

T.C.
GEBZE YÜKSEK TEKNOLOJİ ENSTİTÜSÜ
MÜHENDİSLİK VE FEN BİLİMLERİ
ENSTİTÜSÜ

KAÇAK YAPILAŞMANIN ÖNLENMESİYLE
İLGİLİ SORUNLAR; BOĞAZİÇİ
ÖNGÖRÜNÜM BÖLGESİ ÖRNEĞİ

Hakan ŞAL
YÜKSEK LİSANS TEZİ
MİMARLIK
ANABİLİM DALI

GEBZE
2008

T.C.
GEBZE YÜKSEK TEKNOLOJİ ENSTİTÜSÜ
MÜHENDİSLİK VE FEN BİLİMLERİ
ENSTİTÜSÜ

KAÇAK YAPILAŞMANIN ÖNLENMESİYLE
İLGİLİ SORUNLAR; BOĞAZİÇİ
ÖNGÖRÜNÜM BÖLGESİ ÖRNEĞİ

Hakan ŞAL
YÜKSEK LİSANS TEZİ
MİMARLIK
ANABİLİM DALI

DANIŞMAN
Prof. Dr. Tülay ESİN

GEBZE
2008



**GEBZE YÜKSEK
TEKNOLOJİ
ENSTİTÜSÜ**

**MÜHENDİSLİK VE FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
JÜRİ ONAY FORMU**

JÜRİ

ÜYE (BAŞKAN) : Prof. Dr. Tülay ESİN

ÜYE : Yrd. Doç. Dr. Nilay COŞGUN

ÜYE : Yrd. Doç. Dr. Murat YILDIZ

Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü Mühendislik ve Fen Bilimleri Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun ²⁸28./07/2008 tarih ve ²⁰⁰⁸2008/16 sayılı kararı ile yukarıdaki öğretim elemanlarından oluşmuş jüri tarafından düzenlenen ²⁴24/09/2008 tarihli Tez Savunma Tutanağı neticesinde Yüksek Lisans öğrencisi Hakan ŞAL' ın çalışması GYTE Mühendislik ve Fen Bilimleri Yönetim Kurulu/...../..... tarih ve/...../..... sayılı kararıyla Mimarlık Anabilim Dalında Yüksek Lisans tezi olarak onaylanmıştır.

İMZA/MÜHÜR

ÖZET

TEZİN BAŞLIĞI : KAÇAK YAPILAŞMANIN ÖNLENMESİYLE İLGİLİ
SORUNLAR; BOĞAZİÇİ ÖNGÖRÜNÜM BÖLGESİ
ÖRNEĞİ

YAZAR ADI : Hakan ŞAL

İstanbul; yüzyıllardır gerek doğal güzellikleri, gerekse jeopolitik konumu ile hem Bizans İmparatorluğu, hem Osmanlı İmparatorluğu; hem de Türkiye Cumhuriyeti zamanında çok önemli bir şehir olmuştur. Yüzyıllarca birçok devlet tarafından fethedilmeye çalışılan şehirde halk, uzun süre tarihi yarımada olarak adlandırılan bölgede yaşamış, sonrasında ise 17. yüzyıldan itibaren yaşanan nüfus artışı ile beraber şehrin başka bölgelerine de yerleşim başlamıştır. Ortaköy, Emirgan, Büyükdere, Beylerbeyi, Çengelköy, Anadoluhisarı gibi Boğaziçi köyleri de bu süreç içerisinde şehir insanının tercih ettiği alanlar haline gelmiştir.

17. yüzyıldan önce nüfusu çok az olan Boğaziçi köylerinde, Osmanlı İmparatorluğu'nun son zamanlarında; deniz ulaşımının da gelişmesiyle nüfus artmış, Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından sonra, II. Dünya Savaşı yıllarında Boğaziçi Alanı'ndaki bu artış durmuş; ancak 1950'li yıllardan itibaren İstanbul'da yaşanan yoğun göç dalgası Boğaziçi Alanı'nın da nüfusunu önemli ölçüde etkilemiştir. Bu sürecin sonunda bölgedeki yoğun yapılaşmayı kontrol edebilmek amacıyla, bölge SIT alanı olarak belirlenmiş ve Boğaziçi için özel olarak hazırlanan 2960 sayılı Boğaziçi Kanunu, 1983'te kabul edilmiştir. Bu kanunla Boğaziçi İmar Müdürlüğü kurulmuştur. Sonrasında, 1985 yılında yürürlüğe giren 3194 sayılı İmar Kanunu ile 2960 sayılı Boğaziçi Kanunu'nda değişiklik yapılmış ve Boğaziçi alanında, Boğaziçi Sahil Şeridi ve Öngörünüm Bölgesi'ndeki uygulamalar Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na; Geri görünüm ve Etkilenme Bölgeleri'ndeki uygulamalar ise ilçe belediyelerine devredilmiştir.

Çalışmanın ana temasını Boğaziçi İmar Müdürlüğü'nün sorumluluğu altında bulunan Boğaziçi Sahil Şeridi ve Öngörünüm Bölgesi oluşturmaktadır. Beşiktaş, Sarıyer, Beykoz ve Üsküdar İlçeleri'ni kapsayan Öngörünüm Bölgesi; Avrupa yakasında; Ortaköy Camii'nden başlayıp Rumelifeneri'ne, Anadolu yakasında ise Fethipaşa Korusundan başlayıp Anadolufeneri'ne kadar uzanmaktadır.

Çalışma beş bölümden oluşmaktadır. Çalışmanın amacının ve hazırlanış yönteminin açıklandığı birinci bölümden sonra, ikinci bölümde Boğaziçi'nin genel özellikleri beş alt başlıkta işlenmiştir. Bu bölümde Boğaziçi Alanının konumu, coğrafi yapısı, nüfus yapısı, yapılaşma süreci, ulaşımın yapılaşmaya etkisi incelenmiştir. Coğrafi yapı alt başlığında; topografik, jeolojik, hidrolojik ve iklim yapısı ile bitki örtüsü; yapılaşma süreci alt başlığında; Bizans Öncesi Dönem, Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemi'ndeki yapılaşma süreçleri; ulaşımın yapılaşmaya etkisi alt başlığında ise, deniz yolu ve kara yolu ulaşımının yapılaşmaya etkisi anlatılmıştır. Üçüncü bölüm, Boğaziçi alanının idari yapısı ve Boğaziçi alanını etkileyen yasal düzenlemelerin anlatıldığı bölüm olup iki alt başlıkta incelenmiştir. Öncelikle bölgenin idari yapısı, genel idari yani ve Boğaziçi İmar Müdürlüğü olarak iki başlıkta ele alınmıştır. Boğaziçi İmar Müdürlüğü ise; idari yapısı ve görevleri, kaçak yapı denetimi, bölgedeki kaçak yapılaşma türleri ve kaçak yapılaşmaya karşı uygulanan işlemler olarak dört bölümde işlenmiştir. Boğaziçi alanını etkileyen yasal düzenlemeler; Osmanlı Dönemi'nde, Cumhuriyet Dönemi'nde ve 1983 Sonrası Dönemde Yapılan Yasal Düzenlemeler ile 2960 Sayılı Boğaziçi Kanunu ve 3194 Sayılı İmar Kanunu olmak üzere beş başlıkta incelenmiştir. Dördüncü bölümde ise, kaçak yapılaşmanın önlenmesiyle ilgili sorunlar üç alt başlık altında toplanmış ve her bir sorun için uygulanabilecek çözüm önerileri getirilmiştir.

Son olarak beşinci bölümde çalışma ile ilgili varılan sonuçlar ve değerlendirmelere yer verilmiştir. Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi'nin sınırlarının Boğaziçi Alanını korumada yetersiz kalması, Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi'nde bulunan ve haklarında yıkım kararı alınmış olan yapıların yıkılamaması, Geri Görünüm Bölgesi'ndeki nüfus artışının Ön Görünüm Bölgesi'ne etkisi, Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi'nden sorumlu olan kurumun mevcut sistemde karşılaştığı sıkıntılar, başlıca sorunlar olarak dikkat çekmektedir.

SUMMARY

TITLE : THE PROBLEMS ABOUT PREVENTING THE ILLEGAL
BUILDING; THE BOSPHORUS FRONT SIDE EXAMPLE

AUTHOR : Hakan ŞAL

Istanbul has been a very important city at both Ottoman Empire and Republic of Turkey time by its both natural beauties and geographical location for geographical location for centuries. In the city which was tried to be conquered by many countries for centuries, the public live in the zone which was called as the historical peninsula, and then the location to the other zones of the city started after the increase of population which was lived since the 17'th century. The Bosphorus villages as Ortaköy, Emirgan, Büyükdere, Beylerbeyi, Çengelköy became the zones which people of the city preferred in this period.

The population in the Bosphorus villages of which the population was a few increased after the sea transport developed at the last period of the Ottoman Empire. In the years during the 2'nd World War, after the The Republic of Turkey founded the increase of population stopped but; the hard migration which was lived in İstanbul since 1950, influence the population of the Bosphorus Area importantly. By the time, both the industry investment with support of the state and building activities which the increase of population brought caused the natural structure to begin to spoil. At the end of this period, the zone was designated as SIT area for being able to control the dense building in the zone and The Bosphorus Law of number 2960 was approved in 1983. The Bosphorus Directorship was founded by this law. Then some change was made in The Bosphorus Law of number 2960 by the Building Law of number 3194 which was came into force in 1985 and the authority in the shore and the front side of the Bosphorus has been given to the municipality of İstanbul; the authority in the back and the effected sides of the Bosphorus has been given to the local town municipalities.

The main topic of the study is formed by the shore and the front side of the Bosphorus which are under the responsibility of The Bosphorus Directorship. The front side of the Bosphorus which include Beşiktaş, Sarıyer, Beykoz and Üsküdar towns starts from the Mosque of Ortaköy and reaches to Rumelifeneri at the European Side; starts from the Grove of Fethipaşa and reaches to Anadolufeneri at the Asian Side.

The study is consist of five parts. After the first part which the aim of the study and the style of preparation has been explained, the general properties of Bosphorus have been explained under five titles in the second part. In this part, the location, geographical property, human property, building process of the Bosphorus area and the influence of transport to building of the zone has been examined. In the geographical property inferior topic; the topographical, geological, hydrological and climate structure and the plant cover; in the building process inferior topic, the building process before The Old Grek time, in the Old Grek time, in the Ottoman time and in the Republic of Turkey time; in the influence of transport to structure topic, the influence of sea and road transport to building have been expounded.

The third topic is the one in which the management structure of The Bosphorus area and legality arrangement which effect the Bosphorus area has been expounded and it has been examined under two lower topics. First, the management structure of the area has been studied under two topics with the name the general management structure and The Bosphorus Directorship. The Bosphorus Directorship topic has been searched under four topics with the names; the management structure and missions, the control against to illegal building, the illegal building sorts in the area and the operations which are applied against to illegal building. The legality arrangements which effect The Bosphorus area have been expounded under five topics with the names; the legality arrangements at Ottoman, Republic of Turkey times, in the period after 1983, The Bosphorus Law of number 2960 and The Building Law of number 3194. The fourth topic is the one in which the problems about preventing the illegal building have been gathered under three lower topics and solution proposals which can be applied for each problem have been brought.

Lastly, the results and opinions about the study have been expounded in the fifth topic. These problems are seen as the main problems: The borders of The Bosphorus front side are insufficient for protecting the The Bosphorus area, the buildings which are in The Bosphorus front side and decided to be demolished can not be demolished, the effect of the population increase of The Bosphorus back side to The Bosphorus front side and the association which is responsible about The Bosphorus front side is insufficient in the present system.

TEŞEKKÜR

Konuyu seçmem sürecinde ve tüm çalışmam boyunca bana güvenini sürekli hissettiren ve çalışmamın bu seviyeye gelmesinde büyük payı olan danışmanım Prof. Dr. Tülay Esin'e, çalışmam sırasında benden desteğini esirgemeyen aileme teşekkürü bir borç bilirim.

İÇİNDEKİLER DİZİNİ

	<u>Sayfa</u>
ÖZET	iv
SUMMARY	vi
TEŞEKKÜR	ix
İÇİNDEKİLER DİZİNİ	x
ŞEKİLLER DİZİNİ	xii
TABLolar DİZİNİ	xv
I. GİRİŞ	1
2. BOĞAZİÇİ ALANININ GENEL ÖZELLİKLERİ	4
2.1. Boğaziçi Alanının Konumu	4
2.2. Boğaziçi Alanının Coğrafi Yapısı	6
2.2.1. Boğaziçi Alanının Topografik Yapısı	6
2.2.2. Boğaziçi Alanının Jeolojik Yapısı	8
2.2.3. Boğaziçi Alanının Hidrolojik Yapısı	9
2.2.4. Boğaziçi Alanının İklim Yapısı	9
2.2.5. Boğaziçi Alanının Bitki Örtüsü	10
2.3. Boğaziçi Alanının Nüfus Yapısı	13
2.4. Boğaziçi Alanının Yapılaşma Süreci	17
2.4.1. Bizans Öncesi Dönemde Yapılaşma Süreci	17
2.4.2. Bizans Dönemi'nde Yapılaşma Süreci	18
2.4.3. Osmanlı Dönemi'nde Yapılaşma Süreci	19
2.4.4. Cumhuriyet Dönemi'nde Yapılaşma Süreci	29
2.4.4.1. Gecekondulaşma Süreci	29
2.4.4.2. Yoğun İskanlı Yapılaşma Süreci	32
2.4.4.3. Sanayileşmenin Neden Olduğu Yapılaşma Süreci	37
2.4.4.4. Hizmet Sektörünün Neden Olduğu Yapılaşma Süreci	39
2.5. Boğaziçi Alanında Ulaşımın Yapılaşmaya Etkisi	40
2.5.1. Deniz Yolu Ulaşımının Yapılaşmaya Etkisi	40
2.5.2. Kara Yolu Ulaşımının Yapılaşmaya Etkisi	41

3. BOĞAZİÇİ ALANININ İDARİ YAPISI VE BOĞAZİÇİ ALANINI ETKİLEYEN YASAL DÜZENLEMELER	51
3.1. Boğaziçi Alanının İdari Yapısı	51
3.1.1. Genel İdari Yapı	51
3.1.2. Boğaziçi İmar Müdürlüğü	54
3.1.2.1. İdari Yapısı ve Görevleri	54
3.1.2.2. Kaçak Yapı Denetimi	59
3.1.2.3. Bölgedeki Kaçak Yapılaşma Türleri	63
3.1.2.4. Kaçak Yapılaşmaya Karşı Uygulanan İşlemler	69
3.2. Boğaziçi Alanını Etkileyen Yasal Düzenlemeler	72
3.2.1. Osmanlı Dönemi'nde Yapılan Yasal Düzenlemeler	72
3.2.2. Cumhuriyet Dönemi'nde Yapılan Yasal Düzenlemeler	73
3.2.3. 1983 Sonrası Dönemde Yapılan Yasal Düzenlemeler	82
3.2.4. 2960 Sayılı Boğaziçi Kanunu ve Uygulamaya Etkisi	92
3.2.5. 3194 Sayılı İmar Kanunu ve Uygulamaya Etkisi	96
4. KAÇAK YAPILAŞMANIN ÖNLENMESİYLE İLGİLİ SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ	101
4.1. Fiziksel Sorunlar ve Çözüm Önerileri	101
4.2. Uygulamada Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri	105
4.3. Yönetimsel Sorunlar ve Çözüm Önerileri	114
5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	117
KAYNAKLAR	121
ÖZGEÇMİŞ	127

ŞEKİLLER DİZİNİ

<u>Sekil</u>	<u>Sayfa</u>
2.1. Boğaziçi Hava Fotoğrafi	5
2.2. Boğaziçi Burun ve Koyları	7
2.3. Boğaziçi Koruları	11
2.4. Yoros Kalesi, W. Henry Bartlett	18
2.5. Yoros Kalesi'nin 2008 Yılındaki Görünümü	19
2.6. Göksu Çayırı'nın 18. Yüzyıldaki Görünümü	21
2.7. Hatice S. Sarayı, Ortaköy, Antonie – Ignace Melling	22
2.8. Büyükdere Sahilinin Görünümü, 1875	23
2.9. Tarabya'da Fransız Elçiliği'nin Görünümü, 1920	23
2.10. Dolmabahçe Sarayı'nın 1880 Yılındaki Görünümü	24
2.11. Beylerbeyi Sarayı'nın Görünümü, 2008	24
2.12. Hidiv İsmail Paşa Sarayı 19. Yüzyıl Sonu	25
2.13. Kalender Kasrı ve Yeniköy Sahili	26
2.14. Afif Paşa Yalısı, 2007	26
2.15. Bebek'in 1900 Yılındaki Görünümü	27
2.16. Arnavutköy'ün 19. Yüzyıl Sonundaki Görünümü	27
2.17. Osmanlı Döneminde Boğaziçi'nde Yerleşmeler	28
2.18. Tarabya'nın 1960 Yılındaki Görünümü	33
2.19. Tarabya'nın 2000 Yılındaki Görünümü	33
2.20. İstinye Koyunun 1960 Yılındaki Görünümü	34
2.21. İstinye Koyunun 2000 Yılındaki Görünümü	34
2.22. Büyükdere'nin 1946 Yılındaki Görünümü	35
2.23. Büyükdere'nin 2000 Yılındaki Görünümü	35
2.24. Anadoluhisarı'nın 1970 Yılındaki Görünümü	36
2.25. Anadoluhisarı'nın 2006 Yılındaki Görünümü	36
2.26. Bebek'in 1930 Yılındaki Görünümü	37
2.27. Osmanlı Kayıkçıları ve Vapur Seferinden Görünüm	40
2.28. Kanlıca Sırtlarındaki Konut Alanlarından Bir Görünüm, 2007	43
2.29. Kuleli Askeri Lisesi ve Sahil Yolundan Bir Görünüm, 2007	44
2.30. Barbaros Bulvarı'nın 1957 Yılındaki Görünümü	45

2.31. Boğaziçi Köprüsü'nün 1973 Yılındaki Görünümü	46
2.32. Boğaziçi Köprüsü Çevresi	46
2.33. Küplüce'de Yerleşim Alanlarından Bir Görünüm, 2007	47
2.34. F. S. M. Köprüsü'nün 1988'deki Görünümü	47
2.35. Yapılaşmanın Sınırlı Kaldığı Anadolukavağı'ndan Bir Görünüm	48
2.36. Büyükdere Caddesi'ndeki MIA'ların Görünümü, 2006	49
2.37. Arnavutköy Yalılarının 19. Yüzyıldaki Görünümü	50
2.38. Arnavutköy Yalılarının 21. Yüzyıldaki Görünümü	50
3.1. Boğaziçi Öngörünüm Bölgesi, Geri Görünüm ve Etkilenme Bölgeleri	52
3.2. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Organizasyon Şeması	56
3.3. Boğaziçi İmar Müdürlüğü Organizasyon Şeması	58
3.4. Doğal Zeminin Tahrip Edilmesine Bir Örnek	61
3.5. Kültür ve T.V.K. Kurulu'ndan Yıkım Onayı Almış Bir Konut Örneği	61
3.6. Bölgede Yapılan Bir Yıkım Çalışması Örneği	62
3.7. Rumelifeneri'nde Yanlış Tadilat Yapılan Tescilli Bir Yapı Örneği	64
3.8. Teras Katların Kapatılarak Normal Kata Dönüştürülmesi Örneği	65
3.9. Çatı Yükseltilerek Yapılan Kaçak Bir Çalışma Örneği	65
3.10. Arka Bahçeye Yapılan Kaçak Bir Çelik İlave Örneği	66
3.11. İç Bahçeye Yapılan Kaçak Bir Portatif İlave Örneği	66
3.12. Mevcut Taşıyıcı Sistemin Çelik Malzeme İle Değiştirilmesi Örneği	67
3.13. Mevcut Taşıyıcı Sistemin Betonarme Olarak Değiştirilmesi Örneği	67
3.14. Yasal Olmayan Bir Balkon Kapatma Örneği	68
3.15. Yasal Olmayan Yapılan Bir İskele Çalışması Örneği	68
3.16. İstinye Tersanesinin 1960 Yılındaki Görünümü	75
3.17. İstinye Koyunun 2006 Yılındaki Görünümü	76
3.18. 12.03.1977 tarihli 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı	79
3.19. Halil Ethem Paşa Yalısından Bir Görünüm, 2007	80
3.20. Boğaziçi'nde Yer Alan Turizm Merkezleri	81
3.21. MIA'lardan Bir Görünüm	81
3.22. Sarıyer Sarıdağ'da Gecekondulu Bölgesinden Bir Görünüm	82
3.23. Kuruçeşme Kömür Depolarının Yerine Yapılan Parktan Bir Görünüm	83
3.24. 22.07.1983 tarihli 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı	84
3.25. Rumelikavağı'nda Hisseli Parsellere Yapılmış Kaçak Konutlar	86
3.26. Çengelköy'de Yeşil Alandaki Villalardan Bir Görünüm, 2006	87

3.27. Kanlıca Sırtlarında Yoğun Yapılaşmadan Bir Görünüm	87
3.28. 15.07.1988 tarihli 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı	88
3.29. Kalender Sahil Yolunun Görünümü	89
3.30. Çubuklu'da 47. Maddeye Göre Yapılmış Bir Site	97
3.31. Çayırbaşı Sırtlarında Geri Görünüm Bölgesi'nde Bir Sitenin Görünümü	98
3.32. Kanlıca'da 47. Maddeye Göre Yapılmış Bir Site	98
3.33. Sarıyer Sırtlarında 47. Maddeye Göre Yapılıp, Yıkılmış Bir Site	99
3.34. Sarıyer'de 47. Maddeye Göre Yapılmış Bir Site	100
3.35. Kefeliköy Sırtlarında Koru İçinde Yapılmış Bir Villa Sitesi	100
4.1. Beylerbeyi Sırtlarında Yer Alan Kirazlıtepe'den Görünüm	101
4.2. Sarıyer Sırtlarında Yer Alan Kasapçayırı'ndan Görünüm	102
4.3. İstinye Sırtlarından Görünüm	102
4.4. Sarıyer'de Ön ve Geri Görünüm Bölgeleri Arasındaki Yapılaşma Farkı	103
4.5. Kuruçeşme'de Ön ve Geri Görünüm Bölgeleri Arasındaki Yapılaşma Farkı	103
4.6. İstinye'de Ön ve Geri Görünüm Bölgeleri Arasındaki Yapılaşma Farkı	103
4.7. Sarıyer Çayırbaşı'nda Geri Görünüm'de Yapılmış Bir Site Örneği	104
4.8. Nakkaştepe'de Bir Kısmı Ön Görünüm'de Kalan Bir Site Örneği	104
4.9. Sarıyer'de Apartmanlaşmış Gecekondulardan Oluşan Bir Sokak Örneği	105
4.10. Metruk Bir Müstakil Konut Örneği	106
4.11. Maden Mahallesi'ndeki Yeni Dostlar Sitesinin Yıkılmasından Görünüm	107
4.12. Maden Mahallesi'ndeki Uyum Villalarının Yıkılmış Halinden Görünüm	107
4.13. Sarıyer Sırtlarında 47. Maddeye Göre Yapılmış Bir Site Örneği	108
4.14. Sitenin Yıkıldıktan Sonraki Görüntüsü	108
4.15. Dolgu Alanında Kalan Bir Yapı Örneği	109
4.16. Havantepe'den Maslak'ın Görünümü	110
4.17. Küplüce'den Zincirlikuyu'nun Görünümü	111
4.18. Beylerbeyi'nde Sahil Yolunun Görünümü	111
4.19. Avrupa Yakası Sahil Yolunun Hava Fotoğrafı	112
4.20. Büyükdere'de Kazıklı Yolun Görünümü	112
4.21. Tarabya Önlerinde Sahil Yolu Geniştirme Çalışmasından Görünüm	113
4.22. Bebek İskelesinden Görünüm	113

TABLÖLAR DİZİNİ

<u>Tablo</u>	<u>Sayfa</u>
2.1. Boğaziçi’nde Mevcut Yeşil Alan Kullanımı	12
2.2. İlçelerin Nüfus Dağılımı (2000)	14
2.3. Boğaziçi Öngörünüm Alanı İlçeleri Nüfus Artış Hızı Grafiği	15
2.4. Mahalle Ölçeğinde Nüfus Dağılımı (2000)	15
3.1. Boğaziçi Alanı Öngörünüm Bölgesi İlçelerinin Alanları	53
3.2. Boğaziçi İle İlgili Kanun ve Yönetmelikler	90

1.GİRİŞ

İstanbul; jeopolitik konumu ve coğrafi güzellikleri ile özel bir şehirdir. Uzun süre Osmanlı İmparatorluğu'na başkentlik de yapmış olan şehir, 1950'li yıllardan itibaren yaşanan yoğun göç hareketleri neticesinde günümüzde dünyanın sayılı metropollerinden biri haline gelmiştir. Yoğun nüfus artışı, zaman içerisinde şehrin yüzyıllardır süregelen karakteristik yapısını yitirmeye başlamasına neden olmuş ve gayri yasal yapılaşma İstanbul'un en büyük sorunlarından biri haline gelmiştir.

Boğaziçi Alanı ise; konumu ve doğal güzellikleri ile İstanbul'un en önemli yerlerinden biridir. Toplam 11.500 hektar alana yayılmakta olan bu alan, Rumeli yakasında; Ortaköy Camii'nden başlayıp Rumelifeneri'ne, Anadolu yakasında ise Fethipasa Korusu'ndan başlayıp Anadolufeneri'ne kadar uzanmaktadır. Boğaziçi İmar Müdürlüğü'ne bağlı olan arazi; 4 bin 635 hektarlık alanda yer alan Sarıyer, Beşiktaş, Üsküdar ve Beykoz İlçelerini kapsamaktadır.

Zaman içerisinde özellikle 17. yüzyıldan itibaren Boğaziçi'nde, bölgenin doğal yapısına uygun olarak bir yerleşim karakteri ortaya çıkmıştır. Bu yerleşim karakteri; yalıları, köyleri ve yeşil alanları ile özel bir Boğaziçi silueti meydana getirmiştir. Ancak 1950'li yıllardan itibaren İstanbul'da yaşanan yoğun göç dalgası, zamanla kuzeye doğru büyüyen gelişen şehir yapısından etkilenen Boğaziçi'nin, kendine has doğal ve mimari yapısını yitirmeye başlamasına neden olmuştur.

Bu duruma karşı uzun yıllar önlem alınmaması Boğaziçi Alanı'nda geri dönüşü imkânsız hasarlar yaratmıştır. Özellikle, Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet Köprüleri ile Avrupa Yakası'ndaki kazıklı yolun yapılması Boğaziçi Alanı'nı olumsuz olarak etkilemiş ve bölge üzerindeki gayri yasal yapılaşma baskısının artmasına neden olmuştur. Boğaziçi Alanı'nın kuzeyinde yapılması düşünülen III. Boğaz Köprüsü de İstanbul'un bugüne kadar en çok korunabilmiş bölgesi olan kuzey ormanlarının yok olması yönünde büyük bir tehdit olarak gözükmektedir. Bunların yanında İstanbul'un yeni merkezi is alanlarının; Avrupa Yakası'nda Maslak, Anadolu Yakası'nda ise Kavacık Bölgesi olarak belirlenmesi, Boğaziçi Alanı'nı dolaylı yoldan da olsa önemli ölçüde etkilemektedir.

1983 yılında bölgenin SIT alanı ilan edilip, Boğaziçi İmar Kanunu'nun kabul edilmesi ve bu kanunun uygulayıcısı olarak Boğaziçi İmar Müdürlüğü'nün kurulması, Boğaziçi tarihinde bir dönüm noktası olmuştur. Bu zamandan sonra bölgenin dokusundaki bozulma önemli ölçüde durdurulabilmiştir. Günümüzde Boğaziçi dokusunun varlığını devam ettirebilmesi bu kanunun yürürlüğe girmesi sayesinde olmuştur.

Bundan dolayı, Boğaziçi Alanı; Koruma Yasası'na ve Koruma Kurulu kararlarına ek olarak, doğrudan kendi yasası ve kendi müdürlüğünün denetimleriyle, bugün hâlâ doğal peyzajını tümüyle yitirmemiş; kaçak yapılaşmaya karşın tarihsel dokusunu önemli oranda sürdürebilmiştir.

Zaman içerisinde, Boğaziçi İmar Kanunu'nun etkisi 1985 senesinde kabul edilen 3194 Sayılı İmar Kanunu'nun bazı maddeleri ile esnetilmeye çalışılmış ve bu şekilde bazı bölgeler yapılaşmaya açılmış olsa da bu maddelerin daha sonra iptal edilmesi ile yapılaşma tekrar kontrol altına alınabilmiştir.

1999 senesinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Boğaziçi İmar Müdürlüğü tarafından yapılan çalışmalar sonucu elde edilen verilere göre Boğaziçi öngörünüm bölgesi içinde kamuya ait araziler üzerinde 6609 parsel içinde kaçak yapılaşma gerçekleşmiştir. Bu yapıların yoğun bir kısmı Sarıyer'de (3659) yer almaktadır. Daha sonra kaçak yapılaşmanın yoğunluğuna göre sırasıyla Beykoz (1850), Üsküdar (662) ve en son olarak Beşiktaş (438) gelmektedir. Öngörünüm bölgesi içinde en az kaçak yapılaşma Beşiktaş'tadır ve yapılaşmanın yer aldığı alanların %36'sı yeşil alan statüsüne girmektedir. Üsküdar'da bu oran %27'dir. Sosyal donatı için ayrılmış alanlarda ise kaçak yapılaşmanın %36'sı gerçekleşmiştir. Beykoz'da kaçak yapıların %18'i yeşil alanları işgal etmiştir. Koruya katılacak alan vasfındaki yerler üzerinde kaçak yapılaşmanın %45'i gerçekleşmiştir.

Boğaziçi Kanunu'nun çıktığı 1983 yılından bu yana mevzuata aykırı 9616 bina ve gecekondunun yapıldığı tespit edilmiştir. Yine aynı dönemde belirlenebilen kaçak yapı sayısı 3000 civarında olup, bunun 2970 adedi tespit edilerek mühürlenmiştir.

Ülkemizde, İstanbul'da ve birçok şehirde nüfus artışından dolayı çarpık kentleşme ve gayri yasal yapılaşma sorunları yaşanırken, sadece Boğaziçi Alanı için ayrı bir imar kanunun hazırlanıp uygulanması ve yapılaşmanın yasaklanması Boğaziçi'ne verilen önemin göstergesidir. Ancak; Boğaziçi İmar Kanunu ve onun öncesinde yapılan birçok yasal düzenleme ve uygulama sorunun tamamen ortadan kaldırılması için yeterli olmamıştır. Günümüzde bölgede yeni gayri yasal yapıların yapılmasının önüne geçilmiş olunmasına rağmen, mevzuata aykırı mevcut yapıların nasıl ortadan kaldırılacağına dair yeni mevzuat çalışmaları hala devam etmektedir.

Bu çalışmanın amacı 1983 yılından beri mevzuata aykırı 9616 konut ve gecekondunun tespit edildiği Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi'nde; kaçak yapılaşma ile mücadelede mevzuatta ve uygulamada yaşanan sorunların, Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi'nden sorumlu olan kurumun sıkıntılarının tespit edilmesi; gayri yasal yeni yapıların yapılmasının önlenmesi ve mevzuata aykırı mevcut yapıların yıkılmaları için uygun yöntemlerin araştırılmasıdır. Bu amaçla önce Boğaziçi Alanı'ndaki yapılaşma sürecinin tarihsel gelişimi anlatıldıktan sonra, mevcut sorunlar; fiziksel sorunlar, uygulamada karşılaşılan sorunlar ve yönetimsel sorunlar olarak üç ana başlık altında toplanmış ve bu sorunlara çözüm önerileri getirilmeye çalışılmıştır.

Yöntem olarak öncelikle kütüphane ve arşiv araştırması yapılmış, bilgiler sistematik olarak düzenlenmiştir. Arşiv araştırmasında Boğaziçi Alanı'nın genel özellikleri, idari yapısı ve Boğaziçi Alanı'nın etkileyen yasal düzenlemeler incelenmiştir. Bu anlamda kişisel gözlem ve tespitler yapılmış, Boğaziçi Alanı'nın her iki yakasında sahil şeridi boyunca fotoğraflar çekilmiş ve mevcut arazi kullanımı belirlenmeye çalışılmıştır. Bu amaçla ayrıca, tarihi yazılı belgeler, geçmiş dönemlere ait gravür ve resimler, haritalar, uydu fotoğrafları ve imar planları kullanılmıştır.

Çalışma boyunca elde edilen veriler; mevcut durumu gösteren güncel fotoğraflarla desteklenerek, sorunlar ve çözüm önerilerinin belirlendiği dördüncü bölümde; fiziksel, uygulamada karşılaşılan ve yönetimsel sorunlar ve çözüm önerileri kapsamında irdelenmiştir. Sonuç ve değerlendirme bölümünde ise çalışmaya ait değerlendirmelere yer verilmiştir.

2. BOĞAZIÇİ ALANININ GENEL ÖZELLİKLERİ

Bu bölüm beş ana başlık altında incelenmiştir. Birinci ana başlıkta Boğaziçi Alanının konumu incelendikten sonra, ikinci ana başlıkta Boğaziçi Alanının coğrafi yapısı beş alt başlıkta ele alınmıştır. Üçüncü ana başlık Boğaziçi Alanının beşeri yapısının anlatıldığı bölümdür. Bu alt başlıkta Boğaziçi Alanı'nın nüfus yapısı ve Boğaziçi Alanı'nın eğitim durumu anlatılmıştır. Dördüncü ana başlık Boğaziçi Alanının yapılaşma süreci adı altında ve dört alt başlıkta incelenmiştir. Bu alt başlıklarda Bizans Öncesi Dönem, Bizans Dönemi, Osmanlı Dönemi ve Cumhuriyet Dönemi'nde yaşanan yapılaşma süreci anlatılmıştır. Beşinci ve son ana başlık Boğaziçi Alanında ulaşımın yapılaşmaya etkisinin incelendiği bölümdür. Bu bölüm, deniz yolu ve kara yolu ulaşımının yapılaşmaya etkisinin anlatıldığı iki alt başlıktan oluşmuştur.

2.1. Boğaziçi Alanının Konumu

İstanbul Boğazı, Karadeniz ile Marmara Denizi'ni birbirine bağlayan; aynı zamanda, Asya ve Avrupa kıtasını birbirinden ayıran güneybatı-kuzeydoğu doğrultulu dar suyoludur. Gerek bölgesel gerek ulusal ve gerekse küresel ölçekte stratejik bir konum yaratmasıyla birlikte önemli bir jeopolitik nokta durumundadır. Yeni Basra Körfezi diye de adlandırılan “Hazar Denizi ve Orta Asya Petrolleri”nin dünya pazarlarına ulaştırılmasının en ekonomik yolunun Türk Boğazları olması günümüzde Boğaziçi'nin jeopolitik öneminin daha da artmasını sağlamıştır (Şekil 2.1).

Boğaziçi alanı; dar anlamda Rumeli Yakası'nda Tophane ile Rumelifeneri arasında kalan alanı, Anadolu Yakası'nda ise Salacak ile Anadolufeneri arasında kalan alanı kapsamaktadır. Bu alan idari anlamda ön görünüm, geri görünüm ve etkilenme bölgeleri olarak adlandırılan alanların bütünü oluşturmakta ve Beşiktaş, Sarıyer, Üsküdar ile Beykoz İlçeleri'nin sınırları içerisinde kalmaktadır. Yapılaşmanın özel bir kanun ile kısıtlandığı Boğaziçi ön görünüm bölgesinin sorumluluğu İstanbul Büyükşehir Belediyesi bünyesinde görev yapan Boğaziçi İmar Müdürlüğü'ne, geri görünüm ve etkilenme bölgelerinin sorumluluğu ise yerel belediyelere aittir.



Şekil 2.1. Boğaziçi Hava Fotoğrafı (www.ibb.gov.tr)

2.2. Boğaziçi Alanının Coğrafi Yapısı

Bu bölümde Boğaziçi Alanının coğrafi yapısı anlatılmış olup; bu bölüm Boğaziçi Alanının topografik yapısı, Boğaziçi Alanının Jeolojik Yapısı, Boğaziçi Alanının Hidrolojik Yapısı, Boğaziçi Alanının İklim Yapısı ve Boğaziçi Alanının Bitki Örtüsü adları altında beş alt başlıkta incelenmiştir.

2.2.1. Boğaziçi Alanının Topografik Yapısı

Boğaziçi Alanı'nda Anadolu ile Avrupa yakasının boğaz uzunluğu aynı değildir. Anadolu yakasının kıyı uzunluğu 35 km iken Rumeli yakasının kıyı uzunluğu 55 km'dir. Rumeli yakasının daha uzun olması deniz sahil şeridinin çok girintili ve çıkıntılı olmasından ileri gelmektedir. Buna göre; boğazın uzunluğu (16.64 deniz mil) 30834 m'dir. Rumelifeneri-Anadolufeneri ile Kız Kulesi Sarayburnu arasındaki düz uzaklık 29.900 km'dir. Genişlik kuzey girişinde Rumelifeneri - Anadolufeneri arası: 3328 m , en dar yer olan Kandilli Burnu-Aşıyan Burnu arası 698 m, en geniş yeri olan Büyükdere Koyu-Umuryeri arası 3420 m'dir. Boğaziçi'nin en derin yeri Kandilli Bebek arası 110 m, en sığ yeri Aşıyan önünde 12.8 m, ortalama derinlik ise 65 m'dir. (Boğaziçi İmar Müdürlüğü Yayını, 2008).

Derinlik bakımından Boğaz üç bölüme ayrılabilir. Bir merkez bölge ve Asya ile Avrupa kıyıları boyunca uzanan iki yan bölge. Merkez bölgede derinlik 45 ile 118 m. arasında, yan bölgelerde en az 2 ve en çok 70 m. olur (Tchihatchef, P.).

Boğaziçi ortalama yükseltisi 120–130 m. civarında olan bir düzlem şeklindedir ve batı yakasında kuzeye doğru yavaş yavaş yükselir. Vadiler, her iki yakada genellikle kuzeybatı-güneydoğu yönünde ve birbirine paraleldir. Birbirinden yaklaşık 100–200 m. yükseklikteki sırtlarla ayrılmışlardır (Aysu, Ç., 1973).

Boğaziçi'nde karşılıklı kıyılar birbirlerinin kıvrımlarını izlerler ve çok sert dirseklerle doğrultu değiştirirler. Ama her çıkıntının karşısında daima bir koy yer almaktadır. Örneğin; Çengelköy koyu karşısında Ortaköy, Bebek koyu karşısında Kandilli burnu mevcuttur (Çubuk, M., 1971) (Şekil 2.2).



Şekil 2.2. Boğaziçi Burun ve Koyları (www.ibb.gov.tr)

Boğaziçi'nin kıyı şeridi çok dardır. Boğaziçi kıyılarında vadi olmayan yerlerde dar bir sahil şeridinden sonra ise dik yamaçlar yükselir. Bu yamaçlar burunları oluşturur. Eğim dikliği değişkendir. Batı yakasında meyil %10'dan daha yüksek değerlere erişir. Yer yer %30'u aşar. Anadolu yakasında ise meyil %5'ten başlar ve kuzeye çıkıldıkça artar. Bu yakada eğimler denize yakın ve dik inerler. Meyilin az olduğu sahil, dar bir şerit halindedir (Aysu, Ç., 1973).

Boğaziçi alanında pek çok küçük ve büyük tepe bulunmaktadır. En büyük tepeler doğu yakasındadır. Büyük Çamlıca Tepesi 262 m. Yuşa Tepesi 201 m.dir. Batıda Rumelikavağı ve Sarıyer, doğuda Beykoz sırtları en dik yamaçlardır. 200 metreden itibaren arazi kısmen plato karakteri kazanmakta, suya doğru sayısız uzantı inmektedir (İnan, S., 2005).

Boğaziçi'nde koylar ve burunlar ilginç bir görünüm oluşturur. Kuzeydoğudan güneybatıya doğru uzanan İstanbul Boğazı dümdüz giden bir kanal değildir, beş yerde istikamet değiştirir. Bu yüzden boğaz, bir değil beş ruamdan meydana gelmiştir. Bu ruamlar farklı görünüş ve karaktere sahiptir (Agat, N., 1963).

Avrupa yakasında, güneyden kuzeye doğru sıralandığında ilk vadi Ortaköy vadisidir. Bunu takip eden diğer vadiler ise sırasıyla; Baltalimanı, İstinye, Tarabya, Büyükdere, Sarıyer ve Rumelikavağı'nda yer almaktadırlar. Anadolu yakasında bulunan vadiler sırasıyla; Kuzguncuk, Çengelköy, Küçüksu, Göksu, Kanlıca, Paşabahçe ve Beykoz mevkilerinde bulunurlar (Selçuk, F.Z., 2003)

2.2.2. Boğaziçi Alanının Jeolojik Yapısı

Günümüze kadar İstanbul Boğazı'nın oluşumu ile ilgili bir takım teoriler ileri sürülmüştür. Bu teorilerden birine göre, Boğaz oluşunun tasan Karadeniz sularının aşındırmaları sonucu oluştuğu ileri sürülmüş; diğer bir teoriye göre ise Boğazı'nın yakın bir dönemde akarsuların aşındırmaları sonucu oluştuğu kabul edil mistir. Bir başka teori ise Boğaz oluşunun bu çevrede oluşan volkan patlamaları sonucu açıldığı ve bölgenin kuzeyinde rastlanan lavların da bu sırada ortaya çıkmış olabileceği iddia edilmiştir. 19. yüzyıl sonunda ise Boğaz'ın deniz tarafından doldurulan eski bir vadi

olduğu bütün bilim adamlarınca kabul edilmiştir. İstanbul Boğaziçi Alanı'nın temel jeolojisi kuzeyde volkanik kayalardan, devon şistleri ve kum taşından oluşmuştur. Kıyıları oluşturan kayaçlar Boğazı kuzey ağzı yakınında ilk zaman sonuna ait andezit, lav ve tüfler gibi volkanik unsurlardır. Vadilerde derin alüvyon yatakları bulunmakla beraber, vadi kenarları bitki örtüsünden arındığı zaman karalarda temel taşların görüldüğü ince topraklar vardır. Vadilerin pek çoğunda Boğaziçi'ne akan dereleler yer almaktadır (İnan, S., 2005).

2.2.3. Boğaziçi Alanının Hidrolojik Yapısı

Karadeniz ile Marmara Denizi arasındaki su değişimi Boğaz yolu ile olur. Karadeniz'den Marmara'ya üst akıntı, Marmara'dan Karadeniz'e alt akıntı mevcuttur. İki akıntı birbirinden ısı tuzluluk ve yoğunluk bakımından farklı iki su kitlesidir. Akıntılar arası seyir yüzeyinde genellikle kuzeye doğru Boğaziçi sularının seviyesi sabit değildir. İlkbahar aylarında yükselir, sonbahar aylarında alçalır. Aradaki fark değişik kesimlerde 10–12 cm'dir. Gerçekte boğaz suları seviyesi Karadeniz ağzından Marmara'ya doğru meyillidir ve seviye farkı ortalama 24 cm. kadardır (İstanbul Ansiklopedisi, 1994)

Boğaziçi'ne dökülen akarsu ve kolların yayıldığı alan içinde kanalizasyon ve sanayi artıklarının akıtılması dolayısıyla Boğaz suyu kirlilik sınır değerlerini aşacak bir kirlenme seviyesine ulaşmış ve kıyıları zamanla dolmaya başlayarak su altı topografik özellikleri bozulmaya başlamıştır. (Uslu, S., 1988)

2.2.4. Boğaziçi Alanının İklim Yapısı

Boğaziçi yüksek ve alçak olmak üzere iki farklı basınç sistemi ile biri poyraz diğeri lodos olan iki değişik rüzgâr sisteminin etkisi altındadır. Yazın ılık ve kuru bir iklim, kışın ise Orta Avrupa Basınç koşulları hâkimdir. Boğaziçi, Marmara mıntıkası iklimine girer. Boğaziçi'nin kuzey kısmı Batı Karadeniz sahil iklimi karakterindedir. Güney tarafı ise Akdeniz iklimini andırır. Rüzgâr ekseriye boğazın sekline uygun olarak kuzey-kuzeydoğu veya güney-güneybatıdan eser. Nadiren boğaza dik bir doğrultu alır (İnan, S., 2005).

Yazın kurak koşullar Haziran ve Ağustos sonlarına kadar hüküm sürer. Yaz sıcaklıkları genellikle yüksektir. En sıcak ay ortalama 23–25 C, mutlak maksimum 36–41 C arasındadır. Kış genellikle ılımandır. En soğuk ay ortalamaları 5–7 C arasındadır. Kuzeyden gelen kutbi hava kütlelerine bağlı olarak donlu ve karlı günler görülür. Kış döneminde toprak ısı yüzeyde 5 C kadar düşer, toprakta ısı terlemesi olur (Çubuk, M.).

Sis özellikle ulaşım açısından önemli bir olgudur ve aynı zamanda soğuk mevsimlerin başlangıcını da tanımlar. Sis genellikle Ekim ve Kasım ayları arasında görülür. Yazlar yağmurca fakir geçer. Bu mevsimde yağış olursa şiddetli bir yağmur veya dolu şeklinde olur. Sonbaharda fazla su bırakan oldukça sürekli yağışlar olur. Yıllık yağışın büyük kısmı kışa aittir. Ay itibari ile en fazla yağış Aralık'ta olur. İlkbahar yağışlarının çoğu sürekli fakat az şiddetlidir. Boğaz içinde yağış yüksekliği kuzeye doğru, kuraklık ise güneye doğru artar. Kar yağışı en çok Ocak-Şubat'ta görülür (Erinç, S. 1974).

2.2.5. Boğaziçi Alanının Bitki Örtüsü

Boğaziçi'nde amaç etkili, doğal fizyonomiye uyan karakteristik bitkilerle bir yeşil doku sistemi oluşturmaktır. İklim özellikleri, arazi morfolojisi, bakılar açısından farklılıklar gösteren İstanbul Boğazı ve çevresi son derece zengin bir floristik bir yapıya sahiptir. Boğaziçi'nde doğal bitki örtüsü maki ve ormanlardır. Yapay doku arasında korular ve parklar sayılabilir (Aslan, D., 1989).

Boğaz'ın önemli vejetasyon tiplerinden birini ormanlar oluşturur. İstanbul'un Türkler tarafından fethinden sonraki dönemde, Boğaz'ın kıyılara kadar olan her iki yakası yapraklı bir orman örtüsü ile kaplı iken, bugün sadece Avrupa Yakası'nda Belgrat Ormanı varlığını devam ettirmektedir. Anadolu Yakası'nda yer alan Kanlıca'daki Mihrabat Ormanı, orman niteliği taşımamakla beraber çoğunluğu maki turu olan bitki örtüsü ve koru tipi ağaçlandırılmış alanlardan oluşmaktadır. Rumeli Yakası'nda ise Boğaziçi yeşil alanı dışında fakat Boğaziçi yasal sınırına bitişik Bilezikçi özel ormanı, Belgrat Ormanı'na bitişik bir alanda olup rekreasyonel açıdan önemlidir (Kılıç, H., 2006).



Şekil 2.3. Boğaziçi Koruları (www.ibb.gov.tr)

Günümüze kadar olan süreçte ormanların, lokal parçalarının Boğaziçi'nin her iki yakasına serpilmiş olarak bulunduğu görülmektedir. Bu alanlar Osmanlı döneminde konutların arka bahçeleri olarak kullanılan koru alanlarıdır. Yıldız Korusu, Tarabya Korusu, Beykoz Korusu, Kuruçeşme Korusu, Bebek Korusu, Çubuklu Korusu bu özellikteki alanların bazılarıdır (Erdem, N., 1996) (Şekil 2.3).

Boğaziçi alanı tarihin her döneminde yerleşme olarak önemini korurken, aynı zamanda doğal değerleriyle İstanbul için önemli bir yeşil alan potansiyeli de oluşturmuştur. Ancak tüm koruma çabalarına rağmen, hızla artan nüfus, planlardaki ve koruma kararlarındaki tutarsızlıklar, plansız gelişmeler uygulamalarda Boğaziçi'nde istenilen sonucun alınmasını engellemiştir. Boğaziçi'nde yaşanan temel sorun, 1950'lerden sonra başlayan hızlı şehirleşme hareketinin bu alanı da etkilemesi planlı ve plansız gelişmeler nedeniyle yeşil alanların yapılaşmış alanlara dönüşmesi ve yeşil dokunun tahrip edilmesi olmuştur (Selçuk, Z.F., 2004).

Tablo 2.1. Boğaziçi'nde Mevcut Yeşil Alan Kullanımı (Erdem, 1996)

İlçesi	m2	Kullanım
Beşiktaş	463.193	Koru
Beşiktaş	32.924	Mezarlık
Beşiktaş	62.800	Park
Sarıyer	2.061.482	Orman
Sarıyer	1.763.087	Koru
Sarıyer	210.947	Mezarlık
Sarıyer	109.264	Park
Üsküdar	1.232.250	Koru
Üsküdar	237.782	Mezarlık
Üsküdar	21.408	Park
Beykoz	431.835	Orman
Beykoz	1.095.466	Koru
Beykoz	121.270	Mezarlık
Beykoz	127.900	Park

Bölgenin genelinde; Beşiktaş İlçesi'nde koruluk, mezarlık ve park alanları; Sarıyer İlçesi'nde orman, koru, mezarlık ve park alanları; Üsküdar İlçesi'nde koru, mezarlık ve park alanları ve Beykoz İlçesi'nde ise orman, koru, mezarlık ve park alanları mevcuttur. Ormanlık alanlar sadece Sarıyer ve Beykoz İlçeleri'nde bulunmakla beraber, en yoğun ormanlık alan Sarıyer İlçesi'nde yer almaktadır. Koru alanları en yoğun olarak yine Sarıyer ve Beykoz İlçelerinde mevcuttur. Yeşil alanlar genelde henüz yapılaşmanın başlamadığı Boğaziçi Alanı'nın kuzey bölgesinde yer almaktadır. Bu iki ilçenin haricinde Üsküdar İlçesi de koru alanlarının yoğun olduğu bir bölgedir. Beşiktaş İlçesi ise yapılaşmanın yoğunluğundan dolayı yeşil alan olarak fazla bir yoğunluğa sahip değildir. En geniş park alanları ise sırasıyla Beykoz ve Sarıyer İlçeleri'nde yer almaktadır (Tablo 2.1).

2.3. Boğaziçi Alanının Nüfus Yapısı

Cumhuriyet döneminde İstanbul'da olduğu gibi Boğaziçi'nde de nüfus, uzun süre artış göstermiştir. II. Dünya Savaşı sırasında ölüm oranının yüksek oluşu ve savaşın neden olduğu toplumsal ve ekonomik gerileme bu artışı durdurmakla beraber 1945'ten itibaren ülkedeki ekonomik ve toplumsal dinamizm, İstanbul ve dolayısıyla Boğaziçi nüfusunu etkilemiş, nüfus yeniden artmaya başlamıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye nüfusunun %5-6'sını bünyesinde barındıran kentte göç nedeniyle nüfus yıllar içerisinde sürekli artış göstererek günümüzde %15'lik bir orana yükselmiştir.

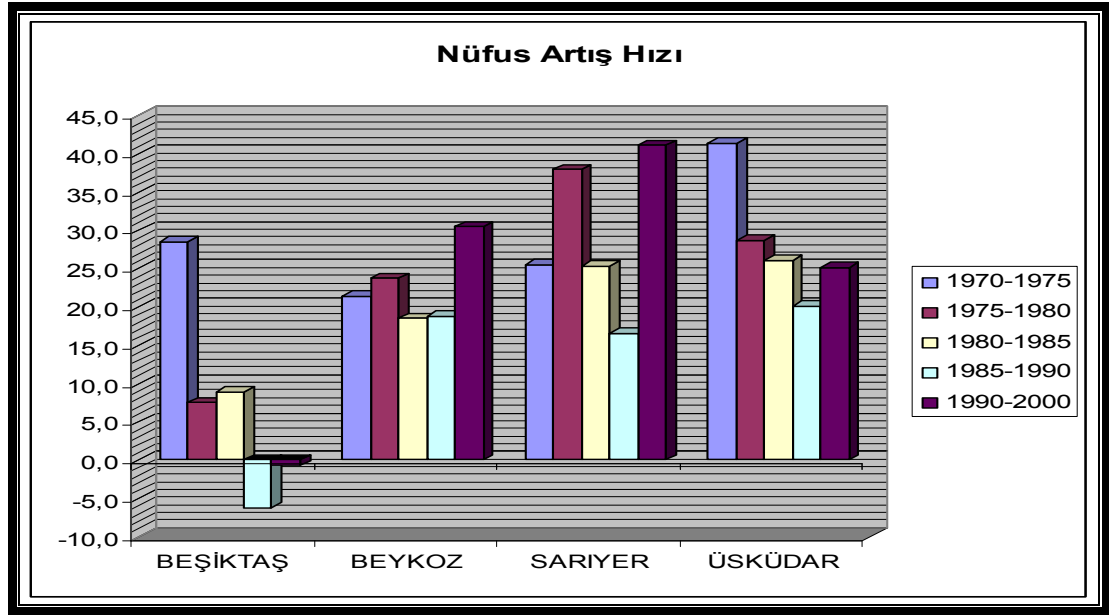
Nüfus dağılımlarına bakıldığında, 1940 yılında Boğaziçi Alanını oluşturan dört ilçenin de nüfusları birbirine yakinken, 2000 senesinde Üsküdar nüfusunun diğer üç ilçenin nüfusundan çok daha fazla olduğu görülmektedir. Beşiktaş İlçesi 1940 yılında nüfusu en kalabalık ilçe iken, 2000 yılında nüfusu en az olan ilçe durumuna gelmiştir. Beykoz, Sarıyer ve Üsküdar İlçeleri'nin nüfusu düzenli olarak artarken Beşiktaş İlçesi'nin nüfusu 1980 senesine kadar artmış ancak 1980-2000 yılları arasında düşüşe geçmiştir. Beykoz İlçesi'nin nüfusu ile Sarıyer İlçesi'nin nüfusunun sürekli olarak birbirine yakın olmuştur. 2000 senesinde Sarıyer İlçesi'nin nüfusunun Beykoz İlçesi'nin nüfusundan biraz daha fazla olduğu görülmektedir. Anadolu ve Avrupa Yakası olarak bakıldığında, Anadolu yakasındaki nüfus artışı, Avrupa

yakasına göre daha fazla olmuştur. 1970’lerden 2000 yılına gelindiğinde ise, iki yaka arasındaki nüfus farkının kayda değer bir biçimde arttığı görülmektedir (Tablo 2.2).

Tablo 2.2. İlçelerin Nüfus Dağılımı (2000) (www.tuik.gov.tr).

Yıllar	Beşiktaş	Beykoz	Sarıyer	Üsküdar
1940	59442	41492	32512	54969
1945	63611	32813	29984	63795
1950	73432	37122	32114	72425
1955	84698	48132	40012	92228
1960	93647	58317	48990	111821
1965	107442	67758	52445	135056
1970	136105	76385	67902	143527
1975	174931	92767	85262	202950
1980	188117	114812	117659	261141
1985	204911	136063	147503	329298
1990	192210	161609	171872	395623
2000	190813	210832	242543	495118

1970–2000 yılları arasındaki dönem içinde bakıldığında; Boğaziçi’nde en fazla nüfus artış hızının 1970–1975 yılları arasında Üsküdar’da, 1975–1980 yılları arasında Sarıyer’de, 1980–1985 yılları arasında Üsküdar ve Sarıyer’de, 1985–1990 yılları arasında Üsküdar ve Beykoz’da, 1990–2000 yılları arasında ise Sarıyer’de olduğu görülmektedir. Bu artış hızları içerisinde en yüksek oran 1970–1975 yılları arasında %42 ile Üsküdar, 1990–2000 yılları arasında ise yine %42 ile Sarıyer’de yaşanmıştır. Beşiktaş İlçesi genel anlamda nüfus artış hızının en az olduğu yer olmuştur. 1985–1990 yılları arasında ise bu oran %5 azalmıştır. 1970–2000 yılları arasındaki dönemde genel olarak en yüksek nüfus artış hızı Üsküdar’da ve Sarıyer’de yaşanmıştır (Tablo 2.3). Boğaziçi Alanı’nda bulunan ilçelerdeki nüfus artışının bu hızla devam etmesi halinde bölgedeki sorunların içinden çözümsüz hale geleceği muhakkaktır. Bu yüzden bölgedeki nüfus artışının bir an önce durdurulması gerekmektedir.

Tablo 2.3. Boğaziçi Öngörünüm Alanı İlçeleri Nüfus Artış Hızı Grafiği.

Mahalle bazında incelendiğinde ise, 2000 yılında en yoğun yerleşimin 14528 kişi ile Sarıyer Merkez-Maden Mahallesi'nde, en seyrek yerleşimin ise 121 kişi ile Beykoz'un Tokatköy Mahallesi'nde olduğu görülmektedir. Sarıyer Merkez - Maden Mahallesi'nden sonra en yoğun yerleşim Sarıyer - Yeniköy ve Büyükdere'dedir. Anadolu Yakası'nda ise en yoğun yerleşim Beykoz - Gümüşsuyu'ndadır. Bunu İncirköy ve Paşabahçe takip eder.

Tablo 2.4. Mahalle Ölçeğinde Nüfus Dağılımı (2000) (www.tuik.gov.tr).

İlçe adı	Sınıf	Mahalle adı	Oran (%)	Nüfus
Beşiktaş	Mahalle	Arnavutköy	3	5068
		Kuruçeşme	2	3611
		Kültür	1	2423
		Etiler	1	1407
		Ortaköy	0	419
		Bebek	4	6165
İlçe Toplam			11	19092
Beykoz	Mahalle	Anadoluhisarı	1	2133
		Yalıköy	3	4561
		Çubuklu	2	3674
		Merkez	2	3500
		Gümüşsuyu	5	7913
		Kavacık	0	281

		Tokatköy	0	121
		Çamlıbahçe	0	236
		Anadolu kavağı	2	2675
		Çiğdem	0	341
		Paşabahçe	3	5605
		İncirköy	4	6216
		Kanlıca	2	4230
		Göksu	1	2179
		Ortaçesme	0	191
		İlçe toplam		26
Sarıyer	Köy	Garıpcı	0	333
		Zekeriyaköy	0	482
		Rumelifeneri	1	1372
	Mahalle	Tarabya-Ferahevler	3	5805
		Cumhuriyet	0	682
		Emirgan	2	3373
		Kireçburnu	2	3553
		Reşitpaşa	1	1471
		Rumelihisarı	2	2752
		Çayırbaşı	1	2395
		Rumeli kavağı	2	4184
		Yeni mahalle	2	3632
		Yeniköy	6	10517
		Merkez-Dağevleri-Maden	9	14528
		Balta limanı	1	1454
		İstinye	5	8773
		Kocataş	1	2514
		Büyükdere	6	9386
İlçe Toplam		46	77207	
Üsküdar	Mahalle	Hacıhesna hatun	0	171
		Vaniköy	0	669
		Kirazlıtepe	0	155
		İcadiye	2	3607
		Küplüce	3	5170
		Kuleli	3	4499
		Havuzbaşı	2	3663
		Emek	1	1001
		Küçüksu	0	541
		Beylerbeyi	1	2450
		Abdullah ağa	1	2270
		Kuzguncuk	3	4408
		Kandilli	1	913
İlçe Toplam		17	29516	
Genel Toplam		100	169670	

2.4. Boğaziçi Alanının Yapılaşma Süreci

Bu bölüm Boğaziçi Alanı'ndaki yapılaşma sürecinin anlatıldığı bölüm olup; Bizans Öncesi Dönemde Yapılaşma Süreci, Bizans Dönemi'nde Yapılaşma Süreci, Osmanlı Dönemi'nde Yapılaşma Süreci ve Cumhuriyet Dönemi'nde Yapılaşma Süreci olmak üzere dört alt başlıkta incelenmiştir. Bölgede yaşanan yapılaşma hareketleri, özellikle 1950'li yıllardan itibaren Boğaziçi'nin bir prestij mekanına dönüşmesi ile yoğunlaşmıştır. Bundan dolayı Cumhuriyet Dönemi; Gecekondulaşma Süreci, Yoğun İskânlı Yapılaşma Süreci, Sanayileşmenin Neden Olduğu Yapılaşma Süreci ve Hizmet Sektörünün Neden Olduğu Yapılaşma Süreci olmak üzere dört alt başlıkta anlatılmıştır.

2.4.1. Bizans Öncesi Dönemde Yapılaşma Süreci

Bir varsayıma göre, Boğaziçi'nin 4. Buzul Çağı sonrasında, yaklaşık 10.000 sene önce buzların erimesiyle suların yükselmesi sonucu olduğu tahmin edilmektedir. Boğaziçi'nde bilinen ilk yerleşme, M.O. 4000–3500 yıllarında Fikirtepe'de bulunmuş bir Geç Kalkolitik Çağ yerleşmesidir (Özüer, Ç., 1993).

Bizans öncesi dönemde Boğaziçi kıyılarında yerleşmeler su yoluyla ilişkili tek yapı ya da küçük yapı grupları şeklindedir. Bunlar halkın oturduğu yapılardan daha çok mabetler, ayazmalar, adak yerleri, küçük barınaklar, balıkçı iskeleleri ve ikmal yerleri ile Boğaz ağzlarında gümrük binalarıydı. Karadeniz'deki kolonilerin halkı çok korktukları için Karadeniz'e açılmadan önce dua edebilmeleri için tapınaklar inşa etmişlerdir (Çubuk, M., 1971).

Bugünkü Çırağan'da Rodoslu gemicilerin sığınak limanı, Kuruçeşme'de Mete Theon kült yeri, Arnavutköy'de iki adak yeri, Bebek koyunda balıkçı iskelesi, Rumelihisarı'nda Hermes Tapınağı, İstinye'de sığınak limanı, Büyükdere'de Hermes Tapınağı, Rumelikavağı'nda Sarapis Tapınağı ve birkaç adak yeri ve gümrük yapıları, Anadolu kavağı'nda Hieron ve Zeus Tapınakları eski çağ Boğaziçi'nin yerleşimlerinden (Özhekim, Y., 2006).

2.4.2. Bizans Dönemi'nde Yapılaşma Süreci

Boğaziçi tarihi süreç içinde; Franklar, Romalılar, Bizanslılar ve Osmanlılardan oluşan bir dizi kültür için ilginç bir mekân olmuş; ayazmaları, surları, kiliseleri, yalıları, sahil sarayları ve köşkleri ile bu kültürlerin yapısal özelliklerini mimaride, yaşama şeklini de yeşil dokuda göstermişlerdir (Çınar, Z., 1993).

Kentte, balıkçılar ve aşağı tabaka halk grubu yaşadığı konut bölgesi, liman ve pazar bölgesinin hemen arkasından başlamaktadır. İmparatorluğun ileri gelenleri kenti donatmaya çalışmışlar, soylular kendileri için Boğaz kıyılarında villalar inşa etmeye başlamışlardır. 6. yüzyılda Boğaziçi'ndeki yerleşmeler manastırların çevrelerinde kurulmuş, kente ulaşımın kolay olabileceği ama saldırılardan uzak olan küçük topluluklardır. Boğaziçi'nin fazla bir gelişme gösterememesinin bir nedeni de tek ulaşım yolunun deniz yolu olmasıdır. Bizans zamanında imparatorlar Rumeli Yakası'nda toplam üç yazlık sarayı, 19 kilise, 16 manastır, bir düşkünlerevi; Anadolu Yakası'nda ise üç saray, 11 kilise, 14 manastır ve bir düşkünler yurdu yaptırmıştır. Ancak günümüzde geriye birkaç kilise, ayazma ve manastırdan başka bir iz kalmamıştır. Anadolukavağı'nda yer alan Yoros Kalesi bu devirden kalan eserlere bir örnektir (Şekil 2.4, Şekil 2.5) (Özhekim, Y., 2006).



Şekil 2.4. Yoros Kalesi, W. Henry Bartlett (Ozhekim, Y., 2006)



Şekil 2.5. Yoros Kalesi'nin 2008 Yılındaki Görünümü, (Ozhekim, Y., 2006)

Bizanslılar devrinde İstanbul sürekli bir saldırı tehdidi altında olduğundan, halk şehir surlarının haricinde bir yere yerleşmekten kaçınmıştır. Sadece donanma ile korunabilecek bazı koylarda imparatorluk yazlık sarayları yapılmıştır. Bunların haricinde; Boğaziçi'ne yerleşen halk, ziraat ve balıkçılıkla geçinen ve şehirden ayrı yaşayan küçük topluluklardan oluşmuştur. Boğaziçi hakkında bilinen en eski eser Bizantionlu Dionysios tarafından M.S. 2. yy sonlarına doğru yazılmış Anaplus Bospori adlı eserdir. Eserde kıyı boyunca çok sayıda köy bulunduğu anlatılmaktadır (Agat, N., 1963).

Boğaziçi'nin kentle bütünleşmesi açısından Bizans ve Osmanlı Dönemleri arasında büyük bir fark vardır. Bizans Dönemi'nde, küçük köylerin kentten bağımsız oluşu, Boğaziçi'nin bağımsız bir yaşantı bölgesi olarak gelişimini sağlamıştır. Ancak; Boğaziçi 16. yüzyıldan itibaren Türklerin gelişiyle İstanbul'un sürekli bir parçası olmaya başlamıştır (Kuban, D., 1970).

2.4.3. Osmanlı Dönemi'nde Yapılaşma Süreci

İstanbul, Fetihten sonra bir dünya başkenti durumuna gelmiş, Balkanlar ve küçük Asya'daki geniş bir coğrafya ile bütünleşmiştir. İş merkezi, konut alanındaki yerleşme kalıpları ise Bizans devrindeki dokuyu sürdürmüştür. Boğaziçi'ne Osmanlıların ilk yerleşmeye başlaması 14. yüzyılda olmuştur. 1452 yılında Fatih

Sultan Mehmet tarafından dört aylık bir çalışmanın sonucunda Anadolu Hisarı'nın karşısına Karadeniz'i güven altına almak için Rumeli Hisarı yaptırılmıştır.

Mahalleler önceleri kiliselerin etrafında yani eski yerleşimlerin bulunduğu yerlerde gelişmiş, kiliselerin camilere çevrilmesiyle yeni mahalleler oluşmaya başlamıştır. Kuruçeşme, Ortaköy, Anadolu Yakası'ndaki Kuzguncuk yerleşimler başlangıçta Rum, Yahudi, Ermeni ve Türklerin yaşadığı yerler olmakla beraber bu alanlardaki değişim 18. yüzyılın sonunda meydana gelmiştir. Zaman içerisinde Galata'nın dışında Boğaz kıyılarında da top dökümhanelerinin kurulmasıyla Boğaz kıyıları gelişmeye açılmıştır. Boğaz'ın denetimi önemli olduğu için, Fatih tarafından Anadoluhisarı'na bir mahalle ve cami yaptırılmıştır (Özhekim, Y., 2006).

16. yüzyılda kent Haliç ve Boğaz kıyılarına doğru gelişme göstermiş, Boğaziçi'ndeki yerleşim alanları seyrek ve birbirinden kopuk olarak oluşmuştur. Kıyılardaki camilerin çevresinde birkaç mahalle, bunların arasında bağ ve bahçeler bulunmakla beraber, bu yerleşmeler genellikle tepelerin eteğinde, bazen de vadilerin içlerine doğru kurulmuştur (Mantran, R., 2002).

16. yüzyıldan başlayarak Boğaziçi'ndeki köylerde yavaş ama düzenli bir artış görülmüş, bu eğilim sultanların ve devletin ileri gelenlerinin inşa ettirdikleri köşkler ve bahçelerle özendirilmiştir. Anadolu kıyısındaki Çengelköy ve Kuzguncuk Hristiyan köyleri, Anadoluhisarı ise bir Türk köyü olarak bilinmektedir. Bu devirde Boğaziçi'nin Avrupa Yakası daha gelişmiş; Ortaköy, Arnavutkoy, Bebek ve İstinye birer Rum Koyu haline gelmiştir. İstinye'de kurulan bir Türk Mahallesi ise Türklerin Hristiyanlarla beraber oturmaya başladıklarını göstermektedir (Deleon, J., 2000).

Boğaziçi'ndeki asıl Türk yerleşimleri Kanuni döneminde başlamıştır. İstinye, Tarabya, Yeniköy, Büyükdere, Rumelikavağı, Anadolukavağı, Kanlıca ve Kuleli yerleşime açılmıştır (Yazıcıoğlu, L., 1980).

III. Ahmet döneminde Lale Devri'nde her alanda iyileştirilmeye gidilmiş, sayfiye yaşamı büyük önem kazanmaya başlamış, Boğaz köylerinde birbiri ardına yalılar kurulmuş ve fakir balıkçıların olduğu Yeniköy ve Tarabya'da zengin Rum armatörlerin yalıları yapılmaya başlanmıştır (Ortaylı, I., 2005).

18. yüzyılın genel yerleşim karakteri ‘Aristokratik karakterde, sadece kıyı kenarlarını kullanan, arkada kalan yeşili özel bahçe olarak değerlendiren lineer bir gelişme olmuştur. 18. yüzyılda Bebek’te Bebek Çelebi Camisi, yeni dükkânlar ve köşkler yaptırılmıştır. Sahil ve sırtlarda birçok alan devlet tarafından satışa çıkarılmış ve Bebek iskan hareketlerinin canlandığı bir köy halini almıştır (Kozoman, S., 2007).

18. yüzyılda Göksu önemli bir mesire yeri haine gelmiştir. Bebek’te sahil boyunca uzanan yaklaşık bir mil uzunluğundaki alanı kaplayan padişahlara ait Bebek Bahçesi ise III. Ahmet döneminde Damat İbrahim Paşa tarafından yeniden yapılmıştır (Şekil 2.6) (Kömürçüyan, E. C., 1988).



Şekil 2.6. Göksu Çayırı’nın 18. Yüzyıldaki Görünümü (Özhekim, Y., 2006)

III. Selim dönemindeki Osmanlı sosyo-ekonomik ve kültürel yapısındaki değişiklik Boğaziçi’ndeki yerleşim düzenini etkilemeye başlamıştır. Batı mimari düzeni ile geleneksel mimarinin bir arada kullanıldığı III. Selim döneminde batılı mimarlar tarafından; Boğaziçi’nde, padişah hanımlarına Hatice Sultan Sahil Sarayı gibi batı ayrıntılarının egemen olduğu ahşap yapılar yapılmıştır (Şekil 2.7) (Yazıcıoğlu, L., 1980).



Şekil 2.7. Hatice S. Sarayı, Ortaköy, Antonie – Ignace Melling (Özhekim, Y., 2006)

18. yüzyılın sonunda Boğaziçi’nde konut işlevi dışında bütün kente hizmet eden okullar, kışlalar ve tersaneler yabancı bir mimari yaklaşımla inşa edilmeye başlanmıştır. Bu gelişmeler başkalaşan Boğaziçi silüetinin birer göstergesi haline gelmiştir. 18. ve 19. yüzyılda Boğaziçi’nde meydana gelen mekansal değişimler ve buranın kazanmış olduğu önem sonucu yapılan sahil saraylarının birçoğu günümüze kadar gelmiştir (Kozoman, S., 2007).

19. yüzyıl ortalarına doğru yabancı bandıralı vapurlarla başlayan şehir içi taşımacılığı, Boğaziçi’nin mekânsal yapısında önemli bir dönüşüm başlatmıştır. Bu dönüşüm neticesinde; Boğaziçi, yoğun ve düzenli ulaşım ilişkisiyle kent bütünün bir parçası haline gelmiş, bölgedeki nüfus kompozisyonunu önemli ölçüde etkilenmiştir (Özüer, Ç., 1993).

Boğaziçi’ne, 19. yüzyılın ikinci yarısından başlayarak yerli burjuvazi de gerek sayfiye gerekse sürekli ikamet amacıyla ilgi göstermeye başlamıştır. Boğaziçi köylerinde bahçe ve bostanlar bozularak konut kullanımına açılmıştır. 1882 yılında çıkarılan Ebniye Nizamnamesi’nin 18. maddesinde, Boğaziçi’nde bağ ve bahçelerin konut amacıyla birer dönümden az olmamak üzere, padişah izni olmadan parsellenerek imara açılabilceği belirtilmiştir (Denel, S., 1982). Bu yüzyılda Büyükdere de yerli burjuvazinin ilgi gösterdiği yerlerden biri olmuştur (Şekil 2.8).



Şekil 2.8. Büyükdere Sahilinin Görünümü, 1875 (www.istanbul.net.tr)

Aynı Nizamname'nin 7. maddesi ile Boğaziçi'nin başlangıç sınırı Anadolu Yakası'nda Paşalimanı, Rumeli Yakası'nda ise Ortaköy olarak belirlenmiş, deniz ve demiryollarının kent merkezine bağlantısını sağlayan rıhtım ve istasyonlar yapılmış, Boğaziçi köşklerinin ahşap olması zorunluluğu getirilmiştir (Kuban, D., 1996).

Boğaziçi'nde 19. yüzyılda, konsolosların da alan içinde yer seçimi gerçekleşmiştir. Fransa, İngiltere ve İtalya Konsoloslukları yazlık sefaretleri için Tarabya'da yer seçmişlerdir (Şekil 2.9) (Kozoman, S., 2007).



Şekil 2.9. Tarabya'da Fransız Elçiliği'nin Görünümü, 1920 (www.gezenbilir.com)

I. Ahmet döneminde doldurulmaya başlanan ve II. Osman zamanında bitirilen Dolmabahçe'ye önce II. Mahmut 'Eski Dolmabahçe Saray-i Hümayunu' adlı bir saray yaptırmış ve bu dönemde bu saraya yerleşmiştir. II. Mahmut'un oğlu I. Abdülmecit ise bu sarayı yıktırarak yerine kâgır olan bugünkü sarayı yaptırmıştır. Yeni sarayın inşası 1856'da tamamlanmış ve Topkapı Sarayı'ndan buraya taşınmıştır (Şekil 2.10) (Belge, M., 1995).



Şekil 2.10. Dolmabahçe Sarayı'nın 1880 Yılındaki Görünümü (Salman, S. Y., 2003)

Dolmabahçe Sarayı'nın tamamlanmasından sonra saray çevresinde hızla mahalleler gelişmiş, Beşiktaş'ın yeşilliklerle kaplı ve Boğaz'a nazır çıplak sırtları yeni sakinler için imparatorluğun merkezine yakın yoğun bir yerleşim alanı haline gelmiştir. Daha sonra Abdülaziz döneminde, 1865'te Beylerbeyi, 1871'te Çırağan Sarayları ile, 1872'te Küçüksu Kasırları yapılmıştır (Şekil 2.11) (Çelik, Z., 1996).



Şekil 2.11. Beylerbeyi Sarayı'nın Görünümü, 2008

Baltalimanı en fazla 19. yüzyılda rağbet görmüştür. Günümüzde Kemik Hastanesi olarak kullanılan yalı bu yüzyılda yapılmıştır. Boğaziçi'nde bu yüzyılda Emirgan üst gelir grubunun yaşadığı, devlet ileri gelenlerinin yerleştiği bir alandır. Kıyıda Mısır Hıdivi İsmail Paşa'nın köşkleri ve Emirgan Camisi'nin yanında da Şerif Abdullah Paşa'ya ait Şerifler Yalısı yer almaktadır (Şekil 2.12) (Kozoman, S., 2007).



Şekil 2.12. Hidiv İsmail Paşa Sarayı 19. Yüzyıl Sonu (www.istanbul.net.tr)

Boğaziçi Mahalleri'nde, İstanbul genelinde yaşanan yangınlarla beraber ahşap yapıların yerini kâgir yapılara bırakmaya başladığı görülmektedir. Boğaziçi'nde kâgir olarak yapılan ilk saray Beykoz Kasrı'dır. 19. yüzyıl sonunda Boğaziçi'nde kâgir sarayların yapımında artış yaşanmıştır (Kozoman, S., 2007).

Boğaziçi'nde 20. yüzyılda durgun bir döneme girilmiştir. 1914–1918 yılları arasında yaşanan I. Dünya Savaşı Boğaziçi'nde yerleşimlerin gelişiminde durağanlık yaratmıştır. Kıyılardaki gelişimin yerini iç kesimlere doğru başlayan yayılmalar almıştır. Üsküdar'ın ilerisinde yer alan Kuzguncuk yerleşiminin üzerindeki İcadiye yerleşimi bu dönemde oluşmuştur. Azınlıkların varlığından dolayı kiliseler ve diğer dini yapıların yoğunluk kazandığı Yeniköy'de 19. yüzyılda Sait Halim Paşa Yalısı, Abdülaziz Dönemi'nde ayrıca Kalender Kasrı, 20. yüzyılda ise Afif Paşa Yalısı yapılmıştır (Şekil 2.13, Şekil 2.14) (Kozoman, S., 2007).



Şekil 2.13. Kalender Kasrı ve Yeniköy Sahili (www.tarabyatarihi.com)



Şekil 2.14. Afif Paşa Yalısı, 2007 (www.wowturkey.com)

Azınlıkların bulunduğu Büyükdere, Tarabya yerleşiminin nüfusu artış göstermiştir. Abdulmecid Dönemi'nde kurulmaya başlanan devlet daireleri de Büyükdere'de yer almışlardır. Büyükdere'de ve Tarabya'da alanın değişen işleviyle beraber oteller inşa edilmeye başlamıştır. Ayrıca kıyı alanında iskele, Tevfikiye Karakolu ve Camisi de Arnavutköy'de bu dönem içinde hâkim olan diğer yapılardır. Bebek'te ise kıyı alanında lineer gelişen konutlar dışında, iç kesimlere doğru uzanan bir aks boyunca yerleşimin yayıldığı görülmektedir. Bu aks boyunca inşa edilen yapılar dışında Bebek'in büyük kısmı bu yüzyıl başında bahçelerden ibarettir (Şekil 2.15) (Kozoman, S., 2007).



Şekil 2.15. Bebek'in 1900 Yılındaki Görünümü (www.istanbul.net.tr)

Cumhuriyetin ilanına kadar geçen süre içinde Boğaziçi'nin 19. yüzyılda kentin bir parçası haline geldiği görülmektedir. Deniz ulaşımının hâkim olduğu Boğaziçi'nde, kara ulaşımı ağlarının da tamamlanmasıyla köy nüfusları artış göstermiştir. Bunun dışında; Boğaziçi'nde yapılan anıtsal yapıtların varlığı Boğaziçi'ni önemli bir prestij mekanı haline getirmiştir. Boğaziçi'nin kent içindeki etkin konumu Cumhuriyet Dönemi'nden önce Osmanlı Dönemi'nde oluşmuştur (Kozoman, S., 2007). Arnavutköy de bu yerlerden biri olmuştur (Şekil 2.16).



Şekil 2.16. Arnavutköy'ün 19. Yüzyıl Sonundaki Görünümü (www.istanbul.net.tr)

20. yüzyılın başlarında, 1908'de II. Meşrutiyet'in ilanı ile başlayan yenileşme hareketleri; kentin planlanmasına ilksin çalışmaları da içermektedir. İnşaat ve Keşfiyat A.Ş.'nin 1921–1928 yılları arasında başladıkları Boğaziçi'ni de içeren yeni alanların haritasını yapma işini 1928–1940 yılları arasında Rahmi Arı devam ettirmiş

ve Boğaziçi haritaları 1928 yılında tamamlanmıştır. Boğaz köylerinin 1918-1927 yılları arasında Neci Bey tarafından hazırlanan haritaları da yerleşim alanlarının sınırları hakkında bilgiler vermektedir (Salman, S., 2004).

Osmanlı Dönemi boyunca, Boğaziçi Alanında; yerleşim Avrupa Yakası'nda Rumelifeneri'nden Beşiktaş'a, Anadolu Yakası'nda ise Anadolufeneri'nden Üsküdar'a kadar yayılmıştır (Şekil 2.17).



Şekil 2.17. Osmanlı Döneminde Boğaziçi'nde Yerleşmeler (Özhekim, Y., 2006)

2.4.4. Cumhuriyet Dönemi'nde Yapılaşma Süreci

Boğaziçi'nin gelişmesi, Cumhuriyet sonrası önemli bir kesintiye uğramıştır. Başkentlik işlevini yitiren kentte buna bağlı olarak Boğaziçi'nin eski yalı yaşamı kaybolmuştur. Bu dönemde Boğaziçi yaşamı köy ve mahallelerin bostan ve balıkçılık ekonomisiyle, orta ve alt gelir gruplarının sade mahalle yaşantısıyla sınırlı kalmıştır. Ayrıca Boğaziçi'nde yoğun bir orta gelirli nüfus artışına engel olunamamıştır. 1940 ve 1950'li yıllardaki ulaşım politikasıyla her iki sahili asfalt yollarla örülen Boğaziçi'nde bu hareket, günümüzde de süren bu dönüşümü hızlandırmıştır. (Özüer, Ç., 1993). Bu bölüm Gecekondulaşma Süreci, Yoğun İskânlı Yapılaşma Süreci, Sanayileşmenin Neden Olduğu Yapılaşma Süreci ve Hizmet Sektörünün Neden Olduğu Yapılaşma Süreci başlıkları altında incelenmiştir.

2.4.4.1. Gecekondulaşma Süreci

Osmanlı İmparatorluğu'nun son bulduğu ve Cumhuriyet'in kurulduğu dönem içinde İstanbul'da yeni bir yapılanma içine girilmiştir. Nüfus kaybetmiş olan kent içinde konut alanları gelişme göstermemiştir. Bunun yerine ekonomik canlanmayı sağlamak amacıyla sanayi tesislerinin devlet eliyle yapıldığı bir süreç yaşanmıştır. 1.Dünya Savaşı, ardından Kurtuluş Savaşı Boğaziçi'nin eski canlı ve hareketli yapısının yok olmasına neden olmuştur. Sarayların bazıları boş olduklarından dolayı depo alanı olarak kullanılmaya başlamıştır (Kozaman, S., 2007).

1940 senesinde, II. Dünya Savaşı'nın gerçekleşmesine karşı İstanbul'da da bazı önlemler alınmış ve kentin bir kısmının boşaltılması kararı alınmıştır. 1950'lere kadar Boğaziçi kentsel bir yapı niteliğinden yoksundur. Eski biçimini muhafaza eden konut yapıları ve yalıların varlığı alan içinde baskın olarak yer alan kullanım biçimleridir. Bunun dışında rekreatif amaçlı kullanımların varlığından söz etmek mümkündür. Ayrıca alanda kültür amaçlı yapılar ve bütün metropolle hizmet edecek üniversite vb. kamusal kullanımlar azalan konut kullanımının yerine geliştirilmeye çalışılmıştır (Kozaman, S., 2007).

Türkiye'de 1950'li yıllardan itibaren giderek büyük bir ivme kazanan kırdan kente göç olgusu, İstanbul'un bütününde olduğu gibi Boğaziçi'nde de mevcut fiziksel ve sosyal yapıyı bütünüyle sarsmıştır. İstanbul'da daha 1947–1948 yıllarında ilk gecekondu ortaya çıkmaya başlamıştır (Kozaman, S., 2007).

Boğaziçi'nde konumlanmış sanayi alanlarında çalışanlar barınma sorunlarını alan içinde bulunan hazineye ve özel mülkiyete ait araziler üzerinde gecekondu yaparak çözmeye çalışmıştır. Boğaziçi ve çevresinde artan sanayi tesisleri gecekondu sayısının da yükselmesine neden olmuştur. 1950'lerde planlı yerleşimler ve tarihi yapıların arasında Beykoz, Paşabahçe gibi alanlardaki sanayi gelişmeleri ile birlikte gecekondu yer almaya başlamıştır. 1948 senesinde İstanbul genelinde 8238 gecekondu bulunmaktadır. Aynı yıl, Paşabahçe'de 1604, Beşiktaş'ta 575, Üsküdar'da 272, Sarıyer'de ise 227 gecekondu barınmaktadır. 1949 sonunda İstanbul genelinde gecekondu sayısı 9000'e ulaşmıştır. İstanbul genelindeki gecekonduların %32'si Boğaziçi'ndeki yerleşimlerde bulunmaktadır (Aysu, Ç., 1989).

1950'lere kadar Boğaziçi geneline bakıldığında fonksiyonel değişimlerle yeni filizlenmeye başlayan gecekondu dışında yerleşmeler genel olarak; topografik koşulların yapılaşmaya uygun olduğu yerlerde gelişmiştir ve kıyı boyunca bir sürekliliği bulunmamaktadır (Kozaman, S., 2007).

Boğaziçi silüetini etkileyen sanayi alanları yer seçiminde belediye sınırları dışında kalan, yapılaşmanın daha esnek ve rahat olduğu köy alanları önem kazanmıştır. 1949 senesinde 5431 sayılı Gecekondu Affı, 1953'te 6188, 1963'te 327 sayılı Gecekondu Af Yasaları hukuken gecekondu yerleşmelerinin yasallaşmasını sağlamışlar ve gecekondu alanları mahallelere dönüşmüştür. Boğaziçi'nde gecekondu; Armutlu, İstinye, Büyükdere, Beykoz, Gümüşlü, Kanlıca, Küplüce, Ümraniye tepelerinde yer almaya başlamıştır. Boğaziçi doğal alanlarının yasal düzenlemelerden ve imar hareketlerinden etkilendiği dönem 1950'lerde başlamaktadır. Konut, barınma sorununun çözümü için ifraz işlemleriyle yeşil alanlar imara açılmıştır (Tekeli, İ., 1994).

1965–70 arasında mevzi imar planlarıyla gelişme, Boğaziçi için genel, üst ölçekli bir planın olmamasından dolayı devam etmiştir. Kendi özgün tarihi dokusunu

bozan, koruları yok eden silüette baskın bir görünüme kavuşan çok katlı yapılardan oluşan konut alanları Boğaziçi'ni işgale ve iskân alanlarının artmasına mevzi imar planları aracılığıyla sebep olmuşlardır. Levent ve Etiler'de başlayan yapılaşma bu dönem de devam etmiş, İstinye, Yeniköy, Emirgan, Bebek, Yenimahalle, Rumelikavağı ve Sarıyer'de; vadi ve yamaçlarda yoğunluk kazanmışlardır. Beşiktaş'ta Barbaros Bulvarı– Zincirlikuyu Kavşağı, İhlamur Deresi Vadisi arasında kalan kısımda konutlarda artış yaşanmıştır. Doğu Yakası'nda Üsküdar'da şehir merkezine yakın alanlarda, Beylerbeyi, Kuzguncuk, Kanlıca, Çubuklu, Paşabahçe yamaçlarında; Vaniköy, Çengelköy, Anadolu Hisarı yamaç ve tepelerinde iskan alanlarının yayılma gösterdiği alanlar olmuşlardır (Kozaman, S., 2007).

1970'li yılların başından itibaren çeşitli baskı gruplarınca şekillendirilmeye çalışılan Boğaziçi Alanı'nın korunması ve imar uygulamalarının denetlenmesinden sorumlu kurumların da zaman zaman etkilenmesi ile çelişkili sayılabilecek nitelikte koruma kurul kararları verilmiş, plan ve plan notları hemen hemen her yıl revize edilmiştir. Ayrıca yeterli denetimin sağlanamaması ile kaçak yapılanma da hızlı bir şekilde artmıştır (Aysu, Ç., 1989).

1970'lerde Boğaziçi'nde hisseli parseller üzerinde gecekondu türemeye devam etmiştir. 1970 yılında belediye sınırları dâhilinde Boğaziçi'nde bulunan gecekondu 200 hektarlık bir alan içinde yayılma göstermiştir. Bu yıllarda Boğaziçi'nde yaşayan yaklaşık 40.000–50.000 kişinin ortalama 15.000–20.000 kadarı gecekonduarda yaşamaktadır ve Boğaziçi'nde yer alan gecekonduarın yaklaşık %60–70 kadarı en çok hazine, belediye arazileri üzerine inşa edilmiştir (Çubuk, M., 1971).

Plansız olarak gelişme göstermiş gecekondu alanlarının Boğaziçi'nde önemli bir yer kapladığı görülmektedir. Doğu Yakası'nda, Beykoz'da Gümüşsuyu, İncirliköy, Ortaçeşme, Tokatköy Çamlıbahçe, Üsküdar'da Küplüce, Kirazlıtepe, Bulgurlu, Ümraniye'nin Çakmak, İstiklal, İnkılâp gibi yerleşimleri gecekonduarın geliştiği alanlar olmuşlardır. Batı Yakası'nda Beşiktaş'ta Gültepe, Şirintepe, Reşitpaşa, Sarıyer'de Maden, Yeniköy, Çayırbaşı, Büyükdere, Kocataş, Cumhuriyet Mahalleleri, Tarabya Ferahevler önemli büyük plansız ve düzensiz gelişmiş mahallelerdir (Çeçener, B., 1995)

2.4.4.2. Yoğun İskanlı Yapılaşma Süreci

Boğaziçi'nde doğal çevreyi zedeleyen ve silüete etkide bulunan bir diğer yapılanma da üst gelir grubuna yönelik olarak gelişen sitelerdir. Boğaziçi'nde yer alan birçok koru ve yeşil alanlar üzerinde büyük araziler içinde yayılan lüks konut alanları gelişme göstermiştir. Bu yapıların yer seçiminde yeşil alanlara yakın olma eğilimi içinde olması Boğaziçi silüetine ve doğal yapısına doğrudan olumsuz etki yaratmıştır (Kozaman, S., 2007).

1960'li yıllarda ulaşımını karayolu ile yapan ve Boğaz'ı yukarıdan seyreden yeni bir konut tipi yaygınlaşmaya başlamıştır. Önce Boğaz'ı seyreden tepeleri işgal eden bu yeni iskân alanları giderek kıyıya doğru inmiş; zaman içinde gecekonduların da apartmanlaşması sonucu, Boğaz'ın doğal karakteri ve konut dokusu nitelik değiştirmiştir. Bu yıllarda Boğazın kıyı kesiminde apartmanlaşma olgusu yaşanırken, eski Boğaz köylerinin gerisinde de yığılmalar ortaya çıkmıştır (Emre, A., 1998).

1970'li yılların sonlarında kentlerde orta ve alt-orta gelir gruplarında özel otomobil sahipliğinin artması ve hızlanan iç göç sonucu eski Boğaziçi köylerinde apartmanlaşan yoğun bir yapılaşma deseni ortaya çıkmıştır. Bu yerleşmelerin çevresinde ve Boğaziçi tepelerinde yeni göç etmiş alt gelir gruplarının gecekonduları, sahillerde ise üst gelir gruplarının daha sıkışık düzendeki yalıların belirlediği bir yerleşme düzeni oluşmuştur. (Özüer, Ç., 1993).

Planlı konut alanları plansız gelişen alanlar gibi yamaçlarda ve tepelerde yayılma göstermiştir. Üsküdar'ın doğu kısmında bulunan köşkların bahçeleri ifrazlara maruz kalmış ve bu alanlarda da yeni yapılar ortaya çıkmıştır. Bu dönem içinde ayrıca Emlak Kredi, SSK gibi kuruluşların desteklemiş olduğu, Boğaziçi'nde mevzi imar planları yoluyla yüksek katlı konut alanlarının inşa edildiği bir dönem yaşanmıştır. Boğaziçi'nde kuzeye doğru yayılmanın olduğu ve kentin bu doğrultuda büyüdüğü süreçte, Üsküdar, Beşiktaş ve Şişli ilçelerinde imar hareketleri yoğunlaşmış, Sarıyer'de Zümrütevler, Tarabya'da Vadi içi Kooperatifi, Üsküdar'da Ucuz Evler, Levent ve Etiler Mahalleleri oluşmuştur (Aysu, Ç., 1989).

Boğaziçi'nde özel sitelerin alansal olarak ilçe bazında dağılımına bakıldığında en büyük payı Sarıyer'in daha sonra ise Beşiktaş ve Beykoz'un aldığı görülmektedir. 1960'lardan günümüze Tarabya'daki konut gelişiminin, eskiden de mevcut olan yol aksları boyunca olduğu görülmektedir. Tarabya Otel'i'nin arkasında kalan 1960'larda boş olan araziler günümüzde apartmanlarla dolmuştur (Şekil 2.18, Şekil 2.19) (Kozaman, S., 2007).



Şekil 2.18. Tarabya'nın 1960 Yılındaki Görünümü (Kozaman, S., 2007).



Şekil 2.19. Tarabya'nın 2000 Yılındaki Görünümü (Kozaman, S., 2007).

İstinye Koyu ve İstinye Tersanesi çevresinde sanayi fonksiyonundan dolayı 1960’larda çok fazla konut olmadığı görülmektedir. 1991’e kadar tersane işlevini sürdürmüş, daha sonra nakil edilmiştir. Günümüzde ise İstinye’nin kıyı alanlarında ve iç kesimlere doğru yeşil alanları işgal eden apartmanlardan oluşan bir konut dokusundan söz etmek mümkündür (Şekil 2.20, Şekil 2.21) (Kozaman, S., 2007)



Şekil 2.20. İstinye Koyunun 1960 Yılındaki Görünümü (Kozaman, S., 2007).



Şekil 2.21. İstinye Koyunun 2000 Yılındaki Görünümü (Kozaman, S., 2007).

Büyükdere’de vadi ve tepelerde konut yoğunlaşmasının zaman içinde gerçekleştiği görülmektedir. 1946’da iç kesimlerdeki boşluk günümüzde yerini yoğun bir yapılaşmaya bırakmıştır (Şekil 2.22, Şekil 2.23) (Kozaman, S., 2007).



Şekil 2.22. Büyükdere’nin 1946 Yılındaki Görünümü (Kozaman, S., 2007).



Şekil 2.23. Büyükdere’nin 2000 Yılındaki Görünümü (Kozaman, S., 2007).

Anadoluhisarı’nın yoğunluğu az olan konut dokusu 1970’lerden itibaren artış göstermeye başlamış, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü’nün yapılmasının ardından ise

köprünün çevresinde konut alanlarında yoğunluk artışı yaşanmıştır (Şekil 2.24, Şekil 2.25) (Kozaman, S., 2007)



Şekil 2.24. Anadoluhisari'nın 1970 Yılındaki Görünümü (Kozaman, S., 2007).



Şekil 2.25. Anadoluhisari'nın 2006 Yılındaki Görünümü (Kozaman, S., 2007).

1980'lerden sonra Boğaziçi'nde sanayinin gelişimi kadar alan içinde ve yakın çevresinde merkezi iş alanı fonksiyonunun oluşumu sonucu siluet üzerinde meydana gelen değişimlerden de bahsetmek mümkündür. Boğaziçi siluetinde yer alan, merkezi iş alanlarının sembolleri haline gelen gökdelenler birçok anıtsal yapıyı bastırarak kent içinde baskın hale gelmişlerdir (Kozaman, S., 2007).

2.4.4.3. Sanayileşmenin Neden Olduğu Yapılaşma Süreci

Boğaziçi'nin Osmanlı Dönemi'nde sayfiye alanı olarak kullanılması ve rekreatif faaliyetlerin gerçekleştiği bir yer olmasından dolayı kıyı alanlarında yalılar, çay bahçeleri, lokantalar yer almıştır. Bu da sanayinin Boğaziçi genelinde kıyı alanlarında yer seçmesini engelleyen bir unsur olmuştur. Fakat Cumhuriyet'in ilanından sonra Boğaziçi'nde devlet desteğiyle sanayinin yer aldığı görülmektedir. 1930'ların başlaması ile birlikte sanayi faaliyetleri yasalarla tanımlanmaya başlamıştır. 24.4.1930 tarihli 1593 sayılı Hıfzı Sıhha Yasası eski yerleşimlerin sanayi alanlarından arındırılmasını öngörmüş ve tarihi kent dokularını koruma amacına hizmet eden bir politika benimsemiştir (Şekil 2.26) (Kozaman, S., 2007).



Şekil 2.26. Bebek'in 1930 Yılındaki Görünümü (www.istanbul.net.tr).

Cumhuriyetin ilanından 1950'lere kadar olan dönem içinde Boğaziçi'nin farklı bir fonksiyona ev sahipliği yapmaya başladığı görülmektedir. Boğaziçi'nin imar faaliyetlerinden yoksun olduğu bu dönem içinde mekânda kentleşme süreci sanayi ile gerçekleşmeye başlamış, sanayi yer seçimi kriterleri açısından avantaj

sağlamamasına rağmen Boğaziçi'nde geçici de olsa yer almıştır. Bu işlevin sonraki yıllarda Boğaziçi'nden çıkartılması ardında bıraktığı izleri yok etmemiştir. Bu izler yasal olmayan konut alanlarıdır. Boğaziçi'nde yer alan sanayi kadar yakın çevresinde de gelişmiş olan sanayi faaliyetleri alanda mekânsal değişimlere neden olmuş, görünümünü etkilemiştir (Kozaman, S., 2007).

Osmanlı Dönemi'nde sayfiye yerleşimi olan Büyükdere, 1970'lerde sanayinin yoğun bir şekilde işgal ettiği bir alan haline gelmiştir. İlk sanayi faaliyeti olan kibrit fabrikasının yer seçiminin Büyükdere'de gerçekleşmesinin nedeni patlayıcı maddelerden dolayı yerleşimlere uzak bir alanın tercih edilmesinden kaynaklanmaktadır (Tümertekin, E., 1995).

Sanayi, depolama tesisleri vb. kullanışlar Boğaziçi'nde konutun gelişmediği yıllardaki eğilim nedeniyle alanda yer almışlar fakat zaman içinde Boğaziçi'nin yerleşme alanı olarak kullanımına da engel olmuşlardır. Kuruçeşme'de yer alan kömür depoları, yerleşme alanı olarak Kuruçeşme'nin kullanımını engellemiş ayrıca rekreatif amaçlı kullanılabilecek kıyı alanı da uzun süre depolama alanı olarak hizmet etmiştir. Zaman içinde Kuruçeşme'deki depolama tesislerinin kaldırılarak park ve yeşil alan haline getirilmiştir (Ağat, N., 1963).

Depolama tesislerinin de Boğaziçi'nde sanayi tesisleri kadar çevreye olumsuz etkisi olmuştur. Hammaddelerin elde edildiği kum, taş, kireç vb. ocaklar Boğaziçi'nde İstinye Vadisi, Beykoz'un yamaçlarında faaliyet göstermiş ve bu yerleşimlerde yapılan kazı çalışmaları doğal topografik yapıya müdahalelerde bulunmuştur (Kozaman, S., 2007).

1966 Sanayi Planı'yla Boğaziçi'nde yer alan sanayi alanlarına genişleme ve sosyal tesis hakkı tanındıktan sonra Boğaziçi'nin korunması gerekliliği bilincinin oluşmaya başladığı dönem içinde 1977 senesinde ve revizyon gördüğü 1978–79 yıllarında yapılan Boğaziçi Nazım İmar Planları'nda, Boğaziçi'nde sanayi faaliyetlerinin dondurulması kararı alınmıştır. 1983 senesinde Boğaziçi Yasası ve planlarıyla birlikte sanayinin Boğaziçi'nden tamamen kaldırılması kararı alınmış ve yasanın 3. maddesi ile Boğaziçi'nde yeni sanayi tesislerinin, depolama alanlarının, tersanelerin kurulması yasaklanmıştır. 2960 sayılı Boğaziçi Yasası'nda yer alan

geçici 11. madde ile, Boğaziçi'nde bulunan her türlü ocağın, 1984 senesinin sonuna kadar kapatılması kararı alınmıştır. Kapatılmasının yanı sıra ocaklarda yapılan kazılar sonucu oluşan çukur vb. topografik yapıya verilen zararların giderilmesi hükmü de getirilmiştir. Buna ek olarak geçici madde 12, Boğaziçi'nde yer alan tersane, depo ve bütün sanayi alanlarının 1985 yılı sonuna kadar Boğaziçi'nden başka bölgelere aktarımını içermektedir. Fakat yasanın öngördüğü tarihlerde Boğaziçi'nde sanayinin tasfiyesi gerçekleştirilememiştir. Yasanın kabul edildiği tarihten itibaren Boğaziçi'nde yeni sanayi faaliyetlerinin yer alamayacağı kesinleştirilmiştir. Nakil işlemleri ancak 1986 senesinde başlayabilmiştir. Yasanın çıktığı tarihten itibaren ocaklarda mevcut bulunan hammaddeler işlenmiş, yeni madde çıkarımı durdurulmuştur (Aysu, Ç., 1989).

Boğaziçi zaman içinde sanayi fonksiyonunu bünyesinden atmayı başarmıştır, bu süreç hem yasal düzenlemelerle hem de alanın zaman içinde başka fonksiyonlar için daha cazip bir alan haline gelmesinden kaynaklanmaktadır. Boğaziçi'nde konut alanları ve ulaşımın yaygınlaşması ile yakın çevrede hizmet sektörünün gelişimi arttıkça toprak değerleri yükselmiş ve alan sanayiye cazip gelmemeye başlamıştır. Sanayinin varlığından kurtulan Boğaziçi'nde bu fonksiyonun getirmiş olduğu gecekondu yerleşimlerinin olumsuz etkisi daha uzun yıllar sürmüştür. Günümüzde Boğaziçi'nde sanayi alanı gelişimi durdurulmuştur. Fakat sebep olduğu gecekondu, plansız gelişim gösteren konut alanları varlığını devam ettirmektedir (Kozaman, S., 2007).

2.4.4.4. Hizmet Sektörünün Neden Olduğu Yapılaşma Süreci

Boğaziçi'nde kentleşmeye etki eden unsurlardan biri de Boğaziçi mekânı içinde hizmet sektörünün gelişmesidir. Boğaziçi alanı içinde etkili olan ulaşım kararları, yasal düzenlemeler ve planlarla bu fonksiyonun gelişimine elverişli bir ortam doğmuştur. 1. ve 2. köprünün yapılmasının gündeme gelmesinin ardından köprülerle bağlantıları bulunan alanlar içinde hizmet sektörünün yer aldığı iş merkezleri gelişme göstermiştir. Boğaziçi silüetini etkileyen bu oluşum Batı Yakası'nda özellikle Büyükdere Caddesi boyunca Levent, Maslak gibi alanlarda gelişme göstermiş, bu durum İstanbul Metropoliten Alanı ölçeğindeki nazım planlarla onanmıştır. Doğu Yakası'nda ise Kavacık yerleşimi bu gelişmelerin

etkisinde kalmıştır. Ulaşımın yönetim merkezlerinin yer seçimindeki etkisi kadar yasalar ve planlar da iş merkezlerinde yer alan gökdelenlerin gelişimine izin vermiştir. İş merkezlerinin gelişmesine ve bu alanlara ait mevzii imar planlarının yapılmasına izin veren süreç turizm merkezi kavramını turizm ve iş merkezleri tanımına dönüştürmüştür (Ekinci, O., 1993).

2.5. Boğaziçi Alanında Ulaşımın Yapılaşmaya Etkisi

Boğaziçi Alanında ulaşımın yapılaşmaya etkisi deniz yolu ve kara yolu ulaşımı olmak üzere iki alt başlıkta incelenmiştir. Bu bölümde, ulaşımın tarihi süreci ve bu sürecin bölgedeki yapılaşmaya olan etkisi anlatılmıştır.

2.5.1. Deniz Yolu Ulaşımının Yapılaşmaya Etkisi

Deniz ulaşımı Boğaziçi için 19. yüzyılın ortalarına kadar alternatifi olmayan bir ulaşım türüdür. Çünkü alan içinde düzenli bir kara ulaşım sisteminin varlığından söz etmek mümkün değildir. Boğaziçi'nde ikamet eden insanların ihtiyacını karşılayacak sayıda kayık, İstanbul ile bağlantıyı sağlayan tek araç olmuştur (Şekil 2.27) (Çelik, Z., 1996).



Şekil 2.27. Osmanlı Kayıkçıları ve Vapur Seferinden Görünüm (Özhekim, Y., 2006)

İstanbul'da ilk düzenli kayık seferleri 1565 senesinde başlamıştır. Çengelköy, Beylerbeyi, Kuzguncuk, Çubuklu, Tarabya, İstinye, Boyacıköy yerleşmelerin

nüfusunun az olmasından dolayı ulaşım ihtiyacı ve talebi daha düşük olmuştur. Pazar kayıkları, vapurların faaliyete başlamasından sonra da 1913 senesine kadar taşımacılığa devam etmiştir. 1851 yılında Deniz taşımacılığının Şirket-i Hayriye kuruluşu ile düzenli bir şekilde işlemeye başladığı dönemle birlikte Boğaziçi yerleşim açısından değer kazanmaya başlamıştır. Boğaziçi kıyıları boyunca iskelelerin bulunduğu alanlar başta olmak üzere, yakın alanlarında da yerleşimler gelişmiştir (Çelik, Z., 1996).

Vapurların Boğaziçi'nde faaliyete geçmesi, silueti yapı bazında etkileyen bir faaliyetin de başlamasına neden olmuştur. Basit iskele yapıları vapurların yanaşabileceği şekilde tasarlanmaya ve yolcu bekleme alanlarının oluşturulması çalışmalarına 19. yüzyılın ikinci yarısında başlanmıştır (Tekeli, I., 1992).

1. Dünya Savaşı ile Kurtuluş Savaşı arasındaki dönemde Boğaziçi nüfusunda düşüş yaşandığı için Şirket-i Hayriye'nin yolcu sayısında da düşüş yaşanmış, Cumhuriyet döneminde ise 1950'lerle birlikte kara ulaşımının geliştirilmesine ağırlık verilmiş ve İstanbul genelinde deniz ulaşımı önemini kaybetmiştir. Süreç içinde Boğaziçi'nde deniz ulaşımının yerini karayolu ulaşımı alsa da günümüzde deniz ulaşımı hala önemini korumaktadır.

2.5.2. Kara Yolu Ulaşımının Yapılaşmaya Etkisi

İstanbul 18. yy'a kadarki gelişiminde, genelde iskeleden ve merkezden yürüme mesafesinde olan sınırlar içinde bir yaya kentidir. Boğaziçi'nde kara ulaşımının gelişiminden önce yerleşmeler balıkçı köyleridir. Kentte yol düzenlerindeki değişimler ve yeni yol güzergâhlarının ortaya çıkması 19. yy'ın son yarısında gerçekleşmiştir ve bu dönemde şehir Boğaziçi'ne genişlemeye başlamıştır. (İstanbul Ansiklopedisi, 1994)

19. yüzyılda kentte ahşap yapılaşmanın yoğunluğundan dolayı yangınlar kentin planlama çalışmalarına ve yol düzenlemelerine ağırlık verilmesine sebep olmuştur. 1848 senesinde kentin planlanması ve inşaat faaliyetleri ile ilgili ilk nizamname çıkarılmıştır. Nizamname'de yol düzenlemeleri ve yolların genişliklerine

göre sınıflandırılmasına da yer verilmektedir. 19. yüzyılın sonlarına doğru Boğaziçi'nin padişahlar tarafından da artık tercih edilmesinden dolayı merkezi alanlarda yapılan yol düzenlemeleri önem kazanmıştır. (Çelik, Z., 1996).

1914 senesinde tramvay hatlarında büyük bir teknolojik gelişme yaşanmış, elektrikli tramvayların kullanımına geçilmiştir. Bu gelişme ile birlikte Karaköy ile Eminönü arasında Karaköy köprüsü üzerinden geçen hatlar yapılmıştır. Deniz ulaşımı ile kara ulaşımı, 1800'lerin sonlarına doğru birbiriyle bağlantılı bir şekilde aktarmalarla sistemli bir ulaşım ağı oluşturma yolunda ilerleme göstermiştir. 1910'lardan sonra İstanbul ulaşım sistemine otomobiller dâhil olmuştur. Kentin büyüme formunun daha dağınık ve yağ lekeli biçimini almasına neden olan gelişme, motorlu araçların kent ulaşımında yer almasıyla başlamıştır. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra araba trafiğinin kent içindeki yol düzenlemeleriyle birlikte artış gösterdiği görülmektedir. Kent içinde cepheleri yollarla sıfır olan konutların varlığından dolayı dar sokakların araba yolu olarak düzenlenmesi bazı yıkımlara, kamulaştırmalara neden olmuştur. Tramvay hatlarının gelişimi Cumhuriyet'ten sonra yaygınlık kazanmıştır. Daha sonra tramvay işletmesi de Elektrik İdaresi ile bir bütün olarak devletleştirilmiş ve İETT (İstanbul Elektrikli Toplu Taşıma) 1939 senesinde kurulmuştur. (Tekeli, I., 1992).

Lütfi Kırdar'ın belediye başkanlığı döneminde İstanbul'un planlanması amacıyla 1936 yılında çağırılan Prost, ulaşım konusunda iki kıyıyı birleştirecek bir köprü önerisi yanında Boğaziçi'nin kente her yakada korniş ile bağlanmasını önermiştir. Prost, ayrıca Boğazın Avrupa Yakası boyunca, biri Galata Köprüsü'nden Sarıyer'e kadar sahilden, diğeri tepeler üzerinden geçerek Taksim'den Büyükdere yoluyla Kilyos'a varan iki korniş yol tasarlamıştır. Bu önerilerden Taksim – Büyükdere sırt yolu, Galata – Sarıyer sahil yolu ile Üsküdar – Beykoz sahil yolları gerçekleştirilmiştir (Salman, S., Y., 2003).

1923'ten 1950'ye kadar Boğaziçi'nden geçen üç önemli aks bulunmaktadır. Boğaziçi'nde birbirine paralel gelişen bu üç aksın varlığı, yerleşimlerin kıyı alanlarından daha yüksek kotlara doğru sıçramasına ve buralarda bulunan doğal değerlerin, yeşil alanların zamanla yapılarla yok edilmesi sonucunu doğurmuştur (Cumhuriyet Devrinde İstanbul, 1949)

Bu yeni yolların açılmasıyla birlikte kara ulaşımının daha büyük önem kazandığı ve raylı taşımacılığın, deniz ulaşımının önemini yitirdiği bir dönem başlamıştır. Tramvaylar kaldırılmış, bunların yerine elektrikli trolleybüsler kullanılmaya başlamıştır. Boğaz'da ise denizden vapurlarla sağlanan ulaşımın yerine otobüs seferleri düzenlenmiştir. Otobüslerin sefer sayılarının artması ile birlikte; Boğaziçi'nde otobüs güzergâhı olan bazı akslar üzerinde yol düzeltme çalışmaları gerçekleştirilmiştir. 1916–1960 arası Boğaziçi'nde yerleşim alanının gelişimi kuzeye doğru ve daha sonrasında yapılan yollarla iç kesimlere doğru yayılma göstermiştir (Kuban, D., 1996).

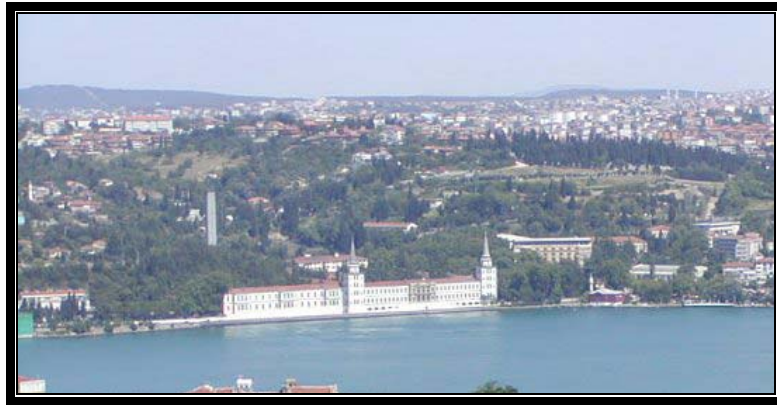
1956–1960 yılları arasında gerçekleşen İstanbul İmar Kalkınma Hareketleri kapsamında Boğaziçi'nden sahil yolları geçirilmeye başlamıştır. Boğaziçi'nin Batı Yakası'nda yer alan sırt yollarını genişletme çalışmaları yapılmış ve mevcut yollara yeni ulaşım ağları ilave edilmiştir. Bu çalışmalar sırtlarda konutların yayılmasına sebep olmuş, sahil kesiminde yerleşim alanlarının sürekliliğini arttırmıştır. Vadilerin içinde yerleşimler sırtlardaki yeni konut alanlarıyla bütünleşmiş ve bir yapı yığını Boğaziçi silüetini işgal etmeye başlamıştır (Şekil 2.28) (Tekeli, I., 1992).



Şekil 2.28. Kanlıca Sırtlarındaki Konut Alanlarından Bir Görünüm, 2007

Beyoğlu, Beşiktaş, Şişli, Mecidiyeköy ve Üsküdar gibi semtlerde açılan yeni yollar, iç kesimlerde ve sahil alanlarında her türlü kentsel fonksiyonun gelişimine ve konut alanlarının da yayılmasına etki etmiştir. Barbaros Bulvarı'nın hizmete girdiği ilk yıllarda Zincirlikuyu'ya doğru boş arazilerin varlığından söz etmek mümkündür. Fakat zaman içinde Doğu Yakası ile Batı Yakası'nı birbirine bağlayan köprüye Barbaros Bulvarı'ndan bağlantının sağlanması, Zincirlikuyu ve bu aksı izleyen alan

içinde merkezi iş alanı fonksiyonunun gelişmesine neden olmuş, Boğaziçi silüetinde gökdelenlerin yer almaya başladığı bir süreç gelişme göstermiştir. Bu yol çalışmaları ve meydan düzenlemeleri sırasında kıyı alanında yer alan birçok eski tarihi yapı yıkılmış ve tahrip olmuştur. Boğaz boyunca devam eden sahil yolundan dolayı Sarıyer’de bazı eski yapılar yıkılmıştır. Yenimahalle, Sarıyer ve Rumeli Kavağı’nda ise sahil yolu daha dar tutulmuştur. Doğu Yakası’nda sahil yolunun yaratmış olduğu tahribatlara bakıldığında; Üsküdar-Beykoz arasında yer alan yol 30 m. kadar genişletilmiş ve yol için yeterli yerin olmadığı alanlarda çözüm olarak kamulaştırmalar yapıldıktan sonra Paşalimanı’nda bulunan sanayi binaları vb. yapıların yıkılması yoluna gidilmiştir. Kuleli Askeri Lisesi’nin önünde olduğu gibi deniz doldurularak kıyı yapılarının denizle ilişkisi kesilmiştir (Şekil 2.29). Beylerbeyi’nde bir tünelle sahil yoluna bağlanılmıştır. Anadoluhisari’nda duvarların bazıları yol yapımı kapsamında yıkılmıştır (Çeçener, B., 1994).



Şekil 2.29. Kuleli Askeri Lisesi ve Sahil Yolundan Bir Görünüm, 2007

İstanbul’daki planlama çalışmaları içinde yer alan Alman plancı Prof. Hans Högg ulaşımda yaşanan sorunları çözmek amacıyla karayollarının geliştirilmesi ve geniş yol düzenlemelerine giden bir başka plancı olmuştur. Menderes Dönemi’nde çalışmalarına başlayan Högg’ün önerileri kapsamında karayolu yatırımları bu dönem içinde yoğunlaşmıştır. 1957–58 yılında yapılan Barbaros Bulvarı, Yıldız’dan Zincirlikuyu’ya doğru uzanmaktadır. Yolun yapımı Boğaziçi’nde Yıldız Sarayı ve Balmumcu’ya doğru tepelerde yer alan yeşil alanları tahrip etmiştir (Şekil 2.30) (Tekeli, I.,1994).



Şekil 2.30. Barbaros Bulvarı'nın 1957 Yılındaki Görünümü (www.istanbul.net.tr)

1955–59 yılları arasında Boğaz'ın sırtlarından geçen yollar da sahille ve anayollarla iç kesimlerin erişebilirliğini mümkün kılarak tepelerde konut alanlarının ve farklı fonksiyonların oluşmasına neden olmuştur. Büyükdere Caddesi bu erişimi sağlayan en önemli akslardan biri olmuştur. Şişli'den başlayarak Levent Mahallesi'ne kadar devam eden aksın, Boğaz bağlantısı Yıldız, Bebek, Tarabya ve İstinye'den gerçekleşmektedir. Boğaz'ın iki yakasının bir köprüyle bağlanması, kentin transit taşımacılık işlevinin güçlenmesine neden olmuş ve çevre yolların da yapılmasıyla kent içi kara ulaşımının gelişmesini ateşlemiş ve ulaşım ağının önemli bir parçası olmuştur. Toplu taşımacılık, alternatif ulaşım sistemleri, deniz taşımacılığı vb. ulaşım türlerinin geliştirilmesi yerine karayolu üzerinde durulmuş ve İstanbul'da bulunan yolların genişletilmesi ve yeniden düzenlenmesi çalışmalarına ağırlık verilmiştir (Kuruyazıcı, H., 1994).

1973 senesinde Boğaziçi Köprüsü hizmete girmiştir. Boğaziçi Köprüsü'nün yapılması ulaşım açısından geçici bir çözüm olmuştur. Ayrıca Boğaziçi Köprüsü'nün yapımı sırasında büyük oranda kamulaştırma gerçekleşmiştir. Boğaziçi Köprüsü'nün yapımı sırasında Beylerbeyi'nde bulunan bir mahalle içindeki bütün eski evler, mescitler ve çeşmeler yıkılmıştır (Çeçener, B., 1994).

Boğaziçi Köprüsü'nün yapılması ile birlikte kent içindeki trafik akışı ve erişim zamanlarında da değişimler yaşanmıştır. İki yakayı birleştiren bu aksla beraber birçok yerleşimin fonksiyonları da bulundukları konumun avantajlarından dolayı değişim geçirmiştir. Zaman içinde Boğaziçi silüetinde de hakim olan merkezi

iş alanı kimliği bu erişim aksının etki alanında bulunan Mecidiyeköy’de hizmet sektörünün yer seçmesine neden olmuştur (Şekil 2.31) (Tekeli, I., 1992)



Şekil 2.31. Boğaziçi Köprüsü’nün 1973 Yılındaki Görünümü (www.webhatti.com)

Köprü’nün yapımından sonra, köprüye çıkan bağlantı yollarının çevresi yeni yapılaşmalara sahne olmuş, köprüye yakın yerlerde nüfus artışları yaşanmıştır. Köprülerin yapılması ve çevre yollarıyla Boğaziçi’nde yerleşim sınırları daha da genişlemiş ve Boğaziçi Geri görünüm, Etkilenme Bölgeleri’nde kaçak yapılaşma, lüks villalar ve siteler artış göstermiştir (Şekil 2.32) (Salman, S., Y., 2003).



Şekil 2.32. Boğaziçi Köprüsü Çevresi (www.istanbulfotografлари.org, 2008)

1973 senesinde Boğaziçi Köprüsü’nün yapılması yakın çevresinde arazi kullanımını etkilemiş, Doğu Yakası’nda Beylerbeyi ve yakınındaki alanlarda plan

dışı iskân hareketleri artmıştır. Boğaziçi Köprüsü ve beraberinde çevre yollarının inşa edilmesi Ortaköy, Ümraniye yerleşimlerinin yoğunlaşmasına neden olmuştur. 1. Çevre Yolu'nun köprüye erişimi sağlayan bir aks olmasından dolayı bu kavşakların bulunduğu Yıldız, Beylerbeyi, Altunizade, Çamlıca yerleşimleri değerlendirilmiş ve imar hareketlerinin yoğunlaştığı alanlar olmuşlardır (Şekil 2.33) (Akbulut, R., 1994).



Şekil 2.33. Küplüce’de Yerleşim Alanlarından Bir Görünüm, 2007

Fatih Sultan Mehmet Köprüsü’nün merkezi alanlardan geçerek daha fazla trafik yaratmasını önlemek amacıyla Boğaz’ın kuzeyinden geçmesi kararlaştırılmıştır. Oysa bu karar, Boğaziçi’nde en önemli orman alanlarının konut alanlarının işgaline uğramasına neden olacak bir süreci beraberinde getirmiştir. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü 1988’de açılmıştır (Şekil 2.34) (Aysu, Ç., 1989).



Şekil 2.34. F. S. M. Köprüsü’nün 1988’deki Görünümü (www.wowturkey.com)

İkinci köprünün gündeme gelmesi, öncesinde arazi spekülasyonlarına da neden olmuş, çevresinde üst gelir grubuna hitap eden villaların ve sitelerin korulukları ve orman alanlarını işgal etmesi sonucunu doğurmuştur. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün sağlamış olduğu erişim nedeniyle sadece üst gelir grubu konutları değil, çevresindeki hazine arazileri üzerinde gecekondular da kısa sürede üremeye başlamışlardır. Köprü bağlantılarının varlığı köprüye yakın olan birçok yerleşim alanında hem yasal hem de yasal olmayan yollardan konut, ticaret alanı gelişimini tetiklemiştir. Ümraniye - Kozyatağı çevresi, Levent, Levent - Büyükdere Caddesi gibi yerleşimler köprüyle bağlantılardan dolayı konut ve ticari fonksiyonların yığılmasının yaşandığı alanlar olmuşlardır (Aysu, Ç, 1989).

Ulaşımda yaşanan gelişmeler, Boğaziçi'ni kentleşmeye doğru sürüklemiş ve doğal çevrede, tarihi dokuda yıkımlara sebep olmuştur.. Plansız kaçak yapıların yanı sıra, af yasaları ile yasallaşmış bu yerleşmelerin mevcut altyapısı da yasal konut statüsü kazandıktan sonra iyileştirilmeye başlanmıştır. Toprak gecekondular yolları asfaltlanmış ve karayolu ulaşımına elverişli hale getirilmiş, plansız üretilmiş düzensiz konut alanlarının varlığı kabul edilmiş ve ulaşım altyapıları iyileştirilerek geliştirilmesine ön ayak olunmuştur. Boğaziçi'nin her yerini saran bir ulaşım sisteminin varlığı kentleşmeye ivme kazandırmıştır. Doğu Yakası'nda doğal eşikler nedeniyle köprünün Batı Yakası'ndaki etkisine kıyasla daha sınırlı bir büyüme yaşanmıştır (Şekil 2.35) (Aysu, Ç, 1989).



Şekil 2.35. Yapılaşmanın Sınırlı Kaldığı Anadolu Kavası'ndan Bir Görünüm, 2007

Günümüzde, bölgenin etki alanını oluşturan ve ulaşımını etkileyen en önemli gösterge ise Merkezi İş Alanlarının (MİA) varlığı ve yöneliştir. Çünkü MİA'lar yerleşim alanlarını çok boyutlu olarak etkilemektedir. Özellikle 1980 sonrasında, MİA'ların geleneksel formu değişime uğramış, kentsel yapı içerisinde yeni mekânsal gelişme aksları oluşmuştur. Bu yönde bölgeyle etkileşim halinde olan ilk yöneliş Zincirlikuyu-Maslak aksıyla görülmüştür. Bu aks, daha çok finans ağırlıklı hizmet birimlerinin ve holdinglerin genel merkezlerinin, büyük alışveriş merkezlerinin yoğunlaştığı, özellikle de Büyükdere Caddesinde başlayan ve devam eden bu aks, 1980 sonrasında İstanbul'un mekânsal yayılımını ve ekonomik değişimini de gösteren ilk MİA'sı olmuştur. Böylelikle bölgenin sanayiden kopuşu ise hız kazanmıştır (Şekil 2.36).



Şekil 2.36. Büyükdere Caddesi'ndeki MİA'ların Görünümü, 2006

Altunizade-Beylerbeyi eksenini ise Boğaziçi Köprüsü'yle olan bağlantıları açısından da bölgeyi etkileyen ikinci MİA aksının oluşturmaktadır. Bu aksta büyük şirketlerin genel merkezlerinin bulunmasıyla birlikte buna ilave olarak villa sitelerin gelişimi görülmüştür. II. Boğaziçi köprüsünün Anadolu yakası ayağında oluşan üçüncü MİA aksı ise Kavacık aksıdır. Bu aks son zamanlarda gelişen bir aks niteliğindedir. Böylelikle MİA'ların gelişimiyle bölge içerisinde yeni mekânsal özellikler ortaya çıkmıştır. Birbirini izleyen hipermarketleşme, alışveriş merkezleri ve gökdelenleşme süreçleri Boğaziçi yerleşimini de etkilemiştir.

1984–89 yılları arasında yapılan kazıklı yollar, Boğaziçi yerleşimine kimlik veren en önemli yapı tiplerinden biri olan yalıların denizle olan bağlantısını keserek özgünlüklerini kaybetmelerine neden olmuştur. Büyükdere ve Arnavutköy sahillerinde yapılan kazıklı yollar yüzünden denizle ilişkisi kopan yalılar hemen göze çarpmaktadır (Şekil 2.37, Şekil 2.38) (Aysu, Ç, 1989).



Şekil 2.37. Arnavutköy Yalılarının 19. Yüzyıldaki Görünümü (Ozhekim, Y., 2006)



Şekil 2.38. Arnavutköy Yalılarının 21. Yüzyıldaki Görünümü (Ozhekim, Y., 2006)

3. BOĞAZIÇI ALANININ İDARİ YAPISI VE BOĞAZIÇI ALANINI ETKİLEYEN YASAL DÜZENLEMELER

Bu bölüm; Boğaziçi Alanının idari yapısı ve Boğaziçi Alanını etkileyen yasal düzenlemelerin incelendiği bölüm olup; Boğaziçi Alanının İdari Yapısı ve Boğaziçi Alanını Etkileyen Yasal Düzenlemeler adı altında iki ana başlıktan oluşmaktadır.

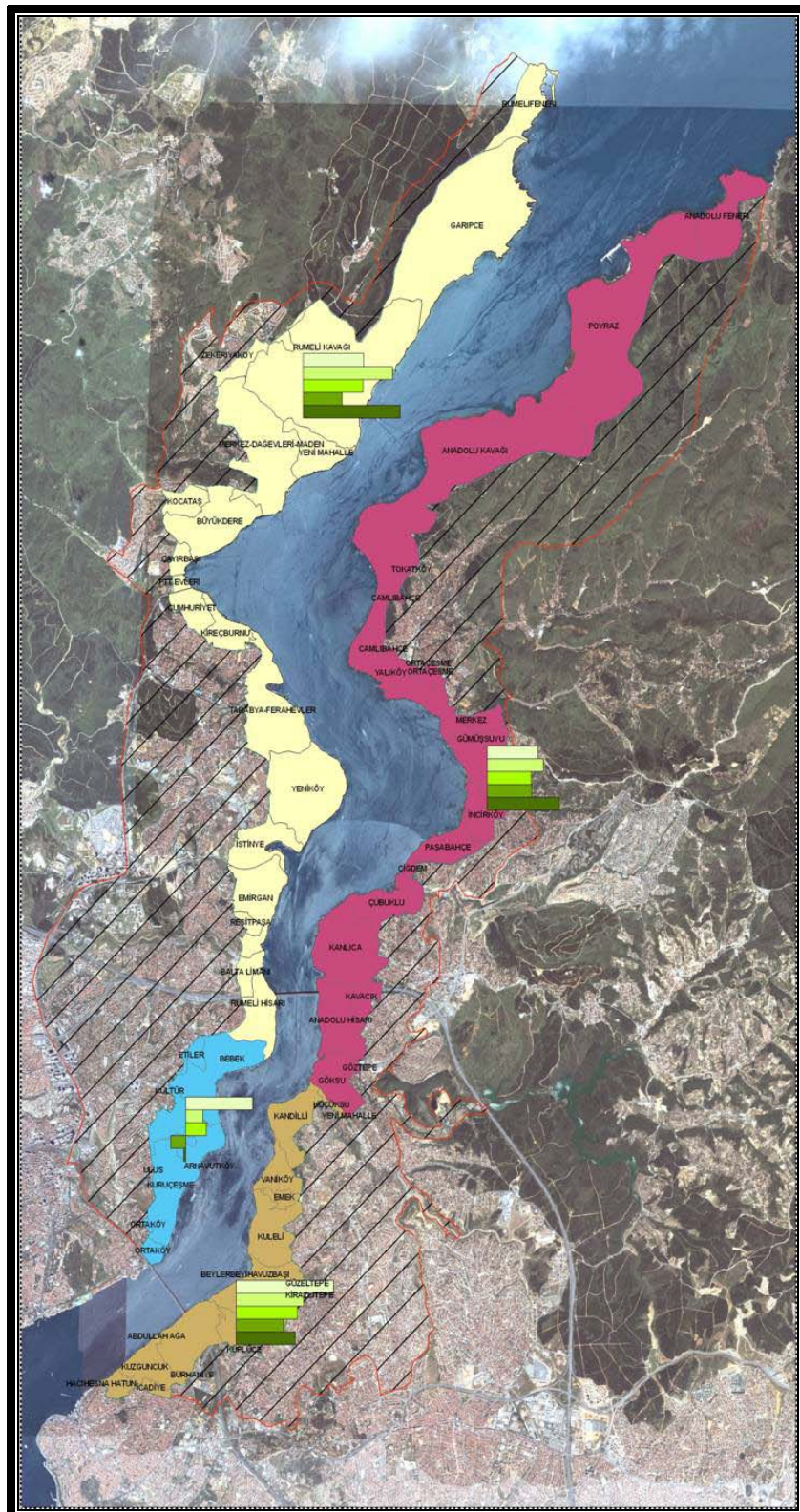
3.1. Boğaziçi Alanının İdari Yapısı

Bu bölümünde, genel idari yapı ve Boğaziçi İmar Müdürlüğü incelenmiş olup, Boğaziçi İmar Müdürlüğü bölümü kendi içerisinde; idari yapısı ve görevleri, kaçak yapı denetimi, bölgedeki kaçak yapılaşma türleri ve kaçak yapılaşmaya karşı uygulanan işlemler olmak üzere dört alt bölümden oluşmaktadır.

3.1.1. Genel İdari Yapı

Boğaziçi alanı; Öngörünüm, Geri Görünüm ve Etkilenme Bölgeleri'nden oluşan ve koordinatları 22.07.1983 onay tarihli nazım planda, Öngörünüm Bölgesi, sahil şeridine bitişik olan ve 22.07.1983 tarihli 1/1000 ölçekli imar uygulama planında gösterilen alandır. Geri Görünüm Bölgesi, Öngörünüm Bölgesi'ne bitişik olan, Etkilenme Bölgesi ise, Öngörünüm, Geri Görünüm Bölgeleri dışında kalan ve 22.07.1983 tarihli 1/5000 ölçekli imar uygulama planında gösterilen ve Öngörünüm, Geri Görünüm Bölgeleri'nden etkilenen alandır.

Çalışma kapsamını ağırlıklı olarak Boğaziçi Öngörünüm Bölgesi oluşturmaktadır. Bu bölge; Avrupa yakasında Sarıyer ve Beşiktaş, Anadolu yakasında ise Beykoz ve Üsküdar İlçelerini içermektedir. Avrupa yakasında Ortaköy - Rumelifeneri, Anadolu yakasında ise Kuzguncuk - Anadolufeneri semtleri, Boğaziçi Öngörünüm Bölgesi'nin en uç sınırlarını oluşturmaktadır (Şekil 3.1).



Şekil 3.1. Boğaziçi Öngörünüm, Geri Görünüm ve Etkilenme Bölgeleri
(Boğaziçi İmar Müdürlüğü).

Öngörünüm Bölgesi, Boğaziçi İmar Müdürlüğü, Etkilenme ve Geri Görünüm Bölgeleri ise ilçe belediyeleri sorumluluğu altındadır. Öngörünüm Bölgesi sınırları dâhilinde toplam 50 mahalle ve 8 köy yer almaktadır. Avrupa Yakası'nda; Sarıyer İlçesinde; Yenimahalle, Kocataş, Büyükdere, Çayırbaşı, PTT Evleri, Cumhuriyet, Kireçburnu, Tarabya-Ferahevler, Yeniköy, İstinye, Emirgan, Reşitpaşa, Baltalimanı, Rumelihisarı, Merkez mahalleleri ile Rumelikavağı, Rumelifeneri, Zekeriyaköy, Garipçe köyleri; Beşiktaş İlçesinde Bebek, Kültür, Etiler, Ulus, Arnavutköy, Kuruçeşme, Ortaköy mahalleleri bulunur.

Asya Yakası'nda ise; Üsküdar İlçesinde Hacıhesna Hatun, Kuzguncuk, İcadiye, Abdullağa, Küplüce, Beylerbeyi, Havuzbaşı, Güzeltepe, Kuleli, Emek, Vaniköy, Kandilli, Küçüksu, Yenimahalle Mahalleleri; Beykoz ilçesinde Göksu, Göztepe, Anadoluhisarı, Kavacık, Kanlıca, Çubuklu, Çiğdem, Paşabahçe, İncirköy, Gümüşsuyu, Merkez, Yalıköy, Ortaçeşme, Çamlıbahçe mahalleleri ile Tokatköy, Poyraz, Anadolu kavağı ve Anadolu Feneri köyleri mevcuttur.

Boğaziçi Öngörünüm Bölgesi'nde en büyük alanı 2036 hektar ile Sarıyer İlçesi, en küçük alanı ise 401 hektar ile Beşiktaş İlçesi oluşturmaktadır. Ayrıca Beykoz İlçesi 1629, Üsküdar İlçesi ise 566 hektar yer kaplamaktadır (Tablo 3.1).

Tablo 3.1. Boğaziçi Alanı Öngörünüm Bölgesi İlçelerinin Alanları
(www.ibb.gov.tr).

İLÇE	SAHİL ŞERİDİ	ÖNGÖRÜNÜM ALANI (Hk)	TOPLAM ALAN(Hk)
BEŞİKTAŞ	20	381	401
SARIYER	51	1985	2036
AVRUPA YAKASI TOPLAM	71	2366	2437
ÜSKÜDAR	43	523	566
BEYKOZ	50	1579	1629
ANADOLU YAKASI TOPLAM	93	2102	2195
TOPLAM	164	4468	4632

3.1.2. Boğaziçi İmar Müdürlüğü

Boğaziçi Alanındaki yapılaşmanın kontrol edilmesi amacıyla 1983 yılında 2960 Sayılı İmar Kanunu kabul edilmiş, bu kanunun uygulanması görevi Boğaziçi İmar Müdürlüğü'ne verilmiştir. Boğaziçi On Görünüm Bölgesi'nde yapılaşmanın denetimi Boğaziçi İmar Müdürlüğü yetkisi altındadır. Bu bölüm dört alt başlıkta incelenmiştir.

3.1.2. 1. İdari Yapısı ve Görevleri

İstanbul Boğaziçi Alanı Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu'nun 14 Aralık 1974 tarih, 8172 sayılı kararı ile Doğal Sit Alanı olarak ilan edilmiştir. Özel bir yasa olan 2960 sayılı Boğaziçi Yasası 22.11.1983 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Boğaziçi Yasasının amacı, Boğaziçi Alanının kültürel ve tarihi değerlerini ve doğal güzelliklerini korumak ve geliştirmek ve bu alandaki nüfus yoğunluğunu artıracak yapılanmayı sınırlamak için uygulanacak imar mevzuatını belirlemek ve düzenlemektir (www.ibb.gov.tr).

Söz konusu kanunun 6.maddesi ile 11.01.1984 tarihinde Boğaziçi İmar Müdürlüğü kurulmuş, Boğaziçi On Görünüm Bölgesi'ndeki yapılaşmayı kontrol etme görevi Boğaziçi İmar Müdürlüğü'ne verilmiştir. Müdürlük, Büyükdere Caddesi üzerinde Orman İl Müdürlüğü'nün karşısında bulunan alanda hizmet vermektedir.

Boğaziçi İmar Müdürlüğü, Boğaziçi Öngörünüm Alanı Sahil Şeridi ve Öngörünüm Bölgesi olmak üzere toplam 4634 hektarlık alanda çalışmalarını yürütmektedir. Bunun 165 hektarını Sahil Şeridi oluşturmaktadır. Boğaziçi İmar Müdürlüğü, Avrupa Yakası'nda Sarıyer ve Beşiktaş, Anadolu Yakası'nda ise Beykoz ve Üsküdar İlçeleri'nin öngörünüm bölgesinde kalan kısımlarından sorumludur. 09 Mayıs 1985 tarihinde yürürlüğe giren 3194 sayılı İmar Kanunu ile Boğaziçi İmar Müdürlüğü İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığına bağlanmıştır (www.ibb.gov.tr).

2960 Sayılı Boğaziçi İmar Kanunu'nun 9. maddesinde Boğaziçi İmar Müdürlüğü'nün başlıca görevleri şu şekilde sıralanmıştır:

a) Boğaziçi imar planlarını ve Boğaziçi Alanında bu Kanunun amacına uygun yatırımları ve ilgili diğer faaliyetleri düzenleyen imar uygulama programlarını ve ilgili diğer planları hazırlamak ve Belediye Başkanlığına sunmak.

b) Boğaziçi İmar Müdürlüğünün bütçesini hazırlamak. Belediye Başkanının muvafakati ile İmar İdare Heyetine sunmak.

c) Boğaziçi Alanında imar uygulamalarını, ruhsat işlemlerini yürütmek.

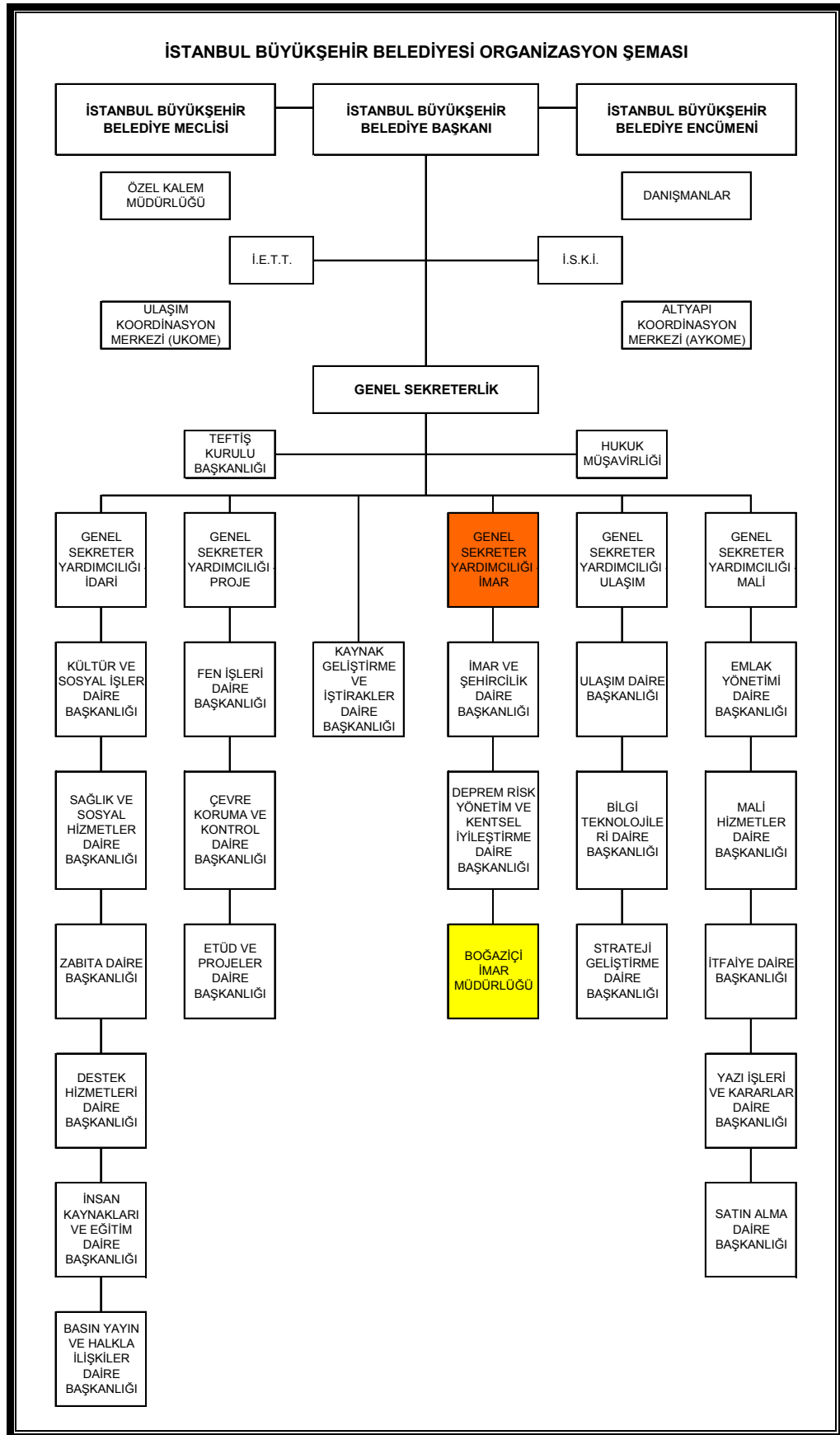
d) Boğaziçi Alanında yapıları ve inşaatları kontrol etmek.

e) İmar mevzuatına aykırı yapılar hakkındaki yıkım kararlarını uygulamak.

f) Bu Kanunla verilen diğer görevleri yapmak.

Boğaziçi Alanında bu Kanunun amacına uygun olarak faaliyetlerin planlanmasından uygulanmasından, Boğaziçi Alanının genel görünüm ve estetiğinin ve tarihi ve doğal mimari özelliklerinin korunmasından birinci derecede sorumlu olan Boğaziçi İmar Müdürü, en az lisans düzeyinde yükseköğrenim görmüş kişiler arasından İmar ve İskân Bakanlığınca atanır. Müdür yardımcıları, Müdürde aranan şartları taşıyan kişiler arasından aynı usulle atanır (Boğaziçi İmar Kanunu).

İstanbul Büyükşehir Belediyesi organizasyon şeması içerisinde; bütün Müdürlükler Daire Başkanlıklarına bağlı iken, Boğaziçi İmar Müdürlüğü, Daire Başkanlıkları haricinde Genel Sekreter Yardımcılığı'na direkt olarak bağlı olan tek müdürlüktür. Bu durum ise Boğaziçi İmar Müdürlüğü'ne Daire Başkanlığı kadar önem verildiğini göstermektedir (Şekil 3.2).



Şekil 3.2. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Organizasyon Şeması

Boğaziçi İmar Müdürlüğü'nün çalışmaları üç ana başlıkta toplanabilir.

Bunlar:

- Ruhsat işlemleri,
- Planlama ve kamulaştırma çalışmaları,
- Yapı denetimidir.

2960 ve 3194 sayılı yasalara, yönetmelik ve plan şartlarına göre; bu çalışmalar şu şekilde detaylandırılabilir:

- Temel üstü, yıkım ve tamirat ruhsatları vermek,
- İnşaatların projelerine uygun yapılmasını sağlamak,
- Kaçak yapılaşmayı ve gecekondulaşmayı önlemek,
- Kot-kesit, kontur, garbi, pafta ve revizyonları, kıyı tespitleri gibi harita çalışmaları yapmak,
- İmar durum taleplerini karşılamak,
- Fiziki planlama çalışmaları için; etüt, planlama, rapor vb, çalışmalar yapmak,
- Korunması gerekli kültür varlıklarını ve mevcut yeşil dokunun muhafazasını ve geliştirilmesini sağlamak,
- Koru, mesire alanı, park gibi yeşil alanları kamulaştırarak halkın hizmetine sunulmasını sağlamak (www.ibb.gov.tr).

Boğaziçi İmar Müdürlüğü'nde teknik çalışmalar iki teknik müdür muavinine bağlı beş ayrı büroda; idari işler, idari müdür muavinine bağlı altı ayrı birim tarafından ve kaçak yapı denetimi zabıta müdür muavininin kontrolünde gerçekleştirilmektedir (Şekil 3.3).

Müdürlüğe bağlı toplam on bir adet şeflik mevcuttur. Bunlar;

- Ruhsat-Iskan Bürosu Şefliği
- Tesisat Bürosu Şefliği
- Statik Bürosu Şefliği
- Yapı Kontrol Bürosu Şefliği
- Harita Bürosu Şefliği

- Durum Bürosu Şefliği
- Planlama Bürosu Şefliği
- Tespit ve Tetkik Bürosu Şefliği
- Yazı ve Personel Bürosu Şefliği
- Muhasebe Bürosu Şefliği
- Kalem-Arşiv Bürosu Şefliği



Şekil 3.3. Boğaziçi İmar Müdürlüğü Organizasyon Şeması (www.ibb.gov.tr)

Teknik müdür muavinleri; denetimden ve ruhsat ile planlamadan sorumlu olmak üzere iki adettir. Denetimden sorumlu teknik müdür muavinine yapı denetim bürosu bağlıdır. Bu büro genellikle zabıta amirliği ile koordineli olarak çalışır. Ruhsat ve planlamadan sorumlu teknik müdür muavinine; harita, planlama, durum ve ruhsat iskân büroları olmak üzere dört büro bağlı olarak görev yapmaktadır.

Ruhsat ve planlamadan sorumlu teknik müdür muavinine bağlı bürolardan harita bürosunun görevleri; kot-kesit tespiti, inşaat istikamet rölövesi, kadastral revizyon işlemleri, plankote ve ağaç revizyonu kontrolü, eski eser plan tadilatlarını ve yeni altyapı proje güzergahlarını paftalara işlemek, ayrıca plan gereği tevhid ve yola terk işlemleri için Encümene teklif folyesi sunmaktır (www.ibb.gov.tr).

Planlama bürosunun görevleri; sahil şeridi ve öngörünüm bölgesiyle alakalı parsel ilgililerinden, kamu kurum ve kuruluşlarından ve diğer müdürlük bürolarından gelen talep ve sorunlara istinaden, ilgili yasa ve plan hükümleri doğrultusunda inceleme yaparak, gerekli yazışmalar ile plan tadilatı gereken konularda plan tadilatı yapmaktır (www.ibb.gov.tr).

Ruhsat iskân bürosunun görevleri; projelerin inceleyip tasdiklemek, 3 Nolu Bölge kurulu kararları doğrultusunda işlem yapmak, inşaat ruhsatı, tadilat projesi tasdiki ve tadilat ruhsatı ve basit onarım izni vermektir. Durum bürosu ise parsel maliklerinin talepleri üzerine yazılı veya çizimli imar durumu vermektedir (www.ibb.gov.tr).

Bunların haricinde, yazı ve personel işleri, muhasebe şefliği, kalem-arşiv şefliği, daire amirliği, baş şoförlük birimleri, güvenlik amirliği ile ihale komisyonu idari müdür yardımcısına bağlı olarak hizmet vermektedir. İdari müdür yardımcısının görevleri şunlardır:

- Gelen tüm evrakların ilgili iç birimlere havalesini yapmak,
- Memur ve işçi personellerin hastane sevk işlemlerini yapmak,
- Personelin izin durumlarını düzenlemek,
- Mesailerin baraj dâhilinde iş akışına göre eşit şekilde dağılımını sağlamak,
- Müdürlük binasının ve çevresinin bakım ve onarımını yapmak,
- Müdürlüğümüzde kullanılan araç gereçlerin bakım ve onarımını yaptırmak,
- Gerekli diğer mal ve hizmetlerin temini için Büyükşehir Belediye Başkanlığına teklifte bulunmaktır (www.ibb.gov.tr).

3.1.2.2. Kaçak Yapı Denetimi

Günümüzde Boğaziçi Öngörünüm Alanında yaklaşık 550 bin kişi yaşamakta olup, toplam 28873 bina mevcuttur. Bu binalardan 3004 adedini mevzuata aykırı yapılar, 6612'sini gecekondular oluşturmaktadır. Bu yapıların toplamı ise

Boğaziçi'ndeki yapıların üçte birini oluşturmaktadır. 1983 yılından bu yana mevzuata aykırı 9616 bina ve gecekondu yapıldığı tespit edilmiştir. Boğaziçi Kanunu'nun çıktığı 1983'ten bu yana belirlenebilen kaçak yapı sayısı 3000 civarında olup, bunun 2970 adedi tespit edilerek mühürlenmiştir (www.tumgazeteler.com).

Boğaziçi İmar Kanunu'nun 11. maddesi inşaat ruhsatı almış yapıların Boğaziçi İmar Müdürlüğü ekiplerince denetimini düzenler.

Boğaziçi İmar Müdürlüğü'nde kaçak ve ruhsatlı yapı denetimi, denetimden sorumlu teknik müdür yardımcısına bağlı yapı kontrol bürosu ve zabıta amirliği tarafından yapılır. Yapı kontrol bürosunun görevleri şunlardır:

- Ruhsat Bürosu Şefliğince projesi onaylanarak yapı ruhsatı verilmiş inşaatları sık sık kontrol ederek, projesine uygun inşa edilmesini sağlamak,
- Statik Büro Şefliğince İstanbul İmar Yönetmeliği'nin 14.01 maddesine göre verilen basit onarımlarının denetimini yapmak,
- Ruhsatı Statik Büro Şefliğince verilen statik takviyelerin, takviye projesine uygun olarak inşa edilmesini sağlamak,
- İnşaatların duvarları örüldükten sonra ısı yalıtım projesine uygun yapıp yapılmadığının tespiti için, Tesisat Bürosu Şefliğini devreye sokarak vize alınmasını temin etmek,
- Doğal zemine müdahale edilmesine engel olmak, doğal zemini tahrip edenler hakkında Cumhuriyet Savcılıkları'na suç duyurusunda bulunmak (Şekil 3.4),
- Yıkılacak derecede tehlikeli yapıları, Kültür ve T.V.K. Kurulu'nun da görüşlerini alarak mümkünse yıkmak ve tehlikeyi bertaraf etmek (Şekil 3.5),
- 775 sayılı Gecekondu Kanunu'nun uygulamasında Zabıta Amirliği'ne gerekli teknik yardımda bulunmak,
- Ruhsatlı inşaatların temel üstü vizelerini vermek,
- Yapı sahibi ile yapı denetim büroları arasındaki sözleşmenin taraflarca ihlal edilmesine engel olmak,

- Ruhsat ve eklerine aykırı veya tamamen ruhsatsız inşa edilen yapıları mühürlemek, encümeninden yıkım kararı alarak yıkımı gerçekleştirmek (Şekil 3.6),
- Vatandaşların şikâyetlerini değerlendirmeye alarak en kısa sürede sonuçlandırmak ve ilgisine cevap vermektir (www.ibb.gov.tr).



Şekil 3.4. Doğal Zeminin Tahrip Edilmesine Bir Örnek



Şekil 3.5. Kültür ve T.V.K. Kurulu'ndan Yıkım Onayı Almış Bir Konut Örneği



Şekil 3.6. Bölgede Yapılan Bir Yıkım Çalışması Örneği (www.ibb.gov.tr)

Yapı kontrol bürosu, Anadolu ve Avrupa olmak üzere iki şeflikten oluşur. Anadolu şefliği kendi içerisinde Üsküdar ve Beykoz olmak üzere iki; Avrupa şefliği ise Beşiktaş, Sarıyer Merkez ve Sarıyer Orta Bölge olmak üzere üç bölgeye ayrılmıştır. Her bölgede iki teknik eleman görev yapmaktadır. Bölge kontrolleri sırasında iki mühendisten oluşan ekibe zabıta müdürlüğünden bir zabıta memuru destek vermektedir. Böylece her bölgenin kontrol ekibi üç kişiden oluşmaktadır.

İdari müdür yardımcılıkları dışında, zabıta müdür yardımcısına bağlı olarak çalışan zabıta amirliğinin ana görevi kaçak yapı ve gecekonduların denetimini yapmaktır. Yapı kontrol bürosu ile beraber çalışan zabıta amirliğinin yapılanması da yapı kontrol bürosu ile aynıdır. Anadolu yakasında iki, Avrupa yakasında ise üç bölgede birer ekip görev yapmaktadır. Bu ekiplerin görevi, gerek denetimleri sırasında rastladıkları izinsiz çalışmalarını denetlemek ve durdurmak; gerekse müdürlüğe gelen şikâyetler doğrultusunda şikâyet mahallinde kontrol yapmaktır.

Zabıta amirliğinin, 775 sayılı Gecekondular Kanunu, 5326 sayılı Kabahatler Kanunu ve 2960 sayılı Boğaziçi Kanununa göre diğer görev ve yetkileri şunlardır:

- Müdürlük emir ve yasaklarının takibini yapmak,
- Gelen şikâyetleri değerlendirerek yasal çerçevede gereğini yapmak,

- Takipteki yerlerin rutin olarak kontrolünü yapmak,
- Amirliğe gelen yıkım ve kontrol işlerinin yasal gereğini yapmak, yıkılacak kaçak yapılaşmaları teknik eleman nezaretinde yıkımlarını gerçekleştirmek,
- 2960 sayılı kanuna aykırı yapılan inşai faaliyetlerin durdurulması ve teknik eleman nezaretinde gereğini yapmak,
- 775 sayılı kanun uyarınca tespit edilen kaçak yapılara anında müdahale etmek ve yetki dâhilinde yıkımlarını gerçekleştirmek (www.ibb.gov.tr).

Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi'nde kaçak yapı denetimi iki yolla yapılır. Bunlardan birincisi zabıta ekiplerinin bölgede her gün yaptıkları rutin kontrollerdir. Bu kontroller sırasında herhangi bir kaçak yapılaşma faaliyetine rastlanırsa bu çalışma durdurularak yapı kontrol bürosu ekiplerine bilgi verilir. Bunun yanında yapı kontrol bürosu ekipleri de uygun zamanlarında bölgede rutin kontrollerle zabıta ekiplerine destek verirler.

Kaçak yapı denetiminde diğer bir yöntem ise, vatandaşlardan telefonla veya yazılı olarak Boğaziçi İmar Müdürlüğü'ne gelen şikâyetler üzerine ilgili bölge zabıta ekibinin şikâyet mahallinde yaptığı kontrol yöntemidir. Telefonla gelen şikâyet müdürlüğün zabıta birimine yapılabildiği gibi yapı kontrol bürosuna da yapılabilir. Şikâyet üzerine öncelikle zabıta ekibince şikâyet mahalline gidilir ve gerek duyulursa ilgili bölgenin yapı kontrol ekibi çağırılarak kaçak yapılaşma hakkında işlem yapılır.

3.1.2.3. Bölgedeki Kaçak Yapılaşma Türleri

Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi'nde başlıca üç çeşit yasal olmayan yapı türü vardır. Bunlar:

- Gecekondu,
- İskânsız yapılar,
- İskân aldıktan sonra değişiklik ve eklenti yapılan yapılardır.

Gecekondular devlet arazisi üzerine izinsiz olarak yapılan yapılar olup, sadece zabıta şefliğinin sorumluluğu altındadır. Bu tür yapılarla ilgili bütün yasal işlemler zabıta şefliği tarafından yapılır.

İkinci tür yasal olmayan yapı grubu olan iskânsız yapılar ise kendi içlerinde iki gruba ayrılırlar. Birinci grup yapılar, ruhsat almadan yapımına başlanan ve tamamlanan yapılardır. Bunlar 1 nolu yapı tatil tutanağında Boğaziçi İmar Kanunu'nun 13 – a. maddesine göre işleme tabi tutulurlar. Yıkım kararı yapının tamamı için alınır. İskânsız yapılar içerisinde yer alan ikinci grup, yapımına ruhsat alındıktan sonra başlanan ancak daha sonra inşaat ruhsatı ve eklerine ve imar mevzuatına aykırı yapılmış bölümleri olduğu için yapı kullanım izin belgesi (iskân) alamayan yapılardır. 1 nolu yapı tatil tutanağında Boğaziçi İmar Kanunu'nun 13 – b. ve 13 – c. maddesine göre işleme tabi tutulurlar. Yıkım kararı yapının ruhsata aykırı kısımları için alınır.

Üçüncü tür yapılar ise, inşaatı ruhsatına uygun olarak tamamlanmış; ancak yapı kullanım izin belgesi (iskân belgesi) alındıktan sonra zaman içerisinde ruhsatına aykırı olarak değişiklik ve eklenti yapılan yapılardır. 1 nolu yapı tatil tutanağında Boğaziçi İmar Kanunu'nun 13 – d. maddesine göre işleme tabi tutulurlar. Yıkım kararı yapının imar mevzuatına aykırı olarak yapılmış kısımları için alınır (Şekil 3.7).



Şekil 3.7. Rumelifeneri'nde Yanlış Tadilat Yapılan Tescilli Bir Yapı Örneği

Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi'nde son senelerde yapılan sıkı denetimler neticesinde artık gerek tapulu arazilere; gerekse devlet arazilerine sıfırdan konut yapılması tamamen engellenmiş, bu yüzden bölgedeki kaçak yapılaşma yöntemleri farklılaşmıştır. Bu yöntemlerden en yaygını, çatı katını normal kata çevirerek binanın kat sayısını arttırmaktır. Bu yöntem; denetim olmadığı için geceleri çalışarak, mevcut çatıları kriko ile yükseltmek suretiyle yapılabildiği gibi, teras çatıları basit taşıyıcı malzeme ile bir gecede kapatıp normal kata çevirerek de yapılabilmektedir (Şekil 3.8, Şekil 3.9).



Şekil 3.8. Teras Katların Kapatılarak Normal Kata Dönüştürülmesi Örneği



Şekil 3.9. Çatı Yükseltilerek Yapılan Kaçak Bir Çalışma Örneği (www.ibb.gov.tr)

Diğer bir kaçak yapılaşma yöntemi, ana yollardan görülmeyen iç ve arka bahçelerde mevcut konuta ilaveler yapmaktır. Bu ilaveler çelik veya

betonarme yapılar olabildiği gibi, kısa zamanda uygulanıp tamamlanabilen portatif yapılar da olabilmektedir (Şekil 3.10, Şekil 3.11).



Şekil 3.10. Arka Bahçeye Yapılan Kaçak Bir Çelik İlave Örneği



Şekil 3.11. İç Bahçeye Yapılan Kaçak Bir Portatif İlave Örneği

Bir diğer yöntem, konutların taşıyıcı sistemlerini izinsiz olarak dışarıdan görünmeyecek biçimde betonarme sistemden çelik taşıyıcı sisteme dönüştürmektir. Özellikle Boğaziçi İmar Müdürlüğü'nden yasal tamir izni alamayacak iskân belgesi olmayan yapıların neredeyse tamamen taşıyıcı iskeletinin değiştirildiği bu yöntemle yapının ömrü uzatılmak istenmektedir. Mevcut yapının taşıyıcı iskeleti için çelik malzemenin seçilmesindeki sebep

çalışmayı en kısa zamanda tamamlamaktır. Ancak çelik malzeme kadar sıklıkla olmasa da özellikle büyük parsellerde yoldan görülmeyen yapılarda mevcut yapının taşıyıcı sisteminin betonarme olarak da değiştirildiği görülebilmektedir (Şekil 3.12, Şekil 3.13).



Şekil 3.12. Mevcut Taşıyıcı Sistemin Çelik Malzeme İle Değiştirilmesi Örneği



Şekil 3.13. Mevcut Taşıyıcı Sistemin Betonarme Olarak Değiştirilmesi Örneği

Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi'nde ruhsatına aykırı olarak konutlara yapılan ilavelerin en yaygını mevcut balkonların, gerek duvar örülmek sureti ile gerekse doğrama kullanılarak kapatılıp iç mekâna dâhil edilmesidir. Kullanıcıların çoğu bu değişikliği kanuna aykırı olduğunu bilmeden yapmaktadır (Şekil 3.14)



Şekil 3.14. Yasal Olmayan Bir Balkon Kapatma Örneği

Bu üç yöntemin haricinde, izinsiz olarak yapılan başka bir çalışma türü ise, deniz kenarında bulunan yapılarda, mevcut bahçenin yine çelik taşıyıcılarla denize doğru uzatılmasıdır. Bu şekilde mevcut bahçelerin alanı büyütülebildiği gibi kazanılan alan iskele amaçlı olarak da kullanılabilir. Bu yöntemin karadan yapılan rutin kontrollerde tespit edilmesi oldukça zor olmaktadır (Şekil 3.15).



Şekil 3.15. Yasal Olmayan Yapılan Bir İskele Çalışması Örneği

3.1.2.4. Kaçak Yapılaşmaya Karşı Uygulanan İşlemler

Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi dâhilinde izinsiz bir çalışma tespit edildiğinde Boğaziçi İmar Müdürlüğü ekiplerince çalışma durdurulur. Devamında yapı kontrol bürosu teknik elemanlarınca yapı tatil tutanağı tutulması süreci başlar. İlk olarak tapu müdürlüğünden ilgili yapının kime ait olduğu tespit edilir. Sonrasında yapı hakkında 1 nolu yapı tatil tutanağı hazırlanarak yapı mühürlenir. 1. nolu yapı tatil tutanağı hazırlanırken, tutanağın 2960 sayılı Boğaziçi İmar Kanunu'nun 13. maddesinin kaçınıcı bendine göre tutulduğu belirtilir. Bu maddede dört alt başlık vardır. Bunlar:

- a) İnşaat ruhsatı olmayan yapılar,
- b) Yapının, inşaat ruhsatına ve imar mevzuatına aykırı yapılmış bölümleri,
- c) Boğaziçi İmar Müdürlüğünce mühürlenerek yapımı durdurulmuş yapıların mühürlendikten sonra yapılan ilaveleri,
- d) Yapılarda kullanma izni verildikten sonra imar mevzuatına aykırı olarak yapılan değişiklikler ve eklentileri ile ilgilidir.

Yapı mühürlendikten sonra, yapı sahibi ve varsa fenni mesulleri ile müteahhidi hakkında savcılığa, 2960 sayılı Boğaziçi İmar Kanunu'nun 18. maddesini ve T.C.K.'nin 184. maddesini ihlalden suç duyurusunda bulunulur. Boğaziçi İmar Kanunu 18. maddesinde, Boğaziçi Alanında inşaat ruhsatı alınmadan yapılan yapıların tamamı, inşaat ruhsatı ve eklerine ve imar mevzuatına aykırı yapılan yapıların aykırı kısım ve bölümlerinin aynı kanunun 13. maddesine istinaden yıktırılacağı belirtilerek; yapı sahipleri, fenni mesulleri ve müteahhitleri hakkında uygulanacak yasal işlemler anlatılır.

T.C.K. 184. maddesi 1. bendinde' yapı ruhsatiyesi alınmadan veya ruhsata aykırı olarak bina yapan veya yaptıran kişi, bir yıldan beş yıla kadar hapis cezası ile

cezalandırılır' hükmü bulunmaktadır (Türk Ceza Kanunu). Aynı kanunun 5. bendinde ise 'kişinin, ruhsatsız ya da ruhsata aykırı olarak yaptığı veya yaptırdığı binayı imar plânına ve ruhsatına uygun hale getirmesi halinde, bir ve ikinci fıkra hükümleri gereğince kamu davası açılmaz, açılmış olan kamu davası düşer, mahkûm olunan ceza bütün sonuçlarıyla ortadan kalkar' hükmü getirilmiştir (Türk Ceza Kanunu). Yapı sahibi yıkım kararı kendisine tebliğ edildikten sonraki 15 gün içerisinde kaçak inşaatını kendisi yıkarsa, yapı sahibi hakkında alınmış veya alınması muhtemel yasal ceza T.C.K. 184. maddesinin 5. bendi gereği ortadan kalkmış olur.

Savcılığa suç duyurusunda bulunulmasından sonra ise müdürlüğün durum bürosuna, söz konusu parselin yeşil alana katılacak alan statüsüne girip girmediği; ruhsat-iskân bürosuna ise yapı tatil tutanağında belirtilen aykırılıkların ruhsata bağlanıp bağlanamayacağı konularında görüş sorulur. Durum bürosundan ilgili parselin yeşil alana katılacak alan olduğuna, ruhsat-iskân bürosundan ise yapı tatil tutanağında belirtilen söz konusu aykırılıkların ruhsata bağlanamayacağına dair görüş alınmasını takiben İstanbul Büyükşehir Belediyesi Encümeni'ne gönderilecek encümen dosyası hazırlanır. Bu dosyada söz konusu kaçak yapıda izinsiz çalışma yapıldığının tespit edildiği belirtilerek yapı hakkında yıkım kararı alınması talep edilir. Yapıya ait 1 nolu yapı tatil tutanağı, yapı ile ilgili durum ve ruhsat-iskân bürolarından alınan görüş, yapıya ait tapu kaydı ve yapıdaki izinsiz çalışmaları belgeleyen yeteri kadar fotoğraf eklenerek dosya Encümene gönderilir. Encümen toplantısından sonra eğer yapı hakkındaki yıkım talebi uygun görülürse, yıkım kararı bir üst yazıyla Encümen tarafından Boğaziçi İmar Müdürlüğü'ne bildirilir.

Yıkım kararı, Boğaziçi İmar Müdürlüğü zabıta şefliği tarafından mal sahibine veya müteahhide tebliğ edilir. Bu tebligat on beş gün içinde tamamlanır. Tebligatın bu şekilde yapılması mümkün olmadığı takdirde, yıkım emri yapı mahallinde görülebilecek bir yere on beş gün müddetle asılır ve bu işlem bir tutanakla belirlenir. Tebligatın tamamlanmasından itibaren on beş gün içinde yapı, mal sahibi veya müteahhit tarafından yıkılmadığında, yıkım işlemi Boğaziçi İmar Müdürlüğünce yerine getirilir ve yıkım masrafları % 20 fazlası ile mal sahibi veya müteahhitten tahsil edilir (Boğaziçi İmar Kanunu, madde 13)

Bu süre içerisinde mühür açılarak kaçak çalışmanın devam ettiği tespit edilirse, mühür fekki suçlamasıyla yapı sahibi hakkında 2 nolu yapı tatil tutanağı tutulur ve savcılığa yapı sahibi hakkında T.C.K.’nın 203 maddesini ihlal etmekten suç duyurusunda bulunulur.

T.C.K. 203. maddesinde ‘kanun veya yetkili makamların emri uyarınca bir şeyin saklanması veya varlığının aynen korunmasını sağlamak için konulan mührü kaldıran veya konuluş amacına aykırı hareket eden kişi, altı aydan üç yıla kadar hapis veya adli para cezası ile cezalandırılır’ hükmü bulunmaktadır (Türk Ceza Kanunu).

Boğaziçi İmar Kanunu’nun 11. maddesi inşaat ruhsatı almış yapıların Boğaziçi İmar Müdürlüğü ekiplerince denetimini düzenler. Bu maddeye göre; Boğaziçi Alanındaki yapılar, kazı izni verildiği günden itibaren Boğaziçi İmar Müdürlüğüne inşaat ruhsatına ve eklerine ve bu Kanunla belirlenen esaslara göre denetlenir. Boğaziçi İmar Müdürlüğü, denetleme sırasında inşaat ruhsatı ve eklerine ve bu Kanunla belirlenen imar mevzuatına aykırılıkları bir tutanakla tespit eder. İnşaat ruhsatı ve eklerine ve imar mevzuatına aykırılığı tespit edilen yapılar için, tutanak tanzimi ile birlikte inşaat mühürlenir. Tanzim edilen tutanak ve yapının mühürlendiğini belirten belge, bir kroki ile birlikte derhal Boğaziçi İmar Müdürlüğüne gönderilir. Mal sahibi veya müteahhit inşaat ruhsatı ve eklerini denetlemeye hazır bir şekilde inşaat mahallinde bulundurmakla yükümlüdürler.

Kanunun 12. maddesi yapı kullanım izin belgesi almış yapıların denetimi ile ilgilidir. Kullanma izni verilen yapıların, Boğaziçi İmar Müdürlüğüne tespit edilecek önceliklere göre ve bir program dâhilinde, projelerine ve imar mevzuatına uygunluğu denetlenir. Aykırılıklar bu kanunun 11. maddesinde belirtilen esaslara göre tespit edilir ve derhal Boğaziçi İmar Müdürlüğüne bildirilir. Tutanak tanziminde mal sahibi veya yönetici veya kiracının bulunması esastır. Terkedilmiş yapılarda tutanak Boğaziçi İmar Müdürlüğüne görevlendirilecek asgari üç görevli tarafından tanzim edilir. Yapıda imar mevzuatına aykırı olarak yapılan değişiklikler ve eklentiler, bu kanunun 13. maddesinde belirtilen esaslara göre Boğaziçi İmar Müdürlüğüne yıkılır veya yıktırılır.

3.2. Boğaziçi Alanını Etkileyen Yasal Düzenlemeler

Boğaziçi Alanını etkileyen yasal düzenlemeler; Osmanlı Dönemi, Cumhuriyet Dönemi, 1983 Sonrası Dönem, 2960 Sayılı Boğaziçi Kanunu ve 3194 Sayılı İmar Kanunu olmak üzere beş alt başlıkta incelenmiştir. 2960 Sayılı Boğaziçi Kanunu ve 3194 Sayılı İmar Kanunu bölgeyi diğer tüm kanunlardan daha fazla etkilediği için ayrı birer alt başlıkta anlatılmışlardır.

3.2.1. Osmanlı Dönemi'nde Yapılan Yasal Düzenlemeler

Boğaziçi'nde ilk yasal düzenleme Osmanlı zamanında 1848'de uygulanmıştır. 1851'de Bekir Paşa tarafından 1/2.500 ölçekli "Zirai Osmani" haritası hazırlanmış, 1882'de C.Stolpe'ye harita ve plan yaptırılmıştır. Bu planların ortak özelliği kentin yollarını genişletmek, meydanlar açmak, ticareti geliştirmek için yapılmış olmasıdır (Kılıç, H., 2006)

Bu planların haricinde, üst ölçekli bir yaklaşım olmasına rağmen yapı ölçeğinde dikkat edilmesi gereken unsurları içeren 1836–37 yılında Moltke'nin yapmış olduğu 1/25.000 ölçekli plan; yolların geometrik esaslara göre hazırlanması ve yangınlardan dolayı binaların kâgir inşasını, ahşap yapılması durumunda iki bina arasının kâgir olmasını öngörmüş fakat uygulanamamıştır (Tekeli, İ., 1993).

Osmanlı İmparatorluğu'nda yapım çalışmalarını düzenleyen kurallar hükümdarın emriyle belirlenmektedir. Her türlü yapım ve onarım işinden sorumlu olan kuruluş Hassa Mimarlar Ocağıydı ve saraydaki dört emindanlıkten biri olan şehreminliğine bağlıdır. Şehirlerle ilgili sorunlar, resmi binaların idaresi, yapıların izinleri ve yıkımlarıyla en üst yetkili olan mimarbaşı görevlendirilmiştir. Ocak, devletin yaptıracığı bütün yapıların tasarımını, uygulamasını, bakım ve onarımlarını yapmakla, ordu sefere çıktığı zaman yolda ve konaklama yerlerinde gerekli bütün yapım ve onarım hizmetlerini yürütmekle görevlidir (Alsaç, Ü., 1992).

1877 tarihli “Dersaadet Belediye Kanunu” ile İstanbul Şehremaneti 20 belediye dairesine ayrılmıştır. 19 yüzyıl ortalarına kadar subaşı, mimarbaşı gibi

kişilerin elinde bulunan kent hizmetleri artık bir kuruma verilmiştir. Söz konusu kanunla imar, aydınlatma, çarşı, pazar denetimi, çöp vb. gibi bugün de yerel yönetimlerin görev alanları içine giren yetkiler belediyelere verilmiş, belediye başkanı ve meclis üyelerinin atamayla belirlenmesi öngörülmüştür. Böylece kent yönetimindeki güçlü kişiler dönemi kapanmıştır. Kanunun yürürlüğe girmesi ile İstanbul Belediyesi'nin sınırları belirlenmiştir (İstanbul Ansiklopedisi, 1994).

Kültür varlıklarının korunmasıyla ilgili Osmanlı Devleti'nde Asar-ı Atika Nizamnameleri ana hatlarıyla günümüz Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kanunu karşılığında kullanılmıştır. İlki 1869 yılında olmak üzere 1874 ve 1884 yıllarında 3 tane Asar-ı Atika Nizamnamesi yürürlüğe girmiştir (Çal, H.).

1882 yılında “Ebniye Kanunu” yürürlüğe girmiştir. Kanunun 7. maddesi ile Boğaziçi'nin başlangıç sınırı Anadolu yakasında Paşalimanı, Rumeli Yakası'nda ise Ortaköy olarak belirlenmiştir. Söz konusu kanun ile kentin fiziki ve görüntüsünü etkileyen önemli bir gelişme olan deniz yolları ve demiryollarının kent merkezine bağlantısını sağlayan rıhtım ve istasyonlar yapılmıştır (Kuban, D., 1970).

Ebniye Kanunu kaçak yapılaşmaya ilk yasağı getiren kanundur; fakat yerleşimler içinde planlama açısından yeni düzenlemeler getiren bir içeriğe sahip değildir. Boğaziçi'ni ele alan maddelerinde ise sahilde yer alan yalıların sadece biçimsel özelliklerinin ne olması gerektiği konusunda, yüksekliklerin belirlenmesinde ve fonksiyonel açıdan dükkân ya da konut olarak kullanımıyla ilgili koşulların ne olacağına karar verilmiştir (Çubuk, M., 1994).

3.2.2. Cumhuriyet Dönemi'nde Yapılan Yasal Düzenlemeler

Cumhuriyetin ilk yıllarında İstanbul'da kaçak yapılaşma talebinin getirdiği olumsuzlukların giderilmesi yönündeki çabalardan biri 1926 yılında 844 sayılı Kanun ile oluşturulan Emlak ve Eytam Bankasının kuruluşudur. Söz konusu kuruluş ile bina yapacaklara kredi verilerek kaçak yapılaşma önlenmeye çalışılmıştır. 24.10.1926 tarihinde “Devlete ait Arsalar Üzerinde İzinsiz Yapılmış Binalar

Hakkındaki Kararname” de kaçak yapıların yıkımını durdurmuş, cezai hükümler getirmiştir. (Türkiye Cumhuriyeti Kanunları, No; 1580).

14. 4. 1930 tarihli 1580 sayılı Belediye Kanunu’nda belediyelerin görevleri dâhilinde; yeşil alanların ve tarım alanlarının korunması, ulaşım araçlarının işletilmesi, fabrikaların denetlenmesi, gaz vb. mal depolarının yapımı, harita ve imar planı yapımı, ucuz konut yapımı gibi faaliyetler tanımlanmıştır. Fakat belediye sınırları içindeki Boğaziçi’nde bu yasanın kabulünün ardından gaz depolarının yapımı dışında hiçbir faaliyet gerçekleştirilmemiştir (Tekeli, İ., 1993).

Cumhuriyet dönemindeki imar faaliyetlerinin yönlendirilmesi amacıyla yürürlüğe giren 21.06.1933 tarihli 2290 sayılı “Belediye Yapı ve Yollar Yasası” ile belediyelere 5 yıl içinde 50 yıl perspektifli imar planı yapma zorunluluğu getirilmiştir. Boğaziçi kıyı mekânı 2290 sayılı yasa ile şehrin herhangi bir parçası olarak görülmüş, imar planlarında ayrı bir plan olarak değil, parçalı planlar şeklinde ilçe sınırları içine giren bölümler ele alınmıştır. Boğaziçi kıyı mekânı için imar planlarında hangi fonksiyonun verileceğinin belirlenmesinin önemi ortaya konulmuştur (Tola, A. S., 1987).

Atatürk tarafından 1936’da Fransız şehircilik uzmanı Henri Prost’a İstanbul şehrinin planı yaptırılmıştır. Fransız uzman kenti kuzeye doğru geliştiren ve olguları destekleyen kararlar almıştır. Boğaziçi’ne köprü önerisi yapan Prost’un parçalı plan uygulaması sırasında onaylanan 143 adet uygulama imar planı ise Boğaziçi’ndeki semtler de yer almaktadır. Boğaziçi’ne ait bu planlarla yeşil alanlar korular ve bostanlar çok büyük yoğunluklarla konuta açılmıştır (Kılıç, H., 2006).

1948 senesinde Bina Yapımı Teşvik Kanunu ile birlikte yapılaşmanın artması Boğaziçi’nde de yaşanmış fakat İstanbul Belediyesi konut gelişimi içinde Boğaziçi’nde sınırlayıcı ya da denetleyici hiçbir mekanizmayı devreye sokmamıştır (Tekeli, İ., 1993).

1951 yılında Gayrimenkul ve Anıtlar Yüksek Kurulu kurulmuştur. Böylece eski eserlerle ilgili uygulamalarda karar yetkisi ilk kez bir kuruma verilerek, koruma konusunda önemli bir adım atılmıştır. 6188 sayılı “Bina Yapımına Teşvik ve İzinsiz

Yapılan Binalar Hakkında Kanunu” 29.7.1953 tarihinde kabul edilmiştir. Kanun’un İstanbul’u olumsuz etkileyen en önemli hükmü, kanun yürürlüğe girmeden önce kaçak yapıları kabul etmiş olmasıdır. Böylece kültür varlıklarının korunması ile ilgili Yüksek Kurul oluşturulurken, diğer taraftan kültür varlıklarının çevrelerini kuşatan inşaatlar yasal hale gelmiştir. 1955 yılında İstanbul Sanayi Planı ile İstinye, “Sanayi Alanı” ilan edilmiştir (Şekil 3.16). Söz konusu planla Boğaziçi’nin Rumeli yakasında biri sahilden diğeri tepeden iki yolun açılması yapılaşmanın Boğaz sırtlarına doğru uzamasına ve siluetin olumsuz etkilenmesine neden olmuştur (Özhekim, Y., 2006).

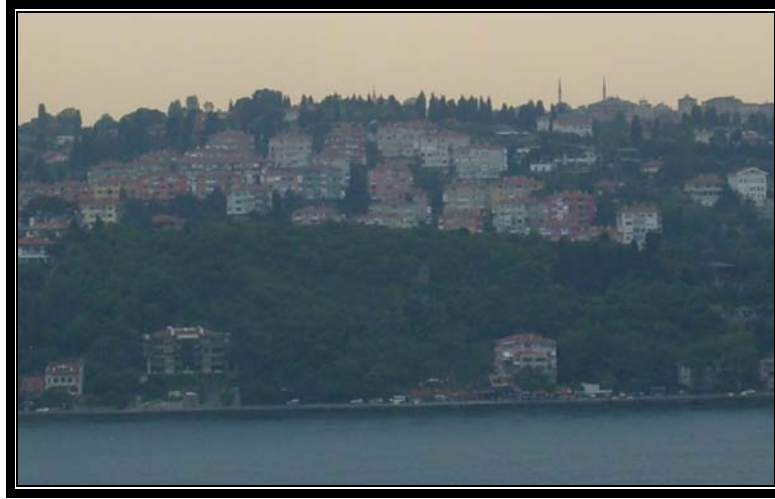


Şekil 3.16. İstinye Tersanesinin 1960 Yılındaki Görünümü (Özhekim, Y., 2006)

16.07.1956 tarihli 6785 sayılı “İmar Kanunu” ile resmi ve özel bütün yapılar, belediye sınırları içinde olmak üzere kanuna tabi tutulmuş, bütün yapılar için ruhsat alma mecburiyeti getirilmiştir. Boğaziçi Alanı da söz konusu kanuna tabi tutulmuştur. Bu yasa, Boğaziçi alanındaki yapılanmaya ruhsat izni alma hükmünü getirerek gecekondulaşmanın kısmen önüne geçse bile, yasal olarak bina yapımına izin vererek yapılanmanın artmasına neden olmuştur. Boğaziçi Alanı’nı olumlu etkileyen yasalardan biri 31.08.1956 tarihli, 6831 sayılı “Orman Kanunu”dur. Kanun ile tüm ormanlar herhangi bir işleme gerek görülmeden devletleştirilmiş ve Boğaziçi’nde bulunan birçok koru ve orman alanları koruma altına alınmıştır. Ayrıca söz konusu kanunla, tarihi ve turistik değerleri olan alanların korunması amacıyla özel mülkiyetteki alanların orman alanı sayılmasını kararlaştıran 6831 sayılı Orman kanunu ile bazı ormanlar “Milli Park” kapsamına alınmıştır (Türkiye Cumhuriyeti Kanunları, No; 6831).

1960 yılında Devlet Planlama Teşkilatının kurulmasıyla Kalkınma Planları oluşturulmuş ve Doğu Marmara Ön Planı ile ilk planlama yapılmıştır. İstanbul Sanayi Nazım Planı da bu dönemde yapılmıştır. İlk kez 1/25 000 ölçekli haritalar yapılarak kentin hava fotoğrafları çekildi, fotoğraflardan imar planı için altlık oluşturacak 1/1000 ölçekli haritalar hazırlanmıştır. 1966 yılında İmar İskân Bakanlığına bağlı Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu (B.İ.N.P.B) kurulmuştur. Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu İstanbul Nazım Planını 1980 yılında tamamlanmıştır. 1966–68 kent haritaları da söz konusu büro tarafından yapılmıştır. Boğaziçi Alanı bu çalışmalarla en geniş sınırı ile ele alınmıştır (Kuban, D., 1996).

1964 senesinde İstanbul Kat Nizamları Planı ve 1965'te Kat Mülkiyeti Kanunu'nun çıkmasıyla İstanbul'da kentsel alanlarda arsaların değeri büyük artış göstermiştir. Bununla birlikte inşaat sektörü de hareketlenmiş, boş arsalar ve yeşil alanlar apartmanların gelişimine sahne olmuştur. İstanbul'da binalar yıkılıp yeniden daha yüksek katlarla inşa edilmeye de başlamıştır (Şekil 3.17) (Keskin, A., 1993).



Şekil 3.17. İstinye Koyunun 2006 Yılındaki Görünümü (Özhekim, Y., 2006)

Bu tehlikenin kaldırılabilmesi amacıyla 1968 yılında yapılan İstanbul Nazım İmar Bürosunun önerdiği tarihi sitlerin envanteri çalışması büyük bir adım olmuştur. Bu çalışma kapsamında İstanbul'un tarihi dokusunu bu yıllarda hala koruyan alanlar belirlenmeye çalışılmıştır. Boğaz köylerinin büyük bir bölümü Üsküdar ve

Beşiktaş'ın birçok mahallesi kurul tarafından korunması gereken alanlar olarak tespit edilmiştir (Kuban, D., 1996).

10.5.1969 tarihinde yürürlüğe giren 1163 sayılı “Kooperatifler Kanunu”, değişik kesimlerindeki kişilerin dayanışma esasına göre konut yapmalarını sağlamıştır. Kanun, Boğaziçi'nde betonarme yapıların çoğalmasına neden olmuştur. Paşabahçe işçi evleri bu dönemde yapılmıştır (Kooperatifler Kanunu, 1996).

Yapı bazında başlayan koruma anlayışı zamanla, 1970'lerde yeni koruma anlayışının biçimlenmesi ile alansal bir nitelik kazanmaya başlamıştır. Boğaziçi mekânı da hem doğal, hem de tarihi dokusu nedeniyle kapsamlı korumanın gerektiği bir alan olarak tanımlanmış, 10 Ekim 1970 tarihinde Gayrimenkul Eski Eserler Kurulu (GEEAYK) Boğaziçi'nde sahil şeridi üzerinde bulunan tarihi yalıların korunması için bir karar almıştır. Bu karar 13 Mayıs 1972 tarihinde revize edilmiştir ve yapılan tespitler sonucu 89 adet birinci grup, 209 adet ikinci grup, 67 adet üçüncü grup sivil mimarlık örneğinin tescili gerçekleştirilmiştir (Aysu, Ç., 2001).

11.7.1972 tarihinde 1605 sayılı “6785 sayılı İmar Kanununda Bazı Değişiklikler Yapılması Hakkındaki Kanun” yürürlüğe girmiştir. Boğaziçi Alanı 1605 sayılı yasa ile genel kapsamda değerlendirilmiş; ancak 1605'e ek 6. maddede; tarihi, mimari değeri olan eserlerin, sanat yapılarının, çevreleri ile birlikte korunmasına dair G.E.E. ve A.Y.K. görüşü alınarak bazı Bakanlıklarca birlikte tespit olunabileceği ve gerekirse Vakıflar Genel Müdürlüğü'nün bakım, onarım, hatta istimlak edebileceği belirtilerek, Boğaziçi'ndeki bazı mekanları korumuştur. Ayrıca kanuna ait yönetmelikte Boğaziçi Alanı “sayfiye alanı” olarak kabul edilmiş, kanunun ek 7 ve 8. maddeleri ile kıyılar geniş ölçüde ele alınmıştır. Kıyı kullanımının bir düzen altına alınması amaçlanmıştır (Kamış, Ö., 1999).

1973'te, 1710 sayılı Eski Eserler Yasası'nın yürürlüğe girmesinden sonra, Boğaziçi'ndeki bütün imar uygulamaları, Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu'nun (GEEAYK) kararları ile yönlendirilmiştir. GEEAYK' nin önerisi ile 1973'de Boğaziçi koruları ve ormanlarının korunmasına ilişkin önemli kararlar alınmıştır. Bu kararlar Boğaziçi korularının korunması ve kesinlikle yapılaşmaya izin

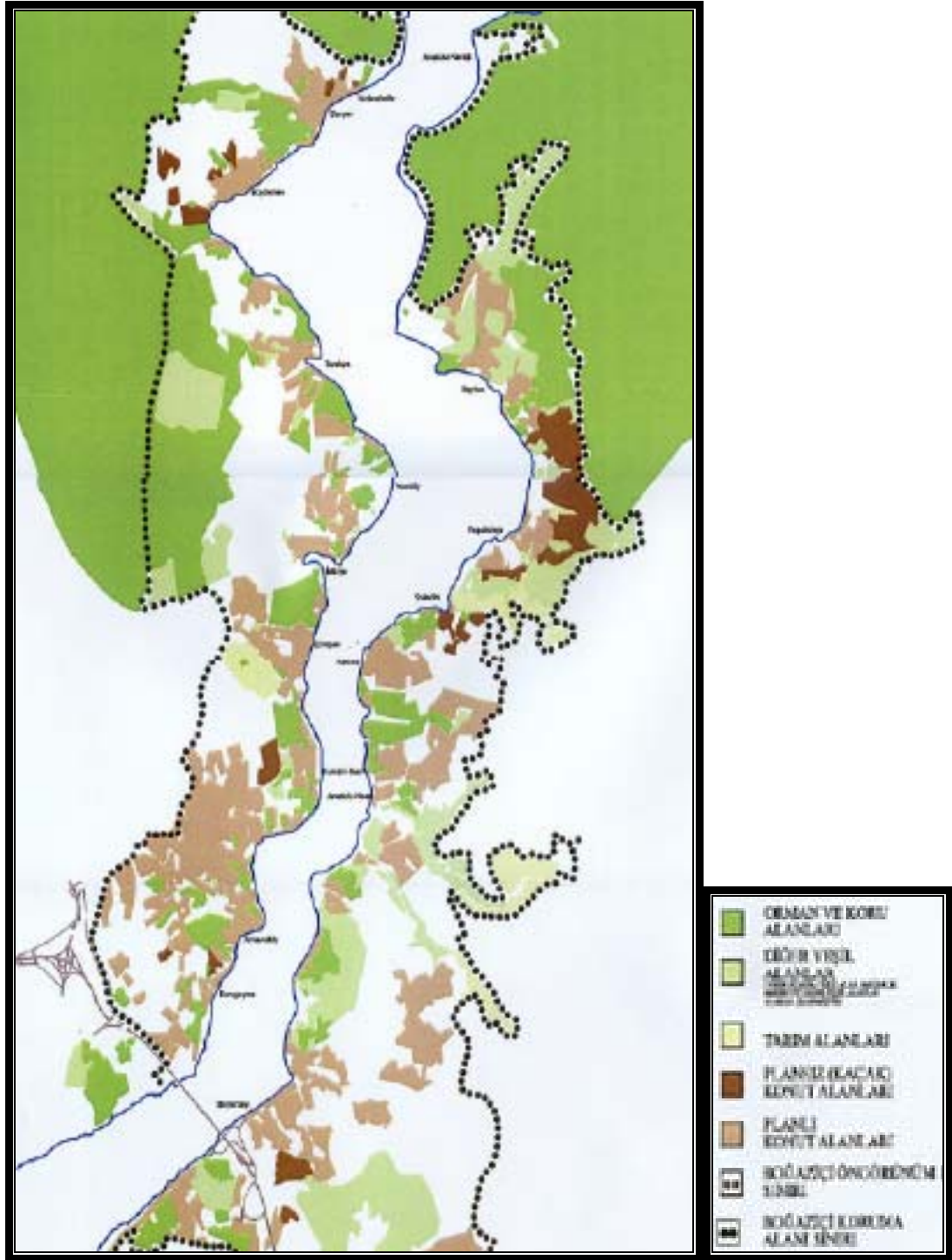
verilmemesini hükme bağlamıştır.1973'te GEEAYK Boğaziçi'nin SIT özelliklerini tescil etmiştir (Kılıç, H., 2006).

Kültür Bakanlığı'nın 20.03.1975 tarihinde 15183 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan tebliği ile Boğaziçi'ni resmen "doğal ve tarihi SIT alanı" olarak ilan edilmiş ve 1971 tarihinde kabul edilen Boğaz Sahil Şeridi Planı'nın getirdiği şartlara uyulacağı kararlaştırılmıştır. 775 sayılı Gecekondu Yasası'nda bazı değişiklikler yapan 1976 yılında yürürlüğe giren 1990 sayılı yasa ile 1966–1976 yılları arasında inşa edilen kamu arazilerindeki gecekonduların yıkım kararları kaldırılmıştır (Özhekim, Y., 2006).

30.07.1976 tarihinde 1/5000 ölçekli Boğaziçi Nazım İmar Planı çalışmalarına başlanmış, 03.06.1977 tarihinde de İmar ve İskân Bakanlığı Planlama ve İmar Genel Müdürlüğü'nce plan onaylanmıştır. Bu rapor Boğaziçi'nin gelecekteki kullanışlarının rekreasyon, turizm ve konut olarak belirlemiştir. Planda kamuya ait arazilerin kamu yararına kullanımı öngörülmüştür. Plan, var olan sanayi tesislerini korumuş, yenilerinin yapımını sınırlamıştır. Bu raporda, Boğaziçi'nde koruma amaçlı plan yapılması öngörülmüş, deniz ulaşımının geliştirilmesine dikkat çekilmiştir. Kara yolları için sırt yollarının kullanımına ağırlık verilmiş, sahil yolu turizm ve rekreasyona ayrılmıştır (Özüer, Ç., 1993).

1977'de yapılmış plan bazı eksikliklere rağmen Boğaziçi'nin korunması için önemli bir adım niteliğindedir. Plan; 1978 ve 1979 senelerinde revize edilmiştir. Revizyonlar sonucu oluşan yasalar GEEAYK tarafından Boğaziçi'nin korunmasına aykırı bulunmuş ve 1980'de yenilenmesi öngörülmüştür. Ardından 1982'de yeni bir plan yapılmış, konut, turizm ve rekreasyon amaçlı kullanımların alan içinde yer alması kabul edilmiş ve Boğaziçi'nde bir bölgeleme yapılmıştır. Kıyı kenar çizgisini takip eden sahil alanı Sahil Şeridi, sahil şeridine bağlı olarak Boğaziçi'nde iç kısımlarda yer alan korunması gereken tarihi ve doğal değerleri de kısmen içeren ve Boğaziçi'nde korunması gereken en önemli alan olarak belirlenen öngörünüm bölgesi (4300 ha.), öngörünüm ile etkilenme bölgesi arasında kalan geri görünüm bölgesi (1000 ha.) ve etkilenme bölgesi (5300 ha.) olarak tanımlanan bölgelerin hepsi için farklı yapılaşma koşulları belirlenmiştir (Şekil 3.18) (Kozaman, S., 2007).

Fakat bu bölgeler için belirlenen sınırlar Boğaziçi Alanı'nın korunması açısından yetersiz kalmaktadır. Özellikle ön görünüm ve geri görünüm bölgesini ayıran sınır çizgisi çoğu yerde kıyıya çok yaklaşılmaktadır. Bu yüzden özellikle günümüz koşullarında bu sınırın yeniden belirlenmesi gereklidir.



Şekil 3.18. 12.03.1977 tarihli 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı (Kılıç, H., 2006)

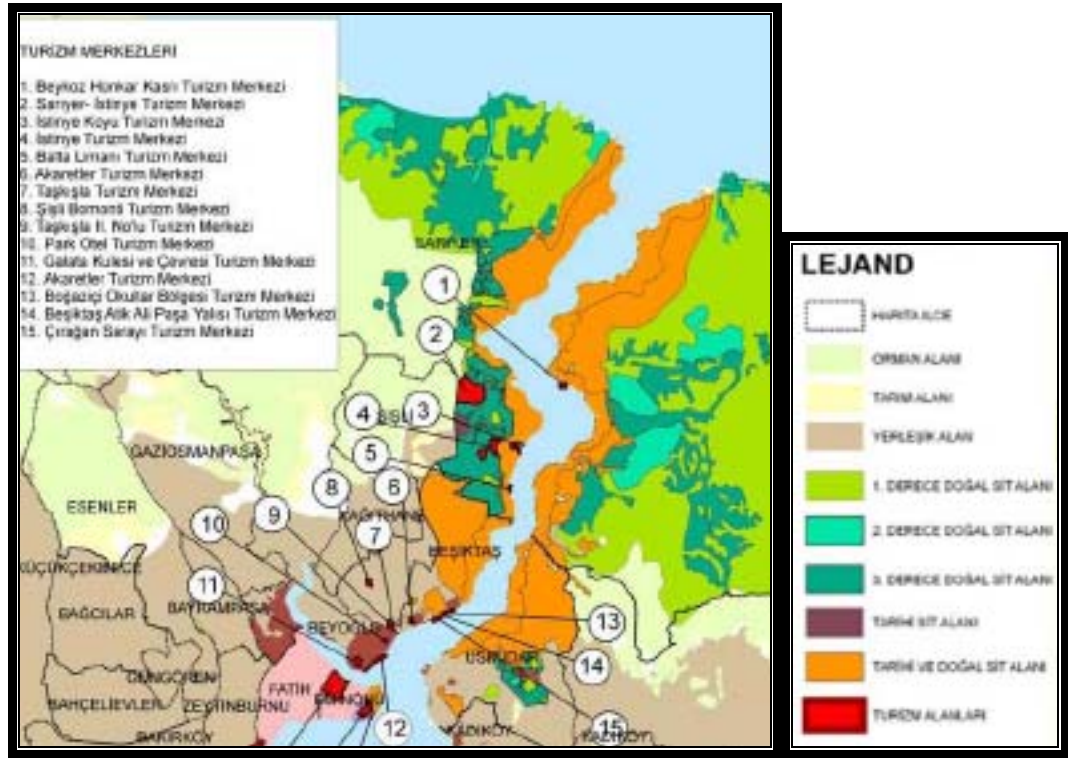
14.12.1974 gün, 8172 sayılı sit kararından sonra Koruma Yüksek Kurulu'nun aldığı her karar henüz bir kanuna ve yönetmeliğe tabi olmayan Boğaziçi Alanı için uygulanması gereken genel hükümler niteliğinde olmuştur. Anıtlar Yüksek Kurulu'nun Boğaziçi'nin doğal karakterini koruyarak yerleşme yoğunluğunu sınırlamayı amaçlayan 8612 sayılı kararında, Boğaziçi tarihi ve doğal SİT alanında mevcut eski eserler, SİT'ler ve yeşil alanlar hakkında evvelce alınmış Kurul kararlarının uygulanacağı ve çelişkili hallerde Anıtlar Yüksek Kurulu'na başvurulacağı belirtilmiştir (Özhekim, Y., 2006). Hasip Paşa Yalısı da Boğaziçi Alanında bulunan mevcut eski eserlere bir örnektir (Şekil 3.19).



Şekil 3.19. Hasip Paşa Yalısından Bir Görünüm (www.wowturkey.com, 2008)

Ayrıca, Boğaziçi tarihi ve doğal SİT alanı içinde deniz yüzeyini ve kıyı çizgisini olduğu gibi korumak esas olduğu belirtilerek yapılacak değişiklikte planların Anıtlar Yüksek Kurulu kararı alınmadan uygulanamayacağına, kesin tespit yapılmadıkça yıkma kararı alınamayacağına, yeni yapılacak kamu yapılarının da Anıtlar Yüksek Kurulu kararı olmadan tesis edilemeyeceği belirtilerek Boğaziçi Sahil Şeridi Planının uygulanması gerektiğine karar verilmiştir (Özhekim, Y., 2006).

1982 senesinde kabul edilmiş olan Turizm Teşvik Kanunu, Boğaziçi'nde yapılaşmaya neden olan en önemli yasal araç olmuştur. 1984 yılından itibaren 40 alan turizm alanı ilan edilmiş, bu sayı daha sonra 21'e inmiştir. Bunlardan 15 tanesi Boğaziçi'nde yer almaktadır. Turizm alanı olarak ilan edilen yerlerde yasanın getirdiği yapılaşma koşullarındaki esneklikler Boğaziçi silüetinde tarihi değerlerin önünü gölgeleyen otellerin gelişmesine neden olmuştur (Şekil 3.20) (IMP, 2005).



Şekil 3.20. Boğaziçi’nde Yer Alan Turizm Merkezleri (Kozaman, S., 2007)

Turizmi Teşvik Yasası’ndan yararlanmak amacıyla yeni tanımlar gelişmiştir. Turizm ve iş merkezi fonksiyon tanımı ile nazım planlara uymayan yüksek yapılaşma hakları sonucu, Boğaziçi Geri görünüm Bölgesi olarak tanımlanmış alan içinde fakat silüet hattı dâhilinde, yüksek katlı iş ve alışveriş merkezleri oluşmuştur. Levent, Zincirlikuyu, Beşiktaş aksı boyunca gelişme gösteren iş merkezleri turizmi teşvik altında gelişen bu yapılanmanın sonucu olan en önemli oluşumlardan biridir (Şekil 3.21) (Kozaman, S., 2007).



Şekil 3.21. MIA’lardan Bir Görünüm (Kozaman, S., 2007)

3.2.3. 1983 Sonrası Dönemde Yapılan Yasal Düzenlemeler

29.01.1983 tarihinde İmar ve İskân Bakanlığı talebiyle “Boğaziçi’nin Her İki Yakasında Uygulanacak Bazı İmar Karar Hükümleri Hakkında” Bakanlar Kurulu Kararnamesi çıkarılmıştır. Bu karara göre; İstanbul Boğazı’nın tarihi ve doğal güzelliğini bozacak ve Boğaz çevresinde nüfus yoğunluğunu artıracak her türlü yapılanmayı önlemek maksadı öngörülmüştür (Oruç, A., 1989).

18.03.1983 tarihinde 2805 sayılı “İmar ve Gecekondu Affı” kanunu yürürlüğe girmiştir. Bu kanunla 2 Haziran 1981 tarihinden önce yapılmış olan gecekondu yasallaştırılmış, daha sonra yapılmış ve yapılacak olanlar ise yasaklanmıştır. Ancak Boğaziçi kıyılarının korumasına yönelik bu uygulamalar pek başarılı olamamıştır. 1982 tespitlerine göre, Boğaziçi’nde toplam 22.888 adet gecekondu bulunmaktadır. Bunların 2185 adedi Beşiktaş’ta, 6493 adedi Sarıyer’de, 1647 adedi Üsküdar’da, 4610 adedi ise Beykoz’da bulunmaktadır (Şekil 3.22) (Aysu, Ç., 1989).



Şekil 3.22. Sarıyer Sarıdağ’da Gecekondu Bölgesinden Bir Görünüm

24.2.1984 tarihinde ise “İmar ve Gecekondu Mevzuatına Aykırı Yapılara Uygulanacak İşlemler” ile ilgili olarak 2981 sayılı kanun yürürlüğe girmiştir. Kanunun amacı, imar ve gecekondu mevzuatına aykırı olarak yapılmış ya da inşaatı devam eden yapılar hakkında uygulanacak işlemleri düzenlemektir. Bir süre sonra

yüksek yargı tarafından iptal edilmiştir. Boğaziçi'nde yapılan kaçak yapıların af kanunundan yararlanabilmesi için su basmanına gelmiş olması yeterli sayılmış ve yasal olmayan tüm yapılar yasallaştırılmıştır (Türkiye Cumhuriyeti Kan., No; 2981).

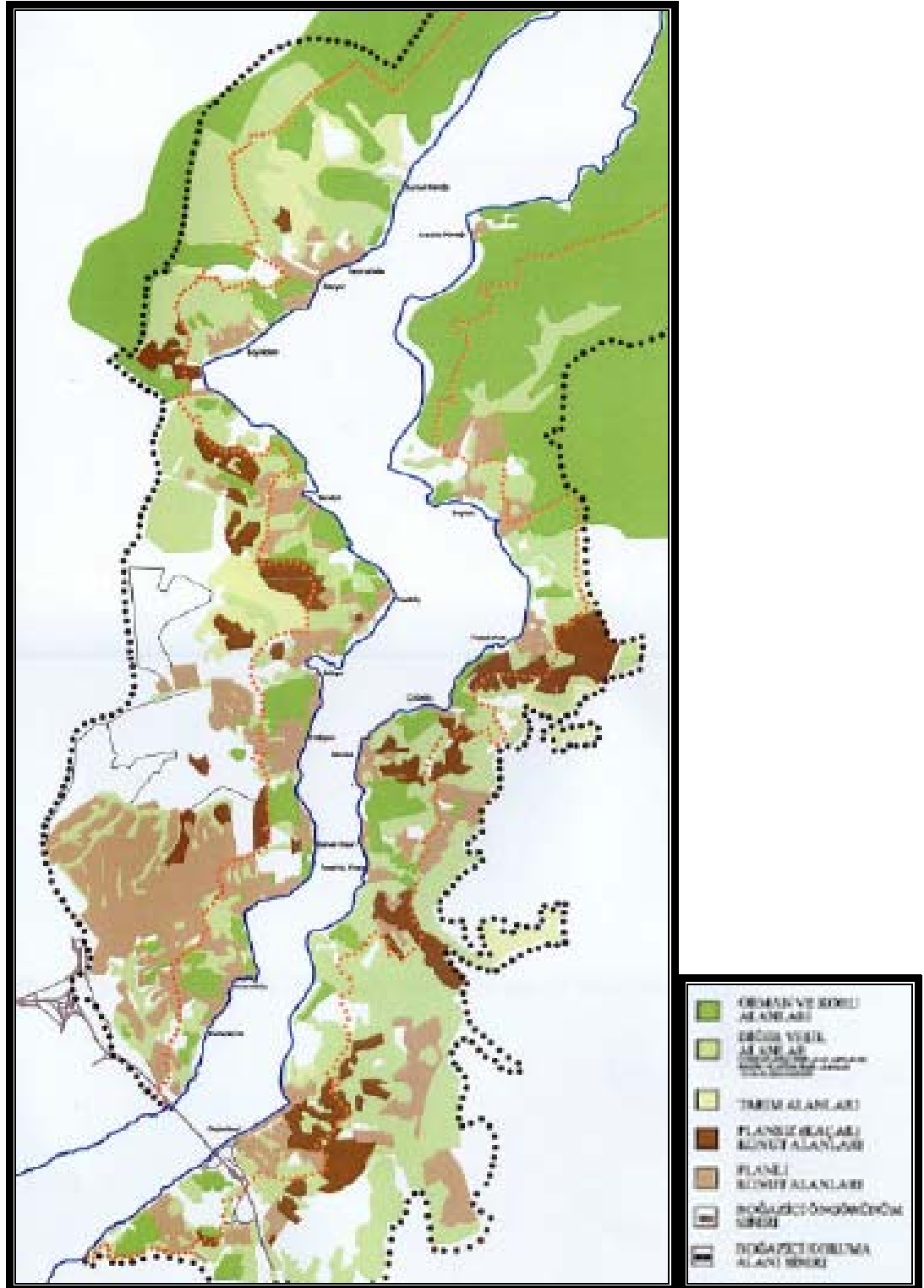
Diğer taraftan, Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu 24.6.1983 gün 15175 sayılı kararı ile 1/5000 ölçekli Boğaziçi Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı onaylanmıştır. Söz konusu karar ile planda belirtilen öneri eski eserler grup tespitleri daha sonra yapılmak üzere tescil edilerek, planda işlenmemiş eski eserlerin de korunması gerektiğine karar verilmiştir. Boğaziçi'ndeki sanayi alanları iptal edilerek, mevcut sanayi kuruluşlarının Bakanlar Kurulunca 1985 yılı sonuna kadar başka bölgeye nakli kararlaştırılmıştır. 1986 yılında Kuruçeşme kömür depoları alan dışına çıkarılarak 1989 yılında park olarak düzenlenmiştir (Şekil 3.23) (Özhekim, Y., 2006).



Şekil 3.23. Kuruçeşme Kömür Depolarının Yerine Yapılan Parktan Bir Görünüm
(Özhekim, Y., 2006)

21.07.1983 tarihinde 2863 sayılı “Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu” yürürlüğe girmiştir. Kanun, yedi bolum ve 78 maddeden oluşur. Bu Kanunun amacı; korunması gerekli taşınır ve taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları ile ilgili tanımları belirlemek, yapılacak işlem ve faaliyetleri düzenlemek, bu konuda gerekli ilke ve uygulama kararlarını alacak teşkilatın kuruluş ve görevlerini tespit etmektir. Bu kanun; korunması gerekli taşınır ve taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları

ile ilgili hususları ve bunlarla ilgili gerçek ve tüzel kişilerin görev ve sorumluluklarını kapsar (2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu).



Şekil 3.24. 22.07.1983 tarihli 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı (Kılıç, H., 2006)

2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle 22.7.1983 tarihinde 1/5000  l ekli Boğaziçi Nazım İmar Planı ve 1/1000  l ekli Boğaziçi  ng r n m Bölgesi Uygulama İmar Planı onaylanmıştır. ( zhekim, Y., 2006).

İstanbul Belediyesi, Büyük İstanbul Nazım İmar Plan Bürosu ve İller Bankası  yeleri tarafından oluşturulan planlama grubu tarafından hazırlanan, 1/5000  l ekli Nazım Plan ile 1/1000  l ekli Sahil şeridi ve  n Görünüm Bölgesini de kapsayan Koruma Geliştirme Planı'nda, Boğaziçi alanı içinde yapılaşma ile ilgili olarak; Sahil şeridi ve  n görünüm Bölgesinde konut yapım izni verilmiştir. Planda gecekondü  nleme ve ıslah alanları için herhangi bir bölge oluşturulmamış, sadece onaylanmış olan planlardan i  yolları oluşturan bölgelerde, plan şartlarına uygun, maksimum yükseklik 6,5 m 2 kat olacak şekilde uygulama planları oluşturulması önerilmiştir (şekil 3.24) (Gülersoy, N. Z., 1993).

11.08.1983 tarihinde yürürlüğe giren 2873 Nolu Milli Parklar Yasası, milli ve milletlerarası düzeyde değerlere sahip milli park, tabiat parkı, tabiat anıtı, tabiatı koruma alanlarının seçilip belirlenmesine, özellik ve karakterlerinin bozulmadan korunmasına, geliştirilmesine ve yönetilmesine ilişkin esasları düzenlemeyi öngörmüştür (Türkiye Cumhuriyeti Kanunları, No; 2873).

1983 tarihinde yürürlüğe giren 2872 sayılı “ evre Kanunu” ile kırsal ve kentsel çevrenin korunması, iyileştirilmesi, kırsal ve kentsel alanda arazinin ve doğal kaynakların en uygun biçimde kullanılması ve korunması, bu amaçla yapılacak düzenlemelerin ve alınacak önlemlerin düzenlenmesi amaçlanmıştır. Deniz ve kıyıların kirlenmesini önlemek amacı ile kirletme yasağına uymayan gemilerden para cezası alınması hükme ba lanmıştır (Türkiye Cumhuriyeti Kanunları, No; 2872).

08.11.1983 tarihinde özellikle Boğaziçi'nde önemli olabilecek 2942 sayılı “Kamulaştırma Kanunu”  ıkarılmıştır. Boğaziçi Alanı'nda kamulaştırılması gereken alanlar 1993 tarihinden itibaren Bakanlığa iletilmekte; ancak çeşitli nedenlerle kamulaştırma yapılmamaktadır. Bu nedenle 1983 yılından beri hiçbir kamulaştırılma yapılamamıştır. 18.11.1983 tarihinde yayınlanan 18225 sayılı Resmi Gazetede

İstanbul'da 35 bölge Anıtlar Yüksek Kurulu Kararı ile SİT bölgesi ilan edilmiştir. (Özhekim, Y., 2006).

1984'te çıkarılan Büyükşehir Belediyeleri'ne ilişkin yasa İstanbul'da Büyükşehir Belediyesi ve onunla bağlantılı olarak çalışacak ilçe belediyelerinden oluşan yeni bir yönetim yapısı getirmiştir. 3030 sayılı Büyükşehir Belediyelerinin Yönetimi Hakkındaki Kanunu ile birlikte belediyelerin her biri ilçe haline getirildiği için, hepsi birbirinden bağımsız hareket ederek kendi sınırları içinde istediği fonksiyona yer vermiş, her türlü kentsel işlevi ilçe bünyesinde barındırmaya çalışmışlardır (Aysu, Ç., 2001).

7.6.1986 günlü 3290 sayılı Af Kanunu, af kanunun hemen ardından “2981 ve 3290 sayılı yasaların uygulanmasına ilişkin yönetmelik” yürürlüğe girmiştir. Söz konusu yasa ve yönetmeliğe göre; belediye ve valiliklere bir yerleşme alanı ya da yapı topluluğu niteliği kazanmış gecekondulu alanlarında ya da benzer şekilde yoğun olarak kaçak yapıların bulunduğu hisseli arsa ve arazilerde ıslah imar planları yapma ve yaptırma yetkisi verilmiştir. 10 Kasım 1985 tarihine kadar yapılan inşaatlar af kapsamına girmiş, inşaatların su basman seviyesine gelmiş olması yeterli sayılmıştır (Şekil 3.25) (Oruç, A., 1989).



Şekil 3.25. Rumelikavağı'nda Hisseli Parsellere Yapılmış Kaçak Konutlar

Boğaziçi'nde 2981 ve 3290 sayılı kanunlarla imar affının gerçekleştiği dönem içinde 18735 başvuru gerçekleşmiştir. Bu başvuruların 15067 adedi müstakil ve hisseli tapulu parsellere sahiptir. 1119 yapı imar affından yararlanma fırsatı bulmuş

ve ruhsat almıştır (Şekil 3.26, Şekil 3.27). 1989 senesinde çıkan 1988/61 sayılı karar ile bütün Boğaziçi alanı imar affı kapsamında çıkarılmıştır (Gülersoy, N. Z., 1995).



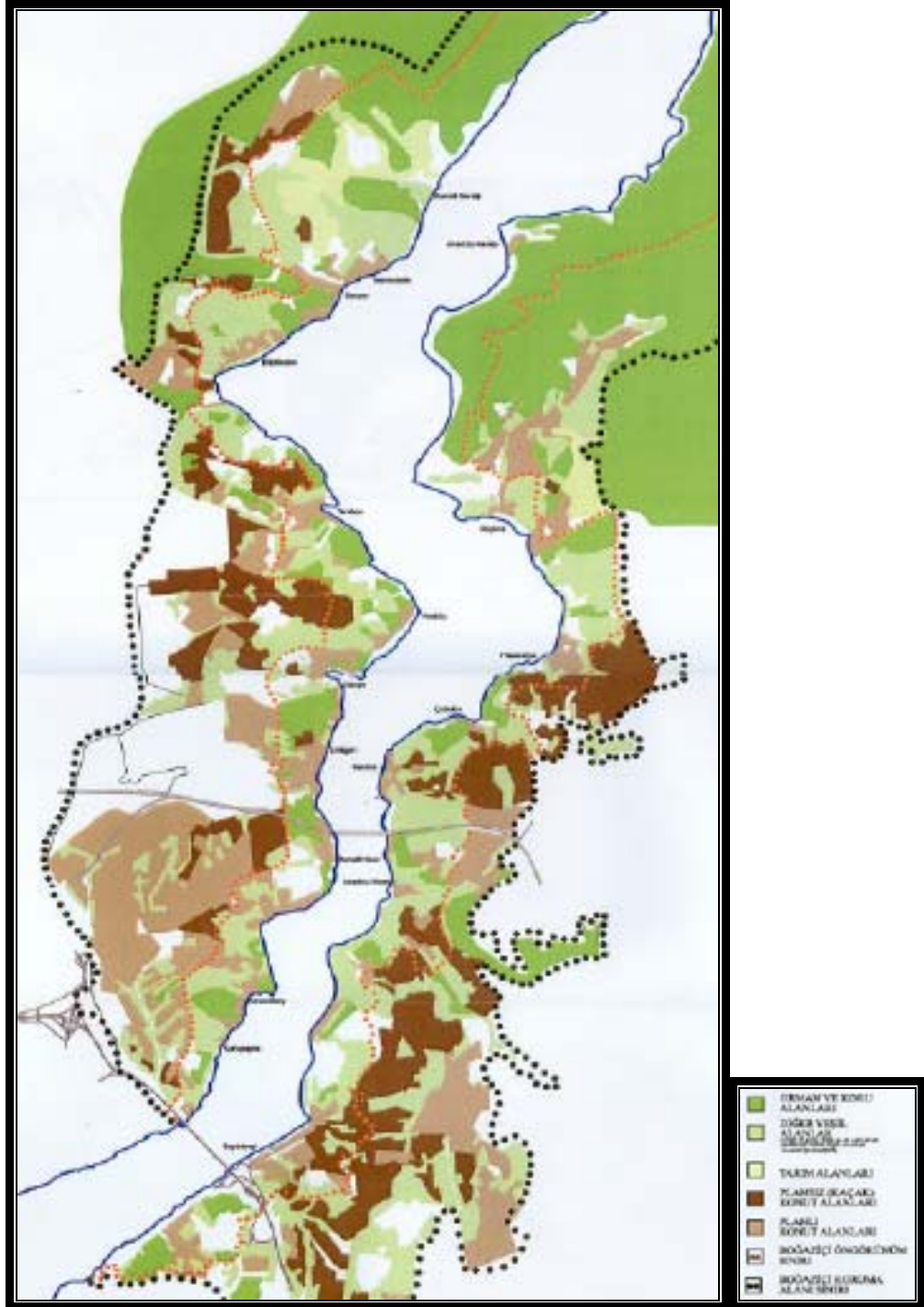
Şekil 3.26. Çengelköy’de Yeşil Alandaki Villalardan Bir Görünüm, 2006
(Kozaman, S., 2007)



Şekil 3.27. Kanlıca Sırtlarında Yoğun Yapılaşmadan Bir Görünüm

1988 yılında Geri Görünüm ve Etkilenme Bölgeleri’ne ait 1/5000 ölçekli Boğaziçi Revizyon Nazım İmar Planı gerçekleştirilmiş, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından plan onaylanmış; fakat planın kurullar tarafından onayı gerçekleşmemiştir. Plan sınırları içinde yer alan yeşil ve açık alanlarda yoğunluğu yüksek yapılaşmalara izin verilmiştir. 1988’de yapılmış olan planın iptaline ilişkin açılan davalar 1995’e kadar devam etmiş ve planın geçerliliğine ilişkin olarak yürütmeyi durdurma kararları 1995’te alınmıştır. Geri görünüm ve etkilenme bölgesinde kalan; 44.95 hektar açık alan başka fonksiyonlara, 935,65 hektar açık alan

konuta dönüştürülmüştür. Konut alanı olarak belirlenmiş alanlar içinde yoğunluğu artırılan yerler ise 236,50 hektardır. Yüksek yoğunlukta yapılaşmaya izin verilen iş merkezleri alanı da 15.45 hektara çıkarılmıştır (Şekil 3.28) (Gülersoy, N. Z., 1998). Bu plan Boğaziçi Alanı'nda yapılan ve bölgeye zarar veren olumsuz yasal düzenlemelere bir örnek olarak gösterilebilir.



Şekil 3.28. 15.07.1988 tarihli 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı (Kılıç, H., 2006)

1985 yılında Beşiktaş Köyiçi Kentsel Sit Alanı, 1986 yılında Ortaköy Camii ve Çevresi Kentsel Sit Alanı olarak; Beyoğlu, 1993 yılında Kentsel Sit Alanı olarak; 1995 senesinde Yıldız Sarayı, Doğal ve Tarihi Sit Alanı ilan edilmiştir. 1995'te, Beykoz ve Sarıyer ilçe sınırları itibariyle ilan edilen sit alanı 'İstanbul Kuzey Kesimi Karadeniz Kuşağı Doğal Sit Alanları' olarak tescil edilmiştir. Üsküdar Rumi Mehmet Paşa Camisi ve Ayazma Camisi, Valide-i Atik Camisi ve Çevresi 1996 senesinde Kentsel Sit Alanı, Büyük ve Küçük Çamlıca 1991 ve 1998 senesinde Doğal ve Kentsel Sit Alanı ilan edilmiştir. 2000 senesinde Beşiktaş'ta Abbasağa Parkı Doğal Sit Alanı, Feriye Sarayları 2005 senesinde Kentsel Sit Alanı, Üsküdar'da Validebağ Korusu 1999 senesinde 1. Derece Doğal Sit Alanı ilan edilmiştir (Kozaman, 2007)

Boğaziçi'nde 2960 sayılı Boğaziçi İmar Kanunu'na aykırı olarak planlanan ve yasaya aykırılığı mahkeme kararı ile onaylanan kazıklı sahil yolunun yapımına 1987 yılında başlanmıştır. Bu yol ile Boğaziçi'ndeki tarihsel yerleşmelerin deniz ile ilişkisini kesilerek, sahil şeridine yoğun bir trafik yükü getirilmiştir. Bu yolların yasaya aykırılığı 1989 yılında kesinlik kazanmıştır (Şekil 3.29).



Şekil 3.29. Kalender Sahil Yolunun Görünümü (www.wowturkey.com)

17.04.1990 tarihinde 3621 sayılı "Kıyı Kanunu" yürürlüğe girmiştir. Kanun amacı, deniz, tabii ve suni göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde olan ve devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerini gözeterek koruma ve toplum yararlanmasına açık, kamu yararına kullanma esaslarını tespit etmektir (www.hukuki.net).

Özellikle 1970 yılından sonra Boğaziçi Öngörünüm Bölgesi'ni ilgilendiren birçok kanun ve yönetmelik yürürlüğe girmiş ve bölgede yapılaşmaya düzen getirilmeye çalışılmıştır. Önceleri gerek sanayi yapılarının işgal ettiği, gerekse yapılaşmanın özendirildiği Boğaziçi Bölgesi'nde, yoğun yapılaşma sonucunda zamanla koruma anlayışı ağırlık kazanmaya başlamış, kanun ve düzenlemelerle yapılaşmanın önüne geçilmeye çalışılmıştır. 1970 yılından sonra Boğaziçi ile ilgili kabul edilen kanun ve yönetmelikler tablo 3.2. da gösterilmiştir.

Tablo 3.2. Boğaziçi İle İlgili Kanun ve Yönetmelikler (Pilgir, A. Ş., 2002)

Boğaziçi İle İlgili Kanun Ve Yönetmelikler	
Tarih	Planlama ve Koruma Kararları/Hükümler/Kanunlar/Planlar
10 Ekim 1970	GEEAYK/5595 İstanbul Boğaziçi Sahil Şeridi Yalıları Tescili
15 Temmuz 1971	1/5000 ölçekli Boğaziçi Sahil Şeridi (İmar Planı) Koruma Planının Yürürlüğe Girmesi
13 Mayıs 1972	GEEAYK/6642, GEEAYK/5595 Sayılı Kararların Revizyonu
6 Mayıs 1973	1710/Eski Eserler Yasasının Yürürlüğe Girmesi: Boğaziçi'ndeki İmar Uygulamalarının Gayri Menkul Eski Eserler ve Anıtlar Kurulunun Denetimine Alınması
14 Aralık 1974	GEEAYK/8172, 1/5000 Ölçekli Boğaziçi Doğal ve Tarihi Sit Alanları Koruma Kararları
12 Nisan 1975	GEEAYK/8036, 1/5000 Ölçekli Boğaziçi Doğal ve Tarihi Sit Alanları Koruma Kararları
27 Haziran 1975	GEEAYK/8502, 1/5000 Ölçekli Boğaziçi (Nazım) Koruma Planı ve Raporunun Onayı
13 Eylül 1975	GEEAYK/8612, 1/5000 Ölçekli Boğaziçi (Nazım) Planı ve Raporunun Revizyonu
12 Mart 1977	GEEAYK/9680, 1/5000 Ölçekli Boğaziçi'nin Tümünü Kapsayan Boğaziçi(Nazım) Koruma Planının Hazırlanması ve Uygulama Yönetmeliğinin Hazırlanması
3 Haziran 1977	1/500 Ölçekli Boğaziçi (Nazım) Koruma Planının Onayı
14 Ocak 1978	GEEAYK/10201 Boğaziçi Korum ve Mesire Alanlarının Koruma Kararı
15 Nisan 1978	GEEAYK/10341 Boğaziçi Köy içi Yerleşme Alanlarında Yapılaşma Koşulları
31 Mayıs 1978	1/5000 Ölçekli Boğaziçi (Nazım İmar) Koruma Planının Revizyonu

1 Haziran 1905	1/5000 Ölçekli Boğaziçi (Nazım İmar) Koruma Planının Revizyonu
4 Haziran 1905	1/5000 Ölçekli Boğaziçi (Nazım İmar) Koruma Planının Revizyonu
1 Ocak 1983	Bakanlar Kurulu Kararı ile Boğaziçi (Nazım İmar) Koruma Planının Uygulamasına Kısıtlama Getirilmesi
21 Haziran 1983	2863/Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunun GEEAYK'ın Kaldırılma Kararı Yerine Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulunun ve Kültür ve Tabiat Varlıklarının Koruma Bölge Kurularının Kurulması
24 Haziran 1983	GEAAYK/15775 Boğaziçi Koruma Kararlarının Revizyonu
22 Temmuz 1983	1/5000 Ölçekli Boğaziçi Nazım İmar Planı ve Öngörünüm Uygulama İmar Planlarının Yürürlüğe Girmesi
22 Kasım 1983	2960 Sayılı Boğaziçi Kanunun Yürürlüğe Girmesi, Sahil Şeridi ve Öngörünüm Bölgesinde Yeni Konut Yapımının Yasaklanması. Yeni bir Örgütsel Kurumun Oluşturulması
24 Şubat 1984	2981/İmar Affı Yasasının 1. Maddesi ile İmar Affının Boğaziçi Koruma Alanı İçinde Uygulanamayacağına İlişkin Hükmün Getirilmesi
9 Mayıs 1985	3194/ İmar Kanunu 46,47 ve 48. maddeleri ve Geçici 7. maddesi ile (2960 Sayılı Boğaziçi Yasasında) Değişiklikler yapılması, Boğaziçi Sahil Şeridi ve Öngörünüm Bölgesinde Konut Yapımına İzin verilmesi, Boğaziçi İmar İdare Heyetinin kaldırılması, Kaçak Yapılaşmanın ve Gecekonduların İmar Affı Kapsamına Alınması
19 Ekim 1985	3194/ İmar Kanunun 46, 47 ve 48. maddeleri ve Geçici 7. Maddesinin Uygulama Yönetmeliğinin Çıkarılması
7 Haziran 1985	1290/2981 Sayılı İmar Affı Yasasının Boğaziçi'nde Uygulama Koşullarının Belirlenmesi, 10 Ekim 1985'ten önce yapılmış olan kaçak yapıların İmar Affı Kapsamına Alınması
23 Temmuz 1986	1290 Sayılı İmar affı Kanunun Uygulanmasına İlişkin Yönetmeliği
11 Aralık 1986	Anayasa Mahkemesinin İmar Affı Yasasının Boğaziçi Alanında Uygulanmasına İlişkin Hükümlerinin İptal Edilmesi
18 Nisan 1987	Anayasa Mahkemesinin Kararının Resmi Gazetede İlanı İle Yürürlüğe Girmesi
1 Haziran 1988	Mimarlar Odasının 1/5000 Ölçekli Boğaziçi Nazım Planının İptali İçin İstanbul I Nolu İdare Mahkemesine Başvurması
15 Temmuz 1988	Boğaziçi Geri Görünüm Ve Etkilenme Bölgeleri 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı Revizyonu
2 Nisan 1989	Devlet Planlama Kurulu Raporu İle Boğaziçi'ndeki Yasal Ve Yasal Olmayan (Kaçak) Yapılaşmanın Saptanması

4 Ekim 1989	Anayasa Mahkemesinin Boğaziçi Sahil ve Öngörünüm Bölgelerinde Kaçak Yapıların Affının Anayasaya Aykırı Olduğunu Karar Vererek İmar Affı Yasasının Boğaziçi İle İlgili Maddesinin İptali
1 Nisan 1990	İstanbul I Nolu İdare Mahkemesinin Boğaziçi Geri Görünüm ve Etkilenme Bölgelerinin 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı İçin Yürütmeyi Durdurma Kararı (90 Gün) Alması
28 Haziran 1990	İstanbul I Nolu İdare Mahkemesinin Boğaziçi Geri Görünüm ve Etkilenme Bölgelerinin 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı İptali İçin Taraf Olamayacağı Kararını Vermesi
25 Haziran 1990	1990/1012 Sayı İle İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisinin Kararı İle 1/5000 Ölçekli Beşiktaş İlçesine Ait Boğaziçi Nazım Planının Revizyonunun Onayı
27 Aralık 1990	1990/1017 Sayı İle İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisinin Kararı İle 1/5000 Ölçekli Beykoz İlçesine Ait Boğaziçi Nazım Planının Revizyonunun Onayı
25 Ağustos 1991	1990/1038 Sayı İle İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisinin Kararı İle 1/5000 Ölçekli Sarıyer İlçesine Ait Boğaziçi Nazım Planının Revizyonunun Onayı

1970 ile 1991 seneleri arasında Boğaziçi Alanını direkt veya dolaylı olarak etkileyen birçok kanun kabul edilmiştir. Bu kanunların bir kısmı Boğaziçi Alanını düzenlemeye yönelik olmakla beraber, bir kısmı da bölgedeki kaçak yapılaşmanın artmasına neden olmuştur. Özellikle kabul edilen af kanunları bölgedeki gayri yasal yapıların yasal hale gelmesini sağlamıştır. Ayrıca hazırlanan Nazım İmar Planlarının da Boğaziçi Alanı için yeterli olduğu söylenemez. Zaman içerisinde bölgedeki yasal olmayan yapı sayısının ve buna bağlı olarak nüfusun sürekli artması genel olarak Boğaziçi Alanı için hazırlanmış olan kanunların ve uygulama biçimlerinin bölge için yetersiz kaldığını göstermektedir.

3.2.4. 2960 Sayılı Boğaziçi Kanunu ve Uygulamaya Etkisi

Boğaziçi İmar Kanunu ise Boğaziçi Alanı'ndaki yapılaşmayı kontrol etmeyi amaçlayan ilk ve tek kanundur. Öncelikli olarak Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi'nde kaçak yapılaşmanın önüne geçmek amacıyla hazırlanmıştır. 1983 yılında kabul

edilen bu kanunla bölgenin yapılaşma hareketleri büyük oranda kontrol altına alınabilmektedir. Bu yüzden bu kanun ayrı bir alt başlıkta incelenmiştir.

18.11.1983 tarihinde kabul edilen 2960 sayılı Boğaziçi İmar Kanunu'nun amacı, İstanbul Boğaziçi Alanının kültürel ve tarihi değerlerini ve doğal güzelliklerini kamu yararı gözetilerek korumak ve geliştirmek ve bu alandaki nüfus yoğunluğunu artıracak yapılanmayı sınırlamak için uygulanacak imar mevzuatını belirlemek ve düzenlemektir (2960 Sayılı Boğaziçi İmar Kanunu).

Kanun üç kısım ve 23 maddeden oluşmaktadır. 2960 sayılı Boğaziçi İmar Kanunu'nun birinci maddesinde kanunun amacı açıklanıp, ikinci maddede Boğaziçi Alanı'nın tanımı yapılır. Bu maddeye göre;

a) Boğaziçi Alanı; Boğaziçi kıyı ve sahil şeridinden, öngörünüm bölgesinden, geri görünüm bölgesinden ve etkilenme bölgelerinden oluşan ve sınırları ve koordinatları bu Kanuna ekli krokide işaretli ve 22.7.1983 onay tarihli nazım planda gösterilen alandır.

b) Boğaziçi sahil şeridi; Boğaziçi kıyı kenar çizgisi ile 22.7.1983 tarihli 1/5000 ölçekli nazım planında gösterilen hat arasında kalan bölgedir.

c) Öngörünüm bölgesi; Boğaziçi sahil şeridine bitişik olan ve 22.7.1983 tarihli 1/1000 ölçekli imar uygulama planında gösterilen bölgedir.

d) Geri görünüm bölgesi; öngörünüm bölgesine bitişik olan ve 22.7.1983 tarihli 1/5000 ölçekli nazım planında gösterilen coğrafi bölgedir.

e) Etkilenme bölgesi; öngörünüm ve geri görünüm bölgeleri dışında 22.7.1983 tarihli ve 1/5000 ölçekli nazım planında gösterilen ve Boğaziçi sahil şeridi, ön ve geri görünüm bölgelerinden etkilenen bölgedir (Boğaziçi İmar Kanunu).

Kanunun üçüncü maddesinde 15 adet alt başlık yer alır ve Boğaziçi Alanının korunması ve geliştirilmesinde ve imar mevzuatının uygulanmasında esas alınacak hususlar belirtilmiştir.

Bölgede yer alan orman alanlarının statüsü dördüncü maddede belirtilmiştir. Buna göre; Boğaziçi Alanı sınırları içinde Devlet ormanı statüsüne alınacak yerler, Boğaziçi İmar Yüksek Koordinasyon Kurulunca kararlaştırılır ve kamu kurum ve kuruluşlarına ait olanlar bedelsiz olarak hazineye devredilir. Özel mülkiyete ait olanlar ise Tarım ve Orman Bakanlığınca kamulaştırılır.

2960 Sayılı Yasanın geçici ile 4. maddesi ile imar planlarında, konut alanlarında kalan yapı yapılmamış alanlar yeşil alan olarak kabul edildiğinden, planda konut alanında kalan parsellere uygulama yapılamamaktadır. İmar planının öngördüğü konut alanı dışındaki kullanımlar ile sahil şeridindeki kamuya açık kullanımlar için imar izni verilmektedir. Ayrıca, Koruma Kurul Kararı ile tescil edilmiş eski eser binalara da uygulama izni verilmektedir (www.ibb.gov.tr).

Kanunun ikinci kısmının birinci bölümünde Boğaziçi Alanı'ndan sorumlu kurumların tanımı yapılır. Boğaziçi Alanında yerleşme ve yapılaşmanın planlanması, koordinasyonu, imar uygulamalarının yapılması ve denetlenmesi için Boğaziçi İmar Yüksek Koordinasyon Kurulu, Boğaziçi İmar İdare Heyeti ve Boğaziçi İmar Müdürlüğü kurulmuştur. Boğaziçi İmar Yüksek Koordinasyon Kurulu; Başbakan veya görevlendireceği Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısının başkanlığında, İmar ve İskân Milli Savunma, Maliye, İçişleri, Bayındırlık, Sağlık ve Sosyal Yardım, Ulaştırma, Tarım ve Orman, Kültür ve Turizm, Sanayi ve Teknoloji, Enerji ve Tabii Kaynaklar bakanlarından oluşur. Görevleri şunlardır:

a) Boğaziçi imar planlarının yapılmasını kararlaştırmak, imar planlarını ve diğer ilgili planları görüşmek ve kabul etmek,

b) Boğaziçi imar uygulama programlarını onaylamak,

c) Boğaziçi imar uygulama programları gereği kamu yatırımlarını planlamak ve Bakanlar Kurulunun onayına sunmak,

d) Boğaziçi İmar Müdürlüğünün mali yardım isteklerini incelemek ve karara bağlamak,

e) İmar ve İskân Bakanlığınca getirilen Boğaziçi Alanı ile ilgili konuları görüşmek ve kararlaştırmak (Boğaziçi İmar Kanunu)

Boğaziçi İmar İdare Heyeti, İstanbul Valisinin başkanlığında İstanbul Belediye Başkanı, İstanbul İl Hukuk İşleri Müdürü, İl İmar Müdürü, İl Sağlık Müdürü, Defterdar, Boğaziçi İmar Müdürü, İstanbul Belediyesi İmar Müdürü Vali ve Belediye Başkanının tayin edecekleri birer uzman, Taşınmaz Kültür ve Tabiat Varlıkları Bölge Kurulu Başkanı, Yükseköğretim Kurulunca belirlenecek ilgili bilim dalı öğretim üyesi olmak üzere on iki üyeden oluşur (Boğaziçi İmar Kanunu).

İstanbul Belediyesine bağlı kamu tüzelkişiliğine sahip Boğaziçi İmar Müdürlüğü; Boğaziçi İmar Müdürü, en çok üç müdür yardımcısı ile gerekli planlama, plan uygulama, yapı kontrol, idare ve destek birimlerinden oluşur.

Kanunun 11. maddesi ruhsat izni almış yapıların denetimini, 12. maddesi yapı kullanım izin belgesi almış yapıların denetimini, 13. maddesi ise kanuna aykırı yapıların yıkım esaslarını düzenler.

Kanunun üçüncü kısmının birinci bölümü Boğaziçi İmar Müdürlüğü'nün mali bütçesi üzerinedir. 15. maddenin c bendinde Boğaz köprülerinden geçiş ücretlerinin %10'unun Boğaziçi İmar Müdürlüğü'nün bütçesine aktarılacağı hükmü yer almaktadır.

Kanunun 18. maddesi yasal olmayan durumlarda uygulanacak ceza hükümlerini içermektedir. Oldukça önemli bir düzenlemeyi içeren bu maddeye göre; Boğaziçi Alanında inşaat ruhsatı alınmadan yapılan yapıların tamamı, inşaat ruhsatı ve eklerine ve imar mevzuatına aykırı yapılan yapıların aykırı kısım ve bölümleri, bu Kanunun 13 üncü maddesine göre yıktırılmakla beraber, yapı sahipleri, fenni mesulleri ve müteahhitleri bir aydan altı aya kadar hapis ve 200.000 liradan 500.000 liraya kadar ağır para cezası ile cezalandırılır. Bu fiillerin tekrar edilmesi halinde söz konusu kimselere verilecek cezalar 1/3'ünden az olmamak üzere üç katına kadar artırılır. Fenni mesullere ayrıca bir yıla kadar meslekten men cezası verilir. İmar mevzuatına ve bu Kanuna aykırı ruhsat verenler, verilmesine müsaade edenler, bu kanunla verilen görevleri ve bu görevleri belirtilen süre içinde yapmayanlar veya

görevini kötüye kullananlar fiilleri daha ağır bir cezayı gerektirmediği takdirde bir yıldan üç yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.

Boğaziçi Alanında tarihi ve doğal güzelliklerin yoğunlaştığı kıyı, sahil şeridi ve öngörünüm bölgesinde doğal yapıyı tahrip eden veya niteliğini bozanların fiilleri daha ağır bir cezayı gerektirmediği takdirde iki aydan bir yıla kadar hapis ve 200.000 liradan 500.000 liraya kadar ağır para cezası ile cezalandırılır. Ayrıca, bu fiilleri işleyenler, doğal yapıyı en geç bir yıl içinde aslına uygun hale getirmekten sorumludurlar. Aksi halde doğal yapı Boğaziçi İmar Müdürlüğünce, masrafları iki katı ile failden ve mal sahibinden tahsil edilerek aslına uygun hale getirilir.

3.2.5. 3194 Sayılı İmar Kanunu ve Uygulamaya Etkisi

3194 Sayılı İmar Kanunu genel imar işlerini kontrol etmek için yürürlüğe girmiş bir kanundur. Ancak bu kanunun 46. 47. ve 48. maddeleri Boğaziçi İmar Kanunu’nu ilgilendirdiği için ayrı bir alt başlıkta incelenmiştir.

3194 sayılı İmar Kanunu 03.05.1985 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 50 maddeden oluşan söz konusu kanun, yerleşme yerleri ile bu yerlerdeki yapılaşmaların; plan, fen, sağlık ve çevre şartlarına uygun teşekkülünü sağlamak amacıyla düzenlenmiştir. Belediye ve mücavir alan sınırları içinde ve dışında kalan yerlerde yapılacak planlar ile inşa edilecek resmi ve özel bütün yapılar bu Kanun hükümlerine tabidir. Herhangi bir saha, her ölçekteki plan esaslarına, bulunduğu bölgenin şartlarına ve yönetmelik hükümlerine aykırı maksatlar için kullanılamaz. Bu kanunla imar planlarının hazırlanması, tevhit ve ifraz işlemleri, ruhsat ve iskân izni alma şartları ayrıntılı olarak tanımlanmış, yıkılacak derecede tehlikeli yapılarda uygulanacak esasları hükme bağlanmıştır (3194 Sayılı İmar Kanunu)

Kanunun altıncı bölümünde 2960 sayılı Boğaziçi Kanunu ile ilgili alınan hükümler yer almıştır. Bu bölümde 46. 47. ve 48. madde olmak üzere Boğaziçi Kanunu’nu ilgilendiren üç adet madde bulunmaktadır. Boğaziçi Kanunu’nun 3 (g) maddesinde; “Boğaziçi Kıyı, Sahil Şeridi ve Öngörünüm Bölgesinde konut yapılamaz, tevhit ve ifraz işlemleri yapılmasına izin verilemez” hükmü, 3194 sayılı

İmar Yasasının 47.madde (g) fıkrası ile; “Boğaziçi Öngörünüm Bölgesinde parsel büyüklüğü 5000 m²’den az olmamak, ifraz işlemleri yapılmamak ve TAKS (Taban Alanı Katsayısı) azami % 6 ve 2 katı geçmemek şartı ile konut inşaatı yapılabilir. Blok adedi serbesttir”, şeklinde değiştirilmiştir.

47. maddenin uygulandığı iki yıllık süre içinde Öngörünüm Bölgesinde 2 milyon 400 bin m² yeşil alan imara açılarak 1411 adet villaya ruhsat verilmiştir (Şekil 3.30) (İstanbul Büyük Şehir Belediyesi Raporu, 2002).



Şekil 3.30. Çubuklu’da 47. Maddeye Göre Yapılmış Bir Site (Özhekim, Y., 2006)

Ayrıca, 47. madde dışında 46, 48. ve geçici 7. maddeler Boğaziçi İmar Kanunu’nda oluşturulmak istenen korumacı yaklaşımı önemli ölçüde zedelemiştir. İmar Planı’nın 48. maddesi Boğaziçi Yasası’nın 10. maddesinde değişikliğe yol açmıştır. Bu maddede, ‘Geri görünüm bölgesinde Taban Alan Kat Sayısı (T.A.K.S.) azami % 15 ve 4 katı (H = 12.50 m. irtifai), "Etkilenme" bölgesinde ise gene Taban Alanı Kat Sayısı (T.A.K.S.) % 15 ve 5 katı (H = 15.50 m. irtifai) geçmemek şartı ile konut yapılabilir’ hükmü getirilmiştir.

Gerekli görüldüğü takdirde "Boğaziçi Alanı" için yapılan planların revize edilmesi "geri görünüm" ve "etkilenme" bölgelerinde 3030 sayılı Kanuna göre, "sahil şeridi" ve "öngörünüm" bölgelerinde İstanbul Büyük Şehir Belediyesince hazırlanarak Belediye Meclisinin kararı ve Belediye Başkanının onayından sonra "Boğaziçi İmar Yüksek Koordinasyon Kurulu" onayı ile yürürlüğe girer’ hükmü bu madde içindedir.

46. madde ile Boğaziçi sahil şeridi ve öngörünüm bölgesinden sorumlu yetkili kurum Boğaziçi İmar Müdürlüğü olmuş, geri görünüm ve etkilenme bölgeleri ise ilçe belediyelerin yetki alanına bırakılmıştır. Bu durum Boğaziçi alanında çok merkezli bir yönetim yapısının oluşmasına neden olmuş ve bu alanların yapılaşmaya daha çok açılmasına zemin hazırlamıştır (Şekil 3.31).



Şekil 3.31. Çayırbaşı Sırtlarında Geri Görünüm Bölgesi’nde Bir Sitenin Görünümü

Bu maddeler dışında geçici 7. madde de kaçak yapılaşma ve gecekondu alanlarının af kapsamına alınmasını sağlamıştır. Boğaziçi’nde yer alan çekme katların aynı gabaride kalması şartıyla tam kata dönüştürülmesine izin verilmiştir. Bu karar 11.12.1986’da Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmiştir. Maddenin iptali 1986’da gerçekleşmiş ama resmi gazetede iptal 1987 yılında yayınlanmış, geçen süreç içinde 1000’e yakın inşaat izni çıkmıştır (Şekil 3.32) (Gülersoy, N. Z., 1995).



Şekil 3.32. Kanlıca’da 47. Maddeye Göre Yapılmış Bir Site (Özhekim, Y., 2006)

3194 sayılı İmar Kanunu’nun 47(g) maddesi, 11.12.1986 tarihinde Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmiş; ancak iptal kararı yaklaşık 4 ay sonra 18.04.1987 gün, 19435 sayılı Resmi Gazetede yayınlanıp yürürlüğe girmiştir. Yaklaşık iki sene yürürlükte kalan 47.maddenin çözümü için Cumhurbaşkanlığı Devlet Denetleme Kurulu tarafından 12.4.1989’da bir rapor hazırlanmıştır. Bu raporla 700 villanın ruhsatları iptal edilmiştir (Şekil 3.33) (Özhekim, Y., 2006).

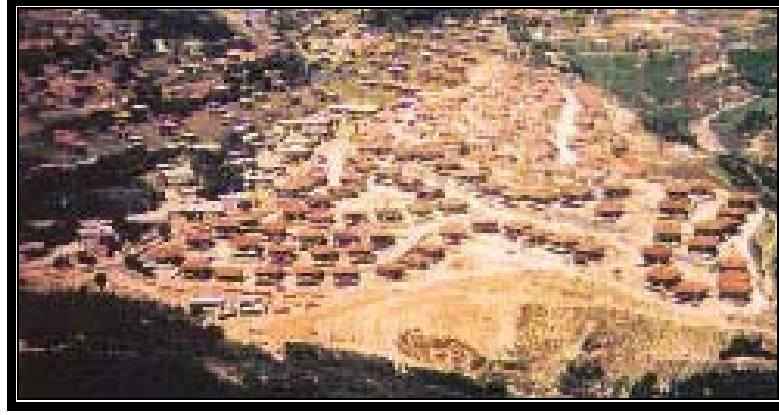


Şekil 3.33. Sarıyer Sırtlarında 47. Maddeye Göre Yapılıp, Yıkılmış Bir Site

3194 sayılı İmar Kanunu’nun 47 (g) maddesi için Anayasa tarafından iptal kararının alınması ile resmi gazetede yayınlanması arasında geçen süre içinde Boğaziçi alanı içinde “71 parça arazide 1071 blok” inşaatına ruhsat verilmiştir. İmar ruhsatı verilen “92 parselden 10’u tarım alanı, 19’u yeşil alan, 13’ü koru, 13’ü rekreasyon, 20’si koruya katılacak alan, 4’ü park alanı, 2’si sosyal donatı alanı ve diğerleri de yapılanması iskan sahası” olarak kullanılmaktadır (Ekinci,O., 1994).

Bu alanların metrekare bakımından tahribine bakıldığında; tarım alanı olarak kullanılmakta olan ve tümü Sarıyer’de bulunan 365.931 metrekare alanının, 21.955 metrekaresini lüks villalar ile kaplanmıştır (Şekil 3.34). Boğaziçi öngörünüm bölgesinde yer alan toplam 492.197 metrekare yeşil alanın yarısına yakın kısmı gene lüks konut alanlarının imarına açılmıştır. Boğaz yamaçlarında yer alan tarihi değeri yüksek koru alanlarına katılacak olan 535.414 metrekare alanın 32.120 metrekaresi bu kanunun 47. maddesi kapsamında imara açılmıştır. Aynı şekilde rekreasyon alanı olarak ayrılan 285.415 metrekaresinin 17.227 metrekaresi, imara açılmıştır. Park alanı olarak ise Sarıyer’de 41.604 metrekaresinin yaklaşık 20.000 metrekaresi, Beşiktaş’ta

36.000 metrekaresi ve Üsküdar'da 10.605 metrekare park alanının 6000 metrekaresi imara açılarak lüks konutlar tarafından yok edilmiştir (Kap, S. D., 2006).



Şekil 3.34. Sarıyer’de 47. Maddeye Göre Yapılmış Bir Site (Özhekim, Y., 2006)

İmar Kanunu’nun Boğaziçi Yasası’yla ilgili yapmış olduğu değişiklikler nedeniyle öngörünüm bölgesi içinde bulunan 93 parsel üzerinde 1335 lüks konut yapılmıştır. Öngörünüm bölgesi içinde 285415 m² rekreatif amaçlı kullanılan alan içinde 17221 m² inşaat gerçekleştirilmiştir. 1985 yılından itibaren koru alanları ve yeşil alanlar içinde üst gelir grubunun konut alanları inşa edilmiştir. 5000 m²’den büyük parsellerde öngörünüm bölgesi içinde inşaat hakkı veren 47. ve 48. maddeler nedeniyle Maden, Çayırbaşı, Yenimahalle, Kireçburnu, Kefeliköy sırtları villaların üreme alanları haline gelmiştir (Şekil 3.35) (Selçuk, F. Z., 2003)



Şekil 3.35. Kefeliköy Sırtlarında Koru İçinde Yapılmış Bir Villa Sitesi

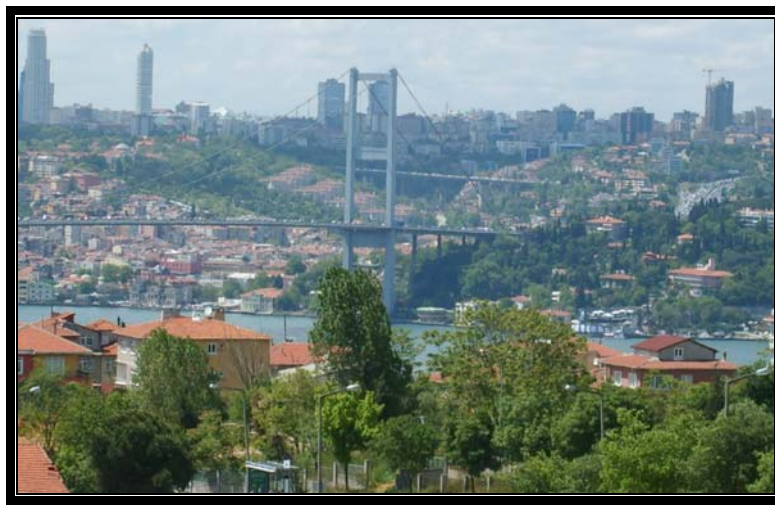
4. KAÇAK YAPILAŞMANIN ÖNLENMESİNDE KARŞILAŞILAN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Boğaziçi Bölgesi’nde yapılan çalışmalar sonucunda tespit edilen sorunlar Fiziksel, Uygulamada Karşılaşılan ve Yönetimsel Sorunlar olmak üzere üç ana bölüm altında toplanmıştır. Birinci bölümde bölgenin fiziki sınırları ile ilgili sorunlar, ikinci bölümde uygulamada karşılaşılan sorunlar, üçüncü bölümde ise yönetimsel sorunlar tespit edilmiş, bu üç bölümde yer alan her bir maddeden sonra sorunlar için tavsiye edilen çözüm önerileri belirtilmiştir.

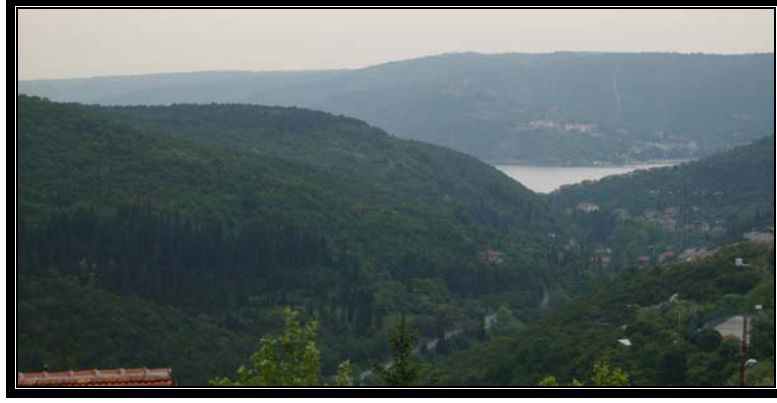
4.1. Fiziksel Sorunlar ve Çözüm Önerileri

– Boğaziçi Ön Görümün Bölgesi’nin sınırlarının Boğaziçi Alanı’nın korunması açısından artık yetersiz kaldığı düşünülmektedir.

Boğaziçi Bölgesi’nin günümüzde en büyük sorunu Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi’nin sınırlarıdır. Bu sınır bazı yerlerde deniz kıyısına çok yaklaşmıştır. Bu yerlerde oluşan konut bölgeleri Boğaziçi silüetinde önemli bir yer tutmaktadır. (Şekil 4.1, Şekil 4.2, Şekil 4.3).



Şekil 4.1. Beylerbeyi Sırtlarında Yer Alan Kirazlıtepe’den Görünüm



Şekil 4.2. Sarıyer Sırtlarında Yer Alan Kasapçayırı'ndan Görünüm



Şekil 4.3. İstinye Sırtlarından Görünüm

Boğaziçi Alanı'nda, geri görünüm ve yapı kısıtlaması olan ön görünüm bölgelerini ayıran hat, birçok yerde deniz manzaralı imarlı semtler yaratmış ve Boğaziçi silüetinde her iki bölge arasındaki konut yoğunluğunda önemli farklılıklara neden olmuştur.

1988 yılında kabul edilen Geri Görünüm ve Etkilenme Bölgeleri'ne ait 1/5000 ölçekli Boğaziçi Revizyon Nazım İmar Planı, 1995 yılında alınan yürütmeyi durdurma kararı ile iptal edilmiştir. Ancak iptal edilene kadar geçen süreç içerisinde bölgede yapılan yapılaşma faaliyetleri Geri Görünüm ve Etkilenme Bölgeleri'ne önemli zararlar vermiştir. Bunun örnekleri Boğaziçi Alanı'nda; hem Avrupa, hem de Asya Yakası'nda yer alan bir çok semtin sırtlarının yoğun yapılaşma ile tahrip edilmesi şeklinde görülmektedir (Şekil 4.4, Şekil 4.5, Şekil 4.6).



Şekil 4.4. Sarıyer’de Ön ve Geri Görünüm Bölgeleri Arasındaki Yapılaşma Farkı
(Kozaman, S., 2007)



Şekil 4.5. Kuruçeşme’de Ön ve Geri Görünüm Bölgeleri Arasındaki Yapılaşma Farkı
(Kozaman, S., 2007)



Şekil 4.6. İstinye’de Ön ve Geri Görünüm Bölgeleri Arasındaki Yapılaşma Farkı
(Kozaman, S., 2007)

Bölgede Ön Görünüm Bölgesi'nin bitip Geri Görünüm Bölgesi'nin başladığı bölgelerde yapılmış olan villa siteleri de güzel konumlarıyla dikkat çekmektedir (Şekil 4.7, Şekil 4.8).



Şekil 4.7. Sarıyer Çayırbaşı'nda Geri Görünüm'de Yapılmış Bir Site Örneği



Şekil 4.8. Nakkaştepe'de Bir Kısım Ön Görünüm'de Kalan Bir Site Örneği

Geri Görünüm Bölgesi'nde zaman içerisinde oluşan yapılaşmanın Boğaziçi'ne silüetine yapmış olduğu olumsuz etkiden dolayı Boğaziçi Alanı'nın ihtiyaçlarına daha iyi cevap verecek yeni bir Boğaziçi Nazım İmar Planı hazırlanmalı ve Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi sınırları Geri Görünüm Bölgesi'ni de kapsayacak biçimde genişletilmelidir. Bu sağlanamazsa, öncelikle Geri Görünüm Bölgesi'nde kalan denize bakan yamaçlar Ön Görünüm Bölgesi'ne katılmalı, böylelikle bu yamaçlardaki yapılaşma kontrol edilmelidir.

4.2. Uygulamada Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri

– Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi sınırları içerisinde haklarında yıkım kararı alınmış ama yıkılamayan yapıların bölgedeki en büyük sorunlardan biri olduğu düşünülmektedir.

Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi'nde, 1983 yılından bu yana mevzuata aykırı 9616 bina ve gecekondunun yapıldığı tespit edilmiştir. [Boğaziçi Kanunu](#)'nun çıktığı 1983'ten bu yana belirlenebilen kaçak yapı sayısı 3000 civarında olup, bunun 2970 adedi tespit edilerek mühürlenmiştir. Ancak bunun küçük bir kısmı Boğaziçi İmar Müdürlüğü ekipleri tarafından yıkılabilmektedir. Bölgedeki tüm kaçak yapıların yıkılması siyasi bir güç gerektirmektedir. Bunun için siyasi kararlılık gösterilmelidir. Ancak; bu zamandan sonra bütün bu kaçak yapıların Boğaziçi İmar Müdürlüğü ekipleri tarafından yıkılması neredeyse imkânsızdır. Bu yüzden bölgede yıkım kararı alınmış yapıların yıkılması için bir yıkım ihalesi düzenlenmelidir.

Yıkım ihalesinin yapılması durumunda, öncelikli olarak gecekondular bölgeyi ortadan kaldırılmalıdır. Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi'nde yapılmış olan gecekondular zaman içerisinde üzerlerine kat çıkılmaları sureti ile apartmanlaşma sürecine girmişlerdir. Bu tür sokaklar özellikle Sarıyer ve Beykoz'un üst bölgelerinde yer almaktadır (Şekil 4.9).



Şekil 4.9. Sarıyer’de Apartmanlaşmış Gecekondulardan Oluşan Bir Sokak Örneği

– Geçmişte ruhsatsız olarak yapılmış, iskân belgesi olmayan ve hâlihazırda iskân edilmemiş metruk yapıların her an gayri yasal olarak iskân edilme riski altında olduğu düşünülmektedir.

Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi’nde bulunan iskânsız yapıların yıkılması için yıkım ihalesi yapılamaması durumunda, Boğaziçi İmar Müdürlüğü tarafından, önceden kaçak olarak inşa edilmiş, ancak aradan geçen sürede henüz içine yerleşilmemiş, iskânsız metruk yapıların yıkılmalarına öncelik verilmelidir. Söz konusu konutlar toplu halde oldukları gibi, müstakil halde de olabilmektedirler (Şekil 4.10). Bu tür konutlar iskân edildikten sonra yıkılmaları çok zor olacağından, özellikle Sarıyer ve Beykoz İlçeleri’nin yüksek rakımlı mahallerinde bulunan bu tür konutların, sahiplerince iskân edilmeden bir an önce encümenden yıkım kararı alınarak yıkılmaları gerekmektedir.



Şekil 4.10. Metruk Bir Müstakil Konut Örneği

Sarıyer İlçesi’nin Maden Mahallesi’nde, 3194 sayılı İmar Kanunu’nun 47. maddesine istinaden 1985 yılında yapımına başlanan; fakat söz konusu maddenin 11 Aralık 1986’da Anayasa Mahkemesi’nce iptal edilmesi üzerine ruhsatları iptal edilen, haklarında yıkım kararı bulunan; ancak yıllardır metruk halde bekletilen Yeni Dostlar Sitesi ve Uyum Villaları’nın Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi’nden sorumlu kuruma ait ekiplerce yakın zamanda yıkılmış olması buna iyi bir örnek olarak gösterilebilir (Şekil 4.11, Şekil 4.12).



Şekil 4.11. Maden Mahallesi’ndeki Yeni Dostlar Sitesinin Yıkılmasından Görünüm



Şekil 4.12. Maden Mahallesi’ndeki Uyum Villalarının Yıkılmış Halinden Görünüm

– Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi’nde ve özel mülkiyete ait olan; ancak henüz konut yapılmamış ve yapılaşma izni olmayan boş parsellerin gayri yasal yapılaşma tehdidi altında olduğu düşünülmektedir.

08.11.1983 tarihinde çıkarılan 2942 sayılı “Kamulaştırma Kanunu” ile Boğaziçi Alanı’nda kamulaştırılması gereken alanlar 1993 tarihinden itibaren Bakanlığa iletilmekte; ancak çeşitli nedenlerle kamulaştırma yapılmamaktadır. Ancak; Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi’nde bulunan, özel mülkiyete ait henüz konut yapılmamış parseller bir an önce kamulaştırılmalıdır. Özel mülkiyete ait bu tür boş parseller üzerine, sahipleri tarafından her an izinsiz bir yapılaşma faaliyeti ihtimali

olduğundan, bu tür alanların kamulaştırılması Boğaziçi İmar Müdürlüğü'nün denetlemesi gereken toplam alan büyüklüğünü de azaltacaktır.

Ayrıca bölgede yıkılan kaçak yapılardan sonra kalan alanlar ağaçlandırılarak koruluk alan haline dönüştürülmesi sağlanmalıdır. Örneğin, Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi içerisinde, özellikle 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 47. maddesine göre yapımına başlanan ancak daha sonra madde iptal edildiği için ruhsat alamayan ve yıllardır atıl durumda bekleyen siteler son senelerde Boğaziçi İmar Müdürlüğü ekipleri tarafından haklarındaki yıkım kararlarına istinaden yıkılmaya başlanmıştır. Ancak; etrafı korularla çevrili alanlar, yıkımlar sonrasında boş kalmaktadır (Şekil 4.13, Şekil 4.14).



Şekil 4.13. Sarıyer Sırtlarında 47. Maddeye Göre Yapılmış Bir Site Örneği



Şekil 4.14. Sitenin Yıkıldıktan Sonraki Görüntüsü

Genelde geri görünüm bölgesi sınırına yakın yerlerde bulunan bu tür alanlar her an yeni bir kaçak yapılaşma faaliyetine maruz kalabilmektedir. Bu yüzden yıkımlardan sonra geriye kalan veya hâlihazırda bulunan bu boş alanlar bir an önce ağaçlandırılmalı ve koruluk alanlara katılmalıdır.

– Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi’nde bazı yerlerde, dolgu alanı olduğu için kamu arazisi olan alanların sahilde yer alan iskânlı veya iskânsız konutlar tarafından gayri yasal olarak işgal edilmesinin engellenmesi ve bu alanların kamunun kullanımına açılması gerektiği düşünülmektedir.

Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi’nde plan üzerinde dolgu alan veya yol olarak gözüken bazı alanlar, oralarda bulunan konut sahiplerince zaman içerisinde kendi parsellerine katılmak suretiyle işgal edilmiştir. Aslında kamuya açık ve vatandaşların kullanımına serbest olması gereken bu yerler uygulamada söz konusu konutlara ait parseller içerisinde kalmaktadır (Şekil 4.15). Bu tür yerlerin tespiti bir an önce yapılmalı ve bu alanlar işgalden kurtarılarak kamunun kullanımına açılmalıdır.



Şekil 4.15. Dolgu Alanında Kalan Bir Yapı Örneği

– Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesinde; elektrik, su, doğalgaz, telefon hizmetleri veren kurumlar tarafından, bu tür hizmetler verilirken söz konusu konutlara ait iskân belgesi olup olmadığına dikkat edilmesi gerektiği düşünülmektedir.

Bölgede görev yapan ve elektrik, su, doğalgaz, telefon hizmeti veren kurumlarca bu hizmetler verilirken söz konusu konutlara ait yapı kullanım izin belgesi olup olmadığına dikkat edilmeli, bu belgeye sahip olmayan konutlara bu tür hizmetler verilmemelidir. Ancak bölgede söz konusu kurumlarca bu durum pek dikkate alınmamakta, bu da Boğaziçi İmar Müdürlüğü'nün denetim çalışmalarına zarar vermektedir. Bu tür hizmetlerin verilmediği bir mekânda yaşanılması mümkün olmadığı için, kaçak yapılara bu hizmetlerin verilmemesi durumunda bölgede yeni bir gayri yasal konut veya katın kullanılmasının önüne geçilmiş olur.

– Boğaziçi Geri Görünüm Bölgesi'nde yer alan MIA'ların (Merkezi İş Alanları) Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi'nde nüfus artışına bağlı olarak yapılaşma baskısı ve Boğaziçi'nde olumsuz bir silüet yarattığı düşünülmektedir.

1982 senesinde kabul edilmiş olan Turizm Teşvik Kanunu'ndaki turizm ve iş merkezi fonksiyon tanımı ile verilmiş olan, nazım planlara uymayan yüksek yapılaşma hakları sonucu, Boğaziçi Geri görünüm Bölgesi olarak tanımlanmış alan içinde fakat silüet hattı dâhilinde; Avrupa Yakası'nda Zincirlikuyu - Maslak, Anadolu Yakası'nda ise Altunizade - Kavacık aksında oluşan yüksek katlı iş ve alışveriş merkezleri; hem beraberinde konut ihtiyacını getirdiği için Boğaziçi Ön Görümün Bölgesi üzerinde bir konut baskısı yaratmakta; hem de Boğaziçi silüetini önemli ölçüde ve olumsuz olarak etkilemektedir (Şekil 4.16, 4.17). Bu alanlardaki MIA'ların şehrin farklı bölgelerine kaydırılması hem Ön Görümün Bölgesi üzerindeki konut baskısını azaltacak; hem de silüeti olumlu olarak etkileyecektir.



Şekil 4.16. Havantepe'den Maslak'ın Görünümü



Şekil 4.17. Küplüce’den Zincirlikuyu’nun Görünümü

– Boğaziçi Alanı’nın ulaşımını sağlayan mevcut yolların günümüzde artık bölgenin ihtiyacını karşılamada yetersiz kaldığı düşünülmektedir.

Günümüzde, Boğaziçi Alanı’nın ulaşım ihtiyacı sahil yolları ile geri görünüm bölgesinde bulunan ana akslardan karşılanmaktadır. Avrupa Yakası’nda bulunan Zincirlikuyu – Büyükdere aksı ile Anadolu Yakası’nda bulunan Altunizade – Kavacık aksının dışında; Avrupa Yakası’nda Ortaköy’den başlayıp Tarabya, İstinye ve Büyükdere önünden Sarıyer merkeze kadar devam eden kazıklı yol; Anadolu Yakası’nda ise Üsküdar’dan başlayıp Çengelköy ve Anadoluhisarı önünden Beykoz’a kadar devam eden sahil yolu özellikle Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi’nde mevcut ulaşımın can damarı durumundadır (Şekil 4.18, Şekil 4.19).



Şekil 4.18. Beylerbeyi’nde Sahil Yolunun Görünümü



Şekil 4.19. Avrupa Yakası Sahil Yolunun Hava Fotoğrafı

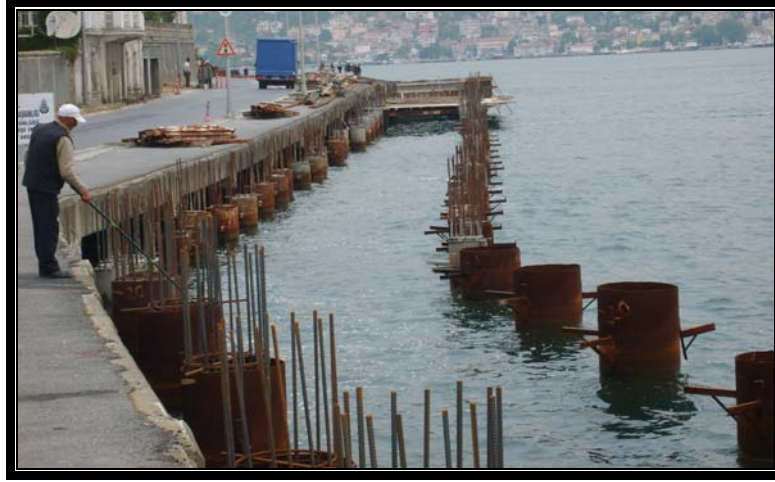
Özellikle Avrupa Yakası’nda yapılmış olan kazıklı yol, Boğaz’ın incisi olan yalıların denizle ilişkisini kesmiş ve doğal yapıya büyük zarar vermiştir (Şekil 4.20).



Şekil 4.20. Büyükdere’de Kazıklı Yolun Görünümü

Ancak; Boğaziçi bölgesinde nüfusun hızla artması sonucu özellikle mevcut sahil yolları yetersiz hale gelmektedir. Zaman içerisinde artan ihtiyaca yönelik olarak kanuna aykırı olduğu halde yapılan kazıklı yolun da artık ihtiyacı karşılamadığı görülmektedir. Ulaşım ihtiyacının karayolları ile sağlanmasına devam edilmesi, Avrupa Yakası’ndaki kazıklı yolun genişletilmesi ve Anadolu Yakası’na da bir kazıklı yol yapılmasını gerektirecek, bu ise Boğaziçi’nin doğal dokusuna büyük zarar

verecektir. Nitekim hâlihazırda Emirgan kıyısındaki kazıklı yolun deniz tarafına yaya yolu ihtiyacını karşılamak için ilave kazık yol yapılmaktadır (Şekil 4.21).



Şekil 4.21. Tarabya Önlerinde Sahil Yolu Genişletme Çalışmasından Görünüm

Nüfusu hızla artan Boğaziçi Bölgesi'nin ulaşımını rahatlatmak için mevcut iskeleler daha sık kullanılarak deniz yolu ulaşımı daha işlevsel hale getirilmelidir (Şekil 4.22). İskelelerin bulunduğu semtlerden farklı noktalara yapılacak karayolu bağlantıları ile gerek Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi'nin yukarı mahallelerine gerekse Geri Görünüm Bölgesi'nde bulunan yerleşim yerlerine ulaşım sağlanabilir. Bu şekilde ulaşımı rahatlatmak için yeni yollar açılarak Boğaziçi Ön Görümün Bölgesi'nin doğal yapısının daha fazla bozulması engellenmelidir.



Şekil 4.22. Bebek İskelesinden Görünüm

– Bölgedeki kullanıcıların, Boğaziçi İmar Kanunu ve Boğaziçi İmar Müdürlüğü hakkında yeterli bilgiye sahip olmadığı düşünülmektedir.

Yapılan çalışmalar Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi'nin özellikle eğitim ve gelir seviyesi düşük kesimlerinde yaşayan kullanıcıların Boğaziçi İmar Kanunu ve Boğaziçi İmar Müdürlüğü hakkında yeterli bilgi sahibi olmadığını ortaya koymuştur. Hatta birçok kullanıcının Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi'nde yaşadığı konusunda bilgi sahibi olmadığı görülmüştür. Bu yüzden, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Boğaziçi İmar Müdürlüğü tarafından ortaklaşa olarak, Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi'nde ikamet eden kullanıcılara yönelik olarak, Bölge ve Boğaziçi İmar Kanunu ile ilgili eğitim seminerleri verilmelidir.

– Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi'nde imar izni olan parsellerde yasal olarak yapılan inşaat ve tadilat çalışmalarının bir kısmında projelerine göre aykırılıklar bulunduğu düşünülmektedir.

Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi'nde özellikle çarşı alanlarında ve tescilli yapıların yoğun olduğu alanlarda imar izni olan parsellere yapı ruhsatı verilmektedir. Özellikle yıkılmak üzere olan tescilli eserler için Anıtlar Kurulu'ndan izin alıp, söz konutu yıkarak yerine yenisini yapmak sıklıkla rastlanılan bir durumdur. Ancak inşaat ruhsatı alınmış olmasının verdiği güvenle kimi zaman bilinçli olarak; kimi zaman ise bilgisizlikten dolayı projeye aykırı uygulamalar yapılmaktadır. Genelde iskânsız yapıların olduğu bölgelerdeki kaçak yapılaşma teşebbüsleri ile mücadele eden Boğaziçi İmar Müdürlüğü ekiplerinin bu tür olası yanlış uygulamalara karşı da çok dikkatli olması gerekmektedir.

4.3. Yönetimsel Sorunlar ve Çözüm Önerileri

– Boğaziçi İmar Müdürlüğü'nün idari yapısının; günümüzde, bölgedeki gayri yasal yapılaşmanın önlenmesinde yetersiz kaldığı düşünülmektedir.

2960 sayılı Boğaziçi Kanunu'nda ayrıca özerk bir Boğaziçi İmar Müdürlüğü oluşturulması öngörülmüştür. Yasaya göre Boğaziçi İmar Müdürü, üçlü kararname

ile atanacaktır. Vali, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı ve ilgili bakanın onayı ile müdürü atanacak olan Boğaziçi İmar Müdürlüğü'nün özel bir bütçesi ve kaçak yapılaşmayla mücadele etmeye yetecek kadar personeli bulunacaktır. Ancak 1984'te yılında yasa değişikliğine gidilerek bu özerklik ortadan kaldırılmıştır. Boğaziçi İmar Müdürlüğü, İstanbul Belediye Başkanlığı'na bağlanmış, bu değişiklikle müdürlerin artık üçlü kararname yerine belediye başkanı tarafından atanması, özel bütçe yerine belediye meclisinin öngördüğü bir bütçe ve personelle çalışması kararlaştırılmıştır. Ayrıca; Boğaziçi İmar Müdürlüğü, İstanbul Büyükşehir Belediyesi organizasyon şemasında daire başkanlıkları gibi Genel Sekreter Yardımcılığı makamına bağlı olduğu halde günümüzde hala müdürlük statüsünde bulunmaktadır. Ancak bu yapılanma, müdürlüğün denetim sorumluluğunda bulunan alanın büyüklüğü ve bu alanda bulunan yapıların sayıca çokluğu göz önünde bulundurulduğunda artık yetersiz kalmaktadır. Bu sıkıntıyı yok etmek için iki ayrı öneri getirilebilir.

Bu önerilerden birincisi, Boğaziçi İmar Müdürlüğü'nün yeniden yapılandırılmasıdır. Bu durumda kaçak yapı denetlemesinden sorumlu Yapı Kontrol Bürosu ve ruhsat işlemlerinden sorumlu Ruhsat Iskan Bürosu alt müdürlük seviyesine yükseltilmeli ve şuan denetlenen beş bölgenin her biri ayrı birer şeflik olarak düzenlenmelidir. Böylelikle bölgenin denetiminde görev yapan teknik eleman, zabıta ve yıkım ekiplerinin sayısı arttırılarak bölgedeki denetimler daha yoğun şekilde yapılabilir.

Eğer bu yapılandırma sağlanamazsa; Boğaziçi İmar Müdürlüğü, Avrupa ve Anadolu Yakası olarak ikiye ayrılmalı ve Anadolu Yakası için bu yakada ayrı bir Müdürlük yapılanması oluşturulmalıdır. Bu şekilde her iki yakadaki kontrolün daha iyi sağlanabileceği düşünülmektedir. Bunun haricinde şuan ki Müdürlük binasının Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi içerisinde bulunan daha merkezi bir yere taşınması; hem bölgede görev yapan ekiplerin her noktaya daha kolay ulaşmasını sağlayacak; hem de, özellikle Anadolu Yakası'ndan gelen vatandaşların Müdürlüğe daha rahat ulaşmasını sağlayacaktır.

– Gayri yasal bir yapı hakkında tutulan tutanakla, söz konusu yapı hakkında alınan yıkım kararı arasında uzun bir süre geçtiği düşünülmektedir.

Boğaziçi İmar Müdürlüğü ekipleri tarafından kaçak bir yapılaşma faaliyeti tespit edilip, yapı tatil tutanağı düzenledikten sonra söz konusu yapı hakkında yıkım kararı alınması için ilgili dosya İstanbul Büyükşehir Belediyesi Encümeni'ne gönderilir. Haftanın belli günlerinde toplanan Encümen talebi uygun bulursa yıkım kararını alır ve dosyayı tekrar Boğaziçi İmar Müdürlüğü'ne gönderir. Alınan yıkım kararı zabıta ekiplerince yapı sahibine tebliğ edilir. Ancak tutanak tutulması ile yıkım kararının tebliğ edilmesi arasında yaklaşık bir aylık bir süre geçmektedir. Bu süre içinde ise çoğu yapı sahibi aykırılığı gidermek bir yana kaçak faaliyetlerine devam etmeye çalışmaktadırlar. Bu durumdan dolayı Boğaziçi İmar Müdürlüğü ekipleri yapı tatil tutanağı tutup durdurdukları her kaçak çalışmayı yıkım kararı gelene kadar sık sık kontrol etmek zorunda kalmaktadır.

Bu yüzden, haklarında yapı tatil tutanağı tutulmuş binalar ile ilgili yıkım kararı, Büyükşehir Belediyesi Encümenince değil, Boğaziçi İmar Müdürlüğü bünyesinde kurulacak ve haftada en az iki kez toplanacak olan bir komisyon tarafından alınabilmeli ve uygulanabilmelidir. Böylelikle yıkım kararı alınması için kaybedilen süre tekrar geri kazanılmış ve Boğaziçi İmar Müdürlüğü ekipleri ayrı bir sorumluluktan kurtulmuş olur.

– Boğaziçi İmar Müdürlüğü'nün gelirlerinin günümüzde yetersiz kaldığı düşünülmektedir.

Boğaziçi İmar Müdürlüğü'nün gelirleri 2960 sayılı Boğaziçi İmar Kanunu'nun 15. maddesinde açıklanmıştır. Bu maddenin c bendinde Boğaz köprülerinden geçiş ücretlerinin %10'unun Boğaziçi İmar Müdürlüğü'ne aktarılacağı belirtilmiş; ancak aradan geçen sürede bu gerçekleşmemiştir. Burada, iki köprünün geçiş gelirinden belli oranda pay ayrılmasıyla oluşacak Boğaziçi'ni koruma fonuyla, öncelikle korulukların kamulaştırılması amaçlanmıştır. Ancak; karayolları tarafından yıllarca fona pay aktarılamayınca, uygulanmayan bu yasa maddesi kaldırılmış, bundan dolayı korulukların kamulaştırılması hedefine ulaşamamıştır. Ayrıca Müdürlük tarafından bölgede düzenli olarak yıkım yapıldığından mevcut donanım ve yıkım araç gereçlerinin sürekli olarak yenilenmesi gerekmektedir. Bu sebeplerden dolayı Boğaziçi İmar Müdürlüğü'nün gelir kaynaklarının Müdürlük ihtiyaçlarını karşılayacak kadar arttırılması sağlanmalıdır.

5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

İstanbul şehri ve bu şehrin incisi Boğaziçi, gerek jeopolitik konumunun önemi; gerekse tarihi ve doğal güzellikleri ile hem Türkiye'nin hem de dünyanın en önemli mekânlarından biridir.

Yüzyıllar boyunca farklı milletlere ev sahipliği yapmış ve birçok yerleşime sahne olmuş olan bu değerli mekân, sahip olduğu doğal güzellikleri ve mimari dokuyu son yarım asırdır yaşanan yoğun göç ve bunun getirdiği yapılaşma hareketleri neticesinde günümüzde kaybetme noktasına gelmiştir. Siyasi ve maddi çıkarların koruma kaygısının üzerinde tutulduğu son yarım asır boyunca bu yoğun yapılaşma kontrol altına alınamamış; Boğaziçi'nin yok olmasına seyirci kalınmıştır.

Osmanlı Devleti zamanında, 1848 yılında ilk yasal düzenlemenin yapıldığı, 1882 yılında Ebniye Kanunu ile sınırlarının belirlendiği Boğaziçi ile ilgili, günümüze kadar birçok düzenleme yapılmıştır. Bunların bir kısmı bölgeyi korunmasına katkı sağlamış olsa da bir takım yasal düzenlemeler bölgeye önemli zararlar vermiştir.

Cumhuriyetin ilanından sonra, ilk olarak, 1948 senesinde Bina Yapımı Teşvik Kanunu'nun kabul edilmesi ile başlayan süreç; 1955 yılında İstanbul Sanayi Planı ile İstinye, Sanayi Alanı ilan edilip, söz konusu planla Boğaziçi'nin Rumeli yakasında iki yolun açılmasıyla devam etmiştir. İlerleyen senelerde Boğaziçi'ni etkileyen olumsuz düzenlemeler devam etmiş; 10.5.1969 tarihinde yürürlüğe giren 1163 sayılı Kooperatifler Kanunu, Boğaziçi'nde betonarme yapıların çoğalmasına; 1982 senesinde kabul edilmiş olan Turizm Teşvik Kanunu ise Boğaziçi silüetinde tarihi değerlerin önünü gölgeleyen otellerin gelişmesine neden olmuştur.

18.03.1983 tarih, 2805 sayılı İmar ve Gecekondü Affı; 24.2.1984 tarih 2981 sayılı İmar ve Gecekondü Mevzuatına Aykırı Yapılara Uygulanacak İşlemler İle İlgili Kanun; 07.06.1986 tarih 3290 sayılı Af Kanunu ve 1988 yılında hazırlanan Geri Görünüm ve Etkilenme Bölgeleri'ne ait 1/5000 ölçekli Boğaziçi Revizyon Nazım İmar Planı, Boğaziçi'ni olumsuz olarak etkileyen düzenlemelere örnektir.

Tüm bu olumsuz düzenlemelere karşı bölgeyi koruyacak olumlu yasal düzenlemeler de yapılmıştır. Boğaziçi'ni dolaylı yoldan da olsa koruma altına alan ilk yasal düzenleme 31.08.1956 tarihli, 6831 sayılı Orman Kanunu olmuş; 10 Ekim 1970 tarihinde Gayrimenkul Eski Eserler Kurulu (GEEAYK) tarafından Boğaziçi'nde sahil şeridi üzerinde bulunan tarihi yalılarının korunması için bir karar alınmış; 1973'te, 1710 sayılı Eski Eserler Yasası'nın yürürlüğe girmesinden sonra, GEEAYK tarafından Boğaziçi'nin SIT özellikleri tescil edilmiştir. 08.11.1983 tarihinde özellikle Boğaziçi'nde önemli olabilecek 2942 sayılı Kamulaştırma Kanunu çıkarılmış; ancak 1983 yılından beri hiçbir kamulaştırılma yapılamadığı için bu kanun amacına ulaşamamıştır.

Boğaziçi Alanı'ndaki gayri yasal yapılaşmanın önüne tam olarak geçebilmek; 1983 yılında bölgenin SIT alanı olarak ilan edilip, 2960 Sayılı Boğaziçi Kanunu'nun kabul edilmesi ile olmuştur. Ancak; 9 Mayıs 1985 yılında, 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 46,47 ve 48. maddeleri ve geçici 7. maddesi ile 2960 Sayılı Boğaziçi Yasasında değişiklikler yapılması, Boğaziçi Sahil Şeridi ve Öngörünüm Bölgesi'nde konut yapımına izin verilmesi, Boğaziçi İmar İdare Heyeti'nin kaldırılması, kaçak yapılaşmanın ve gecekonduların imar affi kapsamına alınması, Boğaziçi Alanı'na büyük zararlar vermiştir. Bu maddeler, 11.12.1986 tarihinde Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmiş; iptal kararı 18.04.1987 günü yürürlüğe girmiştir. 1989 senesinde çıkan 1988/61 sayılı karar ile ise bütün Boğaziçi Alanı imar affi kapsamından çıkarılmıştır.

2960 Sayılı Boğaziçi Kanunu bölgenin korunması için çok önemli bir adım olmuş; ancak ne Boğaziçi Kanunu, ne de bu kanunun uygulanmasından ve bölgenin denetlenmesinden sorumlu Boğaziçi İmar Müdürlüğü bölgedeki sorunlara tam olarak cevap olamamışlardır.

Araştırma kapsamında yapılan incelemeler neticesinde tespit edilen sorunlar; fiziksel sorunlar, uygulamada karşılaşılan sorunlar ve yönetsel sorunlar olmak üzere başlıca üç başlık altında gruplandırılmış ve her bir sorun için önerilen çözümler açıklanmıştır.

Fiziksel sorunlar; hâlihazırda ön görünüm ve geri görünüm bölgelerini ayıran sınır çizgisinin birçok yerde kıyıya çok yaklaşması ve günümüz şartlarında Boğaziçi Alanı'nı korumada yetersiz kalması olarak düşünülmektedir. Uzun yıllardır Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi'nde yapılaşmanın yasak, geri görünüm bölgesinde serbest olması; günümüzde ön görünüm ve geri görünüm bölgeleri arasındaki mevcut yapılaşma yoğunluk farkını oldukça arttırmıştır. Bu durum Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi'ndeki gayri yasal yapılaşma baskısını arttırıp, bölgenin kontrolünü zorlaştırdığı gibi Boğaziçi silüetini de olumsuz olarak etkilemektedir.

Uygulamada karşılaşılan sorunların en önemlisi, bugüne kadar haklarında tutanak tutulup yıkım kararı alındığı halde yakımı yapılamamış binaların sayıca çok fazla olması ve mevcut şartların yetersizliğinden dolayı haklarında tutanak tutulup yıkım kararı alınan yapılarla bu sayının her geçen gün artmasıdır. Bu soruna çözüm bulmak amacıyla bugüne kadar yapılmış olan yıkım ihalelerinden olumlu bir sonuç alınamamış olması sorunun günümüze kadar devam etmesine neden olmuştur. Ancak; yıllardır metruk halde duran bir takım gayri yasal konut sitelerinin Boğaziçi İmar Müdürlüğü ekiplerince yakın bir zamanda yıkılması bu yönde yapılması muhtemel çalışmalara iyi bir örnek teşkil etmiştir.

Bunların yanında; mevcut imkânlar dâhilinde, öncelikli olarak bölgede henüz iskân edilmemiş gayri yasal metruk yapıların ortadan kaldırılması ve bu yapıların bulunduğu alanlar ile henüz gayri yasal bir yapılaşma faaliyeti olmamış özel mülkiyete ait yapı yapma izni olmayan boş alanların, 2942 sayılı Kamulaştırma Kanunu ile kamulaştırılarak koruluk alanlar haline dönüştürülmesi, uygulanması gereken çözümler arasında yer almaktadır.

Diğer bir önemli husus, bölgedeki gayri yasal yapılara elektrik, su, telefon ve doğalgaz gibi temel hizmetlerin götürülmemesi gerekliliğidir. Bu hizmetlerin talep edildiği yapılarda iskân belgesine sahip olma zorunluluğuna dikkat edilmesi gayri yasal yapılaşmanın önlenmesinde önemli ölçüde etkili olacaktır.

Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi'nde yaşanan bu sorunların yanı sıra; 1982 senesinde kabul edilmiş olan Turizm Teşvik Kanunu'ndaki turizm ve iş merkezi fonksiyon tanımı ile verilmiş olan, nazım planlara uymayan yüksek yapılaşma

hakları sonucu oluşturulan, Geri Görünüm Bölgesi'nde yer alan MIA'ların (Merkezi İş Alanları) gelişim alanları Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi'ni de dolaylı olarak etkilemektedir. Avrupa Yakası'nda Zincirlikuyu – Büyükdere, Asya Yakası'nda Altunizade – Kavacık akslarında yoğunlaşan MIA'lar, bu bölgelerdeki nüfus yoğunluğunu arttırmaktadır. Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi'nin dışında kalmış olsa da MIA'lar Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi'ne yakınlıklarından dolayı, hem Avrupa; hem de Asya Yakası'nda Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi üzerindeki gayri yasal konut baskısını arttırmakta; hem de Boğaziçi silueti üzerinde olumsuz bir etki yaratmaktadır. Bu yüzden bu alanların şehrin doğu-batı doğrultusunda planlanması Boğaziçi Alanı üzerinde oluşan baskıyı azaltacaktır.

Belirtilen çözüm önerilerinin uygulanmasının; 2960 Sayılı Boğaziçi Kanunu ile ülkemizin ve İstanbul'un geneline göre çok daha iyi korunmuş olan Boğaziçi Alanı'ndaki mevcut sıkıntıları gidereceği ve bölgede gelecekte başka gayri yasal yapılaşmaların önlenmesini sağlayacağı düşünülmektedir.

KAYNAKLAR

Agat, N., Yüksek Müh. Mimar, Doktora Tezi, İTÜ Mimarlık Fakültesi, Boğaziçi'nin Turistik Etüdü, 1963, s, 74, 224

Akbulut, R., Cevre Yolları, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedi, Cilt 2, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı, 1994, s, 499

Alsaç, Ü., Türkiye'de Restorasyon, İletişim Yayınları, İstanbul, 1992, s,11

Aslan, D., Peyzaj Planlaması Açısından İstanbul Boğazı'nın Yeşil Dokusunun Tarihi Süreci ve Halkın Kullanımına Açılmış Rekreatif Alanların İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 1989

Aysu, Ç., Boğaziçi ve Çevresinin Doğal Yapısı, İstanbul ve Çevresi Sempozyumu, İstanbul, 1973, s, 50, 51

Aysu, Ç., Boğaziçi'nin Mekânsal Değişimi, Doktora Tezi, İstanbul, 1989, s, 22, 23, 26, 42, 87, 91, 323

Aysu, Ç., Boğaziçi'nde Yeni Şehirselsel Mekânlar: İstinye Örneği, İstanbul Dergisi, Sayı: 39, İstanbul, 2001, s, 66, 68

Boğaziçi İmar Kanunu, 2960 Sayılı

Boğaziçi İmar Müdürlüğü

Belge, M., İstanbul Gezi Rehberi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1995, s, 261

Cumhuriyet Devrinde İstanbul, 1949, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul

Çal, H., Osmanlı Devletinde Asar-ı Atika Nizamnameleri, Vakıflar Dergisi, Sayı 26, s, 391

Çeçener, B., İstimlakler, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedi, Cilt 4, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı, 1994, s, 273, 274

Çeçener, B., İstanbul'un Kültür ve İmar Sorunları, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul, 1995, s, 34

Çelik, Z., 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 1996, s, 36, 59, 68, 70

Çubuk, M., Boğaziçi Mekânının Düzenlenmesinde Bazı İlkeler, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul, 1971, s, 31, 47

Çubuk, M., Boğaziçi, İstanbul Ansiklopedisi İçin Hazırlanmış Yayın, s, 10, 11,

Çubuk, M., Boğaziçi, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 2. Cilt, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı, İstanbul, 1994, s, 279

Deleon, J., Boğaziçi Gezi Rehberi, Remzi Kitabevi, İstanbul, 2000, s, 65

Denel, S., Batılılaşma Surecinde Tasarım ve Dış Mekanlarda Değişim ve Nedenleri, ODTU Mimarlık Fakültesi Yayınları, Ankara, 1982

Ekinci, O., Turizmi Teşvik Kanunu ve Yağmalanan İstanbul, İst. Dergisi, No.6, 1993, s, 20

Ekinci,O., İstanbul'u Sarsan 10 Yıl, Anahtar Kitaplar, İstanbul, 1994, s, 63

Emre, A., Son On Yıl İçinde Boğaziçi Fizik Mekânını Şekillendiren Kurum ve Gruplar, İstanbul'un Kentsel Gelişme Sor.ve Avrupa Metropoller, Cilt 2, 1998, s,128

Erdem, N., İstanbul Boğaziçi Yeşil Alan Sistemlerinin Belirlemesi, I.U. Orman Fakültesi, Doktora Tezi, İstanbul, 1996

Erinç, S., Doğal ortam ve sonuçları, İstanbul Boğazı ve Çevresi Sorunları Sempozyum Bildirileri, İstanbul, 1974

Gülersoy, N. Z., “İstanbul Boğaziçi Koruma Alanında 1970-1990 Yılları Arasındaki Gelişmelerin Değerlendirilmesi”, Türkiye’de 17. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu, İstanbul, 4-6 Kasım 1993, s, 345, 362

Gülersoy, N. Z., İstanbul’da Boğaziçi ve Karadeniz Kıyı Kuşağı’nda Doğal ve Tarihsel Çevre Koruma, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul, 1998, s, 66

Gülersoy, N. Z., Boğaziçi’nde Arazi Kullanım ve Ulaşım, İstanbul Dergisi, No.14, 1995, s, 62

İmar Kanunu (3194 Sayılı)

IMP, Kültür Endüstrileri, Kültür ve Turizm Grubu, 2005

İnan, S., Boğaziçi Kıyı Alanlarının Rekreatif Açısından Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, 2005, s, 9

İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 2, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, İstanbul, 1994, s, 138, 181, 197, 267

İstanbul Büyük Şehir Belediyesinin Hazırladığı Rapor, 2002

Kamış, Ö., Boğaziçi Kıyı Mekânında Yönetimsel Planlama Yaklaşımları ve Öneriler, Y.T.Ü. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1999, s, 119

Kap, S. D., Avrupa Peyzaj Sözleşmesi Kapsamında Yeşil Alan Kullanımı; İstanbul Boğaziçi Ön Görünüm Bölgesi Örneği, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Y. Lisans Tezi, İstanbul, 2006, s, 116

Keskin, A., Planlama Çalışmalarının Sorunları, İstanbul Dergisi, Sayı: 4, 1993, s, 38

Kılıç, H., Boğaziçi Korularının Kentiçi Yeşil Alan Sistemi İçerisindeki Yeri ve Rekreatif Açısından Potansiyeli, YTÜ, Y. Lisans Tezi, İst., 2006, s, 19, 34, 35

Kooperatifler Kanunu, Kanun Kitapları Serisi, Alkım Yayınevi, 1996

Kozoman, S., Boğaziçi'nde Siluet ve Siluetin Belirlenmesinde Fotogonometri, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ, İstanbul, 2007, s, 60, 61, 64, 66, 68, 71, 74, 75, 79, 81, 93, 95, 96, 101, 138, 141

Kömürciyan, E. C., 17. Asırda İstanbul, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1988, s, 260

Kuban, D., İstanbul Bir Kent Tarihi, Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları, 1996, s, 45, 405, 412

Kuban, D., İstanbul'un Tarih Yapısı, Mimarlık, Mayıs 1970, s, 45

Kuruyazıcı, H., Boğaziçi Köprüsü, Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedi, Cilt 2, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı, 1994, s, 289

Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu, 2863 Sayılı

Mantran, R., İstanbul Tarihi, İletişim Yayınları, İstanbul, 2002, s, 223

Ortaylı, I., İstanbul'dan Sayfalar, İletişim Yayınları, İst., 2005, s, 176, 178, 239

Oruç, A., Çevre Sorunları Karşısında Boğaziçi, Yüksek Lisans Tezi, M.S.Ü. 1989, s, 37, 38, 43

Özhekim, Y., Boğaziçi'ndeki Yerleşmelerin Mevzuat Yönünden Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, M. Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul, 2006, s, 14, 26, 38, 85, 86, 97, 100, 104, 106, 107, 112, 113

Özüer, Ç., Tarihsel Çevre Korumanın Tüzel Yapısı ve İstanbul Boğaziçi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, 1993, s, 81, 83, 99

Pilgür, A. Ş., Boğaziçi'nde İnsan Etkileri ve Çevrenin Görsel Yorumu, Yüksek Lisans Tezi, 1992, İstanbul, s, 34

Salman, S.Y., Boğaziçi Sit Alanının Yok Olma Süreci ve Kalan Sınırlı Değerlerin Korunma Özellikleri, İTÜ. Doktora Tezi, İst., 2003, s, 14, 31, 32, 35, 46, 49

Selçuk, F. Z., İstanbul Boğaziçi Alanının Ekolojik Peyzaj Planlaması İçin Bir Değerlendirme Yöntemi, İTÜ Mimarlık Fakültesi, Doktora Tezi, 2003, İstanbul

Selçuk, Z. F., Boğaziçi'nin Ekolojik Peyzaj Planlaması İçin Bir Değerlendirme Yöntemi, İTÜ Dergisi, Cilt 3, Sayı 1, Mart 2004

Tchihatchef, P., İstanbul ve Boğaziçi, s, 169

Tekeli, İ., The Development of the İstanbul Metropolitan Area: Urban, 1994, s, 384

Tekeli, İ., 150 Yılda Toplu Ulaşım, İstanbul Dergisi, Sayı 2, 1992, s, 19, 20, 22, 24

Tekeli, İ., İcabında Plan, İstanbul Dergisi, Sayı:4, 1993, s, 27, 30

Tola, A. S., İmarla ilgili Yeni Mevzuatın Şehir Planlamasına Etkileri, İTÜ, Yüksek Lisans Tezi, Haziran, 1987

Tümertekin, E., Coğrafi Anatomi, İstanbul Dergisi, No.14, İstanbul, 1995, s, 19

Türkiye Cumhuriyeti Kanunları, No; 1580, 6831, 2981, 2872, 2873, Kazancı Hukuk Kaynakları Basım Yayım A.Ş.

Türk Ceza Kanunu

Uslu, S., Boğaziçi Yağma Edilirken, Cumhuriyet Gazetesi, 14.08.1988 Tarihli Makale, İstanbul, 1988, s, 10

www.hukuki.net / kanun / 3621, 213 Kıyı Kanunu

www.ibb.gov.tr

www.tumgazateler.com

www.wowturkey.com

www.istanbulfotoграфияlari.org

www.istanbul.net.tr

www.gezenbilir.com

www.tarabyatarihi.com

www.webhatti.com

Yazıcıoğlu, L., Boğaziçi Kıyı Yapıları, Tarihsel Biçimlenişleri, Çağdaş Biçimlenişlerinde Temel İlkeler Önerisi, YTÜ, İstanbul, 1980, s, 30, 32

ÖZGEÇMİŞ

Hakan Şal, 03 Mart 1976'da İstanbul'da doğdu. İlk ve orta öğrenimini İstanbul Pendik'te, lise öğrenimini Haydarpaşa Anadolu Teknik Lisesi'nde tamamladı. 1995 yılında Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Bölümü'ne girdi ve 2000 yılında lisans eğitimini başarıyla tamamladı. 2001 yılında Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü Mimarlık Ana Bilim Dalı'nda yüksek lisans eğitimine başladı. Daha sonra ara verdiği yüksek lisans eğitimine 2007 yılında tekrar başladı. Şuan Kocaeli Bayındırlık ve İskan İl Müdürlüğü'nde teknik personel olarak görev yapmaktadır.