Hayat'tan Life Style'a: Yeni Seçkinler, Yeni Mekânlar, Yeni Yaşamlar*, İletişim Yayınları, İstanbul

Baliç, İ. (2009). Temizleme, *İstanbullulaşmak, Olgular, Sorunsallar, Metoforlar*, Derviş, P., Tanju, B. ve Tanyeli, U., (edt.), Garanti Galeri, İstanbul, 302–303

Baran Çelik, G. (2007). Yenikapı'da Günlük Yaşam, *Gün Işığında İstanbul'un 8000 Yılı*, Vehbi Koç Vakfı Yayını, İstanbul, 216–229

Bartu, A. (2006). Eski Mahallelerin Sahibi Kim? Küresel Bir Çağda Tarihi Yeniden Yazmak, *İstanbul, Küresel ile Yerel Arasında,* Keyder, Ç. (edt.), Savran, S. (çev.), Metis Yayıncılık, İstanbul, 43-59

Başaran, S. (2008). "Demirden Yollar" ve Marmara Kıyısında Eski Bir Liman, *Yenikapı'nın Eski Gemileri*, Cilt: 1, Ege Yayınları, İstanbul, 1–22

Baştakar, Ş. (2006, 14 Temmuz). Sulukule`ye Yeni İmaj, Sabah Gazetesi

Batı, U. (2007). Tüketim Katedralleri Olarak Alışveriş Merkezlerinin Toplumsal Göstergebilimi: Forum Bornova Alışveriş Merkezi Örneği, *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi, Cilt: 4, Sayı: 1,* 1–26

Batur, A. (2006 Mayıs – Haziran). Türkiye Mimarlığında Modernite Kavramı Üzerine, *Mimarlık, 329,* 50–53

Batur, A. (edt.) (1996) *Dünya Kenti İstanbul*, Tarih Vakfı'nın Habitat II nedeniyle düzenlediği "Dünya Kenti İstanbul" sergisi dolayısıyla hazırlanmıştır, Tarih Vakfı Yayınları

Baudrillard, J. (1997). *Tüketim Toplumu*, Keskin, F. ve Deliceçaylı, H. (Çev.), Ayrıntı Yayınları, İstanbul

Baudrillard, J. (2004). *Kötülüğün Şeffaflığı Aşırı Fenomenler Üzerine Bir Deneme*, çev. Ergüden, Işık, Ayrıntı Yayınları, İstanbul

Baudrillard, J. (2005). *Simülakrlar ve Simülasyon*, Adanır, O. (Çev.), Doğu Batı Yayınları, Ankara

Baudrillard, J. (2006). *Sessiz Yığınların Gölgesinde Toplumsalın Sonu*, çev. Oğuz Adanır, Doğu Batı Yayınları, Ankara

Baudrillard, J. (t.y.). Tüketimin Tanımına Doğru, Mimarlık ve Tüketim, *Boyut Yayınları*, İstanbul

Behar, D. ve İslam, T. (der.) (2006). *İstanbul'da "Soylulaştırma", Eski Kentin Yeni Sahipleri*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul

Benjamin, W. (2007). *Pasajlar*, Cemal, A. (Çev.), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul

Berberoğlu, B., Danışoğlu, B., Emiroğlu, K. (2006) *Ekonomi Sözlüğü,* Bilim ve Sanat Yayınları, Ankara

Berrak, Ç. (2008). Tarihi Yarımada'nın Çağrısı, Historia Fatih, (AVM Genel Müdürü Abdullah Sağlam'la röportaj), *dijimecmua,* 10 – 13, erişim tarihi: 06.2011, erişim adresi: http://www.dijimecmua.com/index.php?c=sw&v=22&s=136&p=11,

Beşiktepe, C. (2007). Küreselleşme Sürecinde Kentler ve İstanbul, *İstanbul Kent Sempozyumu, Bildiriler,* 13–15 Eylül 2007, TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu, 46–56

Beyoğlu Belediye Başkanlığı (2002). Güzel Beyoğlu Projesi, *İstanbul Dergisi, 40,* 129 – 132

Bilgin, İ. (2004). İstanbul'un Değişimi ve Yönetimi, *Mimarlık, 316,* 22-25

Bilgin, İ. (2005). Türkiye'de Barınma Kültürü ve Konut Mimarisinde Yeni Eğilimler, *Gelenek, İşlev ve Moda Arasında Günümüz Konut Kültürü*, Mimarlar Odası ve Alman Kültür Merkezi'nin düzenlediği seminer, Ankara, 2004, 04, 13, Mimarlar Odası Yayını, Ankara, 23-28

Bilgin, İ. ve Karaören, M. (1993). İki Yapıda Bir Şehir, *İstanbul Dergisi, 7,* 36–39

Bilsel, C. (2004). Kentsel Başkalaşım ya da "Merkezkaç Kuvvetler" Karşısında Kamusal Alanın Parçalanması, *Mimarlık, 316,* 21

Bilsel, C. (2011). İmparatorluk'tan Cumhuriyet'e İstanbul'u Modernleştirme Projesi ve Prost Planı, *Betonart, 29,* 43-48

Birgün Gazetesi (2009, 15 Aralık).AKP, Tarihe Bir Dekor Gibi Bakıyor

Birgün Gazetesi (2010, 27 Mart). Deprem Araştırırken Rant Çıktı

Birol, G. (2005). Çağdaş Alışveriş Merkezlerinde Kent Dokusunun Yeniden Yorumlanması, *Gazi Üniversitesi, Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi, Cilt: 20, No: 4,* 421–427

Birol, G. (2008). Kentsel Dönüşüm ve Balıkesir'deki Uygulamalar Üzerine Bir Deneme, *Mimarlık, 344,* 24–28

Bora, T. (2006). Fatih'in İstanbul'u, Siyasal İslam'ın "Alternatif Küresel Şehir" Hayalleri, *İstanbul, Küresel ile Yerel Arasında,* Keyder, Ç. (edt.), Savran, S. (çev.), Metis Yayıncılık, İstanbul, 60-77

Bora, T. (2011, 27 Nisan). Türkiye'de Muhafazakarlık Üzerine, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi (MSGSÜ)'nde gerçekleştirilen *"Çarşamba Seminerleri"*ndeki konuşması

Bounds, M. and Morris, A. (2006). Second Wave Gentrification in inner-city Sidney, *Cities, 23,* 99–108

Boyer, M. C. (1998). *The City of Collective Memory*, The MIT Press, London

Boysan, B. (2011). Genişliğin Azameti, Sağlamlığın Heybeti, Hendesenin Güzelliği, Trafiğin Haimiyeti, *Betonart, 29,* 49-51

Bozdoğan, S. (2005). Türk Mimari Kültüründe Modernizm: Genel Bir Bakış, *Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik*, Tarih Vakfı, İstanbul, 118–135

Bozdoğan, S. ve Kasaba, R. (Edt.) (2005). Giriş, *Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik*, Tarih Vakfı, İstanbul, 1–11

Brill, M. (1989). Transformation, Nostalgia and Illusion in Public Life and Public Space, Altman, I. and Zube, E. (Edt.), *Public Places and Spaces, Vol: 10, Human Behavior and Environment*, 7–30

Bugün (2010, 21 Ocak). TOKİ'den 100 Lira Taksitle Bahçeli Ev, *Bugün*, erişim tarihi: 18.01.2011, erişim adresi: http://www.bugun.com.tr/haber-detay/90565-100-lira-taksitle-bahceli-ev-haberi.aspx,

Buhalis, D. and Fletcher, J. (1995). Environment Impacts on Tourist Destination: An Economic Analiysis, *Sustainable Tourism Development*, Coccossis, H. and Nijkamp, P. (edt.), Avebury Ashgate Publishing Limited, Hants, England, 3–24

Bulutoğlu, H. (2004). İstanbul'a 2010 Yılında 10 Milyon Yabancı Turist Hedefi Gerçekçi mi? *İstanbul Dergisi, 6,* 67 – 70

Cafesiyaset (2009, 4 Haziran). Erdoğan'ı Ağlatan Proje, erişim tarihi: 2011 Ocak 18, erişim adresi: www.cafesiyaset.com

Çakır, R. ve Çalmuk, F. (2001). *Recep Tayyip Erdoğan, Bir Dönüşüm Öyküsü*, Metis Yayınları, İstanbul

Çamaş, Y. (Yön.), Ekinci, O., Göral, T., Gümüş, K., İsen, M., Kayar, A. (2004). İstanbul 2010, *İstanbul Dergisi, 49,* 80 – 87

Çamkerten Gökgür, P. (2002). Özel / Kamusal Alanların Yeniden Tanımlanması ve Kamusal Alanların Kentsel Mekândaki Değişimi ve Dönüşümü, *Küreselleşme Sürecinde Kentsel Tasarım ve Yerel Özellikler,* 1. Uluslararası Kentsel Tasarım Sempozyumu, 2001 Eylül 26-27-28, İstanbul, Mimar Sinan Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 317-323

Can, A. (2002). Ulema Semtinden 'Cafe'ler Semtine Süleymaniye, *İstanbul Dergisi, 42,* 20–23

Cansever, T. (1996). Şehir, *Kent ve Kültürü, Cogito, 8,* 125–129

Çarkoğlu, A. ve Keyman, E. F. (2009). İstanbul ve Birlikte Yaşamak, *Eski İstanbullular, Yeni İstanbullular,* Güvenç, M. (haz.), Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul

Castells, M. (1994). European Cities, the Information Society and Global Economy, *New Left Review, 204,* 18–32

Çavuşoğlu, E. (2011). Kişisel Görüşme. 04 Temmuz, İstanbul (EK F.3)

Çeçener, B. (2007). Kamu Haklarını Koruma ı, *Mimar.ist, 23,* 46–47

Çelik, Z. (2007). İstanbul Bir Tema Parkı Olarak Kentsel Koruma – Soğukçeşme Sokağı, *Şehirler ve Sokaklar,* **Çelik, Z., Favro, D. ve Ingersoll, R. (edt.),** Altınok, B. (çev.), Kitap Yayınevi, İstanbul, 97 – 112

Çelik, Z., (1998). *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti, Değişen İstanbul*, Deringil, S. (çev.), Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul

Cengizkan, A. (2005). Gelenek, İşlev, Moda: Süreklilikler ve Kopuşlar, *Gelenek, İşlev ve Moda Arasında Günümüz Konut Kültürü*, Mimarlar Odası ve Alman Kültür Merkezi'nin düzenlediği seminer, Ankara, 2004, 04, 13, Mimarlar Odası Yayını, Ankara, 11-22

Cengizkan, A. (2009). Kültür Nesnesi Olarak Konut ve Politik Aktörlerin Arka Bahçesi Olarak Konut Üretimi, *Mimarlık, 345,* 25–27

Çetin, M. (2010). Mimari Korumaya Değişen Bağlamsal Yaklaşımlar, Arap Yarımada'sından Üç Farklı Örnek Üzerinden Karşılaştırmalı Bir Okuma, *Mimar.ist, 38,* 21–29

Çiçekoğlu, F. (Panel Yürütücüsü), Madran, B., Oral, T., Birkan, Ç. ve diğ. (1998). Müze – Kent İstanbul, *İstanbul Dergisi, 26,* 97 – 105

Civaroğlu, A. ve İslam, T. (Söyleşi) (2006). Çağlar Keyder: "Soylulaştırma, Kapitalizmin Kentsel Mekândaki Yansımasıydı", *Mimar.ist, 21,* 46-51

Cumhuriyet Gazetesi (2008, 11 Ağustos). Marmaray Değil 'Marmarant', erişim tarihi: 2011.11.13, erişim adresi: http://www.yapi.com.tr/Haberler/marmaray-degil-marmarant_62987.html?Sayfa=1

Dağdelen, İ. (Haz.) (2006). *Alman Mavileri: 1913 - 1914 I. Dünya Savaşı Öncesi İstanbul Haritaları,* İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, İstanbul

Dellaloğlu, B. F. (2012). *Ahmet Hamdi Tanpınar, Modernleşmenin Zihniyet Dünyası, Bir Tanpınar Fetişizmi*, Kapı Yayınları, İstanbul

Demir, M. (2010, Temmuz). Sulukule Bizim İçin Bir Hayaldi, *Fatih Gazetesi, 3,* erişim adresi: http://www.fatih.bel.tr/fatihgazetesi/072010/

Demir, M. (2011). Kişisel Görüşme. 21 Temmuz, İstanbul (EK F.11)

Demir, O. (2011). Kişisel Görüşme. 18 Ekim, İstanbul (EK F.10)

Demirdizen, E. (2006). Eminönü'nde Dönüşüm Sancıları, *İstanbul Dergisi, 57,* 24–27

Demokrat Haber (2011, 14 Mart). İki Kıtayı Birleştirecek Projenin Çevreye Vereceği Zararın Raporu Açıklandı!, erişim tarihi: 2011.11.13, erişim adresi:

http://demokrathabertr.wordpress.com/2011/03/14/iki-kitayi-birlestirecek-projenin-cevreye-verecegi-zararin-raporu-aciklandi/,

Derviş, P. and Öner, M. (edt.) (2009). *Mapping Istanbul*, Garanti Gallery, Istanbul

Dilovası Haber (2011, 10 Kasım). Trafik Sorununu Çözecek Tünel, erişim tarihi: 2011.11.13, erişim adresi: http://www.dilovasihaber.net/haber/180-yasam-trafik-sorununu-cozecek-tunel.html

Dinçer, İ. (2011a). Kişisel Görüşme. 13 Temmuz, İstanbul (EK F.7)

Dinçer, İ. (2011b). Seçmenin Kritik Tercihi: "Daha Çok Demokrasi" mi, "Daha Çok Proje" mi?, *Mimarlık, 360,* 10–11

Dinçer, İ.; Endil, Z.; Evren, Y.; Kozaman Som, S. (2011). *İstanbul'un Tarihi ve Doğal Miras Değerleri: Potansiyeller, Riskler ve Koruma Sorunları,* İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları

Diren, M. (1993). İstanbullunun Bilinci Belirleyici Olacak, *İstanbul Dergisi, 7,* 40–49

Diren, M. (t.y.). İstanbul, On Yıl Önce On Yıl Sonra, *İstanbul Dergisi*

Doğan, A. E. (2009). *Neoliberal İslamcıların Belediyelerde 15 Yılı: Süreklilik ve Değişim*, Kentleşme ve Yerel Yönetimler Sempozyumu, TMMOB, 20 – 21 Şubat 2009, Ankara, 45–51

Doltaş, D. (2009). Söylem ve Yazın, *Söylem Üzerine*, Kocaman, A. (Haz.), ODTÜ Yayıncılık, Ankara, 48 – 55

Dostoğlu, S. (1984). Colin Rowe ve Bir Uzlaştırma Kuramı, *Mimarlık, 9,* 7–13

Edgell, D. (1993). Socio – Cultural and Environmental Aspects of International Tourism, *New Challenges in Recreation and Tourism Planning*, N. van Lier, H. and Taylor, P. D. (edt.), Elsevier Science Publisher B.V., Amsterdam

Eisenman, P. (2006). Hafıza Evleri: Analoji Metinleri, *Şehrin Mimarisi*, Rossi, A. (Yaz.), Gürbilek, N. (Çev.), Kanat Kitap, İstanbul

Ekinci, O. (1995). *Dünden Bugüne İstanbul Dosyaları,* Anahtar Kitaplar Yayınevi, İstanbul

Ekinci, O. (2004). İstanbul'da 'Kimlikli Turizm', *İstanbul Dergisi, 49,* 71–76

Ekinci, O. (2006). *Dünya Mirası İstanbul; Gelişmeler – Sorunlar – Çözüm Önerileri*, Teknik Kongre, 10 Şubat 2006, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, 13–22

Ellin, N. (1999). *Postmodern Urbanism*, Princeton Architectural Press, New York

Eraydın, A. (2006). *Değişen Mekân*, Dost Yayınları, Ankara

Erder, S. (2006a). Kentsel Politika, *Mimarlık, 327,* 29–32

Erder, S. (2006b). Nerelisin Hemşerim?, *İstanbul, Küresel ile Yerel Arasında,* Keyder, Ç. (edt.), Savran, S. (çev.), Metis Yayıncılık, İstanbul, 192-205

Erder, S. (2010). *İstanbul'dan "Küresel" Etkilere "Yerel" Karşılıklar*, Mimarlık (Küreselleşen İstanbul Özel Sayı), 356, 31

Erder, S. ve İncioğlu, N. (2008). Türkiye'de Yerel Politikanın Yükselişi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Örneği, 1984-2004, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul

Erdoğan, R. T. (2011). *2011 Konut Kurultayı'ndaki Konuşması*

Ergün, N. (2006). Gentrification Kuramlarının İstanbul'a Uygulanabilirliği, *İstanbul'da "Soylulaştırma", Eski Kentin Yeni Sahipleri*, Behar, D. ve İslam, T. (der.), İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 17-30

Ertürk Kurtoğlu, S. (2010, 16 Ekim). İstanbul Yenileniyor, erişim tarihi: 2011.01.18, erişim adresi: http://www.tumgazeteler.com/?a=6413656

Esen, O. (2001). İstanbul'da Toplu Taşıma Ocak 2001 Gündemi, *İstanbul Dergisi, 37,* 52–54

Esen, O. (2004a). İstanbul'da Turizmin Olabilirliği Hakkında Bir Deneme, *İstanbul Dergisi, 49,* 106–109

Esen, O. (2004b). Turizmin Sonu ve Sürdürebilir Şehirleşme, *İstanbul Dergisi, 50,* 60–64

Evrensel Gazetesi (2006, 27 Eylül). Göçe Zorlanan Romanlar – 2 – Seferoğulları'nın Savaşı

Evrensel Gazetesi (2008, 21 Mayıs). Kentsel Yıkıma "Terör" Kılıfı

Evrensel Gazetesi (2010, 17 Haziran). Tarihi Dokuya Kepçeyle Taciz

Evrensel Gazetesi (t.y.). 'Avrasya Tüneli Projesinde Fayda Yok Soygun Var', erişim tarihi: 2011.11.13, erişim adresi: http://www.evrensel.net/news.php?id=3352, 2011.04.03,

Eyüce, A. (2011). Modernlik ve Türkiye'de Modern Mimarlık, *Mimarlık, 361,* 20-23

Eyüpgiller, K. K. (2008). Fatih Bölgesi'ndeki Yenileme Alanlarında Kültürel Mirasın Korunması, *İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti'nin Kalbi Tarihi Yarımada, 3. Uluslararası Tarihi Yarımada Sempozyumu Tebliğler Kitabı*, Eminönü Belediyesi; Haliç Belediyeler Birliği, 87–90

Fatih Belediyesi (1997). *Fatih Belediye Başkanlığı 1 Mayıs 1996–1 Mayıs 1997 Faaliyet Raporu* (Tantan'ın Fatih Belediye Başkanlığı Dönemi)

Fatih Belediyesi (2009a). *Fatih'e Hayat Veren 212 Proje*, Fatih Belediye Başkanlığı (Demir'in Fatih Belediye Başkanlığı Dönemi, 2004–2009)

Fatih Belediyesi (2009b). *Fatih Belediyesi Faaliyet Raporu*, *2009, erişim adresi:* http://www.fatih.bel.tr/

Fatih Belediyesi (t.y.). erişim tarihi: 13.12.2009, erişim adresi: http://www.fatih.bel.tr/

Fatih Projesi (t.y.). erişim adresi: http://fatihprojesi.meb.gov.tr/

Featherstone, M. (2005). *Postmodernizm ve Tüketim Kültürü*, Küçük, M. (Çev.) Ayrıntı Yayınları, İstanbul

Foster, H. (2002).*Tasarım ve Suç: Müze, Mimarlık, Tasarım*, Elçin Gen (Çev.), İletişim Yayınları, İstanbul, 29-63

Foucault, M. (1999). *Bilginin Arkeolojisi*, Urhan, V. (Çev.), Birey Yayıncılık, İstanbul

Foucault, M. (1999). Of Other Spaces: Utopias and Heterotopias, *Rehinking Architecture, A Reader in Cultural Theory*, Leach, N. (Edit.), Routledge, London, New York

Frampton, K. (2002). *Modern Architecture, A Critical History*, Thames & Hudson, London

Friedmann, J. (1986). The World City Hypothesis, *Development and Change, 17,* 69-83

Friedmann, J. (1995). Where We Stand: A Decade of World City Research, World Cities in a World System, Knox, P. L. and Taylor, P. J. (edt.), Cambridge University Press, Cambridge, 171-191

Gebauer, G. and Wulf, C. (1995). *Mimesis - Culture, Art, Society,* Trans.: Don Reneau, University of California

Genel Ekonomi Ansiklopedisi (1988). *Kapitalizm*, Akbank

Gerçek, H. (2011). Kişisel Görüşme. 18 Ekim, İstanbul (EK F.9)

Gökgür, D.; Soysal, L.; Türeli, İ. (Haz.) (2010). *İstanbul Nereye?, Küresel Kent, Kültür, Avrupa,* Metis Yayınları, İstanbul

Göksu, A. F. (2004). Kentsel Dönüşüm: Yeni Yaklaşımlar ve Yenilikçi Modeller, *Mimar.ist, 12,* 81–86

Göksu, A. F. (2010). Kentsel Dönüşüm ve Yenileme Projelerinde Uzlaşma Yönetimi ve Stratejik Planlamanın Önemi, *Mimarlık, 352*, 36-39

Görgülü Z., Görgülü T. (2010).Türkiye'de Planlama ve Mimarlık Alanının Son 10 Yılı, *Mimarlık, 352,* 46-48

Görgülü, T. (2005). Mimari Kimlik, Postmodernizm, Konut, Kültür, *Mimar.ist, 16,* 38–41

Görgülü, T., Kaymaz Koca, S. (2007). Türkiye'de Barınma Biçimlerinde Yaşanan Değişimler: Son Dönemde Yapılan Tüketim Odaklı Konutlar, *Mimarlık, 337,* 29-33

Görgülü, Z. (2004). Kentleşme Sürecimizi Bir Kez Daha Anımsarken, *Mimar.ist, 14,* 90–92

Görgülü, Z. (2005a). Yeni Ama Yinelenen Gündem: Kentsel Dönüşüm, *Mimar.ist, 17,* 44–47

Görgülü, Z., (2005b). Planlamada Bir Araç: Kentsel Dönüşüm, *Mimarlık, 322,* 26-27

Gottman, J. (1989). What are Cities Becoming the Center of? Sorting out the Possibilities, *Cities in a Global Society*, Knight, R. G. (edt.), Sage Publications, London

Göymen, K. (1993). İstanbul Projeleri, *İstanbul Dergisi, 6,* 28–29

Grafik Tasarım (t.y.). 316 Yıllık 'Özbekler Tekkesi' Tasarım Merkezi Olacak, erişim tarihi: 28.04.2010, erişim adresi : http://www.grafiktasarim.com.tr/index.php?option=com_content&view=article&id=352:316-yllk-oezbekler-tekkesi-tasarm-merkezi-olacak&catid=42:sektoer-haberler&Itemid=87

Gülalp, H. (2005). Türkiye'de Modernleşme Politikaları Ve İslamcı Siyaset, *Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik*, Tarih Vakfı, İstanbul, 43–53

Gümüş, K. (2004). Turizm, Modernleşme ve Uzmanlar, *İstanbul Dergisi, 49,* 77–79

Gümüş, K. (2007). Kimlik ve Mimarlık, *Mimar.ist,* (23) 40–45

Gümüş, K. (2011). Kişisel Görüşme. 12 Temmuz, İstanbul

Güvenç, B. (2002). Kültür'ün abc'si, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul

Güvenç, M. (2006). "Gentrification" Kavramı Nasıl Türkçeleştirilmeli, *Mimar.ist, 21,* 61 – 63

Güvenç, M. (2009). Population Density in the Istanbul Region, *Mapping Istanbul*, Derviş, P. and Öner, M. (edt.), Garanti Gallery, Istanbul, 68-75

Güzer, A. (2005). Kültürel Süreklilik ve Dönüşüm Alanı Olarak Konut, *Gelenek, İşlev ve Moda Arasında Günümüz Konut Kültürü*, Mimarlar Odası ve Alman Kültür Merkezi'nin düzenlediği seminer, Ankara, 2004, 04, 13, Mimarlar Odası Yayını, Ankara, 29-38

Güzer, C. A. (2009a). Bir Planlama Anlayışı Olarak Kentsel Dönüşüm, *Mimarlık Kültürü Dergisi*, 7, 15-17

Güzer, C. A. (2009b). Modernizmin Gelenekle Uzlaşma Çabası Olarak Cami Mimarlığı, *Mimarlık, 348,* 21–23

Güzer, C., A. (2007). Mimarlıkta Gerçekle Taklidin Sınırları, *Mimarlık, 333,* 30-32

Haber 34 (2009, 13 Ağustos). Sulukule Kültürünü Yaşatmak İstiyoruz, erişim tarihi: 2010 Ekim, erişim adresi: http://www.tumgazeteler.com/?a=5416816&cache=1

Haber Türk Gazetesi (2011, 26 Şubat). Başbakan Erdoğan'a Büyük Sürpriz, erişim tarihi: 2011.11.13, erişim adresi: http://www.haberturk.com/gundem/haber/605116-basbakan-erdogana-buyuk-surpriz

Haber X Gazetesi (t.y.). Çingeneleri Dışlamak Irkçılık Değilse Nedir?

Hall, P. (1984). *World Cities*, Weidenfeld & Nicolson, London

Hancerlioğlu, O. (1986). Anamalcılık, *Ekonomi Sözlüğü*, Remzi Kitapevi

Harvey, D. (1989). *The Urban Experience*, Johns Hopkins University Press, Baltimore and London

Harvey, D. (2006). *Postmodernliğin Durumu*, Savran, S. (çev.) Metis Yayınları, İstanbul

Harvey, D. (2006). *Sosyal Adalet ve Şehir*, Moralı, M. (Çev.), Metis Yayınları, İstanbul

Harvey, D. (2008). *Umut Mekanları*, Gambetti, Z. (Çev.), Metis Yayınları, İstanbul

Hasol, D. (2010). İstanbul'un Düşmanları, *Mimarlık* (Küreselleşen İstanbul Özel Sayı), 356, 32–33

Hayalet Yapılar Sergisi (2010). 15 Eylül – 23 Aralık, Kozar, C. ve Ünal, I. (Proje)

Hayalleme (t.y.). Zeynep "Sultan Sıbyan Mektebi, erişim tarihi: 30.04.2010, erişim adresi: http://www.hayalleme.com/index.php/2010/03/03/zeynep-sultan-sibyan-mektebi/

Healey, P. and Davoudi, S., O'Toole, M., Tavsanoglu, S, and Usher, D. (1990). *Rebuilding The City,* E & FN Spon, London

Helle, H. J. (1996). Kentlileşmiş İnsan, Aygen, Z. (Çev.), *Kent ve Kültürü, Cogito, 8,* 71–79

Historia Alışveriş Merkezi (t.y.). erişim tarihi: 2011, erişim adresi: http://www.historia.com.tr/

Hürriyet Gazetesi (2011, 27 Mart). İstanbul'un İlk Sahipleri, erişim tarihi: 13.11.2011, erişim adresi: http://www.hurriyet.com.tr/gundem/17384023_p.asp,

Hürriyet Gazetesi (2011, 30 Nisan). Erdoğan: Marmaray'ı Abdülmecid Dedemiz Çizmiş, erişim tarihi: 13.11.2011, erişim adresi: http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/17671422.asp,

Hürriyet Gazetesi (2009, 18 Mart). Sulukule'nin Yeni Sakinleri

İBB. (1997a). *İstanbul Büyükşehir Belediyesi 1997 Faaliyet Raporu*, (Erdoğan'nın İBB Başkanlığı Dönemi)

İBB. (1997b). *İstanbul Yeniden Yapılanıyor*, (Erdoğan'ın İBB Başkanlığı Dönemi, 1997)

İBB. (1997c). *İstanbul'un Altın Yılları, 94/98,* cilt 1–4 (Erdoğan'ın İBB Başkanlığı Dönemi)

İBB. (1997d). *T.C. İstanbul Büyükşehir Belediyesi 1996 Faaliyet Raporu ve Tanıtım Kitabı* (Erdoğan'ın İBB Başkanlığı Dönemi)

İBB. (1998). *İstanbul Büyükşehir Belediyesi 1998 Yılı Faaliyet Raporu ve Tanıtım Kitabı* (Gürtuna'nın İBB Başkanlığı Dönemi)

İBB. (1999). *İstanbul Büyükşehir Belediyesi 1999 Yılı Faaliyet Raporu ve Tanıtım Kitabı*, Araştırma Müdürlüğü (Gürtuna'nın İBB Başkanlığı Dönemi)

İBB. (2000a). *Kaynak Geliştirme ve İştirakler Daire Başkanlığı Faaliyet ve Tanıtım Kitabı*, (Gürtuna'nın İBB Başkanlığı Dönemi, 2000)

İBB. (2000b). *Yerel Yönetimlerin Hizmetleri Açısından Bir Dünya Metropolü Olarak İstanbul ve Geleceğe Bakış Toplantısı*, Çırağan Sarayı, İstanbul, 24 Mayıs 2000

İBB. (2001). *İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2001 Yılı Faaliyet Raporu*, APK Daire Başkanlığı Araştırma Müdürlüğü (Gürtuna'nın İBB Başkanlığı Dönemi)

İBB. (2002). *2002 Yılı Faaliyet Raporu*, APK Daire Başkanlığı Araştırma Müdürlüğü (Gürtuna'nın İBB Başkanlığı Dönemi)

İBB. (2003a). *2003 Faaliyet Raporu*, APK Daire Başkanlığı Araştırma Müdürlüğü (Gürtuna'nın İBB Başkanlığı Dönemi)

İBB. (2003b). *Bir İstanbul Sevdası*, cilt 1–2 (Gürtuna'nın İBB Başkanlığı Dönemi)

İBB. (2003c). *İstanbul'a 550 Yeni Eser* [İstanbul'un Fethi'nin 550. Yılı İçin] (Gürtuna'nın İBB Başkanlığı Dönemi)

İBB. (2003d). *Zamanı Saklayan Kent* [İstanbul'un Fethi'nin 550. Yılı Anısına] (Gürtuna'nın İBB Başkanlığı Dönemi)

İBB. (2003e). *İstanbul İçin Büyük Dönüşüm Projeleri* (Gürtuna'nın İBB Başkanlığı Dönemi)

İBB. (2004). *2004 Faaliyet Raporu*, APK Daire Başkanlığı Araştırma Müdürlüğü (Topbaş'ın İBB Başkanlığı Dönemi)

İBB. (2005). *2005 Faaliyet Raporu*, APK Daire Başkanlığı Araştırma Müdürlüğü (Topbaş'ın İBB Başkanlığı Dönemi)

İBB. (2009a). *5 Yılda Rekorlara İmza Attık*, (Topbaş'ın İBB Başkanlığı Dönemi, 2004–2009)

İBB. (2009b). *İstanbul İçin 365 Gün 24 Saat* (Topbaş'ın Başkanlığı Dönemi)

İBB. (2009c). *Büyük Değişim 4. Yılında* (Topbaş'ın İBB Başkanlığı Dönemi)

İBB. (2009d). *Büyükşehir'le Büyük Hedeflere* (Topbaş'ın İBB Başkanlığı Dönemi)

İBB. (2009e). *2009 Performans Programı* (Topbaş'ın İBB Başkanlığı Dönemi)

İBB. (t.y.). erişim tarihi: 2011, erişim adresi: http://www.ibb.gov.tr

ICOMOS / UNESCO (2006). *İstanbul Dünya Sit Alanı, ICOMOS / UNESCO Ortak Uzman Heyeti Uzman Heyeti İnceleme Raporu,* 6–11 Nisan 2006, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul

İhlas Haber (2009, 19 Mart). Rantsal Dönüşüm'e Açıklama Geldi, erişim tarihi: 18.01.2011, erişim adresi: http://www.ihlassondakika.com/haberdetay2.php?id=146084

İMECE (Toplumun Şehircilik Hareketi) (2009). *İstanbul'u Nasıl Satmalı? / Parsel Parsel! Kazananlar / Kaybedenler: İstanbul (2004 / 2008)*, Kentleşme ve Yerel Yönetimler Sempozyumu, TMMOB, 20 – 21 Şubat 2009, Ankara, 209–232

İnal, K. (2011). AVM'lerde Tüketilen Zaman ve Çocuk, *Kilittaşı, 4,* 64-65

İncedayı, D. (2004). Kentsel Dönüşüm Kavramı Üzerine, *Mimar.ist, 12,* 60–61

İncedayı, D. (2006). Kültür Politikası ve Kıyılar, *Mimar.ist, 19,* 38–39

İncedayı, D.; Kuban, D.; Tuna, B.; Birkan, Ç.; Uysal, Y.; Zeytinoğlu, E.; Tercan, A.; Esin, N. Çeçener, B. (2007). Kamusal Alan, Kamu Yapıları, *Mimar.ist, 23,* 36–39

İncedayı, D.; Tapan, M.; Birkan, G.; Dinçer, İ.; Köksal, A.; Yapıcı, M., (2008). Yuvarlak Masa Söyleşisi: İstanbul'da "Kentsel Dönüşüm" *Mimar.ist, 30,* 13–24

Işık, E. (2005). Mekânın Toplumsal Kuruluşu, *Mimar.ist, 15,* 39-41

Işık, İ. (2007). Otomobile Bağımlı Kentler ve İnsanlar, *İstanbul Dergisi, 59,* 26–29

Işık, O. (1994). Değişen Toplum / Mekân Kavrayışları: Mekânın Politikleşmesi, Politikanın Mekânsallaşması, *Toplum ve Bilim, 64-65,*7-38

Işın, E. (2003). İftar Çadırları, *Yeni İstanbul, Cogito 35,*Yapı Kredi Yayınları, 133–135

İslam, T. (2006). Merkezin Dışında İstanbul'da Soylulaştırma, *İstanbul'da "Soylulaştırma", Eski Kentin Yeni Sahipleri*, Behar, D. ve İslam, T. (der.), İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 43-58

İslam, T. (2009). Soylulaşma, *İstanbullulaşmak, Olgular, Sorunsallar, Metoforlar*, Derviş, P., Tanju, B. ve Tanyeli, U., (edt.), Garanti Galeri, İstanbul, 276–277

İslam, T. ve Ciravoğlu, A. (2006). "Soylulaştırma" ve İstanbul, *Mimar.ist, 21,* 37–38

İstanbul 2010 Ajansı (2010). *Program Kitabı*

İstanbul 2010 Ajansı (2011). *İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti Etki Değerlendirme Raporu*

İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı (2011). BİMTAŞ

Jacobs, J. (2011). *Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı*, Doğan, B. (Çev.), Metis Yayıncılık, İstanbul

Kahraman, H. B. (2004). *Postmodernite ile Modernite Arasında Türkiye*, Everest Yayınları, İstanbul

Kahraman, T. (2011). Planlamanın İmkansızlığı; Ayrıcalıklı Özelleştirmeler ve Kentsel Rant, *Herkes İçin Kent, Herkes İçin Planlama: Akıllıca, Adaletle*, 14–16 Kasım 2011, YTÜ, İstanbul, 58 - 59

Kanal Kültür (t.y.). Kuyubaşı Emin Baba Bektaşi Tekkesi, erişim tarihi: 30.04.2010, erişim adresi: http://kanalkultur.com/de/component/option,com_rd_glossary/task,showpart/part,K/Itemid,47/

Keleş, R. (2004a). *Kentleşme Politikası,* İmge Kitabevi, Ankara

Keleş, R. (2004b). Kentsel Dönüşümün Tüzel Altyapısı, *Mimar.ist, 12,* 73–75

Keleş, R. (2005). Sınırları Olmayan Kentleşme Hakkında Notlar: Toprağın Sahibi Kimdir? Kentin Sahibi Kimdir?, *Mimarlık, 326,* 26-28

Keleş, R. (2006). Kentsel Politika, *Mimarlık, 327,* 37

Keleş, R. (2010). *Yerel Yönetimlerde Değişim*, Kentleşme ve Yerel Yönetimler Sempozyumu, TMMOB, 20 – 21 Şubat 2009, Ankara, 21–26

Keleş, R. (2012). Küreselleşme ve Kentleşme Kavramları Üzerine, *Mimar.ist, 43,* 95–100

Keleş, R. ve Mengi, A. (2010). Türkiye'de Kentsel Rant, *Mimarlık, 353,* 83

Keskin, A. (1994). Sorumlar Yumağı, Çözümler Bilmecesi İstanbul'da Ulaşım, *İstanbul Dergisi, 8,* 9–16

Keskinok, H. Ç. (2009). Kenti Tüketmek Üzerine, *Mimar.ist, 33,* 74–77

Keyder, Ç. (2002). Heritage, *Fragments of Culture: The Everyday of Modern Turkey,* Kandiyoti, D., Saktanber, A. (Editor), Rutgers University Press

Keyder, C. (2005). 1990'larda Türkiye'de Modernleşmenin Doğrultusu, *Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik*, Tarih Vakfı, İstanbul, 29–42

Keyder, Ç. (2006b). Enformel Konut Piyasasından Küresel Konut Piyasasına, *İstanbul, Küresel ile Yerel Arasında,* Keyder, Ç. (edt.), Savran, S. (çev.), Metis Yayıncılık, İstanbul, 171-191

Keyder, Ç. (2006c). Sonuç, *İstanbul, Küresel ile Yerel Arasında,* Keyder, Ç. (edt.), Savran, S. (çev.), Metis Yayıncılık, İstanbul, 223-235

Keyder, Ç. (edt.) (2006a). *İstanbul, Küresel ile Yerel Arasında,* Savran, S. (çev.), Metis Yayıncılık, İstanbul

Keyder, Ç. ve Öncü, A. (1993). İstanbul Yol Ayrımında, *İstanbul Dergisi, 7,* 28–35

Kıyak İlgin, A. (2010a). *İstanbul Para-doksa, Kent ve Mimarlık Üzerine Konuşmalar*, (Dündaralp, B., Kıyak İlgin, A. ve Kozikoğlu, N.; Dervis, P [edt.]), Garanti Galeri, İstanbul

Kıyak İlgin, A. (2010b). Kentsel Yenileme Süreçleri, Sulukule ve Değişen Sokak Yapısı, *Mimar.ist, 36,* 68-71

Kıyak İlgin, A. (2011). Kişisel Görüşme. 04 Ağustos, İstanbul (EK F.5)

Kocaman, A. (2009). Dilbilim Söylemi, *Söylem Üzerine*, Kocaman, A. (Haz.), ODTÜ Yayıncılık, Ankara, 1 – 11

Köfteoğlu, F. (2004). Çelik Gülersoy'un İstanbul Üzerine Son Röportajından: "Öncelikli Sorun tanıtım Değil, Şehri Turizme Hazırlamaktır", *İstanbul Dergisi, 49,* 88–89

Köksal, G. (2012). Türkiye'de Kültür Politikası Derdi Var Mıdır? – "Tarihsel Sahtelik / Özgünlük" Üzerine Görüşler, *Mimar.ist, 43,* 61–68

Köksal, S. (1992). Yerlisi Yok, Sahibi Çok, *İstanbul Dergisi, 1*, 38–43

Köksal, S. (1993). Küresel Düzlemde Yeni Eğilimler, *İstanbul Dergisi, 7,* 50–55

Kökten, U. (1996). Kentler Üreten Tarih, Tarih Üreten Kentler, *Kent ve Kültürü, Cogito, 8,* 37–42

Kolayeval (t.y.). 415 Yıllık Medrese Restore Edilecek, erişim tarihi: 28.04.2010, erişim adresi: http://www.kolayeval.com/news/detail/17535/-415-yillik-Medrese-restore-edilecek

Kolb, D. (1990). *Postmodern Sophistications: Philosophy, Architecture and Tradition*, The University of Chicago Press, Chicago & London

Koolhaas R.; Mau, B. (1995). *S, M, L, XL*, 010 Publishers

Koolhaas, R., Boeri, S., Kwinter, S., Tazi, N., Obrist, H. U. (2001). *Mutations,* Acar

Kortun, D. (2004). Başkasının Kenti Olma, Kendi Kentin Ol, *İstanbul Dergisi, 49,* 110–111

Kostof, S. (1991). *The City Shaped, Urban Patterns and Meanings Through History*, Thames and Hudson Ltd., London

Kozar, C. ve Ünal, I. (2011). İstanbul'un Yıkımları: Hayalet Yapılar, *Betonart, 29,* 8-9

Kuban, D. (1993). Turizm Yapmak İçin Yağmalamak Şart Değil…,*İstanbul Dergisi, 6,* 24–27

Kuban, D. (1996). *İstanbul Bir Kent Tarihi, Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul*, Tarih Vakfı, İstanbul

Kuban, D. (2003). Halkla Birilikte Bir Çağdaş Kent Söylemi Üzerine, *Yeni İstanbul, Cogito 35,* Yapı Kredi Yayınları, 142–150

Kuban, D. (2004). Eski İstanbullu, *Mimar.ist, 13,* 11-13

Kuban, D. (2007). İstanbul'un Tarihi Yapısı, *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934–1995*, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkkent Şubesi, İstanbul

Kuban, D., Muslubaş, A., Rifat, S ve Yücel B. (Yuvarlak Masa Sohbeti) (1993). 'Turizmle Mücadele Derneği' Kurulmalı mı?, *İstanbul Dergisi, 6,* 42–49

Küçükerman, Ö. ve Mortan, K. (2007). *Kapalıçarşı*, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ankara

Kümbetoğlu, B. (2008). *Sosyoloji ve Antropolojide Niteliksel Yöntem ve Araştırma*, Bağlam Yayıncılık, İstanbul

Kurtuluş, H. (2007). Türkiye'de Siyasi Otorite, Sınıflar ve Kentleşme Arasındaki İlişkiye Kentsel Arazi Bağlantıları Çerçevesinden Bir Bakış, *Mimar.ist, 25,* 70-76

Kuyucu, T. (2008). Liberalizm, Hukuki Tahakküm ve Kentsel Dönüşüm, *İstanbul Dergisi, 64,* 46–51

Kuyucu, T. ve Ünsal Ö. (2010). Neoliberal Kent Rejimiyle Mücalede: Başıbüyük ve Tarlabaşı'nda Kentsel Dönüşüm ve Direniş, *İstanbul Nereye?,*

Küresel Kent, Kültür, Avrupa, Gökgür, D.; Soysal, L.; Türeli, İ. (Haz.), Metis Yayınları, İstanbul, 85-106

Lambooy, J. G. and Mouleart, F. (1996). The Economic Organization of Cities: An Institutional Perspective, *International Journal of Urban and Rejional Researches, 20*, 217-237.

Leach, N. (2002). *The Hieroglyphics of Space: Reading and Experiencing the Modern Metropolis,* Routledge

Lefebvre, H. (1993). *Production of Space*, Simith, D. N. (Trans.), Blackwell, Cambridge

Lefebvre, H. (1998). *Modern Dünyada Gündelik Hayat*, Gürbüz, İ. (Çev.), Metis Yayınları, İstanbul

Lefebvre, H. (2000). *Writings on Cities*, Kofman, E. and Lebas, E. (trans. and edt.), Blackwell Publishers, Massachusetts

Linazosoro, J. I. (1988). The Theory and Practice of Imitation and the Crisis in Classicism, *AD,* Vol. 58, No. 9/10.

MacCannel, D. (1998). Making Minor Places, *In Search of Heritage, As Pilgrim or Tourist?,* Fladmark, J. M. (edt.), Donhead Publishing Ltd., Dorset, United Kingdom, 351–362

MacCannell, D. (1973). Nov.Staged Authenticity: Arrangements of Social Space in Tourist Settings, *American Journal of Sociology, 79,* 589–603

Meşhur, M. Ç. (2008). Başlarken Bitirmek: Konya Eski Otogar Alanı Dönüşüm Projesi, *Mimarlık, 340,* 41–45

Milliyet Gazetesi (2011, 27 Şubat). Marmaray'ın İki Yakası Buluştu Avrasya Tüneli İçin Start Verildi, erişim tarihi: 13.11.2011, erişim adresi: http://ekonomi.milliyet.com.tr/marmaray-in-iki-yakasi-bulustu-avrasya-tuneli-icin-start-verildi/ekonomi/ekonomidetay/27.02.2011/1357513/default.htm,

Mimarizm (2008, 5 Şubat). Sulukule'nin Tarihçesi, erişim tarihi: 10.2010, erişim adresi: http://www.mimarizm.com/kentintozu/Makale.aspx?id=338&sid=328

Mimarlık Dergisi (2007). Gerçek ile Taklit Arasında Mimarlık: Taklit Kimlikler, Sahte Aidiyetler, *333*, 29

Mimarlık Dergisi (2012). Mustafa Sönmez ile Kentsel Rantı Tetikleyen Sosyo – Ekonomik Değişimler Üzerine: "İstanbul Belki Bundan Sonra Daha Fazla Tehdit Altında", *364,* 46–48

Mimdap (t.y.). erişim adresi: http://www.mimdap.org/

Muhcu, E. (2006). *Dünya Mirası İstanbul; Gelişmeler – Sorunlar – Çözüm Önerileri*, Teknik Kongre, 10 Şubat 2006, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, 9-13

Muhcu, E. (2011). "Çılgın Projeler" ve Akıl Tutulması, *Mimarlık, 360,* 12–13

Mukul, İ. (2009). Yapısal Mekânın Yeniden Üretimi: Kentsel Dönüşüm, *Mimarlık Kültürü Dergisi*, 7, 18-23

Müller – Wiener, W. (2002). *İstanbul'un Tarihsel Topografyası*, Sayın, Ü. (çev.), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul

Murphy, P. (1991). *Tourism: A Community Approach*, Routlege, London – New York

Nozick, R. (2006). *Anarşi, Devlet ve Ütopya,* Oktay, A. (Çev.), İstanbul Bilgi Üniversitesi, İstanbul

ntvmsnbc (2011, 12 Mart). Avrasya Tüneli'nden Hangi Bölgeler Etkilenecek?, erişim tarihi: 13.11.2011, erişim adresi: http://www.ntvmsnbc.com/id/25191669/

Ocak, E. (1996). Kentin Değişen Anlamı, *Birikim, 86–87,* 32–41

Oğuz, F. (2009). Yabancılaşma – "Yer"den "Yokyer"lere, *Mimar.ist, 33,* 68–73

Öktem, B. (2005). Giriş, Küresel Kent Söyleminin Kentsel Mekânı Dönüştürmekteki Rolü: Büyükdere – Maslak Aksı, *İstanbul'da Kentsel Ayrışma,* Kurtuluş, H. (Haz.), Bağlam Yayıncılık, İstanbul, 25-76

Olgun Çalışkan, Ç. (2011). Kişisel Görüşme. 04 Temmuz, İstanbul (EK F.8)

Önal, S. (2007). Marmaray Projesi İstanbul'a ve Demiryollarına Ne Getirecek?, *İstanbul Kent Sempozyumu, Bildiriler,* 13–15 Eylül 2007, TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu, 357–380

Önce Vatan Gazetesi (2008, 28 Mart). Erdoğan: Sulukule'yi Ucube Halden Kurtaracağız, , erişim tarihi: 18.01.2011, erişim adresi: http://www.tumgazeteler.com/?a=2676352&cache=1

Öncü, A. (2006). İstanbullular ve Ötekiler: Küreselcilik Çağında Orta Sınıf Olmanın Kültürel Kozmolojisi, *İstanbul, Küresel ile Yerel Arasında,* Keyder, Ç. (edt.), Savran, S. (çev.), Metis Yayıncılık, İstanbul, 117-144

Öncü, A. (2007). "İdealinizdeki Ev" Mitolojisi Kültürel Sınırları Aşarak İstanbul'a Ulaştı, *Mekân, Kültür, İktidar, Küreselleşen Kentlerde Yeni Kimlikler*, Öncü, A. ve Weyland, P. (der.), İletişim Yayınları, İstanbul, 85-103

Öncü, A. ve Weyland, P. (2007). Giriş: Küreselleşen Kentlerde Yaşam Alanları ve Kimlik Mücadeleleri, *Mekân, Kültür, İktidar, Küreselleşen Kentlerde Yeni Kimlikler,* Öncü, A. ve Weyland, P. (der.), İletişim Yayınları, İstanbul, 9-39

Önder, M.; Güvenç, M.; Aslan, D.; Derviş, P.; Meriç, O. (2009). *Tracing Istanbul (From the Air),* Garanti Gallery, İstanbul

Önkal, G. (2012). Dönüşen Kentlerde Değişen Kimlikler: Toplumsal Bellek ve Özgünlük Yitimi, *Mimar.ist, 43,* 101–106

Onur, H. (2008). Tarihi Yarımada Süleymaniye Yenileme Alanında Mimari Proje Çalışmaları Yeni Binaların Tasımında İzlenen Yöntemler, *İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti'nin Kalbi Tarihi Yarımada, 3. Uluslararası Tarihi Yarımada Sempozyumu Tebliğler Kitabı*, Eminönü Belediyesi; Haliç Belediyeler Birliği, 209–218

Oxford Dictionaries (t.y.) erişim adresi: http://oxforddictionaries.com/

Oymak, Ş. (2011, 22 Eylül). Marmaray'dan Dünyanın En Büyük Batık Gemi Müzesi Çıktı, *Hürriyet Gazetesi,* erişim tarihi: 13.11.2011, erişim adresi: http://www.hurriyet.com.tr/kultur-sanat/haber/18777257.asp

Öymen Gür, Ş. (2007). Mimarlıkta Taklit: Eski Türkü – Yeni Arajman, *Mimarlık, 333*, 37–40

Özaydın, G. ve Firidin Özgür, E. (2009). Büyük Kentsel Projeler Olarak Alışveriş Merkezlerinin İstanbul Örneğinde Değerlendirilmesi, *Mimarlık, 347,* 84–88

Özçakı, M. (2012). A New Presantation of History in Istanbul's Historical Center, *24th Internetional Building & Life Congress,* 05-07 April 2012, 333-339

Özden, P. (2008). 2010 sürecinde Tarihi Yarımda ve Planlama, *İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti'nin Kalbi Tarihi Yarımada, 3. Uluslararası Tarihi Yarımada Sempozyumu Tebliğler Kitabı*, Eminönü Belediyesi; Haliç Belediyeler Birliği, 91–94

Özden, P. P. (2008). *Kentsel Yenileme*, İmge Kitabevi, Ankara

Özdoğan, M. (2005). Kültür Mirasımızı Topluma Kazandırmak, Yeni Açılımlar ve Sorunlar, *Afife Batur'a Armağan*, Ağır, A., Mazlum, D., Cephanecigil, G. (Edt.), Literatür Yayıncılık, İstanbul, 339-343

Özel, S. (2008). *İktidar Benim Ne İstersen Söylerim!,* Cumhuriyet Kitapları, İstanbul

Özer, B. (2000). Kültür Sanat Mimarlık, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul

Özgencil Yıldırım, S. (edt.) (2008). *Uygarlıklar Beşiği İstanbul, Kent Belleği/Mekânsal Süreklilikler*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür AŞ., İstanbul

Özkan, E. (2005). Küreselleşme - Yerelleşme Diyalektiğinde "Olmayan Kent", *Değişen – Dönüşen Kent ve Bölge, Prof. Dr. İlhan Tekeli Onuruna*, Cilt: 1, ODTÜ Mimarlık Fakültesi ve TMMOB Şehir Plancıları Odası Ortak Yayını, Ankara, 8 – 10 Kasım 2004, Dünya Şehircilik Günü 28. Kolokyumu'nda Sunulan Bildiriler Kitabı, 225-294

Özünlü, İ. (2004). Sosyopolitik Bir Değerlendirmenin Merceğinden İstanbul Kültür Turizmi, *İstanbul Dergisi, 49,* 123–126

Panaromik Müze (t.y.) erişim tarihi: 14.11.2011, erişim adresi: http://www.panoramikmuze.com/

Panel / Forum (2009). *"Yerel Yönetimler ve Kentleşme" Panel / Forum*, Mimarlar Odası, İstanbul Büyükkent Şubesi, Bakırköy Temsilciliği, 18 Mart 2009

Patton, M., Q. (1987). *How to Use Qualitative Methods in Evaluation*, Newbury Park, CA, Stage

Paumier, C. B.; Ditch, W. S; Dimond, C. C.; Rich, D. P. (1990). *Designing The Successful Downtown*, The Urban Land Institute, Washington

Peker, A. U. (2013, 27 Ocak). Başında Fes Olan Beyaz Tavşan, *Radikal İki,* 10 - 11

Pekerler İnşaat Tic. ve San. Ltd. Şti. (t.y.). erişim tarihi: 28.04.2010, erişim adresi: http://www.pekerler.com/tr/content.asp?PID=%7B2EA65E4D-A0DF-4901-AAF4-722DCC463B08%7D

Pekin, F. (2010). *Gerçekler ve Düşler*, Mimarlık (Küreselleşen İstanbul Özel Sayı), 356, 40–41

Perouse J. – F. (2011). *İstanbul'la Yüzleşme Denemeleri, Çeperler, Hareketlilik ve Kentsel Bellek*, İletişim Yayınları, İstanbul

Perouse, J. – F. (2006). Aman, İstanbul Miami Olmasın, *İstanbul Dergisi, 57,* 28–32

Pervititch, J. (2000). *Jacques Pervititch Sigorta Haritalarında İstanbul = İstanbul in The İnsurance Maps Of Jacques Pervititch*, Tarih Vakfı, İstanbul

Polatoğlu Baytin, Ç. (2006). Kamusal Alanlar: Kimliğin İfade Arenaları, *Mimar.ist, 22,* 78–81

Radikal Gazetesi (2005, 13 Şubat). "Ahi Çelebi Cami Restorasyonu ve Çevre Düzenleme Projesi" ile ilgili haber

Restorasyon Forum (2010, 25 Şubat). 415 yıllık Hadım Hasan Paşa Medresesi restore edilecek, erişim tarihi: 30.04.2010, erişim adresi: http://www.restorasyonforum.com/haberler/415-yillik-hadim-hasan-pasa-medresesi-restore-edilecek-t2829.0.html

Rossi, A. (2003). *Şehrin Mimarisi*, Gürbilek, N. (Çev.), Kanat Kitap, İstanbul

Rota Haber (2011, 9 Kasım). İşte Avrasya Tüneli'nin Trafiğe Etkisi, erişim tarihi: 14.11.2011, erişim adresi: http://www.rotahaber.com/avrasya-tunelinin-trafige-etkisi-hesaplandi_223182.html

Roth, L. M. (2002). *Mimarlığın Öyküsü*, Akça, E. (Çev.), Kabalcı Kitapevi, İstanbul

Saatçi, S. ve Uluengin, B. (2002 Ocak). Güzel Beyoğlu Projesi Hakkında, *İstanbul Dergisi, 40,* 135 – 138

Sabah Gazetesi (2007, 4 Ocak). Sulukule'de Evlerin Fiyatı Üçe Katlandı

Sabah Gazetesi (2010, 1 Ekim). İstanbul Yıktıkça Güzelleşir

Sağlam, A. (2011). Kişisel Görüşme. 15, Temmuz, İstanbul (EK F.1)

Şahin, Ç. (2010). İstanbul Dekorlaşıyor*, Mimarlık (Küreselleşen İstanbul Özel Sayı), 356,* 66–67

Şahin, K. (2009). The Heart of Turkish Economy, *Mapping Istanbul*, Derviş, P. and Öner, M. (edt.), Garanti Gallery, Istanbul, 78-83

Şahin, S. Z. (2004). Metropoliten Kentlerde Siyasal Mobilizasyonun Aracıları Olarak Büyükşehir Belediye Başkanları ve Kent Planlaması: Kent Patronlarının Kentleri, *Şehircilikte Reform*, 8. Kasım Dünya Şehircilik Günü 27. Kolokyumu, 2003 Kasım 6-7-8, Mersin, TMMOB Şehir Plancıları Odası, Mersin Üniversitesi, 145-151

Sassen, S. (1991). *The Global City: New York, London, Tokyo,* Princeton University Press

Sassen, S. (1994). *Cities in a World Economy*, Thousand Oaks, CA: Fine Forge Press*,* California

Shaukland, G. (1996). Tarihi Değeri Olan Kentlere Neden El Atmalıyız?, Tuncay, K. (Çev.), *Kent ve Kültürü, Cogito, 8,* 23-35

Şimşek, A. (2000). *Siyasal Tarih Sürecinde Sanat ve İktidar*, Ümit Yayıncılık, Ankara

Sirowy, B. (2008). Mekân Üzerine Notlar, Yücel, C. (Çev.), *Mimarlık Kültürü Dergisi,* 42-49

Smith, N. (1996). The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City, Routledge, London

Soja, E. (2005). Global City-Regions: Implications for Planning Theory and Practice, *Değişen – Dönüşen Kent ve Bölge, Prof. Dr. İlhan Tekeli Onuruna,* Cilt: 1, ODTÜ Mimarlık Fakültesi ve TMMOB Şehir Plancıları Odası Ortak Yayını, Ankara, 8 – 10 Kasım 2004, *Dünya Şehircilik Günü 28. Kolokyumu'nda Sunulan Bildiriler Kitabı*, 63–74

Sol Haber (2011, 1 Mart). Avrasya Tüneli Yargıya Taşındı, erişim tarihi: 13.11.2011, erişim adresi: http://haber.sol.org.tr/kent-gundemleri/avrasya-tuneli-yargiya-tasindi-haberi-39777

Soyak, M. (2007) Rant ve Rant Aramanın Ekonomi Politiği: Eleştirel Bir Yaklaşım, *Bilim ve Ütopya, 160*

Soysal, L. (2010). Kentin Geleceği / Gelecekleri: Yeni Yüzyıla Uyumlu İstanbul, *İstanbul Nereye?, Küresel Kent, Kültür, Avrupa,* Gökgür, D.; Soysal, L.; Türeli, İ. (Haz.), Metis Yayınları, İstanbul, 380-400

Soysal, M. (t.y.). *Kentler Kenti İstanbul (Dünya Kenti İstanbul Sergisi),* Tarih Vakfı, İstanbul

Sözen, H. (2010, Temmuz). Sulukule Projesinde Temel Atıldı, *Fatih Gazetesi*, 2-3, erişim adresi: http://www.fatih.bel.tr/fatihgazetesi/072010/

Stewart C. J. ve Cash, W. B. (1985). *Interviewing: Principles and Practices*, Dubuque, IO, Wm. C. Brown Pub.

Stokes, M. (2006). Kültür Endüstrileri ve İstanbul'un Küreselleşmesi, *İstanbul, Küresel ile Yerel Arasında,* Keyder, Ç. (edt.), Savran, S. (çev.), Metis Yayıncılık, İstanbul, 145–170

Strauss A. L. ve Corbin J. (1990). *Basics of Qualitative Research: Grounded Theory Procedures and Techniques*, Newbury Park, CA, Sage

Sürmen, Ş. (2004). Ulaşılabilir Şehirler, Binalar, Nesneler, *Mimar.ist, 12,* 97–99

Tanju, B. (2009). Kimlik, *İstanbullaşmak,Olgular, Sorunlar, Metaforlar*, Derviş, P., Tanju, B., Tanyeli, U. (edt.), Garanti Galeri, İstanbul, 171

Tanyeli, U. (2000). Kültürel Süreklilik ve Mimarlık, *Arredamento Mimarlık, 08,* 6–7

Tanyeli, U. (2001). Kırık Düşler Mezarlığı, *Arredamento Mimarlık, 09,* 6–7

Tanyeli, U. (2002a). Tarihselciliğe Övgü, *Arredamento Mimarlık, 10,* 6–7

Tanyeli, U. (2002b). Bir Kültürel Eleştiri Projesi Olarak Mimarlık, *Arredamento Mimarlık, 09,* 6–7

Tanyeli, U. (2004). *İstanbul 1900 – 2000 Konutu ve Modernleşmeyi Metropolden Okumak,* Akın Nalça, İstanbul

Tanyeli, U. (2004). Kitle Turizmi ve Yok-Mekân Mimarlığı, *Arredamento Mimarlık, 171,* 74-77

Tanyeli, U. (2005). Milli Eğitim Bakanlığı'nın Yeni Okulları Niye Bu Kadar Eski?, *Arredamento Mimarlık, 09,* 6-7

Tanyeli, U. (2006). Mimarlık ve Ekonomi Üzerine İleri Geri Laflar, *Arredamento Mimarlık,06, 7*

Tanyeli, U. (2007a). *Binalar Konuşunca Mimarlık Susar,* İstanbul Serbest Mimarlar Derneği, İstanbul

Tanyeli, U. (2007b). *Mimarlığın Aktörleri, Türkiye 1900 – 2000*, Garanti Galeri, İstanbul

Tanyeli, U. (2007c). Bir Kent Efsanesi Daha, *Arredamento Mimarlık, 04, 7*

Tanyeli, U. (2008a). Engelsiz İmar ve Koruma Rüyası, *Arredamento Mimarlık, 04,* 6–7

Tanyeli, U. (2008b). Bir DPT Raporu: Türkiye'nin Kültür Yapısı, *Arredamento Mimarlık, 02,* 6–7

Tanyeli, U. (2011). *Rüya, İnşa, İtiraz, Mimari Eleştiri Metinleri*, Boyut Yayıncılık, İstanbul

Tanyeli, U. (2012). Yeni Osmanlıcılık: İdeoloji, Politika, Ruh Hali ve Estetik Olarak, *Arredamento Mimarlık,10,* 112-113

Tekeli, İ. (2001a). *Modernite Aşılırken Kent Planlaması*, İmge Kitapevi, Ankara

Tekeli, İ. (2001b). Dünya Kenti Olma Süreci İçinde Akımlar Mekânını Yeniden Biçimlendiren İstanbul, *İstanbul Dergisi, 37*

Tekeli, İ. (2005). Bir Modernleşme Projesi Olarak Türkiye'de Kent Planlaması, *Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik*, Tarih Vakfı, İstanbul, 136–152

Tekeli, İ. (2009a). *Kentsel Arsa, Alt Yapı ve Hizmetler*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul

Tekeli, İ. (2009b). Osmanlı – Selçuklu Mimarisinin Anlamı Üzerine, *Yeni Mimar, 80,* 9

Tekeli, İ. (2009c). Modernleşme Sürecinde İstanbul'un Nüfus Dinamikleri Nasıl Değerlendirilmeli?, *Eski İstanbullular, Yeni İstanbullular,* Güvenç, M. (haz.), Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul

Tekeli, İ. (2012). Siyaset, Yeni Osmanlı Mimarisi Zorlamasıyla Sınırlarını Aşarak, Türkiye'nin Kaynak ve Zaman İsrafına neden Oluyor, *Arredamento Mimarlık, 10,* 118

Tezcan, A. (2009). Tüketim Olgusunun Anlamsal İndirgenmesi ve Mekân, Artı Ürün ve Pazaryeri, *Mimar.ist, 33,* 46 – 52

Tezer, A. (2006). İstanbul'un Boğaz Köprüleri ve Mekânsal Biçimlenmeye Etkileri, *Mimar.ist, 20,* 68 – 70

Thomas, S. (2003). *A Glossary of Regeneration and Local Economic Development*, Local Economic Strategy Center, Manchester.

Tiedemann, R. (2007). Pasajlar Yapıtına Giriş, *Pasajlar*, Benjamin, W. (Yaz.), Cemal, A. (Çev.), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu (2007a). *İstanbul Kent Sempozyumu, Bildiriler,* 13–15 Eylül 2007

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu (2007b). *İstanbul Kent Sempozyumuna Doğru*, Mart 2007

TMMOB Şehir Plancıları Odası (2010). *İstanbul Buluşmaları: İstanbul, Kültür, Başkent, 2010*, İstanbul

TMMOB Şehir Plancıları Odası (2011). *İstanbul Buluşmaları: İstanbul, Planlama ve Siyaset*, 11 – 12 Ekim 2011, İTÜ (Tanıtım Broşürü)

TOKİ Kurum Profili, 2010 – 2011 (2011). T.C. Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığı, Ankara

Tomlinson, J. (1999). *Kültürel Emperyalizm*, Zeybekoğlu, E. (Çev.), Ayrıntı Yayınları, İstanbul

Tomlinson, J. (2004). *Küreselleşme ve Kültür*, Ayrıntı Yayınları, İstanbul

Tomruk, B. (2008). Bursa'nın Kentsel Mimari Dönüşüm Dinamikleri, *Mimarlık, 344,* 29–33

Tomruk, B. (2010). *Bursa'nın 2000-2010 Arası Yeniden Yapılanmasında Kentsel Söylem Üzerinden Dönüşüm Rotaları*, İstanbul Teknik Üniversitesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi

Toprak, Z., Eldem, E., Baydar, O., Koraltürk, M. ve Güvenç, M. (edt.) (2008). *İstanbul*, Tarih Vakfı (haz.), İstanbul Ticaret Odası, İstanbul

Trancik, R. (1986). **Finding Lost Space, Theories of Urban Design**, Van Nostrand Reinhold, New York.

Tülü, B. Ç. (2008). Kültür'ün Araçsallaştırılması Üzerine Bir Deneyim: Inura İstanbul, *İstanbul Dergisi, 64,* 14 – 15

Tüm Gazeteler (2008, 29 Ocak). Sulukule Projesi Onaylandı, erişim tarihi: 18.01.2011, erişim adresi: http://www.tumgazeteler.com/?a=2515680&cache=1

Tüm Gazeteler (t.y.). AKP'li Belediye Tarihi Yok Etti, erişim adresi: *http://www.tumgazeteler.com*

Tüm Gazeteler (t.y.). erişim adresi: http://www.tumgazeteler.com

Tüm Gazeteler (t.y.). Fatih'te Milyar Dolarlık Yeni Projeler, erişim adresi: *http://www.tumgazeteler.com*

Tümer, G. (2008). Söylem Üzerine Manifesto, *Mimarlık Dergisi, 341*

Tuna Ultav, Z. (2008). J.G. Ballard Yazınında Mimari Söylem, *Mimarlık Dergisi, 341*

Tuna, B. (2007). Kentsel Sit Alanlarının Korunması ve Koruma Kültürü, *Mimar.ist*, (26) 62–64

Tuna, B. (2009). Güç, İktidar ve Mimarlık, *Mimar.ist*, 33, 9-12

Tuna, K.; Şatıroğlu, A. ve Çağlayandereli, M. (t.y.). Neslişah Mahallesi Toplumsal Yapı Araştırması, *Bir Çingene Yolculuğu*, Fatih Belediye Başkanlığı

Turan, K. S. (1988). *Kültürel Kimlik Üzerine Düşünceler*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara

Turan, M. (2009). *Türkiye'de Kentsel Rant: Devlet Mülkiyetinden Özel Mülkiyete*, Tan Kitapevi Yayınları, Ankara

Turgut, S. (2007). İstanbul Planlama Çalışmaları: Sorunlar – Kaygılar, *İstanbul Kent Sempozyumu, Bildiriler,* 13–15 Eylül 2007, TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu, 33–44

Türk Dil Kurumu (t.y.). erişim adresi: www.tdk.gov.tr

Türkiye Gazetesi (2010, 6 Mayıs). Sulukule'de Temel Atıldı

Türkün, A. (2011). İstanbul'da Kentsel Dönüşüm: Mekânı Değişen Yoksulluk, *Herkes İçin Kent, Herkes İçin Planlama: Akıllıca, Adaletle*, 14 – 16 Kasım 2011, YTÜ, İstanbul, 14 -15

Türkün, A. ve Kurtuluş, H. (2005). Giriş, *İstanbul'da Kentsel Ayrışma,* Kurtuluş, H. (Haz.), Bağlam Yayıncılık, İstanbul, 9-24

Uluğ M. M. (1996). *Mimarlığın Varlık Koşulu Olarak Mekân ve İrdelenmesi*, Gazi Üniversitesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi

Ulusoy, H.A. (2006). "Kentsel Dönüşüm" ve/veya "Kent Toprakları Üzerinden Sağlanan Rant"ın Bölüşümü", Dosya 01: Kentsel Dönüşüm Tartışmaları-I, Bülten, sayı:40 eki, 4-6.

Ünsal, A. (2000). Tat, Beğeni, Zevk Üzerine, *XXI, 1*, 14–15

Ünsal, Ö. (2011). (Yıkılarak) Yeniden Kurulan Kent: 2000'li yılların İstanbul'u, *Betonart, 29,* 55-59

Url-1<*http://www.biriyilik.com/wp-content/uploads/2009/08/istanbul_yeni_ilce_haritasi_04_04_2008.jp*> erişim tarihi: 29.04.2010

Url-2<*http://www.marmaray.com.tr/*>, erişim tarihi: 05.2011

Url-3<*http://www.rayturk.net/wp-content/uploads/2010/10/marmaray_cr1_pixel_03.jpg*>, erişim tarihi: 29.04.2010

Url-4<*http://www.avrasyatuneli.com/*>, erişim tarihi: 15.11.2011

Url-5<*http://img132.imageshack.us/i/ahicelebicamii.jpg*>, erişim tarihi: 29.04.2010

Url-6<*http://www.kenthaber.com/Resimler/2006/10/31/00109075.jpg*>, erişim tarihi: 29.04.2010

Url-7<*http://www.turizmtr.net/wp-content/uploads/2009/08/istanbul-topkapi-sarayi.jpg*>, erişim tarihi: 29.04.2010

Url-8<*http://www.emlakkulisi.com/vr/2010/02/24/129114737666207500.jpg*>, erişim tarihi: 30.04.2010

Url-9<*http://www.pekerler.com/tr/content.asp?PID={4DA37DC3-451D-4EA9-8327-9E706AA0F5D8}*>, erişim tarihi: 30.04.2010

Url-10<*http://www.fatihhaber.com/09haber/HABER/DOLLAR/balatproje.jpg*>, erişim tarihi: 30.04.2010

Url-11<*http://www.istanbulrumazinligi. com/admin/_files/newspublish/22037_27 trfs17balat_(1).jpg*>, erişim tarihi: 30.04.2010

Url-12<*http://www.istanbul.net.tr/istanbul_raylisistemler_tramvay1.asp*>, erişim tarihi: 20.04.2010

Url-13<*http://www.ulastirmahaber.com/resimler/haberler/1266.jpg*>, erişim tarihi: 20.04.2010

Url-14<*http://www.istanbul-ulasim.com.tr/default.asp?menu_id=3&sayfa_id=2*> erişim tarihi: 20.04.2010

Url-15<*http://www.arkitera.com/haberler/2002/11/18/tupgecit2.htm*>, erişim tarihi: 18.11.2002

Url-16<*http://www.arkitera.com/h25419-marmaray-insaatindaydik.html*>, erişim tarihi: 26.02. 2008

Url-17<*http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Pages/Haber.aspx?NewsID=16019*>, erişim tarihi: 14.04.2010

Url-18 <*http://www.panoramikmuze.com/*>, erişim tarihi: 20.04.2010

Url-19(2007.06.01)<*http://www.milliyet.com.tr/2007/06/01/son/soneko04.asp*>, erişim tarihi: 10.08.2009

Url-20<*http://www.istanbul.com/Rep/PortalImages/kesfet-tarihi-yerler-surlar-marmara-surlari-212x266.jpg*>, erişim tarihi: 28.04.2010

Url-21
<*http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6e/Car_bed_kap_deu2.jpg*>, erişim tarihi: 28.04.2010

Url-22
<*http://www.insaatdergisi.com/admimg/34170e46ee594077fc4ae504ce4ff76edef0208d21479431da5b3cdce58fb62c.jpg*>, erişim tarihi: 28.04.2010

Url-23(2009.08.14).<*http://www.istanbulburda.com/Ramazan'da-SULTANAHMET-19202*>, erişim tarihi: 23.04.2010

Url-24
<*http://www.emlakkulisi.com/32542_sultanahmet_meydani_yeniden_duzenlenecek_*>, erişim tarihi: 02.04.2010

Urry, J. (1999). *Mekânları Tüketmek,* Öğdül, R. G. (çev.), Ayrıntı Yayınları, İstanbul

Uygur, N. (1996). Kültür Kuramı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul

Uysal, Y. (2005). Tarihi ve Doğal Çevrede Turizm, Koruma Amaç mı, Araç mı?, *Mimar.ist, 17,* 36–38

Uz Sönmez, F. (2007). *Seksenler İstanbul'u Kentsel Söylemini Popüler Yazılı Medya Üzerinden Okumak,* İstanbul Teknik Üniversitesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi

Uz Sönmez, F. (2011). Kentin Genetik Şifresinde Kırık Bir Kod / Fragman: İstanbul Seksenler, *Betonart, 29,* 52-54

Vanlı, Ş. (2007). Daha İyisi Yapılamaz Saplantısı: Tarihte Kültürel Ortaklık ve Taklit Üzerine Düşünceler, *Mimarlık, 333*, 33 - 36

Vanlı, Ş. (2008). Babalarını Yiyen Çocuklar: Günümüz Kentleri, *Mimarlık, 341,* 52–56

Vatan Gazetesi (2007, 4 Ocak). Sulukule, Tarihi Osmanlı Evleriyle Yeniden Doğacak

Vatan Gazetesi (2011, 27 Şubat). Abdüllaziz'in Rüyasıydı

Vatan Gazetesi (2011, 27 Şubat). Yok Çömlek Çıktı, Yok Kuruluydu, Yargısıydı Artık Engel Tanımıyoruz!, 15

Vatan Gazetesi (2011, 7 Ekim). Avrasya Tüneli, Balık Hali'ni Yerinden Edecek, erişim tarihi: 13.11.2011, erişim adresi: http://haber.gazetevatan.com/avrasya-tuneli-balik-halini-yerinden-edecek/403963/1/Haber

Venturi, R, Brown, D. S. and Izenour, S. (1993). *Las Vegas'ın Öğrettikleri*, Özaloğlu, S. M. (Çev.), Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı, İstanbul

Vikipedi (t.y.). erişim adresi: http://tr.wikipedia.org/

Vural Aslan, T. (2009). Yok-Mekânlar ve Kimliksiz: Alışveriş Merkezleri Örneğinde Yok – (Çok) – Mekân Olgusu, *Mimarlık, 347,* 80–83

Vural, T. (2005). *Değişen Üretim – Tüketim İlişkileri Bağlamında Alışveriş Merkezlerinin Anlamsal ve Mekânsal Dönüşümüne Eleştirel Bir Bakış*, İstanbul Teknik Üniversitesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi

Vural, T. ve Yücel, A. (2006). Çağımızın Yeni Kamusal Mekânları Olan Alışveriş Merkezlerine Eleştirel Bir Bakış, *İTÜ Dergisi, Cilt:5, Sayı:2, Kısım:1,* 97–106

Wallerstein, I. (1991). *Tarihsel Kapitalizm,* Metis Yayınları, İstanbul

White, J. B. (2006). İslami Moda, *İstanbul, Küresel ile Yerel Arasında,* Keyder, Ç. (edt.), Savran, S. (çev.), Metis Yayıncılık, İstanbul, 97-116

X. Dönem Çalışma Raporu (2010). TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, Şubat 2008 – Şubat 2010

Yalçıntan, M. C. (2011). Kişisel Görüşme, 04 Ağustos, İstanbul (EK F.4)

Yalçıntan, M. C. ve Çavuşoğlu, E. (2009). Kentsel Dönüşümü ve Kentsel Muhalefeti Kent Hakkı - Üzerinden Düşünmek, *Mimar.ist, 33,* 93–102

Yapı (2003, 26 Mayıs). Gülhane Parkı Eski İhtişamıyla Kapılarını Açıyor, erişim tarihi: 28.04.2010, erişim adresi: http://www.yapi.com.tr/Haberler/gulhane-parki-eski-ihtisamiyla-kapilarini-aciyor_4459.html

Yapı (2004, 7 Aralık). Tarihi Eserler Hayata Bağlanıyor, erişim tarihi: 27.04.2010, erişim adresi: http://www.yapi.com.tr/Haberler/haber_Detay_21734.html

Yapıcı, M. (2005). Gündemdeki Planlar / Projeler, Kent: İstanbul, *Mimarlık, 322*, 22–24

Yapıcı, M. (2009). Kültür ve Dönüşümün Dayanılmaz Cazibesi, *Mimar.ist, 34,* 77-80

Yapıcı, M. (2011). Kişisel Görüşme. 18, Temmuz, İstanbul (EK F.6)

Yapıcı, M., Şengezer, B., Önal, K., Ersoy, Ş. (Söyleşi) (2011). Tartışma: + 12 / Afetle Dönüşen İstanbul, *Mimar.ist, 40,* 39–52

Yavuz, N. (2006). Gentrification Kavramını Türkçeleştirmekte Neden Zorlanıyoruz?, *İstanbul'da "Soylulaştırma", Eski Kentin Yeni Sahipleri*, Behar, D. ve İslam, T. (der.), İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 59–69

Yenen, Ş. (2004). İstanbul Turizmi ve Otantik Değerler, *İstanbul Dergisi, 49,* 120–122

Yeni Asya (2006, 15 Temmuz). İki Mahalle Hayat Bulacak, erişim tarihi: 18.01.2011, erişim adresi: http://www.tumgazeteler.com/?a=1595317&cache=1

Yeni Şafak Gazetesi (2006, 14 Temmuz). Sulukule'ye Osmanlı Makyajı

Yeni Şafak Gazetesi (2010, 26 Haziran). Sulukulelilere TOKİ Kayabaşı Konutları'ndan Çağdaş Daireler

Yeni Şafak Gazetesi (2010, 28 Ağustos). TOKİ 5 Bin Konutu Bedavaya Getirdi

Yenikapı İstasyonu Yarışması (t.y.). erişim adresi: http://www.yenikapiurbandesign.com/tr/p/schedule

Yerasimos, S. (2004). Tarihi Yarımada Metroları ve Bazı Düşünceler, *İstanbul Dergisi, 51,* 64–66

Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2006). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*, Seçkin Yayıncılık, Ankara

Yılmaz, G. (2006). Suç ve Mekân: Suçun Temsili Üzerine Düşünceler, *Mimarlık, 328,* 49–52

Yırtıcı, H. (2002). Tüketimin Mekânsal Örgütlenmesinin İdeolojisi, *Çağdaş Mimarlık Sorunları,* Boyut Yayın Grubu, İstanbul

Yırtıcı, H. (2005). *Çağdaş Kapitalizmin Mekânsal Örgütlenmesi*, Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul

Yırtıcı, H. (2011). Türkiye'de Bir Sermaye Birikim Aracı Olarak Toprak Rantı ve Kent Mekânın Dönüşümü, *Mimarlık, 362,* 62-65

YÖK. [Yüksek Öğretim Kurulu, Ulusal Tez Merkezi] (t.y.). erişim tarihi: 2013, erişim adresi: http://www.yok.gov.tr/.

Yücel, A. (1996). Cumhuriyet Dönemi İstanbul'u, *Dünya Kenti İstanbul*, Tarih Vakfı, İstanbul

Yürekli, H. ve Yürekli, F. (2004). *Mimarlık Bir Entelektüel Enerji Alanı*, Yapı Endüstri Merkezi Yayını, İstanbul

Yürekli, H. ve Yürekli, F. (2007). *Türk Evi*, Yapı Endüstri Merkezi Yayını, İstanbul

Zaptçıoğlu, Z. (2012). "Keep Calm and be Ottoman": Türk Tasarımında Yeni Osmanlıcılık Eğiliminin İmkanları ve Sınırları Üzerine, *Arredamento Mimarlık,10,* 114-117

Zeyrek, D. (2009). Söylem ve Toplum, *Söylem Üzerine*, Kocaman, A. (Haz.), ODTÜ Yayıncılık, Ankara, 27 – 47

EKLER

EK A: Tarihi Yarımada Projeleri
EK B: Tarihi Yarımada Projeleri Tablosu
EK C: Tarihi Yarımada Projeleri Listesi
EK D: Tarihi Yarımada Projeleri Raporu
EK E : Görüşme Öncesi Hazırlıklar
EK E.1 : Görüşme Yapılan Kişilere Gönderilen Tanıtıcı Metin
EK E.2 : Historia Alışveriş Merkezi Görüşme Soruları
EK E.3 : Sulukule Yenileme Projesi, Görüşme Soruları
EK E.4 : Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri Görüşme Soruları
EK F : Görüşmeler
EK F.1 : Görüşme No.1 - Abdullah Sağlam
EK F.2 : Görüşme No.2 - Sema Akkuş
EK F.3 : Görüşme No.3 - Erbatur Çavuşoğlu
EK F.4 : Görüşme No.4 - Murat Cemal Yalçıntan
EK F.5 : Görüşme No.5 - Aslı Kıyak İngin
EK F.6 : Görüşme No.6 - Mücella Yapıcı
EK F.7 : Görüşme No.7 - İclal Dinçer
EK F.8 : Görüşme No.8 - Çare Olgun Çalışkan
EK F.9 : Görüşme No.9 - Haluk Gerçek
EK F.10 : Görüşme No.10 - Orhan Demir
EK F.11 : Görüşme No.11 - Mustafa Demir
EK F.12 : Görüşme No.12 - Rahmi Asal
EK G: Görüşmelerin Analizleri
EK H: Historia Alışveriş Merkezi – Çizimler
EK I: Tarihi Haritalar

EK A: Tarihi Yarımada Projeleri

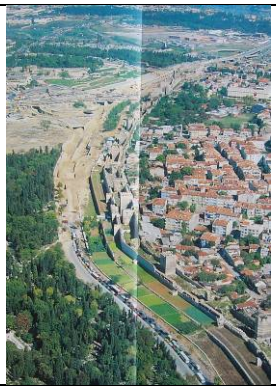
Surların Restorasyonu

 Surlardan görünüm (İBB., 1997c, cilt: 1, 89).	**Yer:** Marmara Surları'nın Kumkapı – Yedikule arasındaki bölümüdür. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** Surların restorasyon ve çevre düzenlemesi ikmal inşaatı işi, 1994 yılında başlamıştır. **Niteliği:** Surlar onarılmış ve çevre düzenlemeleri yapılmıştır. Proje kapsamında Samatya deniz bükü tamamlanmış, balıkçı barınağı yapılmış, mevcut dolan kıyı şeridi ve deniz temizlenmiş, gezi yolu tamamlanmıştır. Antik liman yapılmış, kıyı şeridi düzenlenmiştir. Tüm sahil boyunca sulama ve aydınlatma işlemi tamamlanmıştır (İBB., 1997c, cilt: 1, 90). **Betimlemesi:**

Yenikapı – İDO Terminal Binası

 Yenikapı – İDO Terminal Binası (İBB., 1997c, cilt: 1, 136).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Niteliği:** Biri feribotlar, diğeri bakım onarım için iki iskele inşa edilmiştir. Feribotlar ve gemiler için 150 m rıhtım; hızlı feribotların bekleme ve yanaşması için 100 m rıhtım inşa edilmiştir. Mendirek yeniden projelendirilmiştir. 12.000 m2'lik 600 araçlık otopark inşa edilmiştir. İçinde İDO İdare Merkezi de bulunan 7.000 m2 terminal binası yapılmıştır. Balık halinde, balıkçı gemileri için üç iskele inşa edilmiştir. **Betimlemesi:** Şehir içi trafik yoğunluğunun azaltılması için kara trafiğini denizlere kaydırmanın önemine dikkat çekilmiştir. Yenikapı mevki Deniz Otobüsleri ağının merkezi konumuna geldiği belirtilmiştir (İBB., 1997c, cilt: 1, 136-141).

Yedikule Ayvansaray Arasının Yeşillendirilmesi

 Yedikule – Ayvansaray arasındaki alan (İBB., 1997c, cilt: 2, 99).	**Yer:** Yedikule Ayvansaray arasındaki alan **M2:** 7 km uzunluğunda, 400.000 m2'lik alan düzenlenmiştir. **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** 38.000 m2'lik yürüme ve gezinti yolları, 4 adet 100 tonluk su deposu, 4 adet artezyen su kuyusu ve 4 bölgede çocuk oyun alanları, Yedikule'de 80 araçlık açık otopark, WC ve tüm güzergahta otomatik sulama sistemi, aydınlatma direkleri ve çimen ekimi yapılmıştır (İBB., 1997c, cilt: 2, 99). **Betimlemesi:**

Şekil A.1 : 1994 – 1998 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Fevzipaşa Caddesi Düzenleme İnşaatı

 Fevzipaşa Caddesi (İBB., 1998, 70).	**Yer:** Fevzipaşa Caddesi **M2:** 87.000 m2'lik alanda çalışma yapılmıştır, caddenin uzunluğu 3.000m'dir (1997c, cilt: 2, 24). **Mülkiyet:** **Bütçesi:** Maliyeti: 500.000.000.000 TL'dir. **Yüklenici:** **Süreç:** 1997–1998 yıllarında gerçekleşmiştir. **Niteliği:** Bordürler değişmiş, Refüjler korkulukla çevrelenmiştir. "Caddenin tarihsel dokusunun muhafazası için" beton olan bazı duvarların doğal taş olan andezitle kaplandığı belirtilmiştir (İBB., 1998, 70). Cadde üzerindeki parklar elden geçilmiş, fıskiyeler korunmuş, yoğun trafiği olan cadde üzerinde dinlenme mekanları değerlendirilmiştir (İBB., 1997c, cilt: 2, 24). **Betimlemesi:**

Gedikpaşa Otoparkı

 Recep Tayyip Erdoğan Gedikpaşa Otoparkı'nın açılışını yaparken (İBB., 1998, 75).	**Yer:** **M2:** 16.200 m2'lik alan üzerinde 2.800 m2 inşaat alanına yapılmıştır. **Mülkiyet:** **Bütçesi:** 1998 yılı birim fiyatıyla 1 trilyon 180 milyar liraya mal olmuştur. **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** 10 katlıdır, 2 asansörü vardır. 650 araç kapasitelidir (İBB., 1998, 75). **Betimlemesi:** "Katlı otopark ile esnafın yüzü güldü" şeklinde betimlenmiştir (İBB., 1997c, cilt: 1, 153).

Arpaemini Bezm-i Alem Gureba Katlı Otoparkı

 Arpaemini Bezm-i Alem Gureba Katlı Otoparkı inşaatı (İBB., 1998, 75).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** 350.000.000.000 TL. (İBB., 1997a, 23). **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Otopark 500 araç kapasitelidir. Otoparkın içinde çarşı inşa edilmesi planlanmıştır (İBB., 1998, 75). **Betimlemesi:**

Şekil A.1 (devam): 1994 – 1998 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Kara Surları Çevre Düzenlemesi

 Karasurları ve yakın çevresi (İBB., 2003d, 130–131).	**Yer:** Ayvansaray'dan Yedikule'ye uzanan alan **M2:** 400.000 m2 alanda **Mülkiyet:** **Bütçe:** Keşif bedeli 530 milyardır. **Yüklenici:** **Süreç:** Çalışmalara 1996 yılında başlanmıştır. **Niteliği:** Yüklenici firma, Karasu İnşaat Ltd. Şti.'dir. Çevre düzenleme işi surların restorasyon çalışmaları ile beraber yürütülmüştür. Surların onarılmasının ardından çevrelerine çim ve diğer bitkiler ekilmiş; yürüme yolları; dinleme alanları ve aydınlatmalar yapılmıştır. Sur hendeğinde birikmiş olan pis su boşaltılıp çim ve diğer bitkiler ekilmiştir (İBB., 1997b, 80). **Betimlemesi:**

İstanbul Ticaret Odası ile Unkapanı Köprüsü Arası Park ve Rıhtım Düzenlemesi

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçesi:** İki projenin de keşif bedelleri ayrı ayrı 9.982.000.0000 TL'dir. **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Alan iki ayrı proje olarak ele alınmıştır. 1. İstanbul Ticaret Odası ile Unkapanı Köprüsü Arası Park ve Rıhtım Düzenleme İnşaatı 2. İstanbul Ticaret Odası ile Unkapanı Köprüsü Arası Elektrik Aydınlatma İnşaatı (İBB.,1997a, 20). **Betimlemesi:**

Aksaray Metro İstasyonu Muratpaşa Cami Arası Yaya Alt Geçidi

 Yaya alt geçidi (İBB., 1997c, cilt: 2, 18).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçesi:** 96.600.000.000 TL.'dir. (İBB., 1997d, 60) **Yüklenici:** **Süreç:** Proje tamamlanmıştır. **Projenin Niteliği:** **Betimlemesi:**

Kumkapı Balık Hali Yaya Üst Geçidi

	Yer: Kumkapı Sahil Yolu üzerindedir (İBB., 1997c, cilt: 2, 18). **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** 50.000.000.000 TL. (İBB.,1997a, 23) **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:**

Şekil A.1 (devam): 1994 – 1998 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Katlı Otoparklar

	Yer: 1. Gureba Hastanesi'ndeki Katlı Otopark 2. İMÇ Blokları'ndaki Katlı Otopark 3. Yerebatan'daki Katlı Otopark 4. Saraç İshak'taki Katlı Otopark (İBB., 1997d, 99). **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:**

Şehzadebaşı Parkı

	Yer: Eminönü Belediyesi sınırları içindeydi. **M2:** 8.000 m2 **Mülkiyet:** **Bütçe:** 10 milyar **Yüklenici:** **Süreç:** 1996 yılında tamamlanmıştır (İBB., 1997d, 118). **Niteliği:** **Betimlemesi:**

Mihrimar Sultan Medresesi

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Eski Eserler Şefliği'nce tahsis işlemi biten medrese onarılarak, Türk Sanatlarını canlandırmak ve öğretmek amacıyla hizmet vermektedir (Fatih Belediyesi, 1997, 16). **Betimlemesi:**

Zembilli Ali Efendi Sibyan Mektebi

 Zembilli Ali Efendi Sibyan Mektebi (Fatih Belediyesi, 1997, 16).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Fatih Belediyesi ve Türk Eğitim Gönüllüleri Vakfı'nın işbirliği ile yapı Bilgisayarlı Eğitim Merkezi olarak hizmet vermeye başlamıştır (Fatih Belediyesi, 1997, 16). **Betimlemesi:**

Şekil A.1 (devam): 1994 – 1998 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Molla Zeyrek Cami'nin Yanındaki Tesis

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** Projenin uygulanmasına başlanmıştır. **Niteliği:** Dispanser, kafeterya ve otoparktan oluşan bir proje hazırlanmıştır (Fatih Belediyesi, 1997, 16). **Betimlemesi:**

İskenderpaşa Daimi Pazar Yeri

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** Fatih Belediyesi tarafından hazırlanan çarşı projesi Anıtlar Kurulu tarafından onaylanmıştır (Fatih Belediyesi, 1997, 16). **Niteliği:** **Betimlemesi:**

Yalı Mahallesi Fuar Alanı

	Yer: **M2:** 21.000 m2'dir. **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** Proje, Anıtlar Kurulu tarafından onaylanmıştır. **Niteliği:** Proje, Fatih Belediyesi düğün salonu, nikah salonu, dershane, otopark ve dükkanları içermektedir (Fatih Belediyesi, 1997, 16). **Betimlemesi:**

Su Satış İstasyonu, Büfe ve Esekapı Parkı Düzenlemesi

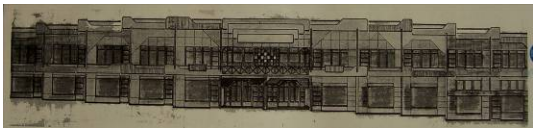
 Ahşap büfe (Fatih Belediyesi, 1997, 69).	**Yer:** Davutpaşa Mahallesi, Yapağı Sokak (Fatih Belediyesi, 1997, 69) **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:**

Şekil A.1 (devam): 1994 – 1998 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

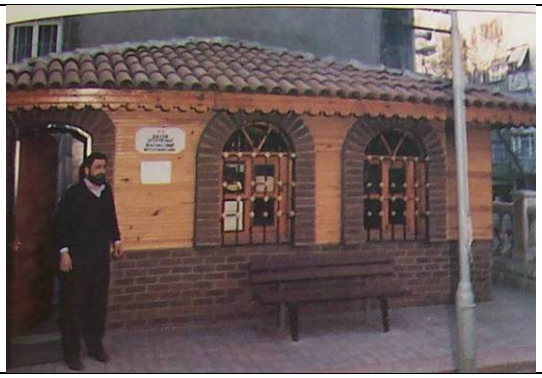
Belgratkapı Spor Tesisleri

 Belgratkapı Spor Tesisi tribün altı inşaatı (Fatih Belediyesi, 1997, 86).	**Yer:** Hacı Hamza Mahallesi, Hacı Hamza Mektebi Sokak'tadır. **M2:** 1.300 kişilik tribün; 705 m2 soyunma, duş, WC, lokal; 520 m2 çamaşır yıkama fabrikasından oluşmaktadır. **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** 1997 yılında hizmete açılması planlanmıştır. **Niteliği:** Tribün ve tribün altında lokal, soyunma birimleri, duşlar ile çamaşır yıkama fabrikası inşaatı yapılması planlanmıştır. Çamaşır yıkama fabrikasının belediyeye gelir getirmesi ön görülmüştür (Fatih Belediyesi, 1997, 86). **Betimlemesi:**

Mimar Sinan Spor Tesisleri

 Mimar Sinan Spor Tesisi tribün altı pasaj, süpermarket ve duş, lokal'in cephesi (Fatih Belediyesi, 1997, 86).	**Yer:** Neslişah Mahallesi **M2:** 65/90 futbol sahası, 1.250 kişilik tribün; 782 m2 pasaj; 585 m2 süpermarket; spor, duş, soyunmalar ve bedensel engelliler lokalinden oluşmaktadır. **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** 1997 yılında hizmete açılması planlanmıştır. **Niteliği:** Proje spor tesisleri, futbol sahası, tribün, tribün altı, soyunma, duş, pasaj ve süpermarketten oluşmaktadır (Fatih Belediyesi, 1997, 86). **Betimlemesi:**

Muhtarlık Binaları

 (Tümü aynı nitelikte yapılmış olan) Muhtarlık binalarından birinin cephesi (Fatih Belediyesi, 1997, 87).	**Yer:** Muhtarlık binaları yenilenen mahalleler şunlardır: 1. Müftüali Mahallesi 2. Hüsambey Mahallesi 3. Hacıhüseyinağa Mahallesi 4. Davutpaşa Mahallesi **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** 1996 yılında gerçekleştirilmiştir. **Niteliği:** **Betimlemesi:** "1996 yılında, 4 muhtarımız kendine özgü estetiğe sahip hizmet binalarına kavuştular" (Fatih Belediyesi, 1997, 87).

Şekil A.1 (devam): 1994 – 1998 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

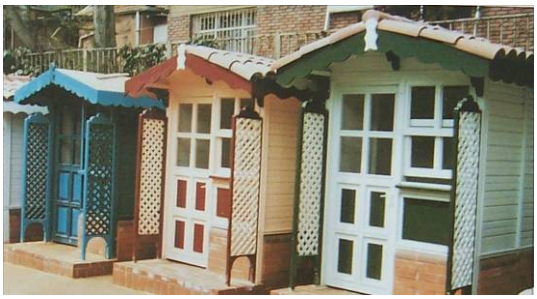
Yeni Atölyeler, Garaj, Açık Kapalı Depo, Bürolar, Lokal Hizmet Binası

 Proje alanı (Fatih Belediyesi, 1997, 88).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** Yapılar belediye tarafından kullanılacaktır (Fatih Belediyesi, 1997, 88). **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:**

Düşkünler Evi ve Sağlık Merkezi

 Düşkünler evi ve sağlık merkezi (Fatih Belediyesi, 1997, 89).	**Yer:** Hacı Evhaddin Mahallesi, Hacı Evhad Caddesi'ndedir. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Düşkünler evi 46 yataklı olacaktır. Zemin ve birinci kat Sağlık Ocağı olarak kullanılacaktır (Fatih Belediyesi, 1997, 89). **Betimlemesi:**

Kariye Ahşap Mini Dükkanlar

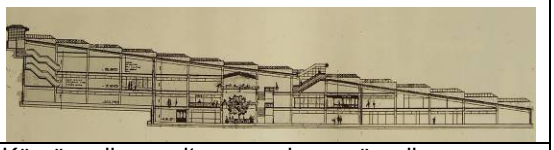
 Ahşap dükkanlar (Fatih Belediyesi, 1997, 95).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Dükkanlarda turistik hediyelik eşyalar satılacaktır. **Betimlemesi:** "Kariye çevre düzenlemesi içinde, bölgenin tarihi Türk evleri estetiğine uygun dizaynda projelendirilen ahşap ağırlıklı mini dükkanlar, belediyemize ait marangoz atölyesinde üretildi" (Fatih Belediyesi, 1997, 95).

Beyazıtağa Mahallesi, Kaleiçi Parkı

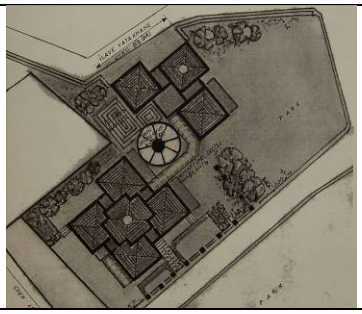
 Beyazıtağa Mahallesi, Kaleiçi Parkı vaziyet planı (Fatih Belediyesi, 1997, 110).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Park düzenlemesi yapılıp sulama sistemi yerleştirilecektir (Fatih Belediyesi, 1997, 110). **Betimlemesi:**

Şekil A.1 (devam): 1994 – 1998 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

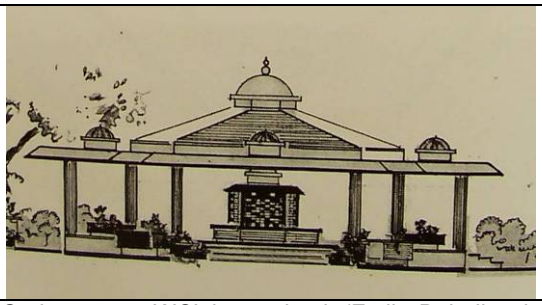
Köprü Yol; Yol Altı Dükkanlar ve Kreş İnşaatı

 Köprü yolların altına yapılması önerilen yapının boyuna kesiti (Fatih Belediyesi, 1997, 111–112).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** **Proje Bütçesi:** **Yüklenici:** İhale edilmiştir (Fatih Belediyesi, 1997, 111). **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:**

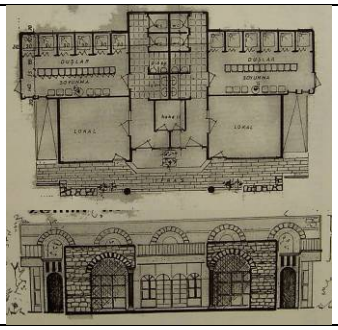
Kreş İlave Yatakhane Yerleşim Planı

 Kreşin vaziyet planı (Fatih Belediyesi, 1997, 113)	**Yer:** Hatice Sultan Mahallesi **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Kreşe ilave bina yapılacaktır (Fatih Belediyesi, 1997, 113). **Betimlemesi:**

Şadırvan

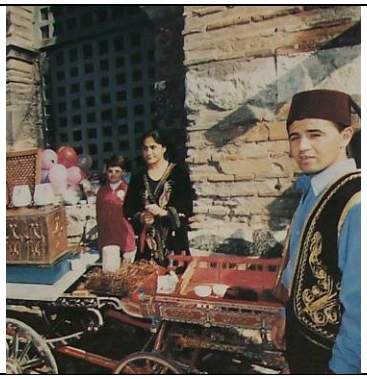
 Şadırvan ve WC'nin cephesi (Fatih Belediyesi, 1997, 114).	**Yer:** Balat, Karabaş Mahallesi **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Şadırvan ve WC projesidir (Fatih Belediyesi, 1997, 114). **Betimlemesi:**

Tekfur Top Sahası Lokal, Duş

 Yapının plan ve görünüşü (Fatih Belediyesi, 1997, 115).	**Yer:** Tekfur Top Sahası için yapılması ön görülmüştür. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Lokal, duş ve WC'den oluşmaktadır (Fatih Belediyesi, 1997, 115). **Betimlemesi:**

Şekil A.1 (devam): 1994 – 1998 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Zeyrek, Fener, Balat Forumu ve Şenliği



Zeyrek'te gerçekleşen şenlik (Fatih Belediyesi, 1997, 178).

Yer: Forum, Zeyrek'teki Molla Zeyrek Cami'nin bir bölümünde; şenlik caminin karşısındaki alanda gerçekleştirilmiştir.
M2:
Mülkiyet: Fatih Belediyesi düzenlemiştir.
Bütçe:
Yüklenici:
Süreç:
Niteliği: Bilim adamlarının katılımıyla forum düzenlemiş ardından açık alanda şenlik gerçekleştirilmiştir.
Betimlemesi: "Düzenlenen etkinlikte tarih yeniden yaşandı". "Eski Zeyrek Günleri yaşatılmaya çalışıldı" (Fatih Belediyesi, 1997, 177).

Malta Çarşısı ve Şekerci Han Projesi



Malta Çarşısı (Fatih Belediyesi, 1997, 179).

Yer:
M2:
Mülkiyet:
Bütçe:
Yüklenici:
Süreç:
Niteliği: Proje, Fatih Külliyesi Medreseleri projesi ile entegredir.
Çarşının sokaklarında alt yapı; yol kaplaması ve aydınlatma çalışmaları yapılmıştır. Bazı dükkanlar restore edilmiş; cepheleri düzenlenmiştir. Şekerci Han'ın aslına uygun restore edilip "kitap sarayı" olması ön görülmüştür (Fatih Belediyesi, 1997, 179).
Betimlemesi:

Seyitömer Sarnıcı Koruma Projesi – Fatih Eğitim Parkı



Fatih Eğitim Parkı olarak düzenlenen Seyitömer Sarnıcı (Fatih Belediyesi, 1997, 181).

Yer: Doğu Roma İmparatorluğu zamanında inşa edilen Makios Sarnıcı, Osmanlı Döneminde Altınmermer Sarnıcı ismini almıştır. Bir süre bostan olarak, sonra futbol sahası ve Pazar yeri olarak kullanılmıştır.
M2:
Mülkiyet: Çalışmalar, Fatih Belediyesi ve Türkiye Eğitim Gönüllüleri Vakfı işbirliği ile gerçekleşmiştir.
Bütçe:
Yüklenici:
Süreç:
Niteliği: Bilgisayarlı eğitim bölümü, elişi atölyeleri; park ve oyun alanları yapılmıştır (Fatih Belediyesi, 1997, 181).
Betimlemesi:

Şekil A.1 (devam): 1994 – 1998 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

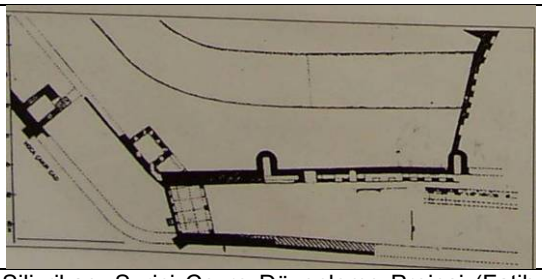
Sarmaşık Tekkesi

 Sarmaşık Tekkesi (Fatih Belediyesi, 1997, 185).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Aslına uygun olarak restore edilmesi ve sokak çocukları rehabilitasyon merkezi olması planlanmıştır. Bahçesine 50 m2 yemekhane, müştemilat vb. yapılması; Mihrimah Sultan Medresesi'nin restore edilerek bazı odaları eğitim ve öğretim için kullanılması planlanmıştır (Fatih Belediyesi, 1997, 185). **Betimlemesi:**

İvazefendi Cami Çevre Düzenlemesi

 İvazefendi Cami'nin yanındaki park (Fatih Belediyesi, 1997, 185).	**Yer:** Ayvansaray, Topludede'dir. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Yol kaplamaları ve park düzenlemeleri yapılmış; alandaki çeşme onarılmıştır. Topludede Mezarı ve çevresinin düzenlenmesi; parkın altındaki kapalı alanda halı dokuma atölyesinin kurulması, Mimar Sinan Üniversitesi Halı Eğitim Bölümü'nün buraya taşınması; satın alınan iki sivil mimarlık örneğinin kültür merkezi haline getirilmesi; sadece beden duvarları ayakta kalan Rufa-i Tekkesi'nin onarılması planlanmıştır (Fatih Belediyesi, 1997, 185). **Betimlemesi:**

Silivrikapı Suriçi Çevre Düzenleme Projeleri

 Silivrikapı Suriçi Çevre Düzenleme Projesi (Fatih Belediyesi, 1997, 186).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Surların onarılan bu bölümünün iç tarafındaki alanın rekreasyon alanı olarak düzenlenmesi düşünülmüştür (Fatih Belediyesi, 1997,186). **Betimlemesi:**

Şekil A.1 (devam): 1994 – 1998 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Samatya Meydanı Düzenleme Projesi

 Samatya Meydanı'ndan görünüm (Fatih Belediyesi, 1997, 187).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Meydan ve yakın çevresindeki yolların alt yapı ve yol kaplamalarının düzenlenmesi; meydan ve çevresindeki yollardaki binaların cephe restorasyonlarının yapılması; meydanın turistik alışveriş, restoran ve kafetaryaların bulunduğu bir bölge haline getirilmesi planlanmıştır (Fatih Belediyesi, 1997, 187). **Betimlemesi:**

Kariye Cami Çevre Düzenleme Projesi

 Kariye Cami ve yakın çevresi (Fatih Belediyesi, 1997, 187).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:** "Çevrenin tarihi özelliğine göre düzenlenmesi, turistik alışveriş mekanları ve kafeler yapılması planlanmaktadır" (Fatih Belediyesi, 1997,187).

Kadem-i Şerif Tekkesi

 Kadem-i Şerif Tekkesi (Fatih Belediyesi, 1997, 188).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Restorasyonunun tamamlanmasından sonra hukuksal konularda danışma merkezi haline getirilmesi planlanmıştır (Fatih Belediyesi, 1997, 188). **Betimlemesi:**

Şekil A.1 (devam): 1994 – 1998 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Küçükmustafapaşa Restorasyon Okulu



Küçükmustafapaşa Restorasyon Okulu olarak kullanılacak yapı (Fatih Belediyesi, 1997, 188).

Yer: Küçük Mustafapaşa'dadır.
M2:
Mülkiyet:
Bütçe:
Yüklenici:
Süreç:
Niteliği: Fener – Balat Projesi ile entegredir. Doğu Roma Dönemi ait bir konut Mimar Sinan Üniversitesi'ne tahsis edilmiştir. Projenin amacı, restorasyon eğitiminin şehir merkezinde verilmesidir. Kullanılmayan eski eserlerin restore edilerek öğrenciler için apart yurt haline getirilebileceği belirtilmiştir (Fatih Belediyesi, 1997, 188).
Betimlemesi:

Karagümrük Meydanı Düzenleme Projesi



Karagümrük Meydanı'nda yer alan Migros (Fatih Belediyesi, 1997, 189).

Yer: Karagümrük
M2:
Mülkiyet:
Bütçe:
Yüklenici:
Süreç:
Niteliği:
Betimlemesi: "Karagümrükte bulunan bu alanda, Migros tarafından açılan bu mağaza, çevre halkının alışveriş merkezi haline geliştir" (Fatih Belediyesi,1997, 189).

Uzunyusuf Park Alanı Düzenlemesi



Uzunyusuf Parkı (Fatih Belediyesi, 1997, 189).

Yer: Uzunyusuf Mahallesi'ndedir.
M2:
Mülkiyet:
Bütçe:
Yüklenici:
Süreç:
Niteliği: Park olarak düzenlenmiş alana, bir semt konağı inşa edilmiştir (Fatih Belediyesi, 1997, 189).
Betimlemesi:

Şekil A.1 (devam): 1994 – 1998 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Çarşamba Çukurbostan Düzenleme Projesi

 Çarşamba Çukurbostan'ın düzenlenmesi (Fatih Belediyesi, 1997, 190).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:** "Çukurbostan'ın eski halinin canlandırılması, ahşap evlerden meydana gelen bir mahalle oluşturulması ve Eğitim Merkezi haline getirilmesi planlanmış olup Mimar Sinan Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi'nin inşası düşünülmektedir" (Fatih Belediyesi, 1997, 190).

Fatih Külliyesi Akdeniz ve Karadeniz Medreseleri

 Fatih Külliyesi'nin medreseleri (Fatih Belediyesi, 1997, 190).	**Yer:** Fatih Külliyesi medreselerinin Haliç tarafındakiler Karadeniz, Marmara tarafındakiler Akdeniz Medreseleri olarak adlandırılmaktadır. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Burada Osmanlı ve Türk Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü'nün kurulması düşünülmektedir. Bu proje Malta Projesi ile entegre olarak yürütülecektir (Fatih Belediyesi, 1997, 16). **Betimlemesi:**

Vatan Caddesi Aşevi Projesi

 Vatan Caddesi'nde aşevi yapılacak alan (Fatih Belediyesi, 1997, 191).	**Yer:** Fatma Sultan Mahallesi Kahalbağı Sokak ve Şehhülislam Sokak'tadır. **M2:** 200 – 250 m2 **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** İhtiyacı olanlara yemek dağıtılması için yapılacaktır. Arazinin bulunduğu sokaklar arasında kot farkı olduğundan bina kademeli ve betonarme olacaktır. **Betimlemesi:** Cephesinin çevre binalara uyumlu olacağı belirtilmiştir (Fatih Belediyesi, 1997, 191).

Şekil A.1 (devam): 1994 – 1998 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Mevlanakapı Eğitim Uygulama Okulu

 Mevlanakapı Eğitim Uygulama Okulu (Fatih Belediyesi, 1997, 191).	**Yer:** Veledikarabaş Mahallesi, Hacı Evliya Cami Sokak'tadır. **M2:** Zemin ve bir normal kattan oluşmaktadır. **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Okulda gerçekleşen onarımlar sonucu 60 öğrenciye eğitim verebilecek duruma getirilmiştir (Fatih Belediyesi, 1997, 191). **Betimlemesi:**

Rekreasyon Alanı Düzenlemeleri

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** Fatih Belediyesi Park ve Bahçeler Müdürlüğü'nün çalışmasıdır. **Proje Bütçesi:** **Yüklenici Firma:** **Süreç:** **Niteliği:** 1. Uzun Yusuf Mahallesi Semt Konağı ve Rekreasyon Alan Yapımı 2. Hoca Üveyz Mahallesi Koyunbaba Parkı Yapımı 3. Hoca Üveyz Mahallesi Koca Sinan Parkı Yapımı 4. Molla Aşkın Mahallesi Molla Aşkın Parkı Yapımı 5. Kariye Mahallesi Kariye Parkı Yapımı 6. Hobyar Mahallesi Muhtarlık Binası ve Cerrahpaşa Parkı Yapımı 7. Ereğli Mahallesi Küçük Saray Meydanı Trafik Eğitim Pisti Yapımı 8. Mevlanakapı Özürlüler Okulu Çevre Düzenlemesi 9. Marmara Sahil Şeridi Kasap İlyas Mahallesi Gayret Parkı Yapımı 10. İmrahor Mahallesi İmrahor Parkı Yapımı 11. İmrahor Mahallesi Dinlence Alanı Düzenlemesi 12. Müftü Ali Mahallesi Haliç Caddesi Çocuk Oyun Alanı Yapımı ve Muhtarlık Binası Çevre Düzenlemesi (Fatih Belediyesi, 1997, 130–131). **Betimlemesi:**

Şekil A.1 (devam): 1994 – 1998 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Spor Alanı Yatırımları

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** Fatih Belediyesi Park ve Bahçeler Müdürlüğü'nün çalışmasıdır. **Bütçesi:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** 1. Uzun Yusuf Mahallesi Uzun Yusuf Basketbol Sahası Yapımı 2. İmrahor Mahallesi Basketbol Sahası Yapımı 3. Derviş Ali Mahallesi Kurtağa Çeşmesi Sok. Basketbol Sahası Yapımı 4. Molla Aşkın Mahallesi Basketbol Sahası Yapımı (Fatih Belediyesi, 1997, 130–131). **Betimlemesi:**

Park ve Çocuk Oyun Alanı Yapımı

	Yer: 1. Yalı Mahallesi Yalı Parkı Yapımı 2. Yalı Mahallesi Katip Çelebi Sokak Çocuk Oyun Alanı Yapımı 3. Koca Dede Mahallesi Çarşamba Parkı Yapımı 4. Koca Dede Mahallesi Koca Dede Muhtarlık Binası, Basketbol Sahası ve Çocuk Oyun Alanı Yapımı 5. Gureba Hüseyin Ağa Mahallesi Aksaray Meydanı Şehitler Anıtı, Şehit Aileleri Evi ve Çevre Düzenlemesi 6. Hacı Evhaddin Mahallesi Huzurevi Rekreasyon Alanı Projesi **M2:** **Mülkiyet:** Fatih Belediyesi Park ve Bahçeler Müdürlüğü'nün çalışmasıdır (Fatih Belediyesi, 1997,130–131). **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:**
	Niteliği: **Betimlemesi:**

Hacı Evhaddin Mahallesi Park Bahçeler Müdürlüğü Hizmet Binası İnşaatı

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** Fatih Belediyesi Park ve Bahçeler Müdürlüğü'nün çalışmasıdır (Fatih Belediyesi, 1997, 130–131). **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:**
	Niteliği: **Betimlemesi:**

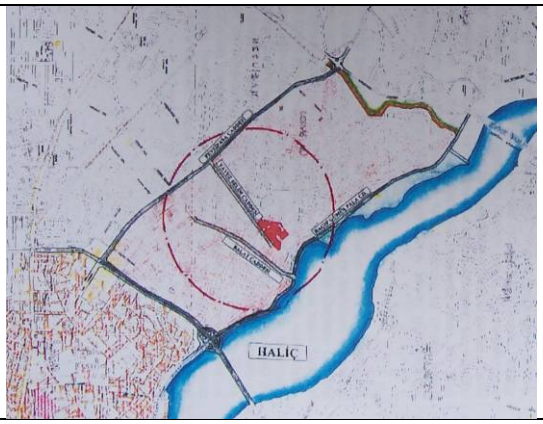
Şekil A.1 (devam): 1994 – 1998 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Kamu Kuruluşlarına Yapılan Yardımlar (Basketbol Sahası Yapımı)

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** Fatih Belediyesi Park ve Bahçeler Müdürlüğü'nün çalışmasıdır. **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** 1. Oruç Gazi İlköğretim Okulu'na Basketbol Alanı Yapımı 2. Gelenbevi Lisesi'ne Basketbol Alanı Yapımı 3. Atik Ali İlkokulu'na Basketbol Sahası Yapımı 4. Yedikule Lisesi'ne Basketbol Sahası Yapımı 5. Ahmet Rasim Lisesi'ne Basketbol Sahası Yapımı (Fatih Belediyesi, 1997, 130–131). **Betimlemesi:**

Şekil A.1 (devam): 1994 – 1998 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Yavuz Selim Külliyeleri ve Fevzi Paşa Caddesi ile Haliç Arası Kentsel Tasarım Projesi



Fatih, Yavuz Selim Külliyeleri ve Fevzi Paşa Caddesi ile Haliç Arası Kentsel Tasarım Projesi (İBB., 2003e).

Yer:
M2:
Mülkiyet: ***İstanbul'un Fethi'nin 550 Yılı projelerindendir*** (İBB., 2003c, 50).
Bütçe:
Yüklenici:
Süreç:
Niteliği: Fatih ve Yavuz Selim Külliyeleri'nin odak noktası oluşturdukları bölgede, arazi ve mevcut tarihi doku nedeniyle taşıt ve yaya ulaşımındaki çözümsüzlükleri gidermek amaçlanmaktadır.
Bunun için gerekli ulaşım etütlerinin yapılması ve koruma ağırlıklı kentsel tasarım projeleri hazırlanacaktır (İBB., 2003e, 73).
Betimlemesi:

Beyazıt Meydanı Kentsel Tasarım Projesi



Beyazıt Meydanı Kentsel Tasarım Projesi (İBB., 2003e).



Proje maketi (İBB., 1999, 148).

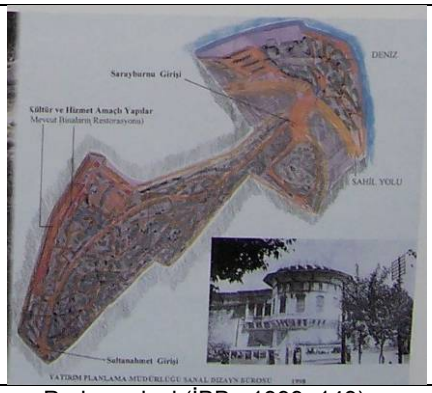
Yer:
M2:
Mülkiyet: ***İstanbul'un Fethi'nin 550 Yılı projelerindendir*** (İBB., 2003c, 85, 87)
Bütçe:
Yüklenici:
Süreç:
Niteliği: Projenin amacı alanın tarihi önemini korumak ve kentteki konumunun gerektirdiği ihtiyaçlara uyumunu sağlamaktır.
Projenin amacı meydanın şehirle işlevsel ve mekansal bağını incelemek; meydan ve çevresindeki işlevleri irdelemek; yaya ve trafik bağlantısını irdelemek ve gerekli yeni bağlantıları önermek; tarihi çevre özelliklerini ve meydana kimlik veren anıtları vurgulayarak, arkeolojik buluntu olasılıklarını göz önünde bulundurarak meydanın mimari ve kentsel tasarımını yapmak; meydanın bir bütün olarak algılanmasını destekleyecek yeni bina ve yer döşemelerini düzenlemek; tarihi imajı yeniden oluşturmak için havuzu yeniden inşa etmek; yeşil alan düzenlemeleri, açık alan oturma elemanları, su oyunları ve kahveler ile sosyo-kültürel çekiciliği olan ve şehir yaşamı ile entegre olan açık alanlar planlamaktır.
Betimlemesi: Beyazıt Meydanı şehrin çok önemli bir ekonomik, sosyal ve kültürel odak noktası olduğu için proje sadece bölge için değil bütün kentin ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınması için gereklidir (İBB., 2003e, 86–87).

Şekil A.2: 1998 – 2004 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Gülhane Parkı Yeni Düzenleme Projesi



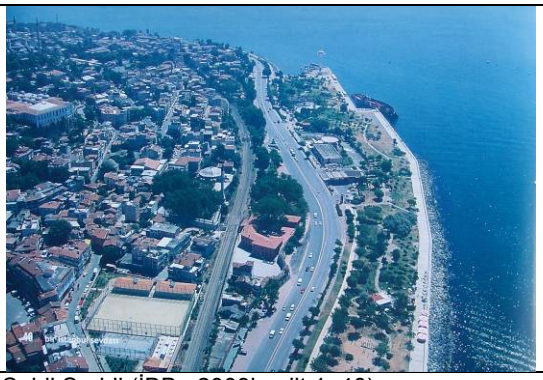
Gülhane Parkı'nın planı (İBB., 2003e).



Gülhane Parkı projesi (İBB., 1999, 149).

Yer:
M2: Park yaklaşık 160.000 m2'dir (İBB., 2003e, 88–89).
Mülkiyet: ***İstanbul'un Fethi'nin 550 Yılı projelerindendir*** (İBB., 2003c, 85)
Proje Bütçesi: Gülhane Parkı Yeni Düzenleme I. Etap İnşaatı projesinin 2000 yılı birim fiyatlarına göre ihale bedeli 1.638.000.000.000 TL'dir .
Yüklenici:
Süreç:
Niteliği: Tarihi eserlerin restore edilmesi ve yeniden işlevlendirilmesi düşünülmüştür.
Sahil yolu mevcut yol kotunun altına alınarak parkın Sarayburnu ile yaya bağlantısı kurulacaktır.
Giriş kapıları; giriş meydanları; istendiğinde sahne olabilen serbest kürsü; kültür-sanat, eğlence-ticaret merkezi servis yolları ve otoparklar; çocuk bahçeleri ve oyun alanları, yaya köprüleri, kentsel mobilyalar, kır kahvesi ve seraların yapılması düşünülmüştür.
Betimlemesi: Gülhane Parkı'nın tarihsel kimliği ile bağdaşır biçimde korumaya değer yapılarla birlikte kentsel park olarak yeniden değerlendirilmesi ve yeni bir düzenleme yapılması kesinlikle gereklidir denilmektedir (İBB., 2003e, 88–89).

Eminönü Sahili



Sahil Şeridi (İBB., 2003b, cilt:1, 40).

Yer:
M2:
Mülkiyet:
Bütçe:
Yüklenici:
Süreç:
Niteliği:
Betimlemesi: "Eminönü sahili, Eminönü halkının rahat edebileceği, spor ve yürüyüş yapabileceği, dinlenebileceği bir alan haline getiriliyor. Ayrıca Şehzade Parkı yenilenecek ve su oyun sistemi yapılarak Eminönülülerin daha rahat ve güzel bir parka sahip olmaları sağlanacak" (İBB., 2003b, cilt:1, 40).

Şekil A.2 (devam): 1998 – 2004 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Topkapı Şehir Parkı

 Topkapı Şehir Parkı'ndaki fıskiyeli havuz (İBB., 2003b, cilt:1, 43).	**Yer:** **M2:** 334.000 m2 (İBB., 2003b, cilt:1, 43). **Mülkiyet:** ***İstanbul'un Fethi'nin 550 Yılı projelerindendir*** (İBB., 2003c, 90–91). **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Bölgedeki otobüs garajı kaldırılmıştır. Alanda Fetih Müzesi, sahaflar çarşısı, kütüphane, havuzlar, oturma ve tören alanları ve Osmanlı evlerinin bulunduğu bir Osmanlı Köyü kurulması planlanmıştır. Parkta ayrıca çocuk oyun alanları, 10.000 m2 büyüklüğünde deniz akvaryumu ve yer altı / yerüstü katlı otoparkları yer alacaktır. **Betimlemesi:** "… aslına uygun restore edilen külliyelerden helikopter pistine, kültür merkezlerinden yeşil alanlara, botanik bahçelerinden yürüyüş parkurlarına kadar birçok birim bulunacak. Topkapı Şehir Parkı düzenlemesinin hizmete girmesiyle şehrin ana girişi olan bölgenin tarihi dokusu korunarak sosyal etkinlik alanları oluşturulacak". Topkapı Şehir Parkı'ndaki Osmanlı Köyü: "Osmanlı Köyü, Osmanlı mimarisi ile geçmişe yolculuk yaptıracak". 24 evin 13'ü ahşap, 11'i de doğal taş kaplama olacaktır. "Taş kaplama binalarda, pencere ve kapı çerçeveleri, köşeler, alınlar ve saçaklar doğal taş figürlerle süsleniyor. Ahşap kaplama binalarda ise, Osmanlı mimarisinde 'eli böğründe' diye adlandırılan ahşap süslemeler bulunuyor. Türk el sanatlarının icra edilip sergileneceği bu evlerden bir kısmı ressamlara ayrılacak. Böylece ressamlar bu mekanı ziyaret eden turistlerden isteyenlerin resimlerini yapabilecekler" (İBB., 2003b, cilt:1, 43).

Fatih'e 3 Yeni Park

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** İBB. yapmıştır. **Bütçesi:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** • Fatih Parkı, • Mermerkule Parkı • Vakıf Gureba Fatih Parkı'dır (İBB., 2003b, cilt:1, 43). **Betimlemesi:**

Şekil A.2 (devam): 1998 – 2004 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Cemal Meriç Görme Özürlüler Parkı



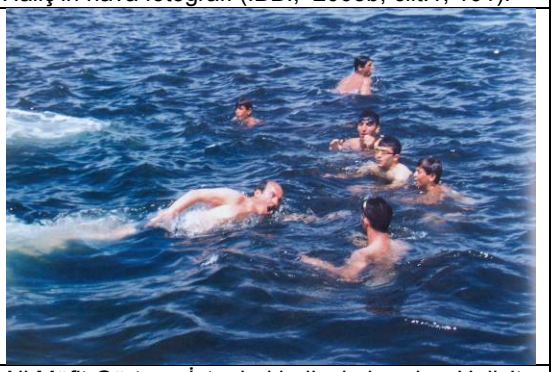
Cemal Meriç Görme Özürlüler Parkı (İBB., 2003b, cilt:1, 44).

Yer: Balat'tadır.
M2: 7.000 m2'dir.
Mülkiyet:
Bütçesi:
Yüklenici:
Süreç:
Niteliği: Tamamı kokulu bitkilerden oluşan parkın zemini de görme özürlülerin dolaşabilecekleri şekilde yapılmıştır.
Görme özürlüler parktaki bitkileri kokularından ve Braille Alfabesiyle isimlerinin kabartma olarak yazıldığı levhalardan tanıyabilmektedirler. Parkta yürüyüş, dinlenme alanları ve bir de amfitiyatro bulunmaktadır (İBB., 2003b, cilt:1, 44).
Betimlemesi:

Haliç Çevre Koruma Projesi



Haliç'in hava fotoğrafı (İBB., 2003b, cilt:1, 101).



Ali Müfit Gürtuna İstanbul halkıyla beraber Haliç'te yüzerken (İBB., 2003b, cilt:1, 100).

Yer:
M2:
Mülkiyet:
Bütçe: Keşif bedeli 15 Milyon $ + 585 Milyar TL'dir. Fıskiye için keşif bedeli 190 Milyar TL'dir.
Yüklenici: Çalışmalar Gülermak ve S.M.D. İş Ortaklığı tarafından gerçekleştirilmiştir. Fıskiyeyi yapan Adım İnşaat Yat. ve Tic. Aş.'dir (İBB., 1997b, 127, 133).
Süreç: 1997'de başlamıştır.
Niteliği: Etüt ve proje; tarama; atıksu kuşaklama kolektörleri ve tesislerinin inşası; çevre düzenleme; turizm, kültür, sanat ve rekreasyon vadisi olarak tanzimi şeklinde beş aşamada gerçekleştirilmiştir.
Haliç'teki çamur, tarama gemilerinin pompaları ile Haliç'in 7km uzaklıktaki çamur barajında depolanmıştır. Haliç'e akan Kağıthane, Alibey ve Küçükköy Dereleri islah edilmiştir. Haliç'e akan atıksuların toplanarak arıtma tesislerine, oradan da denizin dip akıntısına verilmiştir.
Su sirkülasyonunu hızlandırmak için, Galata Köprüsü ile Unkapanı Köprüsü arasına 1997 yılında sahilden 80 m uzaklıkta "Altınboynuz Fıskiyesi" yapılmıştır. Dünyada deniz içinde ve deniz suyuyla çalışan üçüncü büyük fıskiyedir.
2000 yılından beri Haliç çevresindeki bütün tesisler Haliç'i kirletmemeleri için denetlenmektedir (İBB., 2003b, cilt:1, 92-98).
Betimlemesi:

Şekil A.2 (devam): 1998 – 2004 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Haliç'in Kültür ve Spor Merkezi Olması

 Haliç Extrame Powerboats Şampiyonası (İBB., 2003b, cilt:1, 102-103).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Konser, sergi, Mini Golf Turnuvası, Beach Volley Turnuvası, Extrame Powerboats Şampiyonası (,Başkan Gürtuna'dan Haliç'te İlk Kulaç), Su Kayağı ve Wake Board Yarışları, Kürek Yarışmaları, Balık Tutma Yarışması ve Haliç Bisiklet Festivali gibi etkinliklerdir. **Betimlemesi:** "Geçmiş dönemlerde kurtarılamayacak denen ve hatta içi doldurularak park haline getirilmesi teklif edilen Haliç, İBB.'nin yürüttüğü çalışmalarla 'Yaşayan Haliç' haline getirildi. Sadece temizlenmekle kalmayan Haliç, kültür ve sporun yeni adresi oldu" (İBB., 2003b, cilt:1, 102).

"Evimiz İstanbul Kadar Güzel"

 Ali Müfit Gürtuna "Evimiz İstanbul Kadar Güzel" kampanyası kapsamında bir binanın cephesini boyarken (İBB., 2003b, cilt:1, 106-107).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul'un Fethi'nin 550 Yılı projelerindendir*** (İBB., 2003c, 50). Proje İBB.'ne aittir. **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:** İlçe belediyeleri ile işbirliği yapan İBB. binaların boya ve bakımlarının yanı sıra, cephelerdeki klima ve tabela gibi görüntü kirliliği oluşturan her ayrıntıyı düzene sokuyor. Üsküdar ve Fatih ilçelerinden başlayarak Beyoğlu ilçesiyle devam eden proje kapsamında 25 adet ana arter ile 10 adet cadde yeniden düzenleniyor (İBB., 2003b, cilt:1, 107).

Nuruosmaniye Caddesi'nin Yayalaştırılması

 Nuruosmaiye Caddesi (İBB., 2003b, cilt:1, 109).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul'un Fethi'nin 550 Yılı projelerindendir*** (İBB., 2003c, 86). **Bütçe:** 1.722.000.000.000 TL (İBB., 2001, 134) **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Yayalaştırılan caddenin zemin kaplamaları değiştirilmiş; yağmur suyu kanalları islah edilmiş; aydınlatma elemanları, bariyerler, ağaç dibi ızgaraları, tanıtım panoları, çöp kutuları ve oturma elemanları gibi kent mobilyaları yerleştirilmiştir. **Betimlemesi:** "Nuruosmaniye Caddesi Gezinti ve Alışveriş Cenneti Oldu". "Bölgenin tarihi dokusu gözetilerek yapılan çalışmalar sonucunda, hem turistler için hem de İstanbullular için daha rahat bir gezinti ve alışveriş imkanı sunan Nuruosmaniye Caddesi'nde turizm ve ticaret daha da canlandı" (İBB., 2003b, cilt:1, 109).

Şekil A.2 (devam): 1998 – 2004 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

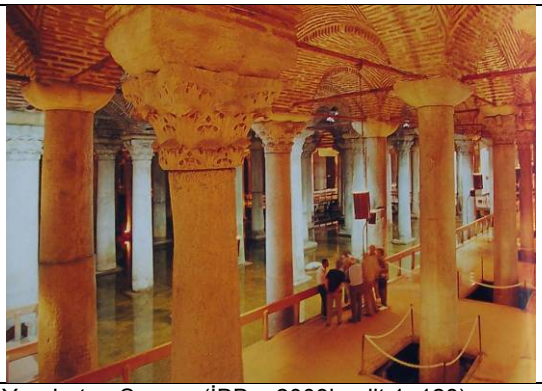
Sirkeci ve Sultanahmet Meydanları'nda Yeni Düzenleme



İnşaat çalışmalarında Ali Müfit Gürtuna (İBB., 2003b, cilt:1, 117).

Yer:
M2:
Mülkiyet: ***İstanbul'un Fethi'nin 550 Yılı projelerindendir*** (İBB., 2003c, 87)
Bütçesi:
Yüklenici:
Süreç:
Niteliği:
Betimlemesi:
"Tarihi dokusu ve yapıları ile turistlerin ilgi odağı olan ve İstanbulluların buluşma noktası haline gelen meydanlar, İBB.'nin yürüttüğü özel projeler ile yeniden kimliklerine kavuşuyorlar. Hergün kalabalık insan kitlelerini ağırlayan kent meydanları yeniden yapılanma, periodik ve özel temizlik faaliyetleri ile İstanbul'un 'modern kent' kavramı ile örtüşmesini sağlayacak" (İBB., 2003b, cilt:1, 113).
"İBB.'nin kent yaşamında önemli bir yer tutan ve dünyada birçok örnekleri bulunan modern meydanlar kazandırma çalışmalarını Eminönü, Sirkeci ve Sultanahmet Meydanları'nda da gerçekleştiriyor. Düzenlemenin bitmesiyle birlikte söz konusu bu meydanlar daha modern hale getirilecekler" (İBB., 2003b, cilt:1, 117).

Yerebatan Sarnıcı Etkinlikleri



Yerebatan Sarnıcı (İBB., 2003b, cilt:1, 128).

Yer:
M2: Sarnıç 9.800 m2'dir.
Mülkiyet:
Bütçe:
Yüklenici:
Süreç:
Niteliği: Sarnıç 1987 yılında İBB. tarafından restore edilip ziyarete açılmıştır.
Turistlerin gezilebildiği sarnıçta, yaz konserleri, mini konserler ve 'şiir akşamı' programı gerçekleştirilmektedir (İBB., 2003b, cilt:1, 128).
Betimlemesi:

Topkapı Katlı Kavşağı

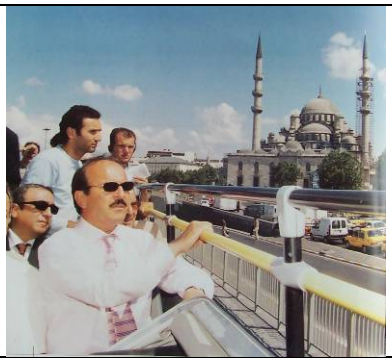


Topkapı Katlı Kavşağı (İBB., 2003b, cilt:1, 176).

Yer:
M2: 6 şeritten oluşan 30 m genişliğindeki kavşak 21.000 m2 kapalı, 19.000m2 açık alana sahiptir.
Mülkiyet:
Bütçe:
Yüklenici:
Süreç: Kavşak 1999 yılında hizmete açılmıştır.
Niteliği:, Millet Caddesi, Vatan Caddesi, sahil yolu ve Edirnekapı bağlantı düzenlemeleriyle Topkapı Kavşağı kesintisiz hale getirilmiştir.
Betimlemesi: "Türkiye'nin en büyük katlı kavşağı Topkapı'ya" (İBB., 2003b, cilt:1, 176).

Şekil A.2 (devam): 1998 – 2004 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Turistik Amaçlı Otobüs Hattı: “Turistik Hat Projesi”

 Ali Müfit Gürtuna “Turistik Hat Projesi” kapsamında Tarihi Yarımada’yı gezerken (İBB., 2003b, cilt:1, 212).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** Turistik Hat Projesi’ni İETT başlatmıştır. **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Sultanahmet Meydanı’ndan başlayarak Tarihi Yarımada’nın tarihi ve turistik eserlerini izleyerek, Boğaziçi’ne varan ring sefer olarak planlanmıştır. Gezinin rehberlik hizmeti dahili yayın sistemiyle 8 dilde verilmektedir. **Betimlemesi:** “İETT’nin belirlediği hat üzerinde gezi amaçlı özel üretilen çift katlı araçlarla verilen bu hizmet İstanbul’un kültür ve gezi hayatına renkli pencereler açtı” (İBB., 2003b, cilt:1, 213).

İETT Otobüsleriyle Tarih, Kültür Ve Doğa Yolculuğu: “İETT ile Gezelim Görelim”

 Gezi amaçlı kullanılan İETT Otobüsü (İBB., 2003b, cilt:1, 213).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** İBB., İETT Genel Müdürlüğü yaz ayları boyunca İstanbul’un tarihi ve turistik yerlerine gezi programları hazırlamıştır. Bedensel özürlü yolcular için özel günler tespit edilmiştir. **Betimlemesi:** İstanbul’un üç bölgesini kapsayan programlarla, tarihi, kültürel ve doğal güzellikler en rahat ve ekonomik şekilde gezildi (İBB., 2003b, cilt:1, 213).

İETT Edirnekapı Garajı

	Yer: Eyüp, Topçular Mahallesi’ndedir. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** Keşif bedeli 1995 birim fiyatları ile 115.191.204.488 TL’dir. **Yüklenici:** İhale edilmiştir. **Süreç:** %70’i tamamlanmış tesis 1998 yılında hizmete açılmıştır (İBB., 1997c, cilt: 3, 54). 2000 yılında tümüyle tamamlanmıştır. **Niteliği:** 258 otobüsün günlük bakımı yapılmaktadır. **Betimlemesi:** Otobüslerin ilk seferlere başlama ve son seferlerinden dönmeleri sırasında ortaya çıkan “ölü km” sarfiyatını azaltmak için yapılmıştır (İBB., 2003b, cilt:1, 214).

Şekil A.2 (devam): 1998 – 2004 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

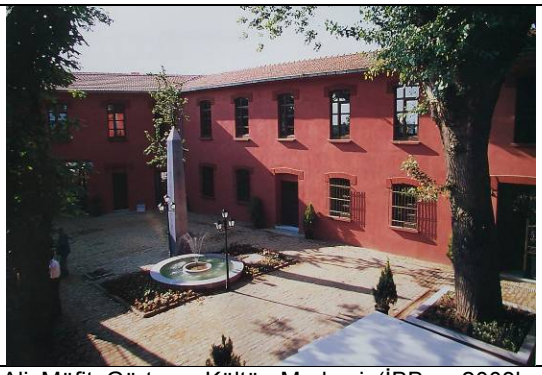
Sahil Otoparkları

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:** İBB. düzenlemeleriyle "İstanbul sahillerini şehrin ortasındaki bir vaha haline getiriyor. Yıllardır yeşile ve güzelliğe hasret kalan İstanbulluların yoğun ilgisini çeken Anadolu ve Avrupa yakasındaki sahillere çok sayıda küçük otopark yapan İBB., günün stresinden uzaklaşmak için sahillere koşan İstanbulluların otopark sıkıntısının önüne geçti" (İBB., 2003b, cilt:1, 221).

Afet Müdahale Merkezleri

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** AKOM, afet durumunda anında müdahale edebilmek için ilçelerde Afet Müdahale Merkezleri oluşturmuştur. Bu ilçeler: Avcılar, Bahçelievler, Beşiktaş, Beykoz, Fatih, Küçükçekmece, Sarıyer, Şişli ve Ümraniye'dir (İBB., 2003b, cilt:2, 46). **Betimlemesi:**

"Eski Fransız Hapishanesi'nin, Ali Müfit Gürtuna Kültür Merkezi Olması

 Ali Müfit Gürtuna Kültür Merkezi (İBB., 2003b, cilt:2, 131).	**Yer:** Küçükayasofya Mahallesi'ndedir. **M2:** **Mülkiyet:** Binayı İBB. restore etmiştir. **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Fransızlar tarafından hapishane olarak yapılan ve daha sonra belediyeye devredilerek bir süre hizmet binası olarak kullanılan, zaman içinde yıpranarak metruk hale gelen yapı, isim ve kimlik değiştirerek kültür ve sanata ev sahipliği yapmaya başlamıştır (İBB., 2003b, cilt:2, 131). **Betimlemesi:**

Şekil A.2 (devam): 1998 – 2004 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Zübeyde Hanım Tiyatrosu

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** 271 koltuk kapasitelidir. Tiyatroda ağırlıklı olarak Karagöz, Meddah ve Ortaoyunu gibi seyirlik oyunlar oynanmaktadır (İBB., 2003b, cilt:2, 134). **Betimlemesi:**

Sahil Yolundaki Spor Yapma İmkanlarının Arttırılması

 Sahil Yolu'nun çevresindeki rekreasyon alanına eklenen spor aletleri (İBB., 2003b, cilt:2, 160).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** İBB. gerçekleştirmiştir. **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:** "İBB. Eminönü sahil şeridinde yeni düzenlemeler yaptı ve sahili spor yapmaya elverişli hale getirdi. Yapılan düzenleme çalışmaları sayesinde, Eminönü sahiline estetik bir görünüm kazandırılırken, sporseverlere yeni bir mekan kazandırıldı" (İBB., 2003b, cilt:2, 160).

"İstanbullular Artık Denize Giriyor"

 Yeşil ile gösterilen yerler denize girilebilen, kırmızı ile gösterilen yerler ise girilemeyen yerler (İBB., 2003a, 87).	**Yer:** Ahırkapı'da denize girilebilmektedir. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:** "İstanbullular İBB.'nin gerçekleştirdiği çevre yatırımları sayesinde denizle yeniden barıştı. İstanbul'un 52 yerinde deniz keyfi doyasıya yaşanmaya başlandı. Yalnızca bugünün değil yarının ihtiyaçlarını da planlayan İBB., çevre koruma projelerini hız kesmeden sürdürüyor" (İBB., 2003a, 86-87).

Langa Kamp ve Eğitim Tesisleri

	Yer: Yenikapı, Yalı Mahallesi'ndedir (İBB. Web Sitesi). **M2:** **Mülkiyet:** İBB. gerçekleştirmiştir. **Bütçe:** **Yüklenici:** **Niteliği:** Langa Kamp ve Eğitim Tesisleri halı sahalar, kondisyon, koşu alanları, sauna ve dinlenme salonları içermektedir. Tesisi, Büyükşehir Belediyesi Spor Kulübü ve çevre kulüpler kullanmaktadır (İBB., 2003b, cilt:2, 160; İBB., 2003a, 269). **Betimlemesi:**

Şekil A.2 (devam): 1998 – 2004 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Balat Spor Tesisleri

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** 1998 yılından beri hizmet vermektedir (İBB., 2003a, 267). **Niteliği:** **Betimlemesi:**

Katlı Otoparklar

	Yer: 1. Süleymaniye Mahallesi, Cemil Birsel Caddesi'ndedir. 2. Arpa Emini Mahallesi, Çapa Tıp Fakültesi'ndedir. **M2:** 1.250 m^2 ve 2.500 m^2 **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** 250 ve 400 araçlıktırlar (İBB., 2002, 60-61) **Betimlemesi:**

Çocuk Trafik Eğitim Parkları

	Yer: 1. Şehzadebaşı ve 2. Balat'tadır. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Çocukların güvenli olarak trafik eğitimi alması için İstanbul genelinde 3 çocuk trafik eğitim parkı hayata geçirilmiştir. Bunlardan iki tanesi Tarihi Yarımada'dadır (İBB., 2001, 67). **Betimlemesi:**

Kentsel Tasarım Cephe Rehabilitasyon ve Meydan Düzenleme Projeleri

Sultanahmet Meydanı ile Alemdar Caddesi Projesi

	Yer: Sultanahmet Meydanı ve (üzerinden tramvay hattı geçen) Alemdar Caddesi **M2:** **Mülkiyet:** **Niteliği:** Kentsel Tasarım Cephe Rehabilitasyon ve Meydan Düzenleme Projeleri'ndendir. **Betimlemesi:** "Bu proje meydanın tarihi, arkeolojik özelliklerinin korunarak yoğun turizm aktivitesinin ve ulaşım bağlantılarının değerlendirilerek kentsel kalitenin arttırılması ve meydana cephesi olan adalarla, Alemdar Caddesi siluetinde estetik, görsel açıdan yapılacak kentsel düzenlemeleri içerecektir" (İBB., 2002, 175).

Şekil A.2 (devam): 1998 – 2004 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Ordu Caddesi ile Yakın Çevresi (Aksaray – Sultanahmet Meydanları Arası) Düzenleme ve Rehabilitasyonu

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Kentsel Tasarım Cephe Rehabilitasyon ve Meydan Düzenleme Projeleri'ndendir. Taşıt yolları, yaya kaldırımları, tramvay hattı geçişi ve refüjler yenilenecektir. Duraklar, yaya geçişişleri, toplu ulaşım ve taksi durakları, kent mobilyaları ve bitkilendirme için tasarım ilkeleri geliştirilmiştir. **Betimlemesi:** Yaya ve taşıt trafiğinin yoğun olduğu bölgede, kent estetiğine ve ulaşımına katkıda bulunarak tarihi kent dokusunun koruması ve iyileştirilmesine yönelik düzenlemelerin yapılması hedeflenmiştir (İBB., 2002, 176).

Topkapı Kaleiçi Meydanı ile Yakın Çevresi Düzenleme ve Rehabilitasyonu

	Yer: Topkapı Kaleiçi Meydanı, (Vatan ve Millet Caddeleri ile bağlanan) Topkapı ve Sulukule Caddeleri ile sınırlanmıştır. **M2:** Alanı 85.000 m2 ve toplam güzergah uzunluğu 1.060 m'dir. **Mülkiyet:** ***İstanbul'un Fethi'nin 550 Yılı projelerindendir*** (İBB., 2003c, 87) **Bütçe:** **Niteliği:** Kentsel Tasarım Cephe Rehabilitasyon ve Meydan Düzenleme Projeleri'ndendir. Meydanı Vatan ve Millet Caddelerine bağlayan aksları düzenlemek, otobüs durağı ve kötü yapıların alandan kaldırılması ile Topkapı Şehir Parkı Projesi ile bütünleşen bir kent dokusunun oluşturulması amaçlanmıştır. **Betimlemesi:** Projenin amacı, mekanın tarihsel değer ve öneminin güçlü bir şekilde vurgulanması, bölgeye kimlik, imaj ve prestij kazandırılması, alan ve yakın çevresinin ulaşım ve fiziksel çevre kalitesinin arttırılmasıdır (İBB., 2002, 177).

Yenikapı- Zeytinburnu Arası Sahil Yolu Rehabilitasyonu

	Yer: Protokol yoludur. **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul'un Fethi'nin 550 Yılı projelerindendir*** (İBB., 2003c, 39). **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Kentsel Tasarım Cephe Rehabilitasyon ve Meydan Düzenleme Projeleri'ndendir. **Betimlemesi:** Sahil yolunda gerekli bakım, onarım ve düzenleme çalışmalarının yapılması, görüntü kirliliğine neden olan etkenlerin ortadan kaldırılması, park imkanlarının arttırılması hedeflenmiştir (İBB., 2002, 177).

Şekil A.2 (devam): 1998 – 2004 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Eminönü, Sarayburnu – Unkapanı Arası Sahil Koridoru ve Yakın Çevresi Ulaşım Rehabilitasyon, İmaj ve Peyzaj Düzenlemesi

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Kentsel Tasarım Cephe Rehabilitasyon ve Meydan Düzenleme Projeleri'ndendir. Ulaşım sorununu çözmek için sahil yolunda Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü'nce yapılan kavşaklar da dahil olmak üzere farklı alternatiflerin araştırılması ile alanın yeniden ele alınması düşünülmüştür (İBB., 2002, 178). **Betimlemesi:**

Beşiktaş - Yenikapı Arası Sahil Yolu Rehabilitasyonu

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Kentsel Tasarım Cephe Rehabilitasyon ve Meydan Düzenleme Projeleri'ndendir. **Betimlemesi:** Kennedy Caddesi'nin Sarayburnu, Ahırkapı, Çatladıkapı, Cankurtaran, Kadırga, Kumkapı ve Yenikapı bölgeleri ile etkileşim içinde olmasından dolayı projenin önemine dikkat çekilmiştir (İBB., 2002, 178).

Millet Caddesi ile Yakın Çevresi Düzenleme ve Rehabilitasyon Projesi

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** ***<u>İstanbul'un Fethi'nin 550 Yılı projelerindendir</u>*** (İBB., 2003c, 50). **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Kentsel Tasarım Cephe Rehabilitasyon ve Meydan Düzenleme Projeleri'ndendir. Projede taksi ve ilave otobüs cepleri önerilmiş, mevcut alt ve üst geçitlerin rehabilitasyonu yapılmış, peyzaj düzenlemesi yapılmış ve kent mobilyaları düşünülmüştür. (İBB., 2001, 176–177). **Betimlemesi:** "Eski bir geçmişi olan ve prestij caddesi olarak kabul edilen Millet Caddesi, daha çok ulaşım ve kentsel tasarım ağırlıklı bir proje olarak ele alınmıştır".

Şekil A.2 (devam): 1998 – 2004 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Vatan Caddesi Projesi (Vatan Caddesi ve Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Projesi)

	Yer: **M2:** Vatan Caddesi (Adnan Menderes Bulvarı) yaklaşık 3 km uzunluğundadır (İBB., Büyükşehir Belediyesi 2001 Yılı Faaliyet Raporu, 178). **Mülkiyet:** ***İstanbul'un Fethi'nin 550 Yılı projelerindendir*** (İBB., 2003c, 87). **Bütçesi:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Kentsel Tasarım Cephe Rehabilitasyon ve Meydan Düzenleme Projeleri'ndendir. **Betimlemesi:** "… Tarihi Yarımada'yı metropoliten ulaşım ağına bağlayan Vatan Caddesi ve yakın çevresinin mekansal ve fonksiyonel ilişkisinin organize edilmesi ve tespit edilen sorunlara çözüm önerilerinin getirilmesi amaçlanmıştır"(İBB., 2001, 178).

Otopark

	Yer: Hoca Gıyasettin Mahallesi, Süleymaniye Cami arkasındadır. **M2:** 4.000 m2 **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** 800 araçlıktır. Zeminaltı katlı otoparktır. İmar durumu, ticaret + yeşil alan olarak ifade edilmiştir (İBB., 2003a, 65).

Ahi Çelebi Cami Restorasyonu ve Çevre Düzenleme Projesi

 Ahi Celebi Cami (Url-5).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** İhaleye çıkarılmadığı için maliyet hesaplaması yapılmayan Ahi Çelebi Camii'nin restorasyonuna 2005 yılına kadar 1 milyon YTL'yi aşan masraf yapılmıştır. **Yüklenici:** **Süreç:** Yapının zemin kaymasını önlemek için 2000 yılında Vakıflar Genel Müdürlüğü ile Kerem İnşaat arasında sponsorluk anlaşması imzalandı. 360 adet 40 m boyunda kazık çakılarak kayma ve oturma durduruldu. Yapının restorasyonu için 2003 yılında başvuru yapıldı ve 2004'de onay çıktı. **Niteliği:** Yapının yıkılan minaresi dikilecek, dökülen süsleme ve hatları yenilenecek ve aslına uygun olarak onarılacaktır (Radikal, 2005, 13 Şubat). **Betimlemesi:**

Şekil A.2 (devam): 1998 – 2004 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Şehzade Külliyesi Sıbyan Mektebi Rölöve – Restorasyon Projesi

 Şehzade Külliyesi Sıbyan Mektebi (Url-6).	**Yer:** Şehzadebaşı'nda, Kalenderhane Mah. Dede Efendi Sokak'la İmaret Caddesi'nin birleştiği köşededir. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçesi:** **Yüklenici:** **Süreç:** Restorasyon çalışmaları 2001 yılında bitirilmiştir. **Niteliği:** **Betimlemesi:** İstanbul Üniversitesi Mezunları tarafından kullanılmaktadır (İBB., 2003d, 125).

Kirazhan Restitüsyon – Restorasyon – Yeniden Kullanım Projesi

 Kirazhan (Pekerler İnşaat, t.y.).	**Yer:** Eminönü'ndedir. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** Pekerler İnşaat Tic. ve San. Ltd. Şti. **Süreç:** **Niteliği:** Kuzeyinde (cadde tarafında) Haliç Surları'ndan kalma bir sur duvarı vardır. Zaman içinde birbirine bağlanarak, bir bütün oluşturan bu iki eser, bu restorasyon projelendirme çalışmasında birlikte ele alınmıştır (Pekerler İnşaat, t.y.). **Betimlemesi:**

Hanlar Bölgesi Rehabilitasyon Projesi

 Tarihi Yarımada'daki bir hanın günümüzdeki ve restorasyon sonrası olası durumu (İBB., t.y.).	**Yer:** 1. Büyük Çukur Han (Rüstem Paşa Mahallesi) 2. Kızıl Han (Rüstem Paşa Mahallesi) 3. Küçük Çukur Han (Rüstem Paşa Mahallesi) 4. Vezir Han (Molla Fenari Mahallesi) 5. Ali Paşa Han (Sarı Demir Mahallesi) olmak üzere 5 hanın rehabilitasyonu gerçekleşecektir. **M2:** 5 han 149 parselde, 14.662 m2 alanda yer almaktadır. **Mülkiyet:** **Bütçe:** Maliyetin %60'ının İl Özel İdaresi, geri kalan kısmını İBB. karşılayacaktır. Rölöve, restitüsyon, restorasyon ve mühendislik bedeli olarak toplam 2. 291. 982 YTL harcanacağı ön görülmüştür (İBB., t.y.). **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:** "Hanlar, kültür merkezleri haline dönüşecek" (İBB., 2000b, 25).

Şekil A.2 (devam): 1998 – 2004 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Bab-ı Ali Yeniden Canlandırma ve Çevre Düzenleme Projeleri

 Bab-ı Ali'nin giriş kapısı (Bâb-ı Âli).	**Yer:** Bâb-ı Âli, Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde Sadrazamlık binasına; daha geniş anlamıyla da Osmanlı hükümetine verilen isimdi. Cumhuriyet döneminde Babıali binası İstanbul ili Vilayet Konağına dönüştürüldü ve halen bu amaçla kullanılmaktadır (Bâb-ı Âli). **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:**

Bab-ı Humayun'un Tekrar Kazandırılması Projesi

 Bab-ı Humayun (Url-7).	**Yer:** Topkapı Sarayı'nın giriş kapısıdır. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:**

Kaybolan Kültürel Değerlerin Yeniden İhyası Projesi (İncili Köşk, Gülhane Kasrı, Şevkiye Kasrı, Sahil Sarayı, Topkapı Köşkü, Yalı Köşkü)

	Yer: **Tarihçe:** **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul'un Fethi'nin 550 Yılı projelerindendir*** (İBB., 2003c, 54). **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:**
	Niteliği: **Betimlemesi:**

Şekil A.2 (devam): 1998 – 2004 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Hadım Hasan Paşa Medresesi Restorasyon ve Kullanım Projesi

 Hadım Hasan Paşa Medresesi (Url-8).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** Mülkiyeti Vakıflar Genel Müdürlüğüne ait olan medrese, İl Özel İdaresinin kaynaklarıyla restore edilecektir. **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** Yapının rölöve, restitüsyon ve restorasyon projeleri 2007-2008 yıllarında hazırlanmış ve Koruma Kurulu'ndan onaylanmıştır. 2010 yılı sonunda restorasyon çalışmalarının tamamlanması planlanmaktadır. **Niteliği:** **Betimlemesi:** "… Fatih Belediye Başkanı Demir, aslına uygun restore edilen eserleri yaşatabilmek için, onlara yeni ve günümüzün ihtiyaçlarına göre yeni fonksiyonlar kazandırıldığını vurguladı" (Restorasyon Forum, 2010, 25 Şubat).

Talat Paşa Konağı

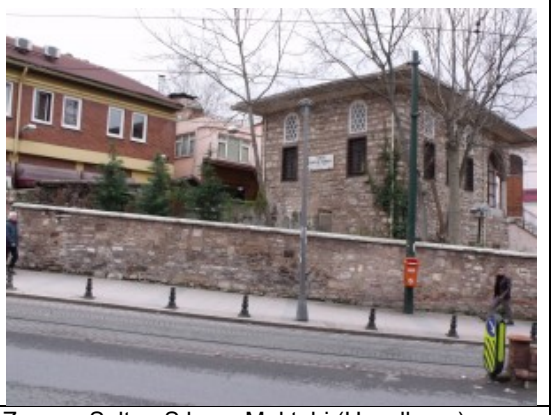
 Talat Paşa Konağı (Url-9).	**Yer:** **M2:** 584 m2 alana oturmaktadır. **Mülkiyet:** **Bütçe:** 30.6 Milyar keşif bedelidir. (1997 B.F. ile) (İBB., 1997b, 41). Restorasyon inşaatı 23.350.000.000 TL (İBB.,1997a, 21). **Yüklenici:** Pekerler İnşaat Tic. Ve San. Ltd. Şti. **Süreç:** Restorasyon çalışmaları 1996 yılında başlanmış ve bitirilmiştir. **Niteliği:** Zemin+3 kat ve yarım bodrum katı bulunan kagir bahçeli bir binadır. Yapı kat kirişleri çelik kuşaklamalar ile, döşemeler ahşap karkas çelik putrel takviyesi ile güçlendirilmiştir. Tüm tavan tezyinatı, duvar süslemeleri aslına uygun olarak tamamlanmıştır (İBB., 1997b, 41). **Betimlemesi:**

Kuyubaşı Emin Baba Tekkesi

 Kuyubaşı Emin Baba Tekkesi (Kanal Kültür).	**Yer:** Edirnekapı kabristanın içindedir. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** İBB. tarafından gerçekleştirilen çalışmada iç mekan bozularak odalara ayrılmış, dış mekan aslına benzetilerek restore edilmiştir (Kanal Kültür). **Niteliği:** **Betimlemesi:**

Şekil A.2 (devam): 1998 – 2004 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Zeynep Sultan Sıbyan Mektebi

 Zeynep Sultan Sıbyan Mektebi (Hayalleme).	**Yer:** Alemdar Caddesi'nde Gülhane Parkı'nın karşısındadır. Zeynep Sultan Cami'nin sıbyan mektebi olarak 1769 yılında yaptırılmıştır (Hayalleme). **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** Keşif bedeli 20 milyardır. **Yüklenici:** Pehlivanoğlu İnşaat **Süreç:** Restorasyon çalışmalarına 1996 yılında başlanıp 1997 yılında bitirilmiştir (İBB., 1997b, 44). **Niteliği:** Sıbyan mektebi 1970 yılında yanındaki medrese ile birlikte yanmış ve 1983 yılında İstanbul Vakıflar Başmüdürlüğü tarafından onarılmıştır. Şu an Türkiye Anıtlar Birliği tarafından kullanılmaktadır (Hayalleme). **Betimlemesi:**

Fetih Şenlikleri Spor Şöleni

 Fetih Haftası Karakuşak Güreşleri (İBB., 2000a, 168).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:** "Spor organizasyonları içinde, ülke çapında olması ile spor takviminde önemli bir yere sahip olan ve büyük katılımın sağlandığı Fetih Şenlikleri Spor Şöleni, her yıl büyük bir coşku ile gerçekleştirilmektedir". Spor Şöleni'ndeki birçok branştan farklı olarak atçılık ve güreş ata sporumuz olarak tanımlanmaktadır (İBB., 2000a, 168).

Edirnekapı Mezarlığı

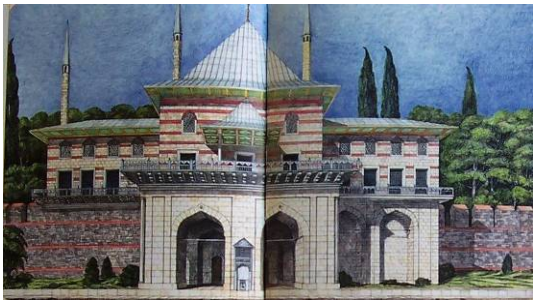
 Edirnekapı Mezarlığı'ndaki bir mezar taşı (İBB., 2003d, 116).	**Yer:** Surların hemen dışında yer almaktadır. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Mezarlığın çevre duvarının bir kısmı yıkılıp yeni yapılmış, bir kısmı da restore edilmiştir. **Betimlemesi:** "Edirnekapı Mezarlığı 500 yıllık tarihiyle bir açık hava müzesi gibidir" (İBB., 2003d, 115–116).

Şekil A.2 (devam): 1998 – 2004 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Sıbyan Mekteplerinin Restorasyonu

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Rölöve ve restorasyon çalışmaları Yatırım Programı'na alınmış yapılar: 1. Zeynep Sultan Sıbyan Mektebi Restorasyonu 2. Vefa'daki Recai Mehmet Efendi Sıbyan Mektebi 3. Üsküplü Yahya Efendi Sıbyan Mektebi 4. Katip Sinan Sıbyan Mektebi'dir 5. Mihrişah Valide Sultan Mektebi (İBB., 2003d, 125). **Betimlemesi:**

İncili Köşk Açık Hava Müzesi

 İncili Köşk'ün orijinal hali (İBB., 2003d, 170–171).	**Yer:** Topkapı Sarayı sahil köşklerinden biridir. 1863'deki yangın ve 1871 Rumeli demiryolu yapımı sırasında oldukça zarar görmüş yapının sadece zemin katı ayaktadır. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Yapının çevresinde arkeolojik kazı yapılması ve rekonstrüksiyonu yapılacak köşkün de bu açık hava müzesinin yönetim ve tanıtım birimi olarak kullanılması düşünülmüştür (İBB., 2003d, 171). **Betimlemesi:**

Millet Caddesi (Turgut Özal) Kızılelma Caddesi Yol Düzenlemesi ve Ortak Altyapı İnşaatı

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul'un Fethi'nin 550 Yılı projelerindendir.*** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:** Projenin bölgenin trafik sorununu çözeceği ön görülmüştür (İBB., 2003c, 39, 36).

Yenikapı Aktarma Merkezi ve Çevre Ulaşım Entegrasyon Etüt ve Avan Projesi

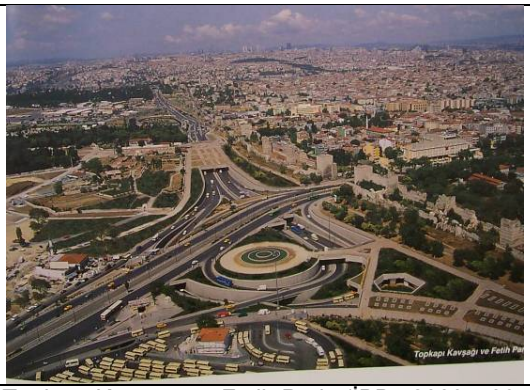
	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul'un Fethi'nin 550 Yılı projeleridir.*** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Ulaşım konsept projeleri içinde yer almaktadır (İBB., 2003c, 39, 46). **Betimlemesi:**

Şekil A.2 (devam): 1998 – 2004 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Kavşak Projeleri

	Yer: 1. Vatan Caddesi - Oğuzhan Caddesi Kavşak Etüt ve Avan Projesi 2. Eminönü Sirkeci Kavşağı ve Çevresi Etüt ve Avan Projesi 3. Eminönü İstanbul Ticaret Odası Önü Kavşak Etüt ve Avan Projesi 4. Sarayburnu Kavşağı Etüt ve Avan Projesi 5. Edirnekapı Kavşağı (İBB., 2003c, 39, 46-47). **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul'un Fethi'nin 550 Yılı projeleridir.*** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:**

İstanbul Büyük Trakya Otogarı Önü Kavşak Düzenleme ve Bağlantı Yolları İnşaatı

 Topkapı Kavşağı ve Fetih Parkı (İBB., 2003c, 39, 91).	**Yer:** **M2:** 4 şeritli 1.500 metrelik yolun yapılması **Mülkiyet:** ***İstanbul'un Fethi'nin 550 Yılı projelerindendir.*** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:** "Yol bittiğinde Otogar çevresi trafik sıkışıklığı çözülecek" (İBB., 2003c, 39, 47).

Depremde Hasar Gören İstanbul Kara ve Marmara Surlarının Duvar Kule ve Burçlarının Restorasyonu

 İstanbul Kara Surları (İBB., 2003c, 56–57).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul'un Fethi'nin 550 Yılı projelerindendir.*** **Bütçesi:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Projenin Niteliği:** 17 Ağustos 1999 depreminde yıkılan surların restorasyonu yapılmıştır (İBB., 2003c, 56). **Betimlemesi:**

Şekil A.2 (devam): 1998 – 2004 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Türk Bahçesi Kurulması

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul'un Fethi'nin 550 Yılı projelerindendir.*** **İlahe / Yarışma:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:** "Türklerin bir dönem dünya bahçe tasarımını etkilemiş, tarihi kimliğini yansıtan bahçe stili, Kazlıçeşme'de kurulacak olan Türk Bahçesi ile günümüze taşınacak" (İBB., 2003c, 83).

Parkların Güvenli Hale Getirilmesi için Motorize Ekiplerin Oluşturulması Projesi

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul'un Fethi'nin 550 Yılı projelerindendir.*** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:** Proje, trilyonlarca lira yatırım yapılan park ve yeşil alanlarımızın tahrip edilmesini önlemeyi hedefliyor (İBB., 2003c, 83).

Süleymaniye Çevre Düzenlemesi Yol ve Ortak Altyapı İnşaatı

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul'un Fethi'nin 550 Yılı projelerindendir.*** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:** Bölge düzenli ve fonksiyonel hale getirilecek (İBB., 2003c, 85).

Sirkeci-Beyazıt Cadde, Meydan ve Çevre Düzenlemesi

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul'un Fethi'nin 550 Yılı projelerindendir.*** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:** Turizm ve ticaret merkezi olan bölgenin daha sağlıklı ve modern bir görünüme kavuşturulması hedefleniyor (İBB., 2003c, 82).

Şekil A.2 (devam): 1998 – 2004 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Ayvansaray Mahallesi Canlandırma Amaçlı Yenileme Projesi



Ayvansaray'da bir sokak (Fatih Belediyesi, t.y.).



Ayvansaray'da yapılar (Fatih Belediyesi, t.y.).

Yer: Ayvansaray Mahallesi, kara ve haliç surlarının birleştiği yerdedir.
Alanda Doğu Roma ve Osmanlı Dönemlerinden kalan önemli yapılar bulunmaktadır (Blahernai Sarayı, vb.). Mahallede şu anda bakımsız durumda olan Osmanlı Dönemine ait sivil mimarlık örnekleri yer almaktadır.
M2: Avyansaray Mahallesi, 64 parselden oluşan ve içinde mezarlıkları da barındıran bir alandır.
Mülkiyet: Fatih Belediyesi gerçekleştirmektedir.
Yüklenici: Proje ihale ile birkaç şirkete verilmiştir. Şirketler çalışmalarını ayrı parseller üzerinde yürütmektedir.
Bütçe:
Süreç: Ayvansaray Mahallesi, 2005 yılında kentsel yenileme alanı ilan edilmiştir. Aynı yıl içinde yapıların mülkiyet durumları belirlenmiş, tescilli yapıların rölöveleri hazırlanmış, tüm yapıların değerleri tespit edilerek yenileme projesinin hazırlanması için ihale yapılmıştır.
Niteliği: Tescilli ahşap yapılar restore edilecek, niteliksiz yapıların yerine yeni yapılar yapılacaktır.
Betimlemesi: "Ayvansaray Mahallesi, Edirnekapı'dan Zeyrek'e uzanan, her biri dünya mirası niteliğine sahip tarihi eserleri içinde barındıran Ayvansaray Kültür ve Turizm güzergahının mihenk taşıdır".
"Tarihi Yarımadanın kimliğine uygun açık ve yeşil alan düzenlemeleri gerçekleştirilerek proje alanındaki kara surlarının erişilebilir duruma getirilmesi de amaçlanmıştır" (Fatih Belediyesi, t.y.).

Ayvansaray (Türk) Mahallesi Yenileme Projesi



Projenin zemin kat planı (Fatih Belediyesi, t.y.).



Yeni tasarlanan yapılardan cephe örnekleri (Fatih Belediyesi, t.y.).

Yer: Ayvansaray Mahallesi, kara ve haliç surlarının birleştiği yerdedir.
Bölgede kagir yapıların varlığına karşılık; çoğunluğu ahşap, avlulu, iki katlı sivil mimarlık örnekleri olan Türk evleridir.
M2:
Mülkiyet: Fatih Belediyesi gerçekleştirmektedir.
Bütçesi:
Yüklenici:
Süreç: Öncelikle tescilli binaların rölöveleri hazırlanmıştır. Bu veriler yeni yapıların tasarlanmasında kaynak olarak kullanılmıştır.
Niteliği: Ziyaretçilerin buraya gelme sebeplerini ve sürelerini uzatmak için konaklama, ticaret programlarına yer verilmiştir.
Betimlemesi: "Türk mimari ve kültürel kimliğinin korunması ve buranın uluslararası çerçevede sanatsal ve kültürel etkinliklerin yapıldığı Sultanahmet Turizm aksına alternatif bir turizm aksı haline getirilmesi amaçlanmıştır."
Fatih Belediyesi alanda bulanan tescilli yapıların korunacağını ve yapıların tasarımında da Türk Evi'nin modernize edileceğini belirtmektedir (Fatih Belediyesi, t.y.).

Şekil A.3 : 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Fener- Balat Mahalleleri Sahil Kesimi Yenileme Projesi



Fener Balat Mahalleleri Sahil Kesimi Yenileme Projesi (Url-10).

Yer: Proje, Haliç sahili kıyısındaki rekreasyon alanı ve alana cephesi olan yapıları kapsamaktadır.
M2: 29.353 m.2
Mülkiyet: Fatih Belediyesi gerçekleştirmektedir.
Bütçesi: İl Özel İdaresi'nden ödenek temin edilmiştir.
Yüklenici: Proje ihale edilmiştir.
Süreç:
Niteliği: Alandaki toplam yapı sayısı 297; bunların 181'i tescilli sivil mimarlık örneği, 34'ü de anıt eserdir.
Betimlemesi: "İmar planlarında koruma bölgesinde kalan bu alanda yer alan bakımsız ve hasar görmüş eserleri onarmak suretiyle Haliç'in tarihi ve kültürel önemine yakışır bir semt oluşturmak" (Fatih Belediyesi, t.y.).

Fener Balat Mahalleleri Rehabilitasyon Projesi



Proje alanındaki sivil mimarlık örnekleri (Fatih Belediyesi, t.y.).



Proje alanındaki sivil mimarlık örnekleri (Url-11).

Yer: Fener ve Balat Mahalleri Tarihi Yarımada'nın kuzeyinde Haliç'e kıyısı olan yerleşimlerdir.
İki mahallede de Osmanlı Dönemi'nde gayrimüslimler yaşamaktaydı.
M2:
Mülkiyet: Proje Avrupa Komisyonu ve Fatih Belediyesi tarafından gerçekleştirilmektedir.
Bütçe: AB fonundan yararlanılmıştır. UNESCO, fonunun alınmasında aracı olmuştur.
Yüklenici: 26 evin restorasyonu Pekerler İnşaat ve Sanayi Limited Şirketi gerçekleştirmiştir.
Süreç: Projeye 1996 yılında İstanbul'da yapılan Habitat II Konferansı'nda karar verilmiştir. Program Ocak 2003'te uygulamaya konulmuştur. 2004 yılında ihale açılmıştır. 26 evin restorasyonu 2005 yılında tamamlamıştır. (ICOMOS / UNESCO, 2006, 43).
Niteliği: Program kapsamında dört konuda çalışılmıştır. Bunlar belirlenecek konutların (yaklaşık 100), sahiplerinin rızası alındıktan sonra restore edilmesi; bölgede yaşayan kadın, çocuk ve gençlere yönelik bir sosyal merkez kurulması; tarihi Balat Çarşısı'nın fiziksel koşullarını iyileştirilerek, ekonomik gelişme için çekim merkezi haline getirilmesi ve katı atık yönetim stratejisi geliştirilerek bölge halkının çöplerin yeniden kullanımı konusunda duyarlılığını sağlanmasıdır.
Betimlemesi: Projenin gelişmesinde halkın katılımın önemli olduğu, bu yüzden toplantıların düzenlendiğini ev sahipleri ve kiracıların rızası alınarak projenin ilerlediği belirtilmiştir (Fatih Belediyesi, t.y.).

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

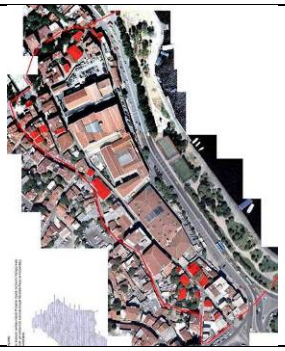
Kürkçübaşı Mahallesi (Bulgur Palas Çevresi) Yenileme Projesi



Bulgur Palas ve çevresi (Fatih Belediyesi, t.y.).

Yer: Proje, Yedikule Yenikapı Sahil Şeridi III. Etap (Yalı, Kasap İlyas, Çakırağa, Kürkçübaşı Mahalleleri) Yenileme Alanı olarak belirlenen, Marmaray'ın Yenikapı İstasyonu'nun hemen kuzeyindedir.
Tescilli Bulgur Palas'ın çevresindeki alandır.
M2: 16.760,012 m2 alan üzerinde uygulanacaktır. Proje 4 ada 67 parseli kapsamaktadır (Fatih Belediyesi, t.y.).
Mülkiyet: Fatih Belediyesi gerçekleştirmektedir.
Bütçe:
Yüklenici:
Süreç:
Niteliği:
Betimlemesi:

Küçük Mustafa Paşa ve Haraççı Kara Mehmet Mahalleleri Yenileme Projesi



Proje alanı (Fatih Belediyesi, t.y.).



Alandaki tescilli yapılar (Fatih Belediyesi, t.y.).

Yer: Küçük Mustafa Paşa ve Haraççı Kara Mehmet Mahalleleri, Atatürk Köprüsü'nün hemen kuzeyinde Haliç sahil şeridindedir.
Osmanlı Döneminde ticaretin merkezinde yer alan Unkapanı Bölgesi; 1884 yılında kurulan Cibali Tütün Fabrikası ile işçilerin yaşam alanı olmuştur. Günümüzde fabrika Kadir Has Üniversitesi'dir.
M2: Yenileme projesi 24 ada ve 193 parselde gerçekleşecektir. Alan 84.414,38 m2 dir.
Mülkiyet: Fatih Belediyesi gerçekleştirmektedir.
Proje alanının sahilde kalan büyük kısmı İBB.'ne; geri kalanı vakıf, İSKİ ve Fatih Belediyesi'ne aittir. Yerleşim alanın büyük kısmı şahıslara; geri kalanı vakıflara, Maliyeye ve Fatih Belediyesi'ne aittir.
Bütçesi:
Yüklenici:
Süreç: Proje alanı 2006 yılında Bakanlar Kurulu kararı ile II. Grup Yenileme Alanı ilan edilmiştir. Alanındaki yapıların rölöve, restitisyon, restorasyon projeleri anıtlar kurulunda onay aşamasındadır (Fatih Belediyesi, t.y.).
Niteliği:
Betimlemesi:

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Neslişah ve Hatice Sultan (Sulukule) Mahalleleri Yenileme Projesi



Yenileme projesi vaziyet planı (Fatih Belediyesi, t.y.).



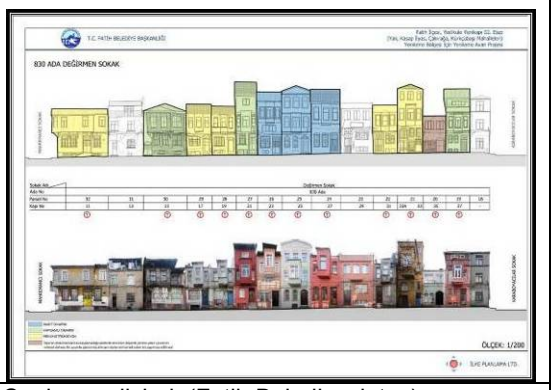
Sokaklardan görünüm (Fatih Belediyesi, t.y.).

Yer: Sulukule de olarak adlandırılan Neslişah ve Hatice Sultan Mahalleleri Vatan ve Fevzipaşa Caddeleri arasında kara surlarına bitişik alanda yer almaktadır.
Bölge Osmanlı Dönemi'nde üst ve orta tabakanın konut alanıydı. Romanlar zamanla alana yerleşmiş ve alan, eğlence merkezi olmuştur.
M2: Proje 46.091,19 m2 net alan üzerinde uygulanacaktır.
Yenileme alanı, 12 ada, 10 sokak ve 3 caddeden oluşmaktadır. 354 parselde 17'si sivil mimarlık örneği, 5'i anıt eser olan 22 tescilli eser yer almaktadır.
Mülkiyet: Proje Fatih Belediyesi, İBB. ve TOKİ tarafından ortak yürütülmektedir. 2005 yılındaimzalanan protokolle resmiyet kazanmıştır.
Bütçesi:
Yüklenici:
Süreç:
Niteliği: Müstakil mülkü (konut-işyeri) bulunan herkese aynı bölgeden birer müstakil mülk verilmesi; kiracıların TOKİ'nin İstanbul, Taşoluk'taki sosyal konutlarından konut elde edebilmeleri için düzenlemeler yapılmıştır.
Betimlemesi: "Proje tamamlandığında, surun kıyısında yer alan bölge, gerekli sosyal donatı alanlarına sahip, otoparklı, modern konutlarla, imar planı ve tarihi dokuyla uyumlu, ada ve sokak dokularının korunduğu yaşam alanlarına sahip olacaktır" (Fatih Belediyesi, t.y.).

Yedikule Yenikapı Sahil Şeridi III. Etap Yenileme Alanı



Öneri programlar (Fatih Belediyesi, t.y.).

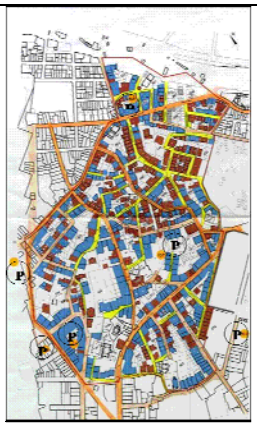


Cephe analizleri (Fatih Belediyesi, t.y.).

Yer: Yedikule Yenikapı Sahil Şeridi III. Etap Yenileme Alanı Yalı, Kasap İlyas, Çakırağa, Kürkçübaşı Mahalleleri'nin oluşturduğu alandır.
M2:
Mülkiyet: Proje Fatih Belediyesi'nindir.
Bütçesi:
Yüklenici: Fatih Belediyesi'nin ihalesini İlke Planlama kazanmıştır.
Süreç: Bölge 2006 yılında Bakanlar Kurulu Kararı ile yenileme alanı olarak ilan edilmiştir. ihaleyi kazanan İlke Planlama projeyi geliştirecektir.
2009 yılı içinde bilgilendirme toplantıları ve mülk sahipleri ile toplantılar gerçekleştirilmiştir. Mülk sahipleri parselleri hakkında seçtikleri fonksiyon ve katılım seçeneklerini Fatih Belediyesi'ne bildirmişlerdir.
Niteliği: Projenin üç hedefi vardır: Birincisi tescilli yapıların korunması; İkincisi yenileme alanının çevresinde ciddi yatırımlar gerçekleşeceğinden bölgede önemli değişiklikler olacağı ve bölge insanının en az ekonomik ve sosyal zarar göreceği bir projenin amaçlanması; üçüncüsü bölgenin gelecekte bir turizm ve ofis alanına dönüşeceğinin tahmin edildiği ve geleceği için gerekecek; otopark, güvenlik sistemi, yeşil alanlar gibi kentsel hizmetler ve alt yapının proje kapsamında oluşturulacağıdır (Fatih Belediyesi, t.y.).
Betimlemesi:

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Süleymaniye Bölgesi Yenileme Projesi



Vaziyet Planı (Fatih Belediyesi, t.y.).



Cephe çalışmaları: mevcut durum ve öneri (Fatih Belediyesi, t.y.).

Yer: Süleymaniye Semti adını Kanunu Sultan Süleyman'ın bölgeye yaptırdığı Süleymaniye Külliyesi'nden almıştır. Eski Saray'ı da (İstanbul Üniversitesi) içine alarak Haliç'e kadar ulaşan, Osmanlı dönemine ait külliye, medrese, cami ve ahşap sivil mimarlık örneklerini barındıran alandır.
M2:
Mülkiyet: Fatih Belediyesi ve KİPTAŞ'ın ortak projesidir.
Bütçe:
Yüklenici:
Süreç: 2006 yılında Bakanlar Kurulu Kararı ile yenileme alanı ilan edilmiştir.
Niteliği: Çalışmalar, yok olan kültür varlıklarının rekonstrüksiyonu (yeniden yapımı); mevcut kültür varlıklarının restorasyonu ve yeni bina projeleri şeklinde üç ana eksen üzerinde yürümektedir (Onur, 2008, 209 – 218).
Betimlemesi: Projenin amacı, İstanbul'un, 2010 Avrupa Kültür Başkenti seçilmesi ile birlikte İstanbul'u ve Fatih'i, tarihi ve kültürel değerlere sahip çıkan, hizmet sektörlerinin, ticari, turistik ve kültürel aktivitelerin bir arada bulunduğu bir kent olarak yeniden tanımlamak; ulusal ve uluslararası pozitif ve çekici bir kent etkisi yaratmak, her türlü afet ve risklere karşı mimari dokunun korunması ve yaşatılmasını sağlayacak, güvenilir, sürdürülebilir ve yaşanabilir kentsel yerleşme dokusu oluşturmak olarak tanımlanmıştır (Fatih Belediyesi, t.y.).

Beyazıtağa (Sur1), Ereğli Mahallesi Yenileme Projesi



Proje alanındaki yapılar (Fatih Belediyesi, t.y.).

Yer: Proje alanı, Millet Caddesi'nin kara surları ile birleştiği yerde, caddenin iki kenarıdır.
M2: 92.120 m2.
Proje alanı 120 adet yapı, 13 ada, 114 parselden oluşmaktadır. Alanda 89 hane yer almaktadır.
Mülkiyet: Proje Fatih Belediyesi'nindir.
Bütçesi:
Yüklenici:
Süreç:
Niteliği:
Betimlemesi: "kara surlarını içeren bu alanın tarihi dokusunu koruyarak yaşatılması ve yenilenerek hayata kazandırılması amacıyla yenileme alanı ilan edilmiştir" (Fatih Belediyesi, t.y.).

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Samatya Yenileme Projesi

 Samatya'da uygulanacak proje (Fatih Belediyesi, t.y.).	**Yer:** Alan, Yedikule Yenikapı Sahil Şeridi III. Etap (Yalı, Kasap İlyas, Çakırağa, Kürkçübaşı Mahalleleri) Yenileme Alanlarının hemen güneyinde, Marmaray Yenikapı İstasyonu'nun yanında Marmara sahilindedir. **M2:** **Mülkiyet:** Proje Fatih Belediyesi'nindir. **Bütçesi:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:** "proje alanının doğal, kültürel ve sosyal değerlerini koruyarak, kente kazandırmak; çağdaş, sağlıklı kent mekanları yaratmak ve kentlilerin mekanı kullanmasını sağlamak; bu mekanda yaşayan insanları koruyarak bölgede fiziksel yenileme oluşturmak"tır (Fatih Belediyesi, t.y.).

Fatih Kültür Merkezi ve Nikah Salonu (Ali Emiri Efendi Kültür Merkezi)

 Fatih Kültür Merkezi ve Nikah Salonu (Fatih Belediyesi, t.y.).	**Yer:** Akşemsettin Caddesi'ndedir. **M2:** Toplam 5600 m2'lik 2. ve 3. bodrum katları otopark; 1221 m2'lik 1.Bodrum kat ise cep, toplantı ve çok amaçlı salonlardan oluşmaktadır. **Mülkiyet:** Fatih Belediyesi'nindir. **Bütçe:** İhale bedeli 8.500.000 YTL'dir. **Yüklenici:** Merkezin yapımı İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Yapı İşleri Müdürlüğü tarafından gerçekleştirilmiştir. **Süreç:** Fatih Belediyesi 2004 yılında kültür merkezinin kurulmasıyla ilgili çalışmalara başlamıştır. Avan proje 4 Nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından aynı yıl onaylanmıştır. İhalesi 2006 yılında gerçekleşen ve yapımına da aynı yıl başlanan merkez 2009 yılı başından beri kullanılmaktadır. **Niteliği:** Kültür merkezi, kapalı otopark, cep sinemaları, nikah salonu, fuaye, restorandan oluşmaktadır **Betimlemesi:** Projenin amacı Fatih İlçesi'nde ihtiyaca yanıt verebilecek kapasiteye sahip bir kültür merkezinin bulunmamasıdır (Fatih Belediyesi, t.y.; Fatih Belediyesi, 2009a, 16).

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Fatih Belediyesi Hizmet Binası

 Fatih Belediyesi Hizmet Binası (Özçakı Arşivi).	**Yer:** Vatan Caddesi üzerindedir. **M2:** Kompleksin otopark olarak kullanılan 2. bodrum katı 16.524 m2, Şehir Tiyatrosu Reşat Nuri Sahnesi 35.000 m2, avlusu ise 800 m2'dir. **Mülkiyet:** Fatih Belediyesi **Proje Bütçesi:** 17.000.000 YTL **Yüklenici:** **Süreç:** Avan projesi, 4 Nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nu tarafından 2005 yılında onaylanmıştır. Yapımına 2006 yılında başlanmıştır. Hizmet binası 2008 yılında açılmıştır. Tiyatronun inşaatı ise sürmektedir. **Niteliği:** Üç bloktan oluşan kompleksin iki bloğu belediyenin hizmet binası, diğer bloğu ise Şehir Tiyatroları Reşat Nuri Sahnesi'dir. **Betimlemesi:** Fatih Belediyesi, ilçenin çeşitli yerlerine dağılmış 8 ayrı binada hizmet vermekteydi. Zaman ve kaynak israfını engellemek için tüm birimler aynı çatı altında toplanmıştır. Tiyatronun ile yapının hem gece hem de gündüz kullanılması amaçlanmıştır (Fatih Belediyesi, t.y.).

Fatih Spor Kompleksi

 Fatih Spor Kompleksi (Fatih Belediyesi, 2009a, 34).	**Yer:** Vatan Caddesi üzerindedir. **M2:** Toplam 22.000 m2 alan üzerine kuruldu**r.** **Mülkiyet:** ***İstanbul'un Fethi'nin 550 Yılı projelerindendir*** (İBB., 2003c, 99) **Proje Bütçesi:** 25.000.000 YTL **Yüklenici:** İBB. tarafından yapılmıştır. **Süreç:** Ocak 2006'da ihalesi yapılmıştır. İnşaatı tamamlanan yapı kullanıma açılmıştır. **Niteliği:** Fatih Spor Kompleksi 538 seyirci kapasiteli spor salonu, 682 seyirci kapasiteli olimpik yüzme havuzu, tenis, boks, halter, güreş, uzak doğu, aerobik, kondisyon, jimnastik sporları için salonlar, açık hava bölümleri (halı saha, tenis kortu, basket ve voleybol sahaları), sağlık merkezi, eğitim merkezi, 3 kat otopark, kafeterya ve idari bölümlerden oluşmaktadır. **Betimlemesi:** Amatör spor kulüplerine ve spor yapmak isteyen tüm Fatihlilere hizmet etmesi için yapılmıştır (Fatih Belediyesi, t.y.; Fatih Belediyesi, 2009a, 34).

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Fatih Ticaret ve Alışveriş Merkezi (Asitane Historia Ticaret ve Alışveriş Merkezi)

 Fatih Spor Kompleksi (Fatih Belediyesi, 2009a, 26).	**Yer:** Vatan Caddesi üzerindedir. **M2:** 51.540 m2 **Mülkiyet:** **Bütçesi:** 70 milyon YTL **Yüklenici:** **Süreç:** Daha önce Emekli Sandığı'na ait olan ve üzerinde İskenderpaşa Sabit Halk Pazarı bulunan alan Fatih Belediyesi tarafından alınıp alışveriş merkezi olarak planlanmıştır. Avan projesi Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından 2006 yılında onaylanan yapının inşaatı aynı yıl başlamıştır. Alışveriş merkezi 2008 yılında hizmete açılmıştır. **Niteliği:** Tarihi Yarımada'daki tek alışveriş merkezidir. 650 araçlık otoparka sahiptir; 4 bodrum ve 4 normal katı vardır. **Betimlemesi:** "Fatih'in gelişimine ve dönüşümüne çok önemli katkıda bulunacak merkez, yüzlerce insanımıza ekmek kapısı, belediyemize de sürekli bir gelir kaynağı oldu" (Fatih Belediyesi, t.y.).

Mimar Sinan Stadı Yenileme Projesi

 Mimar Sinan Stadı (Fatih Belediyesi, 2009a, 38).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** Fatih Belediyesi'nindir. İBB. tarafından yapılmaktadır. **Bütçe:** 6.350.000 YTL **Yüklenici:** **Süreç:** 1990 yılında hizmete girmiş ve o zamandan beri onarım görmemiş stadın yenilenmesi için gereken proje Fatih Belediyesi tarafından hazırlanmıştır. **Niteliği:** Tribünlerin altındaki dükkanlar ve soyunma odaları rehabilite edilecek, tribün üst konstrüksiyonları sökülüp yenilenecektir. Saha çevresinde koşu pisti oluşturulacaktır. Stada bitişik parkın, stada dahil edilmesiyle kafeterya, aletli jimnastik salonu ve duş kabinleri yapılacaktır. Tribünlerin altında bulunan üç katlı bina da Sağlık Ocağı olarak hizmete açılacaktır. Stadın altında 162 araçlık otopark bulunacaktır. **Betimlemesi:** "sabahları bayanların spor yapabilecekleri, öğlen amatör kulüplerinin idman yapmak için yararlanabilecekleri, hafta sonları da 2.lig maçlarının oynanacağı" bir stat amaçlanmaktadır (Fatih Belediyesi, t.y.).

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Silivrikapı Buz Pateni Salonu

 Mimar Sinan Stadı (Fatih Belediyesi, 2009a, 37).	**Yer:** Silivrikapı'dadır. **M2:** **Mülkiyet:** Fatih Belediyesi **Bütçe:** 15.000.000 YTL **Yüklenici:** **Süreç:** Fatih Belediyesi tarafından 1986 yılında yüzme havuzu olarak temeli atılmıştır. Yapımı bitirilemeyince, 1995 yılında protokolle Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü'ne devredilmiştir. Buz pateni pistine çevrilmesine karar verilen yapı tekrar ihaleye çıkmış ancak yine tamamlanamamıştır. Tesis 2004 sonrası İBB.'ye devredilmiş; Fatih ve İBB.'sinin protokolü çerçevesinde kompleksin buz pateni pisti, yüzme havuzu ve sosyal tesisleri içermesine karar verilmiştir. Yapının inşaatı tamamlanmıştır ve hizmete girmiştir (Fatih Belediyesi, t.y.; Fatih Belediyesi, 2009a, 36). **Niteliği:** **Betimlemesi:**

Kentsel Tasarım Rehberleri

  Kentsel Tasarım Rehberindeki yapılardan örnekler (Fatih Belediyesi, t.y.).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** İBB. tarafından oluşturulmuş, Fatih sınırları içinde uygulanacak projelerde kullanılmak üzere, proje bürolarına belediye tarafından dijital ortamda verilen rehberdir. **Betimlemesi:** "Kentsel Tasarım Rehberleriyle, Tarihi Yarımada'ya yakışır, cumbalı, söveli v.b. cepheler düzenlenmesi sağlanmaktadır. Belediyemize onay için gelen mimari projeler Kentsel Tasarım Rehberleri çerçevesinde incelenmekte, ruhsat aşamasında da cephelerin durumu titizlikle takip edilmektedir. Böylelikle Fatih'te yeni yapıların Tarihi Yarımada'nın dokusuyla uyumlu olması sağlanmaktadır" (Fatih Belediyesi, t.y.).

Topkapı Sosyal Tesisi

 Topkapı Sosyal Tesisi (Fatih Belediyesi, 2009a, 40).	**Yer:** Topkapı Kara Surlarının yanındadır. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Sosyal tesis açık ve kapalı alanlardan oluşmaktadır. Yaklaşık 800 kişilik kapasiteye sahiptir ve düğün, nişan gibi organizasyonları için de kullanılabilmektedir. **Betimlemesi:** Tesisin kapalı olan bölümünün tarihi dokuya uygun olduğu ifade edilmiştir (Fatih Belediyesi, 2009a, 40).

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Haliç Sosyal Tesisi

 Haliç Sosyal Tesisi (Fatih Belediyesi, 2009a, 43).	**Yer:** Balat'ta Abdülezel Paşa Caddesi'nde (Kadir Has Üniversitesi'nin karşısında) yer almaktadır. **M2:** **Mülkiyet:** İBB. tarafından yapılmıştır. **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:** "Balat'ın sivil mimari tarzına uygun olarak dış cephesi ve içinin büyük kısmı ahşap olan ve geleneksel Türk mimarisi tarzında yapılan tesis, 200 kişilik toplam kapasitesiyle konukları güler yüz, kalite ve özenle ağırlıyor" (Fatih Belediyesi, 2009a, 42-43).

Yedikule Sosyal Tesisi

 Yedikule Sosyal Tesisi (Fatih Belediyesi, 2009a, 45).	**Yer:** Yedikule'de Hacı Evhaddin Mahallesi'nde Hacı Evhaddin Caddesi 17 numaradadır. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** 2006 yılında hizmete açılmıştır. **Niteliği:** Tesis restoran, açık havada yer alan kafeterya ve çocuk oyun parkından meydana gelmektedir. Restoran 170 kişiye kapalı, 120 kişiye açık alanda, kafeterya ise 450 kişiye aynı anda hizmet verebilmektedir (Fatih Belediyesi, 2009a, 44). **Betimlemesi:**

Çukurbostan Sosyal Tesisi

 Çukurbostan Sosyal Tesisi (Fatih Belediyesi, 2009a, 47).	**Yer:** Çarşamba, Çukurbostan'dadır. Çukurbostan Doğu Roma Dönemi'nde açık su sarnıcı olarak kullanılmaktaydı. Günümüzde alanda spor tesisleri yer almaktadır. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Sosyal tesis, spor tesisleri ile birlikte hizmet vermektedir (Fatih Belediyesi, 2009a, 46). **Betimlemesi:**

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Meydan ve Sokak Düzenlemeleri



Kocamustafapaşa Çevre Tiyatrosu'nun çevresi (Fatih Belediyesi, 2009a, 59).



Küçük Saray Meydanı (Fatih Belediyesi, 2009a, 71).

Yer:
1. Karagümrük Meydanı
2. Hırka-i Şerif Caddesi
3. Feyzullah Efendi Sokak (Fatih Büyükkaraman Caddesi Feyzullah Efendi Sokağı ve Yakın Çevresi Düzenlemesi Cephe Rehabilitasyonu Kentsel Tasarım Uygulama Projesi)
4. Ragıpbey Sokak
5. Kocamustafapaşa Çevre Tiyatrosu ve Çevresi
6. Küçük Hamam Meydanı
7. Haseki Külliyesi Çevresi
8. Kocamustafapaşa Meydanı
9. Samatya Meydanı
10. Büyük Saray Meydanı
11. Küçük Saray Meydanı
12. Gençağa Sokak
13. Ramazan Efendi Meydanı

M2:
Mülkiyet:
Bütçe:
Yüklenici:
Süreç:
Niteliği: Yapılan çalışmaların tümünde yer kaplamaları değiştirilmiştir. Bunun dışında büyük bir kısmında araç geçişlerini düzenlemek, bir başka değişle engellemek için dekoratif elemanlar kullanılmıştır. Bazı uygulamalarda aydınlatma için yüksek elemanları ve kataner sistem yerleştirilmiş ya da çocuk oyun grupları ve spor aletleri konulmuştur (Fatih Belediyesi, 2009a).
Betimlemesi:

At Pazarı



At Pazarı (Fatih Belediyesi, 2009a, 67).

Yer: At Pazarı, Bozdoğan Kemeri ile Fatih Külliyesi arasındadır.
M2: 1.500 m2'lik alanda düzenleme yapılmıştır.
Mülkiyet:
Bütçe:
Yüklenici:
Süreç: Uygulama öncesi meydanda oto tamircileri bulunmakta ve meydan otopark olarak kullanılmaktaydı.
Niteliği: Meydan granit plaklar döşenmiş ve yayalaştırılmıştır. Yüksek aydınlatma direkleri ve kataner aydınlatma sistemi ile aydınlatılmıştır.
Betimlemesi: Bina sahipleri yapılan işbirliği sonucu yapıların meydana bakan cepheleri "Kentsel Tasarım Rehberi"ndeki cephelere uygun olarak düzenlenmiştir.
Meydan "organik ürünlerin satıldığı, gurme restoranların olduğu bir gastronomi merkezi olma yolunda ilerliyor" (Fatih Belediyesi, 2009a, 66).

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Kadınlar Pazarı

 Kadınlar Pazarı (Fatih Belediyesi, 2009a, 69).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Kadınlar Pazarı'nda (çevre kirliliğine sebep olduğu belirtilen) metruk iş yerleri yıkılarak, zemin kaplamaları değiştirilmiştir. Yüksek aydınlatma direkleri ve kataner sistem ile aydınlatılmış ve MOBESE güvenlik kameraları yerleştirilmiştir. Araç girişini düzenlemek için dekoratif elemanların kullanıldığı meydan büyük oranda yayalaştırılmıştır. Meydanda faaliyet gösteren dükkanlar için özel dekorasyon projesi hazırlanmıştır. Özel tenteler, ferforje elemanlar ve oturma grupları kullanılmıştır. **Betimlemesi:** "Kadınlar Pazarı artık İstanbul'un önemli gastronomi merkezlerinden biri olma yolunda adım adım ilerliyor" (Fatih Belediyesi, 2009a, 68-69).

Yenilenen Sokak ve Caddeler

 Yenilenen Sokak ve Caddeler (Fatih Belediyesi, 2009a, 75).	**Yer:** 1. Marmara Caddesi, 2. Sarıgüzel Caddesi, 3. Darüşşafaka Caddesi, 4. Kuva-i Milliye Caddesi, 5. Hekimoğlu Ali Paşa Caddesi, 6. Sofular Caddesi, 7. Başvekil Caddesi, Bircan Bağcı Caddesi yenilenmiştir. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Çalışmalarda araç ve yaya yolu kaplamaları değiştirilmiştir **Betimlemesi:** "Şehir estetiğine uygun olarak düzenlediğimiz caddelerimiz kimliklerini yeniden kazanıyor. Caddelerimiz artık temiz ve estetik görünümleriyle Fatih'in gerçek yüzünü yansıtıyor" şeklinde tanımlamaktadır (Fatih Belediyesi, 2009a, 74).

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Yeni Yapılan Parklar



Kızılelma Parkı (Fatih Belediyesi, 2009a, 79).



Kamil Başaran Parkı (Fatih Belediyesi, 2009a, 94).

Yer:

1. Kariye Parkı
2. Oruç Gazi Parkı
3. Koyunbaba Parkı
4. Kızılelma Parkı
5. Beyceğiz Parkı
6. Kurusebil Parkı
7. Şehit Ast. Furkan Işık Parkı
8. Emre Belözoğlu Parkı
9. Muhtar Osman Güven Parkı
10. Osman Kurumahmutoğlu Parkı
11. Aşıkpaşa Parkı
12. Samancı Odaları Parkı
13. Şehitler Parkı
14. Fener Parkı
15. Vakıf Gureba Parkı
16. Kamil Başaran Parkı

M2:
Mülkiyet:
Bütçe:
Yüklenici:
Betimlemesi: "Fatih'te park, yeşil alan ve çocuk oyun alanlarının sayısı hızla artıyor. İlçemizin en büyük eksikliği olan yeşil alanları iki kat artırarak (150.000 m2'den 299.884 m2'ye) Fatihlilerin doğayla daha çok buluşmasını sağlıyoruz" (Fatih Belediyesi, 2009a, 77).

Yenilenen Parklar



Yenilenen parklardan görünüş (Fatih Belediyesi, 2009a, 99).



Yenilenen parklardan görünüş (Fatih Belediyesi, 2009a, 99).

Yer:

1. Katip Çeşmesi Parkı
2. Meyveci Sokak Parkı
3. Avcıbey Parkı
4. Ahmet Vefik Paşa Parkı
5. Eski Adliye Önü Parkı
6. Hüsam Bey Parkı
7. Yedikule Ekipler Parkı
8. Mehmetağa Parkı
9. Kabakulak Parkı
10. Kariye Parkı
11. Molla Aşkı Parkı
12. Selçuk Sultan Parkı
13. Silivrikapı Parkı
14. Dr. Metin Alatlı Parkı
15. Yoncalı Parkı
16. Hanedan Parkı
17. Natuk Baytan Parkı
18. Vezir Parkları Parkı
19. Kemancı Sitesi Oyun Alanı
20. Uzun Yusuf Rekreasyon Alanı
21. Yedikule Kuş Cenneti ve Rekreasyon Alanı

Niteliği: Parkların zeminleri ve duvarları andezit taşı ile döşenmiş, çocuk oyun gruplarını yenilenmiş ve kum olan zeminler EPDM ile kaplanmıştır. Parkların çevresi ferforje korkuluklarla çevrilmiş ve aydınlatılmıştır.
Betimlemesi: Yapılan çalışmalarla parkların gece gündüz güvenle ve rahatlıkla kullanılabilmesi amaçlanmaktadır (Fatih Belediyesi, 2009a, 98).

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

40 Hurda Depolama Noktasının Tasfiyesi



Tasfiye çalışmalarından görünüş (Fatih Belediyesi, 2009a, 100).

Yeri:
M2:
Mülkiyet:
Bütçe:
Yüklenici:
Süreç:
Niteliği: Tarihi doku içerisinde hurda ve kağıt toplayıcıların depo haline getirdiği yerler tasfiye edilmiştir (Fatih Belediyesi, 2009a, 100).
Betimlemesi:

Kara Surları Boyunca 50.000m2'lik Alanın Kamulaştırılması



Kara Surlarının yakın çevresi (Fatih Belediyesi, 2009a, 101).

Yeri: Kara surları çevresi
M2: 50.000 m2'lik alanın kamulaştırılması yapılmıştır.
Mülkiyet:
Bütçe:
Yüklenici:
Süreç:
Niteliği: Sur boyunca yaya ve bisiklet yollarının bulunduğu, parklar ve oyun alanlarıyla dolu bir yeşil kuşak yaratılacaktır.
Betimlemesi: "sur boyunca kaçak yapılaşmaları ortadan kaldırarak, binlerce yıllık bir tarihe tanıklık eden sur boylarını temizliyoruz" (Fatih Belediyesi, 2009a, 101).

Sağlık Ocakları



Melek Hatun Sağlık Ocağı (Fatih Belediyesi, 2009a, 108).



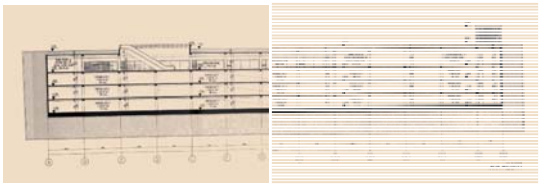
Zeyrek Sağlık Ocağı (Fatih Belediyesi, 2009a, 109).

Yer:
1. Melek Hatun Sağlık Ocağı
2. Zeyrek Sağlık Ocağı
3. Yedikule Sağlık Ocağı
4. Küçükmustafapaşa Sağlık Ocağı
5. Balat Sağlık Ocağı
6. Uzunyusuf Sağlık Ocağı
7. Kıztaşı Sağlık Ocağı
8. İmrahor Sağlık Ocağı
9. Çarşamba Sağlık Ocağı
10. Kocamustafapaşa Sağlık Ocağı
11. Atik Mustafa Paşa Sağlık Ocağı

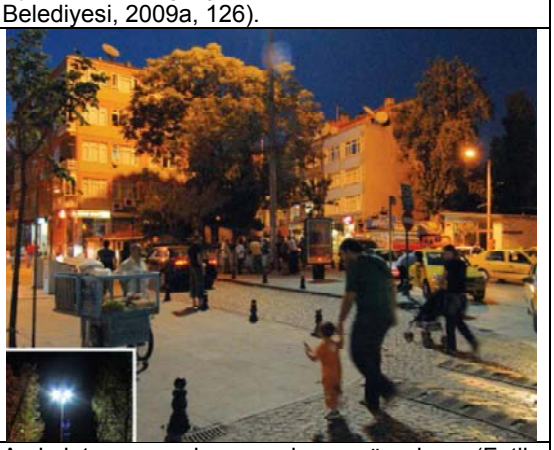
M2:
Mülkiyet: Fatih Belediyesi tarafından gerçekleştirilen yapılar Sağlık Bakanlığı'na devredilmiştir.
Bütçe:
Yüklenici:
Süreç:
Niteliği:
Betimlemesi: "Fatih'in farklı bölgelerinde inşa ettiğimiz 11 yeni sağlık ocağını Sağlık Bakanlığımıza devrederek, halkımızın sağlık hizmetlerine daha kolay ve hızlı bir biçimde ulaşmasını sağladık. Hedefimiz olan 21 sağlık ocağına ulaşınca, sağlık ocağı başına 20.000, doktor başına 4.000 kişi düşecek şekilde Avrupa Birliği standartlarını yakalayacağız" (Fatih Belediyesi, 2009a, 119).

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Yeraltı Otoparkları

 Yeraltı Otoparkının kesiti (Fatih Belediyesi, 2009a, 120-121).	**Yer:** 1. Muratpaşa Yeraltı Otoparkı 2. İskenderpaşa Yeraltı Otoparkı **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçesi:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Otoparklar zeminin altında yer alacaktır. 4 katlı ve 324 araç kapasiteli olacaktır (Fatih Belediyesi, 2009a, 120). **Betimlemesi:**

Aydınlatma Çalışmaları

 Aydınlatma çalışmasından örnek (Fatih Belediyesi, 2009a, 126).  Aydınlatma çalışmasından örnek (Fatih Belediyesi, 2009a, 127).	**Yer:** • Darüşşafaka Caddesi • Haliç Caddesi • Vatan Caddesi • Oğuzhan Caddesi • Marmara Caddesi • Kuva-i Milliye Caddesi • Hekimoğlu Ali Paşa Caddesi • Fevzipaşa Caddesi • Sofular Caddesi • Atatürk Bulvarı • Bozdoğan Kemeri • Haliç ve Sahilleri • Fatih Cami • Yavuzselim Cami aydınlatılmıştır. Bunların dışında tüm meydan ve parklar aydınlatılmıştır. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Çalışmalarda 2.100 adet kataner aydınlatma elemanı kullanılmıştır. **Betimlemesi:** "Sokaklarımızı kataner aydınlatma elemanlarıyla, park ve meydanlarımızı da yüksek aydınlatma direkleriyle donatarak, Fatih'i daha aydınlık ve daha güvenli bir şehir yaptık". "Yüksek aydınlatma direkleriyle donattığımız meydan ve parklarımız, güvenlik sorununun aşılmasıyla gündüz ve gece sosyal yaşamın devam edebildiği mekanlara dönüşmüştür" (Fatih Belediyesi, 2009a, 123-126).

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Kapalı Spor Salonları



Yeni yapılan bir spor salonunda İBB. Başkanı Kadir Topbaş ve Fatih Belediye Başkanı Mustafa Demir voleybol oynarken (Fatih Belediyesi 2009a, 131).

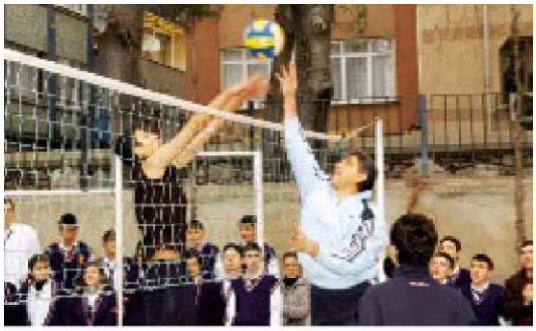
Yer:
1. Fatih Kız Lisesi
2. Yedikule Lisesi
3. Selçuk Kız Meslek Lisesi
4. Oruçgazi İlköğretim Okulu
5. Topkapı Mehmetbey İlköğretim Okulu
6. Şehremini Anadolu Lisesi
7. Karagümrük İlköğretim Okullarına kapalı spor salonları yapılmıştır.

M2:
Mülkiyet:
Bütçe:
Yüklenici:
Süreç:
Niteliği:
Betimlemesi: "Gençlerimizin ve çocuklarımızın enerjilerini daha yapıcı bir biçimde kullanmaları amacıyla İstanbul Büyükşehir Belediyemizin büyük destek ve yatırımlarıyla okullarımıza kapalı spor salonları inşa ediyoruz. Spor salonlarımızdan yalnız o okulun öğrencileri değil, ilçemizdeki tüm okullar faydalanabiliyor" (Fatih Belediyesi, 2009a, 130).

Spor Sahaları



Spor sahaları (Fatih Belediyesi, 2009a, 133).



Okul bahçesine yapılmış spor sahasında öğrenciler ve Fatih Belediye Başkanı Mustafa Demir voleybol oynarken (Fatih Belediyesi, 2009a, 133).

Yer:
1. Çukurbostan voleybol, basketbol, futbol sahaları
2. Topkapı Kaleiçi'ne basketbol, voleybol sahası
3. Kocamustafapaşa Lisesi Bahçesi Halı Saha
4. Cambaziye Mahallesi Silivrikapı Caddesi Fatih Sitesi basketbol, voleybol sahası
5. Alpaslan Ticaret Meslek Lisesi basketbol, voleybol sahası
6. Davutpaşa Spor Kulübü'nün basketbol, voleybol sahası
7. Ahmet Rasim İlköğretim Okulu basketbol, voleybol sahası
8. Kondisyon aletleri konulan parklar
9. Haliç Sahili suni çim futbol sahaları
10. Namık Sevik spor Sahası
11. Muallim Naci İlköğretim Okulu futbol sahası

M2:
Mülkiyet:
Bütçe:
Yüklenici:
Süreç:
Niteliği:
Betimlemesi: "Fatih'te daha çok insana spor yapma imkanı sağlamak için mahallemizde semt sahaları yapıyor; okullarımızda sahalar kuruyor ve mevcut sahalarımızı yenileyerek, yumuşak EPDM zemin kaplama yapıyoruz"(Fatih Belediyesi, 2009a, 132-133).

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Karagümrük Spor Kulübü Binası

 Karagümrük Spor Kulübü Binası (Fatih Belediyesi, 2009a, 134).	**Yeri:** Fevzipaşa Caddesi'ndedir. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** Binanın yapımı tamamlanmıştır. **Niteliği:** 4 katlıdır. Karagümrük Spor Kulübü 80 yıllık tarihinde ilk defa hizmet binasına sahip olmuştur. **Betimlemesi:** Binanın semtin tarihi dokusu ile uyumlu oluşuna dikkat çekiliyor (Fatih Belediyesi, 2009a, 134).

Okullara Yönelik Yatırımlar

 Yeni yapılmış bir ana sınıfı (Fatih Belediyesi, 2009a, 141).	**Yeri:** Fatih'teki okullara yönelik yatırımlar **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Okullara çok amaçlı salonlar, ek bina ve derslikler, ana sınıfları, laboratuarlar ve kütüphaneler yapılmaktadır. **Betimlemesi:** "Fatih'teki tüm okulları çağdaş eğitimin gerekliliklerine kavuşturmak için elimizdeki tüm imkanlarımızı seferber ediyoruz" (Fatih Belediyesi, 2009a, 137-143).

Taksi Durakları

 Kızılelma Parkı'nın yanındaki taksi durağı (Fatih Belediyesi 2009a, 147).	**Yer:** 1. Feyzullah Efendi Sokak'ta ve 2. Kızılelma Parkı'nın yanında yer almaktadırlar. **Niteliği:** **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Meydan düzenleme çalışmaları kapsamında iki taksi durağı hizmete açılmıştır. **Betimlemesi:** (Fatih Belediyesi 2009a, 146-147).

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Muhtarlık Binaları

 Muhtarlık binalarından biri (Fatih Belediyesi, 2009a, 149).	**Yer:** 1. Hatice Sultan Mahallesi Muhtarlığı 2. Molla Aşkı Mahallesi Muhtarlığı 3. Kariye ve Avcıbey Mahalle Muhtarlıkları 4. Beyceğiz Mahallesi Muhtarlığı 5. Veledikarabaş Mahallesi Muhtarlığı 6. Çakırağa ve Kürkçübaşı Mahalle Muhtarlıklıkları 7. Ereğli Mahallesi Muhtarlığı **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:** "Eski ve bakımsız muhtarlık binalarının yerine yeni muhtarlıklar yaparak, kendilerine yakışan bir ortamda hizmet vermelerini sağladık. Muhtarlık binalarımız Tarihi Yarımada'nın dokusuna uygun ve modern bir görünüme kavuştu" (Fatih Belediyesi, 2009a, 148).

7 Tepeye 7 Tünel

 Tarihi Yarımada'da yapılması planlanan tünel (İBB., 2009b).	**Yer:** İstanbul'un çeşitli noktalarında 30 tünelin yapılması hedeflenmiştir. Bunlardan bir tanesi Tarihi Yarımada'da Unkapanı – Samatya arasındadır. **M2:** Uzunluğu 2.600 m'dir. **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** Zeminde bir problem çıkmadığı taktirde inşaatların 2 yıl içinde bitirilmesi planlanmıştır. **Niteliği:** Tünellerin 23'ü Avrupa, 7'si Anadolu Yakası'ndadır. **Betimlemesi:** " '7 Tepeye 7 Tünel' sloganıyla İstanbul trafiği için yeni damarlar açıyor, toplam 30 tünel yapıyoruz" (İBB., 2009b).

Karagümrük Stadyumu

 Karagümrük Stadyumu (İBB., 2009c,120).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:** "Tarihi Karagümrük Stadyumu'nu modern bir spor kompleksine dönüştürüyoruz". "Karagümrük Stadyumu, kapalı spor salonu, kulüp binaları ve otoparkı ile göz kamaştıracak" (İBB., 2009c,120).

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Haliç'in Kültür Vadisi Olması

	Yer: Haliç'in iki yakası **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçesi:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Haliç'in iki yakasındaki yeşil alanlara ve artık kullanılmayan yapılara yeni programların verilmesi ile kültürel aktivitelerin buraya çekilmesi amaçlanmıştır. Beyoğlu yakasında Koç Müzesi, Sütlüce Kültür Merkezi, Miniatürk ve Santral İstanbul; Fatih ve Eyüp tarafında ise Feshane ve Bahariye Mevlevihanesi yer almaktadır. **Betimlemesi:** "Haliç 'Kültür Vadisi' oluyor" (İBB., 2009c,131).

Sultanahmet Bölgesi Akbıyık Caddesi Kentsel Tasarım Projesi

 Sultanahmet Bölgesi Akbıyık Caddesi (İBB., 2004, 272).	**Yer:** Sultanahmet Bölgesi, Akbıyık Caddesi **M2:** **Mülkiyet:** İstanbul Turizm Atölyesi çalışmasıdır. **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Projenin İstanbul Turizm Atölyesi'nin çalışma metodolojisine göre uygulanması planlanmaktadır (İBB., 2004, 272). **Betimlemesi:**

Süleymaniye Külliyesi Saçak Düzenleme Projesi

	Yer: Süleymaniye Külliyesi ve yakın çevresi **M2:** **Mülkiyet:** İstanbul Turizm Atölyesi çalışmasıdır. **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Proje kapsamında görüntü kirliliğine neden olan saçaklar sökülmüş, yeşil alan düzenlemesi yapılmıştır. Külliyenin çevresindeki yollar yayalaştırılmıştır. Bölgedeki ticari fonksiyonlar düzenlenerek turizme kazandırılması amaçlanmıştır (İBB., 2005, 264). **Betimlemesi:**

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Çatladıkapı Turizm Hizmet Alanı Projesi

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** İBB. ve İstanbul Turizm Atölyesi çalışmasıdır. **Bütçesi:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Proje ile Sultanahmet Meydanı'nın turist otobüslerinden ve görsel kirlilik yaratan objelerden (ATM, WC, telefon kulübesi) arındırılması amaçlanmaktadır. Bu elemanların Çatladıkapı'da yaratılacak alana alınacaktır. Çatladıkap'daki yapıların hafif konstrüksiyonlu, sabit olmayan, silueti bozmadan peyzaj içinde kamufle edilmiş yapılar olacağı belirtilmiştir. (İBB., 2005, 264). **Betimlemesi:**

Akbıyık Caddesi Turizm Odaklı Düzenleme Projesi

	Yer: Cankurtaran Mahallesi, Akbıyık Caddesi **M2:** **Mülkiyet:** İstanbul Turizm Atölyesi çalışmasıdır. **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Proje kapsamında, bina cephelerinde görüntü kirliliğine neden olan tabela, klima gibi elemanlar kaldırılmış, tenteler için özel tasarımlar geliştirilmiştir. İtfaiye ve kamu araçlarının kolay girebilmeleri için uygun yol kesiti ve zemin döşemesini içeren tasarım yapılmıştır (İBB., 2005, 264). **Betimlemesi:**

Alt Geçitlerin Rehabilitasyonu Projesi

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** İstanbul Turizm Atölyesi çalışmasıdır. **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Mevcut vitrin, doğrama, havalandırma, aydınlatma tesisatları yenilenmiştir. Standart tezgah ve tabela düzenlemesi, aydınlatma ve klima tesisatının asma tavan ile gizlenmesi ve havalandırma kanalları ve otomatik kepenklerin düzenlemesi planlanmıştır (İBB., 2005, 265). **Betimlemesi:** Tarihi Yarımada'daki alt geçitlerin olumsuzluklarının giderilerek sağlık ve temizlik normlarına uygun; turizme, İstanbul halkına yakışır ve en iyi hizmetin üretilmesi amaçlanmıştır.

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Beyazıt Yangın Kulesi'nin Turizme Kazandırılması

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** İstanbul Turizm Atölyesi çalışmasıdır. **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:** İstanbul'u en iyi gören noktalardan biri olan tarihi Beyazıt Yangın Kulesi bugün fonksiyonsuzdur. Kulenin İstanbul turizmine kazandırılması ve ziyarete açılması, İtfaiye Müzesi'nde bulunan bazı objelerin sergilenmesi amaçlanmaktadır (İBB., 2005, 265).

Vatan Caddesi ile Yakın Çevresi Düzenleme ve Rehabilitasyon Projesi

	Yer: Vatan Caddesi ve yakın çevresi **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçesi:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Projede Topkapı surları lazer ile tamamlanarak caddeye giriş ve çıkış vurgulanması; tören alanındaki süs havuzları ve mekanlarını daha iyi algılanması için çelik taklar ve çelik halatların yapılması; Aksaray Meydanı'ndan Vatan Caddesine gitmek için ahşap bir arkadın içinden geçilmesi; yol boyunca orta refüjde süs havuzları ve yapay tepeciklerin düzenlenmesi; Millet Caddesi bağlantısını sağlayan Oğuzhan Kavşağı'nın trafiği rahatlatacak şekilde düzenlenmesi planlanmıştır (İBB., 2004, 181). **Betimlemesi:**

Sirkeci Beyazıt Arası Cadde Meydan ve Çevre Düzenlenmesi

 Sirkeci Beyazıt Arası Cadde Meydan ve Çevre Düzenlenmesi Proje kapsamında gerçekleştirilen yer altı geçidi (İBB., 2004,121).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** 2002 yılı Bayındırlık Bakanlığı birim fiyatları ile 5.000.000.000.000 TL+KDV'ye %35 tenzilat ile ihale edilmiştir. **Yüklenici:** Kaya İnş. Taah. Turz. Tic. ve San.'ye ihale edilmiştir. **Süreç:** **Niteliği:** Yeni Cami önündeki meydan ile İskele Meydanı'nı bağlayan 2 yeraltı geçidi, Galata Köprüsü'nün Karaköy ve Eminönü yakalarındaki yaya geçitleri ile Hamidiye Caddesi ve çevresi ile İskele Meydanı tarihi dokuya uygun olarak: kaldırımlar, meydanlar ve yolların kaplaması değiştirilmiştir (İBB., 2004,121). **Betimlemesi:**

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Yedikule Surdibi Alanı Revizyonu

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** İstanbul Bölgesi Suriçi (Fatih - Eminönü) Parklarının Bakım ve Onarımı İle Yeni Yeşil Alanların Tanzimi Projesi kapsamında gerçekleştirilmiştir. **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** NATO zirvesi protokol yolu kapsamındaki alanlara, çeşitli miktar ve türde bitki ekilmiştir. Samatya Sarayburnu arasında 6.734 adet gül, 610 adet ağaç ve 300 adet çalı dikilmiştir (İBB., 2004, 123). **Betimlemesi:**

Yedikule Zindanları Eurovision Hazırlıkları

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:** "Eurovision Şarkı Yarışması organizatörleri tarafından planlanan proje kapsamında, Yedikule zindanları yarışmada ülkemizi en iyi şekilde temsil edebilecek duruma getirilmiştir"(İBB., 2004, 124).

Cadde Tramvayı (Zeytinburnu-Kabataş Arası)

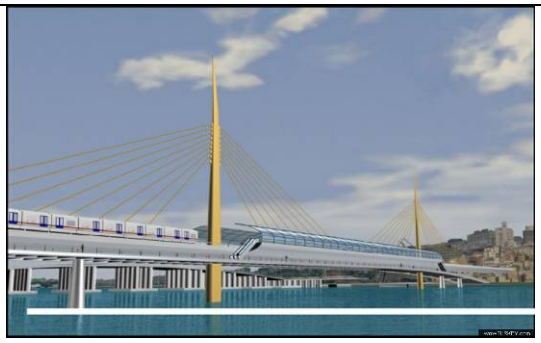
	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** İBB. iştiraki, Ulaşım A.Ş. tarafından işletilmektedir. **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** Sirkeci–Aksaray ve Aksaray–Topkapı: 1992; Topkapı–Zeytinburnu: 1994; Sirkeci–Eminönü: 1996; Eminönü–Fındıklı: 2005; Fındıklı–Kabataş: 2006 yıllarında hizmete açılmıştır **Niteliği:** Hat Uzunluğu: 13,2 km; İstasyon Sayısı: 24; Araç Sayısı: 52; Sefer Süresi: 50 dakika; Günlük Sefer Sayısı: 389; Sefer Sıklığı: Pik saatte 3 dakika (Url-12). **Betimlemesi:**

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Yenikapı – Bakırköy – Bahçelievler – Bağcılar – Mahmutbey – İkitelli – Olimpiyat Köyü Metro Hattı

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** "İstanbul Metrosu Yenikapı-Bağcılar Hattı Fizibilite Etüdü ve Avan Projesi" ismi ile ***İstanbul'un Fethi'nin 550 Yılı projeleri arasında yer almıştır*** (İBB., 2003c, 46) **Bütçe:** Proje maliyeti yaklaşık 1.300.000.000 USD'dir. **Yüklenici:** **Süreç:** Hattın 1. Etabı'nın uygulama projesinin Temmuz 2005'te bitirilmesi hedeflenmişti (İBB., 2004, 47). **Niteliği:** Toplam uzunluğu 26 km olan ve 70.000 yolcu/saat/yön kapasite ile işletilecek olan metro 16 istasyondan oluşacaktır. Bağcılar – Mahmutbey – İkitelli – Olimpiyat Köyü (1. etap) ve Yenikapı – Bakırköy – Bahçelievler – Bağcılar (2. etap) olarak projelendirilecektir (İBB., 2005, 40). **Betimlemesi:**

Taksim – Yenikapı Metro Hattı

	**Yer:** **M2:** Güzergahın uzunluğu 5,2 km, toplam tünel uzunluğu: 10.650 m, tünel derinliği: min. 15 m, max. 40 m'dir. Güzergah üzerinde 4 tane istasyon olacaktır (İBB., 2004, 44). **Mülkiyet:** ***İstanbul'un Fethi'nin 550 Yılı projelerindendir*** (İBB., 2003c, 29) Raylı Sistem Müdürlüğü tarafından yürütülen raylı sistem projelerindendir. **Bütçe:** 2004 yılı sonuna kadar toplam ödeme 85.526.358.168.694 TL'yi (78.601.366,6 $'ı) bulmuştur. **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Hat üzerinde Şişhane, Unkapanı, Şehzadebaşı, Yenikapı'da olmak üzere 4 istasyon yer alacaktır. Yolcu taşıma kapasitesinin tek yönde saatte 70.000 yolcu olması ve seyahat süresinin 8 dakika olması planlanmaktadır. Haliç Köprü Geçişi: Haliç Köprü Geçişi ile ilgili projeler 2005 tarihinde Koruma Kurulunca onaylanmıştır. Unkapanı İstasyonu: Onaylanan yeni Haliç Köprüsü kapsamında, köprü üzerinde bir eleman olarak tasarlanmıştır. Yenikapı İstasyonu: Projenin en büyük ve entegre istasyonudur. Kazı çalışmalarında arkeolojik kalıntılara rastlanmıştır. Aksaray LRTS İstasyonu - Yenikapı İstasyonu Bağlantısı: Aksaray-Havaalanı arasında işleyen Hafif Metro sisteminin Yenikapı İstasyonu'na bağlanması da ele alınmaktadır. Şehzadebaşı İstasyonu: Konkors aç-kapa, platform katları delme tünel olarak inşa edilecektir. Yaklaşık 44 m derinliktedir. (İBB., 2004, 44, 46; İBB., 2005, 41-42). **Betimlemesi:**
Haliç Metro Köprüsü (Url-13).	

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Hafif Metro (Aksaray – Havalimanı arası)

 Aksaray-Havalimanı arası işleyen hafif metro (Url-14).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** İşletmeciliğini Ulaşım A.Ş.'nin yaptığı raylı sistem hatlarındandır. **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** Metro, 1. etabında Aksaray - Kartaltepe arasında hizmet vermeye başlamış; 1989 yılında Esenler, 1994 yılında Otogar ve 2. etabında Terazidere, Davutpaşa, Merter, Zeytinburnu ve Bakırköy; son 2002 yılında Dünya Ticaret Merkezi ve Havalimanı istasyonları açılmıştır (Url-14). **Niteliği:** 20 km'lik hatta 20 istasyonu vardır. Aksaray–Havalimanı arasını 32 dakikada kat etmektedir. 74 araçla hizmet veren hatta günde ortalama 220.000 yolcu taşınmaktadır (İBB., 2005, 44). **Betimlemesi:**

Edirnekapı – Sultançiftliği Tramvay Hattı

	Yer: **M2:** Tramvayın hattının toplam uzunluğu 12.572 m olacak ve 16 istasyonu olacaktır (İBB., 2005, 45). **Mülkiyet:** ***İstanbul'un Fethi'nin 550 Yılı projelerindendir*** (İBB., 2003c, 28) İİBB. Encümenliği ve Meclisi'nin 2002 tarihli kararları ile raylı sistemlerin intifa hakkı 40 yıl süreyle İETT'ye verilmiştir (İBB., 2005, 45). **Bütçe:** Maliyeti 35.000.000 USD'dir (İBB., 2004, 47). **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Saatte 1 yönde taşıyabileceği yolcu sayısının 15.000'dir. Ticaretin yoğun olduğu bölgelerde tramvay hattı yer altına alınacaktır (İBB., 2005, 45). **Betimlemesi:**

Vezneciler – Edirnekapı Tramvayı

	Yer: **M2:** Toplam uzunluğu 3.222 m ve 5 istasyondan oluşacaktır (İBB., 2005, 45). **Mülkiyet:** ***İstanbul'un Fethi'nin 550 Yılı projelerindendir*** (İBB., 2003c, 28) İBB. Encümenliği ve Meclisi'nin 2002 tarihli kararları ile raylı sistemlerin intifa hakkı 40 yıl süreyle İETT'ye verilmiştir (İBB., 2005, 45). **Bütçe:** Proje maliyeti 6.755.000 USD'dır (İBB., 2004, 46). **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** 15.000 yolcu/saat kapasite ile işletilecektir. Yenikapı – 4. Levent metrosu ile entegre olacaktır (İBB., 2005, 45). **Betimlemesi:**

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Marmaray Ulaşım Sistemleri Entegrasyonu

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** İBB. koordine etmektedir. **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** "Marmaray Projesi'nin kent içi ulaşım sistemleri entegre edilmesi için toplu taşıma sistemleri entegrasyon, raylı sistem bağlantıları uygulama projelerinin hazırlanması, karayolu bağlantılarının sağlanması, otopark (Park&Ride) alanlarının planlanması ve projelendirilmesi, kentsel tasarım projelerinin hazırlanması çalışmaları yapılmaktadır. Projeler Kadıköy İbrahimağa Bölgesi, Üsküdar Meydanı Bölgesi, Sirkeci Bölgesi, Yenikapı Bölgesi, Kazlıçeşme – Yedikule Bölgesi'nde gerçekleştirilmektedir (İBB., 2004, 39) **Betimlemesi:**

Marmaray

 Marmaray'ın Tarihi Yarımada'daki güzergahı (Url-15)	**Yer:** Avrupa yakasındaki Halkalı ile Asya yakasındaki Gebze ilçeleri bir banliyö demiryolu sistemiyle bağlanacaktır. Mevcut banliyö demiryolu sisteminin iyileştirilmesi ve Demiryolu Boğaz Tüp Geçişi inşasına dayanmaktadır. **M2:** Demiryolu sisteminin tamamı, yaklaşık 76 km uzunluğundadır. **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** İhaleler, uluslararası ve ulusal yüklenicilere ve/veya ortak girişimlere açık olarak gerçekleştirilmektedir. **Süreç:** **Niteliği:** Hat, Kazlıçeşme'de yeraltına girecek; yeni yeraltı istasyonları olan Yenikapı ve Sirkeci boyunca ilerleyecek, İstanbul Boğazı'nın altından geçecek ve yeni yer altı istasyonu Üsküdar'a bağlanacak ve Söğütlüçeşme'de tekrar yüzeye çıkacaktır. **Betimlemesi:** Marmaray "Asrın Projesi" olarak nitelendirilmiştir. "Dünyadaki en önemli projelerden biri olan Marmaray Projesi, İstanbul'un kentsel yaşantısını sağlıklı olarak sürdürebilmesi, kentlilere çağdaş bir kent yaşamı ve kentsel ulaşım imkanları sunabilmesi, kentin doğal tarihi özelliklerinin korunabilmesi için yüksek kapasiteli elektrik enerjisi kullanarak çevreyi kirletmeyen bir projedir" (Url-2).
 Tünellerin İnşaatından görünüm (Url-16).	

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Planlanan Otoparklar



Açık otoparklardan görünüm (İBB., 2009a, 50-51).



Kapalı otoparklardan görünüm (İBB., 2009a, 48).

Yer:

1. Eminönü 267 Ada 12 Parsel (Eski Polonya Pazarı)
2. Hacıkadın Mahallesi 179 Pafta 522 Ada, 1 Parsel ve 524 Ada 8, 9, 11 Parsellerde Zeminaltı Otopark İnşaatı
3. Şehsuvarbey Mahallesi 182,183 Ada ve 181 Ada 27, 28 Parselde Katlı Otopark
4. İskender Paşa Mahallesi 2996 Ada İle 1,2,3 Parsellerde Zeminaltı Otopark İnşaatı
5. Ördek Kasap Mah. 1844 Ada 15,16,17,18,19, 20 Parsellerde Zeminaltı Otopark İnşaatı
6. Hoca Üveyiz Mahallesi 2.066 Adada Zeminaltı Otopark İnşaatı
7. Muratpaşa Mahallesi 2.010 Ada ile Vatan Caddesi Arasında Zeminaltı Otopark İnşaatı
8. Cambaziye Mahallesi, 346 Pafta, 1341 Ada, 1 Parselde Zeminaltı Otoparkı İnşaatı

M2:
Mülkiyet: Otoparklar İBB.'nin bir kuruluşu olan İSPARK tarafından işletilmektedir.
Bütçe:
Yüklenici:
Süreç:
Niteliği: İstanbul genelinde "2110 araç kapasiteli kapalı otopark yaptık. 4880 araç kapasiteli kapalı otopark yapıyoruz. 180.000 araç kapasiteli otopark yapmayı programladık!"
Betimlemesi: "Otopark sisteminde modern dönüşümü sağladık!" (İBB., 2009a, 48–50).

Lalesiyle Buluşan İstanbul



Lale maketleri (İBB., 2009a, 204-205).

Yer:
M2: 5 yılda 36.175.000 lale ekilmiştir.
Mülkiyet:
Bütçe:
Yüklenici:
Süreç:
Niteliği: Kampanya kapsamında İstanbullulara milyonlarca ücretsiz lale soğanı dağıtılmış, en güzel laleyi yetiştiren İstanbullulara ödül verilmiş ve laleyi uluslararası platformda sahiplenmek için uluslararası lale festivali düzenlenmiştir.
Betimlemesi: "İstanbul'u lalesiyle buluşturduk!" "İstanbul'un parklarını, bahçelerini ve yol kenarlarını lalelerle süsledik"(İBB., 2009a, 86).

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Meydan Düzenlemeleri

	Yer: 1. Eminönü Aksaray Arası Çevre Düzenlemesi 2. At Meydanı Düzenlemesi 3. Yenikapı Meydan Düzenlemesi **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:** "İstanbul için bir ilk daha gerçek oluyor. Araç trafiğinden arındırılmış meydanların yapımını programladık (Beşiktaş, Yenikapı, Üsküdar) (İBB., 2009a, 93).

Fatih Kadın ve Aile Sağlığı Merkezi

 Sağlık merkezlerinin açılış töreninden (İBB., 2009a, 146).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:** İstanbul genelinde "32 yeni kadın ve aile sağlığı merkezi ve 5 görüntüleme merkezi açtık. Bu merkezlerimizde 631 bin 977 kadınımıza sağlık taraması yaptık. 16 kadın ve aile sağlığı merkezi açmayı, çocukların ve 16 yaş üstü bayanların rutin sağlık taramalarını yapmayı programladık!"(İBB., 2009a, 145).

Deprem Odaklı Kentsel Dönüşüm Projeleri

 Kadir Topbaş, kentsel dönüşüm projelerini incelerken (İBB., 2009a, 109).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** Fatih'in zemin durumu incelenmiştir. Sosyal, demografik, kültürel ve ekonomik doku ile ticari durum tespit için anketler yapılmıştır. Plan senaryoları ve acil eylem planları hazırlanmaktadır. Altyapı tespit çalışmaları tamamlanmış, güçlendirme projeleri hazırlanmaktadır. Tarihi eserlerin rölöve çalışmaları devam etmektedir. Acil dönüşümü yapılacak alanların konsept çalışmaları bitirilmiştir. Özellikle riskli binaların olduğu 10 yerde, tasarım çalışmaları başlamıştır. **Niteliği:** **Betimlemesi:** "Tüm İstanbul için planladığımız Deprem Odaklı Kentsel Dönüşüm Projesi'ni Zeytinburnu, Küçükçekmece ve Fatih'ten başlattık" (İBB., 2009a, 106, 109).

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Fatih Özürlüler Merkezi

 Kadir Topbaş merkezinin açılışını yaparken (İBB., 2009a, 152-153).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçesi:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** 4 özürlüler merkezi açılmıştır. **Betimlemesi: "**Özürlüler için gündüz bakım evleri ve yunuslar ile terapi merkezi yapmayı programladık. Özürlü vatandaşlarımıza istihdam sağladık. 105 araçla özürlü vatandaşlarımıza ücretsiz servis hizmeti veriyoruz. Özürlüler ve aileleri için yaz tatili imkanı sağlayan Çiroz Özürlüler Yaz Kampı'nı açtık" (İBB., 2009a, 152).

Gülhane Sosyal Tesisleri

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** Sosyal tesisin inşaatı devam ediyor diye belirtilmiştir (İBB., 2009a, 213). **Niteliği:** **Betimlemesi:**

Turistik Kameralar

	Yeri: Tarihi Yarımada'da turistik kameralar Eminönü ve Sultanahmet'te yer almaktadır. **Yerin Niteliği:** **M2:** **Mülkiyet:** **İlahe / Yarışma:** **Proje Bütçesi:** **Yüklenici Firma:** **Süreç:** **Projenin Niteliği:** İstanbul'un 13 farklı bölgesine yerleştirilen birer kamera ile alanlar, İBB. Web Sitesinden 24 saat canlı izlenilebilmektedir. **Betimlemesi:** "İstanbul'un en güzel noktalarını dünyanın her yerinden canlı izleyin" (İBB., 2009a, 207).

İstanbul'un Fetih Kutlamaları

 Mehter Takımı gösterisi (İBB., 2009a, 222-223).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul'un Fethi'nin 550 yılı kutlamaları, Fethi'nin 550 Yılı projelerindendir*** (İBB., 2003c, 104) **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:** "İstanbul'un Fethi'nin 554. ve 555. yılı kutlamalarını uluslararası bir gösteriye dönüştürdük". "Haliç'te kurulan dev su perdesinde gösterilen üç boyutlu fetih filmi, ışık ve su oyunları tam bir görsel şölen olarak kutlamalara katılan binlerce İstanbulluya unutulmaz anlar yaşattı" (İBB., 2009a, 223).

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

İstanbul İslam, Bilim ve Teknoloji Tarihi Müzesi

 Müzenin açılışında konuşma yapan Recep Tayyip Erdoğan (Url-17).	**Yer:** Gülhane Parkı içinde, Topkapı Sarayı'nın binalarından olan Has Ahırlar Binası'nda hizmet vermektedir. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Ahırlar restore edilip müzeye dönüştürülmüştür. **Betimlemesi:** Erdoğan: "İnsanlığın sahip olduğu en zengin medeni tecrübelerle bugüne gelen, asırlar boyunca farklı inanış, kültür ve yaşam biçiminin beşiği olan İstanbul, aynı zamanda Sultanahmet, aslında dünya turizminin bir hareket noktası haline geldi… İslam medeniyetinin, insanlığın bilimsel gelişimine yaptığı büyük katkılar, bu müzenin varlığıyla artık bir görünürlüğe kavuşacak" (Url-17).

Panorama 1453 Tarih Müzesi

 Panorama 1453 Tarih Müzesi (Özçakı Arşivi).	**Yer:** Topkapı-Edirnekapı arasında sur dışında, "Topkapı Kültür Parkı"nın içindedir. **M2:** Panoramik resim 38 metre çaplı bir yarım küre üzerine yapılmıştır. Yarım kürenin iç yüzeyini kaplayan resim, 2350 m2'dir. **Mülkiyet:** İBB., Kültür AŞ. Tarafından işletilmektedir. **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** 2009'da açılmıştır. 2005–2008 yıllarında 8 sanatçı panoramik resmi hazırlamışlardır. **Niteliği:** **Betimlemesi:** "Fetihten tam 555 yıl sonra… İstanbul'un fethine yeniden tanık olacak ve kente giriş anını neredeyse aynen yaşayacaksınız". "Burası Topkapı, İstanbul kuşatmasının en çetin geçtiği, aşılamaz denilen surların aşıldığı, kutlu askerlerin bekledikleri günün yaşandığı yer. İstanbul'un fethe açılan kapısı… Sultan II. Mehmed'in binlerce askerinin tekbir seslerini ve Mehter Marşı'nı duyup, belki de eşlik edeceksiniz" (Url-18).

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Zeyrek Kentsel Sit Alanı Tasarım Projesi

 Zeyrek Sokak dokusundan görünüş (Fatih Belediyesi, t.y.).	**Yeri:** **M2:** **Mülkiyet:** Konutlar şahıslara aittir. Fatih Belediyesi, İstanbul Valiliği ile restorasyon çalışmalarını başlatılmıştır. **Bütçe:** 5 yapının rölöve, restitüsyon, restorasyon ve tesisat projeleri için 70.000 YTL harcanmıştır (Fatih Belediyesi, 2009a, 164). **Yüklenici:** **Süreç:** Fatih Belediyesi ile İstanbul Valiliği arasında "Taşınmaz Kültür Varlılarının Korunmasına Ait Katkı Payına Dair Yönetmelik" esas alınarak 2005 yılında protokol imzalanmış ve proje aynı yıl ihale edilmiştir. Öncelikle Zeyrek Cami çevresindeki 11 yapının bakımı ve onarımı için sahipleriyle sözleşme imzalanmış. İki bina 2006 yılında sahiplerine teslim edilmiştir. **Niteliği:** Zeyrek'teki 56 evin restorasyonu yapılacaktır. **Betimlemesi:** "Zeyrek Evleri, dünya kültür varlığı olarak da oldukça önemli sivil mimarlık örneklerimiz arasındadır" (Fatih Belediyesi, t.y.).

Mahmutpaşa Yayalaştırma Projesi ve Altyapı Yenileme Çalışmaları

 Mahmutpaşa'yı gezen İBB. Başkanı Kadır Topbaş ve Eminönü Belediye Başkanı Nevzat Er (mimdap).	**Yeri:** **M2:** **Mülkiyet:** (Eski) Eminönü Belediyesi ve İstanbul Ticaret Odası'nın (İTO) işbirliğiyle gerçekleştirilmiştir. **Bütçe:** Yaklaşık 1 milyon YTL. **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Çalışmalar kapsamında Mahmutpaşa yokuşu ve çevresindeki Aynacılar, Hacıküçük, Hacıküçük Cami, Kefeli Han, Macuncu, Sultan Mektebi ve Rastıkçı sokakları düzenlenmiş, altyapıları yenilenmiştir. Yollar Arnavut Kaldırımı döşenmiş, tretuvarlar genişletilmiştir. **Betimlemesi:** Mahmutpaşa'nın yeni yüzüyle daha da güzelleştiğini belirten Eminönü Belediye Başkanı Nevzat Er, "Cepheler ve saçakların da güzelleştirilmesiyle birlikte gelecek kuşaklara daha güzel bir Mahmutpaşa bırakacağız" ve "Yılsonuna kadar Eminönü'nün dörtte üçünü yayalaştırmayı hedefliyoruz" demiştir (mimdap).

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

İMÇ'nın Yıkılıp Yerine Osmanlı Konakları Yapılması



İMÇ binalarının iç avludan görünüşü (Url-19).

Yer:
M2:
Mülkiyet:
Bütçe:
Yüklenici:
Süreç: Mimarlar Odası uygulamanın iptali için mahkemeye başvurmuştur.
Niteliği: İBB.'nin aldığı karara göre İMÇ yıkılıp yerine KİPTAŞ'ın projesini hazırladığı Osmanlı mimarisine sahip 50 villa yapılacaktır (Url-19).
Betimlemesi:

Kentsel Tasarım Projeleri



Fevzi Paşa Caddesi'ndeki düzenleme öncesi cephelerden örnekler (Fatih Belediyesi, t.y.).



Fevzi Paşa Caddesi'ndeki düzenleme sonrası cephelerden örnekler (Fatih Belediyesi, t.y.).

Yer:

1. Fevzipaşa Caddesi Düzenlemesi Kentsel Tasarım Projesi
2. Atatürk Bulvarı Kentsel Tasarım Projesi
3. Eminönü Sirkeci Tren İstasyonu – Yusufpaşa Arası Cephe Siluetleri Tespiti ve Cephe Düzenleme Rehabilitasyonu Kentsel Tasarım Projesi (Ordu Caddesi)
4. Topkapı –Yusufpaşa Arası Cephe Siluetleri Tespiti ve Cephe Düzenleme Rehabilitasyonu Kentsel Tasarım Projesi (Millet Caddesi)
5. Aksaray Metro İstasyonu Topkapı Anıt Mezar Arası Cephe Siluetleri Tespiti ve Cephe Düzenleme Rehabilitasyonu Kentsel Tasarım Projesi (Vatan Caddesi)
6. Bab-ı Ali ve Ankara Caddeleri Kentsel Tasarım Projesi
7. Eminönü Meydanı, Ragıp Gümüşpala - Muratpaşa ve Aksaray Caddeleri Cephe Rehabilitasyonu Kentsel Tasarım Projesi
8. Büyükkaraman Caddesi - Feyzullah Efendi Sokak ve Yakın Çevresi Düzenlemesi Cephe Rehabilitasyonu Kentsel Tasarım Uygulama Projesi
9. Malta Çarşısı ve Yakın Çevresi Düzenlemesi Cephe Rehabilitasyonu Kentsel Tasarım Uygulama Projesi

M2:
Mülkiyet:
Bütçe:
Yüklenici:
Süreç:
Niteliği:
Betimlemesi: "Caddenin Tarihi Yarımada'nın özellikleri ve mevcut yapılaşma dikkate alınarak zemin ve bina cephelerine yönelik tüm kentsel mobilyalar ve öğelerin tasarlanması, kentsel kamusal alanlar ve bunlar dışında kalan özel mülkiyete haiz alanlarda bulunan ilan reklam tabelaları , bina cephelerinin niteliklerinin belirlenmesi, bina cephelerinde bulunan var olan ve sonradan monte edilen tüm yapı elemanlarının gözden geçirilmesi, öneriler getirilmesi kentsel tasarım projesinin hazırlanması" (İBB., t.y.).

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Rehabilitasyon Projeleri

	Yer: 1. Eminönü Cankurtaran Bölgesi Rehabilitasyon Projesi 2. Kocamustafa Paşa Rehabilitasyon Projesi 3. Kumkapı Rehabilitasyon Projesi **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:**

Sümbül Sinan Tekkesi

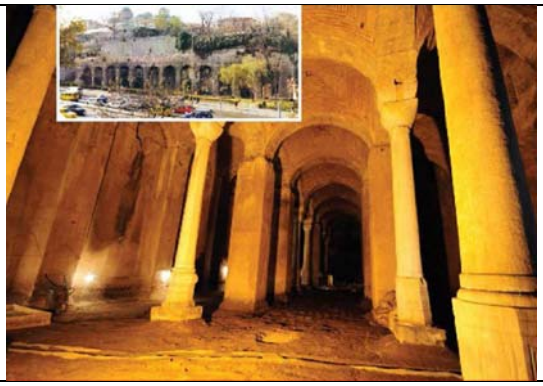
 Sümbül Sinan Tekkesi'nin restorasyondan sonraki görünüşü (Fatih Belediyesi, 2009a, 160).	**Yer:** Kocamustafapaşa Külliyesi'nin içindedir. 19. yy. sonu, iç sofalı (karnıyarık tipi), kare planlı Türk Evi özelliklerini taşır. **M2:** **Mülkiyet:** **Proje Bütçesi:** Rölöve, restitüsyon ve restorasyon projeleri için 65.000 YTL, yapının restorasyonu için 1.093.052 YTL harcanmıştır. **Yüklenici:** **Süreç:** Yapının restorasyonu 2008 yılında tamamlanmıştır (Fatih Belediyesi, 2009a, 160-161). **Niteliği:** Restore edilmiştir. **Betimlemesi:**

Emri Buhari Tekkesi

 Emri Buhari Tekkesi (Fatih Belediyesi, 2009a, 162).	**Yeri:** Ayvansaray, Dervişzade Sokak'tadır. Fatih'te kurulmuş iki önemli Nakşibendi tekkesinden biridir. Doğu Roma İmparatorluğu'nun Blahernai Sarayı'na ait tonozlu altyapıların üzerinde yer alır. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** Rölöve, restitüsyon restorasyon ve tesisat projeleri için 49.000 YTL, yapının restorasyonu için 498.238 YTL harcanmıştır. **Yüklenici:** **Süreç:** Yapının restorasyonu 2007 yılında tamamlanmıştır (Fatih Belediyesi, 2009a, 162-163). **Niteliği:** Restore edilmiştir. **Betimlemesi:**

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Zeyrek (Pantokrator) Sarnıcı

 Zeyrek (Pantokrator) Sarnıcı (Fatih Belediyesi, 2009a, 170).	**Yeri:** Unkapanı'ndadır. **Yerin Niteliği:** Pantokrator Manastırı'nın sarnıcıdır. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** Rölöve, restitüsyon restorasyon ve tesisat projeleri için 73.000 YTL harcanmıştır. **Yüklenici:** **Süreç:** Restorasyon çalışmalarına 2006 yılında başlanmıştır. **Niteliği:** Restore edilecektir. **Betimlemesi:** Restorasyon çalışmaları tamamlanınca "sarnıç İstanbul çapında kültür ve sanat organizasyonlarında kullanılacak prestijli bir alan haline gelecektir" (Fatih Belediyesi, 2009a, 170).

İbrahim Paşa Medresesi

 İbrahim Paşa Medresesi (Fatih Belediyesi, 2009a, 180).	**Yer:** Samatya'da Etyemez Sokak'tadır. Mimar Sinan'ın eseridir. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** Rölöve, restitüsyon restorasyon ve tesisat projeleri için 80.000 YTL harcanmıştır. **Yüklenici:** **Süreç:** Projeleri, 2007 yılında Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nca onaylanmıştır (Fatih Belediyesi, 2009a, 180). **Niteliği:** Restore edilecektir. **Betimlemesi:**

Abdülmecit Evi

 Abdülmecit Evi (Fatih Belediyesi, 2009a, 182).	**Yer:** Hatip Muslahattin Mahallesi'nde Sultan Selim Cami'nin bahçesindedir. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** Rölöve, restitüsyon restorasyon ve tesisat projeleri için 26.335 YTL harcanmıştır. **Yüklenici:** **Süreç:** Projeleri, 2007 yılında Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nca onaylanmıştır (Fatih Belediyesi, 2009a, 182). **Niteliği:** **Betimlemesi:**

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Ali Fakih Sıbyan Mektebi

 Ali Fakih Sıbyan Mektebi (Fatih Belediyesi, 2009a, 183).	**Yer:** Hacı Hamza Mah. Ali Fakih Caddesi'ndedir Kesme taş ve tuğla bir yapıdır. Çöken çatısı özgün olmayan biçimde onarılan yapı konut olarak kullanılmaktadır. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** Rölöve, restitüsyon restorasyon ve tesisat projeleri için 16.975 YTL harcanmıştır. **Yüklenici:** **Süreç:** Projeleri, 2007 yılında Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nca onaylanmıştır (Fatih Belediyesi, 2009a, 183). **Niteliği:** Restore edilecektir. **Betimlemesi:**

Elhac Ahmet Paşa Sıbyan Mektebi

 Elhac Ahmet Paşa Sıbyan Mektebi (Fatih Belediyesi, 2009a, 186).	**Yer:** Kürkçübaşı Mahallesi'ndedir. Dikdörtgen planlı ve iki katlıdır. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçesi:** Rölöve, restitüsyon restorasyon ve tesisat projeleri için 60.000 YTL harcanmıştır. **Yüklenici:** **Süreç:** Projeleri, 2007 yılında Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nca onaylanmıştır (Fatih Belediyesi, 2009a, 186). **Niteliği:** Restore edilecektir. **Betimlemesi:**

Restorasyon Projeleri

 Kaba Halil Medresesi (Fatih Belediyesi, 2009a, 191).	**Yer:** 1. Arap Kuyusu Sıbyan Mektebi 2. Hacı Evhaddin Hamamı 3. Hacı Ferhat Mektebi 4. Hasan Ağa Medresesi 5. Kaba Halil Medresesi 6. Kasım Ağa Sıbyan Mektebi **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** Projeleri, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nca onaylanmıştır (Fatih Belediyesi, 2009a, 188). **Niteliği:** Restore edilecektir. **Betimlemesi:**

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Surların Rölöve – Restitüsyon – Restorasyon Projeleri

 Kara Surları (Url-20).	**Yer:** 1. Karasurları Rölöve – Restitüsyon – Restorasyon Projesi 2. Marmara Sahil Surları Rölöve – Restitüsyon – Restorasyon Projesi 3. Karasurları Rölöve – Restitüsyon – Restorasyon Projesi **M2:** **Mülkiyet:** İBB. Tarihi Çevreyi Koruma Müdürlüğü **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği: "**Deprem hasarlarının giderilmesi ve dondurma tarzı restorasyonlar (güçlendirilerek-olduğu gibi korunması) hedefleniyor" (Yapı, 2004, 7 Aralık). **Betimlemesi:**

Karasurları Beden Duvarları Burçlarının Fonksiyon Verilmesi ve Sur Bandı Rekreasyon Amaçlı Düzenleme Projesi

 Kara Surlarındaki Burçlar (Url-21).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** İBB. Tarihi Çevreyi Koruma Müdürlüğü **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Tarihi Yarımada Koruma Planı doğrultusunda projelendirilecektir. **Betimlemesi: "**Burçların mimari açıdan sahip oldukları değerin ortaya çıkarılarak, sur çevresi ve burçların iç ve dış mekanlarının gezilebilir ve yaşayan mekanlar yapılması ve İstanbul'un sosyal ve kültür hayatının bir parçası haline getirilmesi amaçlanmaktadır" (Yapı, 2004, 7 Aralık).

Saraçhane Arkeoloji Parkı Düzenleme Projesi

	Yeri: **M2:** **Mülkiyet:** İBB. Tarihi Çevreyi Koruma Müdürlüğü **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:** "Saraçhanedeki Polyektus kalıntılarının da bulunduğu alanın mezbelelik durumdan kurtarılarak şehir yaşamına katılması amaçlanıyor" (Yapı, 2004, 7 Aralık).

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Sur-i Sultani Rölöve – Restorasyon Projesi

 Topkapı Sarayı ve onu çevreleyen Sur-i Sultani (Url-22).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Topkapı Sarayını çevreleyen surların restorasyonuna yönelik proje hazırlanmasıdır (Yapı, 2004, 7 Aralık). **Betimlemesi:**

Tekfur Sarayı Restorasyonu

 Tekfur Sarayı ve yakın çevresi (Fatih Belediyesi, 2009a, 174).	**Yeri:** Edirnekapı ile Haliç arasında, kara surlarına bitişiktir. Doğu Roma İmparatorluğunun sarayıdır. Yapı günümüzde üç katlı ve çatısızdır. **M2:** **Mülkiyet:** Restorasyonu, İBB. gerçekleşmektedir. **Proje Bütçesi:** 1.860.000 YTL'lik yatırım yapılmıştır. **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:** "Restorasyon çalışmaları tamamlandığında Fatih, dünya üzerinde bir benzeri daha olmayan Tekfur Sarayı sayesinde alternatif kültür turizminin önemli duraklarından birine sahip olacaktır" (Fatih Belediyesi, 2009a, 174).

Sultan Mecit Evi

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** Fatih Belediyesi ile Valilik arasında "Taşınmaz Kültür Varlıklarının Korunmasına Ait Katkı Payına Dair Yönetmelik" esas alınarak 2005 yılında imzalanan protokolle eski eserlerin onarımı için ödenek onayı alınmış ve projeleri hazırlanmıştır (Fatih Belediyesi, t.y.). **Niteliği:** **Betimlemesi:**

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Şeyh Ahmet Buhari Tekkesi (Emir Buhari Tekkesi)

 Tekkenin restorasyon sonrası görünüşü (Fatih Belediyesi, t.y.).	**Yer:** Atik Mustafa Paşa Mahallesi'ndedir. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Sadece üç duvarı ayakta kalan Emir Buhari Tekkesi'nin restorasyonu tamamlanmış ve şu an mescid olarak kullanılmaktadır. Aynı arsa üzerinde bulunan haremlik – selamlık yapısının restorasyon çalışmaları 2009 yılından beri sürmektedir. Burası , ney sanatının icra edileceği bir yer olacaktır (Fatih Belediyesi, t.y.). **Betimlemesi:**

Hasan Ağa Medresesi

 Hasan Ağa Medresesi'nin restorasyon öncesi görüntüsü (Kolayeval).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** Vakıflar Genel Müdürlüğüne aittir. **Bütçe:** İl Özel İdaresinin kaynaklarıyla restore edilmektedir. **Yüklenici:** **Süreç:** Medresenin 2007–2008 yıllarında rölöve, restitüsyon ve restorasyon projeleri hazırlanmıştır. Projeler koruma kurulundan onaylanmıştır. Restorasyon çalışmalarının 2010 yılı sonunda tamamlanması planlanmaktadır. **Niteliği:** **Betimlemesi:** "Fatih Belediye Başkanı Demir, aslına uygun restore edilen eserleri yaşatabilmek için, onlara yeni ve günümüzün ihtiyaçlarına göre yeni fonksiyonlar kazandırıldığını vurguladı" (Kolayeval).

Restorasyon Projeleri

	Yer: 1. Hacı Ferhat Mektebi 2. Şeyh Raşit Efendi Tekkesi **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** Fatih Belediyesi ile Valilik arasında "Taşınmaz Kültür Varlıklarının Korunmasına Ait Katkı Payına Dair Yönetmelik" esas alınarak 2005 yılında imzalanan protokolle eski eserlerin onarımı için ödenek onayı alınmış ve projeleri hazırlanmıştır (Fatih Belediyesi, t.y.).
	Niteliği: **Betimlemesi:**

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Fatih Belediyesi Başkanlık Binası

 Fatih Belediyesi Başkanlık Binası (Fatih Belediyesi, 2009a, 177).	**Yeri:** Bozdoğan Su Kemeri'nin yanındadır. İtfaiye Binası'na bitişiktir. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** Rölöve, restitüsyon, restorasyon ve tesisat projeleri için 154.000 YTL harcanmıştır. **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Yapının restorasyonu tamamlandığında Fatih Belediyesi Sergi alanı olarak kullanılması planlanmaktadır (Fatih Belediyesi, 2009a, 177). **Betimlemesi:**

Özbekler Tekkesi

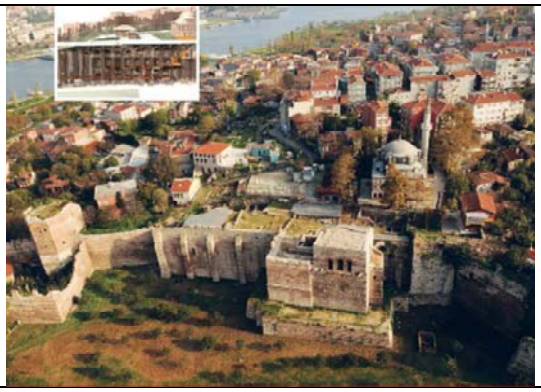
 Özbekler Tekkesi (Grafik Tasarım).	**Yer:** Kadırga-Sultanahmet Tekke ve zaviyelerin kapatılmasına kadar 233 yıl hizmet veren yapının, 1990'lı yıllara kadar sağlam bölümleri ikametgah olarak kullanılmıştır. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Yapı tasarım ve sanat konularında eğitim veren özel bir okul olarak faaliyet verecektir. 2010 Eylülünden itibaren eğitime başlaması planlanmaktadır (Grafik Tasarım). **Betimlemesi:**

Gülhane Parkı Yenileme Çalışmaları

 Gülhane Parkı'nın girişi (Yapı, 2003, 26 Mayıs).	**Yer:** Gülhane Parkı eskiden Topkapı Sarayı'nın bahçesiydi. Günümüzde 1. derece sit alanıdır. **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** İBB.'nin kentsel dönüşüm projelerinden biridir. Gülhane Parkı'nın yeniden düzenlemesi kapsamında yapılan projeler: Vaziyet Planı Çalışması: Mevcut Durum ve Öneri Vaziyet Planı Peyzaj Projeleri: Mevcut Yeşil Dokunun Tespiti, Peyzaj Uygulama Projeleri, Kent Mobilyaları ve Detaylar Röleve, Restitisyonlar, Restorasyonlar ve Yeni Kullanım Projeleri: Alay Köşkü, Park ve Bahçeler Müdürlüğü Binası, Park ve Bahçeler Müdürlüğü'ne Bitişik Askeriye Binaları, Sur Duvarlarına Bitişik Askeriye Binaları, Akvaryum (Sarnıç), Harabe (Sarnıç), Gotlar Sütunu, 89 Parselde Yer Alan 2 Katlı Kagir Bina, P.T.T Binası **Betimlemesi:** "Gülhane'de bulunan bütün yapılar aslına uygun şekilde restore ediliyor. İstanbul'un akciğeri; yeşil dokusu, çiçek bahçeleri, seraları, seyir terasları, kır kahveleri, havuzlarla süslenen Park, eski ihtişamına kavuşturuluyor" (Yapı, 2003, 26 Mayıs).

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Anemas Zindanları Restorasyonu

 Anemas Zindanları (Fatih Belediyesi, 2009a, 172).	**Yer:** Eğrikapı yakınında, kara surlarına bitişiktir. **M2:** **Mülkiyet:** Restorasyonu, İBB. gerçekleşmektedir. **Proje Bütçesi:** 2009 yılına kadar 1.530.000 YTL harcanmıştır. **Yüklenici:** **Süreç:** Restorasyon süreci 2004 yılında başlamıştır. Çalışmalar devam etmektedir. **Niteliği:** **Betimlemesi:** Restorasyon çalışmaları tamamlanınca zindanlar "açık müze ve sanat galerisine dönüştürülerek dünya turizmine kazandırılacaktır" (Fatih Belediyesi, 2009a, 172).

İstanbul Müftülüğü Hizmet Binası'nın Müze Olarak Dönüşümü

	Yeri: **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçesi:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:**

Sirkeci ve Aksaray Meydanlarında Trafiğin Yeraltına Alınması

	Yer: **M2:** **Mülkiyet:** **Bütçesi:** **Yüklenici:** **Süreç:** Çalışmalar devam etmektedir. **Niteliği:** Sirkeci ve Aksaray dışında Taksim, Beşiktaş, Üsküdar ve Kadıköy'de de benzer bir çalışma yapılacaktır. Trafik yer altına alınarak meydanlar yayalaştırılacaktır (İBB., 2009d). **Betimlemesi:**

Avrasya Tüneli

 Tünelin kesiti (ntvmsnbc, 2011, 12 Mart).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH) **Bütçesi:** 1,1 milyar Dolar **Yüklenici:** ATAŞ, 2010 yılında Avrasya Tüneli'ni gerçekleştirmek üzere, Türkiye'den Yapı Merkezi ve Kore'den SK E&C, Kukdong, Samwhan Corp. ve Hanshin şirketlerinin ortaklığıyla kurulmuştur. **Süreç:** Çalışmalar devam etmektedir (Url-4). **Niteliği:** **Betimlemesi:**

Şekil A.3 (devam): 2004 – 2010 dönemi Tarihi Yarımada projeleri.

Fatih Kadınlar Pazarı ve Yakın Çevresi Cephe Rehabilitasyon Kentsel Uygulama Projesi

 Fatih Kadınlar Pazarı cephe rehabilitasyon çalışmasından bir görüntü (AKB Ajansı, 2010, 183).	**Yer:** Eski adı Avrat Pazarı'dır. Doğu Roma'dan beri burada kurulan pazar, günümüzde haftada bir gün kurulan semt pazarına dönüşmüştür. **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti etkinliğidir.*** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:** "Yürütülen rehabilitasyon çalışmasıyla günümüzde geleneksel işlevini kaybetmiş ve fonksiyon çeşitliliği nedeniyle kozmopolit bir yapı sergileyen alandaki sokak dokusunun yenilenerek, mahalle/semt karakterinin, sosyal yaşantının ve kültürünün, kamusal alanların ve bu alanlardaki yerel yaşantının süreklilik içinde gelişimi ve iyileştirilmesi amaçlanmıştır" (AKB Ajansı, 2010, 183).

Sultan-i Seyirlik (Sultanahmet Ramazan Etkinlikleri)

 Fatih Belediye Başkanı Mustafa Demir, yanında Mehter Takımı ile 2010 yılındaki Ramazan Etkinlikleri hakkında açıklama yaparken (Url-23).	**Yer:** Sultanahmet Meydanı **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti etkinliğidir.*** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** Proje, 2010 yılı Ramazan ayı boyunca Sultanahmet Meydanı'nda gerçekleştirilecektir. **Niteliği:** Dansçı ve tiyatro oyuncularının katılımıyla, Osmanlı dönemi eğlencelerinin canlandırılması amaçlanmaktadır. **Betimlemesi: "**İstanbul halkının eski devirlerdeki gibi eğlencelere katılması ve Sultanahmet Meydanı'nın daha zenginleştirilmiş etkinliklerde kullanılması amaçlanmaktadır" (AKB Ajansı, 2010, 75).

Şekil A.4 : 2010 Avrupa Kültür Başkenti, Tarihi Yarımada projeleri.

İstanbul Sokakta Eğleniyor



Sokak gösterilerine katılan çocuklar (AKB Ajansı, 2010, 109).

Yer: Haliç'e kıyısı olan 4 ilçe belediyesinin desteğiyle gerçekleştirilecek festivalde, meydanlar, sokaklar, Haliç kıyısındaki mesire yerleri kullanılacaktır.
M2:
Mülkiyet: ***İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti etkinliğidir.***
Bütçe:
Yüklenici:
Süreç: 2010 Eylülünde 15 gün
Niteliği: Sokak sanatlarına yönelik bilgi ve farkındalığı artırmak amacıyla bir dizi söyleşi, atölye çalışması, sanatçı değişim programı ve gösterilerden oluşmaktadır.
Betimlemesi: **"**Gerçekleştirilecek şenliklerde, uluslararası kitle gösterilerinin ve geleneksel şenliklerin canlandırılmasının yanı sıra, yerel sanatçılar ve halkın doğrudan katılımıyla yapılacak olan, mahalle kültürünü öne çıkartan bir dizi etkinlikle tüm İstanbul halkının hep beraber sokakta eğlenmesi için bir fırsat yaratılacaktır" (AKB Ajansı, 2010, 109).

İstanbul 2010 Ahırkapı-Çatladıkapı Hıdrellez Şenlikleri



Tarihi Yarımada'daki Hıdrellez kutlanması (AKB Ajansı, 2010, 112).

Yer:
M2:
Mülkiyet: ***İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti etkinliğidir.***
Bütçe:
Yüklenici:
Süreç: Tarihi Yarımada'da 11.si düzenlenen şenlik 5 Mayıs 2010'da gerçekleşecektir.
Niteliği: Hıdrellez'in kutlanması
Betimlemesi: "İstanbul'da Tarihi Yarımada odaklı bir soyut kültürel miras projesi olan Ahırkapı'da Hıdrellez şenlikleri, bütün kültürlerde ortak olan baharı karşılama ritüelinin, günümüz İstanbul'unun şehir kültürüne yeniden kazandırılmasını amaçlamaktadır" (AKB Ajansı, 2010, 112).

Medeniyet Geçitleri Han ve Pasaj Şenlikleri

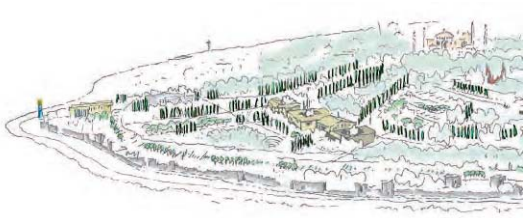


İstanbul hanlarından birinin revakları (AKB Ajansı, 2010, 119).

Yer:
M2:
Mülkiyet: ***İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti etkinliğidir.***
Bütçe:
Yüklenici:
Süreç:
Betimlemesi: **"**Proje aracılığıyla İstanbul'un tarihi ve kültürel değerleri olan hanların mimari, kültürel ve sosyal olarak yeniden tanıtımı ile ulusal ve uluslararası platformda gündeme alınması sağlanacak ve han kültürünün temelinde yatan ortak kültürel kimliğin unutulmasına karşı durularak, hanların ve pasajların Doğu-Batı paralelindeki Avrupalı ortak kimliğine ve karşılıklı etkileşimin oluşturduğu ortak yaşama kültürüne vurgu yapılacaktır" (AKB Ajansı, 2010, 119).

Şekil A.4 (devam): 2010 Avrupa Kültür Başkenti, Tarihi Yarımada projeleri.

Sur-i Sultanı Stratejik Planı

 Sur-i Sultani'yi gösteren bir eskiz (AKB Ajansı, 2010, 137).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti etkinliğidir.*** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** Stratejik Plan kısa ve uzun vadeli projelerin bileşimidir, 15 yıla yayılmaktadır. Cumhuriyet'in 100. yılında, 2023'te tamamlanması hedeflenmiştir. **Niteliği:** **Betimlemesi:** "Sur-i Sultani projesi, her şeyden önce bir "koruma stratejisi" geliştirmeyi ve ICOMOS ve UNESCO standartlarında ve Berlin, Viyana, Londra ve Paris'le aynı ligde yer alacak bir Müzeler Mahallesi yaratmayı hedeflemektedir" (AKB Ajansı, 2010, 137).

Topkapı Sarayı Müzesi Mutfaklarda Sergileme

 Topkapı sarayı mutfaklarından görünüm (AKB Ajansı, 2010, 145).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti etkinliğidir.*** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** 2010'un İkinci Yarısı **Niteliği:** **Betimlemesi: "**Proje, Osmanlı Saray Mutfağı kültürünü yeni müzecilik anlayışı çerçevesinde ele alarak ziyaretçinin dönemin atmosferini deneyimlemesini sağlayacak bir tasarım ortaya koyacaktır". Projenin Kültür ve Turizm Bakanlığı'na bağlı diğer müzeler için de örnek olacağı belirtilmiştir (AKB Ajansı, 2010, 145).

Yenikapı Transfer Noktası Projesi

 Yenikapı'da gerçekleştirilen kazı çalışmaları (AKB Ajansı, 2010, 152).	**Yeri:** **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti etkinliğidir.*** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** Ekim 2009 – Ağustos 2010 **Niteliği:** Uluslararası mimari proje yarışmasıdır. **Betimlemesi:** "Projenin, bugüne kadar İstanbul'da eşi görülmemiş büyük bir değişim yaratacak olan sürecin başlangıcını oluşturması hedefleniyor. Böylece, geçmişteki küresel işlev, 2010 ile geleceğe taşınacak, kentte yeni bir çekim merkezi oluşturulacak" (AKB Ajansı, 2010, 152).

Şekil A.4 (devam): 2010 Avrupa Kültür Başkenti, Tarihi Yarımada projeleri.

Yenikapı Theodosıus Limanı Tanıtım Sergisi



Sergi mekanın 3D modeli (AKB Ajansı, 2010, 153).

Yer:
M2:
Mülkiyet: ***İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti etkinliğidir.***
Bütçe:
Yüklenici:
Süreç: Şubat – Aralık 2010
Niteliği: Avrupa kentlerinde ve kazı alanında açılacak sergilerdir. Proje, geçici iletişim platformu, seminer odası, sergileme alanları, sergi, iletişim duvarı gibi unsurları kapsamaktadır (AKB Ajansı, 2010, 153).
Betimlemesi:

Sirkeci Hocapaşa Yayalaştırma ve Bölge İyileştirme Projesi



Sirkeci Hocapaşa Yayalaştırma ve Bölge İyileştirme Projesi (AKB Ajansı, 2010, 154).

Yer: Hocapaşa Tarihi Yarımada'nın en önemli ticaret ve turizm merkezlerinden biridir.
M2:
Mülkiyet: ***İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti etkinliğidir.***
Bütçe:
Yüklenici:
Süreç: UNESCO Dünya Mirası Merkezi'nin 1 Şubat 2009'a kadar tamamlanması için oluşturduğu öneriler listesi doğrultusunda öncelik verilmiştir.
Niteliği:
Betimlemesi: "Marmaray kazıları nedeniyle gerçekleşen geçici nitelik kaybına çözümler getirmeyi ve kamusal mekanların mimari niteliklerinin geliştirilmesini hedefliyor". Projenin hedefi "Hocapaşa Mahallesi'nin var olan yaşam alanlarının ve kamusal alanların sağlıklılaştırılması, kültürel dokunun ortaya çıkarılması hem turizm, hem üretim ve tüketime yönelik olarak bu alanların sürdürülebilir ve sağlıklı olarak kullanılmasıdır". (AKB Ajansı, 2010, 154).

İstanbul Kara Surları Koruma Master Plan Projesi



İstanbul Kara Surları'ndan görünüm (AKB Ajansı, 2010, 155).

Yer:
M2:
Mülkiyet: ***İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti etkinliğidir.***
Bütçe:
Süreç: UNESCO Dünya Mirası Merkezi'nin 1 Şubat 2009'a kadar tamamlanması için oluşturduğu öneriler listesi doğrultusunda öncelik verilmiştir.
Niteliği: Proje kapsamında, Kara Surlarının yönetimi, araştırma, belgeleme ve yaratıcı yöntemlerle uluslararası normlarla ilişki içinde korunması; UNESCO DKML ile işbirliği içinde yönetim planı ve eylem planlarının geliştirilmesi; kentin turistik çekim gücünün artırılması için yeni bir organizasyonel program içinde tanıtılması; bu program için kuruluşlar arası bir işbirliği modelinin oluşturulması amaçlanmıştır (AKB Ajansı, 2010, 155).
Betimlemesi:

Şekil A.4 (devam): 2010 Avrupa Kültür Başkenti, Tarihi Yarımada projeleri.

Vortvots Vorodman Kilisesi'nin Kültür Merkezine Dönüşümü

 Vortvots Vorodman Kilisesi iç görünümü (AKB Ajansı, 2010, 156).	**Yer:** Patrikhane'nin içinde yer alan üç kiliseden biridir. Kilise, Krikor Balyan yapısıdır. **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti etkinliğidir.*** **Bütçesi:** **Yüklenici:** **Süreç:** Şubat 2009 – Kasım 2010 **Niteliği:** Kilisenin restorasyonu ve renovasyonu gerçekleştirilecek ve konser-sergi-konferans mekanı olarak hizmet verecektir. **Betimlemesi:** "Bu yapının yeniden yapılandırılmasıyla, Osmanlı İmparatorluğu'ndan günümüze uzanan İstanbul'un köklü kültür mozaiğinin bir parçası canlandırılacak, kentlilik bilincinin kazandırılmasına katkı sağlanacak ve İstanbul kentinin turizm ve kültür haritasına anlamlı bir ziyaret güzergahı kazandırılacaktır" (AKB Ajansı, 2010, 156).

Unesco Dünya Miras Alanı Sınırları İçinde Yer Alan Kara Surları Projelendirme İşi

 İstanbul Kara Surları'ndan görünüm (AKB Ajansı, 2010, 155).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti etkinliğidir.*** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Kara Surlarının Yedikule ve Ayvansaray kısımları için rölöve, restitüsyon, restorasyon projeleri yapılacaktır. **Betimlemesi:** Proje ile surların "korunması ve sürdürülebilirliğinin sağlanması için önemli bir adım daha atılmış olacaktır" (AKB Ajansı, 2010, 171).

Sultanahmet Meydanı'nın İyileştirilmesi

 Sultanahmet Meydanı ve Cami (AKB Ajansı, 2010, 172).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti etkinliğidir.*** **Proje Bütçesi:** 17.000.000 TL bütçe ayrılmıştır. **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Meydanın yer kaplamaları değişecek ve alan yayalaştırılacaktır. turistler Çatladıkapı – Sultanahmet – Cankurtaran arasında ring sefer yapan otobüslerle taşınacaktır. Sürekli işleyen golf arabası gibi küçük araçlar da önerilmiştir. **Betimlemesi:** "… Sultanahmet Meydanı'nın, tarihsel fonksiyonlarının ön plana çıkarılarak sahip olduğu kimlik doğrultusunda yeniden düzenlenmesi ve yaşanabilir bir mekan kurgusu yaratılması amaçlanmaktadır". Meydan çevresindeki önemli eserlerden dolayı "açık hava müzesi" olarak nitelendirilmektedir (AKB Ajansı, 2010,172; Url-23).

Şekil A.4 (devam): 2010 Avrupa Kültür Başkenti, Tarihi Yarımada projeleri.

Aydınlatma Projeleri

 Aydınlatma çalışması gerçekleştirilen bir alan (AKB Ajansı, 2010, 181).	**Yer:** Kara-Deniz Surları, Eminönü, Sultanahmet Camisi, Ayasofya Müzesi, Yeni Cami, Beyazıt Camisi gibi alanlarda gerçekleştirilecektir. **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti etkinliğidir.*** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:** "Yapılan aydınlatma tasarımlarıyla yapıların bulundukları döneme ait mimari özelliklerinin ve yapısal strüktürlerinin vurgulanması, kentte yaşayanlar ve ziyaretçiler tarafından gece olduğunda fark edilmesine katkıda bulunması ve bunların yanı sıra bulundukları bölgenin gece yaşanabilirliğinin artırılması sağlanmıştır" (AKB Ajansı, 2010, 181).

Ahşap Yapılar Bakım Onarım Programı

 Ahşap Yapılar Bakım Onarım Programı kapsamında gerçekleştirilen çalışmalar (AKB Ajansı, 2010, 182).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti etkinliğidir.*** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Projenin iki hedefi vardır: birincisi ekonomik yetersizliklerle yapıların korunmasını sağlayamayan mülk sahiplerine finansal ve teknik destek verilmesi; İkincisi yok olmakta olan dülgerlik ve ahşap ustalığı zanaatının yaşatılması için İl Özel İdaresi ve Ulusal Ahşap Birliği'nin birlikte düzenledikleri sertifika programlarına katılmış ustaların projede görevlendirilerek küçük atölyelerin ayakta tutulmasının desteklenmesidir (AKB Ajansı, 2010, 182). **Betimlemesi:**

Eminönü Üst Laleli Bölgesi Cadde ve Sokak İyileştirilmesi (2., 3., 4. Etap)

 Eminönü Üst Laleli Bölgesi'nden bir sokak (AKB Ajansı, 2010, 183).	**Yeri:** **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti etkinliğidir.*** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** 2009 yılında çalışmanın ilk etabı gerçekleştirilmiştir. **Niteliği:** **Betimlemesi:** "Bu proje ile "yayalaştırma" ve "iyileştirme" kavramları yaratıcılığa açılmakta, semt yaşamını zenginleştirecek birer unsur haline getirilmektedir". "Bölgede yaşayanların ve bölgeyi kullananların ihtiyaçlarına yönelik dönüşümlerin ve alanın turizm fonksiyonuna cevap verecek ticari aktivitelerin gelişmesine olanak sağlayacak fiziksel müdahalelerin de yapılması hedeflenmektedir" (AKB Ajansı, 2010, 183).

Şekil A.4 (devam): 2010 Avrupa Kültür Başkenti, Tarihi Yarımada projeleri.

İstanbul 2010 Kültür Gezileri Projesi

 İstanbul 2010 Kültür Gezileri'nden biri (AKB Ajansı, 2010, 223).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti etkinliğidir.*** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** "İstanbul'un kültürel ve tarihi dokusunu tanıtmaya ve katılımcılarda İstanbul kent bilinci oluşturmaya yönelik özgün, günübirlik kültür gezilerini içermektedir". **Betimlemesi:** "… gezilere katılan İstanbulluların İstanbul'un kültürel değerlerinin farkında olmalarını sağlamayı ve kentlilik bilincini oluşturmayı, kültürel değerleri kullanıp İstanbulluların yaşadıkları çevrenin farkında olmalarını, kültürel değerleri benimsemelerini ve korumalarını ve İstanbul'a gelen yabancıların İstanbul'u farklı bir gözle tanımalarını ve kenti 2010 Avrupa Kültür Başkenti olarak algılamalarını sağlamayı amaçlamaktadır" (AKB Ajansı, 2010, 223).

Euphemia Martirionu Projesi

 Euphemia Martirionu Kilisesi'nin freskoları (AKB Ajansı, 2010, 161).	**Yer:** Sultanahmet'tedir. Günümüze ulaşan en eski (5. yy.) Doğu Roma yapılarındandır. **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti etkinliğidir.*** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** Ekim 2009 – Eylül 2010 **Niteliği:** Lazer ve fotogrametri ile rölövelerinin çıkarılması, projelerinin hazırlanmasını, duvar ve freskolarının restorasyonu ile konservasyonu ve ziyarete açılması **Betimlemesi:** "yapının, kültür ve turizmimize kazandırılması amacıyla restore edilerek bir açık hava müzesi ve arkeoloji parkı olarak yaşatılması ve kentin kültür mirasına kazandırılması hedefleniyor (AKB Ajansı, 2010, 161).

Süleymaniye – Darüşşifa Binası Restorasyonu

 Süleymaniye Külliyesi'nin içinde yer alan darüşşifa (AKB Ajansı, 2010, 174).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti etkinliğidir.*** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Yıllardır işlevi dışında kullanılan yapı özgün fiziksel özelliklerini kaybetmiştir. Darüşşifa restore edilmesinin ardından Süleymaniye Yazma Eserler Kütüphanesi'ne verilecektir. Burada yazma eserler ile ilgili çalışan uzmanlar araştırma yapacak ve yazma eserlerin restorasyonları gerçekleşecektir (AKB Ajansı, 2010, 174) **Betimlemesi:**

Şekil A.4 (devam): 2010 Avrupa Kültür Başkenti, Tarihi Yarımada projeleri.

Fatih Davutpaşa Medresesi Restorasyonu

 Davutpaşa Medresesi avludan görünüm (AKB Ajansı, 2010, 175).	**Yer:** Davutpaşa Mahallesi'ndeki Davutpaşa Külliyesi yapılarındandır. **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti etkinliğidir.*** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği: "**Restorasyon çalışmasıyla, medresenin atıl ve terk edilmiş görünümünden kurtarılarak sergi, toplantı ve seminerlerin düzenlendiği, çok amaçlı bir kültür merkezi olarak işlevlendirilmesi ve kamuya kazandırılması amaçlanmaktadır" (AKB Ajansı, 2010, 175) **Betimlemesi:**

Şehzade İmareti Restorasyonu

 Şehzade İmareti'nin iç görünüşü (AKB Ajansı, 2010, 178).	**Yeri:** Şehzade Külliyesi yapılarındandır. **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti etkinliğidir.*** **Bütçe:** **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Restorasyon çalışmasıyla yapıda, restoran, kitap satış üniteleri bulunacak ve Türk mutfağını öğrenmek isteyenlere eğitim verilecektir. Mutfakta orijinal ocaklar canlandırılarak, 16. y.y. mutfağını gelen ziyaretçilere temsili olarak sunulacaktır (AKB Ajansı, 2010, 178). **Betimlemesi:**

Nazperver Kalfa Sıbyan Mektebi Restorasyonu

 Nazperver Kalfa Sıbyan Mektebi'nin dış görünüşü (AKB Ajansı, 2010, 179).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti etkinliğidir.*** Fatih Belediyesi işbirliği ile gerçekleşmektedir. **Proje Bütçesi:** [Ajansa başvurmadan önce] Rölöve, restitüsyon restorasyon ve tesisat projeleri için 33.000 YTL harcanmıştır (Fatih Belediyesi, 2009a, 184) **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** Restorasyon çalışmasıyla, yapı atıl ve terk edilmiş görünümünden kurtarılıp sergi, toplantı ve seminerlerin düzenlendiği çok amaçlı bir kültür merkezi olarak işlevlendirilip kamuya kazandırılmıştır (AKB Ajansı, 2010, 179) **Betimlemesi:**

Şekil A.4 (devam): 2010 Avrupa Kültür Başkenti, Tarihi Yarımada projeleri.

Murat Molla Kütüphanesi Restorasyonu

 Murat Molla Kütüphanesi dış görünüşü (AKB Ajansı, 2010, 147).	**Yer:** **M2:** **Mülkiyet:** ***İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti etkinliğidir.*** Fatih Belediyesi işbirliğiyle gerçekleştirilmektedir. **Proje Bütçesi:** [Ajansa başvurmadan önce] Rölöve, restitüsyon restorasyon ve tesisat projeleri için 57.000 YTL harcanmıştır (Fatih Belediyesi, 2009a, 181) **Yüklenici:** **Süreç:** **Niteliği:** **Betimlemesi:** "Yapılan restorasyon çalışması kapsamında, kültür mirasımızın önemli bir parçası olan zarif kütüphane yapılarının çekiciliği artırılıp, bulunduğu semtin kültür odağı haline getirilerek toplum yaşamına kazandırılması sağlanmıştır" (AKB Ajansı, 2010, 179).

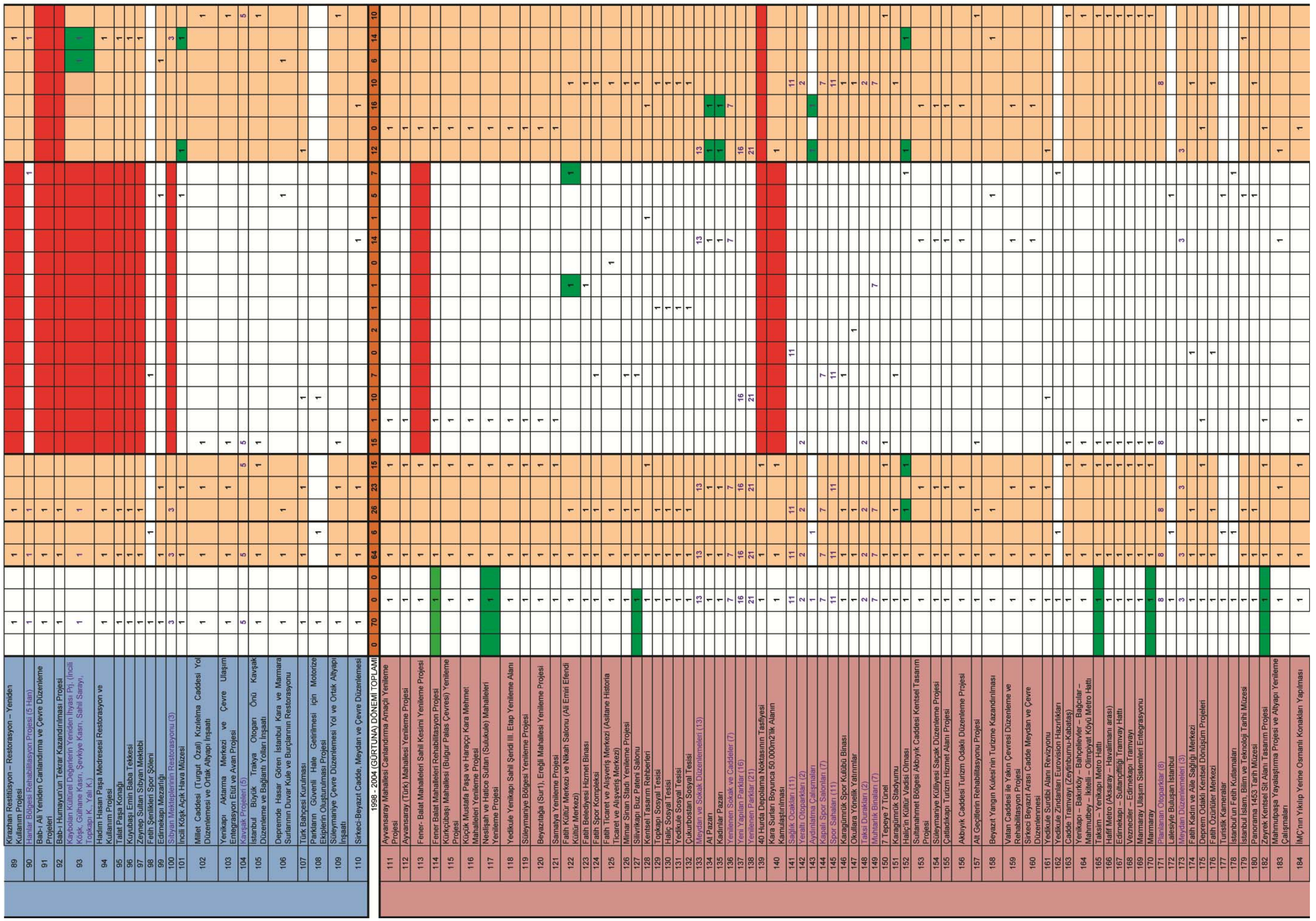
Şekil A.4 (devam): 2010 Avrupa Kültür Başkenti, Tarihi Yarımada projeleri.

EK B: Tarihi Yarımada Projeleri Tablosu.

Çizelge B.1: Tarihi Yarımada Projeleri tablosu.

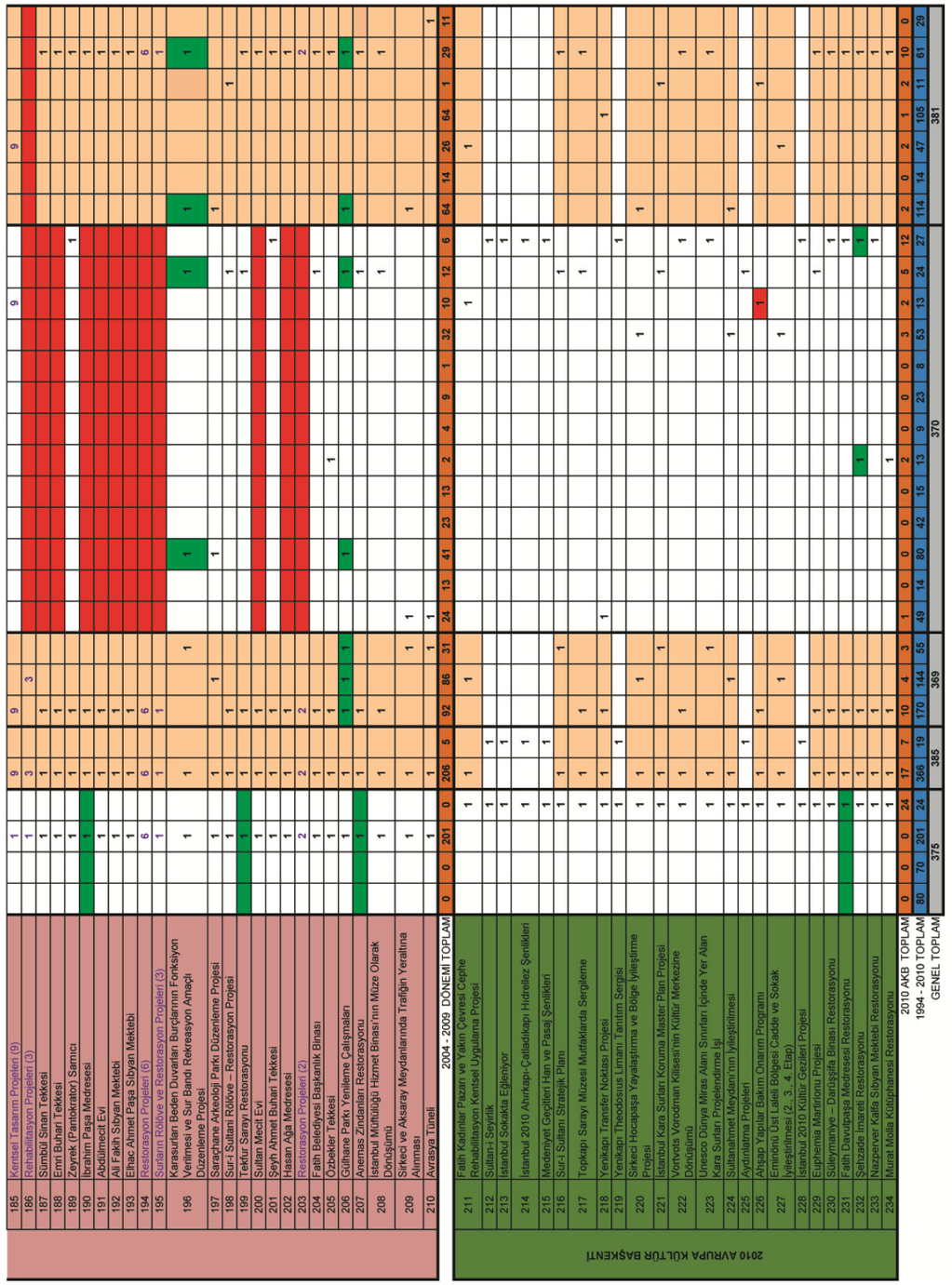
		Dönemi			Etkinlik Türü		Mimari İnşa Etkinliği Ölçeği			
		1994 - 1998	1998 - 2004	2004 - 2009	2010 AKB	Mimari İnşa	Diğerleri	Yapı	Sokak, Meydan	Kentsel	Ulaşım
	1 Surların Restorasyonu	1				1				1	
	2 Yenikapı – İDO Terminal Binası	1				1		1			1
	3 Yedikule Ayvansaray Arasının Yeşillendirilmesi	1				1				1	
	4 Fevzipaşa Caddesi Düzenleme İnşaatı	1				1		1			
	5 Gedikpaşa Otoparkı	1				1		1			1
	6 Arpaemini Bezm-i Alem Gureba Katlı Otoparkı	1				1		1			1
	7 Kara Surları Çevre Düzenlemesi	1				1				1	
	8 İstanbul Ticareti Odası ile Unkapanı Köprüsü Arası Park ve Rıhtım Düzenlemesi (2)	2				2				2	
	9 Aksaray Metro İstasyonu Muratpaşa Cami Arası Yaya Ait Geçidi	1				1		1			1
	10 Kumkapı Balık Hali Yaya Üst Geçidi	1				1		1			1
	11 Katlı Otoparklar (4)	4				4		4			4
	12 Şehzadebaşı Parkı	1				1			1		
	13 Mihrimar Sultan Medresesi	1				1		1			
	14 Zembilli Ali Efendi Sibyan Mektebi	1				1		1			
	15 Molla Zeyrek Cami'nin Yanındaki Tesis	1				1		1			
	16 İskendarpaşa Daimi Pazar Yeri	1				1		1			
	17 Yeni Mahallesi Fuar Alanı	1				1					
	18 Su Satış İstasyonu, Büfe ve Esekapı Parkı Düzenlemesi	1				1			1		
	19 Belgratkapı Spor Tesisleri	1				1		1			
	20 Mimar Sinan Spor Tesisleri	1				1		1			
	21 Muhtarlık Binaları (4)	4				4		4			
	22 Yeni Atölyeler, Garaj, Açık Kapalı Depo, Bürolar, Lokal Hizmet Binası	1				1		1			
	23 Düşkünler Evi ve Sağlık Merkezi	1				1		1			
	24 Kariye Ahşap Mini Dükkanlar	1				1		1			
	25 Beyaztaş Mahallesi, Kaleiçi Parkı	1				1			1		
	26 Köprü Yol, Yol Altı Dükkanlar ve Kreş İnşaatı	1				1		1			
	27 Kreş İlave Yatakhane Yerleşim Planı	1				1		1			
	28 Şadırvan	1				1		1			
	29 Tekfur Top Sahası Lokal, Duş	1				1		1			
	30 Zeyrek, Fener, Balat Forumu ve Şenliği	1					1				
	31 Malta Çarşısı ve Şekerci Han Projesi	1				1			1		
	32 Seyitömer Sarnıcı Koruma Projesi – Fatih Eğitim Parkı	1				1			1		
	33 Sarmaşık Tekkesi	1				1		1			
	34 İvazefendi Cami Çevre Düzenlemesi	1				1			1		
	35 Silivrikapı Sunçi Çevre Düzenleme Projeleri	1				1			1		
	36 Samatya Meydanı Düzenleme Projesi	1				1			1		
	37 Kariye Cami Çevre Düzenleme Projesi	1				1		1			
	38 Kademi Şerif Tekkesi	1				1		1			
	39 Küçükmustafapaşa Restorasyon Okulu	1				1		1			
	40 Karagümrük Meydanı Düzenleme Projesi	1				1			1		
	41 Uzunyusuf Park Alanı Düzenlemesi	1				1			1		
	42 Çarşamba Çukurbostan Düzenleme Projesi	1				1			1		
	43 Fatih Külliyesi Akdeniz ve Karadeniz Medreseleri	1				1		1			
	44 Vatan Caddesi Ağevi Projesi	1				1		1			
	45 Mevlanakapı Eğitim Uygulama Okulu	1				1		1			
	46 Rekreasyon Alanı Düzenlemeleri (12)	12				12			12		
	47 Spor Alanı Yatırımları (4)	4				4		4			
	48 Park ve Çocuk Oyun Alanı Yapımı (6)	6				6			6		
	49 Hacı Evhaddin Mahallesi Park Bahçeler Müdürlüğü Hizmet Binası İnşaatı	1				1			1		
	50 Kamu Kuruluşlarına Yapılan Yardımlar (Basketbol Sahası Yapımı) (5)	5				5		5			
	1994 - 1998 (ERDOĞAN) DÖNEMİ TOPLAMI	80	0	0	0	79	1	42	31	6	9
	51 Yavuz Selim Külliyeleri ve Fevzi Paşa Caddesi ile Haliç Arası Kentsel Tasarım Projesi		1			1				1	
	52 Beyazıt Meydanı Kentsel Tasarım Projesi		1			1				1	
	53 Gülhane Parkı Yeni Düzenleme Projesi		1			1				1	
	54 Eminönü Sahili		1			1				1	
	55 Topkapı Şehir Parkı		1			1				1	
	56 Fatih'e 3 Yeni Park (3)		3			3			3		
	57 Cemal Meriç Görme Özürlüler Parkı		1			1			1		
	58 Haliç Çevre Koruma Projesi		1			1				1	
	59 Haliç'in Kültür ve Spor Merkezi Olması		1				1				
	60 "Evimiz İstanbul Kadar Güzel"		1			1					
	61 Nuruosmaniye Caddesi'nin Yayalaştırılması		1			1			1		
	62 Sirkeci ve Sultanahmet Meydanları'nda Yeni Düzenleme		1			1			1		
	63 Yerebatan Sarnıcı Etkinlikleri		1				1				
	64 Topkapı Katlı Kavşağı		1			1			1		1
	65 Turistik Amaçlı Otobüs Hattı: "Turistik Hat Projesi"		1				1				
	66 İETT Otobüsleriyle Tarih, Kültür ve Doğa Yolculuğu: "İETT ile Gezelim Görelim"		1				1				
	67 İETT Edirnekapı Garajı		1			1		1			1
	68 Sahil Otoparkları		1			1				1	
	69 Atet Mudahale Merkezleri		1			1					
	70 Eski Fransız Hapishanesi'nin, Ali Müfit Gürtuna Kültür Merkezi Olması		1			1		1			
	71 Zübeyde Hanım Tiyatrosu		1			1		1			
	72 Sahil Yolundaki Spor Yapma İmkanlarının Artırılması		1			1			1		
	73 "İstanbullular Artık Denize Giriyor"		1			1				1	
	74 Langa Kamp ve Eğitim Tesisleri		1			1		1			
	75 Balat Spor Tesisleri		1			1		1			
	76 Katlı Otoparklar (2)		2			2		2			2
	77 Çocuk Trafik Eğitim Parkları (2)		2			2		2			
	78 Sultanahmet Meydanı ile Alemdar Caddesi Projesi		1			1			1		
	79 Ordu Caddesi ile Yakın Çevresi (Aksaray – Sultanahmet Meydanları Arası) Düzenleme ve Rehabilitasyonu			1			1		1		
	80 Topkapı Kaleiçi Meydanı ile Yakın Çevresi Düzenleme ve Rehabilitasyonu		1			1			1		
	81 Yenikapı- Zeytinburnu Arası Sahil Yolu Rehabilitasyonu		1			1			1		
	82 Eminönü, Sarayburnu – Unkapanı Arası Sahil Koridoru ve Yakın Çevresi Ulaşım Rehabilitasyon, İmaj ve Peyzaj Düzenlemesi		1			1			1		
	83 Beşiktaş - Yenikapı Arası Sahil Yolu Rehabilitasyonu			1		1			1		
	84 Millet Caddesi ile Yakın Çevresi Düzenleme ve Rehabilitasyon Projesi			1		1			1		
	85 Vatan Caddesi Projesi (Vatan Caddesi ve Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Projesi)		1			1			1		
	86 Otopark		1			1		1			1
	87 Ahi Çelebi Cami Restorasyonu ve Çevre Düzenleme Projesi		1			1		1			
	88 Şehzade Külliyesi Sıbyan Mektebi Rölöve – Restorasyon Projesi		1			1		1			
	1998 - 2004 DÖNEMİ										

Çizelge B.1 (devam): Tarihi Yarımada Projeleri tablosu.



| | | |

Çizelge B.1 (devam): Tarihi Yarımada Projeleri tablosu.



EK C : Tarihi Yarımada Projeleri Listesi.

Çizelge C.1 : Tarihi Yarımada Projeleri listesi.

			Dönemi	Etkinlik Türü	Mimari İnşa Etkinliği Ölçeği	Programı	Mimari İnşa Etkinliğinin İsimlendirilmesi
1994 - 1998 DÖNEMİ	1	Surların Restorasyonu	1994 - 1998	Mimari İnşa	Kentsel	Sergileme	Onarım
	2	Yenikapı – İDO Terminal Binası	1994 - 1998	Mimari İnşa	Yapı	Ulaşım	Yeni Yapı İnşaatı
	3	Yedikule Ayvansaray Arasının Yeşillendirilmesi	1994 - 1998	Mimari İnşa	Kentsel	Park, Yeşil Alan	Yayalaştırma, Park
	4	Fevzipaşa Caddesi Düzenleme İnşaatı	1994 - 1998	Mimari İnşa	Kentsel	Sokak, Meydan	Yayalaştırma, Park
	5	Gedikpaşa Otoparkı	1994 - 1998	Mimari İnşa	Yapı	Ulaşım	Yeni Yapı İnşaatı; Ulaşım Sistemi
	6	Arpaemini Bezm-i Alem Gureba Katlı Otoparkı	1994 - 1998	Mimari İnşa	Yapı	Ulaşım	Yeni Yapı İnşaatı; Ulaşım Sistemi
	7	Kara Surları Çevre Düzenlemesi	1994 - 1998	Mimari İnşa	Kentsel	Park, Yeşil Alan; Sergileme	Yayalaştırma, Park
	8	İstanbul Ticaret Odası ile Unkapanı Köprüsü Arası Park ve Rıhtım Düzenlemesi (2)	1994 - 1998	Mimari İnşa	Kentsel	Park, Yeşil Alan	Yayalaştırma, Park
	9	Aksaray Metro İstasyonu Muratpaşa Cami Arası Yaya Alt Geçidi	1994 - 1998	Mimari İnşa	Yapı	Ulaşım	Yeni Yapı İnşaatı; Ulaşım Sistemi
	10	Kumkapı Balık Hali Yaya Üst Geçidi	1994 - 1998	Mimari İnşa	Yapı	Ulaşım	Yeni Yapı İnşaatı; Ulaşım Sistemi
	11	Katlı Otoparklar (4)	1994 - 1998	Mimari İnşa	Yapı	Ulaşım	Yeni Yapı İnşaatı; Ulaşım Sistemi
	12	Şehzadebaşı Parkı	1994 - 1998	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Park, Yeşil Alan	Yayalaştırma, Park
	13	Mihrimar Sultan Medresesi	1994 - 1998	Mimari İnşa	Yapı		Yeniden İşlevlendirme
	14	Zembilli Ali Efendi Sibyan Mektebi	1994 - 1998	Mimari İnşa	Yapı		Yeniden İşlevlendirme
	15	Molla Zeyrek Cami'nin Yanındaki Tesis	1994 - 1998	Mimari İnşa	Yapı	Sağlık; Yemek	Yeni Yapı İnşaatı
	16	İskenderpaşa Daimi Pazar Yeri	1994 - 1998	Mimari İnşa	Yapı	Alışveriş	Yeni Yapı İnşaatı
	17	Yalı Mahallesi Fuar Alanı	1994 - 1998	Mimari İnşa	Yapı	Eğitim; Kamu Hizmetleri; Alışveriş	Yeni Yapı İnşaatı
	18	Su Satış İstasyonu, Büfe ve Esekapı Parkı Düzenlemesi	1994 - 1998	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Park, Yeşil Alan; Yemek	Yayalaştırma, Park
	19	Belgratkapı Spor Tesisleri	1994 - 1998	Mimari İnşa	Yapı	Spor	Yeni Yapı İnşaatı
	20	Mimar Sinan Spor Tesisleri	1994 - 1998	Mimari İnşa	Yapı	Spor	Yeni Yapı İnşaatı
	21	Muhtarlık Binaları (4)	1994 - 1998	Mimari İnşa	Yapı	Kamu Hizmetleri	Yeni Yapı İnşaatı
	22	Yeni Atölyeler, Garaj, Açık Kapalı Depo, Bürolar, Lokal Hizmet Binası	1994 - 1998	Mimari İnşa	Yapı	Kamu Hizmetleri	Yeni Yapı İnşaatı
	23	Düşkünler Evi ve Sağlık Merkezi	1994 - 1998	Mimari İnşa	Yapı	Sağlık; Kamu Hizmetleri	Yeni Yapı İnşaatı
	24	Kariye Ahşap Mini Dükkanlar	1994 - 1998	Mimari İnşa	Yapı	Alışveriş	Yeni Yapı İnşaatı
	25	Beyazıtağa Mahallesi, Kaleiçi Parkı	1994 - 1998	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Park, Yeşil Alan	Yayalaştırma, Park
	26	Köprü Yol; Yol Altı Dükkanlar ve Kreş İnşaatı	1994 - 1998	Mimari İnşa	Yapı	Kamu Hizmetleri; Alışveriş	Yeni Yapı İnşaatı
	27	Kreş İlave Yatakhane Yerleşim Planı	1994 - 1998	Mimari İnşa	Yapı	Kamu Hizmetleri	Yeni Yapı İnşaatı
	28	Şadırvan	1994 - 1998	Mimari İnşa	Yapı	Kamu Hizmetleri	Yeni Yapı İnşaatı
	29	Tekfur Top Sahası Lokal, Duş	1994 - 1998	Mimari İnşa	Yapı	Spor	Yeni Yapı İnşaatı
	30	Zeyrek, Fener, Balat Forumu ve Şenliği	1994 - 1998	Diğer		Kültürel Etkinlikler	
	31	Malta Çarşısı ve Şekerci Han Projesi	1994 - 1998	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Alışveriş	Yeniden İşlevlendirme
	32	Seyitömer Sarnıcı Koruma Projesi – Fatih Eğitim Parkı	1994 - 1998	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Park, Yeşil Alan; Eğitim	Yayalaştırma, Park
	33	Sarmaşık Tekkesi	1994 - 1998	Mimari İnşa	Yapı	Kamu Hizmetleri	Yeniden İşlevlendirme
	34	İvazefendi Cami Çevre Düzenlemesi	1994 - 1998	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Park, Yeşil Alan; Eğitim; Kültürel Etkinlikler	Yayalaştırma, Park
	35	Silivrikapı Suriçi Çevre Düzenleme Projeleri	1994 - 1998	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Park, Yeşil Alan	Yayalaştırma, Park
	36	Samatya Meydanı Düzenleme Projesi	1994 - 1998	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Sokak, Meydan	Cephe ve Çevre Düzenlemesi
	37	Kariye Cami Çevre Düzenleme Projesi	1994 - 1998	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Yemek; Alışveriş; Sokak, Meydan	Cephe ve Çevre Düzenlemesi
	38	Kadem-i Şerif Tekkesi	1994 - 1998	Mimari İnşa	Yapı	Kamu Hizmetleri	Yeniden İşlevlendirme
	39	Küçükmustafapaşa Restorasyon Okulu	1994 - 1998	Mimari İnşa	Yapı	Eğitim	Yeniden İşlevlendirme
	40	Karagümrük Meydanı Düzenleme Projesi	1994 - 1998	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Alışveriş; Sokak, Meydan	Yayalaştırma, Park
	41	Uzunyusuf Park Alanı Düzenlemesi	1994 - 1998	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Park, Yeşil Alan	Yayalaştırma, Park
	42	Çarşamba Çukurbostan Düzenleme Projesi	1994 - 1998	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Eğitim	Cephe ve Çevre Düzenlemesi
	43	Fatih Külliyesi Akdeniz ve Karadeniz Medreseleri	1994 - 1998	Mimari İnşa	Yapı	Eğitim	Yeniden İşlevlendirme
	44	Vatan Caddesi Aşevi Projesi	1994 - 1998	Mimari İnşa	Yapı	Yemek	Onarım
	45	Mevlanakapı Eğitim Uygulama Okulu	1994 - 1998	Mimari İnşa	Yapı	Eğitim	Yeniden İşlevlendirme
	46	Rekreasyon Alanı Düzenlemeleri (12)	1994 - 1998	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Park, Yeşil Alan	Yayalaştırma, Park
	47	Spor Alanı Yatırımları (4)	1994 - 1998	Mimari İnşa	Yapı	Spor	Yeni Yapı İnşaatı

Çizelge C.1 (devam) : Tarihi Yarımada Projeleri listesi.

	48	Park ve Çocuk Oyun Alanı Yapımı (6)	1994 - 1998	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Park, Yeşil Alan	Yayalaştırma, Park
	49	Hacı Evhaddin Mahallesi Park Bahçeler Müdürlüğü Hizmet Binası İnşaatı	1994 - 1998	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Kamu Hizmetleri	Yeni Yapı İnşaatı
	50	Kamu Kuruluşlarına Yapılan Yardımlar (Basketbol Sahası Yapımı) (5)	1994 - 1998	Mimari İnşa	Yapı	Spor	Yayalaştırma, Park
1998 - 2004 DÖNEMİ	51	Yavuz Selim Külliyeleri ve Fevzi Paşa Caddesi ile Haliç Arası Kentsel Tasarım Projesi	1998 - 2004	Mimari İnşa	Kentsel	Sokak, Meydan	Cephe ve Çevre Düzenlemesi
	52	Beyazıt Meydanı Kentsel Tasarım Projesi	1998 - 2004	Mimari İnşa	Kentsel	Sokak, Meydan	Cephe ve Çevre Düzenlemesi
	53	Gülhane Parkı Yeni Düzenleme Projesi	1998 - 2004	Mimari İnşa	Kentsel	Park, Yeşil Alan; Sergileme	Onarım; Yeniden işlevlendirme
	54	Eminönü Sahili	1998 - 2004	Mimari İnşa	Kentsel	Park, Yeşil Alan; Spor	Yayalaştırma, Park
	55	Topkapı Şehir Parkı	1998 - 2004	Mimari İnşa	Kentsel	Konut; Park, Yeşil Alan	Yayalaştırma, Park; Cephe ve Cevre Düz.
	56	Fatih'e 3 Yeni Park (3)	1998 - 2004	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Park, Yeşil Alan	Yayalaştırma, Park
	57	Cemal Meriç Görme Özürlüler Parkı	1998 - 2004	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Park, Yeşil Alan	Yayalaştırma, Park
	58	Haliç Çevre Koruma Projesi	1998 - 2004	Mimari İnşa	Kentsel	Park, Yeşil Alan	Yayalaştırma, Park
	59	Haliç'in Kültür ve Spor Merkezi Olması	1998 - 2004	Diğer		Spor; Kültürel Etkinlikler	
	60	"Evimiz İstanbul Kadar Güzel"	1998 - 2004	Mimari İnşa	Kentsel	Bina Yüzeyi	Cephe ve Çevre Düzenlemesi
	61	Nuruosmaniye Caddesi'nin Yayalaştırılması	1998 - 2004	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Sokak, Meydan	Cephe ve Çevre Düzenlemesi
	62	Sirkeci ve Sultanahmet Meydanları'nda Yeni Düzenleme	1998 - 2004	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Sokak, Meydan	Cephe ve Çevre Düzenlemesi
	63	Yerebatan Sarnıcı Etkinlikleri	1998 - 2004	Diğer		Kültürel Etkinlikler	
	64	Topkapı Katlı Kavşağı	1998 - 2004	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Ulaşım	Ulaşım Sistemi
	65	Turistik Amaçlı Otobüs Hattı: "Turistik Hat Projesi"	1998 - 2004	Diğer		Kültürel Etkinlikler	
	66	İETT Otobüsleriyle Tarih, Kültür ve Doğa Yolculuğu: "İETT ile Gezelim Görelim"	1998 - 2004	Diğer		Kültürel Etkinlikler	
	67	İETT Edirnekapı Garajı	1998 - 2004	Mimari İnşa	Yapı	Ulaşım	Yeni Yapı İnşaatı
	68	Sahil Otoparkları	1998 - 2004	Mimari İnşa	Kentsel	Ulaşım	Yeni Yapı İnşaatı
	69	Afet Müdahale Merkezleri	1998 - 2004	Mimari İnşa	Yapı	Kamu Hizmetleri	Yeni Yapı İnşaatı
	70	Eski Fransız Hapishanesi'nin, Ali Müfit Gürtuna Kültür Merkezi Olması	1998 - 2004	Mimari İnşa	Yapı	Kültürel Etkinlikler	Yeniden İşlevlendirme
	71	Zübeyde Hanım Tiyatrosu	1998 - 2004	Mimari İnşa	Yapı	Kültürel Etkinlikler	Onarım
	72	Sahil Yolundaki Spor Yapma İmkanlarının Arttırılması	1998 - 2004	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Spor	Yayalaştırma, Park
	73	"İstanbullular Artık Denize Giriyor"	1998 - 2004	Mimari İnşa	Kentsel	Spor	Yayalaştırma, Park
	74	Langa Kamp ve Eğitim Tesisleri	1998 - 2004	Mimari İnşa	Yapı	Spor	Yeni Yapı İnşaatı
	75	Balat Spor Tesisleri	1998 - 2004	Mimari İnşa	Yapı	Spor	Yeni Yapı İnşaatı
	76	Katlı Otoparklar (2)	1998 - 2004	Mimari İnşa	Yapı	Ulaşım	Yeni Yapı İnşaatı
	77	Çocuk Trafik Eğitim Parkları (2)	1998 - 2004	Mimari İnşa	Yapı	Eğitim	Yeni Yapı İnşaatı
	78	Sultanahmet Meydanı ile Alemdar Caddesi Projesi	1998 - 2004	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Sokak, Meydan	Cephe ve Çevre Düzenlemesi
	79	Ordu Caddesi ile Yakın Çevresi (Aksaray – Sultanahmet Meydanları Arası) Düzenleme ve Rehabilitasyonu	1998 - 2004	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Sokak, Meydan	Cephe ve Çevre Düzenlemesi
	80	Topkapı Kaleiçi Meydanı ile Yakın Çevresi Düzenleme ve Rehabilitasyonu	1998 - 2004	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Sokak, Meydan	Cephe ve Çevre Düzenlemesi
	81	Yenikapı- Zeytinburnu Arası Sahil Yolu Rehabilitasyonu	1998 - 2004	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Sokak, Meydan	Cephe ve Çevre Düzenlemesi
	82	Eminönü, Sarayburnu – Unkapanı Arası Sahil Koridoru ve Yakın Çevresi Ulaşım Rehabilitasyon, İmaj ve Peyzaj Düzenlemesi	1998 - 2004	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Sokak, Meydan	Cephe ve Çevre Düzenlemesi
	83	Beşiktaş - Yenikapı Arası Sahil Yolu Rehabilitasyonu	1998 - 2004	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Sokak, Meydan	Cephe ve Çevre Düzenlemesi
	84	Millet Caddesi ile Yakın Çevresi Düzenleme ve Rehabilitasyon Projesi	1998 - 2004	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Sokak, Meydan	Cephe ve Çevre Düzenlemesi
	85	Vatan Caddesi Projesi (Vatan Caddesi ve Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Projesi)	1998 - 2004	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Sokak, Meydan	Cephe ve Çevre Düzenlemesi
	86	Otopark	1998 - 2004	Mimari İnşa	Yapı	Ulaşım	Yeni Yapı İnşaatı
	87	Ahi Çelebi Cami Restorasyonu ve Çevre Düzenleme Projesi	1998 - 2004	Mimari İnşa	Yapı	Sokak, Meydan; Sergileme	Cephe ve Cevre Düz.; Onarım
	88	Şehzade Külliyesi Sıbyan Mektebi Rölöve – Restorasyon Projesi	1998 - 2004	Mimari İnşa	Yapı	Yemek	Yeniden İşlevlendirme

Çizelge C.1 (devam) : Tarihi Yarımada Projeleri listesi.

	89	Kirazhan Restitüsyon – Restorasyon – Yeniden Kullanım Projesi	1998 - 2004	Mimari İnşa	Yapı		Yeniden İşlevlendirme
	90	Hanlar Bölgesi Rehabilitasyon Projesi (5 Han)	1998 - 2004	Mimari İnşa	Yapı	Kültürel Etkinlikler	Yeniden İşlevlendirme
	91	Bab-ı Ali Yeniden Canlandırma ve Çevre Düzenleme Projeleri	1998 - 2004	Mimari İnşa	Yapı		
	92	Bab-ı Humayun'un Tekrar Kazandırılması Projesi	1998 - 2004	Mimari İnşa	Yapı		
	93	Kaybolan Kültürel Değerlerin Yeniden İhyası Prj. (İncili Köşk, Gülhane Kasrı, Şevkiye Kasrı, Sahil Sarayı, Topkapı K., Yalı K.)	1998 - 2004	Mimari İnşa	Yapı		Onarım; Yeniden İşlevlendirme
	94	Hadım Hasan Paşa Medresesi Restorasyon ve Kullanım Projesi	1998 - 2004	Mimari İnşa	Yapı		Yeniden İşlevlendirme
	95	Talat Paşa Konağı	1998 - 2004	Mimari İnşa	Yapı		Yeniden İşlevlendirme
	96	Kuyubaşı Emin Baba Tekkesi	1998 - 2004	Mimari İnşa	Yapı		Yeniden İşlevlendirme
	97	Zeynep Sultan Sıbyan Mektebi	1998 - 2004	Mimari İnşa	Yapı		Yeniden İşlevlendirme
	98	Fetih Şenlikleri Spor Şöleni	1998 - 2004	Diğer		Spor	
	99	Edirnekapı Mezarlığı	1998 - 2004	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Sergileme	Onarım
	100	Sıbyan Mekteplerinin Restorasyonu (3)	1998 - 2004	Mimari İnşa	Yapı		Yeniden İşlevlendirme
	101	İncili Köşk Açık Hava Müzesi	1998 - 2004	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Sergileme	Yayalaştırma, Park, Yeniden İşlevlendirme
	102	Millet Caddesi (Turgut Özal) Kızılelma Caddesi Yol Düzenlemesi ve Ortak Altyapı İnşaatı	1998 - 2004	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Ulaşım	Ulaşım Sistemi
	103	Yenikapı Aktarma Merkezi ve Çevre Ulaşım Entegrasyon Etüt ve Avan Projesi	1998 - 2004	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Ulaşım	Ulaşım Sistemi
	104	Kavşak Projeleri (5)	1998 - 2004	Mimari İnşa	Kentsel	Ulaşım	Ulaşım Sistemi
	105	İstanbul Büyük Trakya Otogarı Önü Kavşak Düzenleme ve Bağlantı Yolları İnşaatı	1998 - 2004	Mimari İnşa	Kentsel	Ulaşım	Ulaşım Sistemi
	106	Depremde Hasar Gören İstanbul Kara ve Marmara Surlarının Duvar Kule ve Burçlarının Restorasyonu	1998 - 2004	Mimari İnşa	Yapı	Sergileme	Onarım
	107	Türk Bahçesi Kurulması	1998 - 2004	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Park, Yeşil Alan	Yayalaştırma, Park
	108	Parkların Güvenli Hale Getirilmesi için Motorize Ekiplerin Oluşturulması Projesi	1998 - 2004	Diğer		Park, Yeşil Alan	
	109	Süleymaniye Çevre Düzenlemesi Yol ve Ortak Altyapı İnşaatı	1998 - 2004	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Ulaşım	Ulaşım Sistemi
	110	Sirkeci-Beyazıt Cadde, Meydan ve Çevre Düzenlemesi	1998 - 2004	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Sokak, Meydan	Cephe ve Çevre Düzenlemesi
	111	Ayvansaray Mahallesi Canlandırma Amaçlı Yenileme Projesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Kentsel	Konut	Kentsel Dönüşüm
	112	Ayvansaray (Türk) Mahallesi Yenileme Projesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Kentsel	Konut	Kentsel Dönüşüm
	113	Fener- Balat Mahalleleri Sahil Kesimi Yenileme Projesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Kentsel		Kentsel Dönüşüm
	114	Fener Balat Mahalleleri Rehabilitasyon Projesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Kentsel	Konut	Kentsel Dönüşüm
	115	Kürkçübaşı Mahallesi (Bulgur Palas Çevresi) Yenileme Projesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Kentsel	Konut	Kentsel Dönüşüm
	116	Küçük Mustafa Paşa ve Haraççı Kara Mehmet Mahalleleri Yenileme Projesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Kentsel	Konut	Kentsel Dönüşüm
	117	Neslişah ve Hatice Sultan (Sulukule) Mahalleleri Yenileme Projesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Kentsel	Konut	Kentsel Dönüşüm
	118	Yedikule Yenikapı Sahil Şeridi III. Etap Yenileme Alanı	2004 - 2009	Mimari İnşa	Kentsel	Konut	Kentsel Dönüşüm
	119	Süleymaniye Bölgesi Yenileme Projesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Kentsel	Konut	Kentsel Dönüşüm
	120	Beyazıtağa (Sur1), Ereğli Mahallesi Yenileme Projesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Kentsel	Konut	Kentsel Dönüşüm
	121	Samatya Yenileme Projesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Kentsel	Konut	Kentsel Dönüşüm
	122	Fatih Kültür Merkezi ve Nikah Salonu (Ali Emiri Efendi Kültür Merkezi)	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Kamu Hizmetleri; Kültürel Etkinlikler	Yeni Yapı İnşaatı
	123	Fatih Belediyesi Hizmet Binası	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Kamu Hizmetleri	Yeni Yapı İnşaatı
	124	Fatih Spor Kompleksi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Spor	Yeni Yapı İnşaatı
	125	Fatih Ticaret ve Alışveriş Merkezi (Asitane Historia Ticaret ve Alışveriş Merkezi)	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Alışveriş	Yeni Yapı İnşaatı

Çizelge C.1 (devam) : Tarihi Yarımada Projeleri listesi.

2004 - 2010 DÖNEMİ	126	Mimar Sinan Stadı Yenileme Projesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Spor	Yeni Yapı İnşaatı
	127	Silivrikapı Buz Pateni Salonu	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Spor	Yeni Yapı İnşaatı
	128	Kentsel Tasarım Rehberleri	2004 - 2009	Mimari İnşa	Kentsel	Bina Yüzeyi	Cephe ve Çevre Düzenlemesi
	129	Topkapı Sosyal Tesisi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Yemek	Yeni Yapı İnşaatı
	130	Haliç Sosyal Tesisi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Yemek	Yeni Yapı İnşaatı
	131	Yedikule Sosyal Tesisi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Yemek	Yeni Yapı İnşaatı
	132	Çukurbostan Sosyal Tesisi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Yemek	Yeni Yapı İnşaatı
	133	Meydan ve Sokak Düzenlemeleri (13)	2004 - 2009	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Sokak, Meydan	Yayalaştırma, Park
	134	At Pazarı	2004 - 2009	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Sokak, Meydan	Yayalaştırma, Park; Cephe ve Cevre Düz.
	135	Kadınlar Pazarı	2004 - 2009	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Sokak, Meydan	Yayalaştırma, Park; Cephe ve Cevre Düz.
	136	Yenilenen Sokak ve Caddeler (7)	2004 - 2009	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Sokak, Meydan	Cephe ve Çevre Düzenlemesi
	137	Yeni Yapılan Parklar (16)	2004 - 2009	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Park, Yeşil Alan	Yayalaştırma, Park
	138	Yenilenen Parklar (21)	2004 - 2009	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Park, Yeşil Alan	Yayalaştırma, Park
	139	40 Hurda Depolama Noktasının Tasfiyesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Kentsel		
	140	Kara Surları Boyunca 50.000m2'lik Alanın Kamulaştırılması	2004 - 2009	Mimari İnşa	Kentsel		Yayalaştırma, Park
	141	Sağlık Ocakları (11)	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Sağlık	Yeni Yapı İnşaatı
	142	Yeraltı Otoparkları (2)	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Ulaşım	Yeni Yapı İnşaatı
	143	Aydınlatma Çalışmaları	2004 - 2009	Diğer			Yayalaştırma, Park; Cephe ve Cevre Düz.
	144	Kapalı Spor Salonları (7)	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Spor	Yeni Yapı İnşaatı
	145	Spor Sahaları (11)	2004 - 2009	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Spor	Yeni Yapı İnşaatı
	146	Karagümrük Spor Kulübü Binası	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Spor	Yeni Yapı İnşaatı
	147	Okullara Yönelik Yatırımlar	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Eğitim	Yeni Yapı İnşaatı
	148	Taksi Durakları (2)	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Ulaşım	Yeni Yapı İnşaatı
	149	Muhtarlık Binaları (7)	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Kamu Hizmetleri	Yeni Yapı İnşaatı
	150	7 Tepeye 7 Tünel	2004 - 2009	Mimari İnşa	Kentsel	Ulaşım	Ulaşım Sistemi
	151	Karagümrük Stadyumu	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Spor	Yeni Yapı İnşaatı
	152	Haliç'in Kültür Vadisi Olması	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı; Kentsel	Kültürel Etkinlikler	Yayalaştırma, Park; Yeniden İşlevlendirme
	153	Sultanahmet Bölgesi Akbıyık Caddesi Kentsel Tasarım Projesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Sokak, Meydan	Cephe ve Çevre Düzenlemesi
	154	Süleymaniye Külliyesi Saçak Düzenleme Projesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Sokak, Meydan	Cephe ve Çevre Düzenlemesi
	155	Çatladıkapı Turizm Hizmet Alanı Projesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Sokak, Meydan	Cephe ve Çevre Düzenlemesi
	156	Akbıyık Caddesi Turizm Odaklı Düzenleme Projesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Sokak, Meydan	Cephe ve Çevre Düzenlemesi
	157	Alt Geçitlerin Rehabilitasyonu Projesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Ulaşım	Ulaşım Sistemi
	158	Beyazıt Yangın Kulesi'nin Turizme Kazandırılması	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Sergileme	Yeniden İşlevlendirme
	159	Vatan Caddesi ile Yakın Çevresi Düzenleme ve Rehabilitasyon Projesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Sokak, Meydan	Cephe ve Çevre Düzenlemesi
	160	Sirkeci Beyazıt Arası Cadde Meydan ve Çevre Düzenlenmesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Sokak, Meydan	Cephe ve Çevre Düzenlemesi
	161	Yedikule Surdibi Alanı Revizyonu	2004 - 2009	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Park, Yeşil Alan	Yayalaştırma, Park
	162	Yedikule Zindanları Eurovision Hazırlıkları	2004 - 2009	Diğer		Kültürel Etkinlikler	
	163	Cadde Tramvayı (Zeytinburnu-Kabataş)	2004 - 2009	Mimari İnşa	Kentsel	Ulaşım	Ulaşım Sistemi
	164	Yenikapı – Bakırköy – Bahçelievler – Bağcılar – Mahmutbey – İkitelli – Olimpiyat Köyü Metro Hattı	2004 - 2009	Mimari İnşa	Kentsel	Ulaşım	Ulaşım Sistemi
	165	Taksim – Yenikapı Metro Hattı	2004 - 2009	Mimari İnşa	Kentsel	Ulaşım	Ulaşım Sistemi
	166	Hafif Metro (Aksaray – Havalimanı arası)	2004 - 2009	Mimari İnşa	Kentsel	Ulaşım	Ulaşım Sistemi
	167	Edirnekapı – Sultançiftliği Tramvay Hattı	2004 - 2009	Mimari İnşa	Kentsel	Ulaşım	Ulaşım Sistemi
	168	Vezneciler – Edirnekapı Tramvayı	2004 - 2009	Mimari İnşa	Kentsel	Ulaşım	Ulaşım Sistemi
	169	Marmaray Ulaşım Sistemleri Entegrasyonu	2004 - 2009	Mimari İnşa	Kentsel	Ulaşım	Ulaşım Sistemi
	170	Marmaray	2004 - 2009	Mimari İnşa	Kentsel	Ulaşım	Ulaşım Sistemi
	171	Planlanan Otoparklar (8)	2004 - 2009	Mimari İnşa	Kentsel	Ulaşım	Yeni Yapı İnşaatı
	172	Lalesiyle Buluşan İstanbul	2004 - 2009	Diğer		Sergileme	
	173	Meydan Düzenlemeleri (3)	2004 - 2009	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Sokak, Meydan	Yayalaştırma, Park
	174	Fatih Kadın ve Aile Sağlığı Merkezi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Sağlık	Yeni Yapı İnşaatı
	175	Deprem Odaklı Kentsel Dönüşüm Projeleri	2004 - 2009	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Konut	Kentsel Dönüşüm
	176	Fatih Özürlüler Merkezi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Sağlık	Yeni Yapı İnşaatı

Çizelge C.1 (devam) : Tarihi Yarımada Projeleri listesi.

	177	Turistik Kameralar	2004 - 2009	Diğer		Sergileme	
	178	İstanbul'un Fetih Kutlamaları	2004 - 2009	Diğer		Kültürel Etkinlikler	
	179	İstanbul İslam, Bilim ve Teknoloji Tarihi Müzesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Sergileme	Yeniden İşlevlendirme
	180	Panorama 1453 Tarih Müzesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Sergileme	Yeni Yapı İnşaatı
	182	Zeyrek Kentsel Sit Alanı Tasarım Projesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Kentsel	Konut	Kentsel Dönüşüm
	183	Mahmutpaşa Yayalaştırma Projesi ve Altyapı Yenileme Çalışmaları	2004 - 2009	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Sokak, Meydan	Yayalaştırma, Park
	184	İMÇ'nın Yıkılıp Yerine Osmanlı Konakları Yapılması	2004 - 2009	Mimari İnşa	Kentsel	Konut	Kentsel Dönüşüm
	185	Kentsel Tasarım Projeleri (9)	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Bina Yüzeyi	Cephe ve Çevre Düzenlemesi
	186	Rehabilitasyon Projeleri (3)	2004 - 2009	Mimari İnşa	Sokak, Meydan		
	187	Sümbül Sinan Tekkesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı		Yeniden İşlevlendirme
	188	Emri Buhari Tekkesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı		Yeniden İşlevlendirme
	189	Zeyrek (Pantokrator) Sarnıcı	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Kültürel Etkinlikler	Yeniden İşlevlendirme
	190	İbrahim Paşa Medresesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı		Yeniden İşlevlendirme
	191	Abdülmecit Evi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı		Yeniden İşlevlendirme
	192	Ali Fakih Sıbyan Mektebi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı		Yeniden İşlevlendirme
	193	Elhac Ahmet Paşa Sıbyan Mektebi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı		Yeniden İşlevlendirme
	194	Restorasyon Projeleri (6)	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı		Yeniden İşlevlendirme
	195	Surların Rölöve ve Restorasyon Projeleri (3)	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı		Yeniden İşlevlendirme
	196	Karasurları Beden Duvarları Burçlarının Fonksiyon Verilmesi ve Sur Bandı Rekreasyon Amaçlı Düzenleme Projesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Kentsel	Park, Yeşil Alan; Sergileme	Yayalaştırma, Park; Yeniden İşlevlendirme
	197	Saraçhane Arkeoloji Parkı Düzenleme Projesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Park, Yeşil Alan	Yayalaştırma, Park
	198	Sur-i Sultani Rölöve – Restorasyon Projesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Sergileme	Onarım
	199	Tekfur Sarayı Restorasyonu	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Sergileme	Yeniden İşlevlendirme
	200	Sultan Mecit Evi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı		Yeniden İşlevlendirme
	201	Şeyh Ahmet Buhari Tekkesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Kültürel Etkinlikler	Yeniden İşlevlendirme
	202	Hasan Ağa Medresesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı		Yeniden İşlevlendirme
	203	Restorasyon Projeleri (2)	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı		Yeniden İşlevlendirme
	204	Fatih Belediyesi Başkanlık Binası	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Sergileme	Yeniden İşlevlendirme
	205	Özbekler Tekkesi	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Eğitim	Yeniden İşlevlendirme
	206	Gülhane Parkı Yenileme Çalışmaları	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı; Sokak, Meydan; Kentsel	Park, Yeşil Alan; Sergileme	Yayalaştırma, Park; Yeniden İşlevlendirme
	207	Anemas Zindanları Restorasyonu	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Sergileme	Yeniden İşlevlendirme
	208	İstanbul Müftülüğü Hizmet Binası'nın Müze Olarak Dönüşümü	2004 - 2009	Mimari İnşa	Yapı	Sergileme	Yeniden İşlevlendirme
	209	Sirkeci ve Aksaray Meydanlarında Trafiğin Yeraltına Alınması	2004 - 2009	Mimari İnşa	Kentsel	Ulaşım	Yayalaştırma, Park
	210	Avrasya Tünel	2004 - 2009	Mimari İnşa	Kentsel	Ulaşım	Ulaşım Sistemi
KÜLTÜR BAŞKENTİ	211	Fatih Kadınlar Pazarı ve Yakın Çevresi Cephe Rehabilitasyon Kentsel Uygulama Projesi	2010 AKB	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Bina Yüzeyi	Cephe ve Çevre Düzenlemesi
	212	Sultan-i Seyirlik	2010 AKB	Diğer		Kültürel Etkinlikler	
	213	İstanbul Sokakta Eğleniyor	2010 AKB	Diğer		Kültürel Etkinlikler	
	214	İstanbul 2010 Ahırkapı-Çatladıkapı Hıdrellez Şenlikleri	2010 AKB	Diğer		Kültürel Etkinlikler	
	215	Medeniyet Geçitleri Han ve Pasaj Şenlikleri	2010 AKB	Diğer		Kültürel Etkinlikler	
	216	Sur-i Sultani Stratejik Planı	2010 AKB	Mimari İnşa	Kentsel	Sergileme	Yeniden İşlevlendirme
	217	Topkapı Sarayı Müzesi Mutfaklarda Sergileme	2010 AKB	Mimari İnşa	Yapı	Sergileme	Yeniden İşlevlendirme
	218	Yenikapı Transfer Noktası Projesi	2010 AKB	Mimari İnşa	Yapı	Ulaşım	Yeni Yapı İnşaatı
	219	Yenikapı Theodosius Limanı Tanıtım Sergisi	2010 AKB	Diğer		Kültürel Etkinlikler	
	220	Sirkeci Hocapaşa Yayalaştırma ve Bölge İyileştirme Projesi	2010 AKB	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Sokak, Meydan	Yayalaştırma, Park
	221	İstanbul Kara Surları Koruma Master Plan Projesi	2010 AKB	Mimari İnşa	Kentsel	Sergileme	Onarım
	222	Vortvots Vorodman Kilisesi'nin Kültür Merkezine Dönüşümü	2010 AKB	Mimari İnşa	Yapı	Kültürel Etkinlikler	Yeniden İşlevlendirme

Çizelge C.1 (devam) : Tarihi Yarımada Projeleri listesi.

2010 AVRUPA K	223	Unesco Dünya Miras Alanı Sınırları İçinde Yer Alan Kara Surları Projelendirme İşi	2010 AKB	Mimari İnşa	Kentsel	Kültürel Etkinlikler	Yeniden İşlevlendirme
	224	Sultanahmet Meydanı'nın İyileştirilmesi	2010 AKB	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Sokak, Meydan	Yayalaştırma, Park
	225	Aydınlatma Projeleri	2010 AKB	Diğer		Sergileme	
	226	Ahşap Yapılar Bakım Onarım Programı	2010 AKB	Mimari İnşa	Yapı	Bina Yüzeyi	Onarım
	227	Eminönü Üst Laleli Bölgesi Cadde ve Sokak İyileştirilmesi (2., 3., 4. Etap)	2010 AKB	Mimari İnşa	Sokak, Meydan	Sokak, Meydan	Cephe ve Çevre Düzenlemesi
	228	İstanbul 2010 Kültür Gezileri Projesi	2010 AKB	Diğer		Kültürel Etkinlikler	
	229	Euphemia Martinonu Projesi	2010 AKB	Mimari İnşa	Yapı	Sergileme	Yeniden İşlevlendirme
	230	Süleymaniye – Darüşşifa Binası Restorasyonu	2010 AKB	Mimari İnşa	Yapı	Kültürel Etkinlikler	Yeniden İşlevlendirme
	231	Fatih Davutpaşa Medresesi Restorasyonu	2010 AKB	Mimari İnşa	Yapı	Kültürel Etkinlikler	Yeniden İşlevlendirme
	232	Şehzade İmareti Restorasyonu	2010 AKB	Mimari İnşa	Yapı	Eğitim, Kültürel Etkinlikler	Yeniden İşlevlendirme
	233	Nazperver Kalfa Sıbyan Mektebi Restorasyonu	2010 AKB	Mimari İnşa	Yapı	Kültürel Etkinlikler	Yeniden İşlevlendirme
	234	Murat Molla Kütüphanesi Restorasyonu	2010 AKB	Mimari İnşa	Yapı	Eğitim	Yeniden İşlevlendirme

TABLODA KULLANILAN RENKLERİN ANLAMLARI

	Aynı bölümde iki yada daha fazla başlık işaretli
	Mimari inşa etkinliği
	Doğruluğundan emin olunmayanlar
	Diğer tüm renkler tablonun daha kolay okunması için kullanılmıştır
MOR	Aynı tablo birden fazla proje içermekte

EK D: Tarihi Yarımada Projeleri Raporu

Tarihi Yarımada'nın dönüşümünün incelendiği çalışma kapsamında 1994 – 2012 aralığında siyasal yönetime ait projeler incelenmiştir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Fatih Belediyesi'nin tanıtım kitapları, faaliyet raporları, resmi web siteleri ve projelerle ilgili çalışan (özel ve kamu) kurumlara ait dokümanlar incelenmiştir. Projeler "1994 – 1998", "1998 – 2004", "2004 – 2009" ve "2010 Avrupa Kültür Başkentliği[1]" şeklinde dört farklı dönem kapsamında ele alınmıştır. Bunun nedeni yerel seçimlerle bağlantılı uygulamaların niteliksel açıdan farklılık göstermesi ve birbirleri ile karşılaştırılabilir şekilde ele alınmalarının istenmesidir. Çalışma kapsamında kentsel mekânın dönüşümünde rol oynadıkları düşünülen 375 proje ayrıntılı olarak incelenmiştir. Elde edilen veriler tablolar halinde sunulmuştur (EK A – B – C). Bunun ardından bulgular rapor haline getirilmiştir. Raporda elde edilen veriler salt sayılara indirgenerek ya da grafikler şeklinde yer almamış; yorumlanarak sunulmuştur.

- Çalışma Kapsamı Dışında Tutulan Projeler

Tarihi Yarımada'daki dönüşüm olgusunun araştırıldığı çalışmada dönüşüm yaratmadığı düşünülen projeler çalışma dışında bırakılmıştır. Bunlar yol asfaltlama, yağmur borusu döşeme, korkuluk yapma gibi alt yapı çalışmaları ve sadece basit onarıma dayanan restorasyon çalışmalarıdır. İşlev değişikliğine neden olmayan restorasyon çalışmaları: çeşmelerin onarılması, camilerin restore edilmesi, dikili taşların onarılması, anıt ağaçların korunması ya da envanterlerinin çıkarılması şeklindedir. Restorasyon projelerinin fiziksel açıdan olmasa bile alanın turizm potansiyeline etki ettikleri ve alanın "Müze-Kent" olması isteği ile paralelliklerinin olduğu düşünülebilir.

İşlev değiştirmemiş yapılara ait restorasyonların incelemeye alınmamasının nedenlerinden birincisi alanda yeni ve onarılan yapıların birbirinden ayrı olarak değerlendirmek istenmesidir. Örneğin alanda restore edilen camilerin sayısal fazlalığına rağmen yeni cami inşa edilmemektedir (Ek B – C, Programlar Sütunu). İkinci olarak sadece onarıma dayanan restorasyonlar mekânsal açıdan dönüşüm yaratmadıkları gerekçesiyle incelenmemiştir. Üçüncü olarak restorasyon çalışmalarının da incelenmesi, incelenen proje sayısını çalışma kapsamında belirlenen proje sayısının yaklaşık iki katına çıkartmaktadır. Bu da zaten üç örneklem üzerinden incelenen dönüşüm olgusunun araştırılmasında gereksiz bir yük yaratmaktadır. Bu yüzden, sadece işlev değiştirmiş restorasyonlar incelenmiştir.

- Dönemsel Farklılıklar

Tarihi Yarımada'da 2004 yılı itibari ile gündeme gelen projeler önceki dönemlerden farklıdır. Bunlar sayıca fazla, daha geniş ölçekli ve mekâna belirgin etkileri olan projelerdir. Mekânın dönüşümünde rol oynayacakları ön görülebilir. Bu yerel ve merkezi yönetimin aynı siyasal partiden olması ile yasalar ve yönetmeliklerdeki revizyonlar ve uygulamalara aktarılan bütçelerdeki artış ile bağlantılıdır. Bu dönemde yönetimin kentsel mekândaki etkinliği artmıştır. 1998 – 2004 aralığında cadde ve meydanların düzenlemesi, yapıların cephelerinin düzenlenmesi gibi uygulamalar söz konusuyken; 2004 – 2012 aralığında bunlara ek olarak, mahalle ölçeğinde etkileri olan "Yenileme Projeleri ve Deprem Odaklı Kentsel Dönüşüm Projeleri" ağırlık kazanmıştır.

[1] İstanbul'un "Avrupa Kültür Başkenti" olduğu 2010 yılında fazla sayıda proje gündeme geldiğinden, bu dönem ayrı bir başlık altında incelenmiştir.

- Kentsel Tasarım Projeleri

Tarihi Yarımada'da trafiğin en yoğun olduğu cadde ve sokaklardaki çalışmalardır. Mekâna, estetik açıdan müdahaleleri içerirler. Binaların yıkılması ya da yolların genişletilmesi türü uygulamalar değildirler. Yapıların cephelerindeki tabela, klima, uydu gibi unsurlar kaldırılması ve boyanmalarını kapsarlar. Yakın dönem çalışmalarında, yapılara tarihi görüntüsü veren söve gibi elemanlar da uygulanmaktadır. Bu uygulamalar "Tarihi Yarımada'nın dokusuna uygun" şeklinde nitelendirilmektedir. Cadde ve sokaklarda ise bitki ekimleri yapılmakta, refüjler düzenlenmekte, oturma grupları yenilenmektedir.

- Cadde, Sokak ve Meydanlardaki Çalışmalar

Araç trafiğinin Kentsel Tasarım Projelerindeki kadar yoğun olmadığı bölgelerde gerçekleştirilmektedir. Uygulamalar caddelerin yayalaştırılması, zemin kaplamalarının değiştirilmesi şeklindedir. Kaplamalar Arnavut Kaldırımını hatırlatacak nitelikte, düzgün yüzeyli taşlarla gerçekleştirilmektedir. Taşların dizilişlerinin farklılaşması ile çeşitli süslemeler elde edilebilmektedir. Yaya ve at ile ulaşımın sağlandığı Tarihi Yarımada'nın araç trafiğine açılmasının ardından, günümüzdeki yayalaştırma projeleri kamusal alan kullanımında bir dönüşüm yaratmaktadır. Bunun yanı sıra zemin kaplamalarının değişmesi için yüksek bütçeler ayrılmaktadır. Örmeğin 2010 Avrupa Kültür Başkentliği etkinliği içinde en yüksek bütçe ("Sultanahmet Meydanı'nın İyileştirilmesi" Projesi kapsamında) Sultanahmet Meydanı'nın zemin kaplamasının değiştirilmesine aitir (Gümüş, 2011).

- Spor ve Yeşil Alan Uygulamaları

Uygulamalar mevcut parkların zemin kaplamalarının değiştirilmesi, çocuk oyun alanlarının ve oturma gruplarının yenilenmesi; okullardaki spor olanaklarının arttırılması; yetişkinler için spor aletleri konulması ve yeni parkların yapılması şeklindedir. 2004 – 2012 aralığında uygulamalar sayıca artmıştır. İstanbul'un 2012 yılında "Avrupa Spor Başkenti" olması da spora verilen önemin göstergesidir.

"Parkların Güvenli Hale Getirilmesi için Motorize Ekiplerin Oluşturulması Projesi" kapsamında bitkilerin korunmasını sağlamak için motorlu ekipler görev yapmaktadır. Yan kesicilik gibi turistleri hedef alabilecek suçların önlenmesi için güvenlik projeleri gerçekleştirilmezken, yeşil alanların korunması için güvenlik tedbirleri almak, yeşil alanlara verilen önemi örneklemektedir.

- Restorasyon Çalışmaları

Tarihi Yarımada'daki restorasyon çalışmaları ağırlıklı olarak Osmanlı Dönemi eserlerini içermektedir. Restorasyon çalışmalarında işlev değiştiren yapılar ağırlıklı olarak medreseler ve sıbyan mektepleridir. Yeni programlar, çoğunlukla sergileme amaçlı kullanıma yöneliktir.

- Ulaşım Projeleri

Tarihi Yarımada'da otopark, kavşak, üst ya da alt geçit yapımı gibi noktasal projelerin yanı sıra metro, tramvay, Marmaray, Avrasya Tüneli ve Yenikapı Deniz Otobüsü durağı gibi İstanbul ölçeğindeki ulaşım projeleri de uygulanmaktadır.

Tarihi Yarımada merkezi konumu nedeni ile kentsel ölçekteki ulaşım projelerinden etkilenmektedir. Projelerin arkeolojik ve kentsel doku ile ilişkileri ise tartışmalıdır. Taksim – Yenikapı Metrosunun Haliç'ten köprü ile geçmesinin siluete etkisi[2], Avrasya Tüneli'nin Doğu Roma İmparatorluğu'nun Bukoleon Sarayı'nın önünde yer alan havalandırma bacası bunun örnekleridir. Bunun yanı sıra Marmaray'ın inşaatı

[2] UNESCO'nun da bu yönde eleştirileri söz konusudur.

sırasındaki buluntularla kent tarihinin 3.500 değil 8.500 yıllık olduğunun ortaya çıkması, projelerin arkeolojik dokunun ortaya çıkmasına aracılık ettiğini gösteren bir örnektir.

- Tarihselci Uygulamalar

Projelerin tanımlanmasında "Tarihi Yarımada'ya yakışan cephe" kavramı sıklıkla tekrarlanmaktadır. Yapıların cepheleri Osmanlı konut mimarisinden ya da On Dokuzuncu Yüzyıl kâgir yapılarının cephelerinden esinlenerek oluşturulmaktadır. Kentsel Tasarım Projeleri, sağlık ocağı, büfe, satış ünitesi, belediyenin sosyal tesis gibi uygulamalarında görülmektedir. Belediyenin Tarihi Yarımada'da uygulanacak projeler için bir dönem hazırladığı "Kentsel Tasarım Rehberi"nde ayrıntılı cephe tipoloji tarifleri yer almaktadır. Rehberde yapıların alan ile uyumlu olması için "cumbalı, söveli cepheler"e sahip olmaları gerektiği belirtilmektedir. Türkiye genelinde de başta kamu yapıları olmak üzere bu yaklaşım yaygınlaşmaktadır. Tarihi olmayan yerde tarihi görünüşlü yapıların yapılmasının yanında Tarihi Yarımada'da yani kendisi tarihi olan bir yerde tarihiymiş gibi görünen yapılar yapılmaktadır.

- Etkinlikler

Çalışma kapsamında mekânsal dönüşüm olgusu sadece inşa faaliyetleri ile sınırlı tutularak ele alınmamıştır. Mekânın dönüşümünde algısal olarak fark yarattığı düşünülen projeler de incelenmiştir. ("Sultan-i Seyirlik" olarak isimlendirilen) Ramazan Şenliklerinin Canlandırılması, "İstanbul'un Fetih Kutlamaları" ya da ("Lalesiyle Buluşan İstanbul" olarak isimlendirilen) lale ekim çalışmaları bunun örnekleridir. Lale motifine tramvay koltuklarının döşemelerinde, yeşil alanları sınırlayan demir korkuluklarında, aydınlatma direklerinde yer verilmektedir. Uygulamalarda Osmanlı Dönemi'ne referans verilmesi ve yeniden canlandırılmaya çalışılması ağırlık kazanmaktadır.

EK E : Görüşme Öncesi Hazırlıklar

EK E.1 : Görüşme Yapılan Kişilere Gönderilen Tanıtıcı Metin

Çalışmanın Başlığı: Yirmibirinci Yüzyılda İstanbul Tarihi Yarımada: Projeler Üzerinden Bir Okuma

Çalışmayı yapan: Meltem ÖZÇAKI

Danışman: Doç. Dr. İpek AKPINAR

Kurum: İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimari Tasarım Programı

Çalışmanın kapsamı: Doktora Tezi

Çalışmanın Amacı, Yöntemi:

1980'ler ile birlikte başlayan, Türkiye ve İstanbul'u etkisi altına alan dönem, kentsel mekânın şekillenmesinde de etkili olmuştur. 2000'li yıllara gelindiğinde ise kentsel mekândaki değişimler daha belirginleşmiştir. Bu süreç, kentin ilk merkezi olan ve bugün de (turizm, ulaşım gibi) başka bağlamlarda kentin merkezi olmaya devam eden Tarihi Yarımada'yı da şekillendirmektedir.

Bu noktadan hareketle, çalışmanın amacı 2000'li yıllarda İstanbul Tarihi Yarımada'yı yeniden şekillendiren ortamın, uygulanmakta olan projeler ve süreçte rol alan aktörlerin söylemleri üzerinden değerlendirilmesidir. Çalışmada, bünyesinde pek çok özelliği bir arada barındıran Tarihi Yarımada'nın hangi bağlamlarda ele alındığı ve gelecekteki olası dönüşüm yönü ile ilgili yorum yapılabilmesi amaçlanmıştır.

Çalışma sürecinde öncelikle yerel seçimlerle bağlantılı olarak 1994 yılından itibaren Tarihi Yarımada'da gerçekleşen ve gerçekleştirilmesi düşünülen projelerle ilgili araştırma yapılmış, bilgi edinilmiştir.

İkinci aşamada projelerin sayıca çokluğu dolayısıyla üç proje alanı üzerinde daha detaylı çalışma yapılması uygun görülmüştür. Bunlar birbirlerinden mümkün olduğunca farklı olmaları, kendilerinden daha büyük bir bütünün parçaları olmaları ve Tarihi Yarımada özelinde, genellenebilir özelliklerinin olması dolayısıyla tek yapı ölçeğinde Historia Alışveriş Merkezi, mahalle ölçeğinde Neslişah ve Hatice Sultan Mahalleleri (Sulukule) Yenileme Projesi ve kentsel ölçekte (ulaşım projesi olarak ve Yenikapı'nın ulaşım projelerinin odak noktası olmasıyla bağlantılı) Marmaray Projesi'dir.

Çalışma kapsamında birincil ve ikincil kaynaklardan yararlanılmaktadır. İkincil kaynaklar olarak projelerle ilgili basılı dokümanlar (gazete makaleleri, mimarlık ve kentle ilgili dergilerinde yayınlanan makaleler, belediyenin tanıtım kitapları ve faaliyet raporların)ın incelenmesi; birincil kaynaklar olarak proje alanlarında gözlemler ve (merkezi ve yerel yönetim, meslek odaları, akademisyenler, özel sektör mensupları, vb.) sosyal aktörler ile görüşmelerin yapılması ön görülmüştür.

Sosyal aktörlerle gerçekleşecek görüşmelerde, projelerin Tarihi Yarımada'ya olası etkilerini değerlendirmeleri istenecektir.

EK E.2: Historia Alışveriş Merkezi Görüşme Soruları

- Historia Alışveriş Merkezi'nin kullanıcıları kimler? Yakın çevre halkı mı; bütün İstanbullular mı?
- Tarihi Yarımada'daki geleneksel alışveriş dokusu düşünüldüğünde burası tercih edilen bir yer mi?
- Burada yer alan markalı ürünler, satılıyor mu?
- AVM yapılması için neden bu alan seçildi?
- Yapının varlığı çevresinde bir trafik yoğunluğu yarattı mı?
- Yapının yerine yapıldığı açık Pazar alanı kullanılıyor muydu?
- Yapının cephesi nasıl oluştu?
- Yapının inşaatı sırasında arkeolojik bir kalıntıyla karşılaşıldı mı?
- Fatih Belediyesi neden bu yapıdan gelir elde etme ihtiyacı duyuyor?
- Tarihi Yarımada'da veya dışında gerçekleştirdiğiniz çalışmalarda "tarihi özellikler taşıyan cephe" yapmayı tercih ediyor musunuz?
- "Tarihi özellikler taşıyan cepheler" sizin firmanızın tercihi mi yoksa çalıştığınız kişilerden mi böyle bir istek geliyor?

- Fatih Belediyesi'nin ve başka şirketlerin ortak olduğu bu yapı nasıl işletiliyor?
- Neden kültür merkezi yerine, alışveriş merkezi programı ön plana çıktı?
- Yapının içinde yer alan sinemalar, istenildiği düzeyde işliyor mu?

EK E.3 : Sulukule Yenileme Projesi, Görüşme Soruları

- Sulukule Projesi gündeme geldiğinden beri muhalefete uğrayan bir proje oldu. Sizce muhalefeti oluşturan, projenin en problemli tarafı nedir?
- Sulukule'de inşaatlar sürerken arkeolojik dokuyla karşılaşıldı. Bunun niteliği nedir? Burada arkeolojik doku olduğu biliniyor muydu yoksa tesadüf eseri mi bulundu?
- Fatih Belediye Başkanı Demir'in, Sulukule'de Osmanlı Mahallesi yaratılması ile ilgili bir açıklaması var. Bunu nasıl değerlendiriyorsunuz?
- Sulukule kara surları çevresinde oluşturulacak bir turizm aksıyla gündeme geliyor. Uygulanmakta olan proje ile Sulukule turistik bir yer haline gelir mi?
- 5366 Sayılı Kanun'la ilgili görüşleriniz neler?
- 2 tane aynı tarihli gazete haberinde, farklı açıklamalar yer alabiliyor. Birinde Sulukulelilerin süreçten mutsuz, diğerinde ise mutlu oldukları belirtilebiliyor. Sulukuleliler yaşanan süreçten nasıl etkilendi?

EK E.4 : Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri Görüşme Soruları

- Marmaray'ın Tarihi Yarımada'ya etkisini nasıl değerlendirirsiniz?
- Marmaray'ın Tarihi Yarımada'dan geçmeden uygulanması söz konusu olabilir miydi? Başka bir güzergâh seçilmesi mümkün müydü?
- Marmaray'ın Tarihi Yarımada'da bir dönüşüm yaratacağını düşünüyor musunuz? [Kentsel dönüşüm projelerini tetikleyici bir rolü var mı?]
- Marmaray, Metro ve Deniz Otobüsleri Yenikapı'da büyük bir merkez oluşturuyor. Buradan geçen Avrasya Tüneli ve karayolu bağlantısı ile birlikte önemli bir odak noktası oluyor. Ulaşım projeleri açısından Tarihi Yarımada'nın önemli bir odak olmasını nasıl değerlendirirsiniz?
- Marmaray Projesi'nin inşaatı sırasında, kentin bilinen tarihini değiştiren arkeolojik dokuyla karşılaşıldı. Bu önemli buluşun, tesadüf eseri bulunmasını nasıl değerlendiriyorsunuz?

- Avrasya Tüneli Projesi'ni nasıl değerlendiriyorsunuz?
- Avrasya Tüneli Projesi'ne ihtiyaç var mı?
- Avrasya Tüneli Projesi sizce Tarihi Yarımada'yı nasıl etkiler?

- Ulaşım Projelerinin Tarihi Yarımada'ya etkisi ile ilgili ne düşünüyorsunuz?
- Tarihi Yarımada, İstanbul'un ulaşım projeleri açısından merkez olmak zorunda mı?

EK F : Görüşmeler

EK F.1: Görüşme No.1 - Abdullah Sağlam

ABDULLAH SAĞLAM – Historia Alışveriş Merkezi Genel Müdürü, yapının şantiyesinde görevli olan inşaat mühendisi (Gül ve Keleşoğlu Grup)

TARİH: 15.07.2011

SÜRE: 1 saat

Meltem Özçakı: Historia Alışveriş Merkezi'nin kullanıcıları kimler? Genel olarak Fatih Halkı mı diyebiliriz, yoksa bütün çevredeki yerlerden, İstanbul'un çeşitli noktalarından da kullanıcı çekiyor mu kendisine?

Abdullah Sağlam: Fatih Alışveriş Merkezi bulunduğu lokasyon itibariyle İstanbul'un geçiş noktalarından bir tanesi, şehri birbirine bağlayan noktalardan bir tanesi. Dolayısıyla, Fatihlilerin yanında bu lokasyonu kullananlar, bu geçişi kullananlar da bu kullanıcıların arasında yer alıyor. Bir de lokasyonun getirdiği, Tarihi Yarımada'nın içinde bulunmanın getirdiği bir şey de var. Turistler, yabancı tüketiciler buranın aslında önemli potansiyel müşterilerinden bir tanesi, ziyaretçilerinden bir tanesi. Dolayısıyla, aslında her İstanbullunun yolu bir gün Historia'ya düşer. Böyle bir şey diyebiliriz açıkçası. Dolayısıyla sadece Fatihlilerle kısıtlamak buraya biraz haksızlık olur.

MÖ: Bizim özellikle bunu sormamızın nedeni Historia yapıldıktan sonra çevrede trafik yoğunluğu, yükü yaratıp yaratmadığını öğrenmek.

AS: Yok. Bulunduğumuz arter, polemiklere yol açmış bir cadde. Yani genişliği bakımından, bu kadar geniş bir cadde zamanında yapıldığında polemiklere yol açmış. Dolayısıyla, bu daha önceden tasarlandığı için, bu caddenin akışı gayet iyi, şerit olarak iyi. Dolayısıyla, bizim ziyaretçilerimizin oluşturduğu trafik caddenin ana akışını veya çevre trafiğini etkileyen bir durum oluşturmadı açıkçası.

MÖ: Gözlemlerinize dayanarak, toplu ulaşım araçlarının mı kullanarak geliyorlar?

AS: Yo yani kendi hususi araçlarıyla gelenlerin de çevre trafiğine veya cadde trafiğine olumsuz bir etkisi olmuyor. Çünkü niye? Arter olarak, müsait bir arter. Çok geniş bir cadde. Mesela başka Alışveriş Merkezlerinde bulunduğu lokasyon itibariyle, oranın trafiğini sağlayan cadde çok dar oluyor. Dolayısıyla o kadar büyük bir yoğunluk geldiği zaman, alışveriş merkezinden dolayı, oradaki trafiği alt üst edebiliyor. Bizim burada öyle bir şey söz konusu değil. Çünkü Vatan Caddesi zaten çok geniş bir cadde. Çok iyi dizayn edilmiş, trafik işaretleriyle de akışkanlığı düzenlenmiş bir cadde olduğu için bize gelen müşterinin yarattığı ek bir trafik yok.

MÖ: Konuşmamızda Historia'yı bütün İstanbullular da kullanıyor dediniz. Sizin daha önce gerçekleştirdiğiniz röportajınızda servislerinizin olduğundan da bahsedilmişti. Yani yapının hitap ettiği kitle Fatih ve yakın çevresi diyebilir miyiz? Şundan da dolayı İstanbul'un farklı birçok noktasına alışveriş merkezleri yapıldığından dolayı tüm İstanbulluları çekmek için özel bir şey yapıyor musunuz?

AS: Bütün İstanbulluları çekmek için açıkçası ara ara yaptığımız kampanyalarla davet ediyoruz. Ne bileyim yıl dönümlerimizde yaptığımız kampanyalar var. Verdiğimiz yıldönümü hediyeleri ile bütün İstanbulluları davet edecek etkinlikler gerçekleştiriyoruz. Ama yakın ilçe ve lokasyonlar için düşündüğümüz bir şey. Çevremizde Eyüp var, Zeytinburnu var. Eski Eminönü, şimdi bize, Fatih'e bağlı. O lokasyonlara ve Fatih'in kendi içindeki alanlara yönelik servislerimiz oluyor. Ama İstanbul'un dört bir yanına dönük böyle bir anlayışımız yok. Sadece yaptığımız kampanyalarda veya etkinliklerde bütün İstanbulluları davet ediyoruz.

MÖ: Yabancı turistlerin de geldiğini belirttiniz. Bunun için Historia'ya özel turlar düzenleniyor mu? Çünkü gelen turistler büyük çoğunlukla Kapalıçarşı ve Sultanahmet Bölgesi'ne gidiyor. Tur şirketleri ile mi anlaşma yapılmış durumda?

AS: Buradaki Laleli ve Sultanahmet, Eminönü Bölgesi turistlerin konakladığı yerler. Dolayısıyla konakladığı yere en yakın alışveriş merkezini, bizim ara ara yaptığımız haritalar, otellere sunduğumuz haritalardan bizi bulabiliyorlar. Veya konakladığı oteldeki lobiden sorduğu zaman Historia'yı tarif ediyorlar. Çünkü gerçekten onlar için ulaşım olarak çok kolay. İhtiyaçlarını karşılayabilecekleri bir alışveriş merkezi olduğu için onlar tarafında yoğun bir ilgi görüyor.

MÖ: Historia şu an için Tarihi Yarımada'nın tek alışveriş merkezi. Sizin başka bir duyunuz var mı, yakın zaman da başka alışveriş merkezleri de açılacak Tarihi Yarımada'nın çeşitli yerlerinde diye?

AS: Tarihi Yarımada'nın içinde başka bir alışveriş merkezi yapılacağı yönünde bir bilgimiz yok. Ancak var olan koşullar sanki başka bir alışveriş merkezi yapılmasına da çok uygun değil gibi. Ama çok da belli olmaz?

MÖ: Hangi koşullar?

AS: Alan olarak yani. Tarihi Yarımada çok yoğun bir yerleşime sahip. Bu yoğun yerleşimin içinde bu ölçekte bir alan bulup bir tane daha alışveriş merkezi inşa etmek çok da mümkün gözükmüyor.

MÖ: Sizin daha önceki röportajınızdan da okuduğum kadarıyla buranın şantiyesinde de çalışmışsınız. Burada önce bir açık pazar alanı bulunuyormuş. O alan aktif olarak çalışıyor muydu? Yoksa sadece boş bir alan mıydı?

AS: Daimi halk pazarı, bu binanın oturduğu alanın tamamını kapsamıyordu, bir bölümünü kapsıyordu. Aktif olarak çalışıyordu; ancak arsanın diğer yerlerinde çok atıl ve işlevi olmayan kişiler tarafında, düzgün kişiler tarafından kullanılmıyordu. Dolayısıyla hem daimi halk pazarının gördüğü görevi gören, hem de atıl ve işlevsiz olan yerleri ortadan kaldırmak için bütün bunların hepsini tek bir parselde toplayıp bu şekilde proje tasarlandı. Bence de iyi oldu, bu şeklide olması.

MÖ: Her şeyi toplamak derken?

AS: Mesela halk pazarının olduğu alan, m2 olarak şu an çok net bir şey söyleyemem. Orasının yarısından fazlası olabilir, diğer yerler otopark olarak, oto yıkama tarzında kullanıyordu. Ama düzgün kişiler tarafından işletilmeyen yerlerdi. Hem güvenlik açısından problem oluşturuyordu; hem hizmet açısından. Dolayısıyla bunların hepsini ilçe belediyesi kendi bünyesinde toplayıp kamusallaştırıp bu şekilde oluşturdu. Dolayısıyla bu var olan bir arsa değil, oluşturulmuş bir arsa aslında.

MÖ: O açık pazar yakında bir yere mi gitti? Yoksa tamamen iptal mi oldu?

AS: Tamamıyla iptal oldu. Çünkü zaten Fatih'te bu tarz yerlere rastlayabilirsiniz. Mesela Kadınlar Pazarı olarak adlandırılan yer var. Aksaray'da başka bir Pazar var. Yani dolayısıyla bunlar geçmişten gelen ve yerel halkın tercih ettiği yerler ve yaşamlarını devam ettiriyorlar.

MÖ: Burada Mahmutpaşa denilen bir aks var. Kapalı Çarşı dediğimiz başka bir alışveriş anlayışı varken bu yapı çok yeni bir şey. Ama anladığım kadarıyla da halk da bunu benimsemiş durumda, değil mi?

AS: Tabi bu çok da kolay olmadı açıkçası. İlk açılışı yaptığımız 2008 yılında insanlar bu yapıyı, bu kültürü çok benimsemediler veya bilmiyorlardı yani daha doğrusu bilmeyenler de vardı. Alışkanlıklarını da zor terk ettiler. Tarihi Yarımada'da alışveriş için bir cadde kültürü ve pazar kültürü hakim. Ancak alışveriş merkezinin sağladığı olanaklardan faydalanınca yavaş yavaş; süreç biraz yavaş ilerlemesine rağmen bu bir alışkanlık haline geldi. İnsanlar gelip güvenli bir ortamda alışveriş, iklimlendirilmiş, sıcağa soğuğa göre iklimlendirilmiş bir ortamda alışverişi ve özellikle markaların güvencesiyle alışveriş yapmayı denedikçe bu konforu sevdiler ve yavaş bir ivmeyle de olsa bu benimsendi. Ama yavaş olması bir handikaptı bizim için. Bu kadar pazarı olan, cadde kültürü olan bir yerde bu modern tarzda bir alışveriş kurumunu oluşturmak çok da kolay olmadı ama dediğimiz gibi sunduğumuz olanaklar ziyaretçilerimizin bizi tercih etmesi için önemli bir faktör oldu.

MÖ: Konfor koşullarından bahsediyoruz, bununla birlikte ekonomik yönü de var. Şunu söylemek istiyorum, diğer yerlerden alınan şeylerin bir kısmı gerçek malların taklitleri. Burada markalı ürünler satılıyor ve daha da yüksek maliyetli olarak.

AS: Şimdi tüketicinin en çok karşılaştığı şeylerden bir tanesi, ürünü aldıktan sonra sorun yaşaması halinde, onun bu sorunu giderecek karşısında bir kurum ya da kişi bulmak. Maalesef bu cadde kültüründe ve pazarlarda bu çok mümkün değil. Çünkü orada küçük esnafların bütçeleriyle ve anlayışıyla yönetiliyor buralar. Alışveriş merkezlerinde ise tam karşınızda bir kurum var. Kurum her şeyiyle ürününe sahip çıkıyor. Müşteri sorun yaşadığı zaman o sorununu, o mağduriyetini giderecek her türlü girişimde, yardımda bulunuyor. Dolayısıyla bu çok önemli. Tüketici açısından verdiği paranın ya da verdiği bedelin karşılığını almak açısından önemli.

MÖ: Ben bu bilgiyi Selma Hanım'dan (Akkuş'tan) aldım. Bu yapı yapılmadan önce bir anket çalışması yapılmış ve kullanıcıların büyük bir kısmının burada bir alışveriş merkezinin olmasını istemişler. Sizin bu konu ile ilgili bir bilginiz var mı?

AS: Bu etütleri belediye yaparken, daha önceki belediye başkanı tarafından girişimde bulunulmuş bir şey değildi açıkçası. Daha önceki belediye başkanları da bu tarz girişimlerde bulunmuş ama çok başarılı olamamışlar, bu tarz bir şeyleri oluşturmada. Buranın bu şekilde yapılmasını sağlayan yönetim, belediye başkanı güçlü bir irade koyup gerçekten Fatih'in böyle bir yere ihtiyacı olduğunu yaptıkları araştırmalarla, istatistiklerle belirlemiş. Hem de ilçenin vizyonu açısından çok önemli bulmuşlar ve bu şekilde etütlerden araştırmalardan sonra buna karar vermişler.

MÖ: Benim böyle bir bilgiyi alabileceğim yer Fatih Belediyesi mi? Şundan dolayı merak ediyorum, muhtemelen onun içinde birçok soru vardı.

AS: Tabi anket soruları nasıl oluşturuldu, nasıl hazırlandı bunu onlar bilirler.

MÖ: Buranın seçilmesinin nedeni neydi? Vatan Caddesi'nin yanındaki bu alanın seçilmesinin nedeni nedir?

AS: Tamamen koşullar. Tarihi Yarımada'nın içinde bu tarz büyüklükte bir yer bulmanız ya da oluşturmanız çok da kolay değil. Koşullar da çok iyi denk gelmiş. Ana arterde böyle bir yerin olması bu alışveriş merkezi için de bir şans.

MÖ: Tarihi Yarımada'da nereye elinizi atsanız bir arkeolojik yapı ile karşılaşıyorsunuz. Buranın siz inşaatında da bulunduğunuzdan soruyorum, yapının altında da otoparkı var. Böyle bir arkeolojik yapı ile karşılaştınız mı?

AS: Yok. Burası zaten - Vatan Caddesi inşa edilirken de rastlanan bir bulgu - bir dere yatağı. Burada bir yapılaşma olmadığından dolayı bizim yaptığımız kazılarda da bu tarz bir bulguya rastlamadık.

MÖ: Biraz da yapını cephesinden bahsedebiliriz. Yapının cephesi nasıl oluştu?

AS: Bir kere Anıtlar Kurulu bu işte müdahildi ve çok da belirleyiciydi açıkçası. Çalıştığımız mimari grup bu konuda da bir vizyona ve tecrübeye sahipti. Dolayısıyla Anıtlar Kurulu'nun taleplerini çok iyi etüt ettiler. Bizim taleplerimizi çok iyi etüt ettiler. Genel cephe görünümü açısından modern bir yüzü varken çok da Tarihi Yarımada'ya yakışır, tarihi yüzü de oluşturulabildi. O açıdan gerçekten Tarihi Yarımada'ya ve kent siluetine yakışan bir Alışveriş Merkezi cephesi oldu.

MÖ: Cephenin belirlenmesinde en önemli şeyin Anıtlar Kurulu olduğunu söyleyebiliriz?

AS: Anıtlar Kurulu, Tarihi Yarımada'ya uygun siluete uygun bir cephenin yapılası için koşul koydu. Dolayısıyla bu koşulu temel alarak biz de bir takım geliştirmeler yaptık. Cepheyi geliştirdik. Mimari grup bu konuda çok iyi alternatifler oluşturdu. Sonuçta yapılan çalışmayı Anıtlar Kurulu'na sunduğumuzda onlarda itiraz etmeden, iyi bir çalışma olduğunu kabul ederek onaylamışlardı.

MÖ: Peki sizce Tarihi Yarımada'daki hangi yapıya benziyor. Hangi yapılardan alınmış unsurlar var. Çünkü iki tane kulesi var. Sonra en baskın elemanları sütunları var.

AS: Bir kere Tarihi Yarımada'nın içindeki yapılarda zaten en çok göze çarpan kat silmeleri. Kat silmesi dediğimiz söveler her yerdeki eski yapılarda hem cam kenarlarında, hem katlarda rastladığız bir şey. Prekast, eskilerde kullanılmış doğal taşı andırıyor. Dolayısıyla Osmanlı yapısını baz alarak, yüksek camlar, onların etrafında silmeler, kat silmeleri. O model baz alınarak yapıldı.

MÖ: Kulelerle ilgili

AS: Kuleler bizim geliştirdiğimiz bir şey. Postmodern bir cephe kazandırmaya çalıştık. Tamamen tarihi bir şekle bürünmüş bir bina olmaktan çok ufak tefek rötuşlarla, ufak tefek dokunuşlarla biraz modern bir harekette kazandırmaya çalıştık.

MÖ: Selma Hanım'dan (Akkuş'dan) yapının planlarını aldım. Planlarda Historia Kültür Merkezi olarak tanımlanıyordu. Ana şu anda alışveriş merkezi daha ön plana çıkmış durumda.

AS: Şimdi en başından itibaren alışveriş ve kültür merkeziydi. Alışveriş ve kültür merkezi olarak da devam ediyor açıkçası.

MÖ: Şu anda sinema salonları işliyor mu?

AS: Tabi işliyor. Sergi salonumuz var, o da işliyor. Alışverişin yanında kültürel amaçlarda da kullanılıyor. Bu tarz bir misyonu da var.

MÖ: İşlev olarak devam etse de isim olarak daha ön plana çıkmasının nedeni nedir?

AS: Şimdi bir alışveriş merkezi dediğiniz zaman bir kültür merkezini çok ön planda tutamıyorsunuz. Öncelikle buraya alışverişe geliyorlar. Ondan sonra bu tarz kültürel ihtiyaçlarını gidermeye çalışıyorlar. Sinemaydı, sergi varsa sergiden yararlanma. Ana işlev alışveriş. Alışveriş merkezi ön planda, bunu inkar etmek doğru olmaz.

MÖ: Sizin röportajınızda vardı: Gül ve Keleşoğlu ortaklığı %50 hisseye sahip, Fatih Belediyesi %50 hisseye sahip. 10 yıllığına kiralanmış durumda diye. 10 yılın sonunda her şey Fatih Belediyesi'ne mi geçecek?

AS: Hayır onun anlamı öyle değil. Zaten şimdi %50 olarak yatırımcı grup hisse sahibi. Burada artık mülk sahibi. Diğer geri kalan %50 Fatih Belediyesi'nin. Gül ve Keleşoğlu ortaklığı yapının 10 yıllık işletmesini almış. 10 yılın sonunda eğer bu grup burayı işletmeye devam etmek isterse ihaleye girecek. Belki başkaları da belediyenin %50 hissesi için ihaleye girecek. Belki başkaları ihaleye girmek isteyecek. Ama bu grup burada hep var, mevcut.

MÖ: Belediyelerin nasıl işlediğini bilmiyorum ama ilk bakışta belediye aslında devletten mali gelirini sağlayan bir kurumken neden bir alışveriş merkezine ortak olayım da gelir kazanayım diye düşünüyor. Giderleri mi çok fazladır? Yoksa bu alışıldık bir durum mudur?

AS: Belediyenin buradaki amacı ilçeye bir değer kazandırmak. İlçenin çehresine iyi bir şey kazandırmak. Tabii belediyeler bu tarz gayrimenkullerden, hazine yerlerinden kira gelirleri elde ediyorlar. Kendilerine ait gayrimenkullerden kira geliri elde ediyor. Burası da böyle bir şey. Yani hem ilçenin görünümüne, gelişimine katkıda bulunmak için böyle bir yapının oluşması için girişimde

bulundu; hem de hisseleri oranında gelir elde ediyor. Ama ilçe belediyesi, belediye mevzuatına göre bu tarz yerleri işletemez, kendisi kiralayamaz. Daha doğrusu sürekli işletmecilik yapamaz. Ama kira geliri elde edebiliyor. Bu kira gelirlerinin de ilçenin diğer hizmetlerinde kullanılması için güzel bir şey, niye olmasın. Keşke bütün yatırımlar bu şekilde vatandaşa geri dönse.

MÖ: Bir de şunu sormak istiyorum, yapının yapılmasının kararı ne zaman alındı, inşaat ne zaman başladı, ne zaman bitti? İnşaat maliyeti ne kadardı?

AS: Kamulaştırma işlemlerinin ne zaman başladığı hakkında bir bilgim yok. Kamulaştırma işlemleri bittikten sonra burayla ilgili 2006 sanırım mart ayında ihaleye çıkıldı. O ihaleden sonra yapımına 2006'nın temmuz ayında başlandı. İnşaat yaklaşık 21 ay sürdü. 51.000 m2 kapalı alan ihale olarak çıktı. Muamman bedel 41 trilyon olarak, hem arsa payı hem de inşaat bedeli olarak belediye tarafından ihale edildi. Maliyeti de hemen hemen bu seviyede oldu.

MÖ: Yıllık geliri ne kadar?

AS: Belediyenin buradan, kiralamadan dolayı elde ettiği bir gelir var. Bu zaten belediye kaynaklarında mevcut. Bu belediye tarafından çok iyi saptanmış bir değer. Exper şirketlerine yaptırılmış. Buranın gelirinin yarısını işletmeciye hiçbir şekilde gelir bırakmadan alıyorlar. Belediyenin aylık geliri aldığı kiranın iki katı diyebiliriz. Dolayısıyla belediyenin aldığı geliri kendilerinden öğrenebilirsiniz.

MÖ: Başka bir röportajınızda bu grubun başka alışveriş merkezleri yaptığından da bahsetmişsiniz. Siz hangi gruptansınız Gül mü Keleşoğlu mu, veya bunun bir önemi var mı?

AS: Gül Keleşoğlu Grup diye geçen ve bazı zamanlarda yanlarında başka girişimci grupla beraber sürekli bu tarz büyük projeleri yapıyorlar.

MÖ: Gül Keleşoğlu bir grup mu?

AS: Aslında Gül inşaat diye başka bir firma var. Müteahhitlik yapıyorlar. Keleşoğlu diye de başka bir müteahhit firma var. Büyük projelerde birlikte hareket edebilen Gül Keleşoğlu Grup, aynı kurucuların oluşturduğu bir grup aslında. Başka bir yapı altında bu tarz büyük projeleri yapıyorlar. Bunların içinde Capacity, Pelican Mall, Metroport, Historia'yı yaptılar. Gül Keleşoğlu grup yanlarına başka bir girişimci alarak gerçekleştirdikleri projeler.

MÖ: Ben aslında diğer alışveriş merkezlerinin cephelerinde de tarihi özellikler taşıyan unsurlar var mı diye sormak istiyordum. Ana saydığınız örnekler de yok.

AS: Tarihi Yarımada'nın içinde Tarihi Yarımada'ya özel bir cephe yaptık biz burada. Alışveriş merkezlerinde eşine rastlayabileceğiniz bir cephe değil bu. Diğer alışveriş merkezlerinde çok modern malzemeler, modern trendler kullanılıyor son trend kullanılıyor. Dolayısıyla burada böyle bir kaygı yok. Burada böyle bir kaygının, isteğin sonunda böyle bir cephe oluştu.

MÖ: Tarihi Yarımada'da başka binalarınız var mı? Varsa onların cephelerinde tarihi elemanlar mı kullanıldı?

AS: Bizim Tarihi Yarımada'da yaptığımız başka bir yapımız yok. Ama benim gördüğüm kadarıyla yapılan bütün yeni yapılarda bu tarz bir hassasiyet var. Hem ilçe belediyesinin çok hassasiyeti var, hem Anıtlar Kurulu'nun Tarihi Yarımada'nın siluetine yakışacak, hem onunla uyum sağlayacak cepheler talep ediyorlar. İrili ufaklı hiç fark etmiyor. Var olan yapılarda da mesela Vatan Caddesi üzerindeki bütün yapılarda da Tarihi Yarımada'ya uyacak cephe renovasyonları yapıyorlar.

MÖ: Bende aslında onu soracaktım. Bu şekilde bir sokağın oluşmasını herhalde olumlu olarak karşılıyorsunuz?

AS: Elbetteki. Çünkü o havayı, o geçmişten gelen o kültürü yaşatmak, o şehrin kimliği ile birlikte hareket etmek doğru bir şey. Tarihi Yarımada'nın içinde, Fatih'in içinde bir kimlik var. Bu kimliği perçinlemek, güçlendirmek çok daha doğru bir iş. Ama bu kimliği yok etmek, kimliğe aykırı davranmak, bence hem tarihe saygısızlık hem de bir değer kaybına sebep olur. Dolayısıyla bu tarz çalışmalar, yaklaşımlar çok güzel şeyler. Bu çalışmaların desteklenmesi ve geliştirilmesi gerekir.

MÖ: Ben birazda yapının kültür merkezi olma durumu ile ilgili sorular sormak istiyorum. Şu anda yapıda kaç tane sinema salonu var?

AS: Şu anda 8 tane sinema salonu var.

MÖ: Sinemalar İyi bir şekilde, istenilen şekilde işletilebiliyor mu?

AS: Tabiki

MÖ: Galiba işletmesi bir firmaya verilmiş durumda?

AS: Türkiye'de büyük sinema filmi gösterimi yapan kuruluşla beraber çalışıyoruz burada. Dolayısıyla vizyon filmlerinin kaliteli bir ortamda izlemelerini sağlıyoruz.

MÖ: Ziyaretçiler açısında istenilen yoğunluk sağlanabiliyor mu?

AS: Aynen öyle. Çünkü Tarihi Yarımada'nın içinde bu büyüklükte ve bu ölçekte hizmet kalitesine sahip başka sinema yok.

MÖ: Bir de Fatih Belediyesi'nin yanında da başka bir kültür merkezi düşünüldü; tiyatrolar düşünüldü. Ama daha çalışmaya başlamadı bildiğim kadarıyla.

AS: Ama bu tarz, bu yapıda, bu alt yapıda, bu kalitede Tarihi Yarımada'nın içinde başka sinema yok.

MÖ: Birde sergi salonunuzun olduğunu söylemiştiniz.

AS: Evet, öyle.

EK F.2: Görüşme No.2 - Sema Akkuş

SEMA AKKUŞ – Historia Alışveriş Merkezi'nin mimarı (Proses Mimarlık)

TARİH: 13.07.2011

SÜRE: 1 saat

Meltem Özçakı: Historia bir ihale miydi, yoksa belediye işi size mi verdi? İşin size verilmesi nasıl gerçekleşti?

Sema Akkuş: Aslında bizim çalıştığımız müteahhit bir firma var, Gül Yapı. Daha önce onlarla Pelikan Hill Rezidans projesini yapmıştık. Bundan 2-3 ay sonra aradılar ve belediye ile böyle bir ihalede anlaştıklarını ve ihaleyi aldıklarını söylediler. Devamında da biz onlara bir konsept çalışma yaptık, daha anlaşma bile yapmadan. Sonra başkanla ve müteahhit firmayla bir toplantı yaptık. Proje çok hoşlarına gitti, konsept olarak ve onların kafalarında aslında orada sosyal bir yaşam merkezi ve ticaret merkezi vardı. Tabi birazda belediyeye gelir sağlayacak bir sistem olmalıydı. Programlarını bildirdiler, projede ne istediklerini, ne gibi talepleri olduğunu bildirdiler. Devamında da projeyi geliştirdik. Bu süreçte daha konsept çalışılırken kuruldan onaylarımız aldık. Onların görüşlerini aldık. Hatta binanın cephe rengine kadar bize önerileri oldu. Onun üzerine de cephe için renk çalışmaları oldu. Yoksa - tamamen beyaz, Kuleli Askeri Lisesi gibi - biz biraz daha abartmayı istiyorduk olayı ama biraz daha monimantel bir bina oldu.

MÖ: Burası eskiden açık pazar alanıydı. Fatih Belediyesi neden burada böyle bir yer yapmaya karar verdi? Görüşmeleriniz sırasında söylendi mi böyle bir şey? Tarihi Yarımada'nın ihtiyacı var gibi.

SA: İhtiyaç olduğu kesin. Biz, başkanla birebir toplantıları yürüttük. Onlar daha öncesinde bir anket çalışması yapmışlar. Yani bu bölgede ne olursa halkımız bunu daha çok sevecek ve onun ihtiyacına cevap verecek diye. Anket çalışması sonucu bu türden AVM, sineması olan, sosyal bir yaşamı olan bir yerin istendiği ortaya çıkmış. Fatih aslında çok eski bir nokta. Sosyal yaşamı oturmuş, kemikleşmiş, ama yeni jenerasyonun da ihtiyaçları var. Sanırım onu göz önüne aldılar. Şu anda bence çok güzel çalışıyor. Demek ki orada ihtiyaç. Dolayısıyla belediyenin de gelir elde edeceği bir sistem istiyordu. Bu belediyenin yeri olduğu için, zaten orada hasılat paylaşımı yapıldı %50, %50. Müteahhit %50 aldı, belediye %50 aldı. Şu an kiralamayla gelir elde ediliyor.

MÖ: Bu projenin Kültür Merkezi olduğunu belirtmiştiniz. Neden "kültür" ayağı ağır basmadı da "alışveriş" ön plana çıktı?

SA: İşte ben onları çok bilemiyorum. Neticede belediyenin orada bir programı oluyor. Belki müteahhit firmanın da rant ve kazanç sağlaması gerekiyordu. Programı tamamen onlar oluşturdu. Biz de o programa uyarak oraya yakışacak bir şey çözmeye çalıştık ama neticede tamamen arz talep meselesi.

MÖ: Belediye bu arsaya nasıl karar verdi. Orada sadece bir açık alan olduğundan dolayı mı karar verdi.

SA: Başka arsası yok ki o ölçekte.

MÖ: Büyük olduğundan, bir de Vatan Caddesi üzerinde olduğundan…

SA: Tabi. İmarla ilgili sıkıntı yok. Gerçi orada bir tek gabari açısından, gabarilerde mesela yandaki binaları baz aldık. Onu için orada dev gibi bir çatı yaptık ki o çatının altında da sinemaları falan çözdük. Öteki türlü program da sığmıyordu. Daha konsept safhasında marketing, pazarlaması ile ilgileniyorduk. Hangi firmalar gelecek, hangi restoranlar gelecek. Sinema işletmecileriyle görüştük. Dolayısıyla onun oluşumu tamamen ihtiyaçlar ve talepler doğrultusunda oluştu.

MÖ: Bu projenin altında da otoparklar var. Tarihi Yarımada'nın bazı yerlerinde tesadüfi olarak arkeolojik kalıntılarla karşılaşılıyor. Burada otopark yapılırken bu tarz bir şeyle karşılaşıldı mı?

SA: Hayır.

MÖ: Yapının kullanıcıları kimler? Anladığım kadarıyla ilk başta Fatih halkı için yapıldı. Şu anda yapının kullanıcıları sadece Fatihliler mi yoksa tüm İstanbulluları çekecek potansiyele de sahip mi?

SA: Program ve doğurganlık açısından tüm büyük AVM'ler kadar donanımı olan bir bina. Ama orayı kullananlar - ben de eski Fatihliyim - daha çok Fatih halkı. Neticede artık nerdeyse her mahallede bir AVM ve bu tür merkezler olduğu için oranın müşterisi daha çok orada yaşayan insanlar, yakın çevresi olabilir. Gözlemim bu. Sanmıyorum Şişli'den gitsinler de… Ben gittim, bir iki defa gittim ama merakımdan. Bakıyorum işte sirkülasyon var mı?, mağazalar aynı markalar yerinde duruyor mu?, Yukarısı nasıl işliyor, aşağısı nasıl onun için gidiyorum. Yoksa ihtiyaç için değil.

MÖ: Baktığımız zaman Fatih'in bir alışveriş dokusu da var. Eminönü gibi.

SA: Eski anlamda alışveriş aksı

MÖ: Evet. O alışveriş aksı da dönüşmüş durumda. Burada bütün ünlü markaların taklitlerini bulabiliyorsunuz. Mahmutpaşa örneğin çok da canlı bir sokak. Şimdi Historia ile birlikte bu bölgede markalı ürünler satılmaya başlandı. Sizin gözlemlerinize göre insanlar burada neler var diye geziyor, alışveriş yapıyorlar mı?

SA: Alışveriş yapıyorlar. Çünkü bizim insanımız seviyor bu tür şeyleri. Bizden önceki jenerasyonlar çarşıları seviyordu. Gezerek alsın, onunla sohbet etsin. Çünkü bir de alışkanlıklar var. Alışkanlıklara bağlı herkes birbirini tanıyor, daha rahat esnafla iletişim kuruluyor. Ana bizim jenerasyon, bizden sonrası daha farklı. Yani AVM'leri tercih ediyorlar.

MÖ: Bir de Sulukule'de bir bedestenin yapılması gündeme gelmişti. Burada eski bir terminoloji kullanılıyor. Ama biz burada Historia'dan bahsederken AVM diye çok yepyeni bir kavram kullanıyoruz. İçinde de kullanım açısından, eski kullanım, eski alışveriş gibi bir istek Belediyeden size geldi mi?

SA: Aksine burada tam tersi söz konusu. Zaten orada eski tarz bir alışveriş aksı var. Zaten oranın müşterisi var. Buraya tamamen yeni bir yaşam; daha doğrusu güncel ihtiyaçlara cevap verecek bir oluşum istediler. Yani orada eski tarz bir şey olsun, içinde onu yapalım diye bir şey istenmedi. Zaten onun yapılmasına hiç gerek yoktu ki. Burada amaç başka bir yenilik getirmekti. Onun için öyle bir talepleri olmadı.

MÖ: Historia kendi web sayfasında şu şekilde tanınmlanıyor: Tarihi Yarımada'nın siluetine uygun, dokusuna uygun. Yani iç mekanda değil ama dış mekanda, dış cephedeki özelliklerde sanki böyle bir şey istenmiş gibi.

SA: Onlar istemedi ama biz onu zaten göz önüne aldık. Yanında işte Molla Fenari Cami var. Yakın çevresi tamamen tarihi doku. Hatta biz biraz daha bizim mimarimize yakışan tarzda bir şeyler yaptık, konseptinde. Ama bu tabi ki bütçelerle alakalı, bizim cepheler çok sadeleşti. Ama yine de oranın silüetine, bizim mimarimizdeki oyuncaklı, dolu boş, oranlar gibi şeyleri istedik. Her ne kadar yapmaya gayret ettiysek de bu kadar. Ama mimari anlamda yapabildiklerimiz bu kadar oldu.

MÖ: Bana yapının cephesinde Yunan, Roma mimarisini çağrıştıran unsurlar varmış gibi geldi. Sanki tapınakların sütunlarını hatırlatıyormuş gibi.

SA: Biraz bizim camilerde revaklı, kolonatlı yapıya benziyor. Onun devasa hali. Evet, kolonatlı, Roma mimarisi de olabilir.

MÖ: Bana Yunan ve Roma'yı çağrıştırdı. Hiç düşünmemiştim revakları.

SA: Orada biz aslında *Gate*, - Anadolu Selçuklularından beri kapının anlamı vardı -. Biz oradaki koca kütlenin içinde bir yönlendirme, bir dikkat çekme unsuru istedik. Orada da tabi sütunlarla bunu yaptık. O da aslında güzel taşlarla olsun istedik ama neticede müteahhit kesenin ağzını açmayınca böyle garip garip siyah kaplamalar falan oldu. Ama gene de proporsiyon olarak üçüncü boyutta olabilecek ideal şeyi sağlamaya gayret ettik.

MÖ: Bir de yan taraflarında kuleler var. O neden?

SA: Evet o biraz daha yumuşattı. Biz aslında binada çokça kuleler sağlamak istedik, çünkü dev gibi bir çatı örtümüz var. O çatıyı, o sevimsiz gibi görünecek şeyi yer yer biraz yumuşatmak amacıyla; bir de boyut kazandırmak, orada yükselemediğimiz için, üçüncü boyutta da fazla kademeler yapamadık. Böyle sabun kalıbı gibi bir bina çıktı; o da içerideki ihtiyaçlardan dolayı. Maksimum kullanmak, dediğim gibi konseptten itibaren mağazalar belliydi, onların istediği m2'ler belliydi. O şeyin içine sığabilmeliydiniz. Dolayısıyla üçüncü boyutta espri katmaktı. Yani bir de binaya bir imaj olsun. Kuleli bina gibi.

MÖ: Yapı, "Tarihi Yarımada'nın dokusuna uygun" olarak tanımlanıyor. Bu yapı Tarihi Yarımada'daki örneklerden ziyade Selçuklulardan, bizim tarihi geçmişimizden elemanlar taşıyor değil mi?

SA: Tabi.

MÖ: Ben de baktığım zaman Tarihi Yarımada'da bu tarz unsurlar taşıyan çok bina yok demiştim.

SA: Tarihi Yarımada'yı çok detaylı düşünerek ele almış değiliz. Ama bizim meslekten gelen, eğitimlerimizden gelen veya hislerimizden gelen bir takım şeyler var. İşte hepsini yoğurduk, bir şeyler çıktı ortaya. Yoksa orayı birebir baz aldığımızda çok farklı boyutlara giderdi iş. Yani binanın fonksiyonu ile kabuğu, işleyişi, her şeyi örtüşmeli. Bunun içinde Tarihi Yarımada'daki mimariyi yansıtacak bir şeyler yaptığınızda fonksiyonlar zedeleniyor. Onun için hepsinin karması bir şey çıksın istedik.

MÖ: Ben sizin firmanızın internetteki sayfanıza da baktım.

SA: O kadar eski ki o sayfa. Onu hala update edemedik.

MÖ: Oradaki örneklerde de var. Cephelerde eski elemanları kullanılması.

SA: Tabi bizim tarzımız o. Şimdi yeni projelerimizde de öyle. Yani bizim sevdiğimiz tarz o. Biraz klasik. O sıcaklık olmalı binalarda. Şimdi yapıyorlar mesela yeni tarz. Yeni trendlere bakıyorum, çok sıkıcı.

Monimantel. Ya cam ya tamamen ahşap. O bizim tarzımız değil. Bunlar moda şeyler. Hani moda olur. Ama geçer. İnsanın kişiliğine, karakterine uygun bir tarzı vardır ya. Mimarlıkta da aynı şey söz konusu.

Neticede artık herkes her şeyi, her yerde yapar oldu. Tarihi Yarımada ve onun hassasiyetlerinden bahsediyorsunuz. Yani biz ona saygı göstermeye, o bütçe içinde daha doğrusu, gücümüz yettiğince mücadele ettik o konuda. Belli şeylerden de taviz vermedik. Yoksa çok farklı boyutlara giderdi. Şimdi trend dediğimiz şeyler o zaman da vardı; dört sene önce de modern binalar vardı. Ama biz istedik ki hem oraya yakışsın, hem neticede bir tarihi dokunun içinde de rahatsız etmesin. Biraz da bizim tarzımız tabi ki.

MÖ: Büronuzun yaptığı bütün yapılar tarihi yerlerde değil, anladığım kadarıyla.

SA: Tabi tabi. Neticede biz eski eser restorasyonu da yapıyoruz. Daha çok boğazda uygulamalarımız var. Yeni bir tane Kumkapı civarında var. Yani o dokunun içinde de çalışmalarımız oluyor. Ama zaten bunlar kimliği olan binalar; eski eserlerde bir şey yapamazsınız. Ama eski bir dokunun içine yeni bir adaptasyon gerektiğinde o zaman en asgarisini yapmak zorundasınız. Onun mesuliyetini hissettik yani. Ama netice bu.

MÖ: Tarihi Yarımada'da yaptığınız başka binalarınız var mı? Yeni yapılan binalar?

SA: Tam hatırlayamıyorum.

MÖ: Belediye buradan %50'lik bir kazanç elde etti. Müteahhit firma Gül Keleşoğlu İnşaat mı?

SA: Gül ve Keleşoğlu Konsorsiyumu. Neticede belediye ihaleye çıkarıyor. Kim talip olursa onun üzerinde kalıyor. O zamanda Gül ve Keleşoğlu ortaklığı bu ihaleyi almış, hatta bir ortakları daha vardı, onunla tanışamadık ama onlar yürüttüler, onlar finanse ettiler, onlar organize ettiler. O şekilde oldu.

MÖ: Yani şimdi de o elde edilen gelirin %50'sini Fatih Belediyesi, %50'sini bu müteahhit firmalar mı alıyor?

SA: Tabi. Neticede bu kat karşılığı gibi hasılat paylaşımı sistemlerinde de öyledir. Belediyenin özel koşulları vardır muhtemelen ihaleye çıkarken. O koşularda paylaşmışlardır. Ama benim bildiğim %50, %50. Çünkü ona göre projeyi oturttuk. Her şey simetrikti. Ortadan böyle pasta dilime gibi kestiğinizde müteahhit ve belediye aynı oranda pay aldı. Yani hiçbirine hak geçmedi, m2'ler, şeyler açısından.

MÖ: Neden belediye böyle bir şeyden kar etme amacı duydu? Çünkü normalde…

SA: Nasıl ayakta kalacaklar. Bir şekilde para kazanmaları lazım. Hele Tarihi Yarımada'dakilerin gelirleri o kadar az ki. Ruhsat çok az onaylıyorlar. Orası zaten oturmuş kemikleşmiş. Yeni yapılaşmanın olmadığı, konut üretilemeyen, dönüşümlerin çok zor olduğu bir yer. Orada ellerinde kalan birkaç parça işlerde bunlardı muhtemelen. Onları rantabl hale getirmeyi düşünmüşlerdir. Çok da akıllıca. Şimdi hem halka hizmet etmiş oldular, hem belediyeye gelir getirmiş oldular. Çok mantıklı bir iş.

MÖ: Normalde devletten gelir alır bir kurum ama bu giderleri için çok da yeterli olmuyor diyebilir miyiz?

SA: Tabiki.

MÖ: Biraz da genelden konuşursak, Tarihi Yarımada'da günümüzde gerçekleşen uygulamalarla bilginiz var mı? Örneğin Ordu Caddesi hemen Vatan Caddesi'nin devamı olan; buralarda da cephe yenileme çalışmaları söz konusu.

SA: Biz kaç sene önce, 2004'lerden itibaren, 2002-2004, 2005'e kadar ana kent belediyesine - kentsel dönüşüm bürosu vardı - biz ana kent belediyesine de dönem dönem projeler ürettik. Kentsel dönüşüm, kentsel tasarım bürosu proje daire başkanlığı gibi birimler vardı. Kent dokusu, bu hasarlı problemli akslar, onların renovasyonu, kent siluetlerindeki renovasyonlar ne olabilir gibi konularda çalıştık. Bir sürü projeler üretildi. Ama bunlardan bugün kaç tanesi hayata geçirildi deseniz, çok azı. Ama yapılıyor. Etap etap yapacaklar. Onların projeleri her şeyi çalışıldı. Ordu Caddesi diyorsunuz ya, o bir kısmı. İstanbul'un nerdeyse çok büyük bir bölümü yapıldı.

MÖ: Onu sadece sizin büronuz mu hazırladı?

SA: Hayır hayır. Tabiki etap etap veriyorlar. Aksları mesela, 10 km'lik aks, 5 km'lik aks. Cepheleri düzenlemek, ordaki saçma sapan şeyleri: binalardaki logoları, kirlilik yaratan her tür unsurları - tabelaları, bilboardları - disipline etmek amacıyla yapıldı.

MÖ: Bunların hepsi cephe yenileme çalışmaları mıydı?

SA: Evet. Ama onların arasında mesela restorasyona giren binalar oluyor. Onlar da projelendiriliyordu. Vatandaşa ait olanlara da öneriler getiriliyordu: hani en azından cephesini böyle yap gibi, yenile gibi.

MÖ: Sizin Tarihi Yarımada'da bu tarz yaptığınız, hazırladığınız proje var mı?

SA: En son benim hatırladığım Kasımpaşa aksını yapmıştık. Aslında birçok yer yaptık. Orası en problemli akstı. Diğerleri zaten hemen hemen dokusu iyi olan noktalardı. Ama Kasımpaşa çok

problemli bir akstı. Orada sanayi mutfakçıları falan vardır. Çok ciddi güzel yapıları olan bir aks ama yer yer tahribe uğramış, onlara da çok güzel öneriler getirmiştik. Ama uygulanamadı.

MÖ: Peyki şimdi uygulanacak mı?

SA: Hiç bilemiyorum. Bunlar tamamen duygusal nedenlere bağlı, bütçelerle alakalı şeyler. Belediye vatandaşa ne kadar yaptırım uygulayabilir. Kendi tek elinde olan binalar olsa yapar diye düşünüyorum.

MÖ: Eski bir Fatihli olmanız dolayısı ile sorabilirim belki, Fatih'e gittiniz zaman gerçekleşen bu çalışmalarla ilgili genel bir yorumunuz var mı?

SA: O dönem de Büyük Şehir Belediye binasının tadilatları yapıldı, bütün cephesi çalışıldı. Ben o zaman beklerdim ki bu ana kent belediyesi binası, orada çok farklı bir şey yapılabilirdi. O yapı modern mimaridir, geçmiş dönemin, hocalarımızın. O rönavasyona girdiğinde farklı bir şeyler beklerdim. Zaten daha ziyade Vatan Caddesi üzerinde sirkülasyon oldu değil mi? il idare binaları yapıldı, belediyenin kültür, nikah salonlarının olduğu, başkanlık binası yapıldı. Ama onlar hep gördüğünüz gibi tamamen farklı tarzda binalar. Yani modern anlamda yapılmış binalar.

MÖ: Ama siz daha ziyada cephelerde…

SA: Tabiki. O dokuyu uyacak tarzda bir şeyler olabilirdi diye düşünüyorum, zaman zaman oradan geçtiğimde öyle düşünüyorum.

MÖ: Ben Historia ile ilgili bir şeyler daha sormak istiyorum. Konuşmalarımız sırasında Historia'yı yakın çevredeki kişilerin kullandığından bahsettik. O yüzden Historia'nın varlığı trafik yoğunluğunu arttırmadı diyebilir miyiz?

SA: Evet evet kesinlikle. Orada belki hafta sonları biraz artıyordur. Fatih'in dışından gelenlerle. Nerden gelirler? Belki Bayrampaşa'dan, belki Şirinevler'den, belki Bahçelievler'den gelirler. Onlardan dolayı olabilir ama ben hafta sonu da gittim, çok da etkilenmiş görünmüyor. Çünkü orada yaşayanlar oraya gidiyor ve yürüyerek gidip geliyorlar. Zaten araçla bile giden çok az. Oranın araştırmaları yapıldı, otopark kapasiteleri bile ona göre ayarlandı. Oradaki yaya sirkülasyonun daha fazla olacağı her zaman belliydi. Araçtan ziyade yaya.

MÖ: Birde konuşurken çok da kültür merkezi işlevini yerine getirmediğinden bahsettik.

SA: Öyle de demeyelim de, yani belediye burayı "ticaret artı kültür" diye belirlemiş - o imarla ilgili bir nottur; ticaret ve kültür merkezi-. Bu ticaret AVM de olur, fabrika da olur, işte başka şey de olur. Ticareti alışveriş ve bir sosyal yaşam yeme içme yerleri olarak çözdük; onun dışında kültür olarak oranın eksiği sinemaydı - zaten orada çok da tiyatroya giden yoktur, giden için de Taksim çok yakın, birkaç durak sonra - . Tiyatrodan ziyade, bunlar hep araştırıldı, sinema talebi çok fazlaydı. Sinema yoktu orada. Çemberlitaş falan var, yakın çevrede. Onlar çok eskimiş demode olmuş sistemler.

MÖ: Yani ağırlıklı olarak kültür merkezi derken sinema kastediliyordu.

SA: Tabi, sinema.

MÖ: Bir de konuşmalarınızda anket çalışması yapıldı dediniz. Bu tahminen kaç kişiyle yapılmıştır, ne kadarlık bir bölgeyi kapsıyordur.

SA: Hiç bilemem. Çok özel şeylerde sordunuz. Hatırladığım kadarıyla cevap vermeye çalıştım. Belediyenin cevap vereceği şeyler bunlar aslında. Neticede biz sonuçları gördük ona göre de oturduk kararları aldık. Kaç kişi çalıştı, ne oldu hiç bilemem. Ama çok bilimsel bir araştırma yapılarak başlandı projeye.

MÖ: Bunlar basına hiç yansımamış demek ki. Ben bayağı belediye kaynaklarını da araştırdığım için söylüyorum. Bu veriler sadece Historia için değil başka şeyler için de kullanılabilir. Bunlar keşke paylaşılsaymış, örneğin Sulukule'deki anket çalışması paylaşıldı.

SA: Ama Sulukule çok özel ve taşları yerlerinden oynatan bir proje. Sulukule ile bu çok farklı, bu zaten boş atıl duran toz toprak içinde bir yerdi. Burası halkı çok memnun eden bir şey oldu.

MÖ: Pazar kullanılıyor muydu eskiden?

SA: Hayır, hayır. Çok eski halk pazarı yeriymiş orası. Kullanılmıyordu aktif olarak.

MÖ: Sulukule ile ilgili görüşlerinizi de alabilirsem?

SA: Orası konsept olarak farklı, oradaki dönüşümün formatı farklı, amaçlar farklı, istekler farklı. Sonra neticede farklı olacak tabi. Herkesin beklediği gibi bir şey olmayacaktır. Ben o konuda fazla bir şey söylemeyeyim, zaten yaşayarak göreceğiz.

MÖ: Ben size eski bir Fatihli olduğunuzdan dolayı da sormuştum?

SA: Ben oraların kesinlikle renove edilmesini, oradaki sosyal yaşamın iyileştirilmesini ve oraya gereken değerde şeylerin yapılmasını çok iyi düşünülmüş ve samimi olarak yapıldığında da başarıya ulaşacak

gibi görüyorum. Ama izlenimlerimiz farklı yani neticede orada rantlar söz konusu; orda da farklı şeyler söz konusu. Bir takım insanlar madur olurken, diğer taraftan başkaları başka şeyler oluyor.

Umarım kent anlamında güzel şeyler ortaya çıksın. En azından kent kazansın.

MÖ: Ben aslında sizinle Historia için konuşmak için geldim. Ancak Tez konumla da alakalı olarak Marmaray'la ilgili olarak da düşüncelerinizi almak isterim.

SA: Neticede bu bizler için yapılan İstanbul'da yaşayan insanlar için kamunun faydasına olabilecek bir proje ve yapılması gereken bir proje. Ben hiçbir zaman öyle "tarihi tahrip ettiler" demiyorum. Tabi ki üzülüyoruz orda çok eski, ilk liman çıkıyor, kalıntıları çıkıyor. İmkanımız olsa o aksı tekrar yapabilseler, orayı olduğu gibi bırakabilseler. Ama bunlar bütçelerle ilgili şeyler. Biz çok kolay para kazanan çok zengin bir ülkede değiliz. Neticede başlanmış bir projeydi ve devam da etti. Orada bir kıyametler koptu. Ama çok gelişmiş, zengin bir ülke olsaydık o aksı değiştirebilselerdi. Orayı da bir yer altı müzesi yapsalardı. Bütün dünya da buraya gelseydi, turistlerde geldiğinde, gerektiğinde yerin altına bir şehir kursalardı. Ama olmadı.

MÖ: Buraya kadar çoğunlukla Historia'ya ile bağlantılı konuştuk, onunla bağlantılı olmadan da cevap verebilirsiniz. Tarihi bir alanda yeni bir yapı yaparken sizce nelere dikkat etmek gerekir? Siz nelere dikkat ediyorsunuz? Çok daha genel olarak.

SA: O çevreyi çok iyi gözlemlemek gerekir. Öncelikle çevresi, yakın çevresi; sosyal yaşamı oradaki gelişmeler, sonrasında ihtiyaçlar; yani bizim göz önüne aldığımız çevre ile ilgili doneler. O çevreye bir şey koyacaksınız. Küpe bile takarken bir şey ile uyuyor mu diye bakıyoruz. Neticede oraya bir değer kazandıracaksanız ya da kazandıramayacaksanız sizin mesuliyetinizde olan bir şey. O zaman düşünüyorsunuz, o çevrenin öncelikle oluşumu ve çevre faktörü önemli. Sosyal yaşamdaki alışkanlıklar önemli.

MÖ: Bir de konuşmamız sırasında kuruldan onay aldık dediniz. Bahsettiğiniz koruma kurulu değil mi?

SA: Tabi koruma kurulu. Biliyorsunuz orada her türlü çalışma yapılırken daha konsept proje safhasında görüş alınır, sonra proje bitince onay alınır. Hep bunlar koruma kurulunun izlediği bizim de onlarla irtibat halinde yürüttüğümüz bir şey.

MÖ: Ben Fatih Belediyesi'ne gittiğimde belediyenin kendi içinde bir birim olduğunu öğrendim. Onay için yapıların cephelerinin Tarihi Yarımada'ya uygun olup olmadığını kontrol ediyorlar.

SA: Evet evet. Sadece onun için bile bir birim var. Bu çok güzel.

MÖ: Şundan dolayı sordum, siz kamu binaları da yapıyorsunuz. Özellikle bu kamu binalarında eski unsurlara yer vermeniz acaba kamuyla çalışmanız açısından bir avantaj mı oluşturuyor?

SA: Yo. Bu beni ilgilendirmez. Kamuya iyi görüneyim de beni onaylasınlar.

MÖ: Sizin için değil de. Onların sizi tercih etmeleri açısında

SA: Yok yok. Neticede hele bu konuda biz tamamen müteahhit firmayla muhataptık ve bu projeleri hazırlayıp sadece başkana sunduk. Onlarda baktılar, kendi kurmaylarıyla görüştüler.

Ben şimdi Ayvansaray'da bir iki bina restorasyonu yaptım. Belediye içindeki birimlerden öncelikle onay alınıyor. Onlar zaten kendileri o bölge ile ilgili çalışmalar yapmış oluyorlar. Güzel, en azından gayretliler. Bir şeyler yapılıyor, eskiden hiç bir şey yapılmıyordu. Bundan dolayı ben mutluyum.

MÖ: İnternet sayfanıza baktığımdan daha önce bahsetmiştim. Burada yer alan, sizin daha önce gerçekleştirdiğiniz kamu binaları ihale mi, yoksa onlar sizin mimarinizi beğendiklerinden dolayı Historia'da olduğu gibi iş size mi geliyor?

SA: Genelde iki türlü de oluyor. Tarzımız beğenip de ben şöyle bir şey istiyorum diyen de oluyor. Genelde de çağırırlar program bildirilir. Biz oraya yakışacak bir şey çözmeye çalışırız.

MÖ: Büronuz ne zaman kuruldu?

SA: Benim ortağım Cihangir Kutluoğlu, eski akademisyendir. Ondan başlarsak eğer, o zaten 40 yılı aşmış bir mimar. Ben de Prosses Mimarlığı 2000 yılında kurdum. Yani 11 yılı doldurduk. Onun daha önce bir firması vardı. O öyle yürütüyordu. Sonra mimari büroyu ayırdık. Diğeri çünkü taahhüt firmasıydı.

SA: Faydalı oldu umarım?

MÖ: Evet çok teşekkür ederim.

SA: Rica ederim.

EK F.3: Görüşme No.3 - Erbatur Çavuşoğlu

ERBATUR ÇAVUŞOĞLU – Yrd. Doç. Dr., Şehir Plancısı, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü; STOP ve Sulukule Atölyesi Planları'nı üreten ekibin üyesi

TARİH: 04.07.2011

SÜRE: 1.30 saat

Meltem Özçakı: Sulukule ilgili konuşmaya başlamadan önce şunu sormak istiyorum: bugün Tarihi Yarımada'da gerçekleşen projelerle ilgili ne düşünüyorsunuz? Bunlar sizce bir mekansal dönüşüm yaratıyor mu?

Erbatur Çavuşoğlu: İstanbul küresel bir kent olarak hazırlanırken Tarihi Yarımada'nın da dönüşmesi düşünülüyor. Açıkçası bu dönüşüm çok düşünülmüş, tartışılmış, katılımcı süreçlerle, demokratik bir şekilde ortak bir vizyona ulaştırılmış bir dönüşüm değil. Biraz tepeden inme projelerle yapılan ve şimdiden olumsuz sonuçları görülmeye başlanan bir dönüşüm. Ve aslında çok da mümkün bir dönüşüm de değil. Mesela Tarihi Yarımada'nın içinde en çok dönüşüm projeleri aracılığıyla ne oluyor diye baktığımız zaman geleneksel imalat, üretim gibi faaliyetlerin hepsi kent başına çıkarılıyor. Hatta konut biçimleri, barınma alışkanlıkları da değiştiriliyor. Ve onun yerine Tarihi Yarımada'yı bir Müze Kent'e dönüştürecek olan tamamen turizm odaklı bir alan yönetimi anlayışı, hatta alan yönetimi anlayışı bile tam uygulanmıyor diyelim. Ama turizm odaklı bir kent merkezi yaratılmaya çalışılıyor. Bu çalışır mı? Asıl soru bu. Böyle bir kent mümkün mü? Mümkünse bile bunun faydaları zararları ne diye baktığımız zaman bir sürü belediyenin mesela Fatih Belediyesi'nin açıklamaları vardı rakamlar vererek. İşte şu kadar binayı otel, cafe, restorant yapacağız, turizmin hizmetine açacağız gibi. Herhalde 20 yıl içinde bunu yapmayı planlıyorlar. Böyle bir şey yapılırsa nasıl bir yere dönüşür Tarihi Yarımada diye hem bir şehirci olarak hem bir plancı hem de turist olarak baktığım zaman ben böyle kentleri dolaşmayı sevmiyorum. Turizmi tüketilebilir bir nesneye dönüştürüp kenti de böyle ürünleştirmek benim için cazip değil. Elbette bu tür tüketici turist kitlesi var. İstanbul'da bunu hedefliyor olabilir ama sadece ekonomik açıdan baktığımız zaman bile bunun ne kadar akıllıca olduğundan emin değilim. Kaldı ki bunu yaparken - benim de çok ilgilendiğim alan olan - zorla yerinden edilmeler gerçekleşiyor. Gerek orada yaşayan insanların mahalleleri yıkılıyor, gerekse orada faaliyet gösteren iş yerleri ortadan kaldırılıyor. Ve bu yapılırken nasıl ekolojik projelerde bir çevre etki değerlendirmesi yapılması gerekirse, bu tür projelerde de bir sosyo - kültür çevre etki değerlendirmeleri yapmak gerekir. Yani bunun sosyal boyutu ne olacak, ekonomik boyutu ne olacak? Bir analiz yaparak önceki ve sonraki durumların ne olacağı ortaya konulması gerekiyor. Bunlar yapılmadan gerçekleştiği için aslında tablo biraz karanlık gözüküyor. Biz kendimiz ölçebildiğimiz kadar bakıyoruz, "eskiden Tarihi Yarımada'da yaşamaya çalışan, varlığını sürdüren insanların şu anki durumu ne?" diye. Bu tür projelerden sonra çoğunun durumu kötüleşmiş. Ciddi bir rant döndüğünü söyleyebiliriz. Mesela KİPTAŞ eliyle Süleymaniye'nin ortadan kaldırılması. Yani KİPTAŞ'ın mülkiyetin neredeyse yarısını alması ve dönüştürmeye kalkması. Orada yapmaya çalıştığı bir pasta şehir. Belki birilerinin gözüne güzel görünüyordur orada bir Osmanlı mimarisi, özlenen tahayyül edilen bir canlandırma hikayesi. Benim için çok esprili bir şey değil ve yaşayacağını da zannetmiyorum. İstanbul'da Soğukçeşme Sokak'tan başlayarak bu tür deneyimler çok yaşandı. Hemen hemen hepsi çok başarısız olarak söylenebilir.

MÖ: Bahsettiğiniz, Müze Kent Projesi kapsamında amaçlanan mı?

EC: Bu bir yaklaşım ama hemen hemen bütün birimlerin kafasında Tarihi Yarımada'yı kültür ve turizm odaklı bir kent parçası haline getirmek var. Kültür ve turizm odaklı derken de hakikaten gelecek turistlere hizmet edecek şekilde birinci turizm işlevlerini; otel, pansiyon, konaklamayla ve eğlenceyle ilgili şeyler, kafeteryalar, lokantalar ya da alışveriş merkezleri gibi düşünüyorlar. Halbuki turistlerin bir çoğu bu tür yapay projeler için değil artık daha güncel turizm biçimlerinde kenti deneyimlemeye geliyorlar. Onun için Tarihi Yarımada'nın bugünkü hali ya da Tarlabaşı'nın bugünkü hali daha canlı ve daha gerçek. Diğerinin yapay, şekillendirilmiş, tasarlanmış bir şey olduğunu insanlar seziyorlar ve bunlar sıkıcı geliyor. Turistlerin ilgisini çeken bizim parlatmaya çalıştığımız İstanbul değil bence. O yüzden ben Tarihi Yarımada'daki bu tür projelerin başarılı olacağını düşünmüyorum. Daha doğrusu benim düşüncem ya da başkasının düşüncesi önemli değil, bunun kamuoyunda tartışılarak belirlenmesi gerekir. Artık İstanbul'un 2010 yılında böyle bir planlama anlayışına gelmiş olması gerekirdi. Yani kentin geleceğine çok aktörlü bir ortamda daha demokratik bir şekilde karar verilmesi şeklinde. Yoksa bir belediye başkanının vizyonu ya da başbakanın Çılgın Projesi falan bu tür tepeden inme projelerle kent planlanmaz ve yönetilmezdi diye düşünüyorum. Ve kaygılıyım Tarihi Yarımada'nın geleceği açısından. Bir yandan çok ciddi bir rant baskısı olduğu için birçok tarihi eser korunamaz hale geliyor. Öte yandan restore etmek, güzelleştirmek, turistlere cazip hale getirmek diye yapılan şeylerin son derece yapmacık, yapay ve samimiyetsiz olduğunu düşünüyorum. Bir süre sonra turistlerin buraya ilgi göstermeyeceğini ve buranın tekrar geriye doğru bir dönüşüm geçireceğini de düşünüyorum. Ve bu yapılırken de hakikaten ciddi bir zulüm yaşandığını söyleyebilirim, yerinden edilen hem mahalleler hem de esnaflar açısından. Hiçbir tazminat ödenmediği gibi çok acımasızca, kandırılarak, zorlanarak bir yerinden etme var. Bu da can sıkıcı. Sulukule onlardan biri.

MÖ: Turizmden bahsettiniz. Sulukule Osmanlı Mimarisi söylemi ile gündeme gelişti; Ayvansaray Türk Mahallesi Projesi'nde de benzeri bir durum söz konusu. Olmayan bir şey sadece geçmişe dönük cephelerle mi sağlanmaya çalışılıyor? Bu da o gösterinin bir parçası diyebilir miyiz?

EC: Bizim tarihi okuma biçimimiz biraz sıkıntılı. Örneğin Süleymaniye içinde yapılan tarihsel analizler aslında oranın Osmanlı diye özlenen, tahayyüldeki tarihteki gibi olmadığını gösteriyor. Baktığınız zaman o eski 19.yy'daki Osmanlı'yı yaratmak diye bir hayal ile yola çıkıyorlar ve tarihi öyle okuyorlar. Ama aslında öyle bir tarih yok. 19. yy'ın Süleymaniye'sinde ciddi bir yoksulluk var, ciddi bir yozlaşma var. Genelevler var. Liman kenti olduğu için orada meyhaneler var. Dolayısıyla böyle çok nostaljik, masal kitabından çıkma bir Osmanlı düşüncesi var. Onun böyle şirin, cumbalı evleri var. Bu hayal aslında biraz tasarlanmış bir hayal. Dolayısıyla ben bir kere böyle bir tarih okumasına gülüyorum, eksik buluyorum. İkincisi Osmanlı evi yapacağız diye ortaya çıkan mimarların ürettiği projeler de - ben mimar değilim ama - bence son derece tartışmalı. Osmanlı evi nedir ya da Osmanlı Sokağı, Türk kenti nedir diye baktığınız zaman bunun tek bir formülü yok ya da üzerinde uzlaşılmış bir tanımı da yok. Ama bu projelerin aslında biraz rant projesi olduğunu düşünüyorum ben. Sulukule örneğinden bakarsak arazinin mevcut hali Romanlar tarafından kullanılırken, son derece değersiz, kimsenin yatırım yapmayı düşünmediği bir yerken, bu tür bir proje sonrasında çok defa el değiştiren bir araziyi görüyoruz. Gayrimenkul değerlenme mantığıyla bakarsak, toplamda dört katına varan bir değer artışının olduğunu görüyoruz. Alana yatırım yapan kişilerin bir anda zenginleştiğini görüyoruz. Bu zenginleşmenin ardından da mevcut kullanıcıların yerinden edildiğini görüyoruz. Böyle bir mantıkta aslında, temel motivasyon nedir diye hep düşündüm. Çünkü çok mücadeleci süreçlerin içindeydik. Rant mı sadece yoksa bir tür etnik temizlik mi diye. Projenin ben gerek müellifleriyle yani projeyi çizen kişilerle, gerek yetkili kurullarla gerekse projenin sahibi olan Fatih Belediyesi ve TOKİ'yle de görüştüğümde, - çok net söylüyorum bunu - onlarla yaptığım sohbetlerdeki söylem analizimin sonucunda hemen hemen hepsinin bir anlamda ırkçı olduğunu söyleyebilirim. Ciddi bir Çingene nefreti, korkusu iç içe geçmiş durumdaydı. Net bir şekilde Roman kültürü diye bir şeyi tanımadıklarını ifade ediyorlardı ve bayağı ağır hatta küfürlü ifadelerle konuşuyorlardı. Yani bunlar resmi devlet yetkilileri, üniversite hocaları veya kurul üyeleri v.s. Bu fobinin, bu nefretin de etkili olduğunu düşünüyorum ama elbette rant boyutunun da çok etkili olduğunu düşünüyorum. Çünkü oradan 5 bin liraya 10 bin liraya ev alabiliyordunuz. Şimdi oradaki villalar tamamlanınca oranın değeri elbet 300-400 bin eurolar olacak. Bu aradaki değer artışından da çok insan yararlanacak. Şimdi böyle bakınca ilk motivasyonun bu etnik ayrımcılık, ırkçılık, temizlik olduğunu; ikincisinin para, rant beklentisi olduğunu görüyorum. Osmanlı tahayyülü yaratmak falan v.s. bunlar kılıf. Ya da depreme dayanıklı hale getirmek v.s. gibi söylemlerin hepsi bence bahanedir. Örneğin, Sulukule'de yüzyıllarca kullanılan boş bir alan olarak Sulukule Bostanı - afet planında acil durumlarda, depremde toplanma alanı olarak belirlenmiştir ki - inşaata açıldığını görüyorsunuz. Artık Bostan Alanı diye bir şey yok, defalarca uyarmamıza rağmen. Fatih Bölgesi'nde toplanma alanı olarak belirlenen yegane yerdir burası.

MÖ: Aslında surun hemen dışında çok geniş bir alan var.

EC: Orayı gösteriyorlar. Sur Koruma Bandı'nın kenarına giderler diye.

MÖ: Ben görmedim onu.

EC: Bence yok öyle bir alan. Yani eğimli yola kadar olan surun altında bir alan var. Afet planı diye bir şey yapıyorsanız, burada da eğer toplanma alanlarını belirliyorsanız, devletin kurumları arasında bu tür bir devamlılık ve koordinasyon olması gerekir. Daha sonra bunla ilgili ihbarları da yaptık biz. Ama rant öyle bir şey ki böyle (afet planındaki gibi) kararları bile çok kolaylıkla aşabiliyor. Zaten sadece bostan meselesi değil, Sulukule'de 5 bin kişi yerinden edildi. Aslında öyle bakmak lazım. Ve bu ne adına yapıldı? Mesela, İstanbul'un turistik faaliyetler açısından değerlendirmesini yaptılar. Dediler ki, Tarihi Yarımada turistlerin çok yoğun gezdiği bir yer, dolayısıyla "2010 Avrupa Kültür Başkenti olacağız, bu kadar turist gelecek, turistler bu mezbeleliği görmesin" dediler. Halbuki turistler için en çarpıcı, en cezbedici, hele bir Avrupa Kültür Başkenti iseniz bu kültürel çeşitliliği yaşatmanız. Mekanda tutmanız gerekirken bunlar yıkıldı, yok edildi. Aslında çok çelişik geliyor bana ama işte kafalardaki kültür ve tarih tanımı bunu gerektiriyordu. Dolayısıyla bana kalırsa Türkiye'deki şehircilik uygulamaları içinde en zalim, en acımasız uygulamalardan biridir Sulukule ve başarısız olmuştur. Yani bunu sadece ben söylemiyorum. TOKi Başkanıyla yaptığım son görüşmede de Sulukule'de çok başarısız olduklarını kabullendi, kendisi de söyledi. Sulukule'nin aslında kendileri için önemsiz olduğunu da söyledi çünkü TOKİ çok büyük işler yapan bir kuruma dönüştü. "Denizde bir damla" demişti Sulukule için ve bu yüzden "çok yıpratıldık" demişti. "Orda hata yaptığımızı da kabul ediyoruz bundan sonra yerinde dönüşüm yapacağız, kimseyi yerinden etmeyeceğiz ya da herkesin yaşama biçimine uygun konutlar üretmeye çalışacağız, Başıbüyük ve Sulukule'de hata yaptık" demişti. Bilmiyorum bundan ne kadar öğrendi ama bu hata yaptık dendiği noktada, bu hatanın altında 5 bin tane insanın acı hikayeleri var. Nitekim 41 km ötede Taşoluk'a sürülen 327 haneden geçen ay sorduğumda bir hane kalmıştı. Hepsi yeni yaşam alanlarında, toplu konut alanlarında barınamadığı için gene Sulukule çevresine geri dönmüşler. Şimdi Karagümrük civarında ucuz kiralar, akraba yanı ya da işgal edilecek yer arıyorlar. Oraya da bir proje yapılacak; onlar gene yerinden edilecektir. Başka bir yere geçecekler. Ama şehir denilen şey nasıl bir şeydir diye baktığınız zaman şehir: kastların, sınıfların, mekansal olarak dağıldığı bir şey değildir. Şehirde bunları zonlara bölerseniz, zenginler, daha aşağı sınıf, sonra orta sınıf, sonra

alt orta sınıf ve en dışta da en fakirler yer alsın derseniz bu bir şehir etmez. Şehir, bu kastların mekansal olarak dağılmasıdır. Zenginlerin de fakirlerle iç içe yaşaması gerekir. Çünkü onlara ihtiyaçları vardır. Nitekim İstanbul'da Romanlar olmadan meyhanelerde müzik olmaz. Dolayısıyla sizin istediğiniz turist de burada sıkılır. Ya da midye dolma İstanbul kültüründe olan bir şeydir. Bunu yapacak insanları siz şehrin 50 km ötesine sürerseniz, o insanlar orada midye yapsalar bile, getirinceye kadar bozulur. Onlar o üretimi burada şehir merkezinde yapmak zorundadırlar. Ya da her seferinde otellerinizi, mekanlarınızı temizleyecek insanları veya garsonlarınızı 50 km öteden getirmeye çalışırsanız bu iş yürümez. Dolayısıyla kentlerdeki hizmet sektörü, hizmet işçileri kentin merkezinde yer seçerler. Bütün dünyada bu böyledir. Şimdi Türkiye'de İstanbul'dan başlayarak bunun örneklerini Ankara ve İzmir'de de görmeye başladık, ayrıştırmaya çalışıyorlar. Sonra metrobüsle onları hızlı ve etkin bir şekilde taşımayı hedefliyorlar. Böyle bir kent, model hem başarısız olur, hem de barışık olmaz. Yani İstanbul'un en çok övündüğü şey tarih boyunca farklı kültürlerin bir arada yaşadığı, sinagog, cami gibi bir sürü yapının bir arada olması v.s. iken, "komşusu açken tok uyumayanlar" falan derken bir bakıyoruz, aslında orta sınıfı bile görmeyen, fakirleri hiç görmeyen, kapalı sitelerde yaşayan zenginler, iş yerlerine arabayla gidiyorlar, arabayla gittikleri iş yerlerinde cam kulelere çıkıyorlar. Yani topluma dokunmadan yaşayan, bunun farkında olmayan kişiler. Öte yandan da kendi iç dünyalarına kapanmış, hapsedilmiş yoksullar; arada orta sınıflar. Bu barışık bir toplum yaratmaz, onun için de biz şehir plancısı olarak kaygılanıyoruz. Biz gene İstanbul'da insanların bir arada yaşadığı o mahalle kültürünü – ki mahallede zengin, fakir her türlü hiyerarşi vardır ama buna rağmen barışıktır mahalle – yeniden yaratmak lazım diyoruz. Var olan mahalleri de yok etmemek lazım. İşte Sulukule var olan değerlerden biriydi. Eğlence, dayanışma her türlü şeyin olduğu bir yerdi. Ama önce fukaralığı soktular, önce ekonomisini bozdular, eğlence yerlerini kapattılar. Sonra uyuşturucu soktular oraya. Bu fakirlik ve suç iç içe geçince de medyada çok kolay damgalandı. İşte biz buradan suçu yok edeceğiz diye girip, yerle bir edip, binlerce insanı yerinden edip büyük dramlar ortaya koydular. Çoğu öldü yani sağlık hizmeti alamadığı için ölenler var. İflas edenler…

MÖ: Kim öldü?

EC: Sulukule'den Taşoluk'a taşınanlardan sağlık hizmeti alamadıkları için ölen iki üç tane amca var. Komşuluk ve dayanışma ilişkileri bozuldu. Bu çok önemlidir yoksul için. Evinde pişirecek yemek olmadığında komşudan alabilmesi ya da bakkaldan veresiye alışveriş yapabilmesi çok önemlidir. Bu insanlar kredi kartı taşımıyor, gidip oradaki alışveriş merkezinden alışveriş yapabilsinler. Bütün bunlar ortadan kalkınca da yaşam standartları çok düştü. Birikim yapabilen bir toplum değildir Romanlar. Dolayısıyla 180 ay taksitle ev satın alamazlar. Her ay 300 lira biriktiremezler. Tamam, 300 lira taksit azdır ama gene de biriktiremezler. Yani bu bir çözüm değildir. Bunu hep söyledik ama ısrar ettiler. Nitekim 327 haneden hiçbiri tutunamadı, bir tanesi devam ediyor taksidini ödemeye. Aslında insanların evi varken, evi ortadan kalktı. Ev verdik dediler, hiçbiri ev sahibi olamadı. Çözüm üretilemediği ortada. Sonrada bakıyorsunuz Sulukule Projesi'ni - çok entresan - Sulukuleliler için yaptık dediler, içinde alışveriş merkezi ve beş yıldızlı otel var.

MÖ: Alışveriş merkezi de mi var?

EC: Tabi alışveriş merkezi de var. En azından burada samimiyetsizliği çok net okuyabiliyorsunuz. Yani gelir durumu belli bu insanların, yaşam standardı belli. Projede en büyük iki tane blok, birisi Kervansaray, diğeri de alışveriş merkezi diye geçiyor.

MÖ: Bir de Kültür merkezi var değil mi?

EC: İki büyük yapıdan birisi sokağın üzerinde olan - çünkü orası tescilli bir sokaktır, tescilli sokağın üzerine koydukları - Kervansaray denilen otel. Diğeri de alışveriş merkezi. Kültür merkezi dedikleri şey de, Romanların gelip bir tür konservatuar eğitimi alacakları şey.

16 tane revizyon oldu. Ben en son proje uygulama aşamasına geçtikten sonra takip etmedim. Belki proje değişmiştir. Çok eleştiri aldılar çünkü alışveriş merkezi böyle bir yerde ne arıyor ya da böyle butik bir mimariyi bu insanlar nasıl ödeyecekler.

Zaten alışveriş merkezi ve otel dışında mevcut konutların da pek yerli halka yönelik hazırlanmadığı çok net. Çünkü öyle bir konutu finanse edemezler, bunu net olarak biliyoruz. Zaten öncesinde yapılan, kimin geliri ne kadar, yaşam masrafı ne kadar gibi analizler var.

MÖ: Medyadan takip ettiğim kadarıyla TOKİ Başkanı'nın, "Sulukule'de biz hata yaptık, Romanlar için yeni yapacağımız konutlar şehir dışında bahçe içinde iki katlı olacak" diye bir açıklaması olmuştu.

EC: Evet, Samsun'da ve birkaç yerde yaptılar.

MÖ: Siz biraz önce insanların yerlerinden taşındırılmayacağı ile ilgili bir kararlarının da olduğunu belirtmiştiniz.

EC: Diyorlar. Çünkü biz bu konuda onları uyarmaya çalıştık. Öğreniyor TOKİ, ama geç öğreniyor. Çünkü onların bir skorbordu var, yılda şu kadar bina yapacağız, günde şu kadar bina yapacağız gibi.

MÖ: 2023 hedefleri de var.

EC: Dolayısıyla o hedefi tutturmak için gidiyorlar. Ve hani yumurtaları kırmadan omlet yapamazsınız diye bir mantık vardır. Yani önemli değil ne kadar insanı yerinden ettiğimiz, ne yaptığımız, insanlar mutlu mu yaptığımız konutlarda falan bunlara çok fazla bakmıyorlar. Kendini eleştiren bir sistemi yok. Ama tabi medyadan, yurtdışından çokça eleştiri geldi. Sulukule yüzünden Türkiye'nin itibarı da çok sarsıldı, maalesef. Onlar da günah çıkarıyorlar tabi. İlk başta insanların yaşam biçimine uygun konut üretmeleri gerektiğini öğrendiler. Bahçeli bir yerde, sokakta, kapı önünde, avluda yaşayan insanları apartman dairesine koyunca olmuyor, bunu gördüler. Şimdi yeni yaptığımız yerlerde iki kat yapıyoruz diyorlar. Yaptılar da, mesela Samsun'da bu projeyi uyguladılar, iki ve üç katlı yapmışlar ama onlar da sonuçta apartman dairesi. Bununla ilgili ilginç bir şeyi bana, 41 km uzaktaki Taşoluk'tan bir TOKİ konutu almaya hak kazanan Sulukule Dernek Başkanı Şükrü Pündük söylemişti. "Ya hocam" dedi, "bu yeni ev güzel bayağı büyükçe hatta bir de çocuk odası diye bir yer var" dedi. "Çocuğa da yatak aldık oraya koyduk ama kaçıp kaçıp yanımıza gelip yatıyor, ne yapacağız biz o odayı" diye sordu. Şimdi sen hocasın bilirsin diye soruyor. Bu aslında çok şeyi anlatıyor. Yani insanların alışkanlıkları, yaşam biçimleri v.s. bunu değiştirmek çok kolay değil. Ya da mesela Bezirganbahçe Konutları'nda apartmanda bir birim var, apartman hayatını öğretiyor. Ayakkabılarınızı evin içinde çıkarmalısınız, kapının önünde çıkarmayın ya da çamaşırları yıkayıp balkona asmak ayıptır, çimlere basılmaz, çimlerde oturulmaz gibi. Aslında modern kentli apartman yaşamını öğretmeye çalışıyor. Şimdi öğretmeye çalıştığı kim? Zaten köyden kalkıp şehre gelmiş, şehirde de gecekonduda yani bahçeyle sokakla ilişkisini korumuş ve demin bahsettiğim davranışların hiçbirini içselleştirmemiş bir toplum. Bu topluma da zorla modern kentli apartman hayatına öğretmeye kalmak. Çalışmıyor da. Çok komik görüntüler ortaya çıkıyor. Bezirganbahçe'de evlerin içine girdiğiniz zaman görüyorsunuz, oradaki mobilya düzenini v.s. yani kafalardaki, tahayyüldeki gibi herkes masalarda, sandalyede yemek yemiyor, yerde yemek yiyorlar. Çocuklar yerde çalışıyor. Hatta yataklar yere serilip yerde yatılıyor. Mesela o halıların temizlenmesi kadınlar için çok önemli. Hatta temizleyememek ciddi bir itibar kaybı. Çünkü bu kendi aralarında dedikodu ve rekabete bile yol açabiliyor. Onlar halılarını yıkamak ve yıkadıklarını da göstermek istiyorlar. O yüzden oraya asıyorlar, kurutuyorlar. Bir yandan temizliyorlar bir yandan da temiz olduğunu göstermek istiyorlar.

MÖ: Onların dışarıda yıkanmasına izin verilmiyordur herhalde.

EC: Tabiki verilmiyor. Asmaya, kurutmaya da izin verilmiyor. Çoğu balkonun içinde parça parça yıkıyorlar, mesela bugün halının bir metresini yarın ikinci metresini yıkamak gibi garip teknikler geliştiriyorlar. Onla ilgili yapılan doktora tezleri falan var, nasıl mücadele ediyor kadınlar diye. Dolayısıyla yaşam biçimine uygun konut üretmek konusunda sıkıntı var. İkincisi, insanlar ağaç gibi kök salıyorlar yaşadıkları yere. Bu insanları başka yere taşımak, o köklerinden koparmak demek. Bunun yapılmaması gerektiğini biliyorlar ama rantın kıymetli olduğu noktalarda bunu yapmak zorundalar. Mesela Sulukule öyle bir yerdi. Kent merkezinde kalmış, 90 bin m2 bir alan. Dolayısıyla oradan çok büyük para kazandılar. Orada onlara yerinde dönüşümü önerdik. Baktılar mantıklı da gördüler ama rasyonel değildi. TOKİ Başkanıyla bir görüşmem de o bana - biraz da Karadeniz delikanlılığı ile açık açık konuşuyor – "burada rant paylaşılmış hocam geri döndürmek çok zor" dedi. Yani onlar da farkındalar bunun.

MÖ: Bildiğim kadarıyla TOKİ bütçeden pay almayan bir kuruluş.

EC: TOKİ kar eden bir kuruluş çünkü. Hatta kar amaçlı bir kuruluş da diyebilirim. Bir müteahhit, bir inşaat yapacağı zaman arsa payı ödüyor değil mi? TOKİ bu arsa payını ödemiyor çünkü arsalar emrine amade. İkincisi, müteahhit plan varsa plana uygun olarak inşaat yapmak zorunda. TOKİ kendi planlarını yapabiliyor. Üçüncüsü TOKİ her türlü mali denetimin dışında. Hani böyle bir durumda bütçeden pay almayıversinler, zaten kar ediyorlar. TOKİ kar eden bir kuruluş. Bu kadar kar eden bir kuruluşun hala yoksulların konut sorununu çözememesi bence utanç verici. Bu kar mantığından vazgeçip hakikaten Türkiye'deki konut sorunlarını çözebilirler bence.

MÖ: Kanal İstanbul Projesi'nde de kentteki deprem riski taşıyan binalarda oturanların buraya taşındırılması gündeme gelmişti. Acaba kent merkezlerindeki binaların depreme dayanıksız gerekçesiyle yıkılması, burada oturanların Sulukule'lilerin Taşoluk'a gitmesi gibi merkez dışında yepyeni bir kentte mi yaşaması düşünülüyor?

EC: Öyle bir projeleri varsa bile ben bunun.....Söylüyorlar. Böyle bir şey var diyorlar da birincisi TOKİ'nin yaptığı konutlara bakmak lazım. TOKİ'nin yaptığı konutların inşaat kalitesi son derece düşük. İkincisi TOKİ'nin yer olarak seçtiği alanlara bakmak lazım. Mesela Başıbüyük örneğinde mahallenin tek yeşil alanına altı tane blok yerleştirdiler. Koskoca 50 senelik bir gecekondu mahallesi. O alanı niye yapılaşmaya açmamış diye düşünecek olursanız, altının su havzası olduğunu görürsünüz. Dolayısıyla bütün mahallenin suyunun geldiği yere, çok kötü, yumuşak bir zemine altı tane blok diktiler. Allah korusun ilk depremde de orası çökebilir diye endişe ediyorum. TOKİ'nin uygulamalarına bakarsanız orman içine yaptığı var, su havzasına var, tarım alanlarına yaptığı var. Bir kere yer seçimleri berbat. Nitekim bir sürü konut, daha üçüncü beşinci yılında dökülmeye başlıyor. Yani inşaat kalitesi de çok düşük. TOKİ'nin şu ana kadar ürettiği konutların ciddi bir yapı denetiminden geçmesi gerektiğini düşünüyorum. Ve uzun vadede Türkiye'nin konut sorununa çözüm olacağını değil, yeni bir sorun oluşturacağını düşünüyorum.

MÖ: Deprem olduğunda ilk başta bu yapıların yıkılacağını söyleyebilir miyiz?

EC: Yani öyle bir şey diyemem. Çürük yapıyorlar, mal çalıyorlar gibi bir şey de diyemem ama denetimden geçmeleri gerektiğini söylüyorum. Bir de çok ucuza üretmeye çalıştıkları için çok kaliteli yapmadıklarını tahmin ediyorum. Zaten depreme gerek kalmadan - yurtdışında çok örneği var - bu tür sosyal konutların hepsi sosyal çöküntü alanına dönüştüğü için terk ediliyor. Kimse yaşamak istemiyor o konutlarda. Sadece nüfusun en çaresiz kesimi sokakta kalmamak adına gidip yaşıyor ve oralar da suç merkezine dönüşüyor. Dolayısıyla siz insanları Sulukule'den, Tarlabaşı'ndan, Fener-Balat'tan "suç var, biz buraları temizleyeceğiz" diye alıp başka bir yere götürürseniz suçu ötelemiş oluyorsunuz. Suçu temizlemiş olmuyorsunuz. Baktığımız zaman da şu yönden bile Sulukule'den 327 hanenin neredeyse tamamının dönmüş olması aslında orada kimsenin yaşamak istememesi anlamına geliyor. Böyle zorla insanları bir yere yerleştirmek çözüm değil.

MÖ: Ben Taşoluk'ta, Sulukule'den giden bazı insanlarla görüşmüştüm. Ekonomik açıdan hiç birimiz mağdur olmadık demişlerdi. Sulukule'nin şu anda yıkılmayan bölümlerindeki insanlar da Sulukule'de ev sahibi olanların daha fazla kar elde etmek için konutlarını daha sonra satacaklarını öğrenmiştim.

EC: Şimdi (kiracılar) ne kadar maddi kazanç elde etmiş olabilirler diye bakarsak, işte peşine 10 bin lira vermişlerse onu almışlardır. Bir de üç beş ay taksit ödemişlerse oradan biriken şeyleri almışlardır. Yani 10 bin, 20 bin lira gibi bir şey elde etmiş olabilirler. Ama bunun karşılığında evlerini kaybettiler.

MÖ: O sosyal yaşantıdan hiç mutlu olmadıklarını söylüyorlar. Maddi açıdan hiçbirimiz mağdur olmadık diyorlar ama sosyal açıdan çok büyük bir mağduriyet içinde olduklarını belirtiyorlar.

EC: Biz şöyle bir araştırma yaptık. Yani bunu belediyenin yapması gerekiyordu ama yapmadığı için biz yaptık. Sosyal etki değerlendirmesi diye bir çalışma yaptık. Bitmediği için paylaşamıyorum ama ilk aşamasını bir arkadaşımız bitirme ödevi olarak hazırladı. Kişilerle görüşerek bu proje öncesindeki ve sonrasındaki durumlarını, yaşam standartlarını ve refah seviyelerini tespit ettik. Olumlu yönde bir tane bile hane bulamadık. Yani hepsi belirlenen kritelere göre projeden olumsuz etkilenmiş durumdalar. Bu ciddi bir proje yanılgısı olduğunu gösteriyor bence. Bu kriterleri başkası, daha başka koyabilir. Maddi kriterlere daha önemli katsayılar verebilir. Öyle bir şekilde belki bir iki hanenin daha iyi duruma geldiği iddia edilebilir. Ama sen de gidip görüştüysen biliyorsundur, belki üç beş tanesi maddi getiriden dolayı mutlu olmuşlardır. Çünkü onlar aslında evlerini satarken de mutlu oldular. Hiç para etmeyen evlerine birileri gelip 5 bin lira, ertesi gün gelip 10 bin lira ya da 15 bin lira verince çok mutlu oldular.

MÖ: Gazete haberleri de çok entresan. Örneğin aynı gün çıkmış gazete haberine bakıyorsunuz. Bir tanesinde "Sulukuleliler yeni evlerine göbek atarak gittiler", öteki gazete haberinde ise, "Sulukuleliler kan ağlıyor" diyor.

EC: Gazetelere çıkan o göbek atan kadıncağız da öldü. Mesela ona para karşılığında göbek attırdılar, gazeteciler fotoğraf çekecek diye. Yani böyle şeyler de var. Ben mesela sana şöyle bir hikaye anlatayım, - hatırlayamayacağım şimdi kızın adını - kocası cezaevindeydi, iki tane çocuğu vardı ve günde 50 kuruşla yaşıyordu. Hani bizim su aldığımız 50 kuruş var ya, onla yaşıyordu.

MÖ: Her gün o kadar mı kazanıyor?

EC: Kazanmıyor. Bir yerden dileniyor falan o şekilde yaşam sürdürebiliyor. 50 kuruşla ne yapabilirsin diye sorduğun zaman, "bakkala gittiğim zaman bana bir kaşık yağ, bir kaşık da salça veriyor, ben de bunla yemek yapıyorum" dedi. Peki bir liran olursa dediğimde "o zaman 50 kuruşluk da kıyma alıyorum" dedi. Bunlarla yemek yapıyordu bu kadın. Şimdi böyle bakarsan insanlara bir anda "100 lira vereceğim göbek at" ya da "10 bin lira vereceğim evini sat" dediğin anda satıyorlar. Ve o evini satanlar da bir iki hafta içinde yediler o parayı. Çünkü birikim yapma alışkanlıkları yok. Sulukule'de 5 bin tane mağdur kişi var diyorum ben ama Sulukule içinde de ciddi hiyerarşiler var. Yani onlar içinde de zengini var, mafyası var, çok fakir olanı var, daha orta sınıf olanı var, başka yerde yatırımı olan var ve hiçbir şeyi olmayanı var. Türkiye'deki imar sistemi sadece mülkiyet üzerinden gittiği için özellikle kiracılar ve hiç mülkü olmayanlar çok mağdur oldular, sokakta kaldılar. Evi yıkılan bir ailenin acil ihtiyaç listesini hatırlıyorum, baba, anne ve çocuk için eşofman takımı, üç ayakkabı 42, 39 ve 35 numara, bir tane tüp, bir tane tencere, bir çaydanlık ve bir tane darbuka.

Bir de şu var, beni çok etkilemişti: yıkım olmuştu, - yıkım çok depresif bir ortam yaratıyor, hakikaten insanın morali bozuluyor çünkü evlerin yıkılırken çıkardığı o gacır gucur sesler çok can sıkıcı - yıkımın hemen ardından bir grup Roman oynamaya, saz çalmaya başladılar, klarnetler şunlar bunlar. Ya dedim "ne yapıyorsunuz siz, hüzünlü değil misiniz?", "Dünya malı, bugün olur, yarın olmaz" gibi böyle bir rahat tavırları da var. Böyle insanlar mesela sıradan gayrimenkul piyasasının müşterisi muamelesi gördüğü zaman sonuç çıkmıyor. Bunlara özgü, özel bir çözüm üretmek gerekirdi bence. Devletin görevi midir dersen, bence görevi. Eğer devletin anayasasında "herkesin barınma hakkı vardır ve devlet bunu garanti etmek zorundadır" diye yazıyorsa devlet vatandaşına duyarlı olmak zorundadır. Kimin ne tür ihtiyaçları varsa ona uygun bir şey yapıp üretebilmek, hatta süspanse etmek, cebinden para vermek zorunda. Devlet bunun için var. Benim devlet anlayışım böyle. Ama bizdeki TOKİ'ye baktığımız zaman kar amaçlı bir şirkete dönüşmüş durumda, müteahhitleri ortadan kaldıracak derecede avantajlı

imtiyazları var. Ve ürettiği şeyler de bence çok çaresiz insanların tercih edebileceği ama tercih ettikten sonra da mutlu olamayacağı konut alanları.

MÖ: Bir de "etnik ayrımcılığı projenin mimarları da düşünüyor" dediniz. Bunun nasıl olduğunu merak ediyorum. Bir de STOP'tan bahsedebilir misiniz?

EC: Önce STOP sonra da Sulukule Atölyesi diye iki tane alternatif plan ürettik. Tabi kamuoyunun ilgisini çekti. Özellikle uluslararası kamuoyu çok destek verdi bize. Böyle olunca Fatih Belediyesi bizimle görüşmek zorunda kaldı. Çok sevmiyor Fatih Belediye Başkanı bizi çünkü birkaç kere başka tartışmamız da olmuştu. Buraya (MSGSÜ) geldiğinde de biraz sert tartışmıştık biz onunla. Sonra işte, kamuoyu baskısı çok artınca, medya da konuyla ilgilenince "alternatifi yok bu projenin", "alternatif yapamazsınız" demişti. Biz alternatifini yapınca, medyada da yer alınca, belediye bunu bizle görüşmek istedi. Biz de görüşmeye gittik. Ondan sonra baktılar, "olabilir ama bu proje biraz ütopik" falan filan. "Biz en iyisi sizi proje müellifleriyle görüştürelim" dediler. Biz de dedik ki, "proje müellifleriyle biz neden görüşeceğiz, siz ya bunu uygulayın ya da proje müelliflerinizin projesini uygulayın". İkisinin ortak bağdaşır tarafı yok yani ikisi mantıken farklı. Ama belediye çok ısrar etti, illa görüştürelim dediler. Peki dedik. Sonra proje müellifleriyle bir toplantı gerçekleşti belediyede. Çok uzun sürmedi çünkü proje müellifleri "siz bizim ekmeğimizle oynuyorsunuz, siz nasıl meslektaşsınız, bu iş olmaz, elimizden işimizi alamazsınız" gibi sert bir tepki verdiler. Biz de "zaten biz proje satmaya çalışmıyoruz, para beklentimiz yok, yaptığınız işin yanlış olduğunu düşündüğümüz için alternatif bir şey yaptık" dedik. "Yaptığımız iş doğru, orada insan diye sizin saydığınız adamlar insan değil, onların ki kültür değil" diye ırkçı bir söylemle konuşmaya başladı proje müellifleri. Ben de "ben böyle bir muhabbeti dinlemem" dedim. Çıktım, gittim toplantıdan. Şaşırdım da çünkü üniversite hocası diye geçinen ama zibidi tipli herifler yani öyle söyleyeyim. Hiç de kıymet vermeyeceğim insan profili. Belediyede böyle bir şeyi anlarsın hani belediye bazen kötü niyetli olabilir, yanlış seçilmiş biri olabilir, kamu kurumu falan dersin ama akademik çevreden böyle bir şey gelince şaşırdım. Çünkü baya hakarete varan sözler söylendi. TOKİ Başkanı ile görüşmemde de şimdi kayıt olduğu için söylemem zaten ben sana da onları söylemem, çünkü ben o kadar ağır küfürleri hayatımda kullanmıyorum.

MÖ: TOKİ Başkanı da mı?

EC: Tabi tabi TOKİ Başkanı da. Romanlar için ettiği laflar inanılmaz yani. Çok ağır küfüler. Dolayısıyla o bakış, yani belediyenin, proje müelliflerinin ve TOKİ'nin genel bakışı, "zaten onlar insan değil, onlarınki kültür değil, o bir rezillik ve biz bu rezilliği ortadan kaldıracağız". Onun için ben etnik temizlik lafını çok kullanıyorum. Hakikaten bu insanlara siz yaşama şansı bırakmıyorsanız, bu bir etnik temizlik yapma niyetidir. Bunu da kamuoyunda belki çok net söylememiş olabilirler ama oradaki metin okumasını yaparsanız zaten...

MÖ: Ucubeyi biliyoruz.

EC: Ucube dediler. Tabi basında küfretmezler ama birebir konuşmalarda biz utandık. Hatta Yıldız'dan bayan bir hocamız vardı. O da görüşmede küfürler falan dönünce çok utandı. Ben de kendisinden çok özür diledim oraya sürüklediğim için. Böyle bir densizliği ben de tahmin etmiyordum. Bir anlık sinir de değil, öyle kavga anında söylenen bir şey de değil. Projeye bakışları öyle. Bu korku mu, nefret mi ne olduğunu tam bilemediğim tuhaf bir şeydi. Yani dolayısıyla o insanlarla yapılacak bir şey yok. Zaten ben de "niye bizi çağırdınız ki o zaman alternatif proje ile niye ilgilendiniz?" diye sordum. TOKİ Başkanı "sizinki daha ucuz" dedi. "Mevcut proje çok pahalı, butik bir proje, sizinki ucuz" dedi. İkincisi de "TOKİ çok yıprandı, sizinle iş yaparsak bu itibarımızı kurtaracağız" dedi. Gayet rasyonel bir şey. Yani bizi çok sevdiğinden ya da Romanları orada tutmak istediğinden falan değil. Hatta "sizin hatırınız için 300-400 tane Roman'a da katlanırız proje için" dedi. Şimdi katlanıyorlar, durum bu noktada. Belediyeye sorduğunuz zaman "bizle niye görüşmek istediniz?" diye onlar da özellikle uluslararası baskıdan çok şikayet ettiler. Çünkü yurt içinden, yurt dışından bir sürü sivil toplum kuruluşu bize çok destek vermişti. Bizim projede 200 tane uzman imzası vardı. Onun için Kültür Bakanı da televizyonda "alternatif projeyi değerlendiriyoruz" dedi. Ama ondan sonra değerlendiremeden görevinden alındı. Benim Kültür Bakanlığı'na, Başbakan'a, Cumhurbaşkanı'na yazdığım yazılara da ilgileniliyor diye cevap geldi. İlgileniliyormuş, hala ilgileniliyor herhalde. Bir yandan inşaatlar yükseliyor. Burada göz göre göre bir İstanbul Mahallesi yok edildi. Dediğim gibi üç tane motivasyon var: rant, etnik ayrımcılık ve kafalardaki Osmanlı hayali. Saçma sapan bir gerekçesi var.

MÖ: "İnşaatlar başladıktan sonra ben yapılanları takip etmedim" dediniz. Şuanda herhalde mevcut planın inşaatı sürüyor. Çünkü sizin projenizden yararlanılmadı değil mi?

EC: Ufak tefek revizyonlar yapmışlardır belki. Çünkü çok değişiklik oldu. Tamamı mücadele her bir parselin; davası süren binalar var orada. Daha dava sonuçlanmadan binaları yıktılar. Şimdi bir tanecik ev kaldı. Pembe ev, Sezer'in evi. Onun davası sürüyor. Orayı da yıkmak üzereler. Yani bugün yarın onu da yıkarlar. Dolayısıyla o ev orada olduğu için projeyi belki biraz değiştirmişlerdir. Tepki olduğu için bazı şeyleri kaldırmış olabilirler. Mesela otel demiyorlar artık, Kervansaray diyorlar. Eskiden başka bir şey söyleniyordu. Bu arada öyle komik ki mesela bir gazete benim adımı da kullanarak bir haber yaptı. İstanbul'da ve Türkiye'de ne kadar fayton imalatçısı varsa hepsi bana kartlarını yollamaya başladılar. Çok enteresan bir şekilde, haberi de yanlış mı yorumlamışlarsa artık, bizim oraya fayton getireceğimizi düşündüler herhalde. Halbuki o da belediyenin projesi. Dolayısıyla ulaşım kararları tekrar tekrar değişti.

Son hali o mudur diye sorarsanız bilmiyorum. Çünkü şeffaf değil, zaten sorun o. Projenin son halini göremiyorsunuz. Ben kaç kere belediyeden istedim göndermediler. Kurula gittiğimde göndermediler. Hep bize soruyorlar, bizimkisi internette var, her yerde var. Herkese gösteririz, saklı gizli hiçbir şeyimiz yok. Projenin şeffaf yapılmaması ve bütçesinin açıklanmaması bir problem. Ben onun için bir gayrimenkul analizi yaptırdım, "mevcutta neydi, sonradan ne olacak" diye. Çok ciddi rantlar dönüyor. Basında oraya yatırım yapan isimler tek tek açıklandı. Bunların hiçbiri yalanlanmadı. Sulukule halkının acıları üzerinden kimlerin orada villa sahibi olup, mutlu olmaya çalışacağını göreceğiz zaman içinde. Mutlu olurlar mı bilmiyorum, ilgilenmiyorum da. Ama Tarihi Yarımada bu tür projelerle inşa edilebilecek bir yer mi diye sorarsanız, yazık olur. Aynı şey şimdi Süleymaniye'de başlayacak. Süreç başladı, bir süre sonra orası da boşalacak. Orada çok ciddi şeyler oluyor. Fener-Balat yeniden hedef tahtasında. Tarihi Yarımada'nın aslında çok ciddi ulaşım projeleri ve büyük alt yapı projeleri ile dönüştürüldüğünü biliyoruz. Bir de geleneksel imalatın dışarı atılması sonucu otellerden, cafelerden, restoranlardan, alışveriş merkezlerinden, turistik hediyelik eşya satan küçük birimlerden oluşan yapay, garip bir alan haline dönüşecek herhalde.

MÖ: Konuşmamız sırasında Sulukule Projesi'nin amaçlarını başlıklar altında özetlediniz. Sizin hazırladığınız alternatif projelerinin ana hedefleri nelerdi?

EC: Bizim yaptığımız bir kere sağlıklaştırma projesiydi. Yani Sulukule'de mevcut binaların fiziki sağlıklaştırmasından bahsediyorum. Biz üç grupta bina tespit ettik oradaki analizlerde, bir kısmı riskli binaydı. Hem yıkılabilir durumda hem de sağlıksız binaydı. Bunların yıkılıp yeniden yapılması gerekiyordu. İkinci grup binalar basit onarımlarla, küçük restorasyonlarla iyi hale getirilebilecek ama bir miktar elden geçirilmesi gereken binalardı. Üçüncü binalarsa tescilli ya da tescil önerisi olan ve restorasyon yapılması gereken binalardı. Bu şekilde oradaki yapı stoğu sağlıklı hale gelecekti. Birinci hedefimiz bu yapı stoğunun sağlıklaştırılmasıydı. İkincisi ise bu yapı stoğunun orada mevcut yaşayanlar için, yerel nüfus için yeniden üretilmesiydi. Yani kimsenin yerinden edilmemesiydi. Bunu yapabilmenizin de tek bir şartı var, oradaki yerel ekonomiyi kalkındırmak. Biz bu yerel ekonomiyi kalkındırmak için orada insanların meslekleri, eğitimleri, çalıştıkları sektörler, çalışabileceği diğer işler, alabilecekleri, öğrenebilecekleri diğer iş eğitimleri gibi şeyleri araştırarak, birtakım programlar geliştirdik. Ve ortak yaşam masraflarını azaltıcı çözümler üretmeye çalıştık. Mahallenin ortak ısınması gibi ya da zaten çamaşırlarını ortak yıkıyorlar, yemeklerini v.s. ortaklaşa pişiriyorlar. Bu tür ortalaşa yapılan faaliyetlerin biraz daha rasyonel, biraz daha organize hale getirilmesi gibi şeyler önermiştik. Aslında birincisi buradaki yapıyı sağlıklaştırırsak, mevcut nüfusu da kendi hayatını idame ettirecek, geçimini sağlayacak kadar ekonomik kazanç sahibi yapabilirsek Sulukule yeniden, tarih boyunca olduğu gibi kendiyle barışık bir yere dönüşecekti. Bizim amacımız oydu.

Aslında birincisi buradaki yapıyı sağlıklaştırmak; ikincisi mevcut nüfusun kendi hayatını idame ettirecek, geçimini sağlayacak kadar ekonomik kazanç sahibi yapabilmekti. Bizim amacımız Sulukule'yi tarih boyunca olduğu gibi kendiyle barışık bir yere dönüştürmekti

MÖ: Ben size bir de şehir plancısı olduğunuzdan sormak istiyorum. Genel anlamda ulaşım projelerinin Tarihi Yarımada'ya etkisi ile ilgili ne düşünüyorsunuz? Bu projelerin Sulukule, Fener-Balat gibi projeleri tetiklediğini düşünüyor musunuz?

EC: İstanbul nüfusu çok hızlı büyüyen bir şehir. Dolayısıyla ulaşım ihtiyacı, ulaşım çözümleri de sürekli artıyor. İstanbul'da özellikle kıtalar arasındaki geçişle ilgili talep artışı var. Bunun köprülerle çözülmesini ben şehir plancısı olarak doğru bulmuyorum. Çünkü köprü yaptığınız zaman geçen insan sayısını arttırmıyorsunuz, araç sayısını arttırıyorsunuz. Ayrıca 2. köprü yapıldığı zaman, 2. köprünün etrafındaki birçok arazi inşaata açıldı. 3. köprü için de açıklanan yer, kuzeydeki alan çok riskli bir alan. Ayrıca üçüncü bir köprü nerede yapılırsa yapılsın, İstanbul ulaşımını rahatlatmayacak diye düşünüyorum. Ve Marmaray ilk açıklandığında da bunun aslında önemli bir proje olduğunu düşünüyordum fakat yapımı çok uzun süre gecikti. Hatta kimilerine göre geciktirildi, bir türlü bitirilmek istenmedi. Böyle bir toplu ulaşım çözümü İstanbul için ihtiyaçtı ama herhalde 10 sene oldu Marmaray başlayalı ve bitirilemedi. Şimdi bir de Avrasya Tüneli diye bir proje var. Bu Tarihi Yarımada'ya saplanıp, - duyduğum kadarıyla - 8 şeritli özel bir otoban olarak devam edecekmiş. Bunun çok çeşitli sakıncaları var. Birincisi estetik açıdan diyebilirsiniz, ikincisi oraya getireceği trafik yükü, üçüncüsü oradaki gazların oluşturacağı kirlilik emisyonu, yani Topkapı Sarayı'nın, Ayasofya'nın, Sultanahmet'in tamamında müthiş bir kirlilik etkisi yaratacağı söyleniyor. Bütün bunlar, bir yandan Tarihi Yarımada'yı turistik bir güzergah haline getirilmeye çalışılırken, bir yandan da oranın havasını, görüntüsünü kirletmek çok akıllıca değil. Ama farklı farklı birimler koordinasyonsuz şekilde yapıyorlar. Karayolları başka bir proje yapıyor, Fatih Belediyesi başka bir proje yapıyor, Büyükşehir başka bir şey yapıyor, TOKİ başka bir şey yapıyor. Bunların hiçbirinin birbiri ile bir koordinasyonu yok ve hiçbiri de şeffaf değil. Şimdi bu Avrasya Tüneli nereden çıktı? Bana üç beş yıl önce bir e-mail ile geldi, birisi fotoğrafını çekmiş gizlice. Ben de şaka yapıyor diye düşündüm. Böyle bir şeyi kimse ciddi ciddi önermez diyordum. Şimdi gayet proje aşaması bittikten, neredeyse ihalesi yapıldıktan sonra kamuoyuna açıklanıyor. Bu tür karar alma biçimleri Muz Cumhuriyetlerinde olur. Yani hakikaten demokratik hiçbir ülkede böyle bir şey olmaz. Vatandaş olarak benim bunun hesabını sormaya hakkım var; "Bu nasıl olabilir, benim yaşam alanıma nasıl müdahale edersiniz?" bilincinde olursa insanlar ve buna tepki gösterirlerse o zaman karar vericiler de böyle tepeden inme karar almazlar. Ben Marmaray'ın bir çözüm olabileceğini düşünüyordum. Ama şimdi

onun çözüm olacağı konular birikirken etrafta yeni sorun üreten projeler oluşmaya başladı. Uzmanı değilim, o konuda da ahkam kesmek istemem ama ulaşım uzmanlarından dinlediğim kadarıyla özellikle Avrasya Tüneli'nin bir felaket olduğu söyleniyor. Marmaray'ın ise bitirilememesinin İstanbul'a çok vakit kaybettirdiği söyleniyor. Biterse bir rahatlama olacağını umuyorum ama bitsin bir bakalım da ondan sonra konuşalım.

MÖ: Bir de Marmaray'da da Sulukule'de de arkeolojik kalıntılarla karşılaşıldı. Mimarlar Odası o dönem "madem bütün bu binaları yıktınız, altında da arkeolojik doku var, o zaman arkeolojik bir sit alanı olarak bırakılsın" demişti.

EC: Orada müdahale eden arkeolojik çalışmalar arkadaşların çoğunun başına çeşitli kazalar geldi. En çok mücadele eden arkadaşı sürdüler. Zaten Başbakan da açıkladı; "Bundan sonra çanağa, çömleğe takılmayacağız, önümüze geleni yakıp yıkacağız" demeye başladı. Bu tavır zaten tarih tanımaz, arkeoloji tanımaz bir tavır. "Biz oraları kazmasak orada onların olduğunu kimse bilmiyordu" diyorlar. Halbuki Sulukule Projesi'nde bizim 200 kişilik ekibimizde arkeologlar da vardı ve onlar zaten burada makine kazısı yapılmaması gerektiğini hatta mümkünse hiç kazı yapılmaması gerektiğini söylediler.

MÖ: Bu 200 kişilik ekip dediğiniz kim?

EC: Sulukule Alternatif Planı, STOP Planı ve Sulukule Atölyesi Planı'nda 200 imzacı vardı.

MÖ: Sadece imzacı olarak mı?

EC: Aktif çalışan 40 kişi var. Ama mesela arkeolojiyle, korumayla ya da ulaşımla ilgili bir çalışma yapılması gerektiği zaman danıştığımız insanlar oldu. Onun altında imzası bulunan 200'e yakın kişi ve kurumun hepsi emek ve bilgi vermiştir. Dolayısıyla bizim de öyle bir vefa borcumuzdur yani biz 50 kişi kendimiz yaptık diyemeyiz.

MÖ: Oldukça katılımcı bir ekiple oluşturulan projeler.

EC: Açık bir çağrı yaptık. Belediyeye de açık bir çağrıydı bu, TOKİ'ye de. Hatta onlar da ilk başta temsilci gönderdiler. Ne oluyor, ne bitiyor en azından bizim kontrolümüzde gitsin diye. Biz devletin bütün kurumlarına gönderdik bu çağrıyı. Engelliler Federasyonu'na da gönderdik çünkü Sulukule'de engelliler var. Milli Eğitim Bakanlığı'na da gönderdik çünkü Sulukule'de de okullar var, öğrenciler var. Sağlık Bakanlığı'na da gönderdik çünkü Sulukule'de de sağlığı bozuk bir sürü insan var. Dolayısıyla bir plan yapılırken bütün tarafların bilgisi ve ilgisi dahilinde olması gerekir. "Biz böyle böyle bir çalışma yapıyoruz, bu çalışmada sizin kurumunuzun katmak istediği veya bize uyarıda bulunmak istediği bir şey varsa, sizin bir projeniz varsa bizim projemize eklememiz gereken, dikkate almamız gereken" diye geniş bir çağrı yaptık. Kamu kurumlarından da katılanlar oldu. Ama özellikle akademik camiadan, hocalardan çok destek aldık. O, 200 kişinin içinde hepsi her gün olmasa bile arada bir gelip, danışmanlık yapan, fikir veren ya da projeyle ilgili bize eleştiriler yapan, çok katkı veren insanlar oldu. Yani üç beş kişinin emeği değildir o; hakikaten birçok insanın emeğidir. Sadece onlar adına takip ettim bu işi, yani kolaylaştırıcılık yaptım.

MÖ: Burada çok enteresan bir durum da var. Hazırlanan proje eleştiriliyor. 200 kişilik katılımla başka bir proje hazırlanıyor. Ama sonuçta her şey eskisi gibi yürümeye davam ediyor. Bu 3. Köprü için de, Avarsya Tüneli için de benzer bir durum.

EC: AK Parti büyüme üzerine kuruyor modelini. Dolayısıyla inşaat sektörü üzerine kuruyor. Bunlar İstanbul'u bir yandan büyütmezlerse Türkiye ekonomisi de çöker. Yani bu bir parti stratejisi, bir kalkınma stratejisi. İstanbul'u satarak, geliştirerek inşaat üzerinden bir ülke kalkınması hedefliyorlar.

MÖ: Mecburlar mı?

EC: Tabi, tabi. Yoksa İstanbul'da fazlasıyla konut var, ofis var, fazlasıyla insan var. Aslında şehircilik mantığı, Anadolu'da kendi kentinde tutabilmek gerektiğini söylüyor. Ama Anadolu'daki köyler ve kentler boşalıyor. Küçük kasabalar nüfus kaybediyor. Orada yaşanmaz hale geliyor ve işte İstanbul 15 milyona ulaştı. 2023'te de 25 milyona ulaşacağız.

MÖ: Bir dönem, İstanbul'un girişlerde pasaport tarzı şeylerin kontrolünün yapılacağı gündeme gelmişti.

EC: Öyle bir şey çalışmaz Türkiye'de çalışmaz. Zaten doğru da değil. İnsan haklarına aykırı bir şey. Ama bunu böyle polisiye tedbirlerle, vizelerle falan yapmak yerine ekonominin mantığıyla düzenleyebilirsiniz. Yani yıllardır zaten İstanbul Anadolu'yu sömürerek büyüyen büyük bir organizmadır. Halbuki Anadolu'ya da biraz fırsat vermekte fayda var.

MÖ: Osmanlı Dönemi'nde de aynı şey söyleniyormuş: çok büyük bir mide; hiçbir şey üretmeden, sürekli tüketen bir şehir.

EC: Hemen hemen aynı mantık sürüyor. 1923'ten 1950'ye kadar aslında bu sürecin birazcık kırıldığı söylenebilir. Ankara da başkent olunca Anadolu'nun çeşitli yerlerinde devletçilik döneminde kamu iktisadi teşekkülleri yaratılmıştır. Oralarda fabrikalar kurulduktan sonra kentler kurulmuştur. Oralar kendi kendine yeten kentler haline gelmiştir. İç pazar dengesi biraz sağlanmıştır. Ama tabi o da İstanbul'a küslükten ya da Osmanlı'nın başkentine olan nefretten kaynaklanan geçici bir şeydir. Sonra

İstanbul gene başkent olduğunu anlayınca 1950'den sonra onun önü alınamadı. Ama bugünkü gelişme mantığı maalesef çok doğru değil çünkü İstanbul ekolojik eşiklerine geldi artık. Yani İstanbul'un daha fazla büyüyecek yeri yok. Kuzeyde kalan arsalar ormanlar ve su havzaları. Bu şehir, buralara doğru büyürse bizler nasıl yaşarız bilmiyorum. İstanbul 10 sene sonra hakikaten 25 milyon olursa burada yaşamak ister miyim, emin değilim bir kentli olarak.

MÖ: Konuşmanızın başında küçük üreticinin de kentin dışına çıkarılması, Tarihi Yarımada'dan dışarı atılmasından bahsetmiştiniz.

EC: Bir sürü başarısız proje var. Mesela gidip bakın; bunların aslında tarihsel olarak ilki Perpa'dır. Perşembe pazarındaki küçük esnafların Perpa denilen, ucube garip bir binaya taşınmasıdır.

MÖ: Kuyumcukent de var.

EC: Geleneksel kuyumculuk işlerinin Tarihi Yarımada'dan çıkarılıp bir yere toplanması için Kuyumcukent modeli yapıldı. Kuyumcukent'e gidin bakın, ölü bir şehir gibidir. Yani iş yapmaz. Evet, belki Tarihi Yarımada içinde olmasının da çeşitli sakıncaları vardır. Ama çözüm mesela Kuyumcukent değildir. Kuyumcukent gibi Tekstilkent değildir.

MÖ: Sizin bahsettiğiniz, sanayi değil de küçük üretim yapanlar, değil mi?

EC: Mesela hele ki turistseniz, turist olarak gidip Tarihi Yarımada'da öyle bir zanaatkarın atölyesinde nasıl üretim yaptığını görmek son derece ilgi çekicidir. Kaldı ki bu esnaflara baktığınız zaman Kuyumcukent boş, Tekstilkent boş, Perpa boş. Yani bu tür kümelenmeler çalışmıyor. Bundan da ders almak lazım. Hakikaten bu boş dediğim, %50'den %90 oranına kadar oradaki dükkanların boş olduğunu söylüyorum. Dolayısıyla bu çalışmıyorsa, bunu zorlamamak lazım. Niye bunda böyle bir ısrar var emin değilim. Yani düşünsenize şimdi eğer esnaf istemiyorsa zorla onları küçük birimlere tıkmanın mantığı ne? Güvenlik gerekçesiyle bazı tehlikeli imalatları şehir dışına çıkarmayı anlayabilirim ama öyle bir çaba hiç yok. Öyle bir şey olsaydı Davutpaşa patlamasını, Ostim patlamasını yaşamazdık. Bunlarla ilgili denetimler az. Kent içinde yapılması riskli, tehlikeli olan imalatların şehir dışına taşınmasını zaten biz de destekliyoruz. Ama buradaki amaç da rant olunca ve esnafı düşünmeyen bir yaklaşım olunca o zaman küçük esnaf ortadan kalkıyor. Büyük sermaye grupları ortaya çıkmaya başlıyor. Sermaye tekelleşmeye başlıyor. Bu da aslında iyi bir kent ekonomisi yaratmıyor.

MÖ: Ben Sulukule Projesi ile de bağlantılı olarak bir şey sormak istiyorum. Yedikule'de kara surlarının hemen yakınlarında "Yedikule Konakları" diye bir site var. Çok büyük villalar yapılmış. Kentin başka noktalarında da buranın kocaman bir afişlerini gördüm. Afişlerde burası "7 gün 24 saat güvenlikli" olarak tanımlanmıştı. Acaba belediyeyle görüştünüz zaman Sulukule'nin girişlerinde de güvenlik olacak gibi bir bilgi edindiniz mi?

EC: O kadar detaylı değildi; projenin işletmesinin nasıl olacağı söylenmiyordu. Ama İstanbul'da, Türkiye'de yeni trend bu güvenlikli siteler.

MÖ: Bu çok entresan. "Osmanlı Konağı" diye tanımladığınız bir şey yapıyorsunuz. Burasını turistler için böyle yapıyoruz diyorsunuz. Sonra kimsenin içeri girmesine izin vermiyorsunuz.

EC: Bir kere o mimari, Osmanlı Mimarisi değil bence. Ukalalık etmeyeyim mimar olmadığım için ama bence değil. İkincisi orada yapılacak olan evlerin ve sokakların turistlerin ilgisini çekeceğini zannetmiyorum. Müzeler v.s bir sürü yer var gezilebilecek. Üçüncüsü de kapalı site, güvenlikli şehir ısrarı aslında çok doğru bir ısrardır. Bu kenti giderek ayrıştıran bir ısrar.

MÖ: Kentin dışında olmasını biraz daha anlayabilirim de kentin içinde, Tarihi Yarımada'da böyle bir güvenlik anlayışı şey çok şaşırtıcı geldi.

EC: Benzer bir şekilde şimdi Tarlabaşı'nda da aynı, güvenlikli site projesi var. Onu da ben proje müelliflerine sordum, "bunu buraya koyuyorsunuz ama yan taraf Dolapdere, Tarlabaşı. Nasıl olacak?" diye. "Arabayla avluya, yer altında gireceğiz; dolayısıyla bizim projemizdeki müşterilerimiz etraftaki halkla muhattap olmayacaklar" dediler. Yani kenti bayağı duvarlarla birbirinden ayrıştıran bir mantık.

MÖ: Sulukule'nin altında da çok büyük bir otopark düşünüyorlar.

EC: Zaten her bir binanın altında otopark var. Zaten arkeolojik riskler orada abartılıyor. Yani etrafıyla yalıtmak gerekebilir mi? Evet, Fatih'in yoksul kesimleri var, hala Karagümrük var etrafta.

MÖ: Zaten Sulukule'nin bütün hepsi yıkılmış değil. Bir kısmı yıkıldı. Şu anda Sulukule'de yaşayan halk "sıranın bize gelmelerini bekliyoruz" diyor.

EC: Yenileme alanı, 90 bin m2 tamamen yıkıldı. Burada yaşayanlar da söylediğiniz gibi yıkımları bekliyor. Sulukule Proje alanının hemen alt kısmı, - surlardan taraftaki değil öbür taraftaki alt kısmı - Karagümrük'tür. Oradaki nüfus profiliyle Sulukule'deki yeni yatırımcıların bir arada barış içinde yaşaması mümkün değil. Onun için güvenlik bence olacaktır ya da huzursuzluk olacaktır. Biliyorum, - kehanette bulunmayı sevmem ama öyle tahmin ediyorum - Sulukule'den ev alan, yatırım yapan kişilerin birçoğu da orada mutlu olmayacaktır ve satıp gideceklerdir bir süre sonra. Çünkü bekledikleri gibi bir proje olacağını sanmıyorum. Orada mutlu bir hayat kurabileceklerini zannetmiyorum. Çünkü

etrafı dönüşmediği sürece çok ciddi hırsızlık sorunuyla karşılaşırlar, gürültü, kavga v.s. ile karşılaşırlar. Karagümrük gayet civcivli bir mahalledir.

MÖ: Zaten Sulukuleli eski kiracılar da Taşoluk'tan buralara geri döndü.

EC: Yani şimdi Osmanlı Konaklarında yaşayacak insanlar eve bir temizlik işçisi isteyeceklerdir. Bunu da yakın çevreden sağlayacaklardır. Dolayısıyla bir süre önce orada yaşayan insanlar şimdi orada temizlik işçisi olarak çalışacaklar. Bunun yarattığı travmalar olur, gerilimler, kıskançlıklar olur. Ya da o mahallede oturanların çocukları ile eski Sulukulelilerin çocukları aynı okula gidecekler mi? Yani şeyler de oluyor, Roman öğrencileri okula kaydetmeyen okul müdürleri ya da dershane hocaları da oluyor. Yani ayrımcılık sadece kamu yöneticilerinde değil, toplumun genelinde. Dizi filmlerde bir tane komik Roman eyvallah herkes için komik ama işte çocuğunuzun sıra arkadaşı olunca hayır diyorsunuz. Ya da kızınızı istemeye gelen genç Roman olunca bir anda ırkçı tarafınız ortaya çıkıyor. Veya kiralık evinizi bir Roman kiralıyorsa korkmaya başlıyorsunuz. Bütün bunlar aslında toplumsal tahayyülde var. Kamu yöneticilerinde biraz daha aşırısı var diye deneyimlemiş oldum.

MÖ: Bu açıdan hiç düşünmemiştim.

EC: Hiç ırkçı değilim diyenin de bilinçaltında böyle yerleştirilmiş bir şey var. Romanlar tembel olur, çocuk kaçırırlar, hırsızlardır gibi bir önyargı.

1992 yılından sonra mahalleye suç girdi. Yani bunu yadsımamak lazım. Hortum Süleyman diye bir Emniyet Müdürü vardı. O bayağı müzisyenlerin ellerini kollarını kırmış, enstrümanlarını kırmış, müzik yapmasınlar diye.

MÖ: O zamanlarda da var mıymış acaba suç unsuru? Ondan dolayı mı kapatıldılar?

EC: Tabiki eğlence evi denilen şey, normal bir restoran değil. İşletme ruhsatı olan bir meyhane değil oralar. Çeşitli göbek dansı yapılan, içkinin, yemeklerin gırla gittiği, kimi zaman uyuşturucunun olduğu bir şey. Bu dünyanın bütün kentlerinde vardır. Osmanlı kentlerinde de vardı. Mesela Osmanlı'da Süleymaniye neyse aslında şimdide o. Yanlış tahayyüldeki değil, gerçekte olan. Bunun olmaması mümkün değil. 15 milyonluk bir şehirde uyuşturucu olur, fuhuş olur, yankesicilik, hırsızlık olur. Bunlar olmasın istiyorsanız ekonomiyi düzenleyeceksiniz. Yani bu kadar yoksulun olduğu bir yerde insanlar geçim stratejisi için bunu yapabilirler. Bunun müşterisi de olur, bu hizmeti veren de olur. Bu yokmuş gibi davranmak mümkün değil. O eğlence evleri kapatıldı, o müzisyenler kırıldı, dansöz kızların hepsi fahişe olmaya zorlandı. Bu bir kamu politikasıydı. Ondan sonra da tabiki mahalleye suç geldi. Zaten Sulukule'de biz analiz yapıyoruz, hemen hemen iki üç hanenin birinde cezaevinde yakını olan var. Bir de kendi aralarında hır gür çok kolay çıkabiliyor. Sulukule Projesi de mahalleyi o anlamda ikiye bölmüştür. Kardeşler, amca çocukları falan bu proje yüzünden görüşmez, kavga eder olmuşlar. Çünkü mal, mülk, para işleri girince akraba olan insanların birçoğunun ilişkileri bozulmuştur. Bence en büyük zarar da o. Çünkü o ilişki bozulunca dayanışma ilişkisi de bozuluyor. Çok ağır travmalar yaşandı, bunlarla ilgili güzel tezler yapan arkadaşlar oldu. Travmalar kötü de, tezler güzel.

MÖ: Şehircilik Kürsüsünde mi yapıldılar?

EC: Şehircilikte, sosyolojide birkaç arkadaşımız çalıştı. Biz de ailelerin hikayelerini toplamaya başlamıştık. Bir de takip sistemi kurmuştuk, "kim nerede oturuyor, ne ihtiyacı var" gibi. Yani kamunun yapması gereken işi aslında biz yaptık. Hatta belediye bunu yapmak zorundadır. Onlar ilgilenmediler, biz ilgilendik elimizden geldiğince destek olmaya çalıştık. Maddi manevi her türlü yardımlarına koşmaya çalıştık. Ama bir yere kadar yetişebiliyorsunuz. Mahalle dağıldıktan sonra, insanlar dört bir tarafa dağılınca da bunu yapmak çok zor. İstanbul böyle bir kültürel zenginliği kaybetmiş oldu. Şimdi hala bana gelen turistlerin birçoğu Sulukule'yi görmek istiyor. "Ama orada gösterilecek bir şey kalmadı, inşaat var sadece, gitmek isterseniz buyurun bakın" diyoruz. Fotoğraflardan bakıyorlar. Bu çok akıllıca bir turistik strateji değil, durum onu gösteriyor.

MÖ: Eskiden gidiyorlar mıymış peki?

EC: Gidiyorlardı. Daha doğrusu çok eskiden gidiliyormuş. Ama 90'lı yıllardan sonra bir miktar mahalle suçlanılmaya başladıktan sonra insanlar girmeye korkmuşlar. Yerliler de öyle; yani sadece yabancı turistler değil. Hatta ilk Sulukule'ye giderken ben de çekinerek gitmiştim açıkçası. Dönüşüm söz konusu olunca çok meşhur oldu. Dünyada en çok konuşulan yerel gündemlerden, mahallelerden biri Sulukule oldu. O zaman bu işin turizmi de başladı. "Sulukule yıkılmadan son bir gidip göreyim" diyen çok insan geldi. O da belki de acımasız bir süreç. İnsanlar bayağı sirk gezer gibi gelip mahalleye bakıyorlar. Yıkılacak mı, yıkılmayacak mı; kimisi iyi niyetli, yardımcı olmaya çalışıyor ama kimisi turistik bir hatıra biriktirmek için geliyor. Başkalarının acıları üzerinden turistik hatıra biriktirmek tatsız bir şey ya da fotoğraf çektirmek. Yani bunlar da yaşandı. Şimdi bundan sonra kim gider oraya, kim memnun kalır ondan emin değilim. İnşallah ben yanılırım. Ama ben başkalarının acıları üzerinden mutluluk üretilemeyeceğini düşündüğüm için kendi kişisel hayatımda da, yapılan işin doğru olmadığını düşünüyorum. Bununda daha barışık bir Türkiye toplumu yaratmayacağını düşünüyorum. Herkesi yerinden et, fakiri kentin daha ucuna it, burayı sadece zenginlere pazarla ve kentte bütün değerler metrekare ve fiyat üzerinden konuşulmaya başlasın. Anılar, mekanı sahiplenmek, komşuluk ilişkileri, dayanışma v.s. itibar görmezse bu toplumda her türlü huzursuzluk olur. Yani kimsenin garantisi olmaz.

Yolda giderken, cinnet geçiren biri de size rast gelebilir. Böyle karanlık bir şehir ve toplum tablosuna kavuşursunuz. “Bunun için şehircilik ciddi meseledir” demek lazım. İnşallah daha genç nesiller, daha iyi şeyler kurar. Bizim nesil bunu pek başaramadı.

EK F.4: Görüşme No.4 - Murat Cemal Yalçıntan

MURAT CEMAL YALÇINTAN – Şehir Plancısı, Doç Dr., Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü; STOP ve Sulukule Atölyesi Planları'nı üreten ekibin üyesi

TARİH: 04.08.2011

SÜRE: 1 saat

Meltem Özçakı: Sulukule'de bir süreç yaşandı ve ciddi bir muhalefet oluştu. Sulukule'deki bu muhalefetin oluşması ve yenileme projesi ile ilgili rahatsızlık yaratan durum neydi?

Murat Cemal Yalçıntan: Aslında genel olarak kentsel dönüşüm ve kentsel yenileme konusunda ciddi sıkıntı şu: mahallelerde yaşayan insanlarla hiçbir iletişim kurulmadan proje geliştiriliyor. İnsanlar karşılarında bir proje buluyorlar. Şimdi Sulukule'de de yaşanan şey bu, başka mahallelerde de yaşanan şey bu. Bu projeler kapalı kapılar ardında, belediyelerle çeşitli iş çevreleri arasında veya TOKİ arasında yapılan görüşmelerle ortaya çıkartılıyor. Özellikleri nedir? Tabi ki rant amaçlı yapılan projelerdir. Kentin merkezi alanları bugün verimli şekilde kullanılmıyor. Bunu daha verimli kullanmanın yolları aranıyor, İstanbul küresel kent olma yolunda ilerlerken. Bir anlamda da sermayenin de kendisini yeniden üretmesine imkan veren bir süreç yaşanıyor.

Sulukule' nin biraz daha farklı bir durumu var tabi. Sulukule suçla çok özdeşleşmiş bir yer. Ve mesela Sulukule için olmasa da Tarlabaşı için biz biliyoruz ki Genel Kurmay'ın aldığı bir karar var, Tarlabaşı'nın temizlenmesi üzerine.

MÖ: Genel Kurmay'ın mı?

MCY: Genel Kurmay'dan alınmış bir karardır. Sulukule için de 1990'lardan itibaren İstanbul Emniyeti'nin, valiliklerin orayı temizlemek adına çeşitli şekillerde girişimlerde bulunduğunu biliyoruz. Dolayısıyla bir yandan kentin merkezini yenilemek ve ranta açmak gibi bir düşünce varken bir yandan da suçtan arındırmak düşüncesi var. Biliyorsun Fatih'te gayet muhafazakar bir çevre de yaşıyor. Yani suçtan arındırmak gibi bir niyet de var. Bana göre süreç, bu iki motivasyon üzerinden yürüdü.

Kenti yenileme motivasyonu enteresan bir motivasyon. Yani bir belediye başkanı bakıyor, kendi belediye sınırları içerisinde gayet köhnemiş bir yerleşim alanı var. Bunu modern görünümlü bir yer haline getirmek istiyor. Fakat bunu yaparken şunu genel olarak unutuyorlar; orada yaşayan bir insan grubu var. Ve o insan grubuna yönelik bir proje geliştirmek yerine orayı modern şehirciliğin neyse öğeleri, o öğeler çerçevesinde geliştirmeyi tercih ediyorlar. Şimdi bu enteresan bir motivasyon, çağdaşlaştırmak, modernleştirmek kenti, yenilemek, iyileştirmek yaşam alanlarını, şunu, bunu, v.s. Bu var. Bu kötü niyetli bir motivasyon da değil aslına bakarsanız. Sadece şehirciliğin çok iyi yorumlanamamasına, anlaşılamamasına bağlıyorum ben. Yani bir imar faaliyetinin ötesine geçirilememesine bağlıyorum bunu. İkinci olarak ranta yönelik ciddi bir motivasyon var. Çeşitli köşelerden sıkıştırılan proje üreticileri var. TOKİ'sinden belediyelerine kadar yayabiliriz. Yatırımcılar daha çok para kazanabilecekleri alanları belirleyip o alanlarda proje geliştirilmesini istiyorlar ve sıkıştırıyorlar belediyeleri, TOKİ'yi. Üçüncü anlamda da suç olayının temizlenmesi hikayesi var. Bizim karşı çıkışlarımız bu üçü üzerinden oluştu. Hem şehirciliğin iyi yorumlanmaması, hem suç denen şeyin nasıl yorumlanacağı konusundaki belirsizlikler var. Yani Sulukule'de suç açıktır. Suç denen şey de bu arada bizim değer yargılarımız çerçevesinde tanımlanmış bir şeydir. Sulukule insanının değer yargıları bambaşkadır. Mesela onlar için suç adam satmaktır, komşusuna kötü davranmaktır v.s. Suçun tanımı onlar için farklıdır, bizim için farklıdır. Artı, ben iddia ederim ki Bağdat Caddesi üzerinde fahişelik Sulukule'den daha yaygındır. Bağdat Caddesi üzerinde uyuşturucu kullanımı Sulukule'den daha yaygındır. Ama Sulukule'de çok açık olduğu için, suç da çok açıktır, çok ortadadır. Dolayısıyla bir hedef haline gelmiştir. Diğer yandan Sulukule halkı korumasızdır. Genelde Roman insanlarında görülen bir durumdur bu. Romanlar Türkler'den daha çok Türk olur hale gelirler. Yetkililerle otoritelerle görüşürken onlara karşı çok ciddi boyun eğerler, hiçbir itirazda bulunmazlar. Siyasi bir güç oluşturmak adına örgütlenme güçleri yoktur. Bu örgütlenmeden kastım, 'haydi şu partiye oy veriyoruz' demek bile aralarında çok mümkün değildir. Böyle bir ahali içerisinde düşün, karşıdan bir proje üretildiğinde bu proje ne kadar onların aleyhine işliyor olsa da… Bir de çok yoksullar tabi. 1994'te eğlence evleri kapatıldığı zaman bu insanlar aslında işsizliğe de mahkum edilmiş durumdadır. 37 eğlence evi vardı 1994'te. O 37 eğlence evinde yaklaşık bin kişi çalışıyordu. Müzisyeni, temizlikçisi, garsonu, yemekçisi, dans edeni falan bin kişi çalışıyor.

MÖ: 37 evde, bin kişinin çalışması gerçekten çok fazla

MCY: Evet ve orada belli adetler sürdürülüyor. Nedir mesela? Müzisyenlik, birbirine geçen bir şekilde ilerletiliyor. Ne oluyor? Saat 12'de çırak geliyor, dünden kalan aletlerin bakımını, akordunu yapıyor. Saat 2.30 gibi usta geliyor, biraz çalışıyorlar. Ondan sonra 6-7 gibi çıraklar evlerine çekiliyorlar. Ustalar müşterilere müzik icra ediyorlar. Böyle de bir yapı var. Ama o zamanın Hortum Süleyman'ı geliyor, bu yapıyı dağıtıyor. Bu insanlar işsiz kalınca da tabi yoksulluk çok ciddi bir sıkıntı haline geliyor.

Türkan isimli biriyle tanışmıştık, eşi hapishanede, üç tane çocuğu var onlara bakmaya çalışıyor. Şunu demişti: 'ben bakkala gidip 50 kuruşluk peynir alıyorum, taşındığım yerde bana Migros verecek mi 50 kuruşluk peynir?' veya 'param olmuyor ben komşuma gidip yiyorum' demişti. Yani 'biz beraber yemek yapıyoruz ya da çok daha ucuza getiriyoruz' demişti. Bu tarz da bir yaşam biçimi oluşmuş durumda. Siz gidiyorsunuz, bunun içine dalıyorsunuz, hiçbir örgütlenme gücü olmayan, yoksul, parçalanması çok kolay olan insanların arasına. Yoksulluğun parçalanması çok kolaydır yani oradan iki üç kişiyi ikna ettiğiniz zaman geri kalanı dökülür.

Bir alanda proje geliştiriyorsunuz ve insanları kandırarak, kandıramadıklarınızı tehdit ederek. Tehdit nasıl yapılıyor? Kamulaştırma zoruyla yapılıyor. Yeni yasada, 5366'da kamulaştırma ile ilgili şöyle deniyor: ikna yoluyla olmazsa kamulaştırırım, acil kamulaştırma. Yani insanlara şöyle deniyor: 'ikna olmazsanız bakın kamulaştırırız ucuza gider evleriniz'. Bir şekilde kandırmanın da işin içine girdiği, motivasyonları saydık hani, şimdi de insanların ikna edilişini anlatıyorum sana. Bir şekilde parayla kandırılanlar oldu. Birçok aracı girdi bölgeye, o aracılar işte 30 lira ediyorsa evi '50 liraya alıyorum senden' dedi, aldı. Bir yandan da acil kamulaştırma sopası orada duruyordu. İnsanlarda mecburen öbür tarafa yönlenmek zorunda kaldılar. Tüm bunlar olurken, örgütlenme güçleri de olmadığı için karşı bir fikir, karşı bir güç oluşturulamadı. O dönemde sahaya giren bazı insanlar aslında meraktan giden insanlar, 7-8 kişi şans eseri orada buluşuyorlar, tanışıyorlar, birbirlerinin telefon numaralarını alıyorlar ve Sulukule platformu oluşuyor, onun üzerine. Sulukule platformu hiçbir zaman Sulukule ahalisinin sürüklediği bir platform olmadı. Her zaman için aydınların, akademisyenlerin sürüklediği bir platform oldu.

MÖ: Sulukule'de yaşayan halktan bu süreçten memnun olanlar da var değil mi?

MCY: Aslına bakarsan, Sulukule içinde iki grup var. Öbür grup küçük bir grup ama bayağı muhafazakar bir grup. Aslında şöyle bir argüman da çıkıyor…

MÖ: Muhafazakar derken dini anlamda muhafazakar mı?

MCY: Dini anlamda muhafazakar.

MÖ: Onlar bu yapılan projeleri benimsiyorlar mı?

MCY: Destekliyorlar. Biz konuştuğumuz zaman onlarla, 'sizin çocuklarımız sokakta oynarken yanı başında esrar içilmesini ister misiniz?' diyor mesela. Veya 'sokağınızda bir kadının fahişelik yaptığını, gün boyu gelip giden insanların olduğunu görmek ister misiniz?' diyor. Yani aslına bakarsanız, kendince çok haklı gerekçeler ortaya sürüyor. Ama o küçük grup zaten sürekli bir şekilde bu süreci destekledi. Ve hatta belediyenin desteğiyle yeni bir dernek de kurdular orada, karşı, alternatif bir dernek kurdular.

MÖ: İsmini hatırlıyor musunuz?

MCY: İsmini hatırlamıyorum ama alternatif bir dernek kuruldu yani. Bir de tabi şöyle bir şey de var; - bunu söylemek lazım, Türkiye'de ilk ve tek belki de - proje kiracılara da ev imkanı sağlıyordu. Dolayısıyla kiracılardan bu işe çok sevinenler oldu tabi. Kiracıların kura çekimlerinde göbek atan insanlar falan gördük gazete manşetlerinde. 320 kiracı hak sahibi yapıldı başlangıçta. Sonra biz bazı çalışmalar yaptık mahallede o hak sahibi sayısını 500'e kadar çıkarttık. Ama o 500 hak sahibinden şuanda 2 aile yaşıyor Taşoluk' ta. Yani 500 aile Taşoluk'ta ev sahibi olma hakkı kazandı. Giden 200'e yakın aile oldu orada yaşamayı deneyen. Şuanda 2 aile yaşıyor.

MÖ: Ben Mart ayı gibi gitmiştim Taşoluk' a, 30 kişinin yaşadığını söylediler bana. Ama şey de olabilir, konuştuğum kişilerden biri bana dedi ki; 'benim eşim Sulukuleli'ydi, biz Sulukule'de oturmuyorduk.' Onlar sayılmadığından mı böyle, yoksa o tarihten beri acaba sayı azaldı mı?

MCY: Bilmiyorum. Yani şuanda bana gelen en son bilgi 2 aile kaldığı. Belki o…

MÖ: Onların hepsi Sulukule'de oturmuyordu.

MCY: Sulukule'de oturmayan Taşoluk'a nasıl gitmiş onu da bilmiyorum.

MÖ: 'Eşim eskiden buralıydı' demişti.

MCY: Sulukule'de kiracı olanların Taşoluk'a gitme hakkı var. Anlaşma öyle bir anlaşma. Ev sahibi olanlar zaten Sulukule'nin içinde yeni yapılan binalardan alma hakkına sahip.

MÖ: Belki dairelerini kiraya vermiş olan kişiler olabilir.

MCY: Bilmiyorum, belki. 30 bile olsa, 30 kişi mi dedin, aile mi?

MÖ: 30 aile dediler ama TOKİ'nin yetkilisi söylemedi, eski bir Sulukuleli söyledi bunu.

MCY: 30 hane bile olsa büyük başarısızlıktır. Ama bu 2 aile olayını da çok güvenilir yerlerden duydum ben. Ama abartmış da olabilirler, 2 ile 30 arası çok fark var. Nihayetinde bir proje geliştiriyorsunuz, bu proje kentin merkezinde yoksul bir bölgede, çok farklı bir kültüre sahip insanların olduğu bir proje. Ve bu projede o insanların yaşam biçimlerini v.s. hiçbir şeyi gözetmeden bambaşka bir hayat

kuruyorsunuz oraya. O hayat modern bir hayat, o hayat daha pahalı bir hayat. Ve doğal olarak bu insanların orada yaşama şansı yok zaten. O geliştirilen projede orijinal Sulukule'den muhtemelen iki üç aile olacaktır. 600 küsür aile için yapıldı o. İki üç aile olacaktır ve onlar da muhtemelen Sulukule'nin en zengin Romanlarıdır veya orada oturmayan zengin Romanlarıdır. Onun dışında da aile kalmayacaktır. İkincisi bu insanları gönderdiğiniz yer Taşoluk, -yani kiracılar için söylüyorum bunu- Taşoluk'ta da modern bir hayat kurmaya çalışıyorsunuz. Fakat bu modern hayatın iş alanlarıyla hiçbir ilişkisini kurmamışsınız. Üstüne üstlük bu insanların iş alanları öyle fabrikalar falan değil, bu insanlar kentin merkezinde eğlence sektöründe çalışan insanlar. Şimdi bu da ciddi bir sıkıntıdır. Otomatikman bu da düşmeye, başarısız olmaya aday bir proje. Nihayetinde ortaya AK Parti'nin ilçe başkanının bilmem nesi, Hakan Şükür, şu, bu Sulukule' den evler aldığı çıkıyor. Hürriyet manşetidir bu.

MÖ: Hakan Şükür'ün de mi var?

MCY: Evet, Hürriyet'te manşet oldu. Yani bir yandan da böyle şeyler çıkıyor ortaya.

Biz bu dönemde, bu süreç içerisinde yetkililerle de çok ilişkide olduk tabi. Üniversiteyi falan da kullanarak bizi daha ciddiye almalarını sağlıyoruz. Fatih Belediye Başkanı 4 - 5 kez geldi buraya. Bir iki kere seminer vermeye geldi, onun dışında benimle yemek yemeğe geldi. Her seferinde anlatmaya çalıştım bunları ve her seferinde de hak vererek ayrıldı. Her seferinde "hocam bir çalışma grubu kuralım da hatalarımızı düzeltelim" diyerek ayrıldı. Ve her iyi niyetli açıklamaları sonrasında geri adım attı. O çalışma grubu kuruldu mesela. İki toplantı yapıldı. İki toplantının sonunda proje müellifleri sorun çıkarttılar. Bir daha çalışılmadı. Çalışma grubu kuruldu, güzel öneriler geliştirildi. İşte onun başkan yardımcısı vardı bir tane, Eyşar isimli. O adam engel oldu bazı şeylere veya bizim hiç bilemediğimiz sebeplerle bazen tıkanmalar yaşandı. Her seferinde şu çok net gözüktü; belli çıkar grupları var bu işlerin içerisinde, o çıkar grupları proje müelliflerinden başlıyor aslına bakarsanız. Belediyenin, TOKİ'nin içerisindeki bazı kilit kişiler, projeyi geliştiren ve süreci takip eden, yatırımcı taraf varsa onların baskıları v.s. Neticede proje sıkışmışlığa uğruyor. Yani projenin en başındaki insan çok iyi niyetli olsa bile mesela TOKİ Başkanı - Erbatur anlatmıştır - bizi davet etti, proje ürettirdi sonra geri adım atmak zorunda kaldı. TOKİ Başkanı da Fatih Belediye Başkanı da aslında bize haklısınız dediler ve söylediğiniz şekilde yapmayı daha makul buluyoruz dediler. Ama ikisi de söylediğim aktörler arasında sıkışmışlıklarından geri adım atamadılar.

MÖ: Nedeni o mu? Yani verilmiş sözlerden dolayı mı?

MCY: Tabi. Veya yukardan baskı geliyor 'ne yapıyorsun sen, biz burada bu kadar ilerlemişken' diye. Şimdi burada bir de AK Parti meselesi var tabi. Yani siyasi bir parti bu işin başından itibaren bu işin sorumlusu ve 3 - 4 sene kadar yol alınmış. Biz hata yaptık diye geri dönmek hiçbir zaman siyasi bir partinin, iktidarın yapacağı iş değildir.

MÖ: Bir de emsal teşkil ediyor değil mi Sulukule ilk örnek olduğundan? Eğer böyle bir yol açılsaydı 'bizim yaptığımız şeylere itiraz ediyorlar ve biz geri adım atıyoruz' şeklinde, bundan sonra yapacakları yenileme alanlarındaki projeler için de problem yaratabilirdi.

MCY: Bunu düşündüklerini çok sanmıyorum. Ama bozulacağı görüldü. Hani ortadaki o motivasyonların tamamı yok oluyor. Nedir? Modern bir kent oluşmayacaktı bizim içinde olduğumuz bir alanda. Ne bileyim, rant oluşmayacaktı. Suç dediğimiz şey öyle pat diye ortadan kalkmayacaktı, başka yöntemlerle yani insanların farklı eğlence biçimleri geliştirmesi üzerine bazı çalışmalar yapılacaktı. Üç büyük motivasyonun üçünü de ortadan kaldırıyorsunuz. Bu tip şeyler karar alıcıların çok da hoşuna gitmeyen şeylerdir. Yani ben başka türlü açıklayamam bunu. TOKİ Başkanı da Fatih Belediye Başkanı da hatalıyız derken geri adım atamıyorlarsa çeşitli sıkışmışlıkları vardır. Bu tip projelerin çözümlenmesinde önemli olan bu tür sıkışmışlıklardır diye bakıyorum ben. Yoksa proje yanlışmış, proje yanlış uygulanmış, bilmem ne olmuş, bunlar zaten konuştuğumuz ve bildiğimiz şeyler. Ama arkada görmediğimiz bir alan var. Ve o görmediğimiz alandaki diyaloglar, ilişkiler v.s. çok belirleyici.

Bu bir süreçtir ve bu süreçte aslında o kadar çok ses çıkarttık ki artık adım atmakta zorlanıyorlar. Yine Sulukule gibi elimize yüzümüze bulaştırmayalım diye düşünüyorlar. Aslında her muhalif hareket kendi başarılarını getirir bir sonraki süreç için. Yani genelde şöyle bir hava var, 'muhalif hareketler başarısız oluyor' diye, hiç öyle bakmıyorum ben. Mesela şunu yapmak zorunda kaldılar. Tarlabaşı'nda tek tek anket yaptılar, oradaki yaşam biçimini ortaya çıkarttılar v.s. Sonuç itibariyle projeyi etkiledi mi? Etkilemedi.

MÖ: Sulukule'de de yapılmıştı öyle bir anket.

MCY: Sulukule'de yapılan çok daha basit bir şeydi. Burada bayağı çalıştılar. Faruk Göksu ve ekibi bayağı çalıştı alanda.

Kartal Dönüşüm Projesi'nde çok ciddi farklılıklar, farklı hamleler içerisindeler. Kadir Topbaş açıklama yaptı mesela dedi ki: "biz bundan sonra dönüşüm ve yenileme yapacağımız yerlerde önce bir mahalle derneği kuracağız". Bunların hepsini ben muhalefetin başarıları olarak görüyorum. Ama muhalefetin işi hiçbir zaman bitmiyor. Ben demokrasiyi bitmeyen bir mücadele alanı olarak tanımlarım. Yani bir derneğin kurulması, belli analitik çalışmaların yapılması v.s. bunlar birer adım, daha önce yapılmayan işler. Ama bunların daha etkin halde kullanılması için boğuşacağız şimdide. O boğuşma devam

edecek. İstanbul'daki dönüşüm durur mu? Durmaz. İstanbul bu kadar kıymetli bir şehirken, herkesin gözü bu kadar İstanbul üzerindeyken dönüşümün durma ihtimali yok. Dönüşüm durmasın da zaten. Mümkün olduğunca bu dönüşümün İstanbul'da yaşayan insanlar için olmasına çaba sarf etmemiz gerekiyor. Şu ana kadarki yanlışlık da İstanbul'da yaşayan insanlardan ziyade veya İstanbul'da demeyelim de o semtlerde yaşayan insanlardan ziyade başkaları için dönüşüm, başka motivasyonlarla dönüşüm. Siz gidip Sulukulelilere sorsanız "buradan bir yenileme, dönüşüm olsun mu?" deseniz "olsun" derler. Kimse hayatından memnun değildir aslında yaşama alanı olarak. İnsanların suç v.s.'yi çok ortalıkta yaşıyor olması ilişkili, olsun derler. Ama nasıl sorusunun cevabı çok farklıdır. Dolayısıyla dönüşüm konusunda kimsenin bir sıkıntısı yok. Gecekondu mahallelerinde de dönüşüm isteniyor. Ama gecekondu mahalleleri neden direniyor? Çünkü biliyorlar ki şu halde bir dönüşüm yaşasalar, mahallelerinden çıkıp gitmeleri gerekecek. Çıkıp gitmek istemiyor insanlar haklı olarak. 7 senedir yaşadığı mahallesinden niye çıkıp gitsin insanlar? Yani motivasyonlar tersine dönüyor. Dolayısıyla iktidarın şuan ki motivasyonları genel olarak modern, çağdaş bir şehir kurmak, bunu küreselleşme süreçleriyle bağlamak ve rant alanları açmak, yaratmak, yatırım alanları açmak ise bu semtlerde yaşayan insanların motivasyonları başka. Bu iki farklı şey çatışıyor, kavga ediyor bir şekilde. Biz de aydın, entellektüel kesim, akademisyenler falan burada kendi pozisyonlarımızı alıyoruz. Bir kısım insan sil baştan İstanbul diye bakarken, bir kısım insan da buna karşı çıkıyor, öyle bir süreç. Bir de tabi şunu hiç unutmamak lazım. Yani ben bunu her yerde vurgulamaya çalışıyorum. İstanbul ve Türkiye'nin ekonomik büyümesi biraz inşaat sektörüne dayandırılmış durumda. Sonuçlarım yok belki elimde ama bir süredir araştırıyorum, normal ülkelere göre - yani bizim seviyemizdeki ülkelere göre - %3 - 3,5 gibi fazla bir inşaat faaliyetimiz var bizim. İnşaat faaliyeti dediğimiz şeyde yarattığınız büyüme istihdamda ciddi bir büyümeye karşılık geliyor. Çünkü inşaat sektöründe çalışan insan sayısının oranları diyeyim, bir birim inşaat sektörü büyümesine karşılık çalışan insan sayısı zannediyorum en büyük veya hizmet sektörüyle birebir. İnşaat sektöründeki büyümeyle istihdam sorununuzu da hallediyorsunuz bir yandan. İşsizlik en büyük sorunlarımızdan biri ya senelerdir. Dolayısıyla ben daha uzun bir süre bu iktidarın inşaat faaliyetlerini sürdüreceğini düşünüyorum. Tabi ki büyüme rakamlarının tek ölçütü bu değil. Ama içinde ciddi bir şeye karşılık geliyor. İşsizlikteki sorunu kısa dönemde çözen bir iş, artı büyümenizi şişiren bir iş. Şunu düşün, AKP 2002'de geldiğinden beri önce duble yollar yaptı, ondan sonra TOKİ, çok ciddi bir faaliyet var. Özel sektörü düşün, çok ciddi anlamda gayrimenkul sektöründe büyüyen firmalar var. Bunların hepsi ekonominin içerisinde inşaat sektörüne ciddi önem verildiğini gösteriyor. Bununda kısa zaman içerisinde duracağını zannetmiyorum. Bu da özellikle İstanbul için ciddi bir krize götürebilir bizi. Yani İstanbul'da sürekli bir şekilde ev yapıyorsunuz, sürekli bir şekilde ofis yapıyorsunuz, bunları satmanız lazım. Bir yerden sonra bunun müşterisi kesilecektir. Londra'da mesela 80'lerin başında bir ofis patlaması yaşanmış ve çok ciddi anlamda sıkıntılı haller oluşmuş, ekonomi çökmüş. 2000'lere doğru dolmuş o ofislerin bir kısmı. 20 seneye yakın atıl kalan ofislerden bahsediyoruz. Dolayısıyla bu inşaata dayalı büyüme ekonomisi çok yürüyecek bir iş değil.

MÖ: Sulukule, Tarihi Yarımada'daki 13 yenileme alanından biri. Bu projelerle inşaat sektörü de Tarihi Yarımada'ya çekilmiş oluyor değil mi?

MCY: O tabi turizmle daha çok ilişkilendirilebilecek bir şey. Bütünü düşündüğünüzde Tarihi Yarımada'daki inşaat sektörü küçük kalıyor. Taşoluk'ta 100 bin kişilik toplu konut alanları var. Ya da Kayabaşı'nı düşündüğünüzde Tarihi Yarımada'daki faaliyetler küçük kalır. Onlar daha çok turizmi hareketlendirecek yatırımlardır. Aslında yenileme alanlarının çoğunu incelediğiniz zaman onlar bir tarihi (monumental building) anıtın etrafında olan şeylerdir. Genellikle küçük küçük alanlardır.

Ben mesela Sulukule'deki projeyi de inşaat sektörünü harekete geçirecek bir proje olarak bugün için saymam. Belki o çok erken başladığı için ve ilklerden biri olduğu için sayabiliriz. Ama bugün inşaat sektörünün dinamikleri içerisinde çok küçük iştir, TOKİ'nin yaptığı işler içerisinde de. Erdoğan Bayraktar da "bizim yaptığımız işlerin içerisinde bu o kadar küçük ki ne istiyorsanız yapıyım" demişti. "Ne kadar sübvansiyon istiyorsanız halledelim" demişti yani.

MÖ: Siz turizmden de bahsettiniz. Mustafa Demir'in de açıklamaları vardı "biz burada Osmanlı Mahallesi'ni gerçekleştirmek istiyoruz o yüzden de binaları ahşap kaplama yapıyoruz, gelen insanlar o eksi dokuyu görsünler" diye.

MCY: Ondan vazgeçtiler ama. Yani Osmanlı Mahallesi hikayesi sonra tekrar edilmedi. Ondan çok eleştiri aldılar ve vazgeçtiler, Sulukule için söylüyorsan.

MÖ: Sulukule için, evet.

MCY: Yani o proje Osmanlı Mahallesi Projesi değil artık, değişti bayağı.

MÖ: Ben avan projeyi basına yansıdığı kadarıyla biliyorum ama uygulama projesini bilmiyorum.

MCY: Uygulama projesi daha farklı. O eleştiriden sonra çok geri adım attılar. Ama bir Osmanlı Mahallesi projeleri her daim duruyor. Uygulama projesi Fatih Belediyesi'nin sitesinde olabilir.

MÖ: Sonuçta betonarme yapılar ve üzeri ahşap kaplanmış yapılar.

MCY: En azından söylem olarak o Osmanlı Mahallesi söyleminden kaçtılar, bir daha tekrarlamadılar.

MÖ: Ben bir taraftan da “Osmanlı Mahallesi” ile anladıkları bu mu acaba diye de düşünüyorum.

MCY: Tabi bir yandan, o taraftan da eleştirebilirsin, birçok şeyi eleştirebilirsin. Ama ana meseleyi bırakmayalım, bunlar çok yan konular diye bakıyorum ben. Onların Osmanlı Mahallesi anlayışı ne olursa olsun ana güdüleri o değil ki.

MÖ: Evet, siz saymıştınız motivasyonları

MCY: O motivasyonların peşine gitmek lazım. Yoksa Osmanlı Mahallesi lafını kamuoyunu ikna etmek için, yatırımcıyı harekete geçirmek için v.s. kullanıyorlar. Kamuoyu dediğimiz şey de sadece bizden oluşmuyor tabi. Yani Fatih’te bir Osmanlı Mahallesi canlandırıyoruz dediğiniz zaman Fatih’in oy veren ahalisi belli, hoşlarına giden bir şey bu, böyle düşünün. Yani siyaset manevraları, şehirciliğin mimarların içine girmiş manevraları diye bakıyorum ben.

MÖ: Genel anlamda baktığımızda sizce Tarihi Yarımada ki mahallelere hiç dokunulmamalı mı?

MCY: Dokunulmamalı olur mu? Mümkün mü öyle bir şey? Bir kısmı hakikaten bugün çok kötü kullanılıyor. Fakat tek dediğimiz şey şu: burada yaşayan bir insan grubu var, burada çalışan bir insan grubu var. Bu insanları mağdur etmeden dokunacaksınız. Dönüşüm dediğiniz şey binaları yenilemekle biten bir şey değil. Dönüşüm dediğimiz şeyle orada yaşayan insanların hayatlarını da dönüştürüyorsunuz, bunun sonuçlarını görmek zorundasınız ve bunun sonuçlarına da katlanmak zorundasınız. Şimdi kim ister Sultanahmet’in ortasında bir sürü atölye olsun. Kim ister öyle bir şey, tabi ki atölyeler bir yere alınsın. Ama bir yere alırken atölyeleri bu insanlarla görüşerek, konuşarak, onların olası mağduriyetlerini engelleyerek hareket etmeniz lazım. Belki zamana yayarak hareket etmeniz lazım veya oradaki atölyeleri öyle bir hale getirebilirsiniz ki atölye turizmi de yapabilirsiniz. Çeşitli şeyler düşünebilirsiniz. Tabi hepsini bırakamazsınız belki ama bir kısmını bırakırsınız orjinal üretim yapan atölyeleri v.s. Açarsınız onları modern bir görüntü sunarsınız. O tarihi yapının içerisinde bir yandan da o atölyelerin işleyişi görülür. Turist için bu da ilgi çekicidir, yani turist için hamle yapıyorsanız. Ama ne yapıyorlar? Sanki orada yaşayan ve çalışan hiç kimse yokmuş gibi komple bir değişim, dönüşüm hamlesi. Yapıları değiştiriyorsunuz, dönüştürüyorsunuz, fiyatları uçuklaştırıyorsunuz. Orada yaşayanlar tabi başka yerlere taşınmak zorunda kalıyor. Yoksulluk başka yerlere transfer ediliyor. Üretim başka yerlere transfer ediliyor. Bir de kendi kendine transfer olmak zorunda kalıyor adamlar. Yani hani şu yok: “arkadaş seni 5 sene sonra şu bölgeye taşıyacağım, nasıl bir yapı istersin”, böyle bir işbirliği yok. Pat diye diyor ki, “senin binanı alıyorum, sana da 20 bin lira para veriyorum, al ne yaparsan yap”. Böyle iş olur mu? O zaman bu kent turistlerin mi? Turizmi geliştirelim ama bu kent turistlerin değil. Önce bizim, ondan sonra bizim yaşadığımız hayatı paylaşmak isteyen turistler varsa gelsinler, görsünler, yaşasınlar bizimle istedikleri kadar. Böyle bir sıkıntı var. Yoksa bana ver Sultanahmet’i Süleymaniye’yi, Tarihi Yarımada’yı dokunmadığım yeri kalmaz ki. Her yerine dokunurum ama çok farklı şekilde dokunurum.

EK F.5: Görüşme No.5 - Aslı Kıyak İlgin

ASLI KIYAK İLGİN – Sulukule Platformu Üyesi

TARİH: 04.08.2011

SÜRE: 1:30 saat

Meltem Özçakı: Sulukule'de bir süreç yaşandı ve ciddi bir muhalefet de oluştu. Bu muhalefetin oluşma nedeni nedir?

Aslı Kıyak İlgin: En önemli nedeni aslında Sulukule'nin, Yenileme Kanunu'nun 5366 sayılı kanunu ve yenileme alanı uygulamalarının ilk örneği olması. Doğal olarak ilk muhalefet de bu şekilde oluştu.

MÖ: Tarihi Yarımada'da mı ilk örneği yoksa bütün Türkiye'deki ilk örneği mi?

AKI: Yani İstanbul bu konuda öncü, benim bildiğim kadarıyla da ilk örnek. Sulukule'de şu an inşaat bitmek üzere yani bu sene sonuna bitirmeyi taahhüt ettiler. Onun için ilk uygulama alanlarından biri. Tabi bakacak olursanız diğer yenileme alanlarına da Tarlabaşı olsun, Fener-Balat olsun, yenileme alanı ilan edildikten sonra muhakkak o bölgelerde bir dernek kuruluyor. Bütün bu süreçlere karşı söz geçirebilmek, etkin olmak, bir aktör olarak görünebilmek için buna ihtiyaç duyuyorlar ve dernek kuruluyor. Sulukule'de de 2006 yılında kuruluyor. Daha önceden de çeşitli dernekler var ama onlar daha kültürel, oradaki müzik, eğlence, dans kültürünü, Roman kültürünü sürdürmek üzerine.

MÖ: Sulukule Platformu değil mi?

AKI: Sulukule Roman Kültürü Dayanışma Derneği. Tam onun açılımını bilmiyorum, bakabiliriz, buluruz sonra. Uzun bir açılımı var. Bu dernek 2006 yılında kuruluyor. Zaten onlar çağrılmaya başlanıyor Fatih Belediyesi'ne. İşte böyle bir proje var falan diye. Tabi bazı tarihçilere göre bin yıllık bir yerleşim, ilk Roman yerleşimlerinden biri ve geleneksel bir karakteri var. Belli bir geçmişi var. Eğlence kültürü deniliyor, müzik ve dansın olduğu. Yani önemli bir bölge, burada eski bir yerleşim var ve hepsi tapulu tabi. İllegal bir durum yok.

MÖ: Osmanlı Dönemi tapuları değil mi?

AKI: Tabi Osmanlı Dönemi tapularına da rastlanıyor. Çünkü intikaller yapılmamış. Yani geleneksel bir mahalle olduğu için, miras oluyor, nakiller oluyor. Ama kimse uğraşmamış bu sebeple Osmanlı tapuları kalmış ellerinde. Aileden aileye geçiyor, çocuklara geçiyor, hani çok da gerek duymuyorlar gidip tapuda düzeltmeye. Dolayısıyla ellerinde Osmanlı tapuları falan oluyor.

MÖ: Orada gecekondu tarzı yerleşimler de var mıydı? Gecekondu derken kaçak anlamında soruyorum.

AKI: Bizim bir yazı var "Urban Planning Theory" diye sanırım, yurt dışında çıktı. Onu göndereyim. Biraz bunun üzerine yani informalite üzerine bir dosya konusu. Orada bizim de Tolga İslam ile bir yazımız çıktı. Pelin Tan ile Ayşe Hanım'da vardı. Kentsel dönüşümle ilgili bir kitap yayınlanacak yakın bir tarihte, oraya biz onun çevirisini de koyduk, Türkçesi de çıkacak; şimdi Türkçe'ye çevriliyor. Ben ama pdf olarak size gönderebilirim, güzel bir yazıdır o. Orada bunu karşılaştırdık. Şimdi tabi ilginç bir durum var. Biz alanda çalışmaya başladıktan sonra fark ettik ki bölgede avlulu evler var. Avlulu evler sonradan parsel içinde oluşmuş enformel yapılar gibi değil. Avlulu evler direkt sokaktan girilen ve girildikten sonra 4-5 haneye ayrılan bir yapı. Bu demek oluyor ki, bu baştan böyle kurulmuş, böyle oluşmuş. Tabi orada çok hanelilik var. Parseller, tapular var ama sanırım avlulu evler üzerinde bunlar çok kayda geçmemiş o anlamda. Hani o gözle bakılmamış, kayda geçilmemiş ama oranın karakteristiği aslında, çok eski de bir oluşumu. 50'lerden önceki şeylerde de gözüküyor mesela, o tür şeyler de var. Kadastro falan geçmeden önce bazı evler üzerinde baktık, hepsinde bakamadık tabi ama. Sosyal yapıya, ekonomik yapıya, kültürel yapıya da uygun bir şey, küçük iki ya da bir haneli mekanlar, ortak bir avlu, ağacı var çamaşır asıyorlar falan. Hem dayanışmayı sağlıyor sosyal ve ekonomik olarak hem de ortak kullanım alanı yaratıyor. Bir dönem eğlence evleri için de bu tür şeyler kullanılmış; avlu ve birkaç oda var, her odada farklı müzik yapılıyor. Farklı turistler için, siz de gidebilirsiniz ailenizle, arkadaşlarınızla. Her oda da farklı müzik ve eğlence yapılıyormuş. Buna da uygun bir yapı sağlıyor aslında. Bu yapı ve bunun tarihçesi bu anlamda çok incelenmedi ama öyle de bir ilişki olabilir. Sonuçta bu belki illegal olarak söylenebilir ama aslında her parselin tapusu var. Bunlar da sonuçta o parselin içinde olan yapılar. Hani '"bunlar müştemilattır" demeleri için ellerinde sonradan yapıldığına dair belge olması lazım. Bir tane Pembe Ev var belki duymuşsunuzdur. O bir tanesi, çok öne çıkanı ama böyle birkaç ev üzerine çalıştık. O evin de kendi içinden çıkılan ve ayrıca girişi olan bir avlu mekanı vardı, 3 hanenin baktığı. Mesela burası için de önce bize şey dediler, "yan parsellere taşıyor, yıkacağız". İllegal diyemediler. Sonra biz tapu kadastrodan getirttik, ölçtürdük, yan parsellere taşma yok. Daha sonra gittiler kuruldan yazılı karar çıkartmaya çalıştılar. Kurula dediler ki; "bunlar müştemilattır, siz müştemilatlar yıkılsın diye bir karar alın". Öyle bir karar çıktı. – onları bulabilirsem sana gönderirim – Buna dayandırılarak yaptılar ama kurulun kararının da bir dayanağı yok. Biz çok üzerine gidemedik. Aslında gidilse eski tapu kayıtlarında ya da hava fotoğraflarında bunların ne kadar eskiye dayandığı görülebilirdir. Yani bunlar sonradan yapılma geçici müştemilat diye adlandırılacak şeyler değil. Nasıl baktığınıza bağlı, onlar mekansal olarak bir şeyi ifade ediyor. Bir kullanımı, bir kültürü, bir geleneği ifade ediyor. Siz onlara müştemilat

dediğinizde o başka bir şeye dönüşüyor. Yani bunu ne hakla, neye dayandırarak söylüyorsunuz. Kurulun o kararının dayanağı yok. Kurul kararları dayanaklı alınması lazım. Bu konuda, Yıldız Salman var İTÜ Restorasyon Bölümü'nde, onunla görüşebilirsiniz. Kendilerinin şuanda, son dönem öğrencileri, lisans öğrencilerinden bazıları, o bölgede bizim kurtardığımız 3 evin rölöve ve restorasyon projelerini yapıyorlar. Ellerinde var mıdır bilmiyorum ama belki çocuklar araştırmışlardır, sorulabilir. Benim öğrendiğim bu eski tapu kayıtları falan incelenebilirse aslında ama onun için de ev sahibinin izni olması gerekiyor sanırım. Üniversiteden de belki gidilebilir, siz gidebilir misiniz bilmiyorum. Yani orada görülebilir. Bunu kanıtlayacak noktaya gelmiştik ama artık o kadar uğraşamadık. Sonuçta illegal mi, neye göre illegal? Geçmişte de tanımı yok, dosyalar 2006 yılında açılmış kurulda. Çünkü tescilli evdi mesela bu, tescilli evin bahçesiydi.

MÖ: Pembe ev yıkıldı mı?

AKI: Hayır duruyor. Pembe evin avlusu yıkıldı ama tescilli ev, tescilli ev parseliyle bir bütün. Parsele müdahale de aslında proje v.s. olmadan yapılmaması gereken bir şey. Yani rölöve ve restorasyon projesi yok, siz o parsele müdahale ediyorsunuz, giriyorsunuz avludaki şeyleri yıkıyorsunuz ama proje yok. Neye dayandırarak yapıyorsunuz? Tescilli evlere herhangi bir şeye dayandırmadan, proje olmadan bir müdahale yapılabilir mi? Mesela bu tür müdahaleler yapıldı. O müştemilatsa onu kendisi yıkabilirdi, onlar dozerlerle girdiler. Yani basit kazmayla v.s. ile yapılabilecek şey ki biz bayağı bilirkişiler çağırdık mahkemeden. Yıkımlar yapılmadan yetiştiremedik, önce aldık ama beklemediler, yıktılar. Yıkımların öyle olmaması gerektiği söylendi. Yani bir sürü bir şey var bunun arkasında yatan.

MÖ: "Müştemilat" tanımı nerede yer alıyor? Ben Başbakan'ın "ucube" tanımını biliyorum.

AKI: Belediyeye ait bir yazıda bu şekilde yer alıyor. Müştemilat mı bir bakarım. Müştemilat bile değil, başka bir şey, bakarım. Şimdi biz müştemilat deyince bir şeyler anlıyoruz, bildiğimiz bir kavram, ama orada yer alan kavram başka. Hatta platformlar var, e-mail grupları, Mimar Sinan'dan bir hoca orada bunun açıklamasını çok güzel yazmış, bu anlama gelir diye. Ben onu bulayım sana göndereyim.

Belediye böyle bir tanım yapıyor, kurula bu şekilde belirtiyor, bunlar bu şekilde kayda girsin, yıkılsın diye. Kurulda tam yıkılmalıdır da demiyor. Gerekirse yıkılabilir diyor. Çok net de bir laf yok orada. Biz davalar falan açtığımız için bu lafların çok üstüne de gittik. Bunları tek tek inceledik. - Mahkeme başvurularımız falan bulunursa onlar da size yararlı olabilir. - Bir sürü avukatla görüştük, plancı, mimar, korumacı…

MÖ: Mimarlar Odası da bir dava açmış, ayrı bir dava süreci mi var, yoksa ortak mı?

AKI: Davalar dolu. Mimarlar Odası'nın açtığı dava var, Plancılar Odası'nın açtığı dava var artı Bölge Derneği'nin ve bölgedeki bazı mülk sahiplerinin açtığı davalar var. Bunlar plana karşı açılmış davalar. Onaylı, avan projeye karşı, proje ve plan kararına karşı açılmış davalar. Bunlar hala sürüyor. Bilirkişi raporunda kamu yararı yoktur gibi önemli bir laf var, ona da bir bakmak lazım. İnşaat bitecek, hala davalar sürüyor benim bildiğim kadarıyla. Bunun dışında bahsettiğimiz davayı bir bina üzerinde açtık. Bütün proje genelinde değil. Pembe Ev ölçeğinde, Belediye yıkmaya geleceği sırada biz hızlıca dava açtık, yürütmeyi durdurma aldık ve ondan sonra da tapu kadastroda ortaya çıktı ki, yan tarafa bir işgal yoktur. O dava düşmüş oldu. Ve belediye haksız oldu. İkincisi, tekrar bu ev üzerine gitmeye başladılar. Kuruldan karar çıkardılar falan. Yıkmaya gelecekleri gün, yıkımı durdurmak için tekrar aldık. Yıkım olduğu için tabi yıkımı durduramamış olduk ama kararın sonucunu tam öğrenemedik. O hala sürüyordu. O da öğrenilebilir gerekirse. Bu evin avlulu yapısıyla ilgili bir şeydi bu dava. Orada yazdığımız, savunduğumuz şeyler birçok kişiyle konuşarak oluştu. Niye önemli bu, bütün alan 90 bin m2, Pembe Ev falan diye düşünebilirsin. Bu aslında bizim bütün o projedeki - Yenileme Avan Projesi diyelim, Yenileme Projesi diyelim - bulduğumuz açıklardan biriydi. İyi bir şekilde de onu değerlendirdik. Ve şunu gösterdik, bu evler aslında büyük projeler olmadan küçük imkanlarla desteklenerek onarılabilir ve ayakta kalabilir. Yani öyle bütün alanı yıkarak büyük projelere gerek yok. İşte örnekte görüldü. Çok ufak kaynaklarla birtakım destekler oldu. Mesela, KUDEB'in çok büyük desteği olmuştu o dönem, şimdi KUDEB'in başkanı da değişti. Malzeme desteği verdi, ustaları yönlendirdi, ustalara teknik anlamda biz yardımcı olduk, bunları buluşturduk. Yani böyle bir imece usulüyle oradaki bu tescilli 3 ev aileleri ile birlikte korunabildi. Şimdi burada şöyle ilginç bir şey var; - ben konudan konuya atlıyorum ama - turnusol kağıdı her şeyi gösterir ya hani asit midir baz mıdır gösteren bir şeydir, ortaya çıkarır. Ben de bu tescilli evleri turnusol kağıdına benzetiyorum. Bütün Tarihi Yarımada'da yenileme projeleri şu savla çıkıyor, "buralar çöküntü alanına döndü, bu evleri tek başına onaramadılar, buralara büyük projeler getirelim, biz bunları yapalım, buraları ihya edelim, toparlayalım, düzenleyelim". Tarihi mekanlar için bu kararla yola çıkıyorsanız tescilli evler öncelikli olmalı. Tescilli evlerin onarılamadığına dair bir amaçla yola çıkıyorsunuz. Tescilli evler oranın tarihini belgeleyen şeyler. Bakıyoruz projede tescilli evler var, normal tapulu evler de var. Normal tapulu evlere şu öneriliyor, "sen 15 yıl borçlanarak bu projede yer alabilirsin, bir konut, daire sahibi olabilirsin", Ama "15 yıl bize borçlanman gerekiyor" deniliyor. Şimdi adam orada oturuyordu, hiçbir sorunu yoktu. Geliri uygun mu bakalım buna? Sen tapulu evi olan bir adamı birdenbire borçlandırıyorsun 15 yıl. Bakalım o bunu istiyor mu, ona uygun mu, araştırıldı mı bu? Sosyal anketleri falan da yapmış Belediye kendi. Yani oradaki ekonomik durumun çok parlak olmadığı, insanların geçici işlerde çalıştığı falan da biliniyor. Sen pat diye böyle bir şey öneriyorsun ama bu onlara uyuyor mu? Sonra bakıyoruz, üçüncü şahıslara sen bu projeyi açık tutuyorsun. Bölge için

yapıyorsun güya. Ama dışarıdan parası olanlar adamlar için bu tabi çekirdek gibi bir şey. Yatırım olarak görüyorlar, hemen giriyorlar. Çünkü 1'e 10 artacak bir şey, böyle bir spekülasyon durumu da var. Böyle bir süreçle o alanı çalkalamaya başlıyorsun.

Bir taraftan bakıyorsun tescilli ev sahiplerine hiçbir öneri de bulunmuyorlar. Biz Belediyeye dilekçeyle yazdık, başkan yardımcısıyla yüz yüze de konuştuk.

MÖ: Kiminle?

AKI: Görüştüğümüz kişi Talip Temizer, Başkan Yardımcısı. Ben ona bir toplantıda, sizle görüşmeye geliyoruz dedim. Bu işler kolay da olmuyor, atlayarak, zıplayarak kendinize yol açıyorsunuz. Dedik ki, "böyle bir durum var, siz bu tescilli evlere bir öneri de bulunmamışsınız", tescilli ev sahibine yapacağı ne, ona da aynı durum. Evini verecek ki tescilli evler aynen korunuyor. Projede diğer evler aynı yerinde değil. Proje bambaşka bir proje öneriyor, parsel yapısını tamamen değiştiriyor. Eski parsel sahibi ya da ev sahibi kendi evini tekrar o projeye göre yapmak durumunda değil. Evin yeri falan her şeyi değişiyor. Olayı tamamen öyle bir değiştiriyorsunuz ki insanların kendi onarma hakkını kaldırıyorsunuz. Parsel falan diye bir şey kalmıyor. Parselleri birleştiriyor; sonra artık ne veriyorsa, ortaklık mı, başka bir şey mi. Parseli kaldırdığı için mülkiyeti de kaldırıyor. Biliyorsun böyle tarihi bölgelerde çok hissedarlılık, çözülmemiş birtakım problemler müdahaleyi zorlaştıran şeyler aslında. Ama bu kanun kamulaştırmayı getirerek, kamulaştırma kararının uygulanmasına imkan tanıyarak, - bunu da bir sopa gibi kullanıyorlar - projelerin yapılmasına imkan tanıyarak, bu parsel yapısının v.s. kaldırılmasına imkan tanıyarak bu olayı toptan kaldırmış, kendi adına çözmüş oluyor. Oraya büyük bir müdahale yapmanın önünü açmış oluyor. Tek tek parsellerle uğraşmak var, bir de o parseller birleşmiş siz 90 bin m2'ye inşaat yapıyorsunuz. Bunlar farklı şeyler. Bakıyoruz tescilli evleri güya koruyor. Baktığın zaman onlar da projede çürük diş gibi, 30 tane falandı. Sonra biz oraya yeni tescil önerisinde de bulunduk. Bölgede 80 tane yapıyı önerdik. Her şeyin ilk olduğu zamandı, biz başladığımızda Yenileme Kurulu yoktu. Yani düşünün proje vardı, Yenileme Kurulu yoktu. Sonra Yenileme Kurulu kuruldu. Yenileme Kurulu kurulduğu sıra, - kurullar arasındaki ilişki de çok net değildi -tescilli evlere 4 No'lu kurul bakıyordu. Biz önerilerimizi 4 No'lu kurula verdik. Tam biz bunu yaparken, o arada görev değişikliği yaptılar. Tescilli evlerin onaylanması kararını da Yenileme Kurulu'na geçirdiler. Bu yüzden 4 No'lu kurul 25 tanesine onay vermişti ama son kararı vermeden önce projeyi göreyim falan dedi. O sırada görev değişimi oldu, öbür kurul da 9 tanesini onayladı. Böyle şeyler de oldu. Ama 9 tanesi bile avan projenin tekrar gözden geçirilmesini gündeme getirdi ama bunu yapmadılar. Çünkü düşünün bir proje yapmışsınız, 9 tane evi yerine oturtmak zorundasınız ama orada yeni bir proje yapmışsınız. O, 9 tane tescilli evi oturtmak için o projenin revizyonu gerekiyor, bunu yapmadılar.

MÖ: Peki, ilk başta bu proje çizilirken, tescilli evler düşünülmemiş mi?

AKI: Onlar 30 küsür tescilli evi düşünmüşler, 32 - 33 tane. Biz 9 tane daha ekledik.

MÖ: 80 tane belirledik dediniz, eğer o da tescile alınsaydı bütün projenin değişmesi gerekecek miydi?

AKI: Tabi tabi, zaten amaç oydu. Biz durduk yere tescilli ev niye önerelim ki? Amaç, değişik yollardan konuya nasıl müdahale edebiliriz, nasıl yönünü değiştirebiliriz? Proje onaylandıktan sonra biz diyalog toplantıları yaptık - onu unutturma, döneceğiz o konuya. - Proje revizyon komitesi kurulsun dedik. Bunların üzerine gidilmedikten sonra biz böyle farklı yollar aradık, bu süreci durduralım, proje yeni baştan ele alınsın diye.

Tescilli evlerde aslında orada olduğu gibi korunuyor, korunması gerekiyor. Onaylı avan projede de gözüküyor. Çürük diş gibi onlarda orada öyle duruyor. Ama bunlara bir model önerilmiyor. Bunlara diyorlar ki, "evinizi bize verin, siz de burada bir yer istiyorsanız herhangi bir yerde kalın". Tescilli evin sahibi o eve bağlı, herkes evine bağlı o ayrı ama tescilli evi sen orada koruyorsan, parsel değişikliği yapmıyorsan o evi o aileye kullandıracak bir formül bulman lazım. O ev o ailenin zaten, orada da duruyor. Yenileme Projeleri, Yenileme Kanunu bunun için, çözüm bulmak için çıkmıyor mu? Biz bunu yazılı dilekçe ile de verdik başkan yardımcısıyla görüştükten sonra. Dedik ki, "bize bir model önerin, bu ev sahibinin evinde kalması için bir ödeme şartı önerin - hani diğerlerine 15 yıl gibi bir şey öneriliyor ya - bu evin restorasyonunu siz yapın, biz de size borçlanalım". Gelen cevap, "böyle bir şey yapamıyoruz, kendi evini onarmak istiyorsa kendisi onarsın ya da diğerleri gibi projeye dahil olsun". Başka bir yerden evini verecek yani. İşte turnusol dediğim bu. Sen tarihi bir yere sorunu çözüyoruz diye geliyorsun ama yine tescilli ev sahibini kendi olanaksızlığıyla baş başa bırakıyorsun. Yani ona bir model, uygunluk önermiyorsun. Ama baktığında bir sürü fon var. Yani Belediye'nin kullanabileceği, İl Özel İdaresi'nin Belediye üzerinden kullandırdığı bu onarım, projelendirme v.s. için kaynakları var. Hani iyi niyetliysen bunları gündeme getir. Bu proje bunun için çıkıyorsa ya da bu kanun v.s. Ama bakıyorsun o adam kendi evini onarmakla sorumlu, onaramıyorsa da Belediye'ye verecek. Ne yapacaksa yapacak, ya alacak parasını gidecek ya da proje de kalacak, borçlanacak. Ama kendi evinde oturamayacak. Böyle saçma bir şey. Biz de bunun üzerine platform olarak "tamam biz bunu onaracağız" dedik. İnsan Yerleşimleri Derneği üyesiydim, başkan oldum sonra. Onun da girişimleri ve desteği ile biz bu 3 evde başladık.

MÖ: Biz derken onun kim olduğunu da söylerseniz.

AKI: Sulukule Platformu. Sulukule Platformu ama içinde Sulukule Roman Derneği ve İnsan Yerleşimleri Derneği var, katkı veriyorlar - bu resmi olarak imzalı bir şey değil ama - birtakım farklı dernekler zaman zaman oluyor, insanlar giriyor, üniversiteler giriyor, böyle bir ortam. Bağımsız gönüllüler var yani hiçbir yere bağlı değil sadece bu konuda yardımcı olan. Yerel halk var, yerel dernek var v.s. böyle bir oluşum. Yani karma bir oluşum ama önemli bir oluşum. Yani sadece mahalle derneği ya da mahalle platformu değil. Karma bir oluşum ve bunun da çok faydasının görüldüğünü düşünüyorum ben. Yani hem yerle ilişkisi var hem diğer farklı kaynaklar ve durumlarla ilişkisi var. Bunun birbirini katlayan ve güçlü bir mücadele olmasını sağlayan bir şey.

Sonuçta tescilli ev ve böyle olunca da biz farklı yollar araştırdık, kaynaklar aramaya çalıştık. Çünkü ev sahibi evinde kalmak istiyor. Onlara yardımcı olmak istedik. 7 tane evle başladık. Çünkü herkese de ulaşamıyorsun, zaman hızlı akıyor v.s. Bir de normalde Tarihi Yarımada'da ya da herhangi bir yerde tescilli ev sahibi bir süreyle sınırlı değildir evini onarmak için. Eski Koruma Kanunu'nda böyle bir süre yoktur. Ama bir de güya faydası çıkacak bir kanun ama tam tersine bir de süre kısıtlaması var. Yani oradaki inşaatlar bittiği anda sen oranın rölöve ve restorasyonunu bitirmek durumundasın. Bir de böyle bir zorlama var. Bu iyice dediğim gibi turnusol yani.

MÖ: Yeni kişiler taşınınca inşaattan rahatsız olmasınlar diye herhalde…

AKI: Evet. Ama yani bu iki kanunun birbiriyle çelişmesi 5366'nın bir önceki kanunla ilişki kurmadan ortaya çıkması, çelişki yaratması falan bir sürü şey.

MÖ: Bir önceki kanun?

AKI: 2863 sayılı Koruma Kanunu. O daha katılımı öngörüyor falan bir sürü şeyler. Bu böyle ortaya çıkıyor, karışıklık yaratıyor. Bir ara kurullar arası bir karışıklık oluyor.

Sonuçta 7 aileyle başladık biz. Onlarla da şöyle başladık; aradık, araştırdık sonuçta KUDEB'in basit onarım izinleri verdiğini, basit onarım yaptığını öğrendik. Bu da önemli bir şey oluyor çünkü KUDEB basit onarım izni verdiğinde orada o basit onarımı yapabiliyorsunuz. Basit onarım olacak evler rölöve ve restorasyon istemiyor. Rölöve ve restorasyon projelerine gerek kalmadan evinizi onarıyorsunuz ve oturuyorsunuz. Basit onarım izni de verdiği zaman KUDEB, sizin herhangi bir şey yapmanıza gerek kalmıyor. Bu hem uygun, ekonomik bir imkan hem de evi koruyan bir şey. Normalde ne oluyor, rölöve ve restorasyon şeylerinde çoğunlukla evi yıkıp yapıyorlar. Yani o evin dış cephesini, penceresini, kapısını, çatısını, iç merdivenini, hani stürktürünü koruyarak ayakta tutmak önemli bir şey. Hep olması gereken bir şeydi belki bugüne kadar. Öyle olsa zaten bu evler daha da ayakta dururdu. Bir de ahşap evleri özellikle ya da tuğla evleri yani bu tarihi evleri ayakta tutan içinde birilerinin olması, o evi sahiplenen, yaşayan birilerinin olması. Siz onları oradan çıkardığınız zaman ki bu proje onu yaptı, o evler hızla çöktü. Bu evlerin hızla çökmesi, hızla yok olması bu proje süresinde olmuştur. Evler ayaktaydı.

MÖ: Ama sonuçta yeni birileri taşınacaktı. Bahsettiğiniz süreç 2006'dan günümüze kadar olduğundan dolayı mı?

AKI: Tescilli evleri söylüyorum ben. Yeni birileri taşınmayacaktı. Tescilli ev sahibi kimse o oturacaktı, onu niye çıkarıyorsun ya da onun kiracısını niye çıkarıyorsun?

MÖ: İşte onlar çıktıktan sonra onların yerine başka birilerinin gelmesini öngördü dediniz Belediye. O evler kaç yıllık bir zaman diliminde boş kaldılar?

AKI: Başka birilerinin gelmesini öngörmedi, öyle bir şey yok. Tescilli evlerde şöyle oluyor; ya Belediye'ye devrediyorlar - 30 küsür ev var sonra 40 oldu - ya da yıkılmış oluyor zaten, Belediye yıkmış oluyor. Biz 8 - 9 tane önermiştik ya, belediye 4 tanesini bu süreçte beklemedi, yıktı. Sonra tescil ilan edildi. Böyle saçma sapan şeyler oluyor. Tabi yıkıldıktan sonra da onun basit onarımı v.s.'si mümkün değil. Üçüncü şahıslara satmış olabiliyor, diğer evler gibi.

MÖ: O satılanlar kaç yıllık bir zaman boş kaldı?

AKI: Satılanlar var, hala eski sahibi olanlar var, Belediye'ye nakil olmuş olanlar var. Benim hatırladığım, yanılmıyorsam, 30 küsurun 16 tanesi Belediye'ye nakil olmuştu.

O binalar öyle bir şey ki; o kiracıları, ev sahiplerini çıkardıkları andan 3 - 4 ay sonra hızla yok oldular. Yani o kadar hızlı. Çünkü orada sürekli bir yıkım var, 2007'den 2010'a kadar - 2010 dahil - sürekli yıkım. Düşünsenize bir mahallede dört yıl sürekli yıkım.

MÖ: Bir de bildiğim kadarıyla yanlışlıkla da yıkılan evler varmış.

AKI: Evet. Onu itiraf etti Mustafa Demir. Gayrimenkul Zirvesi'nde arkadaşlardan biri sordu ona, o da "ama o yanlışlıkla oldu" dedi. Sonra onu da inkar ettiler. Onun için savcılığa dava açıldı, fakat deliler eksik olunca dava düştü.

MÖ: Belediye'ye devredilen o tarihi yapıları Belediye gene konut olarak mı kullanmayı düşünüyor yoksa kültürel faaliyetlerde mi kullanmayı düşünüyor? Onunla ilgili bir bilginiz var mı?

AKI: Bilmiyorum ama herhalde konut olarak yani projede nasıl yer alıyorsa, projede nasıl tanımladılarsa o şekilde kullanılacak. Başka bir şey için kullanılamaz, kanun da onu söylüyor. Projeye bakmak lazım onun için, uygulama projesine bakmak daha doğru olur. Uygulama projesi gösterilmiyor, ama avan proje onaylandığı için biliyoruz.

MÖ: Herhalde Fatih Belediyesi'nden onun onayı da alınarak değil mi?

AKI: Avam Proje var. Uygulama Projesi'nin bazı sunumlarını Belediye'den istemiştik. Ben başka gruplarla gittiğimde onlara verdi biz de almış olduk. O sunumlarda parça parça var. Maketi var, bazı yerlerde basmış olabilir Belediye. Yeni projenin de bazı şeyleri var ama onu bulmak lazım, şimdi hatırlamıyorum ama yeni projeyi de bulduk sanırım biz.

MÖ: Ben bir de halkın bu durumda ne düşündüğünü sormak istiyorum. Örneğin, aynı tarihte yazılmış iki gazete makalesinin – biri Hürriyet'te biri Milliyet'te varsayalım – birinde "Sulukuleliler bu dönüşüm sürecini göbek atarak kutluyorlar", diğerinde "Sulukule kan ağlıyor" diyor. Siz bahsettiniz "biz platform olarak halkı da çok kucaklayan bir yapıydık" dediniz. Halkın tabi ilk baştaki düşüncesiyle şimdiki düşüncesi de farklı olabilir ama bu süreç içerisinde diyelim, halk nasıl karşıladı bunu? Hem ilk başta, hem taşınma sürecinde hem şu anda nasıl karşılıyor?

AKI: Bence Sulukule Roman Derneği Başkanı Şükrü Kündük ile görüşün. Asım Hallaç vardı, şimdi çok zor durumda. Çok da irtibatımız olmuyor. Mesela Sezer Tanınmış var, o Pembe Ev'in sahibi. Bu kişilerle görüşürseniz daha iyi yanıt alabilirsiniz. Soruyu kendi adıma yanıtlarsam, bütün halkı birebir kucaklama, hepsine ulaşma şansınız olmuyor tabi ama biz elimizden geleni yaptık, platform olarak. Orada "40 Gün 40 Gece Etkinlikleri" yaparak başladık. Hem o bölgedeki morali yükseltmek hem bu süreçleri görünür kılmak için hem de onları sürece daha etkin katmak için. Bazıları kahrından öldü, onu biliyorum. Hatta korumaya çalıştığımız tescilli evin sahibi – ismini unuttum şimdi – The Guardian'da çıktı. Sulukule The Guardian diyin 5-10 dakikalık bir film var, orada o konuşuyor. Onun evi oradaki en karakteristik evlerden biri.

Benim gördüğüm bilinçli ev sahiplerinden biri evini kurtarmak, korumak için her yola, benim bile bilmediğim yollara başvurmuş. Kültür Bakanlığı'nın destekleri gibi, her yolu araştırmış, çaresizlik içinde kalmış. Çünkü 5 tane kardeş bölüşüyor. Orada oturan kardeşlerden biri tutmak istiyor, diğeri satmak istiyor. Bu süreç kardeşleri de birbirine düşürdü. E tabi yani satacak, parayı alacak, gidecek. Bir para dönüyor ortada. Yani siz birdenbire fakir bir semte parayla bir şeyler yapmak istiyorsunuz. Birbirine düşün insanlar, bozuşan aileler, anne, baba, çocuklar… Böyle durumlara yol açtı. Çünkü birisi oturalım diyor, birisi mücadele ediyor, öbürü "niye mücadele ettin, bak satmak iyi" diyor. Yani bunlar da var. Kolay bir şey değil yani. Gerçekten çok yanlış bir yöntem. Böyle bir yere çok titizlikle yanaşmak, yavaş yavaş sağlıklaştırmak, önce sosyal destek vermek gerekir. Burada gerçekten problemler yok değil. Hacer Foggo'nun dün çok güzel bir yazısı çıktı, göndereyim size. Çok güzel yazmış, çok iyi anlatıyor. "Böyle yerlere mimar ve projeden önce sosyal alanda çalışan uzmanının girmesi gerekiyor" diyor. Okumakta fayda var.

Şimdi halkın arasında liderler de var. Mesela Asım Hallaç, eski bir imam, hatta Recep Tayyip'in de sınıf arkadaşıyım diyor. Bizim bu mücadelenin liderlerinden biriydi. Orada bakkal dükkanı vardı, evi vardı. İşte Roman Derneği var, onun üyeleri var. Ayrıca o göbek atma olayını açmakta fayda var. İnsanlar bir kere belirsizlik ortamına düştüler. Çünkü birdenbire, ne olacağını anlamıyorlar, bir yanda kamulaştırma, acele kamulaştırma. Acele kamulaştırmayı biliyor musunuz? Bir hafta içinde yıkıyorsunuz, hiçbir anlaşmaya uymuyorsunuz. Kamulaştırma da şey yapıyor; ister bu parayı alır gidersin, ister 15 yıl borçlanırsın, anlaşma da bu şartları kabul etmek demek. Yani katılım falan anlaşma dediğimiz şeyler bunlar. Birdenbire bir belirsizlik oluyor; insanlar, gazetelerden öğreniyor bölgenin yenileme alanı ilan edildiğini. Eline bir kağıt geliyor. Bu konuda da birtakım yazılar var yeni çıkmıştır. Najda diye bir arkadaşımız çok güzel bir fotoğraf çekmiş, elinde kağıt. Yani biz anlıyoruz "yeniden başlıyor hikaye" diyoruz. Tüylerimiz diken diken oluyor.

MÖ: Tekrar mı gitmiş o kağıtlar?

AKI: Sulukule değil başka bölgelere. O kağıtlar geldiği an, işte o kağıtlar davet oluyor.

MÖ: Başka nerelere gitti?

AKI: Ben size göndereyim. Çok öyle birebir takip etmiyorum ama yeni bu, Balat taraflarında.

MÖ: Fener-Balat'ın sahil kesimindeki proje mi?

AKI: O çok büyük bir proje. Bu dediğim farklı bir yer. Fener-Balat değil ama oraya yakın. Oraya kağıtlar gelmiş. Yalı Mahallesi mesela oraya kağıtlar gelmeye başladı diye duymuştuk. Her bölgede insanlar birbirinden ve durumlardan habersiz. Ve hep bu senaryolar tekrar tekrar baştan yaşanıyor. Ama Fatih Belediyesi çok deneyimli, sürekli deneyimini katlıyor. Bizim mücadeleden bir sürü şey öğrendi. Diğer bölgelere farklı yaklaşıyor. Ama her bölge daha hazırlıksız, düşünsenize gecekondu mahallelerini biliyorsunuz, örgütlülükle birtakım şeylerle kurulmuş mahalleler. Bir örgütlülük var, 20 tane dernek var, ama tarihi mahallelerde böyle bir şey yok. Adam mahallesinde oturuyor yıllarca, hani bir örgütlülük

içinde değil. Komşuluk ilişkileri var, geleneksel bir karakter hakim. Birdenbire yenileme alanı ilan ediyorsunuz, insanlar hazırlıksız. Donanımlı değiller, haberleri yok ne oluyor, ne bitiyor.

MÖ: Bir de başka alanlarda depreme karşı dayanıksızlık da gündeme getiriliyor.

AKI: E deprem dediğiniz, Sulukule'de 2 katlı evi yıkmakta zorlandılar. Yıkamadılar yani gayet sağlam, iyi duruyor. Ama orada projenin içinde olan bitişik 5-6 katlı kötü durumdaki apartmanlara dokunmadılar. Niye dokunmadılar, bunu bir araştırmak lazım. 2 katlı daha iyi durumdaki konutlar yıkıldı ama o projenin ucundaki 5-6 katlı bitişik evlere dokunulmadı. Proje elinizde varsa gösterebilirim, projenin ucunda böyle bir alan vardır, gri gösterilir, dokunulmuyor diye de yazar ya da ona benzer bir laf.

Çünkü ona dokunacak ne olacak, oraya ne yapacak? Kat yüksek, bir sürü insan var.

MÖ: Bir de o insanları yerleştirmek zorundalar değil mi?

AKI: Tabi zor yani, burada bu tür şeyler dönüyor.

MÖ: 2 katlı binada deprem olsa bile dışarı kaçma imkanı varken 6 katlı binada bu zor.

AKI: Zemini sağlam diye biz raporlar da aldık. Yani, deprem bahane. Belediyenin bütün sunumlarında işte orada bir iki tane köhne kalmış evi, büyük bostanlarda Adana'dan yazın çalışmaya gelen baraka kurmuş adamları da göstererek Sulukule budur dediler. Ama Sulukule'de bir sürü tescilli yapı var. Tescil edilmemiş ama onun kadar iyi durumda tescile layık olabilecek yapı var. Tescile layık olmayacak ama sağlam durumda yapılar var. Siz burada bunları analiz edersiniz, binaların hepsi yıkılacaktır diye tepeden inme bir şey söylemezsiniz. Alana gidersiniz, ofisinizi kurarsınız, - Fener-Balat AB Projesi'nde, UNESCO Projesi'nde olduğu gibi - alanda birebir çalışırsınız, birebir tespit edersiniz. Her binanın, her şeyin farklı bir tavra ihtiyacı var ama kimsenin buna vakti yok yani hızla para kazanmaları, hızla dönüştürmeleri gerekiyor tabi. Onun için burası köhnedir, burası depreme dayanıksızdır, burada fuhuş, hapçılık vardır denildi.

Projenin mimarlarının dosya konuları var, Mimarizm'e bakın, 2 tane Sulukule dosyası var. Orada ilk defa Selim Velioğlu'nun konuştuğunu görüyorsunuz. Selim Velioğlu başka hiçbir yerde konuşmadı. Orada onun konuşmasına bakın.

MÖ: Ben aslında onunla da konuşmak isterim.

AKI: Konuşur mu bilmiyorum, çok zordur. Mehmet Ali Yüzer konuşur, onunla konuşun. Bir sürü faullerini görürsünüz. Mehmet Ali Yüzer şunu demiştir; "oradakiler bu projeyi hak etmiyor çünkü çocuklarını okula göndermiyorlar". Çocuklarını okula göndermemek bir problem, bunun çözümü ise başka bir şeydir. O projeyle bu zaten çözülemez. Ama bu projeyi hak etmiyor demek, nasıl bir anlayıştır? Orada tabi ki sosyal donatılara ihtiyaç var, ekonomik kalkınmaya ihtiyaç var. Onun için biz alternatif projeler, planlar yaptık. Gelişim planı diyoruz. UCL ile -Londra Koleji Üniversitesi ile- iki sene üst üste katılımcı planlama, gelişim planı üzerine çalıştık. STOP'la, Sulukule Atölyesi ile alternatif planlar yaptık, gösterdik. TOKİ Başkanı istedi hatta bir tanesini, yapın değerlendirelim dedi. Belediyeye sunduk, kurula sunduk. Yani burada projeden önce yapılması gereken şeyler var. Projeyle siz bu problemleri çözemezsiniz. Ama amaç problem çözmek mi acaba? Bizim Sulukule Gönüllüleri, Sulukule Platformu Milli Eğitim Bakanlığı tarafından da takdirle karşılanan, örnek model olarak gösterilen bir şeyi başardılar. Bu çocukları okula kazandırdılar. Çok büyük bir çaba sarf ettiler, onlara yardımcı oldular. Hala çocuklara destek oluyorlar, etüt çalışmaları, sanat çalışmaları gibi bir sürü şey var. Hemen okulun yanında kurulmuş Sulukule Gönüllüleri Derneği var. Gidip konuşabilirsiniz. Daha sonra, her şey bittikten sonra benim de başlattığım Sulukule Gönüllüleri diye bir dernek kuruldu. Platformunda içinden çıkan arkadaşlar böyle bir şey kurdular.

MÖ: Şu anda Sulukule'de çalışmalarına devam ediyor değil mi?

AKI: Evet, hala orada mağdur olmuş kadınlara, çocuklara destek vermek için uğraşıyorlar. Kadınlara yazma, el işleri v.s. para kazanmak üzerine atölyeler var. Çocuklar için okul, eğitim, destek çalışmaları oluyor. Ve örnek olarak gösterildi. Bu çocuklar okula kazandırıldı. Demek ki başka türlü bir takım mekanizmalara ihtiyaç var, böyle yaklaşmak lazım. Yani diğer türlü bakışı anlayamıyorum, kavrayamıyorum açıkçası. Bu bakışlar da önemli yani sırf belediye dememek lazım. Projeyi çizenlerin, belediye danışmanlarının, üniversitedeki bazı hocaların zihniyetlerine, bakış açılarına bakmak lazım, herkes homojen değil. En önemli şey, şunu gördük, "halk katıldı mı?" Evet, halk kendi derneğini kurdu, bu süreçlere aktif katılmaya çalıştı. Basın bültenleri vardır, bulabilirsiniz. Tabi dernek de bütün halkı kavrayamayabiliyor. Çünkü süreçler çok hızlı gelişiyor. Bir yandan üçüncü şahıslar var "belediyenin verdiğinin iki katı para veririm" diyor. Birebir duyduk bunları ev sahiplerinden, dernekten. Belediye çağırıyor görüşmeye konuşup anlaşmak için, diyor ki, "senin evine – enkazlı ama", bir anda ev enkaz oluveriyor

MÖ: Enkaz diye mi geçiyor?

AKI: Evet enkaz. Sonra bakıyorum halk enkaz demeye başlıyor. Tescili evine enkaz diyor, inanamıyorum ben.

MÖ: Müştemilat yerine enkaz kullanılıyor olabilir mi?

AKI: Müştemilat ayrı, enkaz bayağı evine diyor. Niye diyor? Çünkü enkaz değeri düşük kamulaştırma bedeli biçiyor. 500-600 liraydı metrekaresi. Sonra davalar açıldı, 1200'e 1500'e çıktı.

Başta bu işler bilinmiyordu. Bu emlak dergilerine 2007'lerde çıktı, "Sulukule yenileniyor" diye. Emlak dergisine niye çıkıyor? Tadilat fuarlarına belediyeler niye katılıp projelerini anlatıyor? Bölgeye gitmemiş, anlatmamış. Oradaki insanlara anlatmıyor, gidiyor tadilat fuarlarında projelerini pazarlıyorlar, gayrimenkul zirvelerinde bunu anlatıyorlar. Bu hedef kitlenin kim olduğunu gösteriyor.

Bir yandan medyayla duyuruluyor bu, gazetelere çıkıyor; bir yandan da "bu alan böyle olacak diye" sunuluyor. Normalde dışarıdan bir yatırımcı oraya gidip para vermez; ancak projeyi görerek veriyorlar. Proje aslında bu işin daha uygulanmadan dönüşümünü, gentrifikasyonunu, satılmasını sağlayan bir araç oluyor. Belediye "ben böyle bir alan, böyle bir gelecek taahhüt ediyorum" diyor. Bunun üzerinden de yeni yatırımcılar bulunuyor.

Mesela Fener-Balat AB Projesi önemli bir örnektir. Yine Fatih Belediyesi'nin yaptığı bir projedir. Aslında bu bir ikilemdir.

MÖ: Fener-Balat AB Projesi mi?

AKI: UNESCO Projesi'ydi, sonra Avrupa Birliği Projesi oldu.

2-3 yıl önce tamamlandı, bitti. 100 tane evi, tarihi çarşıyı onardılar. Mesela orada evi onarılanlar 5 yıl satamıyorlar. Ama burada tapuya şart konulmuyor. Biz baştan beri koyun dedik. Sonra bir yerlerde Fatih Belediyesi koyduk demiş. Nasıl koydular bilmiyoruz. Biz söyleyince şöyle diyorlar: "biz yapamıyoruz, edemiyoruz ama satmayın diyoruz ev sahiplerine". Böyle midir yani? Belediye her şeye sahip, her gücü var ama diyorlar "biz yapamıyoruz ama satmayın diyoruz". Yani orada böyle bir acizlik durumu var. Neyse sonuçta görüşmeye çağırıyor, görüşmeden çıkan adamı üçüncü şahıs kapıda bekliyor. Bu nasıl oluyor, kim haber veriyor ona? O adamın oradan çıkacağını nereden biliyor? Ve diyor ki sana "2 katı fiyat teklif ederim". Bu önemli. Yani bunlar birebir gözükmüyor ama…

MÖ: Bu şekilde satanlar da oldu mu? Belediyeyle anlaşmayıp özel şahıslarla anlaşanlar oldu mu?

AKI: Nasıl anlaşsın adam belediyeyle. Diyor ki belediye "senin evine enkaz bedeli şunu biçiyorum, - düşük bir bedel - onu da peşinat olarak ben alıyorum, sana vermiyorum, sen de bana 15 yıl borçlanıyorsun". Ve bir de "iki ay üst üste ödemediğinde, senin hakkını devralıyorum" diyor. Yani iki ay üst üste ödemediğinde hakkını kaybediyorsun ve haciz geliyor v.s. Yani buna kim girebilir? Burada yaşayanların ekonomik durumları uygun değil, geçici işlerde çalışıyorlar. Hani girse de yapamaz.

MÖ: Peki üçüncü şahıslara devrolduğu zaman ne oldu? Onlar tapuyu üstlerine aldıktan sonra, belediye ile bütün işleri onlar mı yürütüyor?

AKI: Tabi.

MÖ: Yani onlar proje uygulanmasın diye muhalefet göstermediler değil mi?

AKI: Tabi canım, zaten onlar o proje yüzünden oradalar.

İkinci bir dernek var onu anlatacağım ama üçüncü derneği Belediye ne zaman kurdurtacaktı? Hani şu arkeoloji olayları vardı; kalıntılar çıktı, sonra belediye onları örttü. "Bunlar bizim hafriyat kazılarımız" dedi ve üstünü örttü.

MÖ: Ben Arkeoloji Müzesi'nden bir yetkili ile görüştüm. Bana "orada sadece mezarlar çıktı" dedi. Ama fotoğrafları biliyorum, mezarlar dışında kemerler vardı.

AKI: Olur mu ya? Su kanalları var.

MÖ: Ben hatta sordum bunu birebir; "Sulukule yaşayanlar eskiden oradan girip su yollarını kullanarak Ayvansaray'da yüzeye çıkıyorlarmış; siz kazılar sırasında bu tarz şeyler buldunuz mu ?" diye sordum. Arkeoloji Müzesi'ndeki yetkili "biz hiç öyle şeyler görmedik, keşke bulsaydık" dedi. Ama fotoğraflarda kemerler vardı.

AKI: (Derya Nüket, ben ve Viki) Biz bir araştırma yaptık. Korhan Gümüş de yönlendirdi. Kazım Çeçen'in su yolları ile ilgili birkaç farklı kitabı var, bulabilirsin. Onları birleştirdik, araştırdık, alandaki izlere baktık. Hatta sur duvarının dışından Roma Su Kanalı geliyor. 1930'lara kadar, şebeke kurulmadan önce, İstanbul'un suyu Sulukule'den giriyor, üç kanalla bütün İstanbul'a ayrılıyor. Sulukule niye Sulukule? Orada bir sürü Bizans Sarnıcı var.

MÖ: Adının oradan geldiğini bilmiyordum.

AKI: Oradan geliyor. Mihrimah Sultan'ın yanında hamam var. Bölgede bayağı çeşme var. Bunlar oradaki bir su network'ünü gösteriyor, bu çok önemli. Roma Su Kanalı giriyor, üç kola ayrılıyor. Hatta Lüleci gibi bir adı var. Orada oturanlar o zaman adını değiştirmişler, Prof. Naci … caddesi olmuş. Onun eskiden adı öyleymiş. Kazım Çeçen de öyle diyor. Lüleci Hendek mi Lülecibaşı mı ne - adını unuttum -

o kapaklarla ilgilenen, o şeyi kontrol eden adamların bir adı var ve sokağın adı da o. Hatta arada bir de kilise var, hala duruyor Sulukule'de.

MÖ: Kalıntıları mı duruyor?

AKI: Hayır. Kilise duruyor bayağı, işlemiyor ama bakanı var. Orada iki tane cami, bir de kilise var.

MÖ: Muhtemelen çevresini çevirmeleri nedeniyle göremedim.

AKI: Ama kiliseyi görebilirsin, tam dışa, kenara geliyor. Vaktiyle, 10 yıl önce falan, Bostan'ın da bir kısmı kiliseye aitmiş. Daha sonra kilise Belediye'ye veriyor, çarşı v.s. kamusal alan yapılsın diye; kamusal yarar için. Belediye o dönemler hiçbir şey yapmıyor. Şimdi ise o Bostan alanına ev yapılıyor özel şahıslar için.

Bir tane su kanalı bu kilisenin altından da geçiyor. Bu üç su kanalını biz araştırdık, yerinde baktık, yani böyle bir şey var.

MÖ: Kiliseyle bostan yan yanaysa muhtemelen manastırdı orası.

AKI: Olabilir. O kadar ayrıntıyı bilmiyorum ama olabilir. Fotoğraflarını çektik. Dışarıdan su kanalı giriyor içeri. Onları yayınladık, gönderdik birçok gazeteye. Böyle bir şey var, inkar edilemez bu. Yazılı haliyle var.

Bunun dışında ilk zamanlar kazılar ince ince yapılıyordu. Çünkü makine girdiği zaman çok harap oluyor. Neolitik Dönem'den de bulunmaya başlamıştı. Sonra oradaki müdürü, çalışanları yolladılar. Vinçle arkeologun üzerine yürüdüler, sonra o arkeologu sürdüler.

MÖ: İsmi neydi hatırlıyor musunuz?

AKI: Bakmak lazım. Sonra CHP'den aday yaptılar. İstanbul'dan aday oldu o kadın. Biz ondan sonra bir daha bir şey öğrenemedik, ne oluyor, nasıl yürüyor. Gizli gizli geceleri makineler çalışıyormuş. Niye gece çalışıyor? Oradaki molozu atıyor v.s. Tabi çok fazla orada ne oldu, ne bitti bilemiyorum. Onu belki Derya Nüket'le de görüşebilirsin. Şunun için söyledim, o dönem bayağı bir şey çıkmıştı, arkeoloji derken, bu sefer Belediye üçüncü derneği kurdurtacaktı. Bu, üçüncü şahısların sahip olduğu, ev sahibi olanlar var ya hak sahibi olanlar onlar bir dernek kurup, bizi engelliyorlar v.s. diye çıkacaklardı ama kaldı o iş. Onun yerine Kültür Bakanı konuştu, İstanbul Müzeler … müdürü konuştu "burada bir şey yoktur, inşaatla arkeoloji devam edebilir" dedi. Bizim ülkemiz böyle, inşaatla arkeoloji aynı anda devam edebiliyor. Nasıl oluyorsa. Böyle şey olabilir mi?

Tarihi Yarımada arkeolojik olarak da el değmemiş. Muhakkak bir şeyler çıkıyor. Sırf mezarlar diyerek geçiştirilemez. Sen bunu Derya Nüket'e söyle o konuşsun. Sanat Tarihçisi o. Bu konuyu o takip etti. Ama ben de araştırma aşamasında vardım.

Durumlar bunlar. Belediye ikinci derneği kurdurdu.

MÖ: İkinci kurulan derneğin adı neydi?

AKI: Neslişah ve Hatice Sultan Derneği gibi bir şeydi. O Belediye'nin taşeronu gibi çalıştı. Yani içeriden ev satışlarını hızlandırdı. İçerde olduğu için Belediye giremiyordu, içeride ev satışını öyle kolay yönetemiyordu. Ne yapıyordu? Görüşmeye çağırdığında dışarıda birileri oluyordu. Böyle bir süreç vardı. Sonra o ikinci dernek kurulunca içerden… Ki önce bizim liderlerden birine teklif etti, o olmaz dedi. Zaten bizimle mücadele verenlerin bir kısmını da "sana iş veriyorum" diyerek yanına çekti.

MÖ: Bu onlar için çok kolay değil mi?

AKI: Tabi canım. Fakir bir yerde bir şey yaptırmak çok kolay olabiliyor. Sonuçta o dernek üzerinden kandırmak da kolay oluyor. Hala da öyledir, mesela görüşmeye gidenlerin yanında dernek temsilcileri de olurlar, böyle mafya gibi. Hatta bir yerde "niye siz uğraşıyorsunuz, hepimiz mutluyuz, para kazanıyoruz, iyi oldu bu proje" diye konuşmuşlardı. Bazıları kiracıyken ev sahibi olmuştur. Bunlar böyle çok yazılacak şeyler değil tabi, sen daha titiz araştır.

MÖ: Ben halkla da gidip konuştuğum zaman "maddi açıdan mağdur olmadık ama sosyal açıdan çok mağdur olduk" diyorlar.

AKI: Mesela Aysim Türkmen'in bir filmi var. İzleyemedim ama Taşoluk'a giden bir kiracıyla ilgili. Ona da bak bence.

Bölgede kiracılar var ve kiracılara bölgede kalma hakkı tanınmıyor. Bir kısmı da kiracı kabul edilmiyor. Bizim arkadaşlar burada Dayanışmacı Atölye'nin, avukatların ve platformun da desteğiyle bayağı çalıştı. 100 tane aileyi kiracı hakkı elde ettirdiler. Niye? Çünkü Belediye diyor ki "bana sözleşmeni getir". Buradaki insanlar zaten birbirinin akrabası, sözleşme gibi modern döneme ait araçlar yok ki. Zaten onu bilmedikleri için de dilekçe yazmak ya da mahkemeye dava açmak yapabilecekleri şeyler değil. Bu destekleri muhakkak almaları gerekiyor. Platformun bu anlamda çok desteği oldu. Sonra farklı belgelerle de bu ispatlanabilir diye 100 kadar aileye de bu kiracı hakkını elde ettirdiler. Orada eskiden beri kaldıklarını ispatladılar.

Kiracılara o projede kalma hakkı tanınmıyor, ama kiracılar o kültürün bir parçası. UNESCO'nun raporlarına da bak 2007, 2008 raporlarına, 2009'da da olabilir. Bizler böyle ciddi raporlar hazırladık, UNESCO'ya verdik, bölgede gezdirdik. Kocaman bir otel yapıyorlardı, çok karakteristik bir sokakta, onu söyledik. Kültür Bakanlığı'ndan bir adam "siz spekülasyon mu yapıyorsunuz" dedi bana. Dedim "olur mu öyle şey, bakın projede var". Ondan sonra Belediye'den bir adam da korumak için "ama adı Kervansaray o otelin" dedi. Yani öylece tarihe sahip çıkıyorlar. Sokağı içinden geçirmişler oteli, işte sokağı koruyoruz falan.

MÖ: Bir de alışveriş merkezi yapılacaktı, o hala var mı?

AKI: Var. Otel ve alışveriş merkezi yapılacak.

MÖ: Orası AVM gibi bir yer mi olacak?

AKI: Güya Roman Kültürü ile de ilgili bir şey olacakmış ama o biraz geçiştirme, palavra.

MÖ: Bir de kültür merkezi gibi bir yer ayriyeten var mı?

AKI: O işte kültür merkezi, alışveriş merkezi aynı.

MÖ: Historia Alışveriş Merkezi de kültür merkezi olarak yapılmış ama neresi kültür merkezi dediğinizde üst katında çok fazla sinema salonu var.

AKI: İşte kültür bu zaten, artık kültür alışveriş aynı şey.

Ortaya karışık bir şey yaparlar herhalde. Ama surların dibinde iki tane büyük yapının onaylanması da ilginç tabi.

MÖ: Bunu Koruma Kurulu da onaylıyor değil mi?

AKI: Yenileme Kurulu. Artık Koruma Kurulu değil.

MÖ: Peki Koruma Kurulu ile hiçbir bağlantısı yok mu artık bu sürecin bütün hepsini Yenileme Kurulu'na mı devretti.

AKI: Yenileme Kurulu aynı 2863'e bağlı olarak Koruma Kurulları gibi – Anıtlar Kurulu değil - kuruluyor. Aynı kanun üzerinden kuruluyor ama 5366 sayılı yenileme alanlarına bakıyor. Tek farkı o. Ama öyle baktığı için 5366 da onun içine giriyor. Ayrı bir şey değil aslında.

MÖ: Yenileme Kurulu yapıyor ondan sonra Koruma Kurulu da onu onaylıyor sanıyordum. Yani bütün yetkiler yenileme alanlarında o kurula geçmiş durumda. O zaman tek güç onda.

AKI: İşin garibi Yenileme Kurulu'nda Belediye'den temsilciler oluyor. Koruma Kurulu tek ev bazında onaylıyor. Tek ev bazında onaylarken Belediye olabilir. Çünkü bir mülk sahibi geliyor, evinin rölöve ve restorasyonunu gösteriyor. Belediye de olabilir tabi imardı şuydu buydu. Ama şimdi projeyi Belediye yapıyor ve yaptığı işi onaylıyor. Olabilir mi böyle bir şey?

MÖ: Benim biraz aklımın karışmasının nedeni, siz başta dediniz ya "biz tam çalışmaya başladık, Yenileme Kurulu ondan sonra kuruldu" diye. Herhalde o tescilli evler Koruma Kurulu'na verildi. O süreç işlerken Yenileme Kurulu karar alıp bazı binaları yıktı. Ben o yüzden hep ikisi birlikte çalışıyor sanıyordum.

AKI: Yenileme Kurulu yıkmıyor, Belediye yıkıyor. Belediye Yenileme Kurulu'nun ya da Koruma Kurulu'nun kararını beklemiyor. Biz Belediye'ye sürekli dilekçeler yazıyoruz, sözlü olarak da uyarıyoruz. Belediye'yi Kurul üzerinden de uyarttık o dönem. Dedik ki: "bunlar Kurul'da görüşülüyor, tescil kararı belli olana kadar, bekleyin, yıkmayın". Yıkmak için hiçbir aceleleri yok. Ve projeler yokken yıkmak da usulsüz. Kendi protokollerine bak, Belediye'nin kendi sayfasında protokolleri var. Ben bunu da ispatladım. Yani projeler onaylanmadan bölgede anlaşma, herhangi bir uygulama yapılmaması gerekirken yıkımlar yapıyorlar. Yıkımlar en büyük baskı aracı oldu. Diyorsun ya "halk ne oldu?" E halkın üzerinde sürekli bir yıkım baskısı. Yani etrafta sürekli bir şeyler yıkılıyor, Belediye kendi gücünü gösteriyor.

MÖ: Çarpı işaretleri konulması gibi

AKI: Evet, o çarpı işaretleri falan, böyle bir ortamda yaşıyorsun. Sen kalmaya, direnmeye ne kadar uğraşabilirsin ki? Sürekli bir yıkım var, ben güçlüyüm benim dediğim olur durumu var.

Bir de şu da var, Roman Kültürü de önemli. Bölge ağırlıklı olarak Roman, bunu diyince de Belediye "biz orada bir araştırma yaptık %20'si Roman'mış" diyor. Dedim nasıl yaptınız? İşte Belediye olarak gidip soruyorsun Roman mısın diye. Kim der? Evet, ben Romanım mı diyecek hem de Belediye'ye? İnsanlar ben Sulukuleliyim bile demiyor. Nereden olduğunu bile söylemiyor ki toplumda ötekileştirilmesin diye. Böyle bir de eziklik var.

MÖ: Neslişah ve Hatice Sultan Mahallelerindeniz diyorlarmış. Ben de onu duymuştum.

AKI: Bazen onu bile demiyorlar. Okullarda ne dediklerini bilmiyorum tam olarak. Romanım hiç demiyorlar. “Bize çingene diyorlar, biz çingene değiliz, Müslüman’ız” diyorlar mesela.

MÖ: Sanki o başka bir din.

AKI: Guardian’da da göreceksin. Orada çocukları eğiten bir vakıf var, öbür derneğin içindekilerden birinin de yönetimde olduğu. Kendi söyledi bana, - kayıtlı değil bu ama - “biz orada çocukları Roman değilsiniz, normalsiniz diye yetiştiriyoruz” dedi.

MÖ: Okul mu anlayamadım.

AKI: Vakıf gibi bir şey, Kur’an Kursu gibi düşün ama değil. Vakıf yani çocukları eğitiyor, boş zamanlarında çocuğunu yolluyorsun.

Böyle bir şey de var, bunlar eziklik, baskı. Yani bu yüzden çok fazla mücadele etmede başarılı olamıyorlar.

Özellikle kiracılar, insan hakları için de başvurdular. Parlamentoya gidildi; orada İnsan Hakları Kurulu var. Orada da mesela Belediye’yi çağırdılar. Çok yanlış şeyler var orada da. Sen şikayet etmeye gelen adamla Belediye’yi niye karşılaştırıyorsun? Belediye gidiyor orada projesini anlatıyor. Öyle şey mi olur? Birinden bir şikayeti var ve tutup o adamla onu yan yana koymak doğru değildir. Bazı usuller vardır. Oraya öbür dernek de geliyor. “Eğlence kültürü rezalet kültürü” diyor Sulukule’deki ortama. Oradaki bizim liderlerden biri – onunda akrabası bu arada - “annen senin müzisyendi oğlum” diyor. Yani böyle bir şey. Karşı dernek de bir anda her şeyi inkar ediyor, dini falan gözüküyor ama annesi müzisyenmiş mesela. Böyle ilginç durumlar var.

MÖ: Sulukule’de bir ara cemaat de etkili olmuş.

AKI: Tabi. Zaten bu olaylardan önce oraya Cübbeli Ahmet diye biri geldi.

MÖ: Cübbeli Ahmet Hoca değil mi? Orada yaşayan geniş bir grup ciddi bir biçimde dine düşmüş.

AKI: İşte oynamak haramdır, şudur budur. Bu süreçler hazır yani bir anda olmuyor. 90’larda zorla eğlence evlerinin kapatılması, kadınların zührevi hastalıklar için hastaneye yollanması. Bunlar o dönem hep karalama, ekonominin çöküşe geçmesi, insanların zor durumda kalmasına yol açıyor aslında. Şey derler hep “ekonomimizin iyi olduğu zamanlar olsa biz evlerimizi kendimiz onarırdık”. Burada farklı yöntemler olması gerekiyor. Fakir semte, çok eğitimli olmayan alana gelip yenileme alanı ilan ettiğinde çok büyük bir direnç de beklemiyorlardı aslında. Bence belediye için Sulukule Platformu’nun yaptıkları çok büyük sürpriz oldu.

40 Gün 40 Gece’nin de önemli etkisi vardır mücadelede. Birçok farklı kesimden halk katılmıştır. Mücadelenin güçlü gitmesini sağlamıştır; artı Sulukule ile ilgili negatif imajı da silmiştir. O açıdan da önemlidir.

Halk uzun bir süre direndi, derdini anlattı, konuştu. İkinci dernek kuruldu. Biz Yenileme Kurulu’nu bölgeye davet ettik. Yenileme Kurulu’nun toplantısına da kendimizi davet ettirdik. Sulukule Roman Derneği, çeşitli STK, bölgedekiler gittik. Ve biz burada bir anket yaptık, Yıldız’dan Tolga İslam’ın da katıldı. Bölgedeki halkla, temsilcilerle beraber bölge anketi yaptık, sosyal ekonomik durumu ortaya çıkardık. Çünkü bilgiye ulaşamıyorsun. Belediye’nin yaptırdığı sosyal anket var. Onu bile okusan zaten ona göre proje yapmazsın. Orada bile bazı şeyler ayan beyan gözüküyor.

MÖ: Fatih Belediyesi’nin bastığı kitap değil mi? Kitabın en sonunda yer alıyor anket.

AKI: Olabilir evet. Korkut Tuna’nın araştırması. Yani ona bile baksan böyle bir şey yapmaman lazım. O destekleyen bir şey değil projeyi. Onu yapmışlar da projeyle ne ilişkisini kurmuşlar? O anketin projedeki katkısı ne mesela? Bunu sormak lazım. Neyse biz de yaptık, anketimizi anlatıyoruz; bunlar böyle, şöyle, buraya şöyle yaklaşmak lazım diye. Yıkımlar başladı dedik, şok geçirdi bazı Yenileme Kurulu üyeleri. Haberleri yok yani bölgede yıkım yapıldığından. Biz de dedik ki: bölgeye gelin. Karar vermeden, projeyi onaylamadan bölgeyi görün. Bölgeyi görmeden nasıl karar vereceksiniz? Demin diyordum ya tek ev değil bu. Belediye’nin olmaması gerekiyor. Belediye yaptığı şeyin onaylama kurumunda ve Yenileme Kurulu’na baskı yapıyor. Duyduk bir şekilde onu ben sana kanıtlayamam, yazılacak bir şey değil ama “hızla siz bunları geçirin, sonra revizyonları yapacağız” dediğini, Belediye Başkanı’nın bilahare katıldığını ve bunu yaptığını biliyoruz. Biz kurulu davet ettik. Derneğin avlulu bir kahvesi vardı. Bütün halktan ilgilenenlere duyurduk, geldiler. - NTV’nin çekimleri de var. - Kurul oturdu, orada herkes derdini anlattı, bunlar notlarını aldı. Bölgeyi gezdirdik bakın şöyle böyle dedik. Ertesi gün onayladılar projeyi. Bunları dikkate alacağız dedikleri şeyleri bile hiç dikkate almadan, Belediye Başkanı’nın zoruyla onaylandı. Sonra uygulama projesinde düzenleyeceğiz, sonra düzelteceğiz, revize edeceğiz… Biz de onun üzerine bize sözler verdiniz dedik. Hemen arkasından 2 - 3 gün içinde toplantı yaptık, Belediye, halk, Yenileme Kurulu – Arkitera’da çıktı, okursun – toplandık. Dedik, “siz onayladınız ama bize bir sürü sözler vermiştiniz, o zaman projenin revizyonunu birlikte yapalım”. “Proje revizyon kurulu kuralım halktan, farklı STK’lardan insanlar olsun, Belediye olsun hep beraber bunu yapalım” dedik. Zorla okey aldık Belediye Başkanı’ndan. “En son ben kararı veririm” diyerek çekti gitti ama onay verdi. 3-4 tane toplantı düzenledik, protokol hazırladık. Protokolü sürekli imzalamadılar.

Kendileri de not alabilirdi, bizimki taslak protokoldü. Orada şey demiştik: "ortak bir revizyona gidiyorsak yıkımları durdurun artı kiracılara da bölgede yer verin". Tam bu sırada ne yaptı Belediye? Kiracılara Taşoluk kurasını yaptı. İşte o bedava verildiğini sanarak göbek atan kadını bulmak lazım şimdi ne halde görmek gerekir. O kura neydi biliyor musun? Sadece şovdu. Bütün o mücadeleyi engelledi, diyalog süreçlerini bozdu. Aldılar 8 - 9 otobüs hepsini Taşoluk'a götürdüler. Bitmiş binaları gösterdiler. Sanki bedava veriliyor, 15 yıl borçlanmaları gerekiyor. Orada çalışma yerlerinden, sosyal çevrelerinden uzaklar. Yani bir bakkal yok, uzağa gidecek. Zaten veresiye alışveriş yapıyor, ufak ufak alıyordu bakkaldan, orada markete gitmek lazım. Okul yoktu, ulaşım yoktu. Yani böyle bir yere götürüyorsun. Yaşaması mümkün mü? O 300 ailenin hepsi geri döndü. Hiçbiri kalamadı, hepsi haklarını devrettiler. Güya TOKİ'nin bütün anlaşmalarında hak devri yoktur. Ama orada haklar devredildi. Bunlar da açık tutuldu Sulukulelilere. Sonuçta bir kapı varmış gibi, öneri varmış gibi yapıyorlar ama arkası boş. O öneri o gruba uygun olmadığı için işlemiyor. Ne oldu? Millet gene mahallesinin çevresine geri döndü ama daha da fakirleşerek. Çünkü daha yüksek fiyatlar, mahallelerinde daha düşük kiralar ödüyorlardı. Kiracılar bayağı direniyordu, böyle bir durumda kiracılar gitti. Yani mücadele bölündü.

O kura ne oldu? A Blok B1, A Blok numara 12, bunu seçti. Sanki orada bedava ev veriliyormuş havası. Çoğu anlamadılar. 6 ay sonra sözleşmeleri yaptılar, sözleşmelerde de bir sürü sorun çıktı. Sonra bankaya borçlandırdı direkt, Belediye'yle de ilişkisini kaldırdı.

300 lira doğalgaz paraları geldi, böyle bir şey olabilir mi? Sosyal konut diye yapıyorsun, 300 lira kim ödeyebilir? Ortaköy'e git tamam, zenginler için falan. Ama sosyal konut diye yapıyorsan sen o zaman merkezi sistem yapmayacaksın. Adam yakar yakmaz. Bunlar düşünülmemiş, onlara göre bir şey yok. 300 lirayı 2-3 ay üst üste ödeyemeyince ona da haciz geliyor. Böyle işi daha da kötü duruma sokan, suç dediği şeyi daha da arttıran, çözüm gibi gösterilip daha da çözümsüzlüğe götüren ama kimsenin de bunu görmediği bir yaklaşım şekli ne yazık ki.

MÖ: Ben şunu da merak ediyordum - siz de belirttiniz konuşmanız sırasında - Yenileme Kurulu ve Fatih Belediyesi ortak olarak mı işliyor?

AKI: Ortak olarak işliyor gibi görünmüyor da Belediye orada karar alma yetkisinde. Projeyi hazırlayan Belediye, Onaylama Kurulu'nda da bakıyorsun Belediye başköşede. Tek kişi katılmaları gerekirken bazen iki kişi katılıyorlar. Projeyi sunan, proje müellifi orada. Bakıyorsun protokolde Büyükşehir Belediyesi, Fatih Belediyesi, TOKİ. Nerede halk? Onlar üzerine bir proje yapıyorsun, dernek yok, temsilci yok. Olsa ne olur, onu da bilmiyorum ama. Yani burada bu yöntemlerde çok büyük hatalar var. Ve tarihi alanlar çok donanımsız alanlar. Örgütlenme olsun, kendini savunma olsun çok mümkün değil. Biz bile değiliz. Burada da hiç örgütlü bir mahalle görüyor musun? Hani Cihangir'de Cihangir Güzelleştirme Derneği var da Beşiktaş'da yok mesela benim kendi muhitimde. Orada örgütlenme yok, niye bunlar haklarını sahiplenemiyor diye eleştirmek de doğru değil. Öyle bir ortama ateşle giriyorsun. Gerçekten çok iyi bile dayanıldı: o yıkımlara, üçüncü şahısların o para tekliflerine.

Taşoluk'a gidenlerin çoğu gündüzleri geliyordu oraya vakit geçirmeye, mahallesinden kopamıyordu. Burada sırf ev de değil, mahalle olarak bakmak lazım olaya. Sulukule Roman Derneği Başkanı Şükrü'nün bir lafı vardır: "mahallemiz bizim evimiz gibi" der.

Normalde Sulukule Sur Koruma Bandı'nın içinde. Kara Surları da biliyorsun, UNESCO Dünya Mirası listesinde. Surlar da tek başına duvar olarak korunmuyor. O Sur Koruma Bandı çevresiyle bir bütün. Sonuçta Sulukule de bu mirasın bir parçası. Biz onun için çok üstüne gittik, raporlar hazırladık. Dedik ki: "somut miras ve somut olmayan miras birlikte korunmalıdır". İlla yapılara falan bakılmaz, burada gerçekten somut olmayan, elle tutulamayan kültürel mirası bu şekilde korumalısınız. Burada hala o kültür canlı, devam ediyor. Ölmüş, Karagöz-Hacivat gibi bitmiş, bir şey değil, burada var olan bir şey. Hani çocuklar bile o izi taşıyor. Bunu korumalısınız dedik. Sur Koruma Bandı çok ilginçtir, iki kat sınırı falan vardır. Onu yarıya indirdiler projede. Bir çizgi çizdiler, dediler ki: "Surla bu çizgiye kadar iki kat, bundan sonrası dört kata kadar çıkabilir". Proje onaylanınca o Sur Koruma Bandı sınırı da değişmiş oldu. Yani proje üzerinden sen böyle bir planı değiştiriyorsun. Çok büyük keyfilik veriyor bu yenileme projeleri hem de büyük güçler veriyor. İstediği yeri istediği gibi dönüştürebiliyor. Hiçbir büyük plan, kent planı ya da birtakım oradaki katılım yani mikro ölçeği de doğru düzgün katmıyor, makro ölçeği de. Bu açıdan çok eksiklikleri var.

Orada avlulu ev yapıları var dedik, öyle bir tez de var ODTÜ'de. Biz kendimiz, mimari ekip gibi bir şey oluşturduk. Oradaki avlulu evleri tek tek çıkardık, o karakteristiği ortaya çıkardık. Bunu UNESCO'ya da sunduk. Bu karakteri görüp ona göre bir şey üretmek gerekirdi ki biz mimari bir grupla buna alternatifler de sunduk. Hatta kuruldan karar da çıkarttık, avlulu evler, Küçük Çeşme Sokağı, bunun iki etrafındaki adalar için. Kurul da şey dedi: "Küçük Çeşme ve çevresindeki adalar proje ile birlikte değerlendirilmelidir". Ama Belediye dinlemedi, yıktı o sokağı. Sonuçta buradaki o sokak çok canlı kamusal bir alandı, insanlar gece geç saatlere kadar oturuyordu, çocuklar oyun oynuyordu. Hani yapısal olsun, sosyal olsun oradaki karaktere göre bir yol çizilebilirdi. Ve çok da iyi bir örnek olurdu hem dünyaya, hem Belediye'ye. Ama bizde bir kerede silelim her şeyi baştan yapalım gibi bir durum var. Proje ile ilgili başka diyebileceğim, otel bence orada çok büyük hata. Mesela yolları genişlettiler, güya koruyoruz dediler. Yolların genişlikleri bayağı arttı, ben şimdi gidiyorum, şaşırıyorum. Tarihi evleri korumadılar, bu süreçte hepsi yıkıldı. Bir tane tarihi ev var orada; ayakta kalmış senelerce, dökülmek

üzere ama ayakta kalıyor yine de hiçbir şey olmuyor. İçinde yaşanılanlar hep sağlamdı. Çıktıktan çok kısa bir süre sonra yok oldular. Artık orası Belediye'nin sorumluluğunda. Mesela bu Pembe Ev, avluyu yıkarken o evin içinde çatlaklar oluşturdular. Böyle bir alanda çalışıyorsun dozerlerle, oradaki tescilli evlere zarar veriyorsun, sürekli titreşim. Bu tür alanlarda daha incelikli bir şey olmalı. Bir de orada ev karakteri bitişiktir. Tescilli evin yanındaki evi yıkarken bir ev suç duyurusunda bulundu sonra geri çekildi, bizim de korumaya çalıştığımız evlerden biriydi, yıkılmasa devam edecektik. Yanlışlıkla yıkılandan sonra olan bir şey. Yanında dört katlı bir bina var o tescilli evin, çok da iyi bir ev, bayağı da iyi bakmış ev sahibi, çok da seviyordu evini. Yanındaki evi yıkarken kepçe içeri giriyor ve evin içerisi bir anda açılıyor. Ondan sonra da hızla yok oluyor. Sen şimdi buraya kepçeyle mi girmelisin? Burası hep böyleydi, tescilli evler bitişikti. Yıkım bile yaparken çok dikkatli olmalısın. Belki yıkmamalısın. Zaten normalde eski kanuna göre tescilli evin yanındaki ev de korunmalıdır. Niye? Bunun için. Yani bir müdahalede zarar görmesin diye. Burada onu yıkıyorsun bir de yerine yenisini yapıyorsun ona bitişik. Buraya göre bir çözüm mü bu? Bunlar hep düşünülmesi gereken şeyler. Hepsi bu yüzden zarar gördü, katsayıları yükseldi. Başta sosyal konut diye başlamıştı 70-80 m2, sonra 100-120 m2, 180 m2 dubleks çıktılar. Bilardo masalı hobi odaları var o projelerde, koca mutfaklar… Bu adamların zaten o mutfağı döndürecek paraları yok ki. Sen klasik bir ev mimarisini getiriyorsun buraya konduruyorsun. Bilardo masası koyuyorsun, bu artık ayan beyan.

Projelerde görüntüler var ya hani orada birtakım insanlar James Bond çantalı falan, biz dedik "bunlar Sulukulelilere hiç benzemiyor". Sonra uygulama projesinde hayalet olarak çizmişler adamları.

Arkeoloji dersen zaten hiçbir şekilde dikkate alınmıyor. Hiçbir kural yokmuş, her şey mübahmış gibi. 5366 böyle bir şeyin önünü açıyor, çok tehlikeli bu anlamda.

EK F.6: Görüşme No.6 - Mücella Yapıcı

MÜCELLA YAPICI – Mimarlar Odası İstanbul Şubesi çalışanı ve Yenileme Kurulu yedek üyesi

TARİH: 18.07.2011

SÜRE: 1:30 saat

Meltem Özçakı: Sulukule'de yaşanan süreci nasıl değerlendiriyorsunuz?

Mücella Yapıcı: Aslında biraz bu dönüşüm meselesinin başına dönmek lazım. Sizin de bildiğiniz gibi özellikle 1960'lardan 70'lerden sonra, bu kentlerin esas olarak sanayisizleşmesi sürecinden sonra boşalan birtakım sanayi alanlarının yeniden işlevlendirilmesi, birtakım yeni ekonomik işlevler verilmesi gibi bir sürece girdi dünya. Tam bunun akabinde de ekonomi politik olarak da neoliberalizm diye adlandırılan kapitalizmin bir aşaması tanımlandı. Bunun bize yansımaları anında oldu ama biz hayata geçirilmesini biraz daha geç hissettik. Bizdeki ilk etkileri 1970'lerde İstanbul üzerindeki söylemlerdir aslında. "İstanbul'u nasıl satmalı?" sloganında belki de belirlenen kentsel toprakların ciddi bir şekilde ekonomiye meta olarak dönmesi ya da kentsel topraklardan elde edilecek rantın ekonomide bir işlev görmesi, neredeyse ekonominin de dayandığı tek şey haline gelmesi gibi bir süreç başladı yavaş yavaş.

Özellikle 1980'lerde, 12 Eylül sürecinde, getirilen o ekonomik politikalar çok da fazla bizim görmediğimiz, yani 12 Eylül hukukunun çok da fazla altını eşelemediğimiz bir yanı gerçekten bu kentsel rantın ekonomiye uyarlanması noktasıydı. Çok da fazla bunun üzerinde durulmadı. Hep demokrasi açısından irdeledik biz 12 Eylül'ü. Ama esas olarak bugüne kadar sürdürülen o geleneksel planlamanın, biraz korumacı olan planlama sürecinin ya da o modernist planlamanın hukuken tam da yıkıldığı bir süreçtir. Çünkü 12 Eylül'de getirilen birtakım yasalar, turizm teşvik yasaları, kıyı yasaları, orman yasalarındaki değişiklik gibi yasalar idarenin, merkezi ve yerel yönetimlerin kente artık bir başka gözle bakmasına neden olmuştur. Ve aşağı yukarı 1980'lerde de ilk kamu arazilerinin, hazine arazilerinin ya da kamu varlıklarının satışlarıyla ya da tahsisleriyle elde edilen gelirler ekonomiye bir gelir kalemi olarak girmeye başlamıştır. Ki ilk uygulaması Ayamama Deresi'ndeki bugün EGS Bloklarını gördüğümüz o 500 bin m2'lik fuar arazisidir. O kamu arazisidir ve Dünya Ticaret Merkezi'ne verilmiştir. Tabi bu süreç aslında bizim çok da fark etmediğimiz bir tarzda. Özellikle Tarihi Yarımada'da yapılan planlarla yavaş yavaş, parsel bazında ya da plan kararlarıyla veya turizm alanları gibi şeylerle genel olarak bölgeden koparılan birtakım özel projeler gerçekleşmeye başladı. O ara Tarihi Yarımada'ya çok dokunulmadıysa bile mesela şu anda bütün dünyanın ya da UNESCO'nun "buffer zone" diye tabir edilen, İstanbul'un çok önemli bir tarihi alanı olan Beyoğlu'nda Park Otel gibi, Gökkafes gibi yerler parsel bazında turizm alanlarına dayanılarak, o yasaya dayanılarak planlandı. Artı, Dalan dönemini hatırlayalım: Tarlabaşı Bulvarı'nın yıkılması, oradan Tarlabaşı'nın geçirilmesi ve Tarihi Yarımada'ya doğru ciddi bir aksın yönlendirilmesi, şu anda başımıza dert olan hakikaten dünyanın da uğraştığı, boynuzlu köprü diye anılan Metro güzergahının tayini, bunların Tarihi Yarımada planlarına "işlenmesi, hep 1980'le 2000 arasındaki bu değişimlerin sonucu oldu.

1999'a geldiğimizde de Türkiye ekonomisinde çok net bir şey oldu. Dünya Bankası bir rapor yayınladı. Henüz deprem olmamıştı. "1999 B Raporu" diye bilinir. Daha önce de bizim 5 yıllık kalkınma planlarımıza yavaş yavaş İstanbul girdi tek başına. İstanbul'un küresel bir kent olma özlemleri Beyrut'tan kalkarak, İstanbul'un dünya hiyerarşisinde yer alması gerektiği lafları sonucunda neoliberal kent politikalarına bağlı olarak – çünkü dünyada da böyle gelişiyordu - 1999'da Dünya Bankası bir rapor hazırladı. Tam hatırlamıyorum ama şöyle diyordu o raporda: "eğer siz küresel ekonomiye eklemlenmek istiyorsanız, bir veya iki kentinizi mutlaka küresel hiyerarşide yarıştırmak zorundasınız". Biliyorsunuz bu kentler arası yarışmalar neoliberalizmin yeni kentleşmeye gösterdiği en garip yoldur.

Henüz deprem falan olmamıştı. O sırada gerçekten küreselleşme ve küreselleşmenin dünya üzerindeki kentsel politikaları bir ideolojik hegemonya halinde kabul edilmişti. Akademik çevre tarafından da kabul edildi. O dönem akademik yayınlara baktığınızda da artık kentlerin bilgi ve kültür kentleri olacağı, kültür endüstrisi gibi farklı kentsel işlevlerin artık bu kentlerde yeşereceği gibi sanayinin doğuşuyla bildiğimiz o kentleşmenin başka bir alana evrildiğini zaten biz okuyorduk. Sizler daha iyi biliyorsunuz bunu, biz daha uygulamacı olduğumuz için yere geldiğinde ya da hukukta değişimler olduğu anda bunu yerde tespit eden ya da iz süren insanlarız. Ama bunun teorik alt yapısı müthiş bir hegemonya halinde bütün akademik çevrelerde de kabul edilmişti. İster istemez yani bir kent artık değişecekse bu sanayiyle olamayacak. Çünkü sanayi ucuz iş gücü olarak uzak coğrafyalara gitmişti, esnek üretim tarzı nedeniyle. Çin gibi iş gücü ücretlerinin çok düşük olduğu ya da güvencesiz olduğu coğrafyalara esneyip giden bir sanayi üretimi vardı. Bunu Türkiye'de de çok uzun zamandır zaten yaşıyorduk. O sektörden boşalan yeri maalesef bu kentsel alanların değerlendirilmesinden oluşacak bir ekonomik fayda sektörü aldı.

Şimdi bakınca bu 99 Raporu'ndan sonra İstanbul'un artık dünya kenti olması ve kentler hiyerarşisinde – biliyorsunuz Beta sınıfı kentler arasındadır İstanbul, Beta da değil hatta Gama grubu kentler arasındaydı – bu yarışa girmenin şart olduğu artık bizim kalkınma planlarımıza da işlendi. 5. ya da 6.

Kalkınma Planı'nda bu var. Zaten şuan ki 8. ve 9. Kalkınma Planı'nda net olarak var. İstanbul artık bir dünya kenti olarak küresel hiyerarşide yerini alacaktır. Şimdi bu bir siyasi ekonomi politik seçim, kendiliğinden bir süreç değil. Bu böyle olacak. 99'da buna karar verildiğinde hemen işe koyuldu, bütün bunların olabilmesi için gerekli tüm uyum politikaları, yeniden yapılanma dediğimiz her şeyin yasası hazırlanmaya başlandı.

Şimdi dünyaya da dönüp baktığımızda neoliberal politikalarda özelleştirme, ayrıcalıksız kuralsızlaştırma diye alt alta sıralayabildiğiniz bu ekonomik politikaların kentsel politikaya yansımalarını da görüyorsunuz. Ve biz buna çok tanık olduk İstanbul'da. Ayrıcalıklı kuralsızlaştırma dediğimiz parsel bazında eşitlikçi olmayan birtakım plan tadilleri, geleneksel planlamadan uzak, bölgenin tümü düşülmeden parçacıl birtakım özel proje alanları, kararları ve turizm alanı ilanları zaten yavaş yavaş başlamıştı. Ama artık bunlar kalkınma planlarına da girerek rasyonel bir politika haline geldi. Bu politikalar önce Ali Müfit Gürtuna zamanında - depremden önce - İstanbul'un 2023 vizyon ve misyon projeleri diye yansıdı.

MÖ: O zamandan var bu 2023 hedefleri.

MY: Tabi tabi. İstanbul için birtakım mega vizyon projeleri önerildi. Bu projelerin arasında biz ilk defa kentsel dönüşüm lafını duyduk. Çok alışkın değildik açıkçası bu kentsel dönüşüm lafına. Yani dönüşüm lafından çok sağlıklaştırma, canlandırma, yeniden kullanım, sıhhileştirme gibi kavramlar vardı bizim literatürümüzde yenileme bile vardı ama bu dönüşüm kavramı çok da fazla kullanılan bir kavram değildi. Gentrifikasyon, soylaştırma anlamında çalışmalar vardı ama 'mega kentsel dönüşüm projeleri' diye bir kavramla ilk defa 1999'da depremden önce Ali Müfit Gürtuna'nın 2023 vizyon projelerini açıkladığı sırada tanıştık. Daha doğrusu şöyle söyleyeyim, profesyonel alanın tanışmasıdır bu. "Urban transformation" diye bir şey biliyorduk biz İngiltere'de falan. Ama Türkiye'de bunun resmi beyanına orada rastladık.

Bunun yanında dediğim gibi o dönemki neoliberal politikalara eklemlenebilmek için yeniden tonla yapılanma kanunu çıktı. Kamu idaresinde, kamuda v.s yeniden yapılanma gibi. Ama onlar başka bir alan, bizim alanımızda da imar yasalarının tümüyle değiştirileceği konusunda birtakım şeyler oraya çıktı. Hatta imar yasalarının tümünü içeren önemli bir çalışma yapılması için o dönem ODTÜ'ye görev verildiğini biliyoruz. Her bölümünü ilgilendiren çok ciddi bir imar yasası çalışması yapıldı ODTÜ'de. Bu yasalardan bir tanesi de kentsel dönüşüm yasa tasarısıydı. Bütün bunlar konuşulurken, bu projeler ortalıkta dolaşırken Marmara Depremi oldu. Tabi o süreç korkunç bir şeydi. Bütün bunlar ertelendi, bir sürü şeyle uğraştık. Bu sefer de deprem master planı hazırlanmaya başladı. Dört büyük üniversitenin bütün hocaları İstanbul için deprem master planı hazırlamaya başladılar. Deprem master planı henüz açıklanmadan – o sırada Ali Müfir Gürtuna da değişmişti, Kadir Topbaş'a geçmişti Büyükşehir Belediye Başkanlığı – yeni vizyon projeleri açıklandı. Bu sefer "Deprem Odaklı Kentsel Dönüşüm Projesi" adı altında dönüşüm projeleriyle karşılaştık. Zeytinburnu pilot bölge seçildi ve "Deprem Odaklı Mega Kentsel Dönüşüm" oldu bu sefer bizim kentsel dönüşümün adı. Deprem bu kentsel dönüşüm projelerinin önemli bir argümanı, parametresi haline geldi. Zarar görebilirdik.

Deprem master planı açıklandı. Bu arada Kentsel Dönüşüm Yasa Tasarısı hazırlandı demiştim ya, o meclis komisyonuna girdi. Bu Kentsel Dönüşüm Yasa Tasarısı gerçekten meslek odalarının, bu konuyla ilgili kurum ve kuruluşların çok ciddi tepkileriyle karşılaştı. Mesela Şehir Plancıları Odası'nın veya Mimarlar Odası'nın web sitesine girdiğinde oradaki ilk Kentsel Dönüşüm Yasası'na karşı tepkileri, eleştirileri ve önerileri bulabilirsin. Fakat çok önemli bir şey öneriyordu bu. Çok açık, ayan beyan mülkiyet dönüşümleri öngörüyordu. Zaten onu sonra yaşadık. Hatta sanki şöyle bir şeydi: bu gecekondulaşmayla büyük kamu alanlarının 400'er m2'lik küçük küçük özel mülkiyetlere parçalanması, sonra o özel mülkiyetlerin birtakım projeler eliyle daha büyük sermayeye evrilmesi gibi bir sürecin sonucuydu. Biliyorsun mülkiyet konusunda, özellikle özel mülkiyetin korunması konusunda bizim yasalarımız çok net, çok korumacı. Sadece kamu mülkiyeti konusunda böyle bir şeyimiz yok, yani kamu mülkünün, kamu varlıklarının korunması konusunda herhangi bir yasamız yok. Sadece kamu yararı kavramı var ortada. O da çok değişti. Yani bütün bu konuları araştırırken aslında kamu yararı kavramındaki değişimleri de incelemek lazım. Çünkü sonuçta dönüp geldiğinizde biraz sonra konuşacağımız her şeyin altında birincisi deprem korkusu, ikincisi de kamu yararı kavramının dönüştürülmüş biçimi yatıyor.

Şimdi hal böyle olunca o büyük Kentsel Dönüşüm Yasası bir türlü gündeme getirilemedi. Ancak şöyle bir şey oldu, Kentsel Dönüşüm Yasa Tasarısı komisyonda görüşülürken bunun içinden sadece tarihi bölgeler kopartılıp çıkarıldı ve 5366 sayılı yasa gündeme getirildi. 5366 sayılı yasanın yasal tarihi bu. Bir de şöyle bir tarihi var yani Tarlabaşı dönüşüm alanları üzerinden söylenen, daha doğrusu gazetelerde çıkan haberlerden, Misbah Demircan'ın açıklamalarından bildiğimiz bir şey var. Tarlabaşı'nda ikiye bölünmüşlük, bu dönüşüm meseleleri Dalan zamanından başladı demiştik. Haliyle o kent parçasını ikiye ayırdı ve alttaki Tarlabaşı bölümü bilerek çöküntüye bırakıldı. Oradaki koruma politikalarımız ilginçtir. İnsanlara tek bir çivi çaktırılmadı. Orada son derece değerli tarihi eserler vardı. Hiçbir çözüm getirilmedi. Şimdi o alanlar için Misbah Demircan, Tayyip Erdoğan'ın kendisine "burayı hallet, bu Tarlabaşı'nı halledeceksin" dediğini söylüyor. Misbah Demircan da "halledemeyiz Sayın Başbakanım çünkü burada koruma yasası ve kurullar var" dediği ve Tayyip Erdoğan'ın Misbah

Demircan'a "o zaman yasa yapın getirin" dediği söylenir - Misbah Demircan'ın ağzından bunlar - Onun için 5366 sayılı yasa tasarısı bir anlamda da Tarlabaşı Yasası olarak bilinir.

Bu yasa tasarısı çıktıktan sonra ilk uygulama alanları Tarlabaşı ve Sulukule oldu. Bu yasaya göre de bir kere alanın tarihi olması lazım, sit alanı olması lazım, çökmüş olması lazım ya da eskiyor olması lazım gibi bir şey var. Ve avan projeler ile gerçekleşen bir yasa. - Bu yasayı koyacaksın herhalde tezine, çok fazla çalışma var, hiç onun üzerinde durmayalım istersen -. Ama bu şöyle bir şeye neden oldu: mesela bu yasa gereği birtakım alanlar yenileme alanı olarak önce Belediye'nin meclisinden ilan ediliyordu - şimdi de böyle -, sonra Bakanlar Kurulu buraları yenileme alanı ilan ediyor. Akabinde aynı Bakanlar Kurulu buralar için acele kamulaştırma kararı alıyor. Ve bu alanlar çok ilginç bir şekilde daha bu kararlar alınmadan, zaten garip bir dedikoduyla, söylenceyle biliniyordu. Henüz yenileme alanı ilan edilmeden buralarda ciddi bir mülkiyet değişmesi söz konusu olmaya başlamıştı. Bu ilginç bir şeydir. Yani birtakım insanlar gelip bu alanlarda yaşayanlar için büyük ama alanlar için son derece küçük paralarla burada mülkiyetleri devralmaya başladılar.

MÖ: Sulukule'de de aynı şey oldu.

MY: Evet. Tarlabaşı ve Sulukule'de aynı şey oldu. Her ikisi de ilk uygulamalardır. Tarlabaşı çok daha ilginç bir metot olarak, ortada hiçbir şey yokken bir şirkete verilmiştir. GAP İnşaat'a %48, %52 ile verilmiştir. Onun için olanlar akıl almaz, yani yapılan projeler ve süreç. Gerçekten içinde çok ciddi, etik olmayan şeyleri barındırmakta her ikisi de. Ama Sulukule'de TOKİ kanalıyla yapılan bir dönüşüm modeli var. Sulukule'ye baktığınızda çok yazıldı, çizildi, çok belge var. Ama şöyle bir süreç işledi orada: birincisi bu alanlar acele kamulaştırma alanı ilan edilince çok ciddi bir şekilde havuç - sopa denilen yöntemin, bütün bu yenileme projelerinde artık evrensel olarak da kullanılan bu yöntemin bizatihi hayattaki uygulamalarını gördük. Havuç şuydu onlar için: "burada yeni binalar yapılacak, burada sizin kentsel rantınız artacak, mülkleriniz değerlenecek, şimdi zaten çok kırık dökük yerlerde oturuyorsunuz ama buradaki yenileme projesi sonucunda çok ciddi bir ranta kavuşacaksınız". Yani kentsel ranttan pay alma, alabilme sunuldu insanlara. Bu işin havuç tarafıydı. Sopa tarafı da "eğer bu projeye müdahil olmazsanız, onay vermezseniz bakın acele kamulaştırma kararı var, kamulaştırırız". İlk defa burada kamulaştırma, kamu yararına yapılması gereken bir kamulaştırma olgusu bu kadar açık ve net insanların yerlerinden edilmeleri doğrultusunda korkutucu bir unsur olarak kullanıldı. Ve bu çok iyi çalıştı, inanılmaz iyi çalıştı. Bir de baktığınızda oradaki insanların çoğu ciddi bir şekilde devletle problemi olan insanlar. Yani insanların istihdam edildiği yerlere baktığınızda, ne iş yaptıklarına baktığınızda bu kentin marjinal diyebileceğimiz sektörlerinin olduğu bir yer.

Aslında eskiden böyle değildi. Eskiden Sulukule'de bir eğlence sektörü vardı ve uluslararası bir eğlence sektörüydü. Eskiden eğlence evleri denilen bir alan vardı orada ve Sulukuleliler buradan çok iyi paralar kazanırlardı. Müziği çok seven, çok güzel dans edebilen insanlardır, yani sokak müthiştir Sulukule'de. İnanılmazdı sokakları, evin içinde değil sokakla birlikte yaşar oradaki insanlar. Tam bir mahalle vardı. Yani mahalleyi nasıl tanımlarsınız? İşte Sulukule'dir mahalle. Dayanışması olan, parası yoksa bakkaldan gidip ödünç bir şeyler alabilen, böyle simbiyotik ilişkileri olan, herkesin birbirini çok iyi tanıdığı, varlığı yokluğu paylaştığı, sokakla birlikte yaşayan cıvıl cıvıl bir mahalleydi burası. Ve orada yaşayabiliyorlardı bu dayanışma ilişkileri dolayısıyla. Birdenbire insanlara "evlerinizi bize verirseniz size vereceğimiz evler şu kadar m2, şu kadar lüks" diye bir şey sunuldu. Hiç böyle bir umutları yoktu.

Bir de düşünün Dünya Miras Alanı burası. Hem de çok önemli bir arkeolojik alan. Açıkçası onların evleri bodrumlu değildi. Oradaki arkeolojik yapıyla birlikte yaşayan bir mahalle, her evin bir tane sarnıcı var. O kuyular korunuyordu mesela. Öyle hikayeler vardı ki; 15 - 16 yaşlarında oradan inip yeraltındaki dehlizlerden Ayvansaray'da denize çıkıldığını anlatan bir nesil var orada. O yıkılan mahallede çok ciddi kuyular var. Bu dönüşüm projesiyle bütün hepsi yok edildi. Biliyorsunuz arkeolojik kazılar için müracaat ettik. Hepimiz gittik oraya ama maalesef engelleyemedik. Şu anda Sulukule dokusuyla insanıyla kaybolmuş durumda. Orada gerçekten başka bir şey inşa ediliyor ama bu asla Sulukule değil. Orada artık başka insanlar gezecekler. Davalar açıldı, ama ne yazık ki bu engellenemedi. Öyle bir süreç yaşandı ki orada, mesela bizim tapu yasasına göre bir yerde, bir parsele icra gelmişse ya da o parseli kamulaştırma kararı varsa mutlaka tapu kütüğüne şerh konması gerekir. Bu acele kamulaştırma kararlarının hiçbiri tapu kütüklerine şerh konmadı. Yani yazılmadı, kaydolmadı. O zaman üçüncü bir kişiye satış imkanı ortadaydı. Bütün bunlar dolanırken bir sürü insan mahalleye girdi o dönem. Sadece Belediye, TOKİ değil, bir sürü insan mahalleye girdi, yok pahasına, "devlet 10 lira verecek ben sana 20 lira vereceğim" diyerek satın aldılar. Aynı şey Tarlabaşı'nda da yürüdü ve bütün dönüşüm alanlarında da hala bu yürütülüyor. Bu satın alanlar arasında bazı idari görevlilerin olduğunu da ispat ettiler. Bazı insanlar da artık oradaki baskıdan, - bir de devletle de aralarında problem olan kişiler bunlar o yüzden çok fazla "ben gitmeyeceğim diye kafa tutacak kişiler değiller - tamam diyip verdiler, sözleşmeler yapıldı.

Aslında bu kentsel dönüşüm projelerinin ya da yenileme projelerinin bir ince noktası var. Hiçbir zaman, hiçbir projede idare kamulaştırmaya gitmedi henüz. Bu çok ilginçtir. Herkes ikna oldu ve verdi. Vermeyen, direnen, hadi buyurun kamulaştırın diyen çıkmadı. Sulukule ve Tarlabaşı ilk olduğu için örneği yoktu. Yani ne yapılır, nasıl direnilir bilinmiyordu. Oysaki Sulukule'de dünya geldi buraya. Çok müthiş mücadele etti sivil toplum örgütleri, üniversiteler falan. Üstelikte planla. Tarihi Yarımada planı

vardı, o plana da uyulmuyor. Yani bu yenileme alanlarında hiçbir plan kararı yok ne yazık ki. Kararları projeciler, mimarlar ve sermayedarlar veriyor. Tarlabaşı da öyle, Sulukule de öyle.

Yenileme Kurulu diye bir kurul kuruldu. Düşünün aynı bölgede aynı işi yapan, aynı kanuna bağlı iki farklı idare oldu. Bir tanesi bu alana bakan normal kurul, ikincisi yenileme kurulu. Normal kurulun tescil ettiği, tescilli olan bir sürü eser – ki Sulukule'de de çok fazla vardı, alanın zaten tümü tescilli – aynı şeyle görevli diğer bir kurul tarafından yıkılabiliyor. Aynı şeyi Tarlabaşı'nda da görüyoruz. Yani bir yenileme kurulu 290 tane tescilli binanın yıkımını öngörebiliyor. Bu acayip bir hukuksal çelişki ve bizim açtığımız davaların ana argümanlarından biri. Yıllarca siz insanlara çivi bile çaktırmamışsınız, binalarına hiçbir şey yaptırmamışsınız. Ondan sonra geliyorsunuz bir avan proje ile bütün oradaki yeraltı, yer üstü tarihi eserleri yok varsayıyorsunuz. Mesela Sulukule'de otoparklar yapıldı.

MÖ: Mimarlar Odası'nın açtığı davalar olduğunu söylediniz, o davalar sonuçlandı mı?

MY: Henüz değil.

MÖ: İnşaatlar bitiyor neredeyse.

MY: Evet inşaatlar bitiyor. Maalesef bu davalarda akademisyenlerin yazdığı son derece garip bilirkişi raporları ile karşılaşıyoruz. "Bu kamu yararınadır" diyebiliyor mesela. – tezin için bütün dava dilekçelerini, bu konudaki bütün belgeleri verebilirim, mesela Sulukule'yle ilgili olan belgeleri de verebilirim, orada Avrupa Parlamentosu'na kadar gidildi biliyorsun.-

Maalesef dediğim gibi insanlar direnemediler, TOKİ'nin yaptığı alanlardan gittiler. Galiba Bezirganbahçe'ye gönderildiler.

MÖ: Tekrar geri döndüler ondan sonra.

MY: Geri dönecek yerleri de kalmamıştı. Ve maalesef bu bir mülksüzleştirme süreci olarak çalıştı. Bütün bu insanlar gittiler. Dedelerinden kalma bir mülkiyetleri vardı kırık dökük, onları da kaybettiler. Oraya gittiler, oranın da şeylerini ödeyemedikleri için bazıları sattılar, bazıları hakikaten borçlandı. Ondan sonra döndüler tekrar geldiler. Şimdi kimi sokakta yaşıyor, kimi de o mahallede yakınlarının yanına, bodrum katlara falan yerleşti.

Burada olan yenileme mi, soylulaştırma mı? Baktığınızda dünya literatüründeki yenileme kavramı - dönüşüm demiyorum ama bu yapılan bir dönüşümdü, mülkiyetin dönüşümüydü, oradaki yaşam tarzının dönüşümüydü. Çok iyi anlamda bunu söyleyemiyorum açıkçası. Baştaki o kocaman kocaman laflar sonuç olarak hem Tarlabaşı'nda hem Sulukule'de – daha ötekilerini bu kadar göremedik ama – Fener-Balat'ta yavaş yavaş ortaya çıkıyor. Şimdi Yalı Mahallesi de yavaş yavaş ortaya çıkıyor. Gördüğümüz şudur: 1000 yıldır burada yaşayan bir Sulukule bütün insanlarıyla her şeyiyle yok oldu gitti. Çok can yakıcı fotoğraflar var. Mesela en son yıkımlarda alüminyumların çekildiği alanı, ben gördüğümde ağlamıştım. O sokağı bilen, oradaki yaşamı bilen insanlar buna hakikaten tahammül edemediler. O insanlar tekrar kente dönmek zorundaydılar, dediğim gibi bu insanlar kent merkezinden besleniyorlar. Kimi garsonluk yapıyor, kimi su satıyor, kimi selpak satıyor, kimi çöp topluyor, kimi kağıt topluyor. Ama bunlar yeni sanayisizleşen kentin gene çalışanları. Yani bunu fark etmeden bu meseleyi anlamak olanak dışı. Birdenbire yoksullaştılar. Yoksuldular, daha da yoksullaştılar. Kafalarını soktukları barınakları vardı, onlar da yok oldu. Ve gerçekten böyle devam ederse bu yenileme alanları giderek çoğalacak. Çünkü 7 - 8 tane alan sadece Beyoğlu'nda var, Bedrettin gibi.

Bunun dışında bir de Emek Sineması, Saray Sineması gibi mahalle olmayan ama çok önemli kent hafızası olan yerlerdeki dönüşümler de var. Bugün Beyoğlu'ndaki Emek Sineması meselesi de 5366 sayılı yasaya göre yapılıyor. Emek Sineması yıkılıp, altına dört katlı iş merkezi yapılıp üzerine Emek Sineması'nın taşınması yine bu kanunun elverdiği bir projedir.

Tarihi Yarımada'ya baktığınızda henüz daha planı ortada yok. Çünkü planlarla getirilen birtakım şeyler vardı. Sürekli bizim bu konuda davalarımız oluyordu. Henüz planı yokken Tarihi Yarımada'nın çok büyük bir kısmı bu yenileme projeleriyle gelişmeye başladı. Bu son derece tehlikeli bir şey. Kürkçübaşı, Yalı Mahallesi, Fener - Balat yani Tarihi Yarımada'ya tepeden baktığınızda - Dünya Mirası bir alan gerçekten - bu alanda bir yandan Marmaray duman etti ortalığı, - bir yerlerde durdurulduğunu duyuyoruz ne kadar doğru bilmiyorum - çok ciddi hasar verdi. Marmaray'a bağlı parsel bazında acayip kararlar alındı, Yenikapı Transfer Merkezi gibi, Yalı Mahallesi'ni zapt etti, Fener-Balat, içeride Süleymaniye, Hanlar Bölgesi, Gedikpaşa gibi bütün bunlara baktığınızda Tarihi Yarımada planlamadan uzak. Bir yönetim planı da henüz yok, daha hala bitirilemedi.

En vahimi bu Karayolu Tüp Geçiş. Yani felaket bir şey, düşülmesi bile olağanüstü. Mesela Yenikapı'da 1 milyon m2 araziyi doldurup miting alanı yapacağım diyor.

MÖ: Nerede?

MY: Yenikapı'da.

Hemen Buffer Zone'da, çıkan gökdelenler, aşağıda Zeytinburnu, Kazlıçeşme'de o kruze port 705 bin m2'lik yapıyı içeriyor, denizin üzerinde neredeyse. O da 1 milyon m2'lik bir deniz arazisi. Bütün o projelere baktığınızda bugün Tarihi Yarımada yok olmak üzere.

MÖ: Tarihi Yarımada içinde gökdelen önerilmiyor ama değil mi?

MY: Yavaş yavaş önerilecek çünkü transfer merkezleri falan var. Bu söylediğim şeyler hemen Buffer Zone'da. Tek tek projeler var. Yani bütünlüklü bir düzenden uzak, hem kıyıları çok tahrip eden tek tek parsel bazında projeler geliyor, hem böyle bir yönetim planı yok. Tarihi Yarımada'da hala plan ortada yok. Bir de en garibi - aslında biz bunu öneriyorduk - Tarihi Yarımada'daki devlet yapılarının, kamu yapılarının kaldırılması süreci var. Ona bakıyorsunuz; mesela hastane, okullar diye baktığınızda Cerrahpaşa, Çapa gibi okullar kaldırılıyor ama onun yerine Haliç'e, Tekel'in deposunun olduğu yerlere vakıf üniversiteleri getiriliyor. Yani sonuçta bir özelleşme meselesi var. Yapısal olarak herhangi bir şey değişmiyor, sadece kamu kullanışı yerine özel kullanışlar ikame ediliyor. Bu da dönüşümün bir başka yanı.

Mesela Tarihi Yarımada'daki tarihi okullar satışa sunuluyor, otel falan oluyor. O da o mahallelerde dar gelirli insanların yaşamasını güçlendiriyor. Şu anda İstanbul'da bu tür alanlarda; bunun yanında Beşiktaş, Nişantaşı gibi alanlarda da bir dönüşüm var. Yani kentin merkezi eski yaşayanlarından biraz soyutlanıp biraz daha zengin sınıfın kullanımına veriliyor. Bunun için de kentsel dönüşüm metoduyla insanlar uzaklaştırılıyor. Ama bu arada fiziksel yapı da çok zarar görüyor. Tarihi doku çok ciddi zarar görüyor. Baktığınızda yeni birtakım ekonomik politikalar esnek üretim, güvencesiz çalışma, sanayisizleşme, hizmet sektörlerindeki gelişme, kayıtsız ekonomi ya da işsizlik ne derseniz deyin bunun sonucu üretimin olmadığı tüketimin örgütlendiği yarışmacı bir kente dönüşmesine ve bence en önemlisi kentsel mekanın bir sermaye birikim aracı haline gelmesine neden oluyor. Kentsel mekan bir sermaye birikim aracı haline geldiği anda metalaşıyor. Metalaştığı anda tarih, kültür, sanat, mimari, oradaki yaşam bütün bunlar, her şey satılabilir, pazarlanabilir, üzerinden kar edilebilir bir hale getiriliyor. Bu da ne yazık ki ekonomik ilerleme, doğru bir politika olarak da şu anda ideolojik olarak taraf buluyor. Bu da bu tür projelerin meşrulaştırılması için araç oluyor. Tabi o tür bölgelerde yaşayanların yoksullukları, burada kiracıların yüksek olarak var oluşu, oradaki mülk sahiplerinin aslında çoğunun o alanları terk etmiş bulunması bütün bu yenileme - diyelim ki yenileme ama o tam bir soylulaştırma ya da gentrifikasyon - için çok ciddi kolaylıklar sağlıyor. Ama bunun sonucunda ileriye dönük bir perspektif çizdiğinizde insanlar için üzülüyorsunuz; bir sürü insan perişan oluyor, mülksüzleşiyor, yoksulluğu daha da artıyor, kent dışına itiliyor. Bir de dönüp mimar olarak baktığınızda o mahalle dokusunu, tarihini, mekanın ruhunu, her şeyini kaybediyorsunuz.

Sonuçta diyelim ki biz de bu neoliberal sistemi beğeniyoruz, seviyoruz, buradan bir medet umuyoruz. Ama o hedefi de yerine getirmiyor. Çünkü buralar herhangi bir yer oluyor. Yani o tarihin, kültürün hiçbir değeri kalmıyor. Dünyanın her yerinde görebileceğiniz, geçmişi olmayan, tadı, müziği, kokusu, ruhu olmayan yapay mekanlara dönüyor. Ve sonuçta bir tarihi kültürü kaybediyorsunuz, yerine koyduğunuz şey de sizi tatmin etmiyor. Şu anda bizim geldiğimiz noktada gerçekten Tarihi Yarımada bugüne kadar keşke hiç planlanmasaydı, keşke hep öyle kalsaydı. Mesela, UNESCO'dan alınan fonlarla yapılan örnekler var. Burada da o mahalleyi, insanları aktive ederek, orada bilinci yükselterek ve buraya fon ayırarak bütün bu alanlar hem bu hale getirilmeyebilirdi, böyle bırakılmazdı; hem de oradaki insanların öncelikle ekonomik sorunları çözülerek, yeni istihdam politikalarıyla o alanları o insanlarla birlikte hakikaten güçlendirebilirdik. Çünkü güçlenmeye ihtiyacı var o alanların, bu da bir gerçek. Ama bu yolla değil, biz şu anda yıkıyoruz.

MÖ: Bir de Belediye'nin söylemlerinde "Biz Sulukule'de Osmanlı Mahallesi yapıyoruz" diye bir şey var.

MY: O bambaşka bir rezillik. O çok ideolojik bir yanılgı. Her dönemde iktidarda bulunan kişiler özellikle kentler üzerinde fiziki ya da mimari olarak iz bırakmak isterler. Fakat bu artık Dünya Koruma Yasalarına göre - altında bizim imzamız olan, Avrupa Mimari Mirasın Korunması Sözleşmesi falan, alt alta koyduğunuzda son derece önemli sözleşmelerde imzası var bizim hükümetimizin. Ama iş uygulamaya gelince mesela o uluslararası sözleşmeler iç hukukta tam da yerini bulmuş değil ne yazık ki. Şimdi böyle bir şey söylenebilir mi? Yani biz nasıl Osmanlı kenti yaratacağız, böyle bir şey olabilir mi? Ama maalesef bir mimar olarak, Mimarlar Odası olarak bizi en çok irite eden şey de bu. Mimarların eline kentsel tasarım rehberleri verip, birtakım yalancı cepheler üretmek. Bu hem doğru mimarlık değil hem de tarihe ve geçmişe karşı saygısızlık, yalan söylemek, geçmişi ve geleceği yanıltmak. Ama maalesef biz şu anda biliyoruz ki özellikle Fatih bölgesinde cephelerde kentsel tasarım rehberleri veriliyor mimarların eline ve birtakım tarih taklidi cepheler yapılması isteniyor.

MÖ: Ben Historia'nın mimarıyla da görüştüğüm zaman bana şey söyledi. Ben "bu sizin isteğiniz mi yoksa Fatih Belediyesi'nin mi?" diye sordum. Bana bu "Koruma Kurulu'nun özellikle isteği" dedi.

MY: Çünkü Koruma Kurulu da bir tuhaf. Ayrıca kentsel rehberler var. Ben sana örnekler verebilirim.

MÖ: Ben Fatih Belediyesi'ne gittim, kentsel tasarım rehberinden istedim. Bana "biz bunu eskiden veriyorduk; ama şu anda Belediye'nin içinde oluşturduğumuz bir ekip var ve o sadece cephenin Tarihi Yarımada'ya uygun olup olmadığına bakıyor" dediler. Yani sizde varsa alabilirsem çok sevinirim.

MY: Bakayım. Belki biraz düzeltmişlerdir. Çünkü Tarihi Yarımada planlarında bu not vardı. Biz bu nota itiraz ettik. Beyoğlu planlarında gene bu not vardı.

MÖ: Ne notu olarak geçiyordu?

MY: "Kentsel tasarım rehberlerine göre uygulama yapılacaktır" diye bir şey vardı. Bu kentsel tasarım çok doğru bir şey, yapabilirsiniz ama bu artık saçma sapan bir şey. Mesela benim en çok güldüğüm örnek Flash TV'dir. Görmediniz mi? Bir de Beyoğlu'ndaki Erdoğan Demirören'in binasıdır, rezillik. Ki o çok hukuk dışı bir yapı, hala devam ediyor. Fakat getirdiği şey de suçtur, olacak iş değil. Bir de Flash TV mesela…

MÖ: O nerede? Beyoğlu'nda mı?

MY: Onu çek, tezine koy, çok ilginç. Beyoğlu'nda. Uyduruk betonarme bir binaydı o. Adam onun üzerine bir cephe yaptı, uydurdu, bina ikonik görünsün, bir şey olsun diye. Şimdi her iki binaya geçip karşıdan baktığın zaman, birinin altında tarihi Saray Muhallebicisi vardı, çok önemli bir binaydı, yıktı gitti. Taklit bir bina yaptı Beyoğlu'nda, rezalet. Öbürü de tarihle hiç ilgisi olmayan binaya öyle bir cephe koydu ki şaşırıyorsun, böyle bir şey olmaz.

Kent hafızası oluşturun, yani kent belleği denen bir şey vardır. Burada en önemlisi bellek temizleniyor ve yeni bir bellek yaratılıyor. Aslında belki en tehlikelisi bu. Yani siz Osmanlı Mahallesi yaratıyorsunuz, orada bir bellek temizlemesi yapıp, yeni bir kent belleği oluşturuyorsunuz. Bu doğru değil, böyle bir şey yapılamaz. Bu her açıdan sahtekarlık, sosyolojik olarak da, mimarlık açısından da. Yüz yıl sonra birileri bir araştırma yapsa İstanbul için, nereden nereye varacaklar? Hiçbir şey bırakmıyoruz ki. Ne arkeolojik alan bıraktık, ne doğru düzgün korunmuş yapı bıraktık. Yani yüz yıl sonra bir kent araştırmacısı, bir kent coğrafyacısı ya da bir antropolog geldiğinde Sulukule için ne diyebilecek?

MÖ: Bir de Sulukule'deki bu dönüşümlerin turizm amaçlı da yapıldığı söyleniyor.

MY: Nasıl bir turizm anlayışı? Onu ben bir kavrayabilsem. Hiç de turizm amacı falan yok. Niye gelsin ki turist oraya? Hintlilerin Amerika'ya ilk geldiği, o çay zamanları gelip teneke barakalar kurduğu bir yer var. Adamlar aynen koruyorlar ve para kırıyorlar. Yani orada bir Roman Mahallesi var. Tamam öyle yaşanmasın ama. Londra'dan çocuklar geldi o kadar güzel projeler ürettiler ki orası için. Sen orayı, o dokuyu insanlarla birlikte yaşatabiliyorsan… Doku derken gerçekten sadece binalardan bahsetmiyorum, oradaki ruh, koku, yeraltı, yer üstü zenginlikleri, her şeyden bahsediyorum. Ve hiçbiri kalmadı gitti. Yani o mahalle her yerde yapılabilir.

MÖ: Konuşmalarımız sırasında bir ara açılmış davalarda bahsettik ve bu davalar devam ederken inşaatların da devam ettiğinden. Engelleyici olmamasının nedeni 5366 sayılı kanun mu?

MY: Hayır, maalesef bizde dava yürütmeyi durdurmuyor. Yürütmeyi durdurma kararı alırsanız duruyor ama mahkeme yürütmeyi durdurma kararı almazsa devam ediyor. Zaten hukukta en büyük problemimiz de bu. Mesela orayı kazanıyorsunuz ama sonra hiçbir şey yapılamıyor çünkü o alan tahrip olmuş oluyor. Halbuki bu tür davalarda derhal yürütmeyi durdurma alınması lazım. Özellikle yıkımların engellenebilmesi için. Ama maalesef mahkemeler yürütmeyi durdurma kararını almıyorlar, bilirkişi raporları isteniyor, uzatılıyor. O süre içinde de zaten orada mülkiyet dönüşümleri de olmuş oluyor, yıkımlar da başlıyor. Zaten davaların bu kadar uzuyor olması da artık insanların umutlarını, mücadele azimlerini kırıyor. Hani "dava açacağız da ne olacak?" deniyor. Bu bir sorun. Maalesef yargıda son zamanlarda böyle de bir şey var, özellikle bu konularda ağır davranmak gibi.

Yargıya da bir şey denemiyor çünkü bu konularda alınan özellikle kurul kararları sizin muhalefetinizi kesiyor. Bütün bu projeler kurullardan geçiyor. Kurulların yapısı çok değişti. Mesela çok önemli mimari bir proje bu, çünkü artık planlama falan değil bir avan proje. Orada onu inceleyen mimar sayısı çok az. Şöyle söyleyeyim size, mesela Sulukule'de kurul kararında üç mimar vardı. İki mimar "hayır" dedi – biri İclal Hocamız'dı - diğerleri işte avukatlar, şunlar, bunlar "evet" dediler. Ve o kurul kararı oluyor. Bütün her yerde böyle bu. Enteresan yani, bir mimari proje üzerinde kurulda bir tane hukukçu düzenleme yapabiliyor, kat yükseklikleri için karar verebiliyor.

Kurulların yapısında da garipleşmeler oldu. Kurullar da biraz siyasileşti. Daha çok iktidara yakın insanlar kurullara giriyor, özel seçiliyorlar. Bir de bu değişen kamu yararı kavramı var. "Belediye yapacak, buralar dökülüyor" gibi… Mesela şunu unutmuyorum ben, Tarlabaşı ve Sulukule aynı anda görüşülüyordu, bütün bu projelerin en önemli argümanı şuydu: orada yaşayan insanların suç işliyor olmaları. İşte buradaki insanlar kapkaççı, uyuşturucu satıyorlar, travestiler var gibi bir ötekileştirme ve sanki cüzamlı insanlar grubu kentin çok önemli tarihi bir bölgesini ele geçirmişler de bu cüzamlı grubu buradan uzaklaştırılmalı, bunlar zaten tarihten, kültürden anlamaz, ne işi var bu insanların burada gibi bir şey var. Bu projelerin konsept yazılarına baktığınızda bunu görürsünüz. Zaten böyle de meşrulaşıyor. Kentlilerin orta sınıfı da işte buralara girilmez, buralarda adam öldürülür gibi bakıyorlar. Ama baktığınızda en çok polis kontrolünün olduğu yerler buralar. Hatta bir vali yardımcımız vardı, dedi ki Tarlabaşı için: "projeyi bize anlatıyorsunuz, habire suçu anlatıyorsunuz da o mahallenin ortasında Emniyet Amirliği var". Yani suçu önlemek için bir mahalle yıkılır mı?

MÖ: Bir toplantıda, siz de vardınız, yanınızda da Tarlabaşı'ndan biri vardı. O, "benim evimin hemen yanında Emniyet Müdürlüğü var, benim mahallemde bir suç işleniyorsa onların sorunu" demişti.

MY: Onların sorunu bu. Bir mahallede suç işleniyor ya da bir mahalle suçluların yatağı diye o mahalle yıkılmaz. Suçsa bu cezası verilir. Ama şimdi bu öyle enteresan bir meşrulaştırma aracı oldu. Ki bir de deprem… Mesela Ayazma. Ayazma çok önemli. Dediler ki "Ayazma'da deprem olsa o dokuda hiçbir şey olmazdı, hepsi kurtulurdu". Deprem bahanesiyle insanlar evlerinden barklarından uzaklaştırıldı. Şimdi o alana Ali Ağaoğlu gökdelenler dikiyor.

MÖ: Tarihi Yarımada'da da yenileme alanları var ve onun içinde belirlenmiş deprem odaklı kentsel dönüşüm projeleri var.

MY: Bir de onlar var. Bunlar başka, bunlar sermayenin grupları. Bir de Zeytinburnu, Sümer Mahallesi gibi yerler var. Çok ilginç şeyler var. Zeytinburnu'ya ilgili bizim Murat Demir ile İktisat Dergisinde yaptığımız bir söyleşi var. Murat Demir, Zeytinburnu Belediye Başkanı'nın "kentsel dönüşüm lafını ben keşfettim" dediğini söylüyordu. Yani adam bu kadar iddialı.

MÖ: Zeytinburnu Belediye Başkanı?

MY: Evet, kentsel dönüşüm kavramını ben keşfettim diyor. Ben torpil yaptırdım şeye sokturdum diye iddiaları var adamcağızın, bulursan oku.

MÖ: Nerede demiştiniz?

MY: İktisat Dergisi, Kentsel Dönüşüm sayısında. – İyi bir sayı o, tezinde kullanabilirsin. –

MÖ: Bir de Tarihi Yarımada çeşitli ulaşım projeleri ile gündeme geliyor, Marmaray olsun, tüp geçit olsun. Bunun nedeni Tarihi Yarımada'nın ulaşımda da hala bir merkez noktası olması herhalde.

MY: Bunların nedenleri aslında Tarihi Yarımada değil. Dedik ya bu yeni liberal politikaların kente yansımasının en önemli meyvelerinden biri de büyük alt yapı projeleri. Dünyanın her yerinde bu böyle. Bir, festivaller, kültür başkentleri, olimpiyat oyunları, futbol karşılaşmaları gibi birtakım etkinlikler kent için, kent ekonomisi için önerilen, bir de büyük alt yapı projeleri. Baktığınızda bunlar ekonomiye gelir olarak giriyor. Nasıl borçlandığını falan koymuyor fakat bütün bu büyük projelerin bir mali portresi var, onlar çok büyük. Bu anlamda da uluslararası sermaye için kentler çok ciddi pazar yerleridir, özellikle metropoller. Bir şekilde o sermayenin biriken köpüğünün bir yere dönüşmesi lazım. Onun için alt yapı projeleri çok çok önemli. Tabi bu arada otomotiv sektörünün de güçlendirilmesi gerekiyor ve bütün bu projelerde çok ciddi uluslararası sermayenin etkileri var. Onun için dikkat et biri bitmeden biri başlıyor. Mesela üçüncü köprü konuşulurken birden bire karayolları tüp geçişi başlıyor. Tam o bitiyor, bir başka yerde, bir başka şey görüyorsunuz. Ve bunlar gerçekten neoliberal kent politikasının –dedik ya hani metalaşma, kentsel mekan sermaye birikim aracı haline geldi - en büyüklerinden biri bu alt yapı projeleri. Büyük organizasyonlar, büyük alt yapı projeleri. Dikkat et bak, kültür kenti, tasarım kenti, spor kenti, olimpiyat kenti ve bunlardan ortaya çıkan mega dönüşüm projeleri, ikonik mimarlıklar, çok büyük yapılar. Burada bir de kara para da aklanıyor. Ne denir ona bilmiyorum. Hani üretimden gelmeyen o sermayenin köpüğü buralarda aklanıyor. Onun için sürekli projeler var, yani plandan farklı projeler kavramı var. Bu sadece bize özgü değil. Dünyanın özellikle az gelişmiş ülkelerinin metropolleri hep böyle gelişmeye başladı. Gelişmiş ülke metropoller bir miktar kendilerini koruyorlar. Ama özellikle bizim gibi ülkelerin metropollerinde – niçin metropol çünkü orada çok fazla nüfus var – o çok büyük bir pazar.

Uluslararası inşaat sektörünün, dünyadaki sektörlerin de çok büyük bir kısmı inşaat sektörüne dayanmaya başladı. Onların kendi kentlerinde yapamadıkları birtakım yatırım büyük projeleri bizim gibi ülkelerde yapılıyor. Onun için bunun Tarihi Yarımada'yı mahvetmekle falan da bir ilgisi yok. Ama bizim coğrafi olarak İstanbul'un bulunduğu mekan da bu şekilde bağlanıyor. Bunun altında da baktığın zaman Tarihi Yarımada'yı trafikten arındırmak diyor. Bir de onu diyor utanmadan. Mesela Avrupa Yakası'nda 7 adet kavşak öneriyor. Kumkapı'da, Yenikapı'da katlı kavşak, Samatya'da iki tane, Kocamustafapaşa'da iki tane, Kazlıçeşme'de de bir tane kavşak şeklinde öneriyor.

MÖ: Tüp Geçit Projesi'nin…

MY: Evet, tabi. Tüp Geçit Projesi'nin 5400 metresi Boğaz'dan yeraltından geçiyor. Ve bu iki tane havalandırma şaftıyla havalandırılıyor. Dünyada baktığın zaman bu havalandırma şaftları için inanılmaz yüksek bacalar yapılıyor. Bizim 5 metreye iki tane baca öneriyor. Biri Sarayburnu'nun Çatladıkapı'nın orada. Düşün o 5400 metre yolun egzos gazını alıp çıkacağı bacalar.

İki tane 4 şeritli yol öneriyor Tarihi Yarımada'da. Ve enteresan bir şey var, 25 milyon aracın 5 yılda geçmesini bu şirkete garanti ediyor. Yapılan bütün hesaplarda 15 milyon araç anca geçebiliyor. Ve aradaki o 10 milyon araç var ya, onu tanesi 4 dolardan hazine şirkete garanti ediyor.

EK F.7: Görüşme No.7 - İclal Dinçer

İCLAL DİNÇER – Prof. Dr., Y. Mimar Şehir Plancısı, Yıldız Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü; Yenileme Alanları KTVK Kurulu 2007-2010 dönemi üyesi; "Tarihi Yarımada Yönetim Planı" Planlama Grubu Üyesi

TARİH: 13.07.2011

SÜRE: 45 Dakika

Meltem Özçakı: Bugün Tarihi Yarımada'nın en büyük sorunu nedir?

İclal Dinçer: Çok farklı kurumların birbirinden çok bağımsız bir biçimde karar almaları ve o kararların uygulamaları, İSKİ'den tutun en üst ölçekteki müze yönetimi de dâhil olmak üzere bu durum en büyük sorundur. Yönetim planın özü bu zaten, bütün katılımcıların ortak bir vizyon etrafında toplanması. Tarihi Yarımada'nın korunması konusunda aynı görüşü paylaşmaları, aynı yaklaşımları taşımaları. İSKİ çok rahatlıkla yerin belli bir derinliğinde su hattı döşeyebiliyor. Birlikte toplantılar yapıldığında bu konuda gerçekten hiçbir bilgisinin olmadığını görüyorsunuz. Bilgilense, eğitilse o kurumda bu işleri sürdürecek olanlar, ebetteki danışarak, hassasiyetle yaklaşırlar. Sözün özü şu bütün Tarihi Yarımada'ya farklı farklı müdahalelerin olmasının getirdiği sıkıntı, en büyük sıkıntıdır. Bunun içinde sizin proje konusu olarak seçtiğiniz Sulukule var, (Lastik Tekerlekli) Avrasya Tüneli var. Bu da tabi çok üst ölçekten geliyor. Tünel şu anda onaylama aşamasında olan koruma planında olmadığı gibi 100.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Planında da olmayan bir karar. DLH'nın Başbakanlık emriyle oluşturduğu bir proje olarak karşımıza çıkıyor. Parçacıl yapı, bu parçalanmışlık sistemi altüst ediyor.

MÖ: Ulaşım projelerinin Tarihi Yarımada'ya etkisini nasıl değerlendirirsiniz? Lastik tekerlekli araç ve Marmaray'ın etkilerini değerlendirebiliriz? Bir de benim çalışma konum mekansal dönüşüm olduğundan dolayı bununla da bağlantılı olarak bu projelerin Tarihi Yarımada'da bir mekansal dönüşümü tetikleyeceğini ön görüyor musunuz?

İD: Tabi. Şunu kabul etmek gerekiyor. Belki şu anda çok farkında değiliz. Marmaray işletmeye geçtiğinde ve Lastik Tekerlekli Tünel – mücadele var o konuda, Tarihi Yarımada'ya çıkmaması yönünde - oradaki rant değerleri çok yükselecek. Oradaki arsa değerleri, gayri menkul alım satım değerlerinin çok yükselmesi değişimi ve dönüşümü tetikleyecektir. Tarihi yapılar olduğu gibi niteliği çok bozuk yapılar da var, özellikle Yenikapı Bölgesi'nde. Rant değerleri değiştiği andan itibaren alıcısı farklılaşacak. Çünkü düşünün ki İstanbul'a hem raylı sistemle, hem karayolu sistemiyle ulaştığınız ve de tarihin, kültürün en önemli noktasına en kısa sürede ulaştığınız bir yerden şehre çıkıyorsunuz. Bu çok önemli bir şey, değil mi? Onun için o bölgedeki fiyatların artmamasına imkan yok. Oradaki fiyatlar artığı andan itibaren de yatırımlar değişecek ve o bölgede yenilenme yönünde talepler de olacak. Yenikapı'dan ne kadara yayılır, ne kadar tarihi yapıları tehdit eder yoksa sadece niteliksiz bölgelerin veya kullanılmayan alanların değişimi ve dönüşümünü mü biçimlendirir, bütün bunları iyi ölçmek gerekiyor.

MÖ: Hazırlanan yönetim planında bu projelerin kente olası etkilerinden bahsediyor mu?

İD: Planlama ve koruma başlığı altında buna dikkatleri çekmeye çalıştık.

MÖ: Ama Avrasya Tüneli'nin oradan geçeceği kabul edilmiş olarak mı geçiyor?

İD: Doğrudan doğruya bunu kabul ediyoruz şeklinde değil ama bölgedeki ulaşım yatırımlarının korumanın lehine olması gerektiğini ilke olarak yazıyorsunuz. Ama oraya o ilkeyi yazmakla iş bitmiyor. Ona bağlı bir takım projeler üretiyorsunuz. Katılımcı süreçlerle karar vermek gerektiğine işaret etmek gibi. Bahsettiğim katılımcı süreç de şu: DLH tek başına proje üretmesin, alan başkanlığı ile oturup bu projenin müzakeresini yapsın. Ama bu ne kadar gerçekleşir bunu bilemem.

MÖ: Genel yaklaşım olarak tarihi alanlar yayalaştırılsın, otomobil kulamı azaltılsın görüşü hakimdir. Şu anda bütün İstanbul'a baktığımızda Tarihi Yarımada'nın bütün ulaşım projeleri açısından çok önemli bir noktada olduğunu görüyoruz. Tarihi Yarımada'ya bu kadar ağırlık verilmese olur muydu? Acaba başka bir aksın, güzergahın seçilmesi mümkün müydü? Yoksa gerçekten Tarihi Yarımada ulaşım açısından vazgeçilmez mi?

İD: Ulaşımcılar öyle söylüyorlar. Tarihi Yarımada'nın çok merkezi olduğunu. Çünkü ta Prost planından beri Yenikapı hep bir merkez olarak tanımlanmış durumda.

MÖ: O zaman İstanbul'da çok küçüktü.

İD: Tabi İstanbul Tarihi Yarımada ve yakın çevresiydi. Aslında belli bir tarihten sonra Tarihi Yarımada'nın, ulaşım açısından merkez olma özelliğini dışa atması gerekiyordu. Ama maalesef o yapılmamış durumda. Üstüne üstlük o 90'larda onaylanan Marmaray'la bu daha da pekişti. Şimdi bir de lastik tekerlekliyle bunu biraz daha pekiştiriyoruz. Bunun sorumlusu ulaşımcılar tabi. Planlama konusunda yani arazi kullanım ve ulaşım ilişkileri konusunda yeterince vizyonlarının geniş olmamasından kaynaklanıyor, diye düşünüyorum ben. Bu kadar bilerek yapmanın imkanı yok.

MÖ: Bir taraftan Mimarlar Odası'nın açtığı davalar sürüyor. Ama o davalar açıldığı halde çok da geri adım atılmış gibi değil. 3. Köprü'de de Lastik Tekerlekli Araç Tüneli'nde de böyle. Sivil toplum örgütlerinin, iktidarın ortak hareket etmesi için ne yapılabilir? Çünkü bu aynı zamanda ilerletici değil, yavaşlatıcı bir süreç de olmaya başlıyor.

İD: Yönetim planın çıkış noktası da tam bu. Diyor ki kentsel ölçekte 60'larda 2. Dünya Savaşı'ndan sonra oluşmaya başladı. Değişmeden korumanın esas alındığı bir etik vardı dünyada. Ama görüldü ki hem turizm baskıları, ulaşım yatırımları hep bunların kent merkezlerinde olması nedeniyle değişim ve dönüşüm talepleri tarihi kentlerde bir baskı yaratmaya başladı. Bir taraftan koruyup öbür taraftan o dönüşümü yönetmeyi amaçlayarak yönetim planı sürecini tanımladılar. Yola çıkış noktası o. Çünkü 80'lerin Avrupası'nda düşündüğünüz zaman hep kent merkezlerinde büyük gökdelenler oluşmaya başlıyor. Bunu birçok kentte görebilirsiniz. Londra'da, bu yıl orayı tehlike altındaki listeye alacaklardı. UNESCO tarihi alanlarda yeni yapı yapılacağı zaman bunları müzakere ederek yapın diyor ve ortak karar oluşturun, kimse tepeden inme bu işleri yapmasın. Bu doğru bir çözüm mü bence her zaman değil. Bu da bir kılıf mı diye aklımızın bir yerinde olmalı. Yönetim Planı aslında sermayenin daha kolay legalleşmesi için kent mekanında bir ara formül mü diye düşünmek lazım.

MÖ: Ben biraz da Sulukule'den bahsetmek istiyorum. Sulukule'de yaşanan süreci nasıl değerlendiriyorsunuz? Sadece bir tek o bölge üzerinde de bakmayabiliriz, genel olarak yenileme ve deprem odaklı dönüşüm projelerini Tarihi Yarımada'ya etkisi ile ilgili ne düşünüyorsunuz?

İD: Aslında bununla ilgili yazılarım var. Belki onları size gönderebilirim. Ama sonuçta biraz önce söylediğim şeyi tekrarlamak gerekiyor herhalde bir bölgenin değeri artmaya başladığı zaman o bölgede kamu ne yapıyor, bir proje geliştirmeye başlıyor. Projenin içerisinde orada yaşayanlara yer yok. Sulukule Projesi böyle bir proje. Tıpkı Yenikapı'da nasıl gayrimenkul fiyatları artacak oradaki yatırımcının profili değişecek dediysem, oradaki alt yapı yatırımıyla, burada da aynı şey geçerli. Tabi Fatih Belediyesi kıymetli ve kolay müdahale edebileceği yerleri seçiyor. En kolay müdahale edebileceği yerlerden bir tanesi de Sulukule. Neden? Çünkü orada bir defa kolaylıkla ikna edebileceği az miktarda paralar ödeyerek başka taraflara aktarabileceği bir nüfus var, bir profil var. O profil aslında kentin turistik hale gelmesinde de onun gözünde bir engel. Temizlenmesinde, temiz pak olmasında bir engel diye görüyor bütün bunların hepsini. Değil mi? Turist gezdiği zaman bunları görmesin diyor. Veyahut orta sınıf İstanbullu oralarda dolaşırken, rahat dolaşsın, diyor. Bunun için de bu insanları dışarı göndermeyi tercih ediyor. Proje bu.

MÖ: Turizmden de bahsettiniz. İstanbul Tarihi Yarımada bu turistik potansiyelini ortaya koyabiliyor mu? Gerçekleşecek olan noktasal projelerin bu turizm potansiyelini ortaya koymasına etkisi olur mu? Sulukule üzerinden de örnekleyebiliriz.

İD: Tabi Sulukule geri tepti biliyorsunuz. Bence Fatih Belediyesi için ağır bir proje oldu. Bütün dünya artık, akademik camia itibariyle Sulukule'yi biliyor; Sulukule'de yapılanları biliyor. Turistik olarak gidiyorlar oraya gerçekten ve orada ne yapıldığını merak ediyorlar. Daha önceden gelinmiyordu. Ne yapıldığını görmek için geliyorlar. Çünkü literatürde böyle bir durum vardır. İnsanların yerinden edilmesi, yerinden sürülmesi gibi. İşte onları görmeye geliyorlar.

Sulukule bugünden bakıldığında turizm açısından değerlendirmek iki şekilde olmak durumunda Tarihi Yarımada'da bir, konaklama dışındaki gezilecek görülecek yerler var bir de konaklama meselesi var. Şimdi Tarihi Yarımada'da konaklama hizmetini, sektörünü desteklediğiniz zaman konutu iyice dışarı atarsınız. Konutun dışarı atılması demek aslında biraz o kimliğin değişmesi demek. Tarihi Yarımada çünkü yıllar yılı ticaretle, yönetimle, konutla gelişmiş ve büyümüş. Ama turizm yatırımları daha büyük sermayenin yapacağı yatırımlar bunları dışarıda bırakabilir. Bunların iyi yönetilmesi lazım. Konaklamanın dışındaki yatırımlar ise bu tarihi bölgelerlin turistin gezeceği, yemeğini yiyeceği, vaktini geçireceği, alışveriş yapacağı, mekanların düzenlenmesi anlamına geliyor ki orda da biraz özgün olabilmek önemli sıradanlaştırmamak, çok ticarileştirmemek. İyi yönetmek lazım, bu konuda belediyelerin nasıl bir vizyonu var ondan da çok emin değilim.

MÖ: Tarihi Yarımada'da yeni yapılan yapılarda tarihi bir hava da verilmeye çalışılıyor. Sulukule'de de bu var. Betonarme yapılıp ahşap kaplama yapılıyor.

İD: Sulukule'de bence çok modern çizgiler var. Gördünüz mü projeyi?

MÖ: Fatih Belediye Başkanı Demir'in söylemlerinde de var. Osmanlı Mahallesi olacak diye geçiyor.

İD: Süleymaniye ya da Ayvansaray için kastediyor olabilirler. Sulukuledekiler öyle değil. Koruyoruz diyebilir, betonarme yapıp ahşap kaplamıyor. Sulukuledekiler kendine özgü mimari. Ne kadar esinlendiler bilmiyorum. Esinlenmeleri gerekiyor mu ondanda çok emin değilim. Çünkü oradaki, bölgedeki yapılaşma gerçekten çok kötü; arka taraftaki apartmanları kastediyorum. O bölgede çok kötü yapılar var.

Burası tam bir adacık haline gelecek. Osmanlı taklidinden öte burada gördüğünüz mimariyi başka bir yerde de görebilirsiniz. Bir sayfiye yerleşmesinde de görebilirsiniz. Ama bunun mimarları, tasarımcıları farklı şeyler söyleyebilirler. Bence Sulukule'de tartışılacak en son konu, onun tasarımı. Öyle görüyorum.

MÖ: En önemliler. İnsanların artık orada yaşayamaması mı?

İD: Evet. Oradan sürülmeleri.

MÖ: Bir de benim çalışma konum olduğundan sormak istiyorum. Historia Alışveriş Merkezi'nin Tarihi Yarımada'da olması, çok modern bir yapı olması ile ilgili ne düşünürsünüz?

İD: Modern yapı bence yer alabilir. O aks üzerinde zaten pek çok kamu kurumu var. Modern olarak yapılmış. Aslında eklektik, post modern bir havası da var galiba yapının, içine girmedim. Şimdi de çok hatırlamıyorum.

MÖ: Tarihi Yarımada'da büyük boyutlu adliye, hastane gibi yapılar var. Bunların Tarihi Yarımada'dan çıkarılması düşünülüyor mu?

İD: Hayır. Yönetim planı bunların çıkarılmaması yönünde tartışmalara sahne oldu. Çünkü oradan hastaneleri tümüyle çıkardığınız zaman – tamam yoğunluklarını azaltmak mümkün ve doğrudur - ama tamamen çıkarınca o hastane ile birlikte yaşayan pek çok sektör var. O sektörlerin hepsi süzülüp gidecek. Dolayısıyla Tarihi Yarımada'da köhnemenin başlaması tehlikesi var. Ya da turizme dönüşecek hızla. Şimdi bu tehlikeli bir şey. Hastane oranın kimliği olmuş kullanıcı sayısını azaltabilirsiniz. Emniyet Genel Müdürlüğü çok yeni oraya yerleşti. Kente yeni yerleşmiş bir şeyi, kestirip atmak da çok doğru değil.

MÖ: İBB de orada.

İD: İBB'nin zaten geleneksel olarak orada olması gerekiyor. Eski kentin içinde olması lazım. Sembolik olarak başkanın meclisin orada olması gerekiyor. Valiliğin orada olması gerekiyor. Çünkü valilikle ilgili işler de merkezden dışarı doğru yayılmış durumda. Bunlar eski İstanbul olan yerde sembolik olarak kalması gereken kurumlar.

MÖ: Sulukule'de de bir alışveriş merkezi olması düşünülüyor, değil mi?

İD: Alışveriş Merkezi mimarları tarafında şöyle teklif edilmişti. Bedesten. Şimdi bedesten olacak iş değil. Bedesten her Osmanlı kentinde bir tane olur, o da merkezin kalbindedir. Bedestende en kıymetli şeyler bulunur. Öbürüne de kervansaray demişler.

MÖ: Bedesten, ya da alışverişle ilgili bir birim yapılacak mı oraya?

İD: Kurulda değiştirdiler. Kültür Merkezi oldu.

MÖ: Şundan dolayı da sormak istiyorum. Historia Alışveriş Merkezi ve eğer olacaksa Yenikapı çevresinde de bu tip ya da ofis tarzı yapıların yapılmasının çevreye etkisi ne olur?

İD: Bence Historia çok lokal bir şey, sadece o yakın çevreye hizmet ediyor, büyük bir ihtimalle. Ama Yenikapı'daki potansiyel çok yüksek.

MÖ: Yenikapı'nın yakın çevresindeki yenileme alanı kapsamında yapılacak proje ile ilgili bir bilginiz var mı?

İD: Şu anda bir proje yok en tehlikelisi de o zaten. Şimdi bir yarışma söz konusu, orada yapılacak istasyon binası ile ilgili, hazırlık yapılıyor. O bölgenin iyi organize edilmesi gerekiyor. Sadece o yarışmaya çıktıkları alan değil. Onun çeperindeki alanlarda da yeni yatırım talepleri yükselecek.

MÖ: Tarihi Yarımada'da Marmaray'ın Yenikapı, Sirkeci İstasyonlarında ve Sulukule'de arkeolojik çalışmalar yürütülüyor. Buralarda da arkeolojik doku tesadüfen ortaya çıkıyor, projenin devam etmesi içinde arkeolojik çalışmalar yapılıyor gibi bir hava da söz konusu.

İD: Sistem kurulması yönünde bir çalışmanın yapılması önerildi. Tarihi Yarımada'nın arkeolojik potansiyelinin tespit edilmesi yönünde bir sistem önerdik.

MÖ: Belirli yerler arkeolojik sit alanı ilan edilsin oralarda çalışmalar yapılsın şeklinde mi?

İD: Onu söylemedik tabi ki. O ancak araştırmayla, işin uzmanlarının oturup program yapması ile ortaya çıkacak bir şey.

EK F.8: Görüşme No.8 - Çare Olgun Çalışkan

ÇARE OLGUN ÇALIŞKAN – TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi çalışanı

TARİH: 04.07.2011

SÜRE: 2 Saat

Meltem Özçakı: İstanbul'daki ulaşım projelerine genel anlamda baktığımızda bunların Tarihi Yarımada ile ilişkisi ve Tarihi Yarımada'nın odak noktası olması ile ilgili genel bir değerlendirmenizi alabilir miyim?

Çare Olgun Çalışkan: Boğaz geçişleri üzerinden bakabiliriz bu konuya. İstanbul'da ulaşım denince akla 3 tane konu başlığı geliyor. Birisi kent içi ulaşım yakalar arası, yakaların kendi içindeki kent içi ulaşım, diğeri boğaz geçişleri bu da yine kent içi trafikle ilgili bir boğaz geçişi, üçüncüsü de transit ve lojistik hareketlilik. Tarihi Yarımada bu çerçevede ilk ikisinin konusu kapsamında değerlendirilebilir. Yani hem kent içi ulaşımın bir kara parçası tarihi yarımada, hem boğaz geçişlerinin denizi de içine alan - feribot trafiğini de kastediyorum - hem bu Avrasya Tüneliyle birlikte bu geçişlerinde içinde yer alabileceği bir kara parçası konumuna geliyor. Ama genelinde İstanbul'un ulaşım durumuna bakacak olursak, İstanbul en azından eski tarihi yerleşimleri ve doğal değerlerini koruması anlamında karayolundan biraz uzaklaşıp, raylı sisteme odaklı bir ulaşımı benimsemesi gerekiyor. Bunun adımları atılıyor. Örneğin: Kadıköy-Kartal metro hattı bu anlamda hem de yatay gelişmeyi besleyen bir şey. İstanbul'da Meslek Odalarının ve ulaşım uzmanlarının temel ulaşımla ilgili öngörüleri şunlardır: Birincisi kent lineer bir şekilde doğu-batı aksında gelişmeli eğer gelişecekse, büyüyecekse ve bu aks üzerinde de raylı sisteme dayalı bir ulaşım omurgası olmalı. Marmaray bunu destekleyen bir projedir. Sadece tek sakıncası ya da bugünle uyuşmayan diyebileceğimiz yanı çok fazla denize yakın bir çizgi üzerinde konumlandırılmış durumda Marmaray. Ağırlıklı olarak kuzeye doğru bir meyil, nüfus hareketliliği düşünecek olursak toplam nüfusu biraz kapsamıyor gibi bir durum var. Çok fazla denize yakın bir çizgi gibi ama burada teknik gerekçeler de var. Çünkü raylı sistemi belli bir eğimle batırıp çıkarmak için çok fazla seçeneği yok İstanbul'un, deniz boğaz morfolojisinde, topografyasında. Böyle bir eleştirisi var. Ama yine de doğu - batı aksında yatay bir gelişmeyi benimseyen bir proje olması nedeniyle ulaşım uzmanlarının da öngörüleriyle paralel bir proje. Kent kuzeye doğru büyümemeli, çünkü kuzeyde doğal yeşilliklerimiz var. Kent içinde de Tarihi Yarımada özelinde olmak üzere boğazdaki diğer tarihi alanlarımızın ulaşımda temel referansı şu olmalı; bir, yayalaştırılmalı, yaya meydanlarına kavuşturulmalı, araç trafiğinden arındırılmalı ve en önemlisi de transit geçiş güzergahı olmamalı buralar. Tarihi Yarımada özellikle hele de UNESCO'nun İstanbul'a ilk baktığı yer Tarihi Yarımada olduğundan buranın üzerinde geçinilen bir yer olmaması gerekiyor, insanların son noktası ya da ilk çıkış noktası olması gerekiyor. Bunda temel referans raylı sistemdir, toplu ulaşımdır ve yaya erişimidir. O yüzden bu Avrasya projesine özellikle karşı çıkılıyor. Bunun sırf bir ulaşım ayağı var birde sistem ulaşım çok önemli yansıması var. Tarihi Yarımada üzerinde ulaşım yapılaşmayı da tetikleyen bir proje; bir yeri erişebilir kılarsanız o yeri yapılaşmaya teşvik etmiş olursunuz. Ya da ondan daha da öteye geçme fırsatı tanımış oluyorsunuz. Bu şekilde kent sıçrayarak yağ lekesi şeklinde hani urban sprawl (yani yağ lekesi şeklinde büyüme) deriz ya planlamada bu şekilde büyümeye başlıyor ki 80'lerden bu yana İstanbul'un gelişmesi de bu şekildedir. Özellikle de bu karayoluyla en kolay hale gelir.

MÖ: 3. köprü yapılırken de aynı şeyi söylediler.

ÇOÇ: Sadece iki köprü kentsel yerleşim lekesinin nasıl geliştiğine bakmak için yeterli bir referans olur. Şimdi Tarihi Yarımada'da da şöyle bir sorun olacak. Zaten yapılanmış bir alan Tarihi Yarımada ama çok fazla karayoluyla erişilebilir kılarsak; birincisi yayayı ve yaya öğelerini arka plana itmiş olacağız, orada prestijli alanları yok etmemeye çalışacağız. Bu prestijli alanda kastettiğim Sulukule'nin yıkıldıktan sonra yerine yeni yapılan dönüşüm projesi gibi şeyler. Özellikle sahil yolunda bu Avrasya Tüneli'yle birlikte çok fazla erişilebilir hale getirirsek ve sadece özel araç sahipliğine odaklı bir erişilebilirlik sağlamış olursak ister istemez oradaki köhnemeye yüz tutan yerler, sosyal anlamda, fiziksel anlamda dönüşüme ihtiyaç duyan alanlar bu şekilde prestij alanlarına dönüşebilecek. Yani kar amaçlı yatırımların değer artışları odağına dönüşecek ve bu anlamda tarihi koruma görevimiz kesinlikle ön planda tutulamayacak. UNESCO'nun da zaten endişeleri bu yönde. Yakında bu tip projeler devam ederse ulaşım projeleri öncelikle, onun ardından da dönüşüm projeleri devam ederse, ister istemez biz tehlike altındaki dünya mirasları listesine girebileceğiz. Burada aslında bu prestij kaybı çok önemli. Prestijle ilgili dikkat etmemiz gereken konu bu. Temel anlamda biz İstanbul'da insanların bir yerden bir yere erişimini daha çevreci, daha toplu ulaşıma dayalı projelerle sağlamamız gerekirken tam tersi politikalar daha çok ön planda tutuyoruz. Hani burada yaka geçişleri en önemli ayaklar. Örneğin, 3. köprü transit trafik için yapıldığını düşünülüyor ama sadece bu yüzden yapılan bir projenin üzerinden yaylı sistem geçirilmez. Çünkü hiçbir ağırlıklı yerleşimin olmadığı bir yerden geçirilen bir projede raylı sistem geçirmek hiçbir anlam ifade etmiyor. Kaldı ki bugün transit trafik İstanbul'un birinci ulaşım sorunu değil. Bütün kentin ulaşımının sadece %10'u zaten boğaz trafiği. Bu trafik içinde de transit trafik oldukça düşük bir paya sahip. Bizim kentteki asıl sorun yüklerin toplandığı ve dağıldığı odakların kent içindeki dağınıklığı ve çok fazla kentin içinde kalmış olması. Bunları biraz denizde raylı sistemde erişilebilir kılarsak zaten transit trafik sorunumuz ortadan kalkacak. Yani 3. köprü gibi bir projenin

gerekçesi ortadan kalkacak. Böyle bir gerekçe zaten savunulabilir değil ama bu sorun İstanbul'un var olan bir sorunu, transit trafik, onların yüklerinin gittiği geldiği yerler bunlar bir planlamayla yeniden organizasyonla çözülebilecek şeyler. Avrasya Tüneli gibi, Tarihi Yarımada üzerine kurulan ulaşım projelerinde şöyle bir sorun var. Bu proje sadece özel araç sahiplerini daha çok ilgilendiren bir proje çünkü toplu ulaşım ve motosikletler kullanmıyor bu projeyi. Yaya olarak ya da bisikletli zaten kullanamıyorsunuz. Transit trafik bu geçişi kullanamıyor. Sadece minibüs ve sınırlı sayıdaki araçlar kullanabiliyor. Çünkü tek bir tünel, çapı sınırlı. Geçiş ücreti oldukça yüksek 6 ile 8 lira sanırım belki artabilir ve sürekli artabilecek bir fiyat bu ve her iki yönde de alınan bir ücret bu. Haliyle böyle olduğu zaman insanın aklına bu İstanbul nüfusunun yüzde kaçına hitap eder ve toplu ulaşımı destekleyen bir proje mi diye sorduğunuz zaman, kesinlikle hayır yanıtını verebiliriz. Bu yol adı konulmasa da bir otoyol niteliğinde olacak, bariyerlerle çevrili, yayaların karşıdan karşıya geçmesinin çok sınırlandırıldığı bir proje güzergahı olacak ki bu da Tarihi Yarımada'nın kıyısına saplanacak. İnanılmaz bir yoğunluk artışı olacak bu bölgede, çünkü oldukça cazip bir eksen, böyle olduğu zaman bu yoğunluk yakınındaki yerel yollara taşacak. Bu da Tarihi Yarımada'ya ister istemez ek bir trafik getirecek ve Tarihi Yarımada'yı gelip geçilen, ezilen bir kara parçası haline getirecek. Biz ısrarla orayı yayalaştıralım, dokuyu gün yüzüne çıkaralım derken tam aksi bir ulaşım projesiyle bu politikaları geri plana itmiş olacağız. Diğer yansıması da bahsettiğim gibi birincisi, İstanbul'da ulaşımı içinden çıkılmaz hale getiriyor bu proje. Yani bir ulaşım projesi başka ulaşım sorunları yaratmış oluyor böylelikle, ikincisi de arazi kullanımında farklı yönlere evrilmesini sağladığı için ciddi sorun yaratıyor. Z-Port Projesi, Kazlıçeşme, yakında Ataköy'de yeni yeni kuleler yapmaya çalışıyor. Örneğin; toplu konut idaresi, TOKİ. Bütün bu projeleri besleyen bir ulaşım projesi. Haliyle birbirini tamamlayan projeler olduğu için sorunlar katlanarak artmış olacak, çünkü çarpan etkileri olan projeler. Haliyle şimdi Zeytinburnu'nda o projeler yapılıyor, alışveriş merkezleri yapılıyor. On altı dokuz adı sanırım, yanlış hatırlamıyorsam, inşaatları yükselmeye başlamış. Kazlıçeşme'de kruvaziyer liman yapılmaya çalışılıyor ki kruvaziyer limanın projesine baktık biz, en büyük kapasitede kruvaziyer gemilerin yanaştığı alan Tarihi Yarımada'yı tamamen kapatan bir konumda. Şurası kıyı, şurası Tarihi Yarımada, şurada surlar var, şu tecrit bandı, burada da bu kruvaziyer liman var. Bu liman geniş bir yer ama kruvaziyer gemiler bu şekilde yerleşiyorlar yani Tarihi Yarımada'yı daha da siluet anlamında zora sokacak konumda, büyük kapasite gemilerin yanaşma alanı. Bunu bile bu tarafta önermiyorlar. Projede kendi içinde sorunlu.

MÖ: Şöyle değil mi?

ÇOÇ: Evet şurada kruvaziyer limanları, şurada diğer donatılar farklı kullanım alanları olan burada meydanlar var. Plan inceleme komisyonunda inceledik, bu planlar bize de gelir ve hani en azından hiç değilse insafa gelip şunları bu tarafa önerebilirlerdi ama onu bile yapmamışlar. Bu plan belediyede de askıda, edinebilirsiniz dijital olarak sanırım vardır paftasında. Bu proje haliyle Avrasya Tüneli'yle birlikte çok eleştirilebilir bir kıyı bandında düşünülüyor. Bu kadar erişilebilir olmayan bir yerde belki böyle projelerde çok fazla düşünülmez ya da birbirini bu kadar tetiklemezdi. İster istemez sadece o projeye karşı gelip, bu projeye karşı gelmemek de olmaz bizim için. Hepsi bir bütünün parçası. Burada da ciddi bir kıyı bandından başlayan, içlere doğru yönelen bir dönüşüm baskısı var. Uluslararası şirketlerin şu an gözünü diktiği alanla buralar. İstanbul'un köhneleşen, rahat dönüşebilecek baskı altına alabilecek yerler. Sulukule, Tarlabaşı, Fener, Balat, yeni yeni başlıyor, Ayvansaray. Buralarda ciddi dönüşüm niyetleri var. Ama bunlar iyi niyetler değil bizce. O yüzden elimizden geldiğince müdahil olmaya, engellemeye çalışıyoruz. Burada ulaşımı bu alanda tetikleyici bir rolü var, toplu ulaşımı geri plana atan bir rolü var. Çok çevreci olmayan bir niyet aynı zamanda. Çevresel anlamda da sorunları çok fazla. Yani genel anlamda ulaşım bir, kendi dalında sorunları arttıran etkiler yaratabiliyor. Bir de arazi kullanımdaki değişimler, tetiklemeler ile birlikte kenti daha da içinden çıkılmaz bir hale getiriyor. Ki İstanbul açık alanlarını yitiren bir kent olmaya başladı. Yani kamusal alanlarımız kalmıyor. Biz o yüzden ısrarla meydanlar olsun, yaya erişimi ya da yaya hareketliliği olsun diyoruz. Bir depremde kentte insanlar yaya olarak hareket edebilmeli. Bu da çok önemli. Ve sahil bandı Tarihi Yarımada'da en önemli açık alan ve insanların rekreasyon anlamında ilk ihtiyaç duydukları alanlar. Bu projeyle birlikte, özellikle Avrasya Tüneli'yle birlikte, bu park alanı %20 azalacak. İnsanlar normalde üst geçitlerden ya da hemzemin ışıklı geçişlerden geçebilirken bunların birçoğu kaldırılacak. Biraz o erişimi de kısıtlamış olduğu için insanı gerçekten geri plana itecek. Sadece o yola kadar olmuş olacak Tarihi Yarımada. O yoldan sonrası çok fazla erişilebilir bir alan olmayacak. Bu anlamda oradaki yaşam kültürünü de zedeleyen bir proje. Bu tür projeler irili ufaklı, büyük ölçekli, küçük ölçekli bir bütün olarak düşünecek olursak kentin doğal yaşam alanlarını, kültürel yaşam alanlarını, insan odaklı gelişim perspektiflerini hep geri plana iten, ezen projeler olmuş oluyor. Bunların yanından Marmaray sıyrılıyor. Çünkü Marmaray tamamen toplu ulaşım projesi, tamamen raylı sistem odaklı bir proje ve tamamen yüksek kapasiteli ve boğaz geçişini besleyen bir proje. Örneğin; bugün İstanbul'da Boğaz'da yapılan toplam yolculuklar 1.1 milyon belki 1.2 milyon olmuştur. Marmaray tek başına bütün bu potansiyeli taşıyabilecek bir proje. İki köprüye bedel diyebiliriz. Daha da fazlasına bedel ama bu yönü çok daha fazla önemsense belki başka projelere ihtiyaç olmadığı anlaşılır. Ama insanlar böyle görmüyor tabi. Sokakta yürüyen vatandaşın, devlet yeni bir hizmet yapacak, yeni bir köprü yapacak trafik rahatlayacak algısı var. Onlara çok anlatamıyoruz bu konuları. Meslek odalarındansa, siyasilere daha çok inanırlar. Bu algıyı da yıkmak gerekiyor. Ama Marmaray dediğim gibi; birincisi, yüksek kapasiteli bir yolcu taşıma potansiyeline sahip. Yani bugün Boğaz trafiğinde yakayı geçen yolcuların hepsini taşıyabilecek potansiyele sahip. Raylı sisteme dayalı daha çevreci bir çözüm ve yatayda lineer bir gelişmeyi

destekliyor. Kuzeye doğru gelişmeyi destekleyen bir proje değil. İkincisi de gece 12'den sonra yük taşınabilen bir sistem. Bunu çoğu kimse bilmiyor. Lojistik hareketlilik yani transit trafik dediğimiz bu yük akışında da önemli bir payı olabilir. En azından buna ortak olabilecek bir proje. 3. köprünün gerekçeleriydi çünkü bunlar. Yani sözüm ona gerekçeleri. O anlamda savunulabilir bir proje ama Haydarpaşa, Sirkeci Garları'nı biraz devre dışı bırakması, çok fazla Marmara Denizi'ne yakın olması biraz daha hani... Bugün İstanbul'da iki yakayı geçen insanların en yoğun istek çizgisi iki köprünün arasıymış. Bunu ulaşım hocalarımız belirlemişlerdi, ölçmüşlerdi.

MÖ: Anlayamadım.

ÇOÇ: Bugün İstanbul'da iki yaka arasında hareket etmek isteyen insanların en yoğun biriktiği çizgi iki köprünün arasındaki bir çizgiymiş. Haliyle Marmaray bunların çok daha altında kalmış oluyor. O yüzden çok fazla güneyde kalan bir proje diye eleştiriliyor. Ama yine de taşıma potansiyeli ve toplu ulaşıma dayalı raylı sistem olması bunu bertaraf eden özellikler. Yani bunlara rağmen yine de savunulabilir bir proje. Sıkıntısı biraz da arkeolojik kazılarla sürecin uzaması, yaklaşık 5 yıllık bir uzama var sanırım. Gittiğim konferansta öyle bir açıklama yapmışlardı[3]. (notlarına bakıyor.) Arkeolojik kazıların 35 milyon dolar doğrudan bir maliyeti olmuş projeye ve 5 yıllık bir gecikme sağlamış. Ama İstanbul'un kayıtlı tarihini de M.Ö. 6500 yılına da taşımış. Bu da en önemli kazanımı bizce. Projeyle ilgili de son aldığım bilgiler orada, 2013'ün 29 Ekim'inde test sürüşlerine geçilecek. Banliyö hatlarının da kamulaştırılmaları tamamlanmış. Son alt yapı çalışmaları yapılıyormuş. Araçlar yavaş yavaş indirilip test sürüşlerine başlanacakmış. Yani 2013'ün 29 Ekim'i test sürüşleri için öngörülen tarih. Hatta bu Temmuz ayında da bu banliyö hatlarının inşaatına başlanacakmış. Bu Avrasya Tüneli'ni yaparken şöyle duyumlar almıştık biz: Marmaray projesi mevcut banliyö hatlarının üzerine otuyor ve o hat sayısı bir tane daha artacak, üç çizgi olacak galiba. O yüzdende yoğun yapılaşan alanlarda bu çok ciddi kamulaştırma masrafları yaratacak. Bu sebeple proje çok uzayacak. Hani kolay değil o projenin başlaması gibi duyumlar almıştık. O yüzden Avrasya Projesi çok önemli, çok acil çözüm bekleyen bir proje bu alanda. İyi olacak falan deniliyordu. Bizde şöyle diyorduk; zaten Avrasya Tüneli Projesi inşaatına kadar, yani proje hayata geçene kadar Marmaray uygulamaya geçmiş oluyor. Hani bu projeyi bekleseler ona ihtiyacın kalmadığı ortada. Bu algıyı anlayamıyorlar, anlamak istemiyorlar. İkincisi de kamulaştırma sorunu var mı proje uzayacak mı diye sordum. Kesinlikle yok kim çıkarıyor bu haberleri demişti o konuştuğumuzda. Zaten kamulaştırmaları bitti, projesine yani uygulamasına başlanıyor demişti. Banliyö hatalarının da inşaatı başlanıyor çünkü durakların inşaatı bitiyor. Hepsi yaklaşık olarak 2013 yılında tamamlanmış olacak.

MÖ: Bu Mimar Sinan'da gerçekleşen konferans değil mi?

ÇOÇ: Evet, direkt ilk ağızdan. Özellikle konferanstan sonra sordum bunu ben. Kamulaştırma sorunları varmış proje uzayacakmış diye. Kim öyle şeyleri uyduruyor dedi. Yani buradan da şu sonuç çıkıyor; Marmaray projesi dışında 3. Köprü ya da Avrasya Tüneli gibi projeleri benimseyen insanlar Marmaray Projesi'ni hiç bitmeyecek proje gibi lanse etmeye çalışıyorlar. Haliyle kentin ulaşım sorunu var ve bu yüzden acil çözümleri hemen devreye sokmamız gerekir gibi bir algı var. O yüzden bu projeleri sevimli kılmaya çalışıyorlar Avrasya Tüneli'ni de 3. Köprü'yü de. Ama Marmaray'ın tek başına bugün Boğazı geçen bütün insanları taşıyabilecek kapasite olduğunu göz ardı ediyorlar, bunu deşifre etmek istemiyorlar. O yüzden sorun birazda şurada; biz toplu ulaşıma dayalı üst ölçekli projeleri tecrübe edemeyen bir şehiriz. Hani bir Marmaray'ı bir tecrübe etsek belki ondan sonra 3. köprü ya da Avrasya Tüneli projelerini konuşmaya başlarız. Yine de öngörmeyiz ama ondan sonra masaya yatırılıp konuşulması gereken şeyler bunlar. Biz olması gerekene başlayıp sonra olmaması gerekenlere odaklanıp onları daha öncelikli hale getiriyoruz. Bu bir sorun. Proje hiyerarşimiz çok sağlam değil bu anlamda. Zaten projeye uzmanlar değil daha çok karar vericiler, siyasiler karar vermiş oluyor. Çünkü 3. köprü de böyle bir proje, Avrasya Tüneli Projesi de. En önemli sorunda şu; ne Tarihi Yarımada'nın alan yönetimi planında ne de İstanbul'un üst ölçekli çevre düzeni planında, master planın da hem Avrasya Tüneli hem de 3. köprü projesi yer verilmeyen projeler ve ikisi de benimseyen projeler. Bunun planlarının metinlerinde, cümlelerinde çok rahat görebiliyoruz. Hatta çevre düzeni planı 3. köprü projesinin tepeden inme merkezi proje olarak görmüş ve tehdit olarak algılamış net bir şekilde yazıyor. Avrasya Tüneli Projesi de Tarihi Yarımada taslak planında bu tehdit olarak geçiyor. Çünkü Tarihi Yarımada'yı transit trafikte ezen bir proje olarak algılanıyor. Böyle de bir sorunu var. Onun dışında hala yayalaştırılmayan, tam olarak yayalaştırılamayan bir Tarihi Yarımada'dan bahsediyoruz. Çünkü çok çok eskimiş, küçük sanayi tam olarak desantralize edilemeyen bir Tarihi Yarımada'dan, orada daha çok yer alması uygun olan, dokusuna uygun zanaatkarlık, belirli oranda küçük sanayi belki de ama hala belirli alanda tekstil, küçük sanayi yoğun bir şekilde yerleşmiş durumda. Ulaşım anlamında gerçekten kara yolundan arındırılıp, daha çok yayalaştırılan, daha çok toplu ulaşımla erişilebilir hale getirilmesi gereken bir alan. Otopark sorunu çözülmesi gereken bir alan. Bir dönem yayalaştırıldı ama sadece belirli araçların girişine izin veriliyordu, yayalaştırıldığını anlayamıyorduk. Ben yayalaşmaya başladığı zaman birkaç kere gittim Eminönü'ne ama hala o algı çok fazla oturabilmiş değil. Çünkü insanlar bile

[3] MSGSÜ Yapı Uygulama ve Araştırma Merkezi tarafından düzenlenen, DLH Marmaray Bölge Müdürü Dr. Müh. Haluk İbrahim ÖZMEN'in verdiği MSGSÜ Sedad Hakkı Eldem Oditoryumu'nda 11 Nisan 2011 günü gerçekleşen "MARMARAY PROJESİ" konferansı.

halen kaldırımdan yürüyorlar. Yayalaştırma tam yayalaştırma olmalı ki insanlarda tam adapte olsun. Hala araç yolu gibi bir yol algısının kalması ve orada sürekli resmi plakada olsa araçların girip çıkıyor olması o anlamı uygulamada insanlara çok yansıtmıyor. Ben de daha çok kaldırımdan yürüdüm mesela. Bir şekilde Türk insanı yolunu buluyor. Bir yerden girip kimseye gözükmeden bir yerden çıkabiliyor, taksiler şunlar bunlar. Bir de uygulamada denetim eksikliğimiz çok fazla. Yani onu da tam başaramadık. Dediğim gibi ilk aklıma gelenler bunlar.

MÖ: Ben hiç araya girmedim çünkü açıkçası benim sormak istediğim birçok noktaya değindiniz. Ben şimdi bu noktadan sadece biraz daha fazlasını öğrenmek için soracağım. Örneğin; Sulukulenin dönüşümünden bahsettiniz. Bunun çevrede bir dönüşüm yarattığından bahsettiniz. Açık alanlar, otomobilden arındırma bunların hepsinin vardı başlıklarımın altında. Tekrar başa dönersem bütün İstanbul ölçeğine baktığım zaman Yenikapı dönüşüm geçirecek ciddi bir şekilde. Orada Marmaray'ın istasyonu olacak, kuzey yönünden metro istasyonu gelecek. Kentin bir zamanlar merkeziydi Tarihi Yarımada şu anda da kentin merkezi. Ulaşım projeleri açısından Tarihi Yarımada'yı çıkartmamız mümkün mü? Yani bütün İstanbul'u etkileyecek ulaşım projeleri gelip de Tarihi Yarımada'da odaklanıyor, son noktası oluyor, başlangıç noktası oluyor, ana istasyonu oluyor. Marmaray da böyle, Avrasya Tüneli de oradan geçiyor, metro istasyonu da geliyor, tramvay da oradan geçiyor şuanda. Bir de bütün bunların kentsel alanda bir yoğunluk ve mekansal dönüşüm yaratacağından bahsettik. Bir taraftan da Mimarlar Odası da Plancılar Odası da kent kuzeye gitmesin diyor. Bir de düşündüğüm kadarıyla çok eskilerden kalan tren yolunun bağlandığı eski bir ulaşım sistemin de parçası. O yüzden sadece kent içi ulaşım düşünülmeden bütün bu limandan da bahsettik, Zeytinburnu'ndan. Daha üst ölçekli bir şey. Bu üst ölçekli şeyin mekansal dönüşüm de yaratacağını biliyoruz. Tarihi Yarımada'dan çıkarmamız mümkün mü bu ana ağırlık ya da baskı yapacak projeleri? Yoksa bunlar evet buradan geçmek zorunda deyip sadece etkilerini mi azaltmaya çalışmayız?

ÇOÇ: Tarihi Yarımada geleneksel merkezi iş alanı ya İstanbul'un, MİA dediğimiz bölgesi. Bu üst ölçekli planda da tescilli, bu şekilde koruma altında ama biraz daha nefes alan geleneksel bir merkezi iş alanı olması düşünülüyor. Ulaşımda çok fazla bu şehrin eksenini ya da odağını kaydıramayız. Çok çok köklü bir değişiklik bu dediğimiz. Sorun şu; Tarihi Yarımada'nın geleneksel merkezi yükünü dengeleyecek farklı merkezi iş alanları kurgulamak gerekiyor. Bu üst ölçekli planda var. Örneğin, biraz Avrupa Yakası'nın yükünü Anadolu Yakısı'na kaydırmak gibi. Bir de şu var ondan bahsetmeyi unuttum.

MÖ: Merkezi iş alanları derken Tarihi Yarımada içindeki iş alanları mı?

ÇOÇ: Tarihi Yarımada'nın bütünü işte Eminönü biraz da Beyoğlu'yla iç içe geçen bir şey var. Geleneksel eskiden olan denizi de içine katan, limanı da. Zaten geleneksel merkezi iş alanı. O hala enerjisini devam ettiriyor. Ama biraz daha sağlıklaşması, nefes alması, biraz daha sanayiden uzak daha ticari fonksiyonların ağırlıkta olması gerekiyor. Üst ölçek planının Tarihi Yarımada'ya öngördüğü form bu. Şu var, İstanbul'da biraz da Avrupa Yakası'nın genel anlamda yükünü hafifletmek için ve bu Boğaz trafiğinde asıl sorunumuz bizim ulaşım sorunu değil. Yakalar arası geçiş talebini azaltmak. Neden? Çünkü insanlar daha çok Avrupa Yakası'nda çalışıp Anadolu Yakası'nda oturduğu için sürekli iş amaçlı gidiş gelişler yapmak zorunda. Boğaz trafiğinin yarısından fazlası sadece bu iş amaçlı gidiş gelişler. O yüzden Anadolu Yakası'nda farklı merkezi iş alanları geliştirmek gerekiyor. Kartal bunun için önemli tespit alanlarından biridir. Örneğin Kartal seçilmiş bir alandır. Orada bir MİA fonksiyonu düşünülüyor. Bir yer daha vardı. Kadıköy olabilir. Kıyıya yakın yine. Çevre düzeni planının dijitalini size veririm. Orada hiyerarşik olarak ana MİA, birinci ve ikinci derece merkezlerin konumları var. Anadolu Yakası'nda iki, üç tane bu şekilde ana merkez ve alt merkezler düşünülüyor. Avrupa Yakası'nda gelenekselliğini koruyor Tarihi Yarımada. Onun dışında örneğin, Silivri bir merkezi iş alanı, Basın Ekspres Yolu'nun yakın çevresinde bir MİA var. Bakırköy'de sanırım farklı bir MİA kurgusu var. Hani farklı dereceden bu merkezi iş alanları birinci ve ikinci derece diye değişiyor. Bu tip farklı farklı noktasal çekim merkezleri kurgulanıyor ki İstanbul'un o geleneksel merkezinin ve Boğaz'ın bu yükü hafiflesin ve dağıtılabilsin. Üst ölçekli planın, belirli noktalarda birikimler çok fazla olmasın diye bu şekilde bir merkez dışlaştırma politikası var. Bunu da raylı sisteme dayalı yaparsanız, toplu ulaşıma dayalı yaparsanız, deniz trafiğini daha fazla kullanabilir iseniz ulaşım odağı olmaktan çıkar, fonksiyonel bir merkez olur. Tarihi Yarımada'yı da bu anlamda düşünecek olursak bugün hem ulaşım hem de fonksiyonel bir merkez durumu var. Ama karayolunu biraz uzaklaştırırsak deniz ulaşımını ister istemez güçlendirmek zorundayız İstanbul'da. Özellikle de bölgesel deniz trafiği anlamında. Bu yüzden Yenikapı biraz önlenemez bir nokta, transfer merkezi. Aslında tek başına çok fazla Tarihi Yarımada'nın içine yönlendirmeden ana yollarla trafiği farklı güzergahlara yönlendirmek de mümkün. Dediğimiz gibi bu metroyla yeraltından geçerse örneğin hiç Tarihi Yarımada'ya girmeden insanlar başka bir noktaya taşınabilecek. Raylı sistem burada çok önemli bir rol oynar. Çünkü özellikle zemin üstü raylı sistemi değil, zemin altı raylı sistemi, metro hattını kastediyorum. İstanbul'un hala sağlıklı bir metro ağı yok. Yerüstü ağırlıklı olarak raylı sistemimiz var, bu da uzun vadede çok yararlı değil. Özellikle de tarihi alanlarda nostaljik bir tramvay sempatik gelebilir ama genelde yoğun bir insan akımını taşıması için cazip olan yöntem metrodur. Bir de sanırım, o trafik akışının yarattığı akımın raylı sisteme taşınmış olması nispeten Tarihi Yarımada'ya komşu ulaşım odakları olsa da çok fazla sorun yaratacağını zannetmiyorum. Yeter ki karayolu sürekli pompalanmasın. Normalde transfer merkezi dediğimiz alan insanların toplanıp dağılmasını sağlar. Ama dağıldığı alanlarda farklı ulaşım koridorları yönlendirir. Örneğin, metroya girerse, metronun duraklarına göre yönelir ya da farklı bir toplu ulaşım aracına

binerse onun yönlendirdiği yerlere yönelir. Eğer özel aracıyla gelirse o zaman kendi inisiyatifini kullanacağı için Tarihi Yarımada'ya giriş çıkış yapabilir ya da orayı zorlayabilir. Burada biraz ulaşımdaki tercihlerimize yönlendirici olmalıdır ki Tarihi Yarımada'ya yükü fazla yönlendirmesin. Transfer merkezi büyük şehirlerde olması gereken bir fonksiyondur. Biz de zaten bunun eksikliğini çok çektik. Şimdi şimdi kurgulanmaya başlıyor. Biz de sorun şu ki, transfer merkezleri kendi içinde şöyle düşünülüyor: örneğin, Mecidiyeköy'de Trump Towers var, yeni bitti. O işte bir transfer merkezi güya. Hani transfer merkezi adıyla yapılıyor. Biraz da proje cazip kılınsın, projeyi üstlenecek firmalar projeye el atabilsin diye ticari fonksiyon beraberinde katılıyor. Haliyle orada transfer merkezi bir yerden sonra geri planda kalıyor. Burada ortaya ciddi gökdelenler çıkıyor. Tarihi Yarımada'nın yakınlarında da bu tip transfer merkezlerindense sadece ulaşım anlamında gelinip, farklı ulaşım araçlarına binilip, kentin farklı noktalarına dağılan bir transfer merkezi kurgusu olmalı ki, Tarihi Yarımada da bundan zarar görmesin. Yenikapı'da sanırım bunun gibi bir çözüm olacak. Çünkü orada direkt Trump Towers gibi ya da Fulya'daki gibi... Fulya transfer merkezinde de güya bir transfer merkezi düşünülüyor ama inanılmaz yapılaşmayı da tetikleyen projeler var orada. Bizler onu durdurduk. Tarihi Yarımada da sadece ulaşım odaklı transfer merkezi çok sorun getirmez. Yenikapı'da çok fazla Tarihi Yarımada odaklı değil aslında, yani kentin biraz batı kanadını da ilgilendiren bir nokta. Ama yanı başında Zeytinburnu'nda, Bakırköy'de ciddi ciddi yapılaşmalar olursa, dönüşüm projeleri, alışveriş yerleri, tüketim odakları oluşursa ister istemez Tarihi Yarımada da bundan zarar görür. Benim tahminim bu raylı sisteme dayalı, kentin farklı odaklarına dağıtan bir transfer odağı yaratılırsa bu çok fazla sorun yaratmaz. Çünkü deniz de işin içinde. Ki bugün düşünün, hem raylı sistemin hem karayolunun hem de deniz ulaşımının bir arada entegre olduğu çok az noktası var İstanbul'un. Örneğin Kabataş bunlardan biri. Ama inanılmaz da bir kilit noktası çünkü orada otopark sorunu var. İnsanlar araçlarıyla gelip toplu ulaşımı tercih etmek istese bile çok fazla otopark imkanı yok. Ama önemli bir örnektir. Bir araçtan başka bir toplu ulaşım aracına geçebilme noktasıdır. Yenikapı bunun çok çok üst ölçekli hali olacak. Hani Marmaray'da burada çok önemli bir faktör. Diğer raylı sistem bağlantıları da çok önemli bir faktör. Dediğim gibi biraz konuya bakış açısıyla ilgi. Eğer Tarihi Yarımada'yı korumak istiyorsanız, gerçekten koruyabilirsiniz. Ulaşımla birlikte arazi kullanımını çok fazla teşvik etmeden, cazip hale getirmeden ve insanları yine farklı ulaşım sistemlerine o noktada aktararak. Kentin içine bırakıp kendi tercihlerine bırakmamamız gerekiyor. Transfer merkezleri ile ilgili niyet odur zaten. Siz özel aracınızla gelirsiniz veya farklı toplu ulaşım aracıyla gelirsiniz ve orada gitmek istediğiniz varış noktasına toplu ulaşımı tercih ederek geçersiniz. Örneğin, iki köprüdeki boğaz geçişlerinde de biz böyle şeyler öneriyoruz. Ulaşım uzmanlarımızın hepsi de önerir. Boğaz köprülerinin iki ucunda köprülerin belli yerinde aktarma noktaları olur. İnsanlar bisikletleriyle veya farklı ulaşım araçlarıyla gelir, köprünün gerisindeki o aktarma noktasında toplu ulaşıma girer. Ayrıcalıklı bir şeritle belki de, sorunsuz bir şekilde köprüyü geçer ve köprüyü geçtikten sonra kentin önemli iş alanlarına dağılır. Zaten bu toplanıp dağılma noktaları, iş odakları çalışma alanlarıdır. O yüzden Tarihi Yarımada çalışma odağı da değildir. Daha çok turistik bir coğrafya aslında. Burada Tarihi Yarımada'yı daha çok ilgilendiren biraz da bu turistlerin hareketliliği, sirkülasyonudur belki. Ama mesela Yenikapı ya da diğer bizim düşündüğümüz transfer merkezleri biraz kentin genel nüfusunun kullanacağı türden transfer odakları. Belki o yüzden iyimser olmaya çalışıyorum. Sadece Yenikapı'da ulaşım hep ön planda tutulursa sorun olmayabilir. Ama bu arada Avrasya Tüneli de olmamalı. Bir yandan yararlı şeyleri savunup bir yandan da bunun yararını azaltan farklı etkiler yaratan bir projeyi uygularsanız, zaten çelişki orada başlıyor. Mesele Marmaray tamamen insan odaklı bir proje. Ama Avrasya Tüneli Projesi bu projeyle çelişen bir proje. Ve ikisini aynı yerel yönetim döneminde yapıyorsunuz. Bu bir çelişkidir. Bir de ulaşımda biz de çok başlılık var. Bu da önemli bir sorun. Bugün gidin belediyede ulaşımda söz sahibi onlarca karar verici var. Belediyenin kendi altında en az 5 - 6 tane ulaşımla ilgili daire vardır, şube vardır. Plan yapan, proje üreten odak vardır. Bu yüzden çok başlılık da önemli bir sorun İstanbul'da. Şunu da biliyorum mesela, büyükşehirde 1000 km.lik bir yaya erişim, bisiklet yolu projesi var. Yıllardır hep var, konuşulur edilir ama uygulama şansı bulmaz. Yayalaştırma, bisikleti biraz daha kentin içine sokmak gibi projeler var ama dediğim gibi bunlar yatırım şansı ya da proje önceliği anlamında hep geri planda kalıyor malesef. Mesela bugün bisikletinizle otobüsü kullanamazsınız ya da deniz motoruna ya da vapura çok rahat giremezsiniz. Belki düne kadar hiç girilemiyordu bile. Yeni yeni kullanılmaya başlanıyor. O anlamda yeşil çevreci bir kent yolunda emin adımlarla ilerliyoruz diyemiyorum maalesef. Hani bunlar ufak tefek detaylar bisiklet ya da yaya yolculuğu ama çok önemli şeyler aslında. Özellikle de tarihi dokuyu koruyalım dediğimiz bir alanda. Bunları biraz daha görünür hale getirmemiz gerekiyor uygulama noktasında ama maalesef şu an için öyle bir şeyimiz yok. Mesela ben Tarihi Yarımada'yı çok gezdim ama bir bisiklet park yerinin nerede olduğunu sorsanız şurada ciddi bir bisiklet park yeri var diyemem. Ya da bir bisiklet park yerinde birden fazla bisikletin park ettiğini görmedim İstanbul'da şimdiye kadar. Bu kültürlere alıştırması gerekiyor bizi yerel yönetimlerin ama maalesef proje uygulayıcılarının bir gayreti yok. Bunlar da ufak tefek ama sorunun bir parçası bence.

MÖ: Konuşmanızda metrodan bahsettiniz, peki metronun böyle bir tarihi alandan geçerken titreşim yapması ve o dokuya zarar vermesi gibi bir şey söz konusu mu? Yoksa çok alttan geçtiği için öyle bir problem yok mu?

ÇOÇ: Sondaj çalışmaları ya da projenin fizibilite çalışmaları karar verir buna. Marmaray Projesi sırasında Tarihi Yarımada'da mesela Topkapı Sarayı'nda sanırım bazı yapılarda çatlaklıklar ya da fiziki bozulmalar ile ilgili haberler duymuştum. O sunumda bunun çok önemli şeyler olmadığından

bahsetmişti konferansı veren uzman. Ama şu var, metro zaten çok çok yerin altından geçiyor ve bir kazı ya da arkeolojik bulunduğu an proje durdurulur, kazı çalışmalarından sonra projeye devam edilir. Ama üstteki fiziki yapıya zarar verme noktasında tamamen proje mühendislik projesi olduğu için nasıl ele aldıklarına bağlı. Örneğin ben Pangaltı'da otururken orada altımızdan Yeditepe Yedi Tünel Projesi vardı ya, onlardan biri geçiyordu, inanılmaz tedirgindik. Çok yakın birkaç yapı ötemizde bir arkadaşım vardı ve bütün binaları boşaltıldı. Orada bir kısım şanslı bir kısım şanssız. Burada çok fazla inşaat disiplini anlamında bir özenden bahsedemiyoruz ama Tarihi Yarımada'nın altından geçen bir projede sanırım bu kadar başıboş çalışılmaz. Biraz proje mühendisliğiyle de ilgili bir konu. Bir de şöyle düşünelim, Paris, Berlin, Londra bütün bu kentler bizden çok daha fazla tarihine sahip çıkmış kentler. Ama hepsinin yeraltı metroları var ve 1930'larda vardı bu metro ağları. O yıllardan başlayan bir metro ağı var ve inanılmaz yoğun, örümcek ağı gibi bir ağ. Onlar bunu başardığına göre sanırım biz de başarabiliriz.

MÖ: İnşaat bittikten sonra uygulama aşamasında böyle bir sorunla karşılaşılabilir mi?

ÇOÇ: Yok, zannetmem. Çünkü sonuçta şöyle düşünün, belirli tünel açma makineleri ile hacim açılıyor, o hacmin daha sonra etrafı kapatılıyor ve artık o hacmin içinde bir çizgi yani tabana baskı yaparak çalışan bir hat o sonuçta, yer üstünü tetikleyen bir proje değil. Hani hareket halinde düşünecek olursak o metro çalışması ve metro istasyonu da yerin altında ama dediğim gibi o kesinleşmiş bir hacim olduktan sonra çok fazla yer üstüne etkisi olacağını zannetmiyorum. Bununla ilgili de bir haber duymadım. Benim aklıma gelen şey, inşaat sırasında bir zararın verilmemesi. O da biraz disiplinle, tarihe saygıyla ilgili, kültürle ilgili bir şey.

MÖ: Siz yine konuşmalarınız da bahsettiniz, biz anlatmaya çalışıyoruz bunu ama halk bizi dinlemiyor diye. Beni en çok şok eden AK Parti'nin sayfasında seçim kampanyalarında 2023 hedefleri içerisinde İstanbul için 3. köprünün olması, kıtaları denizin altından birleştiren biri raylı diğeri tekerlekli araçlar olmak üzere iki tip geçit hizmeti sunulacak şeklindeki bilgiydi. Burada toplu ulaşımdan, atıklardan, kişi başına düşen yeşil alan metrekaresinden, depremden, Tarihi Yarımada'daki eserlerin restorasyonundan, turistlerin arttırılmasından ve yeni yapılacak yapılardan, uluslararası temalı eğlence parkı gibi şeylerden bahsediliyor. Bir de Galataport, Haydarpaşa Port var. Baktığımız zaman bu hedeflerin yarısından çoğu ulaşımla ilgili; yani ulaşım çok önemli. Bunların arasında da meslek odalarının itiraz ettikleri Galataport, Haydarpaşa Port olsun, 3. Boğaz Köprüsü gibi konular da var.

ÇOÇ: Burada bir tek şu 3. havaalanı var ya Silivri'de bir havaalanı. Bu çevre planı düzeninde de olan bir havaalanı.

MÖ: Silivri'de mi? Yoksa Kanal İstanbul Projesi'nde de geçiyordu. Acaba o mu?

ÇO: Zaten oradaki o havaalanı, yine ön planda görülen Silivri'de biraz tarım arazilerine de giren.

MÖ: Çünkü o bahsedilen, kurulacak olan kent çok kuzeydeydi ama Silivri daha güneyde.

ÇOÇ: Ama kanalında başlangıç kısmına yakın olmuş oluyor havaalanı ister istemez. Kanalın zaten tam konumu düşünülmüyor. Biz onu pek de ciddiye almıyoruz. O proje çok da uygulanabilir bir proje değil çünkü. Biraz seçim yatırımı gibi gelmişti bize. Ciddi anlamda eleştirenler de var. Biz de eleştirdik ama biraz da zaman gösterecek ne kadar ciddi olup olmadıklarını. O proje Silivri'de başlıyor, sonra Çatalca'da devam ediyor yanlış hatırlamıyorsam. Böyle dikey bir çizgi. O çizginin, o kanalın Marmara tarafından giriş kısmına yakın havaalanı. Çünkü o üst ölçekli planda gösterilen bir yer seçimi, kabul edilmiş bir şey. Yani bu içlerinde en az itiraz edilebilecek konu, çünkü planlara işlenmiş bir konu. O da biraz zorlama bir havaalanı kararı. Çünkü tarım arazilerine de denk gelen bir yer. Çok öngörülmüyor. İki havaalanının kapasitesi arttırılarak bir dönem götürür İstanbul'u diye düşünülüyor. Çünkü İstanbul nüfusunu arttırmamanız gerekiyor. Arttırırsanız 3. havaalanı da yaparsınız, başka başka şeyler de yaparsınız. Sizin derdiniz eğer İstanbul'u kontrol altına almaksa bunları öngörmemeniz gerekir. Planda bazı kararlar da ister istemez dayatılarak alınan kararlar. Bu da onlardan biri diye hatırlıyorum ben.

MÖ: Benim burada dikkat çekmek istediğim, uzmanlar sonuçta raporlar hazırlıyorlar. Böyle bir şey olmamalı deniliyor. Ama bu konularda geri adım atılmıyor. Benim çalışma konum projeler ve söylemler olduğundan aslında sosyal aktörlerle ilgili çalışıyorum. Gözlemlediğim kadarıyla da birbirini dinlemeyen sosyal aktörler söz konusu. Bunun için acaba başka bir şeyler mi yapmak lazım? Nasıl sözümüzü dinleteceğiz, nasıl halk şey yapacak? Sonuçta 3. dönemde de iktidar olan bir yönetim söz konusu. Yani bu kadar sayfalarca raporlar hazırlansa da bunlar gerçekçi, bilimsel olsa da uygulanmıyor. Başbakan, Ulaştırma Bakanı, Büyükşehir Belediye Başkanı helikopterle 3. Köprü güzergahına karar verebiliyor. Sosyal aktör arasında iletişimin sağlanması için ne yapmak gerekli?

ÇOÇ: Bir kere o kadar kutuplaşmış aktörler havuzundayız ki meslek odaları her şeye karşı duran, eleştiren, dava açan, yarar sağlamayan, çözüm önermeyen odaklar olarak algılanıyor. Başta siyasiler, belediye başkanları ve yerel yöneticiler olmak üzere. Birincisi böyle bir yanlış algı var, ikincisi meslek odalarının kendi içlerinde de muhatap olmayı kabul etmeyen, 'zaten onların tavrı belli, ben neden onu muhatap alacağım, o yüzden ben itirazımı yapar, davamı açarım, basın açıklamamı yaparım, görevimi yerine getirmiş olurum' mantığı var. Haklı bir mantık ama çözüm üretmeyen bir mantık bence hani bizce. İkincisi üniversiteler, hocalarımız, kürsüler artık giderek daha fazla apolitik olmaya başladılar. Ve

daha az seslerini duyurabilir haldeler. Bu biraz kurumsal sınırlar çerçevesinde böyle artık, belki rektörlerin ya da dekanların baskıları vardır ama kendilerinde de artık böyle bir geri planda kalma durumu var. Bu da sağlıklı bir durum değil. O yüzden öyle bir üniversite aktörünü artık kaybetmiş durumdayız, kentsel muhalefet anlamında. Sonra şu var, 3. Köprü sürecinden biraz bahsedeyim. Tam bu konunun ilgi odağı olur çünkü. Oda olarak bugün yani 2 yılda bir oda yönetimleri değişir. Bu içinde bulunduğumuz oda yönetimi farklı bir çizgiyi benimsiyor. Diyalogu çok daha fazla ön planda tutuyor. 3. Köprü raporunda inanılmaz sağduyulu bir dil kullandık, yani küfretsek yeridir durumundayız 3. Köprü konusunda çünkü akıllara zarar bir proje. Ve elimizden geldiğince sağduyulu olmaya çalıştık, bilimsel verilere dayalı bir değerlendirme yaptık. Sonrasında bu köprüyü benimsemediğimizi ama yerine de neler yapılması gerektiğini vurguladık. Bir kere muhalefetin ya da meslek odalarının çözüm üretmeyen çizgisini yıkmak için çözüm önerilerine yer veren bir rapor hazırladık. Sonrasında biz bu raporu üyelerimize siteden duyurduk, yakın çevremize, mesleki portallara, internet adreslerine ve bütün basına yolladık. Dört gün boyunca gazete aldık, bütün ulusal gazeteleri ve hepsinin güncel köşe yazarlarının, editörlerinin, haber yayın müdürlerinin hepsinin iletişim bilgilerini alıp, bizdeki basın iletişim ağının üzerine ekleyip 1000'den fazla belki 2000'e yakın kişiye özel raporu, yönetici özetini ve derdimizi anlatan, randevu talebini de içeren, gerekirse bu konuyla ilgili görüşebiliriz dediğimiz bir bilgi paylaşımı yaptık. Basında geniş yer buldu 3. Köprü raporu. Sonrasında da siyasilere, karar vericilere yolladık. Ankara'dan tutun meclisteki ilgili İstanbul milletvekillerinin hepsine, bütün bakanlara, ulaştırma bakanlığı da dahil, devlet planlama teşkilatının üst kadrosuna, ulaşımla ilgili müdürlüklerine, Bayındırlık İskan Bakanlığı'na, Ulaştırma Bakanlığı'na, ilgili birimlerine, Karayolları Genel Müdürlüğü'ne, Kadir Topbaş'a, özel kalemine, belediyenin Büyükşehir Ulaşım Daire Başkanlığı'na, Ulaşım Planlama Müdürlüğü'ne, Başbakan'a, Cumhurbaşkanı'na yani aklınıza gelebilecek yakın uzak bütün aktörlerin hepsine raporun baskısını, belirli sayılarda bazen birden çok, kibar bir dille yazılmış randevu talebimizi, bu konuyla ilgili görüş alışverişinde bulunmak istediğimizi anlatan bir talep yazımızla birlikte yolladık. Bütün siyasi partilerin ulusal anlamda, İstanbul İl Başkanlığı'na, genel merkezlere, sendikalara yani aklınıza gelebilecek her yere yolladık. Bir ilki yaptık bence. Bir meslek odasının İstanbul'u hatta ülkeyi ilgilendiren bir konuyla ilgili böylesine bir paylaşım yaptığını hiç zannetmiyorum. Bilmiyorsam bu benim eksikliğim. Geri dönüşleri söyleyeyim; sadece siyasi partilerden DP'nin başkanı teşekkür yazısı yolladı. Hüsamettin Cindoruk'tu o zamanlar DP'nin başkanı. BDP'nin sekreteryasından genel başkanımızın adını yanlış yazmışsınız doğrusu bu diye bir geri dönüş geldi. Onun dışında Kültür Bakanı Ertuğrul Günay teşekkür yazısı yolladı. Bir AK Parti milletvekilinin sekreteri de ne amaçla yolladınız, çalışmanızın içeriği nedir diye sorguladı sadece o kadar. Geri dönüş yapmadı. Bunca bilgi dağıtımından bize geri dönüş bu kadar. Şimdi düşünecek olursanız akla şu sorular geliyor. Medya, basın...

MÖ: Muhalefet de o zaman çok fazla bunu...

ÇOÇ: Bastırılmış, susturulmuş bir medyamız var. Kentsel muhalefet noktasında siyasi partiler yapmacık davranıyor. Ne CHP ne MHP ne BDP... BDP'nin İstanbul İl Başkanlığı ile özellikle görüştüm. Dedim il başkanlığı ile hani il başkanıyla değil, bir vatandaş olarak konuşuyorum, insanlar sizi sadece belirli bir ekmek savunma mekanizması olarak algılıyor. Ama sizin farklı konularda da söz sahibi olmanız gerekiyor. Eğer bir siyasi partiyseniz ve ulusal ölçekteyseniz "hakkınız evet o yüzden önemsiyoruz bu konuyu falan" tamam ama yolladık raporu, bir geri dönüş yok. Zaten biz devrediyoruz. Biz bunu malzeme olarak sunuyoruz ki siz de kendi mecralarınızda bu malzemeyi kullanın, benimsiyorsanız bunun muhalefetine ortak olun. Bizi içine alsınlar demiyoruz, hepsiyle diyalog kurduk zaten. Bütün il başkanlıklarını ben bizzat aradım. En çok baskıyı da AK Parti İl Başkanlığı'na yaptım. En az dört kez telefonla konuştum ve İstanbul İl Başkanlığı'nın eline ulaştığından da emin oldum çünkü özel kalemden bir arkadaşla görüştüm, az önce verdim eline ulaştı, dedi. Israrla dedik, CHP'ye MHP'ye, Eşitlik ve Demokrasi Partisi'ne sunuma gittik. Hepsi coşkuyla karşılıyor, takdir ediyor ama yaptırım yok. Ya da bu sorunu bizler gibi düşünerek önemseyip savunmuyorlar. Örneğin; CHP'nin kendi içinde 3. Köprü'ye siyaseten karşıyız biz diyenler var. Dürüst bir muhalefet yok onlarda da. Kentsel muhalefet ortak değil yani. Biz bir miting yaptık en son, kitlesel miting, 3. Köprü Yaşam Platformu olarak. Geniş bir şekilde duyurmaya çalıştık. Çok fazla katılım yoktu. Aralık ayında, yılın son mitingiydi. CHP de 15 - 20 kişiyle gelmişti. Bir kişiyi çıkartıp konuşturmak istediler. Organizasyon ekibi "hayır, kurallara uymamız gerekir" diyince onlar da gittiler. Yani koca CHP'nin bile 3. Köprü gibi bir konuda muhalif olduğunu sözde söylese de etkinliği bu kadar. Türkiye o kadar bastırılmış, tepkisini göstermeyen bir hale bürünmüş ki Türkiye hem partiler hem de vatandaş hem de diğer aktörler bazında.

MÖ: Belki de tepki duyulmuyor.

ÇOÇ: Özünde o zaten. Sözde biz politik olarak karşıyız diyorlar. Neden? Çünkü biz muhalifiz, onlar iktidar. Yani onların projesi, biz bu yüzden karşıyız. Ama başa geçseler onlarda bunu yapacaklar. Zaten biz bunu öngörüyoruz. Siyasetin çok rahat vazgeçemeyeceği bir proje. Bizim raporumuzda da yazıyor. Bu projenin orada yaratacağı ekonomik rant yaklaşık 350 milyar dolar.

MÖ: 3. Köprü'nün mü?

ÇOÇ: Evet. İsterseniz bu raporumuzun bir tane baskısını da veririm size. Yani nereye, ne kadar insancıl, ne kadar diyalog odaklı yaklaşsak da geri dönüşler bu şekilde ciddiyetsiz ve yetersiz olduğu

için tek başına biz de çok bir şey yapamıyoruz. En güçlü dayanağımız, bu konuları yargıya taşımak. En güvenebildiğimiz yol odur süreci değiştirmek adına. Vatandaşlara, birkaç mahalle derneğine gittik. Sarıyer'de, Tozkoparan'da sunumlar yaptık, anlattık. Anlatmaya çalışıyoruz ama sağduyusuz ya da duyarsız olan insanları düşünelim. Televizyonda izledikleri kadar bir şeylerden haberdarlar ve televizyonda da izledikleri en çok siyasilerin konuştukları ve de onların dillerinden döküldüğü anlamlara odaklanıyorlar. Haliyle bizim onlara çok fazla ulaşma kanalımız yok.

MÖ: Aslında bu Kanal İstanbul Projesi ortaya çıktığı zaman bütün uzmanlar televizyondaki bir açık oturuma katılmışlardı.

ÇOÇ: 10'dan fazla program oldu.

MÖ: Şimdi, halkın tepkisi ne olur?

ÇOÇ: 3. Köprü kadar sahip çıkmazlar sanırım bu projelere. Ben, hep sembolik olarak bakıyorum onlara. Biraz o mitingdeki böyle bir seçim hazırlığında iktidara taze kan sağlayan türden girişimlerdi bunlar. Sonuçta da aldılar bence.

MÖ: Bir şey daha söylemek istiyorum. TOKİ'nin Konut Kurultayı'nda "TOKİ 8 yılda Bursa kentindeki binalar kadar bina inşa etti" gibi örnekler verilmişti. Burada benim aklıma takılan konulardan bir tanesi TOKİ devlete bağlı bir kurum olduğu halde hazineden para almıyor. Tamamıyla kendi kendini döndüren bir sistemi var. Aslında bütün olarak baktığımız zaman da Sulukule olsun, Fener - Balat olsun yapılan bütün uygulamaların kendi kendine döndürmesi, rant kazanması da amaçlanıyor. Bu bilinen bir şey. Bir projenin, mali getirisinin olması, rant sağlanması, sadece insanların oradan ötelenmesi anlamında bir rahatsızlık mı yaratıyor yoksa devletin de bundan bir rant kazanması, çok kötü, ahlaksız bir durum olarak mı algılanıyor?

ÇOÇ: Yani şu var, TOKİ kendi bütçesi olan, kendi kanunu olan, inanılmaz donanımlı hale gelmiş bir kurum artık. Ekonomik sıkıntısının olduğunu hiç sanmıyorum. Yaptığı projelerde karına kar katan bir konumda.

MÖ: Aslında bu Sulukule sürecinde de aynı şey olacak. Koyduğunun çok daha fazlasını kazanacak. Ama bir şekilde de bu kamuya geri dönüyor.

ÇOÇ: Yok kamuya geri dönmüyor. Aslında şu var, mesela, bir yerde bir dönüşüm projesinde değersiz bir alanda ihya edip, orada bir değer artışı sağlayıp ama kimseyi mağdur etmeden - ki bunu hiç başaramadılar - elde ettikleri karı başka bir alandaki soruna kaydırması gerekir. Devletin rolü budur ya da TOKİ'nin rolü budur. Ama bunu böyle yapmıyor. Ayazma'da, Sulukule'de insanları kovuyor. Yerine prestijli alanlar geliyor. Bu tek başına TOKİ'de değil AK Parti iktidarı, iktidar daha doğrusu. AK Parti demek doğru olmaz çünkü başka bir parti gelse onlar da benzer şeyler yapar. Örneklerini de vereceğim. CHP'nin bazı ilçe belediyelerinde benzer sorunlar var. Bu 3. Köprü raporunu hazırlarken ekonomik ilişkiler konusunda bu tip projelerin temel motivasyonu, ekonomik alanda yarattığı rant. Mesela Sulukule'de oradaki yeni mülk sahiplerinin birçoğu AK Parti'nin Fatih Belediye Meclis Üyesi veya Büyükşehir Belediye Meclis Üyesi, AK Parti'ye yakın isimler ya da TOKİ'nin iş yaptığı inşaat şirketler birçoğu. Taşyapı, Varyap gibi. İktidara yakın olan, iktidar döneminde coşan inşaat şirketlerdir. Örneğin, Kiler Grubu. Bir kere iktidar devamlılığını sağlaması için inşaat sektörü ile iyi geçinmek zorunda. Çünkü kriz anında inşaat sektörü can damarıdır, ciddi bir sıçrama sağlar, ekonomiyi hareketlendirir. Bu yüzden iktidarın inşaat sektörüyle sürekli bir kol kola gitme durumu var. O yüzden ister istemez 3. Köprü'nün getirisini ön plana çıkarıyorlar. Yani onun zararını değil de getirisini daha fazla ön planda tutuyorlar. Kentin içindeki projelerde de böyle. Sulukule Projesi'ni İTÜ'den bizim hocalarımızın olduğu bir ofis yaptı A+ Grubu. Bu eleştiriyi oraya da çekmek lazım. Sonuçta bu insanlar akademisyen. Siz de İTÜ'dendiniz değil mi?

MÖ: Evet.

ÇOÇ: Ben de mesela İTÜ'den mezunum. Yine İTÜ'de doktora yapıyorum şu an.

Yani Sulukule, bizlere mesleki eğitim veren hocalarımızın yaptığı bir proje, bunu yapanlar akademisyenler. Ve projedeki bina tiplerinin hepsinin altında otopark var. Şimdi Sulukule gibi bir yerde Sulukule vatandaşına ya da o kültürü yaşatacağım diye kimse böyle bir proje önermez. Yani aklı başında insan önermez. Ya da kazancı, ekonomiyi, kişisel beklentileri ön plana atmayan birisi düşünmez, önermez, ayıptır yani. Biz Sulukule de yayalaşsın diyoruz, böyle bir dönüşüm projesi içinde oranın kültürünü yok ediyorsun, bir de otoparklı bir proje getiriyorsun. Ve bu projeden nemalanacak insanlar da iktidara yakın isimler, farklı insanlar. İkinci, üçüncü evini edinecek bu insanlar. Ulaşımda da böyle, yaşam alanları, iş alanların geliştirirken de böyle. İnşaat, iktidar ve iktidara yakın isimler. Bu üçgen hep bir arada hareket ediyor. 3.köprü projesini yaparken raporunu basından araştırdım önce. Çok geniş bir araştırma yapmıştım. Bu projenin güzergahı boyunca birçok arazi, - artık bugün gitseniz orada arazi yok, yani el değiştirebilecek bir arazi yok - köylülerin hepsinin ellerinden o araziler alınıp sermaye ortaklarına, büyük sermaye gruplarına ya da paravan şirketlerin eline geçti. Çünkü bu proje daha gündeme gelmeden, sadece adı duyulduğu an, elinde proje çizgisiyle emlakçılar geziyor orada. İnşaatına başlanmış, ara yollarına falan. Yani çok çok öncesinden bu süreç işletiliyor, buranın getirisinin ön adımları atılıyor. Böyle bir sorun var ve ister istemez TOKİ'de burada en önemli

faktörlerden, bunun uygulayıcılarından biri. Elde ettiği karı yine kamusal başka projelere uyarlamak yerine, ucuz konut yaptığını iddia edip, insanlara şirin gözüken bir oluşum TOKİ. Özel kanunlarla da korunan bir şey. Hani gelirini giderini çok araştırıp, sorgulayamayacağınız. Sayıştay denetiminden muaf sanırım. Öyle bir şeyi var TOKİ'nin.

MÖ: Bir de şey sormak istiyorum. Konuşmanızda yeşil alanlardan da bahsettiniz. AK Parti'nin 2023 hedeflerine göre kişi başına düşen yeşil alan miktarı 7 m2'ye çıkartılacak. Avrasya Tüneli'nden bahsederken, bu projenin yeşil alanları azaltacağını söylediniz. Ayrıca bazı yerlerin yayalaştırıldığından ama insanların hala kaldırımdan yürümeye devam ettiğinden bahsettiniz. Ben de tez çalışmama 1994'ten günümüze kadarki bütün projeleri araştırarak başladım. 2004 yılından sonra çok sayıda parkın yapıldığı ifade ediliyor. Sadece aletleri ya da yer kaplamaları değişse bile çocuk parkı yaptık deniyor. Açık alanlara, sahil kenarlarına koyulan spor aletleri var. İstanbul 2012 yılında, önümüzdeki sene "spor başkenti" olacak. Spor olanaklarının arttırılması, yeşil alanların durumu, yayalaştırma çalışmaları, parkların yapılması hakkında ne düşünüyorsunuz?

ÇOÇ: Bir kere şöyle algıları var; şu kadar azaltıyoruz ama şu kadar da başka bir yerde yapıyoruz. Mesela burada %20 azaltıyorlar ya raporlarında yeşil alanı, park alanını, projenin güzergahının bittiği noktanın ötesinde bu kaybı telafi edeceklerini söylüyorlar.

MÖ: Bir şey daha söylemek istiyorum. Belki bunlar çok satır aralarında kalıyor ama Sulukule'de de aynı şey söz konusu. Bina aralarındaki boşlukları kaldırıp sıra evler yapıyorlar. Ama başka yerde park alanı yapıyoruz, diyorlar.

ÇOÇ: Hiç yapmıyor değiller, mesela Topkapı'daki atıl durumdaki yeşil alan aktif olarak kullanılmıyordu. Orayı park alanına dönüştürüyorlar. Bazen içine ticari fonksiyon da katıyorlar. Çok dert değil ama hani park alanını da geliştiren bir iktidar. Mesela Güngören'de Gaziosmanpaşa'da kentin merkezi, hayatın odağı olan alanların dışındaki (dış) ilçelerinde, çeperlerde ciddi geniş alanlar da olduğu için buralarda park yapmak da müsait. Şimdi belediyenin bülteni var. Eminim şunun içinde de vardır kesin bir park açılışı.

MÖ: Onu CHP'deki iktidar da yapmaya başladı. Çünkü ben CHP'nin iktidar olduğu bir ilçede yaşıyorum. Onların da var; yol açtık, park yaptık gibi açıklamaları.

ÇOÇ: Mesela Okmeydanı'nı yayalaştırdılar. Orada muhtemelen bir yeşil alan çıkarmışlardır. 7 m2'ye çıkaracağız diyorlar. Şu an planlarda olması gereken kişi başı 10 m2 alan. Bu da standardın çok altındadır. 7 m2'ye ulaştıracağız belki bugünün verilerine göre yükseltir kişi başı oranı ama kağıt üstünde planlarda öngörülenin çok altında.

MÖ: Kişi başı 7 m'ye çıkarsanız bile bütün herkes onu, kullanabilecek mi? Onun da erişebilirliği var.

ÇOÇ: Birincisi yoktan var ettikleri yeşil alanlar da var yok diyemeyiz. Çünkü bizim odaya her ay ortalama 1 - 2 tane açılış haberi gelir. Kadir Topbaş bir açılışa gelecek sizi de bekliyor. Bizim onu davet ettiğimiz hiç bir davete cevap vermez, bir de öyle bir sorun var. Rekreasyon alanları ile park alanlarını üretiyorlar bir yandan. Ama bu ürettikleri zaten hali hazırda açık olan, çok fazla insanın rağbet göstermeyeceği türden alanlar. Mesela Haliç'in kıyısındaki o park alanları, belki geçmişsinizdir, oralarda çok fazla kullanan insan yok o alanları. Gece belli bir saatten sonra korkularak girilen yerler.

MÖ: Çok fazla Haliç'in kenarını bilmiyorum ama Marmara sahil kenarında hafta sonları bayağı piknik yapan oluyor. Haliç'te de yapılıyor olabilir.

ÇOÇ: Haliç'in daha da ilerisinde, devamında, mesela Santral İstanbul'a doğru giderken de görürsünüz, çok fazla park alanı var ama bunlar çok fazla kullanılabilir halde değiller. Bir de şimdi 3. Köprü'de 2 milyona yakın ağaç kesiliyor ve daha fazla ağaç dikeceğiz diyerek savunuyorlar kendilerini. Ama sorun şu, bir florayı bir yerde yok ediyorsanız başka bir yerde dikseniz bile o floranın o zamana kadar ki toprakla etkileşimi ve etkinliğini kesinlikle yeniden başka yerde ikame ettiremezsiniz. Vatandaş diyor ki daha fazlasını dikecek, bu da onlara yetiyor. Gerçekte böyle de değil, bir tahribat var, onun daha fazlasını dikerek o tahribatı tolere edeceklerini zannediyorlar ama böyle bir gerçek de yok. Ama insanlara şirin gözüken şeyler bunlar. Park alanı anlamında CHP'li belediyelerden daha iyi çalışıyorlar bence. Daha fazla insanların hizmet alabileceği alanlar üretiyorlar. Hizmet üretme anlamında çok aktifler ama üretilen hizmetin niteliği, sayısı, yararı düşünüldüğü zaman eleştirilen bir yönü de var.

MÖ: Şey diyecektim bir de, Yedikule'ye gidip de gördüm, Recep Tayyip Erdoğan İstanbul mitinginde de arka fonda o gökdelenler vardı.

ÇOÇ: Onaltı Dokuz. Orda alışveriş merkezi de var.

MÖ: Çok büyük herhalde konut alanı da var. Aslında Haydarpaşa'da yapılabilineceği düşünülen gökdelenlere karşı çıkıldı. Biz onlarla hesaplaşırken tam karşı kıyıda değil de Tarihi Yarımada'nın hemen yakınında gökdelenler söz konusu. Bir de siluetten bahsediliyor, aslında Levent'in silueti de Tarihi Yarımada'dan gayet rahat görülüyor. Bir şeylere itiraz ediliyor aslında ama başka bir taraftan bir o şeyler yapılı yor değil mi?

ÇOÇ: O da nasıl oluyor? Mesela Beşiktaş'a gelirken, Beşiktaş Plaza'nın arkasında ciddi bir inşaat

büyüyor. Armani'nin sanırım o da, rezidans. Mesela Zorlu Grubu'nun Zincirlikuyu'daki inşaatı, devasa bir inşaat şantiyesi gözükür.

MÖ: Mimarlar Odası orası için dava açmıştı.

ÇOÇ: Bizim de davamız var. Şöyle bir sorun var orada da. Siz dava açıyorsunuz, davayı kazanıyorsunuz, sonra bir kelimesiyle oynuyorlar, plan değişmiş olduğu için yeniden dava açmanız gerekiyor ve yeniden birkaç yıl süre kazanmış oluyorlar. Değiştirdikleri plana odaklı o inşaatlarını devam ettiriyorlar. Haliyle siz en son davanızı kazansanız bile dava artık konusuz kalmış oluyor. Çünkü proje bitmiş ve uygulamaya geçmiş oluyor. Gördüğümüz birçok yapı bu dava sürecini aşarak, kuralları çiğneyerek yapılan şeyler. Öyle de bir sorun var. Mesela emsali 5 diyorlar ama 8 emsallik bir yapı çıkıyor ortaya. Başka başka yönetmeliklerden yararlanıyorlar. Emsal, bodrum şudur, budur. Yani kendilerine bir şekilde kılıf uydurup, kuralları çiğnemiş oluyorlar. Odalar olarak da gidip bizim çok fazla önünde kendimizi zincirleme gibi bir şansımız yok. Yapabildiğimiz kadarını yapmaya çalışıyoruz ama yetmiyor işte. O yapılaşmada da arka planda biraz böyle bir sorun var.

MÖ: Bir de yayalaştırmadan bahsettiniz, Tarihi Yarımada'nın biraz daha yayalaştırılması gerektiğinden. O uygulamalarda da – sizin söylediklerinizden de yol çıkarak söyleyeceğim - alanın bütününü ele alıp yayalaştırılacak alanlara karar vermek gerekiyor sanırım. Çünkü Tarihi Yarımada'da bazı yollar trafiğe kapatılmış ve turistler kendi bavullarını o yolda taşımak zorunda kalıyorlarmış diye de duymuştum.

ÇOÇ: Evet, arabalar, tur otobüsleri bir yere kadar girebiliyorlar; daha çok sahilde duruyorlar. Turistler oradan oraya valizlerini kendileri götürüyorlar.

MÖ: Yayalaştırıldı deniliyor, Sultanahmet Meydanı'na araçlar giremiyor deniyor ama ben tramvayla oradan geçtiğimde araçlarında girdiğini görüyorum.

ÇOÇ: Bir bütünlüğün olması lazım, yani oteller bölgesine insanların rahat girip çıkabilmesini de sağlamaları lazım. Ne biliyim en basiti insan bir Avrupa'yı gezer oradan bir feyz alır gelir. Bu çok zor değil. Ama bizim Tarihi Yarımada'da hem bir yayalaştırma hem bisiklet ulaşımı engebesinden dolayı çok sınırlı olabilir. Hem de otopark politikasını gözden geçirmemiz lazım. Bir meydanın sağında yapı, solunda yapı, ortasında otopark alanının sizi karşılamaması lazım. Böyle bir sorun var. Bütünlüklü bir çözüm gerektiriyor. Önce şunu yapalım, sonra bunu yapalım, burada da şunu yapalım gibi değil de zaten Tarihi Yarımada ana yönetim planı da şimdi bitmek üzere. O da muhtemelen onaylanıp kamuoyuyla paylaşılır, onu da incelersiniz.

MÖ: O 2010 Ajans'ın hazırladığı değil mi?

ÇOÇ: Ajansın değil de, ajan belki destek vermiştir. Şuan İMP'de yapılıyor. BİMTAŞ İMP Büyükşehir.

(raporu getiriyor.)

Şu mesela. Bu raporun bitmiş hali şimdi herhalde onay aşamasındadır. Bu planda da Tarihi Yarımada'yla ilgili muhakkak önemli şeyler vardır. Yani Tarihi Yarımada'yla ilgili en güncel planlama çalışması bu olmuş olacak. Bu planın son hali ile ilgili İMP'de Tarihi Yarımada'yla ilgili bu planı hazırlayan ekiple iletişime geçerek son haliyle ilgili bilgi alabilirsiniz. Belki paylaşabilirler. Bizde tek örnek bu, dijitali de yok. Ama muhakkak yardımcı olurlar.

MÖ: Aslında ben buraya gelirken sizle ulaşım projeleri hakkında konuşmaya gelmiştim. Fakat konuşurken Sulukule'den de bahsettik. Sulukule veya diğer Fener-Balat - gerçi onlar daha planlama aşamasında – UNESCO'un desteklediği değil yeni yenileme projelerinden bahsediyorum, bunlarla da ilgili yorumlarınızı alabilir miyim?

ÇOÇ: En iyi bildiğim Sulukule var, Tozkoparan var ama o zaten Tarihi Yarımada içinde değil. Sulukule'de genel anlamda TOKİ, Fatih Belediyesi, sonuçta AK Parti iktidarı etkin. Ucube tanımlaması ile başlayan bir süreç sonuçta. İlk ucube lafını orası için duymuştuk.

MÖ: Başka neresi için söylendi?

ÇOÇ: Yani heykel için, insanlık Anıtı için demişti ya. Ama ilk ucube lafı basına benim hatırladığım Sulukule'yle ilgiliydi yansıdı. Yani Sulukule kesinlikle dönüşmesi gereken bir alandı. Hem sosyal anlamda hem fiziki anlamda hem de ekonomik anlamda dönüşüme ihtiyaç duyan bir alandı. Çok güvenli bir alan da değildi. Hani hiç savunmuyoruz oradaki insanların çok yararlı, çok sağlıklı, çok gerekli bir yaşam sürdüklerini. Ama dönüşümde mantık her zaman, sosyal de olsa, fiziksel de olsa yerinde çözümdür. Çok gerekmedikçe yerinden etme düşünülmez dönüşüm projesinde. Ama Sulukule'de o insanlar yerlerinden edilmeye çalışıldı, prestijli bir proje getirilerek. Bu projenin en sakat ayaklarından biri de akademisyen kökenli insanların bu projeyi hazırlayarak sunmuş olmalarıdır. Bu projeyle Sulukulelileri koruyacaklarını düşünmeleridir. Bence bu çok önemli bir eleştiri noktası. Bu projeyle ister istemez Sulukuleli insanların orada yaşamasına değil başka insanların yaşamasına olanak sağlandı. Zorla evlerinden çıkarılmaya çalışıldı, içinde insanlar varken yıkım ekipleri gelip yıkmaya çalıştı. En önemlisi tescil edilen binalar yıkıldı, kurulu kararları bile hiçe sayıldı. Devam eden onlarca dava var. Dava sonuçlanmadan o konuyla ilgili yıkımlar yapıldı ya da evler boşaltıldı. Sulukule'de insanların ellerinde Osmanlı'dan kalan tapuları var. Gerçekten çok köklü geçmişi var.

Avluluğu ve büyüyen hani bir nüve konutun etrafında büyüyen odalarla farklı bir yaşam alanı var. Veresiye alışveriş yapan, gününü gün eden, para birikiminden anlamayan insanlar. Böyle bir niyetleri yok. Aslında o insanların yaşam alanını dönüştürmek hiç de zor değildi ama tercih böyle olmadı. Sonuçta kanunları, kentsel muhalefeti, UNESCO'nun gözlemcilerini, raporlarını, basın eleştirilerini hiçe sayan bir süreç işletildi. Sanırım çünkü orada verilmiş sözler vardı. Buradan bunu anlıyoruz, bu kadar ısrarcılar. Bu süreçte önemli bir tecrübe vardı. Bir STOP tecrübesi vardı, "Sınır Tanımayan Otonom Plancılar" ekibi kuruldu. Tamamen gönüllü bir şekilde, kendi inisiyatifleriyle, kendi kaynaklarıyla alternatif bir proje geliştirdiler ve bu medyada yer edince TOKİ Başkanı Erdoğan Bayraktar iletişime geçiyor. Ve Erbatur Hoca'yla Murat Hoca bunun öncülerinden. Görüştükten sonra zaten yetkili şunu söylüyor: 'Ben Fatih Belediyesi Projesi'ni pek benimsemiyorum, çok tepki çektik bu yüzden. Siz bir yapın, size bir ay süre, ama yeni gelecek insanların da konut sahibi olmalarını sağlayın. Size Sulukule'deki insanlar için şu kadar alan. Bir yapın bakalım.' diyince bu defa alternatif Sulukule Projesi geliştirildi, Sulukule atölyesi kuruldu. Biraz girip çıktım o dönemde ama çok somut bir yararım olmadı. O projeden sonra da zaten diyalog çok fazla sağlanamadı. Yapılmasına rağmen o alternatif proje. Sulukulelerin tamamını koruyup ve yeni mülk sahiplerine imkan tanıyan, kaynaşmayı sağlayan, tamamen insancıl bir proje yaptılar, yapabildiler. Ama bu proje çok dikkate değer bulunmadı. Yani işlerine gelmedi işte bir de Fatih Belediyesi biraz bastırdı sanırım. Yıkımlara devam edip birkaç ev ve parsel dışında tamamen yıkılmış harabeye dönüşmüş bir alan oldu. Biraz da bu direnç ve enerji de kırıldı ister istemez. Başından niyet ettikleri projeyi uygulamayı başardılar. Şimdi bir pembe köşk var, tescilli bir bina. O ayakta durmaya çalışıyor ama gözlerini dikmişler orayı da yıkmaya çalışıyorlar, yazılar geliyor evine o kadının, evi boşalt falan diye. Yani orada inat abidesi gibi duruyor. Ama sonuçta istedikleri projeyi yapabildiler. Galiba bir iki değişiklik oldu sadece projede. Yanlış hatırlamıyorsam projede koca bir otel vardı. Bir kere her şeyden önce oranın dokusuna aykırı bir plan. Alternatif projeyle arasındaki farkı anlatan bir sunum hazırlamıştım ben isterseniz paylaşabilirim, yararlı olur size. O sunumda da var. Birincisi alternatif Sulukule Projesi'nin benimsediği bir mantık var yanında da o projenin benimsediği mantık. Bir kere yapı adalarının dokularını tamamen göz ardı eden bir proje, uygulanan. Dediğim gibi oradaki insan tipolojisini, yerleşim dokusunu, sosyo - ekonomik yapıyı tamamen bertaraf eden soylulaştırma projesi sözüm ona. Çok çok kötü bir örnek oldu. Bu proje haliyle hevesli olan kesimin hoşuna gideceği için, benzer projeler de artık hız kesmeden devam edecektir. Kötü bir emsal bizim için ama bazıları için de iyi bir emsal. Denenebilir başka bir projeyle mukayese edileceği gibi buna benzer başka projeler de yapılabilir. İşte mesela Tarlabaşı var. Bir de bu alanlarda şöyle bir sorun var. Mesela Tarlabaşı'nda şöyleymiş; adamın 100 m2 var, size diyorlar ki 100 m2'niz var, bugün ederi şu kadar 50.000 lira mesela, proje bitiminde de size 50.000 liralık, bugünkü mülkünüzün ederini karşılayacağız, yani sizi mağdur etmeyeceğiz diyorlar. Proje başlamadan önce o alanda 1.000 m2 inşaat varsa, proje bitince 10.000 m2 oluyor. 9.000 m2 tamamen projeyi yapan firmaların bir değer artışı olmuş oluyor. Kazandığı ekstra alan oluyor. Bir kere 9.000 m2 tamamen onların, geri dönüşü tamamen firmaların oluyor. Vatandaşa da senin binan 100 m2'ydi ama ederi şu kadardı; çünkü köhnemişti, sen ilgilenememişsin, bayağı yıpranmış bir binaydı, değeri çok küçüktü. Proje bittikten sonra da belli bir m2'lik süit daireyi sunuyorlar ona. Hani bir de orada m2'den kazanıyorlar. Zaten o da o yaşama ayak uyduramayacağı için - kirasıdır, gideridir, apartman masrafıdır, kapıcısıdır - bu durumda tamamen orayı terk ediyor ve sıfır bir kullanıcı profiline dönüşmüş oluyor o alan. Benzer bir proje Fikirtepe'de olacak.

MÖ: Sulukule'den bahsederken, Fatih Belediye'ndeki bazı kişilerin de oradan yer aldığından bahsettiniz.

ÇOÇ: Belediye meclisinden insanlar. Basına yansımış şeyleri var. Hatta isimleri de basına yansıdı. Belki Erbatur Hoca'da çok daha derin arşivi vardır. Ben onları yüzeysel olarak kullandım.

MÖ: Kulaktan dolma bir haber diye düşünmüştüm. Çünkü böyle bir şey resmi olarak ortaya konmaz da o yüzden sormuştum.

ÇOÇ: Yok, o çok net. Hani diyelim ki sade vatandaş olsun, yine de savunulabilir bir şey değil bu zaten. Yani belli insanların buradan mülk sahibi olmaya çalışması daha da vahim kılıyor durumu. Ve bu projeyi de üstlenen iki tane akademisyen var İstanbul Teknik Üniversitesi'nden. Bu bence çok önemli bir nokta. Akademik alan bir, kentsel muhalefetten geri plana geçmiş durumda; İki bu sürecin kötü projelerini üreten bir konumda aynı zamanda. Mesela Zincirlikuyu'daki o proje Emre Arolat'ın projesi, Safir Projesi Tabanlıoğlu'nun Projesi. Ben şunu da sorgulamak gerektiğine inanıyorum İstanbul'da. Hep bunun sorumlusu hep planlar ve plancılar olarak görünür işte yerel yönetimler göz yumar ama o projeleri de üreten bir mimar var ve onun projesinin alt yapısını sağlayan bir mühendislik uygulaması da var. Ben bilmiyorum, mimarlıkta bunun yorumu nasıl yapılır. Bir proje yapılacaksa o projenin parselinde, projenin kente nasıl yansıyacağı, nasıl ayak uyduracağı mı düşünülür? Yoksa ben bunu Büyükdere aksına koyuyorum Maslak ve Zincirlikuyu aksına. Zaten bu alt yapısı çökmüş bir yer. Ben buraya bir bina koyduğum zaman binlerce insanı buraya itip çekecek. Bunun silueti de şu şekilde etkileyecek. Kimlik anlamında çok sağlıklı da bir yer değil. Kentsel tasarım sorunu olan bir yere koyacağım ben bunu. Yan parselimdeki durum bu, öbür parselimdeki durum bu, bu şartlar altında ben burada başarılı da olsa bir proje uygulamam kardeşim diyemez mi bir mimar? Bu burda olur, Zincirlikuyu'da olur, başka bir yerde olur. Bir de düşünüyorum hani Tabanlıoğlu da Emre Arolat da kariyer sorunu olmayan insanlar, ödül almış projeleri olan insanlar, ekonomik bir sorunları yok,

iktidardan soyut yaşayan insanlar. O yüzden bu arka planında biraz sorgulanması gerektiğini düşünüyorum kendi payıma. Çünkü doğru planda yanlış mimari proje de uygulanabilir ya da yanlış bir planda doğru bir proje de uygulanabilir. Tek taraflı bir ayağı yok bu sorunun, mekansal gelişim sürecinin.

MÖ: Bakıldığı zaman çok da rahat, istenildiği kanunlar değiştirilebiliyor. Mesela Sulukule gibi alanlarda uygulanacak yeni kanun çıkarıldı.

ÇOÇ: Tabi tabi. Acil yenilenme kararı aldı bakanlar kurulu ve yenilendi.

MÖ: O yüzden de yok Boğaziçi Kanunu'na uymuyor, yok şu kanuna uymuyor denilmesi çok da anlam ifade etmiyor.

ÇOÇ: Kanunları geçiyorlar, kanunları geçtikleri gibi projeyi de geçebiliyorlar. Yani Zincirlikuyu'da örneğin o proje, o kadar kat yüksekliği çıkabilecek bir proje değildi. Safir mesela, Safir'in emsali o kadar yüksek değildi. Bir şekilde bunları hep aşıyorlar inşaat sırasında. Zaten alan razı satan razı. Plancılar itiraz etse ne olacak. Sonuç değişmiyor maalesef. Belki en son engel olunabilir, Taksim'de bir cami yapımı planı var.

MÖ: Kaç yılında?

ÇOÇ: Eski bir plan. Yeniden...

MÖ: 94'lerde değil mi?

ÇOÇ: O zamandan beri var da.

MÖ: Öyle mi? Ne zaman gündeme geldi tekrar?

ÇOÇ: En son geçtiğimiz aylarda, hatta siteden de duyurduk, yürütmeyi durdurma kararı aldık. Hatta Kadir Topbaş, orada fıçı çatılı minareli cami var ya hani İstiklal'e giderken biraz ilerde sağda, o camiye mi muhtaç kalsın insanlar diye duygu sömürüsü yapıyordu.

MÖ: Peki yeri için nereyi düşünüyorlar?

ÇOÇ: Bu Taksim'de Maksim var ya çeşmeler hani biraz elden geçirildi.

MÖ: Arkasında otopark alanı var.

ÇOÇ: O otopark alanı işte. Onun arkasındaki birkaç parsel.

MÖ: Ben o unutuldu zannediyordum.

ÇOÇ: Orada bir cami yapmaya çalışıyorlar. 94'te orası seçimlerde gündeme gelmişti ve ondan sonrada biz şey diyorduk; hiç cami yapmıyorlar, gündeme gelmiyor. Arada yeniliyorlar. Plan değişikliği, şu, bu, bir şeyler. Sadece o noktasal anlamda, biz bir de Beyoğlu plansız kalmasın diye sadece plan bütününe değil de o parselle ilişkin plan değişikliğine dava açmıştık zaten, onu kazandık. Bir yanda da Beyoğlu'nun planlara kavuşmasını istiyoruz. Çok savunulabilir olmasa da.

MÖ: Oda istemiyor mu orada caminin olmasını?

ÇOÇ: Orada biraz hem bunun simgesel bir amaç olduğunu düşünüyor sanırım ikincisi de zaten bilirkişi raporu okudum ben. Benim böyle bir dini kastım yoktur hiç bir dine. Ben bireysel olarak okuyup yorumlama için baktım. Bilirkişi şunu söylüyor raporda; bu alanda erişilebilir yürüme mesafesinde - 500 m sanırım - yeteri kadar dini tesis var cami anlamında. Bu nedenle birincisi, buna ihtiyaç yok, ikincisi de Taksim Meydan'ı hani o eski çevresel ilişkilerini dikkate aldığınız zaman sosyo - kültürel devamlılık anlamında farklı bir fonksiyondur böyle bir dini tesisin olması. O yüzden de önerilmiyor, benimsenmiyor. Bilirkişi raporuna dayalı olarak zaten bu kararı vermiş mahkeme de. Yani sırf iktidar bunu istiyor o yüzden karşı çıkalım gibi bir durum da değil. Ama yarın öbür gün onu da yapabilirler. Çok sorun olmaz, yapabiliyorlar. Yani sorun şu; onlar çok güçlü ama karşı taraf, onlara karşı mücadele eden kesinlikle çok zayıf. Bu seçimde de böyle üstün gelmelerinin sebebi de odur. Adamlar saçma sapan proje geliştiriyorlar. Belki iyi de olabilir, iyi de anlaşılabilir ama hani bunun anti - tezini üretebilen ya da bunu çürütebilen bir karşı güç yok onların etrafında. Ne muhalefet partileri, ne onun dışındaki yapılar. Geriye bir meslek odaları kaldı, bizi de yasal yoldan çürütmeye çalışıyorlar. Yeni bakanlığın altında bir hizmet müdürlüğü olacak.

MÖ: Mimarlar Odası kapatılmalı diye bir açıklama olmuştu.

ÇOÇ: Ali Ağaoğlu söylemişti Mimarlar Odası'nı ben olsam kapatırım diye. Bu gücü bulabiliyorlar.

MÖ: Böyle bir yorum yapmak şuan haddime de değil belki ama çok fazla kendini ifade edemediğini düşünmüyorum Mimarlar Odası'nın, Bölge Planlama Şehircilik Odası'nın. Çünkü internete girdiğiniz zaman bütün raporlara ulaşabiliyorsunuz, onun dışında Kanal İstanbul Projesi'nde bütün uzmanlar çıktılar, fikirlerini söylediler. Bir yerde yöntem galiba yanlış gibi geliyor halka ulaşamamakta.

ÇOÇ: Bence biraz halkla daha çok iç içe olması gerekiyor.

MÖ: Bir de odaların söylediklerini anlamıyor olabilirler.

ÇOÇ: En basiti şudur örnek olarak, Fikirtepe'de bir dönüşüm planı yapılmaya çalışılıyordu. Çok sakıncalı bir alan Fikirtepe çünkü çok da iyi bir model olacak. Herkes Fikirtepe'yi bekliyor. Çünkü oraya ayrıcalıklı imar hakları getirildi. Tek parsele değil, bütün bir alana ve insanlar da çok sevindi. Plan askıya çıktı sonrasında bu planla ilgili toplantılar yapıldı. Meslek Odaları, İnşaat, Mimarlar, Şehir Plancıları Odası. Bu üç oda, plan yapım ekibiyle toplantılar yaptı. Belediye de farkında hani biz kantarın topuzunu kaçırdık bu planda dedi. Vatandaş inanılmaz sahiplendi ve belediye de plan askıya çıkınca, hadi artık siz müteahhitlerle anlaşmaya başlayabilirsiniz diyor. Bu durumda insanlar da yapışıyor plana, müteahhitlerle anlaşmaya çalışıyorlar falan filan, bilmem ne. Vatandaşlar örgütleniyorlar yapı adaları olarak, dernekleri var falan. Odalarda bunun toplantılarını yapıp, dava açsak mı açmasak mı diye düşünüyorlar. Çok ciddi sorunlar yaratabileceği için zor bir karar alıp dava etmek istiyorlar ve sonra da dava ediliyor. İnsanlar deli gibi bizi telefon yağmuruna tutuyor. Siz niye dava açtınız işte biz burada en ufak bir deprem olsa gebereceğiz, bunu mu istiyorsunuz, vebalini alabilir misiniz falan filan. Hem duygusal hem de kimisi mantıksal konuşuyor, tehdide varan telefonlar geliyor. Üç odaya (Mimarlar, İnşaat Mühendisleri ve Plancılar Odası) da bu şekilde telefonlar geliyor. Dava metninin altında bu üç odanın imzası var. Burada şu sorun çıktı demek ki: odalar dava etmeden önce ya da plan askıya çıktıktan kısa bir süre sonra bu insanlarla bir araya gelmeliydi. Odalar da şu refleks var, biz insanları karşımıza almayız. Peyki ama oranın kanaat önderleri var, muhtarları var en azından. Dört tane muhtarı var, bir tane dernek başkanı var. Yani bu beş insanı karşısına alıp güzel bir şekilde anlatabilirdi. İnsanlar müteahhitlerle anlaşmadan önce karşı görüşler ya da plana neden dava açıldığını anlatabilirlerdi ki insanlar bu kadar sahip çıkmasın bu plana. Ya da belediyeyi sorumlu tutsunlar, neden bizi yine dava edilecek bir planla karşı karşıya bıraktınız diye. Bunu yapmadığı için odalar, inanılmaz tepkili oluyor insanlar ve hala o tepkileri var. Bugünlerde biraz azaldı yoksa her gün ben defalarca telefonla görüşüyordum. Her görüşmem en az yarım saat sürüyordu. En son o geç kalmış toplantıyı, geçen hafta yaptık. İnsanlar haklı olarak neden anlatmadınız diye, sitem ediyor. Biz odaların adını duyan insanlar değiliz, bu davayla tanıştık diyorlar. Herkes inanılmaz tepkili diyorlar. Birkaç bin kişilik basın açıklaması yapmayı düşünüyordu bu insanlar odaları gezip. Kuralına uygun diyorlar ama bu noktaya gelene kadar odalar olarak o insanlarla bir araya gelebilmeliydik. Ben hep hak verdim orada insanlara. Bu çok önemli bir başlık çünkü Fikirtepe çok önemli bir örnek. Başka başka yerlerdeki insanlar Fikirtepe'yi arayıp, ne oldu sizin orada dönüşüm olmuyor mu falan diye bekliyorlar. Bir yapılsa ucu bucağı kontrol altına alınamayacak bir proje. İnsanların odaları da daha iyi tanımaları, yani her şeye hayır diyen bir yanımızın olmadığını anlamaları için vaktinde doğru yerde doğru zamanda insanlarla bir araya gelmeli odalar. Biraz o yüzden odaların ben itirazımı yaptım, davamı açtım, bekliyorum durumunda olmaması lazım. İlk başta söylediğim şey, biraz Fikirtepe örneğinden yola çıkarsak böyle bir öz eleştiriyi hak ediyoruz odalar olarak bence. Fikirtepe'de bunu tecrübe ettik. Yani en azından geçen haftaki toplantı olumlu geçti.

MÖ: Örneğin ben Sulukule'dekilerle, Taşoluk'takilere yaşanan süreç sonucu siz mağdur oldunuz mu diye sorduğumda, bana ekonomik açıdan kesinlikle kimsenin mağdur olmadığını söylediler. Başka açılardan sorun yaşamış olabilirler. Eğer çok fazla mağdur olsalardı çok daha fazla bir ayağa kalkış olurdu herhalde. Bir tarafta çok ciddi bir şekilde muhalefet ortaya koyan, Sulukule platformu gibi oluşumlar var; ama diğer tarafta da bu durumu çok olumlu karşılayan bir kesim de var.

ÇOÇ: Orada biraz sağduyu farklılığı var. Çünkü insanlar eğlence kültürüne odaklılar, gününü gün ediyorlar.

MÖ: Sosyal yaşam açısından tabi onu kendileri de kabul ediyorlar.

ÇOÇ: Yani yakınıyla bir arada olması yeterlidir onun için. Bakkaldan veresiye 3 gram peynir alıp kahvaltısına katıyor. O anlamda hani ekonomiyi çok fazla hani nasıl diyeyim Fikirtepe'deki insanlar gibi örgütlü ve bilinçli olup o projeyi masaya yatırıp değerlendirebilecek bir insan kitlesi değil Sulukule'dekiler. Onların akılları bir karış havada diyim ben size. Bu kötü bir niyet değil, doğaları gereği öyleler. Çünkü Roman vatandaşı, onların yaşam tarzları bu. Sokakta bütün günlerini geçiriyorlar, eşiklerinde falan. Sorundan bile çok muzdarip değillerdi. Biz gittiğimiz zaman Sulukule'nin çoğu yıkılmıştı. Bir tane evde müzik sesi geliyordu, oynuyor, göbek atıyor insanlar. Eğlencesine devam eden haneler var.

MÖ: Onlar Taşoluk'a gittikleri zaman zaten, siz cenazenizin ardından davul mu çalıyorsunuz diye soruyorlarmış. O kadar da değiliz diyorlar.

ÇOÇ: Orada gerçekten onların kültürü bambaşka. O yüzden bir araya gelip biz kendimizi savunalım bilinci çok fazla oluşmuyor değil onlarda. Sorun o. O yüzden çok kolay eleyebildiler o insanları Sulukule'de. Biraz öyle görüyorum, onların kültürleri buna çok müsait. Hani biz burada bir proje yapacağız siz bu projede yoksunuz, bunu farklı bir dille anlatıyorlar ya da dayatıyorlar. Onlar da peki deyip gidiyorlar. Yani çok sorgulayan sistemle çok karşı karşıya duran bir halk kitlesi değil Romanlar, biraz ondan da kaynaklanıyor Sulukule'deki süreç. Fikirtepe'de mesela insanlar çok rahat hak arayabiliyorlar. Bizi telefon yağmuruna tutabiliyorlar ve ben çok takdir ediyorum. Vatandaş olarak en doğal hakkımız diyip, o yüzden de yarım saat konuşuyorum onlarla telefonda. Bizim de onları kaale almamız lazım sonuçta. Ama inanılmaz örgütlerle, her yapı adasında bir araya gelme var. Ortak

hareket etme kültürü var. Mesela Maltepe'de Gülsu Gülensuyu'nda var bu. Süreci değiştirebilmiş bu insanlar örneğin. Bir şeyleri değiştirebilen mahalle ölçeğinde örnekler var ama maalesef Sulukule en rahat delinebilecek alandı bu anlamda.

EK F.9: Görüşme No.9 - Haluk Gerçek

HALUK GERÇEK – Prof. Dr., İstanbul Teknik Üniversitesi, İnşaat Mühendisliği Bölümü, Ulaştırma Planlaması ve Modelleri konularında çalışmaktadır

TARİH: 18.10.2011

SÜRE: 1.15 saat

Meltem Özçakı: Marmaray Projesi'nin Tarihi Yarımada'ya etkisi ile ilgili düşüncelerinizi alarak başlayabilir miyiz?

Haluk Gerçek: Marmaray Projesi'nin etkileri konusunda geçenlerde Yenikapı Uluslararası Sempozyumu olmuştu. Orada bunun etkileriyle ilgili bir bildiri sundum. Murat Güvenç'in de bir bildirisi vardı. Onların bu konuda size bir katkısı olabileceğini düşünüyorum. Benim sunumumda anlattığım şey Marmaray Projesi ve ona bağlı olarak diğer raylı sistem projeleri, Marmaray'la entegre edilecek diğer projeler 2023 yılında tamamlandığı takdirde o bölgeye - ki transfer noktası olarak merkez nokta Yenikapı'yı almıştım ben - toplu taşıma sistemindeki bu gelişmeyle İstanbul'un diğer bölgelerinden Tarihi Yarımada'ya erişimin büyük ölçüde kolaylaşması bekleniyor. Dolayısıyla erişilebilirlik arttığı zaman biliyoruz ki arazi kullanımı üzerinde de etkisi oluyor bunun. İnsanların daha kolay erişebildiği yerlerde sosyo - ekonomik faaliyetler de ortaya çıkıyor. Eğer iyi kontrol edilemezse yeni yapılaşmalar ortaya çıkıyor. Tabi bu etkileri önceden modellemek o kadar kolay değil. Yani herhangi bir yerde bir projeyle ulaştırma sisteminden dolayı erişilebilirlilik arttırıldığı zaman; bu bir otoyol da olabilir, Marmaray gibi bir demiryolu projesi de olabilir ya da bir köprü projesi de olabilir. Yani o bölgeye daha kolay, kısa sürede erişmenin getireceği arazi kullanımı değişikliği ortaya çıkıyor. Buradaki etkileri modellemek için batıda kullanılan birtakım matematiksel yaklaşımlar var ama bizde o çok yaygın kullanılmıyor. O yüzden birtakım tahminler yapabiliyoruz biz ancak.

Özetlemek gerekirse Tarihi Yarımada biliyorsunuz daha çok kültür, turizm, ticaret ağırlıklı bir bölge. Tabi konut da var, özellikle Fatih ilçesi içerisinde önemli ölçüde var. Ama fonksiyonel olarak baktığınızda oradaki yapıya İstanbul'un çok uzak noktalarından Marmaray ve diğer raylı sistemlerle erişmek kolaylaştığında oradaki yapı adalarında birtakım fonksiyonel değişikliklerin olması söz konusu olabilir. Tabi bu konuda Murat Bey'in de görüşleri vardı. Orada çok ciddi baskılar oluşabilir. Şuanda birtakım konut adaları var. Örneğin onların daha yoğun birtakım yerleşimlere açılması ya da yüksek bazı ofis binalarının, loft tipi, lüks, üst gelir grubuna hizmet eden konut dokusunun ortaya çıkması söz konusu olabilir. Yani oranın şuandaki fonksiyonlarını ciddi ölçüde değiştirecek bir baskı oluşturabilir, Marmaray ve diğer raylı sistem projelerinin getireceği erişim kolaylığı ile. Tabi Marmaray dışında bölgeye başka önemli bir ulaşım yapısı daha var. Biliyorsunuz, Boğaz'ın altından Harem ile Kumkapı, Kazlıçeşme arasında sadece otomobillere hizmet edecek bir tünel projesi var. İhalesi yapıldı. O proje de Tarihi Yarımada'ya ciddi bir araç trafiği getirecek. Günde 80.000 aracın Tarihi Yarımada'ya ve çevre yollara dağılması bekleniyor. Marmaray'la beraber bu da tabi ciddi bir etki yaratabilir yine bölgenin sosyo - ekonomik yapısı ve arazi kullanımı üzerinde. Ben o bildiride Yenikapı'yı merkez almak üzere şimdiki durumda ve 2023'te erişim haritaları çıkarmıştım. O erişim haritalarında 15, 30, 45 ve 90 dakikalık değişim süreleri içerisinde ne kadar bir nüfusun o bölgeye erişebileceği ile ilgili bir hesap yaptım ve onları haritalarla gösterdim. Bugünkü durum ile 2023'ü karşılaştırdığınızda ciddi ölçüde bir nüfus farklılığı ortaya çıkıyor. Yani aynı süre içerisinde Tarihi Yarımada'ya erişebilecek İstanbul nüfusu ciddi oranda artıyor. Bunun şu anlamı var; oraya erişmek kolay olunca, bu o bölge üzerinde önemli bir baskı oluşturabilir. Tabi bunun nasıl yönetileceği de çok önemlidir. Yani Tarihi Yarımada bir anlamda korunması gereken de bir bölge. Siluetin korunması gerekiyor; oradaki tarihsel, kültürel dokunun korunması gerekiyor. Ama birtakım imar kararı değişiklikleri olursa ve oraya yüksek yapılar, ofis binaları ya da buna benzer yeni yapılar yapılmasına izin verilirse bölge üzerinde ciddi biçimde baskı oluşturacak.

MÖ: Bu bahsettikleriniz sizin öngörüleriniz değil mi? Bildiğim kadarıyla bölgeyle ilgili kamuya yansımış bir proje yok.

HG: Şuanda kimsenin elinde böyle bir bilgi yok, oranın nasıl planlanacağı ile ilgili bir çalışma yok. Tarihi Yarımada'nın genel bir planı var ve bildiğim en son kadarıyla Marmaray'ın çevresi için bir yarışma açılacaktı. Transfer istasyonu ve çevresinin planlanması ile ilgili uluslararası bir yarışma yapılacaktı. O da ertelendi ama nedenini bilmiyorum. Yani bana göre orada bu işin bu bakının nasıl yönetileceği ile ilgili şimdiden kafa yormak gerekiyor. Çünkü Marmaray açıldıktan sonra, diyelim 2014 ya da 2015 yılında, Yenikapı'dan İkitelli'ye giden metro sistemi var - Yenikapı'dan Maslak, Darüşşafaka'ya gelen - Haliç Köprüsü'nün tamamlanmasıyla metro da bağlandığı zaman İstanbul'un uzak noktalarından, işte bir yandan da Kadıköy Kartal ile biliyorsunuz, Marmaray Projesi karşı tarafta İbrahim Ağa istasyonunda entegre olabiliyor; Gebze'den, Kartal'dan bile insanlar kuzeyde Darüşşafaka'dan, Hacıosman'dan, kuzeybatıda İkitelli bölgesinden Tarihi Yarımada'ya raylı sistemlerle çok daha kolay erişebilir hale gelecekler.

MÖ: Tarihi Yarımada'da Marmaray'ın Yenikapı dışında Kazlıçeşme ve Sirkeci'de iki istasyonu daha var. Onların da alana böyle bir baskı yapması öngörülür mü?

HG: Tabi, ben özel olarak Yenikapı'yı merkez almıştım bu erişim haritalarını hazırlarken. Çünkü orası İstanbul'un en büyük transfer noktası olacak raylı sistem ve toplu taşıma açısından. Günde aşağı yukarı kaç yolcunun transfer edeceği ile ilgili bazı projeksiyonları belirttim çalışmamda.

MÖ: Konuşmanız sırasında bahsettiniz; İstanbul'un en büyük transfer merkezi Yenikapı olacak diye. Aslında bu iki türlü de sorulabilir. Öncelikle Marmaray'ın başka bir akstan geçmesi mümkün müydü? Bir de neden kentin ana transfer merkezi Yenikapı'da yer alıyor?

HG: Marmaray'ın başka bir akstan geçmesi mümkün olabilirdi tabi. Marmaray'ın ilk ortaya atılışı çok eski, 1980'lere dayanıyor. O zaman ilk etütleri yapan Amerikan Parsins firmasıydı. O etütlerde Boğaz geçişi açısından, demiryolu ile boğazı geçmek açısından en uygun yerin Üsküdar ile Sirkeci - Yenikapı arasında olduğu tespit edildi. Çünkü Boğaz'ın derinliği orada çok uygun, 55-60 metrelere iniyor. Diğer kısımlarda çok daha derin. Daha kuzeyden geçerseniz örneğin iki köprü arasında deniz 110 metrelere iniyor. Bu kadar derine indiğiniz zaman da demiryolunda eğimler çok fazla olamadığı için çok daha uzak noktalardan tünellere girmeniz gerekiyor. O da istasyonların yapılmasında sorunlar çıkarıyor. O nedenle en uygun yer olarak orası tespit edilmişti o zaman.

MÖ: Kent haritasına bakıldığı zaman en kısa yol buymuş gibi gözüküyor. O zaman bu tek tercih sebebi değil.

HG: Bir de şu var, her iki yakada da banliyö hatları zaten var. O banliyö hatlarını iyileştirerek, herhangi bir kamulaşma sorunuyla da karşılaşmadan, mevcut banliyö hatlarının oturduğu eksenlere oturtup, o ikisini bir tüple birleştirmenin ekonomik ve fizibil olacağı düşünülmüştü. Ki doğru bir karardı. Yani köprüye bir alternatif olarak açıkçası böyle yüksek kapasiteli bir toplu taşıma sisteminin banliyö hatlarını birleştirecek şekilde olması uygun bir karardı. Tabi bunun bir tek eleştirilen yanı var ki bence o da haklı. Marmaray yani banliyö hatları deniz kenarına oturduğu için -güneyi deniz - toplama alanı geniş değil. Sadece üst kısımdan, kuzeyden besleme hatlarıyla ve o çevresindeki uygun duruma gelmiş alanlardan alacağı yolculara hizmet edecek. Ama tabi bütün raylı sistem ağı içerisinde baktığınız zaman bir anlamda en güneyde bir omurga oluşturacak Marmaray, raylı sistem şebekesi için. Bunun dikine hatlarla, kuzey - güney yönündeki diğer metro hatlarıyla, raylı sistem hatlarıyla entegrasyonu ile bir anlamda beslenecek. Mesela bir tanesi Kadıköy - Kartal hattı. Hemen kuzeyinden geçiyor. Onun dışında Marmaray'la dik olarak birleşen Yenikapı'dan kuzeye üniversitenin olduğu Darüşşafaka'ya kadar gelen bir hat var. Kuzeybatıya İkitelli - Bağcılar yönünde giden bir hat var. İlerde Bakırköy Deniz Otobüsü İstasyonu'ndan bağlanıp yine kuzeye doğru gidecek bir metro hattı söz konusu. Fakat Marmaray dışında en son Ulaştırma Ana Planı yayınlandı, Büyükşehir Belediyesi'nin web sitesinde bulabilirsiniz. Boğaz geçişi için altı tane alternatif, yeni demiryolu tüp geçiş seçeneği inceleniyor bu planda. Örneğin Bostancı ile Kazlıçeşme arasında bir yay şeklinde. Fakat bunlarda gene sadece Boğaz'ı geçen hatlar. Sonunda gelip Marmaray'a birleşiyorlar veya diğer raylı sistem projeleriyle birleşiyorlar.

MÖ: O zaman denizin altından geçen başka projeler de var.

HG: Başka projeler de olacak ileride. Zaten Marmaray tek tüp olarak yeterli olmayacak. 2023 ve daha sonraki yıllarda ikinci bir demiryolu geçişi gerekecek ki dediğim gibi altı tane alternatif incelendi ve onların içerisinden sanıyorum en uygunu Bostancı - Kazlıçeşme bağlantısı.

MÖ: Yani o zaman bunlar Tarihi Yarımada'yı by-pass ediyor, ona dokunmuyor.

HG: Evet. Bostancı'dan gelip Kazlıçeşme ile birleşiyor.

Onu da ben dün Fransa'dan gelen bir öğrenci grubuna yaptığım sunumda gösterdim. O da belki size yardımcı olabilir.

Raylı sistem projesi var gördüğünüz gibi. Kazlıçeşmeyle birleşiyor hepsi. Boğaz'dan geçiyor. Yani Marmaray buradan geçiyor, onlar biraz daha kuzeyden çevreleyerek geçiyorlar. Bunlar şuanda sadece öneri, plan önerisi. Bunlarla ilgili projelerin yapılması lazım.

MÖ: Ben bu örneği görmeden önce size şunu soracaktım. Kentin yerleşmesi eskiden daha ziyade Marmara kıyılarında iken şimdi kuzeye doğru genişliyor. Bunun üçüncü köprüyle daha kuzeye ötelenmesi söz konusu. Marmaray kentin gelişmesini güneye doğru yönlendirir mi diye soracaktım ama başka projeler de varmış.

HG: Marmaray'ın aslında en önemli etkisi başta konuştuğumuz gibi, erişim sürelerini kısaltmasıyla o bölgeler üzerinde yaratacağı etki. Zaten şuanda yoğun bir doku var. Marmaray'ın geçtiği aks zaten şuanda İstanbul'un eski dokusundan geçiyor. İstanbul'un banliyöleri, eski banliyöleri - artık banliyö demek de doğru değil - her iki yakadaki bu banliyö hatları boyunca yoğun ve çoğunlukla da konut ağırlıklı bir yapılaşma var. Yeni yoğunluklar yaratmaktan çok erişimin kolaylaşması oradaki fonksiyonel dağılımı değiştirebilir. Anadolu Yakası'nda Kadıköy, Kartal, Maltepe bölgesinde birtakım kentsel dönüşüm projeleri var biliyorsunuz ki. Zaha Hadid'in Kartal'la ilgili bir projesi var. Dragos civarında birtakım yeni sanayi dönüşümü projeleri var. Aynı şekilde batıda Zeyport Limanı işte bu kruvaziyer gemiler için Zeytinburnu civarında yeni bir liman yapılması ile ilgili projeleri var. Bütün bu projeler Marmaray'la birlikte bölgenin yapısını tamamen değiştirecek projeler aslında. Oranın, etrafında

alışveriş merkezleri olacak, arkasında oteller olacak. Yani sadece limanla bitmiyor iş. Onunla beraber içeriye doğru planlanması gereken başka tesislerde geliyor. Bunlar ciddi değişiklikler yaratabilir. Yani kentin güneyindeki zaten yoğunlaşmış alanların fonksiyonel bir değişikliği söz konusu olabilir. Tabi oradaki yoğunlukları da arttırabilir sonunda. Yani yüksek yapılar, alışveriş merkezleri, ofisler yapılırsa.

MÖ: Evet, acaba bunlar Tarihi Yarımada'da da olacak mı diye düşünüyor insan.

HG: Yani Tarihi Yarımada'nın korunması lazım o açıdan. Oranın kültürel turizm kimliğinin, belirli ölçüde turizme hizmet eden ticaret yapısının korunması lazım. Onun nasıl yönetileceği çok önemli. Ama elbette üçüncü köprü kuzeyden geçecek yani önerilen yerden geçecek bir üçüncü köprü İstanbul'un yapılaşma alanlarını kuzeye doğru ciddi biçimde çekecektir. Daha önce birinci köprüde yaşadık bunu, çevre yolları etrafında. İkinci Köprü ve Tem çevresinde ciddi yapılaşmalar oluştu. Bu da yine lekeler olarak belli yani önce ve sonrasının arazi kullanımının ulaşım aksları çevresinde nasıl değiştiği. Çok ciddi bir sıkıntı olacak eğer üçüncü köprü yapılırsa. Çevre yollarıyla ve Marmara Otoyolu'yla, orman alanlarının, su havzalarının ciddi ölçüde yapılaşması söz konusu. Bu da tabi bir anlamda İstanbul'un sonu demek.

MÖ: Bütün bu projelerin geçtiğini kabul etsek de Tarihi Yarımada'dan, bir taraftan da buranın kentin en büyük transfer merkezi olması yönünde alınmış bir karar da var.

HG: Karardan çok bir olgu oluyor. Orada şimdi bütün bu raylı sistem projeleri açısından aslında bir transfer merkezi, işte hafif metro geliyor, metro hatları var, Marmaray var, Deniz otobüsü var.

Bütün bunların orada entegrasyonu söz konusu. Mesela bir saatte 80.000 kadar yolcu orada aktarma yapacak, inecek binecek o istasyonda. Büyük bir rakam bu. O yüzden orası bir geçiş noktası olarak çözümlenebilirse sorun olmaz. Ama bu geçiş noktası dışında insanlar Tarihi Yarımada'da yeni oluşacak erişim olanaklarıyla, birtakım yeni fonksiyonların oluşmasıyla oraya gelip orada birtakım aktiviteler yapmaya başlarlarsa o zaman tabi Tarihi Yarımada üzerinde ciddi bir baskı oluşacak demektir.

MÖ: Yani istasyon projesi olarak baktığımızda bile çok büyük bir istasyonlar grubu olacak değil mi? Birinden birine aktarmalar, muhtemelen orada araçların park yerleri de olacaktır.

HG: Tabi, evet. Orası aslında bir park & ride yeri olmaktan çok bir transfer noktası olarak. Çünkü oraya insanların otomobilleriyle gelmeleri istenmiyor. Tarihi Yarımada'nın mümkün olduğu kadar otomobil trafiğinden arındırılması lazım.

MÖ: Bir de tüp geçit var.

HG: Evet, tüp geçit ciddi bir otomobil tüneli. Gerçi o Kumkapı'nın, balıkçı barınağının oradan çıkacak, sahil yoluyla birleşecek, sahil yolu sekiz şeride çıkacak. Deniz muhtemelen doldurulacak. Yani o çok ciddi bir baskı yaratacak. Günde 80.000 araç oradan geçecek. Bir kısmı tabi batıya, havaalanı tarafına gidecek ama bir kısmı da Yenikapı üzerinden Tarihi Yarımada içerisine girecektir. Onlarda ciddi bir araç trafiği yaratacak. Açıkçası Karayolu Tüp Projesi çok yanlış bir proje benim düşünceme göre. Yani bir yandan Marmaray'ı yapıyorsunuz saatte 75.000 yolcuyu taşıma kapasitesine sahip bir sistem bir yönde ama bir yandan da onun hemen paralelinde otomobil trafiğine hizmet edecek, Tarihi Yarımada'ya ve çevresine otomobil trafiği baskısı getirecek bir başka projeyi gündeme getiriyorsunuz. Bir yandan da Tarihi Yarımada'yı motorlu taşıtlardan arındırma konusunda düşünceler, planlar var. Orası işte sadece raylı sisteme, yayalara, bisiklete ayrılacak gibi birtakım çalışmalar var. Ama Karayolu Tüneli Projesi bunlarla tamamen çelişen bir proje.

MÖ: Bir de kuzeyden gelen bir metro hattı var.

HG: Evet. Bu Haliç Köprüsü tamamlandığı zaman burada Hacıosman'dan başlayan metro sistemi Yenikapı'ya kadar bağlanmış olacak. O da kuzey-güney yönünde ciddi bir aks, aktarmalar için.

MÖ: Tarihi Yarımada'yla ilgili metinler incelendiği zaman genelde alanın kent içi ulaşım için kullanılmaması gerektiği söyleniyor. Ama bütün bu bahsettiğiniz projeler ile işi ve evi arasında gidip gelen İstanbulluların kullanımına çok yoğun bir şekilde açılacak.

HG: Yani en azından şöyle olacak, yeni bazı alternatif bağlantılar oluşana kadar insanlar orayı ciddi ölçüde kullanacaklar. Başka noktalarda, mesela biraz önce gösterdiğim daha kuzeye doğru kaymış raylı sistem projeleri yapılırsa o zaman Yenikapı'nın üzerindeki baskı biraz azalır. Yani herkes Yenikapı üzerinden aktarma yapmak zorunda kalmaz. Ama onların tamamlanıncaya kadar orası ciddi bir aktarma merkezi olacak.

MÖ: Sizin konuşmalarınız sırasında aslında Marmaray'ın başka bir yerde geçmesi söz konusu olmuştu ama Boğaz derinliği çok uygun değil demiştiniz. Uygulanması düşünülen Bostancı - Kazlıçeşme arasındaki geçiş için de öyle bir problem söz konusu olacak mı?

HG: Oradaki etütleri nasıl yaptıklarını bilmiyorum. Sadece kağıt üzerinde bir çizgi olarak var. Orada Boğaz derinliği nedir, eğimler kurtarıyor mu demiryolu açısından, istasyonların yerleri nasıl seçildi? Bunlar herhalde incelenmiştir. Çünkü bu Ulaşım Ana Planı'nın hazırlanması uzun bir süreç aldı. Bu

alternatiflerin her birinin en azından fiziksel olarak fizibilitelerinin olması lazım. Yani inşaat mühendisliği ve demiryolu teknolojisi açısından yapılabilir alternatifler olması lazım. Sanıyorum teknik olarak çözüm vardır.

MÖ: Bir de başka bir şeyle ilgili sormak istiyorum. Burada tesadüf eseri arkeolojik dokuyla karşılaşıldı ve kentin bilinen tarihi değişti.

HG: Evet. İstanbul'un 8.000-8.500 yıl öncesine kadar giden bir şehir olduğu ortaya çıktı.

MÖ: Bu ulaşım projeleri kararları alınırken bunlar biliniyor muydu yoksa tahmin edilmeden mi yapıldı?

HG: Aslında arkeolojik açıdan Tarihi Yarımada'nın neresini kazsanız bir şey çıkacağını herkes biliyor. Yani orada birtakım katmanlar var. Ben bu konunun uzmanı değilim ama biraz derine girdiğinizde Osmanlı çıkıyor, onun altına indiğinizde Bizans katmanı çıkıyor. Daha derinlere indiğinizde eski Roma ve başka medeniyetlere ilişkin katmanlar çıkıyor. Mesela Sultanahmet Meydanı'nda geçenlerde kazı yaparken çok daha yüzeyde yine bir şeyler buldular. Bu tahmin edilen, bilinen bir şeydi. Hatta hatırlıyorum, arkeologlar uzun süre oraya istasyon yapılmasın, İstanbul'un tarihsel, arkeolojik dokusu tahrip olacak diye eleştirmişlerdi. Fakat ben olumlu yönden bakıyordum o zaman da, şimdi de bunun gerçekleştiğini düşünüyorum. Eğer bu kazılar yapılmasaydı, bunlar ortaya çıkmayacaktı zaten.

MÖ: Evet, öyle de bir çelişki var.

HG: Yerin altında duruyor ama siz onu kazıp çıkarmazsanız hiç kimseye İstanbul'un tarihinin milattan önce 8.000'e kadar gittiğini anlatamazdınız. Yani bu bir fırsat oldu, vesile oldu. Tabi bu kazının arkeolojik değerlere zarar vermeyecek şekilde yönetilmesi önemliydi. Bunu bir ölçüde başardılar diye düşünüyorum. Zaman zaman bazı şeyler olmuştur tabi ama bilemiyorum, arkeolojik açıdan çok detaylı incelemedim.

MÖ: Aslında bu bakımdan Yenikapı'ya göre Sirkeci biraz daha zor bir bölge olacak.

HG: Sirkeci'de de bir istasyon var, bayağı derinde bir istasyon.

MÖ: Orası kentin daha merkezi olduğundan daha fazla arkeolojik dokuyla karşılaşılması olası. Sizin bu süreçle ilgili bir bilginiz var mı? Sirkeci İstasyonu Marmaray'ın açılmasını geciktirecek mi? Böyle bir şey duydum, sonra bir yetkiliye sordum böyle bir şeyin olmadığını söyledi.

HG: Açıkçası o konuda pek bir bilgim yok. Ama bunu mesela Marmaray Projesi'ne bakan DLH'nın bir yetkilisine sorulabilir. Orada Haluk Bey var.

MÖ: Sordum onlara öyle bir şey yok dediler. Haluk Bey'le değil ama başka bir yetkiliyle görüştüm.

HG: Yani orada ilgililer teknik konularla ilgili daha detaylı bilgi verebilirler. Sirkeci'nin çevresinde ne olup bittiğini ben pek fazla bilmiyorum ama eksi 60'larda bir istasyon o da, bayağı derin.

MÖ: Konuşmamızın başında, hazırladığınız sunum için 2023 yılını baz aldığınızı söylemiştiniz. Aklıma takıldı, çünkü Başbakan da sürekli 2023 yılını baz alacak şekilde açıklamalar yapıyor.

HG: O, Cumhuriyet'in 100. yılı nedeniyle.

MÖ: Sizden böyle bir çalışma yapmanız istendi mi?

HG: Yok. Ulaşım Ana Planı'nın da hedefi öyle. Yani İstanbul üzerinden konuşurken hep Cumhuriyet'in 100. yılına göre planlar yapılıyor, hedefler belirleniyor. Dolayısıyla veriler projeksiyonlarda ona göre hazırlanıyor. O yüzden 2023 üzerinden konuşmak artık bir anlamda ortak hedef yılı haline geldi. Yani benden istenen bir çalışma değil bu, ben kendim ulaşım modelini kullanarak bu erişim haritalarını yaptım. Sadece erişimin nasıl değiştiğini görebilmek için.

MÖ: 2023 yılından bahsetmişken, benim aslında sormayı düşündüğüm sorulardan biri de gelecekte ulaşım projeleri açısından Tarihi Yarımada nasıl bir konumda olacağıydı, bunu isterseniz 2023 yılı için cevaplayabilirsiniz. Marmaray dışında, bütün projeler açısından nasıl bir gelecek öngörüyorsunuz?

HG: Marmaray en önemli proje. Yani Tarihi Yarımada görebildiğim kadarıyla 2023'te sadece raylı sistem ve yaya, bisiklet ulaşımıyla insanların hareketlerine olanak sağlayacak bir alan olarak düşünülüyor. Mümkün olduğu kadar motorlu araç trafiği azaltılmak isteniyor. Ama demin de konuştuğumuz gibi burada en önemli çelişki Karayolu Tünel Projesi. Bu planlarda olmayan bir projeydi. Hiçbir şekilde önceden yapımı planlanan bir proje değildi. Üçüncü Boğaz Köprüsü de öyle.

MÖ: Onlar planda yoktu değil mi?

HG: Yoktu tabi. Ulaşım Ana Planı'nda yoktu, sonradan işlendi bunlar plana. İhaleye çıkıldı çünkü. Doğrudan doğruya Ankara'nın, merkezi hükümetin verdiği kararlarla yapılan proje ikisi de, Üçüncü Köprü Projesi ve Karayolu Tünel Projesi. Aslında baştan Tarihi Yarımada, söylediğim gibi daha çok raylı sistemin hizmet ettiği hatta lastik tekerlekli toplu taşıma sisteminin mümkün olduğu kadar en aza indirildiği, otomobil trafiğinin mümkün olduğu kadar azaltıldığı bir alan olarak düşünülüyor. Hatta bu alanla ilgili dünyada birçok kentte kullanılan Tıkanıklık Fiyatlandırması modelleri vardır, duymuşsunuzdur belki. Congestion Pricing, Tıkanıklık Fiyatlandırması yani herhangi bir bölgeye

otomobille girdiğiniz zaman para ödüyorsunuz. Bu ilk olarak Londra'da başladı. Kentin merkez bölgesine sabah 6 ile akşam 6 arasında girdiğinizde 8 pound ödersiniz. Bunun amacı insanların otomobilleriyle kentin merkez bölgesine girmemesini sağlamak ya da caydırmak. İstanbul'da buna örnek olarak düşünülen ilk bölge Tarihi Yarımada. Eğer böyle bir uygulama yapılırsa İstanbul'da ki ben yapılacağını düşünmüyorum, uygulamanın yapılabileceği en uygun yer Tarihi Yarımada. Çünkü raylı sistem projeleri de bittiği zaman raylı sistemle ulaşabileceksiniz, denizle ulaşabiliyorsunuz, toplu taşımayla ulaşabiliyorsunuz, üstelik korunması gereken de bir bölge. Niye insanlar otomobille oraya gelsin? Caydırıcı böyle bir politika uygulanması gerekir açıkçası. Bütün bu projeler orayı daha yaşanabilir, daha turizme dönük, tarihsel dokuyu koruyan bir alan olarak düşünüyor. Sadece bu Karayolu Tüneli Projesi dışında.

MÖ: Ulaşım projelerinde bisiklet ulaşımından da bahsettiniz. Yayalaştırmalar da gündeme geliyor. Bu uygulamalardan dolayı bazı yolların araç trafiğine kapatılması, bütün araç trafiğini engelleyecek. Bu tarz projeler hazırlanıyor mu?

HG: Bildiğim kadarıyla yayalaştırma projesi var Tarihi Yarımadayla ilgili.

MÖ: Benim bildiğim çok noktasal projeler, örneğin Sirkeci'de Hocapaşa onlardan biri.

HG: Evet küçük, lokal bir takım çalışmalar var. İstanbul'un geneliyle ilgili belediyenin yaptığı bir bisiklet planı var.

MÖ: Örneğin ben Sultanahmet'e gittiğim zaman oraya konmuş bisikletler gördüm. Ama bisiklete binilmesi için gereken düzenlemeyi yapmazsanız kimse binemez ki.

HG: Yani bunlar yavaş yavaş başlıyor açıkçası. Mesela bu bisiklet istasyonları meselesi dünyada özellikle batıda birçok kentte uygulanıyor. Belediyelerin kendi kurdukları bisiklet istasyonlarından insanlar belirli bir kart karşılığı bisiklet alıp başka bir yere gidip o istasyona bırakıyorlar. Böylece şehir içerisinde önemli bir ulaşım aracı olarak kullanılabiliyor. İstanbul için de böyle bir şey yapılacak. Bu da kaçınılmaz. Ama bunlar hep bir anlayış değişikliğini gerektiriyor, yönetimin ulaştırmaya ve kente bakışında. Zaman içerisinde gide gele yurtdışındaki örnekleri görerek onların da fikirleri değişiyor diye umuyorum ben. Yerleşecek bu gibi şeyler ama kolay olmuyor tabi. Biraz yavaş gidiyor.

MÖ: Bir de gelecekle ilgili bir şey sormak istiyorum. Gösterdiğiniz haritayı görmeden hazırlamıştım bu soruyu. Bana göre Tarihi Yarımada ulaşım projelerinde merkez noktada yer alıyor. Köprüler de var ama Marmaray, Avrasya Tüneli ile ulaşım buraya çekilmek isteniyor gibi geliyor. Sizce Tarihi Yarımada ulaşım açısından bir merkez mi ya da ileriki dönemlerde merkez noktada mı yer alacak?

HG: Yok. Yenikapı, Marmaray ve ona bağlanacak metro projeleriyle önemli bir merkez olacak ama daha sonra diğer alternatifler de ortaya çıkacak kuzeye doğru. Yani Tarihi Yarımada'yı by-pass geçen seçenekler de var, boğaz geçişleri. Planda görüldüğü gibi. Tabi biz İstanbul'un geleceği ile ilgili tahmin yapmakta zorlanıyoruz. Çünkü çok ciddi plan dışı öneriler de var. Çılgın proje, Kanal projesi var; Karadeniz kıyısına iki tane yeni kent yapılması projesi var. Plan dışı tabi bunların hepsi. Şehrin ne Çevre Düzeni Planı'nda var ne de Ulaşım Planlarında var bunlar. Eğer bunlar olursa bizim tahminlerimizin çok dışında başka yerlerde gelişmeler olacak. Tarihi Yarımada'dan çok İstanbul'un kuzeyi tahrip olacak, kuzeyinde patlamalar olacak.

MÖ: Siz geçen hafta yaptığınız sunumda çılgın projenin çok da uygulanamayacağını söylemiştiniz.

HG: Öyle düşünüyorum açıkçası. Bana sanki seçimden önce ortalığı sansasyona boğmak için, dikkat çekmek, insanları konuşturmak için yapılmış bir taktik gibi geldi. Belli de olmaz tabi Türkiye de bazı olmaz dediğiniz şeyler de oluyor. Çok ciddi incelenmesi gereken bir proje. Böyle peynir kalıbı gibi bir kenti bir kanalla bölmek kağıt üzerinde belki mümkün ama sonuçlarını çok iyi hesaplamak lazım.

MÖ: Avrasya Tüp Geçit Projesi ile ilgili de birçok oda karşı görüş bildiriyor.

HG: Evet, raporlar var, işte Şehir Plancıları Odası'nın hazırladığı…

MÖ: Acaba durdurulabilir mi; yoksa o da böyle sansasyon yaratmak için mi gündeme geldi?

HG: Yok, onun ihalesi yapıldı, orada resmi adımlar atıldı. Ve hatta bir konsorsiyum ihaleyi aldı. Kredi, finansman bulmaya çalışıyorlar. Buldukları takdirde de inşaata başlayabilirler.

MÖ: Meslek odalarının bu konudaki görüşlerine rağmen bu gerçekleşebilir mi?

HG: Maalesef böyle şeyler oluyor Türkiye'de.

MÖ: Kanuni açıdan bir durdurma söz konusu olabilir mi?

HG: Tabi meslek odaları bu tür projelere karşı dava açıyorlar. Ama maalesef bu davalar son yıllarda genellikle aleyhte sonuçlanıyor. Yani durdurma talebiyle açılan davaların bir kısmına ret cevabı geliyor. Bununla ilgili ne olacağını bilmiyoruz. Avrasya Projesi ile ilgili de dava açıldı. Ama sonucu ne olur, açıkçası bilmiyorum. Pek de ümitli değilim çünkü bazı davalarda aleyhte kararlar çıktı. Burada tabi meslek odalarının çabası ya da bazı sivil toplum kuruluşlarının çabasından çok; önemli olan halkın, İstanbul'da yaşayanların, esas kentte yaşayanların geniş katılımlı bir farkındalık içerisinde görüş

bildirmesi, tepki koymasının gerektiği. Maalesef bizde eksik olan o. Yani insanlar, İstanbul'da yaşayanlar, İstanbul ile ilgili kendi mekanlarını değiştirecek, çocuklarının torunlarının, yaşayacağı mekanları geri dönülmez biçimde değiştirecek bu tür projelerle ilgili görüşlerini söylemeleri, tepki koymaları, istemiyorlarsa "hayır" demeleri gerekir. Bütün demokratik toplumlarda bu böyledir. Kentliler gösteri yaparlar, toplantı yaparlar, karar sürecine katılırlar, itiraz ederler ve sonunda yöneticiler de halkın istemediği bir şeyi yapamazlar, yapmaktan çekinirler. Çünkü tepkiler büyür. Bizde maalesef bu halk farkındalığı, kentli farkındalığı oluşmadı. Bu projelere karşı çıkan çok küçük gruplar var, semt örgütleri ve platformlar var. Ama onlar toplumun genel kesimini çok fazla etkilemiyor. Ve bunu gören politikacılar da çok daha rahat böyle kararları alma serbestliğini hissediyorlar. Onaylanıyor yani. Şimdi mesela İstanbul'da bir oylama yapılsa Üçüncü Köprü Projesi veya Avrasya Tüneli ile ilgili %65 - %70 yapılsın diyecektir. Çünkü bir bilgileri yok bu projelerle ilgili. İkincisi bunlar birer gelişmişlik göstergesi olarak empoze ediliyor. Kentin büyümesi, gelişmesi diye bir beyin yıkama da var. Medya üzerinden de bu yapılıyor. İnsanlar da öyle düşünmeye başlıyorlar. Gerçekten bunun sonuçlarının çok tahripkar olacağı konusunda yeterli bilgileri yok. Ya da zaten İstanbul'un önemli bir kesimi göçle gelmiş, kentin çeperlerinde yerleşmiş, kendi yaşamlarını sürdürmeye çalışıyorlar. Böyle büyük projeler onları çok da fazla ilgilendirmiyor. Sonuçta da karar sürecinde gerekli tepkiler oluşmuyor. Şeffaf bir karar süreci de yok. İstanbul'da 5 yıl süren bir çalışmayla Çevre Düzeni Planı yapıldı, o planda bu projeler yok. Ondan sonra merkezi hükümet, Ankara, Başbakan ya da Ulaştırma Bakanlığı böyle bir projeyi alın yapın buraya diyebiliyor. O zaman bu planları niye yapıyoruz biz. Boşuna. Üzücü olan bu. O yüzden açıkçası ben bu projelerin yapılamaması konusunda ümidimi korumakla beraber fazla da ümitli değilim. Özellikle Avrasya Tüneli, zaten ihale edildi.

MÖ: Şehir Plancıları Odası mı dava açtı?

HG: Başka odalar da açtı. İnşaat Odaları, Şehir Plancıları, Mimarlar Odası dava açıyor. Zaten bu konularla ilgilenen üç tane ana meslek odası var.

MÖ: Ben başka bir proje ile ilgili, Sulukule ile ilgili biriyle görüştüğümde bana "o kadar ağır işliyor ki nerdeyse proje bitmek üzere biz hala dava sonucu bekliyoruz" demişti. Yani dava açmak da o süreci durdurmuyor. Bunlar mı acaba ulaşım projelerinde problem oluyor yoksa gerçekten devletin istediği şekilde mi dava sonuçları çıkıyor?

HG: Valla ikisi de var gibi geliyor bana. Yani şuanda yargı da tabi ne ölçüde bağımsız tartışılabilir. Yargının siyasallaşması konuşulup duruyor biliyorsunuz. İşte Koruma Kurulları var, onlarında yapısı zamanla değişiyor, aldıkları kararlar değişebiliyor. Koruma Kurulları'nın çalışması da çok yavaş. Bir dosyanın Koruma Kurulu'nda incelenip karar bağlanması da bazen uzun süreler alabiliyor. Yargıda da zaten böyle yavaş işleyen bir sistem olduğunu biliyoruz. Hem bütün bunlar var hem de özellikle son yıllarda kararların olumsuz çıkması, dava açanların aleyhine sonuçlanması aslında başka bir gösterge olarak da düşünülebilir. Artık eskisi kadar kamu yararı meselesine yargı da çok fazla önem vermiyor diye de düşünebilirsiniz.

EK F.10: Görüşme No.10 - Orhan Demir

ORHAN DEMİR – Şehir Plancısı

TARİH: 18.10.2011

SÜRE: 1.30 saat

Meltem Özçakı: Sizinle Marmaray, Avrasya Tüneli ve sonra da diğer ulaşım projelerinin Tarihi Yarımada'ya hem bugün hem de gelecekteki etkisi ile ilgili görüşmek istiyorum. Öncelikle Marmaray'ın Tarihi Yarımada'ya olası etkileri neler olacaktır? Bunla ilgili ne düşünüyorsunuz?

Orhan Demir: Aslında Marmaray yapılırken bu konu çok tartışıldı. Ve biliyorsunuz orada yapılan her ulaşım yatırımı o bölgeye yolculuk çekiyor. Hatta - belki Haluk Bey de bahsetmiştir - Marmaray yapılırken "acaba Yenikapı doğru yer mi yoksa bunu buraya koymamalı mı" diye tartışmalar oldu. Kazlıçeşme alternatiflerden birisiydi ve o sıralar Kazlıçeşme mi Yenikapı mı diye etütler de yapıldı. Tabi her yaptığın ulaşım yatırımı yolculuk çekiyor ama bu karayolundan farklı. Dolayısıyla bir yandan da aktarma yolculuklarını da en aza indirmek gerekiyor. Yani yolculuk süresini kısaltman gerekiyor. O günkü etütlere bakıldığında Yenikapı'nın Kazlıçeşme'ye göre yolculukları kısalttığı ortaya çıktı. Çünkü biliyorsunuz, İstanbul yolculuk talepleri eskiden kıyılardaydı. Hep diyoruz ya İstanbul lineer gelişiyor. Lineer geliştiği için de yolculuk talepleri iki yaka arasında, yakaların kendi içinde de daha çok lineer ve dikkat edersen kuzey - güney yönünde çok besleyen aks yoktur. 1950'lerde yapılan demiryolu, banliyö hattı var. Onun üzerinde E-5 hattı var. Onun üzerinde TEM Otoyolu var. Yani ana ulaşım aksları hep doğu - batı yönünde. Boğaz'a tüp yapılması çok eskilere dayanıyor ama Marmaray planlanırken ilk ciddi etütler – Ulaştırma Bakanlığı yaptırdı – zannediyorum 86'da tamamlandı. Ne zaman başladığını tam hatırlamıyorum ama 81 ya da 82 yılında başladı bu etütler, 86 yılında tamamlandı. O zamanki İstanbul'u düşünürsen daha kuzeye çok fazla yayılmamış. Maslaklar, Zekeriyaköyler, Bahçeşehirler, öbür yakada bakarsan Çekmeköyler falan oluşmamış. Yani İstanbul daha kıyılara yakın bir şehir, asıl yerleşimin yoğunluğu burada. Dolayısıyla Marmaray Projesi tam o yoğunluğa oturuyor. Bir tarafı deniz olduğu için hep eleştirildi ama o zaman tabi tünel teknolojisi de bu kadar gelişmiş değildi. Tüneller elle kazılıyordu daha 80'li yıllarda. Dolayısıyla "kamulaştırma zorluğu yok, güzergahı hazır, tüneli ortadan batırırsak, Boğaz'ı da geçersek, banliyö hatlarının üzerine de metro hatlarını oturturuz ve biz İstanbul'u doğudan batıya kadar hızlı, konforlu, güvenli bir toplu taşıma sistemiyle bağlarız" dendi. Tabi 80 yılından bu yana geldiğimizde bir kere inşaata başlanması 2000 yıllarını buldu. İnşaata başlanana kadar 20 yıl geçti. O 20 senede de İstanbul aşırı derecede kuzeye yayıldı. İkinci Köprü 88'de açıldı, o da biraz etki yaptı. Dolayısıyla İstanbul'un arazi kullanım yapısı değişti ve İstanbul daha kuzeye giden bir şehir oldu. Kuzeye giden bir şehir olunca da bu sefer yolculuk talepleri artık kıyıda değil de ortada oldu. Nerede oldu? İstanbul'un iki yakasına baktığında, Levent - Göztepe aksında oldu. Asıl yolculuklar o bölgelerden başlayacak, yani İstanbul'un Anadolu Yakası kıyısından başlamayacak, kuzeye doğru, ortalardan bir yerden başlayacak ağırlıklı olarak ve gene Levent Bölgesi, MİA orada, Maslak Bölgesi, Şişli, Taksim falan o aksa gelecek. O yolculukları düşündüğünüz zaman aşağı, Marmaray'a inecek yolcular, Boğaz'ı geçip Yenikapı'ya gelecekler ve tekrar metroyla yukarı çıkacaklar. Dolayısıyla yolculuklara baktığınızda Kazlıçeşme uzun hat haline geldi. Yani Boğaz'ı geçtiler, Kazlıçeşme'ye kadar gittiler Yenikapı yerine ve oradan tekrar Taksim Bölgesi'ne döndüler. Tabi ben çoğunluktan bahsediyorum. Elbette bütün yolcular onu yapmayacak ama asıl ağırlık orada olacak.

MÖ: İlk başta proje tasarlanırken Kazlıçeşme'nin mi merkez istasyon olması düşünüldü?

OD: Yok, ilk başta Yenikapı'ydı ama inşaata başlanacağı zaman "biz Yenikapı yaptık ama artık İstanbul ilerilere gitti" diye düşündüler. Tabi bir de Yenikapı'ya, Tarihi Yarımada'ya gelecek çok kuvvetli transfer merkezi burada çok büyük baskılar yaratacağından endişe ettiler. Burada çok büyük, beklenmeyen yapılaşmalar olur. Hani "bunu öteleyebilir miyiz, Kazlıçeşme'ye atabilir miyiz" diye düşündüler. Ama sonra Yenikapı'da kalsın denildi. Şunu söylemeye çalışıyorum, altyapının getireceği bu baskı, oradaki yapılaşma talepleri falan bu proje yapılırken vardı, hep düşünüldü ama çok da yapacak bir şey yok artık. Projeler hazır, sondajlar yapılmıştı ve proje burada kaldı.

Şimdi ne getirecek dersen, elbette ki bir baskı getirecek. Toplu taşıma sistemi olduğu için Yenikapı'da bir canlılık ve yapılaşma talebi yaratacak. Önemli olan bu talepleri belediyelerin nasıl yöneteceği. Daha doğrusu plan yapıcıların nasıl yöneteceği diyelim çünkü biliyorsun artık sadece belediyelere de kalmıyor, dışarıdan eklemleme planlar da yapılabiliyor. Örneğin, turizm alanı ilan ediyorlar, Turizm Bakanlığı bir plan yapıyor, Ulaştırma Bakanlığı kendine göre bir plan yapıyor. Onama yetkisi var. Dolayısıyla plan yapıcının diyelim, nasıl yapacağı, nasıl kontrol edeceği de önemli. Bu tabi olumsuz yönü, yani baktığımız zaman yapılaşmadaki baskı olumsuz bir yön. Olumlu yönü de Yenikapı'ya yani Tarihi Yarımada'nın tam göbeğine - Sirkeci de dahil buna çünkü orada da istasyon olacak - çok kuvvetli bir toplu taşıma hattı getiriyorsun. Orada toplu taşıma yolculuklarına özendireyim diyorsan eğer bu önemli bir fırsat. Bir yandan baskı korkusu var ama öte yandan da Tarihi Yarımada'ya hiç yukarıya çıkmadan, yeraltından, saatte 80.000 kişiyi taşıyabilecek bir sistem yapıyorsun. Bu da yukarıdaki o otomobil trafiğini azaltacak bir şey. Onun için iki yönden bakabiliriz. Yapılaşma yönünden olumsuz bir tarafı var ama toplu taşıma yönünden bence çok olumlu.

MÖ: Yenikapı'nın çevresinde bu baskıdan dolayısıyla oluşacağını ön gördüğünüz yeni yapılar, yeni programlarla ilgili bir bilginiz var mı?

OD: Şuanda yok. Belki haberin vardır, belediye şuanda bir yarışma açıyor. Hatta bugün tekrar değişti ve hizmet alımı şeklinde Yenikapı ve çevresini düzenleme projesi için yarışma açıyor. O projede neler önerileceği, neler yapılacağı çok önemli. Gerçi sadece istasyon çevresi ile ilgili bir proje ama muhakkak etrafını da etkileyecektir. Orada alınacak kararlar, verilecek yapılaşma izinleri ya da yapılaşma hakları diyeyim, diğer tarafları da muhakkak etkileyecektir.

MÖ: Alanın çevresinde olan mahaller var, yarışma o mahalleleri kapsamıyor değil m?

OD: Yok, kapsamıyor. Nereyi kapsıyor? Güneyde demiryolundan başlıyor, Mustafa Kemal Bulvarı bir tarafta Atatürk Bulvarı bir tarafta, kuzeyde de nereye gittiği çok tariflenmemiş ama belli ki istasyonun kazı alanının kuzeyine dayanacak. Böyle bir bölge.

MÖ: Proje yarışması değil mi?

OD: Proje yarışmasaydı, Büyükşehir Belediyesi çıkıyordu. Bugün tekrar ilan ettiler. Bugünkü ilan ettiklerinde - BİMTAŞ diye bir şirketi var Belediyenin biliyorsun - BİMTAŞ'a bu işi devretmişler. BİMTAŞ da hizmet alımı şeklinde bir şey yapacak. Yedi gruptan proje alacak. Yani önce herkes müracaat edecek, yedi tane grup seçilecek. Sonra o yedi gruptan projeler alınacak ve seçici kurul bir tanesini seçecek ve uygulayacak. www.yenikapiurbandesign.com sitesinden bu bilgilere ulaşabilirsin.

Çok yeni bir şey, bugün belli oldu. Daha doğrusu uzunca bir süredir vardı bu yarışma, daha sonra onu ihaleye döndürdüler. Benden bazı firmalar teklif istedi, beraber çalışır mısın diye. Sonra o da iptal oldu. Bugün tekrar böyle bir formülle çıktı BİMTAŞ. Bugün de o firmalardan tekrar açıldı diye haberi geldi.

MÖ: Teşekkür ederim, ben de bakayım.

Kuzey yönünü besleyen çok fazla aks olmadığından konuştuk. Bir de metro var, kentsel ölçekte o da yoğunluğu çekecek bir etki yaratacak.

OD: Tabi ama şimdi şöyle bir şey var; şehir artık çeperlerde gelişiyor. Yani eski kent dokusu diyelim ya da 1980'lerdeki yerleşme sınırı artık satüre oldu ve doldu. Bundan sonra yeni gelişmeler hep Ataşehir, Çekmeköy, Ispartakule, Halkalı gibi yerlerde olacak. Hatta şimdi planlarda Silivri de var. Dolayısıyla şehir dışarılarda gelişiyor, yani yeni gelişmeler dışarılarda olacak. Ve bu dışarıdaki gelişmelerin de şehir merkeziyle bir ulaşım ilişkisi olacak. Onu sağlamak üzere, İkitelli'yi mesela Yenikapı'ya bağlayan yepyeni bir metro planı vardı bir zamanlar. O da gelip bu istasyonda, Yenikapı'da bitiyordu. Mesela şimdi kimse ondan bahsetmiyor. İstanbul'un metro ağına dikkat edersen, Aksaray'ı ortada düşün Aksaray'dan Taksim'e, Levent'e, Darüşşafaka'ya giden bir kuzey metro hattı var. O Yenikapı'ya gelecek, bitmedi ama bitmiş halini düşün. Gene Yenikapı'dan başlayan bugünkü Aksaray'dan çıkıp Havaalanına giden hafif raylı bir sistem var. O hafif raylı sisteme bakarsan kuzeye doğru gider, Otogar'ın orda birden güneye döner, Zeytinburnu'na gelir, Zeytinburnu'ndan Havaalanı'na gider.

MÖ: Yolu çok fazla uzatıyor.

OD: Evet çünkü o hat planlanırken Aksaray - İkitelli olarak planlandı. Ve o zaman da Bedrettin Dalan belediye başkanıydı. Bedrettin Dalan hattın Aksaray - Otogar kısmını bitirdi, Otogar kısmı bittikten sonra belediye başkanlığı dönemi bitti. Yeni seçimler oldu, Bedrettin Dalan kazanamadı, Nurettin Sözen kazandı. Nurettin Sözen geldikten sonra o hattı İkitelli'ye devam ettirmedi, onu oradan döndürüp Zeytinburnu'na indirdi. Zeytinburnu'na inince o İkitelli'deki talepler askıda kaldı. Daha sonra yolcu da bulamadılar. Yani şimdi kim Zeytinburnu'ndan binecek de Aksaray'a giden birisi Otogar'a kadar çıkacak, oradan tekrar geri gelecek. Hiç kimse binmez. O yüzden onun yolcusunu arttırmak için bu sefer Havaalanı yönünde uzatmaya başladılar. Yavaş yavaş Bakırköy'e geldi, ondan sonra Yenibosna'ya geldi, oradan Havaalanı'na kadar gitti. Orada böyle ucube bir hat var firkete gibi yukarı çıkan. Bir yandan da İkitelli de şehre gelmeyi bekleyen, şehirle ilişkisi olan yoğun bir nüfus var. İkitelli, Halkalı, Ispartakule var kuzeye doğru.

MÖ: Evet, orası bir sanayi bölgesi.

OD: Hem sanayi var orada hem de konut var, ikisi bir arada. Bütün bu yerleri, bir metro yapıp tekrar Otogar'a bağladığın zaman o yeni yapacağın metro hattının –inşaatı yapılıyor şimdi, İkitelli'den Otogar'a kadar yeni bir metro hattı inşa ediliyor –kapasitesi çok yüksek. Oradan gelen yolcular Otogar'da tekrar bizim bu eski sisteme aktarıldıkları zaman bir sıkışma yaşanacak. Yani İkitelli ile Otogar arasında diyeyim – Esenler arasında aslında – saatte 80.000 yolcu taşıyacak bir sistem inşa ediyorsun – şuanda inşaatı bitmek üzere – ama Otogar'dan sonra sistemin kapasitesi 24.000'e düşüyor. Dolayısıyla o sıkışıklığı aşmak için dediler ki "biz bunu böyle yapmayalım, İkitelli'den başlayıp Yenikapı'ya gelen yepyeni bir hat inşa edelim". O da İkitelli'den Bakırköy'e geliyordu, Bakırköy'den de Yenikapı'ya geliyordu. Tamamen yepyeni bir hat. O hat çok konuşuldu, hatta ön projeleri de hazırlandı o hattın ama sonra ortalıktan yok oldu birdenbire. Dolayısıyla benim tahminim Yenikapı'da önemli bir hareket olacak, bu yolcular eğer Maslak tarafına gideceklerse ve Maslak tarafından geleceklerse orada bir sıkıntı yaşanmayacak. Çünkü oradaki metronun kapasitesi 80.000. Ama İkitelli tarafına gidecekler için önemli sıkıntılar var. Esenler ile Yenikapı arasındaki kapasite çok düşük. Yani oradan gelecek

yolcuyu karşılayacak bir kapasitesi yok o hattın. Marmaray'ın da bu tarafta Halkalı'ya öbür yakada Gebze'ye uzadığını düşünürsen bence Marmaray'ı besleyen kuzey – güney yönünde yeni sistemler gerekiyor. Bu sistemler otobüs olur, tramvay olur, hafif raylı sistem olur, ne olur bilemem ama bu sistemin düzgün çalışabilmesi için onu besleyen dikey hatların olması lazım.

MÖ: Sadece tren sayılarını arttırarak yarar sağlanamaz mı?

OD: Tren sayısını arttıramıyorsun çünkü trene koyduğun bir vagon sayısı var, o vagon sayısı da istasyonun boyuyla ilişkili yani senin istasyonunun boyu eğer 4 vagondan fazlasını almıyorsa, sen her trene 4 vagondan fazla koyamıyorsun. Bir de sinyalizasyon sistemi önemli bu raylı sistemlerde. Sinyalizasyon sistemini ayarladığın zaman minimum 1,5 dakikaya iniyor, 1 dakikaya inen yerler de var ama 1,5 dakikaya kadar indirebiliyorsun tren aralıklarını. Ama bu hafif raylı sistemde 5 dakika falan tren aralıkları. Bu durumda elinde ne kadar vagonun olursa olsun sen 5 dakikada bir tren yollayabiliyorsun. Çünkü bunların elektrik sistemleri, trafoları, onları besleyecek sistemler de buna göre. 5 dakikada bir yolladığın zaman, bir saatte 12 tren yollayabiliyorsun. Bir trende de 4 vagon var, 1000'er kişi olsa saatte 12.000 kişi taşıyabiliyorsun. Kapasite çıktı ortaya. Tren aralıklarını 2,5 dakikaya indirince kapasiten 24.000'e çıkıyor.

Metroda 80.000 dediğimiz şey de şu, her istasyon 10 tane vagon alabiliyor. Dolayısıyla her trene 10 tane vagon koyabiliyorsun. Tren aralıklarını da 2 dakikaya indirdiğini düşün. Saatte de 30 tren yolluyorsun ve trenlerde 10 tane vagon var. Her vagon 250 kişi alsa 2500 kişi zaten bir trende oluyor. 2500 x 30 senin kapasiten oluyor o da zaten saatte 80.000'e falan denk geliyor.

MÖ: Daha önce sormuştum, "Yenikapı'nın çevresinde neler olacak?" diye, "daha belli değil yarışmalar açılıyor" demiştiniz. Ben sizin düşüncelerinizi sormak istiyorum bu Yenikapı'da olan oluşum sizce çevresinde nasıl bir dönüşüm öngörür?

OD: Dönüşüm iki türlü oluyor aslında. Bundan sonrası nasıl gelişir bilmiyorum ama bir kere baskılar karşısında yerel yönetim çok fazla dayanamıyor çünkü eninde sonunda bunlar oy olarak geri dönüyor. Belediyenin siyasi görüşü, hangi partiden olup olmadığı hiç önemli değil, bu baskılar bir şekilde yolunu buluyor ve o baskılar şehirde imar hakkı olarak karşılığını alıyor. Ben şimdiye kadar almadığına rastlamadım. Yani etrafına baktığın zaman görüyorsun zaten. Şehirde nerede bir metrekare boşluk varsa ve nerede bir rant varsa orada hemen binalar yükselmeye, yoğunluk artmaya başlıyor. Bunun formülünü nasıl buluyorlar bilmiyorum ama bir şekilde bu oluyor. Ben daha olmadığını hiç görmedim. Nerede böyle bir bina yapıldığında büyük rantlar elde edilecekse şehirde oraya bina muhakkak yapılıyor. Ve dediğim gibi siyasi görüşü, partisi yok bunun. Çok amiyane tabirle paranın gücü, o getirinin karşısında hiç kimse duramıyor. Çünkü orada yaptığın bir kat milyon dolarlarla konuşuluyor. Dolayısıyla sen orada imar hakkı olarak verdiğin her fazla kat o kadar milyon dolara karşılık gelerek piyasada değerini buluyor. Bu rant hakikaten her şeyi silip süpürüyor. Bunun karşısında duran ne siyasi otorite gördüm şimdiye kadar ne özel sektör ne de kamu sektörü. O rantın karşısından hakikaten kimse duramıyor. Ve bu haklar bir kalem oynatmayla veriliyor. İşin kötü tarafı o. İmar planı, kamu yararı falan deniyor ama kamu yararı dediğiniz şey baktığınız zaman hangi imar planının arkasında o imar planındaki imar haklarının gerekçesini açıklayan, ayağı yere basan bir rapor var? Hangi plana bakarsan bir analitik etüt, nüfus şu kadar falan diye. İyi güzel onlar bir tarafta duruyor. Arkasından da kalem oynatmayla planın üzerine iki yerine dört yazdığın zaman, belki bir rakam değiştiriyorsun sadece ama milyon dolarlar fark ettiriyor. Yani o arazinin değerini milyon dolarlar oynatıyor. Bu rantın karşısında da kimse duramıyor, en azından şimdiye kadar kimse duramadı. Bundan sonra benim tahminim Yenikapı çok yoğunlaşacak. O baskılarla da bugün olduğundan daha fazla yoğunlaşacak.

MÖ: Şuanda orada çok niteliksiz yapılar var.

OD: O nitelik dönüşümü de olacaktır diye bekliyorum ben. Erişilebilirlik arttığı sürece oradaki kalite de artacak. O niteliksiz yapılar değişecek bence.

MÖ: O zaman o insanlar da belki orada tutunamayacaklar.

OD: Tabi ki. Bana bunların yerini, hizmet sektörü alacak gibi geliyor.

MÖ: Ben de onu sormak istiyordum. Konut olmayacak mı orada diye soracaktım.

OD: Tabi benim tahminim hizmet sektörü olacak.

MÖ: Yani ofisler falan mı? Levent gibi mi olacak acaba?

OD: Tabi ofisler olacak. Levent gibi olabilir.

MÖ: Kat yükseklikleri açısından olabilir mi dersiniz?

OD: Ona müsaade etmezler herhalde. En azından edemezler. Biliyorsun geçenlerde Tarihi Yarımada'nın dışında diye Zeytinburnu'nda gökdelenlere izin verdiler, o şimdi Tarihi Yarımada'nın diğer tarafından siluete girmeye başladı. Yani baktığın zaman Kadıköy tarafından önde Tarihi Yarımada'yı Süleymaniye'yi Ayasofya'yı görürken onların arkasından iki tane gökdelen çıkmaya başladı. Şimdi Belediye Siluet Master Planı yaptırmaya karar verdi biliyorsun.

MÖ: Bilmiyordum.

OD: Tabi, özellikle Tarihi Yarımada için diye biliyorum ben ama belki bütün İstanbul için de olabilir.

MÖ: Siluet Master Planı. Hiç de böyle bir şey duymamıştım.

OD: Ben de duymamıştım, ilk defa duydum. Şimdi Siluet Master Planı yapılması için bir karar aldı Belediye. Prost'u bilirsin, O alana her tarafından bakıyor, diyor ki "ben buraya artı kırk kotun üstüne üç kat verirsem hiçbir taraftan silueti bozmam". Bütün imar planı mantığı buna dayanıyor. Yani Tarihi Yarımada'nın siluetini bozmamak üzere kurgulanmış bir plan aslında Prost Planı. Yoksa planın içine baktığımız zaman, Haliç'in kenarına, hemen surların dışına, Zeytinburnu'na sanayi geliyor. Sanayi zaten hemen arkasından gecekonduları falan yaratıyor. O plan hakikaten İstanbul'un canına okuyan bir plan. Ama bütün kurgusu Tarihi Yarımada'nın siluetini bozmamak üzerine. O yüzden de bakarsan Tarihi Yarımada'da silueti bozan bir şey yok ama o Zeytinburnu'na yapılan iki kulenin Tarihi Yarımada'nın siluetine etkisi olacağını kimse düşünemedi. O nedenle yapılacak binaların silueti bozacağını ben zannetmiyorum, o konuda hassaslaştı artık insanlar ve Yenikapı'da öyle bir kule dikmek falan çok büyük tepki alır.

MÖ: Acaba yerin altına mı inecekler? O zaman da arkeolojik doku var.

OD: Arkeolojik dokuyu kimsenin pek fazla dikkate aldığını düşünmüyorum açıkçası. Şöyle bir şey var, baktığın zaman zaten Tarihi Yarımada'da her binanın bodrumu var. Orada üç, dört kat bodrumlu bir sürü bina var. Hepsi zamanında yapıldı, geçti. Bütün bölge yapılaştığı için yerin altında çok da bir şey kaldığını düşünmüyorum ben. Hani çok derine giderseniz Yenikapı falan belki bir şeyler çıkar ama kimsenin öyle çok fazla arkeolojiye bakacağını zannetmiyorum.

MÖ: O kadar derin katlı bodrumların olduğunu bilmiyordum açıkçası.

OD: Bir de haber vermede durumu da olabilir. Metro için Yenikapı'ya kadar tüneller kazıldı. Hiçbir yerden arkeolojik bir şey çıkmadı. İlginç değil mi?

MÖ: Kültür Üniversitesi İnşaat Fakültesi'nden bir hoca konuşmuştum. Bir alet varmış. Yerin dibine girildikten sonra…

OD: TBM aleti.

MÖ: O alet hiç önünü görmüyormuş - köstebek deniyor – her şeyi kazarak gidiyor. Yani arkeolojik doku varsa da geçmiş olsun.

OD: Tabi, işte onu diyorum. Oradan oraya kadar tünel kazıldı, kimse arkeoloji falan demedi. Yenikapı çok göz önü olduğu için ve de açık alan kazısı olduğu için orada bir şey bulununca zaten hemen herkes ayaklandı.

MÖ: Zaten Yenikapı'da da gemiler bulundu. Bulunan konut alanlarıyla ilgili çok az bilgi var. Orada zaten, inşaat da arkeolojik kazılar da durdurulmuş durumda. Aslında bakarsanız daha hiçbir şey bulunmadı. Ben kazı alanını gezdim, bizi İstanbul Üniversitesi'nden bir hoca gezdirdi. Bize, "biz bu gemilerin benzerlerini daha önceden de biliyorduk, buradaki gemilerin özelliği çok az bozulmuş olmaları ve gemiyi bütün halinde görebilmemiz" demişti.

OD: Orada bir insana da rastladılar, yapı buldular. Onunla 8500 yıl önceye gitti İstanbul tarihi.

MÖ: Ama kentin tarihini değiştiren buluntuların olduğu alanda inşaat durduruldu. Orada hiçbir şey yapılmıyor. Yani, önemli bir arkeolojik doku bulduk, üstüne gidelim değil de ona dokunmayalım, gemileri kaldırıp inşaata devam edelim dediler.

OD: Onu bilmiyordum. Zaten Theodosius Limanı bilinen bir şey, dediğin gibi. Yani zaten burada bu liman var biliyoruz ama burayı kimse kazmadığı için çıkmıyordu.

MÖ: Bir tusunami olmuş; o yüzden oradaki bütün gemiler hatta amforalar bile çok sağlam bir şekilde bulundu, içlerindeki çekirdeklere varıncaya kadar. "Biz bunları yıllardır konferanslarda tartışıyorduk, burada gerçek haliyle gördük" demişti hoca. Kuma gömülmüşler. Ama mimarlık açısından bir şey yok; sadece birkaç tane konutun çizimleri var.

OD: Anladım. Dediğim gibi o duyarlılıkta değiliz bence, yani kendi adına yapmıyorsa bile inşaat gecikmesin diye öyle şeylerin üstünü kapatıp geçiyorlar. Hep rastladığımız şeyler. Orada bir şey bulduğu zaman kimseye haber vermeden ben bunu nasıl yok ederime bakıyor. Ve böyle çok yok olmuştur herhalde orada. Mesela Sulukule Projesi yeniden yapıldı. Çıktı mı arkeolojik bir şey. Hiç kimse bahsetmedi. İnşaatları bitiyor, hiçbir şey çıkmadı.

MÖ: Aslında onla da ilgili şöyle bir durum var. Arkeoloji Müzesi'nden bir yetkiliyle gidip konuştuğumda orada, "mezarlık dışında hiçbir şey bulunmadı" dedi fakat Sulukule'nin de adının geldiği yeraltında kente su getiren tüneller var. Tünellerin muhtemelen orada geçiyor. Hatta çekilen fotoğraflarda kemerler var ama hiç bahsedilmedi. Oraya, Mimarlar Odası'nın ve hocaların da katıldığı bir teknik gezi düzenlenmişti; hocaları içeriye fotoğraf makinelerini alıp da sokmuşlardı.

OD: Mesela şeyi düşün, Aksaray - Esenler raylı sistemi yapılırken orası kazıldı. Oradan bir şey çıkarın. Hadi orası dere yatağı ama hiç mi bir şey bulmazsın? Hiçbir şey bulunmadı.

MÖ: Bir de şunu sormak istiyorum; Yenikapı çok fazla ön plana çıkıyor, ama aslında Sirkeci daha kentin merkezinde, orada arkeolojik dokunun daha yoğun olması da muhtemel. Burada Marmaray'ın istasyonun olması bir kentsel dönüşüm yaratır mı dersiniz?

OD: Açıkçası oradan çok umutlu değilim. Belki yaşımız artık ilerledi çok şey gördük, İstanbul'un baltalandığını gördük. Geçen hafta yaptığım sunumumda gördün işte, 50'lerde adamlar surları balyozlarla kırmaya, yok etmeye çalışıyorlar.

MÖ: Bir de bundan güzel bir şey gibi bahsediyorlardı.

OD: Tabi tabi. "İstanbul'a girmek muhteşemdir" diyor adam. Şimdi şöyle bir şey var, bu tip yerleri nasıl kullandığınla da ilişkili. Mesela ben hep derslerde şunu anlatırım, bir an 60'lı yıllara gidelim derim. 60'lı yıllara gittiğin zaman Sirkeci aslında İstanbul'un o zamanki MİA. Tabi MİA yok o zamanlar şehirde. Peki, Sirkeci'de neler vardı? İstanbul'un otobüs terminali Sirkeci'deydi. O zaman otobüs terminali yok, otobüs yazıhaneleri var. Topkapı'ya taşınmadan önce İstanbul'un otobüs yazıhaneleri Sirkeci'deydi.

Şimdi bir şey yollayacağımız zaman Aras Kargo'ya, Yurtiçi Kargo'ya falan veriyoruz ya, o zamanlarda her şehirde ambarlar vardı. İstanbul'da da ambarlar Sirkeci'deydi. Mesela sen Konya'ya bir şey göndereceksen, Konya ambarına gidiyorsun. Oradan Konya'ya her gün bir kamyon kalkıyor, herkes eşyasını o kamyona koyuyor, Konya'ya yolluyor. Örneğin, Adıyaman'a bir şey yollayacaksan da Adıyaman ambarına gidiyorsun.

Bütün ambarlar da sonra Zeytinburnu'na taşındı ama onlar da Sirkeci'deydi.

İstanbul'un sebze meyve hali Haliç'in kenarındaydı. Yani Sirkeci değil ama Eminönü'deki Ticaret Odası'nın hemen yanındaydı.

İstanbul'un küçük sanayi imalatı Tahtakale'deydi. Yani konfeksiyon, bakırcılar, el sanatları falan bütün küçük imalat oradaydı.

İstanbul'un finans merkezi de orasıydı. Mesela gidersen orada İş Bankası'nın Müzesi vardır, onu görürsün. Mısır Çarşısı'nın hemen arkasında Yeni Cami ile Mısır Çarşısı'nın arasındadır. O müze aslında İş Bankası'nın İstanbul'daki merkezi. Yani İş Kulelerinden önce oradaydı.

Ne bileyim mesela çarşı oradaydı. Benim çocukluğumda çarşıya, Sultanhamam'a gidilirdi. Atalar açılmıştı ve onlar ilk modern mağazalardı, başka da hiçbir yerde yoktu. Bir Beyoğlu vardı alışveriş yapılacak, bir de Eminönü vardı. Yani ticaret merkezi de orasıydı. Şimdi Maslak'ta olan Borsa da oradaydı. Her şey oradaydı. Niye orada?

MÖ: Zaten kent kurulduğundan beri oradaydı merkez, Osmanlı'da da oradaydı. Prost Planı'da sanayi için Haliç'i öneriyor.

OD: Evet, orası ama bana sorarsan asıl neden, orada Sirkeci - Harem arabalı vapurunun olması.

MÖ: O yüzden mi dersiniz?

OD: Anadolu'yla bağlantıyı orası sağlıyor. Yani köprü yok, Kabataş - Üsküdar arasında arabalı vapur çalışıyor ama orada daha çok otomobiller gelip geçiyor. Ama Harem'den çıktığın zaman doğrudan Ankara yoluna çıkıyorsun o zamanki adıyla E-5, şimdi D-100 oldu.

Dolayısıyla o ulaşım aksı her şeyi oraya topluyor.

MÖ: Bu Yenikapı için çok korkunç bir senaryo oldu.

OD: Baktığın zaman öyle tabi ama Yenikapı sadece toplu taşımaya yönelik olacağı için toplu taşımacılık bir şey yapacak. Ama bence büyük baskılar gelecek.

MÖ: Ben size Avrasya Tüneli'ni de sormak istiyorum.

OD: Avrasya Tüneli'ne gelince o bambaşka bir şey. Şimdi şöyle bir şey var, bir bölgeden dışarı giden yolculuklar var, bir de o bölgeye gelen yolculuklar var. Yani o bölge konut ağırlıklı ise o bölgeden sabah saatinde yoğun olarak dışarı yolculuk gidiyor. O bölge iş yeri ise dışarıdan yoğun olarak yolculuk geliyor. Bunlar bölgenin kendisinden kaynaklanan yolculuklar. Bir de öyle bir bölgesindir ki ya da öyle bir bölge de yaşıyoruzdur ki hiç o bölgeyle ilgisi olmayan transit dediğimiz yolculuklar da oradan geçmek zorundadır. Mesela Taksim'i düşün, Karaköy'den Şişli'ye gideceksen Taksim'le hiç ilgin olmamasına rağmen Taksim'den geçersin. Bizim normalde ulaşım plancısı olarak – kent plancısı ve mimar olarak da tabi öyle – bir bölgeyi korumaya almayı istiyorsak, biraz ihtimam, özen göstereceksek o bölgeden mümkün olduğunca transit yolculukları uzaklaştırmamız lazım. Yani şimdi karşı taraftaki E-5'i Tarihi Yarımada'nın göbeğine bağlayan bir karayolu tüneli, Tarihi Yarımada ile hiç ilgisi olmayan yolculukları oraya çekecek. Doğal olarak çekecek. Köprü tıkalı diyen ya da güzergahına orası uygun olan herkes oradan geçecek. İki şerit yapıyorsun, iki şerit dediğin zaman saatte 4.000 araç tek yönde geçebilir. Bu 6 saat maksimum kapasiteyle çalışsa 25.000 araç yapar. Yani tek yönde günde en az

50.000 araç Tarihi Yarımada'ya akacak. İki yönde düşünürsen 100.000 araç olur. Bu araçların gideceği yer yok aslında. Yani tamam tünelden çıktılar, tünelden sonra Zeytinburnu'na kadar sahil yolunu da genişlettin, 2 x 4 otoyol yaptın, çok güzel ama Yenikapı'dan sonra nereye gidecek? Bilmiyorum senin dikkatini çekiyor mu, madem bu konuyla ilgili çalışıyorsun hiç rastladın mı? Gideceği bir tek yer var aslında. Dönecek, Tarihi Yarımada'nın ortasından geçip Tarlabaşı'na, Perpa'ya, Kasımpaşa'ya falan bağlanacak. Tek gideceği yer orası. Ama oralar tıkalı. Aksaray'daki sıkışıklığı biliyorsun, geçitler var falan. Bilmiyorum dikkatini çekiyor mu, gazeteler de son zamanlarda Aksaray Geçidi'ni yıkacağız, üst geçitten kurtulacağız, Aksaray'ı meydan haline getireceğiz diyen bazı şeyler çıkmaya başladı. Projeler konuşulmaya başladı. Benim tahminim Aksaray Geçidi Karayolu Tüneli'nin önünü açmak için yıkılıyor.

Başka projeler de konuşuluyor son zamanlarda. Belki kötü niyetli, fesat birisiyim ben ama dikkatini çekmiştir muhakkak Tarihi Yarımada'yla çalışıyorsan. İşte Süleymaniye ile Zeyrek çok önemli tarihi bölgeler, bunlar aslında birbirinden çok ayrı kaldı, ortasından da koca bir bulvar geçiyor, biz bu bulvarı yeraltına alsak da bu iki bölgeyi birleştirsek diye bazı projeler dolaşıyor ortalıkta.

MÖ: Yakın zamanda değil ama galiba önceden çıkmış…

OD: Bir senelik falan bunlar. Öyle çıkmış mı?

MÖ: Yok, ben bir hocanın yazısını okumuştum, Büyükşehir Belediyesi'ne gittik böyle bir sunum yaptılar diye. Ama demek ki gene başladı. Ben yakın zamanda duymamıştım.

OD: Ben gazetelerde rastlıyorum. Yakın dediğim 3 - 5 ay içinde okudum birkaç yerde. Bu benim tahminim, yanlış olabilir ki inşallah yanılıyorumdur. Ama benim tahminim bu tünel projesi artık sona yaklaştıkça yani işletmeye açılma zamanı geldikçe sadece bu sahil yolunda yaratılan kapasite yetmeyecek çünkü sen dört şeritli bir otoyolu getirip Aksaray'a sokamazsın. Soktuğun zaman zaten o kuyruklanacak. E, herkesin de Ataköy tarafında işi yok. Herkes şehre, merkeze yönelecek sabah saatlerinde.

MÖ: Aslında Taksim bir bakıma da İstanbul'un bir tek eğlence merkezi

OD: Tabi hem eğlence merkezi orada hem de Taksim, Şişli, Levent, Maslak aksı İstanbul'un merkezi iş alanı aslında. Yani sabahleyin insanlar oraya gidecekler. Merkezi iş alanını şunun için dediğim, bir kere yoğunluklar çok fazla ve insanlar sıkışık sıkışık ofislerde çalışıyorlar. O bölgeyi şöyle bir çevirsen İstanbul'un kaçta kaçı burada çalışıyor desen oradaki iş yeri ve çalışan yoğunluğu eminim ki öteki bölgelerin 5 - 10 katı çıkacaktır. Her kule kum gibi adam kaynıyor. Mesela benim bazen yolum düşüyor Zincirlikuyu'ya, orada bir tane ofisin çıkışına rastladığın zaman yürüyecek yer kalmıyor. Karınca gibi dağılıyor insanlar. Geçenlerde metroya gidiyordum, hiç dikkatimi bile çekmeyen normal bir bina Özsezen İş Merkezi diye, bir dağıldılar cadde de yürüyecek yer kalmadı. Çok yoğun. Söylemeye çalıştığım o yolculuklar sabah saatinde Anadolu'da konut ağırlıklı. Oradan gelen yolculuklar Taksim, Maslak, Levent taraflarına gitmeye çalışacaklar. Bence onun altyapısını hazırlıyorlar, "biz Zeyrek Süleymaniye'yi birleştirelim de yolu alta alalım" diyerek. Çünkü şöyle bir şey var, bir şerit eklersek orası kurtulacak gibi geliyor. Yani "yolu genişletirsek biz bu işi çözeriz" gibi geliyor. Benim tahminim bu. O projeler, Yenikapı, Aksaray Geçidi'nin yıkılması da dahil, artı Zeyrek ve Süleymaniye'nin birleştirilme projelerini bu Karayolu Tüneli'nin önünü açmak için düşünülmüş projeler diye düşünüyorum açıkçası. Bilmiyorum belki fesatlık da olabilir bu ama çok rastladık böyle şeylere.

MÖ: Çok mantıklı. Bunu destekleyecek nitelikte iki tane şey söyleyebilirim. Ben Ataköy'den Taksime metrobüsle Cevizlibağ'a gelip minibüsle Tarihi Yarımada'da geçerek gidiyorum. En kısa sürede bu şeklinde ulaşılabiliyor çünkü. Böyle bir alternatif olursa kullanmayacağımı söyleyemem.

İkinci olarak, Süleymaniye ve Zeyrek'in arasında kalan bölgede İMÇ Blokları var. Onların yıkılıp yerine Osmanlı Konakları yapılması planlanıyor. İMÇ tıpkı AKM gibi modern mimarlık açısından önemli bir yapı onun yerine betonarme Osmanlı Konakları düşünüyorlar. Yani sadece yolla da kalmıyor, bu çevresindeki dönüşümü de tetikliyor.

OD: Neredeydi hatırlamıyorum, ya İstanbul Buluşması idi ya da Şehircilik Günü olmalı. Orada ben de Avrasya Tüneli ile ilgili bir sunum hazırlamıştım. Daha inşaatı başlamamıştı, kimse bilmiyordu. O zaman dikkatimi çekmişti, dedim "niye bu Zeytinburnu'na kadar 2 x 4 şerit geliyor da Zeytinburnu'nda bitiyor?" Normalde ben hep şunu beklerim, "tünelden çıktık, biz burayı 2 x 4 şeritli yapacağız", "Nereye kadar yapacağız?", "Yenikapı'ya kadar yapacağız". Orada önemli bir aks vardır, Aksaray'a kadar giden. İşte "Yedikule'ye kadar yapacağız". Orada 10 Mayıs Caddesi midir, surların önünden giden cadde işte "oraya kadar yapacağız". Niye Zeytinburnu'na kadar gidiyor diye düşündüm.

MÖ: Zeytinburnu'ndan sonra kaça iniyor?

OD: Bugünkü haliyle kalıyor. Zeytinburnu'na kadar 2 x4 şerit otoyol niteliğinde gidiyor, bütün hemzemin kesişmeler kalkıyor, üstgeçitler geliyor; üstelik bazı surlar refüjde kalıyor. Ama Zeytinburnu'ndan sonra bugünkü haliyle kalıyor. Niye acaba Zeytinburnu falan derken, karşıma Zeytinburnu Liman Projesi çıktı. Adı liman projesi ama 1 milyon metrekare arsa dolduruyorlar orada, denizde. Üstünde ne ararsan var: otel, ofis, konut, alışveriş merkezi, her şey var.

MÖ: Bir de Zeytinburnu Deprem Odaklı Kentsel Dönüşüm Projesi var.

OD: Evet, arkasında da öyle bir proje var. Yeni her şeyin, bir nedeni var aslında. Hiçbir proje durup dururken çıkmıyor. Şimdiye kadar gözlediğim o. Her projenin arkasında muhakkak bir rant arayan grup var. Tabi iyi niyetliler vardır, herkes için söylemiyorum ama çoğunlukla böyle projelerin arkasından hiç bizim aklımıza gelmeyen, önceden planlanmış, ayarlanmış, belli projelere hizmet eden altyapılar oluşuyor yavaş yavaş. Tek korkum o aslında.

MÖ: Bazı ulaşım projeleri için, bu ulaşım planında yoktu, sonradan ortaya çıktı deniyor. Bakıldığında geleceğe ait bir vizyon yokmuş gibi bir ortam yaratılıyor ama sonra hepsini birleştirdiği zaman çok büyük bir şeyin içinde olduğumuz ortaya çıkıyor.

OD: Bilmiyorum Haluk Bey bahsetti mi ama Karayolu Tünel Projesi'nin ilk çıkışı bundan 10 sene falan önceydi. Japonların elinde bir turistik harita, "İstanbul'a tünel yapacağız, nereye yapalım?" diye dolaşıyorlardı.

MÖ: İlk fikir öyle mi çıktı?

OD: Evet, ilk fikir öyle çıktı. Çok şaşırdık biz. Bir toplantıya çağırdılar bizi. Ne olduğunu bilmediğimiz bir toplantıya gittik görüşelim diye. Dediler ki, bizim kafamızda böyle bir tünel projesi var. Ellerinde bayağı bildiğin turistik harita var. İşte şimdiki tünelin yerini gösterdiler, "buradan yapmayı düşünüyoruz ama siz bizle çalışır mısınız, başka bir yer olabilir mi, bizim elimizde bir ulaşım modeli var, testleri yapacağız, böyle bir tünel kaç yolcu geçirir?" falan diye sordular. Bizim tabi hiç benimsemediğimiz bir proje, dedik "biz böyle bir projede yer almak istemeyiz" ve çektik, geldik.

MÖ: Yani Belediye'den istek gelmeden onlar getirdiler.

OD: Yok yok, özel bir şey. Ben sana söyleyeyim kim olduğunu da, Japon Nippon Koei Firması. En büyük Japon inşaat firmalarından birisi.

İnsanın ağırına giden şey, elin Japon inşaat firmasının elinde turistik haritayla İstanbul'a proje üretmesi.

MÖ: Ama onların da elinden alınmış şuanda proje değil mi?

OD: Evet, onlar projeyi alamadı. Ben mesela şeye çok şaşırıyorum, - bu hakikaten olacak bir şey değil - Tarihi Yarımada'ya Karayolu Tüneli insanın en son aklına gelecek bir proje. Hakikaten Tarihi Yarımada'ya zarar verecek. Ve dediğin gibi Ulaşım Ana Planı'nda yok, İstanbul'un Çevre Düzeni Planı'nı onaylamışsın, onda yok. Birdenbire getiriyorsun. Onun için onlar çok konuşuluyor. Yöntem açısından yanlış, planlama ilkeleri açısından çok yanlış olduğu için hep onlar söyleniyor. Ama tabi işin arkada kalan kısmını kimse dillendiremiyor, çünkü bilmiyoruz ki sadece tahmin ediyoruz. Onun öyle olduğuna dair kimsenin elinde bir delil yok. Yani "o proje onu desteklesin diye yapıldı" deseniz ispat edecek bir şey yok ki. Ancak insan tahmin ediyor, bunun için olabilir diye düşüncesini söylüyor.

MÖ: Sizin de geçen hafta sunum yaptığınız konferansta, belediye başkanlarından biri "bina bile yapsanız rant kazanırsınız" demişti. Düşününce eğer rant kazanılması kaçınılmazsa keşke bu kamuya dönse, değil mi?

OD: Evet, doğru. İşte zaten bütün kavga oradan çıkıyor. O binalar rant kazanıyor ama o rant dediğin gibi ne kamuya dönüyor, ne eşit paylaşılıyor. Zaten o rant eşit paylaşılabilse kimse bu kadar yapılaşma izni de istemez. Ya da o rantı elde edenler, o rantın bedelini ödeseler kimse bu kadar yapılaşma istemez.

Şöyle bir şey düşün, bugün birisi çıksa dese ki "İstanbul'da imar hakkı her yerde 1 emsaldir". Yani arsan 100 metrekareyse 100 metrekare inşaat hakkın var. Üstü serbest, isteyene 10 emsal de veriyorum, 10 kat da yapabilir, 20 kat da, 50 kat da ama bana bulunduğu yerdeki arsanın rayiç bedelinden imar hakkının parasını ödeyecek. Ben de gideceğim, rayiç bedeli hakikaten oysa orada 10 tane onun arsasından alıp yeşil alan yapacağım. Hani her yerde 1 idi ya. Mesela burası bütün şehir, her yerde 1 iken, birisi diyor ki ben burada 20 kat istiyorum. Sen de diyorsun ki "ver 20 katın parasını", 20 tane burada arsa almış gibi çünkü benzer hak alıyorsun. Ben de geri kalan 19 tanesini alacağım, yeşil alan yapacağım. Sen de burada 20 kat çık. Böyle dersen bak bakalım bir kişi benim iki katı olsun diyor mu? Hiç kimse demez. Ama şimdi orada diyor ki "emsal 5 oldu". Selamı çakan gidiyor. Yapıyor 5 emsal yapıları, yatırdığı sadece belediyeye harç. İnşaat harcı yatırıyor, binde bir midir, nedir. İSKİ'ye bir harç yatırıyor. Bu kadar. Geriye kalan bütün rant o kişiye kalıyor.

Gelirken görmüşsünüzdür Zorlu'nun projesini. Yolun karşısında, karayollarının arsası. Onun bir kısmı da yol yapılacak diye kamulaştırılan arsa. Çok doluyuz bu konularda biz sabah kadar konuşuruz.

MÖ: Bir şey sormak istiyorum. Konuşmanızın başında da bahsettiniz, kent kuzeye doğru bir gelişim gösteriyor, üçüncü köprü de bunu tetikleyecek. Marmaray'ın, tüp geçidin yapılmasıyla kentin gelişiminin tekrar güneye doğru döneceğini düşünüyor musunuz?

OD: Çok zannetmiyorum onu. Çünkü geçtiği alanlar tamamen yapılaşmış alanlar. İstanbul'un nüfusu da artık beklenenin üstünde. Her ne kadar, "biz durduracağız, 16 milyonda sınırlayacağız" deseler de beklenenin üstünde artıyor. Dolayısıyla kent kuzeye doğru gelişimini bence sürdürecek. Yeni planlar da öyle, kuzeyde köprü yapılacak zaten. Yani ondan daha fazla bir ivmeyi orası yaratacak.

MÖ: Sirkeci için onu konuşmaya başlamıştık aslında. Siz bana Sirkeci'nin 1960'lardaki durumunu anlatmıştınız. Acaba bu Marmaray - Sirkeci İstasyonu da öyle bir etki yapar mı? Kazlıçeşme'deki projeden de bahsettiniz, sonuçta Marmaray'ın orada da bir istasyonu var.

OD: Evet orada da bir istasyon var. Burası da bir transfer istasyonu olduğu için çok önemli bir istasyon. Tabi artık şehir çok büyüdü. Bu sıkışık alan da bütün o fonksiyonların yer alması mümkün değil ama bence çok önemli değişimler olacak bence. Yani hizmet sektörüne doğru dönecek. Laleli piyasası dedikleri şeyler oradan gidecek diye bekliyorum ben. O tekstilcilerin bavul ticareti yaptıkları şeyler yerine bence daha kaliteli, nitelikli şeyler gelecek.

MÖ: O da çok enteresan. Kentin en eski merkezi iş alanı, bu işlevini kaybediyor. Acaba tekrar neler gelir?

OD: Benim tahminim nitelikli ofisler gelir. Zaten öyle bir şey de var, artık tarihi dokunun önemi anlaşıldı ve yavaş yavaş insanlar geri de dönmeye başladılar. Aslında bu şeyler de tesadüf değil Sulukule Projesi'nde Neslişah Mahallesi'nin dönüşümü falan.

MÖ: Tarlabaşı'nda da var aynı şeyler.

OD: Evet, Tarlabaşı falan hiç tesadüf olan şeyler değil bence. Yani bu dönüşüm başlayacak, bu dönüşüme ne kadar erken başlarsa birileri, o konutları o kadar ucuzdan alıyor. Dolayısıyla ilk yola çıkan kazanıyor. Bu yayılıp gidecek böyle.

MÖ: O zaman orada yaşayan insanlar da bir şekilde gidecekler. Çünkü şuanda Laleli esnafı ofislerde çalışmıyor.

OD: Tabi gidecekler. Zaten baktığınız zaman orada bambaşka bir şey var. Aslında tam kent kuramcılarının tarif ettiği bir şey. O bölgeler aslında bir yandan da çöküntü bölgesi olmaya gidiyor. Yani orada dolaştığın zaman İstanbul'un herhangi başka bir yerinde göreceğinde çok daha fazla zenci görmeye başladım. Ben hiç kafataşçı falan değilimdir ama dikkatimi çekiyor.

MÖ: Laleli'de mi?

OD: Laleli'de, Aksaray'da, Fındıkzade'de. O bölgelerde çok fazla zenci görmeye başladık.

MÖ: O biraz da orada çok ucuz tarihi konutların olmasından kaynaklanıyor. Biraz para biriktiren oradan da ayrılıyor. Bir de doğudan gelenler var. PKK'dan kaçanlar var.

OD: Tabi, onlar da var.

MÖ: O zaman şunu mu söylemek istiyorsunuz, zaten kentin sahibi olmayan kişileri oradan çıkarmak çok daha kolay olur.

OD: Tamamen değil ama çöküntü bölgesi olmaya doğru gidiyor. Yani kentin sahibi olanlar orada ben sana söyleyeyim…– biz orada büyüdük, benim çocukluğum Fındıkzade'de geçti hala daha annemler oradadır -

MÖ: Öyle mi Haluk Bey'le eskiden de mi tanışıyordunuz? O da geçen haftaki sunumunda anlatmıştı oralı olduğunu.

OD: Yok, sonradan tanıştık ama yakın oturmuşuz. O benden 10 yaş büyüktür. O yüzden o yıkıldığı zamanı biliyor. Ben yeni açıldığı zamanları hatırlıyorum. 55'li, 60'lı yılları hatırlıyorum ama hala da orada olduğumuz için ben bizim komşulardan söyleyeyim yani kentin sahibi olan orada %30 falandır. Orada eskiden beri yaşayan %30'u geçmez.

MÖ: Onlar herhalde apartmanlarda yaşayanlardır. Vatan, Millet Caddesi ve çevresinde oturanlar.

OD: Tabi tabi apartmanlarda. Vatan, Millet Caddesi'nde oturanlar, Laleli değil tabi. Laleli daha önce iş yerine dönüştü ama özellikle Yusufpaşa'dan sonrası sura doğru gidersen orası hala konut bölgesidir.

MÖ: %30 bile çok yüksek bir rakammış, ben daha bile azdır diye düşünüyordum.

OD: Öyle mi? Benim söylediğim genel bir oran değil. Oturduğumuz apartmanı düşünüyorum, etraftaki komşuları düşünüyorum kaçı eskiden kaldı diye, hakikaten bir %30 duruyor orada 1960'lı yıllardan beri. Tabi kendileri durmuyor da çocukları, torunları duruyor. Bizim orada 40 - 45 senelik komşularımız hala var.

MÖ: Ben tekrar Yenikapı ile ilgili bir şey sormak istiyorum. Yenikapı bir istasyon olması dolayısıyla kent ulaşımında bir merkez noktası olacak. Bu başka bir yer olamaz mıydı? Burada deniz otobüsü birleşiyor, metro birleşiyor… Yani kentin gelişimi açısından kaçınılmaz mıydı buranın merkez olması?

OD: Bence değildi. Ama dediğim gibi 80'li yılların teknolojisiyle düşünürsen, o senin hocanın bahsettiği görmeden açan TBM makineleri, hani köstebek dediğimiz makineler yok. Bir tünel açılacaksa bayağı, kazmayla kürekle kaza kaza gidiyorlar. Tabi alet de giriyor işin içine ama tünel açmak o kadar kolay değil.

Bir de şöyle bir şey var, orada zemin de zayıf. Kolay kolay kazamıyorsun.

MÖ: Dolgu zemin ne de olsa.

OD: Tabi. TBM giderken önlemler alarak gidiliyor. Bir de suyun altında olduğu için su çıkma problemi de var. Ben mesela şeyi hatırlıyorum, 86 yılı falandı galiba, İstanbul'un etrafına bir kanalizasyon şebekesi yapıldı; Kuşaklama Kolektörü diye ve tüneller açıldı - metro tünelinin daha küçüğünü düşün -. Mesela Beşiktaş'takini ben görmüştüm, - daha doğrusu özellikle görmeye gitmiştim, benim çalıştığım şirket inşaatını yapıyordu, STFA - yer altında tüneli kazdığın zaman zemin suyu çıkmaya başlıyor, nereyi kazarsan çöküyor ve su geliyor. Onu önlemek için tünelin ağzını kapatıyorlar ve içeri basınç veriyorlar. O tüneli patlatmayacak kadar ama suyun gelişini de engelleyecek kadar basınç veriyorlar. Yani gelen suyun basıncına eşit miktarda içeri basınç veriyorlar ki tünel dursun, su gelmesin ve o sırada da kaplamasını, tahkimatını yapsınlar. Bunu yapmak için bayağı bildiğin basınç odası yaratıyorsun. Açarsan basınç dışarı çıkacak, bir anda pof diye patlayacak. Araya bir de ara bölme yapıyorsun basıncı ayarlamak için. Onun dışında yeryüzüne çıkıyorsun. İş için bayağı dalgıç eğitimi aldılar. Denizin bilmem kaç metre altında çalışır gibi basınç yiyorlar. Dolayısıyla inşaat da çok zor o dönemlerde. Düşün dekovil gibi şey aradaki bölmeye giriyor, oranın basıncı tünelin basıncına ayarlanıyor, ara kapı açılıyor, o giriyor tekrar kapı kapanıyor. İçerden toprağı dolduruyor, tekrar araya çıkıyor. Bu sefer buradaki basınç yeryüzü basıncına düşürülüyor, tekrar kapı açılıyor, tekrar dışarı çıkılıyor. Öyle bir teknolojiyle yapıyorlardı. O zaman tünel açmak kolay olmadığı için hazır hatları kullanalım mantığıyla yapıldı. Banliyö hatlarını kullanalım mantığıyla bu güzergah seçildi. Yani "kamulaştırma maliyeti olmasın, maliyet düşsün, inşaat zor olmasın, tünelde gitmesin, metro yapalım ama yeryüzünde giden metro olsun" mantığıyla o hat seçildi. Bana sorarsan şimdi İstanbul'a bir tane diyelim doğu - batı yönüne raylı sistem yapılacaksa – çok kuvvetli, ikisini besleyen bir aks - bunun ortalarda olması gerekir bence. Hatta neresi dersen de iki köprünün ortası derim. Yani iki köprünün ortasından geçen, işte Göztepe'den geçip öbür tarafa doğru doğuya giden, burada da Levent'i toplayıp batıya giden bir hat bana daha mantıklı geliyor. Niye mantıklı geliyor? Bir kere iki tarafı da dolu olacak, bir tarafından beslenmeyecek. Şimdi bir tarafı deniz ya da denize çok yakın gidiyor, artı iki tarafında da eşit miktarda şey kalırsa - et kalınlığı diyeyim - yerleşme açısından düşündüğün zaman daha yolculuk sürelerini kısaltan, daha toplayan bir hat olur.

MÖ: En kötü ihtimalle üçüncü köprü oradan geçsin.

OD: Evet, üçüncü köprü demeyelim de adına üçüncü raylı sistem hattı diyelim. Ya da iki köprünün arasından geçen raylı sistem hattı diyelim. Ben çok yararlı olacağına da inanıyorum onun. Yani Marmaray'ın yanı sıra öyle bir hat olmasının çok yararlı olacağını düşünüyorum. Etütleri yapılır muhakkak onun ama haritaya baktığım zaman böyle bir hat istiyor İstanbul diyorum.

MÖ: Haluk Bey gösterdi öyle bir şeyi. Ulaşım Ana Planı'nda yer alan Bostancı ve Kazlıçeşme arasında bir hat ama o böyle bir yay çizecek.

OD: Evet, işte Marmaray'a bağlayan bir şey. O daha da ileri gider bence. Bostancı da bitmesi erken olur, Kurtköylere falan gidiyor artık. Havaalanı etrafı falan doldu, Akfıratlar falan. İyice dolu orası. Daha da yukarı gidilmesi lazım çünkü Bostancı'yı falan Marmaray topluyor artık. Daha kuzeyde Ümraniye falan o hattı toplayan hatta Kurtköy'e kadar giden bir şey düşün. Bu taraftan da İkitelli, Ispartakule, Halkalı tarafını toplayan belki Silivri'ye kadar giden bir hat tam İstanbul'un ortasına oturuyor.

MÖ: Sorularımdan bir tanesi de, gelecekte Tarihi Yarımada'nın bu ulaşım projelerine bakarsak nasıl bir yer olacağı? Aslında konuştuk kentsel dönüşüm projelerini tetiklemesinden bahsettik, ulaşım projelerle ilgili düşüncelerinizi söylediniz. Bir de şu var; 2023 çok ön plana çıkıyor. Sizce, iktidarın Tarihi Yarımada için 2023 hayali nedir?

OD: Çok büyük düşünülmüş bir hayal olduğunu düşünmüyorum. Yani planlanmış, bilinmiş değil böyle parça parça projeleri bir araya getiriyorlar.

MÖ: Acaba biz Tarihi Yarımada'yı artık turizmle değil de ofislerle mi anmaya başlayacağız?

OD: Turizm olması için turistlerin göreceği bir şeylerin olması lazım. Ben şimdi kendimi turist olarak düşünüyorum, bir yere gittiğim zaman, tarih görmeye gidiyorum ya da çok önemli bir bina varsa örneğin, Malmö'ye gittiysem Turning Torso'yu görmeden gelmiyorum ya da Prag'a gittiysem Dancing Building'i bir göreyim diyorum, atıyorum Los Angeles'a gittiysem Frank Gehry'nin bir Walt Disney tiyatrosunu göreyim diyorum. Ya modern mimarlığın önemli bir eseri varsa ona gidiyorum ya da tarihi bir şey varsa ona gidiyorum. Şimdi, Tarihi Yarımada'daki bütün tarihi eserleri silip süpürmüşüz biz. Yani tam da bilinmiyor ama sadece Millet Caddesi açılırken 57 tane eski caminin yıkıldığı söyleniyor. Bunların içinde Mimar Sinan'ın eserleri de var. Mesela Pazartekke'de çok önemli bir tekke var, mimar İlyas Efendi'nin olabilir. Çok önemli eseler onlar. Hepsini silip süpürmüşüz. Biz İstanbul'un tarihine Osmanlı tarihi olarak bakarsak eğer Sultanahmet, Ayasofya, Yerebatan Sarayı, Sultanahmet Cami ve Süleymaniye ile sınırlamışız zaten. İşte çok meraklıysan Kariye Cami var. Oraya gittiğinde hazır buraya gelmişken göreyim diyeceğin Mihrimah Sultan Cami var.

MÖ: Bir de Kapalıçarşı.

OD: Kapalıçarşı var. Başka da bir şey yok. Yani Osmanlı ve Bizans'ı üst üste koyarsan da bir şey yok açıkçası. Tamam Anemas Zindanları, Çarşamba'daki Tekfur Sarayı'nı restore ediliyor ama yıllardır gidip gelip bakıyorum sadece bir cephe, yani başka da bir şey yok. Turisti çekecek bir şey olmadığı zaman turist niye gelsin ki? Onun için ben Tarihi Yarımada'yı çok turistik olacak diye beklemiyorum. Ancak şey olur, turist potansiyeli çok artar, insanlar daha çok gezmeye başlar da İstanbul'a 10 milyon geliyorsa 30 milyon gelir. O kadar gelecek turist için de orada konaklama ihtiyacı olur. Tek aklıma gelen açıkçası o.

Çok şey var aslında ama o kadar kötü kullanmışız ki. Mesela İstanbul'da Bizans'ta kalan üç tane açık sarnıcı var. Çukurbostan'ı top sahası yapmışız. Düşünebiliyor musun, birisinin yeri Fatih'teki Vefa Stadı'dır, bir de Yavuz Selim'de daha küçük bir sarnıç vardır, bir tane de Çapa'nın arkası gibi içeride Çukurbostan var - semtin adı da Çukurbostan - .

Bir tanesini stad yapmışız, birini şimdi alışveriş merkezi mi ne yapmışlar ya da el sanatları mı ne oluyormuş. Bir tanesi de boş duruyormuş galiba. Yani onları kullanamamışız.

Bizans Sarayı'nın üzerine kalkıyorsun otel inşa ediyorsun, Sultanahmet'te. Yalandan üç tane tünel kazmışsın, "işte ben otel inşa ediyorum ama tarihi eserleri de çıkarıyorum" diyorsun. Yani biz tarihi olarak bir şey bırakmamışız, turist niye gelsin?

Mozaik Müzesi var Sultanahmet'te - annem meraklıydı tarihi bizi çok gezdirirdi müzelere falan götürürdü - oranın ben müze olmadığı hali bilirim. Girip içinde kalaslarla dolaştığımız zamanı bilirim. Bu da 60'lı yıllar. Yani düşünebiliyor musun, Bizans'tan kalan, 1200'lerden kalan bir mozaikli bir oda var diyelim, başına bir tane bekçi dikmişsin, Allah'tan nasıl düşündülerse, mozaikler yıpranmasın diye kalaslar koymuşlar, biz o kalasların üzerinde gezip mozaiklere bakardık. Ne bilet alırdık, ne başka bir şey. Müze değildi o zamanlar.

MÖ: Keşke buralardan rant kazanma amacı güdülse diyecektim ama daha kötü de olabilir, bilemedim neyse.

OD: Bu benim tahminim tabi, inşallah terse gider. Orada ufak tefek çok eser var aslında. Vatan Caddesi'nden geçerken de çok görürsün, bir sürü camiler, meydanda Valide Cami vardır, Yusufpaşa'da çok hoş bir cami vardır. Mollagürani'nin şeyini yıkmışız, bir tek orada türbe gibi mezarı var. Onun bir medresesi mi ne varmış orada, Millet Caddesi'nin üzerinde. Fındıkzade'ye gelmeden hemen Topkapı tarafına giderken soldadır, yüksekte kalır, Mollagürani Camii vardır. Rezalet bir cami, sonradan yapılmış. Ne mimari değeri var ne estetiği var, altında adam kaçak sigara satıyor. Yani hiçbir şey bırakmadan dümdüz edip geçmişiz, turist niye gelsin ki?

Dün bir mail geldi, "İstanbul'un yıkılan eserleri" diye. Benim de kafamda şu var, bugünkü haliyle gidip çekeceğim onların fotoğraflarını. Mesela Tophane'nin eski hali var. Adliye Sarayı diyor Sultanahmet'te 1914'te yakmışız. Beyazıt'ta bilmem ne sarayı diyor, yakmış gitmişiz. Osmanlı'nın sarayını tutmamışız ki. Osmanlı ilk geldiği zaman sarayını Beyazıt'a kuruyor. Nerde? Kim biliyor.

MÖ: Okul oldu şimdi, İstanbul Üniversitesi'nin rektörlüğü ve bazı bölümleri orada. Saray yapılarının durumu ile ilgili bir bilgim yok. Orası okul olmasaydı herhalde turistler bayıla bayıla gezerdi.

OD: Mesela çıkıyorsun Sultanahmet'ten Beyazıt'a kadar yürüyorsun, o kadar çok eser var ki, Çemberlitaş da dahil. Ama öyle bir mahvetmişiz ki orayı, orada bir Çemberlitaş'ın olduğu, Bizans'tan kalan bir sütun olduğu, onun bilmem neyi temsil ettiği, dünyanın sıfır noktası falan hiç kimsenin haberi yok. Bir taş görüp geçiyorsun. Moralini bozdum ben senin ama öyle.

MÖ: Bir şey daha sormak istiyorum, Yenikapı için tartışıldığı zaman Marmaray'dan, tüp geçitten bahsediliyor. Toplu ulaşım sistemlerinden metro için de böyle çekinceler var mı? Bildiğim kadarıyla metro sadece oradaki Haliç Köprüsü'yle, silueti bozacağı endişesiyle gündeme geliyor.

OD: Birleşmesi çok yararlı bence. Biraz önce söyledim ya gelecekler, oradan aktaracaklar.

MÖ: Aslında bunu parça parça değil de bir bütün olarak hepsini ele almak lazım, değil mi? Parça parça hiçbir yere varılmıyor.

OD: Tabi, bir de ne kadar çok yayılırsa bu sistemler ne kadar entegre olursa o kadar iyi. Ama maalesef bunlar bir bütün olarak planlanmıyor. Bir proje onun aklına geliyor hani "fikrim geldi" gibi bir şey bu.

MÖ: Bir de, yıllar da geçiyor.

OD: Tabi bir de zor projeler bunlar. Mesela Marmaray'ın ilk fizibilite raporunu yaptık biz onu hatırlıyorum. Yaparken açılış yılı 2009'du. Yani ilk işe başlarken 2009 yılında Gebze'den Halkalı'ya kadar bütün sistem 2009 yılında işletmeye açılacaktı.

MÖ: Arkeoloji herhalde bunu öteledi.

OD: Arkeoloji de öteledi başka şeyler de öteledi. Müteahhit bıraktı, kaçtı, gitti. Üç ihale halinde yapıldı o. Bir tanesi tüp tünel, bir tanesi banliyö hatları bir de elektrifikasyon muydu neydi. Her neyse, üç ihale vardı, Fransızlar bıraktılar kaçtılar.

MÖ: Neden gittiler?

OD: Paralarını alamadılar. Japonlar da aynı şeyden muzdaripler. Kimdedir kabahat bilemiyorum ama aradaki çatışma şu, "biz sözleşmede şunları taahhüt ettik ama beklenmeyen şeyler çıktı, biz şu kadar daha para isteriz" diyorlar. Bakanlık da vermemeye çalışıyor; hala çatışma sürüyor. Yani gecikmelerin tamamı arkeolojiden değil bence. Muhakkak ki etkiledi ama başka şeyler de geciktiriyor. Şuanda bitirmek için kimin yapacağı belli değil ki. İhaleye çıkacaklar. Düşünebiliyor musun daha müteahhit yok ortalıkta. 2009'ta açılması planlanan projenin şuanda bir bölümünün müteahhidi yok ortada.

MÖ: Hangi kısmının?

OD: Tüpten çıktıktan sonra, BC1, BC2, BC3 diye adlandırılan üç kısım…

MÖ: Tüp kısımları bitti mi? Sirkeci ve Kazlıçeşme arası mı?

OD: Yok, Yenikapı'dan başlıyor, karşı tarafta da Nautilus önüne kadar giden kesim tek bir ihale, Japonların yaptığı. Yani Kazlıçeşme'den başlıyorlar, tüpü de yapıp geçiyorlar, ondan sonra tünelleri de yapıp Nautilus'un orada bitiriyorlar. Bildiğim kadarıyla iki ucundaki inşaat işleri ayrı bir ihale ve elektrifikasyon işleri başka bir ihale. Fransızlar elektrifikasyonu yapacaklardı galiba, bıraktılar, kaçtılar.

Tüp tamam ilerliyor ama şuanda yapılan sadece Yedikule ile İbrahimağa arası. Gerisine daha dokunulmadı.

MÖ: İbrahimağa neresi?

OD: Karşı tarafta Nautilus İş Merkezi'nin önü. Bilmiyorum yolun düştü mü, orada da trafikler karıştı. Oradan girdiler zaten, bizim ayna dediğimiz tünele oradan girdiler. O tünel gidiyor, tüple birleşiyor. Zaten raylı sistem, Marmaray orada yüzeye çıkacak. Yani onun dışında hiçbir yere daha dokunulmadı. Banliyö hatları işliyor zaten.

MÖ: Evet, onların da revize edilmesi gerekiyor.

OD: Tabi, onlar üç hatta çıkacak, çapları düzelecek, istasyonları değişecek. Onlara daha dokunulmadı.

MÖ: En zor kısmı bitti ama bundan sonra baş ağrıtacak kısımları var.

OD: Yani hangisinin zor olduğu da tartışılır. Çünkü öbürü denizin dibinde kimsenin sesi çıkmıyor. Teknolojinin ve paran yetiyorsa yapıyorsun tüpleri batırıyorsun, birleştiriyorsun.

MÖ: Zaten "denizin altına bunu yaptılar, onlar çürümeye mi terk edildi" diye de söylüyorlar.

OD: Çürümez diyorlar onlar için ama bilmiyorum. Çürümez herhalde onun önlemini alırlar.

Öbür tarafta hukuksal şeyler var, kamulaştırma zorlukları var, alttan delerken çatlattığın, patlattığın evler var, o insanların oradan taşınması var. Başka sosyal, hukuksal olaylar da var. Yani hangi daha zordur bilemiyorum. İnşaat zorluğu tek başına büyük zorluk değil bence.

MÖ: Oradaki istasyonlara dokunulduğunda büyük ihtimalle Mimarlar Odası da tepki verecektir.

OD: O tarafı da var işin. Bir de o tüneli orada yaparken yukarıdaki insanların tahliye edilmesi gerekiyor. Bunu kim yapacak? Bunlar hiç hesaplanmadan, paldır küldür ihaleye çıkıldığı için oluyor. Dolayısıyla bunlar hep sürtüşme meselesi, müteahhitle Bakanlık arasında ya da DLH arasındaki sürtüşmeler. O yüzden de gecikiyor yani sadece çanak çömlek değil. Başbakan'ın dediği gibi çanak çömlek geciktirmedi.

MÖ: O da çok enteresan. Doğum gününü orada kutlaması da enteresan. Muhtemelen, o medyaya bir mesaj vermek içindi.

OD: Doğru.

MÖ: Benim bu kadar sorularım bu kadardı. Çok teşekkür ederim.

OD: Rica ederim. Gene aklına gelen bir şey olursa aramaktan çekinme.

EK F.11: Görüşme No.11 – Mustafa Demir

MUSTAFA DEMİR – Fatih Belediye Başkanı

TARİH: 21.07.2011

SÜRE: 25 Dakika

Meltem Özçakı: Sizce Tarihi Yarımada'nın günümüz İstanbul'u açısından önemi nedir?

Mustafa Demir: Tarihi Yarımada Fatih, sizin de bildiğiniz üzere günümüz İstanbul'unun tarihi, ticari ve kültürel merkezidir. Ama aynı zamanda tüm insanlığın İstanbul diye bildiği, minareler ve kubbelerden oluşan o meşhur siluetin de sahibidir. Tarihi Yarımada, Fatih 22 km boyunca surlarla çevrilmiş bir kale kent, suriçidir. 15,6 km2'lik bu sınırlı alan coğrafi olarak küçük ama insanlık tarihinin yazdığı en önemli kentlerden biridir.

Çünkü İstanbul -ki biz İstanbul deyince Fatih'i kastediyoruz-, bu sınırlı coğrafyada insanlığın en değerli hazinelerini bağrında saklamaktadır. Dünyada metrekaresine en çok tarihi eser düşen yerdir Fatih. Burası Tarihi surların, Topkapı Sarayı'nın, Ayasofya'nın, Süleymaniye'nin, Sultanahmet'in, Kapalıçarşı'nın, Mısır Çarşısı'nın, Yerebatan Sarayı'nın, Kariye'nin olduğu yerdir; burası vapurların, martıların, kumruların, Zeyrek'in, Balat'ın, Haliç'in, Su kemerlerinin, sarnıçların, camilerin, kiliselerin, ahşap konakların, dar sokakların, kalabalıkların şehridir. Ama aynı zamanda üç imparatorluğa başkentlik etme şerefine nail olmuş, dünya üzerindeki tek şehirdir. O nedenle burası zamanının mega şehri, günümüzde ise 13 milyonluk İstanbul metropolünün tarihi merkezidir. Tarihi Yarımada tam 8500 yıl boyunca zenginliklerin, güzelliklerin buluşma noktası, bilimin, sanatın ve estetiğin merkezi olmuştur. Bu nedenle şehrin nabzı halen Fatih'te atmaya devam etmektedir.

MÖ: Tarihi Yarımada'da gerçekleşen projeler gelecekte şehirde nasıl bir dönüşüme neden olacak?

MD: İlçemiz, dün olduğu gibi bugün de, yarın da dünyanın en önemli tarihi ve kültürel eserlerini bağrında sakladığı için önemini koruyacaktır. Ancak burası bir müze değildir. Halen yaşamaya devam eden 450 bin gece, yaklaşık 2-3 milyon gündüz nüfusu barındıran dinamik bir yerdir. Bu nedenle şehirde yaşayanların, çalışanların ulaşımdan, alt ve üst yapıya kadar bir takım ihtiyaçları vardır. Dönüşüm, günün ihtiyaçları doğrultusunda kaçınılmazdır. Tabii ki bu dönüşüm tarihi, kültürel dokuyu koruma amaçlıdır. Mesela restorasyonlar, cephe yenilemeleri, yenileme alanları hep dünden aldığımız değerleri yarınlara taşımak amaçlıdır. Burası dünyanın gözbebeği olmasaydı, böyle sınırlı bir coğrafyaya sıkışmasaydı, şehri imar etmek çok kolaydı. Ama burada yerin 3 m. altını kazsanız Osmanlı, 5 m. altını kazsanız Bizans eserler çıkıyor. Bu nedenle yapılan ve yapılacak olan tüm çalışmalar maksimum hassasiyetle yapılmalı. Biz tüm projelerimizi bu mantık ve hassasiyetle yapıyoruz. Ben gelecekte Fatih'in geçmişte olduğu gibi ışıl ışıl parıldayan bir yer olacağına inanıyorum. Çünkü değişim bir kez başladı. Artık bunun geri dönüşü yok.

MÖ: TY Fatih'te gerçekleşen projelerin bir mekansal dönüşüm yarattığını düşünüyor musunuz?

MD: Elbette. Ama ben bunun iyi anlamda olduğunu düşünüyorum. Mesela artık Fatih'te inşa edilen her bir binanın en azından cephesi belli bir standartta uymak zorunda. Çünkü biz yapı ruhsatı verdiğimiz her binaya aynı zamanda bir cephe planı veriyoruz. Binalar bu planlara göre yapılıyor. Mesela binanın dışını btb (cam mozaik), siding ve cam giydirmek yasak artık. Apartmanların cepheleri 19. Yüzyıl Osmanlı mimarisini çağrıştırır tarzda düzenleniyor. Ayrıca gecekondu alanlarını kamulaştırarak veya uzun vadeli kiralayarak park, meydan olarak düzenliyoruz. Fatihlilerin yaşam standartlarını layık oldukları çağdaş şehircilik anlayışına göre yükseltiyoruz.

MÖ: 5366 Sayılı İmar planının Tarihi Yarımada'ya yansıması nasıl oldu?

MD: Doğrusu bu yasa, bizim teklifimiz üzerine çıkartıldı. Fatih Belediye Başkanı olarak bizzat benim katkım oldu. Tarihi Yarımada'nın yeniden eski parıltılı günlerine dönmesi ve daha önemlisi deprem riskini sıfırlaması için bu yasanın çıkması ve yenilemelerin başlaması gerekiyordu. Nitekim Sulukule (Neslişah Sultan Mahallesi) bu alanda Türkiye'de bir ilktir. Siz de çok iyi bilirsiniz ki ilkler her zaman sancılı olur. Biz de projemizi tam 17 kez revize etmek zorunda kaldık. Süreç uzadı. Ancak sonuçta, hak sahiplerini mağdur etmediğimiz gibi kiracı ve hatta işgalcileri ilkel şartlar altında yaşamaktan kurtaracak, tüm paydaşların içine sinen bir proje yaptık. Ancak siz de basından takip etmişsinizdir. Bazı kişiler bu konuda gerçek olmayan açıklamalar yaptılar. Biz Fatih Belediyesi olarak, miras bölüşümü problemi yaşayan hak sahipler dışında %98 herkesle anlaştık. Projemiz şu an planlanan takvimde ilerliyor.

MÖ: Tarihi Yarımada'nın en büyük sorunu nedir?

MD: Tarihi Yarımada'nın şu an için en büyük sorunu olası İstanbul depremi riski ile daha da büyüyen yıpranmış yapı stokudur. Biz bu sorunu çözmek için göreve geldiğimiz 2004 yılından beri çalışıyoruz. Biraz evvel bahsettiğimiz 5366 sayılı yasanın çıkması dâhil, pek çok sorunu çöze çöze yolumuzda ilerliyoruz. Şu an itibariyle Tarihi Yarımada'da 11 yenileme bölgesi ilan ettik. Sulukule bizim yüz akımız olacak ve diğer projeler, bunu sırayla takip edecek.

Bir başka sorunumuz trafikti. Bunu da yayalaştırmalar ve kamunun yaptığı Marmaray gibi dev ulaşım projeleri ile yavaş yavaş çözüyoruz. Spor alanlarının yetersizliği problemini belediyemiz ve Büyükşehir Belediyesi birlikte ele alıyoruz. Diğer yandan Fatih'in en önemli sorunlarının başında gelen yeşil alanların da 7 yıl içinde yüzde yüz arttığını söyleyebilirim. Ayrıca 2 olan sağlık ocağı sayımızı da 22'ye çıkarıp sağlıkta AB standartlarını yakaladık. Bu çalışmalarımız neticesinde Fatih gün be gün daha yaşanır, daha tercih edilir bir yer haline geliyor.

MÖ: İstanbul ile ilgili ulaşım projelerinin Tarihi Yarımada'ya etkisi ne olacaktır?

MD: İstanbul'un kalbinde yer alan Fatih, tüm damarların kanı kalbe, kalpten de vücuda taşıması gibi, şehrin içine dağılan tüm yolların ayrıldığı ve buluştuğu bir merkezdir. Bu nedenle ulaşım ve trafik Fatih'in en önemli sorunlarından biridir. Ancak bu sorun hükümetimiz, Büyükşehir Belediyemiz ve belediyemizin çalışmalarıyla yavaş yavaş çözülüyor. Fatih yine önemli bir merkez olacak ama yapılan dev projeler lastik tekerlekli araç trafiğini azaltacağı için çevre kirliliğine neden olan, sıkışıklık yaratan, parklanma sorununa neden olan ulaşımla ilgili sorunlar çok azalacak. Mesela Sultanahmet bölgesini yayalaştırmamızın sebebi trafiğin yarattığı kirlilikti. Araçlardan çıkan egzoz gazları ve yarattıkları titreşim tarihi eserlere zarar veriyordu. Ayrıca trafiğin demin de saydığım gürültü gibi, parklanma gibi yarattığı sıkıntılar da var ki, hiçbir turist böyle gürültülü bir ortamda tatil geçirmek istemez. Fotoğraf karelerinde anıt eserin önüne park etmiş tur otobüslerini görmek istemez. Sonuç itibariyle trafik sorunlarının çözülmesi şehrimize daha çok turist getirecektir. Bence turizmden beslenen tüm sektörler bir bir hayata geçen bu projelerden memnun. Bir örnek daha vermek istiyorum: Laleli yayalaştırma projemiz sayesinde artık alışveriş için gelen turistler (bavul turizmi) yükleme boşaltma araçlarının olmadığı bir alanda, tüm mağazaları rahatlıkla gezebiliyor ve belki de normalde fark etmeyecekleri mağazaları bile fark edip, alışveriş yapıyorlar.

Aslında biz sorunuzun cevabını alanda daha iyi alacağınızı düşünüyoruz. Siz de ilçemizde kısa bir tur yaptığınızda bunlara gözünüzle şahit olacaksınız. Bir de tabii insanların işlerine, öğrencilerin okullarına daha kısa sürede ulaşması var ki, buna paha biçilemez. Çünkü trafik öyle bir şey ki hepimizin ömründen ömür çalıyor. Düşünsenize, ailenizle birlikte geçireceğiniz veya kendimize ayıracağınız zamanlar yollarda geçiyor.

MÖ: Yenikapı'yı odak noktası haline getiren ulaşım projelerinin (Marmaray, Avrasya Tüneli, Taksim metrosu, vs.) çevreye uzun vadeli etkisi ne olur?

MD: Bildiğiniz üzere Marmaray projesinin neredeyse Tuzla'dan İstanbul'u bir uçtan bir uca bağlıyor. Yani bütün bu bölgeyi raylı bir sistemle inanılmaz bir süratte bağlayacak bir omurgadan bahsediyoruz. 1987 yılından beri devam eden projede, geçtiğimiz aylarda tüplerin iki ucu denizin altında birleşti. Bugünkü fotoğrafa bakarak, artık sona çok yaklaşıldığını kolaylıkla söyleyebiliriz. Bu proje hayata geçtiğinde tüm İstanbul üzerinde çok ciddi bir etki yaratacak ve İstanbul'daki zaman-mekan kavramlarını değiştirecek. Çünkü artık gittiğiniz en uzak mesafe örneğin, Tuzla ise oradan bu bölgeye 30 dakikada geleceksiniz. Proje sayesinde ve sürecin doğal bir parçası olarak, İstanbul'un pek çok bölgesinde bir etki alanı değişmesi de yaşanacak. Bunun yaşanacağı alanlardan başında da Yenikapı bölgesi geliyor. Çünkü Yenikapı, Marmaray hattıyla deniz otobüslerinin, sahil yolunun, Taksim metrosunun, Avcılar metrosunun ve Mart 2009'da kesinleşen ihaleyle de Avrasya karayolu tüp geçidinin bağlandığı yegane nokta olacak. Kısaca İstanbul'un neredeyse en önemli erişim imkanlarına sahip bir yer olacak Yenikapı. Bu yüzden bölgenin değişmesi, dönüşmesi kaçınılmaz gibi duruyor. Bir de bölgede çıkan arkeolojik buluntular var ki, bu buluntular bırakın bölgenin yapısını, projenin planlarını, insanlık tarihini değiştirdi. Buluntular sayesinde İstanbul'un tarihi yaklaşık 6000 yıl daha geriye gitti.

Ayrıca, şu anda tartışılmakta olan bir sahil yolu projesi var. Tarihi Yarımada içerisinde sekiz şeritlik yeni bir yol düzenlemesi planlanıyor. Bu projelerin hayata geçmesi durumunda dediğim gibi bölgenin değişmesi, dönüşmesi kaçınılmaz olacaktır.

MÖ: Tarihi Yarımada'daki arkeolojik çalışmaları yeterli buluyor musunuz?

Elbette ki hayır. Konuşmamın başında belirttiğim gibi burada toprağı 3 metre kazsanız Osmanlı, 5 metre kazsanız Bizans eserine rastlıyorsunuz. Daha geçtiğimiz günlerde Ayasofya önündeki meydan düzenleme çalışmaları esnasında toprağın birkaç metre altından bir çeşme çıktı. Dile kolay 8500 yıllık bir tarihten bahsediyoruz. Yenikapı kazıları, varlığı bilinen ancak kayıp değerlerin de ortaya çıkmasını sağladı. Mesela Theodosius surlarının kalıntıları çıktı, Yenikapı limanı ortaya çıktı, vs. Ancak siz de çok iyi biliyorsunuz ki, bir dönem İstanbul çok kötü kullanılmış. Doğrusu 50'lerde başlayan plansız yapılaşma, şehri adeta bir kangren gibi sarmış. Üstelik o zamanki plansızlık bugünümüzü hala etkilemeye devam ediyor. Dar sokaklar, yeşilden mahrum sokaklar Fatih'in hala çözüm bekleyen sorunları arasında. Dar sokaklarda parkeden araçlar da büyük sorun, biliyorsunuz. Mesela yangın oluyor, itfaiye araçları geçemiyor. Yanlış yapılaşmanın yol açtığı alt-üst yapı sorunlarından daha vahimi, bu yapıların büyük kısmı, çevredeki tarihi ve kültürel eserler dikkate alınmadan yapılmış. Düşünebiliyor musunuz, tarihi Osmanlı çeşmesinin üzerine ev yapan var. Veyahut binalar tarihi çeşmeleri hapsetmiş ve adeta görülmez hale getirmiş. Bir de tabii Vatan Bulvarı'nın açılması sırasında yapılan yıkımlar var ki o da ayrı bir kayıp. Bu güzergah üzerinde onlarca cami, güzelim cumbalı ahşap Osmanlı evleri yıkılmış ki sormayın gitsin. Yani o güzelim eserlere mi yanarsınız, plansız şehirleşmeye

mi yanarsınız bilmiyorum ama bunlar Tarihi Yarımada'ya yakışmıyor. Burası dünyanın başkenti. Şehirlere şehir olmayı öğreten şehir.

Arkeolojik kazılara gelince. Biliyoruz, şehrin üstü kadar altı da zenginliklerle dolu. Ama burası halihazırda yaşayan bir kent. Şehri ortadan kaldırıp, yerin altındaki eserleri çıkaramazsınız. Belki süreç içinde zamanla Marmaray gibi, Ayasofya meydan düzenlemesi gibi projeler neticesinde eserler ortaya çıktıkça koruma altına alacaksınız. Biz şu an hâlihazırda olanları koruyabilirsek, yarına aktarabilirsek ne mutlu bize.

EK F.12: Görüşme No.12 – Rahmi Asal

RAHMİ ASAL – İstanbul Arkeoloji Müzesi Müdür Yardımcısı; Tarihi Yarımada Arkeolojik Kazı Alanları Sorumlusu [Görüşmenin yapıldığı tarihten bir ay öncesine kadar tüm İstanbul Kazı Alanları Sorumlusuydu]

TARİH: 18.07.2011

SÜRE: 1 saat

Meltem Özçakı: Benim bildiğim, şu anda basına yansıdığı kadarıyla Sulukule ve Marmaray kazısı ile Yenikapı ve Sirkeci'de arkeolojik kazı çalışmaları yürütülüyor?

Rahmi Asal: Sulukule'de Süleymaniye'de, Marmaray projesiyle Yenikapı'da, Sirkeci'de, yani birçok yerde çalışmamız var. Ama tabi Tarihi Yarımada'nın tamamı zaten denetim altında, bütün bu tür çalışmalarda, yani kazı çalışması olan her yerde İstanbul Arkeoloji Müzelerinin denetimi söz konusu. Sadece Sulukule örneğinde değil, sizinde söylediğiniz gibi Yenikapı, Sirkeci, Sulukule, Süleymaniye'de özel projeler söz konusu; onun dışında da zaten bütün temel hafriyatları; yani parsel ve ada bazındaki çalışmalar da bizim müzemizin denetimi altında yapılıyor.

MÖ: Ben Süleymaniye'dekini bilmiyordum. Süleymaniye yenileme alanı ilan edildi.

RA: Tabi yenileme bölgelerini, yani kentsel dönüşümle ilgili kısmı o şekilde düşünelim. Yani Sulukule ve Süleymaniye'nin bir bölümünde o anlamda çalışılıyor.

MÖ: Şimdi Süleymaniye'de daha da önce Müze Kent projesi kapsamında da bazı çalışmalar yapıldı. Sizin Süleymaniye'de arkeolojik buluntularla ilgili çalışmalarınız tam olarak ne zaman başladı?

RA: Bunların ilk pişirildiği mutfak, kurullar ve belediyeler açıkçası. Yani oralarda yapılan projeler veya programlar, kentsel tasarımlar gibi, belli bir seviyeye geldikten sonra, fiilen çalışmaya başlandıktan sonra, ilgili bölge koruma kurulu, belediye, diğer üçüncü şahıs veya kurumların müracaatıyla bize geliyor. Biz de buralarda sadece kazılarının denetimini yapıyoruz. Yani kentsel dönüşümle; Tarihi Yarımada'nın geleceği, geçmişi ve bugünüyle ilgili alınan kararlar, bölge koruma kurullarında alınıyor ve bölge koruma kurullarının Tarihi Yarımada'ya bakan bölge koruma kurulları da Tarihi Yarımada için 4 numaralı bölge koruma kurulu ve yenileme kurulu. Onlardan gelen projeleri biz değerlendiriyoruz.

MÖ: Tarihi Yarımada'ya bakıldığında, insanın aklına en önemli yerler saray bölgeleriymiş gibi geliyor. Yani benim anladığım kadarıyla, bir çalışma yapılırken çok değerli bir yapıyı ortaya çıkaralım daha fazla turist çekelimden gibi bir düşünce ile kazı yapılmasından ziyade burayı yenileme alanı ilan ettik, bu projeyi gerçekleştirebilmek için veya Marmara'yı gerçekleştirebilmek için tesadüfen arkeolojik bir kalıntıyla karşılaştık şeklinde mi süreç ilerliyor?

RA: Yok işi öyle düşünmeyin, aşağı yukarı ne demek istediğinizi anladım. Ama şimdi kentsel dönüşüm projesinin amacı sadece kentin gelişiminin sağlanması değil. Kurulların iş yükü çok fazla olduğundan, ister istemez bir kurula gidip de bekleyen iş çok uzadığından, işin bir anlamda gerçekten hızlanabilmesi için yenileme kurulları ön görüldü. Yenileme alanlarındaki çalışmaların farklı bir kurulda yürütülmesi işlerin hızlanmasını sağladı. Şimdi yenileme alanı ilan edilmesi ile kent dokusu, deprem sıkıntıları gibi, aklınıza gelebilecek her şey bu kentsel dönüşümün, yenileme alanları oluşturmanın içinde değerlendiriliyor. Yani sadece bir yönüyle yenileme alanları oluşturulduğunu ben zannetmiyorum. Sonuçta bunun içindeyim de, bunun ne amaçla hazırlandığını çok iyi biliyorum diye ahkam kesmek doğru değil. Ama şöyle düşünürseniz, bir kere malumunuz çok sıkıntı yaşanan kentsel çöküntü alanları var. Buralarda çeşitli anlamlarda, hem yapısal hem sosyal problemler var. Bunların yenilenebilmesi, iyileştirilebilmesi için geliştirilen bir şey bu. Muhtemelen bize özgü de bir şey değil. Mutlaka dünyada da benzer uygulamaları var. Bunun artıları eksileri mutlaka vardır. Ama bu kendi içinde eminim dengelenecektir. Bu İstanbul için yeni bir uygulama. Eski eserlere yansıması, yani bizim açımızdan bakarsak; ben bir arkeolog ve müzeci gözüyle bakarsam; bu kurumların bakış açısıyla da alakalı bir şey yani hani derler ya, ne kadar iyi kanun yaparsanız yapın durum uygulayan insanlara da bağlı. Açıkçası işin özü, kanunların uygulanması, bu yenileme alanı projelerini uygulayan kurumların elinde, yani bunun ne kadar iyi olacağı veya ne kadar kötü olabileceği onlara bağlı. Bizim müzemizi ilgilendiren yönüyle ya da bizim açımızdan kentsel dönüşüm anlamında çok olumsuz bir şey olduğunu, ben düşünmüyorum. Ama tabi bu benim görüşüm. Bir başkasına sorsanız olumsuz örneklerden hareket ederek bunu başka şekilde değerlendirebilir.

MÖ: Yapılan kazılar sonucunda Tarihi Yarımada'nın 8500 yıllık bir tarihi olduğu ortaya çıktı. Gezen turistler açısından baktığımız zaman, onu da geçelim kent halkı açısından baktığımız zaman, sizce Tarihi Yarımada sahip olduğu bu arkeolojik değeri yeterince ifade edebiliyor mu?

RA: Tarihi Yarımada'da nereye kazma vursanız bir şey çıkıyor. Benim şahsi fikrim, hemen hemen herkes bu tarihsel birikimin farkında da 'ne kadar koruyayım' noktasında biraz eksikliğimiz var. Şimdi örnek verdiniz, Marmaray kazılarında, Yenikapı'da birçok eski eser ortaya çıktı ve İstanbul'un tarihsel geçmişi 8500 yıl öncesine tarihlendi. Bu tabi ki bizim için çok önemli, İstanbul tarihi için de, hatta dünya

tarihi için de. Bir farklılık yarattı mı İstanbul halkında veya Türk halkında? Yarattı bence. Yani çok umulan kadar olmasa da bence yarattı.

MÖ: Bunun herhalde en kolay ölçüm yollarından bir tanesi, Yenikapı'daki buluntuların bir kısmı burada Arkeoloji Müzesi'nde sergilenmeye başlanmasıyla müzeye gelen kişi sayısında bir artış olup olmadığına bakılması. Muhtemelen siz de yıllık ziyaretçi sayısının kayıtları tutuluyordur.

RA: Anladım. O bizim geçici sergimizdi, bunu sadece o sergiye yönelik ziyaretçi alınmadığından belirlemek çok zor. Ama bizim son yıllardaki müze ziyaretçi girişlerimiz tabi arttı.

MÖ: Geçici sergi miydi?

RA: Evet. Geçici ve kalıcı sergilerimiz oluyor. Bu tür kazılardan elde edilen buluntuların kamuoyuna tanıtımı için geçici sergiler, 3 aylık, 1 yıllık zaman dilimlerinde gerçekleşiyor. Onların ayrı bir girişi olmadığından, bu şekilde bir istatistiki bilgiye ulaşamayız. Ama şunu söyleyeyim, çevremizden, basın yayın organlarından, diğer bütün sivil toplum kuruluşlarından, halkımızdan gelen bilgiye göre çok ilgi çekiyor; kamuoyunda hem yurtiçi hem yurtdışında çok ilgi çekiyor ve insanların merakını uyandırıyor. Özellikle Marmaray ve Metro kazıları direkt halkla da ilişkili olduğundan, halkın günlük yaşantısına da etkilediğinden olumsuz tepkiler de alıyoruz, işin bir an önce bitmesi konusunda. Çünkü halkın tamamından bir arkeolog hassasiyeti beklemek de doğru değil. Ama bence büyük bir sabır gösterdikleri de kesin. Hem de ilgi duymaya başladılar. Örneğin geçerken bakıyorlar; Yenikapı tren istasyonundan geçerken insanlar kazı alanına bakıyor, merak ediyor. Sirkeci'de de, Üsküdar'da da öyle. Bu çok olumlu bir aşama bence.

MÖ: Uzun sürmesi konusunda Başbakan'ın da açıklaması var.

RA: O var tabi. Bir de bu biraz farklı bir yöne çekildi. Eğer siyasi iradenin desteği olmasaydı biz bunu gerçekleştiremezdik. Biz 7 yıldır çalışıyoruz. Bu az bir süre değil. Hani biz demiyoruz ki bir elimiz yağda bir elimiz balda. Evet, çok sıkıntımız var ama bir de işin öbür tarafından bakılığımızda kimsenin de hakkını yememek gerekiyor. 7 yıldır az ya da çok bu destek veriliyor ve bu çalışmalar yürütülebiliyor. Örneğin, Atina Metrosu 6 yılda bitirilmiş. Atina gibi bir yer de kültür dokusu açısından önemli. Biz 7 yıldır çalışıyoruz, hala da çalışmalarımız devam ediyor.

MÖ: Sergi şu anda devam ediyor mu?

RA: Hayır, kaldırıldı. 3 yıl kaldı o sergi. Aslında yaklaşık 6 aylık bir süre için düşünülmüştü ama gelen ziyaretçi talepleriyle, hani biraz önce bahsettiğim ilginin de örneğidir bu, süre arttı; fazla talep olunca biz bunu 3 yıl devam ettirmek durumunda kaldık.

MÖ: Şimdi arkeoloji kente ait bilgi edinmemizi de sağlıyor. Bu Yenikapı'daki kazı alanında ortaya çıkan gemilerle ilgili çok ciddi araştırmalar yapıldı İstanbul Üniversitesi'yle birlikte. Orda bir de ''yüz ada'' denilen bir bölge olduğunu biliyorum. Orada çalışmalar devam ediyor mu?

RA: Biz arkeolojik kazılarımızı, zaten yapmamız gereken bütün belgeleme işlemlerini yaptık. Elde edebileceğimiz bilgilere de ulaşabileceğimiz kadar ulaştık. Daha sonra bununla ilgili benim hatırladığım kadarıyla, iki tane master tez çalışması yapıldı. Koruma Kurulu kararına göre buranın üzeri, en azından geçici olarak kapatıldı. Bölgenin kentsel tasarım projesi içinde, bir müze yapılması, (yanında da) buranın tekrar açılarak restorasyonunun, konservasyonunun yapılıp bir arkeolojik park olarak sergilenmesi kararı alındı. Yani bu alan proje dışına çıkarıldı. O kalıntıların olduğu yerde aslında başka bir projenin uygulanması söz konusuydu. Kalıntıların öneminden dolayı bölge koruma kurulu ve bizim müzemizin de bu doğrultudaki görüşüyle, o alan proje dışına çıkarıldı.

MÖ: Yani orda ilk başta istasyon binalarının mı olması ön görülmüştü?

RA: Benim bildiğim kadarıyla demir yolunun entegrasyon birimi olacaktı. Ama önemli kalıntılar olunca karar bu doğrultuda çıktı.

MÖ: Şimdi şöyle bir şey var, Marmaray için şu yılda başlayacak bu yılda bitecek diye belli bir süre kondu, ondan sonra arkeolojik kalıntılar bulundu ve bu tahmin edilenden daha uzun sürdü. Kazılara başlamadan önce burada bir arkeolojik dokunun olduğu öngörülemez miydi?

RA: Öngörülebilir. Aslında…

MÖ: Şundan dolayı söylüyorum, çok genel anlamda herkes orada bir liman bölgesi olduğunu bilir. Onu geçiyorum, çünkü şu da söylenebilir, bu yapıların dolgu zemin üzerinde yapılması öngörülmüştü. Ama teknik aletlerle, havadan bakarak veya sondajlar yaparak buradaki arkeolojik doku öngörülemez miydi?

RA: Tabi aslında, projenin önünde bir arkeolojik kazı süreci konulmuş. Ama biraz eksik, yani yapılan çalışma yetersiz. Bir rapor hazırlanmış, bir ön çalışma yapılmış ama sizin dediğiniz anlamda yani teknik imkanlar kullanılarak ya da birebir arkeolojik sondajlar yapılarak bu projenin ön zaman dilimi oluşturulmamış. Bu da kısıtlı şeylere göre yapılınca ister istemez projeyi etkiledi. Konuşmamızın başında da söylediğim gibi bu projeler bize, bölge koruma kurullarıyla ilgili bütün işlemler, diğer bütün teknik çalışmalar bittikten sonra geliyor. Biz de araziye gidiyor, demin bahsettiğimiz sondajları, kurulun ilke kararları doğrultusunda yapıyoruz. Bu tür sit alanlarında önce sondajlar yapılır. Sondajların

sonuçları bölge koruma kuruluna iletilir. Bölge koruma kurulu da yapılan arkeolojik çalışma verilerini değerlendirir, sonra çalışmayı yönlendirir. Demin de dediğim gibi 7 yıldan bu yana devam eden dünyanın bence sayılı arkeolojik kazılarından biri orada yapılıyor. Sadece Yenikapı'da değil tabi, Sirkeci, Üsküdar ve diğer yerlerde de aynı şekilde.

MÖ: Bölge Koruma Kurulu hem yer altı hem yer üstüyle ilgili çalışıyor ama anladığım kadarıyla bunun için onlara bir şekilde başvurmanız gerekiyor, ben bunları buldum diye.

RA: Bölge koruma kurulu belli bir ön karar alır; tarihi alanlardaki, sit alanlarındaki yerlerle ilgili ayrıntılı kararlarını vermesi için de demin bahsettiğim gibi ilke kararları ile bunları yönlendirir. O ilke kararları doğrultusunda ön çalışma yapılır, kurula gider. Kurul da ondan sonra kesin kararını verir. Ama bu şu demek değildir; birçok kalıntı çıktı, burada gene de bu istasyon çalışması devam ediyor. Taşınabilirler müzemize geldi, proje dışına çıkarılması gereken alanlar proje dışına çıkarıldı. Devam edilebilecek alanlarda da çalışmalar devam ediliyor.

MÖ: Sirkeci'deki kazı ile ilgili bilgi vermeniz mümkün mü?

RA: Sirkeci'de 4 ayrı noktada çalışma yapıldı. 2 tane Havalandırma Bacası Şaftı için; 2 tanede giriş için. Cağaloğlu'nda bir Güney Giriş dediğimiz yer var; Sirkeci Garı'nın bitişiğinde Kuzey Giriş dediğimiz istasyon girişi var. Orda da hem Bizans dönemine ait kalıntılara rastlandı, hem de klasik dönemlere kadar İstanbul'un kuruluş dönemlerine yani Megaralılar tarafından kuruluş dönemi diyelim, çünkü bu noktada farklı görüşler mevcut. Yenikapı'da MÖ 7.yy.dan başlayarak, Sirkeci için de söylüyorum günümüze kadar kesintisiz küçük buluntular var. Mimariyle de ilgili önemli kalıntılar çıktı. Bunların hemen hemen tamamı Bizans dönemine ait. Tabi Osmanlı dönemine ait kalıntılar da var ama önem sıralaması yaparsak çok önemli kalıntılar değiller. Bizim raporlarımız doğrultusunda bölge koruma kurullarının kararıyla bu yapıların bazıları tekrar başka bir noktada kurulmak üzere, kesilerek kaldırıldı; bazıları olduğu yerde korunsun diye proje dışına çıkarıldı. Yani istasyon küçültüldü, örneğin Güney Giriş dediğimiz Cağaloğlu'ndaki bölgede. Şu an çalışmalar da devam ediyor.

MÖ: Ne kadar doğru bilmiyorum ama ben Sirkeci'de çok önemli buluntulara rastlandı, o yüzden Marmaray kullanıma ilk açıldığında Sirkeci istasyonu by pass edilebilir diye duymuştum.

RA: Bence o çok net bir şey değil. Açıkçası çok resmi ağızdan bir bilgi gelmediğinden sizin de dediğiniz gibi söylem olarak kalıyor. Bize bu doğrultuda gelmiş net bir bilgi yok.

MÖ: Anladım. Zaten bunun da kararını koruma kurulları veriyor değil mi?

RA: Bizim dışımızda oluyor bunlar. Biz bilimsel çalışmamızı, müzemizin sınırları içindeki çalışmaları yapıyoruz, kurula sunuyoruz. Geriye kalan bölümünü idareler - bu idareden kastım Ulaştırma Bakanlığı ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi; Metroda İBB, Marmaray'da Ulaştırma Bakanlığı - onlarla bölge koruma kurulları arasında yapılan görüşmeler belirliyor.

MÖ: Yenikapı'daki buluntular nelerdir? Örneğin kaç gemiye rastlandı?

RA: Yenikapı'da Neolotik dönemden başlayarak günümüze kadar kesintisiz buluntular var. 35 tane gemi. Teyyaş'ın finanse ettiği, daha doğrusu kazı çalışmalarının ekonomik boyutunu karşıladığı, Marmaray ve Metroya yönelik trafo inşaatını da sayarsak 36 tane batık var.

MÖ: Trafonun altından gemi mi çıktı?

RA: Evet, bir tane daha çıktı toplam 36 batık oldu.

MÖ: Yenikapı'da bir tane kilisenin ortaya çıkarıldığını biliyorum. Onun dışındaki buluntular nelerdir?

RA: Kilise kesilerek oradan kaldırıldı, yapılacak tasarımdan sonra tekrar oraya kurulacak. Onun dışında da şu an iki tane taş iskele var. O taş iskeleler ile ilgili kurul kararı bekleniyor. Orada Osmanlı dönemi kalıntılarına ait bir bölüm var. Orası kurul kararıyla proje dışına çıkarıldı. Yüzada'da olduğu gibi o kalıntıların üzeri şimdilik kapatıldı. Orası arkeolojik park olarak düzenlenip açılacak.

MÖ: Bahsettiğiniz yapı eczane miydi?

RA: Oradan çıkan buluntulara göre bir işlik, kimyayla veya eczacılıkla ilgili bir şey olması muhtemel.

MÖ: Siz Arkeoloji Müzesi olarak bütün İstanbul'a veya Tarihi Yarımada'ya baktığınızda şurada çok önemli bir buluntu vardır diye, yenileme kurullarının dışında siz öneride bulunabiliyor musunuz? Dikkate alınıp oralarda da kazılar gerçekleşiyor mu?

RA: Elbette bizlere çeşitli şekillerde, ihbarlarla ya da hazırlanan projelerle görüş soruluyor. Görüşümüz sorulduğunda, görüşümüzü iletiyoruz. Onlarda elbette bunu dikkate alınıyor. Yani eskisi gibi değil. Bu tür şeyler yapıldığında mutlaka belediyeler kurullara, Arkeoloji Müzesi'ne veya ilgili diğer kültür birimlerine mutlaka görüş soruyorlar ve o görüşler doğrultusunda planlama yapılıyor.

MÖ: Ben bir de şöyle bir şey duydum. Sulukule'de arkeolojik kalıntılar elde edildi. Hatta orada çok sarnıçlar varmış. Ancak bunların üzerinde çok ciddi bir yapılaşma söz konusu.

RA: İlk başta söylediğim gibi, orada koruma kurullarının aldığı kararlarla, onayladıkları projelerle yapılan bir çalışma bu. Orası kentsel dönüşüm projesi çerçevesinde yenileme alanı olarak belirlenmiş. Bizden bu bölgenin kazılarının yapılması istendi. Biz de orada kazı çalışmalarını yürütüyoruz ve her aşamada sonuçları hem belediyesine hem kuruluna iletiyoruz. Sarnıçlar, şunlar bunlar, yok öyle bir şey. Mezarlara rastlandı, o mezarların da hepsi açıldı, belgelendi. Kuruluna iletiliyor yani öyle sarnıçlar falan yok, keşke çıksaydı tabi.

MÖ: Orada, anlatıldığı kadarıyla başka kişilerle görüşmelerimde eskiden Sulukule'de yaşayanlar Sulukule'den o sarnıçlardan girip Ayvansaray'dan çıkıyorlarmış.

RA: Yok, yok. Biz onu bulamadık işte o dedikleri yeri. Yani öyle bir şey yok. Ben de bizzat alana gidip geliyorum, öyle bir yerden girip öbür yerden çıkılacak bir yer yok. Yani en azından şu ana kadar rastlanmadı. Çalışmalar devam ediyor.

MÖ: Ama çalışmalar devam ediyor derken şu an inşaat da devam ediyor.

RA: İnşaat da devam ediyor.

MÖ: Yani arkeolojik kazılar bitti herhalde orada değil mi?

RA: Hayır. Arkeolojik olarak ada ada çalışılıyor. Bir adanın çalışması bittiğinde oranın bütün işlemleri bitirildikten sonra bölge koruma kuruluna gönderiliyor. Proje kodlarında, proje seviyesinde tamamlanmıştır diye kurula gönderiliyor. Kurul bundan sonra inşaat yapılabilir yapılamaz diye karar veriyor.

MÖ: Şu an devam eden bir arkeolojik çalışma var mı?

RA: Var, şu an devam ediyor evet.

MÖ: Oradaki buluntular neler?

RA: Daha çok Bizans dönemine ait mezarlar ortaya çıkarıldı. Yüzden fazla.

MÖ: Belki diğer adalar geçtiğiniz zaman başka buluntular ortaya çıkarılabilir?

RA: Olabilir, belki. Tabi tabi.

MÖ: Tarihi Yarımada'da, arkeolojik bir alan söz konusu, ben biraz da sizden kendi kişisel fikirlerinizi almak istiyorum ama siz bana galiba biraz daha Arkeoloji Müzesi kurumunun bakış açısıyla cevap veriyorsunuz.

RA: Tabi şimdi sonuçta biraz öyle ama kurumla benim fikrim aşağı yukarı örtüşüyor. Yani ben çok farklı düşünmüyorum. Bir de şöyle düşünün kurumunda idarecisi durumundayım yani belli bir seviyesinde. Kendi görüşümün dışında çok fazla bir şey olsa zaten burada durmam. Ben farklı düşünsem, kurumun da uygulamaları farklı olsa zaten kolay kolay çalışılmaz.

MÖ: Ben bu konuşmalarınızda şunu çıkardım, keşke biraz daha Arkeoloji Müzesi'nin belirleyiciliği olsaymış, burada çok değerli bir kalıntı var diye uygulamaları yönlendirebilseymiş.

RA: Ooo onun ötesi yok. Bize bıraksalar, biz her tarafı kazarız, hem de yüzlerce yıl versinler. Bir arkeoloğun isteyip de bulamadığı şey. Yani o çok yanlış bir şey değil. Doğru. Bana bıraksalar ben hemen hemen her tarafı kazarım, birçok binayı kaldırırım. Boşaltın bunları istimlak edin, ben burayı kazıyım çünkü antik kaynaklar böyle böyle diyor, bunun altında şu var ya da şu bölgede şu var, bu bölge de bu var, derim. Şimdi Tarihi Yarımada'nın birçok bölümünü, hele hele Antik Dönem yerleşmelerinin olduğu alanlarında yaşanılıyor. Bugün de en önemli alanları Sirkeci, Sultanahmet, Eminönü. Buradaki binaları kaldırıp da eskilerini bulmak çok da kolay bir iş değil. Şunu söyleyim sizin dediğiniz anlamda bana sorsalar canıma minnet derim. Ama tabi böyle bir şey de mümkün değil.

MÖ: Tarihi Yarımada'nın arkeolojik bir alan olduğundan bahsettik, buranın altında bilmediğimiz aslında birçok katman var. Bir yandan da burada çok yoğun bir yapılaşma söz konusu. Örneğin, Marmaray olsun Metro olsun bütün ulaşım projeleri Yenikapı'da odaklanıyor. Bir arkeolog olarak, bir arkeolojik alana bu denli yoğunluğun getirilmesini nasıl değerlendiriyorsunuz?

RA: Zaten bu yoğunluğu bu saatten sonra çok da azaltmak mümkün değil. Ben 20 yıldır bu bölgede çalışıyorum. Daha önceki dönemlerde açıkçası böyle teşebbüsler de oldu ama başarılamadı. Bazı şeylerin sur dışına çıkarılması gibi şeyler gündeme geldi. Kunduracılar, otobüs şirketleri gibi. Tabi belli bir oranda başarıldı bu. Ama Tarihi Yarımada'nın yoğunluğunun zaten normal şartlarda azaltılması mümkün değil. Benim şahsi fikrime göre -ama her proje için söylemiyorum bunu - Marmaray ve Metro projelerinin bir ihtiyaç olduğu kesin. İster istemez bir raylı sistem bu bölgenin içinde olacaktı. Geçeceği noktalar, istasyonların yerleri gibi konularda çok ayrıntılı bir çalışma yapmadım. Ama daha doğru yerler seçilebilir miydi diye sorarsanız. Belki. Şimdi yapılan çalışmayı da çok eleştirmemek gerekiyor. Mutlaka ulaşımcılar da, diğer teknik birimler de bunların en rahat geçebilecek noktalar olarak arayıp buldular. Niye diyeceksiniz. Buraları, gidiyim de şu tarihi bölgenin en yoğun yerine gireyim de oradan çıkamayayım gibi bir düşünce içinde seçmemişlerdir. Böyle seçmeseler de, en önemli noktalarından birine girildi. Çıkanlar da işte malumunuz. 7 yıldır da çalışılıyor.

MÖ: Uygulamalar başlamadan önce karar sürecinde rol almasanız bile bir arkeolog olarak bu yapılanların arkeolojik yapıya zarar verip vermemesi hakkında ne düşünüyorsunuz?

RA: Bunlar hep boş bir bardağın dolu ya da boş tarafını görmekle ilgili. Gerçekten bunu söylesem mi söylemesem mi, nasıl söylesem duyguları içinde söylemiyorum. Ben şahsen buna bardağın dolu tarafından bakıyorum. Proje gerekli miydi? Gerekliydi. Ulaşılan veriler açısından da memnun musunuz? Ben çok memnunum. Bu proje olmasaydı bu boyuttaki kazılar da yapılmayacaktı ve bunlara belki 100 yıl, 500 yıl sonra, belki de hiç ulaşılamayacaktı. Yani biraz ne tarafından bakıldığı önemli. Kaybedilenler de var, mutlaka kazanılanlar da var. Öyle düşünmek lazım.

MÖ: İstanbul'un en turistik yeri olan Sultanahmet'te Lausos Sarayı'nın kalıntılarının üzerine bir amfi tiyatro kurulmuş durumda. Bununla ilgili yorumunuz nedir?

RA: Onu ben de gördüğüm. Yani çalışmayı aşama aşama izleme şansım olmadı. Bir gün gittiğimde baktım ki orada öyle bir şey var. Hangi izinle, hangi kararla yapıldı bilemiyorum.

MÖ: Belediyenin düzenlediği Razaman Şenliklerinde insanlar onun üzerindeydi.

RA: Evet, evet ben de gördüm. Benim şahsi fikrim o alanın arkeolojik bir park şeklinde güzelce düzenlenip sergilenmesi. Üzerine bir şeyler kurulması tabiki hoş değil.

MÖ: Böyle arkeolojik bir alan var, hiç bilmeyen bir insan bile gidip gördüğü zaman buradaki arkeolojik kalıntıları görebiliyor. Böyle bir uygulama için size danışılmıyor mu?

RA: Kazı boyutu olmayınca işin, direkt bize gelmek zorunda değiller, bu bölge koruma kurullarıyla ilgili.

MÖ: Kurul mu izin vermiş böyle bir şeye?

RA: İşte bilmiyorum, açıkçası gördüm ama normal şartlarda izin alınmadan yapılabilecek bir şey değil.

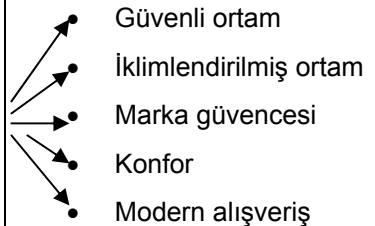
MÖ: Her şey bir şekilde koruma kurullarına bağlanıyor.

MÖ: Koruma kurullarının tüm yetkileri KUDEP'lere geçecek diye bir şey de duymuştum.

RA: Yok yok, o sadece basit onarımlar için, o da her alanda her yapıda değil. Sadece kurulların iş yükünün azaltılması için ve biraz da işin hızlanabilmesi için sadece basit onarımlarda.

EK G: Görüşme Analizleri

Çizelge G.1 : Historia Alışveriş Merkezi / Görüşme Analizi / Abdullah Sağlam

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• Burada Mahmutpaşa denilen bir aks var. Kapalı Çarşı dediğimiz başka bir alışveriş anlayışı varken bu yapı çok yeni bir şey. Ama anladığım kadarıyla da halk da bunu benimsemiş durumda, değil mi?	• "Tarihi Yarımada'da alışveriş için bir cadde kültürü ve pazar kültürü hakim. Ancak alışveriş merkezinin sağladığı olanaklardan faydalanınca yavaş yavaş; süreç biraz yavaş yavaş ilerlemesine rağmen bu bir alışkanlık haline geldi. İnsanlar gelip güvenli bir ortamda alışveriş, iklimlendirilmiş, sıcağa soğuğa göre iklimlendirilmiş bir ortamda alışverişi ve özellikle markaların güvencesiyle alışveriş yapmayı denedikçe bu konforu sevdiler ve yavaş bir ivmeyle de olsa bu benimsendi… Bu kadar pazarı olan, cadde kültürü olan bir yerde bu modern tarzda bir alışveriş kurumunu oluşturmak çok da kolay olmadı ama dediğimiz gibi sunduğumuz olanaklar ziyaretçilerimizin bizi tercih etmesi için önemli bir faktör oldu".	

Çizelge G.1 (devam): Historia Alışveriş Merkezi / Görüşme Analizi / Abdullah Sağlam.

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• Yapının cephesi nasıl oluştu?	• "… Genel cephe görünümü açısından modern bir yüzü varken çok da Tarihi Yarımada'ya yakışır, tarihi yüzü de oluşturulabildi. O açıdan gerçekten Tarihi Yarımada'ya ve kent siluetine yakışan bir Alışveriş Merkezi cephesi oldu".	Postmodern cephe
• Sizce Tarihi Yarımada'daki hangi yapıya benziyor. Hangi yapılardan alınmış unsurlar var.	• "Tarihi Yarımada'nın içindeki yapılarda zaten en çok göze çarpan kat silmeleri. Kat silmesi dediğimiz söveler her yerdeki eski yapılarda hem cam kenarlarında, hem katlarda rastladığız bir şey. Prekast, eskilerde kullanılmış doğal taşı andırıyor. Dolayısıyla Osmanlı yapısını baz alarak, yüksek camlar, onların etrafında silmeler, kat silmeleri. O model baz alınarak yapıldı".	Tarihi Yarımada'ya yakışan cephe
	• "Kuleler bizim geliştirdiğimiz bir şey. Postmodern bir cephe kazandırmaya çalıştık. Tamamen tarihi bir şekle bürünmüş bir bina olmaktan çok ufak tefek rötuşlarla, ufak tefek dokunuşlarla biraz modern bir harekette kazandırmaya çalıştık".	Osmanlı mimarisinden unsurlar
• (Firmanızın gerçekleştirdiği) diğer alışveriş merkezlerinin cephelerinde de tarihi özellikler taşıyan unsurlar var mı?	• "Tarihi Yarımada'nın içinde Tarihi Yarımada'ya özel bir cephe yaptık biz burada. Alışveriş merkezlerinde eşine rastlayabileceğiniz bir cephe değil bu. Diğer alışveriş merkezlerinde çok modern malzemeler, modern trendler kullanılıyor son trend kullanılıyor…"	Tarihi Yarımada'nın mimarisinden unsurlar (kat silmeleri, taş etkisi)

Çizelge G.1 (devam): Historia Alışveriş Merkezi / Görüşme Analizi / Abdullah Sağlam.

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• (Tarihi elemanları cephesinde taşıyan yapılardan oluşmuş) bir sokağın oluşmasını olumlu mu karşılıyorsunuz?	• "Elbetteki. Çünkü o havayı, o geçmişten gelen o kültürü yaşatmak, o şehrin kimliği ile birlikte hareket etmek doğru bir şey. Tarihi Yarımada'nın içinde, Fatih'in içinde bir kimlik var. Bu kimliği perçinlemek, güçlendirmek çok daha doğru bir iş. Ama bu kimliği yok etmek, kimliğe aykırı davranmak, bence hem tarihe saygısızlık hem de bir değer kaybına sebep olur…"	• Kimlik (Tarihi Yarımada'nın kimliği)
• Belediye aslında devletten mali gelirini sağlayan bir kurumken neden bir alışveriş merkezine ortak olayım da gelir kazanayım diye düşünüyor. Giderleri mi çok fazladır? Yoksa bu alışıldık bir durum mudur?	• "Belediyenin buradaki amacı ilçeye bir değer kazandırmak. İlçenin çehresine iyi bir şey kazandırmak. Tabii belediyeler bu tarz gayrimenkullerden, hazine yerlerinden kira gelirleri elde ediyorlar. Kendilerine ait gayrimenkullerden kira geliri elde ediyor. Burası da böyle bir şey. Yani hem ilçenin görünümüne, gelişimine katkıda bulunmak için böyle bir yapının oluşması için girişimde bulundu; hem de hisseleri oranında gelir elde ediyor…"	• İlçeye değer kazandırmak • Belediyenin buradan gelir elde etmesi

Çizelge G.2 : Historia Alışveriş Merkezi / Görüşme Analizi / Selma Akkuş.

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• Bu projenin Kültür Merkezi olduğunu belirtmiştiniz. Neden "kültür" ayağı ağır basmadı da "alışveriş" ön plana çıktı?	• "… Neticede belediyenin orada bir programı oluyor. Belki müteahhit firmanın da rant ve kazanç sağlaması gerekiyordu".	• Rant ve kazanç sağlama
• Sulukule'de bir bedestenin yapılması gündeme gelmişti. Burada eski bir terminoloji kullanılıyor. Ama Historia'dan bahsederken AVM diye çok yepyeni bir kavram kullanıyoruz. İçinde de kullanım açısından, eski kullanım, eski alışveriş gibi bir istek Belediyeden size geldi mi?	• "Aksine burada tam tersi söz konusu. Zaten orada eski tarz bir alışveriş aksı var. Zaten oranın müşterisi var. Buraya tamamen yeni bir yaşam; daha doğrusu güncel ihtiyaçlara cevap verecek bir oluşum istediler. Yani orada eski tarz bir şey olsun, içinde onu yapalım diye bir şey istenmedi. Zaten onun yapılmasına hiç gerek yoktu ki. Burada amaç başka bir yenilik getirmekti. Onun için öyle bir talepleri olmadı".	• Amaç eski değil, yeni bir şeyler yapmak. Zaten çevrede eski tarz alışveriş yapma imkanı var.
	• "Yanında işte Molla Fenari Cami var. Yakın çevresi tamamen tarihi doku. Hatta biz biraz daha bizim mimarimize yakışan tarzda bir şeyler yaptık, konseptinde. Ama bu tabi ki bütçelerle alakalı, bizim cepheler çok sadeleşti. Ama yine de oranın silüetine, bizim mimarimizdeki oyuncaklı, dolu boş, oranlar gibi şeyleri istedik…"	• Yapının yakın çevresinde tarihi dokunun varlığı
• Historia kendi web sayfasında şu şekilde tanınmlanıyor: Tarihi Yarımada'nın siluetine uygun, dokusuna uygun. Yani iç mekanda değil ama dış mekanda, dış cephedeki özelliklerde sanki böyle bir şey istenmiş gibi.		• Bizim mimarimiz (Camiler, kolonatlı yapı, anıtsal [taç] kapı)
• Bana yapının cephesinde Yunan, Roma mimarisini çağrıştıran unsurlar varmış gibi geldi. Sanki tapınakların sütunlarını hatırlatıyormuş gibi.	• "Biraz bizim camilerde revaklı, kolonatlı yapıya benziyor. Onun devasa hali. Evet, kolonatlı, Roma mimarisi de olabilir".	
	• "Orada biz aslında *Gate*, - Anadolu Selçuklularından beri kapının anlamı vardı -. Biz oradaki koca kütlenin içinde bir yönlendirme, bir dikkat çekme unsuru istedik. Orada da tabi sütunlarla bunu yaptık".	• Bütçenin bazı istekleri yapmaya engel oluşu

Çizelge G.2 (devam): Historia Alışveriş Merkezi / Görüşme Analizi / Selma Akkuş.

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• Bir de yan taraflarında kuleler var. O neden?	• "…Dolayısıyla üçüncü boyutta espri katmaktı. Yani bir de binaya bir imaj olsun. Kuleli bina gibi".	• Yapıya hareket kazandırmak • Binaya imaj kazandırmak: Kuleli Bina
• Ben de baktığım zaman Tarihi Yarımada'da bu tarz unsurlar taşıyan çok bina yok demiştim.	• "Tarihi Yarımada'yı çok detaylı düşünerek ele almış değiliz. Ama bizim meslekten gelen, eğitimlerimizden gelen veya hislerimizden gelen bir takım şeyler var. İşte hepsini yoğurduk, bir şeyler çıktı ortaya…"	
• Ben sizin firmanızın internetteki sayfanıza da baktım. Oradaki örneklerde de var. Cephelerde eski elemanları kullanılması.	• "Tabi bizim tarzımız o. Şimdi yeni projelerimizde de öyle. Yani bizim sevdiğimiz tarz o. Biraz klasik. O sıcaklık olmalı binalarda. Şimdi yapıyorlar mesela yeni tarz. Yeni trendlere bakıyorum, çok sıkıcı. Monimantel. Ya cam ya tamamen ahşap. O bizim tarzımız değil. Bunlar moda şeyler. Hani moda olur. Ama geçer. İnsanın kişiliğine, karakterine uygun bir tarzı vardır ya. Mimarlıkta da aynı şey söz konusu".	• Cephenin oluşumunda temel dayanak Tarihi Yarımada değil. • Kişilik, kimlik • Bizim mimarimiz • Yeni şeyler, modalar, trendler sıkıcı ve geçici

Çizelge G.2 (devam): Historia Alışveriş Merkezi / Görüşme Analizi / Selma Akkuş.

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• Yani şimdi de o elde edilen gelirin %50'sini Fatih Belediyesi, %50'sini bu müteahhit firmalar mı alıyor?	• "Tabi. Neticede bu kat karşılığı gibi hasılat paylaşımı sistemlerinde de öyledir. Belediyenin özel koşulları vardır muhtemelen ihaleye çıkarken. O koşularda paylaşmışlardır. Ama benim bildiğim %50, %50. Çünkü ona göre projeyi oturttuk. Her şey simetrikti. Ortadan böyle pasta dilime gibi kestiğinizde müteahhit ve belediye aynı oranda pay aldı. Yani hiçbirine hak geçmedi, m2'ler, şeyler açısından".	• Belediye ve ihaleyi kazanan grubun %50'lik pay sahibi olmaları, binadaki her şeyin simetrik olmasına neden olmuş
• Neden belediye böyle bir şeyden kar etme amacı duydu?	• "Nasıl ayakta kalacaklar. Bir şekilde para kazanmaları lazım. Hele Tarihi Yarımada'dakilerin gelirleri o kadar az ki. Ruhsat çok az onaylıyorlar. Orası zaten oturmuş kemikleşmiş. Yeni yapılaşmanın olmadığı, konut üretilemeyen, dönüşümlerin çok zor olduğu bir yer. Orada ellerinde kalan birkaç parça işlerde bunlardı muhtemelen. Onları rantabl hale getirmeyi düşünmüşlerdir. Çok da akıllıca. Şimdi hem halka hizmet etmiş oldular, hem belediyeye gelir getirmiş oldular. Çok mantıklı bir iş".	• Belediyenin buradan gelir elde etmesi

Çizelge G.3 : Sulukule Yenileme Projesi / Görüşme Analizi / Erbatur Çavuşoğlu.

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• Sulukule Osmanlı Mimarisi söylemi ile gündeme gelişti. Olmayan bir şey sadece geçmişe dönük cephelerle mi sağlanmaya çalışılıyor?	• "Şimdi böyle bakınca ilk motivasyonun bu etnik ayrımcılık, ırkçılık, temizlik olduğunu; ikincisinin para, rant beklentisi olduğunu görüyorum. Osmanlı tahayyülü yaratmak falan v.s. bunlar kılıf. Ya da depreme dayanıklı hale getirmek v.s. gibi söylemlerin hepsi bence bahanedir"	• **<u>Projenin iki temel motivasyonu</u>:** **1. Etnik ayrımcılık, ırkçılık, temizlik** **2. Para, rant beklentisi** • **Osmanlı tahayyülü yaratmak ve depreme dayanıklı hale getirmek kılıf ve bahane**
	• Sulukule'de 5 bin kişi yerinden edildi. Aslında öyle bakmak lazım. Ve bu ne adına yapıldı? Mesela, İstanbul'un turistik faaliyetler açısından değerlendirmesini yaptılar. Dediler ki, Tarihi Yarımada turistlerin çok yoğun gezdiği bir yer, dolayısıyla "2010 Avrupa Kültür Başkenti olacağız, bu kadar turist gelecek, turistler bu mezbeleliği görmesin" dediler. Halbuki turistler için en çarpıcı, en cezbedici, hele bir Avrupa Kültür Başkenti iseniz bu kültürel çeşitliliği yaşatmanız. Mekanda tutmanız gerekirken bunlar yıkıldı, yok edildi.	• Yerinden etme • Turizm öne sürülerek yıkımların gerekleşmesi (Turizmin araç olarak kullanılması)
• Sulukulelilerin Taşoluk'taki TOKİ konutlarına taşınmasıyla ilgili görüşleriniz nelerdir?	• "…Aslında modern kentli apartman yaşamını öğretmeye çalışıyor… Bu topluma da zorla modern kentli apartman hayatına öğretmeye kalkmak. Çalışmıyor da. Çok komik görüntüler ortaya çıkıyor"	• Modern kentli apartman yaşamı
	• "…Bu insanları başka yere taşımak, o köklerinden koparmak demek. Bunun yapılmaması gerektiğini biliyorlar ama rantın kıymetli olduğu noktalarda bunu yapmak zorundalar. Mesela Sulukule öyle bir yerdi. Kent merkezinde kalmış, 90 bin m2 bir alan. Dolayısıyla oradan çok büyük para kazandılar."	• İnsanları bulundukları çevreden uzaklaştırmak • Rant kazanmak

Çizelge G.3 (devam): Sulukule Yenileme Projesi / Görüşme Analizi / Erbatur Çavuşoğlu.

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• Sulukulede kişilerin buradan ayrılmaları suç probleminin çözülmesini sağlar mı?	• "…Dolayısıyla siz insanları Sulukule'den, Tarlabaşı'ndan, Fener-Balat'tan "suç var, biz buraları temizleyeceğiz" diye alıp başka bir yere götürürseniz suçu ötelemiş oluyorsunuz. Suçu temizlemiş olmuyorsunuz. Baktığımız zaman da şu yönden bile Sulukule'den 327 hanenin neredeyse tamamının dönmüş olması aslında orada kimsenin yaşamak istememesi anlamına geliyor. Böyle zorla insanları bir yere yerleştirmek çözüm değil"	• Suçu çözmek gerekli yapılan uygulama suçu ötelemek
• Belediye, TOKİ yada proje müelliflerinin projeye yaklaşımları sizce nedir?	• "…Projeye bakışları öyle. Bu korku mu, nefret mi ne olduğunu tam bilemediğim tuhaf bir şeydi…"	• Korku • Nefret
• Şuanda herhalde mevcut planın inşaatı sürüyor. Çünkü sizin projenizden yararlanılmadı değil mi?	• "…Tepki olduğu için bazı şeyleri kaldırmış olabilirler. Mesela otel demiyorlar artık, Kervansaray diyorlar…"	• Projenin tepki çekmesini önlemek için Osmanlı'ya referans verme
• Sulukule'de yaşanan süreçle ilgili değerlendirmeniz nedir?	• "…Ben onun için bir gayrimenkul analizi yaptırdım, "mevcutta neydi, sonradan ne olacak" diye. Çok ciddi rantlar dönüyor. Basında oraya yatırım yapan isimler tek tek açıklandı. Bunların hiçbiri yalanlanmadı. Sulukule halkının acıları üzerinden kimlerin orada villa sahibi olup, mutlu olmaya çalışacağını göreceğiz zaman içinde…. Ama Tarihi Yarımada bu tür projelerle inşa edilebilecek bir yer mi diye sorarsanız, yazık olur. Aynı şey şimdi Süleymaniye'de başlayacak. Süreç başladı, bir süre sonra orası da boşalacak. Orada çok ciddi şeyler oluyor. Fener-Balat yeniden hedef tahtasında…"	• Ciddi rantların söz konusu olması • Sulukule benzeri projelerin gündeme gelmesi (Süleymaniye, Fener - Balat)

Çizelge G.3 (devam): Sulukule Yenileme Projesi / Görüşme Analizi / Erbatur Çavuşoğlu.

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• Belediyeyle görüştüğünüz zaman Sulukule'nin girişlerinde de güvenlik olacak gibi bir bilgi edindiniz mi?	• "O kadar detaylı değildi; projenin işletmesinin nasıl olacağı söylenmiyordu. Ama İstanbul'da, Türkiye'de yeni trend bu güvenlikli siteler… Benzer bir şekilde şimdi Tarlabaşı'nda da aynı, güvenlikli site projesi var… Sulukule Proje alanının hemen alt kısmı, - surlardan taraftaki değil öbür taraftaki alt kısmı - Karagümrük'tür. Oradaki nüfus profiliyle Sulukule'deki yeni yatırımcıların bir arada barış içinde yaşaması mümkün değil. Onun için güvenlik bence olacaktır ya da huzursuzluk olacaktır..".	• Güvenlik / Kapalı siteler
• Sulukule'de gerçekleşen bu uygulama alanı daha turistik hale getirir mi?	• "Dünyada en çok konuşulan yerel gündemlerden, mahallelerden biri Sulukule oldu. O zaman bu işin turizmi de başladı. "Sulukule yıkılmadan son bir gidip göreyim" diyen çok insan geldi. O da belki de acımasız bir süreç. İnsanlar bayağı sirk gezer gibi gelip mahalleye bakıyorlar. Yıkılacak mı, yıkılmayacak mı; kimisi iyi niyetli, yardımcı olmaya çalışıyor ama kimisi turistik bir hatıra biriktirmek için geliyor. Başkalarının acıları üzerinden turistik hatıra biriktirmek tatsız bir şey ya da fotoğraf çektirmek…"	• Yıkımların Sulukule'nin adının duyulmasına ve insanların buraya gelmelerine neden olması • Başkalarının acıları üzerinden turistik hatıra biriktirmek

Çizelge G.5 : Sulukule Yenileme Projesi / Görüşme Analizi / Murat Cemal Yalçıntan.

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• Sulukule projesinin temel motvasyonları nelerdir?	• "…Sulukule için de 1990'lardan itibaren İstanbul Emniyeti'nin, valiliklerin orayı temizlemek adına çeşitli şekillerde girişimlerde bulunduğunu biliyoruz. Dolayısıyla bir yandan kentin merkezini yenilemek ve ranta açmak gibi bir düşünce varken bir yandan da suçtan arındırmak düşüncesi var… Bana göre süreç, bu iki motivasyon üzerinden yürüdü…"	• <u>İki temel motivasyon:</u> 1. Kentin merkezini yenilemek, ranta açmak 2. Suçtan arındırmak
	• "Kenti yenileme motivasyonu enteresan bir motivasyon. Bir belediye başkanı bakıyor, kendi belediye sınırları içerisinde gayet köhnemiş bir yerleşim alanı var. Bunu modern görünümlü bir yer haline getirmek istiyor. Fakat bunu yaparken şunu unutuyorlar; orada yaşayan bir insan grubu var. O insan grubuna yönelik bir proje geliştirmek yerine orayı modern şehirciliğin neyse öğeleri, o öğeler çerçevesinde geliştirmeyi tercih ediyorlar. Şimdi bu enteresan bir motivasyon, çağdaşlaştırmak, modernleştirmek, kenti yenilemek, iyileştirmek yaşam alanlarını, şunu, bunu, v.s. Bu kötü niyetli bir motivasyon da değil Sadece şehirciliğin çok iyi yorumlanamamasına, anlaşılamamasına bağlıyorum. Bir imar faaliyetinin ötesine geçirilememesine bağlıyorum bunu. İkinci olarak ranta yönelik ciddi bir motivasyon var. Çeşitli köşelerden sıkıştırılan proje üreticileri var. TOKİ'sinden belediyelerine kadar yayabiliriz. Yatırımcılar daha çok para kazanabilecekleri alanları belirleyip o alanlarda proje geliştirilmesini istiyorlar ve sıkıştırıyorlar belediyeleri, TOKİ'yi. Üçüncü anlamda da suç olayının temizlenmesi hikayesi var	• Modern görünümlü yer • Modern şehirciliğin öğeleri • Orada yaşayan insanlara uygun proje hazırlamama (kenti, yaşam alanlarını:) • çağdaşlaştırmak • modernleştirmek • yenilemek • iyileştirmek • Rant (farklı aktörlerin baskısıyla oluşan rant) • Suçu temizlemek

Çizelge G.4 (devam): Sulukule Yenileme Projesi / Görüşme Analizi / Murat Cemal Yalçıntan.

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• Sulukule ve Taşoluk'taoluşacak yaşam hakkındaki düşünceleriniz nelerdir?	• "…bu projede o insanların yaşam biçimlerini v.s. hiçbir şeyi gözetmeden bambaşka bir hayat kuruyorsunuz oraya. O hayat modern bir hayat, o hayat daha pahalı bir hayat. Ve doğal olarak bu insanların orada yaşama şansı yok zaten. O geliştirilen projede orijinal Sulukule'den muhtemelen iki üç aile olacaktır. 600 küsür aile için yapıldı o. İki üç aile olacaktır ve onlar da muhtemelen Sulukule'nin en zengin Romanlarıdır veya orada oturmayan zengin Romanlarıdır. Onun dışında da aile kalmayacaktır. İkincisi bu insanları gönderdiğiniz yer Taşoluk, -yani kiracılar için söylüyorum bunu- Taşoluk'ta da modern bir hayat kurmaya çalışıyorsunuz. Fakat bu modern hayatın iş alanlarıyla hiçbir ilişkisini kurmamışsınız. Üstüne üstlük bu insanların iş alanları öyle fabrikalar falan değil, bu insanlar kentin merkezinde eğlence sektöründe çalışan insanlar. Şimdi bu da ciddi bir sıkıntıdır. Otomatikman bu da düşmeye, başarısız olmaya aday bir proje. Nihayetinde ortaya AK Parti'nin ilçe başkanının bilmem nesi, Hakan Şükür, şu, bu Sulukule' den evler aldığı çıkıyor. Hürriyet manşetidir	<u>Sulukule'de:</u> • Modern • Pahalı bir hayat • Kullanıcıların değişmesi <u>Taşoluk'ta:</u> • modern bir hayat kurmak • İnsanların iş alanlarından uzakta bir ortam
• Sulukule Projesi'ne bu kadar güçlü bir muhalefet oluştuğu halde neden geri adım atılmadı?	• "…Modern bir kent oluşmayacaktı bizim içinde olduğumuz bir alanda. Ne bileyim, rant oluşmayacaktı. Suç dediğimiz şey öyle pat diye ortadan kalkmayacaktı, başka yöntemlerle yani insanların farklı eğlence biçimleri geliştirmesi üzerine bazı çalışmalar yapılacaktı. Üç büyük motivasyonun üçünü de ortadan kaldırıyorsun "	**<u>Üç büyük, temel motivasyon:</u>** • **Modern kent** • **Rant** • **Suçu temizlemek, suçtan arındırmak**

Çizelge G.4 (devam): Sulukule Yenileme Projesi / Görüşme Analizi / Murat Cemal Yalçıntan.

"SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• Sulukule, Tarihi Yarımada'daki 13 yenileme alanından biri. Bu projelerle inşaat sektörü de Tarihi Yarımada'ya çekilmiş oluyor değil mi?	• "…O tabi turizmle daha çok ilişkilendirilebilecek bir şey. Bütünü düşündüğünüzde Tarihi Yarımada'daki inşaat sektörü küçük kalıyor…"	• Tarihi Yarımada'da gerçekleşen inşaatların temel motivasyonu, turizm
• Siz turizmden de bahsettiniz. Mustafa Demir'in de açıklamaları vardı 'biz burada Osmanlı Mahallesi'ni gerçekleştirmek istiyoruz o yüzden de binaları ahşap kaplama yapıyoruz, gelen insanlar o eski dokuyu görsünler' diye	• "…Ondan vazgeçtiler ama. Yani Osmanlı Mahallesi hikayesi sonra tekrar edilmedi. Ondan çok eleştiri aldılar ve vazgeçtiler, Sulukule için söylüyorsan…o proje Osmanlı Mahallesi Projesi değil artık, değişti bayağı…Ama bir Osmanlı Mahallesi projeleri her daim duruyor…En azından söylem olarak o Osmanlı Mahallesi söyleminden kaçtılar, bir daha tekrarlamadılar…"	• Osmanlı Mahallesi söyleminin artık kullanılmıyor oluşu
• Bir taraftan da "Osmanlı Mahallesi" ile anladıkları bu mu acaba diye de düşünüyorum..	• "…Tabi bir yandan, o taraftan da eleştirebilirsin, birçok şeyi eleştirebilirsin. Ama ana meseleyi bırakmayalım, bunlar çok yan konular diye bakıyorum ben. Onların Osmanlı Mahallesi anlayışı ne olursa olsun ana güdüleri o değil ki… (Daha önce bahsedilen motivasyonlar) …Yoksa Osmanlı Mahallesi lafını kamuoyunu ikna etmek için, yatırımcıyı harekete geçirmek için v.s. kullanıyorlar. Kamuoyu dediğimiz şey de sadece bizden oluşmuyor tabi. Yani Fatih'te bir Osmanlı Mahallesi canlandırıyoruz dediğiniz zaman Fatih'in oy veren ahalisi belli, hoşlarına giden bir şey bu, böyle düşünün. Yani siyaset manevraları, şehirciliğin mimarların içine girmiş manevraları diye bakıyorum ben…"	• "Osmanlı Mahallesi" söyleminin Fatih'te oy veren kesimin hoşuna gitmesi (siyaset manevraları) • Osmanlı"nın araçsallaşarak kullanılması

Çizelge G.5 : Sulukule Yenileme Projesi / Görüşme Analizi / Aslı Kıyak İlgin.

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• Orada gecekondu tarzı yerleşimler de var mıydı? Gecekondu derken kaçak anlamında soruyorum.	• "…Biz alanda çalışmaya başladıktan sonra fark ettik ki bölgede avlulu evler var. Avlulu evler sonradan parsel içinde oluşmuş enformel yapılar gibi değil. Avlulu evler direkt sokaktan girilen ve girildikten sonra 4 - 5 haneye ayrılan bir yapı. Bu demek oluyor ki, bu baştan böyle kurulmuş, böyle oluşmuş. Tabi orada çok hanelilik var…"	• Evlerin kendilerine has karakteristik özelliklerinin olması
	• "...Hani '"bunlar müştemilattır" demeleri için ellerinde sonradan yapıldığına dair belge olması lazım…"	• Evlerin "müştemilat" şeklinde tanımlanması
• Sulukule projesini eleştirmenizin nedenleri nelerdir?	• "….Normal tapulu evlere şu öneriliyor, "sen 15 yıl borçlanarak bu projede yer alabilirsin, bir konut, daire sahibi olabilirsin", Ama "15 yıl bize borçlanman gerekiyor" deniliyor. Şimdi adam orada oturuyordu, hiçbir sorunu yoktu. Geliri uygun mu bakalım buna? Sen tapulu evi olan bir adamı birdenbire borçlandırıyorsun 15 yıl. Bakalım o bunu istiyor mu, ona uygun mu, araştırıldı mı bu?	• Proje sürecinin orada yaşanlara uygun olmaması
	• "…üçüncü şahıslara sen bu projeyi açık tutuyorsun. Bölge için yapıyorsun güya. Ama dışarıdan parası olanlar adamlar için bu tabi çekirdek gibi bir şey. Yatırım olarak görüyorlar, hemen giriyorlar. Çünkü 1'e 10 artacak bir şey, böyle bir spekülasyon durumu da var. Böyle bir süreçle o alanı çalkalamaya başlıyorsun.	• Projenin üçüncü şahısların katılımına açık olması / Mülkiyet dönüşümü • Yatırım olarak görme • Spekülasyonlarla mülkiyet dönüşümünün tetiklenmesi

Çizelge G.5 (devam): Sulukule Yenileme Projesi / Görüşme Analizi / Aslı Kıyak İlgin.

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• Sulukule deprem tehdidi altında mıydı?	• "…Sulukule'de 2 katlı evi yıkmakta zorlandılar. Yıkamadılar yani gayet sağlam, iyi duruyor. Ama orada projenin içinde olan bitişik 5-6 katlı kötü durumdaki apartmanlara dokunmadılar. Niye dokunmadılar, bunu bir araştırmak lazım. 2 katlı daha iyi durumdaki konutlar yıkıldı ama o projenin ucundaki 5-6 katlı bitişik evlere dokunulmadı..". • "….Zemini sağlam diye biz raporlar da aldık. Yani, deprem bahane…" • "…Her binanın, her şeyin farklı bir tavra ihtiyacı var ama kimsenin buna vakti yok yani hızla para kazanmaları, hızla dönüştürmeleri gerekiyor tabi. Onun için burası köhnedir, burası depreme dayanıksızdır, burada fuhuş, hapçılık vardır denildi.	• "Deprem" söyleminin bahane olarak kullanılması • Amaç hızlı para kazanmak. Bunun içinde hızlı dönüştürmenin gerekliliği **<u>Projeyi gerçeklerştirmek için araç olarak kullanılan söylemler:</u>** • **köhne** • **depreme dayanıksız** • **fuhuş, hapçılık var**
• Tescilli evler …	• "…Belediye çağırıyor görüşmeye konuşup anlaşmak için, diyor ki, "senin evine – enkazlı ama", bir anda ev enkaz oluveriyor..Sonra bakıyorum halk enkaz demeye başlıyor. Tescili evine enkaz diyor, inanamıyorum ben….Çünkü enkaz değeri düşük kamulaştırma bedeli biçiyor. 500-600 liraydı metrekaresi. Sonra davalar açıldı, 1200'e 1500'e çıktı…"	• Belediyenin daha düşük kamulaştırma bedeli vermek için tescilli evlere "enkaz" demesi

Çizelge G.5 (devam): Sulukule Yenileme Projesi / Görüşme Analizi / Aslı Kıyak İlgin.

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• Sulukule Projesi'nde hedef kitle kim?	• "…Bu emlak dergilerine 2007'lerde çıktı, "Sulukule yenileniyor" diye. Emlak dergisine niye çıkıyor? Tadilat fuarlarına belediyeler niye katılıp projelerini anlatıyor? Bölgeye gitmemiş, anlatmamış. Oradaki insanlara anlatmıyor, gidiyor tadilat fuarlarında projelerini pazarlıyorlar, gayrimenkul zirvelerinde bunu anlatıyorlar. Bu hedef kitlenin kim olduğunu gösteriyor…Proje aslında bu işin daha uygulanmadan dönüşümünü, gentrifikasyonunu, satılmasını sağlayan bir araç oluyor…"	• Dışarıdan gelen yatırımcıların proje sürecine dahil edilmesi • Projenin Sulukuleliler için yapılmış olmaması • Gentrifikasyon
	• "…Ama burada tapuya şart konulmuyor…" (Sulukulelilerin evlerini satmasını engellemek için)	• Mülkiyet dönüşümü
	• "…sonuçta görüşmeye çağırıyor, görüşmeden çıkan adamı üçüncü şahıs kapıda bekliyor. Bu nasıl oluyor, kim haber veriyor ona? O adamın oradan çıkacağını nereden biliyor? Ve diyor ki sana "2 katı fiyat teklif ederim". Bu önemli..."	

Çizelge G.5 (devam): Sulukule Yenileme Projesi / Görüşme Analizi / Aslı Kıyak İlgin.

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• Sulukule'de uygulanmakta olan projeyle ilgili düşünceleriniz nelerdir?	• "….Kocaman bir otel yapıyorlardı, çok karakteristik bir sokakta, onu söyledik. Kültür Bakanlığı'ndan bir adam "siz spekülasyon mu yapıyorsunuz" dedi bana. Dedim "olur mu öyle şey, bakın projede var". Ondan sonra Belediye'den bir adam da korumak için "ama adı Kervansaray o otelin" dedi. Yani öylece tarihe sahip çıkıyorlar. Sokağı içinden geçirmişler oteli, işte sokağı koruyoruz…"	• Projenin Sulukule'nin karakteristik özelliklerini göz ardı etmesi • "Kervansaray Oteli" / Osmanlı'nın projenin takdir görmesi için kullanılması
	• Başta sosyal konut diye başlamıştı 70-80 m2, sonra 100-120 m2, 180 m2 dubleks çıktılar. Bilardo masalı hobi odaları var o projelerde, koca mutfaklar… Bu adamların zaten o mutfağı döndürecek paraları yok ki. Sen klasik bir ev mimarisini getiriyorsun buraya konduruyorsun. Bilardo masası koyuyorsun, bu artık ayan beyan. Projelerde görüntüler var ya hani orada birtakım insanlar James Bond çantalı falan, biz dedik "bunlar Sulukulelilere hiç benzemiyor". Sonra uygulama projesinde hayalet olarak çizmişler adamları	• Projenin Sulukuleliler için yapılmadığı

Çizelge G.6 : Sulukule Yenileme Projesi / Görüşme Analizi / Mücella Yapıcı.

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• İstanbul'da yakın dönemde gerçekleşen uygulamalar neye dayandırılarak yapılmaktadır?	• Sadece kamu yararı kavramı var ortada. O da çok değişti. Yani bütün bu konuları araştırırken aslında kamu yararı kavramındaki değişimleri de incelemek lazım. Çünkü sonuçta dönüp geldiğinizde biraz sonra konuşacağımız her şeyin altında birincisi deprem korkusu, ikincisi de kamu yararı kavramının dönüştürülmüş biçimi yatıyor	<u>Her şeyin altında yatan iki temel kavram:</u> • Değişen "kamu yararı" kavramı • "Deprem korkusu"
• Sulukule'de mülkiyet değişimi nasıl yaşandı?	• "…Henüz yenileme alanı ilan edilmeden buralarda ciddi bir mülkiyet değişmesi söz konusu olmaya başlamıştı. Bu ilginç bir şeydir. Yani birtakım insanlar gelip bu alanlarda yaşayanlar için büyük ama alanlar için son derece küçük paralarla burada mülkiyetleri devralmaya başladılar…"	• Mülkiyet dönüşümü (Alan, yenileme alanı ilan edilmeden bunun bilinmesi)
• Sulukuleler projenin uygulanması için nasıl ikna edildi?	• (Havuç, sopa denilen yöntemin uygulamalarını gördük) Havuç şuydu: "burada yeni binalar yapılacak, burada sizin kentsel rantınız artacak, mülkleriniz değerlenecek, şimdi zaten çok kırık dökük yerlerde oturuyorsunuz ama buradaki yenileme projesi sonucunda çok ciddi bir ranta kavuşacaksınız". Yani kentsel ranttan pay alma, alabilme sunuldu insanlara… Sopa tarafı da "eğer bu projeye müdahil olmazsanız, onay vermezseniz bakın acele kamulaştırma kararı var, kamulaştırırız". İlk defa burada kamulaştırma, kamu yararına yapılması gereken bir kamulaştırma olgusu bu kadar açık ve net insanların yerlerinden edilmeleri doğrultusunda korkutucu bir unsur olarak kullanıldı	<u>HAVUÇ</u>: • Yeni binaların yapılması • Kentsel rantın artması • "Şu anda kırık dökük yerlerde yaşıyorsunuz" • Sulukulelilere kentsel ranttan pay alma imkanın sunulması <u>SOPA</u>: • Acele kamulaştırma • Kamulaştırmanın kamu yararı için değil, insanların yerlerinden edilmeleri için kullanılması.

Çizelge G.6 (devam): Sulukule Yenileme Projesi / Görüşme Analizi / Mücella Yapıcı.

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• Sulukule'de yaşanan süreci nasıl tanımlayabiliriz?	• "…Burada olan yenileme mi, soylulaştırma mı? Baktığınızda dünya literatüründeki yenileme kavramı - dönüşüm demiyorum ama bu yapılan bir dönüşümdü, mülkiyetin dönüşümüydü, oradaki yaşam tarzının dönüşümüydü. Çok iyi anlamda bunu söyleyemiyorum açıkçası…"	• Yenileme • Soylulaştırma • Dönüşüm / Mülkiyetin dönüşümü
• Neoliberal politikaların Tarihi Yarımada'ya yansımaları nelerdir?	• "…bunun sonucu üretimin olmadığı tüketimin örgütlendiği yarışmacı bir kente dönüşmesine ve bence en önemlisi kentsel mekanın bir sermaye birikim aracı haline gelmesine neden oluyor. Kentsel mekan bir sermaye birikim aracı haline geldiği anda metalaşıyor. Metalaştığı anda tarih, kültür, sanat, mimari, oradaki yaşam bütün bunlar, her şey satılabilir, pazarlanabilir, üzerinden kar edilebilir bir hale getiriliyor. Bu da ne yazık ki ekonomik ilerleme, doğru bir politika olarak da şu anda ideolojik olarak taraf buluyor…Tabi o tür bölgelerde yaşayanların yoksullukları, burada kiracıların yüksek olarak var oluşu, oradaki mülk sahiplerinin aslında çoğunun o alanları terk etmiş bulunması bütün bu yenileme - diyelim ki yenileme ama o tam bir soylulaştırma ya da gentrifikasyon - için çok ciddi kolaylıklar sağlıyor. Ama bunun sonucunda ileriye dönük bir perspektif çizdiğinizde insanlar için üzülüyorsunuz; bir sürü insan perişan oluyor, mülksüzleşiyor, yoksulluğu daha da artıyor, kent dışına itiliyor. Bir de dönüp mimar olarak baktığınızda o mahalle dokusunu, tarihini, mekanın ruhunu, her şeyini kaybediyorsunuz.	• Kentsel mekanın sermaye birikim aracı haline gelmesi • Metalaşması • Her şeyin satılabilir, pazarlanabilir, üzerinden kar edilebilir bir hale gelmesi • Bunun ideolojik olarak taraftar bulması • Yenilemenin, soylulaştırma ya da gentrifikasyon için kolaylıklar sağlaması • İnsanların mülksüzleşmesi,, yoksulluğu daha da artması, kent dışına itilmeleri • mahalle dokusunu, tarihini, mekanın ruhunu, her şeyini kaybediyor.

Çizelge G.6 (devam): Sulukule Yenileme Projesi / Görüşme Analizi / Mücella Yapıcı.

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• Neoliberal politikaların Tarihi Yarımada'ya yansımaları nelerdir?	• "…buralar herhangi bir yer oluyor. Yani o tarihin, kültürün hiçbir değeri kalmıyor. Dünyanın her yerinde görebileceğiniz, geçmişi olmayan, tadı, müziği, kokusu, ruhu olmayan yapay mekanlara dönüyor. Ve sonuçta bir tarihi kültürü kaybediyorsunuz, yerine koyduğunuz şey de sizi tatmin etmiyor…"	• Buralar herhangi bir yer oluyor. • Tarihin, kültürün hiçbir değeri kalmıyor. • Dünyanın her yerinde görebilecek, geçmişi olmayan, tadı, müziği, kokusu, ruhu olmayan yapay mekanlara dönüşme • Tarih kültür kaybediliyor, yerine konan şey tatmin edici değil
• Belediye'nin söylemlerinde "Biz Sulukule'de Osmanlı Mahallesi yapıyoruz" diye bir şey var. Bunu nasıl değerlendiriyorsunuz?	• "…biz nasıl Osmanlı kenti yaratacağız, böyle bir şey olabilir mi?... Mimarların eline kentsel tasarım rehberleri verip, birtakım yalancı cepheler üretmek. Bu hem doğru mimarlık değil hem de tarihe ve geçmişe karşı saygısızlık, yalan söylemek, geçmişi ve geleceği yanıltmak. Ama maalesef biz şu anda biliyoruz ki özellikle Fatih bölgesinde cephelerde kentsel tasarım rehberleri veriliyor mimarların eline ve birtakım tarih taklidi cepheler yapılması isteniyor • "…Kent hafızası oluşturun, yani kent belleği denen bir şey vardır. Burada en önemlisi bellek temizleniyor ve yeni bir bellek yaratılıyor. Aslında belki en tehlikelisi bu. Yani siz Osmanlı Mahallesi yaratıyorsunuz, orada bir bellek temizlemesi yapıp, yeni bir kent belleği oluşturuyorsunuz.... Bu her açıdan sahtekarlık, sosyolojik olarak da, mimarlık açısından da...	• "Osmanlı kenti yaratmak" mümkün değil • Yalancı cepheler üretmek • Hem doğru mimarlık değil; hem de tarihe ve geçmişe saygısızlık • Yalan söylemek • Geçmişi ve geleceği yanıltmak • Kent belleğinin temizlenmesi, yeni bir bellek yaratılması • Sahtekarlık

Çizelge G.6 (devam): Sulukule Yenileme Projesi / Görüşme Analizi / Mücella Yapıcı.

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• Bir de Sulukule'deki bu dönüşümlerin turizm amaçlı da yapıldığı söyleniyor	• "…Hiç de turizm amacı falan yok. Niye gelsin ki turist oraya?... Sen orayı, o dokuyu insanlarla birlikte yaşatabiliyorsan… Doku derken gerçekten sadece binalardan bahsetmiyorum, oradaki ruh, koku, yeraltı, yer üstü zenginlikleri, her şeyden bahsediyorum. Ve hiçbiri kalmadı gitti. Yani o mahalle her yerde yapılabilir…"	• Sulukule'ye turistin gitmesi için bir şey kalmadı
• Suç unsuru Sulukule Projesi'nin gerçekleşmesinde ne derecede etkili oldu?	• "…Bir de bu değişen kamu yararı kavramı var…Tarlabaşı ve Sulukule aynı anda görüşülüyordu, bütün bu projelerin en önemli argümanı şuydu: orada yaşayan insanların suç işliyor olmaları. İşte buradaki insanlar kapkaççı, uyuşturucu satıyorlar, travestiler var gibi bir ötekileştirme ve sanki cüzamlı insanlar grubu kentin çok önemli tarihi bir bölgesini ele geçirmişler de bu cüzamlı grubu buradan uzaklaştırılmalı, bunlar zaten tarihten, kültürden anlamaz, ne işi var bu insanların burada gibi bir şey var. Bu projelerin konsept yazılarına baktığınızda bunu görürsünüz. Zaten böyle de meşrulaşıyor. Kentlilerin orta sınıfı da işte buralara girilmez, buralarda adam öldürülür gibi bakıyorlar…"	• Tartışmalı hale gelen kamu yararı kavramı • Suç unsurunu söylemlere yansıtarak, ötekileştirme • İnsanların kentin tarihi bölgelerini ele geçirmişler şeklinde tanımlanmaları • İnsanların tarihten, kültürden anlamaz, burada ne işleri var şeklinde ifade edilmeleri

Çizelge G.7 : Sulukule Yenileme Projesi / Görüşme Analizi / İclal Dinçer.

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• Sulukule'de yaşanan süreci nasıl değerlendiriyorsunuz?	• "…Projenin içerisinde orada yaşayanlara yer yok. Sulukule Projesi böyle bir proje. Tıpkı Yenikapı'da nasıl gayrimenkul fiyatları artacak oradaki yatırımcının profili değişecek dediysem, oradaki alt yapı yatırımıyla, burada da aynı şey geçerli. Tabi Fatih Belediyesi kıymetli ve kolay müdahale edebileceği yerleri seçiyor. En kolay müdahale edebileceği yerlerden bir tanesi de Sulukule. Neden? Çünkü orada bir defa kolaylıkla ikna edebileceği az miktarda paralar ödeyerek başka taraflara aktarabileceği bir nüfus var, bir profil var. O profil aslında kentin turistik hale gelmesinde de onun gözünde bir engel. Temizlenmesinde, temiz pak olmasında bir engel diye görüyor bütün bunların hepsini. Değil mi? Turist gezdiği zaman bunları görmesin diyor. Veyahut orta sınıf İstanbullu oralarda dolaşırken, rahat dolaşsın, diyor. Bunun için de bu insanları dışarı göndermeyi tercih ediyor. Proje bu"	• Gayrimenkul fiyatlarının artması • Yatırımcı profilinin değişmesi • Fatih Belediyesi'nin kolay müdahale edebileceği alanları seçmesi • Buradaki profilin kentin turistik hale gelmesinde engel olarak görülmesi • Bu nüfusun ikna etmesi kolay • Bu kişilerin alanın temizlenmesinde, temiz pak olmasında engel olarak görülmeleri
• Gerçekleşecek olan noktasal projelerin bu turizm potansiyelini ortaya koymasına etkisi olur mu? Sulukule	• "…Turistik olarak gidiyorlar oraya gerçekten ve orada ne yapıldığını merak ediyorlar. Daha önceden gelinmiyordu. Ne yapıldığını görmek için geliyorlar. Çünkü literatürde böyle bir durum vardır. İnsanların yerinden edilmesi, yerinden sürülmesi gibi. İşte onları görmeye geliyorlar…"	• Turistlerin, insanların yerinden edilme uygulamasını görmek için Sulukule'ye gidiyor oluşu

Çizelge G.7 (devam): Sulukule Yenileme Projesi / Görüşme Analizi / İclal Dinçer.

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• Sulukule'de yapıların tarihi olarak gösterilmeye çalışmasını nasıl değerlendiriyorsunuz? Fatih Belediye Başkanı'nın söylemlerinde "Osmanlı Mahallesi" yaratma söylemini nasıl değerlendiriyorsunuz?	• Sulukule'de bence çok modern çizgiler var • Süleymaniye ya da Ayvansaray için kastediyor olabilirler. Sulukuledekiler öyle değil… Sulukuledekiler kendine özgü mimari. Ne kadar esinlendiler bilmiyorum. Esinlenmeleri gerekiyor mu ondanda çok emin değilim. Çünkü oradaki, bölgedeki yapılaşma gerçekten çok kötü; arka taraftaki apartmanları kastediyorum. O bölgede çok kötü yapılar var. Burası tam bir adacık haline gelecek. Osmanlı taklidinden öte burada gördüğünüz mimariyi başka bir yerde de görebilirsiniz. Bir sayfiye yerleşmesinde de görebilirsiniz. Ama bunun mimarları, tasarımcıları farklı şeyler söyleyebilirler. Bence Sulukule'de tartışılacak en son konu, onun tasarımı. Öyle görüyorum. (En önemli sorun insanların orada yaşamamaları, oradan sürülmeleri)"	• Sulukule'deki yapıların modern çizgiler taşıdığı • Osmanlı Mahallesi'nin başka projeler için geçerli olabileceği • Sulukule'nin bir adacık haline gelmiş olması • Sulukule'de en son tartışılacak şeyin tasarımı olması • En önemli konunun insanların yerlerinden edilmeleri / sürülmeleri olduğu

Çizelge G.8 (devam): Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri / Görüşme Analizi / Çare Olgun Çalışkan.

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• Avrasya Tüneli ile ilgili görüşleriniz nelerdir?	• "…Zaten yapılanmış bir alan Tarihi Yarımada ama çok fazla karayoluyla erişilebilir kılarsak; birincisi yayayı ve yaya öğelerini arka plana itmiş olacağız, orada prestijli alanları yok etmemeye çalışacağız. Bu prestijli alanda kastettiğim Sulukule'nin yıkıldıktan sonra yerine yeni yapılan dönüşüm projesi gibi şeyler. Özellikle sahil yolunda bu Avrasya Tüneli'yle birlikte çok fazla erişilebilir hale getirirsek ve sadece özel araç sahipliğine odaklı bir erişilebilirlik sağlamış olursak ister istemez oradaki köhnemeye yüz tutan yerler, sosyal anlamda, fiziksel anlamda dönüşüme ihtiyaç duyan alanlar bu şekilde prestij alanlarına dönüşebilecek. Yani kar amaçlı yatırımların değer artışları odağına dönüşecek ve bu anlamda tarihi koruma görevimiz kesinlikle ön planda tutulamayacak…"	• Prestij alanları oluşacak (Sulukule gibi) • Erişilebilirlik artacak • Köhnemeye yüz tutan alanlar sosyal, fiziksel anlamda dönüşüme ihtiyaç duyan alanlar, prestij alanlarına dönüşecek • Kar amaçlı yatırımlar, değer artışı yaratacak • Tarihi Yarımada'yı koruma görevinin ön planda tutulamaması
	• "…Tarihi Yarımada'ya ister istemez ek bir trafik getirecek ve Tarihi Yarımada'yı gelip geçilen, ezilen bir kara parçası haline getirecek. Biz ısrarla orayı yayalaştıralım, dokuyu gün yüzüne çıkaralım derken tam aksi bir ulaşım projesiyle bu politikaları geri plana itmiş olacağız…"	• Tarihi Yarımada'ya ek trafiğin gelmesi • Ezilen bir kara parçası haline gelmesi • Yayalaştıralım derken tam tersini yapmak

Çizelge G.8 (devam): Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri / Görüşme Analizi / Çare Olgun Çalışkan.

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• Ulaşım Projeleri Tarihi Yarımada'da nasıl bir dönüşüm yaratır?	→ • "…Burada da ciddi bir kıyı bandından başlayan, içlere doğru yönelen bir dönüşüm baskısı var. Uluslararası şirketlerin şu an gözünü diktiği alanla buralar. İstanbul'un köhneleşen, rahat dönüşebilecek baskı altına alabilecek yerler. Sulukule, Tarlabaşı, Fener, Balat, yeni yeni başlıyor, Ayvansaray. Buralarda ciddi dönüşüm niyetleri var. Ama bunlar iyi niyetler değil bizce. O yüzden elimizden geldiğince müdahil olmaya, engellemeye çalışıyoruz... Yani genel anlamda ulaşım bir, kendi dalında sorunları arttıran etkiler yaratabiliyor. Bir de arazi kullanımdaki değişimler, tetiklemeler ile birlikte kenti daha da içinden çıkılmaz bir hale getiriyor. Ki İstanbul açık alanlarını yitiren bir kent olmaya başladı. Yani kamusal alanlarımız kalmıyor. Biz o yüzden ısrarla meydanlar olsun, yaya erişimi ya da yaya hareketliliği olsun diyoruz. Bir depremde kentte insanlar yaya olarak hareket edebilmeli. Bu da çok önemli. Ve sahil bandı Tarihi Yarımada'da en önemli açık alan ve insanların rekreasyon anlamında ilk ihtiyaç duydukları alanlar. Bu projeyle birlikte, özellikle Avrasya Tüneli'yle birlikte, bu park alanı %20 azalacak. İnsanlar normalde üst geçitlerden ya da hemzemin ışıklı geçişlerden geçebilirken bunların birçoğu kaldırılacak. Biraz o erişimi de kısıtlamış olduğu için insanı gerçekten geri plana itecek. Sadece o yola kadar olmuş olacak Tarihi Yarımada. O yoldan sonrası çok fazla erişilebilir bir alan olmayacak. Bu anlamda oradaki yaşam kültürünü de zedeleyen bir proje…"	→ • Kıyı bandından içeriye doğu bir dönüşüm baskısı → • Uluslararası şirketlerin etkisi → • Sulukule, Tarlabaşı, Fener, Balat, Ayvansaray kolay dönüşebilecek alanlar → • Arazi kullanımlarındaki değişimler → • İstanbul'un açık alanlarını, kamusal alanlarını yitirmesi → • Avrasya Tüneli ile park alanlarının %20sinin azalacağı → • Avrasya Tüneli ile insanların denize erişiminin kısıtlanması

Çizelge G.8 (devam): Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri / Görüşme Analizi / Çare Olgun Çalışkan.

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• Avrasya Tüneli Projesi hakkında ne düşünüyorsunuz?	• Zaten projeye uzmanlar değil daha çok karar vericiler, siyasiler karar vermiş oluyor. Çünkü 3. köprü de böyle bir proje, Avrasya Tüneli Projesi de. En önemli sorunda şu; ne Tarihi Yarımada'nın alan yönetimi planında ne de İstanbul'un üst ölçekli çevre düzeni planında, master planın da hem Avrasya Tüneli hem de 3. köprü projesi yer verilmeyen projeler ve ikisi de benimseyen projeler. Bunun planlarının metinlerinde, cümlelerinde çok rahat görebiliyoruz. Hatta çevre düzeni planı 3. köprü projesinin tepeden inme merkezi proje olarak görmüş ve tehdit olarak algılamış net bir şekilde yazıyor.	• Projelere karar verenler uzmanlar değil, siyasiler • Ulaşımla ilgili hiçbir planın içinde yer almayan bir projenin uygulanabiliyor oluşu
• Tarihi Yarımada'daki ulaşım projelerinin özelliği ne olmalı?	• Dediğim gibi biraz konuya bakış açısıyla ilgi. Eğer Tarihi Yarımada'yı korumak istiyorsanız, gerçekten koruyabilirsiniz. Ulaşımla birlikte arazi kullanımını çok fazla teşvik etmeden, cazip hale getirmeden ve insanları yine farklı ulaşım sistemlerine o noktada aktararak • O yüzden Tarihi Yarımada çalışma odağı da değildir. Daha çok turistik bir coğrafya aslında. Burada Tarihi Yarımada'yı daha çok ilgilendiren biraz da bu turistlerin hareketliliği, sirkülasyonudur belki.	• Tarihi Yarımada'yı korumak (ulaşımla birlikte arazi kullanımını çok fazla teşvik etmemek; insanları farklı ulaşım sistemlerine aktarmak) • Tarihi Yarımada'nın turistik bir coğrafya oluşu; burada turist hareketliliğini de düşünmenin gerektiği

Çizelge G.9 (devam): Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri / Görüşme Analizi / Haluk Gerçek.

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• Marmaray Projesi'nin Tarihi Yarımada'ya etkisi ile ilgili görüşleriniz nelerdir?	→ • "…toplu taşıma sistemindeki bu gelişmeyle İstanbul'un diğer bölgelerinden Tarihi Yarımada'ya erişimin büyük ölçüde kolaylaşması bekleniyor. Dolayısıyla erişilebilirlik arttığı zaman biliyoruz ki arazi kullanımı üzerinde de etkisi oluyor bunun. İnsanların daha kolay erişebildiği yerlerde sosyo - ekonomik faaliyetler de ortaya çıkıyor. Eğer iyi kontrol edilemezse yeni yapılaşmalar ortaya çıkıyor…"	→ • Erişimin kolaylaşması → • Arazi kullanımının değişmesi → • Sosyo – ekonomik yeni faaliyetlerin ortaya çıkması → • Yeni yapılaşmalarının olması
• Marmaray ve Avrasya Tüneli Projelerinin Tarihi Yarımada'ya etkisi ne olur?	→ • Orada çok ciddi baskılar oluşabilir. Şuanda birtakım konut adaları var. Örneğin onların daha yoğun birtakım yerleşimlere açılması ya da yüksek bazı ofis binalarının, loft tipi, lüks, üst gelir grubuna hizmet eden konut dokusunun ortaya çıkması söz konusu olabilir. Yani oranın şuandaki fonksiyonlarını ciddi ölçüde değiştirecek bir baskı oluşturabilir, Marmaray ve diğer raylı sistem projelerinin getireceği erişim kolaylığı ile. Tabi Marmaray dışında bölgeye başka önemli bir ulaşım yapısı daha var. Biliyorsunuz, Boğaz'ın altından Harem ile Kumkapı, Kazlıçeşme arasında sadece otomobillere hizmet edecek bir tünel projesi var. İhalesi yapıldı. O proje de Tarihi Yarımada'ya ciddi bir araç trafiği getirecek. Günde 80.000 aracın Tarihi Yarımada'ya ve çevre yollara dağılması bekleniyor. Marmaray'la beraber bu da tabi ciddi bir etki yaratabilir yine bölgenin sosyo - ekonomik yapısı ve arazi kullanımı üzerinde	→ • Ciddi baskı yaratması → • Mevcut konut adalarının daha yoğun yerleşmeleri açılması ya da yüksek ofislerin; loft tipi, lüks, üst gelir grubuna hizmet eden konut dokusunun ortaya çıkması → • Baskının şu andaki fonksiyonları ciddi ölçüde değiştirmesi → • Bölgenin sosyo - ekonomik yapısından ve arazi kullanımında ciddi bir etki yaratması.

Çizelge G.9 (devam): Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri / Görüşme Analizi / Haluk Gerçek.

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• Marmaray ve Avrasya Tüneli Projelerinin Tarihi Yarımada'ya etkisi ne olur? • Zaha Hadid'in Kartal projesini, Dragos civarındaki sanayi dönüşümü projesini, Zeytinburnu'nda kruvaziyer gemiler için yapılan Zeyport Limanı gibi örnekleri Marmaray'la birlikte bölgenin yapısını tamamen değiştirecek projeler olarak tanımladınız. Bu çapta bir değişimi Tarihi Yarımada için de ön görüyor musunuz?	→ • "…Bugünkü durum ile 2023'ü karşılaştırdığınızda ciddi ölçüde bir nüfus farklılığı ortaya çıkıyor. Yani aynı süre içerisinde Tarihi Yarımada'ya erişebilecek İstanbul nüfusu ciddi oranda artıyor. Bunun şu anlamı var; oraya erişmek kolay olunca, bu o bölge üzerinde önemli bir baskı oluşturabilir. Tabi bunun nasıl yönetileceği de çok önemlidir. Yani Tarihi Yarımada bir anlamda korunması gereken de bir bölge. Siluetin korunması gerekiyor; oradaki tarihsel, kültürel dokunun korunması gerekiyor. Ama birtakım imar kararı değişiklikleri olursa ve oraya yüksek yapılar, ofis binaları ya da buna benzer yeni yapılar yapılmasına izin verilirse bölge üzerinde ciddi biçimde baskı oluşturacak…" → • "Tarihi Yarımada'nın korunması lazım o açıdan. Oranın kültürel turizm kimliğinin, belirli ölçüde turizme hizmet eden ticaret yapısının korunması lazım. Onun nasıl yönetileceği çok önemli".	→ • 2023 tahminlerine göre Tarihi Yarımada'ya erişebilecek İstanbul nüfusu ciddi oranda artması → • Erişmek kolaylaşınca, baskı oluşabilir → • Siluetin korunması gerekli → • Tarihsel kültürel dokunun korunması gerekli → • İmar kararı değişiklikleri; yüksek yapıların, ofis gibi binaların yapılması ciddi baskı oluşturur. → • Tarihi Yarımada'nın korunması lazım → • Tarihi Yarımada'nın kültürel turizm kimliğinin, belli ölçüde turizme hizmet eden yapısının korunması lazım

Çizelge G.9 (devam): Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri / Görüşme Analizi / Haluk Gerçek.

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• Marmaray kazıları sırasında ortaya çıkarılan ve kentin bilinen tarihini de değiştiren arkeolojik buluntularla ilgili ne düşünüyorsunuz?	• "…Fakat ben olumlu yönden bakıyordum o zaman da, şimdi de bunun gerçekleştiğini düşünüyorum. Eğer bu kazılar yapılmasaydı, bunlar ortaya çıkmayacaktı zaten".	→ • Marmaray kazılarının arkeolojik buluntuların ortaya çıkarılması açısından bir olanak yaratması
	• "Yerin altında duruyor ama siz onu kazıp çıkarmazsanız hiç kimseye İstanbul'un tarihinin milattan önce 8.000'e kadar gittiğini anlatamazdınız. Yani bu bir fırsat oldu, vesile oldu…"	
• Avrasya Tünel ile ilgili düşünceleriniz nelerdir?	• "…Ulaşım Ana Planı'nda yoktu, sonradan işlendi bunlar plana. İhaleye çıkıldı çünkü. Doğrudan doğruya Ankara'nın, merkezi hükümetin verdiği kararlarla yapılan proje ikisi de, Üçüncü Köprü Projesi ve Karayolu Tünel Projesi…"	→ • <u>Ulaşım Planlarında olmadığı halde Merkezi Hükümetin isteğiyle uygulanan projeler</u>
	• "…üstelik korunması gereken de bir bölge. Niye insanlar otomobille oraya gelsin? Caydırıcı böyle bir politika uygulanması gerekir açıkçası. Bütün bu projeler orayı daha yaşanabilir, daha turizme dönük, tarihsel dokuyu koruyan bir alan olarak düşünüyor. Sadece bu Karayolu Tüneli Projesi dışında"	→ • Tarihi Yarımada'nın korunması gerektiği → • Tarihi Yarımada daha yaşanabilir, turizme dönük, tarihsel dokuyu koruyan bir alan olarak düşünülmeli

Çizelge G.10 : Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri / Görüşme Analizi / Orhan Demir.

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• Marmaray projesinin alana etkisi sizce ne olacaktır?	• "Aslında Marmaray yapılırken bu konu çok tartışıldı. Ve biliyorsunuz orada yapılan her ulaşım yatırımı o bölgeye yolculuk çekiyor…"	→ • Yolculuk çekmek
	• "…Şimdi ne getirecek dersen, elbette ki bir baskı getirecek. Toplu taşıma sistemi olduğu için Yenikapı'da bir canlılık ve yapılaşma talebi yaratacak…"	→ • Baskı getirecek → • Yenikapı'da bir canlılık ve yapılaşma talebi yaratacak
	• "…Olumlu yönü de Yenikapı'ya yani Tarihi Yarımada'nın tam göbeğine - Sirkeci de dahil buna çünkü orada da istasyon olacak - çok kuvvetli bir toplu taşıma hattı getiriyorsun. Orada toplu taşıma yolculuklarına özendireyim diyorsan eğer bu önemli bir fırsat. Bir yandan baskı korkusu var ama öte yandan da Tarihi Yarımada'ya hiç yukarıya çıkmadan, yeraltından, saatte 80.000 kişiyi taşıyabilecek bir sistem yapıyorsun. Bu da yukarıdaki o otomobil trafiğini azaltacak bir şey. Onun için iki yönden bakabiliriz. Yapılaşma yönünden olumsuz bir tarafı var ama toplu taşıma yönünden bence çok olumlu".	→ • Çok kuvvetli taşıma hattı → • Toplu taşımayı özendiriyor → • Baskı korkusu → • Marmaray'ın otomobil trafiğini azaltması → • **<u>Marmaray'ın iki yönü var:</u>** **Yapılaşma (olumsuz)** **Toplu taşıma (olumlu)**

Çizelge G.10 (devam): Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri / Görüşme Analizi / Orhan Demir.

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• Sizce Yenikapı'nın çevresine nasıl bir dönüşüm yaşanır?	• "…bir kere baskılar karşısında yerel yönetim çok fazla dayanamıyor çünkü eninde sonunda bunlar oy olarak geri dönüyor. Belediyenin siyasi görüşü, hangi partiden olup olmadığı hiç önemli değil, bu baskılar bir şekilde yolunu buluyor ve o baskılar şehirde imar hakkı olarak karşılığını alıyor. Ben şimdiye kadar almadığına rastlamadım… Şehirde nerede bir metrekare boşluk varsa ve nerede bir rant varsa orada hemen binalar yükselmeye, yoğunluk artmaya başlıyor… Nerede böyle bir bina yapıldığında büyük rantlar elde edilecekse şehirde oraya bina muhakkak yapılıyor. Ve dediğim gibi siyasi görüşü, partisi yok bunun. Çok amiyane tabirle paranın gücü, o getirinin karşısında hiç kimse duramıyor…"	• <u>Baskılara yerel yönetimlerin dayanamaması</u> • <u>Bunların oy olarak geri dönmesi</u> • <u>Belediyenin siyasal görüşünün, hangi partiden olduğu önemli değil</u> • <u>Baskıların imar hakkı olarak karşılığını alması</u> • Uygun ortamda hemen binalar yükselmeye, yoğunluk artmaya başlıyor • Rant kazanmak • Paranın gücü
• "Şuanda orada çok niteliksiz yapılar var". • "O zaman o insanlar da belki orada tutunamayacaklar". • "Ben de onu sormak istiyordum. Konut olmayacak mı orada?".	• "O nitelik dönüşümü de olacaktır diye bekliyorum ben. Erişilebilirlik arttığı sürece oradaki kalite de artacak. O niteliksiz yapılar değişecek bence". • "Tabi ki. Bana bunların yerini, hizmet sektörü alacak gibi geliyor". • "Tabi benim tahminim hizmet sektörü olacak".	• Nitelik dönüşümü • Erişebilirliğin artması ile kalitenin artması • Niteliksiz yapılar değişecek • Burada yaşayan insanlar artık yaşayamayacak • Konutun yerini hizmet sektörü alacak

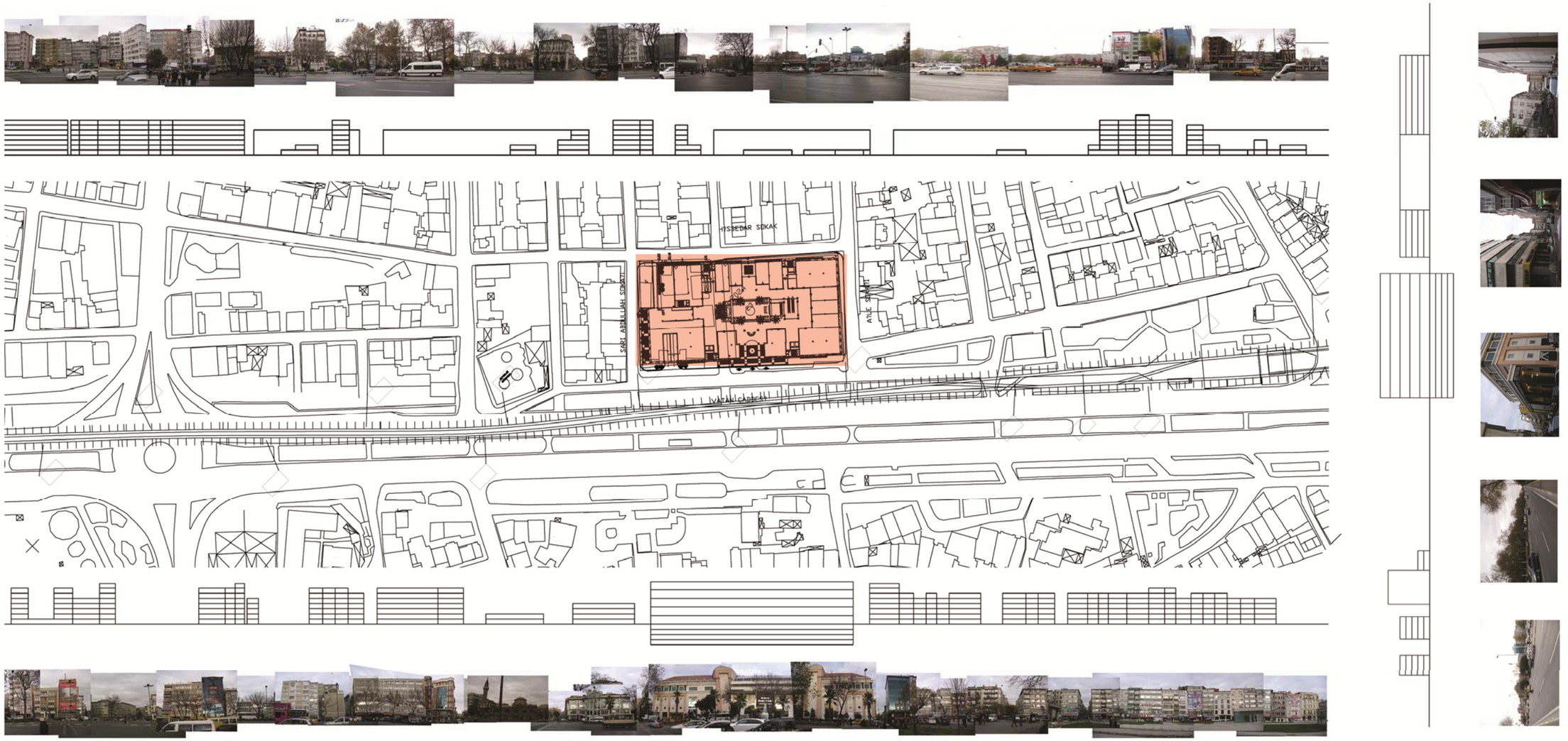
Çizelge G.10 (devam): Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri / Görüşme Analizi / Orhan Demir.

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• "Ofisler mi? Levent gibi mi olacak acaba?"	• "Tabi ofisler olacak. Levent gibi olabilir".	• Ofisler olabilir
• "Kat yükseklikleri açısından olabilir mi dersiniz?"	• "Ona müsaade etmezler herhalde. En azından edemezler. Tarihi Yarımada'nın dışında diye Zeytinburnu'nda gökdelenlere izin verdiler, o şimdi Tarihi Yarımada'nın diğer tarafından siluete girmeye başladı… Şimdi Belediye Siluet Master Planı yaptırmaya karar verdi.	• Siluetin önemi
• Arkeolojik doku Tarihi Yarımada'daki yapılaşmayı nasıl etkiliyor?	• "…Arkeolojik dokuyu kimsenin pek fazla dikkate aldığını düşünmüyorum açıkçası… baktığın zaman zaten Tarihi Yarımada'da her binanın bodrumu var. Orada üç, dört kat bodrumlu bir sürü bina var… Bütün bölge yapılaştığı için yerin altında çok da bir şey kaldığını düşünmüyorum ben. Hani çok derine giderseniz Yenikapı falan belki bir şeyler çıkar ama kimsenin öyle çok fazla arkeolojiye bakacağını zannetmiyorum…"	• Arkeolojik dokuyu kimsenin yeterince önemsememesi
• Kazılan rantın kamuya döndüğünü düşünüyor musunuz?	• O binalar rant kazanıyor ama o rant dediğin gibi ne kamuya dönüyor, ne eşit paylaşılıyor. Zaten o rant eşit paylaşılabilse kimse bu kadar yapılaşma izni de istemez. Ya da o rantı elde edenler, o rantın bedelini ödeseler kimse bu kadar yapılaşma istemez.	• Rant kazanma • Rant eşit paylaşılmıyor, kamuya dönmüyor

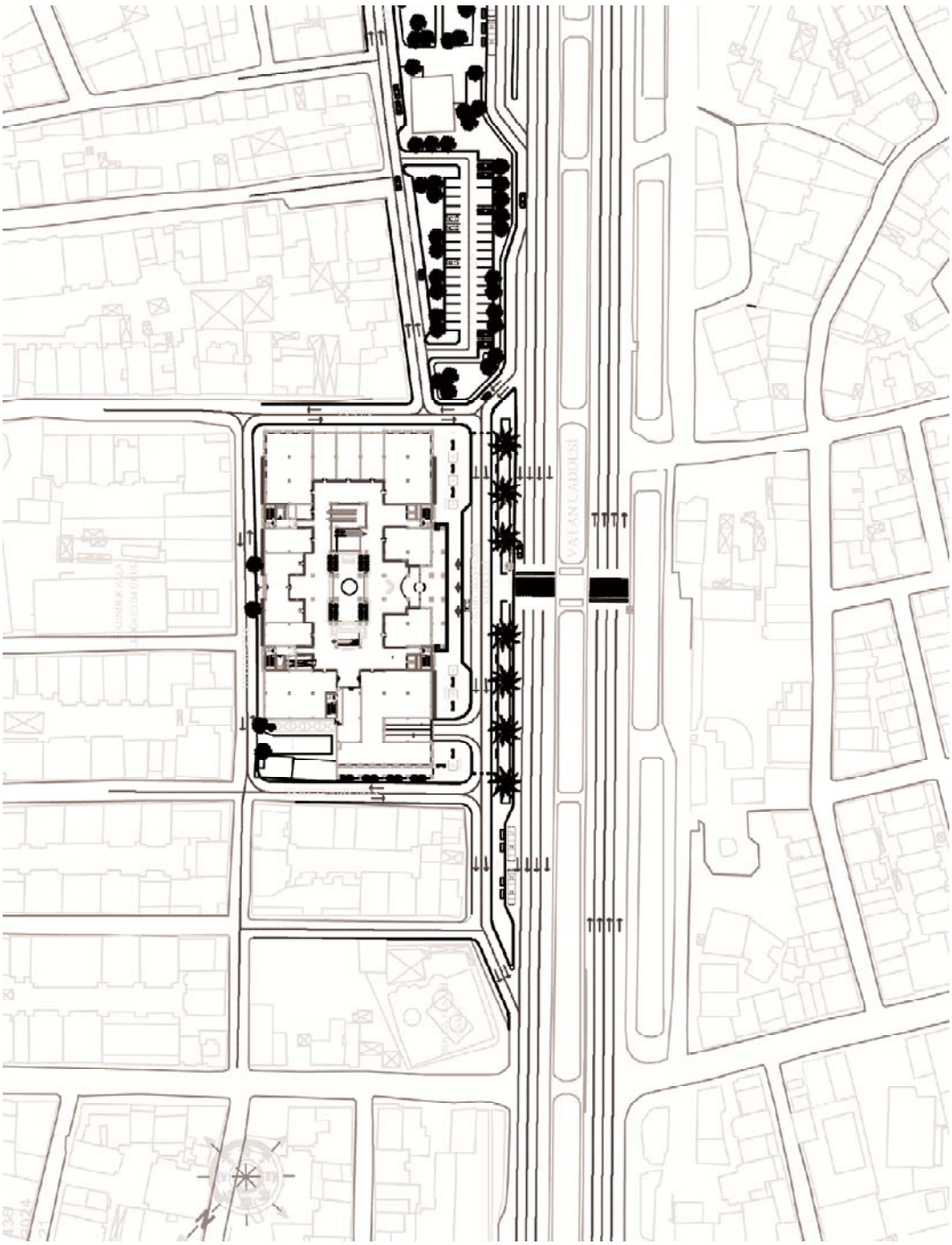
Çizelge G.10 (devam): Marmaray ve Avrasya Tüneli Projeleri / Görüşme Analizi / Orhan Demir.

SORULAR	KODLAMALAR	ANA TEMALAR
• Sirkeci İstasyonun yakın çevresinde nasıl bir süreç yaşanır?	• "… Bu sıkışık alan da bütün o fonksiyonların yer alması mümkün değil ama bence çok önemli değişimler olacak bence. Yani hizmet sektörüne doğru dönecek. Laleli piyasası dedikleri şeyler oradan gidecek diye bekliyorum ben. O tekstilcilerin bavul ticareti yaptıkları şeyler yerine bence daha kaliteli, nitelikli şeyler gelecek…"	• Hizmet sektörüne yönelme • Bavul ticareti yapanların yerine daha nitelikli, kaliteli şeylerin gelmesi
	• "…Benim tahminim nitelikli ofisler gelir. Zaten öyle bir şey de var, artık tarihi dokunun önemi anlaşıldı ve yavaş yavaş insanlar geri de dönmeye başladılar. Aslında bu şeyler de tesadüf değil Sulukule Projesi'nde Neslişah Mahallesi'nin dönüşümü falan.	• Nitelikli ofislerin yapılması • İnsanların tarihi dokuya geri dönmeleri • Sulukule, Tarlabaşı Projelerinin tesadüf olmaması
	• "Evet, Tarlabaşı falan hiç tesadüf olan şeyler değil bence. Yani bu dönüşüm başlayacak, bu dönüşüme ne kadar erken başlarsa birileri, o konutları o kadar ucuzdan alıyor. Dolayısıyla ilk yola çıkan kazanıyor…"	• Burada yaşayan insanların alandan ayrılmaları • Buraların çöküntü bölgelerli olmaya başlaması
• Orada yaşayan insanlar da bir şekilde gidecekler mi?	• "Tabi gidecekler. Zaten baktığınız zaman orada bambaşka bir şey var… O bölgeler aslında bir yandan da çöküntü bölgesi olmaya gidiyor".	
• Marmaray Projesi'nin uzamasının nedenleri sadece arkeolojik çalışmalar mı?	• "Paralarını alamadılar. Japonlar da aynı şeyden muzdaripler. Kimdedir kabahat bilemiyorum ama aradaki çatışma şu, "biz sözleşmede şunları taahhüt ettik ama beklenmeyen şeyler çıktı, biz şu kadar daha para isteriz" diyorlar. Bakanlık da vermemeye çalışıyor; hala çatışma sürüyor. Yani gecikmelerin tamamı arkeolojiden değil bence.	• Marmaray Projesi'nin uzamasının sebepleri: Arkeolojik doku Firmalar ve bakanlık arasındaki anlaşmazlık

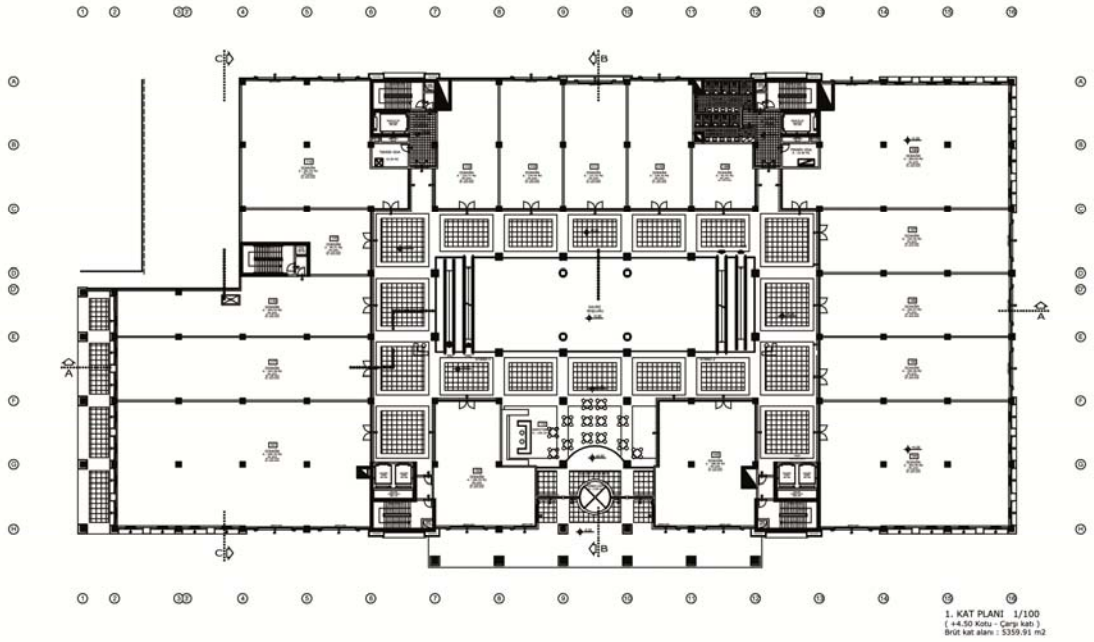
EK H: Historia Alışveriş Merkezi - Çizimler

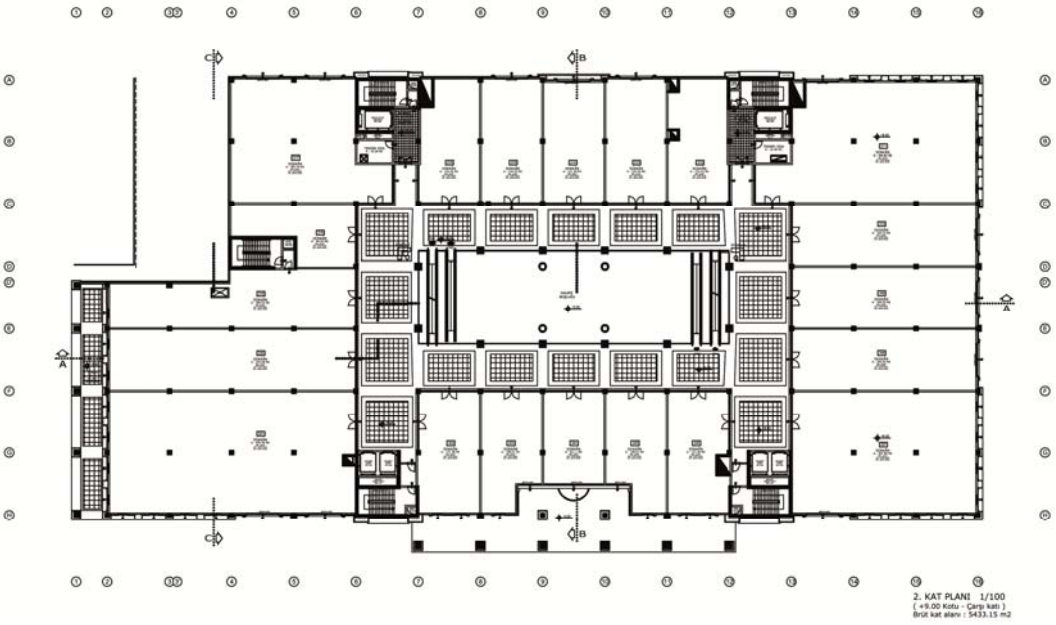


Şekil H.1 : Historia Alışveriş Merkezi çevre analizi.

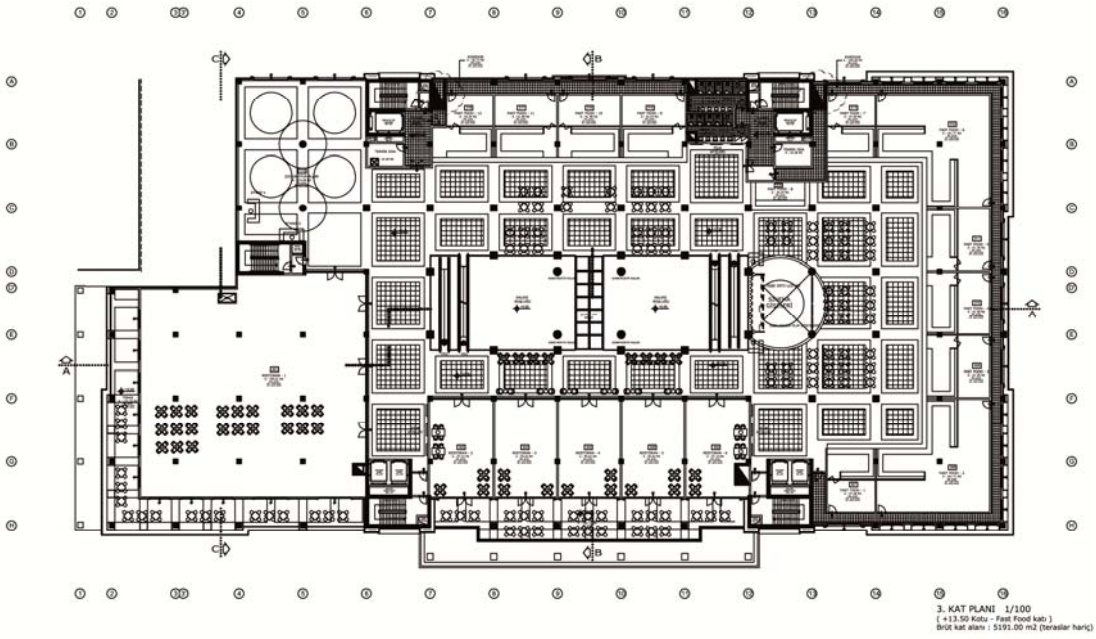


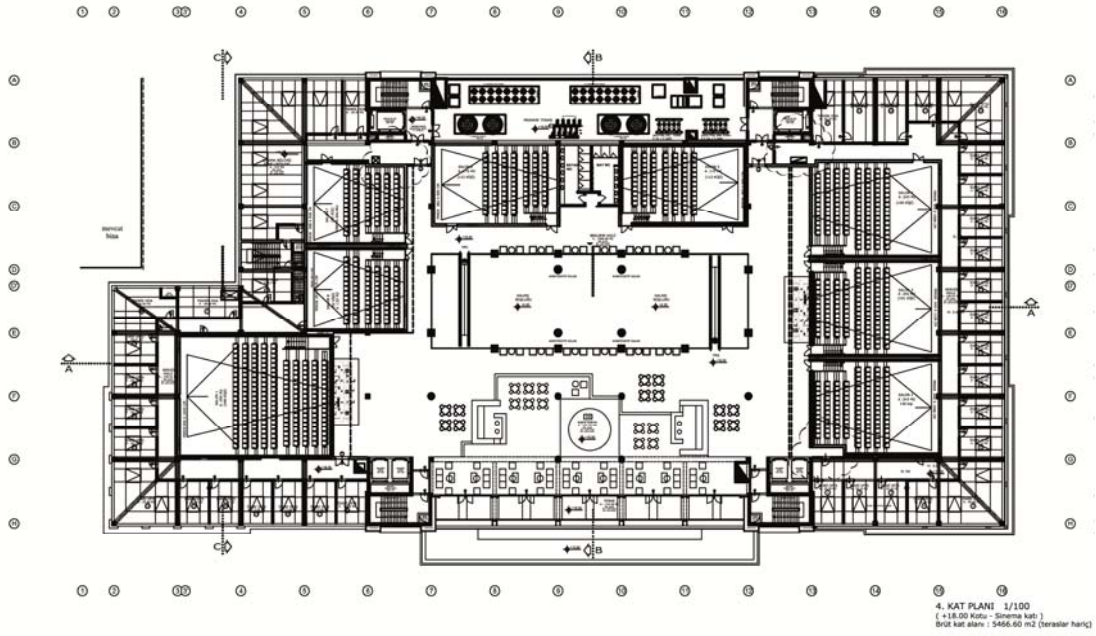
Şekil H.2 : Historia Alışveriş Merkezi – Planlar, kesitler, görünüşler.



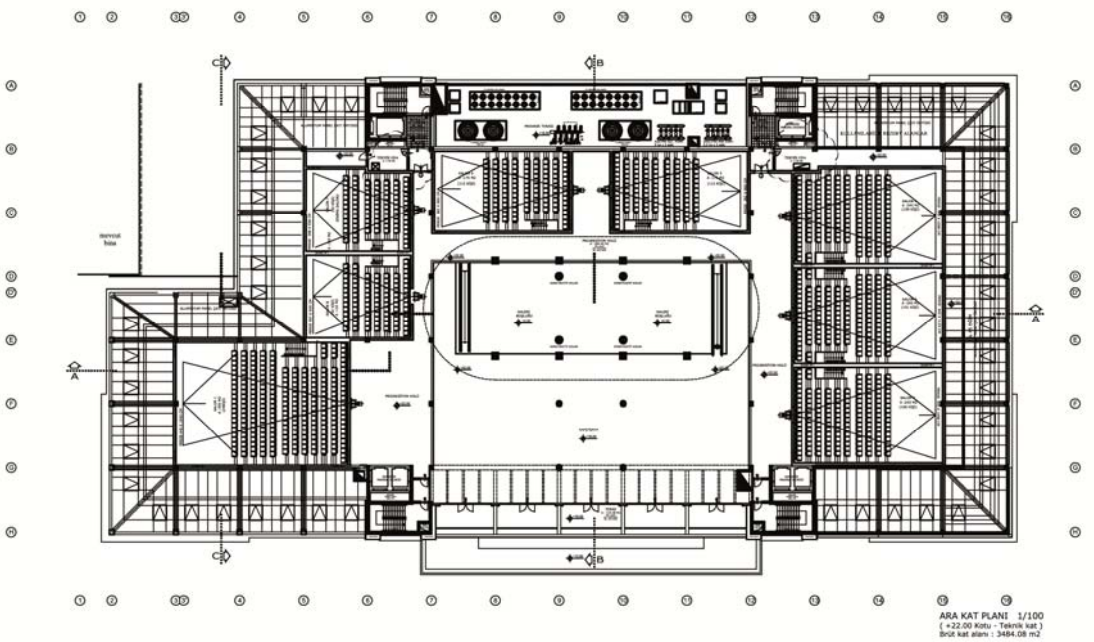


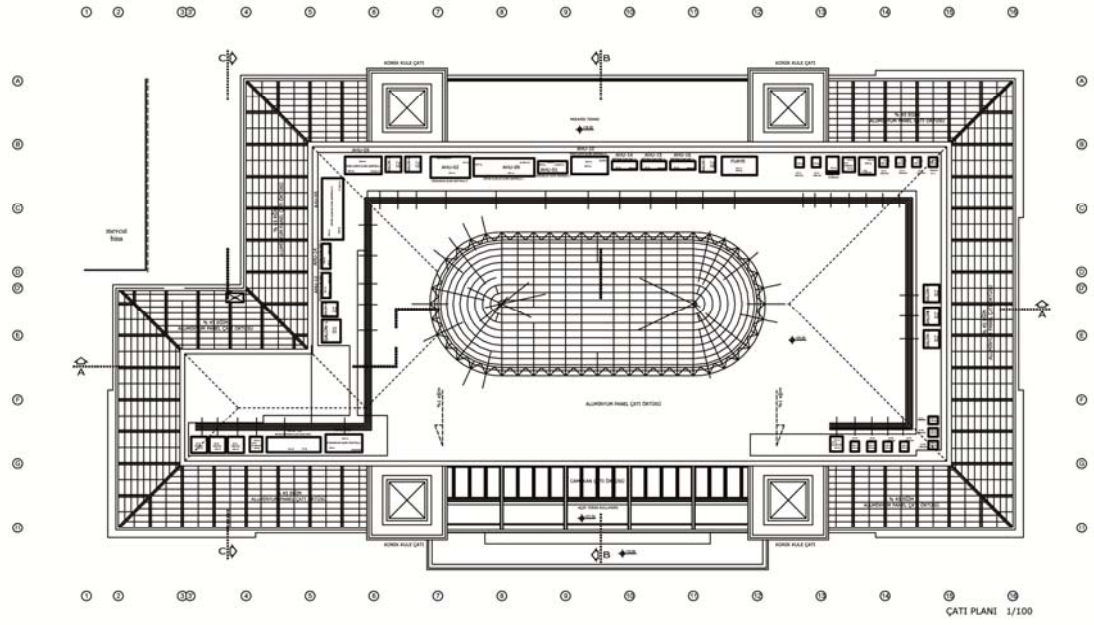
Şekil H.2 (devam) : Historia Alışveriş Merkezi – Planlar, kesitler, görünüşler.



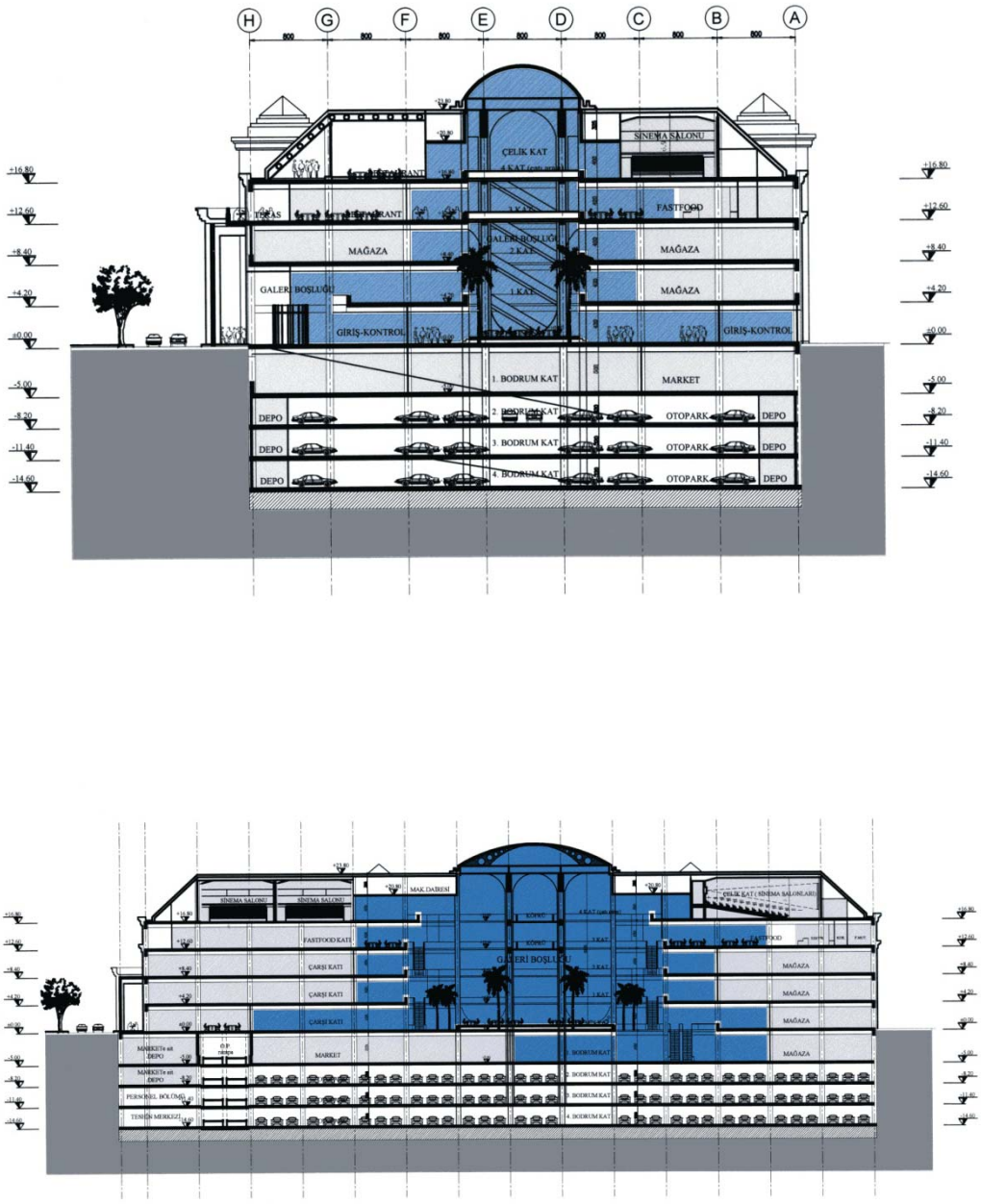


Şekil H.2 (devam) : Historia Alışveriş Merkezi – Planlar, kesitler, görünüşler.





Şekil H.2 (devam) : Historia Alışveriş Merkezi – Planlar, kesitler, görünüşler.



Şekil H.2 (devam) : Historia Alışveriş Merkezi – Planlar, kesitler, görünüşler.



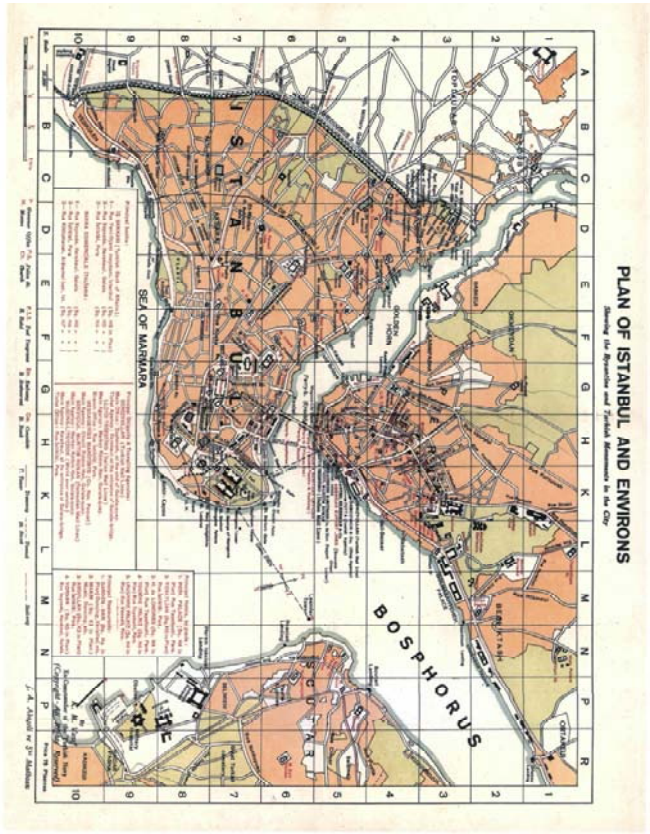
VATAN CADDESİNDEN GÖRÜNÜŞ (ÖN CEPHE)



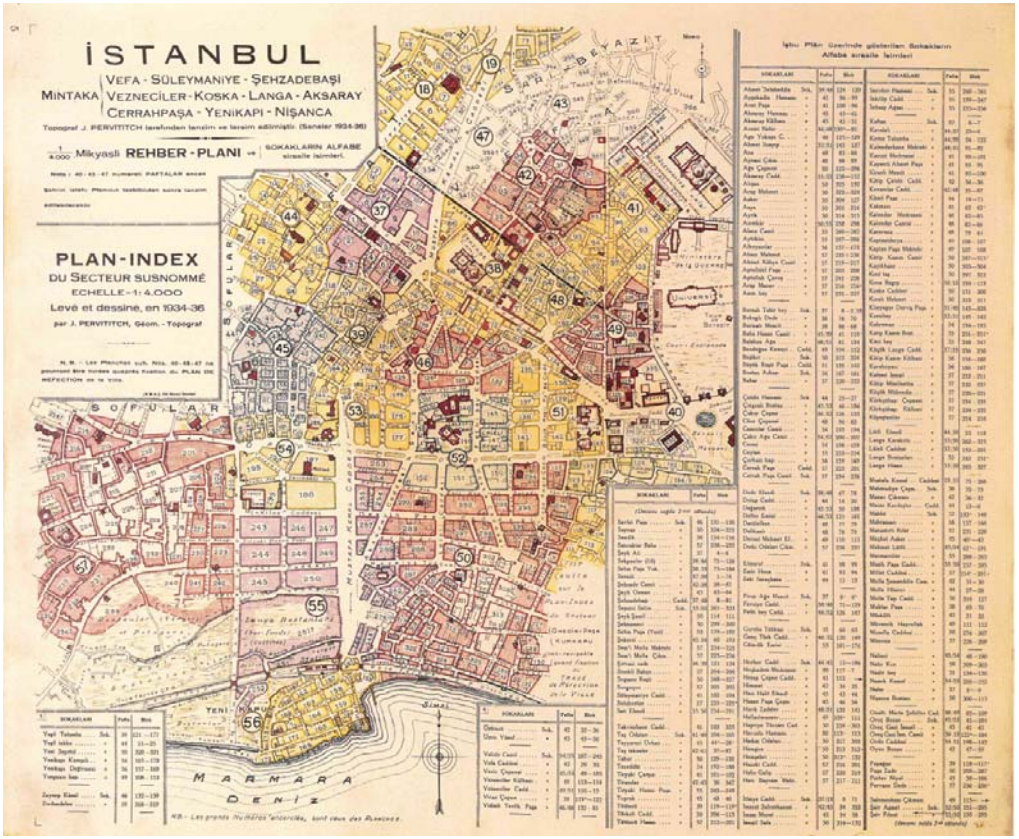
SOKAKTAN GÖRÜNÜŞ (SAĞ YAN CEPHE) 1/200

Şekil H.2 (devam) : Historia Alışveriş Merkezi – Planlar, kesitler, görünüşler.

EK I: Tarihi Haritalar

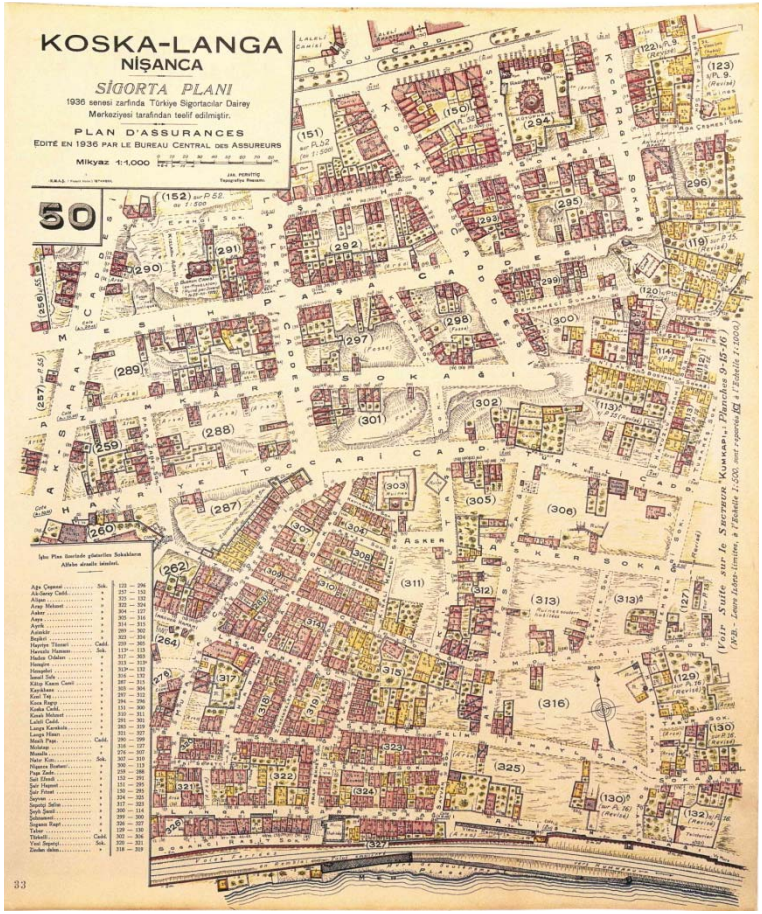


Tarihi haritalarda Tarihi Yarımada (Dağdelen [Haz.], 2006).



Historia Alışveriş Merkezi ve Yenikapı'nın tarihi haritalardaki konumu (Pervititch, 2000).

Şekil I.1 : Tarihi haritalarda çalışma alanları.

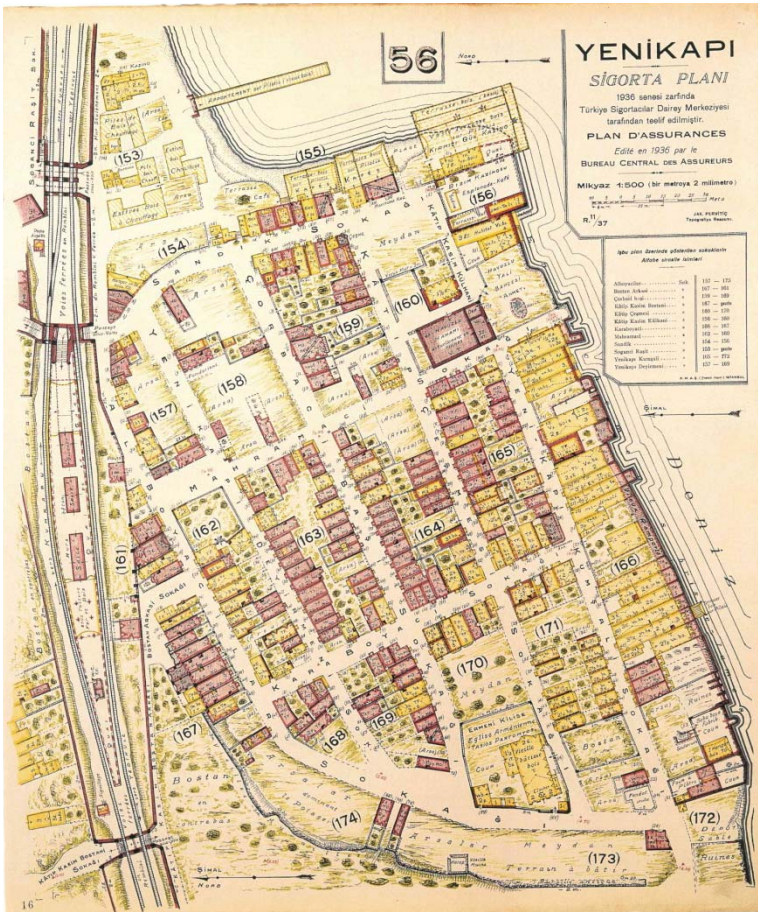


Tarihi haritalarda Yenikapı'nın yakın çevresi (Pervititch, 2000).

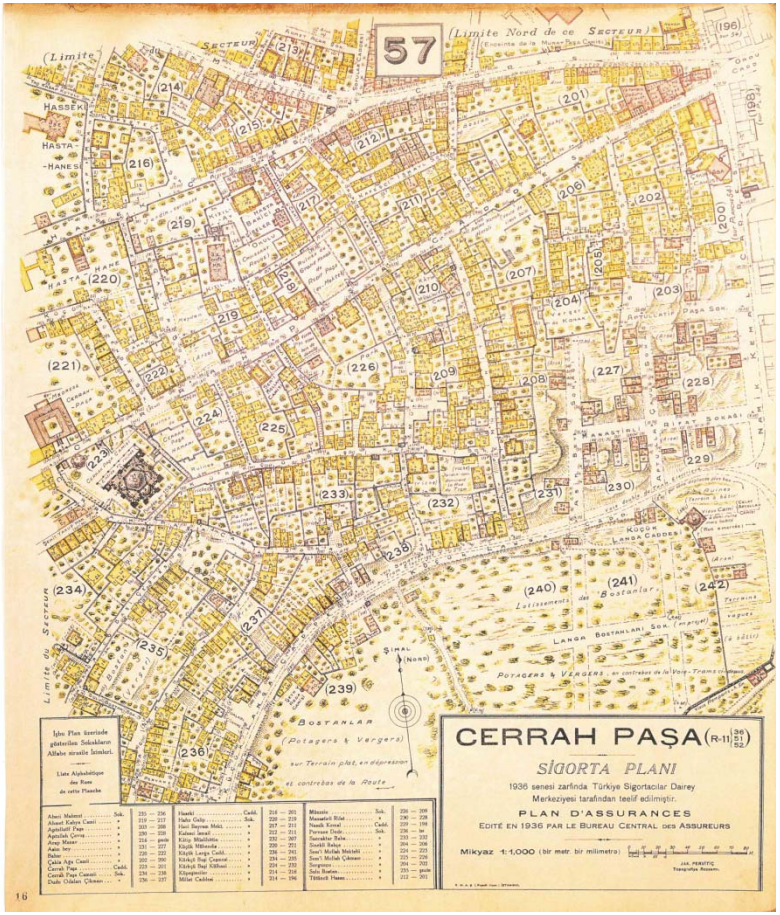


Tarihi haritalarda Yenikapı'nın yakın çevresi (Pervititch, 2000).

Şekil I.1 (devam) : Tarihi haritalarda çalışma alanları.



Tarihi haritalarda Yenikapı (Pervititch, 2000).

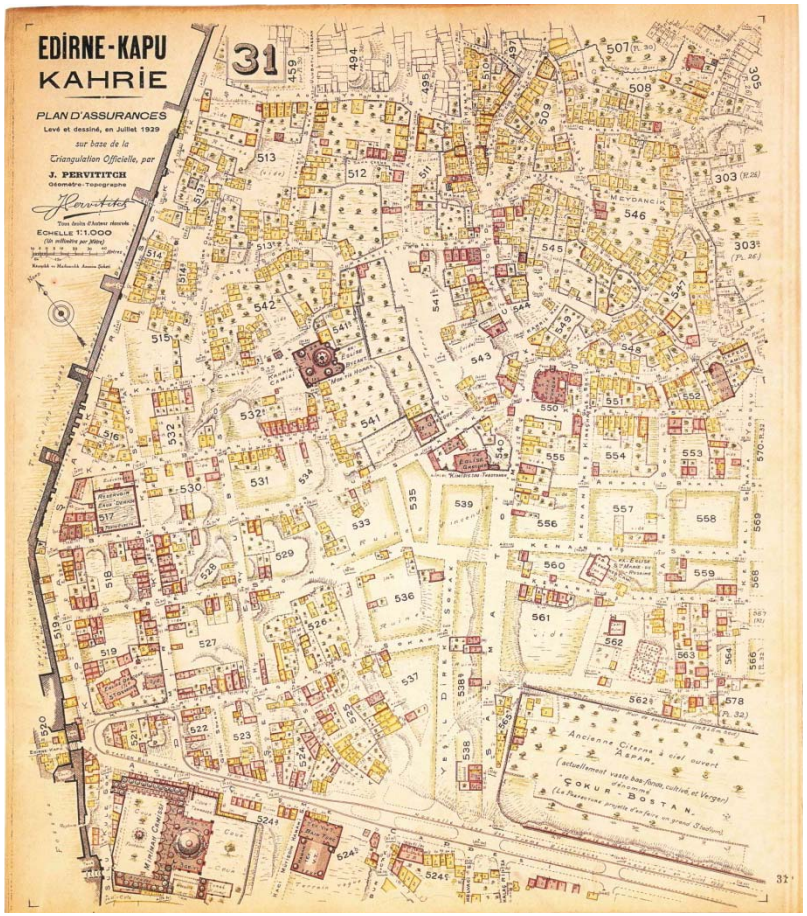


Tarihi haritalarda Historia Alışveriş Merkezi'nin arsası (Pervititch, 2000).

Şekil I.1 (devam) : Tarihi haritalarda çalışma alanları.

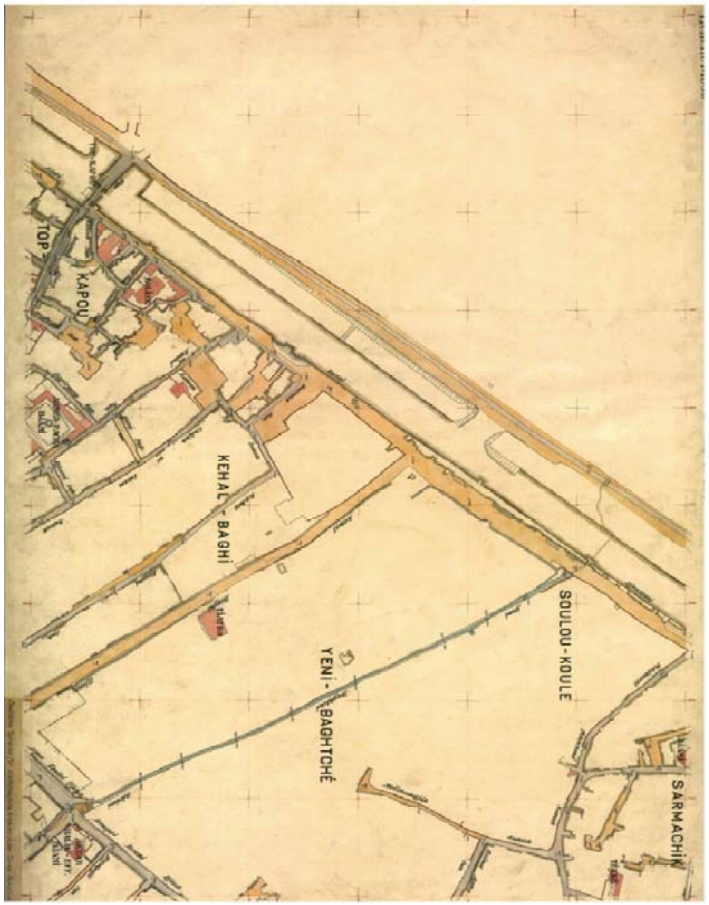


Tarihi haritalarda Sulukule ve yakın çevresi (Pervititch, 2000).



Tarihi haritalarda Sulukule (Pervititch, 2000).

Şekil I.1 (devam) : Tarihi haritalarda çalışma alanları.



Tarihi haritalarda Sulukule (Dağdelen [Haz.], 2006).



Tarihi haritalarda Historia Alışveriş Merkezi'nin arsası (Dağdelen [Haz.], 2006).

Şekil I.1 (devam) : Tarihi haritalarda çalışma alanları.



Tarihi haritalarda Yenikapı (Dağdelen [Haz.], 2006).



Tarihi haritalarda Yenikapı (Dağdelen [Haz.], 2006).

Şekil I.1 (devam) : Tarihi haritalarda çalışma alanları.

ÖZGEÇMİŞ



Ad Soyad: Meltem Özçakı

Doğum Yeri ve Tarihi: Ankara, 03.12.1980

Adres: İstanbul Kültür Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi

E-Posta: m.ozcaki@gmail.com

Lisans: Trakya Üniversitesi, Mühendislik – Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü (1998 – 2002)

Yüksek Lisans: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Bina Bilgisi Programı (2003 – 2005)

Mesleki Deneyim ve Ödüller:

- İstanbul Kültür Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Araştırma. Görevlisi (2006'dan beri)
- **Özçakı, M.,** 2012: "Tenth International Design Contest Trieste Contemporanea" Yarışmasında "mansiyon (special mention)" ödülü
- V. Mimarlık Eğitim Kurultayı, 11-13 Kasım 2009, Raportör, yer: İstanbul Kültür Üniversitesi
- Öğrenci Forumu, (V. Mimarlık Eğitim Kurultayı ile bağlantılı etkinlik) 10 Ekim 2009, Raportör, yer: İstanbul Kültür Üniversitesi
- Temas Projesi, 2008, Güz. Konferans ve buluşma etkinliklerinin düzenlenmesine katılım

Yayın ve Patent Listesi:

- **Özçakı, M.,** 2012 Yaz: Alvar Aalto'nun Paimio Senatoryumu, *Mimar.ist, 44,* 90-93
- **Özçakı, M.,** 2011, 3: Güncel Sanat ve 1. Uluslarası İzmir Sanat Bienali, *Ege Mimarlık, 78,* 10-13
- **Özçakı, M.,** 2011: "İstanbul Kültür Başkenti" Söyleminde Tarihi Yarımada, *VI. Uluslararası Kültür Araştırmaları Sempozyumu: Mekân ve Kültür*, 8-10 Eylül 2011
- **Özçakı, M.,** 2012 Mayıs: Avrupa Kültür Başkentliği Sürecine Tarihi Yarımada Projeleri Üzerinden Bakış, *Yapı,366,* 48-49
- **Özçakı, M.,** 2011 Haziran: Bir Heterotopya Olarak Sultanahmet'teki Ramazan Şenlikleri, *Arredamento Mimarlık,* 109-113

- **Özçakı, M.,** 2011 Haziran: 2011 Konut Kurultayı ve TOKİ Üzerine Bir Değerlendirme, *Yapı,* 38-39.

- **Özçakı, M.,** 2011 Mayıs: Hundertwasser, Sanatı ve Mimarisi, *Arredamento Mimarlık,* 124-128

- **Özçakı, M.,** 2009, 10: Modern Çin'in Metropolü Şanghay, *Arredamento Mimarlık,* 102-107

- **Özçakı, M.,** 2009 Mayıs: Divanyolu Sadece Bir Yol Değil, *Sultanahmet Gazetesi,* 4-5

- **Özçakı, M.,** 2005: *Tarihi, Kültürel ve Doğal Değerlerin Sergileme Açısından Değerlendirilmesi, Sultanahmet Bölgesi Deniz Surları, Bukoleon Sarayı Örneği,* MSGSÜ, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi

TEZDEN TÜRETİLEN YAYINLAR/SUNUMLAR

- **Özçakı, M**., 2013: The Effects of Marmaray Project on Urban Space, Poster Presentation, *25th Internetional Building & Life Congress,* 27-31 March, 630-631

- **Özçakı, M**., 2012: A New Presantation of History in Istanbul's Historical Center, *24th Internetional Building & Life Congress,* 05-07 April 2012, 333-339

- **Özçakı, M**., 2012: A New Building in a Historical Center: Historia Shopping Center, Poster Presentation, *24th Internetional Building & Life Congress,* 05-07 April 2012, 638

- **Özçakı, M**., Akpınar, İ., 2011: İstanbul Tarihi Yarımada'daki Mekânsal Dönüşümü Sulukule Üzerinden Okumak, *23. Uluslararası Yapı & Yaşam Kongresi: Mimarlık Meslek Ortamı,* 24-26 Mart 2011, 247-254