

**KENTSEL POLİTİKALARIN KENTSEL PROJELER ARACILIĞIYLA
DÖNÜŞTÜRÜLME SÜRECİ: TARİHİ YARIMADA ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Ece NAYİR

Anabilim Dalı: Şehir ve Bölge Planlama

Programı: Kentsel Planlama

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Fatma ÜNSAL

TEMMUZ 2025

**KENTSEL POLİTİKALARIN KENTSEL PROJELER ARACILIĞIYLA
DÖNÜŞTÜRÜLME SÜRECİ: TARİHİ YARIMADA ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Ece NAYİR

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Kentsel Planlama Programı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Fatma ÜNSAL

TEMMUZ 2025





Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü tez yazım kılavuzuna uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- tez içindeki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel etik kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda ilgili eserlere bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu,
- atıfta bulunduğum eserlerin tümünü kaynak olarak gösterdiğimi,
- kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- ücret karşılığı başka kişilere yazdırmadığımı (dikte etme dışında), uygulamalarımı yaptırmadığımı,
- ve bu tezin herhangi bir bölümünü bu üniversite veya başka bir üniversitede başka bir tez çalışması olarak sunmadığımı

beyan ederim.



ÖNSÖZ

Akademik yolculuğumun her aşamasında sonsuz bilgisi ve desteğiyle yanımda olan, danışmanım olduğu için büyük mutluluk duyduğum Prof. Dr. Fatma ÜNSAL'a, emekleri ve rehberliği için en içten dileklerle teşekkür ederim.

Tezimin jüri üyeleri Prof. Dr. Burçin HENDEN ŞOLT ve Dr. Öğr. Üyesi Hale MAMUNLU KOCABAŞ'a tezime olan değerli katkıları ve geleceğe dair destekleyici değerlendirmeleri için çok teşekkür ederim. Son olarak hayatımın her döneminde bana her türlü desteği veren aileme teşekkür ederim.

Geçmişten bugüne süregelen kentleşme sürecinin yönetim pratikleriyle bir arada değerlendirilmesini amaçladığım tezimin, saklı kalanları görünür kılmasını ve her koşulda eleştirel düşüncüyü teşvik etmesini umut ediyorum. Gelecek güzel günleri umutla ve mücadele içinde beklemek dileğiyle...



KENTSEL POLİTİKALARIN KENTSEL PROJELER ARACILIĞIYLA DÖNÜŞTÜRÜLME SÜRECİ: TARİHİ YARIMADA ÖRNEĞİ

ÖZET

Tarihi Yarımada, geçmişten günümüze üç imparatorluğa başkentlik yapmış, bünyesinde her bir topluluğun kendine özgü değerlerini ve yaşayışını taşıyan, evrensel niteliklere sahip eserler barındıran çok katmanlı tarihi bir alandır. Bu sebeple tarih boyunca birçok yönetimin farklı dönem koşulları ve planlama yaklaşımıyla faaliyet alanını oluşturmuştur. Tarihi alan, kentleşme süreci boyunca pek çok kentsel projeye ve bu projelerin dönüştürdüğü kentsel politika süreçleriyle öne çıkmıştır. Oysa kentsel politikaların, rasyonel bir planlama ve demokratik bir yönetim çerçevesi içinde bütüncül bir planlama ve söz konusu alan için kentsel koruma yaklaşımıyla oluşturulması gerekmektedir. Ancak Tarihi Yarımada'da bu gerekliliğe karşıt bir süreç işlemiştir. Enformel süreç, çeşitli kanun düzenlemeleri, propaganda araçları ve dönemin koşullarının da etkisiyle benimsenen politika anlayışıyla kamufle edilmeye çalışılmıştır. Bu sebeple bu çalışmada, Tarihi Yarımada üzerinden kentsel politikaların kentsel projeler aracılığıyla dönüştürüldüğünün ortaya konulması amaçlanmıştır.

Çalışmanın sorunsalı kapsamında ilk olarak Tarihi Yarımada'nın kentleşme süreci; dönüşümünün başladığı 1828 yılından günümüze kırılma noktaları gözetilerek altı dönemde ele alınmıştır. Bu dönemler; fiziksel, sosyal, ekonomik ve siyasi olmak üzere dört kriter çerçevesinde incelenmiştir. Böylelikle dönemin ekonomik yapısı ve siyasi ortamının, kentsel projelerin belirlenmesine olan etkisinin ve dolayısıyla siyasi yönetimin sahip olduğu güce paralel şekilde kentsel politikaları dönüştürmedeki gücünün genel çerçevede kavranması sağlanmıştır. Ardından tarihsel anlatı aracılığıyla ulaşılan dönemin karakteristik özellikleri ışığında; çalışmanın sorunsalının açıklıkla çözümlenebilmesi için Cumhuriyet Dönemi'nden günümüze uzanan beş döneme ait vakalar irdelenmiştir. Bu irdelenmenin çerçevesi ise kentleşme sürecindeki bulguların ışığında, projelerin politikaları dönüştürmedeki itici gücünü oluşturan ve arka planını yansıtabilecek dört parametre üzerinden çizilmiştir. Bu kapsamda dönemin yönetim yaklaşımını ortaya koyan belediyeçilik anlayışı, projelerin yapılma sürecini yansıtan plan ve kanun düzenlemeleri, projelerin sunuluşundaki söylemler ve mekana nasıl yansıdığı irdelenmiştir. Dört parametre üzerinden ele alınan vakalar, çalışmanın sorunsalı için dönemin yapısının sınırları çerçevesinde kimi zaman siyasi ve ekonomik kazanım amacıyla atılan adımlarla bir örnek olmuş, kimi zaman ise planlı kentleşme adımlarıyla örnek olmaktan uzaklaşmıştır.

Cumhuriyet Dönemi'nin öne çıkan vakası olan Prost Planı'nda şehir planlama, toplum ve yönetimin dönüştürülmesinin nitelikli bir aracı olarak görülmüştür. Bu kapsamda sosyal adaletin sağlanması ve çağdaş bir kent hayatının oluşturulması amacıyla kullanılmıştır. Bu amaçların yanında bazı önerilerle koruma kaygısından uzak olan plan, dönemin siyasi yönetiminin aracılığıyla tamamen hayata geçirilmemiştir. Ancak plan, 1950 sonrasında Menderes'in mekan siyasetinin bir ürünü olarak kullanılmış ve

böylece günümüze uzanan kentsel mekan üzerinden siyaset üretilmesi yönteminin temelleri atılmıştır. 1960'tan 1980'e uzanan dönemde ise hem Menderes'in mekandan siyasi kazanç elde etme adımlarına hem de planlı kentleşmeye yönelik uygulama örneklerine rastlanmıştır. Böylelikle 1960-1980 dönemi, Menderes ve Dalan dönemleri arasında farklı siyasi grupların elinde bulunan gücün etkisiyle ikircikli bir yapı oluşturarak büyük ölçekli projelerin yapılmasını engellemiştir. Ancak ekonomide ve dolayısıyla politika dönüşümünde kırılma yaratan 1980 sonrası dönemde, Menderes dönemine benzer şekilde şiddetli kentsel müdahaleler gerçekleştirilmiştir. Öyle ki kentsel mekan yalnızca siyasi kazanç için değil ekonomik kazanımın da önemli bir kaynağı haline gelmiştir. 2000 sonrasında ise siyasi gücün tek bir elde toplanmasına paralel olarak kentsel müdahaleler şiddetlenmiştir. Artık tarihi kentsel mekan, yıkılıp yeni baştan inşa edilebilecek bir müdahale ortamı çerçevesinden planlanmaya başlamıştır. Bu projelerin gerçekleştirilebilmesi, dolayısıyla mülkiyet haklarının ve planlama sisteminin devre dışı bırakılabilmesi için ise yasal bir dayanak olarak 5366 sayılı Yasa yürürlüğe konulmuştur. Sistemin devamını sağlayan politika dönüşümündeki tüm bu adımlara, Menderes'in propaganda yöntemi ve 1980 sonrasındaki yasal yapılandırmaların giderek sertleştirilmesiyle otoriterleşmenin pekiştirilmeye çalışılması eşlik etmiştir. Böylelikle kentsel politikaların kentsel projeler aracılığıyla dönüştürülme süreci bir döngü halini almıştır.

Anahtar kelimeler: kentsel politikalar, kentsel proje, mekan siyaseti, neoliberal kent politikaları, kentsel yenileme

THE PROCESS OF TRANSFORMATION OF URBAN POLICIES THROUGH URBAN PROJECTS: THE EXAMPLE OF THE HISTORICAL PENINSULA

ABSTRACT

The Historical Peninsula is a multilayered area that has served as the capital for three major empires throughout history and houses culturally unique values and lifestyles of various communities, along with universal monuments of historical importance. Due to its symbolic and strategic importance, it has continuously been subjected to interventions shaped by the prevailing political, social, and economic paradigms of different periods. The area has come to the fore with numerous urban projects and the transformation of urban policy processes throughout its urbanization. Urban policies, in this context, should be developed within a rational framework of planning and democratic governance, adopting a holistic planning approach and an urban conservation perspective specific to this historical area. However, in the case of the Historical Peninsula, this necessity has often been neglected. Informal processes have been masked by various legal regulations, propaganda tools, and policy understanding influenced by the conditions of the time. This research therefore aims to reveal how urban policies have been systematically transformed through urban projects using the Historical Peninsula as a case study.

Within the scope of the research problem, the urbanization process of the Historical Peninsula is first analyzed through six distinct periods, beginning with the transformation in 1828 and continuing to the present day, with attention to critical turning points. These periods are examined through four criteria: physical, social, economic, and political. In doing so, the impact of the economic structure and political atmosphere of each period on the determination of urban projects, and consequently the political power's capacity to reshape urban policies, is comprehensively understood. Furthermore, in light of the characteristic features identified through historical narrative, five case studies from the Republican Era to the present are examined in depth to address the research problem more precisely. In this context, the understanding of municipality that reveals the management approach of the period, the planning and legal regulations that reflect the process of making projects, the discourses in the presentation of the projects and how they are reflected in the space were analyzed. The cases examined through these four parameters have, depending on the period, sometimes served as examples of actions taken for political and economic gain, and at other times have diverged from the ideal of planned urbanization.

In the prominent case of the Republican Era—the Prost Plan—urban planning was regarded as a qualified tool for transforming both society and governance, aiming to establish social justice and a modern urban life. Despite these intentions, certain proposals lacked concern for preservation and were not fully implemented due to political constraints of the time. However, the plan was later utilized as a tool for spatial

politics during Menderes's administration after 1950, laying the foundation for the use of urban space as a medium for political production—a trend that continues today. During the period from 1960 to 1980, both Menderes's spatially motivated political strategies and efforts toward planned urbanization were observed. Consequently, the 1960–1980 period, positioned between the Menderes and Dalan administrations, exhibited an ambivalent structure due to the shifting control of various political groups, ultimately obstructing the realization of large-scale urban interventions. In the post-1980 period, which marked a turning point in the economy and consequently in policy transformation, radical urban interventions reminiscent of the Menderes era were carried out. Urban space became not only a tool for political gain but also a vital source of economic profit. After 2000, with political power consolidated in a single authority, urban interventions intensified. Historical urban spaces began to be approached as sites for demolition and complete reconstruction. To enable such interventions and circumvent property rights and to disable planning systems, Law No. 5366 was enacted. All these steps in the policy transformation that sustained the continuity of the system were accompanied by Menderes's propaganda methods and the increasing rigidity of post-1980 legal restructurings, which aimed to reinforce authoritarianism. Thus, the transformation of urban policies through urban projects evolved into a cyclical process.

Keywords: urban policies, urban project, spatial politics, neoliberal urban policies, urban renewal

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	vii
ÖZET	ix
ABSTRACT	xi
İÇİNDEKİLER.....	xiii
KISALTMALAR.....	xv
TABLO LİSTESİ.....	xvii
ŞEKİL LİSTESİ.....	xix
1. GİRİŞ.....	1
1.1. Çalışmanın Amacı	2
1.2. Çalışmanın Yöntemi	2
2. TARİHİ YARIMADA’NIN 1980 ÖNCESİNDEKİ DEĞİŞİM SÜRECİ VE KENTSEL POLİTİKA DÖNÜŞÜMÜ	5
2.1. Modernleşme Hareketlerinden Cumhuriyet’e (1828-1923).....	6
2.2. Cumhuriyet Dönemi (1923-1950)	22
2.3. Kırdan Kente Göçle Gerçekleşen Kentleşme Dönemi (1950-1960)	33
2.4. Kentsel Gelişim Dönemi (1960-1980)	44
2.5. Bölüm Değerlendirmesi	65
3. TARİHİ YARIMADA’NIN 1980 SONRASINDAKİ DEĞİŞİM SÜRECİ VE KENTSEL POLİTİKA DÖNÜŞÜMÜ	71
3.1. Neoliberalizm Politikalarıyla Yaşanan Kentleşme Dönemi (1980-2000).....	71
3.2. 2000 Sonrası Dönem.....	106
3.3. Bölüm Değerlendirmesi	127
4. ÖRNEK VAKA ÇALIŞMALARI ÜZERİNDEN KENTSEL POLİTİKALARIN DÖNÜŞÜM SÜRECİ.....	131
4.1. Prost Planı.....	132
4.2. Menderes İmar Operasyonu	143
4.3. Apartmanlaşma, Çöküntüleşme ve Modernist Yaklaşım Sürecine Vakalar Üzerinden Bakış.....	155
4.4. Dalan Operasyonları.....	167
4.5. 5366 Sayılı Yasa Kapsamında Yenileme Projeleri: Süleymaniye, Fener-Balat, Sulukule	180
5. SONUÇ.....	193
KAYNAKÇA	201



KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
AKB	: Avrupa Kültür Başkenti
BİT	: Belediye İktisadi Teşebbüsleri
ÇDP	: Çevre Düzeni Planı
DOP	: Düzenleme Ortaklık Payı
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
FEBAYDER	: Fener Balat Ayvansaray Mülk Sahiplerinin ve Kiracıların Haklarını Koruma ve Sosyal Yardımlaşma Derneği
GEEAYK	: Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu
GSMH	: Gayrisafi Milli Hasıla
ICOMOS	: Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi
IMF	: Uluslararası Para Fonu
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İDO	: İstanbul Deniz Otobüsleri
İETT	: İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri
İMÇ	: İstanbul Manifaturacılar Çarşısı
İMP	: İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi
İPA	: İstanbul Planlama Ajansı
İSKİ	: İstanbul Su ve Kanalizasyon Kurumu
İTÜ	: İstanbul Teknik Üniversitesi
KAİP	: Koruma Amaçlı İmar Planı
KHK	: Kanun Hükmünde Kararname
KTVKK	: Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu
KUDEB	: Koruma Uygulama ve Denetim Büroları
MGK	: Milli Güvenlik Kurumu
MİA	: Merkezi İş Alanı
MPYY	: Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği
NİP	: Nazım İmar Planı
ODTÜ	: Orta Doğu Teknik Üniversitesi
SSK	: Sosyal Sigortalar Kurumu
STK	: Sivil Toplum Kuruluşu
TDİ	: Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TMMOB	: Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği
TOKİ	: Toplu Konut İdaresi
TTK	: Turizmi Teşvik Kanunu
UNESCO	: Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu



TABLO LİSTESİ

Sayfa

Tablo 2.1: 1828-1923 Dönemi incelemesi.	7
Tablo 2.2: 1923-1950 Dönemi incelemesi.	23
Tablo 2.3: 1950-1960 Dönemi incelemesi.	34
Tablo 2.4: 1960-1980 Dönemi incelemesi.	45
Tablo 3.1: 1980-2000 Dönemi incelemesi.	72
Tablo 3.2: 2000-Günümüz Dönemi incelemesi.....	107





ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 3.1: 2010 sonrası İstanbul'da yapılan mega projeler.....	109
Şekil 3.2: Tarihi Yarımada'da ilan edilen yenileme alanları.....	116
Şekil 3.3: Üç plan süreci.....	121
Şekil 4.1: Sorunsal kapsamında vaka çözümlemesi.	132
Şekil 4.2: Prost Planı süreci	133
Şekil 4.3: Espaces libre örneği	141
Şekil 4.4: Menderes'in İmar Operasyonu süreci	145
Şekil 4.5: Vatan ve Millet Caddeleri kesişimi	151
Şekil 4.6: Önde Oğlanlar Tekkesi ve arkasında Aksaray Karakolu.	151
Şekil 4.7: Menderes'in inşaat alanlarına yaptığı ziyaret.	152
Şekil 4.8: Apartmanlaşma, çöküntüleşme ve modernist yaklaşım süreci vakaları.	156
Şekil 4.9: Haşim İşcan Geçidi.....	158
Şekil 4.10: Unkapanı Geçidi.....	159
Şekil 4.11: İMÇ'nin yaya ölçekli yapısı.....	161
Şekil 4.12: İMÇ'nin yükseklik sınırlı ve avlulu yapısı	162
Şekil 4.13: Aksaray Meydanı ve Viyadüğü	163
Şekil 4.14: Vatan Caddesi Aparmanları Projesi ve günümüz hava fotoğrafı	165
Şekil 4.15: Dalan Operasyonu süreci	172
Şekil 4.16: Haliç'te hızlı yıkım faaliyetleri.....	173
Şekil 4.17: Haliç yıkımları öncesi ve sonrası	174
Şekil 4.18: Dalan'ın "aile reisi" söylemi.....	175
Şekil 4.19: Dalan'ın Nokta Dergisi kapağında yer alması	176
Şekil 4.20: Dalan'ın kolektör inşaatı ziyareti	177
Şekil 4.21: Yenileme projelerinin tarihsel süreci	183
Şekil 4.22: Fener-Balat Yenileme Projesi'ndeki yerlerinden etme-mülksüzleştirme meselesi	187
Şekil 4.23: Taşoluk ve Sulukule arasındaki ilişki ile proje sonrası Sulukule	189
Şekil 5.1: Sonuç.....	194



1. GİRİŞ

Tarihi Yarımada, Roma, Bizans ve Osmanlı gibi farklı yönetim ve kültür biçimlerine sahip imparatorluklara başkentlik yapmış birçok dönemin izlerinin okunabildiği çok katmanlı tarihi bir alandır. Asya ve Avrupa kıtalarının birleşiminde konumlanması ve 45 rakımdan 85 rakıma yükselen İstanbul'un yedi tepesini barındırması sebebiyle önemli bir silüete sahiptir. Dört bir yanında külliye, camiler, su kemerleri gibi birçok tarihi eser ve tamamı bir değer barındıran semtleriyle birçok tarihi unsuru bulundurmaktadır. Dolayısıyla evrensel değerlere sahip olduğu tespit edilen Tarihi Yarımada'nın dört bölgesi, UNESCO tarafından 1978'de hazırlanmaya başlanan Dünya Miras Listesi'ne 1985 yılında dahil edilmiştir (İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı, 2018, s.37).

Günümüze gelinceye dek yaşanan kentleşme sürecinin her döneminde Tarihi Yarımada'da birçok proje yapılmıştır. Farklı planlama yaklaşımlarıyla yapılan projeler, yapıldığı çevrenin fiziksel yapısını değiştirmenin yanında toplumun sosyal ve ekonomik yapısını da etkilemiş ve kentsel politikaların değiştirilmesinin önünü açmıştır. Kentsel politikalar, merkezi yönetim ve yerel yönetimler tarafından planlanarak oluşturulan stratejiler, bu stratejilerin uygulanması için belirlenen araç ve kaynaklar ile uygulamalar bütünü olarak düşünülebilir. Ancak Cumhuriyet'ten günümüze değişen planlama yaklaşımlarıyla yapılmaya çalışılan projeler, bir plan dahilinde oluşturulması beklenen politika süreçlerini sekteye uğratmıştır. Kimi zaman yasalar ve planlar değiştirilerek çeşitli projeler uygulanmaya çalışılmış, böylelikle formel olan süreçler; planlama yaklaşımlarının, projelerin ve politika dönüşümünün iç içe geçerek birbirini tetiklediği adımlarla enformel olan bir döngüye girmiştir. Her dönem, bir sonraki dönemde yaşanacak kentleşme süreci ve politika dönüşümünün temelini oluşturmuştur.

Çalışmada bu sebeple, "Tarihi Yarımada'da Cumhuriyet'ten günümüze değişen planlama yaklaşımlarıyla yapılan projelerin, fiziksel, sosyal ve ekonomik açıdan nasıl bir ortam oluşturduğu ve kentsel politikaları nasıl dönüştürdüğü" ortaya konulmak istenmektedir. Bu kapsamda öncelikle modernleşme hareketlerinin başladığı 1828'den günümüze uzanan süreç, Tarihi Yarımada'nın kırılma noktaları dikkate alınarak altı dönemde ele alınacak ve bu dönemler fiziksel, sosyal, ekonomik ve siyasi

olmak üzere dört kriter çerçevesinde incelenecektir. Böylece her dönemin hakim siyasi ve ekonomik anlayışı, planlama yaklaşımı, döneme ait plan, proje ve kanunlar ile Tarihi Yarımada'nın fiziksel ve sosyal durumu birlikte değerlendirilerek sunulmuş olacak ve kentleşme süreci boyunca gerçekleşen dönüşümün dinamikleri, kavranmış olacaktır. Ardından çalışmanın sorunsalının açıklıkla çözümlenebilmesi için Cumhuriyet'ten günümüze uzanan beş dönemin, karakteristik özelliklerini yansıtan vakaları, kentleşme sürecindeki bulguların ışığında belirlenen dört parametre çerçevesinden irdelenecektir. Kentsel politika dönüşümündeki dinamikleri ortaya koyan bu dört parametreyi; dönemin yönetim yaklaşımını gösteren belediyeçilik anlayışı, projelerin yapımındaki yasal ve yönetsel durumu ortaya koyan plan ve kanun düzenlemeleri, projelerin halka sunuluşunda kullanılan söylemler ve mekandaki tezahür oluşturmaktadır. Sonucunda Tarihi Yarımada üzerinden ele alınan "kentsel politikaların kentsel projeler aracılığıyla dönüştürülme süreci", kentleşme süreci anlatısının bulguları aracılığıyla öne çıkan vakaların irdelenmesiyle değerlendirilerek ortaya konulmuş olacaktır.

1.1. Çalışmanın Amacı

Çalışmada, Tarihi Yarımada'da kentleşme süreci boyunca yönetim anlayışı ve planlama yaklaşımlarının değişim süreci, bu çerçevede yapılan projeler ve bu projelerin fiziksel, sosyal, ekonomik etkileri ile kentsel politikaları nasıl dönüştürdüğü incelenecektir. Böylelikle yönetim anlayışı, planlama yaklaşımları, projeler ve kentsel politikalar arasındaki ilişkiselliğin kavranması, projelerin kentsel politikaları hangi siyasi yönetim anlayışıyla, yasal düzenlemelerle ve sunuş diliyle dönüştürdüğünün anlaşılabilmesi ve bu enformel süreçlerin Tarihi Yarımada'ya olan etkisinin ortaya konulması amaçlanmaktadır.

1.2. Çalışmanın Yöntemi

Çalışmada, değişen planlama yaklaşımlarının, yapılan projelerin fiziksel, sosyal, ekonomik etkisinin ve politikaları nasıl dönüştürdüğünün anlaşılabilmesi için literatür taraması kapsamında yüksek lisans ve doktora tezleri, makale, rapor, plan, yasa ve yönetmelik, kitap, fotoğraf ve haber yazıları incelenecektir.

Projelerin yapılma amacı, yapımında hangi planlama ilkeleriyle hareket edilmeye çalışıldığı, kent mekanının yönetim sistemi içinde nerede konumlandırıldığı, projelerin yapılışına etki eden yasal düzenlemelerin neler olduğu, projelerin sonucunda Tarihi Yarımada'nın fiziksel, sosyal ve ekonomik olarak nasıl etkilenmesinin beklendiği, olası riskler konusunda ne gibi önlemler alındığı veya uygulamaların önerildiği ve

sonucunda kentsel politikaların uğradığı enformel dönüşüm süreçleriyle ilgili sorulara cevap aramak amacıyla dönemin öne çıkan projelerinin belediyeçilik anlayışı, plan-kanun süreçleri, sunuş yollarına dair söylem analizleri ve mekana olan yansıması ortaya konulacak ve kentsel politikaların kentsel projeler aracılığıyla dönüştürölme sürecinin kavranması sağlanacaktır.





2. TARİHİ YARIMADA’NIN 1980 ÖNCESİNDEKİ DEĞİŞİM SÜRECİ VE KENTSEL POLİTİKA DÖNÜŞÜMÜ

Kentsel politikalar, belli bir yönetim sistemi çerçevesinde ve kimi zaman, yönetim sisteminde gerçekleşen değişikliklere de paralel ilerleyerek; toplumun sosyal, siyasal ve kültürel değişim sürecinde yansıttığı ihtiyaçtan hareketle veya içinde bulunulan çağın gerektirdiği unsurlarla değişip dönüşmektedir. Dolayısıyla yaşanan bu dönüşümün, tabanda kendiliğinden oluşan değişim süreciyle veya yönetim sisteminin sağlam bir zemine oturtularak geliştirilmesi amacıyla rasyonel ihtiyaçlar çerçevesinde gerçekleşmesi beklenmektedir. Ancak kimi zaman değişim, tepeden inme olmuş ve siyasi gücü elinde bulunduran yönetim, benimsediği ideolojinin değerleri çerçevesinde politikaları dönüştürmüştür.

Tarihi Yarımada, farklı yönetim sistemi ve sosyal-kültürel yapıya sahip imparatorluklara başkentlik yapmış ve bu tarihsel sürecin izlerini kentsel mekanda taşımakta olan bir alan olmuştur. Dolayısıyla sosyal, kültürel, siyasi ve ekonomik arka planla gerçekleşen kentsel politika dönüşümünün iyi okunabileceği bir alandır. Tarihi Yarımada, sahip olduğu kültürel miras, ticaret ağı içindeki konumu ve dış ilişkilerdeki prestij gücüyle geçmişten günümüze birçok projenin uygulama alanı olmuştur. Ancak konu edildiği üzere bu projeler, kentsel politika bütünü içinde ayrı bir başlık olarak uygulanmamış, dönemin benimsenen anlayışı çerçevesinde hayata geçirilmiştir. Uygulanmak istenen projeler sebebiyle planlama süreçleri değiştirilmiş, plan değişiklikleri yapılmış, yasalar çıkartılmıştır. Böylelikle çoğu zaman enformel başlayan süreç, uygulamaların meşrulaştırılması için imar faaliyetlerinin bir plana dayandırılmasıyla ve yasa değişiklikleriyle formel bir sürece dönüştürülmeye çalışılmıştır. Bu adımlarla gerçekleşen ve plan bütünlüğünü bozan kentsel politika dönüşümünün kavranabilmesi için kırılma noktalarıyla her dönemdeki gelişme; fiziksel, sosyal, ekonomik ve siyasi etkileri çerçevesinde irdelenecektir. Bu kapsamda bu bölümde; Tarihi Yarımada’nın kentsel gelişimini şekillendiren Cumhuriyet’in ilanından önceki yaklaşık 100 yıl ve Cumhuriyet’in ilanından sonra günümüz planlama yaklaşımına giden sürecin ekonomik ve siyasi temelini atan 1980’deki kırılma dönemine kadar olan 3 kentsel gelişim dönemi incelenecektir.

2.1. Modernleşme Hareketlerinden Cumhuriyet'e (1828-1923)

Cumhuriyet'in ilanından önce Osmanlı İmparatorluğu'nun son iki döneminde, Tarihi Yarımada'nın kentsel gelişimini etkileyen; kent planlaması ile kent yönetimine dair düşüncelerin sistemleştirilmeye çalışıldığı önemli olaylar yaşanmıştır. Bu olaylar: II. Mahmud başta olmak üzere diğer son dönem padişahlarının Islahat Hareketleri, çağın teknolojik gelişmeleriyle yaşanan kentsel yayılma durumları ve içinde bulunulan çağın etkisiyle kent planlamasına yön veren yangınlar, planlar ve nizamnamelerdir. Dolayısıyla bu bölümde Tanzimat ve I. Meşrutiyet'in ilanını içeren Osmanlı'nın Gerileme ve Modernizasyon Dönemi olarak adlandırılan 1828-1908 dönemi ve II. Meşrutiyet'in ilanı, I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı'nı kapsayan Yenilgi ve Dağılma Dönemi (Cumhuriyet Öncesi Dönem) olarak adlandırılan 1908-1922 dönemi incelenecektir. Ancak Vaka-i Hayriye olarak bilinen 1826'da Yeniçeri Ocağı'nın kapatılması ve arkasından kent yönetiminde oluşabilecek açığı gidermek amacıyla yine aynı yıl kurulan Evkaf Nezareti ve İhtisap Nezareti, asıl olayların temelini oluşturduğundan bölümde Vaka-i Hayriye olaylarına da değinilecektir (Tablo 2.1). İncelenecek dönemlerden de anlaşılabileceği üzere 1828-1923 dönemi, hem gerileme döneminden çıkmak için modernleşme adımları atmaya çalışan hem de I. Dünya Savaşı'nın da etkisiyle çöküşü başlayan bir imparatorluğun son dönemki izlerini yansıtmaktadır.

Tablo 2.1: 1828-1923 Dönemi incelemeesi.

Fiziksel	Sosyal	Ekonomik	Plan Çalışmaları/ Kent Yönetimi Adımları	Kanunlar	Siyasi Ortam/ Dönem
Eski Odalar ve Yeni Odalar Kışlaını kapatılması, Kışlaının Tarihî Yanmada değin yapılması ve karakol inşası, Hocaapaşa Yangını (1826)	İlk nüfus sayımı (1831), Takvim-i Vakayî (1831), Posta Teğkâtı (1833)		Plan Çalışmaları/ Kent Yönetimi Adımları Evkaf-ı Hümayun Nezaret'i'nin kurulması (1825), İhtisab Nezaret'i'nin kurulması (1826), Hassa Mimarlar Ocağı'nın kaldırılması ve İhtisab Nezaret'i'nin işleri Etniy-i Hassa Müdürlüğüne bağlanması (1831), Dahiliye, Adalet ve Maliye gibi nazırlıklar (bakanlıklar) açılması, Divan-ı Hümayun yerine Vekiller Heyet'i kurulması (1836)	Yeniçeri Ocağı'nın dolayısıyla Yeniçeri Tuluumbacıları'nın kaldırılması (1826)	Kent yönetiminin merkeziyele ele alması, Vaki-i Hayriye (1826)
İlk Halic Köprüsü: Hayriye Köprüsü (Azapkapı-Unkapanı) (1836), İlk buharlı gemi taşımacılığı (1837)	Tiyatro binası, kilise vb. yapımı, İlköğretim zorunlu ve ücretsiz yapılması, Mülki yazım sisteminin kurulması ve tımar sisteminin kaldırılması	Eminönü ve Galata'nın ticaret ağı, liman kenti			Devlet kurumlarının modernleştirilmesi, Ordu ve siyaseti birbirinden ayırma girişimleri, Padişahın yetkilerini delege etmesi
Molke'nin planına göre askeri tesislerin planlama ve uyuşması, yeni yapılacak binaların taşır olacak şekilde inşa edilmesi, geniş meydanlar oluşturulması, yol genişletilmesinin belirlenmesi	Yeni merkezin Beyoğlu, Üsküdar ve Kadıköy'e doğru kayması		Tarihî Yanmada'nın ilk plan çalışması: Von Mokke (1836-1839)	Yerel yönetim teşkilatı ile ilgili düzenlemelerin yapıldığı ilk resmi belge: imunahar (1839), İlk imar mevzuatı: Etniyi Nizamnamesi (1849)	Tanzimat Dönemi (1839-1876), Yönetimin Topkapı Sarayından Dolmabahçe Sarayına taşınması (1856)
Yangın sorununa çözüm bulunması, Yol genişletilmesinin ve bina yüksekliklerinin belirlenmesi					
İlk modern Galata Köprüsü'nün yapımı (Cisri-i Cedid) (1845), Ayvansaray-Hasköy Köprüsü (1852), Fener (1855), Aksaray (1855), Salmatormuk (1855), Unkapanı (1860), Ayvansaray (1851) ve Küçükmustafa Paşa (1861) yangınları ve yangın alanlarının inşası	Kentin Galata'ya doğru şekillenmeye başlaması, Tarihî Yanmada'nın imajı kayıp ve yeni merkezin Pera'ya kayması	Karaköy ile Eminönü-Sirkeci bölgesindeki ticaretin birleşmesi	İlk işletme olan Hazine-i Hassa Vapurları İdare'sinin kurulması (1844) (Sirkeci-Hayriye, 1851)	İlk belediye teşkilatı: Şehremaneti'nin kurulması (1855-1858)	
Cadelerin genişletilmesi, kentin temelik işlerinin yapılması, esnaf ve tüccarın denetlenmesi amaçlanmış		Belediye hizmetleri için vergilendirmeyle fon kurulması	İlk modern belediye örgütlerinden: İhtisab-ı Şehir Komisyonu'nun kurulması (1856)	Batılılaşma hareketleri: Kamulaştırılmaya yönelik ilk düzenleme, İstisnak Nizamnamesi (1855) Nizamnamesi- Umumi (1857)	Kırım Savaşı (1853-1856), İstisnak Fermanı (1856), Kent yönetiminin merkeze yerel yönetimlere geçişi
Kent planlanması, yapıların yenileştirilmesi, altyapı çalışmaları, yangın çıkan yerlerin yeniden planlanması, yeni yol, köprü vb. yapılması			Lütfi Stora'nın Aksaray'ı planlaması		
Hocaapaşa Yangını (1865) ve alanın yeniden inşası: Galata Sultan'ın yıkımı ve Divan Yolu'nun genişletilmesi			İstanbul'un 14 belediye dairesine ayrılması (1857)	Tunuk ve Etniyi Nizamnamesi (1854) Dersaadet İdare-i Belediye Nizamnamesi (1858)	Kent yönetiminde merkezileşmenin artırılması, Yerel yönetimlerin hiyerarşik şekilde düzenlenmesi
Yedikule-Küçükçekmece demiryolu hattı (1871), Bahçekapı ve Eminönü arasındaki Tarihî Surar, Topkapı Sarayı bahçeşi, Secceliler Kasrı ve Cebeciler Kasrı'nın demiryolu için tahrip edilmesi (1871), Eminönü-Aksaray tramvay hattı (1871), Sirkeci-Yedikule demiryolu hattı (1872), Aksaray-Yedikule tramvay hattı (1872), Aksaray-Topkapı tramvay hattı (1873), Sirkeci Garı'nın, rıhtımının ve antrepolarının yapımı (1890)	Merkezi iş alanının yeniden yapılandırılması (yeni merkezin Tarihî Yanmada'dan Pera'ya ve Galata'ya kayması), Yeni tüketim ihtiyaçları: bankalar, oteller, kulüpler, restoranlar, apartmanlar	Halkın deniz kıyısında av alması ve trenle işe gidip gelmesi, Halkın Yedikule'nin şehir merkezine uzaklığı sebebiyle demiryolunun Sirkeciye uzatılmasını istemesi	Eugene-Henry Gavand'ın İstanbul İmar Planı Çalışmaları (1865), Kültürel miras ile ilgili ilk yasal düzenleme: Asar-ı Ahka Nizamnamesi (1869)	Tebaa-yı Etniyen'in Emlakı Mutasarrıf Olmaları Hakkındaki Kanun (1868)	
Henri Gavand tarafından Sarayburnu-Üsküdar arasında bir geçit projesi ve Yedikule-Sarayburnu arasında liman önerisi (1876)			Dersaadet Tramvay Şirketi'nin kurulması (1869), Bahliye hattı yapımına başlanması (1870) İlk ilk karayolunun kullanımı (1871)		
Bayındırık işleri, tımm, sanatı, ticaret, ulaştırma ve eğitim işleri ile ilgili düzenlemeler			Asar-ı Ahka Nizamnamesi'nin yenilenmesi (1874, 1884 ve 1906), Ekrem Hakkı Ayvazlı Haritaları (1875-1882) (Belediye hizmetlerinin ve yurttöçülerinin görevlerinin düzenlenmesi, Kentlerin nüfusları dikate alınarak dört yıl için Belediye Meclisi, Belediye Başkan belirlenmesi) St. Presault tarafından Sarayburnu-Üsküdar arasında 2. tüp geçit projesi önerisi (1891) Joseph Antoine Bouvard'ın planları: İlyazat Meydanı ve Eminönü-Karaköy (1901) Üç Amerikalı mühendis tarafından Yenikapı-Karım arasında 3. tüp geçit projesi önerisi (1902), C. E. Goad Sigorta Şirketi tarafından Yangın Sigortası haritaları hazırlanmış (1904-1906), Bouvard'ın istediği üzerine Alman Mavilen haritalarının alınması (1909-1913), Bouvard Planı (1909)	İlk anayasa: Kanun-ı Esasî (1876), Vilayet ve Belediye Kanunu (1877), Dersaadet Belediye Kanunu (1877)	Birinci Mevruvî Dönemi (1876-1878), Kent yönetiminde merkezileşme sorunu
Çıkma sokakların yasadlandırılması, yol genişletilmesinin ve bina yüksekliklerinin belirlenmesi, yangına karşı önlem alınması				İlk imar kanunu: Etniyi Kanunu (1862)	
Üçüncü depremi (1894), Çirçi Yangını (1908), Arabaların kullanımı (1908), Sirkeci Posta ve Telgraf Nezaretî Binası (1909), Beyazıt-Şişli metro önerisi (1911), Balat Yangını (1911), Aksaray Yangını (1911), Galata Köprüsü'nün çift hatlı tramvay için genişletilmesi (1912)					
Tarihî Yanmada çevresinde sahil yoluna ile tepe ve vadilerden geçen bulvarlar açılması, Beysaz ve Aksaray Meydanlarının yeniden düzenlenmesi ve bağlanması, Unkapanı-Yenikapı arasında yeni cadde açılması, Gülhane Parkı, Sultanahmet Parkı ve Fahi Parklarının yapılması, Sarayburnu Parkı düzenlenmesi, Eminönü ve Galata'nın elektrikli tramvay ile bağlanmasının kurulması (1914),			Şehremaneti'nin kurduğu belediye daireleri istatistikler kente şehremaneti şeklinde bir yönetime bağlanmıştır (1912), André Auric'in plan çalışmaları (1912-1914)		İkinci Mevruvî Dönemi (1908-1920), Cemil Topuzlu'nun şehremaneti dönemi (1912-1914 ve 1919-1920)
Cıbalı Yangını (1918): ahşap yapıların 2-3 katlı evlere dönüşmesi, kaymakamlık binasının inşası, Laleli semtinde orta sınıf ve eski ailelere mensup sığınlar oturmaya başlaması		Ulusal ekonomi inşasına yönelik çabalar, Kibeseli üretme yatırımları (1920'ler)	Muhafaza-ı Abidat Nizamnamesi (1912), Kültürel mirasta ilgili ilk örgütlenme: İstanbul Asar-ı Ahka Encümeni Daimisi (1917), Necip Bey Haritaları (1918)		Ulus devlet anayasası, TBMM: 23 Nisan 1920 Saltanatın kaldırılması: 1 Kasım 1922
Tarihî Yanmada'daki yönetim birimlerinin Ankara'ya taşınması	İstanbul'un nüfusu 1913'te 1 milyon 213 bin, 1923'ten sonra 600.000		Carl Chr. Lorchler plan çalışması (1922-1928), Perntlich Haritaları (1922-1945)		Ankara'nın bağkent olması 13 Ekim 1923 Cumhuriyetin ilanı 29 Ekim 1923

Kaynak: 2.1 Bölümü kaynaklarından¹ yararlanılarak yazar tarafından üretilmiştir.

¹ (Aden, 2022; Bayram, 2015; Bilsel, 2015; Çakılciöğlu, 2004; Gündüz, 2011; Karagöz, 1995; Kart, 2008; Kolay, 2020; Koraltürk, 2020; Kurt ve Eyicil, 2022; Özcan, 2006; Özlü, 2019; Yeşilkaya, 2003; Yıldırım, 2004; Yıldırım Burma, 2017).

19. yüzyıl Osmanlı'nın batıyı örnek alarak modernleşme adımları attığı ve bürokrasi oluşturmaya çalıştığı bir dönem olmuştur. Köklü modernleşme adımlarının temelini oluşturan ve Tanzimat Fermanı'na da ortam hazırlaması beklenen reformlar, II. Mahmud döneminde gerçekleştirilmiştir (Bilsel, 2015). 19. yy. öncesinde yapılan reformlar yalnızca askeri alanla sınırlı kalmışken II. Mahmud döneminde askeri alanda yapılan köklü değişikliklerin yanında idari, iktisadi ve sosyal alanda da reformlar gerçekleştirilmiştir.

II. Mahmud, devleti içinde bulunduğu buhrandan çıkarmak ve Avrupa'yla her alanda açılan farkın kapatılmasını sağlamak için batıdaki sistemin örnek alınarak yeni bir devlet düzeni oluşturulması gerektiğini düşünmüştür. Bu sebeple tebedda eşitliği, inanç özgürlüğünü ve Avrupa tarzını temel alan sosyal reformlar; dönemin öne çıkan eserlerinin takip edilerek halkın bilinçlendirilmesini amaçlayan ve batılı müfredatı temel alan eğitim reformları; ordunun modernleştirilerek devlet yönetiminden ayrılmasını sağlayacak askeri reformlar; köhneleşmiş kurumlar ve zihniyetler yerine modern devlet düzeni oluşturacak idari reformlar ile kent mekanını yeniden yapılandıracak kent yönetimine dair kararların alınabileceği planlama sistemini oluşturacak reformlar uygulanmıştır (Kurt ve Eyicil, 2022).

II. Mahmud, ayaklanmaların ve savaşların olduğu bir dönemde padişahlık yaptığından planladığı reformları gerçekleştirmek için özellikle yeniçerileri göz önüne alarak uygun ortamı beklemiştir. Ardından 1826 yılında askeri reformlara karşı çıktığı için Yeniçeri Ocağı'nı kaldırdığı köklü askeri reformunu gerçekleştirmiş ve Asakiri Mansureyi Muhammediye adında modern bir ordu kurmuştur (Kurt ve Eyicil, 2022, s.558-560; Karagöz, 1995, s.193). Vaka-i Hayriye olarak da adlandırılan bu olayla II. Mahmud yalnızca Yeniçeri Ocağı'nı kaldırmakla kalmamış yeniçerilere ait yapıları da kent mekanından silmeye çalışmıştır. Beyazıt Meydanı'nı etkileyen bu girişimde yeniçerilerin toplanma noktaları olan Eski Odalar ve Yeni Odalar kışlaları kaldırılıp Et Meydanı düzenlenirken Ağa Kapısı tahrip edilmiştir. Yeni kurulacak kışlaların Tarihi Yarımada dışında inşa edilmesine ve şehrin genelinde yeni sistemin göstergesi olan 7'si Tarihi Yarımada'da bulunan karakolların yapılmasına karar verilmiştir. II. Mahmud tarafından yeni sistem oluşturulmaya çalışılırken Tarihi Yarımada'yı fiziksel, sosyal ve ekonomik anlamda etkileyen yangınlar göz ardı edilmiştir. Yeniçeri Teşkilatı'nın dolayısıyla Yeniçeri Tulumbacıları'nın kaldırılması bu dönemden sonra yaşanan yangınlara hemen müdahale edilememesine neden olmuştur. Bu sebeple aynı yıl gerçekleşen Hocapaşa Yangını, Beyazıt'a kadar yayılmıştır (Özlü, 2019, s.64; Yeşilkaya, 2003, s.78-79). Yapılan reformlar batıya ayak uydurma ve modernleşme amacı taşısa da oluşturulmaya çalışılan bürokraside güçlü bir merkezi otorite kurma

gayretinin de olduğu görülebilmektedir. Bu çabanın en somut örneklerinden biri kent yönetiminde yapılan uygulamalardır.

II. Mahmud, kentin idaresinden ve vakıfların işleyişinden sorumlu olan kadıların görevlerini yargıyla sınırlandırmıştır. 1826 yılında Evkaf-ı Hümayun Nezareti kurularak vakıfların yönetim yetkisi kadılardan alınmıştır. Vergilerin toplanması, şehrin güvenlik ve sokakların bakım onarım işleri ise aynı yıl kurulan İhtisab Nezareti'ne bırakılmıştır. 1831 yılına gelindiğinde ise Ebniye-i Hassa Müdürlüğü kurularak Hassa Mimarlar Ocağı kaldırılmış ve İhtisab Nezareti'nin yetkileri yeni kurulan bu müdürlüğe devredilmiştir (Bilsel, 2015; Bayram, 2017, s.232). II. Mahmud'un dağınık halde bulunan yetkileri bürokratik bir zemine oturarak modernleştirmek isterken aynı zamanda kent yönetimini merkeziyetçi bir bakış açısıyla ele aldığı söylenebilir. Kent yönetiminde ve askeri alanlarda reformlar yapılırken kentin fiziksel görünümünde, sosyal ve ekonomik durumunda da gelişmeler yaşanmıştır.

II. Mahmud'un Topkapı Sarayı yerine Dolmabahçe Sarayı'nda kalması ve Tersane-i Amire'nin Tarihi Yarımada'yla olan ulaşım bağlantısı sorunu sebebiyle 1836 yılında Azapkapı-Unkapanı arasında Haliç'in ilk köprüsü olan Hayratiye Köprüsü yapılmıştır (Aden, 2022, s.62; Bilsel, 2015). Kentteki deniz ulaşımı ise 1837 yılına kadar kayıklarla sağlanırken 1837 yılında buharlı gemi taşımacılığıyla devam etmiştir (Koraltürk, 2020). 19. yüzyılın ortalarında deniz taşımacılığında ve kentin karayolu ulaşımında yaşanan gelişmeler, 19. yy. liman kenti ticaretinin önemli bir bölgesi olan Eminönü ve Galata'nın ticaret akışını şekillendirmiş ve kentteki sosyal dolaşım, kentleşme ve kent mekanlarının yeniden şekillenmesinde önemli bir rol oynamıştır. Yaşanan gelişmelerin temelinde, II. Mahmud'un son dönemlerinde imzaladığı Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması'yla liman kenti ticaretinin ve sanayinin yönlendirilmesi bulunmaktadır.

19. yüzyılda Sanayi Devrimi'yle buharlı gemilerin kullanılmaya başlanması sermayeye uluslararası bir akışkanlık kazandırmıştır. Büyük bir üretim gücüne, ithalat-ihracat hacmine ulaşan İngiltere, rekabet ettiği ülkeler arasında önemli bir konuma gelmiştir. Hem ekonomik ve siyasi gücünü büyütmek hem de daha serbest hareket edebileceği pazarlar oluşturmak için yeni pazar arayışına girmiştir. Avrupa ülkelerinin serbest piyasa oluşturmadaki korumacı müdahaleci tavrı, İngiltere'nin serbest pazar arayışı için engel oluşturduğundan Asya ülkeleri, Latin Amerika ülkeleri ve Osmanlı'ya yönelmiştir (Eşiyok, 2014, s.68-70). Osmanlı'nın gündeminde ise Mehmet Ali Paşa'nın korumacı ve müdahaleci ekonomi modeliyle Mısır'ın Osmanlı yönetimindeki diğer bölgelerden ayrılarak ileri ekonomik yapıya ulaşması ve bunun sonucunda oluşan iktidar mücadelesi vardır. 1832 yılında yaşanan savaşta Osmanlı, Mısır

karşısında büyük bir yenilgiye uğramış ve iktidar mücadelesine girdiğini düşünen II. Mahmud, Rusya'dan yardım istemiştir. Rusya'nın Osmanlı'ya yardım etmesi İngiltere ve Fransa'nın çıkarlarıyla uyuşmadığından bu iki devlet Mısır sorununu dış tehdit olarak değerlendirmeye almış ve Rusya'yı ekarte etmek için Osmanlı-Mısır arasında barış imzalanmasına aracılık etmiştir. Osmanlı ise Rusya'ya olası savaş durumunda ihtiyaç duyabileceğinden anlaşma imzalamış ancak kendisinin Rusya'ya yardım edebileceği düşünülmediğinden boğaz geçişini serbest bırakma kararı almıştır. Devam eden bazı sorunlar sonucunda Osmanlı bu sefer Batılı devletlerin desteğine ihtiyaç duymuş ve 1838 yılında Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşmasını imzalamıştır. Osmanlı'nın antlaşma öncesinde, iç ticarete uyguladığı tekelcilik, malların aktarımı sırasında beklediği izin alım süreci ve iç gümrükler, bazı ürün alım satımındaki yasaklar serbest ticaret ortamını engellerken Osmanlı ve özellikle Mısır için güçlü bir gelir kapısıdır. Öyle ki Mısır tekelcilik usulü sayesinde güçlü bir gelir elde ederek güçlü bir ordu kurmuş ve sanayisini geliştirmiştir. Ancak antlaşma sonrasında üretim gerilemiş, vergi gelirleri azalmış, yerli tüccarla aynı haklara sahip olan ve onlara göre örgütlü olan yabancı tüccarlar engelsiz şekilde ticaret yapmaya başlamıştır (Eşiyok, 2014, s.74, 81, 92; Durhan, 2002, s.80-82, 84-86).

İngiltere için 1838'de imzalanan antlaşmanın önemi, ekonomiyi temel alarak güçlenme isteği iken Osmanlı için durumun siyasi yönü belirleyici olmuştur. Osmanlı, Mısır'a ve güçlü toprak sahiplerine karşı iktidar mücadelesini düşünürken İngiltere'ye sağladığı kapitülasyonlarla gelirlerine zarar vererek dış borçlanma yoluna başvurmak zorunda kalmış, yerli üretim yapacak çevreyi dezavantajlı konuma düşürerek devletin kalkınmasını engellemiş ve hem ekonomik hem siyasi anlamda denetleme gücünü yitirmiştir. İngiltere'ye karşı sömürge devleti olmaya başlayan Osmanlı'nın bu dönemde kent yönetiminde ve planlamasında yapmaya çalıştığı reformist hareketler, planlamanın ihtiyacı olan ekonomik güçten yoksun olduğu ve devam eden iktidar mücadeleleri ile savaş ortamı göz önüne alınarak değerlendirilmelidir.

II. Mahmud'un son dönemlerinde, kent gelişimine yön vermek ve kent merkezinin ıslahı için 1836 yılında Helmuth Von Moltke tarafından ilk plan çalışmasına başlanmıştır. Kent bu zamana kadar parça parça ele alındığından Moltke'nin çalışması ilk bütüncül plan çalışması olarak görülmektedir. Moltke ilk olarak İstanbul'un haritasını çıkarmıştır. İstanbul için yapılan bu harita, 1786 yılında François Kauffer'in İstanbul Haritası çalışmasından sonraki ilk bilimsel harita çalışmasıdır. Moltke, daha sonra bir imar planı hazırlamış ve kentsel mekana dair alınan kararlar ilk kez yasal bir belge olarak düzenlenerek 1839 yılında ilmühaber olarak

yayımlanmıştır (Özcan, 2006, s.157; Kolay, 2020, s.72). Bu plan kararları aşağıdaki şekilde belirlenmiştir;

- Ticari ve idari merkezle Bizans kapıları arasında bağlantı kurulması için 5 ana arter açılması planlanmıştır. Bu ana arterler: Topkapı Sarayı'nın ana giriş kapısı Bab-ı Hümayun'dan başlayıp Beyazıt Meydanı ve Aksaray'dan geçerek Topkapı'ya ulaşan ilk yol; Beyazıt Meydanı'ndan başlayıp Fatih Külliyesi'nden geçerek Edirnekapı'ya ulaşan ikinci yol; Fatih Külliyesi'nden başlayıp Çarşamba Pazarı'ndan geçerek Eğrikapı'ya ulaşan üçüncü yol; Kadırga ve Yedikule arasında Marmara sahili boyunca devam edecek dördüncü yol ve Eminönü Yeni Cami ile Eyüp arasında Haliç boyunca devam edecek beşinci yoldur.
- Yapılacak ve genişletilecek yolların belirlenen dört kademeli sistem esas alınarak 8, 10, 12 veya 16 metre genişliklerine uygun yapılması ve çıkmaz sokakların yasaklanması kararlaştırılmıştır. Aynı zamanda geniş yollara kaldırım yapılması, yolların üzerindeki anıt eserlerin taşınması, sahil hattının düzenlenmesi, ahşap rıhtımların taş rıhtıma dönüştürülmesi öngörülmüştür.
- Yangınların kontrolünün sağlanması amacıyla mevcuttaki konutların aşamalı olarak ahşaptan kagire dönüştürülmesi ve yeni yapılacak olanların kagir şeklinde inşa edilmesi planlanmıştır.
- Kentin makroformunu etkileyen askeri tesislerin planlanması kapsamında Tarihi Yarımada'nın dışında, büyük askeri kışlaların ve bu kışlaların çevresinde mahallelerin inşa edilmesi kararlaştırılmıştır. Böylece kent gelişimi Üsküdar, Kadıköy, Beyoğlu ve Boğaziçi kıyılarında gerçekleşmiştir (Çelik, 1996 ve Kuban, 1996 akt. Özcan, 2023, s.47; Çakılcıoğlu, 2004, s.665; Kolay, 2020, s.73).

Plan kararlarının bir kısmı mevcut ekonomik koşullar nedeniyle gerçekleştirilememiştir (Kolay, 2020, s.73). Ancak kararların temel amacının; yangınlara çözüm getirilmesini sağlamak, meydan düzenlemesi, sokak genişletilmesi ve kaldırım yapılmasıyla geometrik form oluşturarak modern kent görünümünü yakalamak ve Tarihi Yarımada merkezinin Bizans kapılarıyla ulaşım bağlantısını kurmak olduğu görülebilmektedir. Dolayısıyla modern kent oluşturma ve kent sorunlarına çözüm üretme temel alınarak çeşitli adımlar atılmaya devam edilmiştir. Bu kapsamda çeşitli nizamnameler çıkartılmış ve kent yönetimine dair sistem oluşturma gayreti içine girilmiştir.

Kent planlamasında yaşanan bu değişimlere paralel şekilde diğer alanlarda da reformlara devam edilmiştir. 1836 yılında devlet kurumları modernleştirilerek Dahiliye, Adalet ve Maliye gibi nazırlıklar (bakanlıklar) açılmış, Divan-ı Hümayun yerine Vekiller

Heyeti oluşturulmuştur. Saray düzeninde, törenlerde, orduda ve gündelik yaşamda kılık kıyafet değiştirilerek ve masa, sandalye gibi mobilyalar kullanılarak modernleşmeye gidilmiştir. İnsan gücü ve ekonomik durumun anlaşılabilmesi için 1831 yılında ilk kez yalnızca erkekler hesaba katılarak nüfus sayımı yapılmış ve aynı yıl, reformların duyurulması ve devlet yönetiminin daha iyi anlaşılabilmesi için Takvim-i Vekayi çıkarılmıştır. Haberleşmenin geliştirilmeye çalışılmasına paralel olarak 1833 yılında Posta Teşkilatı kurulmuştur. Birçok kilise yapılmaya başlanmış, ilk tiyatro binası açılmış ve yabancı dildeki kaynakların Türkçe'ye çevrilmesine karar verilmiştir. İlkokul ve ortaokullar, ilk tıp okulu ve harp okulları açılmış, ilköğretimin zorunlu ve ücretsiz olduğu ilan edilmiştir. Açılan okullarda klasik eğitim anlayışı yerine laik olarak görülen eğitim vermeye çalışılmıştır. Araziler tapulandırılmaya başlanmış, mülk yazım sistemi kurulmuş ve tımar sistemi kaldırılmıştır (Kurt ve Eyicil, 2022, s.556, 561, 562, 564; Karagöz, 1995, s.193-194).

II. Mahmud dönemi reformları, Osmanlı'nın yenilikçi dönemi olarak bilinen Tanzimat Dönemi'nin temelini atmıştır. Devlet yapısında çağın gerisine düşmüş köhneleşmiş sistem yeni baştan kurularak modernleştirilmeye çalışılmıştır. Padişahın devlet yönetiminde birtakım haklarından feragat ederek yetkilerini paylaşması, ordu ve siyaseti birbirinden ayırmaya çalışması, modern devlet kurumlarının oluşturulması modern yönetim sisteminin kurulmasında atılan önemli adımlardır. Aynı zamanda sadece yönetim seviyesinde yapılan değişiklikler toplum yapısını değiştiremeyeceğinden, devlet yönetiminin tutarlılığı ve sürekliliğini sağlamak için her alanda Avrupa standartlarına ulaşılmaya çalışılmıştır. Eğitim ve haberleşmedeki reformlar, nüfus sayımı yapılması, mülk sistemi oluşturulması, harita çalışmaları yapılması ve imar planlarıyla kentin planlanmaya çalışılması eski dönemde hakim olan askeri anlayışın yerini modern bir anlayışa bıraktığını göstermektedir. Bu anlayış değişikliği kent mekanını da dönüştürmüştür. Önceki dönemlerde askeri alanlar kent içindeyken yeni yapılan plan çalışmalarında askeri tesislerin yerleri kent merkezi dışında belirlenmiş, sokaklar genişletilmiş, kentteki önemli alanların birbiriyle ulaşım bağlantısı sağlanmaya çalışılmış, yeni gelişme alanları belirlenmiştir. Dolayısıyla askeri alanların kendini daha çok hissettirdiği, bölgeleme sisteminin hakim olduğu yerleşik hayat yerine modern kent hayatı görünümünün yaratılmaya çalışıldığı söylenebilir. Modern devlet ve kent yönetim sistemi oluşturmaya yönelik atılan adımlar, 1839'da başlayan Tanzimat Dönemi'ndeki yeni reformlarla gelişim göstererek devam etmiştir.

19. yüzyıl ortalarına gelindikçe kent içi dolaşımda yaşanan sorunlara çözüm, çağın getirdiği yeniliklerde aranmıştır. İstanbul'da buharlı vapurlarla yolcu taşımacılığı

yapmak için 1844'te Hazine-i Hassa Vapurlar İdaresi kurulmuştur. Bu işletme Sirkeci'den pek çok yere yolcu taşımacılığı yapmıştır. 1851'de ise Osmanlı Devleti'nin ilk vapur şirketi olan Şirket-i Hayriye kurulmuş ve Boğaziçi'ndeki ulaşım sağlanmıştır. Üsküdar-Eminönü arasındaki ulaşım bağlantısının kurulmasıyla Anadolu Yakası ile Eminönü arasında ticaret akışı oluşmuştur. Daha sonra Şirket-i Hayriye, gelen talepler sonucunda Eminönü-Haliç, Eminönü-Yeşilköy arasında da hizmet vermeye başlamıştır. Karayolu ulaşımındaki gelişmeler ise ticaret akışı ve kent içi dolaşımı etkilemiştir. En önemli ticaret merkezleri olan Eminönü ve Karaköy arasında ulaşım sorunları yaşandığından 1845 yılında Galata Köprüsü yapılmıştır. 1852 yılında ise Ayvansaray-Hasköy arasına Hasköy'deki yoğun Yahudi nüfusundan dolayı Yahudi Köprüsü olarak bilinen köprü yapılmıştır (Koraltürk, 2020; Aden, 2022, s.62-64). Kentin gelişimini etkileyen diğer önemli olay ise 1856 yılı dolaylarında devlet yönetiminin Topkapı Sarayı'ndan Dolmabahçe Sarayı'na taşınmasıdır. Bu olayla birlikte Tarihi Yarımada imaj kaybı yaşamış ve yeni merkez Pera'ya kaymıştır (Yıldırım, 2004, s.94). Kurulan tüm bu ulaşım bağlantıları ve yönetim merkezinin taşınması, Karaköy, Eminönü ve Sirkeci'ndeki ticareti birleştirmiş ve Tarihi Yarımada'da yaşayan nüfusun, cazip hale getirilen diğer bölgeleri fark ederek taşınmasına aracılık etmiştir. Dolayısıyla kentin gelişim yönü artık Tarihi Yarımada'daki imkanlara ve hatta daha da fazlasına sahip olan Beyoğlu'na kaymış, kentteki yerleşim alanları artmıştır. Kent planlamasında atılan önemli adımların, artık Beyoğlu'nu da Tarihi Yarımada gibi merkeze alarak yapılması kaçınılmaz olmuştur.

II. Mahmud döneminde Moltke tarafından yapılan İstanbul'un ilk imar planı sonrasında, 1848 yılında, bu plan kararlarına yönelik Osmanlı'nın ilk imar mevzuatı olan Ebniye Nizamnamesi çıkarılmıştır. Nizamnamede, 19. yüzyıl İstanbul'unun asıl sorunu olan yangınlara getirilebilecek çözümler ile kamulaştırma, bina ruhsatları, bina yükseklikleri ve inşaatları, yol genişlikleri kurallarına yer verilmiştir (Çakılcıoğlu, 2004, s.666; Ayan, 2010, s.36). Ardından 1849 yılında çıkarılan nizamnamede, Ebniye Nizamnamesi'nde verilen bina yüksekliklerine ilişkin kararlar değiştirilmiştir. Ebniye Nizamnamesi'nde kagir yapıların 30 zira (yaklaşık 24 metre) olmasına izin verilmişken 1849 yılı nizamnamesinde kagir yapıların 20 zirayı (yaklaşık 16 metreyi) ve ahşap yapıların 18 zirayı (yaklaşık 14.4 metreyi) geçmemesine karar verilmiştir. Aynı zamanda bu nizamnamelerde gelecek yıllarda daha da detaylandırılacak "kamu çıkarı" ve "kamu çıkarı için istimlak" kavramlarına da yer verilmiştir. Özellikle yangın sorununa çözüm olması için çıkartılan bu nizamnamelerin kullanıldığı ilk önemli durum 1856 yılında yaşanan 748 binanın yandığı Aksaray yangınıdır. Bölgenin nizamnamelere uygun şekilde yeniden düzenlenmesi için mühendis Luigi Storari

görevlendirilmiştir. Storari, Aksaray yangın alanını 9.5 metre genişliğinde birinci derece ve 6 veya 7.6 metre genişliğinde ikinci derece yollardan oluşturduğu yol kademelenmesi sistemiyle ızgara plan esasına göre planlamıştır. Buna göre Aksaray Caddesi 9.5 metre genişliğinde, Şehzadebaşı'nı Yenikapı'ya bağlayan iki ana cadde 7.6 metre genişliğinde ve diğer sokaklar 6 metre genişliğinde olmak üzere dik açıyla kesişecek şekilde planlanmıştır. Planda dikkat edilen hususlar ise Aksaray Caddesi'nin öneminin vurgulanmaya çalışılması, caddenin sokaklarda kesiştiği kavşaklarda iki ana meydan öngörülmesi ve meydanın vurgulanmasına aracı olarak Pertevniyal Valide Sultan Cami'sinin kullanılmasıdır. Bu plan anlayışı Napolyon Bonapart döneminde işgal altındaki Milano'da, 1857'de mühendis Idelfonso Cerda tarafından Barselona'da ve aynı dönemlerde Haussmann tarafından gerçekleştirilen Paris planında görülebilmektedir (Bilsel, 2015; Yıldırım Burma, 2017, s.31; Özcan, 2006, s.162; İstanbul İtfaiyesi, t.y.).

Storari'nin planına ilişkin diğer bir konu, Ebniye Nizamnamesi'nde belirlenen, yolların genişletilmesinde yaşanan mülkiyet kayıplarının %25 bedelsiz terk yapılabileceği oranı aşılarak %33'e ulaşmasıdır. Bu sebeple aradaki fark devlet tarafından karşılanmıştır. Sonradan Fener (1855), Salmatomruk (1856), Unkapanı (1860), Ayvansaray (1861) ve Küçük Mustafa Paşa (1861) yangın alanları da Aksaray yangın alanında yapıldığı gibi ızgara plan sistemi ve nizamnameler göz önüne alınarak planlanmıştır. Ancak Storari'nin planında olduğu gibi bu plan çalışmaları sırasında da kamulaştırmada sorunlar yaşanmıştır. Bu sebeple 1855 yılında kamulaştırmaya yönelik ilk düzenleme olan İstimlak Nizamnamesi çıkartılmıştır. Nizamname aracılığıyla yapılmak istenen kamulaştırmada kamu yararı olmasına dikkat edilmesi koşuluyla bir mülkün kamuya geçişinin sağlanması için padişah tarafından ödeme yapılarak alınmasının önü açılmıştır (Özcan, 2006, s.163; Bilsel, 2015).

Dönemin Avrupa'daki plan anlayışıyla yapılan çalışmalar, Tarihi Yarımada'daki planlarla benzerlikler göstermektedir. Bu benzerliklerinden biri, alanların geometrik formlarla bir örüntü oluşturarak ve yol kademelenmesi sistemine göre planlanmaya çalışılmasıdır. Bu esaslara uygun geniş meydanlar oluşturmak veya meydanları çeşitli anıt eserler aracılığıyla vurgulamak plan anlayışındaki önemli amaçlardandır. Ancak siyasi ve ekonomik arka planlar sebebiyle yapılmaya çalışılan planlar arasında farklılıklar oluşmaktadır. Siyasi anlamda düşünüldüğünde işgal dönemindeki Milano'da yapılan planın ve iktidarın gücünü mekanda hissettirmeye çalışarak olası ayaklanmaların bastırılmasının öncelendiği Paris Planı'nın, yangın sonucunda düzenlenmek istenen Aksaray ve diğer birçok yangın alanı planından farklılaştığı söylenebilir. Ekonomik anlamda ise bir yanda sanayi devrimini lehine çevirmeyi

başaran, gücünü endüstrileşmeden alan devletlerin ekonomisinde yapılan planlar bulunmaktayken diğer yanda, özellikle 1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Anlaşması'ndaki kapitülasyonların, içte iktidar çatışmalarının, dış ilişkilerde savaşların oluşturduğu ekonomik zorluklarda yapılan planlar bulunmaktadır. Dolayısıyla kamu kaynaklarının kısıtlı olduğu ve yalnızca yangın alanlarının düzenlenmesiyle planlama deneyiminin yaşanabildiği bir ortamın bulunduğu söylenebilir. Öyle ki Storari'nin Aksaray Planı, imar faaliyetlerinin nizamnamelerle düzenlendikten sonraki yapılan ilk plan girişimidir.

1855 yılında kent yönetiminde batılılaşmaya yönelik önemli adımlar atılmıştır. Bunda 1853'te başlayan Kırım Savaşı etkili olmuştur. Kırım savaşı sebebiyle İstanbul'a, İngiliz ve Fransız donanmaları gelmiş ve şehirdeki yabancı nüfus artmıştır. Gelen nüfus, belediye hizmetleri konusunda sorun yaşadığını belirttiğinden bu konuda adım atılması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Böylelikle 1855 yılında İhtisas Nezareti kaldırılarak ilk modern belediye yapılanması olan şehremaneti kurulmuştur. Şehremaneti, Babıali'nin önerdiği kişiler arasından padişahın seçtiği bir şehremini ve 12 üyenin olduğu şehir meclisinden oluşan bir yönetim organıdır. Şehremaneti'nin görevleri arasında kentin temizlik işlerini yürütmek, yolların inşası ve bakım onarımını yapmak, vergileri toplamak ve esnaf ile tüccarı denetlemek yer almaktadır. Aynı zamanda görevlerini çeşitli nezaretlerle paylaşarak gerçekleştirmektedir. Ancak şehremanetinin kendine özel bir bütçesi ile yeterli bilgisi ve deneyimi bulunmadığından hedeflendiği şekilde çalışmamıştır. Bu sebeple 1856 yılında ilk modern belediye örgütlenmesi olan İntizam-ı Şehir Komisyonu kurulmuştur. Komisyon, yol güzergahlarının tespiti, mevcut yol ağının ve kaldırımların iyileştirilmesi, temizlik işlerinin yapılması, çöplerin toplanması gibi işlerle ilgilenmiş ve şehremanetine gelir oluşturmak amacıyla hayvan ve atlı arabalardan vergi alınması gibi belediye hizmetleri için yeni bir vergilendirme sistemi oluşturularak fon kurulmasını tavsiye etmiştir. Komisyonun önemli çalışmalarından biri, modern belediye yapılanması için kentin belediye dairelerine ayrılması önerisidir. Bu kapsamda 1857'de Nizamname-i Umumi yürürlüğe koyularak İstanbul 14 bölgeye ayrılmış ve her bir bölgede belediye dairesi kurulması öngörülmüştür. Ancak yeterli kaynak ve deneyim eksikliği sebebiyle belediye dairesi kurulmasına pilot uygulamayla başlanmasına karar verilmiştir. Bu kapsamda altıncı sırada hayata geçirilmesi öngörülen Beyoğlu Altıncı Belediye Daire'si kurulmuştur. Aynı zamanda 1856 yılında Islahat Fermanı'nın da etkisiyle başlayan yeniden yapılanma döneminde, İstimlak Nizamnamesi yürürlüğe konularak tüm kentlerde batılı anlayışla kentlerin yeniden düzenlenmesine karar verilmiştir (Bilsel, 2015; Oktay, 2011, s.433, 435, 439; Bayram, 2017, s.233).

Şehremaneti'nin kurulması öncesinde; Tarihi Yarımada ile kentin diğer alanları arasında ulaşım bağlantılarının kurulması, özellikle Beyoğlu'yla kurulan ulaşım bağlantılarına sosyal etkileşimin de eklenmesiyle Tarihi Yarımada'dan Beyoğlu'na olan nüfus geçişi, ticaret akışının uluslararasılaşması, Kırım Savaşı'nın da etkisiyle yabancı nüfusun özellikle Beyoğlu ve Galata'ya yerleşmesi belediye hizmetlerinde ve kent yönetimde olan eksiklikleri belirginleştirmiştir. Bu sebeple kent yönetiminde yeniden yapılanmaya gidilerek şehremaneti kurulmuş, belediye dairelerinin açılması öngörülmüş ve yönetim organizasyonunda yetkiler modern bir sisteme göre paylaştırılmıştır. Tüm bu adımlar kent yönetiminin merkezi anlayıştan yerel yönetim anlayışına evrilmeye başladığını göstermektedir. Kent planlamasını etkileyen diğer bir konu ise Islahat Fermanı'dır. Ferman ile tüm dini anlayıştaki vatandaşların aynı hak ve sorumluluklara sahip olduğu ilan edilmiştir. Dolayısıyla devlet, halkla ilişkisini yeniden oluşturmuştur. Bu gelişmeler sebebiyle kent merkezinin Tarihi Yarımada'dan Beyoğlu'na kaymaya başladığı düşünülebilir. Ancak ticari ve kültürel alan olması sebebiyle Tarihi Yarımada, merkez olma özelliğini korumaya devam etmiştir.

19. yüzyılda ahşap bina yapısından dolayı yangın sorunlarıyla uğraşan Tarihi Yarımada'nın en çok etkilendiği yangınlardan biri Hocapaşa yangınıdır. Hocapaşa'dan Sirkeci'ye, Ayasofya'ya, Nuruosmaniye Camisi'ne ve Kumkapı'ya yayılan yangında 2910 bina yanmıştır. Yangın alanının düzenlenerek yeniden inşa edilmesi için 1866 yılında Islahat-ı Turuk Komisyonu kurulmuş ve yeniden inşa sürecinde, 1864 yılında Ebniye Nizamnamesi'nin kaldırılmasıyla yerine getirilen ve tüm kentte uygulanması öngörülen Turuk ve Ebniye Nizamnamesi kullanılmıştır. Bu kapsamda yangın alanlarının yeniden düzenlenmesi ve şehrin sorunlarının çözümü için bir dizi çalışma yapılmıştır. Kentin dönüşümünde kabaca 2 önemli dönem bulunmaktadır: Server Paşa Dönemi ve 1912-1914 ile 1919-1920 Cemil Topuzlu dönemleri. Turuk ve Ebniye Nizamnamesi'nde gerekli su, kanalizasyon gibi altyapı çalışmalarının yapılması, yapıların cephelerinden geri çekilerek yolların genişletilmesi, yangın çıkan bölgelerde yapıların kagire çevrilmesi ve yanan bölgelerin haritalarının çıkartılması kararlaştırılmıştır. Server Paşa Dönemi'nde Hocapaşa Yangını sonrası, Divanyolu 19 metre genişliğinde düzenlenmiş, Aziziye Caddesi, Mahmudiye Caddesi, Nuruosmaniye Caddesi ve Kumkapı Caddesi açılmış, Ayasofya çevresinde geniş meydanlar oluşturulmuştur. Bu düzenlemeler yapılırken bir yandan tarihi yapıların korunmasına ve etrafının açılmasına özen gösterilmiştir. Örneğin bu kapsamda Çemberlitaş Sütunu çevresindeki konut vb. yapılar yıkılarak meydan düzenlemesi yapılmıştır. Ancak yol genişletme çalışmaları sırasında kimi anıt eserlere de zarar verilmiştir. Köprülü Mehmet Paşa Külliyesi ve bazı mezarlıklar taşınmış,

Çemberlitaş Hamamı'nın cephesi kesilmiş, Atik Ali Paşa Camisi'nin harimine müdahale edilmiştir (Seyitdanlıoğlu, 1996, s.69 akt. Bayram, 2017, s.233; Bilsel, 2015; Kolay, 2020, s.74).

Belediye yönetiminde ise yeniden yapılandırılmaya gidilerek 1868'de Dersaadet İdare-i Belediye Nizamnamesi yürürlüğe konulmuştur. Nizamnamede belediye yetkileri ve sınırları, organizasyon yapısı belirlenmiş ve bir meclis önerilmiştir. Şehremaneti'nin oluşturulan hiyerarşik yapısı güçlendirilmiş, tramvay yapma ve yolların genişletilmesi gibi görevler tanınmıştır (Bayram, 2017, s.234; Oktay, 2015). Bu yeniden düzenleme görevleri, 1870'lerde Tarihi Yarımada'da yapılacak ulaşım çalışmalarının önünü açmıştır.

Belediye dairelerinin kurulması sistemleştirilemediğinden her dönem başka bir öneri hayata geçirilmeye çalışılmıştır. 1868'de, Ayasofya, Aksaray ve Fatih 3 ayrı belediye dairesi olmak üzere toplamda 14; 1877'de Sultanahmet, Beyazıt, Samatya ve Fatih 4 ayrı belediye dairesi olmak üzere toplamda 20 ve 1880'de Beyazıt, Fatih, Cerrahpaşa 3 ayrı belediye dairesi olmak üzere toplamda 10 belediye dairesi kurulması planlanmıştır. 1908'de, 1877 çıkarılan Dersaadet Belediye Kanunu'nda önerildiği şekilde 20 belediye dairesi kurulmuştur. Ancak 1912 yılında şehremanetinin kurduğu belediye dairelerinin özerk yapısı ortadan kaldırılarak 20 belediye dairesi, 9 belediye şubesine dönüştürülmüştür. 2'si Tarihi Yarımada'yı kapsayan belediye şubelerinden biri Sultanahmet, Beyazıt ve Samatya'yı içeren Beyazıt ve diğeri Fatih ve Eyüp'ü içeren Fatih Belediye Şubeleridir. Böylece kent, şehremanetinin altında kademelendirilen 9 belediye şubesi ile yönetilmeye başlanmıştır (Oktay, 2015; Çakılcıoğlu, 2004, s.666).

1865 Hocapaşa yangını sonrasındaki dönem, yangın alanlarının düzenlenmesini gerektirdiğinden gerekli çalışmalar yapılırken aynı zamanda Avrupa'dan esinlenilerek modern kent görünümünün de oluşturulmaya çalışıldığı bir ortamı yaratmıştır. Bu kapsamda yapılan yol genişletmelerinde ve belediye dairelerinin kurulması sürecinde, hızlı kararlar alınarak hayata geçirilmiş ve kimi zaman tarihi eserlerin korunmasına yeterince dikkat edilmemiştir. Tüm bu çalışmalarda, 1855-1865 döneminde gerçekleştirilmeye çalışılan yerel yönetimlerin güçlendirilmesine ilişkin reformlara zarar verilmiş ve kent yönetiminde merkezileşmeye gidilmiştir.

1870'lere gelindiğinde Eminönü, Sirkeci, Pera, Galata, Karaköy gibi iş, eğlence ve konut alanları arasında sürekli bir trafik akışı yaşanmıştır. Bu ulaşım kıydan Şirket-i Hayriye'nin vapurlarıyla sağlanıyorken bir önceki dönemde yaşanan gelişmelerle kent, iç kesimlere doğru geliştiğinden mevcut toplu taşıma yetersiz kalmış ve yeni

ulaşım talepleri oluşmaya başlamıştır. 1850'lerden itibaren Paris, Londra, Kopenhag, Viyana ve Berlin gibi büyük şehirlerde kullanılan atlı tramvaylar, ulaşımda modernlik ve rahatlık sağladığından Osmanlı, 1869 yılında Dersaadet Tramvay şirketi'ni kurmuştur. İlk etapta 3 Tarihi Yarımada'da olan 4 tramvay hattı önerilmiştir. Bunlar: Azapkapı'dan başlayıp Galata ve Tophane'den geçerek Ortaköy'e ulaşan ilk hat; Eminönü'nden başlayıp Divanyolu Caddesi üzerinden geçerek Sultanahmet, Beyazıt ve Laleli'ye uğrayarak Aksaray'a ulaşan ikinci hat; ikinci hattın Aksaray kısmından başlayarak Samatya'dan geçip Yedikule'ye ulaşan üçüncü hat ve Aksaray'dan Topkapı'ya uzanan dördüncü hattır. İstanbul'un ilk atlı tramvay hattı olan Azapkapı-Ortaköy hattı 1871'de hizmete girmiştir. Aynı yıl Eminönü-Aksaray hattı, 1872'de Aksaray-Yedikule Hattı ve 1873'te Aksaray-Topkapı hattı seferlerine başlamıştır (Aden, 2022, s.64; Engin, 2015).

Aynı dönemlerde banliyö hattının da yapımı gündeme gelmiş ve Yedikule, Bakırköy, Yeşilköy ve Küçükçekmece istasyonlarından oluşan hat 1871'de hizmet vermeye başlamıştır. Halk, demiryoluna büyük bir ilgi göstermiş, ulaşım ihtiyaını tren aracılığıyla karşılamıştır. Birçok yerleşim alanının birbirine bağlanması sonucu kentte yeni tüketim biçimleri oluşmuş, bankalar, oteller, eğlence yerleri, restoranlar açılmıştır. Bir süre sonra Yedikule'den Sirkeci'ye yürüyerek ulaşımını sağlamaya çalışan halk, demiryolu hattının Sirkeci'ye uzatılmasını talep etmiştir. Ancak konuyla ilgili çeşitli karşıt görüşlerde söz konusu olmuştur. Hattın Sirkeci'ye uzatılabilmesi için Topkapı Sarayı bahçesinden geçmesi gerektiğinden halkın bir kesimi yabancı bir şirket tarafından bunun yapılmasına karşı çıkmıştır. Diğer kesimler ise Sarayburnu'nun dokusuna ve tarihi esere zarar vereceğini, demiryolunun şehrin içine girmesiyle gürültü ve hava kirliliği oluşturacağını savunmuştur. Aynı zamanda şirket-i Hayriye, ve Dersaadet Tramvay şirketi, Demiryolu şirketi ile müşteri rekabeti yaşadığından, bu iki şirket de demiryolu hattının uzatılmasına karşı çıkmıştır. Sonucunda Sultan Abdülaziz, hattın Küçükçekmece-Sirkeci arasında sefer yapmasına karar vermiştir. Bu kapsamda Bahçekapı ve Eminönü arasındaki tarihî surlar, Topkapı Sarayı bahçesi, Sepetçiler Kasrı ve Cebeciler Kasrı demiryolu hattı için tahrip edilmiş ve hat 1872'de hizmet vermeye başlamıştır. Sirkeci'ye gar, rıhtım ve antrepo inşası ise 1890 yılında yapılmıştır. Sonucunda ulaşım bağlantılarının kurulması, kent mekanlarının yeniden düzenlenmesi ve 1868'de ıkarılan Tebaa-yı Ecnebiyenin Emlaki Mutasarrıf Olmaları Hakkındaki Kanun ile yabancılara mülkiyet hakkının verilmesiyle merkezi iş alanları yeniden yapılanmış, yeni merkez Tarihi Yarımada'dan yabancı nüfusun bulunduğu Pera'ya ve Galata'ya kaymıştır (Yıldırım, 2004, s.94; Engin, 2015; Bilsel, 2015).

1870'lerde yaşanan gelişmeler incelendiğinde kent merkezinde öne çıkan Beyazıt, Laleli, Samatya, Yedikule gibi alanların çağın teknolojik imkanları kullanılarak toplu taşıma aracılığıyla birbirine bağlanması, kent planlaması açısından olumlu bir gelişme olarak düşünülebilir. Böylelikle atlı tramvaylar, batıdaki gelişmelerin takip edilmesi sayesinde eş zamanlı olarak Tarihi Yarımada'da uygulanabilmiştir. Öyle ki uluslararası etkileşimle dünyanın ikinci metrosu olan Karaköy-Şişhane tüneli de yapılabilmektedir. Ancak günümüzde mega projelere verilen tepkilerin benzerleri, 1870'lerde de görülebilmektedir. Demiryolu hattının uzatılması konusunda bazı çevrelerde tarihi eserlerin korunması gerekliliği söz konusu edilmiş, kent planlaması düşünüldüğünde büyük ölçekli bir projenin şehir içinde olması ve yabancı bir şirket tarafından imtiyazlarla yapılmaya çalışılması tartışmaya açılmıştır. Büyük ölçekli projeler gibi demiryolu hattı da çevresinde yeni konut alanları oluşturmuş, yeni tüketim ihtiyaçlarını doğurmuş ve böylece kentsel mekanı şekillendirmiştir. Bu tartışmalı konular düşünüldüğünde görülebilmektedir ki birçok yerleşim alanının birbirine bağlanması ve kent içinde dolaşımın sağlanmasıyla yatırımlar buna göre şekillenmiş ve aynı şekilde yatırımlar aracılığıyla da kent mekanının yeniden şekillenmeye devam ettiği bir döngüye girilmiştir. Dolayısıyla yaşanan fiziksel, sosyal, ekonomik ve siyasi adımların birbiriyle etkileşim kurarak kent mekanını yeniden biçimlendirdiği söylenebilir.

19. yüzyılın ikinci yarısından sonra özellikle kent yönetimi, modern bir sistem çerçevesinde ele alınmak istenmiştir. 1876'da Osmanlı'nın ilk anayasası olan Kanun-i Esasi ilan edilerek Meşrutiyet rejimine geçilmiştir. Anayasada özellikle illerin yönetimine önem verilmiştir. Belediye ve valilik hizmetleri ile yürütücülerinin görevleri düzenlenmiş, kenti oluşturan tarım, sanayi, ticaret, ulaşım gibi konularla ilgili düzenlemeler getirilmiştir. Aynı zamanda Meşrutiyet Meclisinden çıkarılan yasa ile belediyelerin tüm illerde kurulması planlanmıştır. Bu dönemde belediye kurulmasındaki amaç kentin ihtiyacı olan altyapının oluşturulması, sokak aydınlatması vb. ile güvenliğin sağlanması, temizlik ihtiyaçlarının karşılanmasıdır. Bu planlara aracılık etmesi amacıyla 1877 yılında Vilayet ve Belediye Kanunu çıkartılmıştır. Kanun, 40.000 nüfusu aşan yerlerde belediyelerin kurulması ve 4 yıl süreyle belediye başkanı ile belediye meclis üyelerinin belirlenmesi şartını getirmiştir. Kanundaki sorunlar ise nitelikli personelin bulunamaması, ekonomik sebeplerle maaş ödemesi gibi konularda bütçe oluşturulamaması, devlet yönetiminin belediye işlerine karışması, Batı hukukuna göre düzenlemeler yapan Osmanlı'nın kendi hukuku ile çelişmesidir (Oktay, 2015; Lewis, 1993, s.386 akt. Bayram, 2017, s.234; Özcan, 2006, s.160).

19. yy. sonlarında özellikle rejim değişikliği ve Belediye Kanunu ile modern devlet yapısına doğru hızlı bir geçiş olduğu söylenebilir. Bu adımlar, belediye başkanı seçimi, belediye meclisinin oluşturulması, anayasada görevler ayrılığının belirtilmesiyle günümüz kent ve devlet yönetimine gelen sürecin temelini oluşturmuştur. Ancak Osmanlı'nın halen süren dini hukuk kuralları ve saltanatı özetle Batıyı esas alan reformların kendi hukuk normlarıyla çelişmesi ve buna göre düzenlemeler yapılmaması, atılan adımların tam anlamıyla benimsenememesine neden olmuştur. Hem hukuktaki çelişkilerden ve yeni rejime gelen itirazlardan hem de sistemin oturtulamamasından dolayı belediye yönetimlerine müdahale edilmiş ve merkeziyetçi bir tutum izlenmiştir. Aynı zamanda kalifiye eleman eksikliği, yetersiz bütçe, deneyimsizlik, her ilin birbirinden farklı gelişmişlik seviyesinde olmasından dolayı Anadolu kentlerinin oldukça geri planda kalması gibi sebeplerle istenilen noktaya varılamamıştır.

Belediye Kanunu'ndan 5 yıl sonra Osmanlı'nın ilk imar kanunu olan Ebniye Kanunu çıkartılmıştır. Kanun ile çıkmaz sokakların yasaklanmasına, belediyelerin 5 dereceden oluşan yol kademelenmesini gerçekleştirmesine ve yapacakları imar uygulamalarının plan ve haritalara dayandırılmasına, yol genişlikleri ve bina yükseklikleri arasındaki ilişkilerin düzenlenmesine, binaların sokak üzerindeki çıkıntılarının yasaklanmasına ve yangına karşı alınacak önlemlere karar verilmiştir. Her türlü yapılaşmada padişahın iznine başvurulması kararlaştırılırken yol ağı oluşturulmasında ızgara sisteminin benimsenmesi öngörülmüştür. Bu ikili yerleşme düzeninin farklı mekan biçimlerinin oluşmasına neden olduğu düşünülmektedir (Tekeli, 1985, s.887; Özcan, 2006, s.171; Çakılcıoğlu, 2004, s.666). Ebniye Kanunu ile kentin planlanmasına ilişkin tüm konuların bir kurala bağlanmasına uğraşmıştır. Öngörülen bu düzenlemelerin, 19. yüzyılın başında Batıyı esas alan anlayışa paralel şekilde kentin planlaması ve yönetimi için oluşturulduğu söylenebilir. Böylelikle Cumhuriyet Dönemi'nde 1956 yılında çıkartılan imar kanununa değin de kullanılabilmiştir.

Osmanlı'nın son dönemlerinde Tarihi Yarımada'nın fiziksel görünümü çeşitli proje önerileri, inşaatlar ve yangınlarla değişim geçirmeye devam etmiştir. Henri Gavnad, S. Preault ve Amerikalı mühendisler tarafından Tarihi Yarımada ile Üsküdar arasına tüplü geçit projeleri önerilmiştir. Ancak bu projeler gerçekleştirilmemiştir (Gündüz, 2011, s.64-65). 1901 yılında ise plan yapması için Bouvard İstanbul'a davet edilmiştir. Görevi nedeniyle İstanbul'a gelmeden Beyazıt Meydanı ve Eminönü-Karaköy bölgesi için iki kentsel proje hazırlayan Bouvard, kentin topografyası ve mevcut dokusunu dikkate almamıştır. Örneğin Beyazıt Meydanı projesinde, mahalle kültürüyle

uyuşmayan bir şehir merkezi önerisinde bulunmuştur. Aynı zamanda projelerin tasarım, simetri gibi sorunları da bulunmaktadır. Tüm bunlara rağmen Osmanlı yöneticileri projeyi gerçekleştirmek istemiş ancak bütçe oluşturulamaması nedeniyle projeler hayata geçirilememiştir (Bilsel, 2015; Atasoy, 2011). 1908 yılında Bouvard tekrar plan yapması için davet edilmiştir. Eski projelerine yönelik bir rapor hazırlamış ve bu raporda önceki önerilerinin gerçekçi ve uygulanabilir olmadığını belirtmiştir. Rapor aynı zamanda Osmanlı yöneticilerinin Batı kentlerine birebir öykünmesinin de olumsuz taraflarını göstermiştir. Bouvard, yeni planı hazırlaması için kentin detaylı çizilmiş bir haritası olması gerektiğini söylediğinden 1909-1913 yılları arasında Alman Mavileri haritaları alınmıştır. Ancak 1909 yılında hazırladığı planını, imar planına altlık oluşturacak ölçekte ve detayda harita olmadan yapmıştır. Modern ve gösterişli bir kent oluşturmak için Tarihi Yarımada'da yeni cami meydanı, Beyazıt meydanı ve hipodrom çevresinde gösterişli bina ve meydan düzenlemeleri önermiştir. Bu plan, meydanlar arasındaki bağlantıların kurulmaması, kentin yedi tepeli olmasının ve kent kimliğinin göz ardı edilmesi sebebiyle eleştirilmiştir (Özcan, 2006, s.175; Kolay, 2020, s.76; Kart, 2008, s.87, 96). Dolayısıyla kapsamlı bir plan hazırlanması için kent mekanının sosyal kimliğinin, teknik ekipmanın ve ekonomik gerekliliklerin göz önüne alınması gerektiği söylenebilir.

Tarihi Yarımada, Osmanlı'nın son dönemlerinde yine yangınlar sebebiyle zarar görmüştür. Çırçır yangınında (1908) 1500, Balat yangınında 350 (1911), Aksaray yangınında 2400 (1911) ve Cibali yangınında (1918) 7000'den fazla yapı tahrip olmuştur (Kart, 2008, s.143). Cemil Topuzlu'nun şehreminiliği döneminde ise çeşitli inşaat faaliyetleriyle fiziksel görünümü değişmiştir. Cemil Topuzlu, Paris'i örnek alarak İstanbul'un yıkılıp yeniden yapılması gerektiğini savunmuş ve bu kapsamda yeni yollar açılması, meydanlar ve parklar oluşturulmasını desteklemiştir. Fikirlerini hayata geçirebilmek için André Auric'i davet etmiştir. Auric projesiyle, Sarayburnu-Yedikule ve Sarayburnu-Eyüp arasında sahil yolları ile tepe ve vadilerden geçen bulvarlar açılmış, Beyazıt ve Aksaray meydanları yeniden düzenlenmiş, Unkapanı ve Galata köprüleri üzerinden geçen yolları ana yol olarak belirlemiş, Unkapanı-Yenikapı ve Aksaray-Beyazıt arasında bağlantı kurmuştur. Yangın yerlerinin planları hazırlanmış, Gülhane Parkı, Sultanahmet Parkı ve Fatih Parkları yapılmış, Saraçhane Parkı düzenlenmiştir. Çalışmalar sırasında Topkapı Sarayı'nın surları yıkılmıştır. Böylelikle Auric, Tarihi Yarımada'da ilk kez geometrik kurallar ve modern planlama ilkelerine göre kent tasarımı yapmış, altyapı oluşturmuş ve parklar açmıştır (Özcan, 2006, s.173; Bilsel, 2015; Yıldırım Burma, 2017, s.27, 32). Kent görünümünü modernleştirilmeye çalışılırken 1914 yılında elektrikli tramvayların da kullanımına

başlanmıştır. Böylelikle Eminönü ve Galata'nın elektrikli tramvaylar ile bağlantısı kurulmuştur. Silaharağa Elektrik Fabrikası'nın açılmasıyla ise 9'u Tarihi Yarımada'nın kendi içindeki ulaşım ağını oluşturduğu ve Taksim, Şişli, Bebek ve Beşiktaş ile bağlantısını sağladığı toplam 12 hat daha hizmete girmiştir (Engin, 2015).

19. yüzyıl, Osmanlı'nın devlet ve kent yönetimi konusunda çağın gerisinde kalma durumuna çözüm üretmeye çalıştığı ve bunu da Batı normlarını esas alarak yaptığı reformlarla dolu bir dönem olmuştur. Bu kapsamda ilk kez imar faaliyetlerine yönelik nizamnameler ve yönetim rejimini değiştiren kanunlar çıkartılmış, ilk kez kapsamlı planların oluşturulması deneyimlenmiş, harita çizimleri ve modern anlamda altyapı çalışmaları yapılmış, ulaşım bağlantıları oluşturulmuş, belediye daireleri kurulmuştur. Modernleşme adımları atılmaya çalışılırken 19. yüzyılın en büyük sorunu olan yangınlarla karşılaşmış, iktidar çatışmaları ve savaşlarla uğraşmıştır. Siyasi çatışmaların da etkisiyle verilen yanlış ekonomik kararlar, modern kent yönetim yapısı oluşturma ve kent dokusu göz önüne alınarak özgün plan yapma deneyiminin eksikliği, ulaşılmak istenen modern kente erişimi zorlaştırmıştır. Bir tarafta modernleşmeye yönelik reformlar diğer tarafta hazır olmayan ortam ve eski hukuk kuralları içinde, merkeziyetçi yönetim ve görev ayrılığının benimsenmesi arasında sıkışan devlet yönetimi, çağı yakalama konusunda yeterli olamamıştır. Pek çok siyasi ve ekonomik sebebin sonucunda I. Dünya Savaşı yaşanmıştır. Kurtuluş Savaşı döneminde 23 Nisan 1920'de TBMM kurulmuş, 1922'de Saltanat kaldırılmış ve 1923'de Ankara başkent olarak belirlenip 29 Ekim 1923'te Cumhuriyet ilan edilmiştir. Böylelikle uzun yıllar yönetim yeri olan Tarihi Yarımada'daki yönetim birimleri Ankara'ya taşınmıştır.

2.2. Cumhuriyet Dönemi (1923-1950)

Kurtuluş Savaşı'yla yeni devletin Meclisi kurulmuş, Osmanlı Devleti'nin devamını gösteren saltanat kaldırılmış ve Cumhuriyet'in ilanı ile devletin yönetim şekli belirlenmiştir. Cumhuriyet Dönemi incelendiğinde, devletin kuruluşunun ilk adımlarıyla ve 13 Ekim 1923'te Ankara'nın başkent ilan edilmesiyle uzun yıllar birçok imparatorluğun başkenti olmuş Tarihi Yarımada'nın dönüşümü gözlemlenebilir. Bu kapsamda Cumhuriyet Dönemi iki ayrı dönem şeklinde ele alınacaktır. İlki Ankara'nın öne çıkışını, İstanbul'da değişen sosyal yapı ve kent yönetiminin esas konusu olmuş ekonomik durgunlukla mücadeleyi kapsayan 1923-1930 dönemi; ikincisi Ankara'dan hareketle Tarihi Yarımada'nın planlanışına ve yönetimine odaklanan adımları ve plan çalışmalarını kapsayan 1930-1950 dönemidir (Tablo 2.2).

Tablo 2.2: 1923-1950 Dönemi incelemeesi.

Fiziksel	Sosyal	Ekonomik	Siyasi		
			Plan Çalışmaları/ Kent Yönetimi Adımları	Kanunlar	Siyasi Ortam/ Dönem
	İstanbul nüfusu 1913'te: 1 milyon 213 bin, 1923'ten sonra 690.000, 1935'te 740.000 ve 1945'te 900.000		İmar ve İskan Vekaleti'nin kurulması (1923)	Belediye Vergi ve Resimleri Kanunu (Belediye emirlerine ilişkin ceza hükümleri hakkında) (1924)	Savaş sonrası: Ankara'nın başkent olması, saltanatın ve halifeliğin kaldırılması, itilaf devletlerinin gidişi
Beyazıt Meydanı düzenlenmesi, Fevzi Paşa Caddesi'nin düzenlenmesi	Yabancı nüfusun İstanbul'dan gitmesi	İstanbul ekonomisi durgun, Belediyelere ceza yetkisi, gelir artırmaya yönelik adımlar, Belediye geliri için: ulaşımın pay	Yangın bölgeleri için imar komisyonu kurulması (1924-1930)	Umûr-ı Belediye Mütalâk Ahkâm-ı Cezâiye Kanunu (yangın yerlerindeki izinsiz yapılar hakkında) (1924)	Ankara planı ve İstanbul'a etkisi: 1923-1930 dönemi: İstanbul yönetiminde 1877 yılı Dersaadet Kanunu uygulanması, Şehremaneti ve 9 belediye şubesinin devamı
Süleymaniye, Beyazıt ve Sultanahmet'teki nezaaretler yerine okulların açılması, Yangın sebebiyle büyük boşluklar oluşması, Batılı bir imge sunulmak istendiğinden Taşkiyye, Nişantaşı ve Şişli'nin ön plana çıkarılması			1925 Karamamesi (yetki devri, esnafın denetim altına alınması)		
			1926'da çıkarılan Türk Ceza Kanunu'nda beledi nitelikli suçlar, 1926'da Sular Kanunu (vakıf yetkisinin belediyeye verilmesi)		
			Belediyelerin gelir kaybı: ilkokul, vergi gideri		
Eminönü ve Fatih'in ilçe olması (1928)		Ekonomik kriz (1929)	Teşkilat-ı Esasiye Kanunu (1924 Anayasası) (İstanbul'un mülki idaresinde değişiklik yapılması)		
Şehrin merkezî iş alanları Eminönü ve Karaköy çevresinde yer almaya devam ederken konut alanları yayılmış, Yangın alanlarından dolayı Tarihî Yarımada'da boşlukların oluşması	Millet mektebi ve dispensar gibi sağlık kurumlarının açılması, Gezici sağlık ekiplerinin oluşturulması	Kamu hizmetlerinin millileştirilmesi: Kentsel hizmetlerin belediye bünyesinde toplanması, Fabrika açılması	Şehremaneti yapısına son verilmesi, Belediye kurulmasında kısıtların belirlenmesi, Belediyelerin yetki ve görevlerinin genişletilmesi, Plan yapma zorunluluğu getirilmesi, İmar Müdürlüğü kurulması	Belediye Kanunu (1930), Umumi Hıfzıssıhha Kanunu (1930)	1930-45 merkezîyetçi düzenlemeler, Devlet-parti bütünlüğü, Sosyal belediyeci politikalar,
Altyapı projeleri, Liman ve sanayi bağlantılarına odaklanılması	Darülfenân'ın İstanbul Belediye Konservatuar'ına dönüştürülmesi, İlk Belediye Bاندosu'nun (1935) ve İstanbul Şehir Orkestrası'nın (1945) kurulması	Belediyeler Bankası (1933)	İstanbul Şehircilik Yarışması (1933): Agache, Lambert ve Elgötz, Elgötz Planı (1933), Wagner uzman görüşü raporu (1935)	Belediye Yapı ve Yollar Kanunu (1933), İstimlak Kanunu (1934)	
Vatan ve Millet Caddesi önerisi, Atatürk Bulvarı İnşası, Sahil Yolu önerisi, Meydan düzenlemeleri, Espaces Libre önerileri	Eminönü Meydanı'nın karakterinin değiştirilmesi: Sirkeci Garı, IV. Vakıf Hanı, Postane		Prost Planı (1937): sanayi bölgelerinin belirlenmesi, gelişme eğilimlerinin bir düzene sokulmaya, sıhhileştirilmeye çalışılması		Lütfi Kırdar dönemi-Prost (1938-1943) II. Dünya Savaşı (1939-1945)
Sergi alanı, olimpiyat tesisleri, 500. Yıl Anıtı ve İnkılap Anıtı önerisi			Komisyon kurulması (1943), On Senelik Plan (1943-1953)		
1940'lar itibarıyla nüfus artışı, barınma krizi			Prost'un İstanbul'dan ayrılışı (1950)	Belediye Gelirleri Kanunu (1948)	1946'da çok partili rejime geçişle Fahrettin Karaman Gökay dönemi (1949-1957)

Kaynak: 2.2 Bölümü kaynaklarından² yararlanılarak yazar tarafından üretilmiştir.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında modern bir başkentin oluşturulması için yatırımlar Ankara'ya kaymıştır. Yönetim birimlerinin de Ankara'ya taşınmasıyla İstanbul, başkente yoğun bir göç vermiştir. Aynı zamanda savaşın etkilerinin devam etmesi ve devletin ulusçu anlayışı sebebiyle kentte yabancı nüfus azalmıştır. Kentin nüfusu 1914'te 1 milyonu aşmışken 1927 yılında 690.000'lere düşmüştür. Kentteki yabancı nüfus ise 450.000'den 240.000'lere gerilemiştir (Yıldırım, 2004, s.95; Kaya, 2016, s.45; Keyder, 2000, s.18; Çakılcıoğlu, 2004, s.667). Ankara'nın başkent olarak belirlenmesi Tarihî Yarımada'daki yönetim birimlerinin azalmasına İstanbul'un yüzyıllardır süren merkez olma özelliğini kaybetmesine ve nüfus kaybı yaşamasına neden olmuştur. Devletçilik anlayışına uygun biçimde yatırımlar Ankara'ya ve Anadolu kentlerine kaymıştır. Yeni devlet anlayışına uygun çağdaş bir başkent oluşturmak için Ankara'da plan çalışmaları yapılmıştır.

Cumhuriyet'ten sonra 1930'a kadar devam eden bu durum süresince İstanbul'un kent yönetiminde belirgin bir değişiklik olmamıştır. 1930 yılına kadar 1877 tarihli Dersaadet

² (Ayan, 2010; Bilsel, 2015; Güneş, 2020; Keyder, 2000; Koçak ve Ekşi, 2010; Oktay, 2015; Tekeli, 1994; Ünsal, 2023; Yıldırım Burma, 2017).

Belediye Kanunu uygulanmış ve 1912'de belirlenen şehremaneti ve 9 belediye şubesinden oluşan yönetim yapısı devam ettirilmiştir. Tarihi Yarımada'daki gelişmeler, şehreminilerin yaptığı uygulamalar, yangın alanlarına yönelik çalışmalar ve birkaç hukuki düzenlemeyle sınırlı kalmıştır. Bu çalışmalardan biri 1923-1924 tarihlerinde dönemin şehreminisi tarafından Beyazıt Meydanı düzenlemesidir. Meydan çevresinin genişletilmesi amacıyla bazı binalar yıkılmış, meydanın ortasına oval biçimli bir havuz yaptırılmıştır. 1924-1928 döneminde ise şehremanetine bağlı imar komisyonu kurulmuş ve yangın alanları izgara plan esas alınarak düzenlenmiştir. Bu kapsamda yangından zarar gören alanda Fatih'ten Edirnekapi'ya uzanan Fevzi Paşa Caddesi 30 metre genişliğinde düzenlenerek tramvay hattı oluşturulmuştur. Aynı zamanda Tarihi Yarımada için önemli bir altlık olan Pervititch Haritalarının yapımına da bu dönemde devam edilmiştir (Oktay, 2015; Bilsel, 2015; Yıldırım Burma, 2017, s.34-35). Bu dönemde yapılan hukuki düzenlemeler ise savaşın etkisiyle yaşanan ekonomik durgunluğun belediyelerin gelirlerinde yarattığı azalmaya yönelik olmuştur. Vergi gelirlerini artırmak ve yeni gelir kaynağı yaratmak amacıyla 1924 yılında Belediye Vergi ve Resimleri Kanunu çıkartılmıştır. Ulaşım ve diğer altyapı hizmetlerini sağlayan şirketlerin şehremanetine ödeme yapmasını karara bağlayan sözleşme imzalanmıştır. Aynı yıl belediyeye ceza yetkisi verilerek yangın yerlerindeki izinsiz yapılara ceza verilmesini kararlaştıran Umûr-ı Belediyeye Mûteallik Ahkâm-ı Cezâiye Kanunu kabul edilmiştir. Bu adımlar Belediye gelirlerini artırmayı ve kentin denetimini sağlamayı amaçlamaktadır. Bu sebeple esnafın da etkin bir şekilde denetlenebilmesi için 1925'te çıkartılan kararname ile şehremanetinin esnaf denetimine ilişkin yetkileri sanayi ve ticaret odalarına devredilmiştir (Oktay, 2015). Belediyelerin gelirlerini artırmaya yönelik yapılan mali düzenlemeler 1925 yılında ise sınırlandırılmaya başlanmıştır. Örneğin ilkokul giderlerine belediyelerin katılımı planlanmış ve vergilerden kazançları azaltılmıştır. İstanbul'un mülki idaresindeki ilk değişiklik ise 1924 Teşkilat-ı Esasiyye Kanunu (Anayasa) ile gerçekleşmiştir. Cumhuriyet'in ilk yıllarında İstanbul'un merkez ilçesini oluşturan Eminönü ve Fatih, 1928 yılında iki ayrı ilçe olarak belirlenmiştir (Oktay, 2015; T.C. Fatih Belediyesi, t.y.). Cumhuriyet'in ilanından 1930'lara kadar olan süreç, Ankara'nın başkent ilan edilmesinden dolayı ön planda tutulduğu, yatırımların buraya aktarıldığı ve Cumhuriyet'e kadar edinilen bilgi birikiminin, yapılan reformist adımların ve belediyeçilik tecrübesinin deneyimlendiği bir dönemdir. Bu durum İstanbul'un geri planda kalmasına, nüfus kaybetmesine ve sosyal yapının da kısmen değişikliğe uğramasına neden olmuştur. Bu dönemde Tarihi Yarımada'da yalnızca meydan düzenlemeleri ve sokak genişletme çalışmaları yapılmış ve yaşanan ekonomik

sıkıntılara çözüm üretmek amacıyla çeşitli gelir artırıcı düzenlemeler üzerinde yoğunlaşmıştır. Tarihi Yarımada'nın geri planda kalması durumuna, 1930 yılında çıkartılan Belediye Kanunu'yla son verildiği söylenebilir.

1930 yılında 1884 sayılı Fransız Belediye Kanunu'ndan esinlenilerek 1580 sayılı Belediye Kanunu çıkartılmıştır. Kanunun kabulüyle Dersaâdet Belediye Kanunu, Vilâyet Belediye Kanunu ve diğer ek düzenlemeler kaldırılmıştır (Oktay, 2015). Belediye Kanunu ile Müsterek İdare yönetimine başlanmış, "şehremaneti" kaldırılarak belediye olarak adlandırılmış ve tüm belediyeler eşit kabul edilmiştir. Ancak Ankara ve İstanbul için kanunun istisnaları bulunmaktadır. İstanbul'da il idaresi ve belediye birleştirilerek valiliğin belediyenin görevlerini yerine getirmesinin önü açılmıştır. Belediyelere geniş bir yetki ve sorumluluk alanı yaratan kanun, kamu hizmetlerinin sağlanmasından belediyeleri sorumlu tutmuş ve bu görev, dönemin millileştirme politikasıyla birleştirilerek yerine getirilmiştir (Tekeli, 1994, s.70-71; Koçak ve Ekşi, 2010, s.299). Bu noktada dönemin valilik ve belediye başkanlığı görevini yürüten Muhittin Üstündağ'ın sosyal belediyecilik anlayışıyla attığı adımlar, gelecekteki kentsel politikaları ve mekanın kurgulanışını yönlendirmede önemli bir rol oynadığından incelenmesi gerekmektedir.

Üstündağ'ın Atatürk ile olan yakın çalışması, Cumhuriyet devrimlerinin kent yönetiminde etkili olabilmesine aracı olmuş ve sosyal belediyeciliğin kurumsallaşma sürecine öncülük etmiştir. Üstündağ, Belediye Kanunu'nun 149. maddesine dayanarak geniş yetkiler elde etmiş ve bu yetkiyi toplum lehine kullanarak önemli girişimlerde bulunmuştur. İstanbul'da 1208 millet mektebi açmış, dönemin problemi olan salgın hastalıklarla mücadele edilebilmesi için dispanser gibi sağlık kurumlarını hayata geçirmiş ve gezici sağlık ekipleri oluşturarak yoksul semtlere sağlık hizmetlerinin götürülmesini sağlamıştır. Kentsel hizmetlere erişimin sağlanması ve bu hizmetlerin denetlenebilmesi için ise Cumhuriyet Dönemi'nin öne çıkan millileşme yaklaşımından hareketle kamu hizmeti yapan yabancı şirketlerin mülkiyeti, belediyeye veya iştirak şirketlerine devredilmiştir. 1932'den 1939'a uzanan şirketlerin millileştirilmesi sürecinin ardından altyapı hizmetleri tümüyle belediye bünyesinde toplanmış, İETT de 1939 yılında bu anlayış çerçevesinde kurulmuştur. Ulusal kimliği güçlendiren bu yaklaşım, ekonomiyi yönlendirmede etkili olan gayrimüslim nüfusun kentten ayrılmasıyla ise yönünü ekonomiye çevirmek zorunda kalmıştır. Milli üretimin desteklenmesine aracı olan bu durum, yeni üretim odaklarını yaratarak birçok fabrikanın kurulmasını sağlamıştır. Zaman içinde üretim odaklarının çevresinde konut alanlarının oluşması ise kent makroformuyla birlikte gelecek dönemde yürütülecek mekan siyasetine de kapı aralamıştır (Ünsal, 2023, s.43-44).

Üstündağ, imaj ve siyasi getirisi açısından geri plana atılması mümkün olan sosyal eşitsizlik meselesinin çözümü üzerine eğilirken kültürel yaşama dair de önemli adımlar atmış; kültür ve sanatı, sosyal adaletin sağlanmasını önceleyerek kentsel mekana taşımıştır. Kültür politikaları çerçevesinde; Osmanlı'nın ilk konservatuvarı olan Darüelhan, İstanbul Belediye Konservatuvarına dönüştürülmüş, Darülaceze'den gelen çocukların Belediye Konservatuvarı'nda yedi yıllık eğitim alması sağlanmış, 1935 yılında ilk Belediye Bantosu ve 1944'te İstanbul Şehir Orkestrası kurulmuştur. Böylece kültür ve sanatın, elitist çevrenin dışına çıkarılarak toplumun bütününe yayılması olanaklı hale getirilmiştir (Ünsal, 2023, s.43-44; Güneş, 2020, s.57). Belediye Kanunu ile geniş yetkiler elde edildiği ve bu yetkilerin toplumun erişmekte güçlük yaşadığı kentsel hizmetlerin, ulusal bir ideolojiyle yerine getirilmesi için kullanıldığı görülebilmektedir. Bu bakımdan merkezileşme olarak adlandırılabilir kanun düzenlemesinin, toplumun ihtiyaçlarının sağlanması ile yeni kurulan devletin gelişimi çerçevesinde; kent yönetim sisteminin oluşturulması ve kent mekanının Cumhuriyet devrimleriyle kurgulanması amacıyla kullanıldığı söylenebilir. Sosyal eşitsizliklerin giderilmesi amacıyla sağlık ve eğitim alanında adımlar atılmış ve bu adımların, belediyenin hizmetleri içinde yer edinmesine uğraşmıştır. Aynı zamanda toplumun ihtiyaçları ve devletin kalkınması, yalnızca temel gereksinimlerin sağlanması çerçevesinden ibaret görülmemiş ve kültür ve sanatın da toplumda önemli bir yere sahip olması için çalışılmıştır. Kentsel mekanda kültür ve sanata yer verilmesi ve bunun sosyal adalet gözetilerek yapılması, kültür ve sanatın üst gelir grubunda sıkışmasına engel olarak toplumun her kesimine yayılmasına aracı olmuştur.

Cumhuriyet Dönemi'nin, geçmiş ve gelecekle ilişkisi değerlendirildiğinde birbirinden radikal şekilde ayrılan yönetim şekillerine sahip olan imparatorluk ve devletin, birbiriyle zaman zaman örtüşen "politikalara" yer verdiği söylenebilir. II. Mahmud sadece askeri alanda reform yapılmasının eksikliğini görerek toplumda ve yönetimde dönüşümün sağlanabilmesi için reformlarını askeri alanla birlikte kent mekanı, eğitim, iletişim vb. alanlara yaymıştır. Üstündağ da aynı şekilde Cumhuriyet devrimlerinden hareketle sosyal belediyeçiliğe eğilmiş ve kentsel hizmetlerin yanında kültür, sanat, eğitimde de bu anlayışın etkili olabilmesi ve kurumsallaşabilmesi için çalışmıştır. Ancak 1950 sonrasında, henüz kurumsallaşamayan, birkaç kuşakla kökleşemeyen yönetim yaklaşımının açıkları üzerine gidilmiştir. Bu anlayışla, siyasi yönetimin etkili olduğunun görüldüğü kent planlamasına eğilerek siyasi kazanç sağlama yoluna girilmiştir. 1950 sonrasında mekan üzerinden siyaset yapılmasına yönelmiş kent planlama yaklaşımı, Üstündağ döneminde, Belediye Kanunu'ndan da önce, kurumsallığın ve sosyal belediyeçiliğin bir gereği olarak ele alınmıştır.

Üstündağ, imar faaliyetlerinin tartışıldığı 1929 yılı civarlarında, imar planı yapılmayan bir kentte imar hareketlerinden bahsedilemeyeceğini belirtmiş ve plan yapılmasına yönelik komisyon kurarak belediyenin beş yılda yapacağı işlerinin planlanmasını hedeflemiştir (Durhan, 2023, s.52). Ardından çıkartılan Belediye Kanunu ile belediyelerin 5 yıl içinde plan yapması zorunlu kılınmıştır. Aynı yıl çıkarılan 1593 sayılı Umumi Hıfzıssıhha Kanunu'nda ise belediyelerin nüfusu 20.000 üzerindeki yerleşmelerde 3 yıl içinde plan yapması zorunlu hale getirilmiştir. Bu kapsamda belediye bünyesinde İmar Müdürlüğü kurulmuştur (Tekeli, 1994, s.70-71; Koçak ve Ekşi, 2010, s.299).

1930 yılında çıkarılan Umumi Hıfzıssıhha Kanunu'nda belediyelerin çevre sağlığı ve sağlık kurumları konularındaki görevleri genişletilmiş, yapı izni, oturma izni alma gibi kurallar getirilmiş ve belediyelerin altyapı projelerini belli bir kurala göre yapması kararlaştırılmıştır. Bu kapsamda Osmanlı'nın son dönemlerinden itibaren kent planlaması ve imar uygulamalarına ilişkin sorunlarının çözümü için yaklaşık 50 yıldır yürürlükte olan Ebniye Kanunu yerine 1933'te Belediye Yapı ve Yollar Kanunu çıkartılmış, belediyelerin yatırımlarını desteklemesi için aynı yıl Belediyeler Bankası kurulmuş ve kamulaştırmaya ilişkin düzenlemeler için İstimlak Kanunu çıkartılmıştır (Ayan, 2010, s.37; Oktay, 2015).

1930 itibariyle yapılan kent yönetimine ve kentin planlanmasına ilişkin düzenlemelerin, ülkenin tümüne yayılmasının amaçlandığı söylenebilir. Belirlenen yeni kent yönetim organizasyonunun kentlerin tümünde aynı denklikte olması kararlaştırılmıştır. Bu bakımdan kentlerin yönetim kademelenmesi ve ihtiyaç duyduğu hizmetlere erişimi konusunda bir fark oluşmamasına önem verildiği söylenebilir. İstanbul'da ise yeni yönetim organizasyonu ile İstanbul'un ikisi Tarihi Yarımada'da Eminönü ve Fatih olmak üzere toplamda 10 ilçesi olmasına karar verilmiş, tüm belediyeler denk kabul edilmiş, geniş yetkilerle donatılmış ve belediye şubeleri hiyerarşinin en üstünde bulunan valiliğe bağlanmıştır. İstanbul aynı zamanda millileştirme gibi ülke politikalarının uygulanmasına da sahne olmuştur. Ancak kanunların barındırdığı istisnalar sebebiyle düzenlemeler, İstanbul'a kısmen merkeziyetçi bir şekilde de yansımıştır. Yerel yönetimler merkezi yönetimden ayrılarak güçlü bir yönetim organına dönüştürülmeye çalışılırken, hızlı kentleşme ve bürokratikleşme için İstanbul'da valilik ve belediyeler üst yönetim birimlerinde birleştirilmiştir. Dolayısıyla 1930'lardan sonraki tek parti döneminin, devlet ilkelerinin uygulanması ve kentin gelişiminin sağlanması için merkezi yönetimle yerel yönetimleri aynı amacı gerçekleştirmekle sorumlu tutup iş bölümü yapmaları amacıyla kimi zaman aynı konuma getirdiği söylenebilir. Düzenlemelerdeki istisnaların uygulandığı

Ankara ve İstanbul'un, kent planlama süreçleri de birbirini izlemiştir. Cumhuriyet'in ilanından sonra Ankara'nın planlanması üzerine yoğunlaşmış ve burada edinilen tecrübe kullanılarak 1930'dan sonra Osmanlı'nın son dönemlerinden beri uğraşılan İstanbul'un özellikle Tarihi Yarımada'nın planlanışına odaklanılmıştır.

Cumhuriyet'in ilanından sonra Tarihi Yarımada'da da Osmanlı'daki bürokratik kesimin kullandığı konaklar el değiştirmeye başlamış, Süleymaniye, Beyazıt ve Sultanahmet'teki nezaretler yerine okullar yerleştirilmiş ve yangın sebebiyle büyük boşluklar oluşmuştur. Aynı zamanda batılı bir imge sunulmak istendiğinden Teşvikiye, Nişantaşı ve Şişli ön plana çıkarılmıştır (Yıldırım Burma, 2017, s.34). 1930'lardan sonra ise İstanbul'un planlama çalışmalarına başlanmış ve Ankara'da yapıldığı gibi 1933 yılında İstanbul için uluslararası şehircilik yarışması düzenlenmiştir. Yarışmaya İstanbul Belediyesi tarafından Alfred Agache, Herman Elgötz, Henri Prost davet edilmiş ve İstanbul için plan ve rapor hazırlamaları istenmiştir. Ancak Prost, Paris planıyla meşgul olması sebebiyle daveti reddetmiş ve yerine Jacques Henri Lambert katılmıştır. Üç uzman şehirci de İstanbul'a gelerek bir aylık incelemelerinin sonucunda raporlarını jüriye sunmuştur. Üç plancı da önerilerini, limanın ve sanayi bölgesinin yer seçimi, ticaretin gelişeceği alan ve Tarihi Yarımada'nın Beyoğlu ile bağlantısı üzerine geliştirmiştir. Jürinin seçiminde liman önerisinin etkili olduğu bilinmekte olup yarışmayı Elgötz kazanmıştır. Agache, limanı Haliç'in güney kıyısında ve sanayi alanlarını, limanla ilişkili şekilde gelişmesini öngörerek Haliç'in kuzey kesiminde planlamıştır. Lambert Kumkapı'dan Bakırköy'e uzanan kıyıda yeni bir liman önermiş ve Avrupa İstanbul arasındaki demiryolu hattıyla ilişkili şekilde gelişmesini öngörerek sanayi bölgesini limanın kuzeyinde planlamıştır. Elgötz ise liman önerisi için Sirkeci, Yenikapı ve Haydarpaşa üzerine düşünmüş ve Haydarpaşa'da karar kılmıştır. Agache'in önerisinden Haliç'in sanayi ve liman kullanımından ibaret olacağı; Lambert'in büyük bir sanayi alanı öngörmesinden dolayı İstanbul'un sanayi ve liman kenti olacağı düşünülmüştür. Liman kentlerinde limanın kent merkeziyle ilişkili olması beklenmektedir. Bu sebeple Alman plancının liman önerisinin kent merkezinden kopuk ve art bölgesi sınırlı olan Haydarpaşa'da olmasının Haydarpaşa'daki işletmenin Alman bir şirkette olmasıyla ilişkisi tartışılmaktadır. Jürinin öneriyi benimsemesinde ise dönemin savunma kaygılarından dolayı limanın Anadolu'yu geliştirme beklentisinin etkili olduğu düşünülmüştür. Plancıların tarihi kente olan yaklaşımları da birbirinden farklıdır. Agache ve Lambert'in geniş bulvar, ışınal meydan ve tarihi kent üzerinden geçen viyadük önerileri jüri tarafından uygun bulunmamıştır. Agache, kentin her bölgesini geniş yollarla birbirine bağlayarak homojen bir yapı oluşturmayı hedeflemiş; Lambert ise Tarihi Yarımada'da sahil yolu açılmasını, Suriçi'nde hafif

sanayi olmasını, ağır sanayinin Sur dışına çıkarılmasını ve Yenikapı'da tren garı yapılmasını önermiştir. Elgötz'ün tarihi kent içerisindeki yolları koruyarak yalnızca genişletmesini önermesi ise gerçekçi ve ekonomik bulunmuştur. Elgötz yeşil alanlar konusunda da Batılı tarzda yeni parklar açılmamasını bunun yerine mezarlıkların korunarak kentin yeşil dokusunu oluşturmasını önermiştir (Bilsel, 2010a, s.36-37; Yıldırım Burma, 2017, s.36).

Elgötz'ün Tarihi Yarımada ve çevresine ilişkin önerileri;

- Tarihi Yarımada içindeki mevcut sokak örtüsünün korunarak iyileştirilmesi,
- Divanyolu'nun yaya ve toplu taşıma odaklı düzenlenerek ön plana çıkarılması,
- Silüetin ve anıtların korunması,
- Kentin nirengi noktalarında meydan düzenlemelerinin yapılması,
- Yeşilköy veya Küçükçekmece'de kurulacak havalimanı için Haliç ve Marmara kıyılarında lastik tekerlekli araçlara uygun yol düzenlemesi yapılması,
- Limanın Haydarpasa ve Yenikapı'ya alınması,
- Haliç'in kuzey ve güneyinin Karaköy-Eminönü, Unkapanı-Azapkapı arasında inşa edilecek köprülerle bağlanması,
- Tarihi Yarımada ve Beyoğlu arasında metro önerisi
- Eski İstanbul ve Beyoğlu'nun Haliç'e bakan yamaçlarının ticaret; Haliç kıyılarında hafif sanayi; Kara Surlarının batısında (Zeytinburnu ve Topkapı'da) ağır sanayi ve işçi mahalleleri; Beyazıt'ın yönetim; Sultanahmet'in kültür bölgesi olmasıdır (Hamamcıoğlu, 2009, s.75-77; İstanbul Tarihi Yarımada Alan Yönetim Planı, 2011 akt. Aden, 2022, s.66).

Elgötz'ün önerilerinin bir kısmı zamanla gerçekleştirilmiş olsa da tam olarak uygulanamamıştır. Bunda, dönemin Bayındırlık Bakanlığı ile İstanbul Belediyesi arasında yaşanan bir anlaşmazlığın etkili olduğu düşünülmektedir. Yarışmadan istenilen elde edilemediği için İstanbul Belediyesi uzman arayışını sürdürerek, kentin planlanması için 1935 yılında Martin Wagner'den çalışma yapması istenmiştir. Wagner kenti bir bütün olarak ele aldığı, analizlerini kent ekonomisine vurgu yaparak hazırladığı bir rapor sunmuştur. Ancak rapor yeterli bulunmamıştır (Bilsel, 2010a, s.37; Kart, 2008, s.99).

Plan girişimleri düşünüldüğünde Ankara'dan edinilen deneyimle İstanbul'un planlama çalışmalarına başlanması ve bunun ünlü şehircilerin uluslararası bir yarışmaya davetiyle gerçekleştirilmek istenmesi, dönemin modernist bir hareketi olarak görülebilir. Şehircilerin Tarihi Yarımada gibi birçok imparatorluğa başkentlik etmiş, çok katmanlı bir kent merkezini yalnızca bir aylık bir inceleme sonunda planlamaya

alışması ise elbette eksiklikleri beraberinde getirmiştir. Agache ve Lambert, tarihi alanın planlamasına yeterince önem verememiştir. Elgözt'ün ise yerleşim alanlarının da bu alanda yoğunlaşması sebebiyle kenti, tarihi merkez ve Beyoğlu'yla olan ilişkisi çevresinde düşünüp planlamaya çalıştığı söylenebilir.

Elgözt'ün önerileri yarışma sonrasında hayata geçirilememiş olsa da zaman içinde gerçekleşmiştir. Örneğin Tarihi Yarımada'nın korunması için Suriçi'nden ağır sanayinin çıkartılması öngörülmüş ve kimi sanayi fonksiyonlarının taşınması sonucunda yeni sanayi alanı çevresi yoğun nüfus çekmiştir. Bu durumun bir sonraki dönemde iyi yönetilememesi ise kentte gecekondulaşma ve yoksulluk gibi derin sorunların oluşmasına neden olmuştur. Dolayısıyla Elgözt'ün önerileri yarışma sonrasında hayata geçirilememiş olsa da önerilerinin etkisini devam ettirdiği söylenebilir. Bunun sebebi Prost gibi plancıların benzer önerileri çalışmalarında tekrar gündeme getirmesidir.

Prost, İstanbul Belediyesi tarafından 1936 yılında İstanbul'un planını yapmak üzere davet edilmiş ve 1937 yılında Tarihi Yarımada ve Beyoğlu'nu kapsayan 1/5000 ölçekli İstanbul Avrupa Cihet Nazım Planı'nı tamamlamıştır. Bu plan belediye başkanı değişiklikleri ve merkezi yönetim sebebiyle 1939 yılında onaylanmıştır (Hacıoğlu, 2010, s.75; Kart, 2008, s.99). Plan hazırlanırken Tarihi Yarımada ve Beyoğlu'nun ihtiyaçları karşılanmaya, bölgenin genişlemesine yönelik gelişme eğilimleri biçimlendirilmeye ve Tarihi Yarımada ile Haliç civarında bulunan üretim fonksiyonlarının durumu düzenlenmeye çalışılmıştır.

1930'lar sonrasında İstanbul'un nüfus artışı ülkenin nüfus artışının gerisinde olmasına rağmen kent genişlemeye devam etmiştir. Merkezi iş alanları Eminönü ve Karaköy çevresinde konut alanları ise kentin çeperine doğru gelişmiştir. Aynı zamanda yangın sebebiyle Tarihi Yarımada'da büyük boşluklar bulunmaktadır. Bu sebeple Prost, "Gelişme Planı" yerine "Toplanma-Yoğunlaşma Planı" hazırlamayı uygun bulmuştur ve planını üç ana ilkeye dayandırmıştır: ulaşım, çevre sağlığı ve estetik. Tarihi merkezi ve yeni gelişen gelişmeye de devam edeceğini öngördüğü alanların bağlantısı için gerçekçi bir ulaşım ağı oluşturmayı hedeflemiştir. Kentin yüksek yoğunluklu ve sanayiyle kirleneceğini düşündüğü alanlar için çevre sağlığını öncelemiştir. Planın tamamında estetiğin hakim olması gerektiğine değinmiş dolayısıyla "kenti güzelleştirme" ve "serbest sahalar"ın düzenlenmesi üzerinde durmuştur (Bilsel, 2010b, s.55-57).

Prost'un planı 4. Bölümde detaylı incelenecek olup öneriler kabaca şu şekilde aktarılabilir:

Ulaşım

- Tarihi Yarımada ve Beyoğlu'nun bağlantısı için iki ana yol güzergahı önerilmiştir: Taksim'den başlayıp Tepebaşı'dan ve Azapkapı-Unkapanı (Atatürk) Köprüsü'nden geçerek Atatürk Bulvarı'nı takip edip Yenikapı'ya ulaşan birinci yol ve Taksim'den başlayıp viyadük ve tünel ile Karaköy'e ve buradan Galata Köprüsü aracılığıyla merkezi iş alanı olan Eminönü'ne ulaşan ikinci yol. Ayrıca ana omurgayı oluşturan ikinci yol da Sirkeci üzerinden Babıali'ye ve Hanlar Bölgesi'nden Kapalı Çarşı'ya ulaşacaktır.
- Demiryolu hattının ana istasyonunun Sirkeci'den Yenikapı'ya taşınması, Avrupa'dan gelen tren vagonlarının taşınması için Yenikapı'da feribot limanı önerisi ve Sarayburnu-Yenikapı arası sahil bulvarı düzenlemesi,
- Vatan ve Millet Caddesi önerileri,

Serbest sahalara

- (Günümüzde bulunmayan) Bayrampaşa Deresi boyunca kültür parkı olarak düzenlenmesi önerilen 1 No'lu Park ve Sarayburnu-Küçük Ayasofya arasında Arkeoloji Parkı önerisi,
- 1 No'lu Parkın devamında Kara Surlarının dışında spor tesisi önerisi,

Yoğunluk, estetik

- Önerilen sahil bulvarı boyunca yüksek standartlı konut bloklarından oluşan yeni yerleşim alanı önerisi ve buradan taşınacak dar gelirli kesim için yeni konut alanları açılması,
- Dar gelirli kesim ve önerilen yeni limanda, sanayi bölgesinde çalışacak işçiler için Silivrikapı-Yedikule arasında konut yapılması,
- Tarihi Yarımada'da 40 rakımın üzerinde 9.5 metreden yüksek yapı yapılmaması kuralı,
- Eminönü Meydanı düzenlemesi,
- Tarihi Yarımada'daki parsellerin yeniden düzenlenmesi,

Sanayi-Liman

- Yedikule-Bakırköy arasında önerilen limanın kuzeyinde sanayi bölgesi planlanması,
- Sirkeci Limanının geçici şekilde kullanılmasının planlanması,
- Haliç kıyısındaki sanayi alanlarının gelişeceği öngörüsü ve bunun için ulaşım bağlantısı önerileri (Bilsel, 2015; Bilsel, 2010b, s.54-61; Yıldırım Burma, 2017, s.38).

Prost, Tarihi Yarımada'nın ihtiyacı olan yeşil alanları oluşturma, sanayi alanının gelişeceği alanı belirleme, bununla ilişkili konut alanlarını düzenleme, Beyoğlu'yla olan ilişkisini de kuracak ulaşım ağını oluşturma gibi konulara yönelik öneriler geliştirmiştir. Prost'un ulaşım önerileri, otomobillerin rolünü öngörebilmesi ve buna uygun yol düzenlemeye çalışması bakımından önemlidir. Ancak bir sonraki dönemde uygulanan Vatan ve Millet Caddeleri Tarihi Yarımada'nın dokusunu tahrip etmeye açık, tartışmalı önerilerdir. Tarihi Yarımada'nın Beyoğlu'yla olan bağlantısı kurulurken Azapkapı-Unkapanı Köprüsü ve Atatürk Bulvarı kullanımı önerisi, kent kimliğine verilecek zararı en aza indirme gayreti olarak görülebilir. Aynı zamanda ulaşım bağlantıları kurulurken sanayi alanlarının da göz önüne alındığı söylenebilir. Ancak sanayi alanının taşınmasının gerçekçi ve ekonomik bulunmaması sebebiyle yerinde düzenleme yapılması tartışmalıdır. Planla birlikte Haliç kıyılarında yerleşen sanayi ve sanayinin yarattığı kirlilik Tarihi Yarımada'yı etkilemiştir.

Prost'un planının, yoğunluk, estetik ve ulaşım çerçevesinde incelendiğinde kalıcı öneriler bıraktığı ve problemleri bir görünüm oluşturduğu söylenebilir. Yenikapı'nın günümüzde de transfer merkezi olarak belirlenmesinin temelleri, Prost'un planında yer almaktadır. Genişlemeye açık fonksiyonların Sirkeci ve Yenikapı'da önerilmesi ve genişlemeyle Tarihi Yarımada'nın bütünüyle etkileneceğinin öngörülememesi kontrolsüz bir etkileşim ortamını oluşturmuştur. Bu bakımdan Eminönü Meydanı düzenlemelerinin de aynı şekilde meydanın kimliğini değiştirdiğini ve sahil yolunda yapılması planlanan büyük ölçekli konut yapılarının Tarihi Yarımada'nın kent dokusuna uygun olmadığını söylemek mümkündür. Aynı zamanda yerleşim alanının kurulabilmesi için dar gelirli yerlerinden edilmesi soylulaştırma ve gelir gruplarına göre bölgeleme yapılması açısından tartışmaya açıktır. Ancak bunların yanında kent merkezindeki yapılara yükseklik sınırlaması getirilmesi Tarihi Yarımada'nın silüetinin korunmasında önemli bir rol oynamıştır. Genel olarak bakıldığında ise iyi ve gerçekçi öngörülerin olduğu ancak bazı önerilerin yanlış yöntemler sebebiyle kent merkezine ve çevresinin gelişimine zarar verecek yöne doğru ilerlediği söylenebilir.

Prost'un bir diğer önemli projesi On Senelik Plan (1943-1953) önerisidir. Plan için 1943 yılında bir komisyon kurulmuştur. Kabaca 4 hedef içeren plan, 1937 planının gelecek on senede uygulanmasına yönelik bir programı sunmaktadır. Hedefler arasında; Kadırga ile Aksaray arasında sergi alanının oluşturulması, Olimpiyat Oyunları için Kara Surları dışında Topkapı ve Edimekapı arasında olimpiyat tesisleri ve köyünün planlanması, Atatürk Bulvarı ve Şehzadebaşı'nın kesiştiği noktada önerilen belediye binası önünde 500. Yıl Anıtı dikilmesi ve Sultanahmet Meydanı, Cumhuriyet Meydanı olarak düzenlenerek İnkılap Anıtı inşa edilmesi yer almaktadır.

1937 planının uygulanmasına yönelik ise Eminönü-Beyazıt yolunun açılması, Haliç'in iki tarafındaki sahil yollarının ve Tarihi Yarımada'da öngörülen sahil bulvarının açılması, konut alanının düzenlenmesi, Yenikapı-Sarayburnu arasında demiryolunun yer altına alınması planlanmıştır (Bilsel, 2015).

Prost, İstanbul'da kaldığı süre boyunca 3 belediye başkanı ile çalışmıştır. İstanbul Avrupa Cihet Nazım Planı, Anadolu Cihet Nazım Planı, On Senelik Plan ve Boğaziçi Planı gibi çalışmalarını ise vali ve belediye başkanlığı görevini üstlenen Lütfi Kırdar döneminde (1938-1949) gerçekleştirmiştir. Atatürk Bulvarı'nın açılması, Eminönü Meydanı'nın düzenlenmesi, sanayi ve limanların yer seçimi gibi Tarihi Yarımada'yı dönüştüren pek çok uygulama Prost ve Lütfi Kırdar'ın işbirliği ortamında gerçekleşmiştir. 1946 yılında çok partili döneme geçişle valilik ve belediye başkanlığı görevini, Fahrettin Kerim Gökay (1949-1957) devralmıştır. Bunun ardından Prost, iki plan çalışmasındaki fikir ayrılıklarını gerekçe göstererek 1950'de görevinden ayrılmıştır. Ancak tek partili ortamda İstanbul'un planlama yetkilerini elinde bulunduran belediye başkanıyla çalışması eleştirilmiş ve ayrılığının gerekçesinin bu ortamın bozulması olduğu düşünülmüştür (Bilsel, 2015). Bu bakımdan Prost'un kentin planlanmasında etkili olduğu 1936-1950 dönemi, planlamanın siyasetteki güç odaklarıyla ilişkisi, kent kimliğinin korunması ve planın gerçekleşmesiyle oluşacak birtakım sorunların öngörülmesi gerekliliği bakımından incelenmelidir.

Prost, Tarihi Yarımada'yı bütünüyle etkileyen çalışmalar yapmıştır. Çalışmalardaki öneriler bütünüyle reddedilemeyeceği gibi kabul de edilmemelidir. Yeşil alanlar, ulaşımındaki bazı öneriler ve silüetin korunmasına yönelik kararların Tarihi Yarımada'nın gelişimine ve korunmasına katkısı büyüktür. Ancak sanayi ve konut alanı önerileri ile ulaşımaya yönelik düzenlemeler kültürel dokuyu tahrip etmiştir. Bu bakımdan Prost'un çalışma ortamının günümüzde gerekliliği konuşulan yönetim anlayışından uzak olduğu söylenebilir. Hızla plan hazırlanması ve önerilerin gerçekleştirilmesinde, dönemin belediye başkanından ibaret olan işbirliği ortamının etkili olduğu yadsınmamalıdır. Aynı zamanda Tarihi Yarımada için yapılan önerilerin, çeşitli eklemelerle izlerini uzun bir dönem boyunca hissettirdiği söylenebilir. Prost'un planının izleri, Elgötz'ün önerilerinde görülebildiği gibi 1956 yılında başlayan imar operasyonu da Prost'un planına dayanmaktadır.

2.3. Kırdan Kente Göçle Gerçekleşen Kentleşme Dönemi (1950-1960)

1950-1960 dönemi, Cumhuriyet Dönemi'ndeki plan çalışmalarının devam ettirildiği ve kentin ihtiyaçlarının öncelendiği, kentleşme eğilimlerinin öngörülmeye çalışıldığı ve uygulanabilirlik göz önüne alınarak plan çalışmalarının yapıldığı 1950-1956 dönemi

ile Prost Planı'nın temel alınarak 1956'da başlanan imar operasyonu ve bu imar faaliyetlerinin plana işlenmeye çalışıldığı 1956-1960 dönemi şeklinde kabaca iki dönemde ele alınabilir (Tablo 2.3). Bu dönemleri tanımlayan ortak unsurlar ise; 1940'larda başlayıp 1950'lerde ivme yaşayan sanayileşme ve kırdan kente yaşanan göçle gerçekleşen kentleşme sürecidir. Sanayileşme ve göçün etkisiyle yaşanan hızlı kentleşme sürecinin gelişimi ve kısa süreli sonuçları yine bu dönemde görülmüştür. Kent bu dönemde kentleşme sorunlarıyla boğuşmuş, çözüm önerilerini deneyimlemiş ve sonucunda sorunlar kökleşerek bir sonraki dönemde yeni sorunlara gebe olmuştur.

Tablo 2.3: 1950-1960 Dönemi incelemesi.

Fiziksel	Sosyal	Ekonomik	Siyasi		
			Plan Çalışmaları/ Kent Yönetimi Adımları	Kanunlar	Siyasi Ortam/ Dönem
İstanbulun nüfusu 1950'de 975.000 civarında; 1965'te 2 milyondan fazla Konut sıkıntısı ve gecekondulaşma			Prost planının değerlendirilmesi için Revizyon Komisyonu kurulması	5656 sayılı Kanun (1950): belediyelere, belediye arsaları üzerinde konut yapma imkanı	
Otomotiv sanayi- taşıt yollarına yatırım	Göçle gelenler ve İstanbullular arasındaki kutuplaşma	1948-52 Marshall yardımları: tarımda makineleşme, dışa açılan ekonomi	Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kurulması (1950)	6188 sayılı Bina Yapımı Teşvik Ve İzinsiz Yapılan Binalar Hakkındaki Kanun (1953): imar aftı	ABD yardımlarıyla yatırım yapılması, kent mekanında düzenlemeler yapılması,
Otobüs sayısı 1944'te 29; 1950'de 85; 1965'te 525			Müşavirler Heyeti kurulması (1952-1956)	1954 ve 1956 düzenlemeleri: "ortak yönetim" anlayışına son verilmesi	
Sanayinin, sur dışında Haliç'ten Marmara'ya ve batıda Bakırköy'e kadar arazi imkânlarına göre konumlanması ve yerleşim alanlarındaki zararı sanayinin Beyoğlu ve civar ilçelerde yeni oluşturulacak sanayi alanlarına taşınması önerisi		Dış ödemeler dengesinde açıklar ve enflasyonun yükselmesi	Patrick Abercrombie: İstanbul'a davet edilmesi (1954)	6217 sayılı Kanun (1954) aracılığıyla 2644 sayılı Tapu Kanununun 26. Maddesinin değiştirilmesi: kat mülkiyeti- yapıtaşılık	
		Sanayinin hızla artması (Sanayi Bölgeleri Planı hazırlanması: 1955)	Yerel yönetim gelirlerinin kısmi olarak artırılması, belediye sayısında artış (1955)	İl genel meclisi ve belediye meclisi'nin fiilen ayrılması (1955), Belediye başkanının ilk kez meclis tarafından belirlenmesi	
Beyazıt, Akşaray, Eminönü, Karaköy, Tophane ve Taksim Meydanlarının yeniden tanzim edileceği vaadi			Müşavirler Heyeti'nin Tarihi Yarımada için çalışması ama uygulamaya geçememesi ve 1956'da fiilen kapatılması	6785 sayılı Kanunun ayrıntılı maddelerinin kaldırılması (1956), Her şehrin karakterine uygun plan yapma esnekliği, Kamulaştırma Kanunu (1956)	
Şehrin 4 gelişim yönü: Şişli, Kağıthane, Maltepe, Zeytinburnu, İstanbul şehrinin sınırlarının batıda Yeşilköy'e, kuzeyde Şişli'ye, doğuda da Bostancı'ya uzanması	1951'de İstanbul'da gecekondulu sayısı 8500 iken 1957'ye gelindiğinde sadece Zeytinburnu'nda 26.000 konutta 60.000 nüfusun yaşaması		Belediye şubelerine, belediye şube müdürü atanması (1956), Bşkânlar Kurulu kararıyla İstanbul İmar ve Planlama Müdürlüğü kurulması (1957), İmar ve İskan Bakanlığının kurulması (1957)		3 ayrı plan bürosu bulunması, yetki karmaşası
Vatan ve Millet Caddesi, Sahil Yolları, Beyazıt, Akşaray, Sirkeci düzenlemeleri, Unkapanı-Eminönü yolu, Otobüs ve otomobil sayısında artış, Tramvayların kaldırılması	Zeyrek ve Beşiközü'nün dönüşümü, Tarihi Yarımada'nın eski sakinlerinin göç etmesi	Kamulaştırma maliyetleri, Dış borç ve dış yardım arayışı, IMF ile anlaşma imzalanması	1957-1960 İstanbul Belediyesi ve Profesör Hans Höggen, İstanbul Planı için anlaşması, Planlamanın uygulamayı yönlendirmek yerine daha çok bu süreci meşrulaştırması	1956 yılında yürürlüğe giren kanunla İstanbul Belediyesi'nin yönetiminin vilayet yönetiminden ayrılması, İl özel idaresi ve belediye yönetiminin, valiliğe bağlı olması durumunun 1958 yılında kaldırılması	Mekan siyaseti
Kentin doğu-batı yönlü gelişiminin önerilmesi	1950'de 975.000 civarında olan nüfusun 1965'e gelindiğinde 2 milyonu geçmesi		1958'de İstanbul İmar Planlama Müdürlüğü'nün plan çalışmalarına başlaması, Piccinato'nun "Geçiş Devresi Nazım Planı"		

Kaynak: 2.3 Bölümü kaynaklarından³ yararlanılarak yazar tarafından üretilmiştir.

Kentin 1950 öncesinde başlayan sanayi faaliyetleri, 1950-1960 döneminde ivme kazanmıştır. 1964 yılında sanayi tesislerine yönelik yapılan sayımda 1293 büyük ölçekli tesis olduğu saptanmıştır. Bu tesislerin kuruluş yılları incelendiğinde 338'inin 1950 öncesinde, 250'sinin 1950-1954 arasında, 379'unun 1955-1959 arasında ve 265'inin 1960-1963 arasında olduğu tespit edilmiştir (Tekeli, 1994, s.103). Kentte

³ (Bilsel, 2015; Çakılçioğlu, 2004; Hamamcıoğlu, 2009; İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı, 2018; Kart, 2008; Özyayın vd., 2010; Tekeli, 1994; Yıldırım, 2004).

yaşanan sanayileşmenin yanında kırsal alanlarda da dönemin öne çıkan Marshall yardımlarıyla tarımda makineleşmeye geçilmesi istihdamın azalmasına sebep olmuştur (Özkan, 2014, s.35-36). Kırsal alanlardaki iş olanaklarının azalması, kentte sanayi faaliyetlerinin görülmesi ve yatırımların kente aktarılması, kenti kıra göre ekonomik ve sosyal imkanlar yönünden daha cazip bir hale getirmiş ve kent göç almaya başlamıştır.

Kırdan kente yaşanan göçün yanında 1950-1952 arasında kent, Bulgaristan ve Yugoslavya'dan da göç almıştır (Çakılcıoğlu, 2004, s.667; Tekeli, 1994, s.102). Sonucunda 1950'de 975.000 civarında olan nüfus 1965'e gelindiğinde 2 milyonu geçmiştir (Tekeli, 1994, s.102). Sanayileşmenin ve göçün etkisiyle kent hızlı bir kentleşme sürecine girmiştir. Ancak yönetimin yaşanan göçe karşı etkili politikalar oluşturmaması kentteki konut sıkıntısının gecekondu aracılığıyla çözülmeye çalışılmasına sebep olmuştur.

Sanayi faaliyetlerinden hareketle ilk gecekondu oluşumu 1947 yılında Zeytinburnu'nda gözlenmiştir. Bunu takip eden sanayileşme ve göç sürecinde, kent çeperlerinde ve sanayi alanları çevresinde gecekondu oluşumu devam etmiştir (Özkan, 2014, s.35-36). 1951'de İstanbul'da gecekondu sayısı 8500 iken 1957'ye gelindiğinde sadece Zeytinburnu 26.000 konutta 60.000 nüfusun yaşadığı bir mahalle haline gelmiştir (Çakılcıoğlu, 2004, s.667). Sanayileşme ve göçle oluşan gecekondulaşma süreci, kentin genişlemesine yol açmıştır. Kentin genişlemesinin önünü açan ve kentleşme anlayışını belirleyen unsurlardan biri ise dönemin ekonomi politikası olmuştur.

Ülke, bu dönemde Batı Avrupa ve ABD için doğal kaynaklara ve güçlü bir nüfus potansiyeline sahip olan verimli bir pazar konumundadır. Cumhuriyet Dönemi'nin devletçi ekonomi anlayışının, 1950-1960 döneminde dışa açılma eğiliminde olmasıyla da ekonomi politikalarında değişime gidilmiştir. Örneğin ABD'nin Marshall yardımlarıyla batıda hakim olan otomotiv sektörü, ülke için öncelikli bir hale gelmiştir. Gerçekleşen bu değişimler kent planlamasına da yön vermiştir. Otomotiv sektörünün ülkeye girişiyle lastik tekerlekli ulaşım öncelenmiş ve kentin ulaşım politikaları buna göre şekillendirilmiştir. Bu durumun toplu taşımadaki yansıması, 1944'te 29 olan otobüs sayısının 1950'de 85 ve 1960'ta 525'e çıkması şeklinde olmuştur (Hamamcıoğlu, 2009, s.77-78). Kentteki günlük araç yolculuğu ise 1950'de 765.000 iken 1965'te 2 milyon civarına ulaşmıştır (Tekeli, 1994, s.103). Aynı zamanda lastik tekerlekli ulaşımı hedefleyen 1956 yılında başlayan imar operasyonunun da bu anlayışa dayandığı düşünülebilir. Sonucunda hızlı kentleşme sürecini, gecekondulaşma ve otomobil odaklı ulaşımın inşası olarak okumak gerekmektedir.

Kenti oluşturan ekonomi, siyaset, sosyal-kültürel yapı, demografi, üretim alanları vb. katmanlarından herhangi birine yönelik yapılacak bir proje veya o alanda uygulanacak bir politikanın değişimi tek başına, diğer katmanlarla ilişkiselliği gözetenmeden düşünülemez. Söz konusu politika değişimi veya anlayıştaki değişimi temsil eden bir proje, önceden planlanan bir başka hedefe hizmet etmek için ya da mevcuttaki veya öngörülen bir sorunun çözümü için gerçekleştirilmektedir. Marshall yardımları döneminde de ekonomi politikalarında yaşanan değişimin, kentin planlamasına etki ederek ulaşımını şekillendirdiği dolayısıyla ulaşım politikalarının bu anlayış değişikliğine göre oluşturulup kentin gelişimini yönlendirdiği görülebilir. Ancak aynı dönemde yaşanan kontrolsüz sanayileşme, göç, gecekondulaşma, yatırımların dengeli dağıtılamaması sebebiyle kentin kente göre dezavantajlı durumda olması gibi sorunlar, yönetimi büyük ölçekli bir politika üretimi ve kentin planlanması konusunda harekete geçirmemiştir. Yatırımların tek bir kente aktarılması ve yeni iş alanlarının oluşmaya başlamasıyla ülkenin ekonomisi bir kent üzerinden yönlendirilmeye başlanmış ve kent, ülke ekonomisinin merkezi haline gelmiştir. Kentin cazip hale gelmesi göç almasına sebep olmuş ve oluşan konut sorunu da kontrol altına alınamadığından gecekondulaşma başlamıştır. Dolayısıyla ekonomide yaşanan değişiklikler kentin planlamasını etkilediği gibi kentin gelişimini yönlendiren ulaşım adımları ve gecekondulaşma süreci de sosyal yapıyı dönüştürmeye başlamıştır.

Göçün kontrol altına alınamaması ve konut sorununun çözülememesiyle yaşanan gecekondulaşma süreci, halkın zaman içinde kutuplaşmasına neden olmuştur. Kente gelenler, gelir seviyeleri ve yaşam tarzlarındaki farklılıklardan dolayı kente adapte olmada zorluk yaşamıştır. Bu kutuplaşma ortamı günlük yaşamın yanı sıra “Başka Bir İstanbul Yok” ve “Kentileşmeyen Köylüler” gibi söylemlerle dönemin yazıları, gazete ve haberlerde de kendine yer bulmuştur (Özkan, 2014, s.36). Dolayısıyla planlı bir kentleşme süreci oluşturmakla yükümlü olan yönetimlerin etkili çalışmamasından kaynaklı oluşan sorunları, toplum kendi içinde çözmeye çalışmış ve kentliler ile kırsal alandan gelenler karşı karşıya bırakılmıştır.

Kutuplaşma ortamının yanı sıra plansız kentleşme, Tarihi Yarımada'daki demografik yapı ve fiziksel dokuyu da etkilemiştir. İmar operasyonundan önce 1955-1956 yıllarında Unkapanı-Eminönü yolu inşası yapılırken balıkçı ve meyhaneleriyle ünlü Balıkpazarı kaldırılmıştır (Kart, 2008, s.59). Zeyrek Cami ve çevresi, Karadeniz ve Doğu Anadolu'dan göç almış ve alanın kullanıcısı değişmiştir. Demografik ve sosyal yapıdaki bu değişim sonraki dönemde alanda hızlı bir yapılaşmaya sebep olmuş ve apartmanlaşma sürecini beraberinde getirmiştir (İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı, 2018, s.133, 154). Plansız kentleşme, fiziksel doku, sosyal ve demografik yapı

alınarak Prost Planı'nın revizyonunun yapılması ve İstanbul'un planlarının hazırlanması için 1952 yılında yine komisyon üyelerinden oluşan İmar Müşavirler Heyeti kurulmuştur. Dönemin sorunlarına çözüm üretmek istendiğinden Müşavirler Heyeti, nüfus hareketlerini anlamaya çalışmış, arazi kullanımı, ulaşım yoğunlukları ve sanayi imalathanelerinin durumu için araştırma ve analizlere başlamıştır. Ancak dönemin öne çıkan hızlı kentleşme ve sanayileşme sorunu sebebiyle araştırmalar sekteye uğramış ve Beyoğlu ile Boğaz köyleri gibi kentin büyüyen alanları ve kentin sanayi eğilimleri için planlar yürürlüğe konulmuştur (Bilsel, 2015; Duranay vd., 1972, s.81-82).

Kentin sanayi eğilimlerini ortaya koymak ve sanayi alanlarını belirlemek için Müşavirler Heyeti 1952 yılında, sanayi kuruluşlarını haritaya işlemiştir. Böylelikle kentin sanayisinin, Haliç kıyılarında ve Tarihi Yarımada'nın dışında Topkapı, Rami Kışlası, Dolapdere ve Bomonti çevresinde toplandığı görülmüştür. Bundan hareketle 1955 yılında onaylanan 1/10.000 ölçekli İstanbul Sanayi Bölgeleri Planı'nda kentin sanayi bölgelerinin, sur dışında Haliç'ten Marmara'ya ve batıda Bakırköy'e kadar arazi imkanlarına göre konumlanması ve yerleşim alanlarındaki zararlı sanayinin Beyoğlu ve civar ilçelerde yeni oluşturulacak sanayi alanlarına taşınması planlanmıştır. Aynı zamanda planda, Prost'un 1943 yılındaki planında önerdiği gibi Haydarpaşa ve Salıpazarı limanlarına ek olarak Yedikule'de liman yapılması kararlaştırılmıştır. Ancak 1933 İstanbul Şehircilik Yarışması döneminde olduğu gibi Nafia Vekâleti, İstanbul limanının Anadolu'da olması gerektiğini savunduğundan büyük sanayi ve liman alanının Tuzla-Pendik civarında da yapılması öngörülmüştür (Bilsel, 2015; Duranay vd., 1972, s.83).

Plan çalışmaları devam ederken 1954 yılında, Müşavirler Heyeti'nin hazırladığı planların değerlendirilmesi için Patrick Abercrombie İstanbul'a davet edilmiş ve görüşü istenmiştir. Abercrombie, on günlük bir araştırma sonucunda bir rapor hazırlamış ve Müşavirler Heyeti'nin planlama sorunlarına yaklaşımları ile uyguladıkları metotları uygun bulduğunu belirtmiştir (Duranay vd., 1972, s.84). Müşavirler Heyeti, çalışmalarının ardından Tarihi Yarımada için İstanbul Ciheti Nazım Planı'na odaklanmış ancak Belediye İmar Müdürlüğü kapsamında çalışan heyet, yeterli kadronun bulunmaması sebebiyle plan çalışmalarını tamamlayamamıştır. Heyet üyelerinin ayrılması sonucunda ise 1956 yılında heyetin işlevi fiilen sona ermiştir (Bilsel, 2015).

İstanbul Belediyesi'nin kabul edilen ancak tartışmalı olan Prost Planı'nı değerlendirmesi ve İstanbul planının yapılması için komisyon kurması, komisyon üyelerinin de alanında uzman kişilerden oluşturulması, kentin planlanmasına tarafsız

ve bilimsel şekilde yaklaşıldığını göstermektedir. Komisyonun önerdiği heyetin, Belediyenin İmar Müdürlüğü'yle çalışmasının planlanmasından ise kent planlamasında işbirliği ortamı ve koordinasyonun sağlanmasının önemsendiği düşünülmektedir. Heyet de komisyona paralel şekilde gerekli analiz çalışmalarını yapmaya başlamıştır. Ancak büyüyen sorunlar için hızlı aksiyon alınması beklendiğinden çalışmalar sekteye uğramıştır. Tarihi Yarımada planına ise daha önceden komisyon tarafından belirtilen ancak çözülmeyen, nitelikli kadro sorunu engel olmuştur. Dolayısıyla kentin planlanmasında kurumların yeniden yapılanmaya ve kadro ile teknik altyapılarını geliştirmeye ihtiyaç duyduğu görülmektedir. Aynı zamanda geçmiş döneme benzer şekilde plan çalışmaları için uzmanlara başvurulmuş ancak bu dönemde kentin tamamen planlatılması yerine danışma yolu benimsenmiştir. Planlamada paydaşların önemi düşünüldüğünde benimsenen yaklaşımın, sorunları çözmede daha sağlam bir yol olduğu söylenebilir. Bu bakımdan İstanbul yönetiminin birleşik sisteminin de yeniden ele alınmasının gerektiği akla gelebilir.

1950-1960 döneminde, İstanbul'un yönetimi konusunda değişiklikler yaşanmıştır. 1954 yılında kabul edilen 6349 sayılı Kanun'la Belediye Kanunu'nun İstanbul yönetimine ilişkin maddeleri kaldırılarak Cumhuriyet Dönemi'nde benimsenen "ortak yönetim" anlayışına son verilmiştir. 1956 yılında yürürlüğe giren bu kanunla İstanbul Belediyesi'nin yönetimi vilayet yönetiminden ayrılmıştır. İl özel idaresi ve belediye yönetiminin, valiliğe bağlı olması durumuna ise 1958 yılında son verilmiştir. 1955 yılında ise il genel meclisi ve belediye meclisi fiilen ayrılmıştır. Böylece 1855-1930 arasında şehreminiler ve 1930-1955 arasında valiler tarafından atanan İstanbul Belediye Başkanı, ilk kez meclis tarafından belirlenmiştir. Ancak valiliğin yetkilerinin değiştirilmesi ve İstanbul'un belediye yönetimlerinin ayrılması durumu, 1956'da Menderes'in imar faaliyetlerini devralmasıyla önemini yitirmiştir (Oktay, 2015; Tekeli, 1994, s.103-104; Özaydın vd., 2010, s.82). Böylece farklı ölçek ve ihtiyaçtaki yönetimler, yeniden merkezi hükümet yetkisinde birleştirilmiş ve kentin planlanması merkeziyetçi bir anlayışla ele alınmıştır.

Menderes'in 1956 yılında başladığı imar faaliyetlerinde özellikle Tarihi Yarımada'ya odaklanılmıştır. Bu imar faaliyetlerinin trafiği rahatlatmak, kenti güzelleştirmek ve dini yapıları restore etmek şeklinde 3 amacı olduğu söylenmiştir. Trafiği rahatlatmak amacıyla trafiğin olduğu Beyazıt, Aksaray, Eminönü, Karaköy, Tophane ve Taksim Meydanlarının yeniden düzenlenmesi ve yolların 30-50 metre aralığında genişletilerek lastik tekerlekli ulaşımına uygun hale getirilmesi planlanmıştır. Diğer iki amaç kapsamında ise meydan ve camilerin çevresinin açılmasına karar verilmiştir. İmar

faaliyetlerini eleştiren uzmanlara göre bu planlama anlayışı, kentin topoğrafyası ile tarihi eserlerine yeterince önem vermemekte ve kentsel ulaşım sistemini bireysel taşıt kullanımına yönelik oluşturmaktadır. İmar faaliyetlerinin arka planındaki amacın ise oy kazanmak ve batılı devletlerle olan etkileşimin güçlendirilmesi olduğu düşünülmektedir. Ulaşımaya yönelik yapılacak faaliyetlerle kentlilerden ve dini yapıların restore edilmesiyle dini değerleri ön plana alan kesimden destek görmek hedeflenmiştir. Aynı zamanda karayolu inşası önemsenerek kentin, dönemin ABD’de öne çıkan mevcut yapılaşmayı yıkarak yenisini inşa etmeye dayanan kentsel yenileme projelerinden hareketle planlanması ve otomobil ihracatı yapmak isteyen batılı devletlerle ilişkilerin güçlendirilmesi amaçlanmıştır (Yıldırım, 2004, s.102; Kart, 2008, s.108; Bilsel, 2015; Ataöv ve Osmay, 2007, s.64).

Uluslararası ilişkilerde ihtiyaç duyulan ekonomik canlanma ve siyasi kaygıların çözümünün imar faaliyetlerinde arandığı ve sınırlı planlama anlayışının, bu imar faaliyetlerinde kendini gösterdiği söylenebilir. Örneğin imar faaliyetleri kapsamında kentin ulaşım sisteminin oluşturulması, karayolu inşa etmeye ve bireysel taşıt kullanımına indirgenmiştir. Lastik tekerlekli araçlara yönelik açılan geniş yollar ve buna uygun yapılaşma mantığıyla, yaya odaklı ulaşım anlayışından uzaklaşmış ve tarihi yapılar da yıkılmıştır. İmar faaliyetlerinin arka planı düşünüldüğünde ise kentsel mekanın, siyaset ve ekonomi gibi farklı amaçlara hizmet etmek için kullanıldığı söylenebilir. Böylece kent planlamasının, siyaset için güçlü bir araç olduğu anlaşılmıştır. Bu durum, bir sonraki dönemde gerçekleşecek kanunların ve projelerin radikalliğini, metalaşma sürecini ve anlayış değişikliklerini anlamada kilit öneme sahiptir. Sonucunda merkezi yönetim aracılığıyla dayatılan imar faaliyetlerinin operasyon olarak nitelendirilmesi kaçınılmaz olmaktadır.

Menderes’in İmar Operasyonu 4. Bölümde detaylı incelenecek olup Tarihi Yarımada’yı etkileyen faaliyetler kabaca şu şekilde aktarılabilir:

- Tarihi Yarımada’yı dolaylı olarak etkileyen Londra Asfaltı’nın Topkapı-Küçükçekmece kısmının genişletilmesi,
- Topkapı’dan Aksaray’a uzanan Millet Caddesi’nin genişletilmesi,
- Şehir surlarının dışından başlayarak Aksaray Meydanı’na bağlanan Vatan Caddesi’nin düzenlenmesi,
- Aksaray’ı Beyazıt Meydanı’na bağlayan Ordu Caddesi’nin genişletilmesi ve Aksaray ile Beyazıt meydanlarının düzenlenmesi,
- Beyazıt Meydanı’ndan Ayasofya’ya uzanan Yeniçeri ve Divanyolu Caddelerinin genişletilmesi,
- Divanyolu ve Sirkeci’yi birbirine bağlayan Ankara Caddesi’nin genişletilmesi,

- Fevzi Paşa Caddesi'nin Edirnekapi ve Saraçhane'den geçerek Beyazıt Meydanı'na uzatılmasının sağlanması
- Aksaray-Yenikapı arasındaki yolun genişletilmesi
- Sirkeci-Florya arasında Kennedy Caddesi olarak isimlendirilen sahil yolunun yapılması (Tekeli, 1994, s.121-122),
- Beyoğlu'nu Unkapanı Köprüsü üzerinden Yenikapı'ya bağlayan Atatürk Bulvarı'nın düzenlenmesi (Hamamcioğlu, 2009, s.78),
- 1959 yılında Sirkeci-Kadıköy arabalı vapur hattının açılması (Kart, 2008, s.84).

İmar operasyonu sonucunda Tarihi Yarımada'da yaşanan fiziksel ve sosyal dönüşüm ise şu şekilde özetlenebilir:

- Aksaray ve Beyazıt Meydanlarının düzenlenmesi sırasında arazinin eğimi düzleştirilmiş,
- Fevzi Paşa Caddesi'nin genişletilmesi sırasında kentin eğlence alanı olan Direklerarası bölgesi yok olmuş,
- Yol genişletmeleri ve meydan düzenlemeleri sonucunda 7289 bina yıkılmış,
- İmar operasyonları mali yük oluşturmuş, kamulaştırmalar sonucunda insanlar konut ve iş yerlerinden tahliye edilerek yerlerinden edilmiş (Yıldırım, 2004, s.104),
- Çok katlı yapılar oluşmaya başlamış, gelen nüfus karşısında kent sakinleri azınlık durumunda kalmış ve birçoğu Tarihi Yarımada'dan taşınmıştır (Kart, 2008, s.154),
- Surların bir bölümünün ve Sulukule'deki 29 evin yıkımı ile yerleşimin surlara kaymıştır (Mimarizm, 2008),
- 1923 yılında 12 ve 1950'lerde 37'ye ulaşan tramvay hatları, genişletilen ve yeni yapılan yollar sebebiyle kademeli olarak kaldırılmıştır (Hamamcioğlu, 2009, s.86; Gündüz, 2011, s.31),
- Geçmiş dönemde demiryollarıyla zedelenen kent-kıyı ilişkisi, karayollarının inşası ve plansız kentleşmeyle su kenti kimliğini yitirmiş ve kara kenti haline gelmiştir (Seçilmişler, 2010, s.56; Hamamcioğlu, 2009, s.78).

İmar operasyonlarındaki planlama anlayışının dar bir bakışa sahip olduğu; kenti oluşturan bileşenler arasındaki ilişkiselliğin göz önüne alınmamasından, kentin ulaşım sisteminin ele alınış şekline ve tarihi eserler ile kentsel dokuya olan yaklaşımdan anlaşılabilmektedir. Lastik tekerlekli ulaşımın hedeflenmesiyle geniş caddeler oluşturulmuş, tramvaylar kaldırılmış ve buna uygun çok katlı yapılaşmaya izin verilmiştir. Böylece yaya ölçeğinden uzaklaşmış, 1840'lardan itibaren geliştirilen

toplu ulaşım sistemi zarar görmüş ve kentin kıyıyla olan etkileşimi sekteye uğramıştır. Bireysel taşıt kullanımına imkan veren geniş karayolları inşa etmeye indirgenmiş ulaşım sisteminin oluşturulmasında tarihi yapılar, kentin planlanmasında bir engel olarak görülmüş ve kentsel doku hiçe sayılarak yıkılmıştır. Planlama anlayışından da hareketle ekonomiye ağır yükler getiren, tarihi yapıların yıktırıldığı ve bölgenin asıl kullanıcılarını iş yerleri ve konutlarından edildiği, siyasi bir güçle mekanın şekillendirildiği imar operasyonunun, dönemin öne çıkan kentsel yenileme örneklerinden biri olduğu söylenebilir. Aynı dönemde imar operasyonunun meşru bir zemine dayandırılması için çeşitli plan çalışmaları ve kent yönetiminde değişiklikler de yapılmıştır.

1957 yılında imar operasyonları devam ederken İstanbul Belediyesi Prof. Hans Högg ile İstanbul planının hazırlanması amacıyla bir anlaşma yapmıştır. 1957-1960 arasında çalışmalarını sürdüren Högg'ün plan çalışmaları için Belediyenin İmar Dairesi'nde planlama bürosu kurulmuştur. Çalışmalar sonucunda İstanbul için nazım plan ve diğer birçok alan için detaylı planlar hazırlanmıştır. Högg hazırladığı nazım planda Prost'un önerdiği gibi kentte kompaktlığın sağlanması ve kanalizasyon sisteminin iyileştirilmesi gerektiğini belirtmiştir. Ancak 1956'da başlanan imar faaliyetlerinin yasallaştırılması için Högg'ün planları kullanılmıştır. Açılmakta olan yol güzergahları Högg'ün plana işlemesi için veri olarak verilmiştir. Bu kapsamda Högg hazırladığı planda tanjant ve ışınsal (radyal) yollardan oluşan bir ulaşım şeması önermiştir. Ulaşım şemasındaki ışınsal yollar yeni açılan Vatan ve Millet Caddelerini ifade ederken; tanjant yollar sahil yollarını, merkezi iş alanını birbirine bağlayan iç kuşak yollarını, Atatürk Bulvarı'nın da içinde olduğu kavşakları bağlayan ikinci kuşak yollarını ve banliyö hattını da içine alan Tarihi Yarımada dışındaki dış kuşak yolları ifade etmektedir. Örneğin Vatan Caddesi işlevi olmadığı gerekçesiyle eleştirildiğinden Högg, surların dışında sanayi ve yerleşme alanı önermiştir. Plan çalışmaları devam ederken Sirkeci-Florya sahil yolunun inşasına da başlanıldığı hızlıca duyurulmuştur (Bilsel, 2015; Tekeli, 1994, s.119, 121). Dolayısıyla Högg'ün plan çalışmalarının başlangıçta geçmiş önerilere göre aksiyon almaya çalıştığı ancak imar operasyonlarından bağımsız hareket etmesine izin verilmediği söylenebilir.

İmar faaliyetleri temelde Prost'un On Senelik Plan ve Müşavirler Heyeti ile Belediye İmar Müdürlüğü'nün çalışmalarına dayanmaktadır. Ancak plan çalışmalarındaki yol önerilerinin uygulanması sırasında Prost'un kentsel tasarım çözümleri yerine karayolu standartlarına uyulmuştur (Bilsel, 2015). Bu durum birçok tarihi yapının yıkılmasına ve kent kimliğine uymayan alanların oluşmasına sebep olmuştur. Örneğin denizin doldurulmasıyla yapılan Sirkeci-Florya sahil yolu sebebiyle Tarihi Surlar, yapı

adalarının içinde kalmıştır (Kolay, 2020, s.81). İmar faaliyetleri sürecinde Högg'ün planlama bürosu, mevcut sorunları çözmek ve 1950-1960 döneminde açılmış olan özel planlama ofislerinin hazırlamış olduğu planları incelemekle görevlendirilmiştir. Ayrıntılı planlardan sorumlu olan bir başka ofis ise yine Högg'ün planlama bürosunun çözmekle uğraştığı sorunlar üzerine çalıştırılmıştır (Tekeli, 1994, s.120). Högg'ün plan çalışmaları, imar operasyonuna yönelik yapılan eleştirileri ortadan kaldırmaya yetmediğinden 1957 yılında Bakanlar Kurulu kararıyla İstanbul İmar ve Planlama Müdürlüğü ve aynı dönemde hazırlanan imar planlarını hızlıca denetleyerek onaylayacak İmar ve İskan Bakanlığı kurulmuştur. 1958 yılında çalışmalara başlayan İstanbul İmar ve Planlama Müdürlüğü'nün çalışmalarına müşavir olarak katılması için Prof. Luigi Piccinato da davet edilmiştir (Kart, 2008, s.109; Anonim, 1970, s.60). Plan çalışmalarının, kent planlamasının ihtiyaç duyduğu analiz, sentez, öneri geliştirme süreçlerini içeren ve siyasi müdahalelerden bağımsız ilerleyen makul bir ortamda gerçekleştirilmediği söylenebilir. Çalışmalar imar operasyonlarının içini doldurmaktan, gerekliliğine sebep üretmeye çalışmaktan ve yasallaştırılmasına hizmet etmekten ibaret görülmüştür. Bu kapsamda açılan birçok planlama bürosu, planlama müdürlüğü ve bakanlığın yetki ve sorumlulukları muğlak bırakıldığından ve kent yönetimine dair yaşanacak etkileşimlerinin organizasyonu kurulmadığından yetki karmaşası yaşanmıştır.

Piccinato aracılığıyla ilk kez belediye sınırları aşarak kentin yakın çevresini de içine alan bir plan hazırlanmıştır. Piccinato hazırladığı Geçit Devri Nazım Planı'nda, önceki planlardan farklı öneriler geliştirmiştir. Kentin, ülkenin politik kararları ve bölgesel çalışmalarına paralel şekilde planlanması gerektiğini vurgulamıştır. Aynı zamanda İstanbul'u üretim ve sanayi şehri yerine ticaret, kültür, turizm ve yönetim merkezi olarak kurgulamış, sanayinin şehrin dışına taşınması gerektiğini savunmuştur. Prost ve Högg'ün şehrin toparlanıp yoğunlaştırılması yaklaşımından farklı olarak kentin doğal ve tarihi kimliğinin de korunması amacıyla doğu-batı yönlü (lineer) gelişmesi gerektiğini ifade etmiştir. Menderes'in imar faaliyetleri kent merkezini yoğunlaştıracığından imar operasyonuna da karşı çıkmıştır. Tarihi alanların planlanmasında tarihi yapıların tek başına ele alınmaması, çevresiyle birlikte düşünülmesi gerektiğini söylemiş ve yapılacak iyileştirmenin, tamamen yıkıp yeniden yapmaktan öte asgari müdahaleyle geri kazanmak olması gerektiğini vurgulamıştır. 1/10.000 ölçeğindeki bu nazım plan, 1960 yılının sonlarında İmar ve İskân Bakanlığı'na sunulmuş ancak onaylanmamıştır (Anonim, 1970, s.60; Bilsel, 2015; Hacıoğlu, 2010, s.75; Kart, 2008, s.110). Piccinato'nun doğu-batı yönlü gelişmesi ve sanayinin kent dışına taşınması önerileri ile tarihi alanların planlanmasında bütüncül

düşünmenin, müdahale şiddetinin ve şehrin planlanmasında ekonomi ve bölgesel çalışmaların önemini vurgulamasına dair görüşlerinin günümüz kent planlama anlayışıyla örtüştüğü söylenebilir. Ancak dönemin, kentsel mekan üzerinden yapılmaya çalışılan siyasetin etkisinden uzaklaşmayan planlama anlayışı, Piccinato'nun planını makul bir zeminde tartışmaya açamamıştır. Bu dönemde arzulan ve küçük girişimlerle denenilen liberalleşme adımları, siyasi anlayışın da etkisiyle kent mekanının biçimlenişinde etkili olmuş ve dolayısıyla kentsel politikaları yönlendirmiştir. Küçük Amerika yaratma isteği ve meşruiyetin sağlanması gerekliliği, özellikle Tarihi Yarımada'da şiddetli kentsel müdahalelerin gerçekleştirilmesine ve bu müdahalelerin meşrulaştırılması amacıyla benimsenen politikalara, plan yapım süreçlerine sebep olmuştur. Bu kapsamda 4. Bölümde çalışmanın sorunsalı kapsamında detaylı biçimde incelenecek olan İmar Operasyonu'nun, gelecek dönemlerdeki mekan müdahalelerine de zemin oluşturduğu söylenebilir. Ancak özellikle 1980 sonrasında etkili olan bu mekan siyaseti, 1960-1980 döneminin ikircikli yapısında büyük ölçekli bir proje olarak kendini göstermemiş ve Piccinato'nun çalışmaları, 1960 itibarıyla başlayan planlı kalkınma çerçevesinde yürütülen bölgesel planlama çalışmalarına öncülük edebilmiştir.

2.4. Kentsel Gelişim Dönemi (1960-1980)

1960-1980 dönemi, yaklaşık 10 yılda bir askeri darbenin yaşandığı ve bu kısa dönemde farklı siyasi uçların yönetim kadrolarına geldiği, özellikle ekonomi ve çalışma hayatını etkileyen politikaların biçimlendirildiği ve buna paralel olarak toplumdaki siyasi kutuplaşmanın arttığı bir süreci ifade etmektedir. Farklı siyasi grupların yönetimde söz sahibi olmasıyla ekonomi politikaları yön değiştirmiş, hem bireyler hem de ülke yönetiminde maddi kazanç elde etme yolu farklılaşmış ve bu durum kent planlamasına dair sorunların ele alınışını etkileyerek kent planlama yaklaşımlarını dönüştürmüştür (Tablo 2.4). Ancak hakim olan ekonomik anlayış ve planlama yaklaşımlarının keskin bir dönem sınırlamasıyla değiştiği düşünülmemelidir. Ekonomi politikaları ve planlama yaklaşımları birbiri içine geçerek süreç içerisinde değişim göstermiş ve hakim anlayış haline gelmiştir. Bu sebeple 1960-1980 dönemi temelde ekonominin ve kent planlamanın ele alınışının farklılıklar kazanarak dönüşüp devam ettiği veya değişim geçirerek yerini yeni yaklaşımlara bıraktığı bir geçiş dönemini ifade etmektedir. Dolayısıyla 1960 ve 1980 yıllarının kırılma noktası olma sebebinin anlaşılabilmesi için tüm dönemlerdeki ekonomik anlayışın, çalışma hayatıyla ilişkili düzenlemelerin ve bunların kent mekanına nasıl yansıdığına ilişkin ilişkisel olarak analiz edilmesi gerekmektedir.

Tablo 2.4: 1960-1980 Dönemi incelemeesi.

Fiziksel	Sosyal	Ekonomik	Siyasi		
			Plan Çalışmaları/ Kent Yönetimi Adımları	Kanunlar	Siyasi Ortam/ Dönem
1960'lar kentleşme hızının, sanayileşme hızını geçmesi, kentlerde yeni sorunlar oluşması, yerel yönetimlerin yetersizliği	Sanayi toplumuna geçiş süreci, geçiş toplumu, gecekondulaşma ve apartmanlaşma	İmar operasyonlarında Türkiye ekonomisi: Dolar Z'den 9'a çıkış, Yassıada Mahkemeleri'nde İstisna Davası	DPT'nin kuruluşu (1961), Beş yıllık kalkınma planlarına başlanması	1961 Anayasasıyla sosyal devlet anlayışı, 1963 yılında yürürlüğe giren 307 sayılı Kanun ve Anayasasına ile; belediye başkanlarının seçilmesinde değişiklik	27 Mayıs 1960 Darbesi
Plan dışı yapılaşmanın ve izinsiz sanayi alanlarının önüne geçilmesi, nüfusun kontrol altına alınması, kentin kültürel kimliğinin korunması ve planlı kentleşme hedefi,			İstanbul plan çalışmaları "Geçit Devresi Tedbirleri Şura", 1960-67 Piccinato çalışmaları ve Mücavir Sahaları Planı, Doğu Marmara Bölge Planı		1960'lı yıllarda yaygınlaşan kuramsal eğitimler, ŞPO kuruluşu, Şehircilik günü, ŞBP eğitimi
Haliç kıyılarında sanayi sahalarının iptal edilmesi			1963'te Milli Güvenlik Kurulu aracılığıyla sanayi potansiyeli, 1965-66 İstanbul Sanayi Nazım Planı	Eski Eserler Şube Müdürlüğü'nün kurulması Kat Mülkiyeti Kanunu (1965)	Denetleyici ve müdahaleci devlet rolü, Sosyal devlet anlayışı
Yarımada'nın bölgelere ayrılması, yapı yükseklik sınırlamaları, gelişim önerileri, koruma kararları Yapsatçı üretim anlayışı, kat yükseklik artışı		İkinci Dünya Savaşı sonrasında 1970'lerin başlarına kadar sürecek olan Keynesyen Ekonomi Politikaları,	1964 Suriçi NİP ve İstanbul Kat Nizamları Planı	Gecekondulaşma Kanunu (1966), Kooperatif Kanunu (1969), Arsa Ofisi Kanunu (1969)	
Kent merkezinin değişimi, apartmanlaşma, küçük işletmelerin yerini büyük kütelli ticari yapıların alması, geleneksel ulaşım politikalarının devamı, GEEAYK'nın Sultanahmet ve Sarayburnu, Süleymaniye Camii ve çevresi, Zeyrek Camii ve çevresi vb. alanlarına yönelik koruma kararları		Keynesyen Ekonomi'nin 1960 ortalarında sorun çıkarması, iki farklı ithal ikame dönemi, Petrol Krizi (1973 ve 1978'de)	İmar ve İskân Bakanlığı, Büyük İstanbul Nazım Planı (1966), Plan çalışmaları (1967-66), 1968 Boğaziçi için plan onayı, 1971 1/25.000 plan (1990 nüfusuna ve Tarihi Yarımada'da trafiğin azaltılmasına yönelik), 1972 ve 1976 Dünya Bankası ve Tarihi Yarımada anlaşmaları, 1973 Boğaziçi Köprüsü yapımı	Eski Eserler Kanunu (1973) Sit kavramı (1973)	12 Mart 1971 Darbesi, Yeni belediye başkanlığı (1973-77), 1973 seçimiyle merkez-yerel yönetimin farklı partilerde olması, Parti içi demokrasi sorunu
Fatih ve Eminönü nüfusunun ve kullanıcısının değişimi				1976 yılında ilk ve tek Yerel Yönetimler Bakanlığı'nın kurulması	12 Eylül 1980 Darbesi

Kaynak: 2.4 Bölümü kaynaklarından⁴ yararlanılarak yazar tarafından üretilmiştir.

Cumhuriyet Dönemi'nde politikalar, inkılaplar çerçevesinde oluşturulmuştur. Çalışma hayatı ve sosyal yaşama ilişkin düzenlemeler de halkçılık inkılabı çerçevesinde yapılmıştır. 2. Dünya Savaşı'nın etkisiyle devletin sosyal alanda sorumluluk alması gerektiği düşünceleri, Nazi Almanyası'ndan kaçan Alman profesörlerin ülkeye gelmesiyle politikalar üzerinde etkili olmuştur. Böylece çok partili hayata geçilen 1946 yılı itibarıyla iş hukuku, sosyal güvenlik, sendikal haklar ve örgütlenmeye yönelik çeşitli düzenlemeler yapılmış ve bu durum ülkede sosyal sigorta merkezli bir yapının oluşturulmasına katkı sağlamıştır. 1980 yılına değin uzanan bu süreçte birçok gelişme yaşanmıştır. Önemli gelişmelerden biri olan 1961 Anayasası, Avrupa'da refah devletin gerekliliğinin, Türkiye'de de devletin niteliğinin tartışıldığı bir dönemde oluşturulmuştur. 1960 Askeri Darbesi sonrası hazırlanan anayasada, sosyal devlet temel bir ilke olarak kabul edilmiş, çalışma hayatı ve sosyal politikalara yön veren birçok düzenleme yapılmış ve kurumsal bir yapı oluşturulmuştur. Ancak 1960 ortalarından 1970'lere uzanan ekonomik tıkanma ve siyasi gerilim, istenilen hedeflere ulaşılmasını engellemiştir. 1980 Askeri Darbesiyle de elde edilen birçok kazanım kaybedilmiştir (Özaydın ve Çevik, 2017, s.599-600). Dolayısıyla 1960-1980 dönemi

⁴ (Belivermiş, 2014; Bilsel, 2015; Gül, 2015; Kart, 2008; Koçak ve Ekşi, 2010; Meydan, 2019; Oktay, 2015; Özaydın ve Çevik, 2017; Özaydın vd., 2010; Sakarya, 2014; Yavuz, 2008).

farklı temellere dayanan pek çok politikanın gerçekleştirilmeye çalışıldığı, kendisinden önceki ve sonraki dönemden farklılaşan karmaşık bir dönemi ifade etmektedir.

Hakim olan siyasi otoritenin yönetim anlayışı en açık şekilde ekonomik sistemin hangi kaynaklardan beslenip hangi güç odakları tarafından domine edildiğinden ve ekonomik sistem içinde kent mekanının nerede konumlandırılıp sosyal devlet yaklaşımı açısından kentlerin nasıl planlandığından anlaşılabilir. Farklı siyasi yönetimler tarafından ekonomi politikalarında yapılan değişiklik, siyasi yönetimin kent planlamasına olan bakışını da içerdiğinden kent mekanının dönüşümü ekonomi politikalarıyla birlikte ele alınmalıdır.

Cumhuriyet Dönemi'nde yine inkılaplar çerçevesinde benimsenen devletçilik politikalarıyla birçok kurum özel işletmelerden kamuya geçirilmiştir. Dışa bağımlı olma durumu çözülmeye çalışılmış, sanayileşmeye önem verilmiş, raylı sistemlerle kentlerin bağlantısı kurulmuş, kıra yönelik yatırımlara yer verilerek çok merkezli bir yönetim yaklaşımı benimsenmiş ve göç yönetilmeye çalışılmıştır. Ancak politikaların bütüncül olmamasıyla kentleşme istenildiği kadar mekanda yer bulamamıştır. Ardından çok partili hayata geçişle 1950-1960 döneminde yönetimi devralan yeni siyasi grup, Cumhuriyet Dönemi'nden farklı ekonomi politikaları benimsemiştir. Bu dönemde, Cumhuriyet Dönemi'nden farklı olarak serbest piyasaya alan tanınmıştır. Marshall yardımlarıyla tarımda makineleşmeye geçilmiş, karayolu ulaşımına ağırlık verilmiş ve kent merkezinde sanayi alanları ortaya çıkmıştır. Bir önceki dönemden farklı olarak yatırımların belli kentlere yapılmasıyla kır-kent ikiliği ortaya çıkmış, göç yönetilemeyerek gecekondulaşma patlak vermiştir. Sonucunda karayolu odaklı planlama, gecekondulaşma ve dönemin öne çıkan uygulamalarından imar operasyonu kent mekanının görünümü değişmiş ve imar operasyonları gibi pek çok kontrolsüz mali harcama ile dışa açık ekonominin yönetilememesi ekonomik tıkanmaya sebep olmuştur.

İmar operasyonu, yapıldığı dönemde gazete manşetlerinde, Arkitekt gibi mimarlık çevrelerinde, akademi dünyasında ve Time dergisi gibi uluslararası basındaki makalelerde yer bulmuştur. Kimi zaman desteklenen kimi zaman eleştirilerin odağı olan imar faaliyetlerinin ortak noktası, maliyetinin yüksek meblağlara karşılık geldiğinin belirtilmesi, siyasi gücü elinde bulunduran otoriteler tarafından yapılan yıkma ve genişletme hareketi olduğunun vurgulanması ve zihniyet değişikliğinin göstergesi olduğunun düşünülmesidir. Tartışılan bu konuların geçerli bir karşılığının olduğu ise imar faaliyetlerinin 1958 yılında Dolar'ın 2.8'den 9 TL'ye yükseldiği ve istismak borçlarının belediye bütçelerini aşarak ödenemez hale geldiği bu dönemde yapılmaya devam edilmesinden; 1960 Askeri Darbesi sonrası yaşanan

mahkemelerde İstimlak Yolsuzluğu davasının görülmesinden anlaşılabilmektedir (Gül, 2015; Meydan, 2019; Yavuz, 2008, s.85). Ekonomik sistemdeki değişim ve kent mekanının dönüşüm süreci birbirine paralel ilerlemiştir. 1960-1980 döneminin, geçiş dönemi özelliği ve kent görünümü ile planlamaya olan bakışın bu kırılma noktaları itibariyle radikal biçimde değişmesi, ekonomi politikaları üzerinden okunabilmektedir.

1950-1960 dönemi, piyasanın serbestleşmesi açısından görece ilk liberal adımların atıldığı bir ara dönem olarak düşünülebilir. Bu dönemde, 1929 Ekonomik Krizi itibariyle geliştirilen ve 2. Dünya Savaşı sonrası yeniden şekillenen Keynesyen Ekonomi Modeli'nin tam istihdam hedefleri uygulanmaya çalışılmıştır. Ancak dönemin ikinci yarısında enflasyon, döviz hareketleri ve işsizlik gibi ekonomik sorunlar oluşmuştur (Özaydın ve Çevik, 2017, s.600-601). Bu sorunlara siyasi gerginlik ortamının eklenmesiyle birlikte 1960 yılında darbe yaşanmıştır. Darbe sonrası yönetim, geçmiş dönem sorunlarının çözümünü planlamada aramış ve kalkınma odaklı plan ile politika üretme sürecine geçmiştir. Bu kapsamda 1963 yılında kalkınma planları yapmakla görevlendirilen Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) kurulmuş ve planlı kalkınma dönemi başlamıştır.

1960-1980 dönemi birbirinden ürün, teknoloji kullanımı ve piyasa serbesti noktalarında farklılaşan iki farklı ithal ikame modelini benimseyerek buna uygun plan üretimini yönlendirmiştir. Planlama döneminin yaklaşık ilk on yılında temel alınan yaklaşım, ekonominin bütünsel şekilde planlanmasıdır. Bu kapsamda içe dönük dışa bağımlı bir sistem üzerine kurulan İthal İkameci anlayış benimsenmiştir. Yerli ürün üretimi desteklenmiş, özel sektörün ucuz kredi ve kamu yatırımlarıyla desteklenmesi amaçlanmıştır. Ulaşım, liman, enerji ve iletişim alanlarında yatırımlar yapılmış, yerli sanayi geliştirilmeye çalışılmıştır. Ancak 1960 sonlarında dışa bağımlı şekilde oluşturulan yapı yoğun bir borç ortamı yaratmıştır. 1970'lere gelindiğinde üretimde ürün çeşitliliği ve teknoloji kullanımı gündeme getirilmiş ancak ihtiyaç duyulan teknolojinin dışa bağımlı olması 1973 ve 1978'deki uluslararası krizlerden etkilenilmesine yol açmıştır. Yaşanan ekonomik bunalım sebebiyle işçi ücretlerinin düşürülmesi ve siyasi gerginliklerin ardından dönem, 1980 Askeri Darbesiyle sonuçlanmıştır (Sakarya, 2014, s.245-246). 1980 itibariyle ise günümüzdeki ekonomi politikalarının temellerinin atıldığı dışa açık bir ekonomik sisteme geçilmiş ve kentsel mekan yeni ekonomik sistem doğrultusunda dönüşüm geçirmiştir. Böylece 1960-1980 döneminin kendi içinde geçiş dönemi özelliği gösterdiği, kendisinden önceki devletçi ve dışa kapalı sistem ile kendisinden sonraki dışa açık ve liberal sistem dönemlerinin yönetim anlayışından farklılaştığı söylenebilir.

1960-1980 dönemindeki ekonomi politikaları çerçevesinde ekonomi ve kentleşme sorunları, beş yıllık kalkınma planları ile çözülmeye çalışılmıştır. Planlı kalkınma dönemine ait 4 plan bulunmakta olup bu planların ortak özelliği sosyal devletçi ve müdahaleci bir yönetim anlayışıyla oluşturulmalarıdır. Planlı kalkınma döneminde yaşanan uluslararası ekonomik kriz ve askeri darbe, 1970 civarlarında ithal ikameci ekonomi anlayışını biçimlendirmiş ve bu durum kalkınma planlarının bazı noktalarda farklılaşmasına sebep olmuştur. Ancak temelde planlar; dönemin öne çıkan bölgesel eşitsizlik sorununa çözüm getirmeyi ve buna yönelik müdahaleci öneriler geliştirmeyi, kentleşme sürecini planlamayı ve temelde ekonomik büyüme amaçlandığından öne çıkacak sektörleri düzenlemeyi amaçlamaktadır. 1980 sonrası yapılan kalkınma planları ise serbest piyasayı önceliklendirdiğinden 1960-1980 dönemi kalkınma planlarından bütünüyle farklılaşmaktadır.

Birinci plan (1963-1967) bölgeler arası eşitsizliğin giderilmesindeki sorumluyu devlet olarak gören bir anlayışa sahiptir. Bölgeler arası eşitsizliklerin giderilmesi için kaynakların ve gelirlerin adaletli şekilde dağıtılması ve yeni bir olgu olan bölge kavramının kendine özgü çalışma yapılması gerektiği kavranarak buna uygun kalkınma kararları alınması ile test çalışmalarıyla uygulanması amaçlanmıştır. Bu kapsamda altyapı ve öz iktisadi yatırımların yapılması ile özel kesim yatırımların öncelikli bölgelere yöneltilmesi planlanmıştır. Bunun yanı sıra kentleşme, ilk planda bir sorun olarak ele alınmıştır. Çeşitli reformlarla kente olan göçü yavaşlatmak ve konut yapımında standartların belirlenmesiyle tasarruf edilmesi hedeflenmiştir. İkinci planda (1968-1972) ise bölgeler arası dengesizliğin engellenmesi için geri kalmış bölgelerde kentsel merkezler oluşturmayı ve gelişmiş bölgelerin bu alanlara öncülük etmesini öngören yeni bir yol düşünülmüştür. Kentleşme konusu ön plana çıkarılarak kentleşmedeki artışın sorun oluşturabileceği belirtilmiştir. Bu kapsamda hem ilk kalkınma planındaki pilot uygulamalardan faydalanılmış hem de yerleşme sorunlarının, yerleşme kademelenmesi ile aşılması öngörülmüş ve büyük kentlere ek olarak bölgesel merkezler oluşturulması planlanmıştır (Akalin, 2021, s.34; Tekeli, 1981, s.373-374). Dolayısıyla ikinci planda şehirleşmenin engellenmesi yerine özendirilmesi hedeflenmiş ve sanayi bu kapsamda bir araç olarak ele alınmıştır. Bu kapsamda İmar ve İskan Bakanlığı, Şehirleşme Bakanlığı'na olarak düzenlenmiş, gecekondü bölgeleri için düzenlemeler yapılmış ve Arsa Ofisi kurularak altyapıya sahip arsalar oluşturulması ile toplu konutların teşvik edilmesi planlanmıştır (Tekeli, 1981, s.375).

İlk plandan farklı olarak ikinci planda kentleşme sorun olarak ele alınmamış yalnızca kentleşme sürecinin planlanması gerektiği düşünülmüştür. Plandaki bu yaklaşım ve

geliştirilen yerleşme kademelenmesi yolu, günümüzde AB Planlama Politikaları'nda benimsenen kalkınma anlayışına benzetilebilir. Kalkınma planında hedeflendiği gibi bu kalkınma anlayışında da tek bir merkez yerine birçok merkez ve bunu besleyen alt merkezlerin oluşturulması, yatırımların her yöne dağıtılmasıyla eşit, dengeli ve sürdürülebilir bir kalkınmanın sağlanması amaçlanmaktadır. Aynı zamanda aynı dönemde dünyada gelişmekte olan bölge kavramının, kalkınma planlarına dahil edilmesi, planlama ortamının rasyonel bir temeli olduğunu düşündürebilir.

Üçüncü planda (1973-1977) bölge kavramına ilişkin tüm ifadeler kaldırılmış ve yöre kelimesi kullanılmıştır. Kalkınmada öncelikli yöreler olarak belirtilen alanların yalnızca potansiyeline göre destekleneceği kararlaştırılmıştır. Bu durum yeni dönemde bölgesel eşitsizliğin ikinci plana atıldığını göstermektedir. Ancak aynı zamanda plana mekan boyutunu katabilmek için sektör planları kavramı kullanılmış ve il mahalli idareler planı getirilmiştir. Dolayısıyla yerleşme sistemi anlayışının devam ettirildiği söylenebilir (Tekeli, 1981, s. 376). Üçüncü kalkınma planının, dönemin çatışma ortamının ve ardından gerçekleşmiş 1971 Askeri Darbesinin taşıdığı siyasi kaygılarla hazırlandığı görülebilmektedir. Planda bölgesel kalkınma konusunda kullanılan ifade ve açıklamaların, siyasi kaygıların da etkisiyle tam olarak kavranamadığı anlaşılmaktadır. Dolayısıyla siyasi ortamın ve yönetimdeki güç odaklarının anlayışlarının, planlama aracılığıyla okunabileceği ve bunların kent planlanmasından ayrı düşünülmemeyeceği kavranmalıdır.

Üçüncü plan şehirleşmeyi ise birinci plandaki anlayış çerçevesinden ele almaktadır. Planda şehirleşmenin, sanayileşmeyle paralel gitmesi gerektiği düşünülmüştür. Bu anlayıştan hareketle kalkınmanın sağlanabilmesi için sanayi çalışmalarının tüm ülkeye yayılması gerektiği ve öncelikli yörelerde sanayi yatırımlarının teşvik edilmesi kararlaştırılmış, sanayi planları ile şehirleşmenin ilişkisinin kurulması planlanmış, çeşitli reformlarla kente göç engellenmeye çalışılmış, Arsa Ofisi'nin olanakları artırılarak toplu konut yaklaşımına devam edilmiştir. Dördüncü plan (1979-1983), geçmiş plan dönemindeki bölgeler arası dengesizliğin arttığını, yatırımların dengeli dağıtılmadığını tespit ederek sorunu yerleşme sorunu olarak ele almıştır. Bu kapsamda politikalar her bölge için ayrı ayrı oluşturulmuştur. Yerleşme kademelenmesi anlayışı devam ettirilmiş ancak kırsal alanlara daha çok önem verilmesi kararlaştırılmıştır. Aynı zamanda sanayinin ülke geneline yayılması amacıyla yapılan altyapı çalışmalarının ardından yatırımcılar teşvik edilmiştir. Planın önceki planlardan farkı ise yerel yönetimlere önem vererek 1973 sonrasında benimsenen belediyeçilik anlayışını yansıtmaması ve belediyeçilik anlayışına ek olarak uluslararası krizin etkisiyle toplu taşımaya önem verilmeye başlanmasıdır (Akalin,

2021, s.35; Tekeli, 1981, s.377-378). Dördüncü plandan hareketle uluslararası krizler ve geçmiş dönemki siyasi gerginlik ortamının, günümüzde gelişmiş ülkeler tarafından gerekliliği anlaşılan demokratik, aşağıdan yukarı yönetim sisteminin yeni dönemde kısmen benimsenmesine aracı olduğu söylenebilir.

Kalkınma planlarına ekonomi odaklı bakıldığında bölgeler arası eşitsizliklerin giderilmesinden de hareketle ilk planda sosyal adalet, uzun vadeli büyüme ve artan yatırımlara iç tasarruflarla kaynak yaratılması; ikinci planda dış ticaret açığının kapatılması ve dışa bağımlılığın azaltılması hedeflenmiştir. Dolayısıyla birinci kalkınma döneminde, içe dönük olan ithal ikameci ekonomi modelinin, ilk iki beş yıllık kalkınma planında kendini gösterdiği söylenebilir. Ancak sanayileşmenin artmasıyla döviz sıkıntısı yaşanmış, dış borç artmış ve iç pazarın görece dar olması politika üretimini kısıtlamıştır. Böylece birinci planlı kalkınma döneminde yerli üretime, sanayileşmeye ve devletçilik yaklaşımına dayanan ithal ikameci model yerini ikinci planlı kalkınma döneminde özel sektör merkezli kalkınma anlayışına bırakmıştır. Bu kapsamda üçüncü planda ortak pazara entegre olunacağı belirtilmiştir. Ancak 1970 sonrası iç pazarın korunmaya çalışılmasıyla tekelleri bir sanayi piyasası oluşmuş, uluslararası krizler ve ithal ikameci anlayış sebebiyle dışa bağımlı, rekabet edebilirlikten uzak ve döviz ihtiyacı olan bir ekonomik bunalım ortamı oluşmuştur. 1960-1980 geçiş döneminin bitişinden hemen önce yayınlanan dördüncü planda ise önceki dönemin başarısızlığı petrol kriziyle ilişkilendirilmiş ve aşamalı dışa açılmayla ihracatın artırılması ile döviz girişinin sağlanması hedeflenmiştir (Özaydın ve Çevik, 2017, s.601-602; Pişkin ve Ökte, 2023, s.41).

1960-1980 dönemi farklı siyasi grupların yönetiminin, askeri darbelerin, uluslararası ekonomik krizlerin yaşandığı bir dönem olmuştur. Aynı dönemde dünyada değişen iktisadi durum, planlamanın ve kent yönetiminin ele alınışını şekillendirmiştir. Keynesyen Ekonomi anlayışı yerini günümüzdeki küreselleşmenin temellerinin atıldığı liberal bir piyasa ortamına bırakmıştır. Ekonominin iç içe olduğu planlama da bu değişime paralel ilerlemiş ve Geleneksel Planlama'dan Geniş Kapsamlı Planlama anlayışına geçilmiştir. Ancak 1960-1980 dönemi, kendi içinde birçok değişkeni barındırmakla birlikte kendinden önceki ve sonraki dönem anlayışlarının izlerini de taşımaktadır. Bu sebeple keskin bir değişimden bahsetmek yerine değişim sürecini gösterdiği söylenebilir. Türkiye de dünyada yaşanan gelişmelerden etkilenmiş ve sonucunda ekonomi, kent yönetimi ve planlama yaklaşımlarında değişiklikler yaşanmıştır. İçe dönük kalkınma benimsenirken 1970 itibarıyla ülke, dünya pazarının krizleri içinde kendini bulmuş; kent yönetiminde kurumsallaşma benimsenerek denetleyici ve müdahaleci kurumların, büroların, kalkınma ajanslarının oluşması

sağlanmış, hedeflere yönelik yasalar hayata geçirilmiş; dünyada gelişen bölge planlamanın yeni kurumlar tarafından bölgesel kimliğin öncelenerek yapılması öngörülmüştür.

1960 Askeri Darbesi sonrasında yönetim sistemi biçimlendirilmeye çalışılmış, örgütlü ve kurumsal bir yapı oluşturulmak istenmiştir. 1961 Anayasası aracılığıyla ülke ilk kez kuvvetler ayrılığı kavramı ile tanışmıştır. Bu ilkenin benimsenmesinden hareketle yasama ve yürütme güçleri birbirinden ayrılmıştır. Yürütme görevi, Cumhurbaşkanı ve Bakanlar Kurulu'na verilmiş ve bu görev kapsamında Milli Güvenlik Kurulu (MGK) kurulmuştur. Bir önceki dönemin ekonomik bunalımının ve dünyadaki ekonomik sistem değişiminin de etkisiyle anayasa aracılığıyla iktisadi yapıda da değişikliğe gidilmiştir (Pişkin ve Ökte, 2023, s.37). Yeni dönemde ülke kalkınmasının planlı kalkınma ile gerçekleşeceği belirtilmiştir. Devlete her alanda denetleyici ve müdahaleci rolünü veren sosyal devlet anlayışı anayasaya eklenmiş ve bu anlayışın planlamadaki en somut örneği DPT'nin kurulması olmuştur. Planlamada DPT'nin etkili olduğu kadar MGK da görev almış, dönemin önemsenen sanayi sektörü için çeşitli plan yapımlarında yer almıştır. Sonucunda kuramsal eğilimlerin etkisini gösterdiği bu dönemde, Türkiye'de hak ve özgürlükler yeniden tanımlanmış, kuvvetler ayrılığı ilkesiyle görece demokratik bir sistem oluşturulmaya çalışılmış, iktisadi yapıda değişikliğe gidilmiş ve ülke kalkınmasında planlamaya ihtiyaç duyulduğu anlaşılmıştır. Planlı kalkınma amacıyla oluşturulmak istenen kurumsal yapı için DPT'nin yanı sıra nazım plan büroları, Arsa Ofisi gibi hedef odaklı kurumlar ve belediyede planlama müdürlükleri kurulmuştur. Dolayısıyla planlı kalkınma anlayışının benimsenmesiyle örgütsel ve kurumsal yapının oluşması için planlamanın etkileşimde olduğu hukuk, ekonomi, siyaset, sosyal yapı gibi alanlarda da değişikliğe gidilmiştir.

Planlamanın kurumsal bir yapıya oturtulması akademik çevreyi de şekillendirmiştir. 1956 yılında Amerikan Üniversiteleri model alınarak ODTÜ kurulmuş ve 1961 yılında üniversitenin kuruluş gerekçelerinden biri olan Şehir ve Bölge Planlama Bölümü açılmıştır. 1969 yılında Şehir Plancıları Odası kurulmuş ve 1977 yılında Türkiye'de ilk kez Dünya Şehircilik Günü kutlanmıştır (Özaydın vd., 2010, s.79, 83-84; ODTÜ, (t.y.); Belivermiş, 2014, s.294). 1960 sonrası iktisadi yapı ve planlama sisteminde yeni bir anlayışa geçilirken yerel yönetimleri ilgilendiren konularda da düzenlemeler yapılmıştır. Bu düzenlemeler, temelde 1961 Anayasası aracılığıyla yapılan yönetim sistemindeki değişikliklerle ilişkili olduğundan öncelikle anayasanın temel anlayışı üzerinde durulacaktır.

1961 Anayasasının hak ve özgürlükleri demokratik ve liberal bir anlayıştan ele almasından hareketle diğer anayasalardan farklılaştığı düşünülmektedir. Çalışma

hayatı, sosyal yaşam ve plan sistemindeki demokratik adımların yanında yasama ve yürütmeyi ayrı bir erk olarak ele alması, DPT ve MGK gibi kurumları yönetimle ilişkili kurumlar olarak belirlemesi ile Anayasa Mahkemesi gibi yeni yapılar kurması yeni bir yönetim anlayışı oluşturduğunu göstermektedir.

Anayasadaki yönetim anlayışının, temelde yürütme erkini sınırlamakla ilişkili olduğu düşünülmektedir. Anayasadaki demokratik hamlelerin yanında yürütme erkinin kimi zaman demokratik olmayan yollarla sınırlandırılması tartışılan konulardan biri olmuştur. Bu sınırlandırmanın ise 4 kanal aracılığıyla gerçekleştirilmesine karar verilmiştir. İlki, demokratik özellik taşımayan askeriye ve MGK'nın yürütme erkinin bir kolu haline getirilmesidir. İkincisi Liste Usulü Çoğunluk Sistemi yerine Nispi Temsil Sistemi'nin getirilmesidir. Bu yolla hükümet kurulması için gereken milletvekili sayısına ulaşılması zorlaştırılmış ve siyasetçilerin, seçmen taleplerine duyarlı olması hedeflenmiştir. Üçüncüsü TBMM'nin Millet Meclisi ve Cumhuriyet Senatosu'ndan oluşması karardır. Bu yolla, seçilmiş vekillerden oluşan meclis kararının, doğal ve atanmış üyelerle oluşturulan senato tarafından denetlenmesi amaçlanmıştır. Dördüncü yol ise Anayasa Mahkemesi'ne, mecliste kabul edilen kanunların anayasaya uygunluğunu denetleme ve siyasi partileri kapatma yetkisi verilmesidir (Pişkin ve Ökte, 2023, s.38-39). Yürütmenin sınırlandırılmasıyla kararların hızlı ve gerekli nitelikten yoksun şekilde alınmasının engellenmeye çalışıldığı düşünülebilir. Ancak örgütlü ve kurumsal bir yapı oluşturulmaya çalışılırken benimsenen yollar çoğunlukla antidemokratik özellikte olmuştur. Hedeflenen demokratik sistem, antidemokratik yollarla inşa edilmeye çalışılmıştır. Nispi Temsil Sistemi'nin benimsenmesi ise hem çok sesliliği sağlayabileceğinden hem de seçmene karşı sorumluluk hissedileceğinden demokratik olarak değerlendirilebilir. Bu anlayış 1963 yılında belediye başkanlığı seçimlerinde de kendini göstermiştir.

1963 yılında yürürlüğe giren 307 sayılı Kanun'la bu tarihe kadar halkın seçmiş olduğu belediye meclis üyeleri tarafından seçilen belediye başkanlarının, doğrudan halk tarafından tek dereceli çoğunluk esasına göre seçilmesine karar verilmiştir. Aynı zamanda belediye başkanı seçimlerinin vali, İçişleri Bakanlığı ya da Cumhurbaşkanı tarafından onaylanması kuralı kaldırılmış ve belediye başkanlarını, belediye meclisi ile merkezi yönetim karşısında güçlü bir konuma getirmiştir (Koçak ve Ekşi, 2010, s.301; Oktay, 2015). Kanun aracılığıyla tek dereceli seçim sisteminin benimsenmesi, belediye başkanlarının meclis yerine halka karşı sorumluluk hissetmesini ve yönetimi seçmen taleplerine göre gerçekleştirmesini sağlamıştır. Ancak bu durum seçmen taleplerinin, kent planlama anlayışına uygun olmasa da kimi zaman siyasi kaygılarla

kabul edilmesine neden olmuştur. Bu duruma 1960 ortalarında çıkartılan imar afları ve çeşitli gecekondu düzenlemeleri örnek verilebilir.

1960 Askeri Darbesi sonrası atılan demokratikleşme adımları, hak ve özgürlüklerin belirlenmesi, ülkenin gelişmesinin yolunun planlı kalkınmada aranması gibi yönetimdeki radikal değişiklikler 1960-1980 dönemini, iktisadi yapı ve kent planlaması gibi temel konularda diğer dönemlerden ayırmıştır. Ancak birbiriyle etkileşim içinde olan bu sistemlerdeki değişim, yasalardaki düzenlemelerden ve planlardan anlaşılabilceği gibi içinde bulunulan dönemin siyasi kaygıları ve geçmişten gelen sorunları içeren kent mekanının dönüşümüyle birlikte değerlendirilmelidir. Bu dönemde, 1950 sonrası yaşanan ve önlenemeyen kırdan kente göç gecekondulaşmayı başlatmış ve gecekondulaşma kentleşmedeki en önemli sorun haline gelmiştir. Sanayileşme, kentleşme hızını yakalayamamış ve plansız kentleşmeye sebep olmuştur. Yatırımların dengeli dağıtılamamasıyla yaşanan gecekondulaşma ve plansız yapılaşmayı pekiştirecek plan uygulamalarıyla kent plansız şekilde genişlemiş, banliyö yerleşmeleri, çöküntü bölgeleri, yüksek katlı yapılar oluşmuştur. Siyasi istikrarsızlığın da etkisiyle henüz sistemleşemeyen yönetim, yerel ölçekte kentteki yeni sorunlar karşısında yetersiz kalmıştır. Bu sebeple, geçiş dönemi özelliği taşıyan 1960-1980 dönemi gecekondulaşma, apartmanlaşma, sanayileşme, kentleşme gibi kavramlarla ifade edilmektedir.

Tarihi Yarımada ise dönemlerin ekonomi, planlama ve yönetim anlayışlarının iyi okunabildiği bir mekandır. Cumhuriyet Dönemi'nde korunmaya çalışılan; 1950 sonrası açık ekonomik sisteme kısmen entegre olunması amacıyla yapılan imar faaliyetleriyle tahrip edilen; 1960-1980 döneminde bir yandan geçmiş dönemden gelen sorunların derinleştiği ancak planlı kalkınmayla çözülmeye çalışıldığı bir yandan siyasi istikrarsızlık sebebiyle planlama ilkelerinden vazgeçilerek oy kazanma kaygısının güdüldüğü tarihi bir merkezdir. 1980 sonrasında ise serbest piyasa ekonomisinden kazanım elde etmek için kent kimliğinin hiçe sayılarak meta olarak ele alındığı bir mekan haline gelmiştir.

1960 itibariyle kentleşme hızı ve sanayileşmenin kent mekanına olan etkisi sebebiyle Tarihi Yarımada'yı da etkileyen İstanbul metropolünün gelişimi ve Doğu Marmara bölge planına yönelik plan çalışmalarına başlanılmıştır. 1961 yılında İstanbul Belediyesi, üniversiteler, ilgili bakanlıklar ve odaların katılımıyla Geçit Devresi Şurası'nı oluşturmuştur. Şura'ya, geçmiş dönemde Piccinato'nun danışmanlığında hazırlanmış nazım plan önerisi ile İstanbul İmar ve Planlama Müdürlüğü'nün hazırladığı İstanbul Mücavir Sahalar Planı sunulmuştur. İstanbul Mücavir Sahalar Planı'nda plan dışı yapılaşmanın ve izinsiz sanayi alanlarının önüne geçilmesi

hedeflenmiştir (Bilsel, 2015). Geçit Devresi Şurası'nda kent nüfusunun kontrol altına alınması, sanayi ve buna bağlı tesislerin yer seçimi, yeni meskun alan ihtiyacı, gecekondulaşmanın oluşturduğu sorunlar üzerinde durulmuş ve bu kapsamda metropoliten saha planlaması ile çeşitli tatbikat planlarının hazırlanması amaçlanmıştır (Kart, 2008, s.111-112). 1963 yılında tamamlanan Doğu Marmara Bölgesi Ön Planı'nda ise İstanbul, Kocaeli, Sakarya ve Bursa'yı kapsayan plan kararları yer almaktadır. Planda İstanbul'un, ülkenin kalkınmasındaki önemine değinilerek kentin sağlıklı büyümesine yönelik kararlar alınmıştır. Kentin 5 milyon nüfusu barındıracak şekilde planlanması hedeflenmiş, yeni yerleşim ve sanayi alanları kurgulanmış ve doğu-batı yönlü lineer gelişme modeli benimsenmiştir. Planda aynı zamanda Boğaz Köprüsü ve bağlantı yolları ile kentin kültürel kimliğine değinilmiş ve kültür etkinliklerine yönelik alan ayrılmasına karar verilmiştir. Doğu Marmara Bölge Planı'nın İstanbul'a yönelik kararlarının uygulanabilmesi için kent ölçeğinde bir nazım planın ve alt ölçekte uygulama planlarının hazırlanmasına karar verilmiştir. Bu kapsamda İstanbul İmar ve Planlama Müdürlüğü, arazi kullanım haritaları ve nazım plan alternatifleri oluşturmuş, Boğaz Koruma Planı önerisi hazırlanmış ve tarihi eserler ile gecekondu'lara yönelik çalışma grupları kurulmuştur. Ancak İstanbul İmar ve Planlama Müdürlüğü'nün yönetiminin değişmesiyle çalışmalar sekteye uğramıştır (Bilsel, 2015). Plan çalışmalarında kentin sorunlarının anlaşıldığı ve birçok kurumla birlikte hareket edilmeye çalışıldığı söylenebilir. Aynı zamanda planda Piccinato'nun geçmiş dönem plan önerilerinden lineer gelişme ve kentin kültür yönünün öne çıkarılması gerektiğine dair önerilerinin benimsendiği görülebilmektedir. Çalışmalarda kentleşme sorunlarından gecekondulaşmanın, kentin kültür potansiyeliyle birlikte düşünülüp kent kimliğini tehdit eden bir unsur olarak ele alındığı ve kentin kültürel kimliğinin yanında doğal kimliği de önemsendiğinden boğaz kıyılarına yönelik koruma planları yapıldığı söylenebilir. Aynı dönemde, kentleşmeyi etkileyen sanayi gelişimine yönelik çalışmalar da yapılmıştır.

1963 yılında Milli Güvenlik Kurulu, kentteki sanayi potansiyelinin verimli bir şekilde kullanılabilmesi amacıyla sanayi bölgelerinin tespitine yönelik plan hazırlanmasını istemiştir. Bu kapsamda 1966 yılında Sanayi Nazım Planı olarak adlandırılan planda, sanayi alanları 1140 ha olarak belirlenmiş olup İstinye ve Haliç kıyılarındaki sanayi sahaları iptal edilmiştir (Çakılcıoğlu, 2004, s.668). Bu dönemde kontrol edilemeyen göç ile oluşan gecekondulaşma, sanayileşme hedefi ve siyasi yönetimin kent planlamasına olan yaklaşımı, kentleşme sürecini yönlendirmiştir. Kentleşme hızının ve şeklinin plansız şekilde ilerlediği bu süreçte, Tarihi Yarımada'nın fiziki, sosyal ve

demografik yapısında değişiklikler yaşıandığı gözlenmiş ve aynı dönemde plan çalışmalarına başlanmıştır.

Etkili planlama ve uygulamadan uzak olan Tarihi Yarımada için 1964 yılında İstanbul Belediyesi İmar ve Planlama Müdürlüğü tarafından 1/5000 ölçekli İstanbul Suriçi İmar Planı hazırlanmıştır. Plan, yarımada'nın tarihi dokusunu korumayı ve bu tarihi doku içinde gelişmeyi önleyen ve kent dokusuna uymayan kararları ortadan kaldıran bir nizam hazırlamayı amaçlamaktadır. Yeni bir nizam hazırlanması yerine mevcuttaki planların düzenlenmesi, ekonomik açıdan uygulanabilir olmadığı ve planların Tarihi Yarımada'nın dokusuna uymamasından dolayı tercih edilmemiştir. Plan ayrıca ilerdeki planlara yol göstermesi amacıyla bölgeleme planı niteliğinde hazırlanmıştır. Bu kapsamda plan çalışmasında daha önceden tasdikli bulunan mevzi imar planlarının birleştirilerek tek bir plan altında toplanmasına ve konut alanlarının yoğunluklarının belirlenmesine karar verilmiştir. Planda konut alanları eski dokusunu muhafaza eden az yoğunluklu konut alanları ve yüksek yoğunlukta gelişen konut alanları olarak ikiye ayrılmıştır. Prost tarafından hazırlanan 1939 tarihli İstanbul Nazım Planı, 1942 tarihli Topkapı-Edirnekapı Planı, 1944 tarihli Yedikule-Silivrikapı Planı ile Haliç Yamacı Planı ve 1956 tarihli Salmatomruk Planı ise yürürlükten kaldırılmıştır (Duranay vd., 1972, s.101; Yıldırım, 2004, s.106; Aksu, 2009, s.65). Planın, yarımada'nın içinde bulunduğu yapılaşma sorununa tarihi dokuyu koruyarak çözüm getirmeyi amaçladığı söylenebilir. Bu kapsamda mevcuttaki planlardan yararlanarak tek bir plan sunmayı hedeflemesi ise planın uygulamasındaki süreci kolaylaştıracığı düşünülebilir.

Planda Tarihi Yarımada bölgelere ayrılmış ve bölgelerin niteliğine göre imar ve yapılaşma koşulları belirlenmeye çalışılmıştır. İlk bölge, tarihi karakterini koruyan ve yapı yoğunluğu düşük olan Haliç sırtları, Edirnekapı-Topkapı, Topkapı-Yedikule civarıdır. Bu alanda yapı yüksekliğinin 12.5 metreyi geçmemesine karar verilmiştir. Mevcut yapı yoğunluğunun daha yüksek olduğu ve büyük yangınlar sonrasında şehir dokusuna uymayan kararların alındığı ikinci bölge ile Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu'nun kararıyla koruma altına alınmış üçüncü bölge olan Hanlar Bölgesi'nde yapı yükseklikleri 15.5 metreyle sınırlandırılmıştır. Dördüncü bölge, Marmara ve Haliç sahil şeridini kapsamakta olup yapı yüksekliği 6.5 metre olarak belirlenmiştir. Marmara sahil şeridinin Prost Planı'ndaki gibi gezinti yeri olmasına ve turizm özelliğinin surlara dikkat edilerek öne çıkarılması öngörülmüştür. Haliç sahil şeridinin ise surların ve diğer tarihî ve sivil mimari eserlerin korunduğu bir park olarak düzenlenmesi ve sanayi tesislerinin genişlemesine izin verilmemesi kararlaştırılmıştır. Beşinci bölge ise Prost tarafından arkeolojik park olarak düzenlenen ve Gayrimenkul

Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu'nun 1956 tarihli kararıyla koruma altına aldığı Ayasofya ve Sultanahmet Cami çevresi olarak belirlenmiştir. Arkeolojik alanda koruma kurulu kararlarının uygulanması ile bodrum kat ve çatı katlarına izin verilmemesi kararlaştırılmıştır. Altıncı bölge, Vatan Caddesi ve çevresi olup gelişme alanı olarak öngörülmüş ve silüete dikkat edilerek yapı yüksekliği ile kütle kompozisyonu serbest bırakılmıştır. Kara Surları çevresindeki 500 metre genişliğindeki tecrit sahası ise yedinci bölge olarak belirlenmiş olup Prost'un kararlarına göre düzenlenmiştir. Suriçi Nazım Plan'da da Prost'un 40 metre rakım sınırı kararı gibi tarihi silüeti korumaya yönelik koyduğu yükseklik sınırlamaları korunmuş ve Sur çevresinde, Prost'un planında önerdiği gibi 500 metrelik koruma bandı yapılmasına karar verilmiştir. Eski eserler ise planda gösterilmemiş ancak çevresiyle birlikte koruma kararı kapsamına alınmıştır. Plandaki yapı yükseklikleri sahillerde 6.5, düşük yoğunluklu karakterini koruyan bölgelerde 12.5 ve yüksek yoğunluklu gelişme bölgelerinde 15.5 metre olarak belirlenmiş; önceki imar çalışmalarındaki yüksek yapılar için ise yapı yüksekliği 18.5 metre ile sınırlandırılmıştır. Aynı zamanda planın uygulanması amacıyla Eski Eserler Şube Müdürlüğü kurulmuştur (Duranay vd., 1972, s.101-102). Planda Tarihi Yarımada'nın kendi içinde ayrıışan niteliklerine göre bölgelere ayrılması, planın alanın ihtiyaçlarına cevap vermede etkili olmasını sağlamıştır. Eski eserlerin ve koruma alanlarının koruma kurulu kararlarına göre planlanması, yapı yüksekliklerinde bölgenin tarihi dokusunun önemszenmesi ve aynı sebepten gelişme alanlarının tarihi merkezin dış kısımlarında öngörülmesi planın amacıyla örtüşen kararlar verdiğini göstermektedir. Prost'un planındaki surlara ilişkin koruma bandı tedbiri ile silüeti korumaya yönelik yükseklik sınırlamaların devam ettirilmesinden ise önceki çalışmaların göz önüne alındığı anlaşılabilmektedir. Aynı zamanda önceki çalışmalara ait yüksek yapıların yeni kararlarla uyumunun sağlanmaya çalışılması ve plan kararlarının uygulanmasına yönelik müdürlük kurulması, planın uygulanma sürecinin de düşünüldüğünü göstermektedir.

1964 yılında Suriçi İmar Planı'yla birlikte İstanbul Kat Nizamları Planı da onaylanmıştır. Ancak bu plan, Suriçi İmar Planı'nın amaçları ve benimsediği ilkelerden farklılaşmaktadır. Plan, inşaat sektörünün yapıların yükseklik ve yoğunluklarını artırmaya yönelik talepleri doğrultusunda çıkartılmıştır. Bunun sonucunda kat yükseklikleri artırılmış ve yapsatçı üretim şekli hakim konuma gelmiştir. Planı takip eden süreçte 1965 yılında 634 sayılı Kat Mülkiyeti Kanunu da hazırlanarak yürürlüğe konulmuştur. Kanunla apartmanlaşma teşvik edilmiş ve tanımlı bağımsız birimlerle mülkiyetin paylaşılması sağlanarak arsa değerleri artırılmıştır. Plan ve kanundan

hareketle mevcut kent dokusu ve özellikle tarihi merkez içindeki yapılar yıkılarak kat yükseklikleri artırılmış, 5-6 katlı apartmanlar oluşmaya başlamış ve tarihi sivil mimari mirası zaman içinde yok olmuştur. Merkezi iş alanı, Menderes İmar Operasyonu ile açılan caddelerin çevresinde genişlemiş, ruhsatsız sanayi tesisleri arsa değerinin düşük olduğu yerlerde denetimsiz ve düzensiz şekilde büyümüş ve gecekondu alanları artış göstermiştir. Böylece benzer plan ve kanunlar; gecekondu, parsel bazında veya kooperatifler aracılığıyla gerçekleştirilen konut üretim sürecinin devamını sağlamış, gecekonduların yasallaştırılmasına ortam oluşturmuş ve kentin yağ lekeli şeklinde büyümesini pekiştirmiştir (Bilsel, 2015; Yıldırım, 2004, s.102, 106; Kolay, 2020, s.48; Kaya, 2016, s.50; Ataöv ve Osmay, 2007, s.63).

Gecekondu alanlarının düzenli konut alanlarına dönüştürülmesine ilişkin yapılan yasal düzenlemeleri, dönemler üzerinden incelemek mümkündür. 1980'e kadar olan süreçte, 1966 yılında çıkarılan Gecekondu Kanunu, sürecin kırılma noktalarından birini oluşturmaktadır. Süreç 1948 yılındaki ilk imar affıyla başlamıştır. Ardından 1948 yılında 5228 sayılı Bina Yapımını Teşvik Kanunu, 1949 yılında 5431 sayılı Ruhsatsız Yapıların Yıkıtılması ve 2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar Kanunu'nun Değiştirilmesine Ait Kanun, 1953 yılında 6188 sayılı Bina Yapımını Teşvik ve İzinsiz Yapılan Binalar Hakkında Kanun, 1959 yılında 7367 sayılı Yasa ve 1963 yılındaki 327 sayılı Yasa ile devam etmiştir. Bu düzenlemeler gecekondu önlemeye yönelik çeşitli maddeler taşısa da genel itibariyle imar affı kapsamında değerlendirilmektedir. 1966 yılında ise 775 sayılı Gecekondu Kanunu çıkarılmıştır. Kanuna kadar gecekondu, imar yasası kapsamındayken kanun sonrası imar yasasına yarı bağımlı hale gelmiştir. Gecekondu Kanunu'nun kalkınma planlarındaki gecekondu politikasına uyduğu düşünülmektedir. Kanunda gecekondu alanları için ıslah (iyileştirme), tasfiye (ortadan kaldırma) ve yeniden gecekondu yapımının önlenmesi şeklinde 3 amaç belirlenmiş ve ihtiyaca yönelik konut yapılması için arsa temini üzerinde durulmuştur. Buna yönelik kalkınma planlarında öngörüldüğü şekilde arsa ve arazi temini ile arsa spekülasyonun önlenmesi amacıyla 1969 yılında Arsa Ofisi'nin kurulmasını yasallaştıran Arsa Ofisi Kanunu ve 1163 sayılı Kooperatif Kanunu çıkarılmıştır. Sonucunda Gecekondu Kanunu'nun gecekondu sahibi ve kiracının hakları, dar gelirlilerin barınma sorunu ve gecekondulaşmayı önlemeye yönelik en geniş ve somut çözüm arayışlarını ortaya koyduğu düşünülmektedir. Ancak belediyelerin arsa temini konusunda yeterli olamaması, politik söylemlerde imar affına yönelik konuşulması ve kanunun uygulanmasındaki eksiklikler, gecekonduların yasallaştırılıp ticarileştirildiği bir ortamı oluşturmuştur. 1983 itibariyle ise gecekondu, imar kanunundan bağımsız olduğu bir sürece girmiş ve önceki dönemde başlayan enformel olan konuttan kazanç

sağlama süreci yasallaştırılmıştır (Tercan, 2018, s.21-22; Mecliste.org, t.y.; Ataöv ve Osmay, 2007, s.63; Özaydın vd., 2010, s.84; Yener, 2011, s.56; Eke, 2000, s.46, 48; Aslan, 2008, s.161).

Süreçten anlaşılmaktadır ki dönemin yönetimi, artan nüfusun konut ihtiyacına cevap veremeyerek çözümü inşaat sektörüne bırakmıştır. Siyasi yönetimin oy; inşaat sektöründeki odakların maddi kazanç sağlayabilmesinden ötürü bu gibi kanun, plan ve imar afları çıkartılarak plansız ve denetimsiz olan süreç devam ettirilmeye çalışılmıştır. Kaçak olanı affetme üzerine kurulan bu popülist yaklaşım, kentin niteliksiz büyümesinin yanında sosyal ve ekonomik yapısında da değişimlere neden olmuştur. Plan, kanun ve imar afları, barınma sebebiyle başlayan gecekondulaşmanın yapısını değiştirmiş ve konutun meta olarak sunulduğu bir dönemi başlatmıştır. Artık gecekondu, kente 1950'ler itibariyle göç edenlerin, kente yeni göç edenlere kazanç sağlama amacıyla sunduğu bir ürün haline gelmiştir. Böylece geçmiş dönemin kaybedenleri, yeni dönemin kaçak yapı üzerinden kazananları olmuş; ekonomi inşaat sektörüyle birlikte şekillenmiş; siyasi ve ekonomik kazanca dayalı anlayışla planlamanın enformel olarak gördüğü şeyler sisteme devamlı dahil edilerek planlama bir araç olarak kullanılmaya başlanmıştır.

1960'ların sonuna gelindiğinde kentlerde karşılaşılan sorunların çözümü ve metropol ölçeğinde bir planlama yapılabilmesi için merkezi hükümet, İstanbul, Ankara ve İzmir'de nazım plan bürosu kurulmasını kararlaştırmıştır. Böylece 1966 yılında İmar ve İskan Bakanlığı tarafından Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu kurulmuş ve planın merkezi yönetim birimlerince yapılabilmesi için belediyelerden yetki alınarak çalışmalara başlanmıştır. 1968 yılında 1/25.000 ölçekli nazım plana yönelik gelişme şemaları hazırlanmış ve varsayımların sınanması amacıyla araştırma yapılmasına karar verilmiştir. Ancak plan çalışmalarının sürdüğü bu dönemde, kamuoyu ve Mimarlar Odası çevresinde Boğaziçi Köprüsü'nün yapılmasına yönelik tartışmalar da gerçekleşmektedir. Tartışmalar ve nazım plan çalışmaları devam ederken İmar ve İskan Bakanlığı, belediyenin çevre yolları ve köprü'nün çizili olduğu "Çevre Yolları Mevzi Planı"nı 1968 yılında onaylamış ve inşaatla başlanmıştır. 1973'te tamamlanan inşaat öncesinde 1971 yılında Büyük İstanbul Nazım Plan Raporu ve 1/25.000 ölçekli nazım plan önerisi de hazırlanmıştır. Çalışmalar devam ederken plan hazırlanmasının, Dünya Bankası'nın kentsel projelere finansman olma girişiminde İstanbul'u pilot kent olarak seçmiş olmasının etkisi olduğu düşünülmektedir (Bilsel, 2015; Belivermiş, 2014, s.218). Plan çalışmalarının, kentleşme sorunlarına yönelik olarak başlatıldığı söylenebilir. Ancak yerel yönetimlerin sürece dahil edilmesi yerine yetkilerinin alınmasının tercih edilmesi, plan çalışmalarındaki yönetim anlayışını

tartışmaya açmaktadır. Aynı zamanda artan nüfus, gecekondü ve denetimsiz sanayi alanlarının artışıyla devam eden yönetilemeyen kentleşme sürecine, plan çalışmaları tamamlanmadan hızlıca karar alınarak köprü ve çevre yollarının yapımı da eklenmiştir. Kentin gelişme dinamiğini değiştirecek söz konusu ulaşım akslarının yapımı, çeşitli plan çevreleri ve kamuoyu tarafından tartışılırken gerçekleştirilmiştir. Bu durum tartışılan konuların hukuk ve planlama ilkeleri çerçevesinde değerlendirilmediğini, plan ve inşaatların tepeden inme kararlarla gerçekleştirildiğini ve dolayısıyla kentin planlanmasına gereken önemin verilmediğini göstermektedir.

1/25.000 ölçekli İstanbul Nazım Planı'nda 1990 yılındaki nüfus, yaklaşık 5 milyon olarak öngörülmüş ve Boğaz Köprüsü ile çevre yolları kentin ana ulaşım omurgası olarak belirlenerek kentin gelişme baskısının bu ulaşım sistemiyle dağıtılması amaçlanmıştır. Merkezi iş alanında yoğunlaşan işlevlerin desantralize edilmesi, 875 hektarlık yeni sanayi alanının açılması, gecekondü alanlarının ıslah edilmesi ve Tarihi Yarımada başta olmak üzere tarihi alanlardaki mirasın korunarak yoğunlaşma baskısının azaltılması için önlemler alınması öngörülmüştür. Tarihi Yarımada'daki yoğunlaşma baskısının azaltılmasına yönelik olarak Zeytinburnu ile Esenler'de ikinci derece merkezler planlanmış ve böylece Tarihi Yarımada'daki trafik sıkışıklığının azalacağı öngörülmüştür. Aynı zamanda çeşitli garlar, lojistik alanları, Sirkeci'deki nakliye ambarlarının merkezden uzaklaştırılmasına karar verilmiştir. Büyük İstanbul Nazım Plan Raporu'nda ise kırsal alan çalışmaları, turizm, ulaşım, arazi mülkiyeti gibi konular çalışılmış ve 1/25.000 ölçekli planın ilkelerine uyarak belirlenen bölgeler üzerinde 1/5000 ölçekli çalışmalara geçilmiştir. 6 bölge belirlenmiş olup bunlar: Tarihi Sur İçi İstanbul Yarımadası, sur dışı bölge, Beyoğlu, Boğaziçi, Kadıköy-Moda-Üsküdar ve Anadolu Yakası'dır. Bu kapsamda 1/5000 ölçekli Sur İçi Tarihi İstanbul ve Eyüp Koruma Bölgeleri Planı hazırlanmış ancak planın belediye tarafından onayı yapılmamıştır. 1972 yılında ise Dünya Bankası'nın kentsel proje finansmanından yararlanılması konusunda anlaşma imzalanmıştır. Yapılacak çalışmalarda, Boğaz Köprüsü ve çevre yollarının açılmasıyla ortaya çıkacak kentsel gelişmenin yönlendirilmesi ve nazım plan kararlarının uygulanabilmesi amaçlanmıştır. Proje kapsamında 1976 yılında Tarihi Yarımada'ya odaklanılarak nüfus ve yapılaşma baskısının, yeni bir yerleşim alanına aktararak azaltılması hedeflenmiştir. Ancak belirlenen Küçükçekmece- Büyükçekmece bölgesinin jeolojik açıdan yüksek yoğunluklu bir yerleşime uygun olmaması nedeniyle projeden bu dönemde vazgeçilmiştir (Bilsel, 2015; Belivermiş, 2014, s.219; Kart, 2008, s.116). Süreçten anlaşılmaktadır ki söz konusu ulaşım projesinin yapımı sonrasında düşünülen konular, ulaşım projesinin yapımından vazgeçilmesini veya ulaşım aksları sonrası

kent mekanında oluşacak büyüme baskısının öngörülerek planlanmasını gerekli kılarken bu durum dikkate alınmamıştır.

1960-1980 döneminde tarihi eserlerin ve alanların korunmasına yönelik yasal düzenleme ve çeşitli uygulamalar, kent mekanını dönüştüren imar hareketleri sebebiyle 1970 sonrasında etkili olabilmektedir. 1970 öncesindeki önemli uygulamalardan bazıları; 1951 yılında 5805 sayılı Kanun ile Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu (GEEAYK) kurulması, 1956 yılında 6785 sayılı İmar Kanunu'ndaki kültür mirasının korunmasına yönelik çeşitli maddelerin kabul edilmesi, 1969 yılında İmar ve Yol İstikamet Planlarının Tanzim Tarzları ile Teknik Şartlarına ve Bu İşleri Yapacak Uzmanlarda Aranacak Ehliyeteye Dair yönetmeliğin çıkartılmasıdır. GEEAYK, tarihi eserlerin korunması, onarımı ve restorasyonu ile ilgili ilkeleri belirleyip ilkelerin uygulanmasını denetlemekle ve taşınmaz eski eserlere ilişkin konu ve uyuşmazlıklar hakkında bilimsel görüş bildirmekle görevli, merkezi ve yerel yönetimlerin üzerinde karar yetkisine sahip özerk bir yapıdır. Kurul, 1970 sonrasında benimsenen tek yapı ölçeğinden kentsel alan korumasına geçiş konusunu tartışmaya açmış, tarihi eserlerin müdahale biçimlerine yönelik yeni bir bakış geliştirmiş ve bütünsel koruma anlayışının benimsenmesinde önemli bir rol oynamıştır. GEEAYK, eski eserleri yaşatmak için eserlere işlev verilmesini, çökme tehlikesi olan eserlerin yıkılmayıp onarılmasını ve korunmaları gerekli görülmeyen yapıların yıkımdan önce rölövelerinin alınmasını kararlaştırmıştır. Kurul etkili olduğu dönemde eski eserlerin turizmle ilişkisinin kurulmasını ve mevcut örgütlerin geliştirilmesini öngörmüştür. Aynı zamanda 1953 yılında Topkapı Sarayı ve Sultanahmet Bölgesi "Arkeolojik Park" olarak ilan edilmiş; 1965 yılında Sultanahmet ve Sarayburnu'nun koruma alanı olarak tesciline karar verilmiş; 1977 yılında Süleymaniye Cami ve çevresi, 1979 yılında Zeyrek Cami ve çevresi ve 1981 yılında Kara Surları koruma altına alınmıştır. Kurum aynı dönemde Soğuk Çeşme Sokağı, Süleymaniye, Yedikule ve Hanlar Bölgesi için sit planı yapılmasını kararlaştırmıştır (Kolay, 2020, s.49; Yüksel, 2023, s.120; Kejanlı vd., 2007, s.184-186; Başarmak, 2022, s.351; Çelen, 2016, s.142). Dolayısıyla kurulun eski eserlerin korunması konusuna planlamanın gerektirdiği şekilde bütüncül bir anlayışla yaklaştığı ve koruma bilincinin, bulunduğu dönemin oldukça ilerisinde olduğu söylenebilir. Aynı zamanda kurulun özerk bir yapı olarak belirlenmesi, karar alım ve uygulama sürecinin koruma amacına hizmet etmesini sağladığı düşünülebilir.

6785 sayılı İmar Kanunu ise eski eser ve tarihi alanların korunması konusunda uygulama yönünden bir karar geliştirmemiş olsa da eski eserlerin korunması için yapı yaklaşma sınırlamalarının özel nizamnamelerle belirlenmesini öngörmüştür. 1969 yılındaki yönetmelikte de planlamanın uygulamaya aktarımında sınırlamalar

getirilmesi amaçlanmış ve protokol bölgesi ile yapı düzeni korunacak konut alanları tanımıyla kentsel sit kavramının temeli atılmıştır (Yıldırım Burma, 2017, s.45; Kejanlı vd., 2007, s.185-186). 1970 öncesindeki yasal düzenlemeler incelendiğinde özerk yapı kurulması ve örgütlerin düzenlenerek geliştirilmesi, korumanın demokratik bir anlayış çerçevesinde yapılmaya çalışıldığını göstermektedir. Aynı zamanda yönetmelik ve kanun maddelerinin koruma ilkeleriyle örtüşmesinin uygulama aşamasındaki karışıklıkları engellediği düşünülebilir. Dolayısıyla 1970 öncesindeki eski eser ve tarihi alanların korunmasına yönelik düzenlemelerin, 1970 sonrasında bütüncül koruma anlayışının benimsenmesine, kentsel sit kavramının ve alan korumasına yönelik planların oluşmasına öncü olduğu söylenebilir.

Kültürel mirasın korunmasına yönelik ilk önemli adım 1973 yılında çıkarılan 1710 sayılı Eski Eserler Kanunu'dur. Kanunda "sit" kavramına ilk kez yer verilmiş ve sit alanları, tarihi, arkeolojik, doğal sit alanı olarak sınıflandırılmıştır. Koruma sınırları, parsel düzeyinden alan düzeyine taşınmış, GEEAYK'nin yetki ve sorumlulukları genişletilmiş, koruma meselesi, planlama, turizm ve kalkınma konuları ile ilişkilendirilerek birçok kurumun sorumluluk alanına girmeye başlamıştır. Kanun, yeni kavram ve tanımlamalar getirmesine rağmen dönemin İmar Kanunu ve yönetmeliklerle ilişkisinin kurulmaması ve kanunu imarın önünde engel olarak gören İller Bankası ile yerel yönetimlerin, imar planı yapma sorumluluğunu yerine getirmemesi kanunun etkin çalışmasını engellemiştir. Ancak yine de kanunun yürürlükte olduğu 1973-1983 döneminde önemli adımlar atılmaya devam edilmiştir. Bu dönemde eski eserlerin ve tarihi alanların korunmasında yetkili olan GEEAYK, 1976 yılında kentsel sit kavramının, sit tanımı içinde yer almasına karar vermiş ve 1974 yılında ICOMOS Türkiye Milli Komitesi kurulmuştur. 1977 yılında ise tek yapı ölçeğinde eski eserlerin tespit ve tescil süreci hızlandırılmış ve 1978 yılında GEEAYK yaklaşık 30 kentte sit koruma kararı alarak imar planı uygulamalarını durdurarak Sit Koruma-Geliştirme Planları yapılıncaya kadar hazırlanacak olan geçici yönetmeliğe uyulmasına karar vermiştir (ÇEKÜL, 2010, s.36; Kejanlı vd., 2007, s.187-188; Nesli, 2018, s.471; Başarmak, 2022, s.352-353). 1710 sayılı Kanun'da sit kavramına yer verilmesi, sit alanlarının niteliğine göre koruma kuralları getirilmesi ve korumanın, kent planlamasındaki birçok konuyla ilişkisinin kurulması, kültürel mirasın kapsamlı şekilde ele alındığını göstermektedir. Ancak kanuna uyulması konusunda yaptırıcı adımlar atılmaması ve kurulan ilişkiselliğin uygulamaya yansımaları için yasal belgelerde ilgili kurumlara yer verilmemesi, kanunun etkili olmasını engellemiştir. Sonraki süreçte korumaya yönelik anlayıştan vazgeçilmeyerek yürütülen plan çalışmalarının bir

kısının durdurulduğu görülmektedir. Böylelikle plan alanları değerlendirilmiş, eski eser ve tarihi alanların tahribatının önüne geçilmiştir.

1973'ten 1977'ye uzanan süreç aynı zamanda yerel yönetimlerde siyasi değişim ve yeni belediyecilik hareketinin ön planda olduğu bir dönemdir. 1973 yerel seçimlerindeki siyasi atmosfer, 1971 Askeri Darbesi, ekonomik krizler, kentsel mekandaki kutuplaşma ve kentsel sorunlar çerçevesinde şekillenmiştir. Kentin plansız kentleşmesinden ötürü yerel seçim vaatleri, kentsel hizmetlerin sağlanacağı ve gecekonduların sorunlarının çözüleceği üzerine olmuştur. Dönemin ana muhalefet partisi, düzenin değişmesi, halkçı ve etkin kamu yönetiminin oluşturulması gerektiğini vurgulamış ve projelerde, halkın fikriyle hareket edileceği ve şeffaflık ilkesinin benimseneceği vaadini vermiştir. Diğer muhalefet partileri ise imar affı, halkın dertlerinin dinlenerek israftan kaçınılması, yoksullukla mücadele edilmesi ve ahlak, maneviyat ve adalet konuları üzerinden seçim çerçevesini belirlemiştir (Miş, 2015). Seçimi büyük kentlerde belediye başkanlıkları ve meclis üyelikleriyle çoğunlukla ana muhalefet partisi kazanmıştır. Böylece ilk kez merkezi yönetim ve yerel yönetim farklı siyasi partilerde olmuş, merkez-yerel çatışması yaşanmıştır (Koçak ve Ekşi, 2010, s.301). Başlangıçta yerel seçim programı olmayan ana muhalefet partisi, kent yoksullarını önceleyen kentsel siyaset stratejisi ve sosyal demokrat anlayışıyla gecekondular bölgelerinden oy kazanmış ve bu durum toplumcu belediyecilik anlayışının çerçevesini oluşturmuştur. Katılımcılık ve sosyal adalet konuları üzerinde durulmuş, kentlerdeki yoksulların yaşam maliyetleri azaltılmaya ve kentsel hizmetler kolektifleştirilmeye çalışılmış, fabrikalar kurulmuş, toplu taşımaya ve toplu konut yapımına öncelik verilmiştir. Dolayısıyla yerel belediyelerin, kentleşme sorunlarını merkezi yönetimden daha çok gündemine aldığı söylenebilir (Ataöv ve Osmay, 2007, s.63; Koçak ve Ekşi, 2010, s.301; Kaynar, 2021, s.24, 60, 76; Ülger, 2023, s.224). Ancak yerel yönetimler, merkezi hükümet tarafından çeşitli engellemelerle karşılaşmıştır. Öncelikle finansal kaynaklar kesilmiş, belediye çalışanlarının maaşları ödenemez duruma gelmiş sonrasında kentsel hizmetler siyasallaştırılmıştır. Belediyeler ise finansal ambargoya kamuoyunun dikkatini çekmeye çalışmış, ücretlerini alamayan çalışanların grevlerini desteklemiştir. Böylelikle belediye başkanları kentli kitlelerin doğrudan temsilcisi olmaya başlamıştır. Bu çatışma ortamı ilk kez yerel yönetimlerin özerkliği konusunu gündeme getirmiştir. Aynı zamanda 1975 yılında sorunların üstesinden gelinmesi amacıyla Marmara Denizi'ne kıyısı olan 45 belediyeyle Marmara ve Boğazları Belediyeler Birliği kurulmuştur (Batuman, 2010, s.229-230). Ancak bu belediyecilik hareketi, belediye başkanlarının kamuoyundan ilgi görmesinin partinin kendi içindeki dengeleri bozacağına düşünülmesiyle sekteye

uğramış ve yeni seçimde belediye başkanları tekrar aday gösterilmemiştir. Bu durum parti içinde demokrasinin olmadığını ortaya çıkarmış ve yerelleşme sürecindeki engellere, ilk olarak yerel yönetimlerde karşılaşmıştır. Dönemin ana muhalefet partisi, merkezi yönetimde olduğu 1978 yılında, belediyelerin sorunlarının çözümü için ilk ve tek olan Yerel Yönetimler Bakanlığını kurmuştur. Ancak parti içi demokrasi sorunu, aynı siyasi partiden olan merkez ve yerel yönetim üzerinden devam etmiştir (Koçak ve Ekşi, 2010, s.302). Sonucunda bu dönemde emekçi sınıfların henüz öne çıkmayan talepleri karşılık bulmuş, ilk kez yerel yönetimlerin özerkliği tartışılmaya açılmış, üretilen hizmet ve politikaların kentli-emekçi sınıfı şekillendirmesiyle gecekonduya yaşayanların kente adapte edilebileceği gösterilmiştir. Gecekondu bölgelerindeki oy verme davranışı ve yerel yönetimlere ilişkin söylemler değişmiş, yerel yönetimler, demokrasinin kurumsallaşmasına katkı sunan sivil toplum kuruluşu olarak görülmüştür (Batuman, 2010, s.224; Kaynar, 2021, s.81).

Seçim dönemi incelendiğinde ana muhalefet partisinin hem kentleşme sorunlarını çözmeyi hem de yönetim yapısında demokrasiyi geliştirmeye çalıştığı söylenebilir. Düzeni değiştirmeye, alışılmış sistemlerini yenileyerek kendi içinden başlaması ise önemlidir. Seçim sonrasında özellikle yoksul ve emekçi sınıfın ihtiyaçlarına yönelik uygulamalar yapılması ise mevcut kutuplaşmanın kırılmasında etkili olmuştur. Aynı zamanda ayrıştırılan tarafın planlamanın etkili kullanılmasıyla kente uyumunun sağlanabileceğinin gösterilmesi, geçmiş dönemde olduğu gibi iki kutbu karşı karşıya bırakmak yerine mevcut sorunlardan yönetimin sorumlu olduğunu ortaya koymuştur. Merkez-yerel çatışmasında ise başta yerel yönetimlerin aktif katılımı olmak üzere kamuoyunun da sürece dahil edilmesi ve sonrasında 45 belediyeyle işbirliği ve koordinasyon ortamının kurulması, dayanışmaya dayalı bir mücadelenin yürütüldüğünü göstermektedir. Süreçte halkın katılımı ve yerel yönetimlerin denetlenmesi gerekliliğinin yönetim tarafından sunulması, demokratikleşme adına büyük bir adımdır. Ancak ilerleyen dönemde yerelleşme ve demokrasi süreci, parti içi demokrasinin olmayışıyla engellenmiştir. Merkezi yönetim ölçeğinde demokrasi geliştirilmeye çalışılırken henüz parti bazında kişi ve grupların siyasi kaygıları kendini göstermiştir. Dolayısıyla merkezileşme anlayışının, birçok siyasi yönetim ölçeğinde benimsendiği söylenebilir.

1960-1980 dönemi incelendiğinde sanayileşme ve göçün kentleşmeyi yönlendirdiği söylenebilir. Sanayileşmenin etkisiyle yaşanan göç, kentlerin hızla büyümesine; plansız ve denetimsiz ortam ise kent mekanının dönüşümüne neden olmuştur. Göç kontrol altına alınmadığı ve göç edenlerin barınma ihtiyacı karşılanmadığı için gecekondulaşma başlamış; gecekondu yapımını destekleyen kanun, plan ve imar

aflarıyla ise yapsatçılığa ortam hazırlanmıştır. Böylelikle konut meta haline gelmiş ve apartmanlaşma teşvik edilmiştir. 1973 yılında tamamlanan Boğaziçi Köprüsü ise yapılaşmayı geniş bir alana yayarak sistemin devam etmesine neden olmuştur.

Bu dönemde ekonomik büyüme yaklaşımı ve kentsel politikalar, kentleşme dinamiklerini belirlemiş, Tarihi Yarımada'yla birlikte kent mekanı değişim geçirmeye başlamıştır. Özellikle Boğaziçi Köprüsü'nün yapımı kentin gelişme dinamiklerinin değişmesinde büyük rol oynamıştır. Kent köprü yapımına değin, imar operasyonlarında zarar görmüş olsa da, su kenti ve yaya ölçeği özelliğini korumaya devam etmiştir. Ulaşımın çoğunlukla deniz taşımacılığıyla sağlanması sebebiyle yapılaşma, kıyı etrafında gerçekleşmiş ve sanayi alanları Haliç çevresinde konumlanmıştır. Buna paralel şekilde gecekondu alanları, merkezdeki sanayi alanlarının etrafında yığılma göstermiş; ticari faaliyetler, 1970'lere kadar Haliç Limanı'ndan Beyazıt'a uzanan Hanlar Bölgesi'nde gerçekleşmiştir. Boğaziçi Köprüsü'nün yapımıyla ise ulaşım olanakları artmış, kent, iki yakada ulaşım aksı boyunca genişlemiştir. Yaya kullanımına elverişli olan tarihi merkez, artan nüfus, yapılaşma baskısı ve araba kullanımına bağlı sıkışıklıkla karşı karşıya kalmış; sanayi ve ticari faaliyetler için yetersiz kalmıştır. Bunun sonucunda kent merkezindeki iş alanları, yeni ulaşım aksları çevresinde gelişme göstermeye başlamıştır (Kaya, 2016, s.48; Yelkın, 2019, s.12). Merkezde ise imalathane ve toptan ticaret alanları artış göstermiş; bölgede yaşayanlar kent çeperlerinde cazip buldukları alanlara taşınmış ve boşalan konut alanlarına yeni göç edenler yerleşmiştir. Bu nedenle kent merkezi çöküntü alanı haline gelmiş, Cankurtaran ve Süleymaniye'deki konut kullanıcılarının profili değişmiştir (Çelen, 2016, s.49). Eminönü'ndeki nüfus ise 1965 sonrası düşmeye başlamış 1970 itibarıyla hızlanmış ancak Fatih'in nüfusu 1975 sonrası düşme eğilimi göstermiştir. Bunun sebebi 1975 sonrasında Aksaray'daki konut alanlarının otel ve diğer ticaret alanlarıyla yer değiştirmeye başlamasıdır. Aynı şekilde Süleymaniye'nin bir kısmı İstanbul Manifaturacılar Çarşısı'na; Sirkeci otel bölgesine; Cankurtaran turizm nedeniyle konaklamaya; Laleli konaklama ve ticaret alanına dönüşmeye başlamıştır (Ayan, 2010, s.45; Kart, 2008, s.72, 153-155).

Dönemin kentleşme dinamiğinin öncelikle kontrol altına alınamayan göç ve düzensiz faaliyet gösteren sanayi alanlarıyla belirlendiği söylenebilir. Denetimsiz ve plansız ortam öncelikle kent merkezini sanayi ve çevresinde gecekondu şeklinde gelişen yapılaşmayla tahrip etmiş ardından yasal düzenlemeler ve sermaye talepleriyle sistemin devamı sağlanmıştır. 1960-1970 dönemindeki plansız kentleşme ve 1950'lerden beri benimsenen karayolu politikasıyla yapılmış Boğaziçi Köprüsü ve bağlantı yollarıyla merkez çöküntü alanı haline gelmiş ve yapılaşmanın geniş bir alana

yayılmasına ortam hazırlanmıştır. Böylelikle kentin görünümü tek veya birkaç katlı konut yapıları ve su kenarında gelişmeye başlayan liman ile sanayi kenti olma durumundan; kent merkezinde 5-6 katlı apartmanlara; kent çeperlerinde oluşan organize sanayi bölgesi benzeri alanlara ve çevresinde gelişen toplu konutlara, banliyö yaşamına ve otomobil kentlerine dönüşmüştür. Sonucunda siyasi söylemlerde ve haber yayın organlarında karşılaşılan kutuplaşma ortamı, kendini mekanda da göstermeye başlamıştır. Bu durum, bir sonraki dönemde serbest piyasa ekonomisine geçilmesi aracılığıyla kentleşme dinamiklerini sermaye odaklı yaratacak ortamın temellerini atmıştır.

2.5. Bölüm Değerlendirmesi

Osmanlı İmparatorluğu'nun kuruluşundan bu yana devletin sahibinin hanedanlık olarak görüldüğü anlayış hakimdir. Ancak II. Mahmud dönemindeki reformlardan itibaren modern bir devlet yapısı oluşturulmasına uğraşıldığı bu kapsamda padişahın yetkilerinin delege edildiği ve zamanına göre bürokratikleşmenin, modernleşmenin, eşitlikçi bir anlayışın temellerinin atıldığı söylenebilir. Devlet yönetimdeki anlayış değişikliği hem içinde bulunulan sistemin köhneleşmesinden hem de diğer devletlerin gelişme süreçlerinin gerisinde kalınmasından dolayı bir zorunluluk olarak ortaya çıkmıştır. Yönetim sistemini modernleştirmeyi ve batıya ayak uydurmayı hedefleyen anlayışla atılan adımlar, kent yönetiminde de kendini göstermiştir. İçinde bulunulan çağın şartları da göz önüne alınarak değerlendirildiğinde atılan adımların, kimi zaman merkezi gücü koruma amacı taşıdığı ve oluşabilecek risklerin hesaplanmadığı söylenebilir. Örneğin reformların gerçekleştirilmesi ve tepkilerin önüne geçilmesi sebebiyle yeniçeri ocağı kaldırılırken dönemin sosyal ve ekonomik yaşantısını derinden etkileyen yangınların müdahalesi için yeniçeri tulumbacıları yerine geçecek bir yapılanma oluşturulmamıştır. Kentin güvenlik, bakım-onarım gibi hizmetlerinin bürokratik bir sistem içinde planlanarak modernleştirilmesi amacıyla nezaret yapılanmaları oluşturulmuş sonrasında ise müdürlüklerle merkezi otoriteye bağlanmıştır.

19. yy. ortalarında dönemin yerleşiminin içinde bulunduğu ticaret akışı, kentleşmesi ve sosyal yaşantısı ise kent içi ulaşımındaki gelişmelerle ve devlet yönetiminin dış ilişkileriyle şekillenmiştir. Süreçteki gelişmeler buharlı gemilerin kullanılmaya başlanması itibarıyla yaşanırken aynı dönemde Osmanlı'nın siyasi nedenlerle imzaladığı Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması'yla verdiği kapitülasyonlar, İngiltere'nin sömürü devleti olmasına ve yerli ticarete gerilemesine neden olmuştur. Ekonomik ve siyasi güçten yoksun olunan bu ortam, plan çalışmalarını da yönlendirmiştir. II.

Mahmud'un son dönemlerinde Moltke tarafından kent merkezinin ıslahı ve kentin gelişimi için ilk bütüncül plan hazırlanmış ve plan kararları ilmühaber olarak yasal bir belge şeklinde düzenlenmiştir. Kararlar ekonomik sıkıntılar sebebiyle tam olarak gerçekleştirilememişse de süreçte, kentin önemli sorunu olan yangınların ve modern kent görünümü için yapılması istenen imar faaliyetlerinin üzerinde durulmuştur. Bu sebeple plan çalışmasından sonraki adımlar, nizamnamelerin çıkartılması, kent yönetimine ilişkin sistem oluşturulma girişimleri, kurumların modernleştirilmesi amacıyla Dahiliye, Adalet ve Maliye gibi nazırlıkların (bakanlıklar) kurulması şeklinde devam etmiştir. Benzer reformist hareketler; nüfus sayımı yapılması, Takvim-i Vekayi'nin çıkartılması, tiyatroların kurulması, ilköğretimin zorunlu yapılması ve dönemine göre laik eğitim müfredatı uygulanması, mülkiyete ilişkin sınırların belirlenmesi, tımar sisteminin kaldırılması gibi girişimlerle demografi, iletişim-haberleşme, eğitim, sosyokültürel ve tarım gibi alanlarda da uygulanarak ilerletilmiştir.

Kent yönetimi ve planlanışına dair gelişmeler, II. Mahmud sonrasında da devam ettirilmiştir. Kent içi ulaşım sisteminin kurumsallaştırılmasına yönelik olarak Şirket-i Hayriye, Dersaadet Tramvay Şirketi kurulmuş, Moltke'nin plan kararlarına yönelik ilk imar mevzuatı çıkartılmış, yangınlar sonrasında bölgelerin nizamnamelere göre yeniden planlanması için Storari yetkilendirilmiş ve Fener, Aksaray, Ayvansaray gibi birçok yangın alanına yönelik plan çalışmaları yapılmıştır. Plan çalışmalarında Paris, Barcelona ve Milano'daki plan anlayışı etkili olmuş ve yeni nizamnameler çıkartılmaya devam edilmiştir. İlk belediyeçilik yapılanması olan şehremaneti de bu dönemde kurulmuştur. Gelişmelere paralel olarak kentin belli bölgeleri yeniden planlanırken sonucunda, askeri anlayışla inşa edilen kent merkezi yerini modern kent hayatına ilişkin yapılarla modern bir kent görünümüne bırakmıştır. Ancak bir taraftan da yaşanan ulaşım sıkıntıları için gelen taleplerden hareketle Galata Köprüsü, Yahudi Köprüsü inşa edilmiş, banliyö hattı Topkapı Sarayı bahçesinden geçecek şekilde Yenikapı'dan Sirkeci'ye uzatılırken ve modern kent görünümü amacıyla geometrik form şeklini alacak meydan çalışmaları yapılırken tarihî surlar, Sepetçiler Kasrı, Çemberlitaş Hamamı gibi birtakım tarihi yapılar zarar görmüştür. Üsküdar-Eminönü, Beyoğlu-Eminönü bağlantılarının sağlanması ve yönetim birimlerinin Topkapı Sarayı'ndan Dolmabahçe'ye taşınmasıyla ise Tarihi Yarımada'da imaj kaybı yaşanmış ve kent gelişiminin Beyoğlu'na kayması kaçınılmaz olmuştur. Şehremaneti ise henüz sistemleşmediğinden süreç içinde belediye daireleri sayısı ve sınırları devamlı değiştirilmiş, plan çalışmaları süreçlerinde her dönem farklı kararlar uygulamaya konulmuştur.

Sonucunda bu dönemde bürokratikleşme ve modernleşme amacıyla ilk anayasanın, ilk imar mevzuatının ve bir dizi nizamnamenin hazırlandığı, belediyeçilik yapılanmasının ve bakanlık benzeri kurumların oluşturulduğu, yabancı plancılar tarafından plan çalışmalarının yapıldığı görülmektedir. Ancak reformist girişimler süresince çeşitli sorunlarla karşılaşmıştır. Planlama yalnızca yangın alanlarında deneyimlenebilmiş ve Storari ile Bouvard aracılığıyla batıdaki plan anlayışı kültürel, ekonomik ve siyasi arka planından ayrı tutularak uygulanmaya çalışılmıştır. Plan uygulamalarına, tarihi yapılara zarar vermesi sebebiyle karşı çıkılmış ve ilgili nizamnamelerde sorunlarla karşılaşmıştır. Ancak sorunlar ya süreç içerisinde giderilmeye çalışılmış ya da önemsenmeden mevcut uygulamaya devam edilmiştir. Belediye örgütlenmesi ve anayasa süreçlerinde ise devlet yönetiminde halen eski anlayışa ait kuralların varlığını sürdürmesi, hukuki çelişkiler yaratmış ve reformlara itirazların oluşmasına sebep olmuştur. Bu gibi aksaklıklar ve deneyim ile bilgi eksikliği, belediyeçiliğin ayrı bir siyasi güç olarak merkezden ayrışamamasına neden olmuştur. Dolayısıyla yaklaşık 100 yıllık süreçte kente yönelik girişimlerin süreç içerisinde kentin ihtiyacına göre anlaşılmaya çalışıldığı ve sürecin itici gücünün devletin yönetiminin modernleşme, bürokratikleşme, çağı yakalama gibi anlayış değişiklikleri olduğu söylenebilir. Bu durum “kente yönelik politikaların” rasyonel ihtiyaçlar aracılığıyla ancak yeterli donanımına sahip olunmadan süreç içerisindeki sorunların da etkisiyle dönüştüğünü göstermektedir. Bu süreç aynı zamanda Cumhuriyet yönetiminden de ne beklenmesi, Cumhuriyet yönetiminin Osmanlı’daki anlayış ve süreçten nasıl farklılaşması gerektiğini de göstermektedir.

Cumhuriyet Dönemi’nin yaklaşık ilk 10 yılında devlet yönetimi, İstanbul’dan dolayısıyla Tarihi Yarımada’dan yönünü yeni başkent olan Ankara’ya çevirmiş ve modern bir başkent inşa etmeye odaklanmıştır. Savaş sonrası etkilerin devam etmesi ve yeni devlet yönetimi anlayışı sonucunda Tarihi Yarımada nüfus kayıpları yaşamış, idari merkez olma özelliğini yitirmiş ve sosyal yapısının değişmesiyle kültürel yaşamı dönüşmeye başlamıştır. İlk 10 yıllık süreçte Tarihi Yarımada’da ekonomik sorunların giderilmesi için belediyelerin güçlendirilmesine yönelik yasal düzenlemeler yapılmış ve Beyazıt Meydan düzenlemesi, Fevzi Paşa Caddesi’nin tramvay için genişletilmesi gibi çalışmalar yürütülmüştür.

1930 yılında çıkarılan Belediye Kanunu’yla ise belediye yapılanmasında değişikliğe gidilmiş ve şehremaneti kaldırılarak belediye olarak adlandırılmıştır. Kamu hizmeti yapan şirketler millileştirilerek belediyeye bağlanmış ve kentsel hizmetlere yönelik İETT gibi kuruluşlar oluşturulmuştur. Yapılaşmaya ve imar faaliyetlerine yönelik Umumi Hıfzıssıhha, Belediye Yapı ve Yollar Kanunu gibi kanunlar çıkartılmış, 20.000

nüfusun üzerindeki yerleşimlere plan yapma zorunluluğu getirilmiştir. Aynı zamanda İstanbul için plan yapılması amacıyla Ankara'da edinilen deneyim kullanılarak bu dönemin öne çıkan sürecini başlatan uluslararası şehircilik yarışması düzenlenmiştir. Dolayısıyla yeni devletin ilk yıllarında, yapılanma sürecinin yenilenerek devam ettiği ve kentsel politikaların da kentin ihtiyacı ve devlet yönetim anlayışındaki değişiklik çerçevesinde dönüştüğü söylenebilir.

Şehircilik yarışmasına, Prost'un daveti yoğunluğu sebebiyle reddetmesi üzerine Alfred Agache, Herman Elgözt ve Jacques Henri Lambert katılmıştır. Plancıların bir aylık bir çalışmanın sonucunda hazırladığı plan ve raporlar, liman ve sanayi bölgesinin yer seçimi, ticaretin gelişeceği alan ve Tarihi Yarımada ile Beyoğlu arasında kurulacak bağlantı üzerine geliştirilmiştir. Yarışmayı kazanan Elgözt haricindeki plancıların kentsel gelişime dair önerilerinin, Tarihi Yarımada'yı ve Haliç'i, sanayi ve liman kentinden ibaret yapacağı düşünülmüştür. Tarihi kentin planlanışında ise Agache ve Lambert'in geniş bulvar ve viyadük önerileri, büyük müdahalelere sebep olacağı düşünülerek uygun görülmemiştir. Elgözt'ün ise mevcut yolların korunmasını ve kimi yerde genişletilmesini önermesi, gerçekçi ve ekonomik bulunmuştur. Plan çalışmalarının bir aylık bir zaman diliminde gerçekleştirilmesinin tarihi kentin ya sadece sanayiden ya da Beyoğlu'yla olan ilişkisinden ibaret ele alınmasına yol açtığı söylenebilir. Ancak karar aşamasında korumaya aykırı olan çeşitli önerilerin uygulanmasının engellenmesi, plan çalışmasındaki diğer anlamda kentsel politika oluşturmadaki sorunun, planlama yaklaşımından ziyade sistem ve deneyim eksikliğinde aranması gerektiğini düşündürmektedir. Buna karşın Elgözt'ün uygulanmayan birtakım önerilerinin, Prost'un çalışmasında tekrar gündeme getirilmesiyle etkisini devam ettirdiği söylenebilir.

Cumhuriyet Dönemi'nin öne çıkan çalışması olan Prost Planı'nda, Tarihi Yarımada'nın silüetini uzun yıllar koruyacak +40 rakım kuralına yer verilmiştir. Ancak tarihi kentin planlanışında korumacı bir yaklaşıma sahip olunması gerekirken Vatan, Millet Caddesi, Atatürk Bulvarı ve sahil yolu inşasında olduğu gibi yıkım ve yapım şeklinde ele alınan modernist kent planlamasındaki önderlerin müdahaleci yaklaşımı benimsenmiştir. Aynı zamanda bu önerilerin bir kısmı aynı siyasi otoritenin varlığında, Lütfi Kırdar döneminde gerçekleştirilmiştir. Siyasi gücün değişmesiyle ise yaşanan fikir ayrılıkları, Prost'un görevini bırakmasıyla son bulmuştur. Bu durum kentin planlanışında dolayısıyla kentsel politikaların dönüşme sürecinde siyasi otoriteyle kurulan ilişkinin önemini göstermektedir. Prost'un modernist önerileri, Cumhuriyet Dönemi'nin siyasi otoritesinde tam anlamıyla benimsenememişken Menderes

döneminde yeniden gündeme getirilerek dönemin siyasi araçları kapsamında kullanılmıştır.

1950 sonrasında ülke kaynaklarının, adil ve yerleşimlerin potansiyeli göz önüne alınarak kullanılmamasıyla kırsal alanlar geri planda kalmış ve kentlerdeki sanayileşmeye odaklanmasıyla kırdan kente göç yaşanmıştır. Göçle birlikte oluşan barınma sorununun yönetilememesiyle ise düzensiz sanayi alanları çevresinde kaçak yapılaşma başlamıştır. Dolayısıyla yönetimin siyasi anlayışıyla Marshall yardımlarının ülke kalkınmasının ve yönetiminin merkezine alınması hem tarım faaliyetlerini şekillendirmiş hem de sanayileşme ve kentleşmeye yön vermiştir. Menderes yönetimi, ABD ile olan ilişkileri geliştirme, ulus içinde siyasi destek kazanma ve iz bırakma amacı güderek oportünist hareketler gösterdiği imar operasyonlarını başlatmıştır. Böylelikle imar operasyonlarının, Menderes için kendi meşruiyetini sağlamanın yanında siyaset yapma biçimini de gösterdiği bir faaliyet olduğu söylenebilir. Siyasetin İstanbul'un mekansal dönüşümü üzerinden kurgulanması da böylece bu dönemle başlamıştır. Cumhuriyet Dönemi'nde tam anlamıyla benimsenemeyen Prost'un kentsel mekana yönelik müdahaleci önerileri, Menderes yönetiminin siyasetinde kullanılmak için güçlü bir araç olmuştur. Bu kapsamda imar operasyonları, siyaset yapma aracı olarak kullanılan kentsel mekan ile bu kapsamda dönüşen kentsel politikalar çerçevesinden ele alınmalıdır.

İmar operasyonları süresince siyasi otoritenin anlayışına uygun şekilde ABD'nin teşvik ettiği otomobil odaklı ulaşım yaklaşımı benimsenerek karayolları inşası yapılmış ve tarihi yapılar ile kentsel doku zarar görmüştür. Kültürel mirasın tahrip edilmesi, kentleşmenin plansız şekilde ilerletilmesi ve ekonomik açıdan oluşan zararlar sebebiyle yapılan itirazlara rağmen imar faaliyetlerine meşruiyet kazandıracak söylemlerde bulunularak faaliyetlere devam edilmiş ve Menderes, fahri belediye başkanı ilan edilerek sürecin başına resmen de geçmiştir. Yapılanların yasallaştırılması için ise Prof. Hans Högg ile bir plan süreci yürütülmüştür. Dolayısıyla bu dönemde kentsel politikalar, kültürel mirasın zarar gördüğü ve kentin koruma alanlarıyla bir bütün halinde planlanmadığı yaklaşımla, tek bir otoritenin önderliğinde, yapılanların yasallaştırılması amacıyla plan sürecinin oluşturulduğu hukuki bir zeminden yoksun anlayışla dönüştürülmüştür.

Menderes yönetimi 1960 Askeri Darbesi'yle sonlanmış ve İstanbul ile Tarihi Yarımada'nın planlama tarihi için geçiş dönemi özelliği gösteren yeni bir dönem başlamıştır. 1960-1980 yılları arasını kapsayan bu dönem, hem Menderes yönetimi ile 1980'deki kırılma noktasıyla başlayan süreçteki anlayıştan izler göstererek siyasi ve ekonomik kaygılarla plansız olan uygulamaları hem de mevcuttaki plansız ve

arpık kentleşme eğilimini, koruma alanlarını önemseyerek planlı ve sistemli bir düzene sokmayı amaçlayan uygulamaları içermektedir.

İki askeri darbe arasında birçok koalisyon yönetimiyle ilerletilen kentsel planlama süreci, devletçi yaklaşım ve liberal anlayıştan oluşan bir ekonomik sistemin benimsenmesiyle hem planlı kalkınma yaklaşımıyla hem de geçiş dönemi özelliği göstererek kentsel mekanın dönüşümünde bir önceki dönemin siyasi bir sonraki dönemin ekonomik kaygılarını taşıyan yaklaşımıyla kurgulanmıştır. Bir yandan Kat Mülkiyeti Kanunu, Gecekondu Kanunu, imar afları ve Boğaziçi Köprüsü'nün yapımıyla Tarihi Yarımada'da kaçak yapılaşma ve köhneleşme ile İstanbul'da plansız kentleşme devam ettirilmiştir. Böylece siyasi yönetim oy; sermaye sahipleri ve kente ilk göç eden kesim ise ekonomik kazanç sağlamıştır. Diğer yandan ise Suriçi İmar Planı'nın hazırlanmasıyla, ülkenin planlı kalkınması için DPT; konut üretimi için Arsa Ofisi ve kültürel miras alanlarının korunmasına yönelik sit alanı kararları alan GEEAYK gibi bağımsız kurumlarla planlı ve bütüncül koruma içerikli bir kentleşme amaçlanmıştır. Böylelikle kentsel politikalar, farklı yönetim anlayışlarının olduğu ve siyasi ile ekonomik kaygıların yoğun olarak hissedildiği dönemin koşulları çerçevesinde dönüşmüştür. Bu sebeple bu dönemdeki kentsel uygulamalar, kimi zaman çalışmanın sorunsalının net bir göstergesi olmakta kimi zaman da bu sorunsaldan uzaklaşıldığını göstermektedir. 1960-1980 döneminin diğer bir özelliği ise 1973'te ortaya çıkan sosyal belediyecilik yaklaşımıdır. Bu anlayış yönetimi devraldığında yerel yönetim ölçeğindeki hizmetlerin diğer bir anlamda yerel yönetimlerin, genel yönetimleri belirlemedeki önemini ortaya koymuştur. Böylece 1980 sonrasında değişen siyasi ortam ve ekonomik sistemle kentsel mekan temelli oluşturulan siyaset yapma anlayışının araçları arasına, ekonomik kazanç sağlanması hedefi de eklenmiştir.

3. TARİHİ YARIMADA’NIN 1980 SONRASINDAKİ DEĞİŞİM SÜRECİ VE KENTSEL POLİTİKA DÖNÜŞÜMÜ

Tarihi Yarımada’nın kentsel gelişiminde dolayısıyla kentsel politika dönüşümünde kırılma noktasını oluşturan 1980 sonrasındaki süreç, bu bölüm altında incelenecektir. Yapılanma ve kentleşme süreci içinde olan 1980 öncesindeki dönemde, yönetim gücünün çeşitli siyasi gruplarla ve hukukun üstünlüğü benimsenerek kontrol altında tutulmasıyla çalışmanın sorunsalı her zaman, açık ve devam eden şekilde gözlenmemektedir. Ancak askeri darbeler ve koalisyon yönetimleri sonrasında ekonomik sistemin de değişmesiyle; merkezi ve yerel yönetimin aynı siyasi partide olması veya farklı siyasi yönetimlerin aynı ideoloji çerçevesinde hareket etmesiyle kent planlamasında yeni bir dönem başlamıştır. 2000 sonrasında ise yönetim gücünün tek bir otoritede toplanması ve bu gücün siyasi arka planla çeşitli uygulama ve düzenlemelerle giderek merkezileştirilmesi kentsel politikaların dönüşüm sürecine hız kazandırmıştır. Bu kapsamda bu bölümde; yeni ekonomik sistem ve siyasi yapılanmayla 1980-2000 yılları arasında neoliberalizm politikaları ve 2000 sonrasında çoğunlukla kentsel yenileme/dönüşüm uygulamaları çerçevesinde gerçekleştirilen kentsel politika dönüşümleri incelenecektir.

3.1. Neoliberalizm Politikalarıyla Yaşanan Kentleşme Dönemi (1980-2000)

1980 sonrası dönemin önem çıkan özelliği, geçmiş dönemlerde benimsenen ithal ikameci ve dışa kapalı olan ekonomi anlayışının terk edilerek ihracata dayalı ve dışa açık bir ekonomi anlayışına geçilmesidir. Ekonomide serbestleşmeye geçilmesiyle devletin ekonomideki rolü küçültülmeye çalışılmıştır. Böylece birçok kamu hizmeti el değiştirmiş ve piyasa, çeşitli kuralları kendisi oluşturarak rekabet edebilirliği ön plana çıkarmıştır. Ekonomi politikalarının değişmesi, kentleşmenin ele alınışını da etkilemiştir. Kentler, piyasadaki rekabetçi ortamın bir parçası olarak değerlendirilmiş ve kentlerin birbirleriyle rekabet edebilmesi beklenmiştir. Böylece kentler, dünya kenti olma yolunda birçok projenin uygulandığı bir alan olmuştur. Buna bağlı olarak kent mekanı dönüşmüş, kent yönetim anlayışında değişikliğe gidilmiştir. Türkiye’de tarihi alanlarda turizm ön plana çıkartılmaya çalışılmış, yerelleşme ve merkezileşme meseleleri gündeme gelmiştir (Tablo 3.1).

Tablo 3.1: 1980-2000 Dönemi incelemeesi.

Fiziksel	Sosyal	Ekonomik	Plan Çalışmaları/ Kent Yönetimi Adımları	Siyasi	Siyasi Ortam/ Dönem
Tarihi, kültürel ve doğal kaynakların korunması, 7.1 milyonluk nüfus öngörüsü, doğu-batı yönlü gelişme önerisi	Sosyal haklar, işçi hakları ve sendikaların kıstlanması	1979 IMF anlaşması, 24 Ocak 1980 kararn ve 1980-83 dönemi	1980 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropollten Alan Nazım Planı	1982 Anayasası merkezin vesayetinin artması	12 Eylül 1980 Askeri Darbesi
		Yeni ekonomik sistem: liberal devlet, küçültülmüş devlet ve kırsal üretim yerine esnek üretim sisteminin benimsenmesi	1981 Kara Surları sít alanı kararı, 1982 Hanlar Bölgesi tescil kararı	"Türk Kamu Yönetimi Yeniden Düzenleme Çalışmaları", 1981 2464 sayılı Belediye Gelirleri Kanunu ve 2380 sayılı Yasa (belediye gelirlerinin artırılması), 1984 2972 sayılı Yasa ve 1984 3030 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu, 1985 3194 sayılı İmar Kanunu, Belediye İktisadi Teşebbüslerinin (BİT) kurulması	Yeni planlama anlayışı, Yerel yönetime yetki verilmesi
Ofis binaları, oteller, konferans salonları, iş merkezleri, alışveriş merkezleri, yüksek katlı konut blokları, gökdelenler	1990 sonrasında küreselleşmenin olumsuz sosyal, ekonomik, mekansal sonuçları: sosyal sınıfların oluşması, emek gücünün yeniden yapılandırılması	1984'te serbestleşmeye hız kazandırılması, 1986'da özelleştirme uygulamaları, 1983-87 dönemi	1984 Yenikapı transfer merkezi projesi ihalesi, Marmarayı, M1 (1989), M2 (2000), Haliç Metro Köprüsü güzergahı onayı, 1985 Nazım Planı Burosu'nun, İBB'ye bağlanması, 1985 yılında Tarihi Yarımadası'nın 4 bölgesinin UNESCO tarafından Dünya Miras Listesine alınması, Sultanahmet, Süleymaniye, Zeyrek, Kara Surları, Kalınma Planları	1982 Turizm Teşvik Kanunu, 1983 2883 Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu (1987 3386 nolu ve 2004'te 5228 nolu yasayla değişiklik yapılması), 1983 2872 sayılı Çevre Kanunu, 1983 2960 sayılı Doğazıçığı Yasası, 1983 2873 sayılı Milli Parklar Yasası, 1983 2805 sayılı Af Yasası, 1984 2981 sayılı Af Yasası, 1984 2985 sayılı Toplu Konut Kanunu, 1986 3290 sayılı Af Yasası, 1987 3369 sayılı Af Yasası, 1988 3414 sayılı Af Yasası	Kanunlarla yerelin yetkisinin kısıtlanması, 1984-89 Bedrettin Dolan Dönemi, 1989 yerel seçimlerinde iktidar tehdidi ve mevcut yönetimin kaybı
Haliç'in, sanayiden arındırılarak yeniden düzenlenmesi, açık alanların parka, ticari ve kültürel alanlara çevrilmesi, yol genişletmeleri, Haliç kıyılarındaki kültür varlıklarının yok edilmesi, Endüstri mirasının yitirilmesi, Tarihi Yarımada ve çevresi için yeni köprü, viyadük ve bulvar önerileri, metro inşaatları	1980-1990 yılları arasında %54'lük nüfus artışı, 1987-1993 yılları arasında 14 yeni ilçe kurulması		Haliç Islah Projesi- Kanalizasyon Projesi-Ulaşım Projesi, 1987 il Köprü'nün yapımı, Kalınma planları		
Yarımadada ticari ve turizm fonksiyonunun öne çıkarılması, çöküntüleşme süreci			1984-90 aralığında 45 mevzi plan ve 823 tadilat planı yapılması		
	1990'larda Eminönü'nün nüfus kaybetmesi, Küreselleşmeye yönelik kent politikalarıyla yeni toplumsal sınıf oluşması, Kent merkezinin göçle gelenlere kalması		1984-91 döneminde Tarihi Yarımada turizm bölgeleri ilanı	1989 Kültür ve Turizm Bakanlığının ayrılarak Kültür Bakanlığının kurulması	
Kentin hem korunması hem de yaşıatılması hedefi, Yapıyoğunluklarının artırılması ve büyük ulaşım odakları kararları			1989-94 döneminde Datan'ın Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar Planı'nın onaylanması		1989-94 geçmiş dönemin vizyonuna çekingen bir yaklaşım
			1990 1/5000 ölçekli "İstanbul Tarihi Yarımada Koruma Nazım İmar Planı (Gündüz Özdeğ), 1990 Essen planı ve Tarihi Yarımada KAP, 1993 Eminönü ve 1994 Fatih Uygulama Planları	1990 3621 sayılı Kaya Kanunu	
		Ekonomik kriz (1994), 5 Nisan 1994 kararları, Özelleştirme Yasası (1994)	1995 Tarihi Yarımada'nın bütününün sít alanı ilan edilmesi, 1990-1995 aralığında 5 mevzi ve 29 tadilat planı yapılması		
Küresel kent vizyonuna yönelik projeler: Yarımadada ticari ve turizm fonksiyonunun öne çıkarılması, Karayolları yapımı, metro inşaatları			1995 1/50000 İstanbul Metropollten Nazım Planı, 1996 1/5000 ölçekli Tarihi Yarımada KAP, 1998'de yeni plan yapılması, 1999 depremi sonrası tekrar meclise sunulması, 1997 İstanbul Ulaşım Ana Planı		1994-1998 yeni belediye yönetimi

Kaynak: 3.1 Bölümü kaynaklarından⁵ yararlanılarak yazar tarafından üretilmiştir.

1970'lerde yaşanan enflasyon artışı, kontrolsüz büyümenin gerçekleşmesi, ithalat ve ihracat dengesinin sağlanamamasıyla dış borçların artması ve petrol krizlerinin etkisiyle yaşanan döviz sıkıntısı, yeni dönemde 24 Ocak Kararları olarak anılan ekonomik istikrar programı önerisiyle çözülmek istenmiştir. Kararların alınmasındaki ana hedefler; enflasyonun düşürülmesi, ihracata dayalı ekonomi anlayışıyla döviz gelirlerinin artırılması, dış ödeme dengesinin gerçekleştirilmesi ve ekonomide serbest piyasa koşullarının sağlanmasıyla uluslararası ekonomik sisteme dahil olunmasıdır (Karaçor ve Alptekin, 2006, s.308-309; Usta ve Bilici, 2022, s.360; Zamanov ve Bahçelioğlu, 2013, s.1-2; Yelkin, 2019, s.18). 1980 dönemine kadar korumacı, içe

⁵ (Dişli ve Günel, 2020; Erbaş, 2018; Kolay, 2020; Özcan, 2023; Özdemir, 2011; Şahin, 2015; Tercan, 2018; Usta ve Bilici, 2022; Yelkin, 2019; Yıldırım, 2004; Yıldırım Burma, 2017; Yörükoğlu, 2009).

dönük ve devletçi politikaların hakim olduğu ekonomi anlayışı, kimi zaman liberal uygulamalarla terk edilmeye çalışılmış ve serbest piyasa ekonomisine dahil olunmaya uğraşmıştır. 24 Ocak Kararları ise ekonomide dışa açılmayı gerçekleştirmiş ve neoliberalizm politikalarının hakim olduğu yeni dönemi başlatmıştır. Bu kararlar ekonomi politikalarıyla sınırlı kalmamış, ülke her alanda yeniden yapılanma sürecine girmiştir. Sosyal ve siyasi konuları, kent yönetimi ve planlamasını etkileyen bir dizi karar alınarak kent mekanı yeni anlayış çerçevesinde şekillendirilmeye çalışılmıştır.

Yeniden yapılanma sürecinde, kent yönetimi, planlaması ve mekan şekillenmesinde önemli rol oynayan iki konu üzerinde odaklanılmıştır. Bunlardan ilki devletin rolünün sınırlandırılması, ikincisi ise kitlesel üretimin içinde bulunduğu krizin aşılmasında yeni üretim biçiminin uygulanmasıdır. Yeni üretim biçiminde, kitlesel üretimin aksine esnek üretim sistemi benimsenmiştir. Esnek üretim sistemi, çeşitlendirilmiş ürünlerin küçük ölçekli ve birbirinden ayrı konumlanabilen imalat alanlarında küresel olarak pazarlanabilmesi hedefine dayanmaktadır (Yıldırım, 2004, s.17-20). Dolayısıyla yeni üretim biçimi, bilgi ve teknoloji kullanımını önceleyerek küresel piyasada yer alabilen üretim ortamını gerekli kılmıştır. Böylece finans sistemi, serbestleşme temel alınarak yeniden düzenlenmiş ve mekanın kullanım amacı, biçimi ve değerinde değişiklik yaşanmıştır.

Yapılanma sürecinin diğer önemli konusu olan devletin ekonomideki rolünün sınırlandırılması ise yeni liberal görüşe dayanmaktadır. Yeni liberal görüş kamunun hem bürokratik hem ekonomik anlamda verimsiz çalıştığını, piyasanın ilerlemesini engellediğini düşünmektedir. Bu sebeple devletin fiyatların belirlenmesi gibi piyasa standartlarının serbestleşme içinde kendisinin oluşmasını ve yapılan refah harcamalarının sınırlandırılarak özel sektöre devredilmesini desteklemektedir. Bu kapsamda özelleştirme, engelleyici kural ve normların kaldırılması, vergi reformları gibi yöntemlere başvurulmuştur. Kentleşmeyi etkileyen en önemli araçlardan biri ise özelleştirme olmuştur. Özelleştirmenin amacı zarar eden kamu işletmelerinin özel sektöre devredilerek ticarileştirilmesi ve bütçe üzerindeki yükün hafifleyerek devletin gelirlerinin artmasını sağlamaktır. Ancak uygulamalar, amacın aksi yönde gerçekleşmiştir. Devletin verimli olan kamu işletmeleri satılmış, bünyesinde zarar eden kamu işletmeleri kalmış ve gelir kaynaklarını kaybetmiştir (Yıldırım, 2004, s.20-22). Sonucunda yeniden yapılanma sürecindeki araçlar, devletin sosyal devlet ilkesi gereği sağlaması gereken hizmetleri ticarileştirdiğinden kamu hizmetlerinin niteliği ve erişilebilirliğinde zaman içinde sorun yaşanmasına neden olmuştur. Süreçte üzerinde durulan iki konuya bakıldığında; 1970'lerden itibaren yükselen küreselleşmenin uluslararası mal, bilgi vb. akış ortamına uygun üretim biçiminin oluşturularak

uluslararası piyasaya dahil olunmasının amaçlandığı söylenebilir. Bu sebeple geçmiş dönemde tam olarak ekarte edilemediğinden serbestleşmenin önünde engel olduğu düşünülen devletin kontrolü, olabildiğince sistem dışına itilmeye çalışılmıştır.

Ekonomi temelli uygulamalar planlama anlayışını da değiştirmiştir. Devletin rolü, ekonomide yapıldığı gibi planlamada da azaltılmaya çalışılmış; refah devleti uygulamasının en önemli aracı olan kapsamlı planlama anlayışından uzaklaşmıştır. Yeni planlama anlayışı kapsamında kentler sermayenin eline bırakılmaya başlanmış; yerele plan yapma yetkileri verilerek sermaye çekmek amacıyla kamu ve özel sektörün işbirliğiyle yatırım yapılmasının önü açılmıştır. Böylece kentsel mekan yeni bir yatırım sahası olarak sermayenin odağına girmiş, planlamanın gündemine yarışabilirlik kavramı sokulmuş; ekonomik büyümeye odaklanılarak planlamanın önemseydiği kamu yararı ve çevresel koruma kavramları terk edilmiştir (Yelkin, 2019, s.18-19; Yıldırım, 2004, s.42-44). Dolayısıyla yerelleşmeye yönelmedeki ana sebebin demokrasi yerine serbest piyasa temelli olduğu söylenebilir. Dönemin ekonomi anlayışı, sermayenin kullanım alanının genişletilmesi doğrultusunda kentleri sermayenin kullanımına sunmuştur. Böylece bu yeni ekonomik ve toplumsal düzende, kent mekanı buna göre şekillendirilmiş ve emek gücü yeniden yapılanarak sosyal sınıflar oluşmuştur.

Yeniden yapılanma döneminde devletin rolünün sınırlandırılması, serbestleşmeye geçişte kullanılan araçlar ve bunların kent mekanına olan etkisi, işleyiş bakımından iç içe geçmiş süreçler olarak görülebilmektedir. Ancak sürecin işleyişi, kent mekanının, belli bir anlayış çerçevesinde şekillendirilmesine dayanmaktadır. Bu sebeple önceden belirlenmiş bir anlayışın (projenin) uygulanması amacıyla demokratik bir yönetimden ve konsensüs ortamından uzakta, politikaların dönüştürülmeye başlandığı söylenebilir. Ancak elbette ki bu sistemin işleyişi süresince politikaların dönüşümü, proje oluşturma sürecine etki etmiş ve birbirini tetikleyen bir döngüyü başlatmıştır. Bu kapsamda siyasi seçimler, ekonomideki ilerleyiş ve kent mekanının dönüşüm süreci göz önüne alınarak 1980-2000 dönemi; 1980-1983, 1983-1989, 1989-1994 ve 1994-2000 şeklinde ele alınacaktır.

1980-1983 yılları arasında ülke askeri yönetim altında olup ekonomi politikaları IMF denetiminde hazırlanmıştır. Bu dönemde ülke kredi güvenilirliğini artırarak dış piyasalardan borç alabilmiştir. Ancak bir yandan faiz borçlarıyla karşı karşıya kaldığından kaynaklarını tüketmeye de başlamıştır. 1983 yılı itibariyle askeri yönetim sonlanmış ve hükümet, dönemin siyasi partisi tarafından devralınmıştır. IMF ve Dünya Bankası'nın etkisi, ülkenin serbest piyasaya geçme arzusu, yönetimdeki aksaklıklar ve ekonomideki tıkanmalar sonucunda 24 Ocak Kararlarıyla başlayan süreç, 1984

itibariyle hızlandırılmıştır. Kamu iktisadi teşebbüsler özelleştirilmiş, düzenleyici ve denetleyici üst kurullar oluşturulmuş, devlet küçültülerek hakem devlet konumuna getirilmeye başlanmıştır. 1984-1985 yıllarında kamuya ait yatırımların bir kısmı özel sektöre devredilmiş ve 1986 yılında bazı kamu iştiraklerindeki kamu payları özelleştirme kapsamına alınmıştır. Düzenleyici ve denetleyici kurullar ise ilk olarak 1981 yılında Sermaye Piyasası Kurulu ile faaliyet göstermeye başlamıştır. Ardından 1994 yılında Radyo ve Televizyon Üst Kurulu ile Rekabet Kurumu, 1999 yılında Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurulu ve 2000 yılındaki Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu ile devam etmiştir (Yıldırım, 2004, s.63, 65; Usta ve Bilici, s.358-359, 362). Düzenleyici ve denetleyici kurulların hem ekonomiye hem de sosyal yaşamı düzenlemeye yönelik olarak kurulduğu görülebilmektedir. 1983 sonrası dönemde ekonomi anlayışına paralel şekilde yönetimde ve planlama yaklaşımında da değişiklikler yaşanmış, yeni anlayışın mekansal etkisi olan yasaları yürürlüğe konmuştur. Bu sebeple yeni liberal anlayışın, ekonominin ötesine geçerek yeni bir toplumsal düzen oluşturma, bir kültür inşası, mekan düzenlemesi ve yönetim biçiminin geliştirilmesi amacı taşıdığı söylenebilir.

Ekonominin dışa açılması, 1983-1989 döneminde bir önceki dönemin ekonomik tıkanmalarının aşılmasında etkili olurken dışsal gelişmelere karşı kırılgan bir yapıyı da beraberinde getirmiştir. Böylece bu kırılgan yapı, sistem sorunlarıyla birleşerek 1990 sonrasında birçok finansal krizin oluşmasına da ortam hazırlamıştır (Karaçor ve Alptekin, 2006, s.308). 1990 Körfez Krizi ve 1994 krizi sonrası sorunların çözümünü sistem kendi içinde aramış ve Özelleştirme Kanunu, 5 Nisan Kararları vb. yollarla yeni yöntemler uygulamıştır. Sonucunda 1980 sonrası süreçte, içinde bulunulan çağın getirdiği yeniliklere ve düzene adapte olunmaya çalışıldığı söylenebilir. Ancak yeni düzene adapte olma sürecinde birçok alanda neoliberalizme teslim olunmuş, kamu yararı ve ülke çıkarları kimi zaman göz ardı edilmiş ve ülke plansız büyüme ve gelişme ortamının içine bırakılmıştır.

Dönemin sosyo-politik ortamının ve bunun kent üzerindeki etkisinin anlaşılabilmesi için 1980 Askeri Darbesi ile kabul edilen anayasa sürecine de bakılması gerekmektedir. 1982’de kabul edilen anayasa, toplum ve birey karşısında devlete mutlak bir öncelik atfetmiş; siyasal, sosyal ve sendikal hak ve özgürlükler “devletin bekası, milli güvenlik, kamu düzeni ve genel ahlak” gibi gerekçelerle kısıtlanmıştır. Güçlü devlet-güçlü yürütme anlayışından hareketle yürütme, yasama ve yargı karşısında hakim konuma getirilmiştir. Bu kapsamda yürütme yetkileri merkezi yönetime aktarılmış, yasalar yerine kanun hükmünde kararnamelerle yönetim, yasama karşısında ön plana çıkarılmıştır. Çeşitli hükümlerle, siyasi partilerin topluma

olan ilişkisi engellenmiş, kapatılmaları kolaylaştırılmış ve seçim barajının değiştirilmesiyle küçük temsiliyete sahip partilerin öne çıkması engellenmiştir. Ekonomik sistemde ise örgütlü işçi sınıfı muhalefetinin etkisizleştirilmesi koşuluyla 24 Ocak Kararlarının hayata geçirilmesinin önündeki engeller kaldırılmıştır (Tarihsel Adalet İçin Bellek Müzesi, t.y.). 1961 anayasasında önceliklendirilen, demokratikleşmenin gerektirdiği sosyal, siyasal, işçi ve sendikal hak ve özgürlüklere yönelik kazanımların, 1982 anayasası ile geri plana atıldığı ve hatta kutsal devlet ideolojisi kapsamında sınırları çizilmemiş gerekçelerle kısıtlandırılmaya çalışıldığı söylenebilir. Yönetimin tek elden, merkezi yönetim tarafından, gerçekleştirilmesi ve kontrol edilmesini esas alan bu ideoloji, devletin üç temel organını merkeziyetçi yaklaşımına göre şekillendirmeye çalışmıştır. Yargı, yönetime göre yönlendirilerek bağımsızlığını kaybetmiş; yasa yapma süreci, KHK'larla delinerek etkisizleştirilmiş ve merkeze aktarılan yetkilerle yürütme gücü, yasama ve yargıyı etkisi altına almaya çalışmıştır. Böylece belli bir ideoloji çerçevesinde inşa edilmek istenen yeni siyasi, toplumsal ve ekonomik ortam, kontrolcü ve sınırlayıcı düzenlemelerle gerçekleştirilmeye başlanmıştır. İdeolojinin, mekana ve kent yönetimine yansıma süreci ise yeniden yapılanma süreci itibarıyla incelenebilir.

Askeri yönetimin etkili olduğu 1983 yılına kadar Türk Kamu Yönetimi Yeniden Düzenleme Çalışmaları kapsamında kent yönetimine dair bir takım düzenlemeler yapılmaya başlanmış ancak yerel yönetimler için kapsamlı bir düzenlemeye gidilmemiştir. 1981 yılında 2464 sayılı Belediye Gelirleri Kanunu ve 2380 sayılı Belediye ve İl Özel İdarelerine Genel Bütçe Vergi Gelirlerinden Pay Verilmesi Hakkında Kanun ile belediyelerin gelirleri kısmen artırılmıştır. 2380 sayılı Kanun'da genel bütçe vergi gelirlerinin %5'inin belediyelere aktarılmasına karar verilmiştir. Bu oran, 1984 yılında çıkarılan 3004 sayılı Kanun ile %10'a yükseltilmiş; 1985 yılında 3239 sayılı Kanun ile %9'a düşürülmüş ve 1994 yılında ise %7'ye kadar gerilemiştir. Yerel yönetimlerin yeniden yapılandırılmasına ilişkin düzenlemeler ise askeri yönetim döneminde başlamış, 1984 yılı itibarıyla hız kazanmıştır (Yörükoğlu, 2009, s.16-18; Akce, 2014, s.37). 1982 yılında yapılan anayasa değişikliğiyle Anayasanın 127. Maddesinde "büyük yerleşim yerleri için özel yönetim biçimleri getirilebilir" hükmü yer almıştır. Askeri yönetimin ardından iktidara gelen yönetim bu hükme dayanarak yerel yönetimlerde yapılanmaya gitmiştir. 1984 yılında 2972 sayılı Yasa'da sınırları içinde birden fazla ilçenin bulunduğu belediyelerin bir büyükşehir meclisi ve ilçe belediye meclislerinin oluşturulması; büyükşehir ve ilçe belediyeleri için ayrı başkan seçilmesi öngörülmüştür. 1984 yılının Mart ayında, KHK ile büyükşehir belediyeleri yasal statüye kavuşturulmuş ve aynı yıl 3030 sayılı Büyükşehir Belediyelerinin Yönetimi

Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin Değiştirilerek Kabulü Hakkında Yasa ile önceki hükümler kararlaştırılmıştır. Belediyeciliğin yeniden yapılandırıldığı bu süreçte Anayasanın 127. Maddesi ve 3030 sayılı Yasa'dan hareketle “mahalli müşterek ihtiyaçların karşılanması” amacıyla 1985 yılından itibaren belediye iktisadi teşebbüsleri (BİT) kurulmuştur. Düzenlemeler sonucunda iki katmanlı belediye sistemi ve valilik ile yönetilen İstanbul'da, valiliğin gücü azalmıştır. Planlama yetkileri ise yerele aktarılmaya başlanmıştır. İmar planlarının, İmar ve İskan Bakanlığı tarafından onaylanma zorunluluğu ortadan kaldırılmış ve artan yetkilerle kentin lineer gelişme stratejisine aykırı olarak kentin kuzeyinde kentsel altyapı yatırımları yapılmıştır. Yerel yönetim ve özel sektör ortaklığıyla oluşturulan kentsel mekanlar, kent merkezinin desantralizasyonu için planlanmış ve bu ortaklıklar yapılı çevrenin oluşumunda hakim konuma gelmiştir (Yelkin, 2019, s.16-17; Yörükoğlu, 2009, s.16-18; Özdemir, 2011, s.475).

Sürece bakıldığında kentsel yerleşim alanlarının kademelenmesinde, yönetiminde ve gelirlerinin düzenlenmesinde değişikliğe gidildiği görölmektedir. Genel bütçeden belediyelere pay verilmesi, belediyecilikte yeniden yapılanmaya gidilerek yerleşim alanlarının yereli güçlendirecek şekilde yeniden tanımlanması ve belediye hizmetleri için çeşitli tüzel kuruluşların kurulması, büyüyen ve gelişen kentin yeni sistemle işler hale getirilmesinin amaçlandığını ve dolayısıyla küreselleşme ortamının getirdiği kent yönetim anlayışına adapte olunmaya çalışıldığını göstermektedir. Ancak bu sistemleştirme ve yeniden yapılandırma süreci kent mekanının plansız olarak kullanımıyla devam etmiştir. Kentleşmenin yeni aktörü, sermayeyi elinde bulunduran özel sektör olmuş ve kentleşmeyi domine edecek ortam, sınırları çizilmemiş düzenlemelerle hazırlanmıştır. KHK'larla ve kimi zaman sermayenin ilerleme isteğiyle yönlendirilen kent planlaması, bir önceki dönemin katı ve değiştirilemez olan kurallarını, esnek ve değişebilir bir yapıya dönüştürmüştür. Dolayısıyla yerele aktarılan plan yetkileri, benimsenen serbest ekonomi anlayışı kapsamında kullanıma sunulmuştur. Bu sebeple bu dönemde yerelleşme, demokrasinin bir gereği olarak değil sermayenin kent mekanını kullanışında bir araç olarak uygulanmıştır. Sürece paralel şekilde kentsel yapılaşmanın benimsenen neoliberal anlayış kapsamında yönlendirilmesi için mekansal etkiye sahip yasalar çıkartılmıştır. Çıkartılan yasalarla, kent yönetiminde olduğu gibi yerele yetki aktarımında bulunulmuş ancak bir yandan da bu yetkiler sınırlandırılmıştır.

1982 yılında yürürlüğe konulan 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu (TTK), serbest ekonomi ilkelerine bağlı çıkarılan ve halen tartışılan, mekansal etkisi olan yasalardan biridir. Benimsenen politikaların etkisiyle yasada turizm, sanayileşmenin alternatif

olarak kullanılmak istenmiştir. Yasanın öne çıkan tartışma konuları; anayasasız bir dönemde çıkartılması ile ek maddelerle korumaya alınması ve turizm alanı olarak tanımladığı alanlar ile beraberinde gerçekleşen yapılaşmadır. Yasada Turizm Bölgeleri, Turizm Alanları ve Turizm Merkezleri tanımlanmıştır. Söz konusu bölge, alan ve merkezlerin ilanı, tespiti ve geliştirilmesi için yetki, Turizm Bakanlığı ve Bakanlar Kuruluna verilmiştir. 1985 yılında çıkarılan Turizm Merkezleri Kararnamesi'yle ise yerel yönetimlerin yetkileri sınırlandırılmış, büyükşehir ve ilçe belediyelerinden oluşan iki kademeli yönetim sisteminde ilçe belediyelerinin mali ve idari işleri, büyükşehirin sorumluluğuna verilmiştir. Aynı zamanda ilan edilen yerlerin plan çalışmalarında, planlamaya dair diğer yasalar devre dışı bırakılmıştır. Dolayısıyla ilan edilen yerlerin, ayrıcalıklı imar hakları elde etmesinin önü açılmıştır. Tartışılan diğer bir konu da mülkiyetle ilgili olmuştur. Yasa, kamu mülklerinin ve hazineye ait olan mülklerin, yatırım yapılması amacıyla yatırımcılara tahsisini gündeme getirmiştir. Ancak bu yolla yapılacak kamulaştırmanın, kamu yararına olmadığı düşünüldüğünden kararname ile düzenlemeye gidilmiştir. Bu bakımdan yasa, bireysel yatırım girişimlerini destekleyerek esnek planlama anlayışının gerçekleşmesine olanak sağladığından olumlu bulunmuş ancak kişilerin mülkiyet haklarını sermaye lehine kullanılması açısından eleştirilmiştir. Sonucunda tartışılan konularla yasa, turizm amacının dışına çıkarak ekonomik taleplerle doğal ve tarihi alanları yapılaşmaya açtığı ve tahrip etme riski barındırmasıyla eleştirilmektedir (Yıldırım, 2004, s.72-74; Yelkın, 2019, s.17). Yasanın, askeri yönetim döneminde kabul edilmesi ve yetkileri bakanlık ile bakanlar kuruluna vermesiyle merkeziyetçi bir yaklaşıma sahip olduğu söylenebilir. İki kademeli belediye yönetim yapısında ilçe belediyelerinin işlerinin büyükşehirin organizasyonuna bırakılması ise yerel yönetimlerin faaliyet göstermesinin kontrol altına alınmaya çalışıldığını göstermektedir. Özellikle geçmiş dönemde tarihi alanların korunması ve koruma bilincinin geliştirilmesine yönelik önemli çalışmalar yapan GEEAYK'nın süreçte yer bulamaması, eleştirilmesi gereken önemli bir konudur. Yasanın, neoliberal anlayıştan hareketle küreselleşmenin gerektirdiği düşünülen hizmet sektörü artışını sağlamayı ve kentsel mekanın yeni anlayış çerçevesinde şekillendirilmesiyle ülkeye döviz girişinin gerçekleşmesini hedeflediği düşünülebilir. Dolayısıyla ekonomi temelli atılan adımlar, yasanın içeriğinde şehircilik ilkelerine aykırı hükümleri beraberinde getirmiştir. Tarihi, doğal, arkeolojik, sosyal ve kültürel değerlere sahip alanların planlanmasında turizm veya ekonomi öncelenerek kararlar alınmış ve bu alanlardaki değerlere dikkat edilmeden yapılaşma gerçekleştirilmiştir. Yapılması istenen uygulamaların önünde engel olmaması için ise sadece söz konusu yasaya bağlı kalınması kararlaştırılarak ayrıcalıklı imar hakları gündeme getirilmiştir. Bu durum

kentsel mekanın zaman içinde belli anlayış çerçevesinde kutuplaşarak şekillenmesine sebep olmuş ve sonucunda tarihi alanların hem kendi içinde değerlendirilerek hem de kentle bütüncül şekilde ele alınarak planlanmasını engellemiştir.

Kent mekanının yeniden inşası sürecinde koruma konusunda da değişikliğe gidilmiştir. Eski eser ve anıtların korunması ilk kez 1961 Anayasası'nda devletin görevi olarak tanımlanmış; kapsamlı koruma yasası ise 1973 yılında 1710 sayılı Eski Eserler Kanunu ile gerçekleştirilmiştir. 1980 sonrasındaki yeniden yapılanma sürecinde ise 1710 sayılı Yasa'nın karşılaştığı zorlukların giderilmesi ve güncellenmesi amacıyla 1983 yılında 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu çıkarılmıştır (KTVKK). Yasayla "anıt" kavramı değiştirilerek yerine "kültür varlıkları" kavramı getirilmiş ve "kültür ve tabiat varlıkları" ile "sit" şeklinde iki kavram kullanılarak bunların tek yapı ölçeğinde korunması gerekli olduğu belirtilmiştir. Sit alanlarının korunması için ise kentsel ölçekte hazırlanacak "koruma amaçlı imar planının" yapılması öngörülmüştür. Yasadaki bu gibi tanımlamalar korumanın, tek yapı ölçeğinden kentsel çevre boyutuna genişletildiğini göstermektedir. Kanun aynı zamanda getirdiği yeni kavramlar ve oluşturduğu yasal boşluklar sebebiyle de eleştirilmektedir (Aksu, 2009, s.70-71; Yıldırım, 2004, s.78-79). Kanun ile GEEAYK lağvedilmiş ve yerine Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Yüksek Kurulu kurulmuştur. Koruma yetkileri Kültür ve Turizm Bakanlığı'na verilmiş ve kültür ve tabiat varlıklarının tespit sürecine koruma kurulları dahil edilmiştir. 1987 yılında 2863 sayılı Kanun'a 3386 sayılı Yasa'yla düzenleme getirilmiştir. Düzenlemeyle yüksek kurulun bazı görevleri bölge kurullarına devredilmiştir. Bu durum merkezîyetçi yaklaşımdan uzaklaşıldığını düşündürse de kurul üyelerinin, Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından değiştirilebilmesinin kararlaştırılması, kurul üyelerinin üzerindeki baskıyı artırmış ve bilimden uzak karar alınma ihtimalini doğurmuştur (Dişli ve Günel, 2020, s.6). Düzenlemeyle aynı zamanda, koruma kurulunun belirlediği ilkeler yasal çerçeveye göre yeniden düzenlenmiş, I. Derece Arkeolojik Sit Alanlarında yapılaşmaya izin verilmemesine karar verilmiş ve yerel yönetimlerin koruma sürecindeki etkinlikleri artırılmıştır (Kolay, 2020, s.52). 1985 yılında çıkarılan İmar Kanunu'nda koruma amaçlı imar planlarını onaylama ve denetleme yetkisi Kültür ve Turizm Bakanlığı'na verilmiş ancak 3386 sayılı değişiklikle belediye sınırlarında belediyeler; bu sınır dışında valilikler görevlendirilmiştir. Aynı zamanda koruma amaçlı imar planlarının onayı için GEEAYK yerine kurulan koruma kurulları da yetkilendirilmiştir. Bakanlıktan yerele aktarılan yetkiler, koruma planlarının gerçekleştirilmesi açısından olumlu görülse de yerel yönetimlerin koruma bilincinin yeterince gelişmemiş olmasının sorun oluşturduğu da düşünülmektedir. KTVKK'nın tartışılan bir diğer konusu, 3194 sayılı

Kanun'un hükümleriyle çelişmemesinin beklenmesidir. Bu durum sebebiyle kültürel miras alanlarındaki yapılaşma, 3194'te belirtilen standartlar çerçevesinde gerçekleştirileceğinden özgün dokuların kaybına sebep olacağı düşünülmektedir. Koruma anlayışı bakımından kanunda, belli bir özelliğe sahip olan varlıkların tespitinin yeteri kadar yapılacağına belirtilmesi ise korunması gerekli yapıların tespitinde yalnızca niceliğin önemsendiğini düşündürmüştür. Bu yaklaşımın, seçmeci bir tavır beraberinde getireceği ve sürecin ekonomik kaygılarla ilerlemesine sebep olabileceği öngörülmüştür. KTVKK'nın diğer önemli konusu ise mülkiyete ve idareye bakılmaksızın tüm tescil varlıklarının korunması için Kültür ve Turizm Bakanlığı'nı yetkilendirmesidir. Bu kapsamda bakanlık bütçesinde ödenek ayrılması ve fon kurulması kararlaştırılmıştır. Ancak fon aktif olarak işletilememiş ve bakanlığın genel bütçeden aldığı pay giderek azalmıştır. Sonucunda KTVKK, koruma konusunu tespit ve tescil işleriyle sınırlı tutması, gereken maddi koşulları sağlayamaması, koruma sürecine halkın aktif katılımını gerçekleştirememesi ve koruma bilincinin geliştirilmesine yönelik çalışmalar yapmaması bakımından eleştirilmektedir (Yıldırım, 2004, s.79-81).

Kanun, korunması gerekli yapıları ilişkili olması halinde çevresiyle birlikte ele alarak kentin bütüncül şekilde planlanmasını mümkün kılan bir koruma anlayışını yaratmıştır. Aynı zamanda çeşitli düzenlemelerle, onaylama ve denetleme gibi yetkileri desantralize etmiş ve bakanlığı görevlendirdiği kimi çalışmalarda koruma kurullarını da sürece dahil etmiştir. Ancak koruma bilincinin geliştirilmesi ve koruma eylemlerinin sistemleştirilmesinde önemli rol oynayan bağımsız olan GEEAYK'nın kaldırılarak yerine bakanlığa bağlı olan kurulların getirilmesi, koruma anlayışına ve eylemlerine zarar vermiştir. Koruma bilincinin geliştirileceği ve kararların alınacağı mekanizma, merkezi yönetim organına bağlı olduğundan mevcut yönetim anlayışıyla hareket edilmesi ve çeşitli projelerin gerçekleştirileceği alanların bu anlayıştan hareketle seçilmesi söz konusu olmuştur. Böylelikle yeni oluşturulan mekanizmanın yerel yönetim ölçeğinden uzaklaştırılması, koruma bilincinin oluşturulmasını, halkın aktif katılımını, karar verici ve uygulayıcı organların denetimini ve eleştirilmesini zorlaştırmıştır. Ancak uygulama sürecine bakıldığında maddi gereklilikler için çeşitli yöntemlerin kullanılmasının öngörüldüğü ve kimi zaman yetki desantralizasyonuna da gidildiği görülebilmektedir. Bu durumda yerel yönetimlerin teknik, bilgi ve maddi kapasitesinin geliştirilmesinin ve maddi ihtiyaçların karşılanmasında öngörülen yöntemlerin iyileştirilmesinin, kanunun etkisini artıracığı söylenebilir. Koruma amaçlı imar planı (KAİP) süreci bakımından da eleştirilen kanunun, KAİP'i imar planı çerçevesinden ele aldığı söylenebilir. Bu kapsamda korunması gerekli alanların

ihitiya duyduğu düzenlemelere yönelik hükümlerden ziyade imar planlarının yapımında rastlanan standartlaşma ve belli yapım süreciyle ilerlenilmek istenmiştir. Koruma amaçlı imar planı yapılacak alandaki değerlerin korunması ve geliştirilerek kullanılması, alanın sahip olduğu sosyal ve kültürel değerlerin plan sürecine dahilinin sağlanması ve bu konuda ne çıkan kurumların süreçte yer bulması, halkın aktif katılımının üzerine düşünülmesi ve konsensüs ortamının oluşturulması gerekmektedir. Kanunda KAİP'in st ölçekli planlarla ilişkisi kurulmamış, ayrı bir plan olarak ele alınmış ve koruma planlarına imar planı anlayışıyla yaklaşılmıştır. Bu yaklaşım, kentin bir bütün içinde planlanmasını engellerken korunması gerekli alanların da tahrip olmasına, bu alanlardaki kentsel baskıların ynetilememesine veya alanların kent planlaması bakımından ihtiyaç duyacağı diğer konularda gereken önlemlerin alınamamasına sebep olmaktadır. Dolayısıyla hem kentin bütüncül planlanması hem de çeşitli değerlere sahip miras alanlarının zarar görmemesi için koruma alanlarının yalnızca koruma planları bakımından değerlendirilmemesi, sürecin planlama politikalarıyla birlikte yürütülmesi gerekmektedir.

1983 yılında KTVKK'nın çıkarılmasının ardından kültürel, tarihi, doğal evre ve Boğaziçi'nin korunmasına yönelik 3 kanun daha çıkartılmıştır. Bunlar koruma bölgeleri için çıkarılan 2872 sayılı evre Kanunu ve modern mimarlık örneklerini barındıran Boğaziçi'nde yalı yapılmasını engelleyen 2960 sayılı Boğaziçi Yasası ile milli park niteliği taşıyan alanların milli park olarak ilan edilmesini öngören 2873 sayılı Milli Parklar Yasası'dır (Ataöv ve Osmay, 2007, s.66; Kolay, 2020, s.51). KTVKK, koruma anlayışı açısından önemli eleştiriler taşısa da düzenlenmeye açık ve korumaya katkısı olabilecek bir yasadır. Aynı zamanda bu yasa, 3 özel kanunun çıkartılmasına aracılık ederek korunması gerekli diğer alanların korunmasına da imkan vermiştir. Dolayısıyla yasaların birbiriyle ilişkili olduğu ve birbirinden etkilenererek çıkartılabildiği söylenebilir. Bu bakımdan serbestleşme anlayışı kapsamında çıkartılan Turizm Teşvik Kanunu'nun, KTVKK'nın hazırlanmasını tetiklediği ve birbiri ardına gelen af yasalarının, Toplu Konut Kanunu'nun, İmar Kanunu'nun, zelleştirme Yasası'nın da birbiriyle ilişkili şekilde hazırlanarak sahip oldukları anlayışın devam etmesine neden olduğu düşünülebilir.

1980 sonrasında genişlemeye devam eden, yeni ekonomik sisteme geçilmesiyle kent mekanını rant kazanma aracı olarak görmeye başlayan, bu kapsamda turizmi önceleyen ve konut üretim biçimini yönlendiren çeşitli yasal düzenlemelere başvurulmuştur. Kentleşme baskısının yoğun olarak hissedildiği tarihi merkez ise bu baskının yönetilememesi, planlamanın araç olarak kullanılması, ve dönemin ekonomik ve siyasi kaygılarıyla yasal düzenlemelerden oldukça etkilenmiştir. Bu

dönemde kentsel dönüşüm süreci, alanın yenilenmesi, sağlıklılaştırılması veya asıl kullanıcıların yerlerinden edilmesiyle soylulaştırılması şeklinde gerçekleştirilmiştir. Bu durum kent merkezinden, çepere giden orta sınıfı ve merkezde yaşayan düşük gelirli grubu oluşturmuştur. Ruhsatsız yapılaşmanın da konut üretim sürecinde yer almasıyla kent, plansız ve kaçak yapılaşmayla genişlemeye devam etmiştir. Bu dönemde kent mekanının şekillenişini, makroformunu ve kentsel dönüşüm sürecini yönlendiren yasalar TTK ve KTVKK'nın yanında af yasaları, Toplu Konut Kanunu, Büyükşehir Belediyelerinin Yönetimi Hakkındaki Kanun ve İmar Kanunu'dur.

1950'lerden itibaren kırdan kente göçle artan nüfus, devletin konut üretme sürecini planlayamamasıyla gecekondulaşmaya neden olmuştur. Gecekonduların siyasi kaygılarla imar affı kapsamında meşrulaştırıldığı sistem 1980 sonrasındaki süreçte de devam etmiştir. Ancak 1966 yılındaki 775 sayılı Gecekondular Yasası'ndan önce gecekondular imar yasasına bağımlı ve 775 sayılı Yasa sonrası imar yasasına yarı bağımlı haldeyken 1983 yılındaki 2805 sayılı Yasa'yla imar mevzuatından tamamen bağımsız kılınmıştır.

1983-1988 döneminde, birbiriyle ilişkili 5 af yasası çıkartılmıştır. Bu dönemin 1980 öncesindeki dönemden farkı, yasaların af kapsamına gecekondularla birlikte kaçak yapıları da dahil etmesidir. Af yasalarından ilki 1983 yılında çıkartılan 2805 sayılı "İmar ve Gecekondular Mevzuatına Aykırı Olarak Yapılan Yapılara Uygulanacak İşlemler ve 6785 Sayılı İmar Kanunu'nun Bir Maddesinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun"dur. Yasa, imar ve gecekondular mevzuatına aykırı olarak inşa edilen yapılar hakkında uygulanacak işlemleri kararlaştırmakta ve bu işlemlerin gerçekleştirilme sürecindeki tespit, değerlendirme ve uygulama aşamaları hakkındaki hususları belirlemektedir. Yasada mevzuata aykırı yapılaşmaların muhafaza edileceği, ıslah edilerek muhafaza edileceği veya yıkılacağı belirtilmiştir. Böylece kaçak yapıların muhafazasını söz konusu eden yasa, af yasası olarak değerlendirilebilmektedir. Yasa, koruma alanlarını ise af kapsamı dışında bırakmış, bu bölgelerde özel kanunların geçerli olacağını belirtmiştir. Yasa aynı zamanda ıslah imar planı kavramını ortaya koyarak düzensiz ve sağlıklı şekilde oluşmuş yerleşimlerin düzenli ve sağlıklı hale getirilmesini öngörmüştür. Konuyla ilgili çıkartılan yönetmelikle kaçak yapılar ile gecekondular ayrımı yapılırken, ıslah imar planlarıyla bu kavramlara yasal statü de kazandırılmıştır (Kolay, 2020, s.108; Tercan, 2018, s.22; Yıldırım, 2004, s.75).

1984 yılında ise 2805 sayılı Yasa kaldırılarak 2981 sayılı Yasa çıkartılmıştır. Ancak ıslah imar planlarının uygulanma sürecine devam edilmiş ve bir önceki yasanın kapsamı genişletilmiştir. Yasada, imar mevzuatına aykırı yapılan ve muhafaza edilmesi veya ıslah edilerek muhafaza edilmesine karar verilen yapılara ruhsat

verileceği belirtilmiştir. Muhafaza edilecek yapıların, yapı sahibine ait olduğu durumlarda müracaat sonucunda "yapı ruhsatı ve yapı kullanma izin belgelerinin" hemen verilmesine, mülkiyet sorunlarının olduğu durumlarda, yapı sahiplerince arsanın bedelinin ödenmesine veya kamulaştırmaya gidildikten sonra tahsis edilmesine karar verilmiştir. İslah imar planı yapılacak alanlarda ise gecekondulara önce "tapu tahsis belgesi" ve plandan sonra tapu verilmesi kararlaştırılmıştır. Böylece ilk kez bu yasayla "tapu tahsis belgesi" tanımlanmış ve 2805 sayılı Yasa'nın tespit yapma gerekliliği maddesini değiştirerek süreci müracaata açık hale getirmiştir. Söz konusu yasadaki kamulaştırma işlemlerinin, devlete büyük bir maliyet getirdiği ve mülkiyet hakları sebebiyle kamulaştırma ilkelerine aykırı olduğu düşünülmektedir. Korunacak alanlar konusunda ise 2981 sayılı Yasa'nın kapsamına KTVKK ile belirlenen yerler alınmamışken 2805 sayılı Yasa'nın kaldırılmasıyla Boğaziçi alanında yasanın hükümleri uygulanmaktadır (Tercan, 2018, s.22; Yıldırım, 2004, s.76-77). Yasa değerlendirildiğinde gecekondular ve kaçak yapılar olmak üzere imar mevzuatına aykırı birçok yapının yasallaştırıldığı, bu kapsamda tapu tahsis belgesi ve ıslah imar planı gibi düzenlemelerle meşru sistemin dışında yeni bir yapılaşma ve planlama süreci oluşturulduğu söylenebilir. İslah imar planlarının uygulanma süreci, hem enformel hem de kamu hizmetlerine erişilebilir durumdan uzak olan yerleşimlerin sisteme, planlama ilkeleri kapsamında düzenlenerek entegre edilmesini sağlayabilecekken bu anlayıştan uzak bir şekilde gerçekleştirilmiştir. Yasa, kaçak yapıları yasallaştırırken enformel şekilde konut üretilen ve bundan siyasi ve ekonomik kazanç elde edilen sistemin devam etmesine neden olmuş, Boğaziçi bölgesi ve tarihi merkez gibi değerli alanlar kontrolsüzce yapılaşmış, yasalara uymayan kesimlere af kapsamında haklar verildiğinden adil ve eşit olmayan bir düzen oluşmuştur. Dolayısıyla kent planlamasına tek boyutlu yaklaşıldığı, kentsel mekanda ve sosyal ortamdaki kutuplaşmanın birçok boyut kazanarak derinleştiği söylenebilir.

2981 sayılı Yasa'ya, 1986 yılında çıkarılan 3290 sayılı ve 1987 yılında çıkarılan 3366 sayılı Yasa ile düzenleme getirilmiştir. 3290 sayılı düzenlemeyle gecekonduların kapsamı genişletilmiş, yasa kapsamına konut yapılarıyla birlikte iş yerleri de dahil edilmiştir. İslah imar planlarındaki DOP oranı ise %25'ten %35'e çıkartılmıştır. Aynı zamanda yasa, Boğaziçi bölgesinde, 1981 yılından sonra imar mevzuatına aykırı yapılan yapıların af kapsamına alınmayacağını belirterek bu tarihten önceki yapıları meşrulaştırmıştır. 3366 sayılı düzenlemeyle ise ıslah imar planlarının kesinleştiği alanlarda tapu tahsis belgesi yerine direkt tapu verileceği belirtilmiştir. Böylelikle kaçak yapıların tümü gecekondular olarak değerlendirilmiştir. Kaçak yapılara uygulanan elektrik ve su kesintileri yerine ise harç alınacağı kararlaştırılmıştır. 1988 yılında

Çıkarılan 3414 sayılı Yasa'yla ise 775 sayılı Gecekondu Kanunu'nda değişiklikler yapılmıştır. 3414 sayılı Yasa'yla Gecekondu Kanunu'nun kapsadığı alanların yetkisi büyükşehir belediyeleri ve valilerden alınarak ilçe belediyelerine verilmiştir. Gecekondu Kanununun getirdiği sınırlamalar kaldırılmış, ıslah imar planı alanındaki gecekonduların satışına imkan tanınmıştır. Böylece yasal olmayan yapılardan maddi kazanç elde edilmesi yasallaştırılmıştır (Ataöv ve Osmay, 2007, s.66; Kolay, 2020, s.108-109; Tercan, 2018, s.23). İmar affı yasalarının kaçak ve gecekondu yapılarını yasal statüye kavuşturarak sistemin devam etmesine neden olduğu dolayısıyla konut sorununu çözmediği ve kentleşme baskısını artırdığı söylenebilir. Gecekondu alanlarının satışına imkan tanıyarak ve kaçak yapıların altyapı hizmetlerinden harç alınmasını kararlaştırarak yapı sahipleri ve yönetim için enformel olan bir kazanç yolu oluşturulmuş ve bu yasal zemine taşınarak meşrulaştırılmıştır. Konutun meta olarak sunulduğu bu düzenlemeler ve yerele yetki aktarımı birlikte değerlendirildiğinde dönemin ekonomi anlayışının etkileri görülebilir. Yerele yetki verilmesiyle süreç hızla ilerletilebilmektedir. Bu hızlı karar verme ve uygulama süreci, benimsenen serbestleşme anlayışının talep ettiği bir ortamdır. Dolayısıyla yerelleşmenin yeniden, ekonomi amaçlı kullanıldığı söylenebilir.

Konut retim sürecinde etkili olan bir diğer yasa ise 1984 yılında yürürlüğe giren 2985 sayılı Toplu Konut Kanunu'dur. Kanun, toplu konut projelerinin gerçekleştirilmesi, gecekondu alanlarının dönüştürülmesi ve tarihi konut stokunun iyileştirilmesine ilişkin hükümler içermektedir. Aynı zamanda konut üretim sürecine, belediyeleri de dahil etmiş ve toplu konut fonundan yararlanmalarını sağlamıştır. Kanun aracılığıyla gecekondu mahalleleri yıkılıp organize konut alanları haline getirilmiş ve kent çeperlerinde yeni konut alanları oluşturulmuştur (Ataöv ve Osmay, 2007, s.65-66). Toplu Konut Kanunu ve imar affı yasaları birlikte düşünüldüğünde konut üretim sürecinde önce mevcuttaki yapıların bir kısmının yasallaştırıldığı, gecekondu alanlarının dönüşüm sürecine alındığı ve 1990 yılı sonrasında bu dönüşüm sürecinin kent çeperlerine ve boş alanlara taşınarak st gelir grubuna yönelik kapalı siteleri oluşturduğu söylenebilir. Böylelikle doğu-batı yönlü kent gelişme stratejisi aşılarak kent makroformu plansız şekilde genişlemeye devam etmiş; kent mekanı, dönemin siyasi, sosyal gerilimleri ve ekonomi anlayışıyla oluşturulan yasalarıyla kimliğini yitirerek kutuplaşmıştır. Aynı zamanda bir sonraki dönemde ekonominin odağına alınacak inşaat sektörüne de ortam hazırlanmıştır.

Kent mekanını etkileyen bir diğer yasa, kent yönetimine ilişkin 1984 yılında çıkartılan 3030 sayılı Büyükşehir Belediyelerinin Yönetimi Hakkındaki Kanun'dur. Kanunun yürürlüğe konulmasına kadarki süreçte, kent yönetimine ilişkin birçok düzenleme

yapılmıştır. Askeri yönetim döneminde İstanbul Belediyesi'nin sınırları dışında bulunan, sanayi ve göçle plansız şekilde büyüyen ve kentsel hizmetlerden faydalanamayan gecekondu niteliğindeki yerleşim yerleri, 1981 yılında çıkartılan bildiriler ile İstanbul Belediyesi'ne bağlanmıştır. Bu düzenleme gerçekleştirilirken yerleşim yerleri; mevcuttaki belediye şubelerine dahil edilerek, yeni belediye şubelerinin kurulmasıyla birleştirilerek veya tek başına bir belediye şubesi haline getirilerek il sınırları kapsamına alınmıştır. Hedeflenen belediye modeline paralel şekilde belediye hizmetlerinin kapsamı ve yönetiminde de değişikliğe gidilmiş, valiliğin denetiminde olacak şekilde 1981 yılında İSKİ kurulmuştur. Büyükşehir belediye yönetimine geçiş için yasal düzenlemeye yönelik ilk adım ise 1982 Anayasası'nın 127. Maddesi'nde yapılan değişiklik ile atılmıştır. Ardından iktidara gelen yönetim, anayasaya dayanarak büyükşehir ve belediye başkanı seçimlerinin yapılmasına ilişkin 1984 yılında 2972 sayılı Yasa'yı çıkarmıştır. Aynı yıl KHK ile iki kademeli büyükşehir belediye yönetimi modeline geçilmiş ve 3030 sayılı Kanun ile yönetim modelinin, yasal altyapısı oluşturulmuştur (Oktay, 2015). Askeri yönetim dönemi incelendiğinde; kamu yönetiminin yeniden yapılandırılması kapsamında kamu idarelerinin bütçelerinin düzenlendiği, bildiriler aracılığıyla belediye şubelerinin sınırları ve bağlı oldukları merkezin değiştirildiği ve anayasa değişikliğiyle kent yönetiminde iki kademeli sistemin önünü açan hükme yer verildiği görülmektedir. Ardından iktidara gelen yönetim ise büyükşehir ve belediyelerden oluşan kent yönetim modelini uygulamaya geçirmiştir. Dolayısıyla kent yönetimi, sınırları ve bütçesine ilişkin yapılan düzenlemelerin, büyükşehir belediye yönetim modeline geçilmesinin önünü açtığı söylenebilir.

3030 sayılı Kanun, küreselleşmenin ve sermayenin hareket alanının genişlemesiyle yerelleşmenin ön plana çıktığı bir dönemde hazırlanmıştır. Bu kapsamda yetki desantralizasyonuna gidilmiş ve planlama yetkileri belediyelere aktarılmıştır. Kentlerin gelişimini yönlendiren nazım planlarının yapımı ve onayı büyükşehir belediyelerine; uygulama planlarının yapımı ise ilçe belediyelerine devredilmiştir. Koruma imar planlarının yapım, onay ve denetleme yetkisi ise büyükşehir belediyelerine verilmiştir. Aynı zamanda üç büyük şehirdeki nazım plan bürolarının büyükşehir belediyesine bağlanması kararlaştırılmış ve 1985 yılında Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu, büyükşehir belediyesine bağlanmıştır (Yıldırım, 2004, s.82; Çakılcıoğlu, 2004, s.670). Yasa ile gerçekleştirilen yetki desantralizasyonunun ve belediye kaynaklarının artırılmasının, kapsamlı plan ve imar çalışmalarına başlanmasında etkili olduğu düşünülmüştür. Ancak plan onaylama sürecinin belediyelere devredilmesinin kentlerde ikili plan üretim sürecini ortaya çıkarması ve ilçe belediyelerinin idari ve mali

işlerinin büyükşehir belediyeleri tarafından organize edilmesi, hiyerarşik bir yönetim yapısı oluşturduğu ve kentin tabandan yönetilmesinin önüne geçtiği gerekçesiyle tartışılmaktadır (Yıldırım, 2004, s.85; Yelkin, 2019, s.17; Ataöv ve Osmay, 2007, s.65). Yasa değerlendirildiğinde yetkilerin yerel yönetimlere aktarılmasının, yerelleşmeyi güçlendirerek plan hazırlama ve uygulama süreçlerine katkı sağlayacağı düşünülebilir. Ancak yerel yönetimler arasındaki yetki dağıtımında ve nazım plan bürosunun, büyükşehirin yetki kapsamına alınmasında, bu sürecin sekteye uğradığı söylenebilir. Bu sebeple yerel yönetim organları arasındaki yetki ve kapsama ilişkin karışıklıkların giderilmesi, koordineli çalışmanın sağlanması ve denetleme mekanizmasının kurulması gerekmektedir.

1985 yılında çıkartılan 3194 sayılı İmar Kanunu ise 3030 sayılı Kanun'a paralel şekilde plan süreci ve yetkileri açısından büyük değişiklikler yapılmıştır. Kanunda, bölge planı, çevre düzeni planı, nazım imar planı ve uygulama imar planı şeklinde dört plan türü tanımlanarak plan kademelenmesi getirilmiştir. Yasada ilk kez bölge planına yer verilmiş ancak planın yapımına zorunluluk getirilmemesi, bölge ölçeğinde plan üretiminin göz ardı edilmesine neden olmuştur. Çevre düzeni planlarında ise sosyoekonomik boyutlar dahil edilmemiş, yönlendirici üst ölçekli plan tanımlanmamış ve planın hangi kurum tarafından üretileceği belirtilmemiştir. 6785 sayılı Kanun yerine kabul edilen 3194 sayılı Kanun'un imar planları konusunda getirdiği en önemli yenilikler ise;

- Planlamayı düzenleme ve denetleme amacı gütmesi,
- Plan yapma, yaptırma ve onaylama yetkilerinin İmar ve İskan Bakanlığı'ndan alınarak belediyelere verilmesi,
- Nüfusu 10.000'i aşan yerleşimlerde imar planı yapma zorunluluğu getirmesi,
- DOP'un %25'ten %35'e çıkartılması,
- İmar planı olmayan yerlerde imar mevzuatına göre hazırlanmış yönetmeliklerin uygulanacağını belirtmesidir (Ayan, 2010, s.40-42; Yıldırım, 2004, s.86-87).

Kanunun bakanlık yetkilerini belediyelere vermesinde bakanlıktaki onaylama sürecinin uzunluğu gerekçe olarak gösterilmiştir. Ancak asıl sebebin, içinde bulunan ekonomi politikaları nedeniyle yabancı sermaye çekmek olduğu söylenebilir. Aynı zamanda kanunun ilk çıktığı dönemde hem de sonraki dönemlerde yapılan değişikliklerle imar planı yapma yetkisinin birçok kuruma verilmesi ve TTK ile 1994'te çıkartılan Özelleştirme Kanunu'yla kanunda yasal boşluklar oluşturulması, planlara aykırı olan kentsel projelerin uygulanmasına ortam hazırlamış ve kentin bütüncül şekilde planlanmasına engel olmuştur.

Kanunun plan kademelenmesinde bölge ölçeğine yer vermesi, plan türlerinin tanımında kentleşmenin yönlendirilmesi amacı gütmesi ve yetkilerin yerele aktarılması, kanunun planlı ve katılıma imkan veren bir kentleşme sürecinin oluşturulmasına ortam hazırladığını düşündürmektedir. Ancak planların sosyal, siyasal ve ekonomik durumları göz ardı etmesi, plan yapma yetkilerinin farklı kurumlara verilmesi, planlar arasındaki koordinasyonun sağlanmaması, ekonomi temelli çeşitli yasal düzenlemelerle yasal boşluklar oluşturulması ve yapılması istenen projelerin üst ölçekli planlarla uyumu göz ardı edilerek yetki değişiklikleriyle gerçekleştirilmesi; kentin parçacıl planlanmasına, kent kimliğinin yitirilmesine ve kültürel miras alanlarının tahrip olmasına neden olmuş, kentleşme sürecine yeni sorunlar eklemiştir.

1980-2000 arasında, benimsenen ekonomi anlayışı, hedeflenen toplumsal ve siyasal ortam çerçevesinde; sermaye odaklı kentleşme dinamikleriyle büyüme ve gelişme stratejileri çizilmiş, kent yönetiminden konut üretim süreçlerine etkisi olan çeşitli kanunlar çıkartılmış ve sistemin devamını sağlayacak projeler yapılmıştır. Bu anlayış çerçevesinde yapılması istenen projeler, planlarda ve kanunlarda değişiklikler yapılmasını gerekli kılmıştır. Değişiklikler sonucunda hem projeler yapılmış hem de sistemin devamı için plan ve kanunlardaki hareket alanı genişletilmiştir. Böylece projelerin, plan ve kanunları; plan ve kanunların da projeleri dönüştürdüğü bir döngü oluşmuş ve benimsenen anlayışın bir ürünü olan projeler, politikaları ve kentleşmeyi yönlendirmiştir. Bu durum Tarihi Yarımada'nın dönüşümünde dolaylı etkiye sahip ülke ölçeğinden, direkt etkili plan ve proje ölçeklerine değin gözlemlenebilmektedir. Bu sebeple 1980-2000 döneminde yapılan kalkınma planları, 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Nazım Planları ve Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar Planları ile çeşitli projeler incelenecektir.

1980 sonrasında serbest piyasa ekonomisi uygulanmış olsa da kalkınma planlarının yapımına devam edilmiştir (Keskin, 2023, s.9). 1980-2000 döneminde üç kalkınma planı hazırlanmış olup planlarda dönemin ekonomi anlayışına paralel yönlendirmelerde bulunulmuştur. Beşinci Kalkınma Planında (1985-1989), imalat sanayisinde ihracatın artırılmasına yönelik politikaların sürdürülmesi kararlaştırılmış, rekabet edilebilir bir yapıya ulaşılması hedeflenmiş ve yabancı sermaye uygulamalarının kapsamı çizilmiştir. Altıncı Kalkınma Planında (1990-1994), geçmiş dönemin durum analizi yapılmış, ekonomide karşılaşılan sorunların, kalkınmakta olan ekonomilerde görülen yapısal problemler olduğundan bahsedilmiş ve enflasyonist baskıların ortadan kaldırılması ekonominin temel ilkesi olarak belirlenmiştir. Serbestleşme politikalarıyla imalat sanayisinde rekabetçi bir yapıya ulaşılabileceği

öngörölmüş ve yabancı sermaye politikalarına devam edilmesine karar verilmiştir. Yedinci Kalkınma Planında (1996-2000), planın çağın yakalanmaya çalışıldığı köklü yapısal ve toplumsal dönüşümlere zorlandırıldığı bir ortamda hazırlandığı belirtilmiş ve Avrupa Birliği'ne uyum sürecinin de etkisiyle çağın gelişmelerinden soyutlanarak politika üretilemeyeceğinden bahsedilmiştir. Planda, sanayinin dünya piyasalarından hareketle özel kesim ağırlıklı oluşturulmasına karar verilmiştir. Altyapıya ilişkin mevcut durum incelenirken ise kamu-özel işbirliklerinin birlikte hareket edebileceği bir yapının oluşturulmadığı ve özelleştirmelerin standartları ile mekanizmalarının kurulamadığı belirtilmiştir⁶.

Planlarda aynı zamanda kentleşme sürecine ilişkin hedefler belirlenmiş ve bulundukları dönemde çıkartılan kanunların uygulanmasına ve düzenlenmesine yönelik kararlar alınmıştır. Beşinci Kalkınma Planında (1985-1989), 2634 sayılı Kanun'dan hareketle belirlenen turizm alan ve merkezlerin geliştirilmesi öngörölmüş, imar affından yararlanan gecekondu bölgelerine altyapı hizmetlerinin götürölmesi kararlaştırılmış ve belediyelerin yatırım programlarının büyük projelerin yapımı da göz önüne alınarak düzenlenmesi, belediyelerin hizmet kalitesinin artırılması hedeflenmiştir. Altıncı Kalkınma Planında (1990-1994), yerleşme kademelenmesindeki fiziki planlara uyularak doğal ve kültürel değerlerin korunması ve belli alanların turizme açılması öngörölmüştür. Milli kültürün kalkınma, çağdaşlaşma ve dışa açılmada kullanılması ve mevcut şehir yoğunluğunun kontrol altında tutulması hedeflenmiştir. Yedinci Kalkınma Planında (1996-2000), plan yeni stratejik yaklaşım içermekte olup demokratikleşme sürecine yön vermeyi hedeflemektedir. Planda bölgelerarası gelişmişlik farklarının azaltılması, refah seviyesinin artırılması ve göç dengesinin kurulması amaçlanmış; bölgesel gelişmeye önem verilmiş ve sektörel politikalara mekansal boyut kazandırılması hedeflenmiştir. Rekabet gücü yüksek, verimli bir turizm ekonomisi oluşturulması ve kültürel değerlerin zenginleştirilerek sürekliliğinin sağlanması turizm sektörünün amaçları arasında yer almış ve bu kapsamda Turizm Bakanlığı'nın çağın gerektirdiği yeniliklere ayak uydurması beklenmiştir. Planda, mahalli idarelerin idari ve mali olarak güçlendirilmesi amacıyla 3030 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ve 3194 sayılı İmar Kanunu başta olmak üzere ilgili kanunlarda değişiklik yapılması kararlaştırılmıştır. Aynı zamanda 3194 sayılı Kanun'da yetki çatışmasına sebep olan karışıklıkların giderilmesi öngörölmüş, merkez ve yerel yönetimler arasındaki koordinasyonun sağlanmasına ve plan sürecindeki yetki ve sorumluluklarına ilişkin sınırların net olarak çizilmesine karar

⁶ Bkz. (Beşinci BYKP, 1984, s.66, 192; Altıncı BYKP, 1989, s.85, 340, 343, 347; Yedinci BYKP, 1995, s.4, 67, 77, 137).

verilmiştir. Kentleşmeye ilişkin ise tek tip yapılaşmaya sebep olan imar kanunu hükümlerinin düzenlenmesi ve yasa dışı yerleşmeleri teşvik ettiği gerekçesiyle ıslah imar planlarının uygulanmasına son verilmesi öngörülmüştür. Gecekonduların yasal konut yapılarına dönüşebilmesi ve rantın kamuya aktarılabilmesi için 775 sayılı Kanun'da değişiklik yapılarak belediyelere arsa düzenleme yetkileri verilmesi kararlaştırılmıştır⁷.

Üç kalkınma planının da içeriklerinin genel olarak birbirine benzediği ortaya konulmuş olup bunun ülkenin içinde bulunduğu ekonomik ve siyasi kriz ortamı ile çağın getirdiği yeniliklerle artan belirsizlik ortamından kaynaklandığı düşünülmektedir (Atakış ve Cebeci, 2022, s.167). Planlar, geçmiş dönem planlarında olduğu gibi bölgelerarası farkların giderilmesi ve refah seviyesinin artırılmasını mesele edinmiştir. Ancak önerdikleri çözümler ve ele aldıkları diğer konularla çeşitli farklar oluşturmuşlardır. Beşinci planda, küçük ölçekli projelerin desteklenmesi ve bölge planlarının yapılması hedeflenmiştir. Altıncı planda bölgesel gelişme kavramına yönelinmiş, AB'nin uyguladığı bölgesel politikaların göz önüne alınması ve bölgesel kalkınma konusunda üniversitelerin sürece dahil edilmesi üzerinde durulmuştur. Aynı zamanda metropol bölge sorunlarına yer verilmiş, özel kesim yatırımları için özel fon oluşturulmasına karar verilmiş ve sınır illerinin sınır ticaretinin geliştirilmesine yönelik politikalar benimsenmiştir. Yedinci planda ise bölgesel kalkınma amaçlarına ulaşamamasının nedenleri üzerinde durulmuştur. Az gelişmiş bölgelerdeki terör eylemlerinin yatırımları engellediği, bölgede kalifiye iş gücünün olmadığı, pazara uzak olduğu ve sermaye yetersizliğinin olduğu sonucuna varılmıştır. Böylelikle bölgesel kalkınma amaçları doğrultusunda kamu yönetiminin yeniden örgütlenmesi hedeflenmiş ve planda ilk kez sürdürülebilir kalkınma kavramına yer verilmiştir (Akalin, 2021, s.35; Keskin, 2023, s.13-14). Üç kalkınma planı değerlendirildiğinde; planların içerdiği küçük farkların, planlama sürecinde niteliğin önemsendiği bir anlayışı desteklediği söylenebilir. Planlar aracılığıyla metropol sorunları da ele alınmış, kentleşme sürecinde paydaş çeşitliliği gözetilmiş, sınır ticaretine yönelik politika oluşturulmasıyla bölgenin potansiyeli kullanılmaya çalışılmıştır. Aynı zamanda planlar, dış dünyayla etkileşim içinde olunan bir dönemde hazırlanmıştır. Bu durum, bölgesel politikalar oluşturulurken Avrupa deneyimlerinin de ele alınmasına imkan vermiştir. Çağın getirdiği kavramlar tartışmaya açılarak ülkenin kentleşme literatüründe de yer bulabilmiştir. Ekonomi odaklı çıkartılan kanunların meşrulaştırdığı yasal olmayan süreçler ise planların öngörüsüyle yeniden düzenlenerek adil bir kentleşme süreci yaratılmaya çalışılmıştır.

⁷ Bkz. (Beşinci BYKP, 1984, s.198, 203; Altıncı BYKP, 1989, s.39, 282, 315, 322; Yedinci BYKP, 1995, s.21, 120, 132, 133, 162, 164, 174, 182, 183, 194).

Tarihi Yarımada'nın dönüşümünün anlaşılabilmesi için İstanbul makroformunun gelişimiyle kent merkezinin büyüme ve gelişme dinamikleri arasındaki ilişkinin incelenmesi gerekmektedir. Bu kapsamda ilk olarak bir önceki dönemde hazırlanıp onaylanan ve İstanbul metropoliten alanını kapsayan ilk üst ölçekli mekânsal plan olma özelliği taşıyan 29.07.1980 tarihli 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planı değerlendirilecektir. Plan, İstanbul Nazım Plan Bürosu tarafından hazırlanarak İmar ve İskan Bakanlığı tarafından onaylanmıştır. 1995 yılı projeksiyonlu olan planda, nüfus 7.1 milyon olarak öngörülmüştür. Planın amacı ise tarihi, kültürel ve doğal kaynakların korunması ve kentin güneyde doğu-batı aksında lineer şekilde gelişmesinin sağlanması olarak belirlenmiştir (1980 İstanbul Metropoliten Alan Nazım İmar Planı, s.16; Vizyon 2050, t.y.). 1970-1975 döneminde kent, Silivri ve Gebze sınırları içinde 50 km yarıçaplı bir yerleşime sahipken 1980'de bu sınırlar, 60 km yarıçaplı hale gelmiştir. Planda, sanayide çalışan işçi sayısının da 1995 yılında 1 milyon civarında olacağı düşünüldüğünden 1100 hektarlık sanayi alanı açılması kararlaştırılmıştır (Ayan, 2010, s.34). Aynı zamanda plan, MİA'nın ana merkezli iş alanı olarak sıhhileştirilerek kademeli alt merkezlerle geliştirilmesini hedeflemiştir. Bu kapsamda yoğunluk ve işlevlerin seyriltilmesine karar verilmiştir. Ancak 1984 yılında büyükşehir belediye yönetimine geçilmesiyle Tarihi Yarımada'nın dönüşümü, yerel yönetimin yetki alanı içine girerek şekillenmiştir. Büyükşehir belediyesi, ilk olarak tarihi kent merkezinin işlevini yitirmiş sanayi alanlarından arındırılmasına karar vermiştir. Bu kapsamda Haliç'teki sanayi tesisleri, kentin çeperlerine ve yoğunlukla İkitelli Organize Sanayi Bölgesine taşınmıştır. Sanayi alanlarının desantralize edilmesiyle sanayiye bağlı diğer sektörler de MİA'dan ayrılmıştır. Boşalan alanların ise turizm, kültür ve eğitim fonksiyonlarıyla yeniden işlevlendirilmesi planlanmış, Haliç kıyılarında açık alanlar oluşturulmuş ve Haliç'e paralel kıyı yolu genişletilmiştir. Ancak sanayi tesislerinin büyük çoğunluğu taşınmışsa olsa da Süleymaniye, Hanlar Bölgesi, Gedikpaşa, İskenderpaşa çevresi, Neslişah Mahallesi, Fener, Balar ve Cibali'nin sahil kesiminde bulunan çevreye zararlı küçük ölçekli imalathaneler varlığını sürdürmeye devam etmiştir. Aynı zamanda bu uygulamalarla eski sokak izleri ve kıyı çizgisinin yitirildiği düşünülmektedir (EMBARQ, 2014, s.27; Hamamcıoğlu, 2009, s.133; Yelkin, 2019, s.21-23). Bölgenin yoğunluğunu azaltmayı ve işlevsel değişimini hedefleyen uygulamalardan biri de uluslararası uygulamalardan biriyle gerçekleşmiştir. 1985 yılında UNESCO, Tarihi Yarımada'nın; Sultanahmet Arkeolojik Parkı, Süleymaniye Cami ve Çevresi, Zeyrek Cami ve Çevresi, İstanbul Kara surları olmak üzere dört bölgesini Dünya Miras Listesi'ne dahil etmiştir. Koruma altına alınan alanların çevresiyle birlikte değerlendirilmesi, konut ve iş faaliyetlerinin iç içe geçtiği Tarihi

Yarımada'daki kültürel faaliyetler dışındaki işlevlerin bölgeden ayrılmasıyla sonuçlanmıştır (Yelkin, 2019, s.23).

Metropolitan plan ve sonraki uygulama süreci incelendiğinde tarihi alandaki sanayinin arındırılması veya sıhhileştirilmesinin hedeflenmesinin hem tarihi merkezdeki kentleşme baskısının azaltılması, kentin dengeli bir şekilde yapılaşması hem de tarihi değerlerin korunması için önemli ve gerekli olduğu söylenebilir. Ancak sürecin arka planındaki sebepler, uygulama kapsamına giren kanunlar, sürecin yönetim biçimi ve kentsel mekan tasavvuru göz önüne alınarak uygulamaların irdelenmesi söz konusu olabilmektedir. Tarihi alandaki ve Haliç'teki sanayi alanları taşınmış olsa da kirletici sanayi tesislerinin varlığını sürdürmesi ve boşalan alanların işlevinin, dönemin ekonomi anlayışına paralel şekilde turizm odaklı şekilde öngörülmesi, uygulamaların yalnızca korumaya yönelik olmadığını ve tamamen kamu yararı öncelenmediğini düşündürmektedir. Uygulamaların yerel yönetimlerce hızlı bir şekilde gerçekleştirildiği ve yeni kentsel projelere devam ettiği de düşünüldüğünde; aynı dönemde çıkartılan TTK, KTVKK vb. kanunların mekansal etkilerinin görüldüğü söylenebilir. Ancak halen tarihi merkezdeki sanayinin, koruma yararına düzenlenmesi hedefi ve kültürel miras alanlarının çevresiyle birlikte koruma altına alınarak alandaki kullanıcı sayısının azaltılması olumlu olarak değerlendirilebilir.

İstanbul Metropolitan Nazım Planı; 3030 sayılı Yasa'yla yerel yönetimlerin yapısında gerçekleştirilen değişiklik, nazım plan bürolarının işlevini kaybetmesi ve 2805 sayılı Yasa'yla planlama sürecine ıslah imar planlarının dahil edilmesi sonucunda siyasi amaçlar, mevzi ve ıslah imar planları aracılığıyla parçalı planlar kapsamında kullanılmıştır (Hamamcıoğlu, 2009, s.81; İBB Şehir Planlama Müdürlüğü, t.y./a). Plan, doğu-batı yönlü lineer gelişmeyi hedeflese de ikinci köprü gibi plan dışı ulaşım projeleri ve sermaye odaklı gerçekleştirilen kentleşme süreci; 1980-1990 yılları arasında yoğun kentleşme baskısı oluşturmuş ve İstanbul'un gelişimi planın belirlediği eşikleri aşmış olması sebebiyle mekana yansıtılamamıştır (Kaya, 2016, s.59; Hamamcıoğlu, 2009, s.174). Böylelikle büyükşehir belediyesi yeni metropolitan nazım planı yapımına başlamış, kent makroformu kuzeye sıçrayarak sınırsızca genişlemeye devam etmiş ve Tarihi Yarımada'nın dönüşümünde etkili olan projelerin yapımı hız kazanmıştır.

1980 sonrasında sanayi alanları desantralize edilerek kentin çeper bölgelerinde kurulan İkitelli, Tuzla, Dudullu gibi sanayi alanlarına taşınmıştır. 1980 yılına kadar sanayi alanları, E-5 Karayolunun çevresinde, merkezi iş alanında ve çeşitli ulaşım aksları boyunca konumlanırken 1985 yılında inşaatına başlanıp 1988'de açılan FSM Köprüsü ve ikinci çevre yoluyla kuzeye doğru gelişme göstermiş ve çevresinde yeni

yerleşim alanları oluşturmuştur (Şahin, 2015; Kaya, 2016, s.54, 62). Böylece ulaşım projeleri, sanayi ve beraberinde gelen konut yapılanmalarıyla kentin gelişim yönünü belirlemiş, kente yaşanan göç devam etmiş ve yönetim yapısındaki değişikliklerle yeni ilçeler kurulmuştur.

1980 yılında İstanbul'un nüfusu, 4 milyon 700 bin civarlarındayken; 1980-1990 yılları arasında %54'lük nüfus artışıyla 7 milyon 300 bin civarlarına ulaşmıştır. 1970'lerde E-5 Karayolunun Edirnekapi-Küçükçekmece arasındaki kesiminin kuzeyinde Bahçelievler, Tozkoparan ve Maltepe semtleri mevcutken; 1990'lara gelindiğinde Sefaköy, Yenibosna, Kocasınan, Bağcılar ve Esenler gibi eski kırsal alanlar şehre katılmıştır. Kentin makroformunun genişlemesi ve büyükşehir belediye yönetimine geçilmesiyle 1987-1993 yılları arasında 14 yeni ilçe kurulmuştur (Erbaş, 2018, s.30-32; Şahin, 2015). Dolayısıyla 2. Boğaz Köprüsü'nün yapımıyla yapılaşma, E-5 ve TEM arasındaki kentin kuzey alanına ve doğu-batı aksındaki çeper noktalara yönlendirilmiştir. Plansız gerçekleşen bu kentleşmeye, tamamen enformel şekilde oluşan Sultanbeyli ilçesi örnek verilebilir.

Sonucunda kent makroformunun gelişimi üç yönde gerçekleşmeye başlamıştır. İlk gelişim yönü doğu-batı doğrultusunda Marmara Kıyıları'na paralel merkez gelişimi; ikincisi merkezden beslenen Eminönü-Mecidiyeköy aksından kuzeybatı yönüne gelişme gösteren eski sanayi alanlarıyla yeni hizmet sektörü gelişimi ve Kadıköy İle Üsküdar'dan kuzeydoğu yönünde gelişme gösteren sanayi ve hizmet sektörüdür (Akın, 2011, s.5-6). Sanayinin merkezi iş alanından ayrılarak yeni gelişme alanlarına yönelmesiyle ise merkezi iş alanında ticaret ve hizmet sektörü gelişim göstermeye başlamıştır. Bu dönemde tarihi değerlere sahip alanların yabancı yatırımcılar için cazip hale getirilmesi amaçlandığından bu alandaki imar baskıları da artmıştır. Böylelikle aynı siyasi grupta olan merkez ve yerel yönetim birlikte hareket ederek Tarihi Yarımada ve Boğaziçi'nde ekonomi temelli turizm ve kültür işlevlerine yönelmiştir (Kaya, 2016, s.54, 57, 61). Dolayısıyla 1984 sonrasındaki dönemin hem kentin gelişimi hem de Tarihi Yarımada'nın dönüşümü açısından kentleşme sürecinde önemli bir yer tuttuğu söylenebilir.

1984 sonrasında yaşanan mekansal dönüşüm süreci; askeri yönetimin ardından yapılan genel ve yerel seçimler sonucunda merkezi ve yerel yönetimin aynı siyasi partide olması, bu yönetimlerin benzer kentleşme ve ekonomik büyüme anlayışını benimsemesi ve yapılması istenen projelerin çıkartılan yasalarla uygulanmasına imkan verilmesiyle mümkün olmuştur. Bu dönemde, belediye yönetimine, gecekonduların durumuna, kültürel miras alanlarına ve yapılaşma koşullarına ilişkin çıkartılan yasalar, yerel yönetimlere geniş yetkiler verirken kentleşmenin belli bir

merkezi güçte toplanmasına yönelik olarak da yetkileri bazı durumlarda merkezde toplamıştır. Sonucunda hem kent hem de Tarihi Yarımada, küresel sermayenin ihtiyaç duyduğu yatırım alanlarını oluşturmak için dönemin ekonomik ihtiyaçları ve siyasi anlayışı kapsamında kentsel projelerle şekillendirilmiştir. Kentte, yüksek katlı yapılar, ofis alanları, alışveriş merkezleri ve oteller oluşmaya başlamıştır. Aynı zamanda gecekondu afları, sanayi alanlarının desantralize edilmesi ve 2. Köprü'nün yapımıyla yapılaşma geniş bir alana yayılmıştır. Tarihi Yarımada'da ise Haliç'in düzenlenmesine ve Yenikapı'nın transfer merkezi haline getirilmesine yönelik kentsel projeler yapılmıştır.

1984-1989 döneminde merkezi yönetimle aynı partiden olan yerel yönetim, işe Haliç'in temizlenmesi gerektiğini belirterek tarihi yapıların da içinde olduğu sanayi yapılarını kaldırmakla başlamıştır (Sarica ve Yanar, 2022, s.27). Dalan Operasyonları olarak da adlandırılan sanayinin MİA'dan taşınması ve alanın küreselleşmeye yönelik yeniden şekillendirilmesine ilişkin faaliyetler; bir plana dayandırılmadan yapılması ve tarihi yapıların korunmaması sebebiyle eleştirilmiştir. Plansız ilerletilen süreç, merkezdeki sanayi alanlarının kentin çeper noktalarındaki tarım ve orman alanları ile su havzalarına taşınmasına sebebiyet vermiş ve bu alanlar çevresinde yapılaşmaya izin verilmesiyle yasal olmayan yerleşim alanları oluşmuş, kent makroformu plansız şekilde gelişim göstermiştir. Aynı plansız süreç sanayinin kaldırılmasıyla merkezi alanda tanımsız boşluklar oluşturmuş, kıyıdaki tarihi binaların yıkılmasıyla tarihsel yerleşimin su ile bağlantısını koparmış ve tarihi kimlik yitirilmiştir. Dolayısıyla süreç, uygulamaların plansız şekilde gerçekleştirilmesi, alanın kültürel, sosyal, ekonomik gerçeklerinin göz önüne alınmaması ve tarihi kimliğe zarar verilmiş olması sebebiyle Menderes Operasyonlarıyla ilişkilendirilebilmektedir. Tüm bunlarla birlikte ıslah çalışmaları da yapılmış ve kıyı alanları yeniden işlevlendirilmiştir. 1985 tarihli Haliç Çevre Düzeni Nazım Planı'nda sanayinin kaldırılmasıyla birlikte sahil bandının kamu kullanımına açılmasına karar verilmiştir. 1994 yılında ise sanayi kaynaklı kirliliğin önlenmesi için üç üniversitenin katılımıyla temizleme ve rehabilitasyon çalışmalarına yeniden başlanmıştır. Çalışmalar sonucunda istenilen su kalitesine ulaşılmış, sahil pis kokulardan arındırılmış ve kamu kullanımına yönelik sosyal ve kültürel etkinlikler gerçekleştirilmiştir. 1984 itibarıyla başlayan süreçte Menderes Operasyonlarında olduğu gibi Dalan Operasyonlarında da Fener'de bazı bina yıkımları gerçekleştirilirken sanayinin kaldırılmasıyla merkezi yerleşimin sahille ilişkisi de kurulmuş, Balat'ta açık kamusal alanlar ve Defterdar'da yeşil alanlar oluşturulmuştur (Kırık, 2010, s.125-126, 131, 157-158).

Kenti ve Tarihi Yarımada'yı etkileyen diğer bir gelişme de kent içi ulaşım konusunda yaşanmıştır. 1851 yılında kurulan Şirketi Hayriye'yle başlayan kentsel ulaşımındaki yapılanma, 1945 yılında devletleştirilerek Şehir Hatlarına, 1984'te Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne (TDİ) devredilmiş ve 1987 yılına kadar TDİ kapsamında faaliyetlerine devam etmiştir. 1987 yılında ise 1985 yılındaki İstanbul Deniz Ulaşım Projesi'nde "vapur hızı yeterli olmadığından karayolunun tercih edildiği" ileri sürüldüğünden 1580 ve 3030 sayılı Kanunlara dayanarak sermayesinin büyük bir kısmı İBB'ye ait olan İstanbul Ulaşım ve Ticaret A.Ş. kurulmuştur. Kurum, 1988 yılında İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. (İDO) adını alarak deniz yolu toplu taşımacılığı hizmetlerini sürdürmüştür (Ülgen ve Altuntaş, 2010, s.120, 122; Özcan, 2016, s.66, 68; Şehir Hatları, t.y.; Adal, 2018). Ancak projede Bostancı-Kabataş ve Bostancı-Eminönü hatları için öngörülen yolcuya ulaşamamıştır. 1970'lere kadar artan deniz yolu ulaşımındaki yolcu sayısı, nüfus yedi katına çıkmasına rağmen 1990'a gelindiğinde aynı düzeyde kalmıştır. Aynı zamanda satın alınan deniz otobüsü ücretleri 1987-1993 yılları arasında İBB'nin zarar etmesine neden olmuştur. 1994 sonrasında deniz otobüsü alımı katlanarak devam ederken kentler arası ulaşımına daha çok ağırlık verilmeye başlanmıştır (Oral, 2008, s.6, 12; Adal, 2018). Süreç incelendiğinde deniz yolu taşımacılığındaki yapılanmanın, dönemin yönetim yapısına uygun şekilde BİT olarak oluşturulduğu görülebilmektedir. Kent içi hizmetlerin yönetiminde yetkilerin, yerelleşmeyi içeren bir yapılanma oluşturularak paylaştırılması kent yönetimi ve planlanmasındaki olumlu gelişmeler arasındadır. Ancak birçok yetki ve ad değişikliklerinin yapılması 1990'lara gelindiğinde, hızlı karar alındığını ve kentin toplu taşıma sisteminin, kapsayıcı bir yapılanma ve planlama sürecinden uzak tasarlandığını göstermektedir. Deniz yolu ulaşımındaki uygulamalar sonucunda; 1970 sonrasında kaybedilen yolcu sayısına 1985-1990 arasında tekrar ulaşıldığı söylenebilir. Ancak yolcu sayısı, artan nüfusla birlikte ele alındığında deniz yolu ulaşımının diğer ulaşım sistemlerinin gerisinde kaldığı dikkate alınmalıdır. Bu sebeple yalnızca vapur hızı konusunda yapılan düzenlemenin, kent içi ulaşımındaki eksikleri gidermede kapsayıcı bir bakış ortaya koyamadığı söylenebilir. Trafik sorununun, deniz yolu başta olmak üzere toplu taşıma sistemleri yerine bireysel taşıt kullanımının tercih edilmesinin önüne geçilebilmesi için ekonomik ve konforlu toplu taşıma sistemlerinin oluşturulması gerekmektedir. Bu kapsamda bilet fiyatları düzenlenmeli, karayolu, deniz yolu, demiryolu sistemleri ve alternatif toplu taşıma araçlarının entegrasyonunun sağlanması ve birbirine alternatif oluşturması gerekmektedir. Ancak Menderes Operasyonlarının devamı niteliğinde olduğu söylenebilecek Dalan Operasyonları ve devam eden süreçle karayolunda yapılan yatırımlar, kent içi ulaşımın otomobil odaklı ilerlemesine neden olmuştur. Bu durum kentin efektif ve

konforlu bir ulaşım sistemi oluşumunu engellerken tarihi alanların korumasını da etkilemiştir. Bu kapsamda Yenikapı'nın transfer merkezi haline getirilmesi, Haliç Metro Köprüsü yapımı ele alınabilir. Ancak öncelikle tarihi alanların korunması meselesindeki gelişmeler incelenmelidir.

1970'lerde Tarihi Yarımada'nın Zeyrek Bölgesi, Hanlar Bölgesi, Soğukçeşme Sokağı, Süleymaniye ve Yedikule çevresine ilişkin çeşitli sit alanı kararları verilmiş veya sit planı yapılması öngörülmüştür. Aynı zamanda korumaya ilişkin kurumlar oluşturulmuş, bütüncül bir koruma anlayışının benimsenmesi ve geliştirilmesi için çaba sarf edilmiştir. Dolayısıyla kültürel miras yapılarının ve alanlarının korunmasına yönelik yasal adımların bir önceki dönemde atıldığı söylenebilir. 1980'lerin başlarında da kültürel mirasın korunmasına ilişkin gelişmelerde bulunulmaya devam edilmiştir.

1983'te KTVKK ile lağvedilmeden önce GEEAYK tarafından 1981 yılında İstanbul Kara Surları Sit Alanı ve 1982'de Hanlar Bölgesi için tescil kararı alınmıştır (Yüksel, 2023, s.121). 1983 yılında ise 1972 yılında Paris'te 20 ülkenin kabul ettiği "Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme"ye Türkiye'nin de taraf olması kararlaştırılmıştır. Böylece 1985 yılında UNESCO tarafından 1978 yılında hazırlanmaya başlanan Dünya Miras Listesi'ne Tarihi Yarımada'nın dört bölgesi "İstanbul'un Tarihi Alanları" adıyla dahil edilmiştir. Ulusal mevzuat kapsamında da önceden koruma alanı olarak tescil edilen bu dört bölge; Sultanahmet Arkeolojik Parkı, Süleymaniye Cami ve Çevresi Koruma Alanı, Zeyrek Cami (Pantokrator Manastırı) ve Çevresi Koruma Alanı ile İstanbul Kara Surları'dır. UNESCO, Dünya Miras Listesi'nin oluşturulmasında varlıkların, üstün evrensel değer taşıdığının kararlaştırılabilmesi için 10 kriter belirlemiş ve varlıkların kriterlerden en az biriyle uyum göstermesi beklenmiştir. Tarihi Yarımada'nın bu dört bölgesinin ise kültürel ve doğal miras alanları için koyulan kriterlerden kültürel miras alanlarına yönelik olan 6 kriterden dördüne (i, ii, iii ve iv numaralı kriterlere) uyduğu tespit edilmiştir (Yücel, 2013, s.8-11; T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, t.y.; Çelen, 2016, s.142). Süreç incelendiğinde 1970'lerde uluslararası ortamda gerçekleştirilen korumaya yönelik düzenlenmelerin, aynı dönemde ulus içinde GEEAYK tarafından yapılmaya çalışıldığı görülebilmektedir. Öyle ki 1980'lere gelindiğinde; GEEAYK'nin koruma alanı olarak belirlediği ve üzerine çalışmalar yaptığı dört bölge, uluslararası kurumlar tarafından da tasdik edilmiştir. Ancak uluslararası sözleşmeye taraf olunan dönemde GEEAYK'nin kaldırılarak yerine merkezi otoriteye bağlı bir kurumun getirilmesi, bu dönemde korumaya yönelik atılan adımların dönemin "tarihi alanların turistik ve ticari amaçla kullanılması" düşüncesiyle ilişkili olduğunu düşündürmektedir. Dolayısıyla Tarihi Yarımada'da yapılan ve yapılması istenen projelerin dönemin ekonomi anlayışı

ve kentin bu sistem içinde konumlandırıldığı yer ile birlikte düşünülmesi gerekmektedir. Projelerin, yönetim süreçleri ve kent planlaması açısından önemi değerlendirilirken tarihi alanın hem koruma bilinciyle hareket edilmesi gerekli bir alan olduğu hem de bu bilinçle hareket edilmesi için yasal bağlayıcılarının bulunduğu göz önüne alınmalıdır. Tarihi Yarımada'yı kentin aktif ulaşımının bir parçası haline getirerek mekansal gelişimini etkileyen kentsel ulaşım projelerinin birçoğunun inşasına 2000 sonrası dönemde başlanmış olsa da projelerin ortaya çıkışı ve ihale süreci, 1984'ten 2000'e uzayan dönemde gerçekleşmiştir.

Yenikapı Transfer Merkezi Projesi kapsamında M1, M2 metro hatları ve Marmaray Projesi planlanmıştır. 1870'lerden itibaren hizmet veren banliyö hattı yerine 2000'lerde durakları kesinleşen; Avrupa Yakası'nda Halkalı-Sirkeci ve Boğaz bağlantısı sağlanarak Anadolu Yakası'nda Üsküdar-Gebze arasında hizmet veren Marmaray Projesi planlanmıştır. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından devralınan projeyle yerel yönetimler sürecin dışında bırakılmış ve Boğaz bağlantısı için yabancı şirketlerle görüşülmeye başlanmıştır. Projenin ihalesi 1984 yılında, ilk fizibilite etüdü ise 1985 yılında gerçekleştirilmiştir (Özcan, 2023, s.62). Tarihi Yarımada'nın dört bölgesinin 1985 yılında dünya miras alanı listesine alınması ve sonraki yıllarda tamamının kentsel sit alanı olarak belirlenmesi, projenin koruma konusundaki yaklaşımın eleştirilmesine neden olmuştur. Söz konusu eleştiriler, planlanan metro projeleri için de yapılmıştır.

Günümüzde hizmet veren Yenikapı-Atatürk Havalimanı (M1a) ve Yenikapı-Kirazlı (M1b) hatlarından oluşan modern anlamdaki ilk metro hattı olan M1'in ortaya çıkışı ilk büyükşehir belediye başkanlığı döneminde gerçekleşmiştir. Hattın ilk etabı olan ve Tarihi Yarımada'da Aksaray, Fatih ve Topkapı olmak üzere 3 istasyonu bulunan şimdiki adıyla Aksaray-Kocatepe hattı, 1989 yılında hizmet vermeye başlamıştır. 2000 sonrası dönemde ise Yenikapı istasyonu, hatta dahil edilmiştir (Metro İstanbul, t.y./a). İBB sorumluluğundaki diğer bir metro hattı projesi ise Yenikapı-4.Levent M2 Metro Hattı'dır. Hattın Tarihi Yarımada'da Yenikapı ve İstanbul Üniversitesi istasyonları bulunmaktadır. Haliç istasyonunun ise silüeti etkileyeceği düşünülen yeni yapılacak Haliç Metro Köprüsü üzerinde olması ve Tarihi Yarımada'daki köprü ayağının Süleymaniye Cami ve Çevresi Koruma Alanında yer alması planlanmıştır. Projenin güzergahı 1980'li yıllarda hazırlanmış ve 1985-1988 yılları arasında fizibilite çalışmaları yapılmıştır. 1990 sonlarında ise hattın Haliç geçişi için köprü tartışmaları yaşanmıştır. Koruma Kurulu, Haliç geçişi için mevcuttaki Unkapanı Köprüsü'nün kullanılmasını kararlaştırmış ancak büyükşehir belediyesi yeni bir köprü yapımında ısrar etmiştir. Sonucunda 2000 sonrası dönemde, Kültür Varlıklarını Koruma Bölge

Kurulu tarafından Haliç Metro Köprüsü onaylanmıştır. Proje inşasına 1992 yılında başlanmış ancak Tarihi Yarımada'yı etkileyen Yenikapı-Haliç bölümü 2000 sonrası dönemde hizmete açılmıştır (Metro İstanbul, t.y./b; Çelen, 2016, s.166; Özcan, 2023, s.73, 76; Aden, 2022, s.70). Projelerin yapımı, kentin ulaşım ihtiyacının karşılanması ve Tarihi Yarımada'nın diğer yerleşim alanlarıyla raylı sistemler aracılığıyla bağlanması bakımından olumlu olarak değerlendirilebilir. Ancak projelerin yönetim ve planlama süreçleri, temelde merkezileşmeye dayanan birçok planlama adımıyla eleştiriye açıktır. Projeler merkezi ve yerel yönetimin mekanı, küresel sermayeye sunacağı bir ürün olarak ele aldığı dönemde ortaya çıkmıştır. Projelerin yapımında ya merkezi hükümet rol almış ve yerel yönetimler başta olmak üzere diğer kurumlar süreç dışında bırakılmış ya da süreç yerel yönetimlerin önderliğinde ilerletilmiş ve koruma kurulunun yerel yönetimler lehine karar açıklaması beklenmiştir. Aynı zamanda projelerin yapımında tarihi alanın gündüz kullanımdaki yoğunluğunun ve yaşanacak kentleşme baskısının kentin diğer alanlarından ayrı düşünülmesi gerekse de sürecin bu yaklaşımla ilerletilmediği görülebilmektedir. Dolayısıyla proje süreçlerinde, siyasi güç odaklarının yaklaşımının etkili olduğu ve koruma bilinci ile yapılması gereken kent planlamasının, mekanda tamamen etkili olamadığı söylenebilir.

Askeri yönetimden sonraki ilk seçim döneminde merkezi hükümetin özelleştirme ve kamu harcamalarını kısma yönelik uygulamaları, işsizliğe ve gelir dağılımında büyük eşitsizliklere neden olmuştur (Yıldırım, 2004, s.111). Oy kaybı riski yaratan bu durum ve kent mekanını benimsenen serbestleşme politikaları aracılığıyla meta olarak kullanma isteği, ekonomi ve kent planlamasına karşı aynı yaklaşımı benimseyen merkezi ve yerel yönetimin, popülist politikalarla kentsel mekandan rant kazanmayı amaçlayan inşa faaliyetlerini başlatmıştır. Böylece gecekonduya yaşayan alt gelir grubu ve topraktan rant elde etmek, dönemin kentli yaşantısına sahip olmak isteyen orta gelir grubunun, toplu konut yasası ve imar aflarıyla kendi siyasi grubu çevresinde kanalize edilmeye çalışıldığı; aynı zamanda küresel dünyanın bir parçası olunmaya ve kentsel mekanda kendi görüşünün izini oluşturmaya uğraşıldığı söylenebilir.

1989 yerel seçimlerine gelindiğinde ise merkezi hükümet, gazete ilanları aracılığıyla iktidar partisine oy verilmeyen yerleşimlere kamusal hizmetlerin götürülmeyeceğini vurgulamıştır. Bunu “iş bitiricilik” sloganı kapsamında merkezi hükümetle aynı partiden olmayan yerel yönetimin “eli kolu bağlı bir belediye başkanı” olacağını ifade ederek belirtmiştir. Muhalefet partisi ise yerel seçim vaadi olarak 1973 itibarıyla dönemin ana muhalefet partisi tarafından benimsenen sosyal demokrat belediyeçilik anlayışını devam ettirmeyi sunmuştur. Aynı zamanda dönemin en büyük sorunu

olarak belirtilen denetim mekanizmalarının işler halde olmamasıyla yaşanmış yolsuzluk olaylarını da seçim sürecinde kullanmıştır. Sonucunda mevcut yönetimin hizmet tehdidinin de etkisiyle büyükşehir belediyesi başta olmak üzere birçok belediye yönetimi, muhalefet partilerine geçmiştir (Koçak ve Ekşi, 2010, s.303; Miş, 2015). 1989-1994 dönemindeki büyükşehir belediye yönetimi, geçmiş dönemin küresel kent vizyonunu benimsememiş olsa da o döneme ait uygulamaları ve plan önerilerini daha pasif şekilde devam ettirmiştir. 1984-1989 yönetiminde temelleri atılan kentsel projeler bu dönemde şekillenmiş ve birbiriyle iç içe geçen üç mekansal dönüşümün yaşanmasına sebep olmuştur. Kent ölçeğinde; kent merkezi ve fonksiyonel alanda, kentsel yapı içinde mekansal gelişme eksenlerinin oluşmasıyla ve konut alanlarında değişimler gözlemlenmiştir. Kentsel koruma alanlarında ise bu üç mekansal dönüşümün ikisi yaşanmıştır. Tarihi Yarımada'nın öne çıkarılmak istenen turizm fonksiyonu, turizm bölgesi ve turizm merkezi ilan edilen alanlarla dönüşüme hız kazandırmış ve 1950'den itibaren etkili olan göç hareketlerinin küreselleşmenin yarattığı gelir eşitsizliğiyle birleşmesiyle çöküntüleşme süreci etkisini göstermeye başlamıştır (Yıldırım, 2004, s.117, 119).

1989-1994 döneminde, Tarihi Yarımada'yı etkileyen en önemli gelişme Dalan döneminin son çalışması olan 1/5000 ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı'nın 1990 yılında onaylanarak yürürlüğe konmasıdır (Yıldırım, 2004, s.117). Planın amacı, Tarihi Yarımada'nın sahip olduğu değerlerinin korunması, yaşayan bir kentsel alan olarak geliştirilmesi, potansiyelinin zarar görmeden düzenlenerek dünya insanı yararına sunulması olarak belirlenmiştir (Hacıoğlu, 2010, s.83). Dolayısıyla plan, Tarihi Yarımada'yı yalnızca koruması gerekli bir alan olarak ele almamış hem yaşayan bir kentsel alan olması gerektiğini belirtmiş hem de sahip olduğu değerlerin korunması çerçevesinde düzenlenip kullanılmasını hedeflemiştir.

Planın amacı doğrultusunda Tarihi Yarımada yalnızca MİA fonksiyonuyla ele alınmamış ve tarih, kültür, turizm, ticaret ve rekreasyon alanlarıyla birlikte gelişmesine yönelik plan kararları oluşturulmuştur. Plan kararlarından bazıları;

- Hanlar Bölgesi ile Haliç'in doku ve potansiyeline uygun olmadığı düşünülen sanayiyle ilişkili fonksiyonlarının çıkartılması ve yerine kültür ve turizmle ilişkili ticaret yapılarına yer verilmesi,
- Fatih ve Eminönü'ndeki mevcut konut stokunun nüfusu artırmadan korunması ve gerekli altyapı hizmetlerinin sağlanması,
- Haliç ve Marmara kıyıları ile sur ve çevresinin kültür, turizm, rekreasyon amaçlı değerlendirilmesi,

- Tarihi Yarımada'nın silüetinin korunması ve mekanının iyileştirilmesine yönelik koruma-geliştirme-yaşatma yaklaşımı çerçevesinde alınan mekansal ve mekansal olmayan kararlar,
- Plan kararları ve sit etkileşimi çerçevesinde; korunması gerekli alan ve yapıların önceliği ve yoğunluğuna bağlı olarak koruma bölgelerinin oluşturulması, her bir bölge için ayrı kullanım ve yapılanma koşulları getirilmesi ve özel proje alanları belirlenmesi şeklindedir (Kart, 2008, s.117-119).

Planın hazırlanış süreci geniş bir pencereden ele alındığında; 1964 yılındaki Suriçi'ne ilişkin plandan 1990 onaylı plana değin Tarihi Yarımada'da 45 mevzi plan ve 623 tadilat planı yapıldığı görülebilmektedir (Kolay, 2020, s.85). Bu süre zarfında Tarihi Yarımada'da yüksek katlı yapıların oluşması ve birçok parselin imara açılmasıyla yeşil alanlar yitirilmiş, tarihi ve kültürel doku tahrip edilmiş ve çöküntüleşme süreci başlamıştır (Kart, 2008, s.119). Dolayısıyla birçok parçacıl plan ve yitirilen değerler sebebiyle Tarihi Yarımada'nın bütünsel bir plana ihtiyaç duyduğunun anlaşıldığı ve 1990 onaylı planın hazırlanmaya başladığı söylenebilir. Planın amacı incelendiğinde ise yerel yönetimin "İstanbul'un dünya kenti yapılması" vizyonunun benimsendiği görülmektedir. Aynı zamanda tarihi alanın, korunmasının yanında yaşayan bir kent olması hedefi de dönemin bütüncül koruma yaklaşımının bir göstergesi olarak değerlendirilmektedir (Yıldırım Burma, 2017, s.61). Ancak alanın korunarak yaşatılmasının istenmesi ve sahip olduğu değerlerin düzenlenerek kullanılması hedefinin, bütüncül koruma yaklaşımından ziyade hedeflenen küresel kent vizyonunun bir gereği olarak değerlendirilmesi de mümkündür. Bu yaşatma hedefinin küresel kent vizyonu ile ilişkili olduğu, koruma hedefinin uygulanmasına yönelik kararların yetersiz olması veya korunarak kullanımda birbiriyle çelişen ifadelerle yer verilmesi dolayısıyla düşünülebilmektedir.

Plan kararları ile birinci, ikinci ve üçüncü derece koruma bölgeleri belirlenmiştir ancak bu derecelendirme herhangi bir envanter çalışmasına dayandırılmamış ve yapılaşma şartları yeterince açık belirtilmemiştir. Bunun yanı sıra mevcut yapı yoğunluğunun artırılmamasına ilişkin hesapların mevcut durumla uyuşmaması, koruma bölgeleri çevresinde yoğun yapılaşmalar öngörülmesi, Tarihi Yarımada'nın canlı tutulması amacıyla turizm odaklı ticari kullanımların planlanması, yaya öncelikli ulaşım ve trafik yoğunluğunun tarihi alandan çıkartılması hedeflenmiş olsa da planda büyük ana ulaşım odaklarının önerilmesi plana yönelik eleştirilerin ana konularını oluşturmuştur (Kolay, 2020, s.86).

Ulaşımaya yönelik plan kararları, Dalan'ın hazırlatmış olduğu Essen Planı aracılığıyla yapılan veya yapılması planlanan ulaşım projelerini içermektedir. Böylelikle bu ulaşım

projelerinin bir kısmı 1990 planına eklenmesiyle gerçekleştirilmiştir. Essen Planında Tarihi Yarımada'ya karayolu tünelleri ve Haliç'e yeni köprüler önerilmiştir. Plandaki ulaşım ağı, 1990 onaylı KAİP'te de korunmuş ve by-pass yollarla trafiğin Tarihi Yarımada dışına alınması öngörülmüştür ancak by-pass yollar, Tarihi Yarımada'nın kentle olan ulaşım bağlantılarını güçlendirmiş ve transit geçiş bölgesi olarak kullanılmasına neden olmuştur. Ulaşım önerilerinin yanı sıra kentin küresel ekonomiye hizmet edecek bir metropol haline getirilmesi için kent genelinde yapılan ofis binaları, otel, konferans salonları ve alışveriş merkezleri Dalan Operasyonlarıyla Tarihi Yarımada'da yer bulmuştur (Yıldırım, 2004, s.112-113, 117). 1990 onaylı plan değerlendirildiğinde; korunması gerekli bölgelerin, kentten ayrı şekilde yalnızca korumaya yönelik mevzuatlarla ele alınmadan ve bütüncül koruma yaklaşımıyla planlanmaya çalışıldığı söylenebilir. Planın amaç ve hedefleri de bu kapsamda oluşturulmuştur. Ancak plan kararlarında, hedeflendiği belirtilen koruma ve planlama yaklaşımından uzaklaşıldığı söylenebilir. Ulaşım sistemi önerisinde karayolu ulaşımının yarımada dışında kalmasının hedeflendiği belirtilmiş olmasına rağmen tarihi alan içinde birçok karayolu ve alanın diğer yerleşim merkezleriyle ulaşım bağlantısının sağlandığı tüp geçit tüneli, köprü ve karayolları önerilmiştir. Böylece tarihi alan hem var olan kentleşme baskısını taşımaya devam etmekte hem de çevresindeki önemli yerleşim alanlarının ulaşım bağlantısının kurulduğu bir transfer merkezi özelliği kazanarak yeni kullanıcı profili ve küresel sermayenin yatırım alanı olma riskine açık hale gelmekte ve mekansal dönüşüme zorlanmaktadır. Plan yönetim çerçevesinden ele alındığında ise Menderes İmar Operasyonlarında olduğu gibi yine planlamanın, yapılması istenen projeler ve yaratılmak istenen toplum ve kent yapısı için bir araç olarak kullanıldığı görülebilmektedir. Öyle ki halihazırda yapılan ulaşım ve imar faaliyetleri, plana eklenerek yasallaştırılmaya çalışılmış veya planlanan projelerin yapılmasının önündeki engellerin kaldırılması için politikalar ve planlar buna göre oluşturulmuştur.

1990 onaylı 1/5000 ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı doğrultusunda; 1993 yılında 1/500 ölçekli Eminönü Uygulama İmar Planı ve 1994 yılında 1/1000 ölçekli Fatih Uygulama İmar Planı onaylanmıştır. Ancak koruma amaçlı nazım imar planı, Mimarlar Odası ve İTÜ Mimarlık Fakültesi öğretim üyeleri tarafından açılan dava ile ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü öğretim üyeleri tarafından hazırlanan bilirkişi raporu sonucunda 1994 yılında iptal edilmiştir. Mimarlar Odasının itiraz sebepleri arasında; planın 1980 onaylı metropoliten plana uymaması, koruma bölgelerine ilişkin her detayın koruma kurulu kararına bağlanması, Tarihi Yarımada'nın tamamının sit alanı ilan edilmesi yerine mahalle ölçeğinde koruma

yaklaşımı getirilmesi, surlara ilişkin Prost Planı'nda yer alan sit koruma bandı kararının bulunmaması ve üç büyük alanda turistik tesis öngörülmesi yer almaktadır. Mimarlar Odasının itirazları sonucunda mahkeme, planın şehircilik ilkelerine uygunluğunu ve kamu yararı taşıyıp taşımadığını değerlendirmek üzere bilirkişi raporu hazırlanmasını istemiştir. Bilirkişi raporu aracılığıyla mahkeme, planın amacına, plan kararları ile ulaşılamayacağına ve planın hayata geçirilmesi halinde silüete zarar verileceğine, arkeolojik, tarihi ve kültürel kaynakların geri dönüşü mümkün olmayan şekilde zarar göreceğine dolayısıyla planın uygulanmasında kamu yararı bulunmadığına karar vermiştir (Kart, 2008, s.119-122).

İstanbul Büyükşehir Belediyesi ise plan iptali kararını danıştaya taşımış ve kararın bozulmasını istemiştir. Dava süreci devam ederken koruma uzmanları ve akademisyenler, Tarihi Yarımada'nın tamamının sit alanı olarak ilan edilmesine ilişkin koruma kuruluna dilekçe vermiş ve ısrarlı çalışmalarını sürdürmüştür. Sonucunda 1995 yılında Tarihi Yarımada'nın Sultanahmet Bölgesi Kentsel ve Arkeolojik Sit, Sur-u Sultani I. Derece Arkeolojik Sit ve Tarihi Yarımada'nın geriye kalan bölgesi Kentsel ve Tarihi Sit Alanı olarak ilan edilmiştir. Böylece tarihi alana dair yeni bir plan sürecine başlanmış ve yeni bir plan yapılincaya değin kurul tarafından belirlenen geçici dönem yapılanma şartlarına uyulması beklenmiştir. KAİP'in onaylandığı 1990 yılından Tarihi Yarımada'nın tamamının sit alanı ilan edildiği 1995 yılına değin ise tarihi alanda parçacıl planların yapımına devam edilmiş ve alana ilişkin 5 mevzi ve 29 tadilat planı yapılmıştır. Aynı zamanda bu dönemde 1996 yılına ait Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı da yapılmış ve onaylanmadan çeşitli gerekçelerle iptal edilmiştir. 1998 yılında ise yeni bir plan büyükşehir belediye meclisine sunulmuş ancak plan değerlendirme aşamasındayken 17 Ağustos 1999'da Marmara Depremi olmuştur. Deprem sonrasında plan, Bayındırlık Ve İskan Bakanlığı'nda afet yönünden incelenmiş ve yeniden meclise sunulmuştur (Yıldırım Burma, 2017, s.63-64; Kart, 2008, s.124, 128; Kolay, 2020, s.87; Yüksel, 2023, s.122). 1990 onaylı plan sonrasındaki süreçte; dava süreci yönetim tarafından çekişmeli hale getirilmiş, süreç devam ederken birçok parçacıl plan yapılmış, Tarihi Yarımada'nın tamamının sit ilan edilmesi koruma uzmanları ve akademisyenlerin uzun uğraşları sonucunda gerçekleşebilmiş, 1995 sonrasında KAİP hazırlama süreci hızlı ilerletilmiş ve planın afete uygunluğu büyük bir yıkım sonrasında düşünülmüştür. Bu durum yönetimin hem kent planlamasına hem de korumaya yönelik bilinçten yoksun olduğunu düşündürmektedir.

Tarihi Yarımada'yı etkileyen diğer önemli uygulama ise turizm alanı kararlarıdır. Kentin prestijli bölgeleri ve özellikle tarihi alanlar, dünya kenti vizyonu kapsamında

çeşitli inşa faaliyetleri için kullanılmak istenmiştir. Bu inşa faaliyetlerinden turizme yönelik olanlar için Turizm Teşvik Kanunu çıkartılmış ve dönemin kent planlama yaklaşımı çerçevesinde kentsel gelişmenin yönlendirilmesi için bir yöntem olarak kullanılmıştır.

Ekinci'nin aktardığına göre; 1984-1991 yılları arasında 40 bölge, turizm merkezi olarak ilan edilerek planlama yetkileri Kültür Ve Turizm Bakanlığı'na devredilmiştir. 1993 yılında ise bu alanlardan 14'ü anayasa mahkemesi kararıyla iptal edilmiştir (Ekinci, 1994, s.144 akt. Yıldırım, 2004, s.114). Yıldırım Burma ise turizm merkezi olma statüsü devam eden 19 alandan bahsetmiştir. Bu alanlardan ikisi Tarihi Yarımada'da bulunmakta olup Sultanahmet Turizm Merkezi ve Eminönü Barbaros Evleri Turizm Merkezi'dir (Yıldırım Burma, 2017, s.59).

1982 yılında Ayasofya Müzesi, Sultanahmet Cami ve Çevresi ile Cankurtaran'ın bir bölümünün yer aldığı bölge, Sultanahmet Turizm Merkezi olarak ilan edilmiştir. Turizm Merkezi ilanından sonra Sultanahmet Cezaevi, Four Seasons Oteli'nin oluşturulması için yatırımcı şirketin kullanımına verilmiştir (Yıldırım Burma, 2017, s.59). Cezaevinin işgal yıllarında yapıldığı tahmin edilmekte olup işlevini 1980'li yıllara kadar sürdürmüştür. Daha sonra yapının bulunduğu parsel, Kültür ve Turizm Bakanlığı'na devredilmiştir. GEEAYK'nin 1967 yılı 3514 sayılı kararında yapının dış cephesinin korunarak iç mekanlarında istenilen değişikliklerin yapılabileceği ve 1981 yılı 13012 sayılı kararında yapının konaklama tesisine çevrilebileceği belirtilmiştir. Böylelikle 1991-1992 yıllarında yapının restorasyonu ile yapılacak eklentiler için izinler alınmış ve 1996 yılında yapı otel olarak hizmet vermeye başlamıştır. Ancak süreç, kazı çalışmaları ve restorasyonu nedeniyle eleştirilere sebep olmuştur. Kazı çalışmaları sırasında arkeolojik kalıntılara rastlanmış ve mahkeme kararıyla proje iptal edilmiştir. Kalıntı alanının arkeolojik park olarak planlaması kararlaştırılmış ancak ödenek yetersizliğiyle devam edilememiştir. Bu süre zarfında arkeolojik kalıntılar, kurul kararının bulunmasına rağmen muhafaza edilmeden açık alanda bekletilmiştir. Restorasyonunda ise hasarlı bölümleri dışında taşıyıcı duvarları korunmuş ancak iç mekanda köklü değişiklikler yapılmıştır. Değişiklikler sonucunda yapının özgün niteliklerinin kaybedildiği görülmüştür. Örneğin özgün mozaik döşeme kaplamaları küçük bir örnek dışında tamamen kaldırılmıştır (Korkut ve Erarslan, 2020, s.113-114; Büyükdığan ve Çavuş, 2016, s.69-71; Başa, 2007, s.156; Yıldırım Burma, 2017, s.60). Tüm bunlara karşın otel, bina sınırlarından taşmadan planlanması ve müşterilerinin kentsel ve tarihsel açıdan mekan farkındalığı yakalayabildiği düşüncesiyle tek yapı ölçeğinde başarılı bir dönüşüm projesi olarak değerlendirilebilmektedir (Başa, 2007, s.171, 173).

Süreçte bölgenin bakanlığa devri meselesi, yerel yönetimin iktidar partisi tarafından kaybedilmesi sonucu uygulanan bir yöntem olarak değerlendirilebilir. Turizm faaliyetlerinde alanın kimliğinin mekandaki izlerinin daha iyi muhafaza edilerek canlandırılması yerel ölçekte yapılabilecek bir çalışma olduğundan, sürecin bakanlığın önderliğinde yerel yönetimlerin ve koruma konusunda uzman kişi/kurumların dahiliyle gerçekleşmesi gerekmektedir. Korunması gerekli bir kültür varlığına yeni bir işlev verilmesi meselesi için ise kapsamlı bir koruma ve planlama bakışı gerekmektedir. İşlevini yitiren miras yapıları, zaman içinde köhneleşme ve diğer kuşaklara taşınması gereken niteliklerini yitirme riski taşıdığından canlandırmaya ihtiyaç duyabilmektedir. Bu sebeple cezaevi yapısına, dönüştürülmesi kolay olabilecek otel işlevi verilmesi, koruma bilinci taşıyan bir adım olarak düşünülebilir. Ancak yapının yalnızca dış cephesinin korunmasına karar verilmesi, iç mekana dair oluşan kentsel belleğin göz ardı edilmesi oldukça problemli bir karardır. Aynı zamanda parçacıl şekilde ele alınarak canlandırılması konusunda farklı yöntemler uygulanan yapılar, bütüncül korumanın gerçekleştirilmesine engel olmakta, kentin kullanımı ve gelişmesinde de yeni sorunlar oluşturmaktadır. Koruyarak kullanma faaliyetinde kültürel miras yapıları, bir tema kapsamında değerlendirilmeli, hem diğer kültür varlıklarıyla hem de kentin gelişimiyle ilişkiselliği kurularak ele alınmalıdır. Aksi bir durumla gerçekleştirilen faaliyetler hem yapı ölçeğinde hem de kentsel ölçekte yabancılaşmaya yol açabilmektedir.

Diğer karar ise 1989 yılında Barbaros Evleri olarak bilinen sıra evlerin turizm merkezi olarak ilan edilmesidir. Alandaki evler, yangınlar ve kötü kullanım sebebiyle zarar görmüş; 1982'de ise Eminönü Belediyesi tarafından kiracılar çıkartılarak izinsiz şekilde yıkılmıştır. Belli bir süre kalıntıların üzeri kapatılmış ve açık otopark olarak kullanılmıştır. Daha sonra ise yer altı kalıntılarının bulunduğu alanda, otel projesi geliştirilmiş ve 1994'te Armada Otel hizmet vermeye başlamıştır. İşletme, sıra evlerle birlikte yakın çevresini de dönüştürmeye başlamıştır. Ahırkapı adıyla birçok butik otel, ticari işletme açılmıştır (Aykaç, 2020, s.154; Armada, t.y.; Yıldırım Burma, 2017, s.59; İBB Şehir Planlama Müdürlüğü, t.y./b). Süreçte Ahırkapı semtinin, ismini eski yaşantıdan aldığı adının, yalnızca modern bir tutumla yapılan inşa faaliyetlerinin isimlendirilmesinde kaldığı söylenebilir.

1994 yılı hem kent hem de Tarihi Yarımada için üç önemli gelişmenin yaşandığı bir yıl olmuştur. Bu gelişmelerden biri; Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar Planı'nın iptal edilerek alanın tamamının sit alanı olarak belirlenmesidir. Böylelikle alan, yaklaşık 10 yıl koruma planı olmadan yönetilmiştir. Diğer gelişme 1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropoliten Nazım Planının yürürlüğe konması ve revizelerle devam ettirilen

süreçtir. Son gelişme ise 1994 yerel seçimleriyle yaşanan yönetim değişikliğidir (Yıldırım, 2004, s.120). Bir önceki yönetimin sosyal demokrat belediyecilik anlayışını sürdürmemesi, ortaya çıkan yolsuzluk iddiaları ve yaşanan göçlerle kent sakinlerinin profillerinin değişmesi, 1994 yerel seçimlerinde yönetim değişikliğini beraberinde getirmiştir. Özellikle Dalan döneminde benimsenmiş küresel kent vizyonu çerçevesinde büyükşehirin kaybedenleri olarak adlandırılan ve gecekondular bölgesinde, kentin çeperlerinde yaşayan kesim, 1994 yerel yönetiminin oy kaynağı haline gelmiştir. Bu durum yeni yönetimin kent vizyonunu ve uygulamalarını, Keyder ve Bora'nın tanımlamasıyla; dini, kısmen milliyetçi ve ikircikli bir tutumla mekana yansıtmasına neden olmuştur (Koçak ve Ekşi, 2010, s.303; Yıldırım, 2004, s.120). 1994 yerel seçimleri, küçük partilerin öne çıktığı ve belediyecilik anlayışıyla gecekondular sakinlerinin, partinin anlayışı çevresinde kanalize edilmeye başlandığı dolayısıyla yerel yönetimlerin öneminin kavrandığı bir kırılma noktasını oluşturmuştur.

Aynı yıl gerçekleşen diğer bir gelişme de kent bütününe yönelik hazırlanmış metropoliten nazım planının onaylanmasıdır. 1992-1994 yılları arasında 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planı hazırlanarak İBB Meclisi tarafından onaylanmıştır. Ancak İBB, planın birçok eleştiri alması sebebiyle yeniden yapılmasına karar vermiştir. Seçimler sonrasında plan revize edilmiş ve 1995 yılında 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planı onaylanmıştır. 2010 yılı projeksiyonlu olan planda, nüfus 13 milyon olarak öngörülmüştür. Planın amacı; İstanbul'a sahip olduğu dünya kenti statüsünü yeniden kazandırmak bu kapsamda tarihi, kültürel, doğal güzelliklerini ön plana çıkarmak, kültür, bilim, sanat, siyaset, ticaret, hizmet ağırlıklı bir metropol kent gelişimini koruma-gelişme dengesi kurularak sağlamak ve dünya ekonomik sistemiyle bütünleşerek dünya metropollerinde yerini almak olarak belirlenmiştir. Planda ihtisaslaşma, merkezler kademelenmesi ve yoğunluk kademelenmesi olmak üzere üç temel strateji belirlenmiştir. İhtisaslaşma, yeni yerleşimlerin konut-iş ilişkisini iyileştirmeyi; merkezler kademelenmesi, nüfus desantralizasyonu için lineer gelişmeye uyumlu şekilde alt merkezlerin oluşturularak çok merkezli gelişimin sağlanmasını; yoğunluk kademelenmesi, yoğunlukların merkezden dışa doğru azaltılması ve yaşanabilir düzeye çekilmesini öngörmüştür (Çakılcıoğlu, 2004, s.671; Vizyon 2050, t.y.; Yelkin, 2019, s.23-24). Stratejilerin tümü MİA'nın, dünya kenti vizyonu çerçevesinde turizm ve hizmet temelli fonksiyonlarla yeniden planlanması ve kentin gelişiminin kontrol altına alınmasına yönelik oluşturulmuştur.

Planda amaçlanan; MİA'daki imalat ve sanayi sektörünün desantralize edilerek oluşturulan alt merkezler etrafında ilişkili oldukları diğer sektörlerle işlevine devam

etmesi ve böylece hafifletilen merkezdeki yükün yeni hedefler çerçevesinde sıhhileştirme ve yeni ulaşım organizasyonlarıyla planlanmasıdır. Dolayısıyla Tarihi Yarımada'nın yenilenme, sıhhileştirme ve işlev değiştirme üzerinden kurgulandığı söylenebilir. Kent makroformunun lineer bir gelişme göstermesi hedefiyle birlikte kent, tarihi merkezin ana çekirdek olduğu 3 kuşağa ayrılmıştır. İlk kuşak ana bölgeyi oluşturan güney kıyı-E5 arasını; ikinci kuşak plansız gelişen alanların kontrol altına alınmasının öngörüldüğü E5-TEM arasını; üçüncü kuşak ise TEM-kuzey sınırı arasını kapsamaktadır. MİA'nın desantralizasyonu kapsamında ise ulaşım akslarına yakınlığı, Aksaray-Laleli aksındaki otel kapasitesi ve Tarihi Yarımada'ya yakınlığı sebebiyle desantralizasyon bölgesi olarak Topkapı aksındaki Ferhat Paşa Bölgesi seçilmiştir. Sanayiden boşalan alanların çöküntü bölgesine dönüşmemesi için sıhhileştirme ve yeniden işlevlendirme uygulamaları öngörülmüştür. Aynı zamanda tarihi merkezin turizm ve hizmet temelli planlanmasından dolayı tarihi ve turistik bölgelerin tespit edilmesi, yayalaştırma projeleri gibi detaylı projelerin hazırlanması ve turizmi destekleyici ticaret birimlerinin desteklenmesi planlanmıştır (Yelkin, 2019, s.24-26).

Metropolitan plan kapsamında MİA'nın yeniden planlanması ve kentin planlı gelişiminin sağlanması için Ulaşım Master Planı da hazırlanmıştır. 2010 yılı hedef alınan planda; kamu kurumlarının münferit toplu taşıma projelerinin sistem içinde ele alınması, ulaşım türlerinin alternatif oluşturmak yerine birbirini tamamlaması, karayolu yatırımı yerine raylı sistem yapımına yönelmesi ve toplu taşımanın yaygınlaştırılması amaçlanmıştır. Bu kapsamda Tarihi Yarımada'nın lastik tekerlekli taşıtlar için transit geçiş alanı olmaması, yarımada da denizyolu ve raylı sistemlerin desteklenmesi ve taşıtların aktarma noktalarının Kara Surları dışında tasarlanmasına yönelik kararlar alınmıştır. Bu kararlar arasında;

- Ticaret ve turizm faaliyetlerine yönelik yol genişliklerine müdahale edilmeden trafik düzenlemelerinin yapılması ve belli noktalardan tek yön uygulamalarla otopark alanı oluşturulması,
- Fener-Balat, Zeyrek, Cibali, Yedikule ve Samatya gibi tarihi dokuya sahip alanların yangınlar sonrasında yapılan ızgara planları aracılığıyla mevcut ulaşım sorunlarının çözülmesi,
- Özellikle Eminönü bölgesindeki sokakların, Tarihi Yarımada'yı çevreleyen birinci derece sahil yollarına bağlanarak ring şeklinde düzenlenmesi,
- Tarihi yol dokusu büyük ölçüde korunmuş Mevlanakapı, Silivrikapı, Belgradkapı ve Yedikule Sur Kapısı'nda tek yön uygulaması yapılması ve iki kapının yarımada ya giriş, iki kapının yarımada ya çıkış için kullanılması,

- Biri Aksaray'dan başlayıp Beyazıt Meydanı ve Divanyolu Caddesi'nden geçerek Sirkeci'ye ulaşan; ikincisi Haliç, Marmara Kıyıları ve Kara Surları dışında yeşil alanların birbirine bağlanmasıyla yapılacak iki önemli ana yaya yolunun oluşturulması,
- Katlı, yeraltı ve açık otopark alanlarının oluşturulması,
- Yenikapı-Topkapı-Bağcılar-Mahmutbey-İkitelli metro hattı
Yenikapı-Otogar-Yenibosna-Atatürk Havalimanı metro hattı
Marmaray-Boğaz Demiryolu Tünel Geçişi
Sirkeci-Halkalı ve Haydarpaşa-Gebze Banliyö hattına üçüncü hat eklenmesi
Kabataş-Eminönü-Zeytinburnu tramvay hattı,
Sirkeci-Eyüp-Alibeyköy demiryolu hattı bulunmaktadır (Özcan, 2023, s.55-56; Hamamcıoğlu, 2009, s.149-153, 155, 157).

Plan küresel kent vizyonu kapsamında oluşturulmuş, aynı zamanda plansız gelişmenin ve çöküntüleşme sürecinin engellenmesini amaçlamıştır. Planda kaçak yapılaşmanın önlenmesi, toplu taşıma odaklı ulaşım sisteminin oluşturulması, Tarihi Yarımada'nın transit geçiş alanı niteliğinden uzaklaşması, koruma-kullanma dengesiyle planlanmasına yönelik hedef ve kararlar belirlenmiştir. Ancak kuzeye yönelen ve imar aflarıyla varlığını sürdüren konut ve çalışma alanlarıyla plansız gelişme devam etmiş; plandan önce yapımına başlanan ve planın hedeflerine uymayan projelerin, plana eklenmesiyle Tarihi Yarımada'ya yönelik hedefler mekanda kendini gösterememiştir. Tarihi alanda parçacıl planlar uygulanmış ve yenileme çalışmaları, parçacıl planların devamı niteliğinde kalmıştır. Aynı zamanda sonraki yıllarda İBB'nin metropol planı yapma yetkisi bulunmadığı belirtilerek plan iptal edilmiştir. 2000 sonrası ise dünya kenti olma vizyonunun yeni yönetim anlayışı çerçevesinde şekillendiği, yapılması istenen projelerin planlara sonradan eklenerek yasallaştırıldığı ve kanunların bu amaçla değiştirilerek meşru bir zemin oluşturulmaya çalışıldığı bir dönem olmuştur. Böylece küresel piyasaya eklemlenme arzusu ve bu kapsamda kentin ele alındığı planlama bakışı, mekanda kendini daha şiddetli ve plansız şekilde göstermeye devam etmiştir.

3.2. 2000 Sonrası Dönem

2000'lerin başı, Türkiye'nin AB'ye üyelik süreci çerçevesinde şekillenmiş ve kent planlaması ile ekonomik durum buna bağlı olarak yönetilmiştir. Bu üyelik süreci aslen 1963 yılında Türkiye'nin Avrupa Ekonomik Topluluğu'yla imzaladığı ortaklık anlaşmasıyla başlamıştır. Taraflar arasındaki farkların azaltılması ve Türkiye'nin tam üyeliği için hazırlık dönemi başlatılmış ve 1973 yılında imzalanan Katma Protokol ile

bu dönem sona ermiştir. Ancak süreç 1970-1980 arasındaki siyasi ve ekonomik istikrarsızlık ile 1980 Askeri Darbesiyle askıya alınmıştır (Çetinkaya, 2019, s.116; Avrupa Birliği Başkanlığı, 2024). 1984 ile askeri yönetimin yerini seçim aracılığıyla yeni bir yönetimin alması, süreci tekrar başlatmıştır. 1980 sonrasında serbestleşme politikalarının uygulanmaya başlaması ve küresel kent vizyonu çerçevesinde; İstanbul'un dünya kenti olarak planlanması, Tarihi Yarımada başta olmak üzere diğer tarihi ve prestij sağlayacak mekanlara odaklanılarak büyük kentsel projeler üretilmesi, yönetimin bu süreçte hem ekonomik rant ve siyasi itibar elde etme hem de AB'ye dahil olma hamlesi olarak değerlendirilebilir (Tablo 3.2).

Tablo 3.2: 2000-Günümüz Dönemi incelemesi.

Fiziksel	Sosyal	Ekonomik	Siyasi		
			Plan Çalışmaları/ Kent Yönetimi Adımları	Kanunlar	Siyasi Ortam/ Dönem
		IMF yeni istikrar programı	2004-2005 KİAP çalışması (2008'de iptal edildi)		1999 AB adaylık
2000'ler tramvay ve metro hatları, Aksaray-Yenikapı (M1), Şişhane-İstanbul Üniversitesi (M2), Eminönü-Kabalaş (T1), Topkapı-Edirnekapı (T4)	2000-2007 arasında Eminönü nüfusunun 55.000'den 32.000'e düşmesi	2001 krizi, Tam küreselleşme	2005 ilibariyle Tarihi Yarımada'da yenileme alanı ilanları, 2005 Alan Yönetim Süreci: 2004 Müze Kent Projesi, 2005/2006 UNESCO DML alanları için "2008'e kadar yönetim planı hazırlansın" karar, Yönetim planı çalışmaları, 2011 Tarihi Yarımada Alan Yönetim Planı	2004 5226 sayılı KTVKK değişikliği, 2004 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu, 2004 5215 sayılı Belediye Kanunu (2004: 5272 ve 2005: 5393 değişiklikleri), 2005 5366 sayılı Kanun, 2005 26506 sayılı Alan Yönetimi Kanunu, 2005 5302 sayılı İl Özel İdaresi Yasası	2005 AB üyelik süreci müzakereleri
Eminönü ve Fatih ilçelerinin birleştirilmesi (2008 5747 sayılı Yasa)		Ekonomik kriz (2008)	2008 İstanbul'un 39 ilçeye ayrılması, 2008 UNESCO-ICOMOS'un 5366 sayılı Yasa hakkındaki görüşü	Tarihi Yarımada'da etkili kuruluşlar, 2003 4848 sayılı Yasa ile Kültür Turizm Bakanlığı (2023'te 703 sayılı KHK ile kaldırılmış), 2004 5215 ve 5216 sayılı Yasalar ile yerel yönetimler, 2005 25842 sayılı Yasa ile KUDEB,	
1994-2004-2014 Marmaray, Haliç Metro, 2005-2006 Dönüşüm projeleri: Fener-Salat, Sulukule, Süleymaniye, Kapalıçarşı, 2006 Avrasya Tüneli, 2009 Yenikapı, 2009-11 Haliçport, 16/9 Kuleleri, İstanbul günümüz mega projelerinin duyurulması, 2012 Yenikapı Dolgu Alanı, 2013 Aksaray Meydan, Beyazıt Meydan, Yedikule Bostanları, 2014 Haliç Tüp Geçidi, 2015 Sirkeci Çevre Düzenleme, Sultanahmet Yayılaştırma, Histon	Eminönü nüfus değişiklikleri, gece gündüz nüfusu arasındaki farkın artışı, çöküntü bölgesi halini alması, güvenlik sorunu	2004 ve 2009 mevzuat değişiklikleri sonrası GYO ile yapılan projeler	İstanbul ÇDP 2004-2009 çalışmaları, 2010 İstanbul Avrupa Kültür Başkenti Süreci (2007 yılı 5706 sayılı Yasa)	2007 5706 sayılı Yasa ile İstanbul Avrupa Kültür Başkenti Ajansı, 2008 yılı değişikliği 2985 sayılı Yasa ile TOKİ, 2008 5737 sayılı Yasa ile Vakıflar	
			2011 - 2012 onaylı KİAP'ler (davalar sonucunda 2020'de tekrar yürürlükte), 2011 KİAP Fatih ilçesi sif alanı kararları	2012 İBB siliyet karar	2013 Gezi Eylemleri ve AB üyelik sürecinin sekteye uğraması
			2015 Stratejik Turizm Master Planı	2014 MPYY	2016 Dış göç alımı ve AB üyelik sürecinin sekteye uğraması
			2018 Tarihi Yarımada Alan Yönetim Planı		2017 ve 2018 Yönetim sisteminde değişiklik ve AB üyelik sürecinin sekteye uğraması
			Plan iptal davaları (turizm merkezleri vb. parçacı planlara yönelik)		2019 sonrası merkez ve yerel yönetimin farklı partilerde olması, Yerel yönetimlerin yetilerinin sınırlandırılması
Tarihi Yarımada'ya ilişkin projelerin aktarıldığı sergi ve katalog düzenlemeleri					

Kaynak: 3.2 Bölümü kaynaklarından⁸ yararlanılarak yazar tarafından üretilmiştir.

Yeni yönetimle 1987 yılında tam üyeliğe başvurulmuş ancak 1989 yılında başvuru komisyona, Türkiye'nin ekonomik, sosyal ve siyasal alanda gelişmesi gerektiğini ifade ederek müzakere sürecini tarihi belirsiz bir döneme ertelemiş ve ilişkilerin ortaklık anlaşması çerçevesinde yürüyeceğini belirtmiştir. 2000'lere etki eden sürecin başı ise 1999 yılında Helsinki Zirvesi'nde Türkiye'nin AB tarafından resmen aday ülke olarak

⁸ (Aksu, 2009; Aslan, 2018; Ayan, 2010; Aydın, 2022; Hamamcıoğlu, 2009; Karaçor ve Alptekin, 2006; Kaya, 2016; Sakarya, 2014; Yüksel, 2023).

belirlenmesiyle başlamıştır. Türkiye, Helsinki Zirvesi'nde AB'nin 1993 yılında belirlediği Kopenhag Kriterleri'ni yerine getireceğine dair adım atmış ve AB, 2004'te kriterlerin sağlanması halinde "katılım öncesi harcamalar" kapsamında bütçe verilmesini ve 2005'te müzakerelerin başlamasını kararlaştırmıştır. Böylece 2005'te müzakereler başlamıştır (Çetinkaya, 2019, s.116; Avrupa Birliği Başkanlığı, 2024; T.C. Dışişleri Bakanlığı, t.y.). Sürecin devamında ise 2005 ve 2008'de antlaşmalar güncellenmiş ve 2013'te Gezi Parkı Olaylarına merkezi yönetimin tavrı, 2016'da sınır ülkelerle ilişkili yaşanan düzensiz göç ve 2017 sonrasında hükümet sistemi değişikliğiyle üyelik süreçleri sekteye uğramıştır. Dolayısıyla antlaşmaların güncellenme yılları ve üyelik sürecinin sekteye uğradığı dönemlerin; yaşanan ekonomik krizler, yönetim sistemindeki değişiklikler ve bu kapsamda değişen kent planlama yaklaşımıyla yakından ilişkili olduğu düşünülebilir.

2000'lerin başında, 1999'da kararlaştırılan IMF'nin makro ekonomi programı uygulanmıştır. 2002'deki yeni yönetimle ise IMF, Dünya Bankası ve Avrupa Birliğiyle ilişkiler çerçevesinde geçmiş dönemin ekonomi politikalarına devam edilmiş, yabancı sermaye yatırımları artış göstermiş ve küresel sistem içinde yer bulma süreci hızlanmıştır. Bu dönemi, geçmiş dönem politikalarından ayıran unsur ise özelleştirmelerin artırılması ve AB'yle olan ilişkilerden fayda sağlanması olmuştur. 1985-2002 döneminde özelleştirmeden elde edilen tutar 8 milyar dolar iken 2002-2007 döneminde 33 milyar dolara ulaşmıştır. Aynı zamanda ithalat, ihracat değerleri ve GSMH'de artış yaşanmıştır. Ancak kontrol altına alınan enflasyon ve büyüme oranlarına karşın ihracat ithalatı karşılayamamış, işsizlikte ve iç-dış borçlarda artış yaşanmıştır. Ekonomide bir istikrara ulaşılamaması ise geçmiş dönemde de istikrarsızlığa sebep olan unsurların varlığının devam ettiğinin bir göstergesi olarak değerlendirilmiştir. Böylece 2008 küresel krizinin de etkisiyle ekonomik büyüme, yavaşlama eğilimine girmiştir (Aydın, 2022, s.171; Sakarya, 2014, s.247; Karaçor ve Alptekin, 2006, s.313-31). Bu ekonomik kriz ortamı ve AB'yle olan ilişkiler, kentin planlanışında belirleyici bir rol oynamıştır. Ekonomik kriz ortamının hem sebebi hem de sonucu olarak; kentin rant elde etme aracı olarak görülmesi şiddetlenerek devam etmiş ve bu kapsamda yapılan uygulamalar ile yasal düzenlemeler ivme kazanmıştır.

Yeni yönetim itibarıyla yerel yönetimlerde yapılanmaya gidilerek birçok kanun düzenlenmiş ardından 2004 ve 2009'da yapılan mevzuat değişiklikleriyle Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı şirketleri, cazip bir yatırım aracı olarak ele alınmıştır (Kaya, 2016, s.65). 2004 sonrasında aynı siyasi partide olan merkez ve yerel yönetimler, AB'yle olan ilişkilerin etkisi ve küresel sisteme dahil olma hedefiyle Tarihi Yarımada başta olmak üzere koruma alanları ve prestijli mekanlara yönelerek birçok yenileme,

dönüşüm ve ulaşım projeleri yapmıştır. 2010 sonrasında ise kent bütününü etkileyecek birçok mega projenin yapımına girilmiş, kent makroformu doğal eşiklere doğru genişlemeye başlamış ve Tarihi Yarımada, küreselleşme ve Avrupa'nın korumaya yönelik yaklaşımıyla birlikte şekillenmiştir (Şekil 3.1).

Şekil 3.1: 2010 sonrası İstanbul'da yapılan mega projeler (3.2 Bölümü kaynaklarından⁹ yararlanılarak yazar tarafından üretilmiştir).

⁹ (Çelen, 2016 ve Kaya, 2016).

yönetimler güçlendirilmiş ve halk ile yerel aktörlerin planlama süreçlerine katılımının sağlanması amacıyla somut yaptırımlar öngörülmüştür. Öyle ki Belediye Kanunu'nda kent vizyonu ve stratejilerin oluşturulmasında Kent Konseylerinin işbirliği sürecine dahil olması gerektiği belirtilmiş ve Büyükşehir Belediyesi Kanunu'yla birlikte büyükşehir ve ilçe belediyeleri, kentsel yenileme konusunda yetkilendirilmiştir. Aynı zamanda Büyükşehir Belediyesi Kanunu'yla İl Özel İdaresi'nin görev ve yetkilerinde değişiklik yapılmış; büyükşehir belediye sınırlarının il sınırlarına genişletilerek eşitlenmesine ve imar ile altyapı hizmetlerinin büyükşehir belediyesi tarafından sağlanmasına karar verilmiştir. 2008 yılında çıkarılan 5747 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması Hakkında Kanun'la ise büyükşehir belediyesi içindeki belde belediyelerinin kaldırılması, ilçe belediyeleri kurularak alt kademede yalnızca ilçe belediyesi statüsüne yer verilmesi kararlaştırılmıştır (Ataöv ve Osmay, 2007, s.69; Koçak ve Ekşi, 2010, s.303-304; Oktay, 2015; Büyükşehir Belediyesi Kanunu, 2004, md.7; Belediye Kanunu, 2005, md.73). Kanunlar sistemli, demokratik ve planlamada katılıma önem veren bir belediyeçilik yapısının oluşturulması yönünde değerli bir adımdır. Ancak katılıma dair çeşitli öngörülerin, zorunluluğa ilişkin bir yaptırımının olmaması planlama ve yönetim süreçlerinde katılımın yalnızca "fikir toplanması" şeklinde ele alınmasına sebep olmaktadır. Böylece sürecin karar verme ve uygulama aşamalarının, şeffaf olmayan ortamlarda gerçekleştirilmesi mümkün kılınmaktadır.

2004 yılı itibariyle kent bütününe yönelik çeşitli kararlar alınırken koruma alanlarının planlanmasına yönelik süreç; 1999 Marmara Depremi ve 2011 Van Depremi'nden etkilenerek, Avrupa'nın korumaya olan bakışı ve mevcut yönetimin küreselleşme çerçevesinden ele aldığı koruma yaklaşımıyla birlikte şekillenmiştir. Böylelikle kentsel dönüşüm, kentsel yenileme ve kentsel korumaya ilişkin bir dizi düzenleme, bu gündem çerçevesinde oluşturulmuştur. Tarihi Yarımada'nın dönüşümü/yenilenmesi ve korunması hakkında genel ve yerel seçim dönemleriyle ilişkili şekilde çeşitli yasalar çıkartılmıştır. Bu konudaki kırılma noktasını ise 5366 sayılı Yasa oluşturmuştur. Dolayısıyla yarımada'nın koruma ve planlanma süreci bu yasadaki öncesi ve sonrası şeklinde ele alınabilmektedir. Dönüşüm ve yenileme konularına yönelik ise 6306 sayılı Yasa çıkartılmış ve konuya ilişkin yetkiler TOKİ ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı bünyesinde toplanmıştır. Böylelikle TOKİ ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın yetki ve sorumluluklarına ilişkin düzenlemeler, koruma alanlarının yönetim ve planlanma sürecinin bir parçasını oluşturduğundan değerlendirme kapsamına alınmıştır. Sonucunda dönüşüm ve yenileme konuları kapsamında; 5366 sayılı Yasa'dan önceki

gelişmeler, 5366 sayılı Yasa ve yasadaki sonraki gelişmeler şeklinde düzenlemeler değerlendirilecektir.

Yasalardan ilki Turizm Teşvik Kanunu'na 2003 yılında 4957 sayılı Yasa'yla getirilen düzenlemedir. Düzenlemeyle; Kültür ve Turizm Bakanlığı, turizm merkezi olarak belirlediği alanlarda her tür ve ölçekte plan yapmaya yetkili kılınmıştır. Böylece Tarihi Yarımada'da Sultanahmet, Süleymaniye ve Barbaros Evleri Turizm Merkezlerine ilişkin KAİP'ler yürürlüğe konulmuştur (Kolay, 2020, s.88-89).

1983 yılından çıkartılan KTVKK'da sit alanlarındaki kentsel yenilemeye ilişkin alan ölçeğinde hüküm bulunmamakta olup yapı ölçeğinde uygulama hükümleri yer almaktadır. Ancak 2004 yılında 5226 sayılı Yasa'yla düzenlemeye gidilerek ören yeri, koruma amaçlı imar planı, çevre düzenleme projesi gibi kavramlar için tanımlamalar yapılmıştır. Aynı zamanda bakanlıkça "yönetim alanları" belirleneceği, bu alanlar için "yönetim planı" yapılacağı ve onaylanıp uygulanması için "eşgüdüm ve denetleme kurulu" oluşturulacağı belirtilmiştir. Böylece koruma alanlarındaki denetlemeyi sağlamak için 2006 yılında İBB'ye bağlı KUDEB kurulmuştur. Düzenlemeyle müdahale edilecek alanların ve önceliklerin belirlenmesi, korunacak alanın sürdürülebilirlik doğrultusunda çok yönlü araştırılması hedeflenmiştir. Bu kapsamda sürecin "katılımcı alan yönetim modeli" çerçevesinde ilerletilerek; kaynak imkanı sağlanması, örgütlenme modelleri üretilmesi, planlama etaplarıyla uygulama sürecinin detaylı şekilde tanımlanması öngörülmüştür. Aynı zamanda belediyeler, meslek odaları, STK ve plandan etkilenen kent sakinlerinin katılımına yönelik hükümlere yer verilmiştir. Dolayısıyla kanunun uluslararası normlara uygun koruma hükümleri ve yaklaşımına sahip olduğu düşünülmektedir (Kejanlı vd., 2007, s.194; Ataöv ve Osmay, 2007, s.71; Aslan, 2018, s.18-19; Özcan, 2023, s.40; KTVKK, 1983, md.3). Kanuna 5366 sayılı Yasa sonrasında birçok düzenleme getirilmiştir. Bunlar arasında en önemli olan 703 sayılı KHK'yla koruma amaçlı planların, çevre düzenleme projelerinin yetkilerinin Çevre ve Şehircilik Bakanlığı verilmesidir. Aynı zamanda koruma kurulu gündemlerinin bakanlıkça belirlenmesi, kurul davetiyle meslek odalarının gözlemci olarak toplantılara katılması kararlaştırılmıştır. 2009'daki düzenlemeyle ise kurul üyeleri bakanlıkça belirlenmektedir. Kanun düzenlemeleri incelendiğinde 2000'lerin başındaki kararlarla yaklaşık 5 yıl sonra alınan kararlar arasında yaklaşım yönünden fark olduğu söylenebilir. 2004'teki düzenlemede koruma alanlarının planlanması, parçalı şekilde ele alınmamış ve sürecin kapsamlı bir katılımcı yönetim sistemi ile kalıcı koruma müdahaleleri çerçevesinde planlanması hedeflenmiştir. Kanunun düzenlendiği yıllara bakıldığında ise aynı siyasi partinin hem merkezde hem yerel yönetimde ikinci yönetim dönemine girdiği ve AB üyelik

sürecindeki yaklaşımından uzaklaştığı görülmektedir. Dolayısıyla demokratik sistemin gereği olan denetim mekanizmalarının geri planda kaldığı, KHK'lar ile planlamaya yön verilmeye başlandığı söylenebilir.

Koruma alanlarını etkileyen diğer konu kaçak yapılaşmaya ilişkin düzenlemelerdir. 2000'li yıllarda imar affı, doğrudan hükümlerde yer almamış ancak kaçak yapıların kullanımına yönelik kolaylıklar sağlanmış ve izinler verilmiştir. Bu sebeple bu düzenlemeler gizli imar affı olarak nitelendirilmiştir (Kolay, 2020, s.109). Konut yapımı konusunda ise yetkili olan TOKİ'nin ilişkili olduğu Toplu Konut Kanunu'nda çeşitli düzenlemeler yapılmıştır. TOKİ'ye 2004 yılında 5162 sayılı Yasa'yla gecekondü dönüşüm ve tarihi doku ve mimarinin yenilenme projelerinde plan yapma ve uygulama yetkisi verilmiş; 5273 sayılı Yasa'yla Arsa Ofisi'nin yetkileri TOKİ'ye devredilerek sadece konut üretiminde değil her türlü yatırım için arsa üretimi mümkün kılınmıştır. 2008 yılında 5793 sayılı Yasa'yla kentin özel ve kamusal tüm mülkiyetlerinde kendi kendine proje yapmakla yetkilendirilmiştir. 5366 sayılı Yasa'yla ise yenileme alanlarında TOKİ ile ortak çalışmalar yapılabileceği ve 6306 sayılı Yasa'yla TOKİ'nin bakanlığın tüm çalışmalarına istediği aşamada dahil olabileceği belirtilmiştir. Kurum, 2012 yılında 6306 sayılı Yasa'yla bakanlığın yetkilerini alırken 2018 yılında Başkanlık Sistemine geçilmesiyle bakanlığa devredilmiştir (Aksu, 2009, s.79; Yerlikaya, 2019, s.49, 51). Süreç incelendiğinde önce planlama yetkilerinin siyasi güce paralel şekilde TOKİ gibi kurumlarda toplanmaya çalışıldığı güçlenen merkezi yönetimin ardından ise yerelin yetkilerinin alınarak merkezileşmeye başvurulduğu söylenebilir. Konut ihtiyacının karşılanması amacıyla kurulmuş bir kurum, 2000'lere gelindiğinde kentin koruma alanları ve prestij mekanlarında rant odaklı projeler için araç olarak kullanılmıştır. Bu durum kültür varlıklarının, planlamanın gerektirdiği ilişkiselliğin kurulmadan ele alınarak zarar görmesine neden olmaktadır.

2019 yılına değin imar faaliyetleri konusunda temel mevzuat olan 3194 sayılı Yasa'da, kentsel yenilemeye ilişkin bir tanım veya hükme yer verilmemiştir. Bu durum kanunlar ve sistem içindeki kopukluğun bir göstergesi olarak yorumlanabilmektedir. 2019 yılında ise dönüşüm/yenileme uygulamalarına ilişkin çeşitli hataların düzeltilmesi ve 2024 yılında dönüşüm/yenilemenin usul ve esaslarının belirlenmesi, planların yaptırılması kararlaştırılmıştır.

Büyükşehir Belediyesi Kanunu ve 5366 sayılı Yasa'dan sonra çıkartılan Belediye Kanunu'nda; kentin tarihi ve kültürel dokusunun korunması veya deprem riskine karşı önlem alınması amacıyla kentsel dönüşüm ve gelişim projelerinin, kurum sınırları kapsamında büyükşehir belediyelerince yapılabileceği ve büyükşehir belediyesinin uygun görmesi halinde ilçe belediyesini yetkilendirebileceği belirtilmiştir. Böylece

yasaya dayanarak Tarihi Yarımada'da özellikle 2005-2006 döneminde birçok yenileme projesi yapılmıştır.

2005 yılında ise 5366 sayılı Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun çıkartılmıştır. Kanunun amacı; yıpranan ve özelliğini kaybetmeye yüz tutmuş kültür ve tabiat varlıklarını koruma kurullarınca sit alanı olarak belirlenen bölgenin gelişimine uygun olarak yeniden inşa ve restore etmek olarak belirlenmiştir. İnşa ve restore sürecinde donatı alanlarının oluşturulması, afet risklerine karşı tedbir alınması ve tarihi kültürel özellikteki taşınmaz varlıkların yenilenip yaşatılarak kullanılması hedeflenmiştir (Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun, 2005, md.1). Yasaya ilişkin tartışılan pek çok konu bulunmaktadır. Bunlardan biri; yasanın amacını oluşturan yenileme ve korumanın hangi şartlar altında ve hangi müdahale biçimiyle gerçekleştirileceği belirtilmediğinden kentsel dönüşümü birbiriyle çelişen iki stratejiyle tanımladığı iddiasıdır. Öte yandan "inşa ve restore etme" kavramlarının uygulama yönteminin ayrıntılı şekilde açıklanması ve "yıpranan kent dokuları" tanımının muğlaklığa yer bırakmayacak şekilde yapılması gerektiği vurgulanmaktadır (Ataöv ve Osmay, 2007, s.70-71). Kanun aracılığıyla yenileme alanlarına ilişkin projeler; 2018 öncesinde bakanlar kurulu ve 2018 sonrasında Cumhurbaşkanı onayından geçilmesiyle yapılabilmektedir. Projelerin üst ölçekli planlara, plan hiyerarşisi gereği uyması gerekirken kanunda böyle bir tanıma yer verilmemesi Sulukule gibi tartışmalı yenileme projelerinin uygulanmasına ortam hazırlamıştır. Bu durum Tarihi Yarımada vb. alanların, büyük kentsel projelerle hızlı bir şekilde planlanmak istendiğini göstermektedir. 2008 yılında yasayla ilgili UNESCO ve ICOMOS Ortak Heyeti İnceleme Raporu yayınlamıştır. Raporda; 5366 sayılı Yasa'nın özgünlükte ciddi kayıplar yaşanmasına sebep olacağının düşünüldüğü ve yasanın sit alanlarını korumaktan ziyade imara ağırlık vererek tarihi ve kentsel dokunun tahribatına neden olacağının 2009 yılında gözden geçirilmesi gerektiği belirtilmiştir (Aksu, 2009, 74; Aslan, 2018, s.23). Dolayısıyla kanunun, proje yapılacak alanın belirlenmesinden yetkili kurumlara; plan çalışmalarından uygulama sürecine değin birçok konuyla tartışmalı olduğu söylenebilir. Proje yapılacak alanın hangi kriterlere göre belirleneceği, hangi yöntemle ve nasıl uygulanacağı muğlak bırakılmıştır. Aynı zamanda kanun birçok kurumu yetkilendirmekte ve koruma alanlarındaki belli bölgelerin parçacıl biçimde planlanmasına imkan vermektedir. Bu durum hem yetki karmaşası oluşturmakta ve planların her kanunda yönlendirici ve tanımlayıcı referanslardan mahrum olmasıyla karışık plan süreci yaratmakta hem de korumanın

bütüncül şekilde ele alınmasına ve kentin tarihi alanlarla birlikte kapsayıcı şekilde planlanmasına engel olmaktadır.

2014 yılında yürürlüğe giren Mekansal Planlara Yapım Yönetmeliği (MPYY), dönüşüme/yenilemeye yer veren diğer bir yasal düzenlemedir. Yönetmelikte, yeni plan türleri, mekansal tanımlar, mekansal plan kademelenmesi ve mekansal plan kavramına yer verilmiştir. Koruma alanlarına ilişkin ise yenileme projelerinin, koruma amaçlı imar planlarına uyması gerektiği belirtilmiştir. Bu hüküm aynı zamanda uygun olmayan yenileme avam projelerinin KAİP yapmakla görevli kurum tarafından reddedilmesine imkan vermiştir. Ancak bu durum ilk örneklerin Tarihi Yarımada'da görüldüğü meri mekansal planlara uygun olmayan yenileme avam projelerinin plan değişikliğiyle meşrulaştırılması sorununu gündeme getirmiştir (Aslan, 2018, s.27-28).

Süreçten anlaşılmaktadır ki hem yerelin yetkileri merkezde toplanmaya çalışılmakta hem de merkezi yönetim kurumları arasında yetki rekabeti yaşanmaktadır. MPYY'de yapıldığı gibi yeni plan, ölçek ve yetki tanımlamalarıyla yatırım kararları yönlendirilmektedir. Böylelikle 2009'a değin süren yerelleşme hamleleri yerini yeni oluşturulan planlama çerçevesiyle merkezi yönetim birimlerinin güçlendirilmesine bırakmıştır. Plan süreci incelendiğinde plan çalışmalarının ve ilgili yasaların hızlı bir şekilde uygulamaya konulduğu görülmektedir. Böylelikle başta 5366 sayılı Yasa olmak üzere çeşitli düzenlemelerden anlaşılabilirdi üzere mekan hızlı ve şiddetli bir müdahaleye maruz bırakılmaktadır. Planlama, teknik ve inşaat faaliyeti olarak ele alınmakta ve bu durum kentin birbirinden kopuk, kent mekanlarının tek tipleştiği ve tarihi dokunun zarar gördüğü hatta kaybedildiği bir ortamı yaratmaktadır. Sürecin planlar çerçevesinden değerlendirilebilmesi için öncelikle 2000'lerin başındaki KAİP'ler, Avrupa ile olan ilişkiler çerçevesinde gündeme gelen alan yönetim süreci ve ardından 2009 onaylı İstanbul Çevre Düzeni Planı'ndan sonraki süreç incelenmelidir.

Bir önceki dönemde hazırlanmış ve deprem sonrasında afet yönünden incelenerek tekrar meclise sunulmuş olan plan süreci, 2000 sonrası dönemde de devam etmiştir. Yeni dönemde İBB tarafından hazırlanan İstanbul Eminönü ve Fatih İlçelerini kapsayan Tarihi Yarımada 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planları, 2002 yılında meclise sunulmuştur. 2004 yılında planlar, Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Bölge Kurulu'na iletilmiş ve planları uygun bulunmasının ardından 2005 yılında onaylanmıştır (Kart, 2008, s.128; Yüksel, 2023, s.122). Koruma amaçlı imar planının amacı; Tarihi Yarımada'daki mevcut olumsuzlukları ortadan kaldırmak, dünya kültürleri arasında önce çıkan özgün kimliğini koruyarak dünya kenti statüsüne getirmek şeklinde ifade edilmiştir. Planın hedefleri ise;

- Yarımada'nın kimliğiyle uyuşmayan işlevlerinin bölgeden çıkarılması,
- Kent bütünü içinde yükleneceği işlevlerin sınır ve niteliklerinin belirlenmesi,
- Çöküntü bölgesi yönelişinin engellenmesi,
- Evrensel değerlere sahip eserlerin korunması, tarihi dokuya entegre edilerek kazanılması,
- Görsel bütünlüğe zarar veren yapılaşmaların tasfiye edilmesi,
- Alandaki taşıt baskısının sınırlandırılması ve ulaşım sisteminin iyileştirilmesi olarak belirlenmiştir (Kart, 2008, s.129-130).

Planın en önemli kazanımı, analitik etüt çalışmalarıyla Tarihi Yarımada'nın Kültür Varlığı Envanteri'nin çıkartılması olarak görülmektedir. Planın UNESCO Dünya Miras Alanı olarak ilan edilen dört alanından yalnızca bir bölümünün 1. Derece Koruma Bölgesi olarak belirlenmesi ve anıt eserlerin kademelenme yapılmadan ele alınması ise eleştirilmektedir. Planın yürürlüğe girdiği yılda çıkartılan 5366 sayılı Yasa'yla ise Bakanlar Kurulu'nun onayıyla yenileme alanları belirlenmiş ve bu alanlarda avan projeler hazırlanmıştır. Bu alanlar; Ali Kuşçu Mahallesi (Şeyhresmi, Kırmasti), Aksaray, Bulgur Palas, Davutpaşa; Ayvansaray Molla Aşkî Mahallesi; Fener-Balat; Sultanahmet, Süleymaniye, Sulukule'deki Neslişah ve Hatice Sultan Mahalleleri; Zeyrek (Hüsambey, Kırkçeşme); Küçük Mustafa Paşa ve Haraççı Kara Mehmet Paşa Mahalleleri; Nişanca; 3 etap şeklinde olan Beyazıt Ağa, Ereğli, Veledi Karabaş, Cambaziye, Hacı Hamza, Hacıevhaddin ve İmrahor İlyasbey ve Yedikule Yenikapı'dır (Şekil 3.2). Süreç devam ederken Mimarlar Odası, planın iptali istemiyle dava açmıştır. Gerekçe olarak; plan yapım sürecinde yer alması gereken meslek odasının görüşünün alınmadığını, planda tarihi dokunun gözetilmediğini, plan yapım sürecinde yer alan iki kişinin kurul onayında da görevli olduklarından planın usul ve esas yönünden mevzuata aykırı olduğunu belirtmiştir. Dava sonucunda 2008 yılında koruma amaçlı imar planlarının iptaline karar verilmiş ve planların iptal edilmesiyle Sultanahmet, Süleymaniye ve Barbaros Evleri Turizm Merkezi projelerine ilişkin planlar için de yürütmeyi durdurma kararı verilmiştir. Aynı zamanda mahkeme süreci devam ederken 2008 yılı 5747 sayılı Yasa ile Eminönü İlçesi, Fatih İlçesi sınırlarına dahil edilmiştir (Kart, 2008, s.133-135; Yıldırım Burma, 2017, s.67-73, 77; Kolay, 2020, s.90; Yüksel, 2023, s.124; Özçakı, 2013, s.60).



Şekil 3.2: Tarihi Yarımada'da ilan edilen yenileme alanları (3.2 Bölümü kaynaklarından¹⁰ yararlanılarak yazar tarafından üretilmiştir).

Sürece bakıldığında 2005 onaylı planın geçmişteki koruma amaçlı imar planlarından farklı olmadığı söylenebilir. Geçmiş dönem planlarında olduğu gibi planda kültürel miras öğelerinin korunmasına yönelik amaç ve hedefler belirlenmiş ancak uygulama sürecinde kararlar, proje ve rant odaklı verilmiş; kültürel miras öğeleri hem kendi içinde hem de alanın tamamının planlanmasında parçacıl şekilde ele alınmıştır. Planın onaylanması sürecinde ise hazırlık sürecindeki kişilerin kuruldaki yetkili olması, karar alma, denetleme ve uygulama yetkilerinin aynı yaklaşıma sahip olan tek bir yönetimde toplanmaya çalışıldığını göstermektedir. Planlara ilişkin iptal davası sürerken mekan hızla idealize edilmeye çalışılmıştır. Bakanlar Kurulu ve Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yenileme alanları ve turizm merkezleri onaylanmış, projeler ve ilişkili yasalar hızlıca hazırlanarak uygulamaya konmuştur. Aynı zamanda Eminönü ve Fatih ilçeleri sınırlarında değişikliğe gidilerek elde edilen gelirin tek bir yerde toplanması amaçlanmıştır. Tüm bu adımlar Tarihi Yarımada'nın rant kazanma aracı olarak ele alındığını; plan hazırlama, onaylama ve uygulama süreçleri için

¹⁰ (Kart, 2008; Özçakı, 2013; Yıldırım Burma, 2017; Yüksel, 2023).

gereken yetki gücünün merkezileşme hamleleriyle hızlı şekilde elde edildiğini göstermektedir. Tarihi Yarımada'nın planlanma şekli aynı koruma ve planlama yaklaşımıyla mahkeme süreci boyunca yapılan revizelerle devam ettirilmiş. Projeler yapılmaya ve istenen yasalar çıkartılmaya devam ederken koruma amaçlı imar planları da 2011 ve 2012 yılında onaylatılmıştır.

Dünya Miras Listesi'nde yer alan İstanbul'un Tarihi Alanları'nın, Tehlike Altındaki Miras Alanı Listesine alınma ihtimaliyle karşı karşıya kalması, 2004 yılında KTVKK'da yapılan değişiklikle yasal sisteme dahil edilen alan yönetimi ve yönetim planı kavramlarının yeniden gündeme gelmesine aracı olmuştur (Seçilmişler, 2010, s.23). 2005 onaylı KAİP ve 5366 sayılı Yasa'yla aynı yıl, "Alan Yönetimi İle Anıt Eser Kurulunun Kuruluş Ve Görevleri İle Yönetim Alanlarının Belirlenmesine İlişkin Usul Ve Esaslar Hakkında Yönetmelik" yürürlüğe konularak, kanun maddelerinin uygulanma sürecine ilişkin açıklık getirilmeye çalışılmıştır. Böylelikle Tarihi Yarımada için alan yönetim planı yapılmasına yönelik çalışmalar başlamıştır.

Yönetmelikte amacın; ören yerleri, sit alanları ve etkileşim sahaları ile bağlantı noktalarının kamu kuruluşu ve diğer aktörlerin koordinasyonu içinde yönetim planı çerçevesinde korunması ve değerlendirilmesi olduğu belirtilmiştir. Aynı zamanda yönetim alanlarının belirlenmesi, geliştirilmesi; yönetim planlarının hazırlanması, onaylanması, uygulanması, denetlenmesi ve alan yönetimini gerçekleştirmek üzere görev alacak kurulların görevlerinin belirlenmesinden de bahsedilmektedir. Yönetmelikte plan hazırlama süreci beş adımda toplanmıştır: mevcut durumun tespit edilmesi, alanın analizinin yapılması, alanın vizyonunun ve politikalarının belirlenmesi, çalışma programının oluşturulması, izleme ve değerlendirme sürecinin tanımlanması (Alan Yönetimi ile Anıt Eser Kurulunun Kuruluş ve Görevleri ile Yönetim Alanlarının Belirlenmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik, 2005, md.1, 9). Plan hazırlama sürecine ilişkin yer verilen tabloya; konu başlıkları, istenen konuda adım atılması için gereken faaliyetin ne olduğu, konuyla hangi kurumun ilgileneceği, gereken finans kaynakları ve hedefin gerçekleşmesi öngörülen tarihin yazılması beklenmiştir. 2021 yılında yapılan bir düzenlemeyle tablo geliştirilmiş ve "konu" kısmı hedeflere ait olan eylemler şeklinde düzenlenmiştir. Yönetmelik aynı zamanda plan hazırlama sürecine, sınıflandırılmış her sit alanı için üniversitelerin ilgili bölümdeki akademisyenlerinin dahil olmasını zorunlu tutmuştur. Ancak sürecin Bakanlıkça yürütülmesine ve bakanlığın isteği üzerine diğer kamu kuruluşlarıyla işbirliği yapılmasına karar vermesi, süreci paydaş çeşitliliği bakımından eleştiriye açık hale getirmektedir.

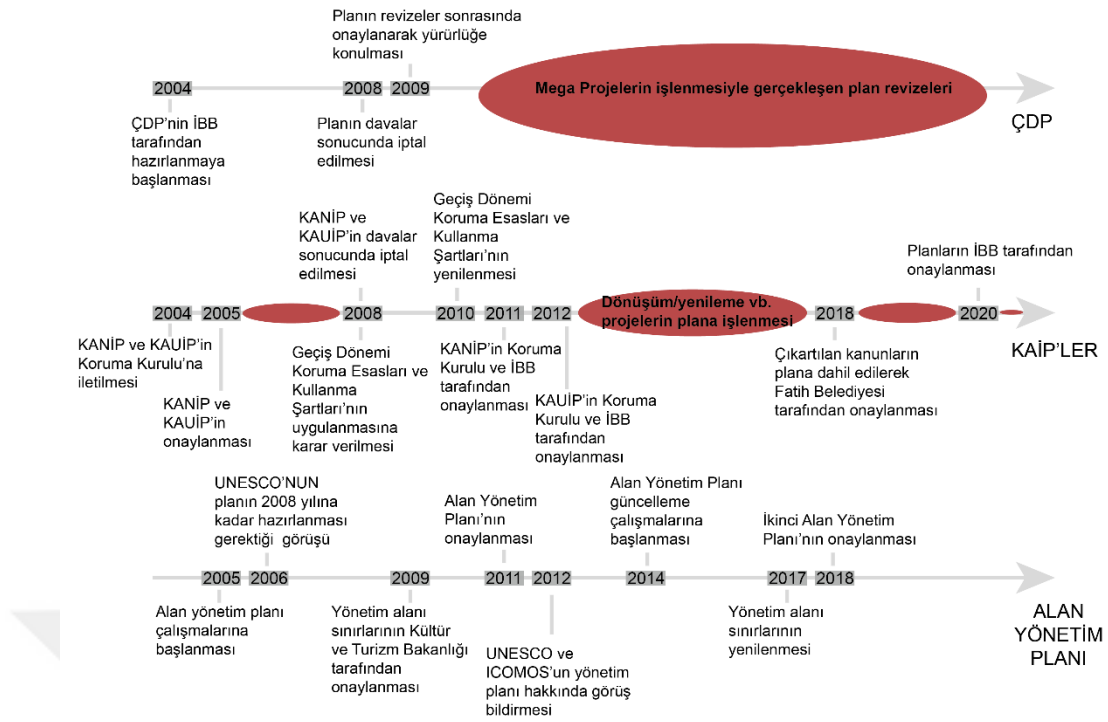
Sonucunda bu dönemde Tarihi Yarımada üzerinde yetkili kuruluşlar arasında; merkezi ve yerel yönetim kurumları, koruma kurulları, TOKİ, BİMTAŞ gibi kurumların yanı sıra 2007 yılı 5706 sayılı İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti Hakkında Kanun'la kurulan İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti Ajansı ve 2008 yılı 5737 sayılı Vakıflar Kanunu'yla Vakıflar Genel Müdürlüğü de bulunmaktadır. Bu kurumların yetkili olduğu ve alan yönetim planı hazırlanmasının tartışıldığı dönemde, Tarihi Yarımada'da Müze Kent Projesi adı altında planlama ve tasarım çalışmalarına da başlanmış ve 2005'te onaylanan KAİP'leri destekleyen tasarım projeleri planlanmıştır. Başlangıcının 2004 yılına dayandığı proje sürecinde alan yönetimine ilişkin; bakanlık, İBB, Vakıflar Genel Müdürlüğü gibi kurumlar, çeşitli bilim dalı uzmanlarıyla bir protokol hazırlamıştır. Protokolde Tarihi Yarımada, Haliç ve Beyoğlu'na ilişkin yönetim planlarının hazırlanması öngörülmüştür. Ancak bakan değişikliği sebebiyle süreç iletilememiştir. 2006 yılına gelindiğinde ise UNESCO Dünya Miras Komitesi, İstanbul'un Tarihi Alanları için 2008'e kadar bir yönetim planı hazırlanması gerektiği konusunda görüş bildirmiştir. Aynı yıl Kültür ve Turizm Bakanlığı yetkilerini İBB'ye devretmiş ve Tarih Yarımada için yönetim planı hazırlama süreci başlamıştır. Öncelikle Kültür ve Turizm Bakanlığı, Alan Yönetim Başkanlığı Danışma Kurulu'na, alan sınırları için tampon bölge belirlenmesi gerektiğini aktarmıştır. Ancak kurul, bakanlığın önerdiği Beyoğlu, Boğaziçi gibi evrensel değer taşıyan bölgelerin, tampon bölge için uygun olmadığını, Tarihi Yarımada yönetim alanı sınırlarına odaklanılması gerektiğini belirtmiştir. Bakanlığın talebini yenilemesi üzerine ise tampon bölgeler belirlenerek yönetim alanı sınırları, 2009 tarihinde Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından onaylanmıştır. Sınırların belirlenmesiyle yönetim planı teknik şartnamesindeki finansman kısmı için Avrupa Kültür Başkenti Ajansı'na kaynak başvurusunda bulunulmuştur. Ajans başvuruyu kabul etmiş ancak resmi işlemlerin gecikmesi sebebiyle alan yönetim planı 2011 yılına gelindiğinde onaylanabilmiştir (İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı, t.y./a; Aksu, 2009, s.79, 82-84, 86-88). Alanda uygulanan veya uygulanmak istenen proje süreçlerinin herhangi bir bağlayıcı yasal düzenleme olmadan iletilemeye çalışıldığı ve bu sebeple kendine tartışmalı plan ve mevzuatlarla meşru zemin yaratmaya uğraştığı görülebilmektedir. Ancak aynı dönemde koruma alanında uzman kişi ve yetkili kurumlarla UNESCO ve ICOMOS gibi uluslararası kurumların görüş ve yönlendirmeleriyle yarımada'nın korunmasına yönelik çalışmaların da gerçekleştirildiği gözlenmiştir. Korumaya yönelik bu çaba; hem planlama hem de koruma konusunda birçok kurumun aynı alanda yetkilendirilmesi veya yetki sınırları muğlak şekilde alana dahil edilmesi, kurumların kendi içinde görevlerini yerine getirmede ve birbiriyle olan koordinasyonunda altyapı eksikliği olması ve yaptırıma dayalı yasal düzenlemelerden azade olmalarıyla kalıcı

ve sürdürülebilir bir sistem içinde değerlendirilememektedir. Aynı dönemde Tarihi Yarımada'yı da etkileyen kent bütününe yönelik çevre düzeni planı çalışmaları da yapılmıştır. ÇDP sonrası yapılan uygulamalarla kentin hem prestijli alanları hem de yerleşimin bulunmadığı alanlar kökten değiştirilmiş ve kent günümüz halini almıştır.

İstanbul bütününe yönelik yapılacak 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planı, 5216 sayılı Yasa'ya dayanarak İBB bünyesindeki İMP tarafından 2004 yılında hazırlanmaya başlanmıştır. Plan ilk olarak 2006 yılında onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Ancak yapılan itirazlar sonucu 2008 yılında iptal edilmiş ve revizeleri yapılarak 2009 yılında yürürlüğe konulmuştur (Vizyon 2050, t.y.). 2000 yılından planın onaylandığı yıla kadarki süreç incelendiğinde henüz kent için mega projelerin gündeme alınmadığı, 2008 yılındaki kararla kentin 39 ilçeye ayrıldığı ve 2000'de yaklaşık 9 milyon olan nüfusun 2007'de 11 milyona ulaştığı görülebilmektedir. Tarihi Yarımada'da ise 2000-2007 döneminde Eminönü'ndeki nüfusta ciddi bir düşüş yaşanmış ve nüfus yaklaşık 55 binden 32 bine gerilemiştir. Buna karşın Eminönü'ndeki Hanlar Bölgesi, Tahtakale ve Sirkeci'nin gündüz nüfusunun yüz binlere ulaştığı gözlenmiştir. Gece-gündüz nüfusunda görülen bu dengesizlik ve alanın sahipsizlik durumu, çöküntüleşme, bakımsızlık ve güvensizlik gibi sorunları gündeme getirmiştir (Ayan, 2010, s.45; Hamamcioğlu, 2009, s.68, 82). Tarihi Yarımada'ya ilişkin bu sorunlar, sermaye odaklı projelerin yeni sorunlar eklemesiyle derinleşmiştir. Aynı dönemde çıkartılan 5366 sayılı Yasa'ya ve KTVKK, TTK gibi koruma alanlarıyla ilgili olan yasalardaki değişikliklere dayanılarak; yenileme alanları, turizm merkezleri ilan edilmiş, planlar yapılmış ve projeler hayata geçirilmiştir. Bu girişimler sonucunda tarihi ve kültürel doku tahrip edilmiş ve hatta yitirilmiş, yarımadanın kentin diğer alanlarındaki gibi planlanarak tek tipleşmesine sebep olunmuş ve asıl sakinler alandan ayrılarak kimi yerlere projenin hitap ettiği kesim yerleştirilmiştir. Sonucunda alanın özgün dokusu ve sosyal yaşam hayatı dönüştürüldüğünden Tarihi Yarımada köhne bir hal almaya başlamıştır.

Tarihi Yarımada'ya ulaşım açısından bakıldığında ise yarımada gerçeğe dönüşen yolculukların yalnızca yarısının yarımada içinde gerçekleştiği görülmektedir. Dolayısıyla yarımadanın transfer merkezi olarak kullanıldığı söylenebilir. Toplu taşımada ise geçmiş dönemde başlatılan metro hatlarından Aksaray-Yenikapı ve Yenikapı-Taksim bağlantısının sağlanması ile Marmaray'ın yapımına devam edildiği görülmektedir. 2008'de iptal edilen KAİP'te de öneri olarak gösterilen Zeytinburnu-Kabataş tramvay hattının kullanımda olan Zeytinburnu-Eminönü kısmına ise Eminönü-Kabataş kısmı açılarak dahil edilmiştir (Hamamcioğlu, 2009, s.117, 157, 159; Metro İstanbul, t.y./a; Metro İstanbul, t.y./b; Metro İstanbul, t.y./c).

Revizeleri sonrasında 2009'da onaylanan çevre düzeni planının hedef yılı 2025 olup öngörülen nüfus 16 milyon olarak belirlenmiştir. Planda kentin kuzeye doğru gelişiminin engellenmesi, doğal ve tarihi yapısının korunması, potansiyel alanların korunarak kullanılması gibi turizme de yer veren bir amaç tanımlanmıştır (Vizyon 2050, t.y.). Ancak plan sonrasındaki süreçte plana aykırı olan mega projeler yapılmış, korunması gerektiği belirlenen su havzalarında yer seçen sanayi alanlarına izin verilmiş, tarım ve orman alanları imara açılmıştır. Projelerin bir bölümü kentsel dönüşüm adı altında 6306 gibi kanunlar çıkartılarak diğer kısmı var olan kanunlara projelerin yapımı için gereken değişikliklerin eklenmesiyle hayata geçirilmiştir. Bu süreç günümüzde de devam etmekte ve halen yürürlükte olan çevre düzeni planına eklenerek yasallaştırılmaktadır. Tarihi Yarımada açısından süreç incelendiğinde; kentleşme baskısı yaratan alt merkezlerin oluşturulduğu, dönüşüm/yenileme alanlarının 5366 ve 6306 sayılı Yasa'yla afet odaklı dönüşüm adı altında başka bir kimliğe büründürüldüğü, silüete zarar veren Haliç Köprüsü'nün ve 16/9 Kuleleri gibi yapıların hayata geçirildiği, yapılan kazılarla yer altı ve inşaa faaliyetleriyle yer üstü tarihi kimliğe zarar veren ve taşıt odaklı ulaşımı besleyen Avrasya Tüneli gibi ulaşım projelerinin yapıldığı görülmektedir. Dolayısıyla mevcut planın, 2009 onaylı plandan içerik ve yaklaşım açısından ayrı bir plan olduğu söylenebilir. Planların gelişim süreci incelendiğinde Tarihi Yarımada'nın 2000'lerdeki sosyo-mekansal dönüşümü, çevre düzeni planı ve koruma amaçlı imar planları aracılığıyla okunabilmekte ve eş zamanlı olarak gerçekleştirilen alan yönetimi aracılığıyla mevcut yaklaşımlar kavranabilmektedir (Şekil 3.3).



Şekil 3.3: Üç plan süreci (3.2 Bölümü kaynaklarından¹¹ yararlanılarak yazar tarafından üretilmiştir).

2009 sonrasında Tarihi Yarımada'yı etkileyen gelişmelere bakıldığında bunların; 2010 İstanbul Avrupa Kültür Başkenti gündemi, 2005'ten beri devam eden 2011 yılı onaylı Koruma Amaçlı İmar Planı süreci ve ikincisi yapılan 2018 yılına ait Alan Yönetim Planı olduğu söylenebilir.

Avrupa Kültür Başkenti (AKB) 1985 yılında AB'nin kendi üye devletleri içinde gerçekleştirmeye başladığı bir oluşumdur. 1999'da AKB seçilecek kentlerin aday ülkelerden de olabileceği kararının alınmasıyla Türkiye, programa başvurabilmek için çalışmalara başlamıştır. 2005'te aday şehir olma başvurusu yapılmış ve 2006'da 2010 Avrupa Kültür Başkentlerinden birinin İstanbul olduğu ilan edilmiştir (Baycar, 2010, 727-728). AKB, kültürel zenginliğin vurgulanması, bu özellikteki kentlerin gelişimine destek olunması ve ortak bir kültür alanına sahip olunduğunun hissettirilmesi amacıyla oluşturulmuş ve seçilen kentlerin oluşturduğu program çerçevesinde projelere bütçe verilmesini kararlaştırmıştır. İstanbul'un AKB seçilmesiyle 2007 yılında İstanbul Avrupa Kültür Başkenti Ajansı kurulmuştur. Ajans, AKB'nin, kentsel yenileme projeleriyle kentin çehresinin değiştirilmesine, yeni iş sahalarının oluşumuna, kentlilik bilincinin gelişmesine, kültür mekanlarının oluşmasına ve Avrupa'yla kültürel ve ekonomik ilişkilerin güçlendirilmesine aracı olmasını beklediğini belirtmiştir. Bu kapsamda İstanbul'da AKB için hazırlanan projelerin %59'u Tarihi Yarımada'ya

¹¹ (Aksu, 2009; Kart, 2008; Yıldırım Burma, 2017; Yüksel, 2023).

yönelik planlanmıştır. Bu projeler arasında; Yenikapı Transfer Noktası Projesi; Süleymaniye Darüşşifa Binası'nın restorasyonla enstitü ve Fatih Davutpaşa Medresesi'nin restorasyonla kültür merkezi olarak işlevlendirilmesi; Ayasofya Müzesi ve Topkapı Sarayı restorasyonları, Zeyrek Bölgesi ahşap yapı onarımları; Sirkeci Hoca paşa Yayalaştırma ve İyileştirme Projesi ve yönetim planı ile strateji planının hazırlanması bulunmaktadır (European Commission, 2025; Öktem, 2010, s.126-128, 145). AKB oluşumu; kentlerdeki birçok tarihi, kültürel ve doğal katmanların ortaya çıkarılmasına, alanda yaşayanların hem kendi değerlerine ilişkin kültürü hem de çeşitli kültürlerin de bu alanın bir parçası olduğunu keşfetmesine, kentin bu çeşitlilikle birlikte ayırtırmadan ve korunarak deneyimlenmesine aracı olabilmektedir. Böylece bu hedeflere erişilmesi amacıyla yapılacak projelerle, kültür ve turizm potansiyeli kullanılarak kentler yeniden canlandırılabilen, sahip olunan kültüre yeni bir bakış açısıyla bakılması sağlanarak koruma konusunda bilinç kazandırılmakta ve uluslararası dünyaya dahil olunarak kentin gelişimi desteklenebilmektedir. Bu noktada önemsenmesi gereken, sunulacak varlıkların özgün içeriğin içinin boşaltılarak ticarileştirilmemesi, bir imajdan ibaret görülmemesidir. Tarihi Yarımada için planlanan projeler arasında AKB oluşumunda genellikle tercih edilen miras öğelerine yeni bir işlev verilerek kullanılması ve yeni kültür mekanlarının oluşturulması gibi öngörüler bulunmaktadır. Davutpaşa Medresesi planlandığı gibi ve kamu kullanımına uygun şekilde hayata geçirilirken Darüşşifa Binası'nın restorasyon süreci farklı ilerlemiş ve binanın tarihi değerine uygun bulunmayan kullanımlar atanmıştır. Yenikapı Projesi'nde ise önemli arkeolojik kalıntıların olduğu alana gereken hassasiyet gösterilmemiş ve proje, Tarihi Yarımada'nın korunması meselesi açısından ele alınmamıştır.

Halen yürürlükte olan koruma amaçlı imar planının hazırlanış süreci ise aslen 2005 yılında onaylanmış planın iptali sonrası yapılan revizelerden oluşmaktadır. 2008 yılında iptal edilen plan sonrasında; koruma amaçlı imar planının onaylatılmaya, halihazırda devam eden projelerin yasallaştırılabilmesi için buna ilişkin planların kabul ettirilmeye ve mahkemece uyulması istenen Geçiş Dönemi Koruma Esasları ve Kullanma Şartları'nın proje amacına uygun şekilde değiştirilmeye çalışıldığı bir dönem yaşanmıştır.

Süreçte; 1/5000 ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı (KANİP), 1/1000 ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı (KAUİP) ve Sultanahmet, Süleymaniye ve Barbaros Evleri Turizm Merkezleri İmar Planlarının iptaline; projelere ilişkin 8 plan kararıyla 29 plan hükmüne dayanan uygulamaların durdurulmasına ve geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartlarının

değiştirilmesine ilişkin dava ve karar alma süreçleri görülmüştür. Sonucunda Koruma Kurulu'nun uygun bulmasının ardından İBB; 2011 yılında 1/5000 ölçekli KANİP'i ve 2012 yılında 1/1000 ölçekli KAUİP'i onaylamıştır. Ancak planın onaylanmasına değin geçen sürede, Tarihi Yarımada'da yenileme ve turizme ilişkin birçok uygulama ve yarımada'nın silüetini etkileyen alanlarda birçok yüksek yapı inşaatı gerçekleştirilmiştir. Projelerin tepki toplaması sonucunda 2012 yılında İBB'de "Tarihi Kent Merkezi Görünümünü (Silüetini) Etkileyen Alanlarda Olumsuz Yapılaşma Koşullarının Engellenmesine Yönelik 1/5.000 Ölçekli NİP Plan Notu İlavesi Teklifi" konulu çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Çalışmalar sonucunda kentte bakı noktaları belirlenmesi ve yapılacak projelerdeki yüksekliklerin, silüete göre onaydan geçmesi gerektiğine karar verilmiştir. Ancak inşaat süreci karar sonrasında tamamlanan birçok yapı, karar kapsamına alınmamış ve karara uymayan diğer yapılara mahkeme kararı olmasına rağmen müdahalede bulunulmamıştır (Çelen, 2016, s.145; Kaya, 2016, s.70; Yıldırım Burma, 2017, s.76-80; Yüksel, 2023, s.123). Yarımada'nın silüetini bozan yüksek yapı inşaatları ve yarımada'da gerçekleştirilen dönüşüm/yenileme projeleri, iki plan sürecindeki farklılıkları göstermektedir. Bu farkların ortaya konulabilmesi için 2005 ve 2012 planları, sınır, amaç, hedef ve kararlar kısa bir kesitle ele alınarak değerlendirilecektir.

Planlar sınırlar yönünden incelendiğinde 2005 planında tamamı sit ilan edilen yarımada'da koruma derecelendirmesi bulunmaktayken 2012 planında koruma sınırlarının birbiri içine girmiş bölgeler arasında kaldığı görülmektedir. Planda, 11 yenileme alanı ve 2 turizm merkezi bulunmaktadır. Aynı zamanda koruma amaçlı imar planlarında bulunmayan, rekreasyon ve meydan düzenlemesi planlarının onaylanmasıyla itirazlara rağmen devam ettirilmiş Sulukule ve Yenikapı Dolgu Alanı projeleri, kenti sosyal ve mekansal olarak dönüştürmüştür. Bu durum bütüncül koruma anlayışından uzak olduğunu ve kentsel mekanın rant elde etme ve sosyopolitik bir dönüşümün aracı olarak kullanıldığını göstermektedir (Yıldırım Burma, 2017, s.84, 93).

2011/2012 planında, 2005 planında olduğu gibi evrensel değerlerin korunması amaçlanmış, aynı zamanda kayıp anıtsal eserlerin tarihi dokuya entegre edilmesi gerektiğine de yer verilmiştir. Bu kapsamda yöntemini turizm payının artırılması ve eserlerin yenilenmesi olarak belirlemiştir. Hem turizm ve yenilemeye yönelik yapılan bu vurgu hem de 2005 planındaki gibi dünya kenti olma vizyonuna yer verilmemesi, siyasi gücün kente ilişkin amacının AB sürecinden farklılaştığının ve koruma alanları ile kenti, ekonomik sistem içinde nereye koyduğunun bir göstergesi olarak değerlendirilebilir.

Plan kararları incelendiğinde eski plan kararlarındaki ihya kararlarının kaldırıldığı tespit edilmiştir. Laleli'deki konut alanı işlevine, bölgedeki otellerin açtığı dava sonucunda turizme imkan veren ticaret fonksiyonu getirilmiş; geleneksel ticaret işlevi verilen Hanlar Bölgesi'ne ise turizme imkan veren plan notları eklenmiştir. Cankurtaran'ın konut+konaklama işlevleri kimi yerde turizm işlevine çevrilmiş; Eminönü'ndeki bazı mahalleler, turizm kullanımına açık olan 2. derece ticaret alanı olarak belirlenmiştir (Yıldırım Burma, 2017, s.85). Böylelikle planda tarihi ve kültürel doku önemsenmeden sermaye lehine verilen bu kararlar, yeni bir dava sürecini başlatmıştır.

Mimarlar Odası'nın plan iptali istemiyle açtığı davada itiraz sebeplerinden bazıları şu şekilde açıklanmıştır;

- Planda, Tarihi Yarımada'nın taşıt trafiğinden arındırılması gerektiği belirtilmiştir. Ancak plan kararlarının uygulanması halinde Tarihi Yarımada, çeşitli ve yüksek kapasiteli araç trafiğine açık hale gelecek ve yapılacak otoparklarla daha da yoğunlaşacaktır.
- Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından hazırlanarak KANİP'e işlenen Avrasya Tüneli'nin, boğaz geçişlerinde temel referans alınan kolay, ucuz ve çevreci erişimin sağlanması hedefine uymadığı söylenebilir. Yapılan hesaplar, Marmaray Projesi'nin 2025 yılındaki yükü taşıyabileceğini ve boğaz geçişlerinde %82 yer işgal eden ve 1.1 yolcu taşıma kapasitesi olan otomobiller yerine toplu taşıma sisteminin geliştirilmesi gerektiğini göstermektedir.
- Koruma bölgelerindeki yapı yüksekliği sınırlamalarına, yapılan projelerde uyulmadığı veya plan açıklamalarının muğlak bırakıldığı tespit edilmiştir.
- Plandaki yeni yapılaşma öngörülerini yerine yarımada'nın ihtiyacı olan başta yeşil alan olmak üzere çeşitli donatılara yer verilmesi gerektiği ortaya konmuştur (İstanbul Nöbetçi İdare Mahkemesi, 2012).

Devam eden mahkeme sürecinde 2009 sonrası gündeme gelen mega projeler ve dönüşüm/yenileme uygulamaları merkezi yönetim kararlarıyla devam ettirilmiştir. Koruma amaçlı imar planları ise projelere ve projelerdeki yaklaşımın devamını sağlayan yeni çıkartılmış kanunlara göre revize edilerek 2018 yılında Fatih Belediyesi, 2020 yılında İBB tarafından onanmıştır. Plana, risk altındaki yapıların dönüşümünün plan notları aracılığıyla giderilmeye çalışıldığı gerekçesiyle Şehir Plancıları Odası da dava açmış ancak dava 2022 yılında reddedilmiştir¹².

¹² Bkz. (T.C. İstanbul 7. İdare Mahkemesi, 2022; TMMOB Şehir Plancıları Odası, 2024).

Süreçte 2018 yılına ait alan yönetim planı da hazırlanmıştır. Yeni bir alan yönetim planının hazırlanma sebebi 26006 sayılı yönetmelikte, planın beş yılda bir gelişmeler göz önüne alınarak güncellenmesi gerektiğinin belirtilmesidir. Aynı zamanda UNESCO ve ICOMOS, 2011 planına ilişkin karar ve önerilerde bulunmuş, ulus içinde ise yasal-yönetmeliksel yapıda değişiklikler meydana gelmiştir. 2012 yılında iletilen bildiride;

- İstanbul'un Tarihi Alanları'nın; tek bir Dünya Miras Alanı olduğunun vurgulanması, Tarihi Yarımada'nın bütünüyle olan bağlantılarının kurulması, üstün evrensel niteliklerinin ortaya konması ve bu kapsamda geliştirilmesi
- Gelişim tehditlerinin açıkça ifade edilmesi,
- Projelerin gerçekleştirilebilir hale getirilmesi,
- Yönetim planları ile koruma ve yenileme plan/projelerin uyumu için düzenlemeler yapılması (Haliç Metro Köprüsü hakkında görüş bildirilmiştir),
- 2011 yönetim planında çok boyutlu açıklanan korumaya yönelik sorunlar için çözüm geliştirilmesi önerilmiştir (İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı, 2018, s.22-23). Kurum önerilerinin; bütüncül koruma yaklaşımını pekiştirmeye çalıştığı, alanın sahip olduğu niteliklerin ve planlanan çözümlerin açıkça tanımlanması gerektiği belirtilerek sürecin netleştirilmeye çalışıldığı ve koruma çerçevesine uymayan projelerin düzeltilmesi gerektiği vurgulanarak koruma kavramının hatırlatıldığı söylenebilir.

Planın yenilenmesindeki diğer sebepler ise Yenikapı Dolgu Alanı'nın yapılmasıyla ilçe sınırlarının değişmesi, Dünya Miras Komitesi'nin önerisiyle 2017 yılında miras alanı sınırlarında değişiklik yapılması ve 2012 itibarıyla çıkartılan kanunlar ile mevcut kanunlarda yapılan değişikliklerdir. Böylelikle 2014 yılında plan güncelleme çalışmalarına başlanılmıştır (İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı, 2018, s.24-26; İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı, t.y./b). İki plan arasındaki değişikliklerden ilki koruma alanlarının sınırlarında yapılan değişikliktir. Sınırların dört alan için de genişletildiği gözlenmiştir.

Sınır değişikliği sonrasında ikisi yarımada olan 3 turizm merkezi ile 22 yenileme alanı plana işlenmiştir. Alan Yönetim Planı'nda tez kapsamında da değinilen Sultanahmet Cezaevi Binası'nın Bakanlar Kurulu kararıyla turizm merkezi olarak belirlendikten sonra otel olarak işletilmesine değinilmiş ve UNESCO'nun konunun gözden geçirilmesini şiddetle tavsiye ettiği belirtilmiştir. Aynı şekilde 5366 sayılı Yasa'nın koruma kavramıyla uyum sağlamadığı, yenilemeyi teşvik ettiği ve alanların sosyo-ekonomik yapısını iyileştirme hedefinde olmadığı belirtilmiştir (İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı, 2018, s.71-72). Bu noktada yönetim planı çalışmalarında

görevli olan iki kurumun incelenmesi önem taşımaktadır. Öneri ve süreç takibi göreviyle Danışma Kurulu; onay ve denetlemeyle görevli Eşgüdüm ve Denetleme Kurulu süreçte yer almaktadır. Bu kurulların üyeleri, 26006 sayılı Yasa'ya 2021'de yapılan düzenlemeyle Bakanlık tarafından belirlenmeye başlamıştır. Bu durumun, koruma konusunda yönlendirici görevi olan alan yönetim planı kararlarının, merkezi yönetimin etkisi altında gerçekleşmesine neden olabileceği düşünülebilir.

2018 planında, 2011 vizyonu korunmuş; ilkeler ise çağdaş koruma ilkeleri doğrultusunda revize edilmiştir. Hedefler için ise yönetim, koruma, planlama, restorasyon, erişilebilirlik, bilinçlendirme, ziyaretçi ve risk yönetimine yönelik 7 tema belirlenmiş ve bu temaların altındaki eylemlerin gerçekleştirilme süresi öngörülmüş, ilişkili aktörler tanımlanmıştır (İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı, 2018, s.255-256). 65 eylemin; 30'unda Kültür ve Turizm Bakanlığı, 27'sinde STK'lar, 24'ünde üniversiteler, 17'sinde meslek odaları, 15'inde İBB Turizm Müdürlüğü, 20'sinde İBB Kültürel Miras Koruma Müdürlüğü, 17'sinde İBB Kültür Varlıkları Projeler Müdürlüğü ve 6'sında İBB Kültür Varlıkları Daire Başkanlığı'na yer verilmiştir. Yerel aktörlerin yalnızca fikir alma kısımlarında değil karar verme süreçlerinde de yer alması önem taşıdığından STK, üniversite ve meslek odalarına aynı zamanda muhtarlıklar ve vakıflara da yer verilmesi katılımcı planlamaya ilişkin önemli bir adımdır. Aynı zamanda kültürle ilişkili birimlere yalnızca merkezi yönetim ölçeğinde yer verilmemesi ve İBB'nin de süreçte kilit rolde olması, halkın yerel birimlerle kolay ilişki kurmasıyla katılımının sağlanması bakımından gerekli bir adımdır.

2019 yerel seçimler sonrasında ise İBB yönetiminin değişmesi, Tarihi Yarımada'nın siyasi arka planıyla birlikte ele alınmasını gerektirmektedir. Süreç planlar bakımından incelendiğinde; Sultanahmet ve Barbaros Evleri Turizm Merkezi 1/5000 ölçekli KANİP ve Sirkeci Garı'na ilişkin NİP'in 2020-2022 döneminde revize istekleriyle ilerlediği görülmektedir. Planların detayı hakkında bilgi bulunmamakla birlikte belirsiz bırakılan karar sürecinin devam ettiği tespit edilmiştir. Koruma amaçlı imar planı süreci ise 2012 planında ihyasının yapılmasına karar verilen kayıp eser niteliğindeki 10 yapının davasıyla devam etmiştir. Mimarlar Odası'nın açtığı dava, 2019 yılında yürütmenin durdurulması kararıyla sonuçlanmış ancak daha sonra dava reddedilmiştir. 2022 yılında ise kayıp eserlerin ihyası için gereken veriler bulunmadığından plan notlarına sonradan eklenen ihya kararlarının bozulmasına karar verilmiştir. İBB'nin yaptığı çalışmalar arasında ise İPA'nın kurulmasıyla 2050 hedefli hazırlanan İstanbul Planlama Tarihi Sergisi ve dijitalleştirilen kataloğu, Tarihi Yarımada için hazırlanan 60 projenin Beyazıt'ta aktarıldığı "Antik Çağ'dan Günümüze 3 İstanbul 1 Tarihi

Yarımada” açık hava sergisi ve Tarihi Yarımada’da gerçekleştirilen projeleri aktaran internet sitesi bulunmaktadır¹³.

3.3. Bölüm Değerlendirmesi

1980 Askeri Darbesi sonrası yeni bir ekonomik sistemin benimsenmesi ve yönetim modeline geçilmesiyle planlama tarihinde yeni bir dönem başlatılmış ve günümüz yaklaşımının da temelleri atılmıştır. Serbest piyasa ekonomisine ve büyükşehir belediye yönetim modeline geçilen bu dönem, kentsel mekanın yeni paradigmalara değiştirilmesine ve bundan hareketle kentsel politikaların dönüştürülmesine neden olmuştur. Arzulanan serbest piyasa ekonomisine geçilmesiyle bu sistemin ortaya koyduğu kentlerin rekabet edebilirliği meselesi üzerinden kurgulanan planlama yaklaşımıyla kentsel mekana yönelik kentsel projeler tasarlanmıştır. Küresel kente dahil olma ve uluslararası piyasada öne çıkma amacı kapsamında Tarihi Yarımada gibi kentin prestij bölgelerinde ve koruma alanlarında, kültürel, turistik ve ticari bir ortam yaratılmasına yönelik projeler yapılmaya başlanmış ve dünya metropol kenti görünümü yakalanmaya çalışılmıştır. Bu kapsamda öne çıkan projeler, Dalan’ın büyükşehir belediye başkanlığı döneminde planlanmış ve kimi proje hayata geçirilmiştir. Projeler arasında Yenikapı Transfer Merkezi Projesi, M2 Metro Projesi ile ilişkili olduğu Haliç Metro Köprüsü yapımı ve Menderes’in imar faaliyetlerine benzer ulaşım projeleri yer almaktadır. Dalan Operasyonları olarak adlandırılan projeler arasında ulaşım projeleri haricinde, Haliç’in sanayiden arındırılması, sanayiden kaynaklı oluşan deniz kirliliğinin giderilmesi ve restorasyon projeleri de bulunmaktadır. Benimsenen anlayış kapsamında uygulanacak projelerin hayata geçirilmesi amacıyla kamu yönetiminin yeniden yapılandırılmasına ilişkin düzenlemeler yapılmış, turizm ve ticari içerikli projelerin yapılmasının önünü açan Turizm Teşvik Kanunu, 2863 sayılı Kanun gibi yasalar çıkartılmış, kentsel proje süreçlerinin ilerleyişine paralel olarak ihtiyaç duyulan yasa düzenlemeleri yapılmış ve kanunlarla plan sistemi içine dahil edilen KAİP’lerde plan değişiklikleri öngörülmüştür. Böylece ekonomik kazanç ve siyasi prestij sağlanması için araç olarak görülen kentsel mekanın dönüşümü, 1980 öncesinde temeli atılan uygulama örneklerinden hareketle kentsel politikaları, yeni bir ekonomik sistem çerçevesinde dönüştürmüştür.

Süreçten anlaşılabilmektedir ki siyaset yapma aracı olarak kullanılan kentsel mekan için ticari ve turistik amaçlı projeler uygulanmış ve kentsel politikalar siyasi ve ekonomik güç odaklarının kazançları çerçevesinde dönüştürülmüştür. Menderes’in

¹³ Bkz. (İPA, 2022; İPA, 2023; İBB, t.y.; TMMOB Mimarlar Odası İstanbul, 2022; İBB Şehir Planlama Müdürlüğü, t.y./b; İBB Şehir Planlama Müdürlüğü, t.y./c).

temelini attığı bu siyaset yapma biçimi, 1960-1980 döneminde hem planlı kentleşme amacını taşıyan hem de siyasi yönetim ve sermaye sahiplerinin lehine olan uygulamalarla ilerletilmiştir. 1980 itibariyle serbest piyasa ekonomisine geçilmesiyle ise bir kırılma yaşanmış ve kent mekanı, ekonomik sistemin taşıyıcı unsurlarından biri haline gelmiştir. Yerel yönetimler bu kapsamda yapılandırılmış ve küresel dünyaya adapte olma amacı çerçevesinde kent mekanı planlanmıştır. Kent mekanının değiştirilmesiyle ortaya çıkan kentsel politikaların dönüştürülme süreci, oportünist adımlarla 2000 sonrasında ivme kazanmıştır.

2000'li yılların başında kent mekanının değiştirilmesine yönelik planlanan projeler, AB'yle ilişkiler çerçevesinde tasarlanmıştır. Küresel kente adapte olma isteğinin devam ettiği bu süreçte, metropol kentin ihtiyacı olduğu düşünülen tüketim mekanları, rezidanslar, yüksek katlı ofis alanlarına yer verilmiştir. AB adaylığı süreci kapsamında alınan fonlarla, bu inşa süreçleri gerçekleştirilmiş ve ekonomik göstergeler, üretimle elde edilmeyen sıcak para aracılığıyla ve üretime yönelik yapılmayan yatırımlarla nicelikten ibaret şekilde bir iyileşme olduğunu ortaya koymuştur. Bu ortamda, bir taraftan da küresel kentten anlaşılan vizyonla yenileme projeleri uygulanmaya başlanmıştır. Tarihi ve kültürel dokuyu yok ederek yeniden inşa etme yaklaşımıyla tasarlanan projelerin önündeki engellerin ortadan kaldırılması için kentsel politikaların bu yaklaşım çerçevesinde dönüştürülmesine başvurulmuştur. Bu kapsamda 5366 gibi yenileme projelerinin dayanağını oluşturan bir kanun hazırlanmış ve koruma amaçlı imar planında yapılmak üzere birtakım düzenlemeler öngörülmüştür. Dolayısıyla proje süreçleri; hızlı karar alınmasıyla, bölge halkının görüşleri ve dahi mülkiyet hakları önemsenmeden, koruma alanları tahrip edilerek ve bütüncül planlama anlayışından yoksun şekilde planlanarak ilerletilmiştir. Sonucunda çeşitli kültürel miras yapıları kaybedilmiş, alanın sahip olduğu kültürel yaşam ortadan kaldırılmış ve parçacıl bir kent görünümü ortaya çıkmıştır. Planlama yaklaşımının standartlığı ve çok katmanlı kentin planlanmasında gösterilmesi gereken hassasiyetin eksikliğiyle birbirinin aynısı kentsel mekanlar oluşturulmuştur. Tarihi Yarımada, özgün mirasını kaybederek yeni gelişecek bir alanın planlanışı gibi derinlikten yoksun bir anlayışla planlanmış ve politikalar bu anlayışla hazırlanarak dönüştürülmüştür. Dolayısıyla bu sürecin, bir planlama sürecinden çok, yıkıp yeniden yapılan bir inşa etme sürecinden ibaret olduğu söylenebilir.

2010 yılları civarında ise siyasi yönetimin AB'nin adaylık sürecinde belirttiği eşitlikçi ve demokratik yönetim anlayışı kriterlerinden uzaklaşmasıyla ekonomik çıkmazlara girilmiştir. Ekonomideki bu bozulma, inşaat sektörüyle giderilmeye çalışılmış ve kent mekanı, ekonomik sistemin taşıyıcısı haline getirilmiştir. Aynı dönemde siyasi

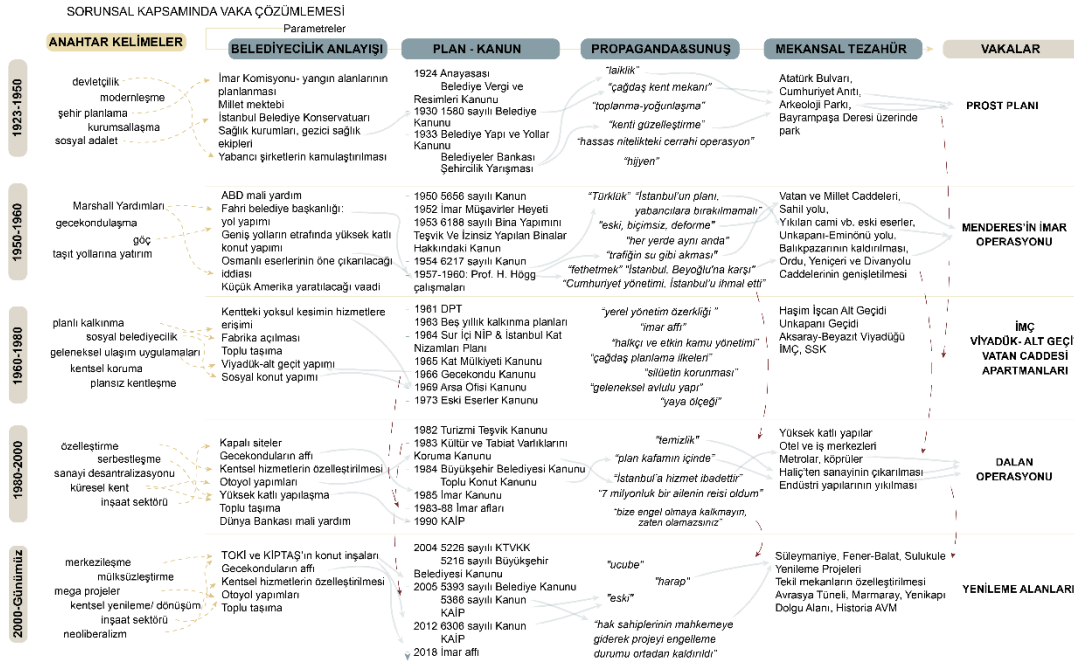
otoritenin güçlenmeye başlamasıyla kentsel politikalar, merkeziyetçi bir yaklaşımla dönüştürülmüş ve kentsel mekana yapılan müdahaleler şiddetlenmeye başlamıştır. Böylece siyaset yapma aracı olarak kullanılan kentsel projelerin süreçlerindeki siyasi, ekonomik ve sosyal yönden etkileri olan tüm düzenlemelerin, kentsel planlama içinde bir norm haline gelmesi için uğraşılmıştır. Böylelikle yeni dönem itibariyle 1950 öncesinde hedeflenen sistem oluşturma çabasından, 1960-1980 dönemindeki ikilemli durumdan ve 1980-2000 döneminde günümüze kıyasla küçük adımlarla ilerleyen planlama ve yönetim anlayışından izler görülememeye başlamıştır. Dolgu alanı projeleri, meydan düzenlemeleri, Avrasya Tüneli gibi büyük ulaşım projeleri ve parsel ölçeğindeki inşaa faaliyetleri gibi projeler hız kazanarak devam etmiştir. Tüm bu projelerin gerçekleştirilebilmesi için kanunlar çıkartılmış, kanun düzenlemeleri ve plan değişiklikleri yapılmış, yerel yönetimden merkezi yönetime mülkiyet hakları ve plan yapma veya onaylama yetkileri devredilmiştir. Yerel ve genel seçim dönemleri ile referandum süreçlerine paralel şekilde şiddetlenen kentsel politikaları dönüştürme adımlarıyla artık kentsel projeler, siyasi gerilimin ön planda tutulmasının ve ekonomik sistemin devam etmesinin bir aracı haline getirilmiştir. Sonucunda 2000'lerden günümüze uzanan bu dönem, çalışmanın sorunsalının en net ve şiddetli şekilde gözlendiği dönem olarak karşımıza çıkmaktadır.



4. ÖRNEK VAKA ÇALIŞMALARI ÜZERİNDEN KENTSEL POLİTİKALARIN DÖNÜŞÜM SÜRECİ

1828'den günümüze uzanan süreç 6 dönemde fiziksel, ekonomik, sosyal ve siyasi olmak üzere 4 açıdan ele alınmıştır. Sonucunda her dönemin bu kriterler içinde veya birbirini etkileyerek ortaya çıkan karakteristik özelliklerine ulaşılmıştır. Cumhuriyet'ten günümüze uzanan dönemlerin öne çıkan bu özellikleri ise dönemin koşullarını ve benimsenen anlayışını ortaya koyarak kentsel projeler aracılığıyla yaşanan politika dönüşüm süreçlerinin genel çerçevede kavranmasını sağlamıştır.

Kentsel politikalar içinde tamamlayıcı ve anlamlı bir parça olması beklenen kentsel projelerin, çalışmanın sorunsalında aktarıldığı üzere planlamada bir araç olarak kullanılarak kentsel politikaları etkilediği gözlenmiştir. Bu meselenin çözümlenebilmesi için ise dönemin karakteristik özelliklerini bünyesinde taşıyan ve iyi şekilde yansıtan projelerin incelemesi yapılacaktır. Bu çerçevede seçilen vakalar, dönem incelemesinde ortaya konan bulgular ve çalışmanın sorunsalı ışığında belediyecilik anlayışı, plan-kanun çalışmaları, vakanın halka sunuluşu ve mekana olan yansıması olmak üzere belirlenen 4 parametre kapsamında değerlendirilecektir (Şekil 4.1).



Şekil 4.1: Sorunsal kapsamında vaka çözümlemesi.

Vakaların parametreler ışığındaki çıktıların, dönemin karakteristik özelliklerini gösteren anahtar kelimelerle, aynı dönemdeki çıktıların birbirleriyle olan etkileşimleriyle ve farklı dönemdeki çıktıların birbiri üzerindeki etkisiyle bir arada değerlendirilmesi; politika dönüşüm süreçlerinin hangi siyasi anlayış, arka plan ve halka sunuşla, mekana nasıl yansıtılarak söz konusu projeler aracılığıyla gerçekleştirildiğini ortaya koyacaktır.

4.1. Prost Planı

Cumhuriyet Dönemi'nde 1930 yılı itibarıyla kent planlama çalışmalarının odağı Ankara'dan İstanbul'a çevrilmiştir. Öne çıkan plan çalışması ise dönemin reformist hareketlerini mekana yansıtmayı ve tarihsel izler üzerinde kentin gelişmesini hedefleyen, gelecekteki kültürel aktiviteleri öngörerek planlamayı amaçlayan Prost Planı olmuştur. Prost'un çalışmaları hem Tarihi Yarımada'yı dönemin anlayışı ve koşulları çerçevesinde yeniden şekillendirmiş hem de gelecek dönem çalışmalarında altlık olarak kullanılarak uzun süre etkili olmuştur. Bu sebeple bu bölümde; dönemin fiziksel, sosyal, ekonomik ve siyasi karakterini yansıtan Prost Planı incelenecektir. Bu kapsamda içinde bulunulan dönemin plan sürecine olan etkisi, süreçteki aktörler ve aktörler arası ilişki, planın öngörülleri, gerçekleştirilen imar faaliyetleri, planın hem içinde bulunulan dönemde etkili olduğu mekansal değişim hem de sonraki dönemin plan çalışmalarını yönlendirmedeki etki gücünün bağlantısı ortaya konularak değerlendirilecektir.

ve kentin ihtiyaç duyduğu gerekliliklerini yerine getirmede bir uzmanlık alanı olarak değerlendirilmekteydi (Bilsel, 2010c, s.103; Bilsel, 2011, s.101). Bu dönemde yaratılmak istenen çağdaş ve laik düzen için siyasi ve toplumsal dönüşüme yönelik adımlar atılmıştı. Bu kapsamda kent mekanına da modern bir görünüm kazandırılması, kentsel mekanda çağdaş ve seküler bir toplumun ihtiyaç duyduğu işlevsel kullanımlara yer verilmesi ve kentsel hizmetlerin sağlanması amaçlanmıştır. Böylelikle plan çalışmaları sürecindeki diğer adım Ankara'da da yapıldığı üzere 1933 yılında İstanbul'da uluslararası bir şehircilik yarışması düzenlenmesi olmuştur.

Geç Osmanlı döneminde plan çalışmalarında Moltke, L. Storari, A. Auric, J. Bouvard gibi yabancı plancılar tercih edilmiştir. Cumhuriyet Dönemi'nde de bu durumun şehircilik yarışmasına davet edilen H. Elgötz, A. Agache, J. Lambert ve Prost ile devam ettiği görülmektedir. Bunun sebebinin planlamanın arkasında yatan çağdaşlaşma düşüncesi ve kentsel modernleşmede, örnek alınan batı kentlerine benzeme amacı olduğu söylenebilir (Durhan, 2023, s.55). Ancak yabancı plancıların önerileri bütünüyle kabul edilmemektedir. Şehircilik yarışması davetinde belirtildiği üzere bunun aslında bir planlama yarışması olmadığı uzmanların görüşlerinin alınmasının amaçlandığı ve süreç sonunda belediyenin bir uzmanla çalışma hakkını saklı tuttuğu ifade edilmiştir (Bilsel, 2011, s.101). Prost'un meşguliyeti sebebiyle yarışmaya Elgötz, Agache, Lambert katılmış ve Elgötz'ün planı uygun görülmüştür. Bu onayda, Elgötz'ün Haydarpaşa'da bir liman önermesinin ve diğer planlara göre uygulanabilir olup daha az müdahale içeren yaklaşımının belirleyici olduğu söylenebilir. Bu iki konunun önemi, Prost'un çalışmalarında Anadolu yakasında bir gar önerisinin istenmesi meselesiyle ve müdahaleci tavrının bütünüyle uygulamaya yer bulamamasıyla etkisini göstermektedir.

Elgötz'ün planının bilinmeyen nedenlerle uygulanmaması sonrasında Prost, dönemin İstanbul Valisi ve Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ tarafından İstanbul'un planlamasına ilişkin önerilerinin alınması amacıyla yeniden davet edilmiştir (Bilsel, 2010c, s.104-105). Böylece Prost ile 1936 yılında imzalanan sözleşme yenilenerek 1950'ye değin devam ettirilir. Prost'un plan sürecine geçmeden önce İstanbul'un planlanmasında Prost'un davet edilmesinin arkasındaki sebepler irdelenmelidir.

1990'larda Lila Leontidou, Ahu Aksoy ve Kevin Robins'in çalışmalarında, 1930'lardaki Akdeniz kentlerinin sahip olduğu arka dar yollar, çıkmaz sokaklar ve iç avlularla oluşan düzensizliğin bu kentlerin karakteristik özelliği olduğu belirtilmiştir. Kentsel dokunun, işlevsel arazi kullanımı kavramının dışlanmasıyla ve silüetin, parçalanmış düzensiz yerleşimlerle oluştuğu vurgulanmıştır. Bu düzensiz yerleşimlerin mekansal ayrışması ise gelir ve sosyal statüye değil din ve etnisiteye dayanmaktadır (Akpınar,

2010a, s.3). Osmanlı Hukuku ve uygulamaları, din ve etnisiteye göre sınıflandırılmış olup kentsel mekan da bu anlayışa göre dizayn edilmiştir. Osmanlı fethinden sonra, Greko-Romen kamusal meydanları, dini komplekslerin ve külliyelerin kurulduğu yerler haline gelmiş. Yerleşim alanları da içe dönük bir yapıyla ve geniş kamusal alanlara sahip olmadan gelişim göstermiştir. Dolayısıyla imparatorluğun yönetim anlayışıyla yapılan planlama, kentsel mekanın din ve etnisiteye göre ayrışarak gelişim göstermesiyle sonuçlanmıştır. Böylelikle Ermeniler, Samatya, Kumkapı ve Yenikapı'da; Yahudiler, ilk olarak Eminönü'nde sonrasında Balat ve Hasköy'de; Rumlar ise Fener'de yaşamıştır. Kabaca gayrimüslimlerin çoğunlukla sahil bölgelerine, Müslümanların ise şehrin iç kesimlerine yerleştikleri söylenebilir (Akpınar, 2003, s.33, 35-36). Kentin 1930'lardaki durumu göz önüne alınarak Prost'un kariyeri incelendiğinde ise Fas ve Cezayir'den İzmir ve Paris'e birçok plan sürecini yönettiği ve koruma yanlısı bir yaklaşım benimsediği görülmektedir. Böylece planlamanın arkasındaki sebeplerden biri olan çağdaş ve seküler topluma uyan modern bir kent inşası için batı ve doğu kentsel dokusuna hakim olan Prost'un ideal kişi olduğu düşünülmüştür (Akpınar, 2010a, s.4). 3 imparatorluğa başkentlik yapmış olan ve bu imparatorlukların izlerinin gerek kültürel öğelerle gerek yaşayışla varlığını sürdürdüğü Tarihi Yarımada'yı, Prost'un korumacı bir yaklaşımla modern bir kentsel yerleşime çevireceği öngörülmüştür.

Tarihi Yarımada'nın imparatorluklar arasındaki el değiştirme sürecine ve yönetimde meydana gelen değişikliklere bakıldığında; Bizans Dönemi'nden kalan kültürel varlıkların, Osmanlı yönetim anlayışıyla cami ve külliyelerle yer değiştirildiği; Cumhuriyet Dönemi'nde Ayasofya başta olmak üzere birçok caminin müzeye dönüştürülüp modern bir planlama yapılmaya çalışıldığı görülmektedir. Bu durum planlamanın, yönetim gücünü elinde bulunduran otoritenin siyasi anlayışı çerçevesinde yapıldığının göstergesidir. Günümüz plan adımlarıyla birlikte düşünüldüğünde ise söz konusu olan Ayasofya'nın camiye çevrilmesinden de hareketle planlamanın, siyasi çekişmenin bir aracı olarak kullanıldığı ve bunun, her tarihsel dönemde kentsel mekana ve dolayısıyla kentsel politikalara farklı şekillerde tezahür ettiği söylenebilir. Dolayısıyla çalışmanın sorunsalı olan "kentsel projelerin politikaları dönüştürdüğü" iddiası, salt proje itibarıyla değerlendirilmemeli, siyasi arka planıyla birlikte ele alınmalıdır. Bu bakımdan Prost'un hangi siyasi düşünceden hareketle davet edildiği ve hazırlanacak plandan ne beklendiği, plan süreci ve dolayısıyla çalışmanın sorunsalı için kritik öneme sahiptir.

Prost da bu yaklaşıma paralel olarak tarihi alanın modernleştirilme sürecini "hassas nitelikteki bir cerrahi operasyona" benzetmiştir. Bu sürecin yeni bir şehir yaratmakla

ilgili olmadığını toplumsal değişim sürecinde olan antik başkenti, hedeflenen devlet yönetimi çerçevesine doğru yönlendirmekle ilgili olduğunu ifade etmiştir. Ancak Prost, tarihi kentsel dokuya karşı oldukça müdahaleci bir tutum sergilemiştir. Plandaki yol ağı önerisi, Haussman'ın 19. yy. Paris'indeki operasyonlarla benzerlik göstermektedir. Bu durum Prost'un çalıştığı konum ve sosyo-politik bağlamıyla ilişkilendirilerek tartışılmaktadır. Fransa'nın sömürgesi altındaki kentlerde geleneksel yapının korunmasına yönelik olan politikalar, plancının kentsel dokunun korunması yönündeki hassasiyetleriyle uyumaktadır. 1930'lardaki İstanbul'un planlamasına gelindiğinde ise Türkiye'deki devrimci politik bağlamın ve toplumsal değişim dinamiklerinin, plancıyı kentsel tarihi dokuya radikal bir şekilde müdahale etmeye yönlendirdiği düşünülmüştür (Bilsel, 2004, s.5-6).

Plan süreci, belediyede bir planlama birimi kurulmasıyla başlamış ve birim, Prost'un isteği üzerine harita mühendisi, topoğraf, şehirci ve teknik ressamların olduğu bir çalışma ekibiyle oluşturulmuştur. Prost, plan hazırlanması için öncelikle 1/2000 ölçekli haritaların güncellenmesi gerektiğini ifade etmiş ve hava fotoğraflarının çekilmesini önermiştir. Belediye yetkilileriyle birlikte şehircilik programı hazırlanması gerektiği ve 2 yılın sonunda 1/5000 ölçekli nazım planının tamamlanacağı, planın onaylanmasından sonra 1/2000 ölçekli alt bölge planlarının yapılacağı belirtilmiştir (Bilsel, 2010c, s.109). Planın hazırlanma süreciyle ilgili çeşitli bilgilere, Prost'un notları aracılığıyla ulaşılabilmektedir. Bu notlarda, halihazır haritaların tamamlanmasında zorluk yaşandığı ve nüfus, mülkiyet durumu, sanayi ile ticari faaliyetlere ilişkin yeterli verinin olmadığı belirtilmiştir. Plan 2 yıllık sürecin sonunda tamamlanmıştır. Ancak planın onaylatılmasından önce Atatürk vefat etmiş ve Prost'un çalıştığı kadroda değişiklik yaşanmıştır. Prost bu süreçte Belediye Başkanı Mehmet Üstündağ'ın ve notlarında, planın hazırlanması sürecinde yoğun çaba gösterdiğini belirttiği İmar Müdürlüğü'nün başındaki Ziya Kocasinan'ın görevinin sona ermesi sebebiyle notlarına planın geleceği hakkında endişe duyduğunu yazmıştır. Ancak süreç, belediye başkanı Lütfi Kırdar'ın planı benimsemesiyle devam etmiştir. Prost planın uygulanması sırasında notlarının önemli bir bölümünü Dahiliye (İçişleri) ve Nafia (Bayındırlık) Vekaletlerine göre çoğunlukla Lütfi Kırdar'a hitaben yazmıştır. Bu durum da dönemin vali ve belediye başkanının İstanbul'un planlanmasında önemli bir yetkisi olduğunu göstermektedir (Bilsel, 2010c, s.111-113, 115). İstanbul'un planının hazırlanması için Prost'un davet edilmesi, hazırlık sürecinde gereken çalışmaların Prost'un ve belediyenin istekleri üzerine ilerletilebilmesi, kimi ulaşım kararlarının ve yasa önerilerinin uygulanması, Prost'un etkili ve yetkin bir aktör olarak görüldüğünü iki belediye başkanıyla da önemli ilişkiler geliştirdiğini ve bu ortam aracılığıyla

Çalışmaların devam ettirildiğini göstermektedir. Ancak plan bu dönemde etkili ve yetkili olan aktörler arasındaki ilişkilere rağmen bütünüyle uygulanmamıştır. Plandaki ulaşım kararları, yasa önerisinde belirtilen hassasiyetlerden bağımsız ve bağlamından kopuk olarak Menderes döneminde uygulama alanı bulmuştur. Dolayısıyla plan kararları, Cumhuriyet ve sonrasındaki dönemde kentsel mekana farklı şekillerde tezahür etmiştir.

Vaka sürecinin, çalışmanın sorunsalı kapsamında değerlendirilebilmesi için kentsel politikaların hangi kıstaslarla; mekan siyasetinin veya ekonomik kazanım temelli bir yaklaşımın parçası olarak kentsel projeler aracılığıyla mı reformist veya kent sorunlarının çözümü neticesinde mi değerştirildiğinin anlaşılabilmesi gerekmektedir. Bu sebeple plan sürecindeki işleyiş, süreçte etkili olan aktörler, bu aktörlerin siyasi ve ekonomik anlayışlarında kent mekanını nerede konumlandırığı ve anlayışın mekana ne ölçüde ve nasıl yansıdığı ortaya konulmaktadır. Böylelikle Cumhuriyet Dönemi kapsamında incelenen vakanın çalışmanın sorunsalına; reformist hareket temelli olmasıyla, güçlü ve yetkili aktör ilişkisine rağmen bütünüyle uygulanmamasıyla uzaklaştığı; çalışma ortamındaki denetleme mekanizmasının eksikliğiyle ise yakınladığı söylenebilir. Planın kararları ile bu kararların mekana ne ölçüde ve nasıl yansıdığı ise sorunsal kapsamında detaylandırılarak incelenecektir.

Planın hazırlandığı dönemde Tarihi Yarımada'da, yangınlar ve başkent niteliğinin kaybedilmesi sebebiyle boş alan ve yapılar mevcuttur. Tarihi Yarımada'nın savaş ve imaj kaybı sebebiyle nüfusu da gerilemekteyken kent, ulaşımdaki gelişmeler ve diğer yerleşim alanlarının, özellikle Beyoğlu'nun, Tarihi Yarımada'ya göre daha cazip hale gelmesiyle coğrafi olarak genişleme eğilimi göstermektedir. Tarihi Yarımada yapısal olarak ise özel mülkiyetli çok fazla parseli ve kimisinin, plan gereği kamulaştırılması gerekli yapıları içermektedir. Aynı zamanda çıkma ve dar sokaklar bulunmakta ve Osmanlı'nın toplumsal yaşamının hakim olduğu ie dönük kentsel dokusuyla ne çıkmaktadır.

Prost mevcut kent durumunda, planını plan raporu ve yasa önerisiyle birlikte hazırlamıştır. Planında, ulaşım ve yeşil alanlar sistemleri kurularak şehrin yapısal dönüşümü ve mevcut kentsel dokunun dönüşümü olmakzere 2 dönüşüm hedeflemiş ve planını hijyen, ulaşım/dolaşım ve estetik olmakzere  ilke çerçevesinde geliştirmiştir. şehircilikzere hazırladığı yasa önerisinde planın uygulama araçları olan kamulaştırma ve toplulaştırma kavramlarına açıklık getirmiştir. Yeniden planlanacak çok malikli alanların toplulaştırılmasında, mülk sahiplerinin örgütlenmesi ve olası hak ihlallerinin engellenmesi için uğraşmıştır. Gerekli kamulaştırmalar için ise mevcut yasada belirtilen hemen istimlak edilme sürecinin en

az 15 yıla yayılmasını öngörmüştür. Bu konunun önemi üzerinde durarak yasal önlemlerin alınmaması halinde kamuoyuna açıklanan planın spekülasyonlara maruz kalacağını belirtmiştir (Bilsel, 2010c, s.114-116; Bilsel, 2011, s.105). Yasa önerisi değerlendirildiğinde; kentin mevcuttaki sorunlarına yönelik olarak çözüm önerisi geliştirilmeye çalışıldığı söylenebilir. Bu kapsamda hazırlanan yasa önerisiyle planlanan sürecin nasıl işleyeceğine açıklık getirilmeye çalışılırken vatandaşın mülkiyet hakkına da gereken özen gösterilmiştir. Dolayısıyla vakanın sorunsaldan; mevcut sorunlara çözüm üretmeye çalışması ve hak temelli bir tutum izlemesiyle uzaklaştığı söylenebilir. Planın kentin genişlemesine yönelik eğiliminin kontrol altına alınması ve gelecek tahayyülünün çizilmesi için kentin dinamiklerinin belirlenmesinde ise geniş bulvar ve caddeler ile bunu tamamlayan sokaklardan oluşan bir ulaşım ağı, geniş kamusal mekanlar ve sanayi ile ticaret akışı için belli alanlar önerilmiştir.

Prost, kuzeydeki yeni gelişme alanlarını, tarihi kenti ve merkezi iş alanını birbirine bağlamayı hedefleyerek Atatürk Bulvarı ve Galata Köprüsü olmak üzere iki ana arter öngörmüştür. Kentin bir uçtan diğerine otoyollar aracılığıyla katedilmesini modern olarak tanımlayan Prost, bu inşanın mümkün olan en az kamulaştırma ve yol aracılığıyla yapılmasını hedeflediğini belirtmiştir. Atatürk Bulvarı, Beyoğlu'ndan başlayarak Aksaray'a uzanmakta ve Yenikapı'da öngörölmüş meydan, uluslararası gar ve liman noktasında son bulmaktadır. Yenikapı'daki öneriler, kentin gelişimine yönelik olarak planlanmıştır. Garın, Avrupa'dan gelen demiryolu hattının İstanbul'daki ana terminali olması ve limanın Haliç'teki sanayi yüküne uygun Yedikule-Bakırköy arasında konumlanması öngörölmüştür. Buna karşılık Sarayburnu Limanı'nın aşama aşama kaldırılması planlanmış ancak antrepolar üzerinde Gülhane Parkı'yla bütünleşen gezinti yolu oluşturulması ve Sirkeci Garı'nın yalnızca elektrikli banliyö trenlerine tahsis edilmesi öngörölmüştür (Bilsel, 2010c, s.117, 119, 121; Bilsel, 2010d, s.247-248, 257-258; Bilsel, 2011, s.105; Erken, 2022, s.1635). Söz konusu liman önerisi, şehircilik yarışmasında olduğu gibi Prost'un planında da önemli bir mesele olmuştur. Planda limanın, Yedikule-Bakırköy arasında olması öngörölmüş, Bayındırlık Bakanlığı Haydarpaşa'da olmasını şiddetle desteklemiş ancak sonucunda Karaköy ve Sirkeci'de korunarak geliştirilmesine karar verilmiştir. Atatürk Bulvarı ise Tarihi Yarımada'nın gelişim yönüne karşı olmasına rağmen gerçekleştirilmiştir. Atatürk Bulvarı'nın Aksaray noktasından surlara uzanan ve tarih boyunca yerleşimden kaçınılan Lykos deresi üzerinde Vatan Caddesi ve Millet Caddesi de planlanmıştır (Bilsel, 2010c, s.121; Karakulak, 2023, s.74, 104). İlk ana arter ve ilişkili süreç incelendiğinde Atatürk Bulvarı'nın Tarihi Yarımada'nın doğu-batı yönlü gelişimiyle uyuşmadığı, geçmişte kuzey-güney yönlü bir sokak izine rastlanmadığı, kenti ikiye

bölen yapay bir eşik haline getirdiği ve dolayısıyla tarihi dokuya da zarar verdiği söylenebilir. Vatan ve Millet Caddelerinin ise kentin zemin etüdü gereği riskli bir alana önerildiği görülmektedir. Liman ve gar meselesinde ise aktörlerin Tarihi Yarımada için birbirinden farklı gelişim öngördüğü düşünülebilir.

Liman ve gar meselesiyle ilişkili sanayi önerisine bakıldığında ise Prost, sanayinin taşınmasının uygulanabilir ve zararsız olacağını düşünmemiş ancak mevcut durumda sanayinin, boğaz kıyılarını işgal etme tehlikesi altında olduğunu saptamıştır. Bu sebeple sanayiye Haliç kıyılarından uzaklaştırmayı planlamış ve liman önerisini de bu doğrultuda yapmıştır. Buna paralel olarak günümüzde kurumuş olan Bayrampaşa Deresi'nde bostan önermiş, süreç içinde ise bostanın, eğitim parkı olarak düzenlenmesi istenmiştir. İki ana arter arasında, Eminönü'nden Unkapanı'na uzanan alanda, ise ticaret yeniden organize edilerek balıkthane, sebze ve meyve hali olması planlanmıştır (Bilsel, 2010c, s.123, 138; Bilsel, 2010d, s.256; Erken, 2022, s.1636). Çalışmanın sorunsalı kapsamında bu bölüm incelendiğinde Atatürk Bulvarı'nın inşası ve Vatan ile Millet Caddeleri önerilerinin, müdahaleci olduğu, kentin doğal yapısına aykırı planlandığı ve tarihi çevreye zarar verdiği görülebilmektedir. Ancak süreçte caddelerin, sanayi, liman ve garla ilişkili önerilerinin uygulanmaması, siyasi yönetimin müdahaleci tavrı bütünüyle benimsemediğini ve böylece vakanın çalışmanın sorunsalından uzaklaşmasını sağladığı söylenebilir.

İkinci ana arter ise Haliç'e doğru kaydırılması planlanan Galata Köprüsü'dür. Böylece köprünün iki tarafında geniş meydanların oluşturulması öngörülmüştür (Erken, 2022, s.1635). Aynı zamanda Balat'tan Sarayburnu'na, Yenikapı'ya ve surlara uzanan bir sahil yolu da planlanmıştır. Sahil yoluyla, ticari bölgelerin, hanların ve anıtları içeren tarihi ve turistik bir görünüm hedeflenmiştir. Bu öneriden Yeni Cami düzenlemesi hayata geçirilmiştir (Aydemir, 2008, s.108). Prost'un planında öne çıkan diğer bir konu da "espaces libre" olarak adlandırılan kamusal alan/serbest alan önerileridir. Bunlar parkları, geniş kamusal meydanları, spor ve kültür fonksiyonu için ayrılan alanları ifade etmektedir.

Anıtların korunmasında, tarihi yapıların etrafının açılarak meydan şeklinde öne çıkarılmasında ve hijyensiz mahallelerin bakımında, espaces libre'lerden faydalandığı belirtilmiştir. Dini yapıların etrafında geniş bulvarlar açılarak ve Osmanlı'nın geleneksel dokusunun hakim olduğu çıkmaz sokaklı kapalı sistemli yerleşmeleri düzenlenerek espaces libreler (parklar, meydanlar vb.) planlanmıştır. Böylece Osmanlı yönetimindeki dini gücün kentsel mekana olan otoriter etkisi azaltılmaya çalışılmış ve kadın-erkek herkesin kullanabileceği kamusal mekan tasarımlarıyla çağdaş ve modern bir toplum hedeflenmiştir (Akpınar, 2010a, s.4;

Erken, 2022, s.1640). Dolayısıyla Prost'un espaces libre önerileri, yalnızca kentin güzelleştirilmesi, sağlıklılaştırılması ve estetikleştirilmesi olarak ele alınmamalı, ulus devletin yaptığı reformlara paralel olarak toplumsal yaşamı dönüştürmeyi hedeflediği anlaşılmalıdır. Hukuki, idari, kültürel alanda yapılan reformların, toplumun sekülerleştirilmesi amacıyla planlama aracılığıyla kentsel mekana taşınmaya çalışıldığı ve bu kapsamda espaces libre'lerin kullanıldığı görülebilmektedir.

Espaces libre'ler, Müslüman Osmanlı tebasını, ulus devletin seküler vatandaşlarına dönüştürmede politik bir araç olarak kullanılmıştır. Bu kapsamda dini yönetim sisteminin ve geleneksel dokuyu oluşturan dini yapıların, kentsel mekanda kapalı sistemli yerleşimle oluşturduğu hegemonyası, espaces libre'lerle zayıflatılmaya çalışılmıştır. Parklar, bahçeler ve meydanlar tasarlanmış, çıkmaz sokaklar kaldırılmış, sürekliliği bulunan ulaşım sistemi planlanmış ve espaces libre'lerin bağlantısı sağlanmıştır. Planlanan parklar ve bahçeler içinde gazinolar, aile çay bahçeleri, kulüp binalarına ve kıyı alanlarında plajlara yer verilmiştir. Bu kullanımlar, gündelik seküler yaşamın bir parçası olarak kentsel mekana dahil edilerek kadınların da kamusal mekanda görünür kılınması amaçlanmıştır. Yeşil alan kullanımı, batıda toplumsal mekansal ayrışma ve dinlence olarak ele alınırken Cumhuriyet İstanbul'unda kadın-erkek herkesin birlikte vakit geçirebileceği, toplumsal dönüşümün bir parçası olarak görülmektedir. Espaces libre'lerin oluşturulmasına tarihi yapılar açısından bakıldığında ise Osmanlı döneminde, Greko-Romen kentsel mekanlarının Osmanlı külliyelerinin avlularına dönüştürüldüğü ancak Prost Planı'yla Roma-Bizans dönemine ait olan tarihi yapıların etrafının açılarak espaces libre olarak planlandığı görülmektedir (Akpınar, 2010a, s.5-7; Akpınar, 2023, s.58-59). Dolayısıyla espaces libre'ler aracılığıyla herkesin kentle bütünleşebilmesinin, kadınların da erkekler gibi özgürce ve eşit haklara sahip olarak kent mekanını deneyimleyebilmesinin amaçlandığı söylenebilir (Şekil 4.3). Halkın varlık göstereceği kamusal alan önerileri ve açık sistemli bir yapı oluşturulmasıyla kentin canlandırılması da sağlandığından, daha güvenli hale geldiği de düşünülebilir. Aynı zamanda modern toplumun bir göstergesi olarak Tarihi Yarımada'da varlık gösteren Roma-Bizans kültürünün de korunmasına özen gösterilmesi toplumun gelişimi açısından önemlidir.



Şekil 4.3: Espaces libre örneği (Prost, 1948 akt. Akpınar, 2023, s.58).

Cumhuriyet reformların da etkisiyle Prost, planında Tarihi Yarımada'da 2 büyük park önermiştir. Bunlardan ilki Arkeoloji Parkı olup Sultanahmet Camisi'nden Topkapı Sarayı ve Bizans Deniz Surları'na uzanmaktadır. Arkeolojik kazıların yapılacağı bu park, halka açık bir açık hava müzesi olarak planlanmıştır. Arkeoloji Parkı önerisinin kabul edilmesi, Cumhuriyet'in Osmanlı geçmişinden ve sembollerinden kopma arzusu olarak yorumlanmıştır. Aynı zamanda hem İstanbul tarihini hem de Türkiye Cumhuriyeti'ni evrensel insanlık tarihiyle ilişkilendirmenin amaçlandığı düşünülmektedir. Bu çıkarımın göstergesi olarak Arkeoloji Parkı'nın yanında Sultanahmet Meydanı ve Beyazıt Meydanı önerileri de referans olarak verilmektedir. Prost, Sultanahmet Meydanı'nda Cumhuriyet'e adanmış bir anıt yapılmasını ve Beyazıt Meydanı'nda zafer takının inşa edilmesini önermiş böylece İstanbul'un Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet'ten oluşan üç döneminin tek bir yerde sembolize edilmesi hedeflenmiştir. Ancak bu öneriler gerçekleştirilmemiştir. İkinci park önerisi ise Bayrampaşa Deresi üzerinde Prost'un öncelikle bostan olarak planladığı alandır (Bilsel, 2011, s.107; Bilsel, 2004, s.7). Espaces libre çerçevesinde ele alınabilecek diğer öneriler ise İstanbul Üniversitesi alanının üniversite bölgesi olarak planlanması, burada açık bir park ve Milli Kütüphane oluşturulmasıdır. Aynı zamanda Prost'un on senelik planında detaylandığı iki mega etkinlik önerisi olan olimpiyat oyunları ve uluslararası sergi merkezi önerileri de bu planda önemli bir yer tutmaktadır. Yenibahçe'deki surların dışında hipodrom; surların içinde ise olimpiyat oyunları alanı önermiştir. Tarihi şehrin kapılarını, Suriçi'ne bağlayan yolların varlığı da Prost'un olimpiyat oyunlarının İstanbul'da düzenlenmesi isteğiyle ilişkili olup önerilerini, kentin gelişimini destekleyeceğini söyleyerek savunmuştur (Bilsel ve Zelef, 2011, s.622-623; Bilsel, 2010d, s.248-249).

Prost'un ulaşım ağı ve espaces libre önerilerine bakıldığında tarihi ve doğal manzaraları korumasıyla bilinen plancının, İstanbul'un modernleştirilmesi sürecinde

tarihsel dokunun dönüşümüne yönelik müdahaleci ve radikal bir strateji benimsediği görülmüştür. Bu önerilerinin yanı sıra Prost, İstanbul'un tarihi anıtlarının ve silüetinin korunmasında önemli bir rol de oynamıştır. Silüet için 40 metre yükseklik sınırlaması ve Kara Surları'nın korunması için 500 metrelik inşaat yasağı kuralını getirmiştir (Bilsel, 2011, s.110-111; Bilsel, 2010c, s.129; Bilsel, 2010d, s.249). Aynı zamanda önerdiği bazı arterlerle gömülü olan antik şehri ortaya çıkarmış ve şehrin kolektif hafızasını yeniden inşa ederek modernleşme amacı gütmüştür. Prost, Osmanlı'nın kentsel dokusuna karşı müdahaleci bir tutum benimserken bireysel anıtlara ve tarihi anıtlara büyük önem göstermiştir. Bu koruma yaklaşımı kapsamında çok sayıda anıtı, kullanım değerinden bağımsız, tarihi değer olarak listeleyerek envanter çalışmasına katkı sağlamıştır. İstanbul Dostları Derneği'nin yanı sıra Fransız, Alman ve Amerikan arkeoloji enstitüleriyle işbirliği yapmış ve şehrin arkeolojik kalıntılarının korunması için Institut de France'a mali destek çağrısında bulunmuştur. Ancak Prost'un koruma hamlesi olarak anıtların çevresini, arterler yardımıyla açma amacı gütmesi tarihi kent dokusunun ortadan kaldırılarak anıtların bağlamından kopuk şekilde kalmasına neden olmuştur (Bilsel, 2004, s.6, 8; Bilsel, 2010c, s.129).

Çalışmanın sorunsalı kapsamında planın, espaces libre önerileri ve koruma yaklaşımı incelendiğinde; ulus devleti eşitlik, modernleşme, ülke kalkınması vb. hedeflerle ortaya bir ideal koyduğu görülmektedir. Bu ideal, hukuki, idari ve kültürel alanda bir dizi reformla hayata geçirilirken idealin somut kazanımı olarak kentsel mekan kullanılmıştır. Ekonomik veya siyasi kazanım kaygısından bağımsız ancak Cumhuriyet ve demokrasi odaklı, yönetim sisteminin sistemleştirilmeye çalışıldığı bir yaklaşımla espaces libre'ler ve ulaşım sistemi önerileriyle kentsel mekan dönüştürülmüştür. Ancak Prost bu amaçları gerçekleştirirken korumaya yönelik 40 metre rakım kuralı ve sur koruması önerilerinin yanında müdahaleci bir tutum da sergileyerek geçmiş yerleşim izleriyle örtüşmeyen ulaşım önerilerinde bulunmuş, geniş kamusal meydanların planlamasında kentsel doku ve tarihi yapılara zarar vermiştir. Ulaşım sistemi önerilerinde, Roma-Bizans döneminin öne çıkmasına aracı olmuş, geleneksel Osmanlı dokusuna modernleştirilmesi gereken bir alan olarak yaklaşarak müdahaleci davranmış, anıtların korunmasında ise anıtları tek yapı ölçeğinde ve çevresiyle olan tarihi ve kültürel ilişkiden kopuk ele almıştır. Prost'un Tarihi Yarımada'yı tartışmalı olan önerileriyle dönüştürmeyi hedeflediği planı, Cumhuriyet Dönemi'ndeki siyasi yönetimin tamamen benimseyecek yaklaşım içinde olmaması sebebiyle bütünüyle hayata geçirilmemiştir. Bu durum incelenen vakanın arka planının, bir politika çerçevesinde ilerlediğini ve bu politikanın, kısmen geçmiş dönemde tabandan başlayan hareketlerin, toplumun da ihtiyaç duyduğu niteliklerle

birleşmesiyle Cumhuriyet Dönemi'nde reformist adımlarla gerçekleştirilmeye çalışıldığını göstermektedir. Sonucunda vakanın, çalışmanın sorunsalına müdahaleci tavırla yakınlığı ancak ülke kalkınması ve eşitlik hedefiyle ilişkili gerçekleştirilen uygulamalarla ve bu hedefleri içeren ancak mekanda farklı tezahür edecek korumadan uzak önerilerin gerçekleştirilmesine bütünüyle imkan vermemesiyle çalışmanın sorunsalından uzaklaştığı söylenebilir.

1936'dan 1950'ye uzanan süreçte İstanbul'un planlamasından sorumlu olan Prost, iktidar değişikliği sonrasında görevinden ayrılmıştır. Bunda 1950 itibarıyla kentsel mekanda gerçekleştirilen uygulamaların etkili olduğu düşünülmektedir. Bu dönemde kırdan kente göçle kentin, hızlı bir büyümeyle karşı karşıya kalması ve yönetimin bu konudaki tutumu Prost'un ayrılık kararı için belirleyici olmuştur. Prost notlarında; İmar Müdürlüğü'nün yapı izni veren bir daireye dönüştürülmesinden rahatsız olduğunu, kentsel arazi üzerinde oluşan spekülasyon baskılarıyla kentleşmenin gerçekleştiğini ve bir planı olarak verdiği direktiflerin artık saygı görmediğini belirtmiştir. Aynı zamanda, mesleki çevrelerden ve basından gelen eleştirilerin yerel yönetimler üzerinde etkili olduğu ve İTÜ'de bir şehir planlama kürsüsünün de kurulduğu bilinmektedir (Bilsel, 2010c, s.148; Bilsel, 2011, s.113). Prost'un ayrılmasına karşın Prost'un planı, Menderes Dönemi'nde büyük ölçekli kentsel operasyon olarak ele alınarak uygulanmıştır. Çalışmanın sorunsalı kapsamında bu süreçte bakıldığında ise kentsel mekanın kazanım alanı olarak ele alınmasının hem Prost'un ayrılık kararı üzerinde etkisi olduğu hem de Prost'un planının, kentsel operasyon şeklinde mekana yansımaya sebep olduğu düşünülebilir.

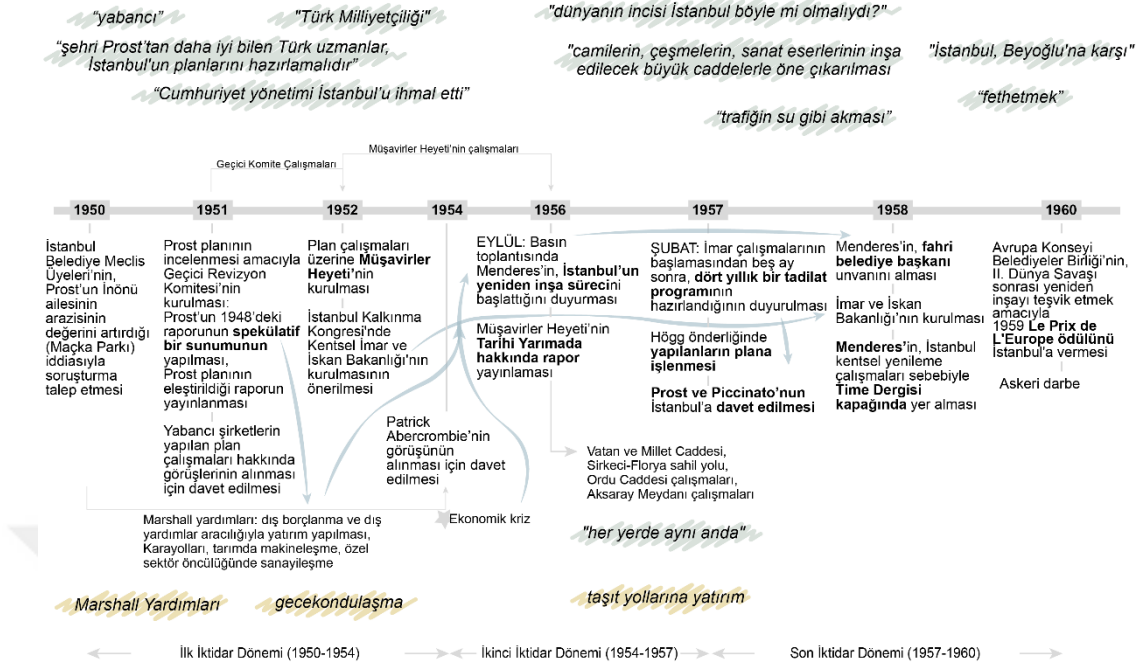
4.2. Menderes İmar Operasyonu

Kentin sanayi aracılığıyla göç aldığı, makroformunun büyümeye başladığı ve çok partili sisteme geçilmesiyle siyasi açıdan yeni bir gelişmenin deneyimlendiği bu dönemde; hak ve özgürlük, demokrasi ve Cumhuriyet Dönemi'ndeki anlayışla uyumlu bir yönetim talebine ilişkin birçok çatışma unsuru kendini göstermiştir. Bu duruma, kentin gelişiminde de rastlanmış ve benimsenen politika ve yönetim tarzıyla bir dizi imar faaliyetine girişilmiştir. Çoğunlukla Tarihi Yarımada'ya odaklanan Menderes İmar Operasyonu olarak bilinen imar faaliyetleriyle; kentin modern anlamda yeniden inşa çalışmalarıyla güzelleştirileceği ve trafiğin rahatlatılacağı belirtilmiştir. Böylece Prost'un planından hareketle başlatılan geniş yol yapımları ve restorasyon faaliyetleriyle birçok tarihi yapının yıkıldığı, tarihi merkezin kullanıcılarının değiştiği bir süreç yaşanmış ve Tarihi Yarımada'da fiziksel, sosyal birçok dönüşüm gerçekleşmiştir. İmar operasyonları devam ederken faaliyetlerin plana işlenmesini

içeren bir plan çalışmasının yürütülmesine de karar verilmiştir. Sonucunda süreç hakkında; kent içi ulaşımın dış ülkelerle olan ilişkiler düşünülerek otomobil odaklı hazırlandığı, yeniden inşa sürecinde tarihi yapılara zarar verildiği, oy kazanma kaygısının olduğu ve hem siyasi yönetimin meşruiyetinin sağlanması hem de imar işlerinin meşrulaştırılması amacıyla plan sürecinin başlatıldığı şeklinde birçok eleştiri yapılmıştır. Bu sebeple bu bölümde; Menderes İmar Operasyonu incelenecek olup dönemin öne çıkan vakasının çalışmanın sorunsalı kapsamında değerlendirilebilmesi için Tarihi Yarımada'nın hangi ideolojik yaklaşımla planlandığı, imar faaliyetlerinin ne şekilde ilerletildiği, kentsel mekanı nasıl dönüştürdüğü ve sürecin kentsel politikaları nasıl etkilediği ortaya konularak incelenecektir.

1956 yılının Eylül ayında yapılan basın toplantısında Menderes aracılığıyla duyurulan imar operasyonlarının, hem geniş yollardan oluşan ulaşım ağı, kamulaştırmalar ve mevcut yönetimin anlayışıyla Tarihi Yarımada'yı şekillendirdiği hem de imar faaliyetlerinin yapılış amacı ve yürütülüş süreciyle kentsel mekan üzerinden siyaset yapma anlayışını başlattığı söylenebilir. Böylelikle bu yolda hedeflenen siyasi, ekonomik ve toplumsal düzenin ve yönetimin meşruiyetinin sağlanması amacıyla planlama ve basın organları yönetilerek kentsel politikalar belirlenmiştir (Şekil 4.4). Dolayısıyla çalışma sorunsalı bakımından vaka olarak ele alınan imar operasyonunun değerlendirilebilmesi için kentsel planlamanın gerekliliklerinin yanında kentsel politika dönüşümünde planlamanın içinde bulunduğu siyasi ve ekonomik ortamın da göz önüne alınması gerekmektedir. Bu sebeple 1950'den 1956'ya giden sürecin kısa bir analizi yapılarak geçmiş dönemin planlama yaklaşımından kopuş süreciyle birlikte yeni dönemde de kullanılan Prost Planı'nın hangi anlayışla devam ettiği değerlendirilecek ve bu sürecin ekonomi ve politik ortamla ilişkisi ortaya konulacaktır.

MENDERES İMAR OPERASYONU SÜRECİ



Şekil 4.4: Menderes'in İmar Operasyonu süreci (4.2 Bölümü kaynaklarından¹⁵ yararlanılarak yazar tarafından üretilmiştir).

1950 genel seçimiyle değişen yönetim, 3 dönemden oluşan 10 yıllık bir iktidar süreci geçirmiştir. Ekonomi yeni dönemde, Cumhuriyet Dönemi'nde kabul edilen Marshall yardımlarının alınmaya devam edilmesi ve hatta artırılarak kullanılmasıyla ilerletilmiştir. Böylece yeni yönetim ilk iktidar dönemini kapsayan 1950-1954 yılları arasında, dış borçlanma ve dış yardımlar aracılığıyla yatırım yapmaya yönelmiştir. Büyük ölçüde karayolları yapılmış, tarım alanında ABD'nin teşvik ettiği makineleşmeyle birlikte atılımlar gerçekleştirilmiş ve sanayinin ihmal edildiği düşünülerek özel sektörün ağırlığının artırılmasıyla fabrikalaşmaya gidilmiştir. Sonucunda ilk iktidar döneminde kısa süreli bir ekonomik rahatlama ve döviz girdisinde artış yaşanmıştır. Ancak ekonominin, dış borçlanma ve dış yardımlara güvenilerek yönetilmesi, 1954 yılında ekonomik krizin hissedilmeye başlanmasına neden olmuştur (Demir, 2009, s.313-314, 318, 326-327). Muhalefet artan fiyatlara ve pahalılığa dikkat çekmeye başlamış, kişi başına düşen gelir azalmış, cari açık artmıştır. Bu durum 1954'ten itibaren yönetimi, ekonomik düzelmeyi sağlamak için ABD'den yardım alınmasına yöneltmiştir. Ancak dış borçlanma ve döviz sıkıntısının yaşanması, dış borç ve yardım bulunmasını zorlaştırmıştır. ABD'den yeterli yardımın alınamaması ise yönetimi, IMF'yle yapılan görüşmelerle ekonomiyi toparlamaya

¹⁵ (Akpınar, 2010b; Akpınar, 2015; Belivermiş, 2014; Demir, 2009; Tuna, 2019; Yavuz, 2008).

çalışmaya itmiştir. Ülke tarihindeki en yüksek enflasyonla karşı karşıya kalınan seçim döneminde, muhalefetin seçim gündeminde ekonomik sorunların yanında yürüyüş yasakları, seçim önergesinin değiştirilmesi ve muhalif basının engellenmesi gibi hukuki sorunlar yer alırken; iktidarın seçim vaatlerini, 1956 yılında başlanılan imar faaliyetleri ve kalkınma konuları oluşturmuştur (Aslan, 2020, s.106, 115; Demir, 2009, s.219, 226, 327-329, 331, 333). Böylelikle 1958’de yapılması beklenen seçimler ekonomik ve siyasi gerekçelerle eleştirilerin odağında kalan iktidarı erken seçim yapmaya yöneltmiştir. Büyük oy kaybına rağmen seçimi kazanan iktidarın son döneminde, enflasyon artmaya, TL değer kaybetmeye ve ABD’ye yapılan yardım talepleri devam ederken buna imar operasyonlarının yükü de eklenmiş ve paralel olarak siyasi baskının artırıldığı bir süreç yaşanmıştır.

10 yıllık iktidar sürecinde yatırımların, çoğunlukla borç veya yardım gibi sağlam temellere dayanmayan hazır parayla ilerletilmeye çalışıldığı söylenebilir. Bunu takip eden sanayi politikalarında da liberalleşmeye yönelik adımlar atılmıştır. Politikaların, mekandaki yansıması ise çarpık kentleşme şeklinde olmuştur. Sanayileşmeyle birlikte kırdan kente göç gerçekleşmiş ve yönetimin, konut ihtiyacını karşılayamamasıyla sanayi çevrelerinde gecekondu mahalleleri oluşmuştur. Sonucunda kentlere olan göç yöneliminin, İstanbul sanayisinin günümüzdeki yapısının oluşumunun ve sanayileşme ile kentleşmenin kontrolsüz şekilde hız kazanmasının bu dönemde gerçekleştiği söylenebilir. Aynı zamanda kentin yeniden inşasının yapılacağı ilan edildiği bu dönemde, geniş yol yapımlarının yanı sıra gecekondu sorununa çözüm getirileceği de belirtilmiştir. Bu sebeple yakın geçmişteki kentleşme dinamiklerinin ve buna bağlı olan siyasi ve ekonomik ortamın analizinin yapılması, projelerin anlaşılmasında etkili olmakta ve kentsel politikaların dönüşümündeki arka plana ışık tutmaktadır.

Siyasi yönetim iktidarlık dönemi boyunca ABD’yle olan ilişkilerin geliştirilmesini, Türkiye’nin ABD’nin içinde bulunduğu liberal ekonomiye yönelmesini ve sınıfsal yapısının oluşmasını arzulamıştır. Yönetimin çoğunlukla ekonomik sistemden hareketle arzuladığı bu toplum ve ekonomik düzen inşası bir yandan içinde bulunduğu ekonomik sorunlar sebebiyle iktidarının meşrulaştırılması amacını da taşımaya başlamış ve kendini İstanbul’un kentsel mekanını yeniden inşa etme sürecinde göstermiştir. Ancak İstanbul’dan küçük Amerika yaratmaya çalıştığı bu kentsel mekan inşası süreci, siyasi söylemlerle ve basın aracılığıyla yapılan propagandayla bütünüyle örtüşmemektedir.

Yeni yönetim, kentin yeniden inşa edilme sürecini “Türklük” teması üzerinden kurmuş ve 1936’dan 1950’ye İstanbul’un planlamasından sorumlu olan Prost’u, Cumhuriyet’in ve İnönü’nün temsilcisi olarak gördüğünden yeniden yetkilendirmek istememiştir. Öyle

ki İstanbul Belediyesi'nin yönlendirmesi üzerine meclis üyeleri, Prost'un İnönü'nün Maçka'daki aile arazisini aşırı değerlendirdiği iddiasıyla soruşturma talep etmiştir. Prost, siyasi söylemlerde halka “yabancı” olarak sunulmuş, gazete haberlerinde “şehri Prost'tan daha iyi bilen Türk uzmanlar, İstanbul'un planlarını hazırlamalıdır” ifadelerine yer verilmiştir. “Türklük”, “Türk Milliyetçiliği” ve “demokratik devletin İstanbul'a etkisi” temaları üzerinden İstanbul'un “ihmal edilmiş, unutulmuş ve yabancıya bırakılmış” olduğu düşündürülmeye çalışılmıştır (Akpınar, 2010b, s.168, 170). Dolayısıyla yeni yönetimin yapmak istediği kent inşasında her ne kadar Prost planları altlık olarak kullanılacak olsa da planın ele alınış şeklinin Cumhuriyetçi yaklaşımından uzak olması sebebiyle Prost'un, planlamanın başında olmasından kaçınılmak istenmiştir. Yönetim, hem Prost'u ekarte etmek hem de yapmak istediği inşa süreci için siyasi söylemlerde ve basın organlarında Türklük ve Cumhuriyet yönetiminin eksikliği üzerinden siyaset gütmüş ve propaganda aracılığıyla geçmiş dönem plan çalışmalarını niteliksizleştirmeye çalışmıştır. Bu durum kurulan komitelerin, Prost Planı'nı sunuşunda da net bir şekilde gözlemlenebilmektedir.

1951-1952 yıllarında Prost'un planının revize edilmesi ve kentin gereksinimlerinin tespit edilmesine yönelik İTÜ Mimarlık Fakültesi'nden uzmanların da yer aldığı Geçici Revizyon Komitesi görevlendirilmiştir. Komite, Prost'un hazırlamış olduğu nazım planın ve uygulama şekillerinin şehircilik ilkelerine uygun olmadığını, planın en önemli sorununun nüfus artışı, mesken meselesi, ulaşım ve ekonomiye dair verileri bulundurmaması olduğunu belirtmiştir. Komite, 1951 yılında ana planı sert bir şekilde eleştirdiği bir rapor hazırlamış ve planın son derece yüzeysel olduğunu, şehrin güzelleştirilmesi ve süslenmesine dayandığını ifade etmiştir. Prost'un 1948 yılındaki raporunda yer alan, yeterli mühendisin olmadığı ve belediyenin yeterince çalışmadığını yazdığı raporunu ise geçmiş dönemde İstanbul'un ihmal edildiğini vurgulayarak kamuoyuyla paylaşmıştır (Tuna, 2019, s.395; Gül, 2015; Yavuz, 2008, s.36-37; Akpınar, 2010b, s.170). Komitenin plandaki veri eksikliği, topografyanın göz ardı edilmesi gibi meselelere değinerek kent planlaması için önemli analizler yaptığı söylenebilse de Prost'un planının estetiğe ve kenti güzelleştirmeye dayandığı yorumu, planın değersizleştirilmeye ve espaces librelere yapılmaya çalışılan Cumhuriyet kenti planlamasını yüzeysel bir şekilde sunulmaya çalışıldığını düşündürmektedir. Aynı zamanda Aru'nun, kentin kuzey kısmındaki orta sınıf konut tasarımına karşı çıkmış Prost'un planını eleştiren komitede yer alması (Akpınar, 2010b, s.170), tüm bu çalışmalardan önce Prost'un, arsa spekülasyonlarının yapılmasından rahatsız olması ve yeni yönetimin, “Türklük” ve “Cumhuriyet yönetiminin İstanbul'u ihmal ettiği”

stratejisi üzerinden siyaset güdüyor olması, eleştirilerin doğruluğu konusunda şüphe oluşturmaktadır.

1952 yılında ise plan çalışmalarında, Türk uzmanlardan oluşan Müşavirler Heyeti görevlendirilmiş ve Menderes'in imar operasyonlarını başlattığı 1956 yılına kadar görevini sürdürmüştür. Prost'un planının şiddetle eleştirilmesine karşın hazırlanan planlarda, silüet ve boğaza ilişkin sınırlamaların uygulanması tercih edilmiş ve sanayi alanları ile liman konumuna ilişkin güncellemeler yapılarak plan çoğunlukla aynı bırakılmıştır. Plan çalışmalarıyla kentin ilk kez sanayi haritası çıkarılmış, Prost'un Haliç'te gelişmesini öngördüğü sanayinin, kuzeye doğru genişlemesi planlanmış, uygulanması mümkün olmayan kısımlar çıkartılmış ve sahil yolu önerisi aynen korunmuştur. Ancak etkili bir uygulamanın gerçekleşmemesi sebebiyle "Türklük" söylemine karşın yabancı uzman ve şirketlerden görüş alınmasına karar verilmiş ve Patrick Abercrombie ile İngiliz, Amerikan şirketlerden görüş alınmıştır. Abercrombie, çalışmaları teknik açıdan makul bulduğunu, ayrıntılı analizlerin yapılması gerektiğini belirtmiştir. Ancak kentin sorunlarının arttığı ve planlama çalışmalarının sonuçlanmadığı bu ortamda, Menderes İstanbul'un imar çalışmalarıyla yakından ilgilenmeye başlamıştır (Eryiğit ve Yavuz, 2023, s.439-441; Akpınar, 2010b, s.171). Müşavirler Heyeti'nin çalışmalarına bakıldığında komitenin raporlarında ve siyasi söylemlerde yer bulan İstanbul'un ihmal edildiği iddiasına karşın Prost'un planının temelde korunduğu görülmektedir. Kentin planlanma sürecinin ise milliyetçi bir anlayışla ilerletileceğinin söylenmesine karşın Geç Osmanlı'dan Cumhuriyet Dönemi'ne değin tercih edilen yabancı uzmanlara danışılma sürecinin bu dönemde de devam ettiği gözlenebilmektedir. Ancak 1950'lerin ortalarına gelindiğinde kentteki nüfus artışı kontrol altına alınamamış, gecekondu sorunu ve altyapı problemleri kendini göstermiş ve aynı dönemde ekonomik kriz de hissedilmeye başlamıştır. Menderes ekonomideki sıkışıklığın ve artan siyasi eleştirilerin çözümünü İstanbul'un planlamasını üstlenmekte bulmuştur. Ancak elbette, yalnızca kentin sorunlarına çözüm bulunması diğer bir deyişle yönetimin yarattığı veya kontrol edemediği sorunlar karşısında meşruiyetin sağlanması için bu işe girililmemiş, siyasi yönetimin iktidarı boyunca hedeflediği Amerikan toplum ve ekonomik yapısı ile kent mekanı idealine ulaşılması için kentin yeniden inşası araç olarak görülmüştür.

1956 yılının Eylül ayında basın toplantısında Menderes, ekonomik ve kentsel sorunları popülist bir söylemde birleştirerek ulusal sorunlar yaşanırken de projeler üstlenilebileceğini ve kentin yeniden inşasına para ve zaman ihtiyacı nedeniyle ancak şimdi başlanılabildiğini belirterek yeni imar faaliyetlerine başladığını duyurmuştur. Menderes, konuşmasında "dünyanın incisi İstanbul böyle mi olmalıydı?" diyerek

"İstanbul'un eski dar sokaklarında trafik tıkanıklığından ve bakımsızlıktan kaybolan camiler"den bahsetmiş ve "İstanbul için ne yaptık?" vurgusuyla İstanbul'un geçmiş dönemde ihmal edildiğini yeniden vurgulamıştır. Yapılacak ilk şeyin "İstanbul, Beyoğlu'na karşı" söylemiyle "camilerin, çeşmelerin, sanat eserlerinin inşa edilecek büyük caddelerle öne çıkarılması ve trafiğin su gibi akması" olduğunu belirtmiştir (Akpınar, 2010b, s.173; Belivermiş, 2014, s.172). İlk iktidar döneminde büyük yatırımlarla ülkenin kalkındırıldığını da belirten yönetimin, ekonomik ve kentsel sorunları kabul ederek imar faaliyetlerine başlaması çelişki barındırmaktadır. Aynı zamanda imar faaliyetlerinin duyurulmasında yaklaşık iki dönemdir, geçmiş dönemin İstanbul'u ihmal ettiğine ve harap halde bıraktığına yönelik yapılan propagandanın devam ettirildiği görülebilmektedir. Osmanlı anıt yapılarına vurgu yapılması ve Beyoğlu'na karşı Tarihi Yarımada'nın öne çıkarılmaya çalışılması ise siyasi yönetimin Türklük vurgusunun Osmanlı geçmişi ve din ile harmanlanarak benimsetilmeye çalışıldığını göstermektedir. İmar faaliyetlerine giden yol ve sürece başlanırken öne çıkan siyasi söylemlerle ise yönetim sisteminde, toplum yapısında ve kentsel belleğin sahiplenilmesinde ikilik yaratılması üzerinden bir mekan siyasetinin yapılmaya çalışıldığı anlaşılmaktadır. Dolayısıyla çalışmanın sorunsalı kapsamında vaka ele alındığında; kentsel politikaların, projeler aracılığıyla belirlenmesinin yanında projelerin yapılışının arka planında siyasi söylemler ve basın organları aracılığıyla siyasi çatışmadan hareketle toplumsal bir çatışmanın oluşturulmaya çalışıldığı da söylenebilir.

1956-1957 aralığında en yoğun dönemini yaşayan imar faaliyetleri, 1960 yılına kadar sürmüştür. Bu süreçte yol yapımları, sokak genişletme çalışmaları, meydan düzenlemeleri, eski binaların yıkımı ve yeni bina inşaatları gerçekleştirilmiştir. Tarihi Yarımada'yı şekillendiren ve yarımada'yı günümüzdeki haline getiren imar faaliyetleri ve etkileri şu şekilde özetlenebilir:

- Prost'un planında da yer alan Vatan ve Millet Caddesi ile Sirkeci-Florya sahil yolu yapılmıştır (Şekil 4.5). Çalışmaların odak noktasını Aksaray Meydanı ve çevresi, Vatan ve Millet Caddesi inşaatları ile surlara uzanan alan oluşturmuştur:

Vatan ve Millet caddelerinin batı ucundaki surlar yıkılmıştır.

Ordu Caddesi çalışmalarında ulu çınarlar sökülmüş ve çevredeki yapılar yıkılmıştır.

Vatan ve Millet Caddeleri'nin yapımı sebebiyle topografyanın değişimi zorunlu hale gelmiştir. Bayrampaşa Deresi üzerine inşa edilen Vatan Caddesi'yle

geniş tarım alanları ve su değerleri yok edilmiş, derenin denize olan akıntısı kesildikten sonra Aksaray Meydanı'na su basmaya başlamıştır.

Aksaray Meydanı çalışmaları sırasında Aksaray Karakolu ve Oğlanlar Tekkesi ile cadde inşaatları sırasında Tramvay Garajı ve Pertevniyal Valide Sultan Cami'sinin bir parçası olan türbe yıkılmıştır (Şekil 4.6).

Millet Caddesi'nin yapımı sırasında GEEAYK'nin yıkılmaması yönündeki kararına rağmen birçok tarihi yapı yıkılmıştır. Menderes bu dönemdeki konuşmasında 1949 yılında 7 cami restore edilirken 1957 yılında 85 caminin restore edildiğini söylemiştir. Ancak aynı dönemde Aksaray'dan surlara uzanan akslar üzerinde 29'dan fazla cami, türbe, çeşme vb. olan Osmanlı yapıları yıkılmıştır (Akpınar, 2015, s.88; Gürses Söğüt, 2021, s.109-110; Elker, 2022, s.469-470; Çinko ve Eres, 2018, s.561, 563).

- 1956 yılında İstimlak Kanunu'nun kabul edilmesiyle 6785 sayılı Kanun'un ayrıntılı maddeleri kaldırılmış ve her kentin karakterine uygun plan yapma esnekliği getirilmiştir. Ardından kentin kültürel ve fiziksel özellikleri göz önüne alınmadan yaklaşık 7300 istimlak gerçekleştirilmiş ve 7289 bina yıkılmıştır. Askeri darbe sonrası yapılan yargılamada 300 parseldeki kamulaştırmanın bedelinin ödenmeden gerçekleştirilmesi, anayasal suç dosyası ile birleştirilmiştir.

Menderes 1956-1957 yılları arasındaki konuşmalarında: tarihi camilere bitişik tüm dükkanların yıkıldığını, beş ayda 91 milyonluk istimlak yapıldığını, Süleymaniye'nin etrafını saran 800 kadar harap yapının temizlenmekte olduğunu belirtmiştir.

6-7 Eylül olaylarından bir yıl sonra başlatılan imar operasyonunun, ideolojik bir arka planının olduğu düşüncesiyle çeşitli araştırmalar yapılmıştır. 1955-1965 aralığında İstanbul'lu Rumların nüfusunun 65.000'den 35.000'e düştüğü ve en yoğun yıkımın gerçekleştirildiği Vatan, Millet ve Ordu Caddesi çalışmalarında Aksaray Göçmenleri olarak adlandırılan grubun göç ettiği saptanmıştır. Ancak 799 parselde uygulanan kamulaştırmalarda din ve etnik kimliğe göre bir ayırım olduğu sonucuna ulaşılamamıştır.

İmar faaliyetleri sonucunda kentin nüfusu neredeyse iki katına çıkarken özellikle Tarihi Yarımada'daki yerli nüfusun göç etmesiyle kentteki İstanbul doğumlu olanların oranı 1950'de %52.9'dan 1960'ta %43.3'e düşmüştür (Akpınar, 2015, s.85, 87, 89; Tekeli, 1994, s.106; Demir, 2009, s.324).



Şekil 4.5: Vatan ve Millet Caddeleri kesişimi (Akpınar, 2015, s.89).



Şekil 4.6: Önde Oğlanlar Tekkesi ve arkasında Aksaray Karakolu (Çinko ve Eres, 2018, s.562).

Yapılan imar faaliyetleri, gazeteler aracılığıyla kentin ikinci kez fethedileceği söylemiyle ve her yerde aynı anda başladığıyla öne çıkarılmak istenmiştir. Dönemin Belediye Başkanı Gökay şehir planlama uygulamasının hükümet değişikliğiyle kentin her yerinde cesurca başladığını duyurmuştur. Yoğun şekilde devam eden süreç boyunca bir yıl önce tamamlanan projeler, ikinci kez ele alınmış, kararlar anlık verilmiş ve günlük olarak değişim göstermiştir. Dolayısıyla söylemlerde de bahsi geçen "her yerde aynı anda" ifadesi, sanki sonuç yerine sürecin önemli olduğunu, çalışmaların sürekli devam etmesinin yararlı olduğu algısını pekiştirmeye çalışmıştır. Kent koca bir şantiye alanı olmuş ve buldozerler kentin simgesi haline gelmiştir. Gazetelerde, Menderes'in erken saatlerde mimar, plancı, mühendis ve memurlarla inşaat alanına yaptığı ziyaretlerin fotoğraflarına yer verilmiş ve burada, Menderes'in uzmanlara

çoğunlukla talimat verdiği kareler dikkat çekmiştir (Şekil 4.7). Sonucunda tarihi yapıların zarar görmesi, kamulaştırmalardaki mülkiyet problemleri ve ekonomik krizin şiddetli hissedilmeye başlanmasıyla itirazlar görünür hale gelmiştir. Menderes, imar faaliyetlerinin belediye bütçesinden karşılandığını hazineden yardım alınmadığını söylemeye ve geçmiş dönemle imar faaliyetlerini İstanbul'a katkısı bakımından kıyaslamaya devam etse de itirazlar sonucunda 1957 yılının Şubat ayında dört yıllık bir tadilat programının hazırlandığını ve belediyenin bunun üzerinde çalışmaya başladığını duyurmuştur. H. Högg önderliğinde imar faaliyetlerinin bir plana dayandırılarak yasallaştırılmasını içeren süreç devam ederken Piccinato ve Prost kente davet edilmiştir. Ancak Piccinato'nun değerlendirmeleri, imar faaliyetlerinin yön değiştirmesinde etkili olamamıştır. Süreçte yapılanların halk tarafından benimsenebilmesi için kentin eski ve yeni görsellerine yer vermeye başlanmıştır. Tarihi şehrin inşa edilmiş çevresi, "eski, biçimsiz, deforme" gibi gayri resmi sıfatlarla ve "standart dışı" gibi ifadelerle tanımlanarak, geleneksel mahalleler hakkında olumsuz bir izlenim verilmiştir. 1958 yılında Time Dergisinin kapağında Osmanlı kılıcı ve Türk Bayrağı'yla Menderes'e yer verilmesi ise imar faaliyetlerine yönelik olan tüm itirazlara karşı başarı olarak adlandırılmıştır. Aynı yıl, Menderes, İstanbul Belediyesi'nin önerisiyle "fahri belediye başkanlığı" da almıştır. 1960 yılında ise Avrupa Konseyine bağlı Belediyeler Birliği 1959 yılının Le Prix de L'Europe ödülünü, İkinci Dünya Savaşı sonrası yeniden inşa süreçlerini desteklemek için İstanbul'a vermiştir (Akpınar, 2010b, s.171, 174, 176; Akpınar, 2015, s.85, 88; Demir, 2009, s.325; Belivermiş, 2014, s.174).



Şekil 4.7: Menderes'in inşaat alanlarına yaptığı ziyaret (Akpınar, 2003, s.188).

1950-1960 dönemi için incelenen vakanın, faaliyetlerin başlanmasından önce oluşturulan ortamdan faaliyetlerin yapıldığı döneme ve oluşan etkiler sonucunda

alınan aksiyonlara değin çalışmanın sorunsalıyla örtüştüğü söylenebilir. İmar operasyonuna başlanan 1956 yılına değin Prost'un planı başta olmak üzere Cumhuriyet Dönemi'nde yapılan plan çalışmaları, derinlikten yoksun şekilde yapılan analizlerle ve spekülatif yorumlarla halka sunulmuş, bakımsız mahallelerin ve Osmanlı'ya ait anıt eserlerin harap halde olduğu belirtilerek İstanbul'un ihmal edildiği, gerekli değeri göremediği vurgulanmaya çalışılmıştır. Böylelikle hem siyasi bir çatışma ortamı oluşturulmuş hem de yeni yönetimin yaptığı tartışmalı yatırımlara değer gösterilmesine uğraşmıştır.

Siyasi yönetim 1950'lerin ortalarına değin yaptığı yatırımları, ABD'yle olan ilişkileri çerçevesinde Marshall yardımları ve dış borçlarla gerçekleştirmiştir. ABD'nin otomotiv sektöründeki hakimiyeti çerçevesinde iktidar da taşıt odaklı ulaşım sistemine yönelik imar faaliyetlerine girişmiş, aynı dönemde Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuş ve yol yapımına başlanmıştır. Marshall yardımlarının etkisi tarımda makineleşmede ve sanayi alanındaki liberal adımlarda da kendini göstermiştir. ABD'nin sahip olduğu ekonomik, toplumsal ve fiziki mekan yapısına kavuşma hedefi ve bu kapsamda geliştirilen kentsel politikalar 1950'lerin ortalarına gelindiğinde ise patlak vermiştir. Bir takım göstergelerle ekonomide kısa süreli rahatlamanın oluşması iktidarı ikinci dönemine taşımış olsa da 1954'ten sonra yatırımların kaynağı olan yardımların kesilmesi, dış borçta ve enflasyonda artış olması ve döviz krizi gibi sorunların yaşanmasıyla ekonomik krizin ilk işaretleri gün yüzüne çıkmaya başlamıştır. Aynı zamanda plansız ilerleyen sanayileşmeyle yönetimin kırdan kente göçü, bununla birlikte oluşan konut krizini çözememesiyle çarpık kentleşme hızla ilerlemeye devam etmiştir. Sonucunda ekonomik sorunların, kentin trafik ve altyapı problemlerinin çözülmesinin yanında yönetimin hem meşruiyetini sağlamak için hem de arzulanın küçük Amerika yaratılması yolunda bir araç kullandığı imar faaliyetlerine 1956 yılında başladığı duyurulmuştur. İlk dönemlerdeki ufak çaplı imar faaliyetleri artık Tarihi Yarımada başta olmak üzere kentsel mekanı bütünüyle değiştiren bir operasyona evrilmiş ve yönetimin siyasetinin parçası konumuna gelmiştir.

Eylül 1956'dan Şubat 1957'ye değin yoğun şekilde süren ve 1960'a kadar devam eden imar faaliyetlerinin halka aktarımında, ilk iktidar dönemlerindeki strateji benimsenmiştir. Prost'un yabancı olarak lanse edilmesine ve Türklük temasıyla kentin Türk uzmanlar tarafından planlaması gerektiği söylenmesine karşın hem Prost'un planındaki Vatan ve Millet Caddesi, sahil yolu gibi öneriler uygulanmış hem de imar faaliyetleri süresince yabancı şirket ve uzmanlardan görüş alınmıştır. İmar faaliyetleri ise bir plana dayanmaması, anlık kararlarla değiştirilmesi, kentin fiziksel özelliklerinin ve kültürel değerlerinin önemsenmeden yapılması, halkın mülkiyet haklarının gasp

edilmesi ve yerlerinden edilmesiyle Tarihi Yarımada'yı geri dönülemeyecek biçimde etkilemiştir. Bu meseleler çalışmanın sorunsalıyla örtüşmekle birlikte detaylandırıldığında sürecin, günümüze uzanan siyaset yapma biçimini etkilediği de anlaşılmaktadır.

Prost'un planındaki öneriler hayata geçirilmiş olsa da plan bağlamdan kopuk ve yasal çerçeveden uzak ele alınmıştır. Planın yasa tasarısında kamulaştırmalara yönelik uzlaşmaya dayalı uygulama yöntemi olsa da imar faaliyetlerinde uzlaşmaya varılmadan kamulaştırmalar gerçekleştirilmiştir. Aynı zamanda Kamulaştırma Kanunu, imar faaliyetlerine karar verildiği dönemde meclisten geçirilmiştir. Süreçte oluşan aksaklıklar sebebiyle ise geriye dönük proje düzeltmeleriyle ilerlenmeye çalışılmıştır. Bu durum yeniden, projeler aracılığıyla kentsel politikaların belirlendiğini ve proje süreçleri boyunca dönüşüm süreçlerinin devam ettiğini göstermektedir.

Prost'un planı, güzelleştirmeden ibaret bulunmasıyla ve geniş yollardan ibaret görülmesiyle eleştirilmiş olsa da Vatan ve Millet Caddeleri'nin yapımında kentin fiziksel özellikleri önemsenmemiş, Aksaray'dan surlara uzanan akslar üzerinde birçok tarihi yapı yıkılmıştır. Aynı zamanda Türklük temasıyla İstanbul'un yeniden fethedileceğinin söylenmesiyle yalnızca Osmanlı anıtlarının öne çıkarılmasının vurgulanmasıyla siyasette ve toplumda ikilik yaratılmış, yerli halkın göç etmesine neden olunmuş, mahalle kültürü yitirilmiştir. Tüm bu söylemlerle aynı dönemde ise Osmanlı eserleri, camiler, çeşmeler, külliyelerin yıkımı gerçekleştirilmiştir. Bu durum, söylemlerin yalnızca propaganda seviyesinde kaldığını, oy gibi siyasi kazanımların hedeflendiğini ve çalışmaların meşrulaştırılması için bir tema çerçevesi çizilmeye çalışıldığını göstermektedir.

Çalışmalar devam ederken plana dayandırılmaması sebebiyle plan çalışmalarının başına H. Högg getirilmiş ve kabaca imar faaliyetlerinin plana işlenmesi arzulanmıştır. İmar faaliyetleri süresince ekonomik sıkıntılar sebebiyle eleştirilen yönetim, belediyenin kaynaklarının kullanıldığını belirtse de belediyenin kaynaklarının yetmemesi sonucunda hazineden yardım almıştır. Kamulaştırmalar sebebiyle oluşan ekonomik yük ise askeri darbe sonrasındaki yargılamalarda ortaya çıkmıştır. Bu durum hem otokratik bir plan sürecinin ilerlediğini göstererek çalışmanın sorunsalının bu vaka üzerinden net şekilde görülmesini sağlamakta hem de yeniden, yönetimin kendi çizdiği yabancı, Türklük temalarına aykırı adım atarak yabancı uzmanlarla süreci ilerlettiğinden çelişkisini ortaya koymaktadır.

Sonucunda imar operasyonlarının yönetimin bir hedefin ürünü olduğu, belli bir idealle, politikalardan ve tabanda oluşan hareketlilikten bağımsız ortaya çıkarıldığı

söylenir. Değerlendirilen arka plan neticesinde imar faaliyetlerinin salt ekonomiyle düşünülmemeyeceği gibi ekonomik ve siyasi koşullardan bağımsız mekan siyasetinden ayrı da düşünülmemeyeceği açıktır. Tepeden inme şekilde çeşitli kazanımlar amacıyla atılan adımların, halk tarafından sahiplenilmesinde kent mekanının çeşitli temalarla biçimlendirilmesinin ve propagandanın kullanıldığı görülmektedir. Gelen eleştiriler veya oluşan aksaklıklar karşısında ise politikaların yenilenmesi ve plan süreçlerinin başlatılması gibi otokratik adımlara başvurulduğu dolayısıyla vakanın, çalışmanın sorunsalının bu dönem için net bir örneği olduğu söylenebilir.

4.3. Apartmanlaşma, Çöküntüleşme ve Modernist Yaklaşım Sürecine Vakalar Üzerinden Bakış

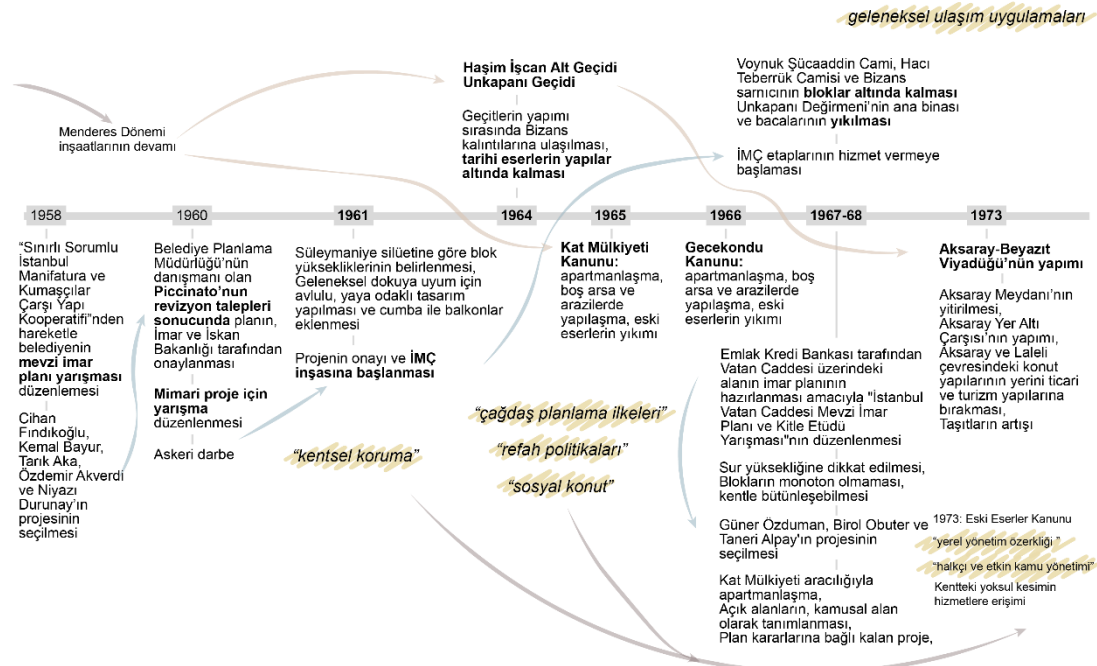
1960-1980 yılları arası, siyasi açıdan istikrarsızlığın olduğu, yönetimin ve planlamanın tek bir otorite veya uzlaşmaya vararak sürekliliği sağlayabilecek yönetim odakları tarafından ilerletilmediği bir dönemdir. Bu yüzden kent planlamasında süreçler çetrefilli, yönetim aktörleri değişken, kararlar birbirinden farklı olmuştur. Kentsel büyüme bir yandan Suriçi İmar Planı, metropoliten imar planı ve kalkınma planlarıyla kontrol altına alınmaya çalışılırken diğer yandan sermaye baskısı ve siyasi kaygılarla çok katlı yapılaşmayı, gecekondulaşmanın devamını, konutun metalaştırılmasıyla ekonomik kazanç elde edilmesini mümkün kılan kat mülkiyeti ve imar affı yasaları çıkartılmıştır. Böylelikle Menderes'in mekan siyasetinden hareketle ekonomik ve siyasi kaygılarla kentsel planlamayı yönlendiren yönetime karşı bir güç olması, bu dönemde günümüzdeki gibi geri dönülmez ve büyük etkilere sebep olan kentsel projelerin gerçekleşmemesini sağlamıştır. Bu sebeple farklı planlama yaklaşımı uygulamalarının etkili olduğu bu dönemin, çalışmanın sorunsalıyla ne ölçüde örtüştüğünün anlaşılabilmesi için birçok vaka örneği üzerinden değerlendirilmesi yapılacaktır.

Aksaray ve çevresini etkileyen alanda; Prost'un kent planlamasından sorumlu olduğu dönemde Atatürk Bulvarı (1941), Menderes döneminde Vatan Caddesi (1957) inşa edilmiştir. Bu dönemde ise geçmiş dönemin kent planlama yaklaşımı devam ettirilerek Haşim İşcan Alt Geçidi (1964), Unkapanı Geçidi (1964) ve Aksaray-Beyazıt Viyadüğü (1973) yapılmıştır. Viyadüğün bağlantı alanlarından birinde Vatan Caddesi üzerinde dönemin apartmanlaşma sürecinin örneklerinden Vatan Caddesi Apartmanları (1967-1969); viyadük alanında Aksaray Yeraltı Çarşısı (1973) ve viyadüğün diğer bağlantı alanında, iş yerleri sebebiyle çöküntüleşmeye başlayan Süleymaniye Bölgesi'nde, modernist mimari örneklerinden İstanbul Manifaturacılar Çarşısı (İMÇ) (1954-1968) yer almaktadır.

Söz konusu projelerin; Tarihi Yarımada'nın kentsel dokusunu etkilediği, kullanıcı profilini değiştirdiği, yarımadanın kimi noktalarını konut alanı kimliğinden uzaklaştırarak ticari mekana dönüştürdüğü, gece-gündüz nüfus farkını artırmasıyla yarımadayı güvensiz bir alan haline getirdiği ve yarımadanın çöküntüleşme sürecinin bir parçası olduğu tartışılmaktadır. Dolayısıyla projelerin üretildiği ve oluşturduğu kentsel politik ortam, yarattığı mekansal dönüşüm, birbirleriyle olan ilişkileri, proje süreçleri ve süreçteki aktörler incelenerek kentsel politika dönüşümüne olan etkileri değerlendirilecektir.

Geçiş dönemi özelliği gösteren bu dönemde, Prost'un planı ve Menderes'in mekan siyaseti, yüksek katlı yapılaşmalarla, Kat Mülkiyeti Kanunu ve yerleşim alanlarında sınır etkisi yaratan geniş yol yapımlarıyla devam ettirilmiştir. Ancak aynı dönemde modernist mimari örneklerine, koruma kaygısının güdüldüğü bir yapılaşma sürecine de rastlanmaktadır. Bu ikircikli süreci Aksaray'dan Kara Surları'na ve Süleymaniye'ye uzanan bölgede gerçekleştirilmiş vaka örnekleriyle incelemek mümkündür (Şekil 4.8).

APARTMANLAŞMA, ÇÖKÜNTÜLEŞME, MODERNİST YAKLAŞIM SÜRECİ VAKALARI



Şekil 4.8: Apartmanlaşma, çöküntüleşme ve modernist yaklaşım süreci vakaları (4.3 Bölümü kaynaklarından¹⁶ yararlanılarak yazar tarafından üretilmiştir).

Cumhuriyet Dönemi'nde Prost'un önerisiyle yapılan Atatürk Bulvarı'nın, Tarihi Yarımada'nın yerleşim izleriyle uyuşmadığı, yapımı sırasında pek çok anıt yapının ya

¹⁶ (Elker, 2022; Erkol, 2017; İsmailoğlu, 2018; Kaplan Çiğcin, 2023; Karcioğlu, 2013; Köker, 2022; Küçük Çalışkan ve Kubat, 2014).

yıkılarak ya da inşaat altında kalarak kaybedildiği bilinmektedir. 1960'larda alanda yapılan inşaatlar sırasında Roma dönemine ait lahit ve mezarlıklara rastlanması, bulvarın yerleşim izlerine karşıt şekilde nekropol alanı olduğuna dair iddiaları da desteklemiştir. Sonucunda Atatürk Bulvarı'nın açılmasıyla doğu-batı akslı uzanan doğal yönelimin güzergahı değişmiş, kıyı kısımlarının denizle ilişkisi kopmuş, Antonius Limanı işlevini yitirmiştir (İsmailoğlu, 2018, s.19, 22; Karakulak, 2023, s.71). Menderes döneminde ise göçle birlikte artan yoğun konut talebinin yönetilememesi ve mekanın, siyaset içinde araçsallaştırılmasıyla; Prost'un görevinin son dönemlerinde belirttiği arsa spekülasyonlarıyla inşa faaliyetlerine başlanmış ve imar faaliyetlerine yönelinmiştir.

Emlak Bankası'nın 1940'larda İstanbul'un birkaç yerinde ve Tarihi Yarımada'da Saraçhane ile Kumkapı'da başlattığı konut yapımı, 1955 yılında Atatürk Bulvarı üzerinde 72 daire ve 17 mağazalı bir pasajı içine alan 3 blok apartman inşaatıyla devam etmiştir (İsmailoğlu, 2018, s.119). 1960 sonrasında ise bu inşa faaliyetleri, Kat Mülkiyeti Kanunu ile ivme kazanmıştır. Tek katlı gecekonduların yerini çok katlı apartmanlar almış, boş arsa ve arazilerde yapılaşmalar başlamış, anıt ve sivil mimari örnekleri yıkılarak apartmanlara dönüştürülmüştür. Konut ihtiyacının karşılanamaması sebebiyle merkezde arsa değerlerinin yükselmesi çok katlı ve imar aflarıyla kaçak ilerleyen bu sürece yapıların işlevsel değişimini de eklemiştir. Aksaray ve çevresi, zemin katında ticari faaliyetlerin yürütüldüğü apartmanlarla, atölyelerle şekillenmiş; Süleymaniye ve çevresinde küçük ölçekli sanayi birimleri artış göstermiştir (Su, 2019, s.76; Küçük Çalışkan ve Kubat, 2014, s.472; Coşkun ve Doğrusöz, 2018, s.582; Şen, 2012, s.305-307). Dolayısıyla 1960 sonrasında konut alanlarının niteliğinin değişerek üretim faaliyetlerini barındırmaya başlaması ve çevresinde gecekonduları, apartmanları hızla üretmesi, alanın kullanıcı profilini değiştirmiş, yarımadayı çöküntüleşme eğilimine sokmuş ve gece-gündüz nüfusu arasında fark oluşturmaya başlamıştır.

1960 sonrasındaki yol yapım faaliyetleri ise imar operasyonları kapsamında gerçekleştirilen Atatürk Bulvarı üzerindeki çalışmalar ve bulvarın Aksaray ucundan surlara doğru yapılan Vatan ve Millet Caddelerinin süreci kadar yıkıcı olmamakla birlikte alt geçitler ve viyadüklerle yaya ölçeği geri plana atılarak devam ettirilmiştir. Böylece geçmiş dönemin vaka incelemesinde ortaya konulduğu üzere Menderes'in kentsel mekan üzerinden gerçekleştirdiği siyasetinin, 1960 sonrasındaki ekonomik ve siyasi istikrarsızlık içinde kimi zaman kendine yer bularak yarımadanın mekansal dönüşümünü ve buna bağlı olarak kentsel politika oluşturma sürecini yönlendirdiği söylenebilir.

1960-1980 dönemindeki ikircikli sürecin öncelikle Aksaray'dan Atatürk Bulvarı boyunca Süleymaniye'ye uzanan bölge üzerinden incelemesi yapıldığında; 1964 yılında yapımına başlanan Haşim İşcan Alt Geçidi göze çarpmaktadır (Şekil 4.9). Geçidin bulunduğu alanda yer alan İbrahim Paşa Hamamı'nın, bulvar yapımı sırasında yıkıldığı bilinmektedir. 1964-1965 yıllarında yapılan kazı çalışmaları sırasında ise alanda daha önce yer alan Hagios Polyeuktos Kilisesi'nin kalıntıları olduğu düşünülen Bizans kökenli pek çok yapı elemanına ulaşılmıştır (İsmailoğlu, 2018, s.83). Üç imparatorluğun izlerinin yer aldığı çok katmanlı tarihi kent alanında gerçekleştirilen imar faaliyetlerinin, korumaya yönelik politikalardan bağımsız gerçekleştirildiğini göstermektedir. Bunun yanı sıra üçü gidiş üçü geliş olmak üzere refüjlerle birlikte yaklaşık 25 metre genişliğinde olan alt geçit hem Süleymaniye ve Zeyrek'i birbirinden ayırarak sınır etkisi oluşturmakta hem de yaya ölçeğindeki erişebilirliği engellemektedir.



Şekil 4.9: Haşim İşcan Geçidi (Karcioğlu, 2013, s.145).

11.500 metrekarelik alanın 6.000 metrekaresinin geçide ayrıldığı alanda 44 dükkan açılmıştır. Başlangıçta restoran olarak kurgulanan alan, hava ve gürültü kirliliği gibi dış etkenler sebebiyle yerini müzik sektörüne bırakmıştır. Müzik sektörüne ilişkin dükkanların, geçidin inşasından kısa süre sonra yapılan İMÇ'ye taşınmasıyla ise alan, günümüzde de bilinen adıyla Bisikletçiler Çarşısına dönüşmüştür (Yalçıncağ, 2022). Geçidin, eksik olan korumacı tutumuna, mekan kurgusunda da rastlandığı görülebilmektedir. Bu durum Tarihi Yarımada'yı sosyal ve mekansal olarak dönüştüren kentsel projelerin, gerekli planlama ve koruma politikalarından bağımsız şekilde yapıldığını göstermektedir. Ancak yine de bisikletçiler çarşısı aracılığıyla uzun yıllardır varlığını koruyan yeni bir kentsel bellek mekanının yaratıldığını söylemek mümkündür.

Atatürk Bulvarı'nın devamında ise aynı yıl, bulvarı Atatürk Köprüsü'ne bağlayan Unkapanı Geçidi yapılmıştır (Şekil 4.10). Yaklaşık 27 metre genişliğinde olan geçit (Karcioğlu, 2013, s.146), imar faaliyetlerine benzer şekilde başta Papazzade Mescidi

olmak üzere çevresinde pek çok tarihi eserin bulunduğu alana inşa edilmiştir¹⁷. Bunun yanı sıra Cibali-Vefa ve Eminönü-Eyüp arasındaki sosyal ve fiziksel etkileşime zarar vermekte ve kentin kıyıyla olan ilişkisini ortadan kaldırmaktadır. Dolayısıyla yapılan geçitlerin, aynı dönemde etkili olan Suriçi İmar Planı'nın, tarihi dokuyu korumaya ve bu doku içinde gelişmeyi önleyecek kararların engellenmesine yönelik tutumuyla uyummadığı söylenebilir.



Şekil 4.10: Unkapanı Geçidi (Karcioğlu, 2013, s.146).

1960-1980 döneminin sahip olduğu ikircikli durumun incelenmesindeki diğer vaka örneği İMÇ'dir. Birçok eleştiri barındırmasına karşın geçmiş dönemde Saraçhane'de, rakım kuralını delen ilk bina olarak inşa edilen İstanbul Belediye Sarayı'yla birlikte bu dönemde Atatürk Bulvarı'nın Süleymaniye kısmında İMÇ'nin ve Zeyrek kısmında Sosyal Sigortalar Kurumu (SSK) binasının yapılması, modernizmin en iyi mimarlık örneklerinin gerçekleştirildiğini düşündürmektedir (Karcioğlu, 2013, s.83; İsmailoğlu, 2018, s.116). Çeşitli eleştiriler barındıran İMÇ'nin yapım süreci 1950'lerin ortalarına uzanmaktadır.

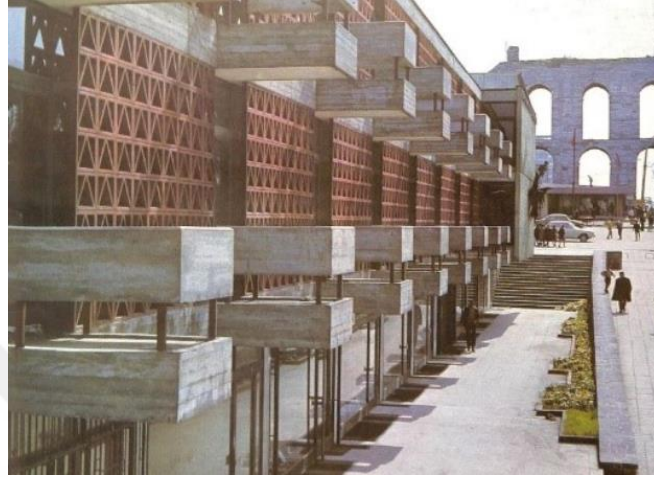
Eminönü, Sultanhamam ve çevresindeki hanlarda sayısı bini aşan manifaturacılar ve kumaşçılar, dönemin imar faaliyetlerinden ilham alarak yeni bir yerleşim alanı oluşturmak amacıyla 1954 yılında "Sınırlı Sorumlu İstanbul Manifatura ve Kumaşçılar Çarşı Yapı Kooperatifi"ni kurmuştur. Dönemin belediye başkanı, çarşı alanı için Unkapanı'ndan Saraçhane'ye uzanan istimlaklerin de gerekli olduğu 45.000 metrekarelik alanı önermiştir. Aynı zamanda imar operasyonlarının oluşturduğu ekonomik yük sebebiyle istimlaklerin gerçekleştirilebilmesi için belediye, kaynak arayışına da girmiştir. Alanın imar planının bulunmaması sebebiyle hem bölgenin planlanması hem de istimlak sınırlarının belirlenmesi amacıyla öncelikle 1958 yılında mevzi imar planı yarışması düzenlenmiştir. 14 projenin arasından Cihan Fındıkoğlu,

¹⁷ Bkz. (Kültür Envanteri, t.y.).

Kemal Bayur, Tarık Aka, Özdemir Akverdi ve Niyazi Durunay'ın projesi birinci seçilmiştir. Proje, Belediye Planlama Müdürlüğü'nün danışmanı olan Piccinato'nun katkısıyla birçok revizyona uğrayarak 1960 yılında İmar ve İskan Bakanlığı tarafından onaylanmıştır. Mevzi imar planının tamamlanmasının ardından ise 1960 yılının Şubat ayında bu sefer mimari proje için yarışma düzenlenmiştir. Dönemin önde gelen mimarlarının jüride yer aldığı ve 11 projenin sunulduğu yarışmada, Doğan Tekeli, Sami Sisa ve Metin Hepgüler'in projesi birinci seçilmiştir. Proje alanında çıkan mülkiyet problemleri, mezarlara rastlanması, Piccinato'nun yapılarda hareketlilik sağlanmasına ve yapıların yüksekliğini azaltmaya yönelik revizyon talepleri, askeri darbe sonrasında karar mekanizmalarının yavaşlaması ve askeri yönetimin modern mimariye karşı çekimser tavrı sebebiyle projenin onay süreci uzun sürmüştür ve 1961 yılının Mart ayında yapının inşasına başlanmıştır. Sonucunda projenin ilk etabı 1967 yılında, ikinci etabı ise 1968 yılında hizmet vermeye başlamıştır. Uygulanan proje, mevzi imar plan yarışmasında üçüncü seçilmiş ve jüri değerlendirmesinde gerekli analiz çalışmalarının yapılması ile bütün dükkanların sığdırılmış olmasıyla uygun bulunsa da trafik yolu hatası, Süleymaniye için büyük kütleler önermesi sebebiyle eleştirilmiştir. Mimari proje yarışması sonrasında yapılan revizyonlarla ise bloklar arasındaki ölçek farklılıklarının giderildiği ve mevcut doku ile kurulan ilişkinin güçlendirildiği belirtilmiştir (Erkol, 2017; İMÇ, t.y.; Eralp, 2013). Proje;

- Bulvar boyunca uzanan ve bulvara açılı şekilde yerleştirilen 6 blok ve 1117 dükkandan oluşmaktadır.
- Geleneksel dokuya uygun olması han geleneğinin modernist bir tasarımla devam ettirilmesi için tek yapı yerine parçalı yapılar öngörülmüş ve bloklar, avlulu şekilde tasarlanmıştır.
- Çarşı alanı kesintisiz yaya akışıyla kurgulanmış ve yaya trafiği, yoğun taşıt trafiğinin olduğu bulvardan ayrılmıştır.
- Tasarımdaki en önemli meselelerden biri Süleymaniye Camisi'nin baskın olduğu silüetin zarar görmemesi olmuştur. Bu sebeple pek çok kez yapı komplekslerinin çizimleri yapılarak çözüm aranmıştır.
- Süleymaniye Camisi'nin her cepheden görünebilmesi için yapı kompleksleri düşük tutulmuş ve düz çatıyla kurgulanmıştır.
- Piccinato'nun da etkisiyle kompleks içinde hareketlilik sağlanması, yaya ölçeğinin korunması ve içinde bulunan binaların yüksekliğiyle uyumun yakalanarak Süleymaniye Camisi'nin öne çıkmasının engellenmemesi için yapılara küçük cumbalar, balkonlar eklenmiştir (Şekil 4.11).

- Yapıda sanat eserlerinin de yer alması amacıyla davetli bir yarışma düzenlenmiştir. Sonucunda cephedeki heykel için Kuzgun Acar, taş baskı rölyef için Ali Teoman Germaner, su ögesi için Yavuz Görey, seramik panolar için Füreya Koral ve Sadi Diren, mozaik panolar için Bedri Rahmi Eyüpoğlu, Eren Eyüpoğlu ve Nedim Günsur seçilmiştir (Erkol, 2017; Köker, 2022, s.324; Anıktar, 2016, s.7; Özçakı, 2020, s.405).



Şekil 4.11: İMÇ'nin yaya ölçekli yapısı (İMÇ, t.y.).

Projenin yapılış süreci incelendiğinde; imar planı bulunmayan alanın, belli bir sistem ve plana bağlı bir süreç içinde planlanması çabasında olunduğu ve ilk olarak mevzi imar planı sonrasında da mimari proje yarışmasının düzenlendiği görülmektedir. Plan sürecinin ise yerel ölçekteki çarşı ihtiyacı ile alandaki tarihi doku, mülkiyet ve ekonomik problemler gibi meseleler dikkate alındığından aşağıdan yukarı ilerletilmiş olduğu düşünülebilir. Aynı zamanda dönemin önemli mimarlarıyla ilerletilen süreç, Tarihi Yarımada'nın dokusu önemsenererek birçok revize ve değerlendirme sonucunda uygulamaya konulmuştur. Çarşının yapılacağı alandaki mülkiyet ve istimlake yönelik problemlerin tespiti önceden yapılmış ve gereken maddi kaynak planlanmaya çalışılmıştır. Çarşının hem bulvarla ilişki kurması hem de geleneksel dokuyla iç içe geçebilmesi, Süleymaniye Camisi'nin silüetine zarar vermemesi için blokların yükseklikleri, çatıları ve avluları buna göre tasarlanmış, alanın yaya odaklı olmasına özen gösterilmiştir (Şekil 4.12).



Şekil 4.12: İMÇ'nin yükseklik sınırlı ve avlulu yapısı (İMÇ, t.y.).

Yapı kompleksinin yalnızca çarşı işlevi göreceği düşünülmemiş dönemin kamusal mekanı olacağı bilinciyle tasarımda büyük kütlelerden kaçınılmaya çalışılmış, yaya ölçeği düşünülmüş bu kapsamda bloklara balkonlar yerleştirilmiş, sanat eserleri eklenmiş ve yaya akışı planlanmıştır. Sonucunda çalışma kapsamı çerçevesinde İMÇ değerlendirildiğinde, alanın ihtiyacından hareketle sürecin başladığı ve yapılmak istenen projenin, şehircilik ilkeleriyle uyuşması amaçlanarak aynı zamanda modern mimari tasarımlar oluşturma çabası da güdülerek bir plan süreciyle hayata geçirildiği görülebilmektedir. Ancak projenin korunması gerekli yapılar ve çok katmanlı kent üzerine inşa edilmiş olması sebebiyle tartışılması gereken kısımları da bulunmaktadır.

İMÇ'nin yapımı sırasında Voynuk Şücaaddin Cami ve Hacı Teberrük Camisi, blokların altında kalmıştır. 19. yüzyılın çağdaş yapısı sayılabilecek Unkapanı Değirmeni'nin ana binası ve bacaları yıkılmıştır. İnşaatlar sırasında, 5. Bloğun altında Bizans Sarnıcı (Unkapanı Sarnıcı) kalıntılarına rastlanmıştır. Sarnıç daha sonra koruma altına alınmış olsa da alanda birçok sarnıcın olduğu düşünülmektedir. İMÇ bloklarının altında aynı zamanda Hızır Bey Hamamı ve hazireler de bulunmaktadır. Hazirelerden ikisi daha sonra ortaya çıkarılmış ve sembolik olarak sergilenmiştir (Karcioğlu, 2013, s.132, 159; İsmailoğlu, 2018, s.106; Tokay ve İsmailoğlu, 2018, s.34, 37). Sonucunda kazılar aracılığıyla ortaya çıkartılabilecek birçok tarihi eserin olduğu görülebilmektedir. İnşaatlar sırasında kimi eserler ortaya çıkartılıp korunmaya çalışılsa da varlığını koruyan kimi eser zarar görmüş kimisi de blokların altında bırakılmıştır. İMÇ aynı zamanda Süleymaniye ve çevresindeki fonksiyonları dönüştürmüş, yarımadanın çekim noktası haline gelmiş ve tüketim eğilimleri ile bu kapsamda yapılacak kentsel mekan biçimlenmelerini etkilemiştir.

Aksaray, batısında inşa edilen caddeler, doğusundaki bulvar ve barındırdığı ticari faaliyetler ile yarımadanın en önemli noktası haline gelmiştir. Alanın morfolojik yapısını ve sosyoekonomik niteliğini değiştiren en önemli müdahalelerden biri ise 1973 yılında hızla ilerleyen taşıt odaklı ulaşım yaklaşımının etkisiyle tarihi dokunun

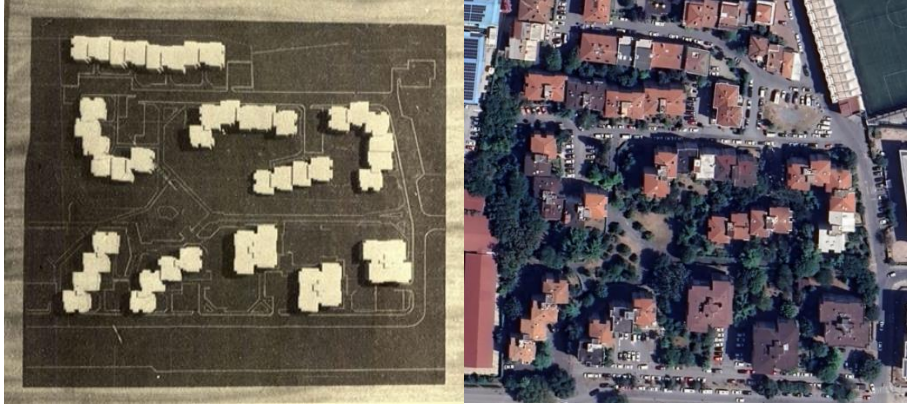
içinden geniş yollar geçirilerek yapılan viyadüktür. Aynı yıl viyadükle birlikte zemin altında ilk dönemlerinde önemli bir alışveriş merkezi olarak görülen yer altı çarşısı da yapılmıştır. Viyadük ile taşıt trafiğinde artış yaşanmasının yanı sıra Aksaray Meydanı yitirilmiştir (Şekil 4.13). Aksaray ve Laleli çevresindeki konut yapıları yerini ticari ve turizm faaliyetlerine bırakmış, alan artık orta sınıf otellerin ve ticari alanların bulunduğu bir yer haline gelmiştir (Elker, 2022, s.473; Küçük Çalışkan ve Kubat, 2014, s.471-472; Kaya, 2022).



Şekil 4.13: Aksaray Meydanı ve Viyadüğü (Elker, 2022, s.474).

Sürece bakıldığında; kat mülkiyeti ve imar aflarıyla devam ettirilen apartmanlaşma sürecinin, geleneksel ulaşım sistemi uygulamalarıyla pekiştirildiği görülmektedir. Bu durum tüketim faaliyetlerinin ve bununla ilişkili fonksiyonların da alanda yer bulmasına aracı olmuştur. Konut yapılarının işlevi değişerek turizm ve ticaret gibi fonksiyonlar alanda toplanmış ve tüketim ile mekan arasındaki ilişkinin değişmesiyle farklı mekan tasarımları ortaya çıkmıştır. Uygulamalar plansız şekilde, tarihi dokuya olan etkisi gözetilmeden gerçekleştirilmekle birlikte uygulamaların etkilediği ekonomik ve politik ilişkiler, dönemin koşulları çerçevesinde dönüşerek tarihi kent mekanında uygulanacak projelerin şiddetinin artmasına da neden olmaktadır. İMÇ gibi modernist mimari örneklerden, geniş yol yapımları ve plansız işlev değişikliklerine giden süreç sebebiyle çöküntüleşme süreci hızlanmış; yarımada, kent kimliğinden bağımsız ticaret ve turizm odaklı bir yer haline getirilmiştir. Bu durum 2000 sonrasında tüketim mekanları, geniş otoyol inşaatları ve yenileme alanları gibi rant odaklı projelerin yapımla devam etmiş, köhneleşmeye ve tarihi dokunun kaybedilmesine yol açmıştır. Dolayısıyla tarihi kent mekanının değişimi, peşi sıra kontrolsüz ilerleyen ve birbirini tetikleyerek devam eden uygulamalarla gerçekleşmiş, kent planlaması ise bu süreçte ancak ekonomik ve siyasi kaygılarla bir araç olarak ele alınmıştır. Bu dönem için incelenen vaka örneklerine bakıldığında ise geçiş dönemi özelliğine paralel şekilde planlı yapılaşma örnekleri ile plansız kentleşme adımlarının bir arada görüldüğü söylenebilir. Bunun bir diğer örneğini ise Vatan Caddesi Apartmanları oluşturmaktadır.

1967 yılında Emlak Kredi Bankası, SSK ve İstanbul Belediyesi'ne ait olan alanda Emlak Kredi Bankası tarafından ilgili alanın imar planının çağdaş planlama ilkeleri kapsamında hazırlanması amacıyla "İstanbul Vatan Caddesi Mevzi İmar Planı ve Kitle Etüdü Yarışması" düzenlenmiştir. Yarışmadaki beklentinin, birçok kentsel fonksiyon yüklenecek yapıların, Vatan Caddesi üzerinde birbiri ardına monoton şekilde yerleştirilmesi yerine içe dönük ve canlı mekanlar oluşturulması olduğu belirtilmiştir. Projede, sur yakınında fazla yükselmeyen yapılar beklenmiş, Vatan Caddesi üzerinde ise İstanbul silüetine zarar vermeyecek şekilde içinde bulunan yapıların ölçüsünün bir miktar aşılabileceği ifade edilmiştir. 34 projenin sunulduğu yarışmanın jüri üyeleri, Emlak Kredi Bankası'nın önceki projelerde başarılı bulunduğu isimlerden oluşturulmuştur. Yarışmanın sonucunda; yapıların tertibi, aralarındaki boşluklara ilişkin düzenlemelerin yapılması ve ulaşımaya yönelik problemlerin giderilmesi koşuluyla Güner Özdoğan, Birol Obuter ve Taneri Alpay'ın projesinin uygulanmasına karar verilmiştir. Seçilen projede Emlak Kredi Bankası'na ait olan alan, toplu konut alanı olarak öngörülmüş ve Vatan Caddesi Apartmanları inşa edilmiştir. Kentin önemli ticaret ve iş aksında orta sınıfa yönelik sosyal konut inşasının yapılması değerli görülmekle birlikte alan, tüm proje alanında yarışma önerisine en bağlı kalan yer olmuştur (Şekil 4.14). Proje mimarları da alanların farklı kurumlar tarafından veya farklı zamanlarda yapılacak olmasının yaratabileceği sorunlara dikkat çekmiş ve bu senaryoya paralel şekilde ilerleyen süreçte, farklı zamanlarda yapılan inşalarla imar planı kararlarından uzaklaşmıştır. Vatan Caddesi Apartmanları, günümüze değin yapı yoğunluğunu korurken diğer alanlarda, imar planında belirtilen küçük kitleler yerine büyük kitleli yapılar inşa edilmiştir. Çevredeki yoğun doku içinde açık yeşil alanların korunabilmiş olmasının, Emlak Kredi Bankası'nın Kat Mülkiyeti Kanunu'na bağlı olarak mülkiyet sahipliği verirken açık alanları, kamusal alan olarak tanımlaması olduğu düşünülmektedir (İstanbul Vatan Caddesi..., 1967, s.86; Kaplan Çiğdem, 2023, s.260-263).



Şekil 4.14: Vatan Caddesi Apartmanları Projesi ve günümüz hava fotoğrafı. (Özduman, vd., 1972; Google Earth, 2025).

Yarışma sürecine bakıldığında Vatan Caddesi boyunca surlardan Akşemsettin Caddesi'ne uzanan geniş bir alanın planlanmasında, ulaşım aksının geniş bir çerçeveden ele alındığı, tekdüze mekanların oluşmasından kaçınılmaya çalışıldığı ve alanın çevreyle olan ilişkisi ile tarihi dokuya dikkat edilmeye çalışıldığı söylenebilir. Seçilen projede ise uygulama sürecinin de önemsenerek alanın, planlı ve çağdaş görünümünden uzaklaşabileceği olası senaryolara dikkat çekildiği görülebilmektedir. Söz konusu toplu konut projesinin, kentin ticaret, kültür, ulaşım gibi önemli faaliyetler açısından cazip noktasında yapılması ise önemli bir girişimdir. Ancak Kara Surları'na olan yakınlığa karşın Kat Mülkiyeti Kanunu aracılığıyla 8 kata ulaşan yapılar tasarlanması, korumaya yönelik gerekliliklerin tamamen karşılanamadığıyla ilgili tartışmaları beraberinde getirmektedir. Genel olarak projede tartışmalı kanundan yararlanarak yüksek katlı yapılaşmanın bu yolla gerçekleştirildiği, diğer inşaa faaliyetlerinin ise süreç içinde değişim gösterdiği görülebilenken projenin ilk sürecinin, var olan kanun düzenlemeleri çerçevesinde dönemin refah politikalarına da uygun olarak oluşturulduğu, kamusal alanların korunması ve yaşanabilir bir yerleşim alanı yaratılması için özen gösterildiği söylenebilir.

Projede 5 farklı blok tipiyle 10 blok ve ortalama 100 metrekarelik dairelerle 353 konut birimi tasarlanmıştır. Surlara yaklaştıkça yüksekliğin düşük tutularak surlarla yarışılmayacağı belirtilmiştir. Belediyenin 21.5 metre yükseklik sınırlamasıyla sınırlı alanda, daha fazla açık alan ve sosyal konutun üretilebilmesi için kat yükseklikleri 2.65 metre olarak belirlenmiş ve 8 katlı yapılar oluşturulmuştur. Basık bir ortamdan kaçınılması için ise bol ışık planlandığı belirtilmiştir. Bloklar farklı akslarda hareket ettirilerek bir araya getirilmiş ve böylece hiyerarşik bir yerleşim alanı tasarlanarak farklı dış mekanlar oluşturulmuştur. Projede park ve merkezi bir açık alana yer verilirken bloklar arasındaki anlamlı boşluklarla yarı kamusal açık alanlar, avlular yaratılmıştır (Kaplan Çiğin, 2023, s.263-267; Özduman vd., 1972, s.53-54). Proje tasarımında

görüldüğü üzere konut üretimine yalnızca bir inşaat faaliyeti olarak yaklaşılmamıştır. Blokların bir düzen çerçevesinde yerleştirilmesiyle yaratılan yarı kamusal alanlarla, site sakinlerinin birbiriyle temas edebilmesi ve alanın bütününde aktif kullanıcı olması mümkün kılınmaya çalışılmıştır. Konutların güneş ışığından, blokların anlamlı bir şekilde hareket ettirilmesiyle oluşturulan açık alanlara, Vatan Caddesi'yle olan bağlantısına ve surlara olan etkisine birçok konu düşünülmüştür.

1960-1980 sürecinin çalışmanın sorunsalı kapsamında değerlendirilebilmesi için dönemin öne çıkan kentleşme meselesine paralel olarak; geçit ve viyadük gibi yol yapım faaliyetleri ile İMÇ ve Vatan Caddesi Apartmanları gibi yapılaşmalar incelenmiştir. Hem 1960 hem de 1970 sonrasında yapılan ulaşım faaliyetleriyle; geçmiş dönemin, yarımada'nın ihtiyaçlarından uzak, tarihi dokunun korunmasının ve gelişiminin önemsenmediği yıkıcı ve müdahaleci yaklaşımının devam ettirildiği söylenebilir. Atatürk Bulvarı üzerindeki geçitlerin yapımı, etkileşim içinde olan tarihi bölgeleri birbirinden ayırmakla ve bölgelerin kıyıyla olan ilişkisine zarar vermekle kalmamış; üç imparatorluğun izlerini barındıran çok katmanlı kentin kimi eserlerini inşaa faaliyetlerinin altında bırakmış kimisinin ise yıkılarak yitirilmesine sebep olmuştur. Devam ettirilen bu geleneksel ulaşım projelerinin, belli bir plan dahilinde gerçekleştirilmediği ve geçmiş dönemden gelen yaklaşımla sürdürüldüğü görülebilmektedir. Bu projelerle kentin planlanmasına yönelik olan politikalar şekillendirilmiş ve 1980 sonrasındaki ekonomik açılımla şiddetli politika dönüşümlerine ortam hazırlanmıştır.

Ulaşım projeleri yalnızca ulaşım ile ilişkili politikaları dönüştürmekle kalmamakta, alandaki kentsel faaliyetlere etki ederek kentsel mekanın değişimini tetiklemekte ve böylece kente dair diğer politikaların dönüşümüne de sebep olmaktadır. Öyle ki alt geçitler ve viyadük, bölgedeki hareketliliği artırarak turizm, ticaret ve üretim faaliyetlerinin alana taşınmasına veya alanın transit bölge olarak kullanılmasına neden olmuş, yarımada'nın morfolojisiyle birlikte sosyoekonomik yapısını değiştirmiştir. Bu durum ise yeniden, politikalardan bağımsız proje üretimlerine aracılık ederek plansız kentleşme sürecini bir döngüye sokmuştur.

Dönemin öne çıkan diğer özelliği ise Kat Mülkiyeti Kanunu'yla hızlandırılan apartmanlaşma süreci ile yol inşaatlarıyla pekiştirilen üretim-tüketim faaliyetlerinin alanda yer seçmesi ve dolayısıyla oluşan çöküntüleşme sürecidir. Bu kapsamda incelenen Vatan Caddesi Apartmanları ile İMÇ'nin yapım süreçleri birbirine benzer şekilde bir plan dahilinde oluşturulmaya çalışılmıştır. Proje alanlarının imar planının ve mimari projelerinin hazırlanması için dönemin öne çıkan uzman kişilerinin katılımıyla yarışma düzenleme yoluna başvurulmuştur. İMÇ, Süleymaniye Cami ve

çevresine ilişkin silüetin korunması, inşa sırasında karşılaşılan koruma meseleleri, plan sürecinde oluşan mülkiyet problemleri ve ekonomik zorluklar sebebiyle uzun bir zamana yayılarak çok fazla değerlendirmeden geçerek gerçekleştirilmiştir. İnşa sırasında bulunan tarihi eserlerin korunarak çarşı içinde sergilenmesi ve inşa sonrasında silüete zarar verilmemesiyle projenin koruma kaygısı taşıdığı söylenebilir. Ancak inşa sırasında hem blok altında kalarak hem de yapım sırasında gerçekleştirilen yıkımlarla birçok eserin kaybedildiği de bilinmektedir. 6 bloktan oluşan yapı, alanın ihtiyacı sonucunda uzman kişilerin içinde bulunduğu bir plan sürecinden geçerek inşa edilmiştir. Geleneksel han yapısına uygun olması amacıyla avlulu tasarlanmış, silüet ve insan ölçeğinin korunması ile geleneksel dokuyla iç içe geçmesine önem verilerek; yapı yükseklikleri düşük tutulmuş, balkon ve cumba gibi öğelere yer verilmiştir. Böylece ihtiyaçtan dolayı başlayan bir plan süreci çerçevesinde politikaların belirlendiği ve koruma kaygısı taşıyarak var olan karakteristik özelliklerden modern bir yapı inşa edildiği söylenebilir. Vatan Caddesi Apartmanları ise İMÇ'ye göre daha hızlı hayata geçirilen ancak surların korunmasına, canlı mekan oluşturulmasına ve artan konut talebine çözüm üretilmesine odaklanarak mevcut politikalarla tasarlanan bir proje olmuştur. Ancak projenin devamındaki inşa faaliyetlerinde dönemin öne çıkan kaygılarıyla imar planı kararlarından uzaklaşmıştır. Vatan Caddesi Apartmanları ise yeni çıkarılan ve plansız kentleşmeyi hızlandıran Kat Mülkiyeti Kanunu'ndan faydalanırken dönemin kaçak ilerleyen sürecinden farklılaşarak planlı ve modern yaşam alanı oluşturması kaygısını taşımıştır.

Tüm vakalar bir arada değerlendirildiğinde ise 1960-1980 döneminin siyasi ve ekonomik olarak sahip olduğu geçiş dönemi özelliğinin, planlama konusunda da geçerli olduğu söylenebilir. Süreçte çeşitli kazanımlar sebebiyle plansız kentleşmenin örneklerini barındıran projeler uygulanıp politikalar belirlenirken; korumaya ve planlı çağdaş bir kentleşmeye yönelik politikalar çerçevesinde de projeler oluşturulmuştur. Bu bakımdan dönemin iki karşıt planlama yaklaşımını barındırarak çalışmanın sorunsalına kimi zaman yaklaşıp kimi zaman uzaklaştığı söylenebilir.

4.4. Dalan Operasyonları

1980 sonrası dönem, serbest piyasa ekonomisine geçilmesi ve mekanın bu kapsamda kurgulanarak dönüşüm geçirmesi ile bu dönüşüm amaçlı yapılan kentsel politika reformlarıyla öne çıkmaktadır. Uluslararası ortamda kentlerin rekabet edebilirliğinin gündeme gelmesi; İstanbul'un kentsel mekanının, ekonomik sistemin temel unsuru olarak planlanmaya başlamasına aracı olmuştur. Kentsel mekanın ve

dolayısıyla kentsel politikaların dönüşümünde rant elde etme, prestij ve siyasi kazanım sağlama gibi amaçlar kendini şiddetle göstermiş ve küresel kent vizyonu kapsamında ofis alanları, iş merkezleri, yüksek katlı binalar, alışveriş merkezleri gibi tüketim mekanları ve karayolu ulaşımına yönelik geniş otoyollar, viyadükler ve köprüler inşa edilmiştir. İstanbul'un dünya kentleri arasında öne çıkabilmesi için ise Tarihi Yarımada gibi kültürel miras alanlarına ve prestij sağlayabilecek Boğaziçi'ne odaklanılmıştır. Küresel kent olma amacıyla Tarihi Yarımada'daki ilk adım, ilk büyükşehir belediye başkanlığı döneminde atılmıştır. Dönemin öne çıkan en önemli projesi, Dalan tarafından gerçekleştirilen Haliç kıyılarına yönelik uygulamalardır. Projede, Haliç'in su ve kanalizasyon probleminin çözülmesi, sanayinin desantralize edilmesi ve boşalan alanların rekreasyon alanı olarak düzenlenmesi öngörülmüştür. Aynı zamanda küresel kent adımı olarak bu projeyle bağlantısı bulunan ve gelecek dönemi şekillendiren Tarihi Yarımada'yı da içine alan merkezi iş alanına yönelik ulaşım projeleri tasarlanmıştır. Deniz yolu ulaşımında yeniliğe gidilmiş, metro projelerine başlanmış ve karayolu ulaşımına yönelik köprü ve tünel projeleri tasarlanmıştır. Ulaşım projeleri ve sanayinin desantralize edilmesi kapsamında yapılan uygulamalarla tarihi yapılar yıkılmış veya zarar görmüş, yarımada boş ve atıl alanlar oluşmuş, bu alanlar küresel kent vizyonu kapsamında kültür ve ticari fonksiyonlarla kurgulanmıştır. Dolayısıyla bu bölümde geçmiş dönemlere dayanan ancak 1980 sonrasında kentsel politikaların dönüştürülmesiyle sistem haline getirilmeye çalışılan plan yaklaşımı örneği olarak Tarihi Yarımada'yı dönüştüren Dalan Operasyonları'ndan ulaşım ve sanayi uygulamaları incelenecektir. Bu kapsamda dönemin ekonomik ve politik yapısı, projelerin uygulama süreçleri, aktörleri ve sistemin devamını sağlayan kanun ve plan düzenlemeleri ortaya konularak değerlendirilecektir.

Dönemin öne çıkan uygulamalarının çalışmanın sorunsalı kapsamında değerlendirilebilmesi için öncelikle bu uygulamalara giden sürecin, dönemin ekonomik ve politik ortamının, anlaşılması ve diğer dönemlerle olan benzerlik ve farklılıklarının aktarılması gerekmektedir. Süreç, 1980 yılı itibariyle serbest piyasa ekonomisine geçilmesi ve darbe sonrasında askeri yönetimin siyasette ve yerel yönetimlerde gerçekleştirdiği reformlarla şekillenmiştir. Geçmiş dönemde denenen liberalleşme hamleleri, bu dönemde küresel dünyaya eklemlenebilmenin önemli bir unsuru olarak gerçekleştirilmiştir. Ekonomide serbestleşmeye geçilmesiyle kendi kendine piyasa şartlarını oluşturması beklenen ortama, kaynak yaratılması için kent mekanları kullanılmaya başlanmıştır. Hem serbest piyasa ekonomisi hem de kaynak olarak kullanılacak kent mekanının dönüşümü için planlama göz ardı edilerek ilişkili kurumlar

küçültülmüş, pasif hale getirilmiş; kamu hizmetlerinden geri çekilerek hizmetler, özel sektöre devredilmiş ve rant sağlama odaklı kanunlar yürürlüğe konulmuştur. Süreçteki muhalif seslerin engellenebilmesi için ise darbe dönemindeki baskı ortamı etkili olmakla birlikte süreç, KHK'larla hızlı bir şekilde ilerletilmeye çalışılmıştır.

Küresel kent olma yolunda, Tarihi Yarımada'nın da içinde olduğu birçok kentsel mekanın dönüşümünde etkili olan bir dizi kanun çıkartılmıştır. Uluslararası yatırımın çekilmesi ve ekonomik girdi ile prestij sağlanması amacıyla ayrıcalıklı imar hakları sunan TTK yürürlüğe konulmuş, böylelikle 1984-1993 yılları arasında otel ve iş merkezi yapılması gibi yaklaşık 40 proje uygulanmıştır. Kanun, parçacıl planlamayı parsel düzeyine kadar indirmekle birlikte yetki karmaşalarını da beraberinde getirmiştir. KTVKK ise gerektiğinde belediyelere, miras alanlarına müdahale etme, kamulaştırma yapma, kentsel yenileme için politikalar belirleme imkanı vererek bütüncül koruma ve planlama yapılmasını engellemektedir. Kaçak yapılaşmalara hizmet götürülerek yasallaştırılması ve plansız şekilde çok katlı apartman blokları oluşturulması için ise imar aflarına ve Toplu Konut Kanunu'na başvurulmuştur (Ayataç, 2007, s.128; Belivermiş, 2014, s.239-240; Avcıoğlu, 2023, s.2). Dolayısıyla söz konusu ortamda, tabandan gelen bir talepten, demokratik bir ortamdan ve kamu yararı kaygısı taşındığından bahsedilememekte; yapılmak istenen projelerin ve hedeflenen sosyal, ekonomik ve siyasi düzenin gerektirdiği bir politika dönüşüm sürecinin etkili olduğu görülmektedir.

Ekonomik sistemin radikal bir şekilde değiştirildiği sırada küresel kent olma yolunda, ilk ciddi adem-i merkezîyetçilik adımı atılarak askeri yönetim sırasında KHK'larla başlatılan büyükşehir belediye yönetimi modeli, 1984 yılında 3030 sayılı Kanun'un yürürlüğe konulmasıyla gerçekleştirilmiştir. Yerelleşmeye dair bir sistem barındıran yönetim modeli, 1973 sonrasında etkili olan sosyal belediyecilik anlayışıyla gündeme gelmiş olsa da ancak 1980 sonrasında liberalleşme sürecinde uygulanmıştır. 3194 sayılı Kanun'la birlikte yerel yönetimlere güçlü idari ve mali yapı sunulmuştur. Bu durum, plan yapma, onaylama ve uygulama gibi geniş yetkilere ve büyük bütçelere ulaşan belediye başkanlarının öne çıkmasına aracı olmuştur.

Belediye başkanları çıkartılan kanunlara ve anayasa maddelerine dayanarak ilçe belediyeleri üzerinde idari vesayet yetkisi, meclis kararlarının yeniden görüşülmesi için geri gönderme yetkisi ve reddetmenin yanı sıra bazı durumlarda re'sen karar alma yetkisi elde etmiştir. Yerel yönetimlere yönelik bu yetki devrinde; belediye başkanının düşürülebilmesinde gereken çoğunluğun azaltılması, sekreterlerinin merkez tarafından atanması ve plan onamada yerel yönetimlerin tek yetkili kurum olma özelliği yıkılarak bakanlığın da yetkilendirilmesiyle merkezi yönetimin, yerel

yönetimlerin işleyişine müdahale etme gücünü elinde bulundurmaya çalıştığı da görülmektedir (Vural, 2005, s.18-20). Dolayısıyla tüm bu çelişkili yerelleşme sürecinde iktidar partisinin demokrasinin güçlendirilmesine ve kamu hizmetlerinin gerçekleştirilmesinde etkinliğin ve verimliliğin artırılmasına yönelik amaçları (Vural, 2005, s.19), liberal politikaların rant egemen bir yaklaşımla kent mekanına yansıtılması sürecinde önemini yitirmiş ve özellikle merkez ve yerel yönetimin aynı partide olduğu 1984-1989 döneminde kent mekanı hızla dönüştürülmeye başlanmıştır.

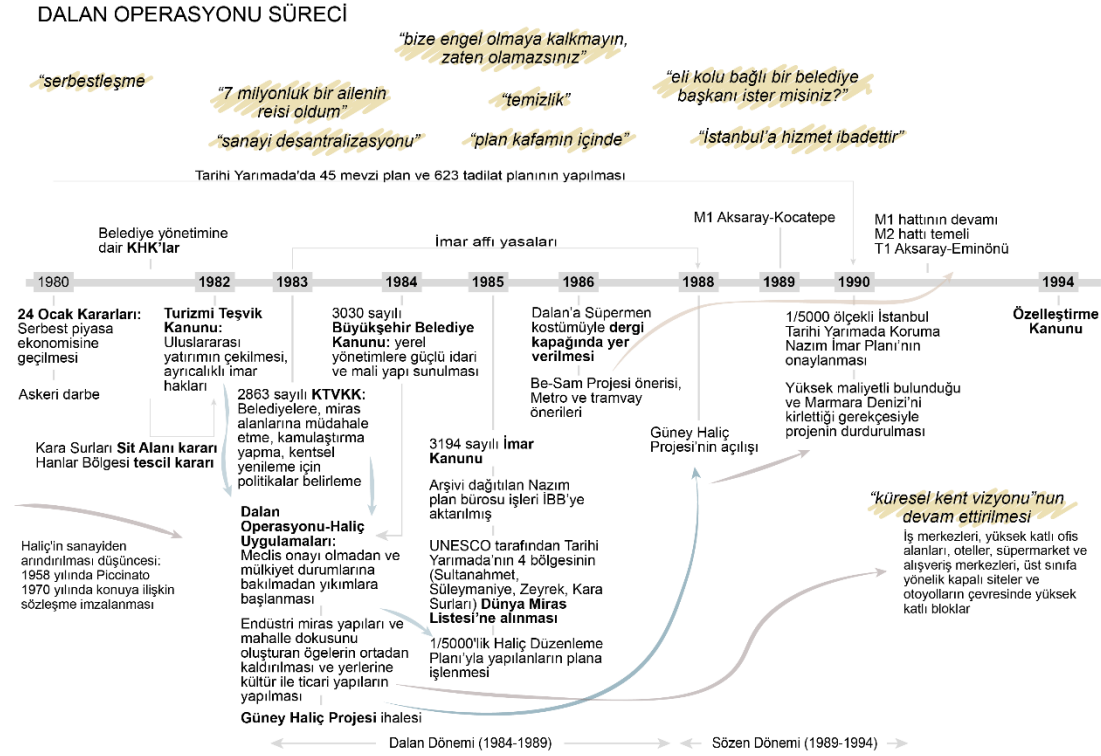
Özal ve Dalan'ın yönetimde olduğu dönemde, 1950'lere benzer şekilde ABD'nin kentsel yenileme uygulamaları örnek alınarak kent imajı, bir dizi inşaat çalışmasıyla değiştirilmiştir. Dönemin belediye başkanı, sahip olduğu geniş bütçenin yanında kredi alımlarında da yetenekli hale gelmiş ve bu bütçeyi mega projeler için kullanmıştır. Özellikle Dünya Bankası'nın Haliç uygulamalarında da olduğu gibi İstanbul'a olan yatırımı ve politikacıların uygulamalarını teşvik etmek için sunduğu finansal destek, ABD'nin sosyal ve ekonomik yapısının kentsel projeler aracılığıyla kent mekanına yansıtarak görünür olmasına aracı olmuştur (Ayataç, 2007, s.129, 132; Ekenyazıcı Güney, 2012, s.100; Şevkin ve Gül, 2024, s.5). Siyasi yönetim, yatırımların, planların ve hukuki düzenlemelerin küresel kent vizyonu çerçevesinde yapılması gerektiğini düşünerek yabancı sermayenin çekilebilmesi ve küresel tüketim alanlarının oluşmasına yönelik olarak kenti biçimlendirmiştir. İş merkezleri, yüksek katlı ofis alanları, silüeti bozan gökdelenler, oteller inşa edilmiş; küçük ölçekli işletmeler, süpermarket ve alışveriş merkezlerine dönüştürülmüş; üst sınıfa yönelik kapalı siteler ve yapılan otoyolların çevresinde yüksek katlı bloklar oluşturulmuştur. Ekonomi politikalarında uygulanan bu değişim yalnızca bu alanda kalmamış kentin sosyal ve kültürel dinamiklerine de etki ederek yeni tüketim alışkanlıklarını ve dolayısıyla yeni bir yaşam tarzını yaratmıştır. Bu durum, oluşan orta üst gelir grubuna göre dışa kapalı ve kendi sosyal politik ilişkilerini barındıran tüketim, ticaret ve konut alanlarını yaratırken kentsel mekandaki ayrışmayı da derinleştirmiştir (Bıçakçı, 2023, s.41-43; Ekenyazıcı Güney, 2012, s.100; Şevkin ve Gül, 2024, s.4). 1985-1990 yılları arasında kente yaklaşık 1.5 milyon kişi göç ederken, Eminönü'nde nüfus %10'lara varan oranla azalış eğilimi göstermektedir (Şen, 2012, s.312; Vural, 2005, s.25). Geçmiş dönemde ticaret ve imalatın bu alanda artış göstermesiyle başlayan çöküntüleşme, bu dönemde küresel kent vizyonuna yönelik atılan adımlarla hız kazanmıştır. Bir plana bağlı olmadan hizmet ve turizm gibi sektörler ve kentsel yenileme çalışmalarıyla kent mekanının şekillendirilmeye çalışılması; geleneksel kent dokusunun yitirilmesine,

yarımadanın kullanıcı profiline değişmesine ve farklı gelir gruplarının homojen olmayan şekilde mekanda yer seçmesine neden olmuştur.

Dönemin öne çıkan unsurları aracılığıyla görülebilmektedir ki ekonomik sistem değişikliğiyle yeni bir kentsel mekan organizasyonu oluşturulmuş, bu durum yeni bir toplumsal ve ekonomik yapıyı yaratmış ve kentsel politikalar da bu sürecin devamına yönelik dönüştürülmüştür. Rol model alınan başka bir ülkenin ekonomik, sosyal ve fiziki yapısı plandan bağımsız uygulanan kentsel projelerle, yerel özgünlüğe uyup uymadığı düşünülmeden, sahip olunan kent dokusu ve toplum talepleri göz önüne alınmadan uygulanmıştır. Ancak bir taraftan küresel kent olma yolunda yapılan rant odaklı projeler, uluslararası piyasayı bu kentleşme dinamiğinin içine çekmiş ve belediye başkanlarına da ulus liderliğine giden yolu açmıştır. Buradan, Menderes'in başlattığı mekan siyasetinin 1980 sonrasında politika dönüşüm süreçleri ve liberalleşme dinamikleriyle yeni baştan yaratıldığını söylemek mümkündür.

Menderes'in imar faaliyetleri kendisinden sonraki belediye başkanlarına ilham kaynağı olmuş ve siyasi yönetim, dönemin ekonomik ve politik koşullarına göre kentsel müdahale biçimleriyle kazanımlarına yön vermiştir. Menderes dönemindeki gibi ABD'nin yapısına olan hayranlıkla ve liberalleşme arzusuyla kentsel projelere girilmiştir. Ancak Menderes döneminde henüz kurumsallaşmış bir planlamanın bulunmaması sebebiyle kentsel politikalar, farklı bir biçimde ele alınmıştır. 1960'tan 1980'e uzayan süreçte ise planlama önem kazanmış, DPT ve nazım plan büroları gibi yapılanmalarla demokratik bir zeminde kurumsallaşmaya ve niteliğin artırılmasına uğraşmıştır. Ancak bir yandan liberalleşme adımları atılmaya çalışılmasıyla ve mekanın ekonomik ve siyasi kazanım aracı olarak kullanılmak istenmesiyle mekan ve politika dönüşümünde iki itici güç varlık göstermeye başlamıştır. Bu iki itici gücün varlığının ise bu dönemde gayriresmi bir denetleme mekanizması özelliği göstererek mega projelerin ortaya çıkmasını engellediğini söylemek mümkündür. Böylece süreç, kontrolsüzce gelişen yapılaşma ve mekandaki işlev değişikliklerinin yanında modernist örneklerle ilerlemiştir. Ancak 1980 sonrasında elde edilen siyasi güç ve uluslararası piyasaya eklemlenilmesi, planlamanın, sermaye önünde engel olarak görülerek kamuya bu şekilde aktarılmasını beraberinde getirmiştir. 1960'ların demokratik ve özerk kurumları, güç kaybetmiş ve hatta askeri dönemde kadroları ve arşivleri dağıtılmıştır. Dolayısıyla 1980 sonrasındaki kentsel müdahaleler, Menderes döneminden farklı şekilde plansız ilerleyen sürecin ve siyasi söylemlerin yanında kentsel mekan üzerinden elde edilecek kazanımlar için yürürlüğe konulan politikalar ve süreç içinde bunların dönüştürülmesiyle ilerletilmiştir. Bu bakımdan 1980 sonrasında içinde bulunulan ekonomik ve siyasi ortamda, geçmiş kentsel mekan

müdahalelerinin daha yıkıcı etkilerle devam ettirildiği söylenebilir. Dönemin öne çıkan figürü olan Dalan'ın, Haliç kıyılarına yönelik uygulamaları hem küresel kent vizyonu çerçevesinden hem de yıllardır süren sorunu çözmeye çalışmasıyla imaj kazanma çabası üzerinden yorumlanabilir. Bu sebeple proje sürecindeki politika dönüşümlerinin çerçevesi, dönemin koşullarıyla birlikte ele alınarak kavranabileceği gibi siyasilerin söylemleri ve basın yoluyla yaptıkları aktarımlar üzerinden de değerlendirilebilir (Şekil 4.15).



Şekil 4.15: Dalan Operasyonu süreci (4.4 Bölümü kaynaklarından¹⁸ yararlanılarak yazar tarafından üretilmiştir).

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Bedrettin Dalan, 1984-1989 yılları arasında geçmişte de gündeme gelen Haliç'in sanayiden arındırılması meselesini üstlenerek geniş çaplı "temizlik" operasyonuna girişmiştir. Haliç'in sanayiden arındırılmasını ilk olarak 1958 yılında Piccinato, alanın turizm kaynağı olarak değerlendirilmesini de ekleyerek önermiştir. Ancak 1966 yılı Sanayi Alanları Planı'nda dikkate alınmamıştır. Planda Eminönü-Eyüp kıyı kesimindeki sanayinin korunması ancak yeni sanayi bölgelerinin oluşturulmamasına karar verilmiştir. Aynı dönemlerde sanayinin İstanbul'da başka bir bölgeye taşınması da tartışılmış ve bununla ilişkili ilk adım 1970'lerde atılmıştır. Suyun temizlenmesini de içeren projenin finansmanı için Dünya

¹⁸ (Ayataç, 2007; Belivermiş, 2014; Cumhuriyet, 23 Mart 1984; Cumhuriyet, 1 Kasım 1985; Cumhuriyet, 10 Mart 1987; Milliyet, 16 Mart 1989; Miş, 2015; Şevkin, 2023).

Bankası'yla sözleşme imzalanmış ancak süreç, askeri darbe sebebiyle kesintiye uğramıştır. Dalan ise Haliç'in ıslahı meselesine iki yenilik getirmiştir. Bunlar Haliç kıyılarındaki binaların yıkılması ve suyun sirkülasyonunun sağlanmasıdır. Ardından boşaltılan alanların yeşil alan olarak düzenlenmesi ve kıyıya, turizm ile ticarete yönelik tesis yapılması öngörülmüştür (Şen ve Sarıca, 2024, s.121-122; Vural, 2005, s.32-33).

Mayıs 1984'te meclis onayı olmadan ve mülkiyet durumlarına bakılmadan başlayan yıkımlar, mahkeme kararına rağmen devam etmiştir (Şekil 4.16). Sonucunda; gecekonduyla birlikte kentsel dokuyu oluşturan endüstri miras yapıları, anıtsal yapılar, vapur iskeleleri, mahalle dokusunu taşıyan konutlar, işletmeler ve meyhaneler olmak üzere 600'den fazla sanayi tesisi ve 5000 yapı yıkılmıştır (Şevkin ve Gül, 2024, s.7-8; Vural, 2005, s.33; Dinler ve Güçhan, 2016, s.230).



Şekil 4.16: Haliç'te hızlı yıkım faaliyetleri (Cumhuriyet, 19 Eylül 1984).

Sürece detaylı bakıldığında aşağıda aktarılan meselelerin öne çıktığı görülmektedir;

- Pervitich Haritaları aracılığıyla 1982 öncesinde mevcudiyeti saptanmış kentsel dokuyu oluşturan 331 yapıdan yıkımlar sonrasında yalnızca 41 tanesinin geride bırakıldığı tespit edilmiştir. Bunlar arasında Tarihi Yarımada'da; anıtsal yapılardan Sveti Stefan Bulgar Kilisesi, Or-Ahayim Jewish Hastanesi; endüstri yapılardan Süreyya Paşa Dokuma Fabrikası; Fener, Balat ve Ayvansaray vapur iskeleleri bulunmaktadır. Aynı zamanda Unkapanı Sinagogu ve Ayvansaray Mescidi de (Eski Pol Yaşan Sinagogu) yıkılan eserler arasındadır (Dinler ve Güçhan, 2016, s.230; Kültür Envanteri, t.y.).
- Eminönü-Eyüp kıyı aksında lokanta, çay bahçesi gibi en çok iki katlı tesislerin yapımıyla Unkapanı'ndan sonraki bölümünün yeşil alan olarak düzenlenmesi öngörülmüştür (Ceyhan, 2006, s.51).

- Küçükpazar'daki hal binası yıkılarak park haline getirilmiş, Unkapanı-Eyüp arasındaki yol çalışmaları sırasında ise yapının mekansal izleri de silinerek kentsel belleğe zarar verilmiştir. Eminönü çevresinde ise Ahi Çelebi Cami, Değirmen Hanı, Zindan Han, Yemiş İskelesi ve çevresindeki dükkanların yıkımı gerçekleştirilmiş, geriye yalnızca Yemiş İskelesi civarında birkaç anıtsal yapı kalmıştır (Su, 2019, s.69, 75-76; Tülek, 2015, s.99, 103).
- Sayıları azalan sivil mimarlık örneklerinden geleneksel ahşap konut yapıların yıkılması ve yol çalışmalarıyla kentsel doku yitirilmiş ve kıyı çizgisi kaybedilmiştir. Eminönü, oteller ve acentalarla doldurulmuştur (Aden ve Sönmez, 2022, s.9).
- Yeşil alanlar ise Osmanlı'daki Lale Devri'yle bağ kurulması amaçlanarak lalelerle biçimlendirilmiştir. Bu durum siyasi simge yaratılması ve yeşil alanların niteliği sebebiyle tartışmaları beraberinde getirmiştir (Vural, 2005, s.34).

Yıkımlar sonucunda Eminönü'nden Balat'a uzanan kıyı kesimi, dümdüz bir alan haline getirilmiş ve küresel kent vizyonu çerçevesinde yeniden inşa faaliyetlerine maruz bırakılmıştır (Şekil 4.17). Geleneksel kent dokusu büyük ölçüde kaybedilmiş, yarımadanın kıyıyla olan ilişkisi engellenmiş, binlerce işçi ve alanda ikamet edenler plansızlıkla yerlerinden edilmiş, kaybedilen kentsel bellek mekanları yerini küresel kent vizyonu ile kurgulanan niteliksiz tüketim mekanlarına bırakmıştır. Bu yıkıcı kentsel müdahaleler, nazım plandan bağımsız ilerlemesi ve miras alanlarını ortadan kaldırmasıyla Menderes dönemiyle benzerlik taşımaktadır. Bu benzerliğe, projenin kurgulanış ve işleyişindeki siyasilere söylemlerinde de rastlanmaktadır.



Şekil 4.17: Haliç yıkımları öncesi ve sonrası (İBB, 1988, s.35).

Yıkımların, herhangi bir plan olmadan gerçekleştirilmesi karşısında Dalan, “plan kafamın içinde” ifadesini kullanarak kent planlamasına karşı olan yaklaşımını ortaya

koymuştur. Koruma konusundaki eleştiriler karşısında ise hepsinden birer örnek bırakılacağını belirtmiş, ancak dönemin Koruma Bölge Kurulu Başkanı, tespit ve tescil işlemlerinin karıştırılmaması gerektiğini, ancak tescil işlemleri sonrasında miras yapılarının sınıflandırılabilceğinin altını çizmiştir (Cumhuriyet, 21 Nisan, 1985; Cumhuriyet, 10 Mart 1987).

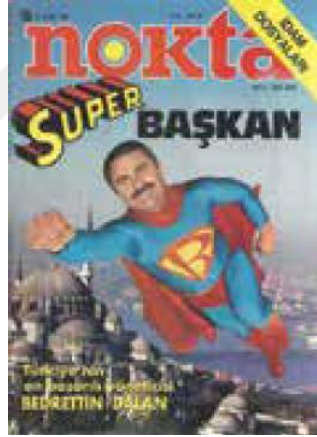
Dalan, 1984 yerel seçimleri sonrasında “7 milyonluk bir ailenin reisi oldum” diyerek konumunu ifade etmiştir (şekil 4.18) (Cumhuriyet, 23 Mart 1984). Haliç’e yönelik uygulamalar sırasında ise Menderes’in de başvurduğu gibi kendi adını kullanarak popülist bir söylemle süreci ilerletmeye çalışmış (ılgın, 2010, s.250) ve 1989 yerel seçimleri sırasında Haliç uygulamalarını da içine katarak “İstanbul’a hizmet ibadettir” söylemini, merkezi hükümetle birlikte vurgulamıştır (Milliyet, 16 Mart 1989; Uğurli, 2024, s.91).



şekil 4.18: Dalan’ın "aile reisi" söylemi (Cumhuriyet, 23 Mart 1984).

Dalan’ın kendini reis olarak konumlandırması, vatandaş ve devlet arasındaki hak ve görevlere dayanan toplum sözleşmesinin, şahsi bir yönetim yaklaşımıyla görmezden gelinmeye çalışıldığını ve keyfi bir planlama sürecine kapı aralandığını düşündürmektedir. Kentsel hizmetlerin sağlanması ibadetle eş görülmesi ve uygulamalar sırasında siyasi isimlerin ne çıkarılmasıyla ise kentsel müdahaleler, Menderes’in yaptığını gibi dini bir boyuta çekilmiş ve rasyonel zeminden uzaklaştırılarak halk nezdinde meşulaştırılmaya çalışılmıştır. Söylemler üzerinden kurumsal bir kimlikten uzak olunduğu görülebilmektedir. Bu durum kentsel sorunların net şekilde tespit edilememesine dolayısıyla çözümlerinin rasyonel bir ortamda tartışılamamasına neden olmaktadır. Kentsel projeler ise kamu yararı çerçevesinde, kentin kalkınmasına yönelik olarak ihtiyaçlar ve rasyonel bir gelecek tahayylyle belirlenen kentsel politikaların bir ürünü olarak uygulanmaya ihtiyaç duymaktadır. Ancak siyasi ve ekonomik önceliklerle ilerletilen srec, kentsel politikaların dönüşümünü hukuksuz bir hale getirerek yıkıcı kentsel mekan müdahaleleriyle ilerletilen kentleşme sürecini yaratmaktadır.

Dalan, söylemleriyle ve tıpkı Menderes gibi kentsel müdahalelerle kentin gelişim eğilimi üzerinde baskı yaratarak kentsel politikaları belirlemeye çalışmıştır. Böylece hazırlatmış olduğu 1/5000'lik Haliç Düzenleme Planı ile yapılanları yasallaştırmaya, gelen eleştirileri bertaraf etmeye uğraşmıştır. Tüm bu süreç işleyişine rağmen Dalan, muhalif olarak görülen bir derginin kapağında süpermen kostümüyle yer bulmuştur (Şekil 4.19) (Şevkin, 2023, s.64). Bu durum geniş yolların, geleneksel ulaşım politikalarının kent mekanı üzerindeki etkilerinin ve kenti oluşturan unsurların ilişkiselliğinin düşünülmeden yapılan uygulamaların yaratacağı sorunların bilinmediğini dolayısıyla planlamanın ne olduğunun anlaşılamadığını çarpıcı bir biçimde göstermektedir. Uygulamaların çıkış noktasının küresel kent vizyonu olduğu göz ardı edildiğinde dahi alandan çıkarılması söz konusu edilebilecek sanayinin ve gecekonduların yüzeysel bir planlama yaklaşımıyla ortadan kaldırıldığı söylenebilir. Yerlerinden edilme, varsıllaştırma, endüstri miras kayıpları gibi olguların düşünülmediği, demokratik bir planlama ortamında sistem içinde ve bilgiler çerçevesinde sürecin ilerletilmediği, gerekli senaryoların kurgulanarak yol haritası çizilmeden harekete geçildiği görülmektedir.



Şekil 4.19: Dalan'ın Nokta Dergisi kapağında yer alması (Nokta Dergisi, 13 Nisan 1986 akt. Şevkin, 2023, s.64).

Süreç, ekonomik açıdan da birçok sıkıntı barındırmaktadır. Dalan seçimler öncesinde projelerin gerçekleştirilmesi için gerekli tutarın yabancı ülkelerden alınacağını söylerken seçim sonrasında ihtiyacının çok daha fazla olduğunu ve bunun kent sakinlerinden alınacağını kamuoyuyla paylaşmıştır (Vural, 2005, s.28-29). Projelerin Dünya Bankası tarafından da finanse edildiği göz önüne alındığında kamu yararı ve yönetimin şeffaflığına yönelik şüphe oluşmaktadır.

Küresel kent vizyonuna yönelik uygulamalar, 1964 yılında sur tecrit alanının koruma altına alınması ve 1981'de Kara Surları'nın arkeolojik sit alanı olarak ilan edilmesine rağmen engellenememiş, yalnızca Tarihi Yarımada'nın dört bölgesinin UNESCO

Dünya Miras Listesi'ne girmesiyle yavaşlamıştır (Durusoy Özmen, 2021, s.211). Korumaya yönelik yasal bağlayıcılar bulunmasına rağmen Dalan'ın özellikle ulaşımaya yönelik projeleri, ancak merkezi yönetimle yaşanan gerginlik sonrasında sekteye uğramıştır. Bu durum da yapılan kentsel projelerin, kentsel politikaların bir parçası olmadığını, sürecin siyasi nedenlerle ilerletildiğinin bir göstergesidir.

Dalan, Haliç'in suyunun temizlenmesine yönelik olarak Güney ve Kuzey Haliç Projelerini gerçekleştirmiştir. Projenin, Tarihi Yarımada'yı ilgilendiren bölümünü Güney Haliç Projesi oluşturmaktadır. Bu projeyle Haliç'in güneyindeki atık suların yerleştirilen kolektörlerle toplanarak Yenikapı Arıtma Tesislerine yönlendirilmesi ve burada ön arıtmadan geçen suyun, Ahırkapı'dan Boğaz'ın dip akıntısına verilerek Karadeniz'in açıklarına taşınması planlanmıştır. 1984 yılında ihalesi yapılan projenin, 1988 yılında açılışı yapılmıştır (Şekil 4.20).



Şekil 4.20: Dalan'ın kolektör inşaatı ziyareti (İBB, 1988, s.52).

Proje hakkında birçok eleştiri de bulunmaktadır. Yenikapı'daki tesisin kimyasal veya biyolojik bir arıtma donanımına sahip olmadığından atık suyun denize aktarılacağı konusunda eleştirilmiştir. Bir başka eleştiri ise akıntının tamamının Karadeniz'e taşınamayarak Marmara Denizi'ne geri döneceği yönünde olmuştur. Aynı zamanda Haliç'in temizliği yerine dipteki çamurun temizlenmesinin gerekliliği belirtilmiştir. Sonucunda kısmi bir temizlik sağlanmış olsa da kısa süre sonra atıkların Marmara Denizi'ne karıştığı tespit edilmiştir. Aynı zamanda yıllardır süren sorunun yalnızca yerel boyutta ele alınmaması gerektiği de vurgulanmıştır (Milliyet, 13 Temmuz 1985; Milliyet, 6 Ocak 1987; Vural, 2005, s.34). Nurettin Sözen'in belediye başkanlığı döneminde ise hem yüksek maliyetli bulunduğu hem de Marmara Denizi'ni kirlettiği için proje durdurulmuştur (Dinler ve Güçhan, 2016, s.232).

1984-1989 yılları arasında ulaşım alanında deniz otobüsleri, metro ve tramvay hizmetinin sunulması ile büyük ölçekli karayolu ulaşım ağı yapımı planlanmıştır. Denizyolu ve raylı sistem ulaşımı, "3.1 Neoliberalizm Politikalarıyla Yaşanan

Kentleşme Dönemi (1980-2000) Bölümü"nde anlatılmış olup bu kısımda, yalnızca dönemin ulaşım politikaları kapsamında değerlendirilmesi yapılacaktır. Hazırlanan Ulaşım Master Planı'nda, deniz yolu taşımacılığına ilişkin deniz otobüslerine yer verilmiştir. Hizmete sunulan deniz otobüsleri, deniz yolu ulaşımı göz önüne alındığından olumlu bulunmakla birlikte ücretleri ve bir ulaşım sisteminin parçası haline gelememesi sebebiyle eleştirilmiştir. Aynı zamanda hızlı tramvayla birlikte deniz otobüsleri için elde edilen bütçe, harcamaları karşılayamamakla birlikte dönemin belediye yönetiminin bütçesi, 1978 yılı merkezi yönetimin bütçesinden fazla olup 1986 yılındaki tüm belediyelerin bütçesinin %40'ını oluşturmuştur (Milliyet, 28 Mayıs 1986). Planda, raylı sistemler için ise günümüzdeki M1a, M1b, M2 hatları, Marmaray ve Bağcılar-Kabataş Tramvay Hattı'na yer verilmiştir. Güzergah eleştirileri, raylı sistem sınıflandırması ve İBB'nin hızla hizmet verilmesine yönelik talebine rağmen hatların çoğunluğu 1990 sonrasında hayata geçirilebilmiştir. Raylı sistemlere yönelik eleştirilerden biri, bir sonraki belediye yönetiminin, günümüzdeki M1 metrosunun güzergahının aslında Levent'ten geçmesi gerektiğini belirtmesi ve projenin metro yerine tramvay veya hafif metro olarak adlandırılması gerektiğini vurgulamasıdır. Bir diğer eleştiri ise Dalan'ın partisinden olmuş, bütçenin söylenenin yaklaşık 3 katına mal olacağı belirtilmiştir. Aynı zamanda İBB, metronun tamamlanması için yaklaşık 2 yıl öngörürken İller Bankası bunu olumsuz olarak değerlendirmiştir. Dalan yönetimi, çoğunlukla Be-Sam Projesi'nin uygulanması üzerinde durmuş ve Ortaköy-Nakkaştepe arasında olması planlanan üçüncü köprü ile tüp geçit yapımını öngören projeler için ihale sürecini ve onay olmadan yıkım çalışmalarını başlatmıştır. DPT ise Bayındırlık Bakanlığı'nın hem demiryolu hem de karayolu geçişini mümkün kılan tüp geçit projesini desteklerken İBB'nin otoyol yapımını öngören Be-Sam Projesi'ne destek vermeyerek raylı sistemlere yönelmesi gerektiğini vurgulamıştır. Buna karşılık İBB, 3. Köprü'nün raylı tüp geçit projesinden daha az maliyetli olduğunu ve yap-işlet-devret modeliyle gerçekleştirilebileceğini savunmuştur (Milliyet, 14 Eylül 1987; Milliyet, 3 Aralık 1987; Milliyet, 28 Temmuz 1988; Cumhuriyet, 12 Mart 1989; Vural, 2005, s.40). Dalan, Be-Sam Projesi ile merkezi iş alanını birbirine bağlayacak bir otoyol öngörmüştür. Proje güzergahı; Nakkaştepe'den başlayarak üçüncü köprü ile Balmumcu'ya, köprü, viyadük ve tünellerle Kasımpaşa'ya ardından 4. Haliç Köprüsü ile Fatih Cami altından tünelle geçerek Vatan Caddesi'ne sonrasında Kızılelma Caddesi'ni aşarak Ahırkapı'ya ve son olarak tüp geçit projesiyle Harem'den yeniden Nakkaştepe'ye planlanmıştır. Projenin, İstanbul'u New York düzeyinde ticaret şehri yapma amacı bulunduğu belirtilirken "İstanbul'u Beyrutlaştırma Projesi" olarak da eleştirilmektedir (Cumhuriyet, 30 Mart 1986; Milliyet Aktüel, 15 Kasım 1987). Dalan bunlara şiddetle karşı çıkarken planın

Essen Üniversitesi tarafından hazırlandığını belirtmiştir. Ancak üniversite, planla ilgilerinin olmadığını ifade eden bir yazı yayınlamıştır. Aynı zamanda söz konusu planın yapımında şehir plancısı ve mimar yerine trafik uzmanı, psikolog ve mühendisler yer almıştır (Ceyhan, 2006, s.55). Dalan'ın seçim döneminde Orta Doğu ülkelerinden alacağını belirttiği bütçe ve belediye başkanlığı döneminde Boğaz alanındaki arsaları Orta Doğu'ya satma girişimi düşünüldüğünde İstanbul'un Beyrutlaştırılmasına yönelik eleştirilerin anlam kazandığı söylenebilir. İstanbul'un yeniden ABD'den esinlenilerek kentsel müdahalelere maruz kalması ise sahip olunan özgün kültürel mirasın ve planlamanın, aynen yapılacak bir inşa faaliyeti olmadığının anlaşılamadığı söylenebilir. Ulaşım projelerinin ise yeniden geleneksel ulaşım yaklaşımıyla yapılmasının yanı sıra kentsel politika süreçlerinden bağımsız ilerletilmeye çalışıldığı görülmektedir.

Söz konusu proje, merkezi yönetimle yaşanan gerginliğin de etkisiyle hayata geçirilmemiş olsa da projeye bağlı olarak 3.1 Bölümü'nde de ele alınan Barbaros Evleri ve Sultanahmet Tarihi Cezaevi'nin aralarında bulunduğu 41 alan turizm merkezi ilan edilmiştir. Aynı zamanda geniş planlama yetkileri bulunan belediye başkanının, plan değişikliklerinde %70 oranında tadil yetkisini kullandığı saptanmıştır (Vural, 2005, s.43). Dalan yönetiminden farklı bir anlayışa sahip olduğunu belirten Sözen döneminde de turizme yönelik projelerin bir kısmının yapımı devam ettirilmiştir. Sürece bakıldığında denetleme sisteminin eksikliğiyle aktarılan yetkilerin, antidemokratik bir şekilde tek bir irade eliyle kullanılmaya başlandığı söylenebilir. Bu durum planlamanın katılımcı ve şeffaflık ilkelerine aykırı olmakla birlikte parçacıl planlamaya sebep olarak bütüncül koruma ve planlama adımlarının atılmasını engellemekte, plansız kentleşme sorunlarını derinleştirmektedir.

Sanayi desantralizasyonu, su temizliği ve ulaşım projelerine yönelik uygulamalar çalışmanın sorunsalı kapsamında değerlendirildiğinde keyfi şekilde ve mahkeme kararları önemsenmeden ilerletilen bir süreçten, buna uydurulmaya çalışılan yasaların varlığından ve dizayn edilen bir sistemden söz edilebilmektedir. Küresel kent olma yolunda ve yapılan kentsel müdahalelere yönelik herhangi bir kamu talebi olmamakla birlikte süreçte eleştiriler ve mahkemelerle ön plana çıkmaktadır. Sermaye yanlısı ve siyasi kaygılarla atılan adımlarla kentin planlanmasının yapılmaya çalışıldığı dolayısıyla bunun mekana müdahale şeklinde yansıdığı görülebilmektedir. Bu sebeple herhangi bir kent sorununun kalıcı ve kamu yararına olacak şekilde çözümüne rastlanamamaktadır. Sonucunda kentsel politikaların bir parçası olmayan kentsel projelerin uygulandığı söylenebilirken Menderes döneminden aktarılan mekan siyasetine, 1980 sonrasında liberal politikalar ve kentsel politika dönüşümleriyle

uygun bir sistem yaratıldığı 2000 sonrasında ise bu sistemin siyasi güçle ivme kazandığı görülebilmektedir.

4.5. 5366 Sayılı Yasa Kapsamında Yenileme Projeleri: Süleymaniye, Fener-Balat, Sulukule

2000'den günümüze uzanan süreç, bir önceki dönemde benimsenen serbest piyasa ekonomisi ile dönemin siyasi gücünün talepleri doğrultusunda kent mekanının rant odaklı projelerle hızlı ve otoriter şekilde gerçekleşen müdahalelere maruz kalmasıyla öne çıkmaktadır. Bu ekonomik ve siyasi kazanımlar doğrultusunda kentte bir dizi inşa faaliyetine başlanmış ve bu inşa faaliyetlerinin önündeki engellerin kaldırılması amacıyla politika dönüşümüne başvurulmuştur. Küresel kent mekanının oluşturulması kapsamında geleneksel ulaşım politikalarıyla yapılan geniş otoyolların çevresinde yüksek katlı iş merkezleri, ofis alanları, alışveriş merkezlerine yer verilmiştir. Geçmiş dönemde enformel şekilde kent mekanında yer edinen konut yapılaşmaları, bu dönemde merkezi yönetimin yasaları ve kurumları yeniden yapılandırmasıyla yasal hale getirilmiş ve merkezi yönetim ile özel sektör ortaklığıyla kentin her alanında yapılan kapalı site ve yüksek katlı konut bloklarıyla hız kazanmıştır. 2010 sonrasında kamuoyuyla paylaşılan ulaşım ve konut üretimine yönelik mega projelerle ise piyasaya kent mekanı sunularak sistemin devamı için kaynak yaratılmaya çalışılmıştır.

Kent mekanının metalaştırıldığı bu ortamın Tarihi Yarımada'ya olan yansıması ise 1999 Marmara Depremi'nin de aracılığıyla yenileme ve dönüşüm projeleriyle olmuştur. Böylece prestij alanlarından kazanım elde etmeyle koruma kavramının ve depreme karşı dayanıklılıkla dönüşüm kavramının, küresel piyasa ve kent hedefi çerçevesinde öne çıkarıldığı 2000 sonrası dönemde, Tarihi Yarımada şiddetli kentsel müdahalelere maruz kalmıştır. Projelerin gerçekleştirilmesi için en büyük dayanağı ise planlama yetkilerine ve içeriğine yönelik yapılmış kanun düzenlemeleri oluşturmaktadır. Bu kapsamda öne çıkan en önemli yasa, 5366 sayılı Kanun'dur. Kent mekanından küresel kent vizyonu ile kazanım elde etme amacı taşıyan projelerin yapımı için yenileme alanı ilan edilmesini ve diğer kanun düzenlemeleri ile planlar arası bütünlükten muaf tutulmayı mümkün hale getiren yasa, Tarihi Yarımada'nın kentsel dokusunu, kullanıcı profilini dramatik bir biçimde değiştirmiş ve ardı sıra gelecek müdahalelerin, politika dönüşümüyle önünü açmıştır. Bu sebeple bu bölümde; Süleymaniye, Fener-Balat ve Sulukule Yenileme Projeleri irdelenecek, projelerin çalışmanın sorunsalı kapsamında değerlendirilebilmesi için proje süreçleri, süreçteki aktörler, projelerin dayanağını oluşturan ve devamını sağlayan kanun ve

plan düzenlemeleri ile kent mekanının dönüşümü incelenecektir. Böylelikle projelerin kentsel politikaların dönüşümüne olan etkisi, yenileme projelerinde; kentlerin ekonomik sistem içinde nerede konumlandırıldığı, dünya kenti algısının hangi planlama yaklaşımıyla tezahür ettiği, koruma alanlarının nasıl ele alındığı ve kent ile olan bağlantısının nasıl sağlandığı irdelenerek ortaya konulmuş olacaktır.

2000 sonrasındaki yasal düzenlemeler, yenileme projelerinin hızlı ve kent planlama tartışmalarına izin vermeden gerçekleşeceği, sermayenin mekanda serbestçe hareket edebileceği şekilde hazırlanmıştır. Bu kapsamda; 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu ve 5393 sayılı Belediye Kanunu'yla kültürel miras alanlarında yapılacak planlarda yerel yönetimlere geniş yetkiler verilmiştir. Sosyal konut yapmak amacıyla kurulmuş olan TOKİ ise 2000 sonrasında planlama sisteminin neoliberal politikalarla projeci yaklaşıma evrilmesiyle kentsel mekandan rant yaratılmasına yönelik hazırlanan büyük ölçekli projelerde yer alacak şekilde yapılandırılmış ve 2005 sonrasında yenileme projelerinde varlık göstermiştir. Konut Müsteşarlığı ve Arsa Ofisi'nin kapatılması ile 5162 sayılı Kanun aracılığıyla konut üretimi ile arsa düzenlemelerinde kapsamlı yetkilere sahip olan etkin bir kurum haline gelerek plan yapma, özel şirketlerle ortaklıklar kurarak projeleri uygulama imkanı elde etmiştir. 2863 sayılı KTVKK'ya 5226 sayılı Yasa'yla yapılan düzenlemeyle ise uluslararası sermayenin kentsel projelere çekilebilmesi için koruma mevzuatında köklü değişiklikler yapılmış; koruma amaçlı imar planı, yönetim planı, kültür varlıkları gibi tanımlamalara yer verilmiştir. Böylelikle 5366 sayılı Yasa'nın kamulaştırma, mekanın işlev değişikliğini de içererek sermaye olarak kullanılmasına imkan veren yenileme projelerini öngören tartışmalı maddelerine ortam hazırlanmıştır.

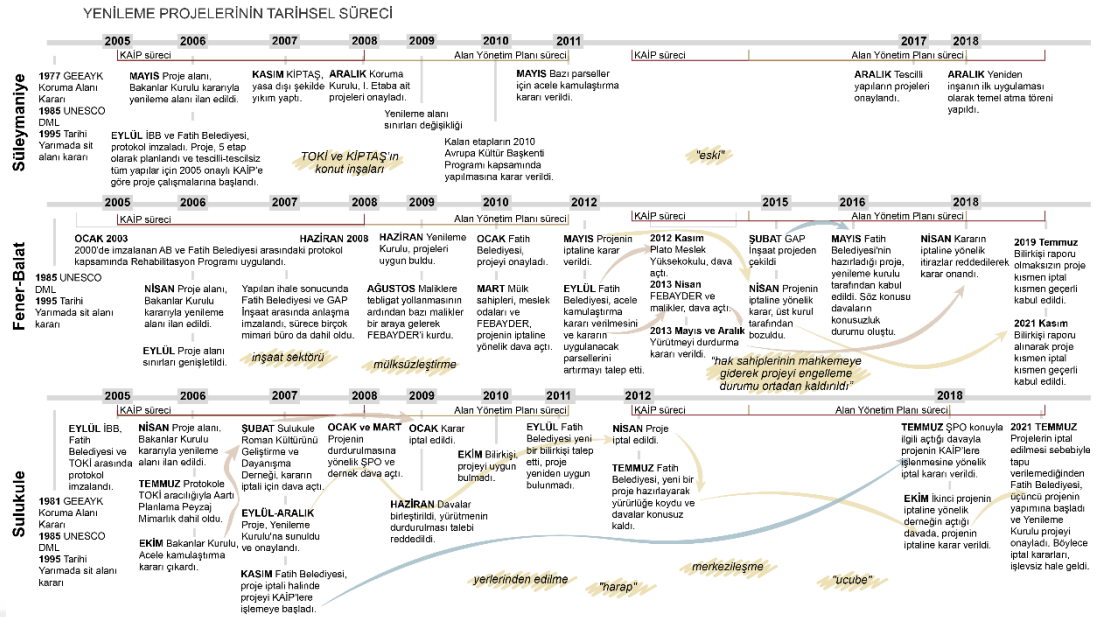
Yenileme projelerinin yasal dayanağı olarak kullanılan 5366 sayılı Yasa, amacından uygulama aşamalarına değin oldukça tartışmalıdır:

- Koruma alanlarının planlanmasına ilişkin hukuk kurallarının oluşturulması yerine projeci bir yaklaşımla, diğer kanunların 5366 sayılı Kanuna aykırı olan maddelerinin uygulanmamasını içeren hükme yer verilmiş ve böylece yapılmak istenen projeler doğrultusunda kentsel politikalar dönüştürülmüştür.
- Yasada yenileme projelerinin çıkış noktasını, muğlak bırakılan yıpranan tarihi ve kültürel varlıklar ifadesi oluşturmaktadır. Aynı zamanda koruma alanlarında uygulanacak yenileme projelerinin, koruma planları başta olmak üzere diğer planlardan bağımsız şekilde, nitelikleri ile sınırları konusunda gerekli kriterler olmadan ve yenileme kriterleri belirlenmeden uygulanabilmesinin önü açılmıştır.

- Kent mekanından çeşitli kazanımlar sağlanması ise fiziksel değişimin yanında ticaret, kültür ve turizm gibi çeşitli kentsel fonksiyonlara yer verilmesinin öngörülmesiyle elde edilmeye çalışılmıştır.
- Planlardan ve kanunlardan bağımsız şekilde gerçekleştirilmek istenen geniş imar faaliyetinin önündeki mülkiyet engelleri ise yasada öngörülen kamulaştırma ve acele kamulaştırma kavramlarıyla aşılmaya çalışılmıştır.

Yasanın hükümlerinin, planlama ilkeleri açısından problemlili olduğu ve kentsel projelerden hareketle oluşturulduğu görülebilmektedir. Kültürel miras alanları boş bir arsa olarak ele alınarak ekonomik sistemin kaynağı şeklinde yeniden inşa edilmek istenmiştir. Bunu engelleyen plan sistemi ve yasal bağlayıcıların devre dışı bırakılması için bürokratik sistem yeniden yapılandırılmış, mülkiyet hakları karşısında sonradan iptal edilen acele kamulaştırma hükümlerine yer verilmiş, yerli halkın hakları ve ihtiyaçları, alanın çevresiyle olan ilişkisi, kültürel mirasın korunması, kullanılarak geliştirilmesi önemsenmemiştir. Böylece rant odaklı ilerleyen süreçte, mekan değerinin artmasıyla buna direnç gösteremeyen yoksul kesim yerlerinden edilmiş, soylulaşma gerçekleşmiş, denetimden uzak müdahalelerle kültürel miras zarar görmüş ve bunlara bağlı olarak kentsel doku ile gündelik yaşam değişim geçirmiştir.

İncelenecek yenileme projeleri, yasanın tartışmalı tüm konularının somut karşılığını sunmakta ve çalışmanın sorunsalının net bir göstergesi olarak anlaşılmasına ışık tutmaktadır. Aynı zamanda projeler aracılığıyla gerçekleşen politika dönüşümünün, bir döngü haline geldiği de uygulama süreçleri üzerinden okunabilmektedir (Şekil 4.21).



Şekil 4.21: Yenileme projelerinin tarihsel süreci (4.5 Bölümü kaynaklarından¹⁹ yararlanılarak yazar tarafından üretilmiştir).

İncelenen ilk proje olan Süleymaniye Yenileme Projesi, 2006 yılı Mayıs ayında Molla Hüsrev, Sarıdemir, Demirtaş, Süleymaniye, Yavuz Sinan, Hacı Kadın, Hoca Gıyasettin, ve Kalenderhane Mahallelerinden oluşan yaklaşık 100.000 metrekarelik alanın yenileme alanı olarak ilan edilmesiyle gündeme gelmiştir (Su, 2019, s.43). Yenileme alanı içinde kalan Süleymaniye Cami ve çevresi, 1977 yılında GEEAYK tarafından koruma altına alınmış; 1985 yılında UNESCO tarafından Dünya Miras Listesi'ne dahil edilmiştir. 1995 yılında ise Tarihi Yarımada'nın tamamı sit alanı ilan edilmiştir. Alan aynı zamanda; onaylanma ve dava süreçlerinin ilki 2005'ten 2008'e ve ikincisi 2011-2012'den 2020'ye uzanan koruma amaçlı imar planlarında; ilki 2005'te hazırlanmaya başlanıp 2011'de onaylanan ve ikincisi 2014'te hazırlanmaya başlayıp 2018'de onaylanan alan yönetim planlarında önemli bir yer tutmaktadır.

2018 yılı Alan Yönetim Planı'nda Süleymaniye Cami ve Çevresi Koruma Alanı'nda 351'i anıt eser, 395'i sivil mimarlık örneği olan toplamda 920 tescilli eser bulunduğu belirtilmiştir (İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı, 2018, s.113). Tehlike Altındaki Miras Alanı Listesi'ne alınma ihtimaliyle karşı karşıya kalan koruma alanını içine alarak sınırları belirlenen yenileme projesi için Eylül 2006'da İBB ve Fatih Belediyesi protokol imzalanarak projenin 5 etap ve 77 uygulama alanından oluşmasına karar verilmiştir. Alanın yeniden canlandırılmasının öngörüldüğü projede kapsamında birinci aşamada, ayakta kalan kültür varlıklarının restorasyonunun yapılmasına, ikinci

¹⁹ (Arı, 2009; Avcioğlu, 2023; Bıçakçı, 2023; Erkan ve Altıntaş, 2018; İPA, 2022; Su, 2019; Yurdaçalış, 2016; Zengin, 2010).

aşamada yıkılmış ya da yanlış uygulamayla kaybedilmiş kültür varlıklarının bilgilerine ulaşarak aslına uygun şekilde yeniden yapılmasına ve üçüncü aşamada bilgisine ulaşılamayan, boş olan veya nitelsiz yapı bulunan boş parsellerde yeni yapı yapılmasına karar verilmiştir (Budak, 2015, s.99-100). Projenin 1. Etabı için 11 proje ihalesi gerçekleştirilmiş ve proje aktörleri arasında: Halil Onur Mimarlık, Şirin Akıncı Mimarlık, ES Yapı, Fatma Sedes Mimarlık, Hanart Mimarlık, İstanbul Yapı, Akant Mimarlık, Tanker İnşaat yer almıştır. 2006'da başlayan proje çalışmaları kapsamında tescilli yapılar için rölöve, restorasyon ve restitüsyon projeleri; tescilsiz yapılar için ise 2005 onaylı KANİP hükümlerine göre avan projeler hazırlanmıştır. Projenin öngördüğü yıkım ve inşaa çalışmaları için 5366 sayılı Yasa'nın yolunu açtığı kamulaştırma yönteminden hareketle mülk sahiplerine iki seçenek sunulmuştur. İlk seçenek, mülkün devletin görevlendirdiği KİPTAŞ kurumuna satılması; ikinci seçenek ise mülk sahiplerinin projede belirtildiği şekilde yapılarını kendilerinin onarmasıdır. İkinci seçenek için herhangi bir yardım sağlanacağından da bahsedilmemiştir (Su, 2019, s.44-45, 50-51). Yenileme projelerinin uygulanması için hukuki zemin oluşturan 5366 sayılı Yasa aracılığıyla alandaki sakinlerin yerlerinden edildiği, mülksüzleştirildiği veya ekonomik sıkıntılar içinde bir onarım/inşaa faaliyetine girmek zorunda bırakıldığı görülmektedir.

Proje, Koruma Kurulu tarafından 2008 yılında onaylanmış olsa da KİPTAŞ, 2007 yılında yasa dışı şekilde yıkımlara başlamıştır (Yurdaçalış, 2016, s.132). Kaybolan ve yıkılan eser sayısı artış göstermiş, 2005 yılında 188 olarak tespit edilen ahşap yapı sayısı 2019 verilerine göre 102'ye düşmüştür (Aksoy, 2019, s.151). UNESCO, 2008 yılında alanda gerçekleştirilen imar faaliyetlerinin alanın özgünlük ve bütünlüğü açısından endişe verici olduğunu belirtmiştir. 2015 yılı raporunda ise yeniden inşaa yerine korumaya dayalı yenileme uygulamalarının tercih edilmesini, alan yönetim planının içerdiği koruma ilkelerine göre revizelerin yapılmasını, tek bir kentsel form oluşturmaktan kaçınmak için çeşitli yenileme yöntemlerinin uygulanmasını önermiştir (Arı, 2009, s.59; Yurdaçalış, 2016, s.133). Yıkımlar, yenileme projesinin detaylarının bilinmemesi ve devam eden mahkeme süreçlerinin belirsizliği sebebiyle alanın çöküntüleşme süreci hız kazanmıştır.

Çalışmanın sorunsalı kapsamında süreç incelendiğinde aşağıdaki çıkarımlar yapılabilir:

- Proje kapsamındaki imar faaliyetlerinin devam ettiği süreçte, 2005 onaylı KAİP'lerin 2008 yılında iptal edildiği görülebilmektedir. Bu sebeple proje sürecinin, Geçici Dönem Yapılaşma Koşulları'na göre avan projelerin koruma

amaçlı imar planlarına işlenmesiyle ilerletildiği ve böylelikle yenileme projelerinin, kentsel politikaları dönüştürdüğü söylenebilir.

- Süreç boyunca hazırlanan iki alan yönetim planının bütüncül koruma ve planlama yaklaşımıyla ürettiği politikaların, projede yer bulamadığı görülebilmektedir. Kentsel politikalar kapsamında proje geliştirme meselesinin ters yönlü çalışması durumuna, UNESCO da şiddetli şekilde gerçekleşen mekan dönüşümünü öne sürerek dikkat çekmeye çalışmıştır.
- 5366 sayılı Yasa'dan hareketle fiziksel değişim yanında alanda kentsel fonksiyonlara yer verilerek sosyal değişimin de gerçekleştirileceği anlaşılabilmektedir. Ancak yenileme projeleri kapsamında yapılan uygulamaların, sosyal etkileşime dair bir içeriği bulunmamasıyla birlikte proje hazırlama aşamasında da alandaki İMÇ, Bozdoğan Su Kemer, İstanbul Üniversitesi, Süleymaniye Cami gibi önemli kültürel miras değerleriyle ilişki kurularak süreç planlanmamıştır.
- 5 Etap olarak planlanan proje sürecinde, yenileme alanı sınırları değişikliğe uğramış, acele kamulaştırma kararlarıyla imar faaliyetlerine devam edilmek istenmiş ve kalan etapların 2010 Avrupa Kültür Başkenti kapsamında yapılmasına karar verilmiştir.
- Proje kapsamında miras öğelerine yapılacak müdahalelerin sınırları netleştirilmemiş, mülkiyet meselesine ilişkin mülk sahiplerinin haklarını, alandaki kiracıların ekonomik durumlarını, sosyal yaşantılarını gözeten ve kültürel miras alanının ihtiyaçları ile çevresiyle olan etkileşimine dair bir planlama yaklaşımı ortaya konulamamıştır.

Çıkarımlardan hareketle yenileme projesinin, 1960-1980 aralığı için incelenen vakaların proje süreçlerinden farklı biçimde hızlı üretilmeye çalışıldığı, yerel yönetim ve yerli halktan ziyade özel sektörün dolayısıyla piyasa dinamiklerinin eğilimiyle ilerletildiği ve kültürel miras alanının ihtiyaç duyduğu koruma politikaları, ekonomik sıkıntı çeken yerli halkın ihtiyaçları ve talepleri doğrultusunda kapsayıcı bir planlama politikası üzerine çalışılmadan gerçekleştirildiği söylenebilir.

İncelenecek ikinci proje olan Fener-Balat Yenileme Projesi, 2006 yılı Nisan ayında Balat Karabaş, Tahta Minare ve Atik Mustafa Paşa Mahallelerinden oluşan yaklaşık 290.000 metrekarelik alanın, yenileme alanı olarak ilan edilmesiyle gündeme gelmiştir. Yenileme alanı olarak belirlenen alanın bir kısmı, 1985 yılında UNESCO tarafından Dünya Miras Listesi'ne dahil edilmiştir (İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı, 2018, s.156; Aydoğan vd., 2019, s.115). Bölgede ilk olarak 2003-2008 yılları arasında, AB ve Fatih Belediyesi ortaklığıyla bir rehabilitasyon projesi

gerçekleştirilmiştir. Proje öncesinde alan köhne bir durumdadır. Sanayinin taşınmasıyla bozulan ekonomik yapı, arsa değerlerini düşürmüş, fiziksel çürümeye neden olmuş ve alan, düşük gelir grubuna ev sahipliği yapmaya başlamıştır. Ekonomik sıkıntılar sebebiyle çökmek üzere olan yapılar düzeltilememiş ve kentsel hizmetlere erişmekte sorunlar yaşanmıştır. Bu sebeple proje öncesinde fizibilite yapılmış; evlerin restorasyonunu, sosyal rehabilitasyonu, Tarihi Balat Çarşısı'nın yenilenmesini ve katı atık yönetiminin oluşturulmasını içeren dört hedef belirlenmiş ve hedefler için bütçe planlanmış, ilgili aktörler görevlendirilmiştir. Proje alanındaki yaklaşık 1200 yapıdan 744'ü tarihi nitelikte olup ekonomik durum nedeniyle 122'si onarılabilmiştir. Bu onarım için ise yapılar, kriterlere göre derecelendirilerek seçilmiştir. Projedeki en önemli yaklaşım ise rant artışıyla gerçekleşebilecek soylulaşmanın engellenebilmesi için 5 yıl boyunca mülklerin satışının yapılmaması üzerine anlaşılmasıdır. Böylelikle proje, bilinçli şekilde parsel ölçeğinde kentsel koruma uygulamasını seçtiğinden eleştirilse de kentsel dokuyu korumayı ve alandaki yerli halkı yerinde tutmayı başardığından olumlu bulunmuştur. UNESCO ise 2008 yılı görüşünde, devam eden yenileme projelerine göre tepeden inme yaklaşım yerine katılımcı bir yol izlenmesini olumlu gördüğünü belirtmiştir (Arı, 2009, s. 51-57; Dinler ve Güçhan, 2016, s.233-234; Zengin, 2010, s.28-29, 32). Alandaki rehabilitasyon projesi incelendiğinde; öncelikle durum tespitinin koruma ilkelerine uygun ve yaşanılabilir bir kentin oluşturulmasına yönelik olarak yapıldığı, ardından hedeflerin ortaya konularak proje aşamalarına ilişkin bütçe, aktör ve görevlerin belirlendiği, risk senaryolarına karşı alınacak önlemlerin hazırlandığı görülebilmektedir. Dolayısıyla çeşitli eleştiriler de dikkate alınarak projenin, mevcut politikalardan hareketle kültürel miras alanının korunmasına özen gösterilerek alanın ihtiyaçlarının karşılanması ve canlandırılması için hazırlandığı söylenebilir. Buna karşılık aynı dönemde duyurulan yenileme projesi, birçok davanın konusu olmuştur.

Yenileme alanı ilanından kısa süre sonra sınır değişikliği yapılan projenin ihalesini, 2007 yılında bir başka tartışmalı yenileme projesinin aktörü olan GAP İnşaat kazanmıştır. Proje sürecine, HF Mimarlık, Çinici Mimarlık, Yakup Hazan Mimarlık, Sepin Mimarlık, Ütopya Mimarlık gibi mimari bürolar da dahil olmuştur. Proje kapsamında lüks konut blokları, alışveriş merkezi ve otellerin yapılmasına karar verilmiştir. Arsa spekülasyonları oluşturacağı söylenecek gizlenen projeye, 2010 yılında ulaşılabilmiştir. Böylece uzun yıllar sürecektir dava süreçleri başlamıştır. Proje sürecinde mülk sahiplerine giden tebligatlar sonucunda hak ihlallerinin doğacağını düşünen bölge sakinleri bir araya gelerek Fener-Balat-Ayvansaray Mülk Sahiplerinin ve Kiracıların Haklarını Koruma ve Sosyal Yardımlaşma Derneği'ni (FeBayDer)

kurmuştur. Projelere ulaşılması sonrasında ise FEBAYDER, meslek odaları ve diğer mülk sahipleri dava açmıştır (Avcioğlu, 2023, s.99; Bıçakçı, 2023, s.73; Dinler ve Güçhan, 2016, s.237).

Hazırlanan avan projelerde, koruma kanunları göz ardı edilerek yalnızca 5366 sayılı Yasa'dan hareketle tüm binaların yıkılıp tescilli yapıların cephelerinin yeniden yapılması gerektiği savunulmuş, alana kültür ve ticari içerikli fonksiyonların yerleştirilmesi planlanmış ve kentsel dokuya zarar verecek parsel birleştirmelerine, yer altı işlevlerine ve kat artışı önerilerine yer verilmiştir (Aydoğan vd., 2019, s.116; Tan ve Arabacıoğlu, 2020, s.211). Planlanan imar faaliyetleri kapsamında ise mülk sahiplerine Süleymaniye Yenileme Projesi sürecine benzer şekilde üç seçenek sunulmuştur. İlki, onarımı mülk sahiplerinin kendilerinin gerçekleştirmesi; ikincisi mülkiyet haklarının %52'sinin belediyenin yüklenici firmasına devredilerek onarımın yaptırılması; üçüncüsü ise tamamen mülkün satılmasıdır. Bu seçenekler dışında 5366 sayılı Yasa'ya dayanarak kamulaştırma yapılacağı belirtilmiştir. Fatih Belediye Başkanı konuyla ilgili, eskiden hak sahiplerinin mahkemeye giderek projeyi engelleyebildiğini ancak yeni yasayla bu durumun ortadan kaldırıldığını ifade etmiş, memnuniyetini dile getirmiştir (Arı, 2009, s.49-50). Hem mülk sahiplerine sunulan seçenekler hem kamulaştırmanın amacından çıkartılarak yenileme projelerinde kullanılması hem de belediye başkanının görüşü, vatandaşın hak arayışının istenen projelerin yapımında engel olarak görüldüğünü ve bu durumun önüne geçilmesi için politikaların dönüştürüldüğünü göstermektedir (Şekil 4.22).



Şekil 4.22: Fener-Balat Yenileme Projesi'ndeki yerlerinden etme-mülksüzleştirme meselesi (Bıçakçı, 2023, s.97; Mega İstanbul, t.y.).

Süreçte hem projeye hem de 2012 yılındaki acele kamulaştırma talebine karşı, davalar açılmıştır. Acele kamulaştırma kararı, öncelikle Plato Meslek Yüksekokulu'nun açtığı davada iptal edilmiş, daha sonra FEBAYDER ve mülk sahiplerinin açtığı davada yinelenmiştir. 2012 yılında ise projenin iptal edilmesi üzerine açılan davada, mahkeme projenin iptaline karar vermiştir. Ancak 2015 yılında

üst kurul, kararı bozmuştur. 2019 yılı Temmuz ayında bilirkişi raporu olmadan projenin bir kısmı iptal bir kısmı geçerli kabul edilmiştir. 2021 yılı Kasım ayında ise bilirkişi raporu alınarak aynı karar yinelenmiştir (Avcıoğlu, 2023, s.101-103).

Çalışmanın sorunsalı kapsamında süreç incelendiğinde aşağıdaki çıkarımlar yapılabilir:

- Süleymaniye Yenileme Projesi'ne benzer şekilde alandaki koruma amaçlı imar planları, alan yönetim planları ve UNESCO gibi kültürel miras kurumlarının görüşleri dikkate alınmadan proje ilerletilmiştir.
- Projenin başlangıçta rant artışından kaçınıldığı ifade edilerek kamuoyuyla paylaşılmaması, planlamanın gereği olan risk senaryolarının üretilmesi ve buna yönelik politikaların uygulanması yerine katılımcılık ilkesine aykırı hareket edildiğini, dolayısıyla planlama sisteminden ve hukuki zeminden uzakta bir anlayışın varlığını göstermektedir.
- Avan projelerde, kentsel dokunun korunması ve yenilenmesi amacıyla uzaklaşılarak yalnızca 5366 sayılı Yasa'ya başvurulmuş ve yasanın ortam hazırladığı rant odaklı proje kararlarına yer verilmiştir. Kentsel dokuyla uyuşmayan kat artışları, tarihi yapılara uygulanmak istenen geri döndürülemez müdahaleler, kent kimliğini oluşturan morfolojinin parsel birleşmeleri ve ulaşımaya yönelik işlevlerle değiştirilmeye çalışılması bunlara örnektir. Dolayısıyla yasanın, proje sebebiyle çıkartıldığı ve aynı yaklaşımdan hareketle diğer politikalarda da değişikliğe gidildiği söylenebilir.
- Proje yaklaşımındaki en müdahaleci kısımlarından olan ve politika dönüşümünün zorunlu olduğu düşünülen bir diğer mesele de kamulaştırma kararıdır. Kamulaştırma kararı, yapısı gereği kamu yararı taşımalıdır. Dolayısıyla belli kentsel işlevler için mülkiyet hakları gözetilerek İmar Kanunu'nda da belirtildiği şekilde kullanılabilir. Ancak yenileme projesinin içeriğinde yer alması ve mülksüzleştirme ile yerlerinden edilmeye sebep verecek biçimde seçenekler sunulması, yeniden proje yaklaşımının sermaye odaklı olduğunu göstermektedir. Aynı zamanda siyasilerin belirttiği görüşler ile yasa aracılığıyla, hak ihlallerinin hukuki zemine taşınmasının engellenmeye çalışıldığı görülebilmektedir.

Sonucunda yenileme projesi sürecinde, 5366 sayılı Yasa'ya yapılan eleştirilerde olduğu gibi kültürel miras alanlarının boş bir arsa gibi görülerek planlanmaya çalışıldığı, bu kapsamda tarihi yapıların yıkıldığı, yerlerine küresel kente uygun görülen yapıların inşa edildiği, süreçte çıkan engellerin de politika dönüşümleriyle

giderilmeye çalışıldığı söylenebilir. Böylelikle projenin, katılımcı ve demokratik ortamdan uzakta, tepeden inme bir yaklaşımla yapıldığı ifade edilebilir.

İncelenecek son proje olan Sulukule Yenileme Projesi'nin Neslişah ve Hatice Sultan Mahallelerinden oluşan alanı, 2006 yılı Mayıs ayında yenileme alanı olarak belirlenmiştir. Yenileme alanının bir kısmı, 1981 yılında GEEAYK tarafından Kara Surları Koruma Alanı sınırları içine alınmış, 1985 yılında UNESCO tarafından Kara Surları Dünya Miras Alanı olarak belirlenerek Dünya Miras Listesi'ne dahil edilmiştir. 1995 yılında ise Tarihi Yarımada'nın tamamı sit alanı ilan edilmiştir.

Yenileme projesi öncesi alan, Fener-Balat'ta uygulanan ilk proje öncesindeki koşullarla benzerlik göstermektedir. Proje için Fatih Belediyesi ve TOKİ protokol imzalamış, protokole daha sonra TOKİ aracılığıyla AARTI Planlama Peyzaj Mimarlık dahil olmuştur. Projede, okul, konut, otel, kültür yapılarının inşası planlanmış ve mülk sahiplerine iki seçenek sunulmuştur. İlki inşaat maliyetleri ile evin mevcut değeri arasındaki farkın ödenerek yenileme projesine dahil olunması; ikincisi konutların satışı veya başka bir bölgeden konut karşılığında belediyeye verilmesidir. Bu seçeneklerin kabul edilmemesi durumunda 5366 sayılı Yasa'ya dayanarak kamulaştırma yapılacağı belirtilmiştir. Kiracılara ise TOKİ'nin Taşoluk'taki konutlarına taşınarak belirlenen ödeme koşullarıyla mülk sahibi olabilecekleri aktarılmıştır (Avcioğlu, 2023, s.94; Erdal, 2021, s.71; Su, 2019, s.33). Yenileme projesinin ilk örneği olan Sulukule'de, proje aracılığıyla soylulaşmanın gerçekleşmesine ortam hazırlandığı görülebilmektedir. Mülkiyet haklarının göz ardı edilmesinin yanı sıra alanın koruma politikalarına göre planlanarak kent dokusunu oluşturan yaşayışın önemsenmediği (Şekil 4.23) ve bölge sakinlerinin yerlerinden olmasının Taşoluk'taki konut önerisiyle bir anlamda teşvik edildiği söylenebilir.



Şekil 4.23: Taşoluk ve Sulukule arasındaki ilişki ile proje sonrası Sulukule (İstanbul Şehir Haritası, t.y.; Budak, 2015).

Projeler onaylanmadan alanda yıkımlar gerçekleştirilmiş, gazetelerde yer verildiği üzere yanlışlıkla yıkıldığı belirtilen yapılar olmuş, tarihi eski eser yapılar haricinde çoğu yapı yıkılmış ve bazı tescilli sivil mimarlık örneklerinin yenileme alanı içinde

başka bir konuma taşınması önerilmiştir (Budak, 2015, s.133; Erdal, 2021, s.71; Girit Mcdaniel, 2010, s.116). Projedeki kamulaştırma kararı talebi başta olmak üzere hak ihlalleri sebebiyle Sulukule Roman Kültürü Geliştirme ve Yaşatma Derneği ve meslek odaları projeye ilişkin dava açmıştır. Dava süreçlerinde projenin yürütölme adımları incelendiğinde, çalışmanın sorunsalının somut karşılığı net bir biçimde gözlenebilir.

Proje süreci boyunca gazete haberlerinin bir kısmında ve siyasiler aracılığıyla Sulukule'nin kent dokusu olumsuz bir biçimde ve bölgedeki sakinlere yönelik zaman zaman ayrımcı bir dil kullanılmıştır (Girit Mcdaniel, 2010, s.116, 119). Bu durum Menderes dönemine benzer şekilde kentsel müdahalelerin meşrulaştırılmaya çalışıldığını göstermektedir. Dava sürecine bakıldığında ise projenin yapımı aleyhine bir kararda belediyenin, yeni bir proje adıyla projeyi devam ettirdiği ve karara bağlanıp bağlanmamasına bakılmaksızın dava konularının konusuz bırakılarak davanın işlevsiz hale getirilmeye çalışıldığı görülmektedir. Aynı zamanda dava süreci devam ederken Fatih Belediyesi, projelerin yapımının engellenememesi amacıyla proje kararlarını, koruma amaçlı imar planına işlemeye başlamıştır. Bu durum TMMOB Şehir Plancıları Odası tarafından mahkemeye taşınıp meslek odası lehine sonuçlanmıştır. Ancak iptal kararları sebebiyle belediyenin tapuları verememesiyle belediye, üçüncü bir projeyi başlatmaya yönelmiştir. Söz konusu süreçte, demokrasinin ve hukuk sisteminin açıkları kullanılarak bürokratik sistemin yavaşlığı ile gerekli önlemleri almamasından kaynaklanan eksiklikle şehircilik ilkelerine aykırı projelerin ve politika dönüşümlerinin yaşandığı söylenebilir.

Çalışmanın sorunsalı kapsamında süreç incelendiğinde aşağıdaki değerlendirmeler yapılabilir:

- Projede yalnızca 5366 sayılı Yasa ve serbest piyasa dinamiklerini alana çekecek ilişkili diğer yasalar kullanılmıştır. Alanın maruz kaldığı şiddetli kentsel müdahaleler ve yaşanan hak ihlalleri ise kentsel hizmetlere erişim sorunu yaşaması ve bakımsız, çökme tehlikesiyle karşı karşıya kalan yapılar bulundurması sebebiyle makul gösterilmeye çalışılmıştır. Bu durum Dalan döneminde olduğu gibi planlamanın kentsel sorunları çözerken kurması gereken ilişkiselliğin bilincine, sahip olunmadığını göstermektedir.
- Proje alanı, koruma alanı olmasına ilişkin barındırdığı yasal bağlayıcılar önemsenmeden yıkıp yeniden inşa etme anlayışıyla planlanmıştır. Bu kapsamda koruma amaçlı imar planının göz ardı edilmesinin yanı sıra proje kararları plana işlenerek yasallaştırılmaya ve uygulanmaya çalışılmış, mahkeme kararlarına göre yeni bir proje başlatılarak hukuk dışı bir yol

izlenmiştir. Böylelikle projeler aracılığıyla kentsel politikaların yönlendirildiği görülebilmektedir.

- Alan, sahip olduğu kent kimliğinin göz ardı edildiği bir planlama anlayışıyla ele alınmış ve bu kimliği oluşturan bölge sakinlerinin, ekonomik durumlarına göre yenileme çalışmalarına dahil olmasına, alanda tutulmasına, mülkiyet değişikliklerinin olabildiğince engellenmesine ve tarihi eserlerin zarar görmemesine yönelik bir politika sistemi benimsenmemiştir.

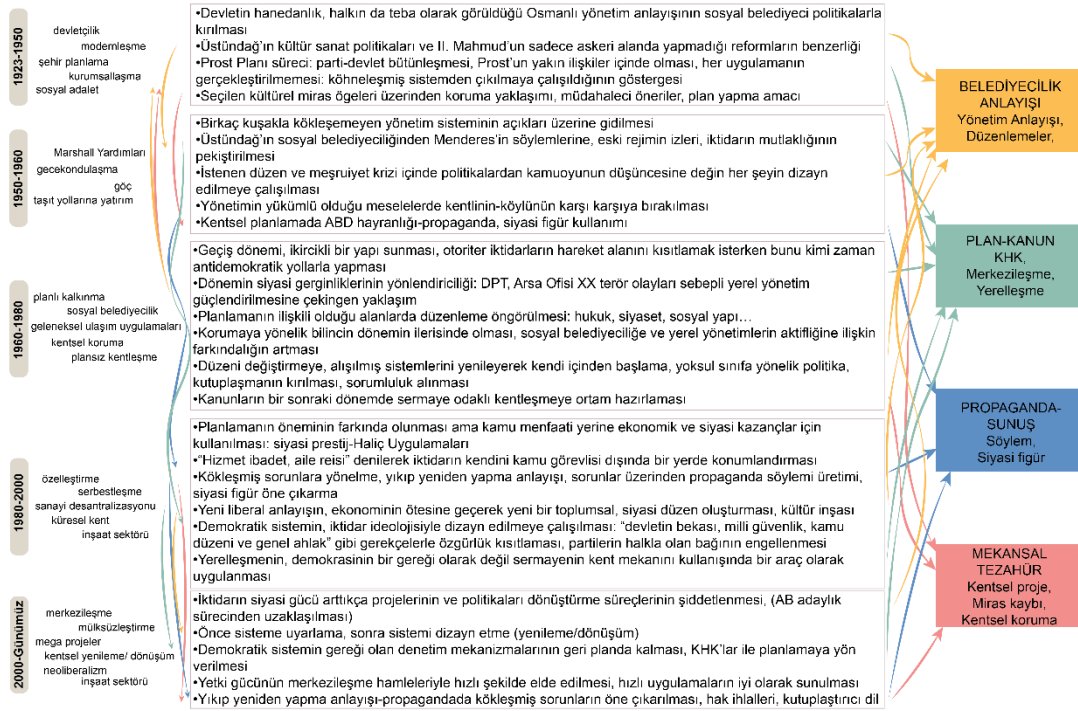
İncelenen 3 yenileme projesi sürecine bakıldığında; koruma altındaki alanların, dönemin kentsel mekanı ele alış çerçevesinden hareketle şiddetli müdahaleye maruz bırakıldığı görülebilmektedir. Bu müdahale hem belediyecilik ile birlikte yönetim anlayışının hem de planlama yaklaşımının içeriğini ortaya koymaktadır. Ekonomik ve siyasi kazanım elde edilmesine yönelik olarak yapılması arzulanan projeler için yasal düzenlemeler hayata geçirilmiştir. Bu yasal düzenlemeler ise hem planlama hem de yönetim sisteminin içini boşaltarak projeler aracılığıyla gerçekleştirilen politika dönüşümünü bir döngüye sokmaktadır. Yasal düzenlemelere rağmen mağdur tarafların ve ilgili kurumların konuyu mahkemeye taşıyarak proje sürecini engellemesi karşısında projelerin plan süreçlerine işlenmesi, iptal edilmesiyle yeni bir proje adı altında yeniden yürütülmesine devam edilmesi gibi adımlar atılmıştır. Yapılanların devam ettirilmesiyle birlikte yasal olarak meşrulaştırılmaya çalışılmasının yanında meşruiyetin sağlanmasına yönelik destekleyici bir kitle oluşturulması amacıyla projelerin yapılma sebeplerine ilişkin proje süreçlerinden bağımsız bir sunuş dili de oluşturulmuştur. Sonucunda projelerin temelini oluşturan 5366 sayılı Yasa'nın içeriğinden yürürlüğe konulmasına ve ardından gerçekleştirilen yenileme projelerinin yerli halkın haklarından miras alanlarının korunmasına, gerekli hukuki zeminden ve şehir planlama ilkeleri açısından rasyonel ve bütüncül bir içerikten uzak olduğu, bu bakımdan vakanın, çalışmanın sorunsalının net bir göstergesini oluşturduğu söylenebilir.



5. SONUÇ

Tarihi Yarımada, yerleşim izleri Neolitik Çağ'a değin uzanan çok katmanlı tarihi bir alandır. Yüzyıllardır birbirinden farklı yönetim sistemine ve değerlere sahip toplulukların yerleşimine ev sahipliği yapan tarihi merkez, özellikle üç imparatorluğa başkentlik yapmasıyla öne çıkmış ve tarihi kimliğini kazanmıştır. Yarımada, bünyesinde barındırdığı birçok anıt eser, sivil mimari örneği; kentsel dokusunu oluşturan morfolojik yapısı, yönetim biçimi ve yansıttığı toplumsal yaşantısının izleriyle kent kimliği açısından büyük önem taşımaktadır. Taşıdığı bu kültürel değer ve siyasi gücün simgesi olması nedeniyle Tarihi Yarımada'nın kentleşme süreci, birçok değişkene bağlı olarak şekillenmiştir. Kentleşmenin dinamiklerini ise alanda etkili olan yönetim anlayışı, dönemin ekonomik ve siyasi koşulları, sosyal ve fiziki ortamın ihtiyaçları ile talepleri belirlemiştir. Bu çerçevede Tarihi Yarımada, modernleşme adımlarının başladığı 1828 yılından günümüze birçok kentsel projenin uygulama alanı olmuştur. Uygulanan kentsel projeler ise benimsenen kentsel politikalar ve yürütölme süreçleri sebebiyle kentsel planlamanın niteliğini ve etkinliğini tartışma konusu haline getirmiştir. Oysa kentsel projelerin; rasyonel bilgiler ışığında ve demokratik bir ortamda belirlenen kentsel politikaların anlamlı bir parçası olarak uygulanması gerekmektedir. Ancak Tarihi Yarımada'nın planlanma süreci, dönemin ekonomik ve siyasi dinamikleri çerçevesinde ilerletilmiştir. Bu sebeple bu çalışmada, "Tarihi Yarımada üzerinden kentsel politikaların kentsel projeler aracılığıyla dönüştürölme süreci" değerlendirilmiştir (Şekil 5.1).

SONUÇ



Şekil 5.1: Sonuç.

Çalışmanın sorunsalının, öncelikle genel bir çerçevede ortaya konulması amaçlanmıştır. Bu doğrultuda Tarihi Yarımada'nın kentleşme süreci, kentleşmedeki kırılma noktaları ışığında altı dönemde ele alınmıştır. Bu altı dönem; modernleşme hareketlerinin başladığı ve Cumhuriyet sonrasında süreçle güçlü bağlantıları olan Osmanlı'nın son iki dönemi ile Cumhuriyet'ten sonraki beş kentleşme döneminden oluşmaktadır. Dönemin ekonomik ve siyasi koşulları ile kentsel dokusunu oluşturan sosyal ve fiziki unsurlarının anlaşılabilmesi amacıyla altı dönem, fiziksel, sosyal, ekonomik ve siyasi olmak üzere dört kriter çerçevesinde incelenmiştir. Böylece dönemlerin Tarihi Yarımada'yı etkileyen ve kentsel politikaları dönüştüren arka planının karakteristik özellikleri ortaya konulmuştur. 2 ve 3. Bölümde incelenen bu durum aracılığıyla her dönemde benimsenen kentsel politikalar, bu politikaları oluşturan ekonomik ve siyasi arka plan ile bu politikaların, uygulanan kentsel projelerle ne ölçüde ve nasıl dönüştürüldüğü değerlendirilmiştir. Böylelikle dönemler yalnızca kendi içinde incelenmemiş, kentleşme dinamiklerinin dönemin hakim ekonomik ve politik anlayışı içinde yaşadığı dönüşüm de ortaya konulmuştur. Ardından çalışmanın sorunsalının çok boyutlu yapısının sistematik bir biçimde ortaya konulabilmesi için her dönemin karakteristik özelliğini en iyi yansıyan vaka örnekleri, tarihsel anlatı aracılığıyla elde edilen bulgular ışığında belirlenen dört parametre çerçevesinden değerlendirilmiştir. Kentsel politikaların kentsel projeler aracılığıyla dönüştürülmesindeki dinamiklerin, görünür kılınmadığı yönleriyle birlikte ele alınması

hedeflendiğinden parametreler: belediye anlayışı, plan-kanun düzenlemeleri, propaganda-sunuş ve mekansal tezahür şeklinde belirlenmiştir.

Çalışmanın sorunsalının ele alındığı bu çerçevede 1828-1923 dönemi değerlendirildiğinde; bulunulan rejim içinde çağın yakalanmaya ve imparatorluğun çökmesinin engellenmeye çalışıldığı, bu kapsamda radikal değişiklikler yapıldığı söylenebilir. Bu kapsamda geçmiş padişahlardan farklı olarak II. Mahmud reformları yalnızca askeri alanla sınırlamamış ve eğitim, sağlık, yönetim ile kent planlamasında da önemli adımlar atmıştır. Padişah kendi isteğiyle yetkilerini kısmen delege etmiş ve reformlara yönelik itirazları engellemek için Yeniçeri Ocağı'nı lağvetmiştir. Bu durum dönemin öncü yenilikçi hareketlerini mümkün kılarken; Yeniçeri Tulumacıları'yla gerçekleştirilen yangın müdahalelerini de zayıflatmış ve Tarihi Yarımada'nın yangınlarla şekillenmesine sebep olmuştur. Tarihi Yarımada'da yangınlarla birlikte askeri alanların sur dışına taşınmasını içeren yönetim yaklaşımıyla büyük boş alanlar oluşmuştur. Bu durum ise dönemin modernleşmeyi hedefleyen siyasi yönetimini, kent planlamasına ilişkin yasal düzenlemeler yapmaya, yabancı plancıları plan sürecine katmaya çabalamaya ve kent yönetiminde sistem oluşturmak için daha çok uğraşmaya itmiştir. Ancak yapılan yasal düzenlemelerin rejimle çelişmesi, bu çelişkilerin merkezileşmeyle çözülmeye çalışılması, reformlar konusunda itirazların sürmesi, dönemin yapısı itibarıyla yaşanan iktidar mücadeleleri, savaşlar ve bağımsız bir ekonomi ile siyasi yapının noksanlığı atılan adımların başarıya ulaşamamasına neden olmuştur. Yine de Cumhuriyet Dönemi'nden farklı olan bir siyasi rejim içinde atılan yenilikçi hamlelerin, kimi zaman Cumhuriyet Dönemi'nin kalkınmacı ve eşitlikçi kaygılar taşıdığı söylenebilir.

Cumhuriyet Dönemi yönetimi, öncelikle savaştan çıkan ve yeni kurulan devletin ihtiyaçlarının giderilmesini ve bu yolda eski rejimin izlerinin silinerek çağdaş bir yönetim ve toplum yapısını oluşturmayı hedeflemiştir. Bu doğrultuda modern bir başkentin inşa edilmesine girişilmiş ve savaşın da etkisiyle Tarihi Yarımada geri planda kalmıştır. 1930 sonrasında ise Osmanlı'nın incelenen son döneminde olduğu gibi devlet kurumları oluşturulmaya, yönetimde modern bir sistem inşa edilmeye çalışılmıştır. Belediye Kanunu başta olmak üzere birçok yasal düzenlemeyle güçlü bir belediye yönetimi hayata geçirilmiştir. Böylece geniş yetkiler elde eden Üstündağ, sosyal belediyeci politikaları uygulamaya koymuştur. Bu durum devletin hanedanlık, halkın da teba olarak görüldüğü kökleşmiş Osmanlı yönetim anlayışı izlerinin, sosyal adaletin ve kalkınmanın öncelenerek silinmeye çalışıldığını göstermektedir. Ardından çağdaş ve eşitlikçi bir kent mekanının oluşturulması amacıyla şehir planlamaya başvurulmuştur. Kentin ihtiyaçlarının karşılanabilmesi ve Cumhuriyet ilkelerinin kent

mekanında da yer bulabilmesi amacıyla geçmiş dönemde olduğu gibi yabancı plancılar görevlendirilmiştir. Kentin kültürel değerlerinin korunması için ise korumacı bir kaygıya sahip olan Prost davet edilmiştir. Yaklaşık 15 yıl İstanbul'un planlamasından sorumlu olan Prost, hazırlamış olduğu planla sonraki dönemin imar faaliyetlerine altlık oluşturmuş ve Tarihi Yarımada'nın günümüzdeki halinin temeline ortam hazırlamıştır. Prost'un 40 metrelik rakım kuralı gibi etkisini uzun yıllar gösteren korumacı önerilerinin yanında kültürel mirası seçici olarak ele aldığı ve Tarihi Yarımada'nın gelişimiyle bağdaşmayan radikal hamleleri de olmuştur. Ancak söz konusu dönemde parti ve devlet yapısının iç içe olması ve Prost'un belediye yönetimiyle yakın ilişki kurabilmesine rağmen kent mekanına müdahaleci öneriler içeren plan bütünüyle hayata geçirilmemiştir. Bu durum, Cumhuriyet yönetiminin temeldeki amacının köhneleşmiş sistemden çıkmak olduğunu göstermektedir. Ancak 1950 sonrasında Menderes'in, ABD hayranlığı çerçevesinde ilerlettiği kentleşme süreci ve içinde bulunduğu meşruiyet krizi, Prost'un planının şiddetli biçimde mekanda yer bulmasına neden olmuştur.

Menderes, birkaç kuşakla kökleşemeyen yönetim sisteminin açıkları üzerine gitmiş ve hem ideolojik temeli olan hem de içinde bulunduğu siyasi ve ekonomik krizden çıkmak için imar operasyonlarına girişmiştir. Mekan siyasetinin temellerinin atıldığı bu faaliyetler sırasında ise politikalardan kamuoyunun düşüncesine değin her şey dizayn edilmeye çalışılmıştır. Faaliyetlerin plana işlenmesini içeren bir plan süreci başlatılmış ve Cumhuriyet yönetiminin spekülâtif anlatımı şiddetlendirilmiştir. Yönetim, sorumlu olduğu görevlerini yerine getiremeyip kentli ve köylüyü karşı karşıya bırakırken bir yandan da mutlak güç olduğuna kamuoyunu ikna etmek amacıyla dini ve millî söylemlere başvurmuştur. Bu durum siyasi yönetimin, Osmanlı rejiminden izler taşıdığının en net ifadesini oluşturmaktadır.

1960-1980 dönemi ise ikircikli bir yapı sunmaktadır. Otoriter iktidarların hareket alanı kısıtlanmak istenirken kimi zaman antidemokratik yollara başvurulmuştur. Dönemin siyasi atmosferi kentleşmeyi yönlendirmiştir. Bir yandan DPT, Arsa Ofisi gibi özerk yapılanmalar oluşturulmuş; diğer yandan dönemin terör olayları sebebiyle yerel yönetimlerin güçlendirilmesine çekingin yaklaşmıştır. Kent planlamasında, Menderes'in mekan siyaseti doğrultusunda sermaye odaklı kentleşme dinamiklerini yaratan Kat Mülkiyeti gibi kanun düzenlemeleri yürürlüğe koyulurken GEEAYK aracılığıyla dönemin ilerisinde olduğu söylenebilecek korumaya yönelik bir bilinç de oluşturulmuştur. Aynı zamanda Menderes dönemindeki yönetim anlayışının aksine bu dönemde sosyal belediyecilik önceliklendirilmiş, yerel yönetimlerin aktifliği artırılmıştır. Böylece yönetim, alması gereken sorumluluğu üstlenerek kutuplaşmanın

kırılmasına aracı olmuştur. Dolayısıyla bu dönemin vaka örnekleri de ikircikli bir içerik sunmaktadır. Kat Mülkiyeyi Kanunu ile apartmanlaşma süreci pekiştirilirken kentin merkezinde, sosyal devlet ilkesi ve korumacı anlayışla Vatan Caddesi Apartmanları'na yer verilmiştir. Kentin çalışma alanları belli bir yerde toplanmaya çalışırken ise Süleymaniye'nin silüetine dikkat edilerek geleneksel avlulu yapılarına uyan çağdaş mimari örnekler yaratılmaya çalışılmıştır. Ancak bir taraftan anıt eserler, hazireler kaybedilmiştir. Aynı dönemlerde Menderes'in ABD'ye öykündüğü geniş bulvar inşalarına da rastlanmış; Atatürk Bulvarı üzerinde geçitler, kavşaklar, viyadükler yapılmıştır.

1980 sonrasında ise geçmiş dönemlerde anlaşılan kent planlamasının önemi ile yerel yönetimlerin güçlendirilmesi talebi, ekonomik sistemdeki radikal değişiklik çerçevesinde şekillendirilmiştir. Serbest piyasa ekonomisine geçilmesiyle kent mekanı, ekonomik sistemin kaynağı olarak sunulmuş ve yerelleşme demokrasinin bir gereği olarak değil sermayenin kent mekanını kullanımında bir araç olarak uygulanmıştır. Geçmiş dönemlerde amaçlar doğrultusunda fazlaca ön plana alınmayan planlama ve yönetim sistemi, yeni ekonomik anlayış çerçevesinde yeniden yapılandırılmıştır. Büyükşehir belediye yönetim modeline geçilmesiyle belediye başkanlarına mali ve idari özerklik tanınması, belediye başkanlarını öne çıkarmıştır. Bu durum kentsel projelerin yalnızca ekonomik sebeplerle değil siyasi prestij kazanma amacıyla da ortaya çıkmasına aracı olmuştur. Dönemin öne çıkan siyasi figürü olan Dalan, ekonomik kazanım ve siyasi prestij elde etme amacıyla kökleşmiş sorunlara odaklanmış ve küresel kent vizyonu kapsamında Tarihi Yarımada'yı etkileyen bir dizi proje uygulamıştır. Haliç'in ıslahına yönelik yapılan uygulamalarla, endüstri miras yapıları yitirilmiş, kentsel doku geri döndürülemeyecek biçimde zarar görmüştür. Böylelikle bütüncül ve rasyonel bir planlama sistemi içinde belirlenmesi gereken kentsel politikalar, küresel kent vizyonu adı altında kültürel ve ticari içerikli kentsel projelerle dönüştürülmüştür. Bu dönüşüme Menderes döneminde olduğu gibi siyasi yönetimin propagandası eşlik etmiştir. Dalan tarafından geçmiş dönemlerde de üzerinde durulan sanayinin desantralizasyonu ve yarattığı kirlilik üzerinde durulmuş ve imar faaliyetlerinin yasa dışılığı meşrulaştırılmaya çalışılmıştır. Aynı zamanda Dalan'ın süreç boyunca; belediye hizmetlerini ibadet olarak nitelendirmesi, planın kafasının içinde olduğu ve yapılanlara engel olunamayacağını belirttiği söylemleri ile seçim sonrasında kendini aile reisi olarak tanımlaması, iktidar partisinin kendini kamu görevlisi dışında bir yerde konumlandığını göstermektedir. Bu durum hem eski rejimden izleri hem de Menderes'in dini araçsallaştırmasını ve meşruiyet krizinden, siyasi figür olma özelliğiyle çıkmaya çalışmasını andırmaktadır. İkinci belediye

yönetimi sırasında ise Dalan'a karşıt olan sosyal belediyece bir yönetim yetkili olsa da Dalan'ın uygulamaları yavaş şekilde devam ettirilmiştir. Dolayısıyla bir politika bütününün ürünü olması gereken kentsel projelerin, nokta atışı politikalar ve projelerle uygulandığı görülebilmektedir. Bu durum 2000 sonrasındaki süreçte, siyasi yönetimin sahip olduğu güce paralel şekilde değişim göstererek devam etmiştir.

2000 sonrasında iktidarın siyasi gücünün artması, projelerin ve politikaların dönüşümünün şiddetlenmesine sebep olmuştur. Önceki dönemlerde görülmeyen bir biçimde kent planlamasında ve siyasi yönetimdeki geniş yetkiler, tek bir siyasi grubun eline geçmiş ve bu durum denetim mekanizmalarının işlerliğini zayıflatmıştır. KHK'lar ile planlamaya yön verilmiş, önceki dönemlerde sisteme uyarlanan süreçler bu dönem itibariyle sistemin dizayn edilmesine evrilmiş, kuvvetler ayrılığının her gücünde karar verici olunması hedeflenerek merkezileşmeye başvurulmuştur. Bu durumun en önemli örneğini ise dönemin vaka örneği olarak ele alınan kentsel yenileme projeleri oluşturmaktadır. Geçmiş dönemlerin enformel süreçlerinin üzerine koyularak yıkıp yeniden inşa etmekten ibaret olan kentsel yenileme projelerinin yapılması için planlama sistemini devre dışı bırakan 5366 sayılı Yasa çıkartılmıştır. Bu durum, kentsel politikaların, projeler aracılığıyla dönüştürülme sürecine hız katmıştır. Öyle ki yasa bütüncül koruma ile planlama yaklaşımını hiçe saymanın yanı sıra hukuk kurallarıyla çelişmekte, vatandaşların mülkiyet haklarını görmezden gelmekte ve dahi hak arayışlarının önüne geçmeye çalışmaktadır. Üç yenileme projesinde de hem proje süreçleri hem de kamulaştırma kararına ilişkin talepler, bölge halkı ve meslek odaları tarafından mahkemeye taşınmıştır. Kimi davalar sonucunda kamulaştırma kararı ve projeler iptal edilmiş olsa dahi süreçler işlemeye devam etmiştir. Bunun sebebi denetim mekanizmalarının siyasi güç doğrultusunda etkisizleştirilmesi, projelerin yeni bir adla ilerletilmeye devam edilerek davaların konusuzluk durumunun oluşturulması ve koruma amaçlı imar planı mantığının içinin boşaltılarak proje kararlarının plana işlenmesidir. Sonucunda Tarihi Yarımada üzerinden ele alınan kentsel politikaların, kentsel projeler aracılığıyla dönüştürülme sürecinde görülebilmektedir ki her dönem bir önceki dönemin problemli yapısına yeni bir sorun ekleyerek politikaları dönüştürmüş; 2000 sonrasında ise bu süreç, otoriter adımlarla bir sisteme dönüştürülmeye, pekiştirilmeye çalışılarak döngü haline getirilmiştir.

Çalışma, kentsel politikaların Cumhuriyet'ten günümüze uzanan tarihsel süreç içinde projeler aracılığıyla ve bu projelerin arkasındaki siyasi ve ekonomik dinamiklerle dönüştüğünü somut şekilde ortaya koymaktadır. Bu kapsamda incelenmiş değişen belediyece (yönetim) anlayışının arkasında ekonomik kazanımların ve siyasi prestij elde etme amacının olduğu görülmüştür. Bu anlayışın uzantısı olarak kentsel mekan

kullanılarak yıkıcı kentsel projeler uygulanmış ve politikalar dönüştürülmüştür. Bu olgu her dönemde ya üzerine bir yıkıcı gücü daha ekleyerek ilerlemiş ya da yıkıcı gücün eklenmesine ortam hazırlamıştır. Menderes'in yarattığı kentsel mekan üzerinden siyaset yapma anlayışı, 1980'in ekonomi politikaları ve baskıcı siyasi anlayışıyla birleşerek 2000 sonrasında; kentlerin yatırım aracından ibaret görüldüğü, kentsel hizmetlerin özelleştirildiği ve kentin planlanışındaki her aşamanın merkezîyetçi bir içerik barındırdığı, otoriterleşmeyi pekiştirme amacı güden yeni bir kent planlama anlayışını doğurmuştur. Bu çerçeveye Menderes'in kutuplaştırıcı dili ve eski yönetimin propagandayla aktarılması ile Dalan'ın yapılanları meşrulaştırmak için yalnızca çözülemeyen sorunları vurguladığı ve eski rejimden izler barındıran demeçleri de eşlik etmiştir. Ortaya çıkan yıkıcı kentsel planlama ve yönetim süreçlerinin iyileştirilebilmesi için ise yönetim ve planlama anlayışının sınırlı bir çerçeveden, eski rejimin izleriyle, okunmaması; demokratik, rasyonel ve denetlenebilir bir zeminin yaratılması talebin kendini her zaman var etmesi gerekmektedir. Ve unutulmamalıdır ki bu talep, her dönemin siyasi ve ekonomik ortamıyla şekillenerek zaman zaman gizli kalmış olsa da yüzyıllardır tabandan gelen güçle sürekliliğini korumuştur. Dolayısıyla bundan sonraki çalışmalarda projeci ve tepeden inmeci yaklaşımın aksine hem yönetimin hem de kent planlamasının belirleyicisi olan kentsel politika üretiminde demokrasi, sosyal adalet ve kalkınma önceliklendirilerek talebin karşılık bulunmasına aracılık edilebilir.



KAYNAKÇA

- Adal, H.** (2018, Kasım 27). *İDO: Neden Kuruldu, Nasıl Özelleştirildi ve Şimdi Batıyor Mu?*. Bianet. Erişim: 26.01.2025, <https://bianet.org/yazi/ido-neden-kuruldu-nasil-ozellestirildi-ve-simdi-batiyor-mu-202953>
- Aden, A. R.** (2022). *Arazi Kullanımı-Yoğunluğu ve Ulaşım Arasındaki İlişkinin Tarihi Yarımada Örneğinde Değerlendirilmesi*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Aden, A. R. ve Sönmez, Ö.** (2022). Arazi Kullanımı ve Ulaşım İlişkisi Tarihi Yarımada Örneğinde Değerlendirilmesi. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Teknoloji ve Uygulamalı Bilimler Dergisi* 6 (1), s.1-22.
- Akalın, A.** (2021). Planlı Dönemler İtibariyle Türkiye’de Kalkınma Çalışmaları İle Kırsal Kalkınma Arasındaki İlişki. *Ahi Evran Akademisi* 2 (1), s.32-39.
- Akce, T.** (2014). Türkiye’de Genel Bütçe Vergi Gelirlerinden Belediyelere Ayrılan Payların Analizi. *Sayıştay Dergisi* 94, s.29-51.
- Akın, O.** (2011). Yeni Büyüme Dinamikleri İlişkisinde İstanbul Kentinin Makroform Arayışı. *Mimarlık Dergisi* Eylül-Ekim (361), s.1-12.
- Akpınar, İ.** (2003). *There Building of İstanbul After the Plan of Henri Prost 1937-1960: From Secularisation To Turkish Modernisation*. PhD Dissertation, University College London Bartlett School of Graduate Studies Department of Architecture, London.
- Akpınar, İ.** (2010a). “İstanbul’u (yeniden) inşa etmek: 1937 Henri Prost Planı”, 2000’den Kesitler II: Cumhuriyet’in Mekanları/Zamanları/İnsanları, (Ed.) Elvan Ergut, Bilge İmamoğlu, s.107-124, Ankara: Dipnot Yayınları ve ODTÜ Yayınevi.
- Akpınar, İ.** (2010b). “The Making of a Modern Pay-ı Taht in İstanbul: Menderes’ Executions After Prost’s Plan”, İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet’in Modern Kentine: Henri Prost’un İstanbul Planlaması (1936-1951), (Ed.) Cana Bilsel, Pierre Pinon, s.167-180, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü.
- Akpınar, İ.** (2015). Menderes İmar Hareketleri Türkleştirme Politikalarının Bir Parçası Mıydı?. *Arredamento Mimarlık* (5), s.85-90.
- Akpınar, İ.** (2023). Bugünden Düne Bakmak: 1937 Henri Prost Planı. *Mimar.ist Dergisi* 23 (78), s.57-61.
- Aksoy, E.** (2019). *İstanbul Süleymaniye Dünya Miras Alanındaki Yenileme Uygulamalarının Mekansal Etkileri*. Yüksek Lisans Tezi, MSGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

- Aksu, İ. E.** (2009). *Tarihi Kent Çekirdeklerinde Alan Yönetimi; Mostar Örneği ve Tarihi Yarımada İçin Bir Yönetim Modeli Önerisi*. Yüksek Lisans Tezi, MSGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Alan Yönetimi ile Anıt Eser Kurulunun Kuruluş ve Görevleri ile Yönetim Alanlarının Belirlenmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik** (2005, 27 Kasım). *Resmî Gazete* (Sayı: 26006). Erişim adresi: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2005/11/20051127-2.htm>
- Altıncı BYKP (1990-1994)**. 1989. T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/07/Altinci_Bes_Yillik_Kalkinma_Plani-1990-1994.pdf
- Anıktar, S.** (2016). *"Tarihi Zeyrek Senti'ne İki Yeni Dokunuş: İstanbul Manifaturacılar Çarşısı ve Sosyal Sigortalar Kurumu"*, IV. Çevre Tasarım Kongresi, 5-6 Mayıs 2016.
- Anonim.** (1970). İstanbul Metropoliten Alan Planlama Çalışmaları. *Mimarlık Dergisi* 5 (79), s.55-77.
- Arı, A.** (2009). *1980 Sonrası Toplumsal Dönüşüm Sonucu Zeyrek'te Oluşan Kullanıcı-Mekan İlişkisine Yönelik Bir Analiz ve Öneriler*. Yüksek Lisans Tezi, Haliç Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Armada.** (t.y.). Armada Otel Binası- 1994. Armada İstanbul Kültürü. Erişim: 4.02.2025, <http://www.armadaistanbulkulturu.com/tr/1/armada-otel-binasi-1994>
- Aslan, Ş.** (2008). Yasalar ve Kamu Yönetiminin Politikaları Üzerinden Türkiye'de Gecekondu Sorunu. *Yönetim Bilimleri Dergisi* 6 (1), s.155-166.
- Aslan, M.** (2018). *Güncel Durum ve Uygulamaları Üzerinden 5366 Sayılı Yasa; Tarihi Yarımada Örneği*. Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Aslan, D.** (2020). *Adnan Menderes'in Konuşma ve Demeçlerinde Tarihin Siyasal Bir Araç Olarak Kullanımı*. Yüksek Lisans Tezi, Uşak Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Uşak.
- Atakış, A. ve Cebeci, A.** (2022). Kalkınma Planlarının Kıyaslamalı Analizi: Türkiye Örneği. *Ekonomi ve Finansal Araştırmalar Dergisi* 4 (2), s.157-172.
- Ataöv, A., ve Osmay, S.** (2007). Türkiye'de Kentsel Dönüşüme Yöntemsel Bir Yaklaşım. *METU JFA* 24 (2), s.57-82.
- Atasoy, Z. B.** (2011, Aralık 5). *Bouvard'ın Ütopik Tarihi Yarımada Projeleri*. Arkitera. Erişim: 15.06.2024, <https://www.arkitera.com/haber/bouvardin-utopik-tarihi-yarimada-projeleri/>
- Avcıoğlu, S.** (2023). *5366 Sayılı Yasa Kapsamında Yürütülen Yenileme Projelerinin Yasal Boyutu: Tarlabası, Sulukule ve Fener-Balat Örnekleri*. Doktora Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Avrupa Birliği Başkanlığı.** (2011, Şubat 8). 22 Haziran 1993 Avrupa Birliği Konseyi Kopenhag Zirvesi Sonuç Bildirgesi. T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı. Erişim: 10.02.2025, <https://www.ab.gov.tr/302.html>

- Avrupa Birliği Başkanlığı.** (2024, Ağustos 9). Türkiye-AB İlişkilerinin Tarihçesi. T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı. Erişim: 9.02.2025, https://www.ab.gov.tr/turkiye-ab-iliskilerinin-tarihcesi_111.html
- Ayan, B.** (2010). *Kent Morfolojisini Etkileyen Nedenler ve Eminönü Tarihi Yarımada Bölgesinin İstanbul Ulaşımına Etkileri*. Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Ayataç, H.** (2007). The International Diffusion of Planning Ideas: the Case of İstanbul, Turkey. *Journal of Planning History* 6 (2), s.114-137.
- Aydemir, I.** (2008). İki Fransız Mimarı Henri Prost ve August Perret'nin İstanbul İle İlgili Çalışmaları. *Megaron Dergisi* 3 (1), s.104-111.
- Aydın, Ü.** (2022). *Türkiye'de 1980 Sonrası Dönemde Yaşanan Ekonomik Krizlerin Analizi*. İzmir: İzmir Akademi Derneği.
- Aydoğan, A. B., Kısak, E., Poyraz, H., Uulu, D. A., Naweed, M. ve Azhari, M.** (2019). *"Fener-Balat Kentsel Yenileme Projesi"*, İstanbul'da Büyük Ölçekli Kentsel Projeler ve Planlama Süreçleri, (Ed.) H. Filiz Alkan Meşhur, Kıvanç Ertuğay, Fatih Eren, Cansu Korkmaz, s.109-131, Ankara: Nobel Yayın.
- Aykaç, P.** (2020). Kentsel Bağlamda Müzeleşme: Sultanahmet Bölgesi'nin Müze Alanına Dönüşümü. *TÜBA-KED Türkiye Bilimler Akademisi Kültür Envanteri Dergisi* (21), s.145-163.
- Başa, B. A.** (2007). *Yapıların Otel Olarak Yeniden Kullanım Bağlamında Mekansal Dönüşümlerinin Kavramsal ve Kuramsal Analizi*. Sanatta Yeterlilik Tezi, MSGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Başarmak, H. I. B.** (2022). Türkiye'nin Kentsel Koruma Politikası. *Memleket Siyaset Yönetim Dergisi* 17 (38), s.337-364.
- Batuman, B.** (2010). Toplumcu Bir Belediyecilik Modeli: "Yeni Belediyecilik Hareketi" 1973-1977. *Mülkiye Dergisi* 34 (266), s.223-241.
- Baycar, K.** (2010). 2010 Yılı Avrupa Kültür Başkenti İstanbul Üzerine Yazılanlar, Yapılanlar. *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi* 8 (16), s.725-740.
- Bayram, P.** (2017). 19. Yüzyıl Osmanlı Devletinde Kentleşme: Yönetimsel Reformlar İle Osmanlı Aydınlarının Kent Üzerine İzlenimlerine Yönelik Karşılaştırmalı Bir İnceleme. *LAÜ Sosyal Bilimler Dergisi* 8 (2), s.227-244.
- Belediye Kanunu** (2005, 13 Temmuz). *Resmî Gazete* (Sayı: 25874). Erişim adresi: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2005/07/20050713-6.htm>
- Belivermiş, H. K.** (2014). *İstanbul'un Kimliği ve Planlama*. Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Beşinci BYKP (1985-1989).** 1984. T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/08/Besinci-Bes-Yillik-Kalkinma-Plani-1985-1989.pdf>
- Bıçakçı, C.** (2023). *Neoliberalizm Ekseninde Kentsel Müdahaleler ve Mücadele Deneyimleri: Fener-Balat ve Ayazma-Tepeüstü Örnekleri*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Bilgi Üniversitesi Lisansüstü Programlar Enstitüsü, İstanbul.

- Bilsel, F. C.** (2004). *"Shaping a Modern City out of an Ancient Capital: Henri Prost's Plan for the Historical Peninsula of İstanbul"*, Planning Models and the Culture of Cities, 11th International Planning History Society, 14-17 July 2004.
- Bilsel, F. C.** (2010a). *"Türkiye'de Şehircilik Yarışmalarının İlk Otuz Yılı (1927-1957): Cumhuriyet'in Kent İnşasında Uluslararası Deneyim"*, Planlama, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, 3-4 (50), s.29-46.
- Bilsel, F. C.** (2010b). *Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul'a: Mimarlık ve Kent 1910-2010*. İstanbul: Osmanlı Bankası Arşivi.
- Bilsel, F. C.** (2010c). *"Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951): Nazım Planlar ve Kentsel Operasyonlarla Kentin Yapısal Dönüşümü"*, İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951), (Ed.) Cana Bilsel, Pierre Pinon, s.101-165, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü.
- Bilsel, F. C.** (2010d). *"İstanbul Avrupa Ciheti Nazım Planı"*, İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951), (Ed.) Cana Bilsel, Pierre Pinon, s.245-276, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü.
- Bilsel, F. C.** (2011). *"Les Transformations d'İstanbul": Henri Prost's Planning of İstanbul (1936-1951)*. *A/Z ITU Journal of Faculty of Architecture* 8 (1), s.100-116.
- Bilsel, F. C. ve Zelef, H.** (2011). Mega Events in İstanbul from Henri Prost's Master Plan of 1937 to the Twenty-First-Century Olympic Bids. *Planning Perspectives* 26 (4), s.621-634.
- Bilsel, F. C.** (2015). Geç Osmanlı Döneminden Cumhuriyet'e Çağdaş Şehir Düşüncesi ve İstanbul Planlaması. Antikçağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi. Erişim: 15.06.2024, <https://istanbultarihi.ist/324-gec-osmanli-doneminden-cumhuriyete-cagdas-sehir-dusuncesi-ve-istanbul-planlamasi>
- Budak, A.** (2015). *Süleymaniye ve Sulukule Yenileme Alanlarındaki Uygulamaların Karşılaştırmalı Değerlendirmesi*. Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Büyükdığan, İ. ve Çavuş, M.** (2016). Bir Toplumsal Bellek Nesnesi Olarak Tarihi Cezaevleri: Yeniden İşlevlendirmede Özgünlük Tartışması. *Mimar.ist Dergisi* 16 (56), s.66-72.
- Büyükşehir Belediyesi Kanunu** (2004, 23 Temmuz). *Resmi Gazete* (Sayı: 25531). Erişim adresi: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2004/07/20040723.htm#1>
- Ceyhan, M.** (2006). *İstanbul'da Tarihi Çevre Koruma ve Basın: "Cumhuriyet Gazetesi Üzerinden Bir Deneme"*. Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Coşkun, H. ve Doğrusöz, U.** (2018). *"20. Yüzyılın Başlarında İstanbul Tarihi Yarımada'da Henri Prost Dönemi Planlamaları; Prost Sonrası 1950'lerden İtibaren Kentin Morfolojik Dönüşümü"*, "DeğişKent" Değişen Kent, Mekan ve Biçim, Türkiye Kentsel Morfoloji Araştırma Ağı 2. Kentsel Morfoloji Sempozyumu, 31 Ekim- 2 Kasım 2018.

- Cumhuriyet Gazetesi**, "İstanbul Belediye Reisi, İstanbul ailesinin reisidir" (23 Mart 1984), s.8.
- Cumhuriyet Gazetesi**, "Haliç'te dozerler "hızlı"" (19 Eylül 1984), s.12.
- Cumhuriyet Gazetesi**, "Fener evleri can çekişiyor" (21 Nisan 1985), s.10.
- Cumhuriyet Gazetesi**, "Dalan: Kellemi veririm" (1 Kasım 1985), s.14.
- Cumhuriyet Gazetesi**, "İstanbul'un Çehresi Değişiyor" (30 Mart 1986), s.1.
- Cumhuriyet Gazetesi**, "Plan kafamın içinde" (10 Mart 1987), s.2.
- Cumhuriyet Gazetesi**, "Resmen sansür yapıyorlar" (12 Mart 1989), s.10.
- Çakılcıoğlu, M.** (2004). *"İstanbul Merkezi İş Alanının Gelişimi -Değişimi"*, Değişen - Dönüşen Kent ve Bölge, Dünya Şehircilik Günü, 28. Kolokiyumu, 8-10 Kasım 2004.
- ÇEKÜL.** (2010). *Yerelden Ulusala Ulusaldan Evrensele Koruma Bilincinin Gelişim Süreci*. İstanbul: ÇEKÜL Vakfı Yayınları.
- Çelen, D.** (2016). *Kentsel Korumada Silüet Kavramı ve Silüetin Önemi; İstanbul Tarihi Yarımada Örneği*. Yüksek Lisans Tezi, MSGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Çelik, Z.** (1996). *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Çetinkaya, Ş.** (2019). Türkiye'nin AB Üyelik Süreci ve Gümrük Birliği. *Journal of Institute of Economic Development and Social Researches* 5 (17), s.112-121.
- Çılgın, K.** (2010). *"Milli Hicabı Aşmak" Üzere: 1940-1960 Arası CHP ve DP Dönemi Kent Politikaları*. Yüksek Lisans Tezi, MSGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Çinko, M. A. ve Eres, Z.** (2018). *"İstanbul'da 20. Yüzyılda Kentsel Ölçekteki Değişimler: Millet Caddesi ve Yitirilen Anıt Eserler"*, "DeğişKent" Değişen Kent, Mekan ve Biçim, Türkiye Kentsel Morfoloji Araştırma Ağı 2. Kentsel Morfoloji Sempozyumu, 31 Ekim- 2 Kasım 2018.
- Demir, Ş.** (2009). *Türk Siyasi Tarihinde Adnan Menderes*. Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Dinler, M. ve Güçhan, N. Ş.** (2016). Fener ve Balat'ın Dönüşümü Üzerine: Üç Vizyon/ Üç Dönem/ Üç Ayrı "Koruma" Anlayışı. *TÜBA-KED Türkiye Bilimler Akademisi Kültür Envanteri Dergisi* (14), s.223-245.
- Dişli, G. ve Günel, G.** (2020). Türkiye'de Gayrimenkul Eski Eserler Anıtlar Yüksek Kurulunun Oluşumu, Gelişimi ve Kararlarının Günümüz İlke Kararlarıyla Kıyaslanması. *GRID Mimarlık Planlama ve Tasarım Dergisi* 3 (1), s.2-27.
- Duranay, N., Gürsel, E. ve Ural, S.** (1972). Cumhuriyet'ten Bu Yana İstanbul Planlaması. *Mimarlık Dergisi* 7 (105), s.67-108.
- Durhan, İ.** (2002). 1838 Tarihli Osmanlı-İngiliz Sözleşmesi ve Sonuçları. *Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 5 (1-4), s.77-104.
- Durhan, S. Ö.** (2023). Prost Planı'na Uzanan Kentsel Süreçlerin İzinde İstanbul'da Planlama. *Mimar.ist Dergisi* 23 (78), s.51-56.

- Durusoy Özmen, E.** (2021). Tarihsel Süreç İçerisinde Değişen ve Dönüşen Bir Mekansal Boşluk: İstanbul Kara Surları Dünya Miras Alanı. *TÜBA-KED Türkiye Bilimler Akademisi Kültür Envanteri Dergisi* (23), s.199-221.
- Eke, F.** (2000). Gecekondu Alanlarının Değerlendirilmesine İlişkin Çözümler. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi* 5 (1), s.43-54.
- Ekenyazıcı Güney, E.** (2012). A Study on the Effect of Transportation Systems to the Evolution of the City Image - The Case of İstanbul. *Megaron Dergisi* 7 (1), s.91-107.
- Ekinci, O.** (1994). *İstanbul'u Sarsan On Yıl: 1983-1993*. İstanbul: Anahtar Kitaplar.
- Elker, C.** (2022). Ulaşımda Yaptıklarımız Yap(a)madıklarımız: Büyük Kentlerimizin Yüz Yıllık Öyküsü. *İdealkent* 13 (36), s.464-486.
- EMBARQ.** (2014). İstanbul Tarihi Yarımada Yayalaştırma Projesi. İstanbul.
- Engin, V.** (2015). İstanbul'da Kara Ulaşımı. Antikçağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi. Erişim: 15.06.2024, <https://istanbultarihi.ist/219-istanbulda-kara-ulasimi>
- Eralp, A.** (2013, Mart 29). *Doğan Tekeli İMÇ'nin Hikayesini Anlatıyor*. Arkitera. Erişim: 21.04.2025, <https://www.arkitera.com/haber/dogan-tekeli-imcnin-hikayesini-anlatiyor/>
- Erbaş, A. E.** (2018). İstanbul Metropoliten Alanı'nda 1980 Sonrası Kentsel Gelişme Dinamikleri ve İdari Coğrafyada Sınır Değişiklikleri. *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* 5 (1), s.17-38.
- Erdal, Y.** (2021). Bir Tarihi Mahallenin "Site"ye Dönüşümü: Sulukule Yenileme Alanı Uygulamaları. *Mimar.ist Dergisi* 21 (72), s.69-74.
- Erken, E.** (2022). İstanbul'da Cumhuriyet Döneminde Planlama Çalışmaları: Henri Prost ve Luigi Piccinato'nun Planlarının Sonraki Dönemlere Etkileri Açısından Mukayeseli Analizi. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 21 (45), s.1626-1648.
- Erkol, İ.** (2017). Yerel ile Evrenselin Ara Kesitinde Mimarlık: İstanbul Manifaturacılar Çarşısı. *Mimarlık Dergisi* Temmuz-Ağustos (396).
- Eryiğit, B. H. ve Yavuz, A. K.** (2023). 1930-1960 Yılları Arasında Tarihi Yarımada'da Gerçekleştirilen İmar Politika ve Uygulamaları Üzerine Bir Değerlendirme. *TESAM Akademi Dergisi* 10 (2), s.411-456.
- Eşiyok, B. A.** (2014). Osmanlı İmparatorluğu'nun Dünya Ekonomisine Eklemlenmesinde Bir Dönüm Noktası: 1838 Serbest Ticaret Anlaşması. *Mülkiye Dergisi* 34 (266), s.67-108.
- European Commission.** (2025, Ocak 7). European Capitals of Culture. European Commission. Erişim: 12.02.2025, <https://culture.ec.europa.eu/policies/culture-in-cities-and-regions/european-capitals-of-culture#:~:text=The%20European%20Capitals%20of%20Culture,to%20a%20common%20cultural%20area>
- Girit Mcdaniel, G.** (2010). *Kentsel Dönüşüm Politikalarının Küreselleşme Çerçevesinde Değerlendirilmesi: Sulukule Örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

- Google Earth.** (2025). Erişim: 10.02.2025, https://earth.google.com/web/@41.02459752,28.93264488,34.40430521a,1878.27389917d,17.73564844y,44.59876414h,0t,0r/data=CgRCAggBOgMKATBCAggASg0I_____ARAA?authuser=0
- Gül, M.** (2015). Menderes Dönemi İstanbul'unda İmar Hareketleri ve Arka Planı. Antikçağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi. Erişim: 13.11.2024, <https://istanbultarihi.ist/325-menderes-donemi-istanbulunda-imar-hareketleri-ve-arka-planı>
- Gündüz, Ş.** (2011). *Ulaşım Ağları ve Kentsel Projeler Kapsamında; Marmara Bölgesi'nin Ulaşım Ağları ve Marmaray Projesi*. Yüksek Lisans Tezi, MSGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Güneş, S.** (2020). *Muhittin Memduh Üstündağ'ın Hayatı, İstanbul Valiliği ve Belediye Reisliği (1884-1953)*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Medeniyet Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul.
- Gürses Söğüt, S.** (2021). 1911 Aksaray Yangın Yerinin İmarı ve Eski Eser Kaybı. *Mimar.ist Dergisi* 21 (72), s.104-111.
- Hacıoğlu, E.** (2010). *Tarihi Çevrede Yasal Düzenlemelerin Mimari Tasarım Üzerindeki Etkilerinin Değerlendirilmesi (İstanbul Tarihi Yarımada Örneği)*. Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Hamamcıoğlu, C.** (2009). *Ulaşım Ağına Kentsel Hizmet Alanlarının Yer Seçimine Etkilerinin İstanbul Tarihi Yarımada Örneğinde Değerlendirilmesi*. Doktora Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- İBB.** (t.y.). İBB Tarihi Yarımada Projeleri. İBB. Erişim: 13.02.2025, <https://experience.arcgis.com/experience/6f60c1abea0b4a08a2806408f9a68bb8/page/%C4%B0BB-Tarihi-Yar%C4%B1mada-Projeleri/>
- İBB.** (1988). Haliç: Amaç yeşili ve maviyi kurtarmak. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi İSKİ.
- İBB Şehir Planlama Müdürlüğü.** (t.y./a). Üst Ölçekli Planlar. İBB Şehir Planlama Müdürlüğü. Erişim: 4.02.2025, <https://sehirplanlama.ibb.istanbul/ust-olcekli-planlar/>
- İBB Şehir Planlama Müdürlüğü.** (t.y./b). Sultanahmet Ve Barbaros Evleri Turizm Merkezi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı. İBB Şehir Planlama Müdürlüğü. Erişim: 4.02.2025, <https://sehirplanlama.ibb.istanbul/fatih-ilcesi-sultanahmet-ve-barbaros-evleri-turizm-merkezi-kanip/>
- İBB Şehir Planlama Müdürlüğü.** (t.y./c). Hocapaşa Mahallesi 1 Ada 20 Parsel (Tcdd Alanı Sirkeci Garı) Nazım İmar Planı. İBB Şehir Planlama Müdürlüğü. Erişim: 4.02.2025, <https://sehirplanlama.ibb.istanbul/hocapasa-mahallesi-1-ada-20-parsel-tcdd-alani-sirkeci-gari-nip/>
- İMÇ.** (t.y.). *Tarihçe*. İMÇ. Erişim: 21.04.2025, <https://imc.org.tr/tarihceler/1001>
- İPA.** (2022, Ağustos). İstanbul Planlama Tarihi 1820-2050. İBB İstanbul Planlama Ajansı. Erişim: 13.02.2025, <https://sehirplanlama.ibb.istanbul/wp-content/uploads/2023/10/ISTANBUL-PLANLAMA-TARIHI-SERGISI.pdf>

- İPA.** (2023, Nisan 18). İstanbul'un Kalbinde 'Tarihi Yarımada' Sergisi başladı. İBB İstanbul Planlama Ajansı. Erişim: 13.02.2025, <https://ipa.istanbul/istanbulun-kalbinde-tarihi-yarimada-sergisi-basladi/>
- İsmailoğlu, H.** (2018). *Atatürk Bulvarı Örneğinde İstanbul'daki Tarihsel Katmanlaşma ve İmar Hareketleri*. Yüksek Lisans Tezi, MSGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı.** (t.y./a). Tarihi Yarımada Yönetim Planı Süreci. İstanbul Tarihi Alanları Alan Başkanlığı. Erişim: 11.02.2025, http://www.alanbaskanligi.gov.tr/guncelleme_sureci.html
- İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı.** (t.y./b). Tarihi Yarımada Yönetim Planı Sınırları. İstanbul Tarihi Alanları Alan Başkanlığı. Erişim: 13.02.2025, http://www.alanbaskanligi.gov.tr/yonetim_plani_sinirlari.html
- İstanbul İtfaiyesi.** (t.y.). İstanbul Yangınları. İstanbul İtfaiyesi. Erişim: 15.06.2024, <https://itfaiye.ibb.gov.tr/tr/istanbul-yanginlari.html>
- İstanbul Nöbetçi İdare Mahkemesi.** (2012, 26 Nisan). https://www.mimarist.org/calisma_raporlari/tarihiyarimada.pdf
- İstanbul Şehir Haritası.** (t.y.). Erişim: 10.02.2025, <https://sehirharitasiapi.ibb.gov.tr/>
- İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı.** (2011). İstanbul: İBB.
- İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı.** (2018). İstanbul: İBB. <http://www.alanbaskanligi.gov.tr/tya/samples/magazine/slider.html>
- İstanbul Vatan Caddesi Mevzii İmar Planı ve Kitle Etüdü Yarışması Jüri Raporu.** (1967). *Arkitekt Dergisi* 326 (2), s.85-90.
- Kaplan Çinçin, S.** (2023). *Türkiye Konut Üretiminde Bir Rol Model Olarak Türkiye Emlak (Kredi) Bankası, Toplu Konut Mimarisi ve Tipolojisi, 1926-2001*. Doktora Tezi, MSGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Karaçor, Z. ve Alptekin, V.** (2006). 1980 Sonrası İstikrar Politikaları Işığında Türkiye Ekonomisinin Trend Analizi Yardımıyla Değerlendirilmesi. *Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi* 6 (11), s.307-342.
- Karagöz, M.** (1995). Osmanlı Devletinde Islahat Hareketleri ve Batı Medeniyetine Giriş Gayretleri (1700-1839). *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi* 6 (6), s.173-194.
- Karakulak, S. Y.** (2023). *Kentsel Biçimin Tarihsel Kökenleri: İstanbul Suriçi'nde Fizik Mekânı Biçimlendiren Nedenler, Süreçler ve Etkiler*. Doktora Tezi, MSGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Karcıoğlu, S.** (2013). *Mekan ve Kültür İlişkisinin İstanbul Atatürk Bulvarı Kesitinde İncelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Kart, N.** (2008). *İstanbul Tarihi Yarımada Yeşil Alanlarının Tarihsel Süreç İçerisindeki Değişiminin İrdelenmesi*. Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Kaya, G.** (2016). *2010 Sonrası İstanbul Avrupa Yakası TEM Aksı Boyunca Gelişen Büyük Ölçekli Kentsel Projelerin (Karma Projeler) Kentsel Mekana Yansımaları*. Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

- Kaya, Ö.** (2022, Ağustos 30). *Doğma Büyüme Aksaraylı*. İstanbul Dergisi. Erişim: 21.04.2025, <https://www.istdergi.com/sehir/semt/dogma-buyume-aksarayli>
- Kaynar, F.** (2021). *Türkiye'de Sosyal Demokrat Partilerin Günümüzdeki Yerel Yönetim Anlayışlarının 1973-1980 Toplumcu Belediyecilik Deneyimi Bağlamında Değerlendirilmesi*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Kejanlı, T., Akın, C. T. ve Yılmaz, A.** (2007). Türkiye'de Koruma Yasalarının Tarihsel Gelişimi Üzerine Bir İnceleme. *Sosyal Bilimler Dergisi* 6 (19), s.179-196.
- Keskin, M.** (2023). Türkiye'deki Kalkınma Planlarının Bölgesel Kalkınma Perspektifinden Değerlendirilmesi. *Ekonomi, İşletme ve Maliye Araştırmaları Dergisi* 5 (1), s.1-24.
- Keyder, Ç.** (2000). *İstanbul Küresel ile Yerel Arasında*. İstanbul: Metis Yayınları.
- Kırkık, K. P.** (2010). *Tarihi Süreç İçerisinde Kıyı Alanlarının Kamusal Kullanımına Kentsel Tasarım Yaklaşımları Haliç Örneği*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Kültür Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Koçak, S. Y. ve Ekşi, A.** (2010). Katılımcılık ve Demokrasi Perspektifinden Türkiye'de Yerel Yönetimler. *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi* 2010 (21), s.295-307.
- Kolay, D.** (2020). *Koruma Alanlarında Yapı Uygulamaları: İmar Barışı'nın Tarihi Yarımada Üzerindeki Etkileri*. Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Koraltürk, M.** (2020, Ağustos 31). İstanbul'un Gözdeleri Yandan Çarklı Vapurlar. *İst Dergi*. Erişim: 15.06.2024, <https://www.istdergi.com/index.php/tarih-belge/istanbulun-gozdeleri-yandan-carkli-vapurlar>
- Korkut, E. ve Erarslan, A.** (2020). Yeniden İşlevlendirme Kapsamında Tarihi Sultanahmet Cezaevi. *Anadolu Bil Meslek Yüksekokulu Dergisi* 58 (15), s.109-126.
- Köker, G. M.** (2022). *2. Dünya Savaşı Sonrası Yugoslavya ve Türkiye'de Mimari: 1945-1980 Arası Modernist Mimari Pratikleri*. Doktora Tezi, MSGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Kuban, D.** (1996). *İstanbul Bir Kent Tarihi Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Kurt, H. ve Eyicil, A.** (2022). II. Mahmut Dönemi Islahatları. *Sosyal Bilimler Dergisi* 9 (59), s.556-568.
- Küçük Çalışkan, E. ve Kubat, A. S.** (2014). "Transformation of Urban Blocks and Property Relations: Cases from Historical Peninsula", Our common future in Urban Morphology, 21st ISUF, 3-6 Temmuz 2014.
- Kültür Envanteri.** (t.y.). *Harita*. Kültür Envanteri. Erişim: 21.04.2025, <https://kulturenvanteri.com/harita/>
- Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu** (1983, 23 Temmuz). *Resmi Gazete* (Sayı: 181113). Erişim adresi: <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.2863.pdf>

- Lewis, B.** (1993). *Modern Türkiye'nin Doğuşu*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Mecliste.org.** (t.y.). İmar Affı Uygulamaları ve Deprem. Mecliste.org. Erişim: 13.11.2024, <https://www.mecliste.org/icerik/115/imar-Affi-Uygulamalari-ve-Deprem>
- Mega İstanbul.** (t.y.). *Mega Projeler İstanbul Emek Sineması*. Mega İstanbul. Erişim: 1.02.2025, <https://megaprojeleristanbul.com/#fener---balat-kentsel-yenileme-projesi>
- Metro İstanbul.** (t.y./a). M1A Yenikapı-Atatürk Havalimanı Metro Hattı. İBB Metro İstanbul. Erişim: 1.02.2025, <https://www.metro.istanbul/Hatlarimiz/HatDetay?hat=M1A>
- Metro İstanbul.** (t.y./b). M2 Yenikapı-Seyrantepe-Hacıosman Metro Hattı. İBB Metro İstanbul. Erişim: 1.02.2025, <https://www.metro.istanbul/Hatlarimiz/HatDetay?hat=M2>
- Metro İstanbul.** (t.y./c). T1 Kabataş-Bağcılar Tramvay Hattı. İBB Metro İstanbul. Erişim: 1.02.2025, <https://www.metro.istanbul/Hatlarimiz/HatDetay?hat=T1>
- Meydan, S.** (2019, Haziran 19). İstanbul'a İhanetin Tarihi. Sözcü. Erişim: 13.11.2024, <https://www.sozcu.com.tr/abb-konserlerine-inceleme-p104243>
- Milliyet Aktüel,** "İstanbul Beyrut'un yerine oynuyor" (15 Kasım 1987), s.4. <https://gazetearsivi.milliyet.com.tr/liste?tarih=1987.11.15>
- Milliyet Gazetesi,** "Büyük kanalizasyon projesinin riskli yanı" (13 Temmuz 1985), s.8. <https://gazetearsivi.milliyet.com.tr/liste?tarih=1985.07.13>
- Milliyet Gazetesi,** "Ecevit'in bütçesi, şimdi Dalan'da" (28 Mayıs 1986), s.4. <https://gazetearsivi.milliyet.com.tr/liste?tarih=1986.05.28>
- Milliyet Gazetesi,** "Haliç'te sürpriz kaza" (6 Ocak 1987), s.11. <https://gazetearsivi.milliyet.com.tr/liste?tarih=1987.01.06>
- Milliyet Gazetesi,** "İstanbul'a 2 dev proje" (14 Eylül 1987), s.13. <https://gazetearsivi.milliyet.com.tr/liste?tarih=1987.09.14>
- Milliyet Gazetesi,** "7 tepe İstanbul'a 7 köprü" (3 Aralık 1987), s.10. <https://gazetearsivi.milliyet.com.tr/liste?tarih=1987.12.03>
- Milliyet Gazetesi,** "Benim metrom iyidir" (28 Temmuz 1988), s.10. <https://gazetearsivi.milliyet.com.tr/liste?tarih=1988.07.28>
- Milliyet Gazetesi,** "5 yılda Dünyanın En Büyük Belediyecilik Atılımını Gerçekleştirdik" (16 Mart 1989), s.8. <https://gazetearsivi.milliyet.com.tr/liste?tarih=1989.03.16>
- Mimarizm.** (2008, Şubat 5). Sulukule'nin Tarihçesi. Mimarizm. Erişim: 6.08.2024, https://www.mimarizm.com/makale/sulukule-nin-tarihcesi_113458
- Miş, N.** (2015). İstanbul Seçimleri 1950-2014. Antikçağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi. Erişim: 13.11.2024, <https://istanbultarihi.ist/87-istanbul-secimleri-1950-2014>
- Nesli, A.** (2018). Eski Eserlerin Korunmasının Hukuk Tarihi Yönüyle İncelenmesi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 20 (1), s.431-478.

- Nokta Dergisi**, ""Super Başkan" Türkiye'nin En Başarılı Yöneticisi Bedrettin Dalan", 13 Nisan 1986.
- ODTÜ.** (t.y.). Tarihçe. ODTÜ. Erişim: 13.11.2024, <https://www.metu.edu.tr/tr/tarihce>
- Oktay, T.** (2011). *"Osmanlı Devleti'nde Merkezi Yönetim Belediye İlişkileri ve Kullanılan Meşruiyet Kavramları: Şehremaneti Örneği"*, Merkezi Yönetim Yerel Yönetim İlişkileri: Özerklik, 5. Ulusal Yerel Yönetimler Sempozyumu, 21-23 Kasım 2011.
- Oktay, T.** (2015). Tanzimat'tan XXI. Yüzyıla İstanbul'un Yönetimi. Antikçağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi. Erişim: 15.06.2024, <https://istanbultarihi.ist/81-tanzimattan-xxi-yuzyila-istanbulun-yonetimi>
- Oral, M.** (2008). *İstanbul Denizyolu Ulaşımının Değerlendirilmesi ve Öneriler*. Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Öktem, P.** (2010). *Avrupa Kültür Başkentleri ve Paralelinde Yapılan Kentsel Projelerin İncelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Özaydın, M. M. ve Çevik, Ö. C.** (2017). Türk Sosyal Politikasında Refah Kurumlarının Yapılanma Çabaları: 1960-1980 Dönemi. *HAK-İŞ Uluslararası Emek ve Toplum Dergisi* 6 (16), s.597-615.
- Özaydın, G., Özbek, M., Özdemir, M., Çılgın, K., Başar, D., Aşığül, A. ve Lordoğlu, C.** (2010). "Türkiye'de 1950-1980 Dönemi Kurumlar, Olaylar, Ölçekler: Planlama Yarışmaları", Planlama, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, 3-4 (50), s.71-88.
- Özcan, K.** (2006). Tanzimat'ın Kent Reformları: Türk İmar Sisteminin Kuruluş Sürecinde Erken Planlama Deneyimleri (1839-1908). *Osmanlı Bilimi Araştırmaları* 7 (2), s.149-180.
- Özcan, R.** (2016). *Belediye İktisadi Teşebbüslerinin Özelleştirilmesi: İstanbul Deniz Otobüsleri (İDO) A.Ş. Örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya.
- Özcan, S.** (2023). *Türkiye'de Değişen Kentsel Koruma Politikalarının Büyük Ulaşım Projeleri Üzerinden Değerlendirilmesi: Tarihi Yarımada Örneği*. Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Özçakı, M.** (2013). *Yirmibirinci Yüzyılda İstanbul Tarihi Yarımada: Projeler Üzerinden Bir Okuma*. Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Özçakı, M.** (2020). İstanbul Tarihi Yarımada'daki Alışveriş Mekanlarının Üç Yapı Üzerinden İncelenmesi: Kapalıçarşı, İstanbul Manifaturacılar Çarşısı ve Historia Alışveriş Merkezi. *Şehir ve Medeniyet Dergisi* 6 (13), s.393-416.
- Özdemir, G.** (2011). Belediye İktisadi Teşebbüsleri'nin Kuruluş Amacı, Hukuki Dayanakları Ve Güncel Durum. *Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi* 11 (21), s.473-497.
- Özduman, G., Obuter, B. ve Alpays, T.** (1972). Türkiye Emlâk Kredi Bankası Vatan Caddesi Apartmanları. *Mimarlık Dergisi* 10 (108), s.53-56.
- Özkan, Ö.** (2014). *İstanbul İçin Üretilen Kentsel Projelerin İstanbul Kent İmajına Etkileri*. Yüksek Lisans Tezi, MSGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

- Özlü, N.** (2019). Silent Guardians of the Regime: The “Lost” Police Stations of The Topkapı Palace. *Yıllık: Annual of Istanbul Studies* 1 (1), s.61-80.
- Pişkin, B. ve Ökte, M. K. S.** (2023). 1961 Anayasasının Şekillendirdiği Yürütme Erkinin ve Kurumların Ekonomi Politikası: 1960-1980 Dönemi Türkiye Ekonomisi. *Cumhuriyetin 100. Yılında Türkiye Ekonomisi*. s.35-46, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınevi.
- Prost, H.** (1948). IFA/AA arşivi.
- Sakarya, A.** (2014). Türkiye’de Ekonomi Politikaları ve Ülke Mekanında Değişim (1980-2012). *Megaron Dergisi* 9 (4), s.243-254.
- Sarıca, H. E. ve Yanar, B.** (2022). Beyoğlu Kültür Yolu’na Haliç’ten Bakmak. *Mimar.ist Dergisi* 22 (74), s.26-32.
- Seçilmişler, T.** (2010). *Koruma Öncelikli Alanlarda Aktör Ağı’nın Çözümlemesi ve Betimlenmesi: İstanbul Tarihi Yarımada Örneği*. Doktora Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Seyitdanlioğlu, M.** (1996). Yerel Yönetim Metinleri (V): Turuk Ve Ebniye Nizamnamesi ve Getirdikleri. *Çağdaş Yerel Yönetimler* 5 (3), s.67-81.
- Su, D.** (2019). *İstanbul Tarihi Yarımada Küçükpazar Alt Bölgesi Bir Koruma Yaklaşımı Model Önerisi*. Doktora Tezi, Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul.
- Şahin, C.** (2015). İstanbul’un Cumhuriyet Dönemi Mekansal Gelişimi. Antikçağ’dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi. Erişim: 29.11.2024, <https://istanbultarihi.ist/22-istanbulun-cumhuriyet-donemi-mekansal-gelisimi>
- Şehir Hatları.** (t.y.). Tarihçe. İBB Şehir Hatları. Erişim: 26.01.2025, <https://sehirhatlari.istanbul/tr/kurumsal/tarihce-58>
- Şen, B.** (2012). Metropol Kent Merkezlerinde Çöküntüleşme Eğilimleri: İstanbul Eminönü- Süleymaniye Bölgesi Örneği. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi* 17 (2), s.293-323.
- Şen, B. ve Sarıca, H. E.** (2024). “Haliç Tersaneleri: “Sınırlı Soylulaşma ve Sanayisizleşme” Mümkün Mü?”, Planlama, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, 34 (2), s.118-133.
- Şevkin, E.** (2023). 1980’ler İstanbul’unda “Dönüşüm”. *Mimar.ist Dergisi* 23 (78), s.62-66.
- Şevkin, E. ve Gül, M.** (2024). Local Government Reform in Turkey and It’s Aftermath: the Urban Transformation of İstanbul Between 1984 and 1989. *Middle Eastern Studies*, s.100-116.
- Tan, B. ve Arabacıoğlu, F. P.** (2020). Tarihi Çevrede Mimari Tasarım: İstanbul Yenileme Alanları. *Megaron Dergisi* 15 (2), s.204-216.
- Tarihsel Adalet İçin Bellek Müzesi.** (t.y.). 1960-1980 Dönemi Türkiye’de Darbelerin Kısa Tarihi. Tarihsel Adalet İçin Bellek Müzesi. Erişim: 12.12.2024, <https://bellekmuzesi.org/muze/1960-1980-donemi-turkiyede-darbelerin-kisa-tarihi/>
- T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı.** (1980). 1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım İmar Planı. İstanbul.

- T.C. Dışışleri Bakanlığı.** (t.y.). Kopenhag Zirvesi (12-13 Aralık 2002). T.C. Dışışleri Bakanlığı. Erişim: 9.02.2025, <https://www.mfa.gov.tr/kopenhag-zirvesi-12-13-aralik-2002.tr.mfa>
- T.C. Fatih Belediyesi.** (t.y.). Bugünkü Fatih. T.C. Fatih Belediyesi. Erişim: 12.07.2024, <https://www.fatih.bel.tr/tr/main/pages/bugunku-fatih/45>
- T.C. İstanbul 7. İdare Mahkemesi.** (2022). E.2020/1913, K. 2022/682, https://www.spo.org.tr/resimler/ekler/5342f63effd2361_ek.pdf
- T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı.** (t.y.). Dünya Miras Listesi. T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı. Erişim: 29.01.2025, <https://kvmgm.ktb.gov.tr/tr-44423/dunya-miras-listesi.html>
- Tekeli, İ.** (1981). Dört Plan Döneminde Bölgesel Politikalar ve Ekonomik Büyümenin Mekansal Farklılaşması. *ODTÜ Gelişme Dergisi* 1981 özel sayı, s.369-390.
- Tekeli, İ.** (1985). Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kentsel Dönüşüm. *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi* (3), s.878-890.
- Tekeli, İ.** (1994). The Development of the İstanbul Metropolitan Area: Urban Administration and Planning. İstanbul: IULA-EMME.
- TMMOB Mimarlar Odası İstanbul.** (2022, Mayıs 27). Tarihi Yarımada'da bilimsel verilere dayanmayan ihya kararı iptal edildi. TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi. Erişim: 13.02.2025, <https://www.mimarist.org/tarihi-yarimadada-bilimsel-verilere-dayanmayan-ihya-karari-iptal-edildi/>
- TMMOB Şehir Plancıları Odası.** (2024, Şubat 20). Fatih İlçeci Plan Notu Değişikliği'ne Dair Basın Açıklamamız!. TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi. Erişim: 12.02.2024, <https://www.spo.org.tr/detay.php?sube=5&tip=3&kod=12718>
- Tercan, B.** (2018). 1948'den Bugüne İmar Afları. *Mimarlık Dergisi* Eylül-Ekim (403), s.20-26.
- Tokay, Z. H. ve İsmailoğlu, H.** (2018). The Historical Stratification and Destroyed Monuments Dated to The Ottoman Period in The Context of The İstanbul- Atatürk Boulevard. *Eurasian Academy of Sciences Social Sciences Journal* 20, s.31-46.
- Tuna, I.** (2019). 1950-1960 Yılları Arasında İstanbul'da Kentleşme ve İmar Faaliyetlerine Genel Bakış. *MSGSÜ Sosyal Bilimler Dergisi* 3 (20), s.393-409.
- Tülek, M.** (2015). *Eminönü Sahilinde Mekansal Değişimin İncelenmesi: 20. Yüzyıl Başında Balıkpazarı ve Yemiş İskelesi*. Yüksek Lisans Tezi, MSGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Uğurlu, A. B.** (2024). *Haliç: Bir İhtilaf Sahnesi (1984-1994)*. İstanbul: İBB Kütüphane ve Müzeler Müdürlüğü.
- Usta, S. ve Bilici, G.** (2022). 1980-2000 Arası Dönemde Türk Kamu Yönetiminde Değişime Zemin Hazırlayan Faktörler. *Uluslararası Akademik Birikim Dergisi* 5 (5), s.357-364.

- Ülgen, H. ve Altuntaş, G.** (2010). İstanbul Deniz Otobüsleri (İDO) A.Ş. *İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi İşletme İktisadi Enstitüsü Yönetim Dergisi* 21 (66), s.119-148.
- Ülger, U.** (2023). 1960-1980 Döneminde Türkiye’de Seçimler ve Seçmen Davranışları. *Sosyal Bilimler Üzerine Araştırmalar V.* s.211-230, Gaziantep: Özgür Yayınları.
- Ünsal, F.** (2023). Mekan Siyasetinin Yüz Yıllık Tezahürleri. *Mimar.ist Dergisi* 23 (78), s.43-50.
- Vizyon 2050.** (t.y.). İstanbul Metropoliten Alan Plan Süreçleri. İBB İstanbul Planlama Ajansı. Erişim: 29.11.2024, <https://vizyon2050.istanbul/>
- Vural, E.** (2005). *1984-1997 Dönemi İstanbul Büyükşehir Belediye Yönetimi Uygulamaları*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Yalçındağ, G.** (2022, Eylül 9). *Haşim İşcan Geçidi: Namıdığır Bisikletçiler Çarşısı*. Yeditepe Fatih. Erişim: 21.04.2025, <https://yeditepefatih.com/2022/temmuz-agustos-eylul/hasim-iscan-gecidi-namidiger-bisikletciler-carsisi/>
- Yavuz, Ü.** (2008). *Demokrat Parti İktidarı Döneminde İstanbul’a İlişkin İmar Politikaları ve Faaliyetleri*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İstanbul.
- Yedinci BYKP (1996-2000).** 1995. T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/07/Yedinci_Bes_Yillik_Kalkinma_Plani-1996-2000.pdf
- Yelkin, A. B.** (2019). *İstanbul Tarihi Yarımada’da Toptan Ticaret Alanlarının Desantralizasyonu Sürecinin ve Sonuçlarının Kentsel Mekan Bağlamında Değerlendirilmesi; İSTOÇ Örneği*. Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Yener, G.** (2011). *Gecekondu Kanununun Uygulamaya Yönelik Sorunları Üzerine Bir İnceleme: Temelli Örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Yerlikaya, B.** (2019). *TOKİ’nin Değişen Rolünün Kentsel Gelişmeye Etkileri; Ankara Gölbaşı Örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Yeşilkaya, N. G.** (2003). *Transformation of a Public Space in the Nineteenth Century İstanbul: Beyazıt Meydanı*. Doktora Tezi, ODTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Yıldırım Burma, S.** (2017). *Koruma ve Planlama Anlayışlarının Değişimi: İstanbul Tarihi Yarımada’da 2005-2012 Planları Karşılaştırması*. Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Yıldırım, Ö.** (2004). *Küreselleşme Sürecinin Kentsel Koruma Alanları İle İlişkisinin İstanbul Tarihi Yarımada Özelinde İncelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi, MSGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun** (2005, 5 Temmuz). Resmi

Gazete (Sayı: 25866). Erişim adresi:
<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.5366.pdf>

- Yörükoğlu, F.** (2009). Türk Belediyeciliğinin Gelişim Süreci. *Mevzuat Dergisi* 135, s.1-18.
- Yurdaçalış, N. E.** (2016). *A Transformation of an Ottoman Urban Fabric: The Case of İstanbul Süleymaniye and Zeyrek Quarters: 1839-2015*. Master's Thesis, Yeditepe University The Graduate School of Natural and Applied Sciences, İstanbul.
- Yücel, Y.** (2013). *İstanbul Tarihi Yarımada'da Kültür Turizmi Stratejileri: Aktörler, Yeni Yaklaşımlar*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Yüksel, A.** (2023). *İstanbul Tarihi Yarımada ve Beyoğlu Kentsel Sit Alanları Örneğinde; Koruma Amaçlı İmar Planlarının Yargısal İnceleme Süreçlerinin Etkinliğinin Artırılmasına İlişkin Bir Sistem Önerisi*. Doktora Tezi, İstanbul Arel Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul.
- Zamanov, A. ve Bahçelioğlu, İ.** (2013). 1980-2000 Sürecinde Türkiye'nin Sosyo-Ekonomik, Politik Durumu ve Planlama Deneyimleri. s.1-16. Erişim: 28.11.2024,
https://www.academia.edu/11707534/1980_2000_S%C3%9CRCREC%C4%B0NDE_T%C3%9CRK%C4%B0YE_N%C4%B0N_SOSYO_EKONOM%C4%B0K_POL%C4%B0T%C4%B0K_DURUMU_VE_PLANLAMA_DENEY%C4%B0MLER%C4%B0
- Zengin, U. S.** (2010). *Urban Conservation as an Ownership Problematic: Zeyrek-İstanbul*. Master's Thesis, METU The Graduate School of Natural and Applied Sciences, Ankara.