

R 151
215

4000 TL

YILDIZ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

İSTANBUL KENTSEL GELİŞİMİNİN HALIÇ'E ETKİLERİ

(YÜKSEK LİSANS TEZİ)
MİMAR Z. ARZU KAHRAMAN

YÜRÜTÜCÜ: PROF. ERGUN TANERİ

İSTANBUL, 1987

YILDIZ ÜNİVERSİTESİ
GENEL KİTAPLIĞI

Kot : R 151
Alındığı Yer : Fen Bil. Ens. 215
Tarih : 16.11.1987
Fatura :
Fiatı : 4000 TL
Ayniyat No : 1/36
Kayıt No : 45023
UDC : 711
Ek :

*

D.B. 43153



C'

xcomp

YILDIZ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

İSTANBUL KENTSEL GELİŞİMİNİN HALIÇ'E ETKİLERİ

(YÜKSEK LİSANS TEZİ)
MİMAR Z. ARZU KAHRAMAN

YÜRÜTÜCÜ: PROF. ERGUN TANERİ

İSTANBUL, 1987

İÇİNDEKİLER

ÖZET -----	I
SUMMARY -----	III
GİRİŞ -----	V

I. BÖLÜM COĞRAFİ DURUM

1.1. KONUMU -----	1
1.2. BOYUTLARI -----	2
1.3. DİP TOPOĞRAFYASI -----	2
1.4. KIYI TOPOĞRAFYASI -----	2
1.5. JEOLOJİK YAPI -----	9
1.6. İKLİM -----	12
1.7. BİTKİ ÖRTÜSÜ -----	12
1.8. AKINTILAR -----	15
1.9. HALIÇ BÖLGE SINIRI -----	17
BÖLÜM NOTLARI -----	20

II. BÖLÜM TARİHİ SÜREÇ İÇİNDE HALIÇ

2.1. BİZANS DÖNEMİNDE HALIÇ -----	21
2.2. OSMANLI DÖNEMİNDE HALIÇ	
2.2.1. ARAZİ KULLANIMI -----	25
2.2.2. ULAŞIM -----	34
2.2.3. NÜFUS -----	42
2.3. CUMHURİYET DÖNEMİNDE HALIÇ	
2.3.1. ARAZİ KULLANIMI -----	46
2.3.2. ULAŞIM -----	55
2.3.3. NÜFUS -----	61
BÖLÜM NOTLARI -----	64

III. BÖLÜM HALIÇ'IN DOĞAL DENGESİNİ YİTİRİŞİ VE
ÇEVRE KİRLİLİĞİ

3.1. HALIÇ'LERİN KİRLENMESİ -----	68
3.2. HALIÇ'IN KİRLENME ETKENLERİ VE SONUÇLARI -----	69
3.2.1. SU KİRLİLİĞİ -----	70
3.2.2. HAVA KİRLİLİĞİ -----	71
3.3.3. TOPRAK KİRLİLİĞİ -----	72
3.3. ALİBEY-KAĞITHANE DERELERİ ve HALIÇ -----	73
3.4. SANAYİLEŞME VE HALIÇ -----	80
3.5. KİRLENMENİN İNSAN SAĞLIĞI ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ--	95
 BÖLÜM NOTLARI -----	 97

IV. BÖLÜM HALIÇ'IN KURTALMASI İÇİN GETİRİLEN ÖNERİLER...

4.1. CUMHURİYET DÖNEMİ İSTANBUL METROPOLİTEN ALAN PLANLAMALARININ HALIÇ'E GETİRDİKLERİ -----	100
4.2. BUGÜNE KADAR YAPILAN ÇALIŞMALAR -----	105
4.3. HALIÇ İLE İLGİLİ GENEL ÖNERİLER -----	113
4.4. GÜNÜMÜZ ÇALIŞMALARI	
4.4.1. GÜNÜMÜZDE YAPILAN ÇALIŞMALAR -----	121
4.4.2. PLANLAMA ÇALIŞMALARINDAN BEKLENTİLER---	130
 BÖLÜM NOTLARI -----	 133

V. BÖLÜM SONUÇ ----- 136

BASINDA GÜNÜMÜZ ÇALIŞMALARI -----	141
FOTOĞRAFLAR -----	154
EK - 1. -----	173
KAYNAKÇA -----	189
ÖZGEÇMİŞ -----	196

Ö Z E T

Marmara denizinin tuzlu suları ile Alibey ve Kağıthane derelerinin tatlı sularının karıştığı Haliç, 7.5 km uzunluğu ile kuzeybatı-güneydoğu yönlerine uzanmaktadır. Haliç, Boğaz'dan sonra İstanbul için ikinci önemli su kanalıdır.

Haliç, tarih boyunca kurulmuş yerleşmeler ile karşılıklı etkileşim halinde olmuştur. Coğrafi konumu dolayısı ile korunaklı bir liman olan Haliç ilk yerleşmelerin kıyılarında oluşmasına neden olmuştur.

Bizans döneminden itibaren yeşil sırtları ve etkin silueti ile kentin şekillenmesinde ve arazi kullanımında önemli bir rol oynamıştır. Kıyıda başlayarak yükselen sırtları ile şehir tacının gelişmesinde doğal etken olmuştur.

Osmanlı döneminde de Haliç kentin gözbebeği durumundadır. Sadece limanlar ve ticari merkezler değil, gözde mesire yerlerini de kıyılarında barındırmaktadır. Yerleşmeler arası ulaşımı sağlayan kayıklar da sırtların önünde Haliç siluetinin ayrılmaz parçalarından biri idi. Osmanlı döneminin sonuna doğru Haliç çehre değiştirmeye başlamıştır. Artık kıyıları yavaş yavaş atelyeler ve sanayi tesisleri ile dolmaktadır.

Cumhuriyet döneminde Haliç karşımıza tamamen yeni bir kimlik ile çıkmaktadır. Geçmişdeki o romantik silueti kaybolmuştur.

Bunda önemli rolü olan yanlış yerleşimi, sadece plansız olarak gelişmemiştir. 1937 Prost planında, 1954 Beyoğlu Nazım Planında, yanlış yerleşimi kararlarını destekliyecek şekilde kararlar üretilmiştir. Sonuç olarak da o zarif pereme ve yelkenlilerin, geniş alanlara yayılan yeşil dokunun yerini fabrika bacaları ve sağlıklı konut dokusu almıştır. Masmavi suyu da artık koyu griden-siyaha kadar uzanan bir değişim göstermektedir.

Sonuç olarak Bizans ve Osmanlı döneminde İstanbul'a en olumlu yönleri ile katkıda bulunan Haliç, Cumhuriyet döneminin başından itibaren büyük düşüncesizlikler sonucu İstanbul'dan geri dönülemez şekilde olumsuz yönde etkilenmiştir. Artık Haliç İstanbul'u değil, İstanbul Haliç'i etkilemektedir.

SUMMARY

Golden Horn, the place where the Marmara sea and Alibey and Kağıthane streams meet, having a length of 7,5 km, extends towards north west-south-east direction. Golden Horn, is the secondary important waterway, following Bosphorous in Istanbul.

Golden Horn, has been in interrelationship with the settlement areas founded through the ages. First settlements took place along the coast of Golden Horn providing a shelter, due to its geographical position.

With its green hills and influencing silhouette has played a great role in the formation of city and in land use. It is a natural factor for the development of city crown with the rising hills from the sea level.

Also during the Ottoman Empire, Golden Horn was the the center of attraction of the city. Besides the business districts and harbours, splendid excursion spots are spread along its coast. Boats providing transportation means between settlement areas were the inherent parts of this silhouette. Towards the end of Ottoman era the features of Golden Horn passed through an alteration and the industrial plants and workshops nearly crowded the whole coastline at the Republic period the romantic silhouette of Golden Horn in the olden times has completely vanished, reflecting a new appearance.

Selection of mislocation which played a prime role not early continued its development without matching planning targets but unfortunately decisions were made supporting the selection of mislocation Prost Plan in 1937 and also at Beyoğlu Master Plan in 1954. As a result, the smoke holes of industrial plants and inconsistent dwelling texture got the place of elegant sailing loats and green texture spreading over vast areas. Also the blue, ceystal clear water of Goldeng Horn started exhibiting a change of colar from dack grey to black.

As a caweluding remark, use may express that Golden Horn with its positive contributions during Byzantine and Ottamon reign, beguining from the fourdation of Republic has been dramatically negatively effected by the city of Istanbul due to inforgiwable, irrational decisions and applications.

No langer Golden Horn influences city of Istanbul but on the contvary Istanbul takes control over its.

G İ R İ Ş

Tarih boyunca farklı özellikleri ile önem kazanan Haliç, yanlış kullanımlar sonucunda kaybettiği güzellikleri geri kazan-
dırmak amacı ile yapılan çalışmalarla bugünün en güncel ko-
nularından biri olmuştur.

İstanbul'un kurulduğu günden beri karşılıklı etkileşim halin-
de olan Haliç daima bir önceden daha kötü olmuştur.

Çalışmanın amacı, bu etkileşim sonucu ortaya çıkan değişim -
leri ve Haliç'in İstanbul ile karşılıklı etkileşimini irdele-
mek, sonuçlarını ortaya koymaktır.

Bizans'ı, Osmanlı'yı oradan da Cumhuriyet döneminin çeşitli
yönleri ile gözde olan Haliç, her dönemde değişik karakter-
lere bürünmüştür. Osmanlı döneminin sonlarına kadar mesire
yeri ve konut karakterini, günümüzde sanayileşme ve depolama
gibi faaliyetlerin yoğunlaşması, bunların beraberinde getir-
diği düzensiz yapılaşma dokusu sonucunda bütün çekiciliğini
yitirmiştir. Artık eğlence ve dinlencenin değil sanayinin
belkemiği durumuna gelmiştir Haliç.

Çalışma beş ana bölümden oluşmaktadır.

Birinci bölümde, Haliç'in tarihi süreç içindeki gelişiminde
etkili olan fiziksel özellikler üzerinde durulmuş ve bu özel-
liklerin değişimi ele alınmıştır.

İkinci bölümde; Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet döneminde Haliç'in geçirdiği evreler ve İstanbul'un gelişimi ile karşılıklı etkileşimi üzerinde durulmuştur.

Üçüncü bölümde; artık İstanbul'dan etkilenmeye başlayan Haliç'in doğal dengesini yitirme sebepleri ve sonuçları açıklanmıştır.

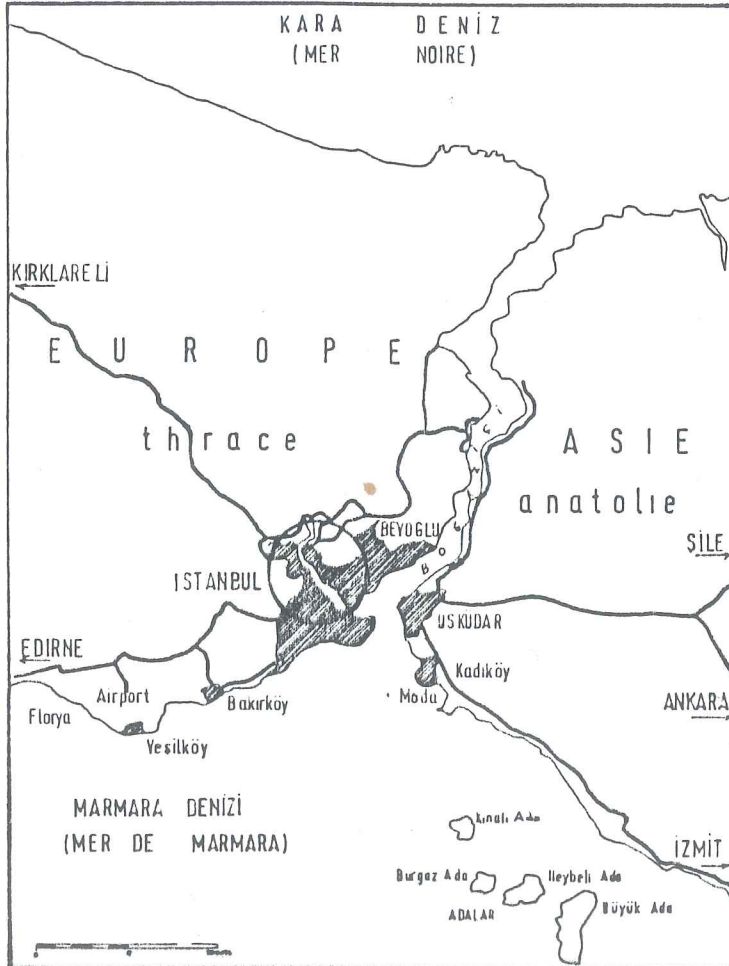
Dördüncü bölümde, İstanbul kentsel bütünü içinde Haliç'le ilgili olarak günümüze kadar yapılanlar ve günümüzdeki çalışmalar-beklentiler ele alınmıştır.

Beşinci bölüm, çalışmanın sonucunu oluşturmaktadır.

I. BÖLÜM - COĞRAFI DURUM

I.1. KONUMU

Istanbul Haliç'i Karadeniz, İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi tarafından çevrelenen Çatalca Yarımadasında $28^{\circ} 41'$ ve $29^{\circ} 01'$ enlemleri ile $41^{\circ} 01'$ ve $41^{\circ} 15'$ boylamları arasında yer almaktadır. Haliç yaklaşık olarak $2.5 \times 10^6 \text{ m}^2$ 'lik (250 ha) bir alanı kaplamaktadır. 7.5 km uzunluğundaki Haliç bir men-deres şeklinde kuzeybatı-güneydoğu istikametinde uzanır (1) (Şekil 1). Burada İstanbul'un kuzeyinde Belgrat ormanlarından çıkan ve güney-doğu yönünde akarak Haliç'e dökülen Alibey ve Kağıthane derelerinin tatlı suları ile Marmaranın tuzlusuları karışmaktadır.



Şekil 1. Haliç'in İstanbul'daki Konumu

I.2. BOYUTLARI

Haliç, genişliği Marmara Deniz'inden Alibey, Kağıthane dere-
lerine doğru değişerek uzanır. Genişlikleri dış Liman'da
700 m, Galata köprüsünün baştarafı doldurulmadan önceki hali
ile 500 m, Yemiş ilkesinde 280 m, Unkapanı-Azapkapı arasında
500 m. Cibali-Kasımpaşa arası 700 m, Fener'de 400 m, Balat'da
250 m, Ayvansaray-Piripaşa arasında 340 m, Halıcioğlu-Defter-
dar arasında 450 m, Eyüp-Sütlüce arasında Haliç'in en dar
yeri 250 m, Yılan adalarında 400 m, Karağaç önünde 350 m'dir
(2) (Şekil 2).

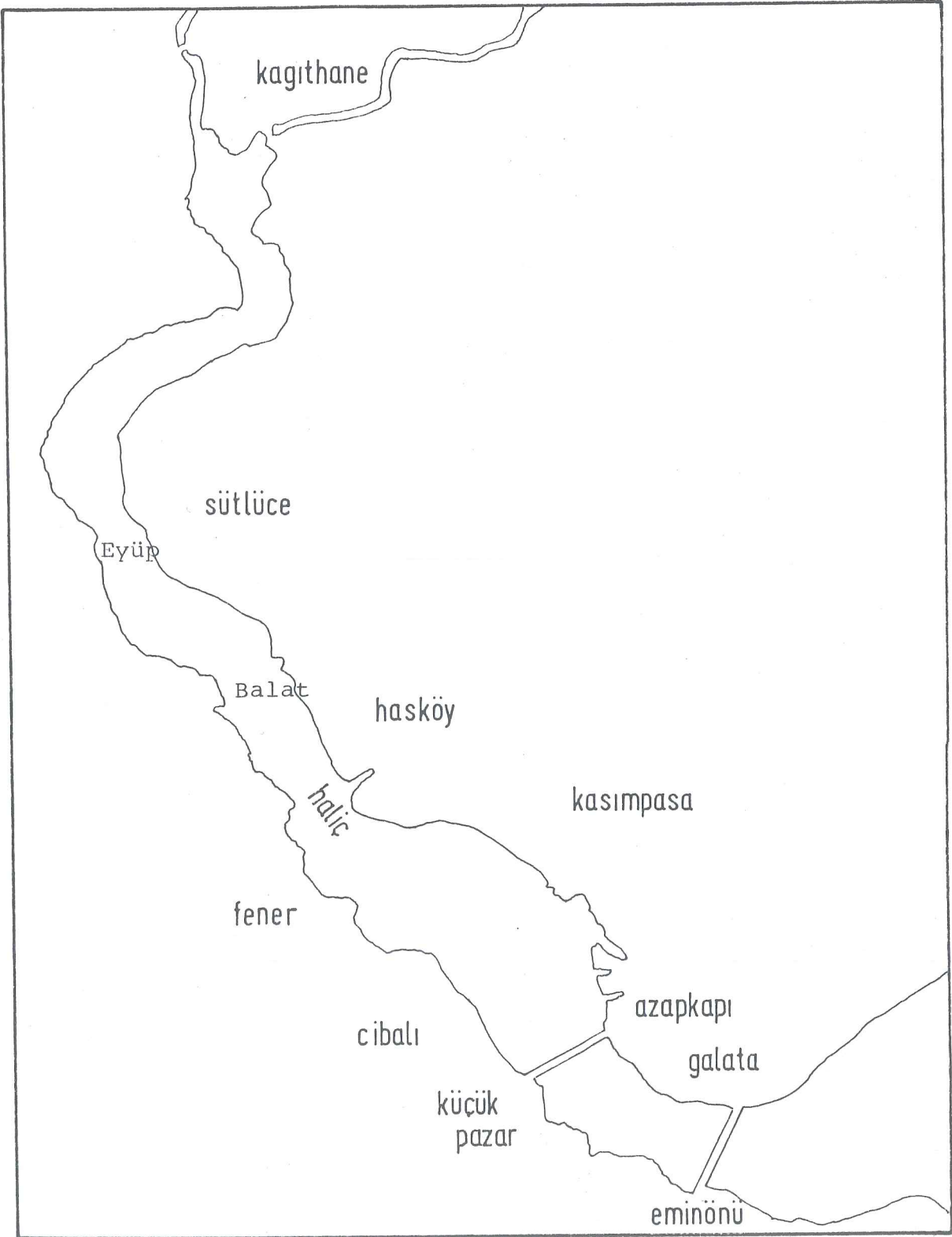
I.3. DİP TOPOGRAFYASI

Haliç'in dip topoğrafyası oldukça büyük değişiklikler göste-
rir. Sirkeci önünden Cibali-Kasımpaşa hizasına kadar ortala-
ma derinlik 35 m.dir. Unkapanı-Azapkapı çizgisinin ortaların-
da 40 m'yi bulur. En derin yer Kalaf yeri önlerindedir ve
48 m'yi bulur. Cibali-Kasımpaşa sınırından içeri doğru gidil-
dikçe azalarak Fener'de 14 m'ye, Balat'da 5-6 m'ye, Ayvansa-
ray'da 2-4 m'ye, Defterdar'da 1 m'ye iner. Feshane-Halıcioğlu
kesitinde en fazla ölçülen derinlik 5 m civarındadır (3),
(Şekil 3, 4, 5).

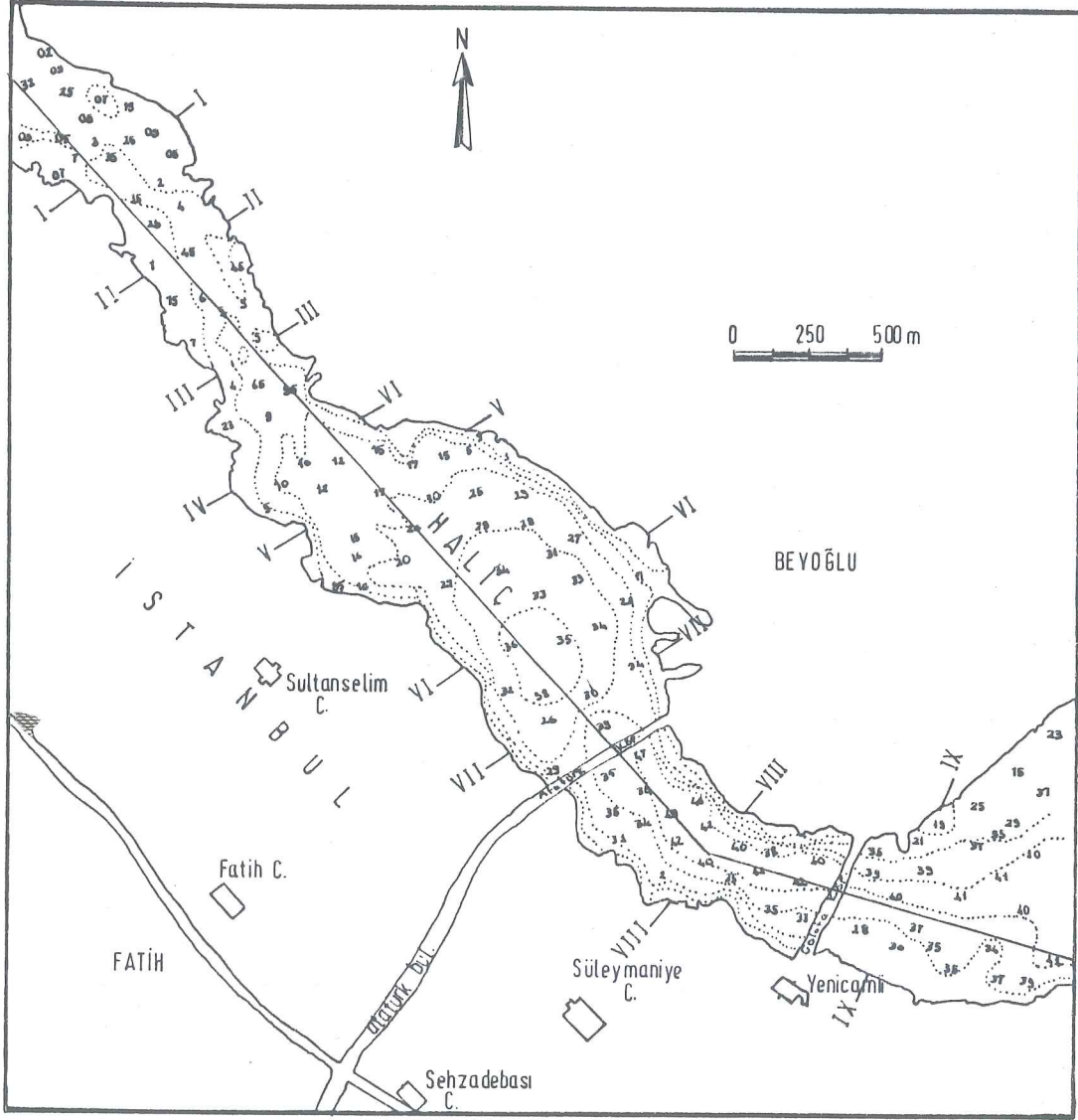
Çatalca Yarımadasında çok geniş beslenme alanına sahip olan
Alibey ve Kağıthane dereleri Haliç'i beslemektedir. Bunların
dışında Dolapdere, İplikhane deresi, Piripaşa deresi de Ha-
liç'i önemli ölçüde beslemektedir (Şekil 6).

I.4. KIYI TOPOGRAFYASI

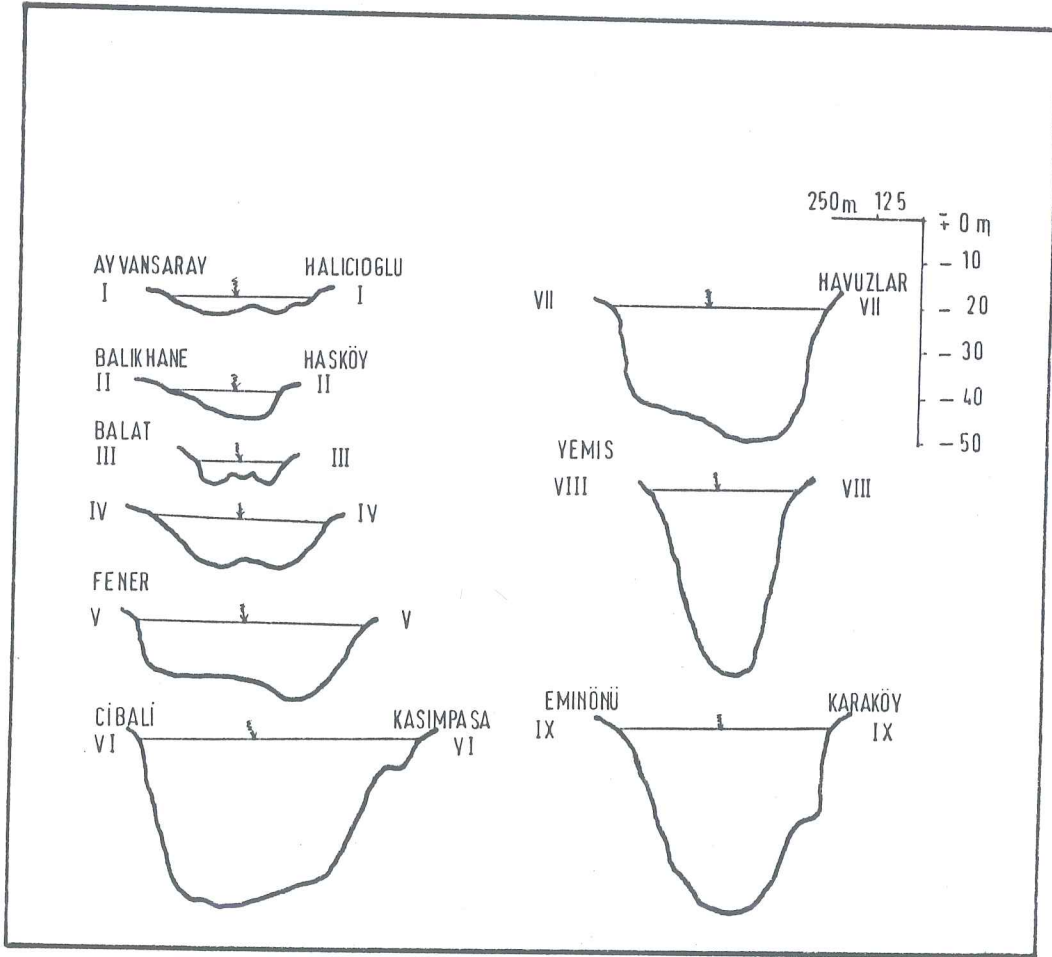
Haliç'in Kuzey ve Güney kıyıları denizden itibaren yükselen
sırtlarla çevrilmiştir (Şekil 7). Haliç'in Beyoğlu kesiminde-
ki yamaçları 50-100 m. yükseklikde tepeler oluşturur. Güney-
de İstanbul yarım adasında yeralan tepeler daha az eğimlidir
ve bu tepeler arasında küçük vadiler yeralır.



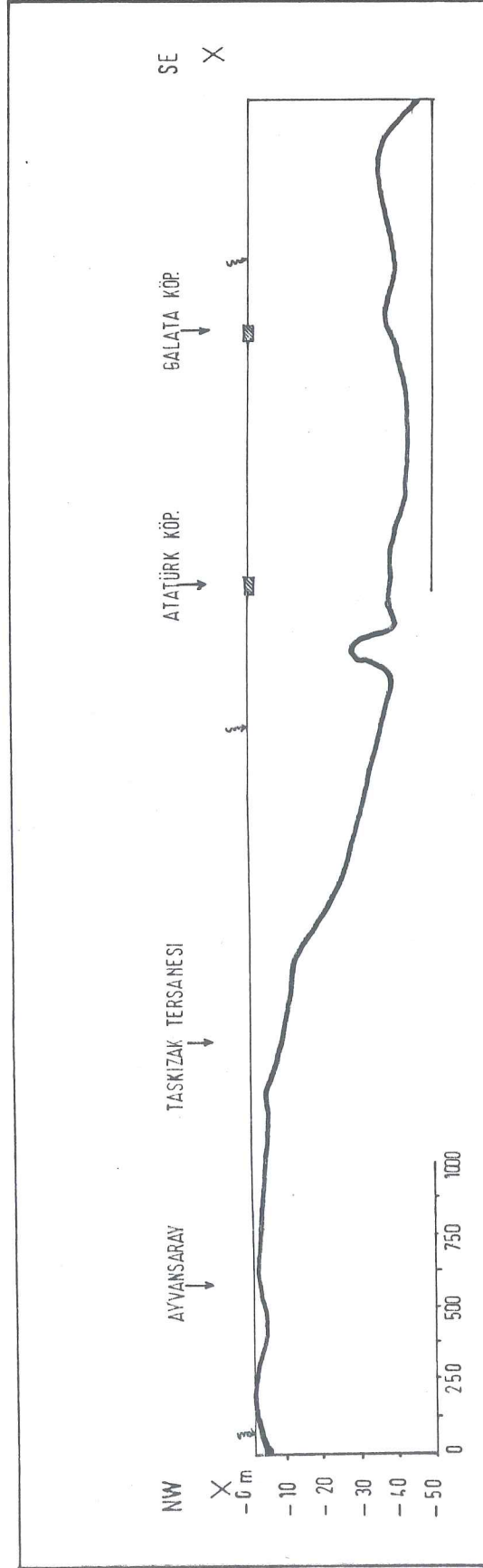
Şekil 2. Haliç Çevresindeki Yerleşmeler



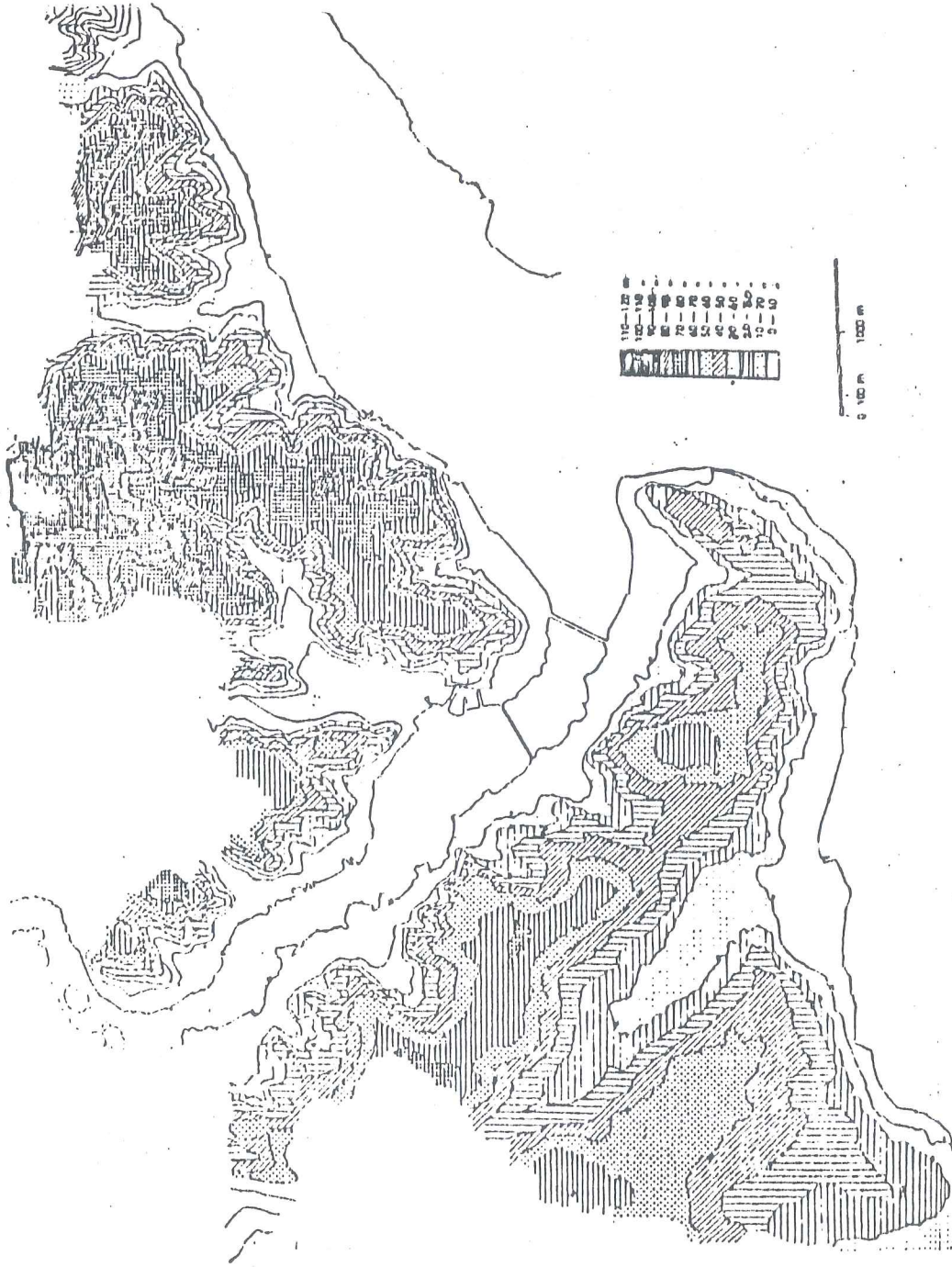
Şekil 3. Haliç'in Dip Topoğrafyası



Şekil 4. Haliç'in En Kesitleri



Şekil 5. Haliç'in Boy Kesiti



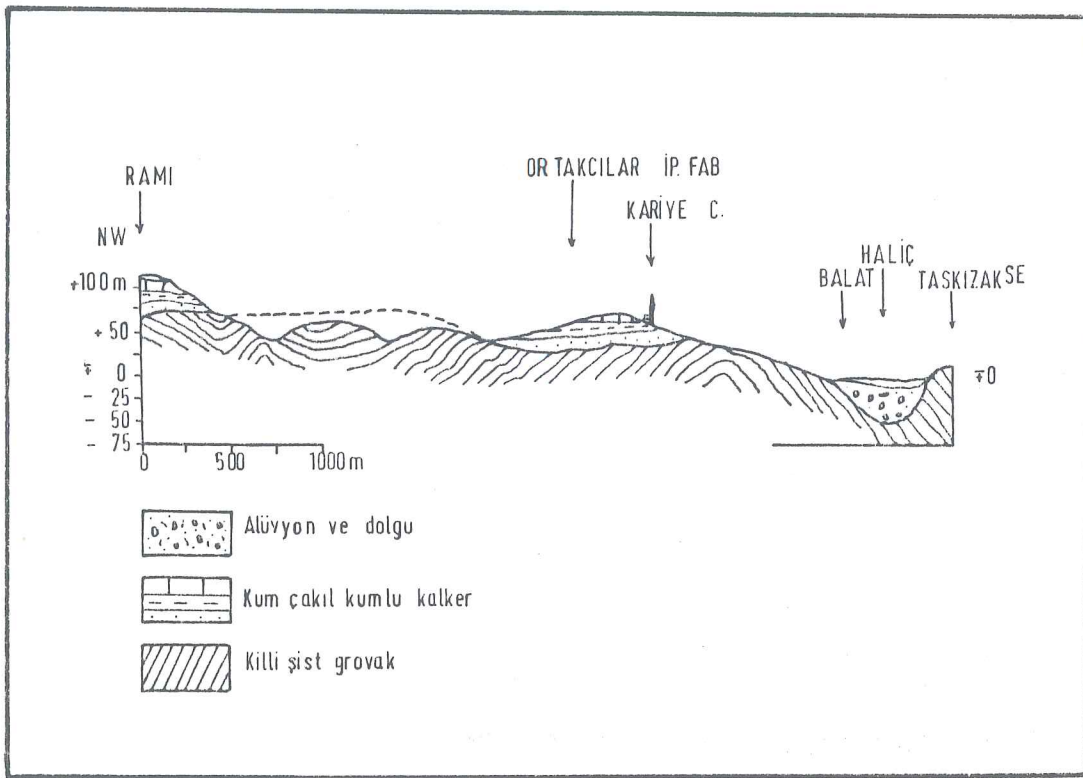
Şekil 7. Haliç Kıyı Topoğrafyası

Haliç bölgesindeki önemli yükseltiler; Ayasofya-Topkapı sarayının bulunduğu bölge 40 m, Beyazıt-Süleymaniye bölgesi 50-60 m, Okmeydanı 90-100 m, Şişli ve Mecidiyeköy 100-200 metredir. (4).

I.5. JEOLojİK YAPI

Istanbul ve Çatalca bölgelerinin bulunduğu Çatalca yarım adasına tekabül eden arazi, son defa yaklaşık olarak 8-10 milyon yıl önce deniz basmasına ve çekilmesine maruz kaldıktan sonra, çeşitli karbonifer ve neofen arazileri ile devoniyen formasyonları geniş ölçüde aşınarak Pliyosen düzlükleri meydana gelmiştir. Haliç'te deniz sularının kapladığı eski vadi olduğunun jeolojik tarihi ise oldukça yenidir. 1-2 milyon yıl önceye (üçüncü zaman sonlarında) kadar inen bu Haliç vadisinin açılışından epeyce önce, dördüncü zaman denizleri birkaç defa seviye değiştirip kıyıların şekillenmesinde rol oynamıştır. Denizlerin son defa yükselmesi 8-10 bin yıl önce meydana gelmiştir. İstanbul boğazı, Haliç, Alibey ve Kağıthane derelerinin vadileri üçüncü zamanın ikinci yarısı tabakalarından ve bu tabakaların kısmen örttüğü birinci zaman Karbon devrine ait kiltaşlarından ve kumtaşlarından oluşan arazide açılmıştır. Bu vadilerin oluşması esas itibarıyla Pliyosen devrine ve bu devirdeki ovamsı aşınma düzlüklerinin meydana geldiği zamana rastlar. Bu düzlükler meydana gelirken çevresindeki dayanıksız şist ve kumtaşlarına göre çok daha sert olan ve tamamen silisli kumtaşlarından kuvarsitler oluşan kalın, kıvrımlı tabakalar daha az aşınarak Çamlıca tepesi, Kocataş tepesi, Kayışdağı, Aydos dağı, Alemdağ gibi zirveleri kütleleşmiş yüksek röliefi meydana getirmiştir.

Taban seviyesini meydana getiren denizlerin dördüncü zamandan itibaren alçalmasına ve Pliyosen peneplerinin yüksekte kalmasına bağlı olarak başlıca derelerin ve diğer akarsuların yataklarındaki eğim ve dolayısıyla akarsuların aşındırma güçleri artmış neticede Alibey ve Kağıthane dereleri ile, Haliç vadisi derinleşmiştir (Şekil 8,9) (5).



Şekil 9. Ramı-Taşkızak Arası Jeolojik Kesit

I.6. İKLİM

Marmara iklim bölgesinde, Çatalca ve Kocaeli kesiminde yer alır. İklimin belirgin özelliklerinden biri kısa zaman diliminde büyük değişiklikler göstermesidir. Denize yakınlığı nisbi nem oranını arttırır.

Yıllık ortalama yağış 638.9 mm.dir. Yıllık yağışın;

- % 39.5'i Kışın
- % 21.4'ü İlkbahar
- % 10.8'i Yazın
- % 28.3'ü Sonbahar'da düşer.

Yörede hakim rüzgarlar:

- | | |
|----------------------------------|--------|
| 1. Derecede Kuzeydoğudan Poyraz | % 33.2 |
| 2. Derecede Kuzeyden Yıldız | % 28.8 |
| 3. Derecede Güneybatıdan Lodos | % 14.6 |
| 4. Derecede Kuzeybatıdan Karayel | % 10 |

olarak düşer (6); (Şekil 10-11).

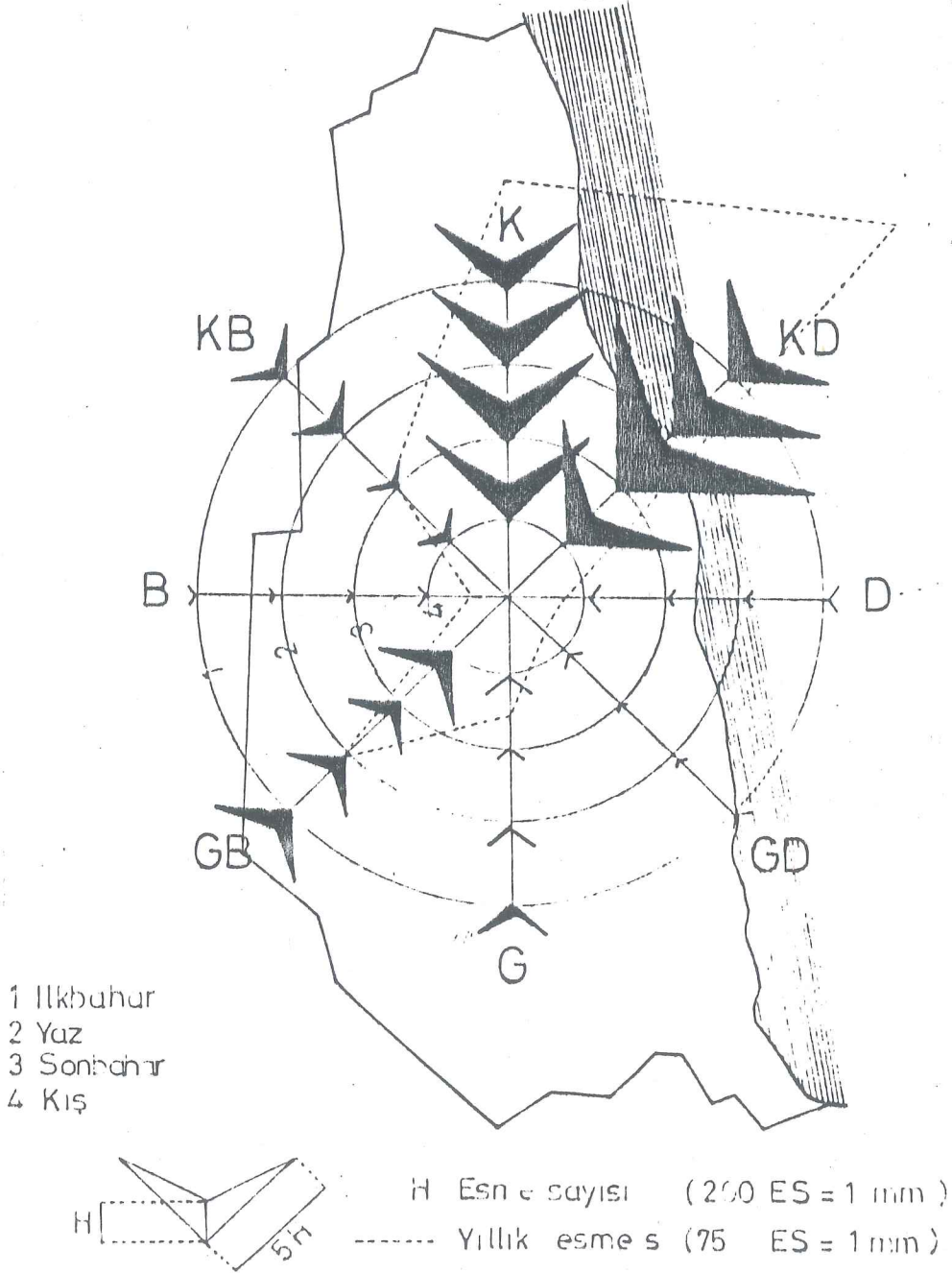
İstanbul'un hakim rüzgarları, Haliç'in boylamasına olan yönüne dik esmektedir. Bundan dolayı da Haliç bir rüzgar yatağı rolü oynayamamaktadır. Bunun sonucu olarak da; Sanayi tesislerinden çıkan kurum, gürültü, koku gibi süratle uzaklaşması için rüzgara ihtiyacı olan istenmeyen etkenler bölgede yoğunlaşmaktadır.

Haliç Sanayii iki konut bölgesi arasında yer almaktadır. Bundan dolayı da Poyraz İstanbul yarım adasındaki lodos da Beyoğlu yakasındaki konut alanlarını olumsuz yönde etkiler (7).

I.7. BİTKİ ÖRTÜSÜ

Bitki örtüsünün yoğunluğunu ve tipini su, arazi röliéfi ve toprak türü gibi faktörler belirler. Haliç bölgesindeki en önemli etki ise düşüncesizce değen insan elidir.

Rüzgar Gülü (Florya M.i.1957-76)



Şekil 10. İstanbul Rüzgar Gülü



Şekil 11. Hakim Rüzgarların Haliç ile İlişkisi

Genel olarak Marmara bölgesinin doğal yeşil örtüsü % 95.5 yapraklı bitkiler oluşturur. Alibey ve Kağıthane dereleri havzalarının, yukarı kısımlarında orman vejetasyonu, aşağı kısımlarında da tahrip sonucu oluşan maki vejetasyonu mevcuttur (8).

I. ve II. dünya savaşı sırasında yakıt ihtiyacı günümüzde ise plansız konut alanları için dengesiz ağaç kesimleri günümüzdeki erozyonun en büyük etkisidir.

Tarihi geçmişinde yemyeşil diye tanımlanan Haliç'de günümüzde sadece mezarlıklar ve askeri bölgeler yeşil olarak kalmıştır.

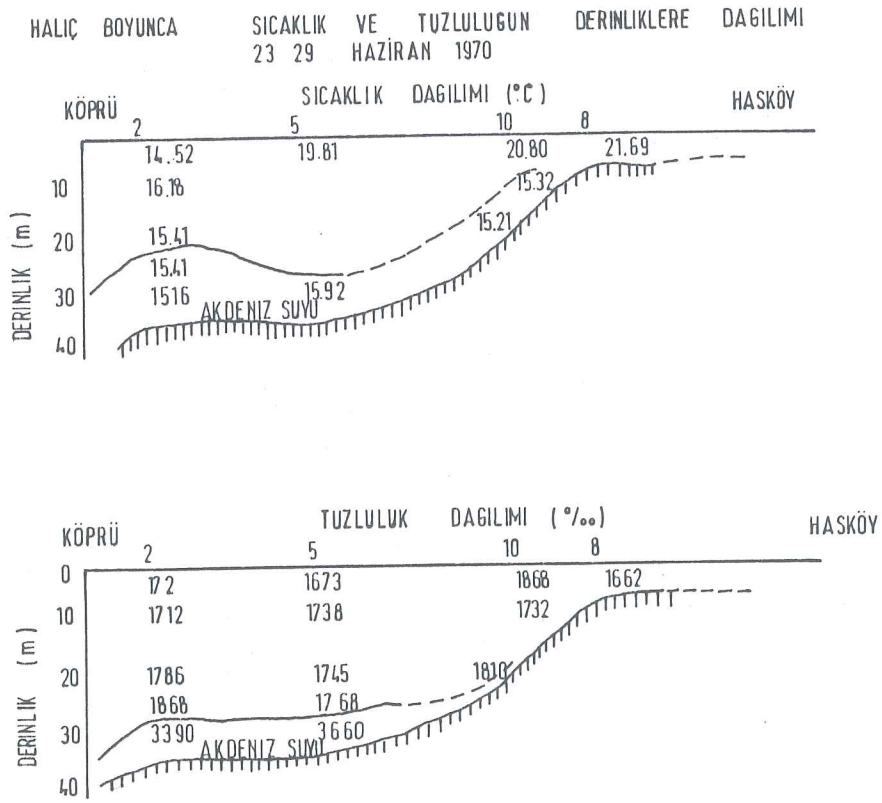
I.8. AKINTILAR

Haliç içinde yaklaşık 30 m'nin altında ve kalınlığı 5-10 m. arasında değişen, tuzluluğu % 30.0 - % 38.0 olan Akdeniz suyu bulunmaktadır. Akdeniz suyu Haliç boyunca mevcuttur (9) (Şekil 12). Genel akıntı istikameti rüzgara tabi olarak kuzeybatı ile güneydoğu yönündedir.

Marmara istikametinden gelen dip akıntısı (Akdeniz suyu) 1 cm/sn ile 20 cm/sn arasında değişen hızla Haliç'e girer. Haliç içinde takriben 25-35 m. derinlikten Hasköy'e doğru uzanan ve sürati 5 cm/sn-11 cm/sn arasında değişen bir dip akıntısı mevcuttur. Bu akıntı Sarayburnu'nu dönerek Haliç'e doğru yönelen Akdeniz suyudur.

Haliç'de Karaköy tarafından gelen, sürati 4 cm/sn - 4.5 cm/sn arasında değişen bir yüzey akıntısı mevcuttur. Bu akıntı Haliç'in içine girmeden Hasköy'den Köprü yönüne doğru gelen sürati 10 cm/sn - 2,5 cm/sn arasında değişen yüzey akıntısı ile karşılaşarak yön değiştirir.

Bunun yanında İstanbul Boğazı'ndan gelerek Sarayburnu'na çar-



Şekil 12. Haliç'de Sıcaklık ve Tuzluluğun Dağılımı

pan ve bir kolu Haliç'e yönelen Karadeniz suyu, Köprü dubalarına çarparak Karaköy iskelesine doğru yönelir. Karadeniz suyunun büyük bir kısmı bu nedenle yüzeyden Haliç'e giremez. Ancak bir bölümü dubaların altından (2-2,5 m) Haliç'e girebilir (10), (Şekil 13).

I.9. HALIÇ BÖLGE SINIRI

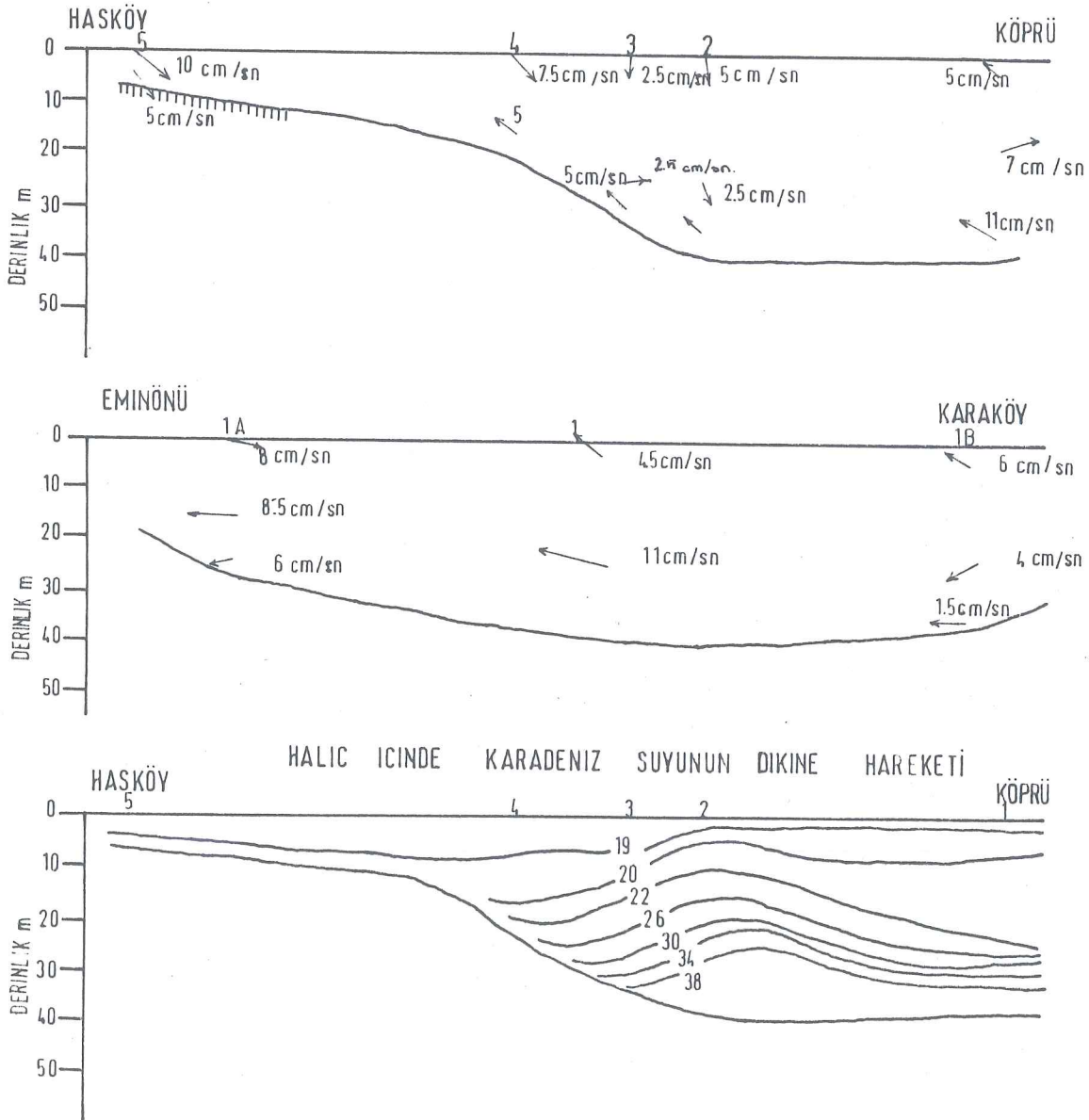
Doğal Haliç limanı ve limanı besleyen Kağıthane ve Alibey dereleri ile bu derelere akıntı veren drenaj havza sahasının oluşturduğu Haliç bölgesinin alanı yaklaşık 8000 hektardır.

Haliç bölgesinin sınırı güneydoğu yönünde Sirkeci arabalı vapur iskelesinden başlamakta ve doruk çizgilerini takip etmektedir. Sirkeci'den başlayan güney sınırı tarihi yarımada da güneye devam ederek Topkapı sanayi ve Sultanahmet arkeoloji park alanıyla sınırlanmaktadır. Batı yönünde devam eden bu sınır Eminönü Ordu Caddesi, Fatir Fevzipaşa Caddesi, Edirne kapı Rami Caddesi ve Küçükköy Kırklareli 20 nolu devlet yolunu takiben Alibeyköyü barajı havza sınırları ile birleşmektedir.

Doğu yönünde Şişli Büyükdere Asfaltıyla kesişen noktadan sonra güneybatı yönünde Şişli Büyükdere Asfaltı, Şişli Halasgargazi Caddesi, Beyoğlu Cumhuriyet Caddesi, İstiklal Caddesi, Tünel, Yüksek Kaldırım Caddesi ile Karaköy'de Haliç bölge sınırı suyla birleşmektedir (11). (Şekil 14).

Eminönü, Fatih, Gaziosmanpaşa, Eyüp, Şişli ve Beyoğlu ilçelerinin belirli bölümleri Haliç bölge sınırı içinde kalmaktadır.

HALIÇ 'TE AKINTI ÖLÇÜMLERİ



Şekil 13. Halic'de Su Kütlelerinin Hareketi



Şekil 14. Haliç Bölge Sınırı

BİRİNCİ BÖLÜM NOTLARI

1. ARTÜZ, İ., "Haliç Kirlenmesinde Su Hareketlerinin Rolü" Haliç Sempozyumu, B.Ü. Yayını, s.76.
2. TUNCA, N., "Haliç'deki Su Kirliliğinin Su Ürünlerine Etkileri", Haliç Sempozyumu, B.Ü. Yayını, s.54.
3. İLTER, İ., Boğaz ve Haliç Geçişlerinin Tarihçesi, s.54.
4. SAYAR, C., "Haliç ve Civarının Jeolojisi" Haliç Sempozyumu, B.Ü. Yayını, s.356-357.
5. BALCI, N., "Haliç'in Dolmasında ve Kirlenmesinde Alibey ve Kağıthane Derelerinin Rolü", Haliç Sempozyumu, B.Ü. Yayını, s. 289.
6. ALTINÇEKİÇ, H., Haliç'in Tarihi Perspektivi ve Günümüzde Peyzaj Planlaması Açısından Değerlendirilmesi, s. 20.
7. ÖZDEŞ, G., "Haliç'in Geleceği Üzerine..." Çevre Koruma, Sayı 21, s.9.
8. ALTINÇEKİÇ, H., Haliç'in Tarihi Perspektivi ve Günümüzde Peyzaj Planlaması Açısından Değerlendirilmesi, s.25.
9. GÜÇLÜER, Ş., "Haliç'de Fiziksel Oşinografik Durumun İncelenmesi" Haliç Sempozyumu, B.Ü. Yayını, s.67.
10. GÜÇLÜER, Ş., "Haliç'de Fiziksel Oşinografik Durumun İncelenmesi" Haliç Sempozyumu, B.Ü. Yayını, s. 71.
11. "Haliç'in Temizlenmesi ve Düzenlenmesi Çalışmaları" Brifing, İstanbul Belediyesi, 1984, s.2.

II. BÖLÜM - TARİHİ SÜREÇ İÇİNDE HALIÇ

2.1. BİZANS DÖNEMİNDE HALIÇ

Haliç'in ilk ismi Mitolojiye göre Io'nun kızı Keroessa'dan gelmektedir. Bu isim daha sonraları boynuz anlamında Keras diye kısaltılmıştır. Khnysokeras Haliç'in değil bugün Tarihi yarımada diye adlandırdığımız İstanbul yarımadasının adıdır. Haliç eski Yunan yazarlarınca Altınboynuz diye adlandırılmıştır. Haliç o devirde de çok güvenilir bir iç liman olarak görülmekte ve etrafında şehir tacını oluşturan önemli yapı - lara ve limanlara yer verilmekte idi.

Bugün Haliç'e dökülmekte olan Alibey deresi Kydaros, Kağıthane deresi ise Barbyzez olarak adlandırılmakta idi. Dere - lerin Haliç'e döküldükleri yerde ve bugün Silivri tepesi de - nilen yükseklik üzerinde İstanbul'daki ilk yerleşmenin kurul - duğu tahmin edilmektedir.

Sarayburnu üzerindeki ilk Grek kolonisi Haliç'le Marmara'ya hakim bir tepe üzerine yerleşmiştir. Ticaret ve ekonomik ha - yatın belkemiğini teşkil eden koloni hayatında Bizantion da - ha fazla önem kazanmıştır. Bugünkü Sirkeci'nin vaktiyle dol - mamış bir koy olduğu yerde şehrin en önemli limanı olan Neorion bulunuyordu. Sykai olarak adlandırılan Galata ise Haliç'i Boğaziçine bağlıyordu.

Bizans devri Haliç'i sakin bir kanaldı. Temiz suyu, küçük koyları ve yeşil yamaçları ile emin bir iç deniz idi. O devrin boyutlarına göre derin olduğundan kıyıdaki koylar

bir liman görevini üstleniyordu.

IV. yüzyılın başlarında Konstantin'in bu şehri devletin Roma'nın yanında ikinci başkent yapması şehrin gelişmesine büyük bir ivme katmıştır. Konstantin, Severus surlarını yıkarak 2.8 km. daha batıya taşıyor. Bu da hem kentin gelişmesini hızlandırmış, hem de Haliç'in bir liman olarak kullanılmasına imkan vermiş oldu.

Konstantin devrinde kent sur içinde gelişimini sürdürmektedir. Sur ile Haliç arasında dar bir kıyı şeridi kalmıştır. Bu kısıtlı alanda liman faaliyetleri ile ilgili dağınık yerleşmeler oluşmuştur. Bu yerleşmelerin dışında kentin imarı ve gelişmesi sur içinde devam etmektedir.

IV. Yüzyılın sonunda şehir nüfusu çok arttığı için Haliç ve Marmara kıyılarında yeni mahalleler oluşmuştur. Büyümenin sonucu olarak Marmara ve Haliç yamaçları konut alanları içinde kalmaktadır.

Grekerin Haliç'deki üç yerleşme bölgesi İstanbul yarımadasının ucu, Ayvansaray bölgesi ve Galata idi.

Bizans devrinde tek köprü Ayvansaray ile Kasımpaşa arasına inşa edilen bir taş köprü idi.

Prokopios VI. yüzyılda suları daima sakin olan Haliç'in gemicilere rahat ve zahmetsiz bir sığınak olduğunu ve Haliç'in şehre büyük hizmet sağladığını söyler.

Haliç'in iki kıyısı İmparator Justinianos'un gayreti ile imar edilmiş, her iki yakaya da birbirinden güzel kiliseler yapılmıştır. Haliç o devirde kuzey-güney, doğu-batı karayoluyla gelen bütün ticaretin düğümlendiği bir yer olmuştu. Artık Haliç kıyıları buradaki kapılar ve iskeleler ile adlandırılıyordu. Şimdiki Sirkeci'deki Eugenios kapısı ile Khalkedonia iskelesi büyük dini törenlerde kullanılıyordu.

Sepetçiler köşkü ile Sirkeci arasında ilkçağlardan beri kullanılan Prosforion limanı bulunmakta idi. Daha ileride Eminönü-Bahçekapı bölgesinde Neorion limanı bulunuyordu. Ancak bu iki limanda Haliç'in güney kıyısındaki surlar önündeki girintiler gibi Bizans devrinde dolmuş ve işe yaramaz hale gelmiştir. Bu dolma olayları sonucunda kıyıların biçimleri zamanla değişmiştir. Eminönü çevresinde de Eksartesis denilen iskele ve devlet tezgahları yer almakta idi. Eminönü-Unkapanı arası şehrin en önemli iskelesi idi. Haliç'de ulaşımı kayıklar sağlıyordu. Bahçekapısından Unkapanı'na kadar uzayan kıyıda XI. yüzyıldan itibaren geniş ölçüde ticaret işleri yapan İtalyan siteleri sıralanıyordu. Bunların kendi kilise ve depoları vardı. Günümüze kadar gelen Balkapanı hanının bodrum kısmı Venediklilerin bu ticaret merkezinden kalmıştır.

Fener'de daha Bizans devrinde bir Fener'in bulunduğu bilinmektedir. XII. yüzyıldan itibaren önem kazanarak gelişen sonradan imparatorluk merkezi olan Blakhernia'nın Ayvansaray'daki koyda bir iskelesi vardı. Türk devrinde burada bir semte verilen Balat adı Palation'dan gelmektedir.

Haliç'e hakim burun ve tepelerin yüksek noktaları önemli dini tesislerin kurulması için tercih edilmiştir. Günümüzde Zeyrek Camii olarak kullanılan yapı Bizansın önemli manastırlarından biri olan İsa Pantokratos'un kilisesidir. Buna karşılık aşağıda Haliç'e yakın düzlüklerde de dini tesisler kurulmuştur. Karagümrük ile eski adı Kynegion olan Balat arasındaki yayvan vadi Bizans çağında manastırların toplandığı dini bir bölge olmuştur. Haliç'in kıyısında surların denize kavuştuğu köşede de esası Thekla kilisesi olan Atik Mustafa Paşa Camii bulunmaktadır.

Bizans devrinde Haliç'in güney kıyısının iş, ticaret, denizcilik, dini tesisler ile dolu bir bölge olmasına karşılık kuzey yakada etrafı surlarla çevrili ayrı bir şehir olan ve XIV. yüzyıldan itibaren Cenovalıların bir sömürgesi olan Galata dışında belirli bir şey yoktur. Tabii karakterini ko-

ruyan buradaki sırtların, Haliç'in bir kenarında orman ve yeşillikleri ile bir şerit oluşturduğu kabul edilebilir. Bizanslıların Haliç'in kuzey kıyısından pek faydalanmadıkları bir gerçektir.

IX yüzyılda Kuzey kıyılarında Theophilos bir savaş malzemeleri ambarı yaptırmıştır.

Eminönü'nde olduğu gibi, Haliç'in yukarı kıyılarında da gemilerin donatıldığı bir Eksartysis vardı. Bizans döneminde Haliç'in kuzeyinde zeytinlik denilen yüksek bir yerde büyük bir cüzzamhane yapılmıştır. Kasımpaşa tepesinde yer aldığı tahmin edilen cüzzamhanenin kesin yeri bilinmemektedir.

Bizans imparatorluğu Haliç'i emin bir iç deniz olarak görmüş ağzını zincirle kapattıktan sonra buradan hiçbir tehlike gelmeyeceğini kabul etmiştir. Batıdan gelen akınlar karasuşurları tarafından tutuluyor bunları aşamıyorlardı. Haliç'in yukarı yakasından gelenler ise o güne göre derin olan Haliç'i geçemiyorlardı.

Haliç'in savaş hareketına sahne olduğu tek olay, 1203'de İstanbul önlerine gelen IV. Haçlı seferi sırasındadır. Venediklilerin başlattıkları bir yangın poyraz rüzgarı ile ilerledikçe şehrin ele geçirilmesi kolaylaşmıştır. Tahttan indirilen imparatora yardım için yapılan bu istiladan bir süre sonra şehir Haliç kıyısından Marmara'ya kadar bir daha yanmıştır. 1204'de yeni bir yangınla sağlam kalan mahallelerde yok olmuştur. Latin istilasası sırasında Haliç kıyılarında çıkan yangınlar buradan başlamakta kuzey rüzgarları ile günlerce sürmekte ve sırtlara çıkarak Marmaraya kolayca ilerlemektedir. 433'de Neorian limanında, 465'de bir balıkçı dükkanında, 559'da Neorion limanında 1040'da Eksartysis de çıkan yangınlar şehre büyük zarar vermiştir. 1261'de Bizanslılar şehri latinlerden geri alınca Haliç kıyısındaki latin mahallelerini tutuşturmuşlardır. Bunlardan başka 1291'de, 1303'de, 1308'de, 1351'de Haliç'in çeşitli yerlerinde yangınlar çıkmış ve geniş sahaları harab etmiştir (1) (Ek 1).

2.2. OSMANLI DÖNEMİNDE HALIÇ

2.2.1. ARAZİ KULLANIMI

İstanbul'un fethedilmesi ile Osmanlı imparatorluğunun en büyük politik amaçlarından biri gerçekleşmiştir. Ele geçirilen şehir hemen başkent yapılamıyacak kadar bakımsız ve savaş sırasında tahrip edilmişti. Fetihden sonra Fatih şehrin bir planını yaptırmış; sanayi, ticaret, iskan alanları ile liman ve tersane bölgeleri saptanmıştı. Fetihden 4 yıl sonra 1457 tarihinde İstanbul Osmanlı imparatorluğunun başkenti oldu.

Osmanlı imparatorluğu döneminde İstanbul kenti Haliç'in doğal liman özelliğinden önemli ölçüde yararlanmış, Deniz ve kara ticaretinin ana merkezi haline gelmiştir.

Haliç yakalarında yoğunlaşan nüfusun ticari merkezi Bizans devrindeki eski yerini muhafaza etmiştir. Dükkanlar Mercandan, Haliç surlarına ve oradan da sur dışında Haliç boyunca uzanmıştır (2).

Türklerin eline geçen Haliç kısa sürede imparatorluğun savaş ve ticaret limanı olmuştur (3). Bu devrede Haliç'in içlerine kadar liman aktivitelerinin genişlediğini görüyoruz. Limandaki boşaltma işlemlerinde mekan düzeyinde bir tür uzmanlaşmanın belirdiğini görüyoruz. Yemiş Pazarı İskelesi, Unkapanı, Yağkapanı, Odun Pazarı İskelesi, Balat ayrı tüketim maddelerinin boşaltıldığı iskelelerdi. İstanbul'a Kırım, Tuna ve Karadeniz'den gelen bal, yağ, un ve diğer zahireler Haliç'deki bu iskelelere boşaltılır ve depolanırdı (4).

Osmanlı imparatorluğunun devlet tersanesi de fetihden sonra Gelibolu'dan Kadırgaya taşınmış bir süre sonra da rüzgarlardan daha emin olan Haliç tercih edilerek Kasımpaşa deresi ağzındaki sahada tersane tesisleri kurulmuştur (5).

Dini yapılar ve onlarla beraber mektep, medrese, hamam gibi vakıf yapıları da Haliç sırtlarında yoğunlaşmış ve Haliç sırtlarına yeni bir siluet kazandırmıştır.

Istanbul'un fethinin politik olduğu kadar dini ve sembolik anlamını belirten davranışlardan biri, Fatih'in şehre yerleşir yerleşmez, şehrin dışında önceleri Kasmidion adı verilen ve Aziz Kosmos ve Damianos'a atfedilen ünlü bir manastırın olduğu semte, Ebu Eyyüb El-Ensari'nin mezarı olduğu rivayet edilen yerde 1458/59'da, şehrin ilk büyük camisini ve Hazreti Eyüb'ün türbesini yaptırmış olmasıdır. Daha sonra bunlara yapılan ilavelerle Türk çağının ilk külliyesi oluşturulmuştur (6). Böylece Eyüb'ün kuruluşu ile surdışı yerleşmeleri hızlanmış oldu. Sur dışı yerleşmeleri iki sebeple ortaya çıkmıştır.

- 1) Şehrin sağlık ve temizliği açısından belirgin ölçüde sakıncası olan faaliyet kolları ve buralarda çalışanların oluşturduğu yerleşmeler.
- 2) Şehrin günlük toplumsal ve ekonomik yaşamı ile yoğun ilişkisi olmayanların oluşturdukları yerleşmeler.

Eyüp bunlardan ikincisine dahildir (7).

Fatih devrinde iskan bölgeleri idari bakımdan kadılıklara ayrılmıştır. Sur içi İstanbul Kadılığı, Eyüp ve Sur dışında Haliç'in güneyinde kalan bölge Haslar Kadılığı, Galata bölgesi de Galata Kadılığı olarak adlandırılmıştır.

Fatih devrinde şehrin idari ve ticari bölgeleri doğrudan doğruya topoğrafik verilerin sonuçları olarak eski Bizans şehrinin idari ve ticari bölgeleri üzerinde veya yanında kurulmuştur (8).

Haliç'in dolması sadece günümüze ait bir sorun olmadığını Fatih Sultan Mehmet'in çıkarttığı fermanlardan anlıyoruz.

Kağıthane yamaçlarında tarım ve hayvancılık yapılması yasaklanmıştır. Bu yasaklarla erozyonun önüne geçilmeye çalışılmıştır. Haliç dip çamurunu kullanarak çömlekçilik yapanlara atölyeleri ve aletleri için maddi yardım yapılmış ve vergi indirimi uygulanmıştır.

Ordu için yapılan döküm topların kalıpları için de Haliç'den alınan çamurlardan yararlanılmıştır. Girit seferi sırasında buradan çıkartılan çamur gemilerle oraya taşınmış ve toplar kuşatma alanında dökülmüştür. Daha sonraları aynı iş bu bölgedeki tuğla harmanları ile yapılmıştır (9).

Şehrin ticaret bölgesi II. Beyazıt döneminde yine Sirkeci ve Unkapanı'nda olmak üzere daha da gelişmiştir. Haliç iskeleleri birbirinden farklı nitelikde malların kabulüne göre fonksiyonel bir görevlendirmeye tabi tutulmuştur. Bunun yanısıra İstanbul artık Karayolu ile de beslenmeye başlamıştır.

Bu dönemde Kasımpaşa'ya bakan sırtlarda iki yeni mahalle kurulmuştur.

Kanuni devrinde, Haliç'e bakan tepeler çizgisi üzerinde önce Sultan Selim camisi, Şehzade Külliyesi sonra da Süleymaniye Külliyesi yerleştirilmiştir. Yüzyılın ikinci yarısında bu anıtsal çizginin hemen arkasında adeta silüetdeki boşlukları dolduracak şekilde Edirnekapı Mihrimah Külliyesi ile başlayan ortaboy camiler Beyazıt-Edirnekapı aksını biçimlendirmiştir. Kanuni devrinde Eyüp'e de birçok cami ve medreseler yapılmış, sahiller saraylarla dolmaya başlamıştır. Kağıthane'de o sıralarda bir mesire yeri haline gelmeye başlamıştır.

Galata surları dışında yabancı elçilikler yerleşmiştir. Galatasaray'dan Haliç'e doğru Pera'nın Azapkapı'ya ve Kasımpaşa'ya inen sırtlarında bir iki mahalle kurulmuştur.

Piyale Paşa Külliyesinin Kasımpaşa deresi vadisinin çok içlerine yapılması ve camiye kadar gelen bir kanal açılması burada Piyale Paşa Mahallesi'nin gelişmesine neden olmuştur. Tersane faaliyetlerine paralel olarak Kasımpaşa mahallesi çok geliş-

miştir. Haliç'in doğu sahilinin karakteristik elemanı bu devirden beri tersane olmuştur. Bu yüzyılda surlar içinde Galata, muazzam bir liman, heryönden siluete hakim yüzlerce, binlerce, her boy kubbe ve minare eklenmiştir.

16. yüzyılda İstanbul'daki en önemli sorun aşırı nüfus ve bunların barındırılması idi. Halkın oturduğu evler gösterişsiz, moloz taş veya bir çeşit hımıs sistemle yapılmıştı. Bu evler genelde tek kat yer yer de iki katlı yapılmıştı. Daha zengin olanlar bütünü ile taş ya da altı taş, üstü ahşap konaklarda yaşıyorlardı. Büyük saraylar şehir içinde yüksek duvarların arkasında ve taş malzeme ile inşa ediliyordu. Han ve dükkanlarda ahşap konstrüksiyon hakimdi.

Yabancılara büyük yeşillik ve boşluk kanısını veren ise bahçeli ev düzeni idi. Ayrıca peşpeşe çıkan yangınlar sonucu açılan alanlar hemen imar edilemiyordu.

17. YÜZYILDA HALİC

Şehir büyük ölçüde nüfus almaya devam etmiştir. Anıtsal yapı yoğunluğunda büyük bir duraklama olmakla birlikte yeni yapılanlar sur dışına Haliç ve Boğaz sahillerine doğru yayılmıştır. Sur içinde yeşil ve boş alanlar bu yüzyılda da hâlâ mevcut idi.

17. yüzyılda Haliç'de yerleşme alanları gittikçe büyümektedir. Eyüp surlara yaklaşacak kadar büyümüş ve bir şehir halini almıştır. Kasımpaşa büyümekte devam etmiş, Hasköy, Piri-paşa, Sütlüce semtleri birbirlerine yaklaşılarak bir yandan tepelere tırmanmışlar, bir yandan da Haliç'in, doğu sahillerine yayılmışlardır. Yedikule dışında Türk'lerin oturduğu büyük bir dış mahalle meydana gelmiştir. Türkler bu yüzyılda Galata'da da oturmaya başlamışlardır.

Bizans döneminde, Sirkeci ve Haliç sahillerinde yerleşen Latinler bu dönemlerde Galatasaray'a taşınmışlardır. Patrikha-

he'nin yer almasından dolayı, Rum'ların yoğun olarak yaşadıkları Fener büyümesini sürdürmüştür. Ermeni Patrikhanesi etrafında yoğunlaşan Ermeniler Samatya'dan Kumkapı'ya doğru yayılmışlardır. Bunların yanında Bahçekapı'dan Balat'a kadar uzanan 17 yahudi mahallesi vardı.

Haliç'de bulunan liman önceden olduğu gibi bu devirde de iç çarşıların yerini tespit etmiştir. Limana bağlı olarak meydana gelen Ayasofya-Beyazıt aksı günümüze kadar değişmemiştir (10).

18. YÜZYILDA HALIÇ

18. yüzyılın kent gelişiminde, kentin Haliç'i kendi bünyesine organik olarak entegre etmesini görüyoruz. Yerleşme sınırları çok fazla büyümekle beraber Haliç ve Boğaz'da nüfus artışı gözlenmektedir, bunun sonucu olarak da konut açığı ortaya çıkmıştır. III. Ahmet devrinde Batı ile ileri derecede bağlantılar başlamıştır. Doğudaki Safavi saltanatının haşmetli mimari ve şehircilik uygulamalarının eş zamanlı örneğini Lale devrinde bulmaktayız. (11)

18. yüzyılın ilk çeyreğinde imar hareketleri Kağıthane'de yer alan sadabat kompleksinin temelini atılması ile başlar.

KAĞITHANE - SADABAT

Bizans devrinde de bu vadinin bir eğlence köşesi olduğu muhakkaktır. Bu yöreye verilen Kağıthane adı Bizans zamanında derenin kıyısında kurulmuş olan bir kağıt fabrikasından gelmektedir (12). İstanbul'un fethi bu güzel vadinin yeni bir hayat bulmasını sağlamış oldu. Kağıthane çayırıları ve civarındaki arazilerde ağaçlar, bostanlar ve kuytu bölgelerinde askeri alanlar oluşturulmuştur.

Türklerin en büyük eğlence ve sporlarında biri olan okçuluk da Kağıthane çayırları ve çevresindeki tepelerde faaliyet gösteriyordu. Bu alanlarda günümüzde 195 kitabesi olmayan, 65 adet de Kitabeli nişan taşı vardır (13).

İstanbul'un Türkleşmesi ile Kağıthane bölgesi şehrin en cazip eğlence ve mesire yerlerinden biri olmuştur. Okçuluk sporunun yanısıra Cirid alanları da hazırlanmıştır.

Burada ilk yapılan yapı İmrahor (Emir Ahur) kasrıdır. Bugüne hiçbir izi kalmamıştır. Ulu çınarlarla çevrili olan İmrahor kasrı mesiresi, Kağıthane Lalesi denilen bir cins Lale ile meşhur olan lalezar mesiresi ve iki tarafı çınar, kavak, ve salkım söğütlerle çevrili Kağıthane mesiresi en çok rağbet gören yerlerdir. İmrahor kasrının arkasında IV. Murat'ın Revan'ı fethettiğinde İstanbul'a getirdiği Mirgüne Yusuf Han için yaptırdığı bir Kasır vardı. Kağıthane İstanbul halkının eğlendiği bir yer olmanın yanısıra esnafların toplantı düzenlediği de bir yerdi. Evliya Çelebi Kuyumcuların 40 yılda bir, Saraçların 20 yılda bir Kağıthane çayırında binlerce çadır kurarak toplandıklarını yazar. İstanbullular da Ramazan ayını karşılamak üzere tam bir ay boyunca çayırdaki kurdukları çadırlarda kalır ve eğlenceler düzenlerlerdi. Padişah bazı topluluklara, hatta yabancı elçilere burada ziyafetler verirdi. Halk buraya Haliç'den kayıklarla ya da kara yolundan at ve öküz arabaları ile gelirdi.

Haliç'in yukarı bölümleri yalı ve Sultan köşkleri ile kaplı mutena bir sayfiye yöresi idi. Burada 170 adet köşk ve kasr mevcuttu. Padişahlar Kağıthane mesiresine Karaağaç sarayından geliyorlardı. Kağıthane'nin asıl önemini kazanması, tarihçi Ahmet Refik tarafından "Lale devri" olarak adlandırılan bu devirde oldu.

1722 yılında Padişahın ve mahiyetinin devamlı oturabileceği Sadabat ismi verilen sarayın temeli atıldı. Kağıthane köyünden, yeni yapılacak sarayın önüne kadar dere her iki tarafından Cetvel-i sim adı verilen muntazam bir kanal içine alındı.

Dere yer yer bentlerle kesilmiş, bunun sonucunda üzerindeki ince kanallardan suyun taşıdığı bir havuz meydana gelmiştir. Buradan süzülen su daha alçak havuzlarda toplanıyordu. Bu sarayın ulu ağaçlarla kaplı hasbahçe denilen büyük bir arazisi vardı.

Sadabat sarayının yanına çeşme-i nur adında bir çeşme, Cisr-i nurani denilen bir köprü ve Hayrabad adında bir cami yapılmıştır.

Sadabat sarayının yapımından sonra Kağıthane eğlenceleri daha büyük önem kazanmıştır. Sadabad Asya'dan Avrupa'ya yayılmış bir bahçe zevkinin İstanbul'da uygulanmış güzel bir örneği idi. Bu güzel örnekden günümüze en ufak bir iz kalmamıştır. 1730 yılında çıkan Patrona Halil ayaklanması bir anda Kağıthane'deki yaşamı silmiştir. Üç gün içinde Kağıthane mesiresi yok edilmiştir (14).

Bu devirde bazı Hasbahçeler ve Sarayların yerine büyük ve masif yapılar yapılmıştır. III. Selimin Halıcioğlu'nda yaptırdığı iki katlı Humbarahane Kışlası bunlara iyi bir örnektir (15).

19. Yüzyılda Haliç

Bu devrede, Moltke tarafından II. Mahmut'un saltanatı sırasında İstanbul için imar planı sayılabilecek bir çalışma yapılmıştır. Bu imar planında şehrin iki yakasının köprü ile birleştirilmesi öneriliyordu. Köprü de Haliç'deki kayık trafiği için iki göz bırakılmıştı.

Azapkapı ile bugünkü Perepalas'ın altından gelen hattın Haliç tarafında kalan bölümü tersane dışında yeşillik idi. Haliç'in İstanbul yakasında ki yerleşme Ocakçı'lardan itibaren genişlemekte ve Rami çiftliğine kadar uzanmakta idi. Galata yakasında, Tersane'den ve Aynalıkavak Kasrından sonra Hasköy ve Piripaşa mahalleleri uzanmakta idi. Bundan sonrası, askeri

tesislere aitti. Baruthane'de ise kiremit ve tuğla ocakları yoğunlaşmakta idi.

1845 de Abdülmecit'in annesinin yaptırdığı Karaköy köprüsü ile iki ayrı karakterli ticaret bölgesi birleştirilmiş oldu. Bu köprü yapıldığı andan beri İstanbul'un ana sirkülasyon arteri olmuştur.

II Mahmut'un son yıllarında şehrin özel trafik sorunları ortaya çıkmıştır. 1938 de Tersanede ilk buharlı gemi yapılmıştır. Yoğunlaşan trafik akımını rahatlatmak amacı ile Karaköy meydanında yeni istimplakler yapılmıştır.

Abdülhamit zamanında şehir için gerekli depolama tesisleri Galata limanında yapıldı. 1895 de tamamlanan liman 758 m. idi.

19. yüzyılın sonlarında Galata ve Sirkeci Liman tesisleri Byzantion ve Sykae'nin limanlarının olduğu yerlere yerleştirilmiştir. Eminönü ve Fatih ilçelerinde görülen sanayi yerleşmesi İstanbul limanının Sirkeci ile Balat arasında tarihi fonksiyonunun sonucunda ortaya çıkmıştır. Gıda, Mensucat sanayi ve matbaalar burada toplanmıştır. Haliç boyunca sanayinin Eyüb'e doğru uzanış, İstanbul limanının zorunlu bir gelişmesi sonucudur. Haliç'de sanayinin ilk tohumu Fatih'in Kasımpaşa'da kurduğu ilk tersane tesisleridir.

Haliç'in Batı yakasında surlar içindeki bölgede el sanatları ile ticaret yoğunlaşmıştır (16).

HALIÇ ÇEVRESİNDE YER ALAN YERLEŞMELER

Eyüp: Haliç'in sonunda, Kağıthane deresinin ağzında yer alır. Hemen hemen tamamıyla Türk'lerin yaşadığı Eyüb'de az sayıda Ermeni'de yaşar. Sahile yakın bir alanda yapılan Eyüp Camii 1458 yılında Fatih tarafından yapılmıştır. Tahta çıkan Osmanlı padişahlarının kılıç kuşanma merasimleri burada yapılırdı. Birçok ünlü Türk'ün mezarı buradadır. Kasabanın dışında tepenin yamacında halka açık bir mezarlık vardır.

Yerleşmede çömlekçiler denilen yerde 40 imalathanede İstin-ye ve Büyükdere'den getirilen kil ile her türlü çömlek imal edilirdi. Bu imalathanelerde çalışanların büyük çoğunluğu Ermenilerdi.

Alibeyköyü: Haliç'in bitiminde Alibeyderesi'nin kenarında yer alır. Türklerin yaşadığı tarım ve hayvancılık yapılan bir köydür.

Kağıthaneköyü: Kağıthane çayı üzerinde bir Türk köyüdür. Bizans devrinde burada bir kağıt imalathanesi bulunmasından dolayı Kağıthane adını aldığı söylenmektedir. Osmanlı İmparatorluğunun Lale devri diye adlandırılan devrinde en canlı dönemlerini yaşamıştır.

Karaağaç Bahçesi: Kağıthane deresinin ağzına yakın yeralan bir padişah sarayı ve eklentilerinden oluşmuştur.

Sütlüce: Haliç kenarında Türklerin yaşadığı, hayvancılıkla uğraşan bir köydür.

Hasköy: Haliç'in kuzey kıyısında yer alır. Çoğunlukla yahudilerin yaşadığı bir köydür. Halıcıoğlu denilen bölümünde Ermeniler yaşar. Haliç'in sonuna kadar uzanan tersane, kışla, talimhane zinciri buradan başlar.

Okmeydanı: Aynalıkavak Kasrının yukarısında, Hasköy ile Kasımpaşa arasında yer alır. Ok talimlerinin yapıldığı bir alandır. Meydan paşaların, vezirlerin ve padişahların namına dikilmiş nişan taşları ile doludur.

Kasımpaşa: Galata surlarından başlayarak Hasköy'e kadar uzanır. Halkın çoğunluğu Türktür. Tersane, denizci askerlerin kışlası burada yer alır.

Galata: Rum ve Ermeni kahveleri, işyerleri ve ticarethanelerin bulunduğu İstanbul'un batı yaşamı sürülen yerleşmesidir.

Pera'dan Haliç'e dik sırtlarda bir servi ormanı biçiminde inen Galata mezarlığı yer alır. Halkını Müslüman olmayanlar, yabancı elçiler oluşturur (17)

2.2.2. ULAŞIM

Istanbul konumu dolayısı ile deniz ulaşımı, kara ulaşımından daha ağırlıklıdır.

DENİZ ULAŞIMI

Deniz ulaşımı 1838'de ilk buharlı gemilerin yapımına kadar pereme adlı kayıklarla sağlanırdı. İstanbul'un fethinden sonra şehir merkezi ile sahil köyleri arasında muntazam kayık seferleri başlamıştır. 1677 yılında toplam 17 kayık iskelesi vardı. Haliç'deki kayıkçılar Türklerdi. Bütün iskeleler arasında bağlantı olmasına karşın en yoğun hatlar Haliç, Boğaziçi ve Eminönü-Galata'dır (18). Önceleri küçük kayıklar kullanılırken nüfusun artması sonucu herbiri elli altmış kişi taşıyan pazar kayıkları kullanılmaya başlandı. 1680 yılında 1444 olan kayık sayısı 18. yüzyılın sonunda 3996'ya yükseldi.

Halkın kullandığı pereme, kırlangiç ve pazar kayıklarının yanı sıra Padişah'ın ve mahiyetinin kullandığı saltanat kayıklarında vardı.

Vapurların çalışmaya başlaması ile bu narin nakil vasıtaları da yavaş yavaş geçerliliğini kaybetti. Haliç kayıklarına vurulan en önemli darbe ise 1836 ve 1845'de yapılan 2 tahta köprü idi (19). Vapurlarda yolculuğun pahalı olması, her yere her saat vapur bulunmaması ve eski alışkanlıklardan dolayı kayıklar bir süre daha kullanıldılar (20).

KARA ULAŞIMI

İstanbul'da özellikle Haliç'de ikinci derecede tercih edilen kara ulaşımı Haliç üzerinde yapılan köprüler ile önemini artırarak sürdürmüştür. Günümüzde de kullanılan yollar şehir merkezinden başlayarak Haliç'e paralel devam ederler. Limanlar bu yolların Haliç'e yanaşmasına ve sarkmasına neden olmuştur. Fatih'den beri bu aksların değişmeme sebebi kentin topoğrafyasıdır.

İlk defa II. Mahmud'un son yıllarında İstanbul'un büyük şehir olarak özel trafik sorunları ortaya çıkmıştır. Haliç kıyılarında yükselen Pera'nın arkasında Beyoğlu'nun gelişmesi sonucunda 1871-1874 yılları arasında Tünel açılmıştır. Tünelin açılışından iki yıl sonra Eugène Hanri Gavand adlı bir Fransız mühendisi Kumkapı Nişancası, Soğanağa, Beyazıt, Eminönü, Karaköy-Tophane, Dolmabahçe, Beşiktaş, Ortaköy yolunu takip eden ve Haliç'i bir köprü ile geçen yeni bir tünel projesi teklif etmiştir. Aynı kişi Yedikule-Sarayburnu arasında 3670 m. uzunluğunda yeni bir liman önermiştir. Böylece liman ile demiryolu birleşmiş oluyordu. Demiryolu bir tünelle Haliç'in altından karşıya geçecekti. Bunun yanında Haliç'in üstünden bir köprü ile geçecek olan ve Kilyos'a dek devam eden ikinci derecede bir hat teklif ediyordu. Bu teklifler gerçekleşmemiştir. 1869 da kurulan altı tranvay şirketi kara yolu ile toplu taşın yapılmasını sağlıyordu (21). Haliç'in Karayolu ulaşımına en önemli etkiyi tarih boyunca köprüler yapmıştır.

HALIÇ KÖPRÜLERİ

1453'den önce, Haliç'de bir köprünün bulunduğu belirtilmektedir (22). Haliç'de ilk köprüyü yaptıran jüstinyendir. Fakat bu köprünün yeri kesin olarak bilinmemektedir. jüstinianos, Hagios Kallinikos ya da Hagios Pantaleimon adı verilen bu köprünün, yeri konusunda çeşitli görüş ayrılıkları vardır. Köprünün Haliç'in çok yukarlarında yapılmış olması ihtimali üzerinde durulmaktadır.

Haliç'de yegane köprünün Kağıthane deresi ağzındaki köprü olabileceğine dair görüşler de vardır.

Evliya celebiye göre ise Eyüp ile Sütlüce arasında bir köprü vardır (23).

Deve Köprüsü (Kamilaye Phyra)

Yeri Eyüp ile Sütlüce arasındadır. Haliç'in en dar ve en sığ yeridir. 10 metrelik 12 gözle geçilebilir. Temelin taşıma gücü yeterli olmadığından yapımından kısa zaman sonra bazı açıklıklar çökmüş ve çöken kısımlar üzerine, zincirlerle sağlamlaştırılan bir geçit yapılmıştır, ya da çöken kısımlara dubalı köprü yapılarak zincirlerle sabitleştirilmiştir.

Fatih Köprüsü:

Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u kuşatması sırasında Haliç'de bir köprünün yapılmış olduğunu belirtilmekle birlikte yeri ve şekli üzerinde çeşitli görüşler vardır.

Bunlardan biri köprünün Piri Paşadan Ayvansaray'a, diğeri de Kumbarane ile Defterdar arasında kurulduğudur. Köprünün binden fazla fıçı ya da sandık üzerine yapıldığı söylenmektedir. Yan yana dizilen fıçı ya da sandıkların üstü döşeme tahtaları ile kaplanarak yapılan köprünün yanında dubalar, onların üstünde de bombartlar bulunuyormuş. Ayrıca köprünün yanında, üzerinde toplar bulunan kadırgalar varmış. Böylece oluşturulan köprünün, ikibin kadem uzunluğunda olduğu ve beş askerin yan yana geçebileceği genişlikde bulunduğu söyleniyor.

Kurulan köprü geçici olarak kuşatmanın isteklerine uyulmak üzere yapılmıştır. II. Mahmut devrine kadar Haliç'de herhangi bir köprüden sözedilemez. Bunun yanı sıra Kağıthane mesiresini güzelleştirmek amacı ile, Kağıthane ve Karaağaç civarında, Tavanlı köprü, Cisri Nevpeyda, Cisri Sürur adında üç köprü yapılmıştır.

Günümüzde bu köprülerin hiçbir izine rastlanmamasının sebebi Patrona Halil isyanındaki talanlar sırasında bu köprülerin de yıkılmasıdır.

Haliç'de köprü yapma fikri bütün zorluğuna karşın bazı tasarımlarda ortaya çıkıyordu. Bu girişimlerden bildiklerimiz, Leonardo da Vinci ile Meket Anj'a aittir. Leonardo da Vinci'nin 3 Temmuz 1503'de II. Beyazıt'a gönderdiği ve Topkapı Sarayı arşivinde bulunan belgelerde, bulunmaktadır. Köprünün genişliği 40 arşın su üzerinden yükseldiği 70 arşın, uzunluğu 600 arşın olarak belirtilmiştir. Mikel Anj'a 1504-1506 yıllarında Haliç'de bir köprü yapılması için başvurulmuştu. Padişah Galata-İstanbul arasında taş bir köprü istiyordu. Mikel Anj'ın İstanbul'a gelmesi ve çalışma yapması Papa tarafından onu hıristiyanlıktan çıkaracağı tehdidi ile engellendi.

Haliç'de yapılmış olan köprüler genellikle Unkapanı ve Galata'da yapılmıştır.

Unkapanı Köprüleri

Hayratiye Köprüsü

1836 yılında yapılan bu köprü, Cısr-i Atik, Eski Köprü, Azapkapı köprüsü, Unkapanı köprüsü, Mahmudiye ve Kasımpaşa köprüsü diye anılır.

II. Mahmud'un isteği ile yapılan köprü için Unkapanı ve Azapkapı arası en uygun yer olarak seçiliyor. Bu yerin seçilmesinde şu etkenlerin varlığı ileri sürülmektedir.

- 1) Tersane'nin Azapkapı'dan başlaması,
- 2) Azapkapı'nın Galata ile Kasımpaşa arasında bir kesit ağırlık merkezi olması,
- 3) Beyoğlu'nun henüz gelişmemiş olması,
- 4) Köprünün ticaret limanı ile askeri limanı birbirinden ayırması.

Köprünün kimin tarafından projelendirildiği bilinmemektedir. Tersanede hazırlanan köprü birbirine bağlı dubalı olarak yapılmıştır. Unkapanı meydanının ortasında başlayan köprünün ayağı toprak altında sağlam olarak durmaktadır. Uzunluğu 600 arşın ve genişliği iki araba yüklü beygir ve yayaların rahatça geçebileceği kadardı yaklaşık 10 metre idi.

Köprünün kıyı gözleri ahşap kazıklar üstünde idi. Kıyı gözlerinden sonra, altından küçük gemilerin geçmesi için kemerli gözleri vardır, tabliyenin yükselip tekrar normal seviyesine gelmesini gerektiriyordu. Köprünün ortasında büyük gemilerin geçmesine yarıyan iki kapaklı bir kapı vardır. Görünüş bakımından da bir güzelliği olan bu köprü 26 yıl hizmet ettikten sonra 1862 yılında yandığı söylenmektedir.

Köprünün açılışı 3 Eylül 1836'da Sultan II. Mahmut tarafından yapılmıştır. Sultan II. Mahmud, köprüden geçenlerden para alınmamasını emretmiştir. Bu nedenle köprüye Hayatiye adı verilmiştir.

Yahudi Köprüsü

1863 yılında Ayvansaray ile Piripaşa arasında halkın Yahudi köprüsü diye adlandırdığı bir köprü yapılmıştır. Köprüyü Cezayirli oğlu Mıgırdıç adında bir sarraf yaptırmıştır. Bu köprünün boyu 350 m.dir. Köprünün yapıldığı yerde suyun derinliği 3-4 metre arasında olduğu için köprü dubalı değil kazıklı sistemde kurulmuştur. Bizde kazaç amacı ile özel sektörün yaptırdığı ilk ve son köprüdür. Köprü yapıldıktan sonra iki sahil arasında yolcu taşıyan kayıkçılar, kazançlarının azalacağı telaşına düşmüşler ve köprü işletmeye açıldıktan sonra ancak 10 gün çalışabilmiştir. Sonra kayıkçılar köprünün tümünü yakışlar.

Unkapanı Köprüsü

Galata için Fransızlara ısmarlanan köprünün Unkapanına kurulmasına karar veriliyor. Kesin olmamakla birlikte bu köprünün

1875 yılında Unkapanı'na kurulduğu kabul edilir. Dubalı sistemde olan köprü 26 duba üzerine kurulmuş ve uzunluğu 481 metre, eni ise 18 metre idi.

Duba boyutları 21 x 8 x 3 m. idi. İki yandan köprüye giriş % 5 eğimli iken köprü üst eğimi % 3 idi. Küçük vapurlar için bırakılan geçitler, Kapı gözü'ne iki yandan gelen sabit kısımların ucunda bulunuyordu ve geçit genişliği 500 m. idi. 52 m. açıklığındaki kapı Gözü'nün kanatları insan gücü ile 10 dakikada açılıyordu. Köprünün ihale bedeli 3100000 Frank, yaklaşık olarak 135.000 altın liradır. Köprünün dubalarını değiştirmek, hemen hemen imkansız olduğundan, değiştirmeyi yapabilmek amacı ile yalnız bu iş için tersanede bir yüzen havuz yapılmıştı. 1912 yılına kadar 37 yıl hizmet görmüştür. Yerine eski Karaköy köprüsü getirilmiştir. Daha sonra Eyüb'e çekilen köprünün bir kısmı batmış, bir kısmı da hurdacılara satılmıştır.

İkinci Unkapanı Köprüsü

Üçüncü Galata köprüsü 1912 de yenisi yapıldıktan sonra Unkapanı'na götürülmüştür. Unkapanına götürülen köprü 37 yıllıktı, burada da 23 yıl hizmet görmüştür.

Köprü Galata'da iken yerinin daha uygun oluşundan dolayı oldukça iyi durumda idi. Unkapanı'nda dalgaların etkisiyle fazla alçalıp yükselen köprünün kapı gözlerinin, sürgü ve kilitleri sık sık yerinden çıkar ya da kopardı. Köprüdeki hareketleri azaltmak amacı ile dubalarda fazla demir almak olanağı yoktu. Dubalar küçüktü. Döşemesi tek katlı ve zayıf olduğundan büyük kamyonlara zor dayanırdı. Köprü fırtınalardan birkaç kez koptu. 1922 yılında kullanılmaz hale geldi (24)

Galata Köprüleri

İlk Galata Köprüsü:

1845 yılında yapılan köprü, Cisir'i Cedit, Yeni Köprü, Büyük Köprü, Valide Köprüsü, Yenicami Köprüsü adları ile anıldı. Beyoğlu ve Beşiktaş gelişip kalabalıklaştığı için Hayrâtiye Köprüsü yetersiz kalmıştır. Bunun sonucu olarak da Bezmi alem Valide Sultan bir köprü yaptırmaya karar verdi.

Köprü bugünkü Eminönü meydanının ortalarından başlayıp Karaköye bağlanıyordu. Dubalar üzerine kurulan ve tersanede yapılan köprü 500 m uzunluğunda idi. Açılışından üç gün sonra köprü geçişi paralı hale getirilmiştir. Geçiş ücreti alma 85 yıl devam etmiş ve 1930'da kaldırılmıştır. Bakım ve onarım masraflarını karşılamak için 1864 de yayalar hariç at ve arabalardan ücret alınmaya başlanmıştır.

İkinci Galata Köprüsü:

İlk köprünün yıpranması sonucunda 1863 de yenisinin yapılmasına karar veriliyor. Böylece eski köprü, yapılışından 18 yıl sonra ahşaptan ve daha geniş, daha sağlam olarak yenilendi. 12 yıl hizmet veren köprünün boyu 500 m idi. Bu köprüden geçiş de yine paralı idi.

Üçüncü Galata Köprüsü:

1863 yılında yapılan köprü ahşap olduğu için çok çabuk eskimişdi. Köprünün yapımı 1875 yılında tamamlanmıştır. Bu dönemde Haliç'de denize girilebildiğinden köprüde banyo kabinleri de yapılmıştı.

Karaköy'de Aziziye Karakolu önünden başlayan köprü 480 m. boyunda 14 metre eninde idi. Bu genişlik iki yandaki 2.15 m. lik yaya yolu ile 9.70 m.lik yol şeridinden oluşuyordu. Köprü 24 duba üzerinde duruyor, ortadaki 4 duba köprünün açılıp kapanmasını sağlıyordu. Köprünün açılıp kapanması insan gücü ile yapılıyordu.

Iskele başlarında gazino ve dükkanlar yeralıyordu. Eminönüne yakın Haliç tarafından bir deniz hamamı yer alıyordu. Bu köprü 1936'ya kadar 37 yıl Galata'da, 23 yıl da Unkapanı'nda olmak üzere 61 yıl hizmet vermiştir.

2.2.3. NÜFUS

Fatih Sultan Mehmet İstanbul'u fethettiği zaman şehir nüfusu 50.000 kadardı. Fetihden sonra Rumeli ve Anadolu'dan getirilenler İstanbul'a yerleştirildi. Fetihden sonra İstanbul, Balkanlar ve Anadolu'ya egemen olan bir siyasal gücün merkezi ve Karadeniz ile Akdenizin önemli bir uğrak noktası olduğu için nüfusun arttırılmasına çalışıldı. 15. yüzyılda sürgün metodu ile Anadolu ve Rumeli'den, Karadeniz ülkelerinden getirilen müslim ve gayri müslim nüfus grupları kente yerleştirildi (25).

1461 de Fatih Trabzon'u zappedince çok sayıda Rum'u Galata'ya yerleştirdi. 1467'de 10.000 müslüman 40.000 Ermeni getirilmiş (Kırım) Müslümanlar Kefeli semtine Ermeniler Edirnekapı, Balat'a yerleştirilmiştir. Bunun dışında Mora Rumları Fener'e, Çingenerler Balat'a, Bursa'lular Eyüp'e, İzmir'liler büyük Galata'ya, Frenkler Küçük Galata'ya yerleştirilmiştir (26).

Karadeniz sahilindeki Amasra şehri Cenovalıların elinden alındıktan sonra halkı 1460 senesinde tamamen İstanbul'a nakledilmiştir. Belgrad zaptedildikten sonra halkının bir kısmı Yedikü'ye yerleştirilmiştir.

Rum isyanlarını önlemek amacı ile Bursa'dan ve diğer Anadolu yerleşmelerinden getirilen Ermeniler İstanbul'a yerleştirilmiştir. Ermeniler en çok Kumkapı, Yenikapı, Langa, ve Samatya'da oturmaktadır (27). İlk devşirme halkın çoğunluğu Haliç sahillerinde ve ona bakan yamaçlarda iskan edilmiştir. Böylece Fetihden sonra İstanbul sur dışında da gelişmeye başlamıştır. Bizans surları batı yönünde şehrin gelişmesini sınırlarken, öte yandan Haliç, Boğaz kıyıları ve Galata surların çevresinde yeni mahalleler gittikçe büyümüşlerdir.

Topkapı sarayında Fatih devri sonlarına ait bir belgede, şehir içinde 8951 Türk, 3151 Rum, 1647 Yahudi ve 1048 diğer etnik

gruplara ait ev olduğunu belirlemektedir. Bunun ne kadar nüfusa karşı geldiği ise belirtilmemiştir (28).

Fatih devri sonlarında nüfusun 120.000 olduğunu kabul edebiliriz. Yine bu devirde Eyüp ve surdışında, Haliç'in güneyinde kalan bölgeleri içine alan alana Haslar kadılığı, Galata'da Galata kadılığı olarak belirlenmiştir.

16. yüzyıl başlarında II. Bayazıt'ın saltanatının ortalarında şehir nüfusu 200.000'e yaklaşmıştır. Nüfusun üçde birinden fazlası, şehrin her devirde en kalabalık olan bölgesinde yani Haliç'de yerleştiği kabul edilir. Bu bölgede en büyük yoğunlaşmanın Fatih imareti çevresinde olduğu, yapılan mescitlerin üçde birinin bu yörede olmasından anlaşılmaktadır.

Artan nüfusun geri kalanı Bizansın son zamanlarda tamamen boşalmış olan Aksaray, Surkapıları ve özellikle Topkapı ve Kocamustafapaşa'ya yerleşmiştir. Haliç kıyılarına yerleşenler bu nüfusun % 10'una yaklaşmaktadır. Özellikle Eyüp ve Balat'a yerleşildiği görülür. Bu devirde Galata'ya yerleşen müslüman sayısı artmış ve Galata surları dışında yapılan mescitlere bakılacak olursa, II Beyazıt'ın Galatasaray'ında Acemioğlan ocağını açmasından sonra Kasımpaşa'ya bakan sırtlarda bir iki yeni mahalle kurulmuştur (29).

Yapılan cami, mescit ve çeşme sayılarıyla yaklaşık bir tahminde bulunmak gerekirse, İstanbul nüfusunun % 30-40 oranındaki bölümü surlar dışına yerleşmiştir. En yoğun surdışı bölgeleri, Galata, Eyüp ve Kasımpaşa'dır.

İstanbul'un 16. yüzyıldaki en önemli sorunu artan nüfusun beslenmesi ve suyun temini olmuştur. Şehre gelen nüfusu kontrol etmek, geri göndermek için tedbirler alınması bu dönemde ortaya çıkar.

Şehrin % 40'ı müslüman olmayanlardan meydana geliyordu. Müslüman olmayanların başında Rumlar geliyordu, Bunlar Rumeli

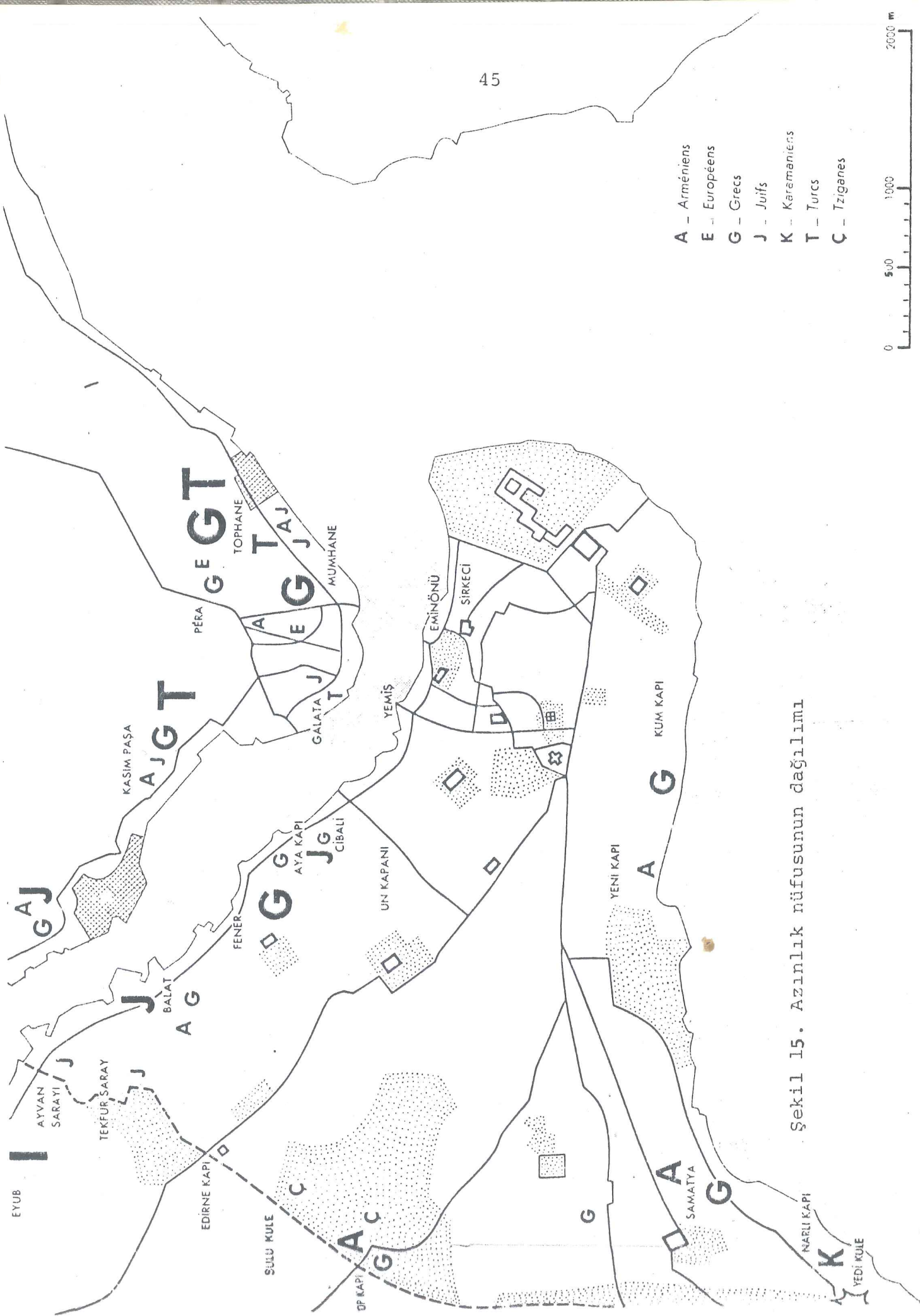
şehirlerinden, Adalardan ve Anadolu'dan getirilip yerleştirilmiştir. Haliç'de Fener ve Cibali arasına yerleşmiştir. 1601 den itibaren Rum Patrikliği de Fenere yerleşmiştir. Galata, Kasımpaşa ve Hasköy'de de büyük Rum grupları vardı. Ermeniler ise Patrikliğinin 1641 de Kumkapı'ya taşınması ile Samatya Sulumanastır'dan Kumkapıya kadar sahil boyunca Ermeni mahallelerini oluşturmuşlardır.

Yahudiler Bizans çağından beri, Sirkeci'den itibaren Haliç sahillerine yerleşmişlerdir. Bunlar Bahçekapı'dan Balat'a kadar uzanmaktadır. Yeni Cami'nin yapımı sırasında buradan çıkarılmışlardır (30).

Ayrıca Galata'da yerleşmiş bulunan az miktarda Endülüs'lü Arap vardı.

Devşirme halk çoğunlukla Haliç yamaçlarında ve Beyazıt, Aksaray çevresinde yerleştirilmiştir (31). (Şekil 15)

Fatih devrinde İstanbul'a nüfus kazandırmak için yapılan çalışmaları 16. yüzyılda nüfusu kontrol etme amacına yöneltilmiştir.



2.3. CUMHURİYET DÖNEMİNDE HALIÇ

2.3.1. ARAZİ KULLANIM

Haliç Cumhuriyet döneminde de Bizans ve Osmanlı dönemindeki etkisini arttırarak sürdürmüştür. İstanbul'un gelişimi 19. yüzyıl sonları ve 20 yüzyılın başlarından itibaren Haliç için yıkıcı olmaya başlamıştır.

Yoğun liman faaliyetleri devam ederken sanayi kuruluşları için gittikçe daha çekici hale gelmiştir. Haliç'de yer alan fabrika, imalathane ve depo tesisleri 1950'den itibaren gittikçe büyük alanlara yayılmış ve beraberinde plansız gelişen konut alanlarını da getirmiştir.

Osmanlı döneminde kurulan tersane tesislerine paralel olarak Eyüp, Fatih ve Eminönü kıyıları sanayi ve depo tesisleri ile dolmuştur.

Düzensiz kurulan sanayi ve konut alanlarının pis su atıkları için gerekli önlemler alınamamış ve olumsuz etki gittikçe artmıştır.

Tarih içinde önemli bir mesire niteliğine sahip olan Haliç yanlış yer seçimleri sonucunda bu özelliğini yitirmiş, kıyılarda kurulan tesisler halkın deniz ile olan bağlantısını koparmıştır.

Galata ve Unkapanı köprüleri arasında her iki yakada da depolama ve ticaret merkezleri yer almaktadır. Konut ve kamuya açık alanlar yoktur. Perşembe pazarı ülke çapında ticari eşya ve inşaat malzemesi satış alanıdır. Toptan ve perakende ticaret merkezi bir aradadır. İstanbul'un tek yeraltı ulaşım aracı Tünel Perşembe Pazarı girişinde yer alır. Karaköy meydanı Kadıköy ile deniz ulaşımının sağlandığı iskeleye açılmaktadır. Karaköy iskelesi, Tünel ve Galata köprüsü yaya yoğunluğunu (akımını) arttıran sebeplerdir. Mevcut yol kapasite-

tesisi Perşeme Pazarın da yer alan ticaret fonksiyonu için yeterli olamamaktadır.

Eminönü-Unkapanı'nda yer alan İstanbul Belediyesi'ne ait yaş meyve ve sebze hali ortaya çıkan katı atıkların zaman zaman Haliç'e dökmekte ve kirlenmeye katkıda bulunmaktadır.

Eminönü Unkapanı arasında Hal binaları dışında yağkapanı depolar ve ticaret sarayı yer almaktadır. Bunların arkasında ise tarihi çarşı işlevini sürdürmekte giderek çok katlı pasajlara dönüşmektedir.

Unkapanı-Ayvansaray arasında her iki yakada da yoğun sanayi alanları gözlenmektedir. Kasımpaşa'da sivil Camialtı tersanesi, Hasköy'de ise Askeri Taşkızak tersanesi yer almaktadır. Sanayi ve depolama tesisleri Haliç su yüzeyi ile yol arasındaki dar şeritte yerleşmiştir ve kendi gelişmelerini engellemektedirler.

Azapkapı ve Sütlüce arası tamamen tersane ve kamu kullanım alanları ile kaplıdır. Sanayi bantının arkasında, sanayiye paralel olarak gelişen konut alanları yer almaktadır. Konut alanları Hasköy ve Kasımpaşa'da toplanmıştır.

Cibali, Fener, Balat ve Ayvansaray tarihi dokuyu da bünyesinde taşıyan kıyıda sanayi ve depolama tesisleri arkasında da konut alanlarının yer aldığı bölgelerdir. Fener'de yer alan Patrikhane Rum Ortodoks azınlığa yönelik dinsel bir çekirdektir.

Haliç (Atatürk) köprüsünün gerisinde Eyüp ve Sütlüce yer almaktadır. Eyüp Haliç'in sonunda Osmanlı döneminde sadece dini ağırlığı olan küçük bir konut alanı iken günümüzde her iki yanı da sanayi alanları ile çevrilmiştir. Buna bağlı depolama tesisleri de yer almaktadır. Levazım okulu kamusal kullanım alanı olarak görülmektedir.

Sütlüce ile Kağıthane köyü arasında depolama ve sanayi mevcuttur. Kağıthane deresi boyunca istihkam okulu (Askeri alan) yer almaktadır. Konut yerleşmeleri Eyüp ve Sütlüce'de toplanmıştır. Eyüp'de yer alan Eyüp Sultan Külliyesi islam toplumuna dönük en önemli çekirdeklerden biridir (Ek-2).

Bütün bu olumsuz arazi kullanımlarına ve tarih içinde yapılan tahribata rağmen yine de Haliç'de korunması gereken tarihi eserler kalabilmiştir (Şekil 17). Bunların belli başlıları:

1. Sepetçiler Kasrı
2. Yenicami Külliyesi ve Mısırçarşısı
3. Yalı Köşkü
4. Rüstempaşa Camii
5. Süleymaniye Külliyesi
6. Şehzadebaşı Külliyesi
7. Valens Su Kemeri
8. Hacı Kadın Camii
9. Sebsefa Hatun Camii
10. Fatih Külliyesi
11. Gül Camii
12. Sultan Selim Camii ve Külliyesi
13. Fener Patrikhanesi
14. Ferruh Kethuda Camii
15. Kariye Camii
16. Tekfur Saray
17. Yatağan Camii
18. Aya Tekla Kilisesi
19. Bizans Sapek
20. İvaz Efendi Camii
21. Anemas Zindanı
22. Defterdar Camii
23. Cezari Kasım Camii
24. Silahi Camii
25. Zal Mahmut Paşa Camii ve Külliyesi
26. Eyüp Sultan Külliyesi



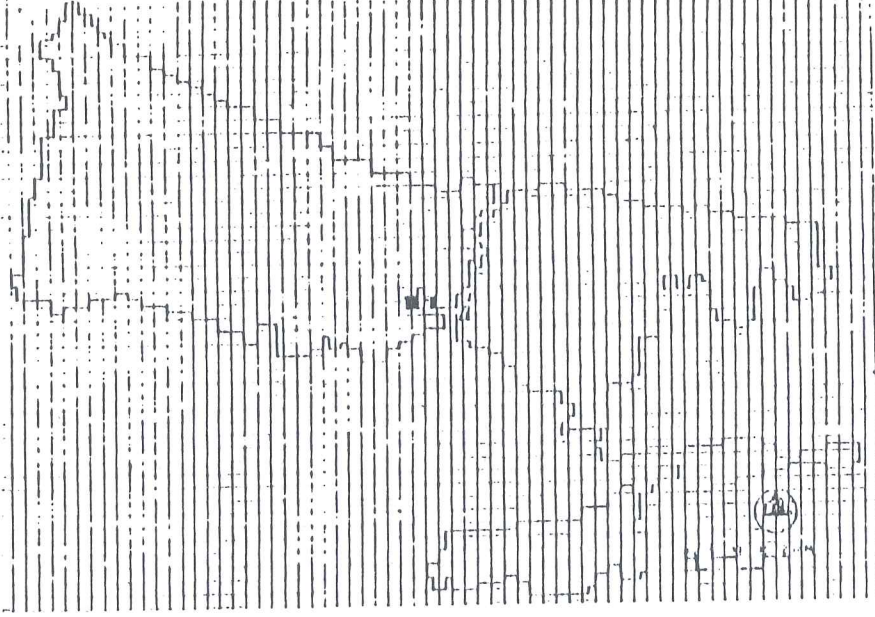
Şekil 17. Haliç'de tarihi çekirdekler mimari ve kültürel değerler

27. Piyer Loti Kahvesi
28. Saadabat Sarayı
29. İmrahor Köşkü
30. Halıcioğlu Camii
31. Eski Tersane Sarayları
32. Taşkızak Tersanesi
33. Aynalıkavak Kasrı
34. Kaptan Paşa Camii
35. Cami Altı Tersanesi
36. Azapkapı Camii
37. Galata Bedesteni
38. Rüstempaşa Hanı
39. Arap Camii
40. Galata Kulesi (32).

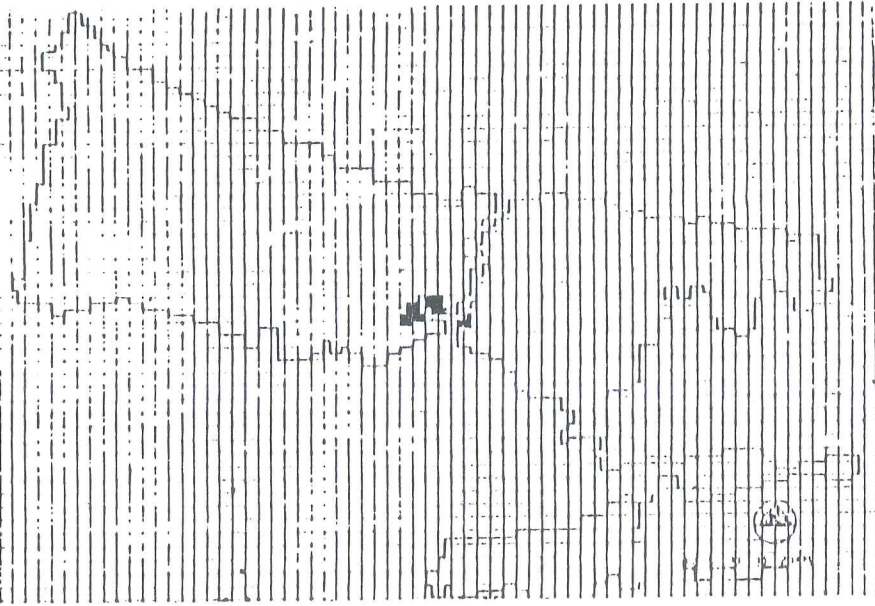
Gecekondulaşma

Yanlış arazi kullanım ve yer seçimleri sonucunda sanayinin Haliç çevresinde yoğunlaşması yüzyıllar boyunca bu bölgeye nüfus çekmiştir. 18. yüzyılda Anadolu ve Rumeli'den topraklarından koparak gelen bekar işçilerin ve ailelerin özellikle iş alanlarına yakın olmak istemeleri sonucunda çömlekçi bölgesi Eyüp'de ve tersane semti Kasımpaşa'da gecekondu mahalleleri oluşmaya başlamıştır. (Şekil 18-19-20)

19. yüzyılın 2. yarısında İstanbul'a gelenler de Eyüp, Hasköy ve Kasımpaşadaki bu düşük gelirli gecekondu mahallelerine eklenmişlerdir (33). Alt gelir grubunun ve işsizlerin yaşadığı bu semtler belediye hizmetlerinden ve alt yapı olanaklarından tamamen yoksundular. Gecekondu semtleri, kazanılan paradan büyük bir payın kiraya verilmesi ve geri kalanla idare etmenin güçlüğünden dolayı gittikçe arttı. Kişiler sağlıksız da olsa kira ödemedi barınmalarını sağlayacak yapıları üretmeye giriştiler. Böylece yaşamlarını garantiye aldıklarını düşünüyorlardı. Gecekondu yapmak isteyen kişiler ilk olarak para ödemedi yerleşebilecekleri alanı tespit ediyorlardı. Seçilen bu yerler ilk başlarda hazine ve vakıf arazileri olmuştur.

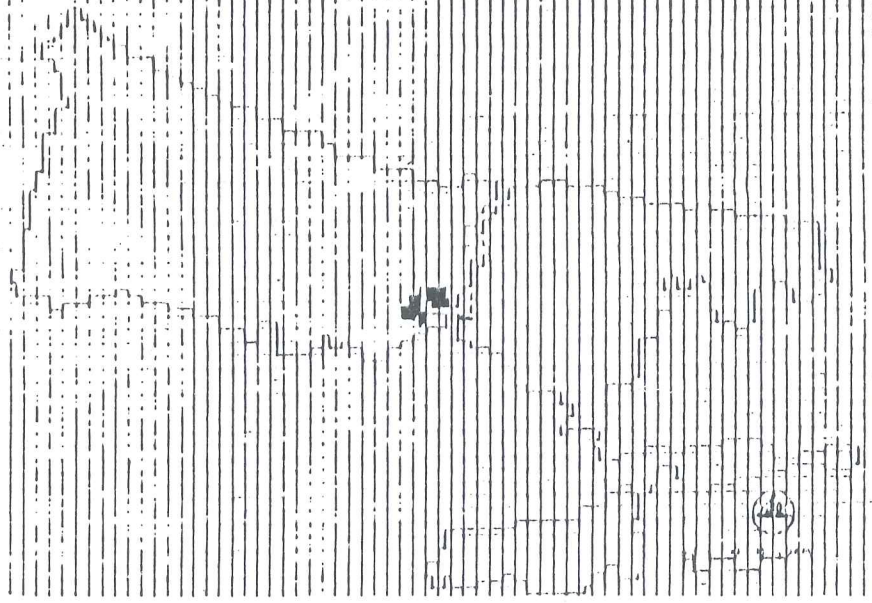


18.Y.Y.'da
Gecekondu
Alanları

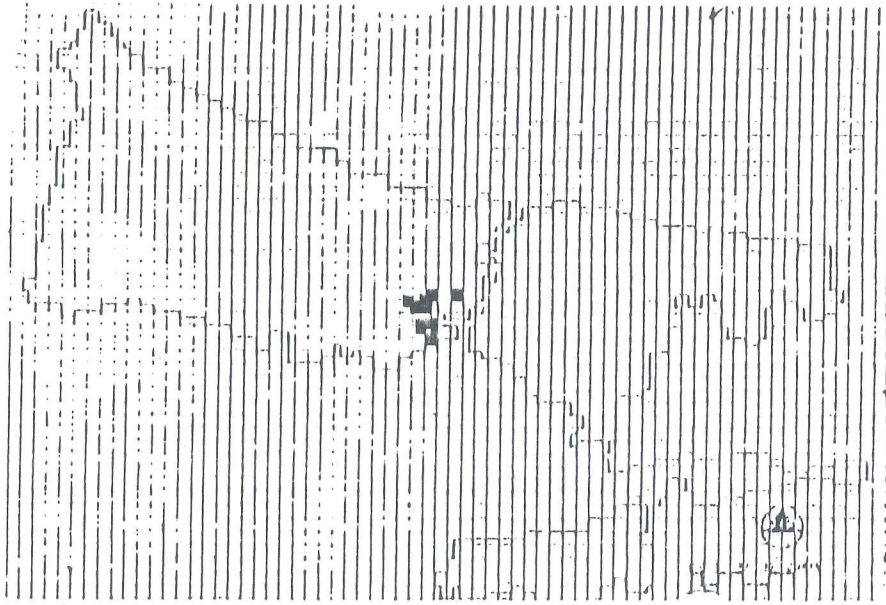


19. Y.Y.'da
Gecekondu
Alanları

Şekil 18.

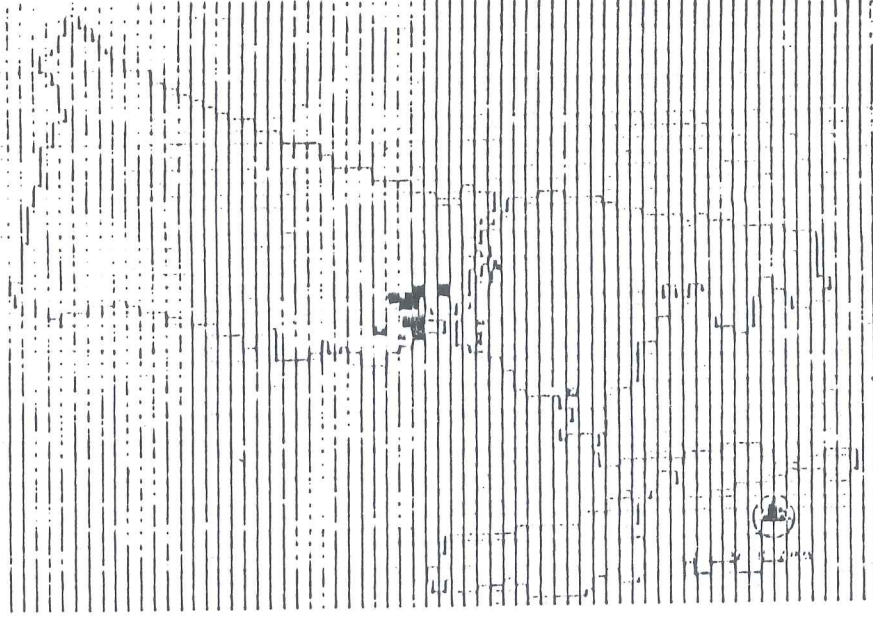


1930'da Gecekonu
Alanları

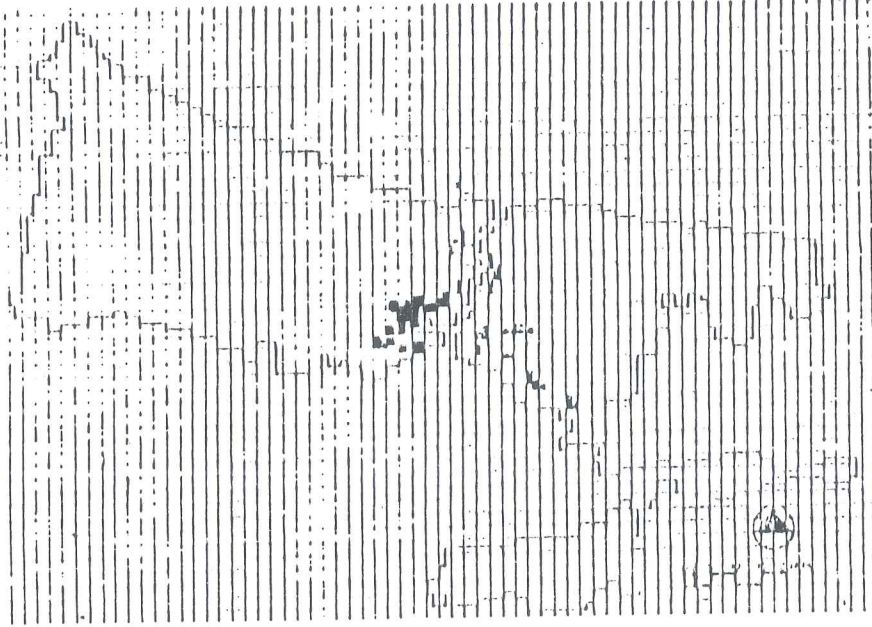


1950'de Gecekonu
Alanları

Şekil 19.



1960'da Gecekonu
Alanları



1980'de Gecekonu
Alanları

Şekil 20 .

(34)

Haliç'in etrafını saran Cibali, Fener, Balat, Ayvansaray, Eyüp, Silahtarağa, Halıcioğlu, Sütlüce ve Kasımpaşa semtleri gecekonduyla dolmuştur. Vakıf ve Hazine arsalarının çokluğundan dolayı Sütlüce, Eyüp ve Piyerloti çevresi gecekondu- nun daha da yoğunlaştığı alanlar olmuştur (Şekil 18-19). Binalarını geldikleri yerlerde uyguladıkları ve maddi güçleri- nin elverdiği malzemelerden oluşturmuşlar ve imkanları yet- tikçe eklemeler yapmışlardır. Bunun sonucu olarakda:

- o Yoğun bir yerleşme, kötü planlanmış ve inşa edilmiş konut alanları, servis eksikliği,
- o Mevcut servislere kapasitesinden fazla yüklenme sonucu çıkmazlar,
- o Birbirine geçen konut, çalışma alanları ve bunların arasına sıkışan ulaşım şebekeleri

gibi olumsuzluklarla dolu konut alanları ortaya çıkartmışlar- dır.

Tarih içinde Altınboynuz diye anılan Haliç sanayi ile birle- şen gecekondu alanları ile çevrilmiş ve eski özelliklerini tamamen yitirmiştir. Alt yapısı olmayan bu alanlar belediye hizmetlerinden de yoksun oldukları için çöp ve pis su atık- larını doğrudan Haliç'in sularına atmakta ve kirlenmeyi git- tikçe hızlanan bir şekilde etkilemektedir.

Bunun yanısıra görsel kirlenme de son haddine ulaşmıştır. Buda Haliç'e turizm yönünden de büyük bir darbe vurmaktadır. Artık Altınboynuz'u seyretmek için çıkılabilecek ve dolaşı- labilecek hiç bir boş tepe kalmamıştır. Boş bir yer bulunsa dahi görünen sadece gri bir su kanalı, çirkin sanayi yapıları ve bunların arkasında tepelere tırmanan gecekondu alanlarıdır.

1982 Gecekondu Sayıları

		<u>%</u>
Eminönü	809	1.09
Eyüp	10517	14.20
Beyoğlu	4289	5.74
Fatih	1254	1.69
Şişli	18874	25.49
Gaziosmanpaşa	15828	21.38
Kağıthane	22457	36.33
	<u>74028</u>	

Istanbul toplamı: 130.182

Istanbul içindeki % 56.86'dır. (35).

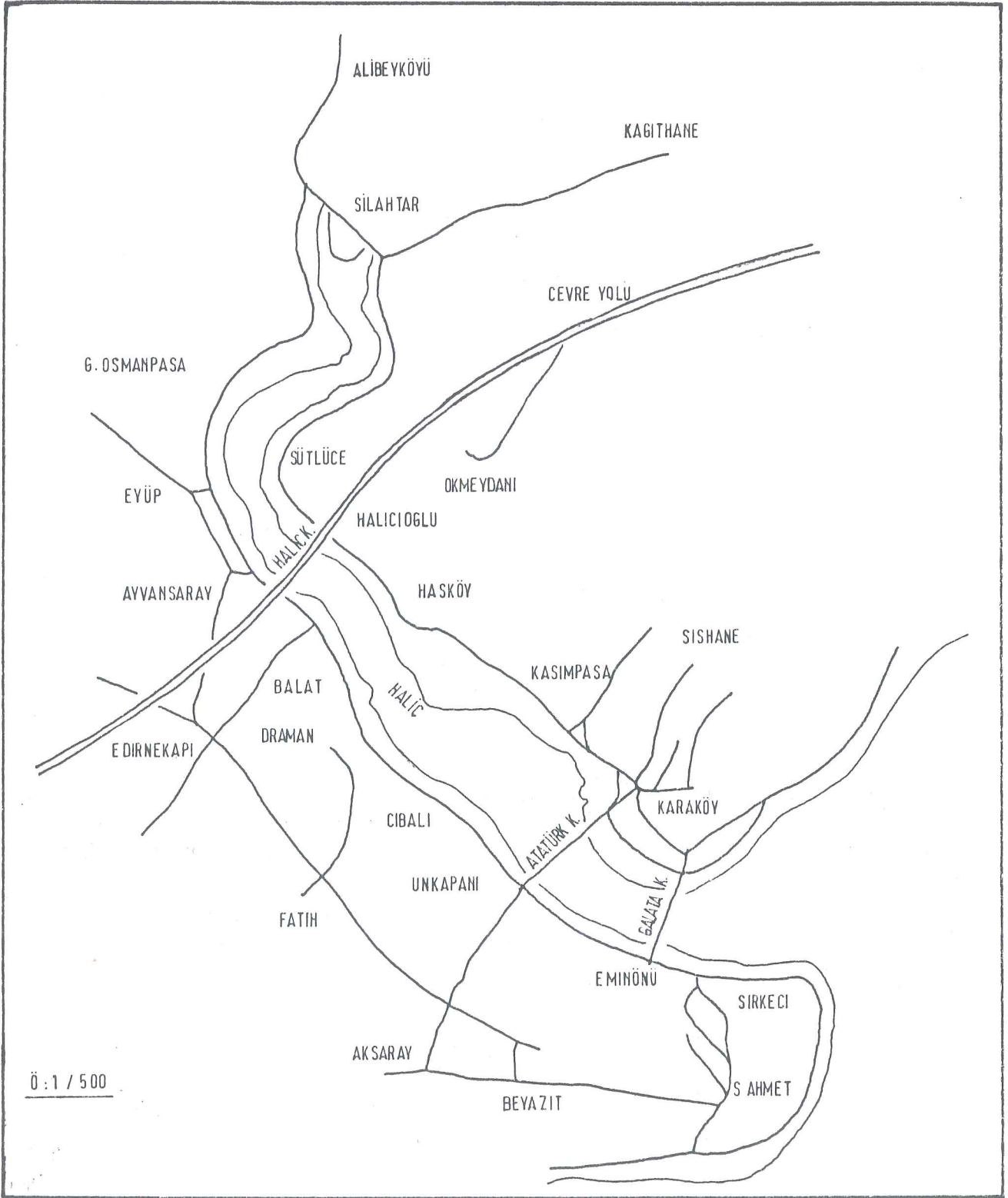
2.3.2. ULAŞIM

Haliç bölgesinde kara ulaşımı, Haliç'e paralel iki yol ve bunları birbirine bağlayan 3 köprü tarafından karşılanmaya çalışılmaktadır (Şekil 20). Galata Köprüsü ile Atatürk Köprüsü arasındaki bölge son derece yoğun insan taşımaya yönelirken, diğer bölge (Haliç Köprüsü) çevre yolu ile bağlantısı dolayısı ile ağır vasıta trafiğine yöneliktir.

Galata Köprüsü, Atatürk Köprüsü ve Haliç Köprüsü Haliç'i dikine kesen üç karayolu ulaşım aksıdır. Haliç köprüsü ile bağlantılı olan çevreyolları dışında kalan yollar Haliç'in yükünü taşıyamıyacak kadar zayıftır.

Haliç'e paralel olan yollar iki şeritten oluşmaktadır. Araç geçme şeridinin olmaması sonucunda dayolcu ve mal aktarması sonucunda trafikde büyük tıkanıklıklar olmaktadır. Trafik işaretleri ve şeritleme çalışmalarında oldukça ihmal edilmiştir.

Kentimizde sık sık rastladığımız yer üstü sularının birikmesi sonucunda, zaten yeterili standartların altında olan yol



Şekil 20. Haliç Çevresini Besleyen Yol Aksları

kaplamaları zamanından önce bozulmakta, onarımları ise uzun sürmektedir.

Ağır vasıta trafiği oldukça yoğun olmasına rağmen yol kaplama standartları bu trafiği kaldırmaktan yoksundur. Kapasitesinin üstünde bir yükü karşılayan kaplamalar kolayca bozulmaktadır. Bölgedeki kavşaklar ise alan yokluğundan gerekli şekilde düzenlenememektedir.

Karayolunun yükünü hafifletebilecek en geçerli çözüm Haliç su yolunun çevre yolu ile sıkı bağlantısını kurarak, Haliç kıyıları boyunca Boğaz'ın derinliklerine ve Kadıköy'e kadar uzanan yolcu vapur sistemini oluşturmaktır.

Cumhuriyet Dönemi Haliç Köprüleri

Günümüzde iki kıyıda Haliç'e paralel uzanan yolları bağlayan 3 köprü mevcuttur.

- 1- Atatürk Köprüsü,
- 2- Haliç Köprüsü,
- 3- Galata Köprüsü

1- Atatürk Köprüsü: 1912 de sökülerek Unkapanı'na getirelen Galata köprüsü 1936 yılına kadar kullanıldı. 1936 yılında çıkan büyük bir fırtına sonucunda köprü dağılarak Haliç sularına yayıldı. Unkapanına yapılacak yeni köprü için yapılan ilk çalışma sistem belirlemesi idi. Sağlam zeminin 70 m. derinde olması buradaki balçığın asılması sabit ayaklı köprü yapımını güçleştirmekte idi. Asma köprü ise, ayaklarından biri Süleymaniye diğeri Şişhane'de yer alacağından Haliç kıyılarına bir faydası olamayacak, ayrıca sülieti büyük ölçüde olumsuz olarak etkiliyecekti.

Bunun sonucunda sabit ayaklı ve asma köprü sistemlerinden vazgeçilip dubalı sisteme dönüldü.

Köprü dubaları, Haliç sahiline paralel yerleştirildiği için (Şekil 21) suyun giriş çıkışını fazla önlemiyordu. Köprünün tüm boyu 477 m, eni ise 25.00 m'dir. 16.00 m'lik araç izine

ve 4.50 m'lik iki yaya yoluna sahiptir. Unkapanı köprüsü adı ile anılan köprü daha sonra Atatürk köprüsü adını almıştır(36).

2- Haliç Köprüsü: Haliç köprüsü Boğaz ve çevre yolları ile bir bütün oluşturmaktadır. Köprünün toplam uzunluğu 995 m, genişliği 31.20 m.dir. 3 gidiş, 3 geliş 6 şeritli olan köprünün iki yanında 3'er m'lik yaya yolları bulunmaktadır.Köprü sabit ayaklı sisteme göre yapılmıştır. Zeminin taşıma gücü çok zayıftır 60 m. derinliğe varan kil tabakası tespit edilmiştir. Ayaklar bu tabakanın altındaki sağlam kaya tabakasına oturtulmuştur (Şekil 22-23).

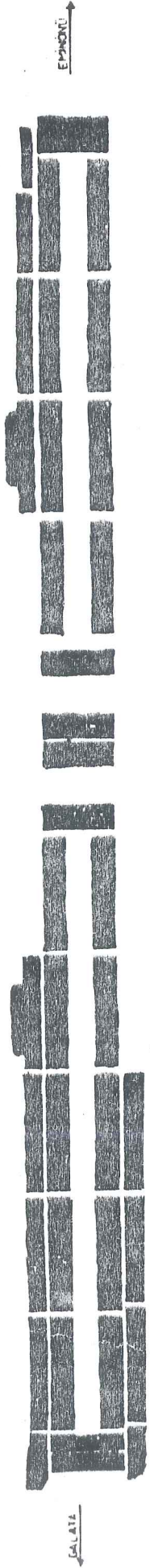
Ayaklar Haliç'deki su hareketine engel olmamaktadır. Haliç için en uygun olan sistem Haliç köprüsünde uygulanandır (37).

Galata köprüsü 1874'de Haliç'te inşaatı yapılan ilk köprüdür. Galata köprüsünün yerine 1910 yılında yapılmaya başlanmıştır. Köprü uzunluğu 466.50 m, genişliği 14 m, arac izi ve iki kenarda 5.50 m'lik yaya yolları ile toplam 25 m.dir.

Köprü dubalı sistemde inşa edilmiştir. Marmara suyunun Haliçe girmesini önleyecek şekilde Haliç'e dik dubalar üzerinde yer almaktadır (Şekil 24) (38).

Köprüden tek yanında vapurların yanaşabileceği iskeleler ve geçitli fonksiyonlara sahip dükkanlar yer almaktadı. Günümüzde ise köprüyü yıprattığı gerekçesi ile vapur iskelesi kullanılamamaktadır.

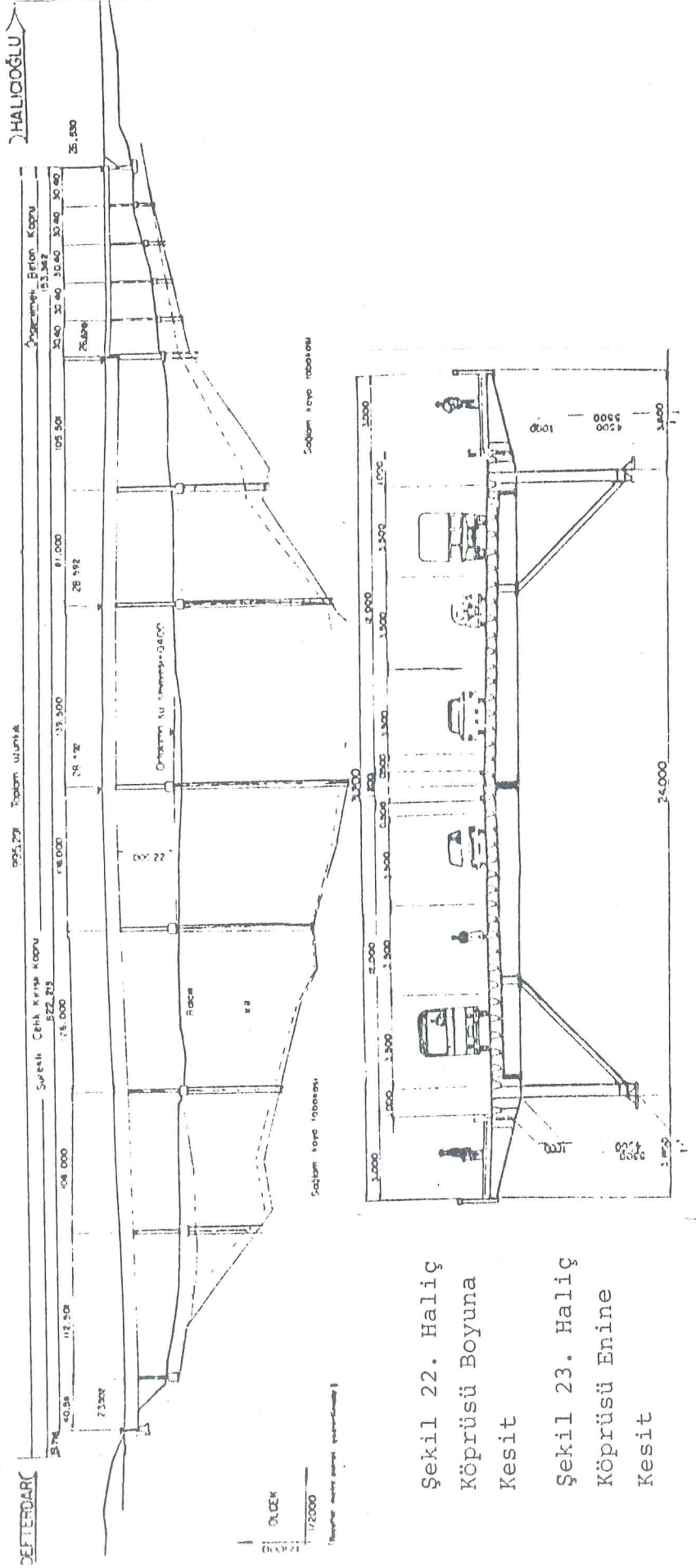
1954 yılında büyük bir onarım gören Galata köprüsünün yerine günümüzde yenisinin yapılmasına başlanmıştır.ve eski köprünün farklı bir fonksiyona hizmet etmesi öngörülmektedir. Günümüzde yaya ve taşıt trafik yükünün büyük bölümünü Galata köprüsü üstlenmiştir.



Şekil 24. Galata Köprüsü Duba Sistemi



Şekil 21. Atatürk Köprüsü Duba Sistemi



2.3.2. DENİZ ULAŞIMI

Haliç tarih içinde önemli bir su yolu olarak önem kazanmasına rağmen günümüzde bu özelliğini hemen hemen tamamen yitirmiştir. Zaman içinde permelerin yerine vapurlar onların yerini de mevcut 3 köprünün desteği ile karayolu ulaşımı almıştır. Haliç'de Denizcilik Bankası Şehir Hatlarına ait yolcu vapurları çalışmaktadır.

1976 yılında 14 olan iskele sayısı 1967 yılında 14 olan iskele sayısı 1972 de yarıyariya azalarak 7'ye düşmüştür. Haliç'de 1972 yılından itibaren iskele sayısında bir değişiklik olmamasına rağmen bu hatta çalışan gemisayısında düşüş gözlenmektedir. 1972 yılında gemi sayısı 3 iken 1974'de 2'ye 1977 de ise 1'e kadar düşmüştür. Aynı düşüş sefer sayısında ve yolcu sayısında da izlenmektedir. 1972 de 40000 sefer yapılmış iken 1974 de 17'ye düşen sefer sayısı 1977 de 4000'e düşmüştür (39).

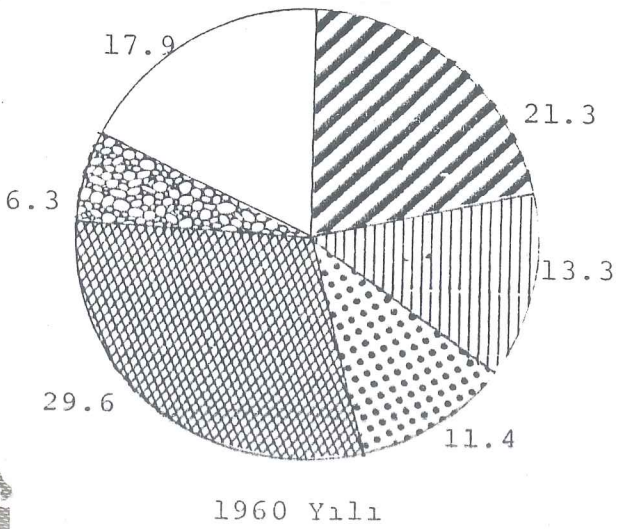
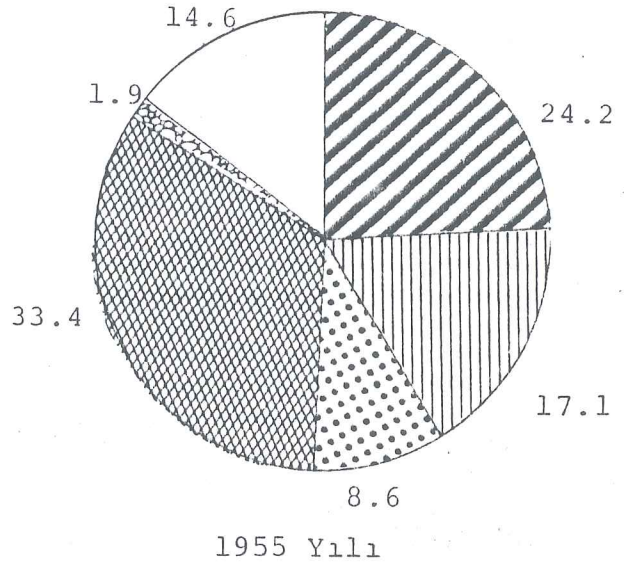
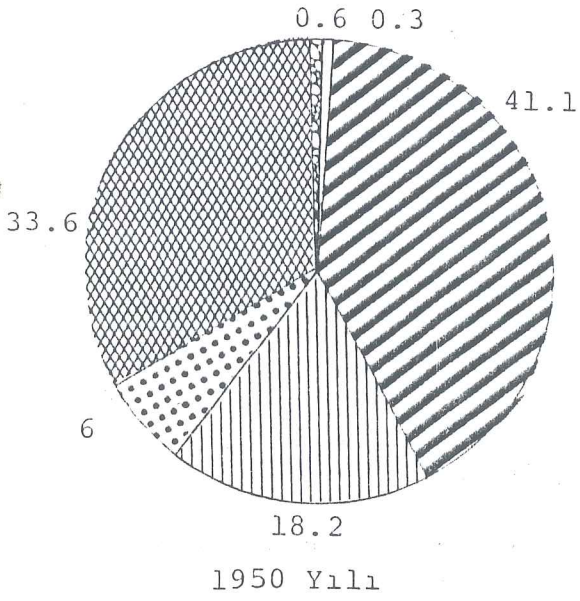
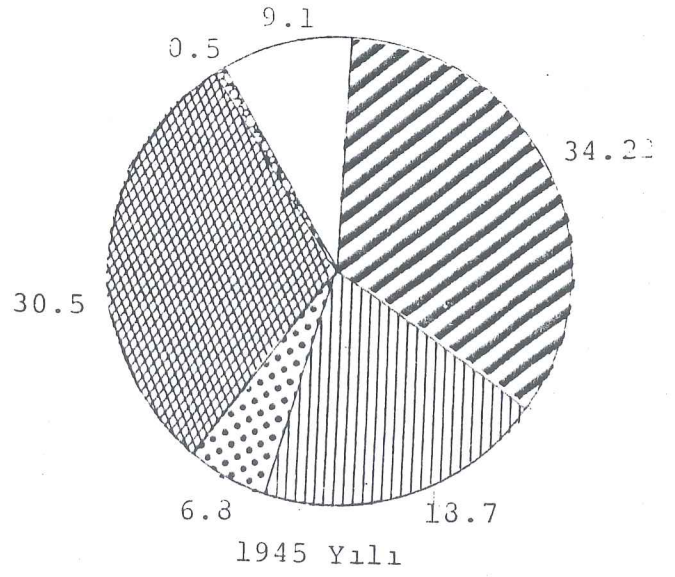
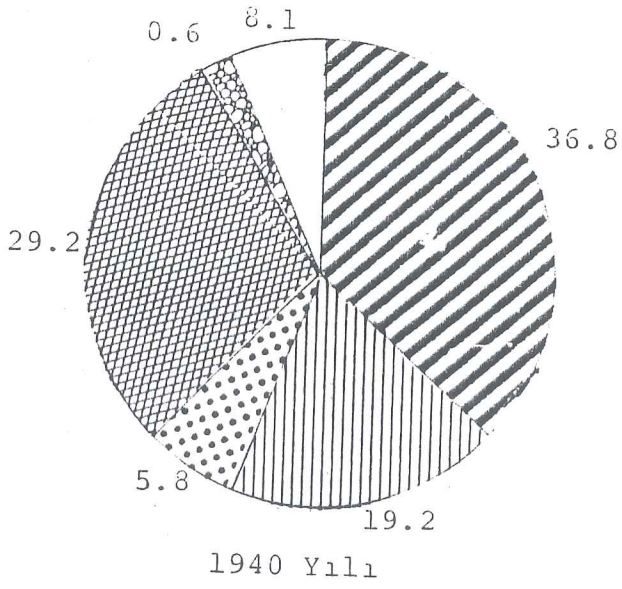
Bu düşüşler deniz yolu ulaşım talebinin karayolu ulaşımına kayması sonucunda ortaya çıkmıştır. Bu da aşırı hava kirliliğine ve tıkanıklıklar sonucunda zaman kaybına sebep olmaktadır. Deniz ulaşımını canlandırmak için seferleri sıklaştırıp kısa sürede ulaşımı sağlamalı ve karayolundan daha cazip hale getirmeli, vapur iskelelerinin içeriye doğru olan bağlantıları geliştirilmelidir.

Günümüzde Üsküdar-Eyüp arasında ufak vapur seferleri yapılmaktadır. Bu seferler 1985 yılında başlamıştır. 4 vapur ile günde 10 sefer yapılmaktadır. Yeni kurulan bu hatda, Üsküdar, Eminönü, Kasımpaşa, Halıcıoğlu, Hasköy ve Eyüp iskelelerinden yararlanılmaktadır.

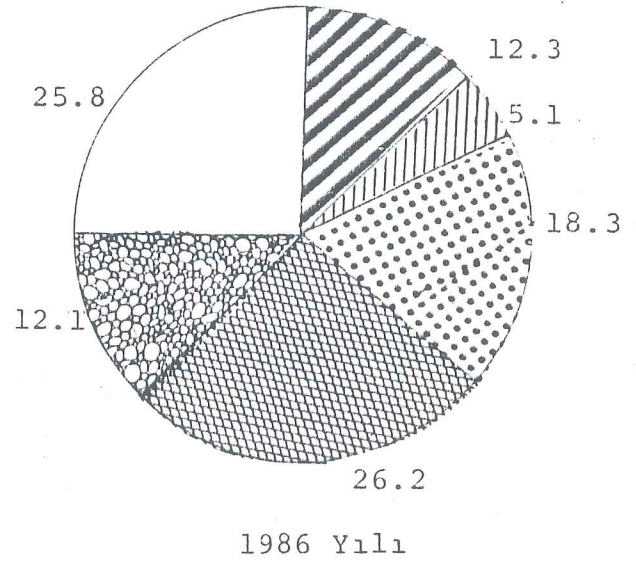
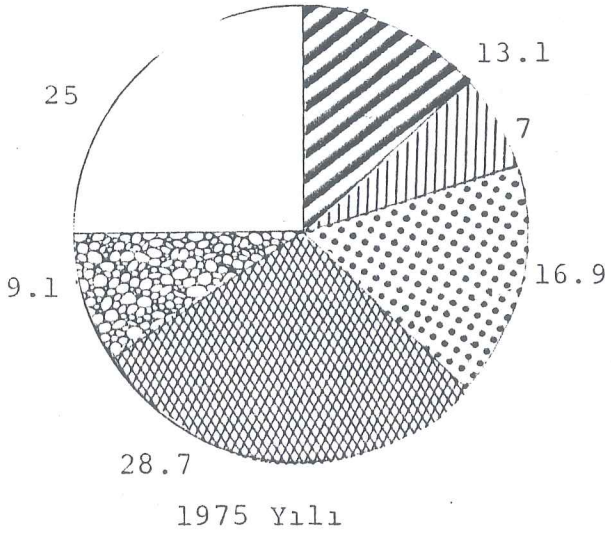
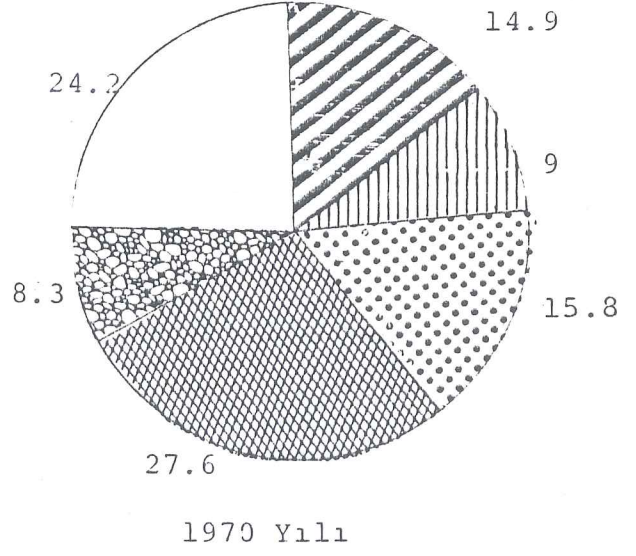
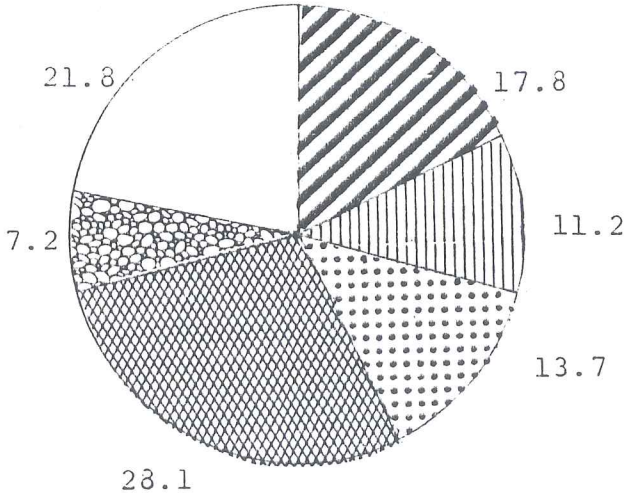
2.3.3. NÜFUS

Haliç İlçe Nüfusları

İLÇE	1940		1945		1950		1955		1960		1965		1970		1975		1980	
	NÜFUS	%	NÜFUS	%	NÜFUS	%	NÜFUS	%	NÜFUS	%	NÜFUS	%	NÜFUS	%	NÜFUS	%	NÜFUS	%
Beyoğlu	202784	36.8	203142	34.2	277807	41.1	208158	24.2	216425	21.3	313985	17.8	225850	14.9	230532	13.1	223360	12.3
Eminönü	105683	19.2	111064	18.7	123056	18.2	146896	17.1	134852	13.3	137849	11.2	136997	9.07	122885	7.0	93324	5.1
Eyüp	32339	5.8	40381	6.8	40780	6.4	74243	8.6	116043	11.4	168417	13.7	238831	15.8	297218	16.9	331507	18.3
Fatih	160589	29.2	181025	30.5	226853	33.6	286733	33.4	300594	29.6	344602	28.1	417662	27.6	504127	28.7	474578	26.2
G.O.Paşa	3524	0.64	3520	0.59	4158	0.61	16753	1.9	63968	6.3	89538	7.2	125667	8.3	160949	9.1	219026	12.1
Şişli	44881	8.1	54422	9.7	2305	0.34	125554	14.6	181402	17.9	268143	21.8	365621	24.2	440572	25.0	467685	25.8
TOPLAM	549300		593554		674959		858337		1013284		1227534		516628	100	1756283	100	1809480	100



Şekil 25.



Şekil 26.

İKİNCİ BÖLÜM NOTLARI

1. EYİCE, S., "Tarihde Haliç" Haliç Sempozyumu, İstanbul , İ.T.Ü. Yayını, 1975, S.I-263- I-273.
2. KUBAN, D., "İstanbul Tarihi Yapısı" Mimarlık Sayı 79. s.31.
3. EYİCE, S., "Tarihde Haliç" Haliç Sempozyumu, İstanbul, İ.T.Ü. Yayını, 1975, S.I-273.
4. ORTAYLI, İ., "İstanbul'un Mekansal Yapısının Tarihsel Evrimine Bir Bakış", Amme İdaresi Dergisi, C. 10 Sayı 2, 1977, s.84-85.
5. EYİCE, S., "Tarihde Haliç" Haliç Sempozyumu, İstanbul, İ.T.Ü. Yayını, 1975, s.273.
6. KUBAN, D., "İstanbul'un Tarihi Yapısı" Mimarlık, Sayı 79, s. 30.
7. ORTAYLI, İ., "İstanbul'un Mekansal Yapısının Tarihsel Evrimine Bir Bakış", Amme İdaresi Dergisi , C. 10, Sayı 2, 1977, s. 90.
8. KUBAN, D., "İstanbul'un Tarihi Yapısı" Mimarlık, Sayı 79, s. 31.
9. EYİCE, S., "Kağıthane-Sadabat-Çağlayan", Taç Vakfı Dergisi Sayı 1, s.29.

10. KUBAN, D., "İstanbul'un Tarihi Yapısı" Mimarlık, Sayı 79, s. 32-38.
11. KUBAN, D., "İstanbul'un Tarihi Yapısı" Mimarlık, Sayı 79, s. 38.
12. EYİCE, S., "Kağıthane-Sadabat-Çağlayan", Taç Vakfı Dergisi Sayı 1, s. 29.
13. Okmeydanı VE Okçuluk Tarihi, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, s.115.
14. EYİCE, S., "Kağıthane-Sadabat-Çağlayan", Taç Vakfı Dergisi Sayı 1, s. 29-35.
15. KUBAN, D., "İstanbul'un Tarihi Yapısı" Mimarlık, Sayı 79, s. 39.
16. KUBAN, D., "İstanbul'un Tarihi Yapısı" Mimarlık, Sayı 79, s. 38-42.
17. İNCİCYAN, D.G., 18. Asırda İstanbul, İstanbul Fetih Cemiyeti Yayını, s.92-99.
18. YURT ANKİSKOLOPEDİSİ, s. 3824.
19. GÜLENSOY, Ç. Kayıklar, TTOK Yayını, 1983, s.162.
20. SEHSUVAROĞLU, H., Asırlar Boyunca İstanbul Cumhuriyet Yayını, s.105.
21. KUBAN, D., "İstanbul'un Tarihi Yapısı", Mimarlık, Sayı 79, s. 27-40.
22. EYİCE, S., İstanbul Ansiklopedisi C.5, s.1214.

23. İLTER, İ., Boğaz ve Haliç Geçişlerinin Tarihçesi, s.46.
24. İLTER, İ., Boğaz ve Haliç Geçişlerinin Tarihçesi, s.46-59.
25. ORTAYLI, İ., "İstanbul'un Mekansal Yapısının Tarihsel Evrimine Bir Bakış", Anme İdaresi Dergisi, C. 10, sayı 2, 1977, s.84.
26. SERHADOĞLU, Rıza, Büyük İstanbul Albümü, 1955, s.61-62.
27. İNCİCYAN, P.G., "18. Asırda İstanbul, İstanbul Fetih Cemiyeti Yayını, s. 17-20.
28. KUBAN, D., "İstanbul'un Tarihi Yapısı" Mimarlık, Sayı 79, s.30.
29. KUBAN, D., İstanbul'un Tarihi Yapısı" Mimarlık, Sayı 79, s. 31-32.
30. KUBAN, D., "İstanbul'un Tarihi Yapısı" Mimarlık, Sayı 79, s. 37.
31. YURT ANSİKLOPEDİSİ, s.4009.
32. TEZCAN, S., "Haliç ve Çevresi Düzenleme Çalışması" Mimarlık, Sayı 157, s.37.
33. ŞENYAPI, T., Gecekondu "Çevre" İşçilerin Mekanı" ODTÜ Yayını, s.176.
34. GÖRGÜLÜ, Z., İstanbul Metropolitan Alanında Gecekondu Önleme Bölgelerinin Mekansal Konutları ve Fiziki Mekan Çözümlenmeleri, S.147,148,149
35. Sayısal Bilgilerle İstanbul Belediyesi S. 36.
36. İLTER, İ., Boğaz ve Haliç Geçişlerinin Tarihçesi, s.60-61.

37. İLTER, İ., Boğaz Geçişlerinin Tarihçesi, s. 63-65.
38. İLTER, İ., Boğaz Geçişlerinin Tarihçesi, s. 82-85.
39. İstanbul Şehir Hatları Raporu, 1977, s.1.

III. BÖLÜM - HALIÇ'IN DOĞAL DENGESİNİ YITIRIŞI VE ÇEVRE
KİRLİLİĞİ

3.1. HALIÇ'LERİN KİRLENMESİ

Çevre kirlenmesi konuları içinde Körfez ve Haliç'lerin kirlenme problemleri daha farklı ve karmaşıktır. Bu gibi yerler sanayi bölgeleri için çok cazip birer yerleşme merkezidir. Herşeyden önce tabii bir liman olan haliçler kara ve deniz ulaşımına son derece elverişli bölgelerdir. Endüstri için düşük evsafli soğutma ve kullanma sularının Haliç ve bağlı derelerde temin edilebilmesi, bu bölgelerin sanayici hücumuna uğramasına sebep olmuştur.

Sanayi bölgesi olarak gelişen bu yörelerde nüfusun aniden artışı, alt yapı tesislerinin yetersizliği ve sosyal tesislerin azlığı sebebi ile tabii kaynaklar çok tahrip edilmiş ve bitki örtüsü kaldırılarak plansız bir şekilde konut alanları doğmuştur.

Endüstriyer seçimi için son derece çekici olan Haliçler kötü kullanılmış, fabrikaların her türlü atıkları, sanayi sonucunda kalabalıklaşan insan gruplarının kullanılmış suları ile birlikte doğrudan haliçlere verilmesi, bu sulardaki canlılar üzerinde zehirleyici etkileri ortaya çıkartmış, oksijen konsantrasyonunu bozmuştur. Oksijensiz ortamda cereyan eden ayrışmalar sonucunda ortaya çıkan gazlarla havada kirlenmekte ve çevre şartları son derece bozulmaktadır.

Genelde haliçler İstanbul'da olduğu gibi büyük yerleşme merkezlerinin veya tarihi şehirlerin yakınında veya içinde yer almaktadır. Bu sebeple böyle su yataklarının su sporları, balıkçılık gibi din-

lendirici ve turistik maksatlar için kullanılması gerekmekte ama bu kirlilik dolayısı ile gerçekleştirilememektedir (1).

3.2. HALIÇ'İN KIRLENME ETKENLERİ VE SONUÇLARI

Kirlenmeye etkisi olan başlıca etkenler şunlardır:

1. Konut atıklar Kanalizasyon
Çöp atıkları
2. Endüstri atıkları Sıvı-katı atıklar
gazlar
3. Gemi söküm yerleri ve tersaneler
4. Şahısların yer kazanmak gayesiyle yaptıkları doldurmal-
lar.
5. Erozyonla gelen toprakları.

Yukarıda saydığımız sorunlara çözüm getirilmediği sürece Haliç'i kurtarmak plan-projeden öteye geçemez. Öneriler hazırlanırken gözönüne almamız gereken ilk şey kirletici kaynakları belirlemektir.

Evsel atıklar ve endüstri atıkları herhangi bir işleme tutulmadan Haliç'e verilmesi sonucunda sudaki oksijen dengesi bozulmakta bu da su canlılarını olumsuz yönde etkilemektedir.

Gemi söküm yerleri, tersaneler ve dolgular Haliç sularındaki doğal akıntıların yönlerini değiştirmekte ve su değişimini engellemektedir.

Erozyonla gelen topraklar akıntı düzeni bozulan Haliç'de yıldan yıla artan dip çamurunu büyük bir hızla kalınlaştırmaktadır.

Bu etkiler sonucunda bölgede üç tür kirlilik izlenmektedir.
dir:

- 1) Su kirliliği
- 2) Hava kirliliği
- 3) Toprak kirliliği

3.2.1. SU KİRLİLİĞİ

Haliç'de su kirliliğini üç kategoride inceleyebiliriz.

- 1) Toksik maddelerle kirlenme: Bu maddeler kapsamına hastalık üreten maddelerde dahildir.
- 2) Fotosentez ve soluma arasındaki dengeden ayrılma sonucu çıkan ürünlerle kirlenme.
- 3) Bioferi oluşturan farklı ekosistemlerin bozulması ile kirlenme: Organik ve anorganik kimyasal maddelerin kaynakları bu tip kirlenmenin başlıca sorumlusudur. Bunlar örneğin direnli pestisitler, lağım akıntıları ve zirai gübreler - dir (2). Organik kalıntılar büyük bir oksijen kaybına neden olmakla birlikte belirli süreler içinde bozunurlar. Anorganik iyonlar ise kalıcı özelliğe sahiptirler ve denizcanlıları ile insanlar için tehlike yaratırlar.

Haliç sularının kirlenmesindeki en büyük etken sanayilerdir. Diğer yönden hava kirlenmesini doğuran SO_2 , NO_2 gibi gazlar havadan suya geçerek çözünmeleri ile kirliliği arttırır (3). Suları kirleten kimyasal endüstri artıklarının yanında deterjanlarda önemli kirleticilerdendir (4).

Kullanılmış sulardaki zehirliliğin çevresel suların ekolojik dengesini ve balık kaynaklarını bozan en önemli etkendir.

Kirlilik sonucu oluşan etkiler:

Oksijen Azalması: Balık için hayati önem taşıyan oksijenin azalması boğulmalara neden olmaktadır.

Bulanıklılık: Derelerin Haliç'e sürükledikleri asılı maddeler sonucunda bulanıklık oluşur. Bu da oksijen miktarını düşürerek balıklarda boğulmalara neden olur. Bulanıklık güneş ışınlarının suya nüfuz kabiliyetini azaltarak balıkların beslenme duru-

munu ve taban çamur tabakasındaki balık yumurtalarının düzenini bozar.

Deterjanlar: Su canlıları için şiddetli bir zararlıdır. Zehirleyici etkisi vardır.

Hidrojen sülfür: Sudaki çürümüş madde toplulukları hidrojen sülfür kaynağıdır. Oksijen azalmasına sebep olur.

Metaller ve Bakır etkisi ile balıklarda boğulmalar görülür (15).

Bütün bunların sonucunda Haliç suyu canlılar için yaşanamayacak hale gelmiştir. Kirleticilerin doğrudan Haliç'e bırakılması önlendikten sonra doğal denge zamanla kurulacak ve yaşanabilir bir ortam elde edilecektir.

3.2.2. HAVA KİRLİLİĞİ

Haliç çevresinde atmosfer gittikçe ağırlaşan bir şekilde kirlenmektedir. Haliç'te atmosfer kirlenmesinin başlıca nedeni Haliç çevresindeki yoğun endüstridir. Haliç bölgesindeki endüstri tesislerinden çıkan gazları ve partiküler maddeleri tutma, bertaraf etme gibi maksatlar için alınan bir önlem yoktur.

Haliç bölgesinde yapılan ölçümlerde yılın yarısında zararlı maddeler standartların üstüne çıkmaktadır. Koruyucu tedbir olarak, endüstriden ve şehir hatları vapurlarından çevre atmosferine karışan değişik türdeki kirleticileri azaltacak tedbirler alınmalıdır.

Atmosferde bulunan kirletici maddelerin beyine, sinir sistemine ve insan metabolizmasına büyük etkileri vardır, hatta ölümlere bile yol açabilir.

Tespit edilen 400 pm düzeyindeki kurşun değeri oldukça yüksektir (6)Endüstri kuruluşlarının ve iş alanlarının Haliç çevresinde yoğunlaşması sonucu oluşan trafik yoğunluğu ile kurşun kirliliği arasında da kesin bir bağlantı vardır.

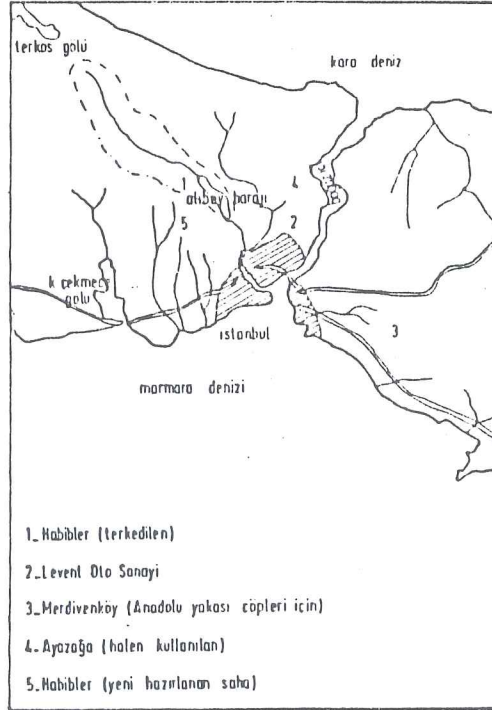
Hava kirliliğini hava içinde dağılmış, asılı kalmış katı, sıvı ve gazlar meydana getirmektedir. Endüstri kuruluşları, konutlar, araçlar ve buna benzer yerlerde maden kömürü, petrol ürünleri vb. yakıtların yanması sonucu oluşan benzen, toluen, SO_2 , diğer kükürt gazları, CO, Amonyak gibi gazların atmosfere yayılması sonucu çevre sağlığı yönünden sakıncalı durumlar giderek artmaktadır (7).

Ekolojik şartlar, arazi yapısı, kentsel ve endüstriyel yerleşmelerin durumu ve yoğunluğu hava kirlenmesine etkisi olan faktörlerdir. Gaz artıkları çıkaran iş yerlerinin çoğu, Demir-Çelik, tekstil sanayi % 7, Kimya sanayi % 19, Gemi endüstri sanayi % 7 (8).

3.3.3. TOPRAK KİRLİLİĞİ

Kirlenmede önemli rol oynayan çöp dökme sahaları toprak kirlenmesine de sebep olmaktadır. Bu sahalar gerektiği gibi düzenlenmediğinden çöp suları toprağa oradan da yağmur suları ile denize taşınmaktadır.

Çöp sularınının yanısıra tarımsal zararlılara karşı kullanılan ilaçlar ile, kanalizasyon yetersizliğinden doğrudan toprağa verilen deterjan türü temizleyiciler toprağı kirletmektedir. Bunların sonucu olarak da toprak verimliliğini yitirmekte bitki örtüsü günden güne fakirleşmektedir. (Şekil 27).



Şekil 27. İstanbul'da Çöp Dökme Yerleri

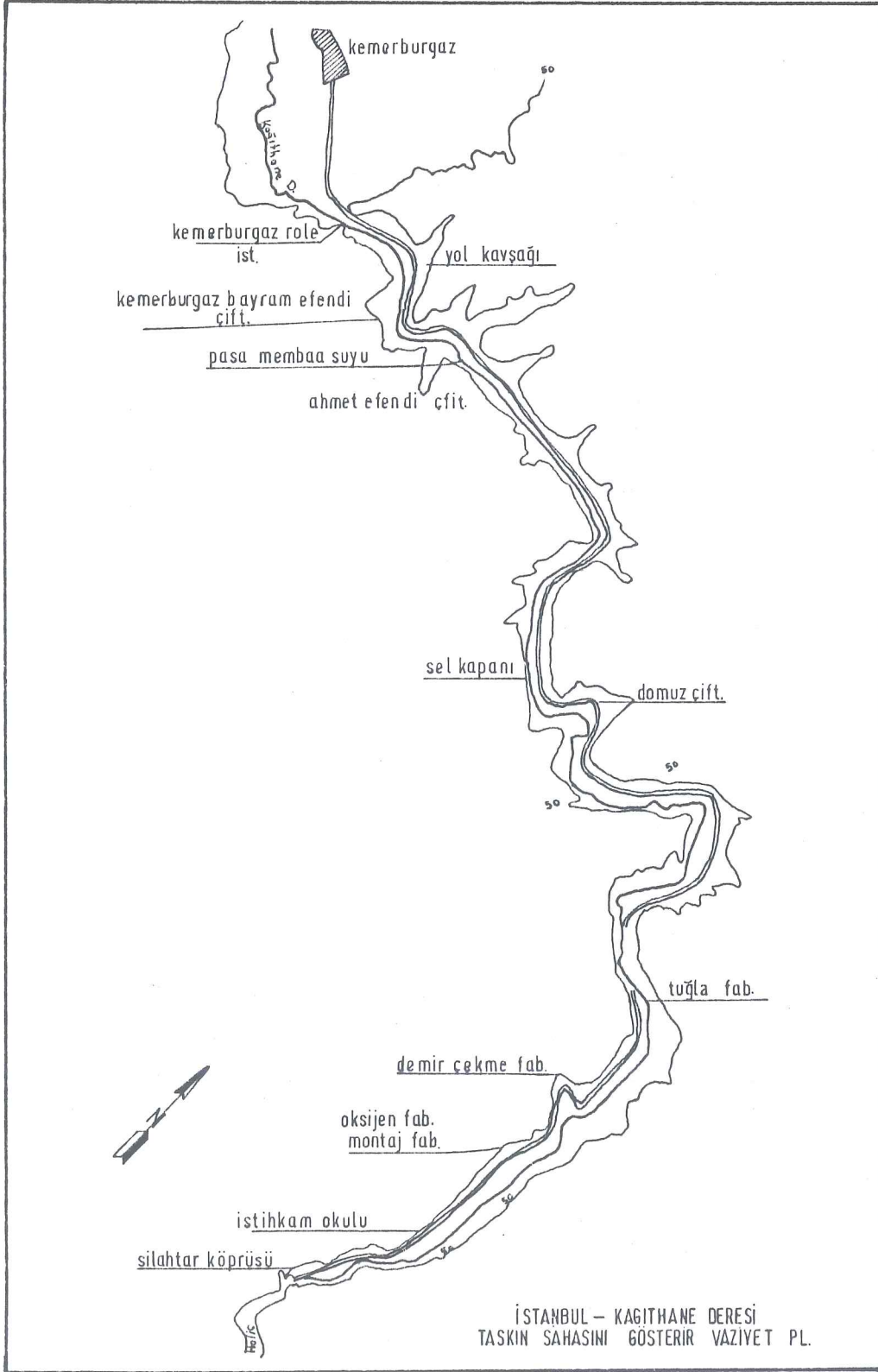
3.3. ALİBEY - KAĞITHANE DERELERİ VE HALIÇ

Haliç'in dolmasında ve kirlenmesine sebep olan etkenlerden biri de Alibey ve Kağıthane dereleridir. (Şekil 28-29). Alibey ve Kağıthane dereleri $28^{\circ} 41'$ ile $29^{\circ} 01'$ doğu boylamları ve $41^{\circ} 04'$ ile $41^{\circ} 22'$ kuzey enlemleri arasında yer alır. Toplam yağış alanları 37.404 hektardır. Kağıthane drenaj alanı 180 km², Alibey deresinin drenaj alanı 194 km²'dir.

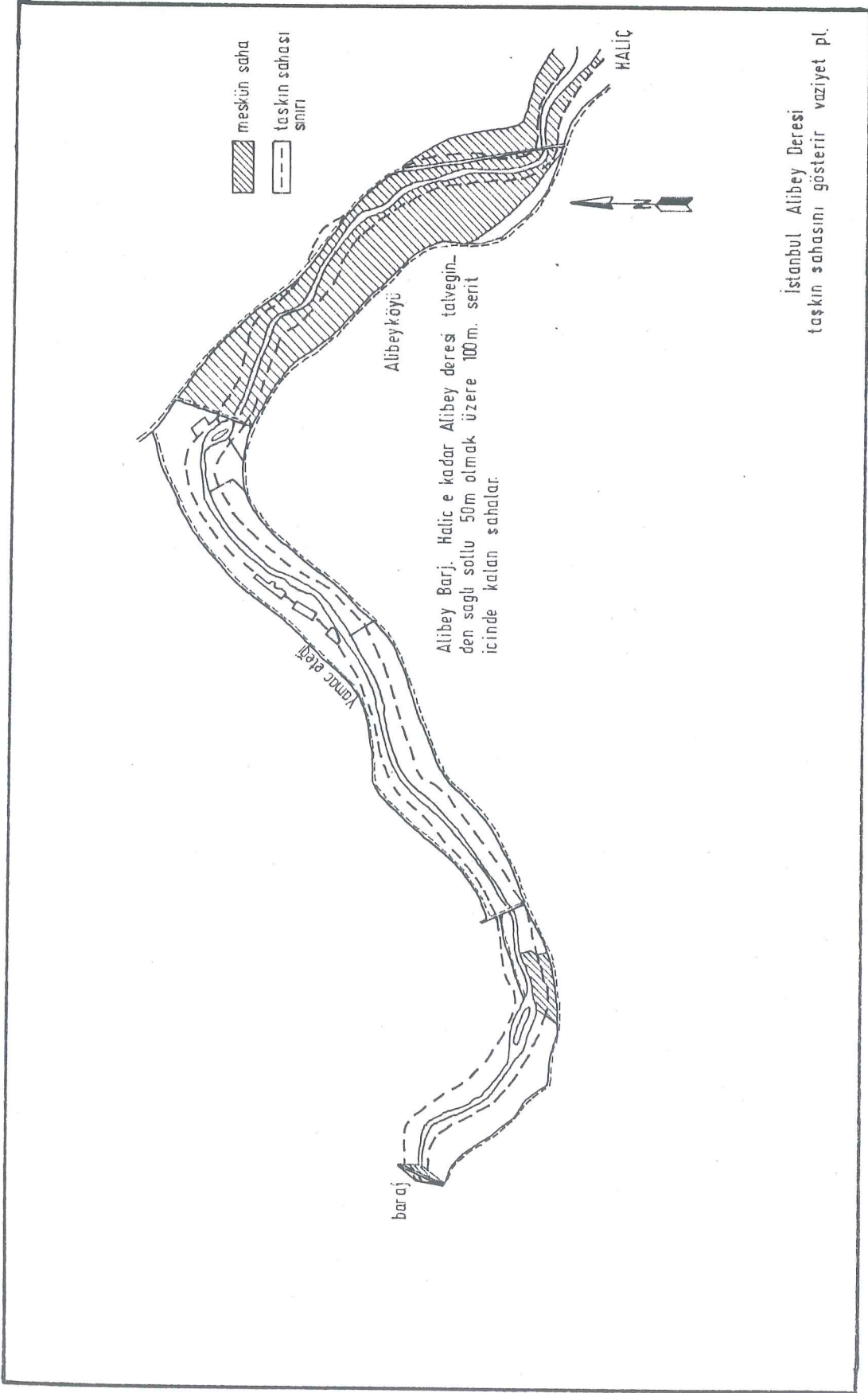
Fatih Sultan Mehmet ve II. Beyazıt devirlerinde Haliç'e sularını boşaltan Kağıthane ve Alibey dereleri havzalarında erozyon ve sedimentasyona karşı, bitki örtüsünü koruyucu bazı önlemlerin alınmış olduğunu Mustafa Paşa'nın Netayicül Vukuat'ında belirtilmiştir.

Haliç'in dolması ve kirlenmesini önlemek amacı ile Osmanlı devletinin son zamanlarına kadar Kağıthane sırtları ve Okmeydanı'nda tarım ve hayvancılığa izin verilmemiş, Haliç dip çamurunu kullanarak çanak çömlek yapan kişilerin atölye kurmalarına büyük yardımlar yapılmış bunlardan alınan vergiler düşürülmüştür.

Alibey ve Kağıthane dereleri havzalarındaki çözümlenmemiş çe-



Şekil 28. Kağıthane Deresi



Şekil 29. Alibey Deresi

şitli sorunlar nedeni ile yıllar boyu Haliç'e önemli miktarlara varan taşıntı malzemesi getirilmektedir. III. Ahmet devrinde Alibey deresinin Cebeciköy kolu üzerinde inşa edilmiş olan 7 adet bend taşıntılar sonucunda dolmuştur (19). Seneler önce İstanbul halkının eğlence ve mesire alanı olan dereler günümüzde islah edilmeyi bekleyen büyük sorun kaynaklarıdır.

Alibey ve Kağıthane derelerinin binlerce yıldan beri taşıntı materyaller önce bu derelerin ağız kesimlerinin, sonra Haliç'in en dar ve en sığ olan kuzeybatı kesimini daha sonra da orta ve aşağı kesimlerini doldurmuştur (10).

1954 yılında Alibey ve Kağıthane derelerinin kenarlarında çeşitli imalathaneler bulunmakta, henüz konut alanı konutsal gelişimi görülmemekte idi. Eyüp semti ise hızla gelişmekte olup çevre için daha, kirletici bir etki göstermemekte idi.

1955 yılında iki dere de taranma gereği ortaya çıkmış, buna rağmen taşkın yaratma olasılığına karşın bu alanlardaki yerleşmeleri önleyici bir tedbir alınmamıştır.

1956 yılında iki derenin taşkın alanı içinde deri temizleme ve bağırsak fabrikası, Bezir yağı fabrikası, Trakya yağ sanayi, Nebati yağ fabrikası yer almakta idi.

1958 yılında derelerin yukarı havzalarında erozyon kontrolü yapılmıştır (11).

1968 yılında derelerin yukarı kısımlarında inşa edilen gecekondu dolayısı ile derelerin çevresi iskan alanı haline gelmiş ve böylece yerleşme dokusunun sonucunda dökülen çöpler, inşaat artıkları ve gecekondu temel hafriyatları da dere yataklarında birikintiler oluşturmuştur.

1975 yılında Kağıthane deresi civarında yoğun bir yerleşmenin yanısıra 9 fabrika, 2 depolama tesisi, 3 büyük çiftlik, istih-

kam okulu ve Rôle istasyonu yer almakta idi. Alibey deresi çevresindeki konutların bir bölümü dere yatağının içinde bulunmakta ve en ufak bir taşkından dahi zarar görmektedir.

Taşkın zararlarını önlemek için dereler kanal içine alınmaya başlanmıştır (12).

ÇBS fabrikası önünde kazıklarla batardo inşa edilerek dere yatağına tecavüz,

Alibey köprüsü civarında yapılan bina inşaatlarının temel hafriyatının dere yatağına atılması,

Alibey Belediye'since yapılan yeraltı su galerisinin dere yatağına tecüvüzü,

Halk tarafından her türlü çöp ve molozun dere yatağına atılması.

Sebeplerinden dolayı dere yatak kapasitesi küçülmüştür. Bunlara ek olarak taşkın sahasına yeni yerleşimler gelerek sorunun çok daha tehlikeli olmasına neden olmaktadır.

11-12 Mayıs 1974 günü 100 yılda bir tekrar edebilecek büyüklükte bir fezyan gelerek Kağıthane ve Alibey derelerinde geniş hasara neden olmuştur (13).

Bu taşkın sonucunda su tehdidine maruz 400 hane tahliye edilmiştir. Bu zararlarda, alan içindeki plansız ve yanlış yerleşimin etkiside büyük olmuştur.

Taşkın sahaları içinde yer alan konut ve endüstri tesisleri, getirilen tedbirlerin yetersizliği ve soruna yanlış yer seçiminin önlenmesi için bir yaklaşım getirilmemesi nedeni ile çoğalmıştır.

Haliç'in dolması ve kirlenmesinde önemli bir rol oynayan derelerden Alibeyderesi üzerine İstanbul kentine su sağlayan bir baraj inşa edilmiştir. Bu dere ile Haliç'e iletilen taşıntı ve kirleticiler bu baraj tarafından tutulmakta (14), derenin Haliç üzerindeki kirletici etkisi İstanbul'un kullanma suyunu sağlayan bir barajı üzerinde yoğunlaşmaktadır.

Derelerin doğurduğu Erozyon, sel ve taşkınlar ile kirlenmeyi doğuran bir çok neden vardır.

- o Havzalardaki ormanlar, I ve II. Dünya savaşında karşılaşılan yakıt sıkıntısını gidermek amacı ile büyük ölçüde tahrip edilmiştir.
- o 1950 yılında iki havzada mevcut bulunan 16 köy artan nüfusları ve hayvan sayıları ile çevrelerindeki toprak ve vejetasyon kaynaklar üzerinde olumsuz bir baskı oluşturmakta ve bu kaynakların azalıp bozulmasına sebep olmaktadır.
- o İstanbul'un kentsel ve endüstriyel yerleşim alanları ve gecekonduların tahrip edici etkileri bu havzalarda da hızla artmaktadır.
- o Doğal otlaklar aşırı kullanım sonucu tahrip olmakta ve koruyucu örtüden yoksun kalan arazi, ortaya çıkan yanlış kullanım sonucunda şiddetli yağışların etkisi ile erozyon hızlanmış, sel ve taşkınlar ortaya çıkmıştır.

Erozyon sonucunda toprağın verimliliği azalmış ve taşıntılarla havzanın aşağı bölümlerindeki yerleşme yerleri dolarak maddi zararlara sebep olmuştur (15).

Tuğla harmanları, kum, taş, kil ve kireç ocakları yeni erozyon alanlarının oluşmasına sebep olmaktadır. 1950 yılında 11 olan ocak sayısı 1973 de 167 ye yükselmiştir.

Bu sebeplerden dolayı toprağı koruyan ve ona iyi nitelikler kazandıran bitki örtüsü yol olmakta, sonuç olarak havza topraklarının, suyu depolama ve iletme nitelikleri bozulmakta, yüzeysel akış ve erozyon artmakta ve taşkınlar meydana gelmektedir.

Yanlış uygulamaların doğurduğu bu sonuçlarda, bazı resmi kuruluşlarımızın uygulamalarının payı da bulunmaktadır. Örneğin gerekli önlemler alınmadığı taktirde yol inşaatları ve toprağın doğal yapısını bozan diğer kazılar havzada belirli bir yoğunluğun ve yaygınlığın üstüne çıktığında derelerin baskın akışlarında yükselmeler olmakta ve taşıdıkları sedimen miktarı ve konsantrasyonları önemli ölçüde artmaktadır (16).

Alınacak önlemlerde, Alibey Baraj'ının yapılmasından sonra, Alibey ve Kağıthane Dereleri havzalarının amenajman amaçları arasında önemli farklılıkların belirlendiği gözönüne alınmalıdır. Kağıthane deresi üzerinde su depolama amacına yönelik bir baraj yapılması planlanmadığına göre bu havzanın amenajman amacı erozyon, sedimentasyon ve taşkınları kontrol altına almak olmalıdır. Alibey Deresi havzasında ise amenajman amacı kaliteli ve yeterli miktarda su oluşturmaktadır.

Böylece birbirlerine komşu olmalarına rağmen bu iki dere havzasındaki erozyon ve taşkın kontrolü amaçları ile su üretimi için alınması gerekli önlemler birbirinden farklı olacaktır. Ortak olarak gözönüne alınması gereken önlemler:

- o Her iki havzada da bugünkü arazi kullanma biçimini gözönünde bulundurmadan, sadece arazinin ve toprağın özelliklerini inceleyerek tüm havzaları içine alan bir arazi kabiliyet sınıflaması yapılmalıdır. Bundan sonra havzanın amenajman amacı gözönüne alınarak her arazi sınıflama birimi bu amaçla bağdaşacak biçimde bir kullanmaya ayrılmalıdır. Böylece Alibey Barajı havzasında gerek orman ve otlak gibi daimi doğal vejetasyon örtüsüne ayrılacak yerlerde ve gerekse

tarım alanlarında uygulamalar su üretimine yardımcı olacak biçimde olmalıdır. Kağıthane deresi havzasında amenajman amaçlı erozyon ve taşkınları önlemek olduğu için burada sık büyüyen daimi yeşil kalan vejetasyon örtüsü getirilmelidir. Yapılacak çalışmalarda yüzeysel akış ve erozyonu azaltıcı uygulamalara gidilmelidir (17).

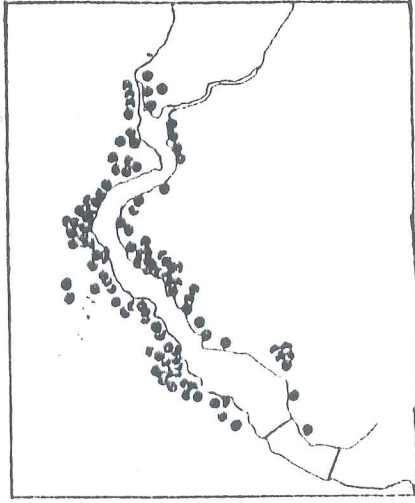
YATAK AŞINIMLARININ DOĞAL SEBEPLERİ

- o Heriki derenin de su toplama havzaları esas itibariyle karbon devrine ait sist ve yapraklaşmış killi kum taşlarından oluştuğu için dibe sızamayan sular yüzeyde toplanırlar. Bunların çok az bir kısmı buharlaşır, büyük bir kısmı ise Haliç'e dökülür. Bunlar killi kumlu ufalanabilir araziden geçtikleri için Haliç'e taşıdıkları maddeler çok boldur
- o Derelerin su toplama havzalarındaki arazi sayısız dere ve sel yataklarıyla parçalandığından, vadi şebekesi sık, yamaçlar oldukça dik ve erozyon şiddetlidir. Dolayısıyla aşınma ve taşınma çok fazladır (18).

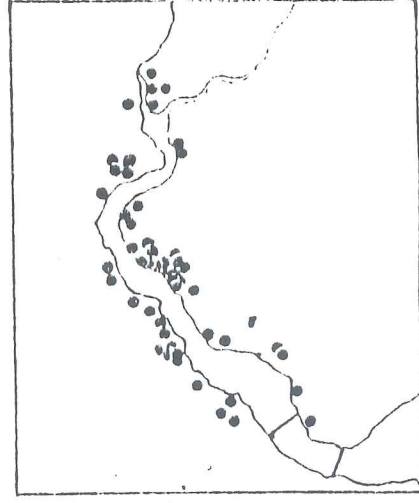
3.4. . SANAYİLEŞME VE HALİÇ

Haliç, sakin bir liman olması ve sanayi için gerekli suyun kolaylıkla sağlanabilmesi sonucunda tarih boyu sanayi yerleşimi için cazip bir alan olmuştur. (Şekil 30)

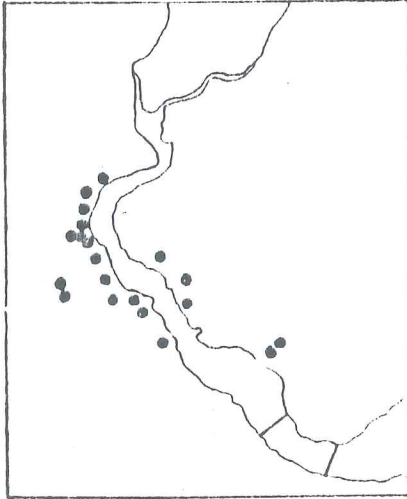
Haliç'de ilk sanayi tesisinin Bizans döneminde kurulduğu söylenmektedir. Kağıthane deresinin Haliç'e döküldüğü yerde kurulan kağıt imalathanesi sonraları dereye de adını vermiştir (19). 19. yüzyılda şehrin sanayi bölgesinin oluşması, şehrin tarihi gelişmesinin bir uzantısıdır. Haliç'in bir sanayi alanı olarak gelişmesinde Fatih'in Kasımpaşa'da kurduğu ilk tersane önem taşımaktadır. 19. Yüzyılda tersane tesislerinin gelişmesine bağlı olarak daha çok askeri ihtiyaçların karşılanmasına dönük bazı sanayi tesisleri de meydana getirilmiştir. 1828 de



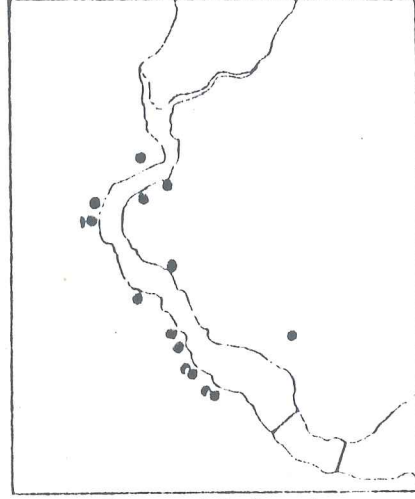
Tesisler



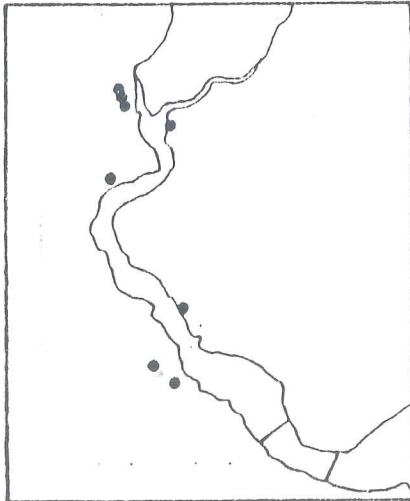
Madeni Eşya



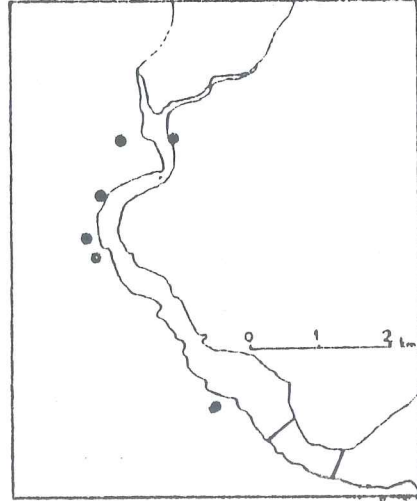
Dokuma



Gıda Maddeleri



Kimyevi Maddeler



Keresteciler

Şekil 30. Haliç'te Sanayi Tesislerinin Dağılımı

Eyüp'te Ristehane ve iplikhane Karhanesi adı verilen bir Halat fabrikası ve feshane, yıkılan Sultan saraylarının arsaları üzerine kurulmuştur. II. Mahmut'un Feshanesi 1868 yangınında yandıktan sonra yeniden kurulmuş ve burada kumaş imaline başlanmıştı. Sultan Aziz'den sonra ekonomik ve politik nedenler sanayileşme çabasına bir gerileme getirmiştir (20)

19. yüzyıldan itibaren kentin sanayi gelişmesine olan ilk tepkiler İstanbul sur içindeki sanayi tesislerinin sur dışına çıkartılması şeklinde ortaya çıkmıştır.

Metropol karakterinin ortaya çıkardığı fonksiyonlar ve ihtiyaçlar yüzünden Haliç'in her iki tarafında kontrolsüz küçük sanayi gelişmesinin önüne geçilememiştir. Yüzyılın başında Unkapanına kadar olan yöre fabrika bacaları ile dolmuştur.

Cumhuriyet devrinde 1930 yılında İstanbul Sanayi faaliyetlerinin dağılışına etki yapan ilk yasa çıkartılmıştır. Bu yasa 1930'dan önceki tesislerin kaldırılmaması nedeni ile etkisiz kalmıştır.

1938-1940 yıllarında Haliç'in kuzey yakasında, mezbanın yanında bir kısım sanayiye mücade edilirken, güney yakasında dokuma fabrikası kurulmuştur. Tersane daha büyük gemiler yapabilmek için büyütülmüş ve etrafında yan sanayi olarak dökümhaneler yer almaya başlamıştır.

1974 yılında meydana gelen su baskınının Haliç sanayine maliyeti 4 milyar lirayı bulmuştur. Haliç'deki sanayinin yer değiştirmesi çok daha ucuza mal olurdu (21).

Haliç sanayi bölgesinin zaman içinde kendi halinde plansız olarak gelişmesi sonucu günümüzdeki hale gelmiştir. Haliç sanayi bölgesi, bugün şehrin içinde kalmış olması nedeni ile, sanayi bölge planlamasının temel ilkelerinden birisi olan şehrin dışında gelişme ilkesine aykırı düşmektedir. Bunun sonucu olarak şehir kirlenmesi ortaya çıkmaktadır.

Sanayi bölgesinin anayola yakın ve kolayca ulaşılabilir olması gerekirken Haliç sanayileri buna uymamakta. Kapasitesi kısıtlı olan ulaşım akslarına aşırı yük binmesine sebep olmaktadır.

Denizden ulaşım ve harcama suyundan yararlanmak amacı ile Haliç'e kurulan sanayi tesisleri, köprülerle su yolunun kesilmesi ve dip dolması sonucunda deniz ulaşımından gittikçe uzaklaşmakta ve karayoluna yönelmektedir. Burada kurulan tesisler kısıtlı alanlara yerleşmişlerdir. Bu nedenle zaman içinde gelişmeleri için alan ayıramamaktadırlar.

Haliç'e dökülen Kağıthane vadisi de sanayiciler tarafından tercih edilmektedir. Bunun iki önemli sebebi, nispeten ucuz ve geniş arazinin mevcudiyeti ve merkezi iş sahalarına yakınlığıdır (22).

1976 yılının Haziran, Temmuz, Ağustos ve Eylül aylarında, Haliç kıyılarındaki tüm endüstri ve ticaret işyerleri, Alibey köy ve Kağıthane derelerinin iki yanındaki işyerlerini kapsayan bir anket yapılmıştır. Anket sonucunda iş yerlerinin hizmet cinsi, alanları, su ve elektrik sarfiyatı, personel sayısı, yıllık üretimi, çevre kirletmesi ve ulaşım sorunları gibi çeşitli konular hakkında ayrıntılı bilgiler toplanmıştır (23). (Tablo: 1,2,3,4,5).

TABLO: 1.

İŞYERİ CİNSİ	İŞYERİ	İŞYERİ ALANI	
	KODU	BİN M ²	ORAN
Gemi Endüstrisi	30	341.7	% 21.2
Demir-Çelik İmalatı	10	261.7	% 16.2
Kimya Sanayii	40	238.5	% 14.8
Metal ve Elektrik Sanayii	20	168.5	% 10.5
Tekstil Sanayi	60	152.1	% 9.4
İnşaat Malzemeleri Sanayii	80	131.2	% 8.1
Depolar	90	126.3	% 7.8
Gıda Sanayii	50	82.2	% 5.1
Orman Ürünleri Sanayii	70	56.1	% 3.5
Makine İmalatı Sanayii	00	55.6	% 3.4
TOPLAM	-	1613.9	% 100.
ÖZET			
Sanayi Kuruluşları	-	1145.9	% 71
Tersaneler	-	341.7	% 21
Depolar	-	126.3	% 8

TABLO: 2.

SEMT İSMİ	SEMTLERE GÖRE PERSONEL SAYILARI			TOPLAM
	MEMUR	VASIFLI İŞÇİ	VASIFSIZ İŞÇİ	
Kasımpaşa	361	4191	1339	5891
Eyüp	332	1825	3072	5229
Kağıthane	761	1349	1916	4026
Defterdar	370	2726	521	3617
Eminönü	301	1528	1053	2882
Alibeyköy	222	1141	840	2203
Sütlüce	256	1045	559	1860
Hasköy	80	522	710	1312
Silahtarağa	434	409	345	1188

Tablo 2 (devam)

Balat	81	523	447	1051
Cibali	57	746	217	1020
Ayvansaray	34	414	537	990
Karaköy (*)	192	161	172	525
Fener	59	178	188	425
Halıcioğlu	20	124	169	313
Unkapanı	20	12	36	68
TOPLAM	3530	16899	12121	32600

(*) Karaköy kısmen dahildir.

TABLO: 3.

İŞYERİ CİNSİ	İŞYERLERİ CİNSİNE GÖRE PERSONEL SAYISI			
	Memur	VASIFLI İŞÇİ	VASIFSIZ İŞÇİ	TOPLAM
Tersaneler	400	4715	1669	6784
Tekstil Sanayii	401	3912	1182	5495
Depolama Yerleri	501	2492	1848	4841
Kimya Sanayii	482	1545	2625	4652
Demir-Çelik Sanayii	354	1442	1616	3412
Metal,elektrik San.	463	462	846	1771
İnşaat Malzemeleri	128	726	827	1681
Gıda Sanayii	273	834	551	1658
Makine İmalatı	494	500	393	1337
Orman Ürünleri	84	271	614	969
TOPLAM	3580	16899	12121	32600

TABLO: 4.

SEMT İSMİ	İŞYERİ SAYISI	KATI ARTIK MİKTARLARI	
		TON/YIL	ORAN
Eminönü	2	10100	% 20.4
Alibeyköy	26	8186	% 16.6
Silahtarağa	16	7933	% 16.1
Kağıthane	21	6619	% 13.4
Sütlüce	19	3657	% 7.4
Eyüp	42	3614	% 7.3
Ayvansaray	57	2153	% 4.4
Halıcıoğlu	17	1617	% 3.3
Hasköy	65	1585	% 3.2
Karaköy	27	1255	% 2.6
Balat	36	1009	% 2.0
Fener	11	893	% 1.8
Kasımpaşa	14	623	% 1.3
Diğer	11	121	% 0.2
TOPLAM	364	49365	% 100

TABLO: 5

SEMT İSMİ	İŞYERİ ADET	YAPI BİN M ²	ARSA BİN M ²
Kağıthane	44	156	331
Sütlüce	34	147	117
Alibeyköy	33	111	160
Fener	30	30	24
Ayvansaray	75	81	51
Silahtarağa	21	140	145
Hasköy	117	79	56
Balat	85	49	45
Karaköy	59	21	16
Kasımpaşa	35	186	300
Defterdar	7	137	74

Tablo 5 (Devam)

Cibali	47	18	13
Halıcioğlu	22	13	16
Unkapanı	12	7	4
Eminönü	3	7	7
TOPLAM	696	1380	1614

(24)

Günümüzde sanayinin niteliklerine göre dağılımını incelersek şu sonuçlar ortaya çıkar.

Eminönü: Sermaye, alan ve işgücü bakımlarından nisbeten küçük kuruluşların yer aldığı Eminönü'nde en yoğun olarak giyim sanayi görülmektedir. Nitekim giyim sektöründeki tüm kuruluşların % 59'unu trikotajın % 30.9'unu bünyesinde barındırır.

Beyoğlu: Bu ilçede elektrikli aletler imali diğer ilçelere göre en yüksektir. Giyim % 15.9, Kimya % 13.4, Metal % 21.7 elektrikli aletler % 21 oranlarını verir.

Eyüp: İstanbul'un en çok sanayi kuruluşunu içeren Eyüp'te en çok metal sanayi mevcuttur. Metal sanayi % 42.7, giyim % 12.3 Kimya % 21.2 oranlarında gözlenir.

Şişli: İkinci derecede sanayi ağırlıklı ilçedir. En belirgin sektör % 29.5 ile Kimya sanayidir. Bunu % 14.5 ile giyim, % 16.2 ile metal eşya, % 10 ile elektrikli aletler, % 6.5 ile motorlu araçlar izler.

Gaziosmanpaşa: Bu ilçede giyim sektörü % 27.1, Maden ve Metal sektörü % 45.7 oranındadır. Sanayi ağırlığını bu iki sektör oluşturur.

Fatih: Sanayi faaliyetleri % 13.8 ile besin, % 20.7 ile giyim, % 20.6 ile kimya, % 14.2 ile metal kolları üzerinde yoğunlaşmıştır (25).

İstanbul'da Cumhuriyet öncesi kuruluşlar sanayinin % 1'ini oluşturmaktadır. Kuruluş yıllarına göre sanayi tesislerinin yüzdeleri:

	1950'den önce	1951-1970	1971'den sonra
Eminönü	% 17	% 56	% 26
Fatih	% 17	% 54	% 29
Beyoğlu	% 12	% 55	% 33
Eyüp	% 10	% 63	% 27
G.O. Paşa	% 3	% 56	% 41
Şişli	% 8	% 56	% 36

(26)

Yanlış arazi kullanım sonucu sanayinin Haliç'de yoğunlaşması sadece su ve hava kirlenmesine değil sosyo-ekonomik ve görüntü açısından da kirlenmelere sebep olmaktadır.

Sanayi kuruluşları kendi özçıkları bakımından Haliç kıyılarını seçmişlerdir. Bu seçim sebeplerini şu şekilde açıklıyabiliriz.

- 1) Pazara yakınlık (Şehir Merkezi)
- 2) Hammaddeye yakınlık (Tuğla fabrikaları için Çamur)
- 3) Enerji kaynağına yakınlık (Silahtarağa Santralı)
- 4) Ulaşım olanakları (Su yolu kolaylıkları)

1966 yılında onaylanan "İstanbul Sanayi Sahaları Planı"na kadar Haliç kıyıları ve Dere havzaları daima sanayi için teşvik edilmiştir. Bunu da gecekondular alanları izlemiştir.

Haliç'de sanayi ve limanlara bağlı olarak depolama tesisleri de yer almaktadır (27).

Bugün dar yetersiz arazi şartları içinde hapsedilmiş bulunan ve getirdiği kirlenme ile yaşama imkanlarını yok eden sanayinin ve gerekli ulaşım imkanlarının gelişmesi için yeterli düz alanlara sahip olmayan Haliç bir sanayi, depolama alanı ve liman olamayacağı açıktır.

Istanbul kent bütünü içinde kalan Haliç'deki sanayi, tarihi, kültürel ve estetik değerlerin tahribine, yöresel imaj kavramının yok olmasına, tarihi sit hareketinin zedelenmesine, Su ve havanın kabul edilebilir sınırlarının çok ötesinde kirlenmesine yol açmaktadır (24).

Bugün ise Haliç sahil kuşaklama kollektörleri ile su sathı arasında, Alibey ve Kağıthane dereleri etrafında 2020 iş yeri yer almaktadır. Ayrıca bu işyerlerinin dışında 63 adeti büyük ve küçük sanayi, 83 adedi depolama, ve 28 adedi de diğer işyeri olan 174 adet işyeri de Haliç sahil kollektörünün kara tarafında yer almaktadır.

Dere yataklarındaki ve Haliç'in kuzeyi ile güneyindeki sanayi tesislerinin işletme türü ve personel sayısı aşağıdaki tablolarda gösterilmiştir (29) (Tablo 6,7,8,9) (Şekil 31).

TABLO 6

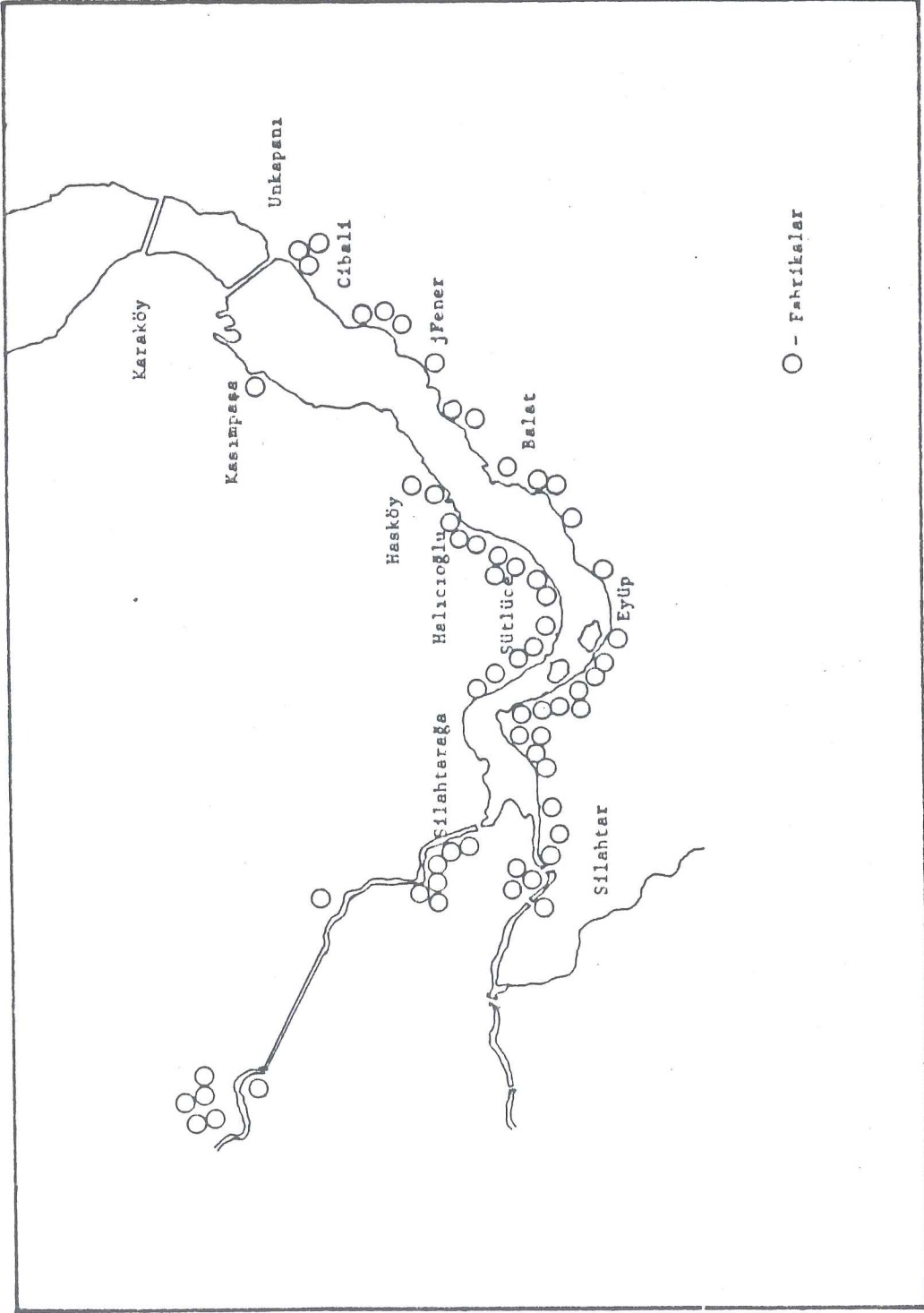
HALIÇ'TE SANAYİ KAPALI ALANLARI (M²)

GÜNEY KİYİSİ (HALIÇ)

İşletme Türü	İdari ve Sosyal Binalar	Üretim Yapılan Bina Alanı	Depo Alanı
Küçük Sanayi	2.872	21.794	8.569
Büyük Sanayi	27.272	188.876	54.909
Depo	2.637	5.276	53.532

KUZEY KİYİSİ (HALIÇ)

Küçük Sanayi	1.285	10.485	4.117
Büyük Sanayi	4.368	38.861	26.158
Depo	3.885	-	31.307



Şekil 31. Haliç Çevresinde Bulunan Başlıca Endüstri Tesisleri

DERE YATAKLARI (HALIÇ)

İşletme Türü	İdari ve Sosyal Binalar	Üretim Yapılan Binalar	Depo Alanı
Küçük Sanayi	2.452	15.609	10.096
Büyük Sanayi	27.573	181.794	76.697
Depo	80	-	920
Küçük Sanayi	6.609	47.838	22.782
Büyük Sanayi	59.213	409.531	157.764
Depo	6.602	5.276	85.759
TOPLAM	801.424		

TABLO 7

DERE YATAKLARI (HALIÇ)

Faaliyet Kolu	İşletme Türü ve Adedi	Personel Sayısı
Gıda maddeleri sanayi	Büyük Sanayi	4
	Küçük Sanayi	6
Dokuma Sanayi	Büyük Sanayi	16
	İştürü ayrılamıyan	2
Ayakkabı dışında giyim eşyası sanayi	Büyük Sanayi	2
Kürk ve deri sanayi	Büyük Sanayi	4
	Küçük Sanayi	1
Ağaç ve mantar ürünleri sanayi	Büyük Sanayi	1
Ağaç, mobilya ve mefruşat sanay	Büyük Sanayi	1
	Küçük Sanayi	5
Kağıt ve kağıt ürünleri imali sanayi	Küçük Sanayi	1
	İş türü ayrılamıyan	1
Basın yayın ve ilgili sanayi	Küçük Sanayi	1

Faaliyet Kolu	İşletme Türü ve Adedi	Personel Sayısı
Ana kimya sanayi	Büyük Sanayi	9
	Küçük Sanayi	4
Diğer kimyasal ürünler Sanayi	Büyük Sanayi	11
	Küçük Sanayi	4
	İş türü Ayrılamayan	3
Petrol ve kömür türemleri sanayi	Büyük Sanayi	4
	Küçük Sanayi	1
Lastik ürünleri sanayi	Büyük Sanayi	2
	Küçük Sanayi	3
Diğer plastik mamülleri sanayi	Büyük Sanayi	4
	Küçük Sanayi	10
Cam ve camdan mamul eşya sanayi	Büyük Sanayi	3
	İş türü ayrılamayan	1

TABLO 8
KUZEY KIYISI (HALIÇ)

Faaliyet Kolu	İşletme Türü ve Adedi	Personel Sayısı
Gıda maddeleri sanayi	Büyük Sanayi	3
	Küçük Sanayi	2
Ağaç ve mantar ürünleri sanayi	Büyük Sanayi	1
	Küçük Sanayi	2
Ağaç mobilya ve mefruşat sanayi	Büyük Sanayi	2
	Küçük Sanayi	2
Kağıt ve kağıt ürünleri imali sanayi	Küçük Sanayi	1
Ana kimya sanayi	Büyük Sanayi	1
	Küçük Sanayi	2
Diğer kimyasal ürünler sanayi	Büyük Sanayi	2

Lastik ürünleri sanayi	Büyük Sanayi	1	32
	Küçük Sanayi	1	1
Diğer plastik mamülleri sanayi	Küçük Sanayi	7	123
Taş ve toprağa dayalı diğer sanayi	Büyük Sanayi	1	72
	Küçük Sanayi	6	31
Demir,çelik metal ana sanayi	Büyük Sanayi	3	68
	Küçük Sanayi	4	13
Demir çelik dışında metal ana sanayi	Büyük Sanayi	2	39
	Küçük Sanayi	3	8
Metal eşya sanayi	Büyük Sanayi	5	115
	Küçük Sanayi	18	102
Makina sanayi-elektrik makinaları hariç	Büyük Sanayi	1	11
	Küçük Sanayi	18	54
Elektrik makinaları aletleri ve cihazları Sanayi	Büyük Sanayi	1	18
	Küçük Sanayi	2	3
Taşıt araçları sanayi	Büyük Sanayi	3	108
	Küçük Sanayi	7	29
Depo	Depo	17	239

TABLO 9
GÜNEY KIYISI (HALIÇ)

Faaliyet Kolu	İşletme Türü ve Adedi		Personel Sayısı
Gıda maddeleri sanayi	Büyük Sanayi	12	747
	Küçük Sanayi	3	15
Dokuma Sanayi	Büyük Sanayi	17	3372
	Küçük Sanayi	11	20
Ayakkabı dışında giyim eşyası sanayi	Büyük Sanayi	1	42

Ağaç ve mantar ürünleri sanayi	Büyük Sanayi	3	392
	Küçük Sanayi	15	46
	İş türü ayrılamayan		
Ağaç mobilya ve mefruşat sanayi	Küçük Sanayi	1	1
Kağıt ve kağıt ürünleri imali sanayi	Büyük Sanayi	1	24
Basın yayın ve ilgili sanayi	Küçük Sanayi	6	146
Ana kimya sanayi	İş türü ayrılamayan	1	-
Diğer kimyasal ürünler sanayi	Büyük Sanayi	2	22
	Küçük Sanayi	2	11
Lastik ürünleri sanayi	Büyük Sanayi	2	41
	Küçük Sanayi	2	6
Diğer plastik mamulleri sanayi	Büyük Sanayi	2	184
	Küçük Sanayi	2	11
Çanak, çömlek, çini porselen vb. sanayi	Büyük Sanayi	1	25
Taş ve toprağa dayalı sanayi	Büyük Sanayi	1	83
	Küçük Sanayi	8	52
Demir, çelik metal ana sanayi	Büyük Sanayi	2	121
	Küçük Sanayi	1	3
	İş türü ayrılamayan	1	-
Demir çelik dışında metal ana sanayi	Küçük Sanayi	1	4
Metal eşya sanayi	Büyük Sanayi	8	1.849
	Küçük Sanayi	33	104
Taş ve toprağa dayalı diğer sanayi	Büyük Sanayi	13	235
	Küçük Sanayi	19	113
	İş türü ayrılamayan	2	12

Demir,çelik metal ana sanayi	Büyük Sanayi	13	768
	Küçük Sanayi	2	17
Demir çelik dışında metal ana sanayi	Büyük Sanayi	1	32
	Küçük Sanayi	2	16
Metal eşya sanayi	Büyük Sanayi	14	966
	Küçük Sanayi	22	92
Makina sanayi- Elektrik makinaları hariç	Büyük Sanayi	12	945
	Küçük Sanayi	4	20
Elektrikli makinalar, aletleri ve cihazları sanayi	Büyük Sanayi	3	152
	Küçük Sanayi	1	3
	İş türü ayrılama- yan		
Taşıt araçları sanayi	Büyük Sanayi	2	138
DEPO	Depo	11	176

(30)

3.5. . KIRLENMENİN İNSAN SAĞLIĞI ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

Organik artıkların parçalanması sonucunda ortaya çıkan fena kokulu aminler, amonyak, kükürtlü hidrojen, metan ve karbondioksit gibi hava kirlenmesinde etkili olmaktadır. Bu gazlardan az miktarda da olsa uzun süre solunum havasında bulunması canlılarda kütle halinde solunum rahatsızlıkları ve anemiye yol açabilmektedir.

Endüstri kuruluşları, barınak ve araçlarda maden kömürü, petrol ürünleri gibi yakıtların kullanılması sonucunda oluşan benzen, toluen, SO₂, diğer kükürt gazları ve CO gibi gazların atmosfere yayılması sonucunda çevre sağlığı üzerinde kitle zehirlenmesi gibi büyük olumsuzluklar gösterir.

Çeşitli kuruluşlardan civara yayılan civa, kurşun, arsenik, kükürt, iyot sodyum, potasyum, deterjan ve petrol ürünleri çevreyi kirleterek akut zehirlenmelere, kan hastalıklarına, kalb hastalıklarına ve kansere yol açmaktadır.

Haliç'in kirlenmesi sadece kent yaşamına zorluklar getirmekle kalmayıp, sağlık açısından da büyük problemlere yol açarak iş günü, zaman, ilaç ve madde kayıplara yol açmaktadır (31).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM NOTLARI

1. KARPUZCU, M., Haliçlerin Kirlenmesi, İTÜ İnşaat Fakültesi Yayını, s.1-2.
2. BAYKURT, F., "Çevre Kirlenmesi ve Haliç", Haliç Sempozyumu Boğaziçi Üniversitesi Yayını, s.28.
3. BAYKURT, F., "Çevre Kirlenmesi ve Haliç" Haliç Sempozyumu Boğaziçi Üniversitesi Yayını, s. 30.
4. TUNCA, N., "Haliç'deki Su Kirliliğinin Su Ürünlerine Etkileri", Haliç Sempozyumu, Boğaziçi Üniversitesi Yayını, s.57.
5. SEBÜLTEKİN, U., "İstanbul Kentinde Hava ile Taşınan Kurşun Kirliliği, Haliç Sempozyumu, Boğaziçi Üniversitesi Yayını, s. 138.
7. ARSLAN, T., "Büyük Kentlerde Çevre Sorunları, Çevre Kirlenmesi" Haliç Sempozyumu, Boğaziçi Üniversitesi Yayını, s. 191.
8. BALCI, N., "Haliç'lerin Dolması ve Kirlenmesinde Alibey ve Kağıthane Derelerinin Rolü" Haliç Sempozyumu, Boğaziçi Üniversitesi Yayını, s.279.
10. YALÇINLAR, İ., "İstanbul Haliç'indeki Dolmanın Bir Deniz Kanalı ile Önlenmesi" Haliç Sempozyumu, Boğaziçi Üniversitesi Yayını, s.290.
11. DURGUNOĞLU, T., "Geçmişde Haliç ile İlgili Faaliyetler", Haliç Sempozyumu, Boğaziçi Üniversitesi Yayını, s.15.
12. ORKAY, E., "Haliç'e Dökülen Derelerde Taşkın ve Yanlış Yerleşim Sorunları", Boğaziçi Üniversitesi Yayını, s.271.

13. ORKAY, E., "Haliç'e Dökülen Derelerde Taşkın ve Yanlış Yerleşim Sorunları", Boğaziçi Üniversitesi Yayını, s.270.
14. BALCI, N., "Haliç'lerin Dolması ve Kirlenmesinde Alibey ve Kağıthane Derelerinin Rolü" Haliç Sempozyumu, Boğaziçi Üniversitesi Yayını, s.279.
15. BALCI, N., "Haliç'lerin Dolması ve Kirlenmesinde Alibey ve Kağıthane Derelerinin Rolü", Haliç Sempozyumu, Boğaziçi Üniversitesi Yayını, s.280.
16. BALCI, N., "Haliç'lerin Dolması ve Kirlenmesinde Alibey ve Kağıthane Derelerinin Rolü" Haliç Sempozyumu, Boğaziçi Üniversitesi Yayını, s.279.
17. BALCI, N., "Haliç'lerin Dolması ve Kirlenmesinde Alibey ve Kağıthane Derelerinin Rolü", Haliç Sempozyumu, Boğaziçi Üniversitesi Yayını, s. 285.
18. YALÇINLAR, İ., "İstanbul Haliç'indeki Dolmanın Bir Deniz Kanalı ile Önlenmesi" Haliç Sempozyumu, Boğaziçi Üniversitesi Yayını, s. 290-291.
19. EYİCE, S., "Kağıthane-Sadabad-Çağlayan" Taç Vakfı Dergisi Sayı 1, s.29.
20. KUBAN, D., "İstanbul'un Tarihi Yapısı", Mimarlık, Sayı 79, s.45.
21. CANSEVER, T., "Haliç Çevresi Yerleşme Sorunları", Mimarlık Sayı 149, s.58.
22. TÜMERTEKİN, E., "İstanbul Sanayiinin Kuruluş Yeri Seçimi", Şehircilik Enstitüsü Dergisi, 2, s.97.
23. TEZCAN, S., "Haliç ve Çevresi Düzenleme Çalışmaları", Mimarlık, Sayı 157, s. 28.

24. TEZCAN, S., "Haliç ve Çevresi Düzenleme Çalışması", Mimarlık, Sayı 157, s.29.
25. İstanbul Metropolitan Alanında Sanayi Yerleşim Planlaması, İSO Araştırma Dairesi Yayını, Sayı 10, s.25.
26. İstanbul Metropolitan Alanında Sanayi Yerleşim Planlaması, İSO Araştırma Dairesi Yayını Sayı 10, s. 28.
27. AKSOY, S., "Planlama Yaklaşımları ve Sorunların Çözüm Olasılıkları", Haliç Sempozyumu, Boğaziçi Üniversitesi Yayını, s. 442.
28. BAYKURT, F., "Çevre Kirlenmesi ve Haliç", Haliç Sempozyumu Boğaziçi Üniversitesi Yayını, s. 24.
29. "Haliç'in Temizlenmesi ve Düzenlenmesi Çalışmaları" Birifing, 1984.
30. Haliç'in Temizlenmesi ve Düzenlenmesi Çalışmaları" Birifing, 1984.
31. BEYOĞLU, Ş., "Haliç'in Sağlık Sorunları", Çevre İbruma Sayı 21, s.19.

IV. BÖLÜM - HALIÇ'IN KURTARILMASI İÇİN GETİRİLEN ÖNERİLER

4.1. CUMHURİYET DÖNEMİ İSTANBUL METROPOLİTEN ALAN PLANLAMALARININ HALIÇ'E GETİRDİKLERİ

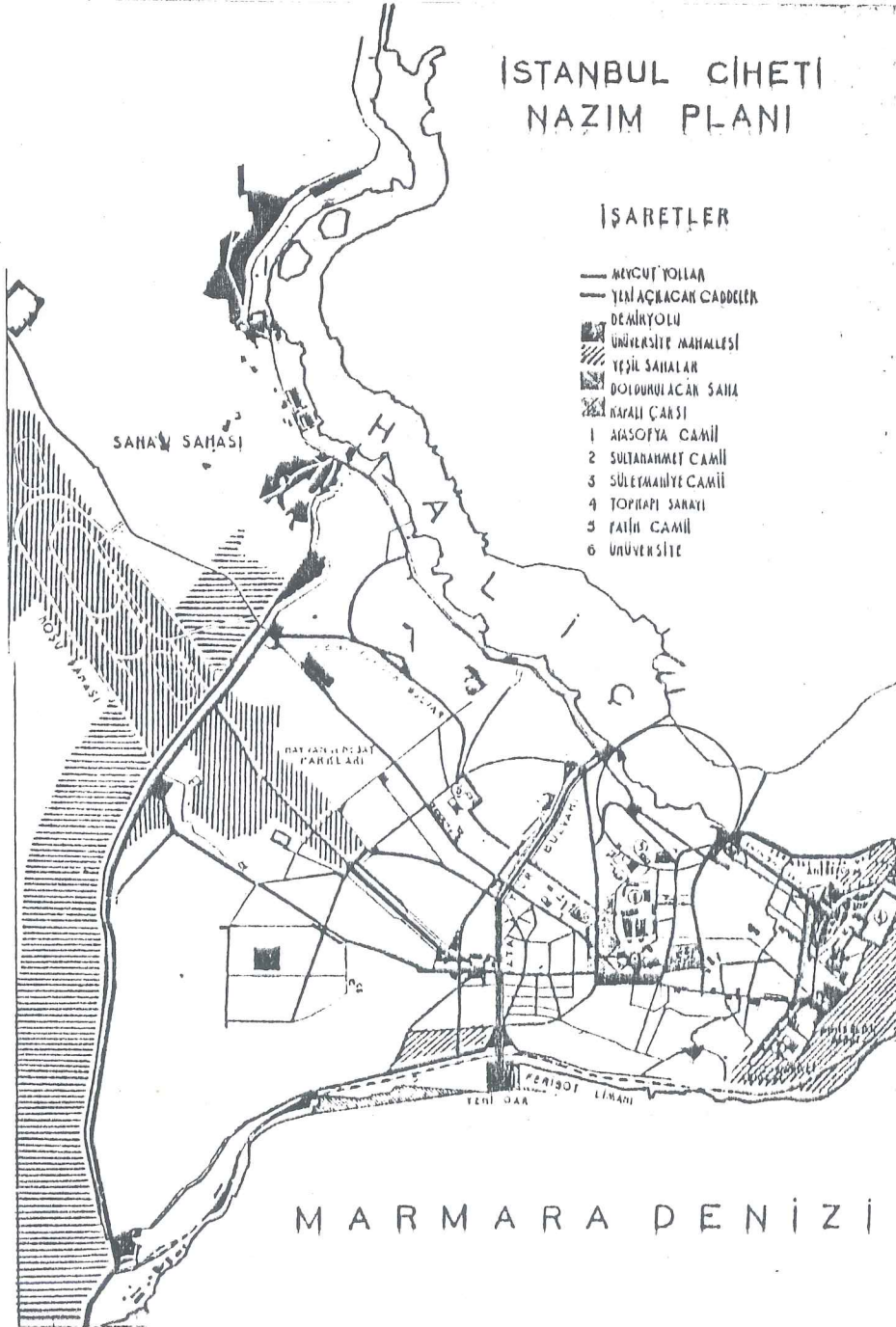
1. 1937 Prost Planı

1937'de tamamlanan Prost planına göre Haliç için önerilenler şunlardır:

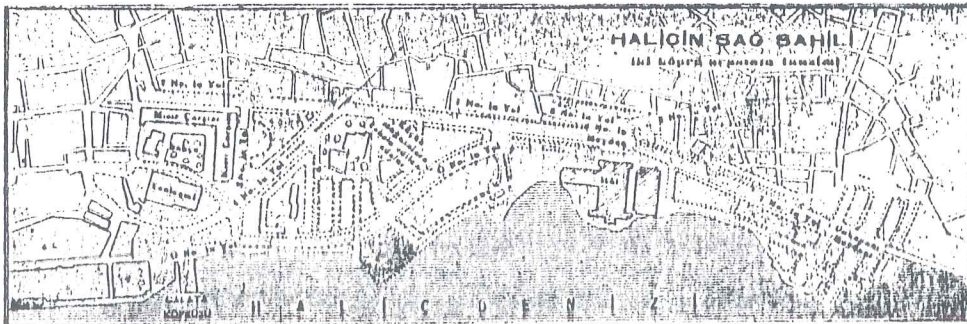
- o Haliç sahilleri ticaret ve mahalli sanayinin rasyonel bir şekilde gelişmesine müsait olacak şekilde düzenlenmelidir.
- o Atatürk köprüsünden Haliç'in sonlarına doğru olan bölgeler büyük sanayiye ayrılacaktır.
- o Galata -Atatürk köprüsü arasında, tarihi yarımada da gıda maddeleri ticaretine imkan verilecek, hal ve balıkthane düzenlenecektir. Galata bölümünde ise iki köprü arasında halka açık bir mıhtım yapılacaktır.
- o Haliç kıyısındaki sur duvarlarından, buradaki ticaret ve sanayi alanlarının sıhhileştirilmesi ve ulaşımına zarar vermeyen belirli kısımları korunacaktır (1), (Şekil 32-33).

2. 1949 Prof. Gerhard Kessler'in Önerileri

- o Galata'da gündüzleri 100.000'lerce kişinin çalışacağı, geceleri ise 15 000 bekçinin görev alacağı bir iş merkezi önermiştir.
- o Eminönü-Eyüp sahillerinde ise hurda evlerin yıkılarak bunların yerlerine iyi şartlara sahip sağlıklı ticarethaneler, dükkanlar ve idare binalarının yapılması idi. Bu yıkımları, önce yeni meskenler yapmak arkasından eskisini yıkmak metodu ile uygulanmasını önermiştir.
- o Haliç'de yer alan tersanelerin Tuzla-Pendik arasında kaydırılmasını benimsemiştir (2).



Şekil 32. Prost'un İstanbul Yarımadası İçin Önerdikleri



Şekil 33. Prost'un Önerisi

3. 1952-56 Müşavirler Heyeti Dönemi

Bu dönemde planlarında da Haliç'e çeşitli öneriler getirilmiştir. Haliç sahilleri, Rami kışlası civarı, Dolapdare ve Topkapı dışı yapılan çalışmalar sonucunda sanayinin yoğun - laştığı alanlar olarak belirlenmiştir.

- o Düzenlenen 1/10.000 ölçekli sanayi bölgeleri planında, sanayi bölgelerinin, sur dışında Haliç'den Marmaraya'ya ve Batıdan Bakırköy civarına kadar dağıtılması, Beyoğlu semtinin uygun yerlerinin sanayiye ayrılması ve konut alanları içinde kalan zararlı sanayinin buralardan taşınması önerilmiştir.
- o 1954 yılında onaylanan Beyoğlu Nazım Planında Haliç'in Beyoğlu kıyıları 1. sınıf gayrisihhi müesseselere ve antrepolara, Kasımpaşa ve Kağıthane deresi arası 1.sınıf sanayi yerleşmeleri için ayrılmıştır (3).

4. 1956-60 Prof. Hans Högg Dönemi

- o Prof. Hans Högg bütün İstanbul ve Haliç sahil bandında ticaret, rekreasyon ve endüstri alanlarını topoğrafik şartlara ve şehir programına dayanarak bir arada önermiştir.
- o Atatürk köprüsü ile İstanbul'un büyük ulaşım yükünü Haliç kıyılarına yüklemiştir.
- o Haliç doğal limanının, Şehrin Anadolu kısmına, Adalara ve Boğaziçi'ne hizmet edecek bir liman olması ve donatım limanı fonksiyonunu üstlenmesini önermiştir.
- o Kendiliğinden gelişen, şehir planlaması kavramının sözkonusu olmadığı, her boyda inşaat arazisinin spekülatif ticaret tarafından belirlenerek oluşan düzensiz konut alanlarının Haliç'i daha fazla sarmasının önlenmesi gerektiğini özellikle belirtmiştir (4).

5. 1958-60 Prof. Piccinato Dönemi

Prof. Piccinato, Haliç ve Belgrat ormanlarına kadar uzanan Alibey ve Kağıthane vadilerini İstanbul'un turizm kaynaklarından biri olduğunu kabul etmiştir.

- o Haliç'in iki sahilinde yerleşen sanayi tesislerinin Kağıthane ve Alibey dereleri yönünde ilerlemiş, Eyüp'ün peyzajını ve mesire yerlerindeki yeşil alanları mahvederek bu çevrede gecekonduların gelişmesine neden olduğunu kabul etmiştir.
- o Haliç'in güney kıyısının sanayiden tamamen temizlenmesini ve bu temizlemenin Alibey vadisine kadar yapılmasını, Kağıthane'deki sanayinin ise dondurulmasını önermiştir (5).

6. 1956 yılında UIA Şehircilik Komitesi Başkanı Andre Gutton
Kent içindeki sanayi tesislerinin parça parça desantralize edilmesini önermiştir (6).

7. 1964 yılı 1/5000 ölçekli İstanbul Sur İçi İmar Planı

Haliç için de belirli kararlar almıştır.

- o Yarımada'nın Haliç sahillerini çevreleyen bölümünün turizm alanaklarını değerlendirmek için ıslah gerekli bir parça olarak kabul edilmiştir. Sur kalıntılarını, 17. ve 18. yüzyıllardan kalma mimari eserleri kapsayan bu bölgenin bir park olarak düzenlenmesi ve islami açıdan büyük bir önem taşıyan Eyüp ile bağlantı kurulması önerilmiştir.
- o Bu şerit de yeniden sanayi alanlarının açılmasına, eskilerin gelişme göstermesine imkan verilmemesi istenmiştir.
- o Haliç sahil şeridinde maksimum H= 6.50 olarak önerilmiştir (7).

8. 1966 Sanayi Planınının Getirdikleri

1966 sanayi planı çalışmaları Prost döneminde sanayiye ayrılan Haliç'de gittikçe plansız şekilde gelişen sanayi alanlarını ve bunların beraberlerinde getirdikleri gecekondulaşmayı önlemek amacı ile 1963 da başlandı ve 1966 da uygulamaya kondu. Bu palana göre;

- o Eminönü-Eyüp kıyı kesiminde yer alan sanayi tesisleri dondurulmuştur.
- o Karaköy-Silahtar kıyı kesiminde ise yeni sanayi tesisi yapımı önerilmiştir.
- o 1966 da uygulamaya konan bu plan, plan dışı gelişmeyi hiç bir şekilde frenliyememiştir (8).

9. 1976 yılında Boğaziçi Üniversitesi'nin Haliç'in temizlenmesi ve düzenlenmesine ilişkin getirdiği öneriler gerçekleştirilememiştir.

10. 1980 İstanbul Metropolitan Alanı Nazım Planı

1980 onaylı bu planda Haliç'de Galata ve Atatürk Köprüleri arasında Kuzey ve Güney sahillerinde ekonomik kuruluşların yönetim merkezleri ile ticaret ve hizmetlerin yoğunlaştığı Merkezi İş Alanı önerilmiştir (9).

11. 1981 Yılında alınan kararlar günümüzdeki uygulama kuralları ve çalışmaları başlatılmıştır.

4.2. BUGÜNE KADAR YAPILAN ÇALIŞMALAR

TABLO - 1

İSTANBUL VİLAYETİ VE BELEDİYESİNİN HALIÇ İLE İLGİLİ ÇALIŞMALARI				
TOPLANTI VEYA RA- POR NO.	TARİH	KOMİSYON ÜYELERİ	TOPLANTI VE ETÜD SEBEBİ	SONUÇ VE TAVSİYELER
1	14 Ekim 1953	İstanbul Belediyesi Hekim ve Kimyager - leri	Haliç'te pis koku ve kirlenme	1. Mezbahe ve fabrika atık sularının arıtımı 2. Katı atıkların Haliç'e verilmesi 3. Haliç çamurundan yararlanılması 4. Dere yamaçlarının ağaçlandırılması
2	29 Haziran		Çamur evsafının tayini	Haliç çukurunun toprak mamulat sanayii yönünden iyi evsafılı olduğu
3	Temmuz 1955	Eyüp Kaymakamı Başkanlığında 3 kişilik heyet	Silahtarağa santrali Soğutma suyunun kirlenmesi	1. Dolgu ile arazi kazanılmasına mani olunması 2. Atık suluranın arıtımı 3. Haliç tabanının taranması 4. Bir komisyon kurularak etüd yapılması
4	12 Kasım 1955	İstanbul Belediyesi 6 kişilik komisyon	Temmuz 1955 de hazır- lanan rapor tavsiye - leri	1. Organik atıklar sonucu H ₂ S gazının Silahtarağa kondansatörü boru ve pompala- rına zarar verdiği. 2. Rapor No. 1'deki tavsiyeler
4	27 Ekim 1956	İstanbul Belediyesi Komisyonu	Haliç'teki pis koku	1. Tesislerin imal atıklarının dere ve Haliç'e verilmemesi. 2. Suni sahil kazanılmasına mani olunması 3. Fabrika önlerine rıhtım inşaatı 4. Birikmiş atıkların temizlenmesi
6	9 Kasım 1956	Çeşitli müesseselerden bir komisyon	Pis suların arıtım durumu tesbiti	Pis suların arıtımsız olarak dere ve Haliç'e akıtın kuruluşlar tesbit edilmiş, faaliyet- ten men edilmesi önerilmiştir.

Tablo 1 (devam)

7	Ağustos	Vilayet Umumi Hıfz-ı Sıhha Meclisi tarafından atanan komisyon	Fabrikaların pis su durumu	<p>1. 25 Ocak 1957-Bayındırlık Bakanlığı toplan-tısında alınan kararların mali portre ve gerekçe yönünden uygulanamadığı</p> <p>2. Erozyon kontrolü için derhal projeler ha-zırlanması</p> <p>3. Endüstri tesislerinin atıklarına ait ted-birler</p> <ul style="list-style-type: none">- Tesislerden kaldırılacaklar tesbit edilmeli- Kanalizasyon yapılıncaya kadar fosseptik yapılması- Yeni endüstri tesisleri kurulmasına mani olunması <p>4. Meskun bölgeler için tedbirler</p> <ul style="list-style-type: none">- Bölgenin kadastro haritası çıkarılmalı- Parseller rihtim duvarları ile teçhiz edilmeli <p>5. Programlı olarak Haliç'in taranması</p>
8	7-11 Kasım 1966	İstanbul Vilayeti	Haliç'in dolmasının önlenmesi ve çevre sağlığı	1965 Bakanlıklar arası protokoldeki esaslar benimsenmiştir.

TABLO: 2

BAKANLIK SEVİYESİNDEKİ FAALİYETLER

TARİH	TEMSİLCİLER	TOPLANTI KONUSU VE FAALİYET TÜRÜ	SONUÇ VE KARARLAR
25 OCAK 1957	Bayındırlık Bakanlığı Ulaştırma Bakanlığı İstanbul Belediyesi Denizcilik Bankası	Haliç'in temizlenmesi ve dolmasına mani tedbirler	1. Endüstriyel sıvı atıkların arıtımı 2. Endüstri çürüf ve atıklarının dere ve Haliç'e akıtılmaması 3. Çöp ve katı atıkların Haliç'e atılmaması 4. Mezbahaya arıtım tesisi kurulması veya kaldırılması 5. Mezbaha önleri, Silahtarğa kömür iskelesi ömü, Eyüp ve Cibali mevkiinin taraması 6. Hazırlanacak inar planına göre kıyı tanzimi ve tarama 7. Derelerde erozyon kontrolü 8. Kanalizasyon projelerinin tatbiki
29 Mayıs 1965	İçişleri Bakanlığı Tarım Bakanlığı Ulaştırma Bakanlığı Sanayi Bakanlığı End.ve Tab. Kay.Bak. İmar İskan Bakanlığı Tapu Kadastro Gen.Md. İstanbul Vilayeti İstanbul Belediyesi	Haliç'in dolmasını önle- mek Mevcut durumun islahı	İLK PROTOKOLDEN SONRA YAPILAN İŞLER 1. 1958'de derelerin yukarı havzalarında erozyon kontrolü yapılmıştır. 2. 1959-1961 yılları arasında Kağıthane ve Alibey ağzından Sütlüce ve Eyüp'e kadar 40 m. genişliğinde 5 m derinlikte tarama ile kanal açılmıştır. 3. İstanbul Belediyesince bir kanalizasyon projesi hazırlanmıştır. 4. Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu Sanayi Çalışmaları tamamlanmıştır. YAPILAN İŞLER 1. Mezbahaya arıtım tesisi kurulması veya bölge dışına çıkarılması 2. Çöplerin derelere ve Haliç'e dökülmesinin önlenmesi 3. Fabrikaların sahilden arazi kazanmalarına mani
		Toplantı ve Protokol	
		Toplantı ve Protokol	

4. Endüstriyel ve evsel sıvı atıkların Haliç'e dökülmesinin önlenmesi

KARARLAR

1. Her türlü atığın kontrolü ve Haliç'in dolmasının önlenmesi
2. Haliç ve dere mecralarının taranması
3. Çevre sağlığının korunması
4. Çevre imar planının uygulanması
5. Erozyon ile katı madde taşınmasının kontrolü

10 Ekim
1968

Bayındırlık Bakanlığı
DLH Gn. Md.
Limanlar 2.inci Bölge Md.
Karayolları
1. Bölge Md.

Haliç'teki deniz çevresindeki karayolu ulaşımının islahı Şehir sağlığı yönünden alınması gerekli tedbirlerin etüdü.

1. Haliç'in dolmasını önleyecek tedbirler
2. Haliç'in taranması ve temizlenmesi ile ilgili tedbirler
3. Deniz ulaştırması ile ilgili tedbirler
4. Karayolu ulaştırması ile ilgili tedbirler. İncelenerek 1968 yılı itibari ile 780 milyon TL'lık bir yatırım gerektiği tesbit edilmiştir.

3 Ocak

Bayındırlık Bakanlığı
DLH Gn. Md.
Limanlar 2.Bölge Md.

Haliç'teki birikintilerin Marmara'ya sürüklenmesi için Boğaz'ın Haliç'e bağlanması -Ön Proje -

1. Baltalimanı deresinin Kağıthane deresine bağlanması ile Haliç'e Boğaz akıntısının verilmesi. Açılması gerekli Kanal ve Tünel inşaatı için 400 milyon TL. gerektiği belirtilmiştir.
2. Haliç'in taranması ve derinleştirilmesi (m³'ü 9,5 TL.)

29 Temmuz

Bayındırlık Bakanlığı
DLH Gn. Md.

Haliç'in temizlenmesi ve taranması için gerekli işler ve maliyeti -Rapor ve Proje-(Bu rapor DPT'ye sunulmuştur)

- İŞLENEN KONULAR
1. Topografik durum
 2. Su derinliği
 3. Jeolojik durum
 4. Demografik ve ekonomik durum

5. Deniz trafiğinin durumu
6. Deniz ulaşımı için tedbirler
7. Yapılacak işin maliyeti (578 Milyon TL).

1. Gemi sökme yerlerinin bir envanteri hazırlanarak Haliç dışında uygun bir yere çıkarılmalarmaları zaruri görülmüş; ancak uygun bir yer bulununcaya kadar faaliyetlerine miktarları artırılmaksızın devam etmeleri öngörülmüştür.

Haliç'teki gemi söküm yerleri ve Haliç dışına nakli

-Toplantı ve Rapor-

Ulaştırma Bakanlığı
İçişleri Bakanlığı
S.S.Y. Bakanlığı
Bayındırlık Bakanlığı
San. ve Tek. Bakanlığı
En. ve Tab. Kay. Bakanlığı
Turizm ve Tan. Bak.
Orman Bakanlığı
İmar ve İskan Bakanlığı
İstanbul Valiliği
İstanbul Belediyesi
Büyük İstanbul Nazım
Plan Bürosu Başkanlığı

30 Ocak
1973

1970

İller Bankası
Genel Müdürlüğü
CAMP-TEK-SER
Müşavirliği

DAMOC Raporu revizyonu ile "İstanbul Kanalizasyon Projesi Master Planı"

1. DAMOC Raporunun kanalizasyon ile ilgili bölümünün gözden geçirilmesi ve günümüze uygun hale getirilmesi
2. Ataköy, K.Çekmece, Kartal ve Tuzla deniz deşarjları ve pompa istasyonları ön projelerinin hazırlanması
3. Hazırlanan raporda birinci maddede ele alınmıştır.
4. Uygulama önceliği

- Rapor -

- a) Ataköy
- b) Kadıköy (Kartal dahil)
- c) Küçükçekmece
- d) Yenikapı-Ahırkapı (Haliç dahil)

Mayıs
1977

Bayındırlık Bakanlığı
DLH İnş. Gn. Md.
Boğaziçi Üniversitesi

Haliç'in temizleme ve düzenlenmesi

1. Haliç Master Planı Kesin Raporu

- Rapor -

TABLO: 3- GÜNÜMÜZE KADAR YAPILAN AKADEMİK FAALİYETLER

YIL	ARAŞTIRICISI VE KURULUŞU	KONUSU	İÇERİĞİ
1957	ACARA ve EROL	EROZYON	Erozyon yoluyla Haliç'in dolması
1960	ACARA ve EROL	SU KİRLİLİĞİ	<ul style="list-style-type: none"> . Sudaki Erimiş Oksijen Miktarı . H₂S . Sıcaklık . Tuzluluk . Organik Madde miktarının Derinlikle Değişimi Silahtarağa'dan Cibali-Kasım-paşa hattına kadar incelenmiş
1963	NEVZAT KOR İ.T.Ü. İnş. Fak. (Doktora Tezi)	SU KİRLİLİĞİ	Haliç'in kirlenmesi ile ilgili durumların etüdü
1972 1973	DERİN ORHAN İ.T.Ü. Su Yapıları TÜBİTAK, MAG-314	SU KİRLİLİĞİ	Haliç Sularında Zehirliliğin Düşük Trofik Kademeli Biyodenyelerle Araştırılması
1973 1975	DERİN ORHAN TÜBİTAK, MAG-360	SU KİRLİLİĞİ	Haliç Sularında Zehirlilik Korelasyonları
1974	MEHMET KARPUZCU İ.T.Ü. İnş.Fak.	SU KİRLİLİĞİ	Haliç'te Kirlilik Problemleri (Pollution Problem of The Goldentorn) Marine Pollution Bulletin Vol 5, No.2, U.K. 1974
1974	SEYİR VE HİDROGRAFI DAİRESİ	SU KİRLİLİĞİ	Haliç-Atatürk Köprüleri Arasında 17 x 10 ⁴ Koliform Fosfat ve ve Amonyak Değerleri çok yüksek bulunmuştur.
1974	BECAN	SU KİRLİLİĞİ	<ul style="list-style-type: none"> . Ç.O. . BOİ . Taban Çamurunda Oksifen Sarfiyatı . Taban Çamurunda Organik Madde Miktarı Tayini
1974	PROF.FİRKET BAYKURT Kim.Müh.Celal METİN İst. Üni. Kim.Fak.	SU KİRLİLİĞİ	Marmara Denizi, İzmit Körfezi Boğaz ve Haliç'e dökülen Fabrika atık sularında ve dip çamurlarında zararlı ağır metal analizleri

TABLO: 3 (Devam)

1975	MEHMET KARPUZCU (Doktora Tezi) İ.T.Ü. İnş.Fak.	SU KİRLİLİĞİ	Haliç'te Kirlenmenin Etüdü İçin Uygun bir Matematik Modelin Araştırılması
1975	MEHMET KARPUZCU Türk-Alman Çevre Sorunları Sem - pozyumu Ege.Üni. İzmir, 1975	SU KİRLİLİĞİ	Körfez ve Haliç'lerin Kirlenmesi Haliç'in Kirlenmesinin Önlenmesi için Bazı Tedbirler
1975	MEHMET KARPUZCU H. ALİ SAN Haliç Sempozyumu İ.T.Ü. İnş.Fak. 1975	SU KİRLİLİĞİ	Haliç Taban Çamurunun Bazı Özellikleri ve Su Kalitesine Tesiri
1975	ARTÜZ	SU KİRLİLİĞİ	Haliç Suyunda Civa Miktarı 1,5 mg/100 ml.
1975	MEHMET BORAT Haliç Sempozyumu İ.T.Ü. İnş. Fak. 1975	SU KİRLİLİĞİ	Habibler Köyü ve Oto Sanayii Sitesinden Sızan Suların Haliç Kirlenmesine Olan Etki- leri
1975	KRİTON CURI Boğaziçi Üni. Haliç Master Projesi Kesin Raporu	SU KİRLİLİĞİ	Haliç'te Çözünmüş Oksijen Miktarı
1975	GEYİK ETK Bakanlığı DSİ Gn.Müdürlüğü	EROZYON	Kağıthane Deresi Islah Çalışmaları
1975	DERİN ORHON OLCAY TÜNAY ŞEN İ.T.Ü. İnş. Fak.	SU KİRLİLİĞİ	.Kasımpaşa, Fener, Eyüp ve Def - terdar Tekstil Fabrikası ile Kasımpaşa Deşarjında Tolerans Limitleri .Zehirlilik Konsantrasyon değer- leri ile deterjanların zehir - liliğe katkısı
1975 1977	DERİN ORHON OLCAY TÜNAY KUTAY ÖZAYDIN TÜBİTAK, MAG-439		Haliç'te Dipsel Çamur Kirliliği ve Uzaklaştırılması Sorunu
1975	AYALP BABCOK Boğaziçi Üni. Haliç Master Raporu	HAVA KİRLİLİĞİ	1972-1973 Yılları Arasında 8 Aylık Dönemde 4 İstasyonda (Silahtarağa, Silahtar-Eyüp- Hasköy) Partikül-Kükürt Oksit- leri-Azot Oksitleri ve Diğer Kirleticiler Ölçülmüştür.

TABLO: 3 (Devam)

1975	SEMRA AKÇETİN Boğaziçi Üni. Haliç Sempozyumu	HAVA KİRLİLİĞİ	"Haliç ve Civarının Hava Kirliliği" 1974 Yılında İTÜ Maçka Mim. Fak. Binasında ve Bayrampaşa'da yapılan partikül ölçümleri BÜT.s.155.
1975	PROF.FİKRET BAYKURT DOÇ.DR.ADNAN AYDIN Kim. Müh.MUZAFFER FİDAN İst. Üni.Kimya Fak.	ENDÜSTRİYEL SIVI ATIKLAR	Haliç'te Dip Çamuru Analizlenerek Bölgedeki Fabrikaların Haliç'in Kirliliğine Olan Katkıları İncelenmiş. (BÜT. 1976, s.27)
1975 Aralık	İ.T.Ü. İNŞ. FAK.	HALIÇ SEMPOZYUMU	Taşkışla İstanbul.
1976	YALÇIN ACAR		Silahtarağa Santralı Etüdü B.Ü.T. 1976, s.323.
1976 Şubat	"HALIÇ SORUNLARI VE ÇÖZÜM YOLLARI SEMPOZYUMU" Boğaziçi Üniversitesi, Bebek - İstanbul		
1976	NECLA TUNCA Gıd.Tar.Hay.Bak. Su Ürün.Gn.Md.lüğü	SU KİRLİLİĞİ	Habibler Köyü Sahasının ve Oto Sanayi Sitesinin Sızıntı Suları B.Ü.T. 1976, s.51.
1977 Mayıs	"HALIÇ MASTER PLANI VE UYGULAMA KESİN RAPORU" Boğaziçi Üniversitesi, Bebek - İstanbul		
Devam Eden	PROF.FİKRET BAYKURT DOÇ. ADNAN AYDIN Kimyager ERSAN ALTAN İ.Ü. Kimya Fakültesi TÜBİTAK	ARITIM UZAKLAŞTIRMA YÖNTEMİ	Haliç'ten Alınan Dip Çamuru Örnekleri Üzerinde Kirlilik Faktörlerinin Dağılımı Çevreye ve Zamana Göre İncelenmektedir. Amaç Kirlilik Faktörlerini Ortadan Kaldıracak Uygun Yöntemlerin Seçilmesidir.
1979	KRİTON CURI Boğaziçi Üniversitesi	DENİZ KİRLİLENMESİ	"Deniz Kirlenmesi Açısından Haliç" (ÇEVRE HABERLERİ) 3. Sayı Haziran 1976, s.43-47 BÜ. Yayını)
	PROF.AYTEN ÇETİNER İ.T.Ü. Mim. Fak. Şehircilik Enstitüsü	ŞEHİRCİLİK	"Korunması Gereken Değerler, Haliç Yöresi" (Yayın)

4.3. HALIÇ İLE İLGİLİ GENEL ÖNERİLER

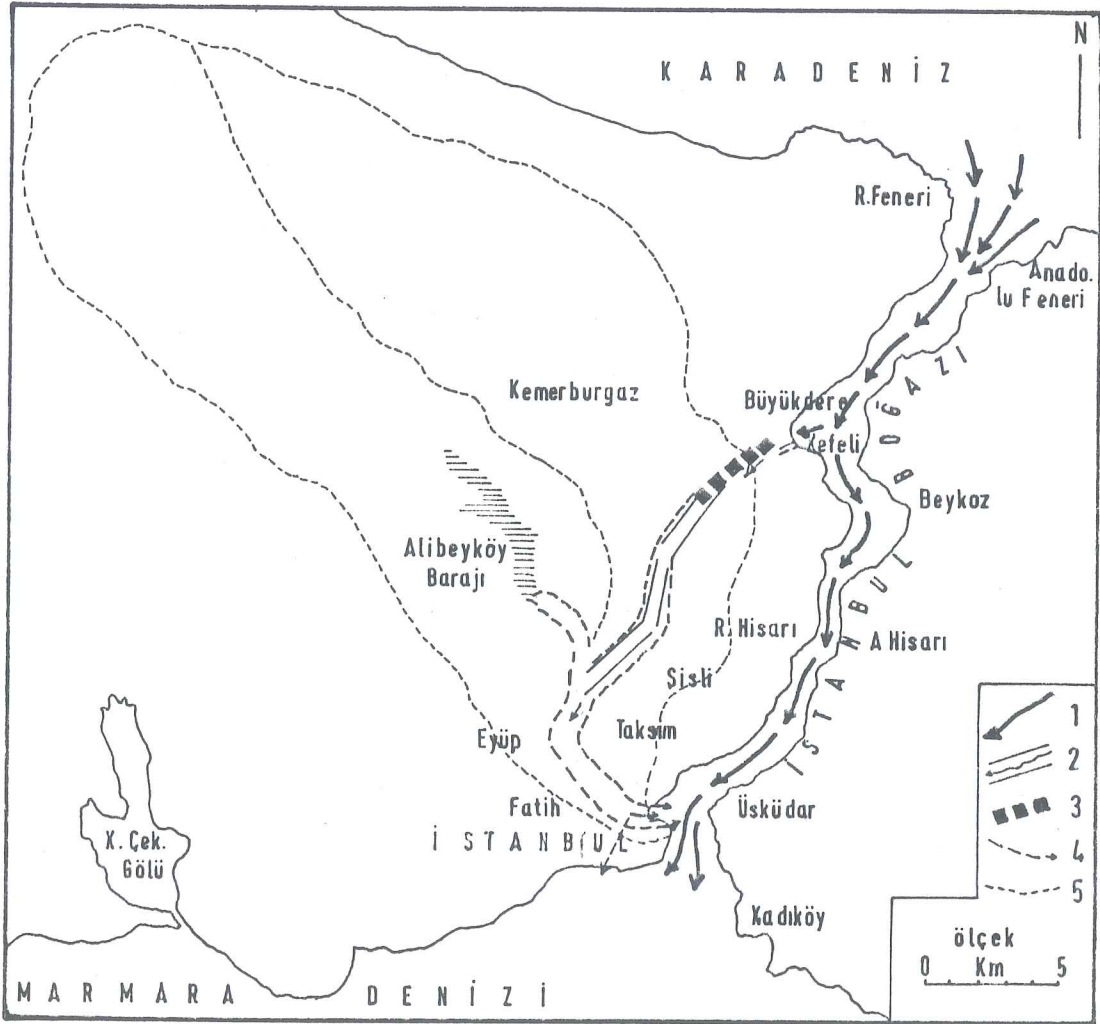
Yapılacak ilk iş, Haliç'deki sanayi tesislerinin, onu kirletme, şehre ve şehirliye zarar verme açısından doğru bir tasnifinin yapılmasıdır (11).

Haliç'te yeni fabrikaların kurulmaması ve mevcut olanların da şehir dışına nakledilmesi sağlanmış olsa da, Haliç Tabii ve beşeri şartların etkisi ile yine dolmaya ve bozulmaya devam edecektir(12).

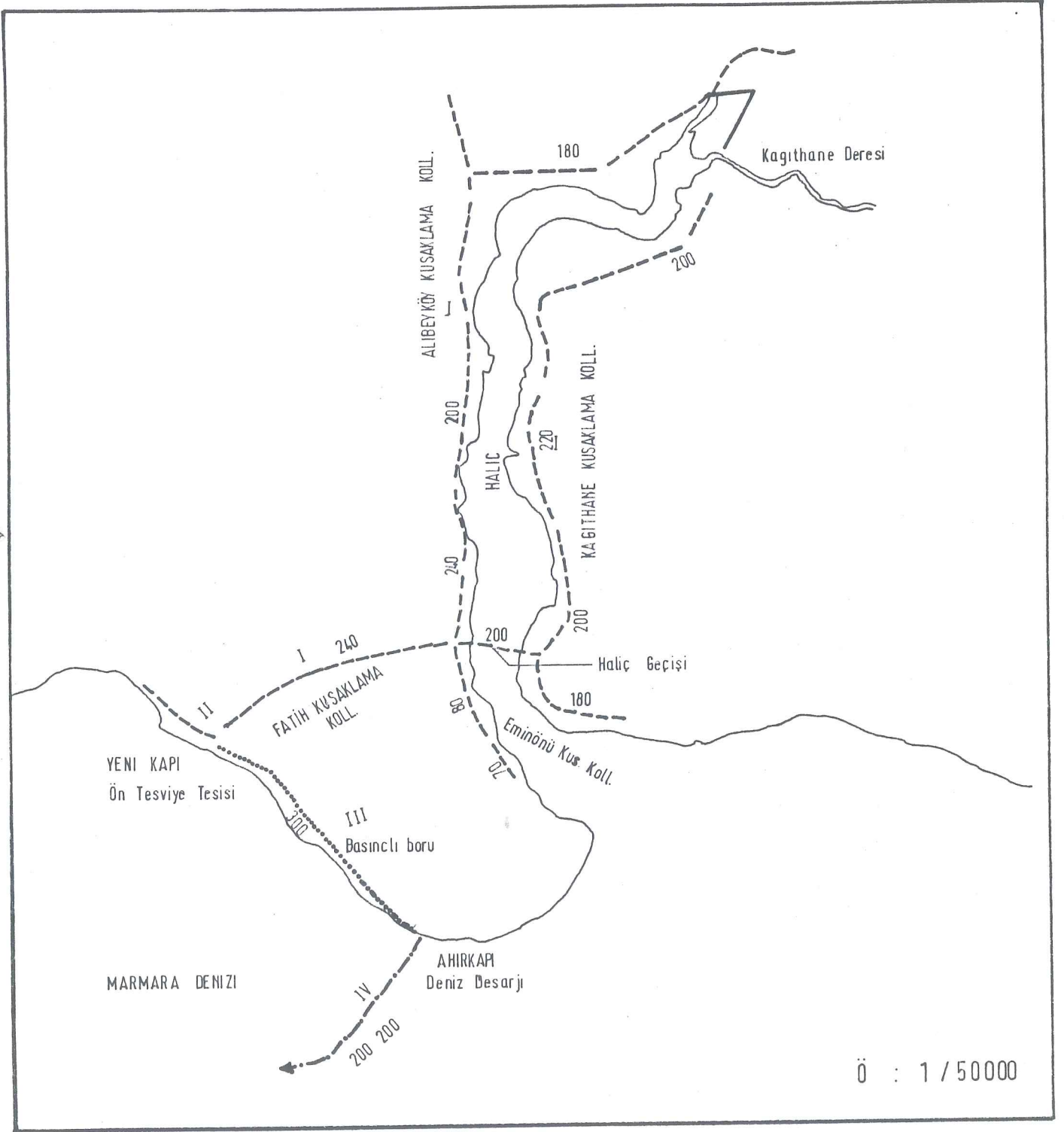
Karadeniz'den gelen boğaz üst akıntıları, açılacak bir kanal ile Haliç'e alınıp oradan geçirmek mümkündür. Böyle bir kanal Büyükdere Kefeliköy kesimi ile Haliç'in kuzey ucu arasında, Kağıthane deresi vadisini takip ederek açılabilir. Bu kanalın toptan 15 km. uzunluğunda, 25-50 m. genişliğinde 2-3 m. derinliğinde olması gerekmektedir. Bu kanal Haliç'e girip oradan da Boğazın güney ağzına tekrar çıkabilir(13). (Şekil 34).

Haliç'in iki yakasındaki sağlam zeminli yamaçların eteğinden geçen ana yolların, yamaç tarafındaki kenarlarını takiben yapılacak iki büyük kanalizasyonun, hem Haliç'in yamaçlarındaki diğer kanalizasyonları hem de bu yamaçlardaki yağış ve sel sularını ve bu yamaçlardaki her çeşit artıkları toplaması gerekmektedir. Deniz kanalının iki tarafındaki sel kanallarındaki suları da toplayacak olan bu kanalizasyonların Haliç dışına ulaştırılması veya yapılacak kanalizasyon tasfiye fabrikalarına bağlanması gerekmektedir. 7-8 km. uzunluğunda olması gereken bu iki büyük Haliç kanalizasyonunun, içindeki akımı sağlayabilmek için, Haliç'in yukarı kesimlerinde, deniz seviyesinden 10-15 m. kadar yüksekte, Haliç'in ağız kesimlerinde de deniz seviyesinde bulunması gerekmektedir(14). (Şekil 35).

- 1) Uygulamalarda mevcut durumla ilgili sorunların çözümlenmesi ve düzenlemeler açısından öneriler (yakın dönem),
- 2) Haliç'in gelecekte yükleneceği fonksiyonlara ilişkin çalışma ve uygulamalar (uzak dönem)(15). ayırımına dikkat edilmelidir.



Şekil 34. Boğaz-Haliç Tünelleri



Şekil 35. Haliç Bölgesi Kanalizasyon Sistemi

Haliç suyunun içindeki erimiş oksijen miktarı arttırılmalı ve böylece tekrar canlılar için yaşanabilir bir hale getirmek için Haliç'e oksijeni yüksek su kütlesinin devamlı olarak girerek Haliç içindeki suyla karışması ve Haliç suyunun sirkülasyon ile yenilenmesini temin etmek gerekir. Haliç içinde Karaköy köprüsü ile Hasköy arasında su hareketi mevcuttur.

Haliç'in bugünkü kirli durumundan ve dolmasından kurtarabilmek için en kısa zamanda osinografik dengenin yeniden kurulması gereklidir.

- 1) Derinlikleri 1.20 - 2.60 m. olan ve Haliç'in girişini adeta bir duvar gibi kapatarak Haliç'e girmek isteyen Karadeniz suyuna büyük ölçüde mani olan ve Haliç Suyunun yenilenmesini önleyen köprülerin kaldırılması gerekir. Yeni yapılacak köprü üçüncü Haliç köprüsü gibi ayaklar üzerine inşa edilmelidir.
- 2) Haliç'e sahile dik olarak kıçtan kara etmiş hurda gemiler, birbirleri ile irtibatlı olarak birer ada haline gelmiş olan eski mavna ve tekne mezarlıkları, Haliç içindeki sathi akıntılarını sürat ve yönlerini değiştirmekte ve dolaşısıyla su sirkülasyonu zayıflamakta bu da akıntıların taşıma kapasitesini azaltmaktadır. Bunların kaldırılışı Haliç'deki su sirkülasyonunu büyük ölçüde arttıracak ve suspansiyon halindeki sedimanların Haliç dışına taşınmasını kolaylaştıracaktır(16).

Haliç'in her iki sahilindeki ve yamaçlarındaki arazi kullanımının bir envanteri yapılmalı. Bu envantere

- o Tarihi ve kültürel eserler,
- o Turistik tesisler ve yerler,
- o Kamu kuruluşları,
- o Depolar,
- o Sanayi kuruluşları,

o Tersane,

o Rıhtım ve iskeleler ayrı ayrı gösterilmeli ve ayrıntılı bilgiler verilmeli (17).

Istanbul gibi tarihi, kültürel ve turistik değerleri korunması gereken bir büyük şehrin ortası sayılan Haliç'de bir sanayi merkezinin yanlış bir yerleşim olduğu peşinen kabul edilmeli ve bu sanayinin başka yörelere nakledilmesi için bir plan hazırlanmalıdır. Bu arada, kıyıların özel şahıs ve kuruluş işgalinden kurtarılabilmesi için, depoların, özel iskelelerin ve çevre sağlığına zararlı her türlü tesisin nakledilmesi plâna alınmalıdır.

Depo ve iskeleler için Marmara sahillerinde veya yeni inşa edilecek İstanbul koltuk limanında yer ayrılmalı, sanayi için Marmara Bölgesinde tercihen hazine arazisi üzerinde ulaşım yolları mevcut, suyu ve elektriği bulunan organize sanayi bölgeleri tesis olunmalıdır.

Tesisler önce nakledilecek, nakledilmeyecek olanlar diye ikiye ayrılmalı, nakledilecek olanlar için yeni yörelerdeki olanaklara göre kısa ve uzun vade programları tanzim edilmeli ve ortaya çıkan yeni duruma göre Haliç'in iki yakası yeni bir imar plânına kavuşturulmalıdır. Bu imar plânında tarihi ve kültürel yerler, turistik alanlar, yeşil sahalar, iskan sahaları, sanayi ve ticaret sahaları, iskele ve rıhtımlar, ulaşım ağları ayrıntıları ile yer almalıdır.

Nakil işini kolaylaştırmak amacı ile, Haliç'de bulunan tesislere, genişlemeye izin vermeme, alt yapı hizmet yatırımlarının geçiktirilmesi ile belediye ve emlak vergi artışları gibi her türlü araziye kötü kullanma güçlükleri çıkartılmalı, buna mukabil yeni yörelere taşınacaklara finansman kolaylıkları, vergi muafiyetleri ve benzeri teşvik tedbirleri uygulanmalıdır.

Nakil işi tamamlanmadan evvel, tarihi ve kültürel eserleri ortaya çıkarmak amacı ile veya alt yapı tesislerini (su, kanalizasyon, yol, rıhtım v.b.) yapmak için istimplâk veya benzeri hiç bir fiziki yatırıma geçilmemelidir. En ufak bir yatırım arazinin değerlenmesine yol açacak ve nakil işi daha zorlaşacaktır. Bütün Türkiye için genel mahiyette çıkarılmış Su Ürünleri Kanununun emrettiği tasfiye tesislerinin Haliç'deki Sanayi Kuruluşlarından talep edilmesi, nakil işlerinin sonuna kadar ertelenmelidir.

Nakil işi tamamlanıp, Haliç'in geleceği için 1/1000 ölçekli imar planları hazırlandıktan sonra, Haliç'in iki kıyısı kanal gibi rıhtımlarla tanzim edilmeli, uygun yerlerine iskeleler inşa edilmeli, her iki sahil şeridinde karayolu ulaşımı için modern yollar inşa edilmeli, tarihi ve kültürel eserler tamamen ortaya çıkarılmalı, turistik hizmetler sağlanmalı, parklar ve rekreasyon bölgeleri tesis edilmeli, Haliç'in dibi taranarak deniz ulaşımı ihya edilmeli, kanalizasyon ve su şebekesi inşa edilmeli, Haliç'de kalmasına müsaade edilen kuruluşların artık maddeleri için kanun emrettiği şekilde tasfiye tesisleri kurulmalıdır.

Yukarıda sıralanan görüşleri ve uygulama programını gerçekleştirebilmek için İstanbul Belediyesinin imkanları ve Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosunun yetkileri çok kısıtlıdır. Haliç'i ve İstanbul'u kurtaracak böyle bir planın uygulaması Hükümet seviyesinde ele alınmalı, hem plânlama hem de uygulama yetki ve sorumlulukları olan bir otorite kurulmalıdır. Bu yeni otorite, sadece Haliç'in değil, Büyük İstanbul'un yerleşme ve gelişmesi ile tüm alt yapı ve üst yapı sorunları, çevre sağlığı sorunları ile meşgul olmalıdır.

Yeni bir otoritenin kurulmasına ve yasal değişikliklerin gerçekleştirilmesine kadar geçecek zaman içinde, ilgili Belediyeler, Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu, ilgili Bakanlıklar İstanbul Ticaret ve Sanayi Odaları ve bilhassa Üniversitele-

rimiz arasında sıkı bir işbirliği ve koordinasyon sağlanmalı, Haliç'de yeni kuruluşlara ve genişlemelere izin verilmemeli ve yanlış yerleşmenin ve plânsız şehirleşmenin doğuracağı zararlardan bir an evvel sıyrılmanın çareleri aranmalıdır(18).

Fabrika pis sularının tasfiyeye tabi tutulması:

- o Curuf ve artıkların dere ve Haliç'e akıtılmaması,
- o Çöp ve katı artıkların akıtılmaması,
- o Mezbaha önleri, Silahtarağa kömür iskelesi önü, Eyüp ve Cibali mevkiinin taranması,
- o Kıyı tanzimi ve tarama,
- o Derelerde erezyon kontrolü,
- o Kanalizasyon projelerinin uygulanması (19)
- o Haliç ve dere mecralarının taranması,
- o Çevre imar planının uygulanması (20).

Yüzeysel akış yoluyla su yollarına gelen zararlı yüklerin azaltılması yoluna gidilmeli (21).

Sorumlulukları üzerine alacak yasal esaslara dayalı bir kurum yaratılmalı.

Endüstriden ve Haliç şehir hatları vapurlarından çevre atmosferine karışan değişik türdeki kirleticileri azaltacak tedbirler alınmalıdır (22).

Kirleticilerin ne olduğu ve nereden geldiklerini saptamalı.

Kirleticilerin denetimi ve temizlenmesi için yöntem geliştirilmeli (23).

Haliç için hazırlanacak tüzük, Türkiye şartlarına daha fazla uyan atık su standartları esasına göre hazırlanmalı ve her endüstri için gerekecek tasfiye derecesini tayin etmelidir(24).

Haliç'in dolması ve kirlenmesinde oynadığı önemli rol gözönün de bulundurulmuş ve Osmanlı Devletinin son zamanlarına kadar Kağıthane sırtları ve Okmeydanı'nda tarım ve hayvancılığa izin verilmemiştir (25).

Taşkın (derelerin) alanları için de yer alan binalar ya istimlak edilmeli ya da derelerin islahı ile bina ve fabrikaların korunması gerekmektedir (26).

Yapılacak çalışmalar üç kademe düşünölmeli:

1-a) Erozyonun önlenmesi,

- b) Katı ve sıvı atıkların Haliç'e dökölmesinin önlenmesi,
- c) Kamu ve özel sektör sanayi tesislerine gerekli arıtım tesisi projelerinin hazırlatılması -Kirlenme sistemi denetimi-
- d) Yağış sularının sebep olacağı kirlenmelere karşı getirilecek çözümler.

2-a) Dere yataklarının islahı,

- b) Taban çamurunun giderilmesi,
- c) Sahil tanzimi, iskele, rıhtım ve liman inşaatı ile navigasyon için kanal tesis edilmesi,
- d) Lokal akıntı durumlarının etüd edilmesi,
- e) Su kalitesinin iyileştirilmesi.

3-a) Çevre planlaması,

- b) Sanayi ve konut alanlarının düzenlenmesi,
- c) Tarihi ve kültürel çevrenin restorasyonu,
- d) Turistik alanların düzenlenmesi (27).

4. 4. GÜNÜMÜZ ÇALIŞMALARI

4.4.1. GÜNÜMÜZDE YAPILAN ÇALIŞMALAR

Haliç'in temizlenmesi ve yeniden düzenlenmesiyle ilgili olarak İstanbul Valisi başkanlığında "Haliç düzenlemesi üst kurulu" oluşturulmuştur. Bu üst kurul Haliç'de uygulanabilir mahiyetteki somut önerilerin tesbiti için bir "alt kurul" oluşturmuştur. Bu alt kurul da devamlı çalışmalar yaparak uygulanabilir somut önerilerin uygulanmasına geçilmesi için devamlı çalışacak bir "Haliç Çalışma Grubu" oluşturmuştur.

Haliç çalışma grubunun faaliyetleri:

- A) Haliç'deki kirliliğin durdurulması çalışmaları,
- B) Haliç'in yeniden düzenlenmesi ve eski tarihi özelliğine kavuşturulması çalışmaları,
- C) Haliç'in temizlenmesi çalışmaları.

A) Haliç kirliliğinin durdurulması:

- 1) Haliç'de kirliliğe neden olan özel kesime ait tersane çekek yeri gibi tesislerin Kartal-Tuzla-Aydınlı köyü mevkiindeki özel kesim tersane sahasına nakil çalışmaları Ulaştırma Bakanlığı tarafından yapılmaktadır.

Bakanlar kurulunun 23.10.1982 tarih ve 17847 sayılı Resmi gazetede yayınlanan kararı ile İstanbul liman sınırı içinde bulunan Haliç'in iki yakasında bu tür faaliyetlerin özel sektörce yapımı yasaklandığından iş yerlerine özel kesim tersane sahasında yeni alanlar temin edilmiştir.

Ulaştırma Bakanlığınca dağıtımı yapılan Tuzla özel kesim tersane bölgesinde Haliç'den çıkartılan 18 tersane ve 4 yüzer havuz yeni yerlerinde çalışmalarına başlamıştır. Geriye kalan 11 tersane ve işyerinin faaliyetleri ise 15 kasım 1982 de durdurulmuştur.

Özel sektöre ait tersaneler Haliç'den çıkartılırken kamuya ait tersanelerin yer değişimi düşünülmemiştir. D.P.T. 5 Yıllık kalkınma planı döneminde kamu tersanelerinin Haliç'deki faaliyetlerine devam etmelerinin uygun olduğu bildirilmiştir.

- 2) Bakanlar kurulunun 23.8.1981 tarihli kararı ve Ulaştırma Bakanlığı, Maliye Bakanlığı ve Denizcilik Bankası arasında yapılan sözleşmeye göre Haliç'deki batık, yarı batık ve hizmet dışı gemilerin çıkartılması ve taşınması işlemleri için Denizcilik Bankası görevlendirilmiştir. Kaldırılacak olan enkazın işe yaramayan ve değer ifade etmeyen bölümleri Yeşilköy fenerinin güneyindeki 500-1000 metre derinlikteki sahaya atılacaktır. Yüzer vaziyette veya yüzerek emniyet altına alınacak gemiler ise İzmir Aliağa ve İzmit Seymen'deki gemi söküm mahallerine getirilerek M.K.E. teslim edilecektir.
- 3) Gümrük mevzuatına aykırı olarak getirilen yanıcı-yakıcı, parlayıcı-patlayıcı madde dolu 4418 adet varil İstanbul Gümrükler Baş Müdürlüğü tarafından M.K.E. teslim edilerek yöreden uzaklaştırılmıştır.
- 4) Haliç bölgesinde bulunan odun, kömür ve kum depoları buradan kaldırılarak belediyece Zeytinburnu ve Ayazağa'daki yeni yerlerine nakledilecektir.
- 5) Haliç'e ulaşan Kağıthane ve Alibeyköyü derelerinden kaynaklanan erozyonu önlemek amacı ile ağaçlandırma esasları alt grup tarafından belirlenmiştir.

Buna göre Gaziosmanpaşa ilçesi Cebeciköyü mevki ve Alibeyköyü deresi doğu yakası ve Kağıthane deresi doğu yamaçlarında tespit edilen toplam 12.670 dönümlük alanın ağaçlandırılması programa bağlanmıştır. 1982 yılında Cebeciköyü mevkiinde 2500 dönüm 1983, yılında ise İstanbul Orman Baş Müdürlüğünce Alibeyköyü doğu yakasında 1000 dönüm,

Çayırbaşı mevkiinde 1000 dönümlük kısmında ağaçlandırma faaliyetleri yapılmıştır. Geri kalan 8170 dönümlük alanın ağaçlandırma faaliyetlerinin her yıl 2000 dönüm olmak üzere 1987 yılına kadar tamamlanması planlanmıştır.

- 6) Plan kararları alınarak yöredeki sanayileşmenin dondurulması, genişlemelerinin önlenmesi, sosyal konut ve depolar yaptırılmaması sağlanmıştır. Haliç yöresinde yeni bir sanayi kurulması önlendiği gibi mevcutlarında genişlemeleri kesinlikle durdurulmuştur. Haliç yöresinde mevcut sanayi yer darlığı dolayısı ile genişleme ve yenileme imkanlarına sahip değildir.

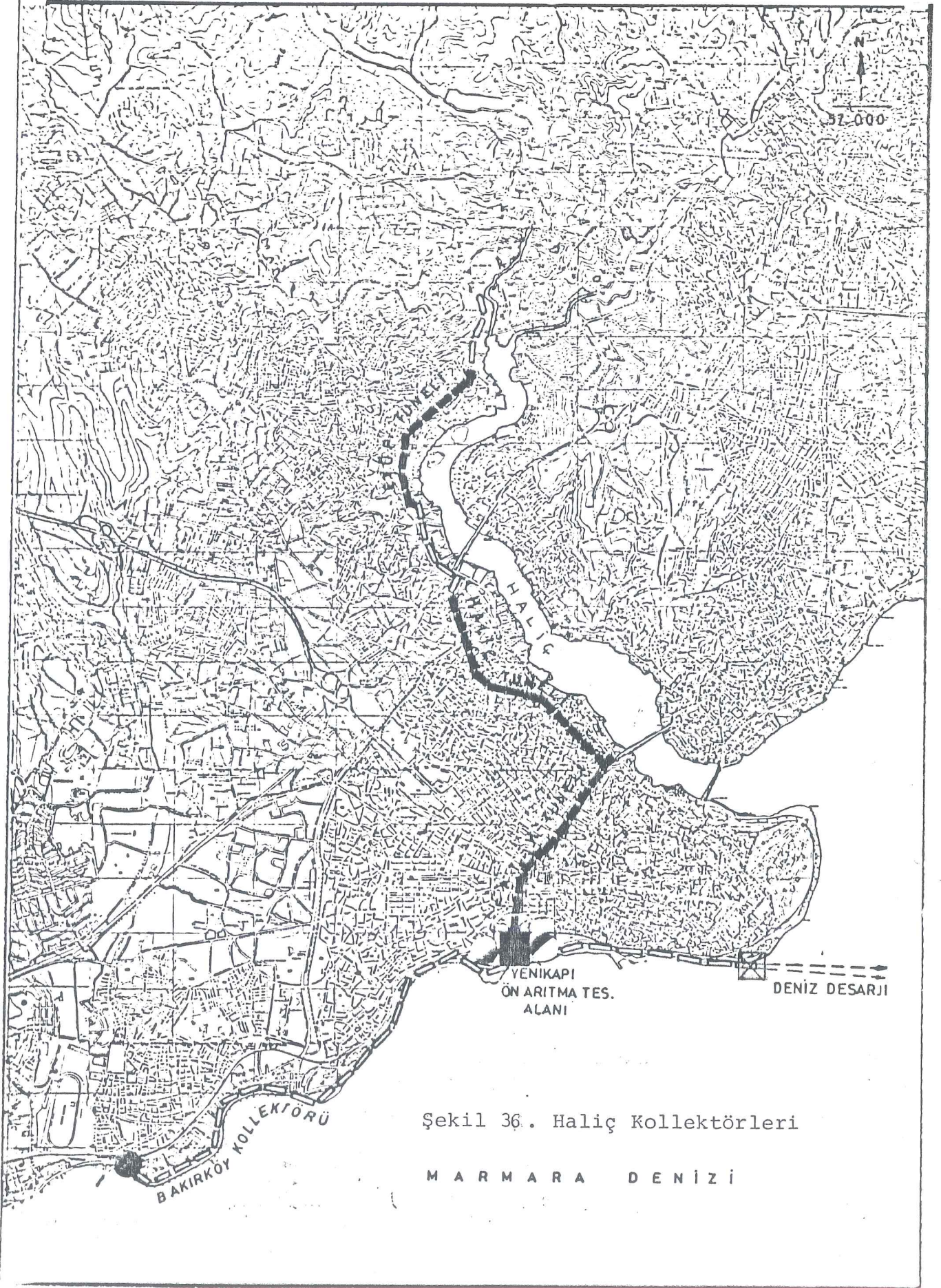
Haliç'de kirliliğin durdurulması çalışmalarından sonra Haliç'in yeniden düzenlenmesi plan çalışmaları, 1/100 ölçekli uygulama planları Belediye tarafından yapılmıştır.

İSKİ Genel Müdürlüğü kurulması ile İstanbul metropolitan alanı için hazırlanmış bulunan "DAMOC" ve "CAMPTEKSER" İstanbul Pis Su Master Planı çerçevesinde başlatılan ana kolektör uygulama çalışmalarında öncelik Haliç kuşaklama kolektörlerine verilmiştir.

Dünya bankasından sağlanan 88.1 milyon dolarlık yatırım kredisi ile Haliç kuşaklama kolektörlerinin yapımı programlanmıştır. Bu yatırım için 140 milyon dolarlık iç finansman sağlanmıştır. Yatırımın 5 yıllık süre içinde 1983 yılında başlayıp 1988 yılında tamamlanması öngörülmüştür.

Haliç kolektörlerinin dört etapda yapılması planlanmıştır:

1. Etap: Alibeyköy-Unkapanı sahil kuşaklama kolektörünün yapımı,
2. Etap: Fatih tüneli ve Eyüp teneli yapımı, (Şekil 34)
3. Etap: Yenikapı pompaj ve arıtma tesisleri,
4. Etap: Ahırkapı derin deniz desarj sistemleri



Şekil 36. Halic Kollektörleri

M A R M A R A D E N İ Z İ

Haliç'in kirliliğine neden olan gayri sıhhi müesseseler belirlenerek, kirleticilik esasları belirlenmiş mekandaki ve faaliyet türlerindeki öncelikler ortaya konmuştur.

Haliç sahil kuşaklama kollektörü ile su yüzeyi arasında kalan Haliç'in sahil kesimi, Alibeyköyü ve Kağıthane derelerindeki kuşaklama kollektörleri ile dere arasında kalan kesimde mevcut kirletici vasıfta sıvı atık veren büyük ve küçük sanayi imalat tesisleri ile depolama tesislerinin sıvı atıklarının ve faaliyetlerinin türüne bakılmaksızın bu yöreden nakline karar verilmiştir.

Haliç sahil kuşaklama kollektörünün kara tarafında kalan, kirletici vasıfta sıvı atık veren büyük ve küçük sanayi imalat tesisleri ile depolama tesislerinin ise gerekli tasfiye tesislerini kurmaları şartıyla yerlerinde dondurulmalarına karar verilmiştir.

Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu Başkanlığınca yapılan çalışmalarda nakli öngörülen işyerlerinin tesbiti ile bu işyerlerinin bugünkü durumlarına ilişkin bilgiler ve nakil olacakları yerler ile ilgili istek ve ihtiyaçları belirlenmiştir.

Bu bilgilerin derlenmesi sonucunda Haliç sahil kesimi ile Alibeyköy ve Kağıthane dereleri bölgesinde büyük ve küçük sanayi, imalat, depolama tesisleri ve diğer işyerleri olmak üzere 2020 adet işyeri bulunduğu tespit edilmiştir. Bu işyerlerinde 696 adedi büyük ve küçük sanayi, imalat, depolama tesisi ve 1324 adedi de diğer işyerleridir.

İşyerlerinin buradan kaldırılması için belirli yerler gösterilmiştir. Eminönü-Unkapanı'ndaki İstanbul Belediyesine ait yaş meyve ve sebze hali faaliyeti nedeni ile ortaya çıkarttığı katı atıkların zaman zaman Haliç'e dökülmesi sonucunda Haliç'in kirlenmesinde önemli bir rol oynamaktadır 22 dönümlük bir alanda yer alan bu tesisde 400 adet komisyoncu yazıhanesi faaliyet göstermektedir. İstanbul Belediyesi Bakırköy-

Esenler Ferhatpaşa çiftliği mevkiinde 500 dönüm büyüklüğündeki arazi üzerinde yeni hal binası temelini atmıştır.

Eminönü-Unkapanı mevkiinde yeralan kuru gıda toptancılarının Bakırköy ilçesi İkitelli köyü mevkiinde kendilerine ayrılacak 300 dönümlük alanda yer alması öngörülmüştür.

Karaköy-Azapkapı mevkiinde yer alan demirciler ve hırdavatçılarınca 1968 yılında oluşturdukları kooperatifçe Zeytinburnu'nda yeni çarşı yeri satın alınmıştır. Demirci ve hırdavatçıları bu arsada yapılacak tesislere nakledilecektir.

Hal, kurugıda toptancıları, demirciler ve hırdavatçılar dışında kalan genelde toptancı ticaret işyerleri Bakırköy-İkitelli köyü mevkiinde planlama çalışmaları tamamlanan yeni alanlarına nakledileceklerdir.

Özel kesim büyük sanayi imalat tesisleri için toplam 2210 dönüm, küçük sanayi imalat işyerleri için 347 dönüm, depolama işyerleri için de 208 dönüm, kamu kesimi büyük ve küçük sanayi imalat ve depolama tesisleri için ise 251 dönüm alana ihtiyaç olduğu belirlenmiştir.

Büyük sanayi imalat tesislerinin nakli için Tekirdağ ili Çerkezköy Organize Sanayi Bölgesinde mevcut 3200 dönüm, Kocaeli ili Gebze O.S.B.'de mevcut 2500 dönüm, Bilecik O.S.B. mevcut 1000 dönüm alandan yararlanılmasına karar verilmiştir.

Küçük sanayi imalat tesislerinin nakli için Kocaeli ili Gebze belediyesi hudutları içinde, İmar ve İskan Bakanlığı Arsa Ofisi Genel Müdürlüğünce kamulaştırılması yapılan 750 dönümlük küçük sanatlar sanayi bölgesinden yer temin edilmiştir.

Depolama tesislerinin nakli için Bakırköy İkitelli yöresinde planlanan yeni depolama alanı içinde yer temin edilmiştir.

Bu işyerlerinin dışında Sahil kuşaklama kollektörlerinin karatarafında bu kollektörlere bitişik ve yakınındaki mücavir yer-

lerde mevcut kirletici vasıfta sıvı artık veren küçük ve büyük sanayi imalat, depolama tesisleri ile diğer işyerlerinin 174 adet olduğu belirlenmiştir. Ayrıca görünüm itibariyle tarihi değerler ve çevreyi bozan yapılar da belirlenmiştir.

Naklolacak tesislerdeki çalışanların yeni organize sanayi bölgelerinin yakınındaki, konut yerleşmelerinde düzenlenmesi ve barınma ihtiyacının sağlanması, naklolacak sanayi tesislerinin bu yeni sanayi alanında ihtiyacı olan teknik altyapı, üst yapı ve arsa bedelleri, tesislerin nakil süresi içinde taşıma, montaj, sabit tesis faiz yüzdesi, üretim makinalarının sökölüp yeniden takılması ve pazar işgücü kaybı amortisman ve benzeri giderler dahil edilerek çıkartılan maliyet hesapları, pis su atıklarını kimyasal arıtma suretiyle sahil kollektörlerine verilmeleri halinde yapılacak arıtma tesisi maliyetleriyle mukayese edilmiştir (28).

HALIÇ'TEN NAKLONULACAK BÜYÜK VE KÜÇÜK SANAYİ KURULUŞLARI İLE DEPOLAMA TESİSLERİNE AİT ÖN MALİYET DEĞERLERİ

1. Konut Maliyeti:

5000 adet x 2.500.000 TL/adet	12.500.000.000 TL.
Sosyal alt yapı	
5000 x 500.000 TL/adet	2.500.000.000 TL.
Teknik alt yapı	1.000.000.000 TL.
Arsa bedeli	578.000.000 TL
	<hr/>
	16.573.000.000 TL.

2. Alt Yapı Maliyeti:

2.1. Elektrik maliyeti	250.000.000 TL.
2.2. Su getirme maliyeti	278.000.000 TL.
2.3. Yol maliyeti	100.000.000 TL.
2.4. Kanalizasyon maliyeti	462.000.000 TL.
2.5. Telefon ve telex maliyeti	700.000.000 TL.
	<hr/>
	1.790.000.000 TL.

3. Üst Yapı Maliyeti:

800.000 m² x 30.000 TL/m² 24.000.000.000 TL.

4. Arsa Bedeli

396.500.000 TL.

5. Nakil bedeli (Nakil süresi, taşıma, montaj, taşınmaz makinalar, faiz yüzdesi, üretim makinalarını sökme, pazar işgücü kaybı, amortisman) vs.

50.000.000.000 TL.

93.259.500.000 TL.

II. Alternatif:

Haliç'te mevcut sanayilerin, yerinde kalması ve atık sularını arıtan yapıları halindeki maliyeti:

4.662.975.000 TL.dir.

B) Haliç Düzenleme Çalışmaları:

Haliç sahil kesimlerinde ve Alibey ile Kağıthane dereleri çevresindeki kirletici tesis ve faaliyetlerin naklinden sonra bu alanlardaki sahillerin kamu kullanımına açılacak şekilde düzenlenecektir.

Tarihi yarımada'daki Süleymaniye Cami çevresi, Zeyrek tarihi bölgesi, Eyüp Camii SİT alanı, Ayvansaray'daki tarihi surların bulunduğu çevre, Kağıthane deresindeki Sadabat Parkı, Kasımpaşa Aynalı Kavak Kasrı gibi doğal ve tarihi çevre SİT alanlarının korunarak kullanılması ilkesi kabul edilmiştir.

Unkapanı-Eyüp arasında mevcut vapur iskeleleri civarındaki köy çekirdek yerleşmeleri korunacaktır.

Eyüp SİT alanı Turizm ve Tanıtma Bakanlığınca İslam Merkezi olarak düzenleme programına alınmıştır (Ek 3).

C) Haliç'in Temizlenmesi Çalışmaları:

- 1) İstanbul Boğaziçindeki üst akıntı suyunu oluşturan Karadeniz suyunun Sarıyer Çayırbaşı ve Baltalimanı yörelerinden kanal veya tünelle Kağıthane deresine aktarılması ve bu aktarmayı sağlayıcı pompajların yapılması önerilmiş ama maliyetin yüksekliği dolayısı ile benimsenmemiştir.
- 2) Haliç dip çamurunun dip taranması ile atılması önerisi tarama sonucu kaymaların olabileceği ihtimali sebebi ile benimsenmemiştir.
- 3) Boğaziçinden gelen alt ve üst akıntıların Haliç'e girmesini engelleyen Galata ve Atatürk köprülerinin duba sistemlerinin değiştirilmesi.

İstanbul Belediyesi ile Karayolları Genel Müdürlüğü arasındaki anlaşmaya göre Galata köprüsüne uygulanan duba değişim projesi ile kesilen su miktarı % 92'den % 56'ya inecektir.

- 4) Haliç kıyısında yer alan kirletici sanayi tesislerinin atıklarını yöreden tasfiye edilmek amacı ile haliç sahil kuşaklama kollektörlerine verilmesi önerisi kıyı tesislerinin kaçak olarak Haliç'e verilmesi tehlikesini sözkonusu etmektedir.
5. Sanayinin uzaklaştırıldığı Alibey ve Kağıthane derelerinin suları zaman içinde temizlenerek Haliç'e akacak ve doğal temizlenmeyi sağlayacaktır.

4.4.2. PLANLAMA ÇALIMALARINDAN BEKLENTİLER

- o Bölgede yaşıyanların sağlığını tehdit eden bir boyuta ulaşan çevre sorunlarının giderilmesi, coğrafi, topografik, yapı gözönüne alınarak taşınmaz kültür ve tabiat varlıklarını içeren alanların kullanılarak korunmasının sağlanması.
- o Kıyı şeridinin, kamu kıyı kullanımı ilkeleri içinde İstanbul Metropolitan Alan Nazım Plan Kararları ve çevrenin kentsel kullanımları ile ilişkili bölgede yer alan konut, sanayi, depolama, ticaret, hizmet gibi çeşitli sektörlerin karmaşık yerleşiminden kaynaklanan fonksiyonel kargaşanın çözümlenmesi, uygulanabilir tedbir ve programlara dayalı bir plan üretiminin sağlanması.
- o Bunların sonucu olarak da, Haliç'in doğal kaynaklara dayalı bir sistemle temizlenmesinin sağlanması, sağlıklı yapıya kavuşturulması ve mevcut ekonomik aktivitenin değişimi ile yöreye prestij kazandırılmasıdır.

Kıyı Şeridinde Yer Alacak Fonksiyonlar:

- o Turizm, rekreasyon ve hizmet sektörlerinin açık alan ve kapalı tesis kullanımları.
- o Kıyının gerisindeki alanlarda yeralan ve İstanbul Metropolitan Alan Nazım Plan kararları ile belirlenen MİA yöresel ticaret, konut ve benzeri yerleşmelere hizmet edecek sosyal donatım tesisleri kullanımları.
- o Dereler ve kıyı şeridinde; ağaçlandırma suretiyle oluşturulacak yeşil alanlar ve çevresindeki konut alanlarının sosyal donatım gereksinmesini karşılayacak açık ve kapalı alan kullanımları.
- o Yöresel ve iskele meydanları çevresinde oluşmuş ticaret yer-

leşmeleri, Haliç için düşünölen turizm-rekreasyon ve hizmet fonksiyonları ile Haliç yöresi dokusuna dayalı, genelde kitle turizmüne yönelik biçimde bir gelişme sağlanacaktır.

- o 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu ile 2863 sayılı Taşınır ve Taşınmaz Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanununun getirdiği koşullara uygun olarak, kültür varlıkları ile çevreleri restorasyonla yeni kullanımlar getirilerek korunacaktır.
- o Konut alanında kalan tarihi dokular, restore edilerek turizm fonksiyonlarına dönük kullanılacaktır.
- o Yapı ölçüleri, Haliç peyzajını zedelemeyecek şekilde imar uygulama planlarında belirlenecektir.
- o Kıyılar lokanta, çayhane, kafeterya, gazino, park, çocuk parkı, yerel hizmete yönelik spor alanları, piknik alanlarına ayrılmıştır. Bunun sonucunda Haliç'in toplam 15 km. boyundaki kıyılarına turistik aktivite sağlanacaktır. Bu günöbirlik kullanımlar sahil yolu ile kıyı gezi alanı (min. 10 m) arasında tesis edilecektir.
- o Haliç'de mevcut vapur iskeleleri ve meydanlar düzenlenerek su yolu ile toplu ulaşım güçlendirilecektir.
- o Dere kıyı şeritlerinde rekreasyon alanlarının yanısıra tarım alanları da açılacaktır.
- o I. Etap Nazım plan sınırları içinde sadece, ekmek fabrikası, simit, börek, pasta, tatlı benzeri imalat yapan fırınlar ve fabrika ölçeğinde olmayan süt mamülleri yapan imalathaneler gibi yöreye hizmet edecek ölçüdeki tesisler yapılabilecektir.
- o Turizm ve konaklama kullanımları dışında rekreasyon alanlarındaki kıyı şeridindeki bütün kullanım alanlarında kıyı kenar çizgisinden minimum 10.000 metre genişliğinde, kamu kıyı kullanımına imkan verecek gezi alanları bırakılacaktır.

- o Kıyı şeridinde kalan konut alanları, maksimum $h = 6.50$ m. maksimum derinlik = 15.00 m'yi aşmamak, ön, yan ve arka bahçe mesafelerinde İstanbul Belediyesi İmar Yönetmeliğine uymak koşulu ile yapılaşma olabilir.
- o Üst katlar konut alt katlar çarşı kullanımına ayrılmak suretiyle maksimum $h = 9.50$ m'yi aşamaz.
- o Konut ve ticaret alanlarında $1/1000$ ölçekli imar uygulama planları yürürlüğe girmeden uygulama yapılamaz.
- o Geleneksel ahşap sandal yapım yerleri maksimum 1 katı geçmemek ve maksimum TAKS % 5'i aşmamak koşulu ile bu el sanatı amacına uygun kapılı hacimler yapılabilir.
- o Eyüp dini mekezine hizmet verecek konaklama tesisleri maksimum $h = 9.50$ 'yi geçmeyecek şekilde düzenlenecektir. Eyüp meydanı araç trafiğinden arındırılıp yayalaştırılacaktır.
- o Askeri alanlarda Maksimum $H = 9.50$ 'yi geçmeyecek şekilde sosyal tesisler düzenlenecektir.
- o Planlama alanında yeni konut alanları açılmadığı için, mevcut okul, hastahane ve resmi binalar dışında yeni sosyal tesisler yapılmayacaktır.
- o Düzenleme alanında yeni mezarlıklar açılmayacaktır .
- o Bağ, bahçe, bostan, fidanlık ve seracılık faaliyetleri uygulanabilecektir (29). (Ek 3).

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM NOTLARI

1. PROST, H., İstanbul Nazım Planını İzah Eden Rapor, s.4-5.
2. DURANAY, N., "Cumhuriyetten Bu Yana İstanbul Planlaması"
Mimarlık, Sayı 105, s.81-82.
3. DURANAY, N., "Cumhuriyetten Bu Yana İstanbul Planlaması",
Mimarlık, Sayı 105, s.82.
4. DURANAY, N., "Cumhuriyetten Bu Yana İstanbul Planlaması"
Mimarlık, Sayı 105, s.84-85..
5. DURANAY, N., "Cumhuriyetten Bu Yana İstanbul Planlaması",
Mimarlık, Sayı 105, s. 87-92.
6. DURANAY, N., "Cumhuriyetten Bu Yana İstanbul Planlaması"
Mimarlık, Sayı 105, s.93.
7. DURANAY, N., "Cumhuriyetten Bu Yana İstanbul Planlaması",
Mimarlık, Sayı 105, s. 100-102.
8. DURANAY, N., "Cumhuriyetten Bu Yana İstanbul Planlaması"
Mimarlık, Sayı 105, s. 104.
9. ATALIK, G., Haliç Düzenleme Planı İçin Uygulanabilirlik
Analizi, s.18.

10. Haliç Çevresinde Bugüne Kadar Yapılmış Olan Temizleme Düzenleme Çalışmaları ve Öneriler. İstanbul Belediyesi Yayınlanmamış s. 20-28.
11. ÖZDEŞ, G., "Haliç'de Çevre Kirlenmesi ve Planlama Sorunları" Haliç Sempozyumu, Boğaziçi Üniversitesi Yayını, s.406.
12. YALÇINLAR, İ., "İstanbul'un Planlaması ve Haliç'in Temizlenmesi Üzerine", Haliç Sempozyumu, Boğaziçi Üniversitesi, Yayını, s.412.
13. YALÇINLAR, İ., "İstanbul'un Planlaması ve Haliç'in Temizlenmesi Üzerine", Haliç Sempozyumu, Boğaziçi Üniversitesi Yayını, s. 413.
14. YALÇINLAR, İ., "İstanbul'un Planlaması ve Haliç'in Temizlenmesi Üzerine", Haliç Sempozyumu, Boğaziçi Üniversitesi, Yayını, s.14.2.
15. AKDENİZ, A., "Şehir Planlaması" Haliç Sempozyumu, Boğaziçi Üniversitesi Yayını, s.450.
16. GÜÇLÜER, Ş., "Haliç'de Fiziksel Oşinografik Durumun İncelenmesi", Haliç Sempozyumu, Boğaziçi Üniversitesi Yayını, s.76.
17. TEZCAN, S., "Özet" Haliç Sempozyumu, Boğaziçi Üniversitesi Yayını, s. 7.
18. TEZCAN, S., "Özet" Haliç Sempozyumu, Boğaziçi Üniversitesi Yayını, s. 8-12.
19. DURGUNOĞLU, T., "Geçmişde Haliç ile İlgili Faaliyetler" Haliç Sempozyumu, Boğaziçi Üniversitesi Yayını, s.15.

20. DURGUNOĞLU, T., "Geçmişde Haliç ile İlgili Faaliyetler", Haliç Sempozyumu, Boğaziçi Üniversitesi Yayını, s.16.
21. PANCAROĞLU, E., "Karışık Kanalizasyon Atımlarının Kuşaklaması ve Haliç Üzerine Bir Uygulama", Haliç Sempozyumu, Boğaziçi Üniversitesi Yayını, s.116
22. VELİCANGİL, S., "Halk Sağlığı Açısından Haliç Sorunları", Haliç Sempozyumu, Boğaziçi Üniversitesi Yayını, s.128.
23. İNEL, T., "Çevresel Denge, Kirlenme ve Haliç Sorunu", Haliç Sempozyumu, Boğaziçi Üniversitesi Yayını, s.173.
24. CURI, K., "1380 Sayılı Su Ürünleri Kanunu ve Haliç", Haliç Sempozyumu, Boğaziçi Üniversitesi Yayını, s.242.
25. BALCI, N., "Haliç'in Dolması ve Kirlenmesinde Alibey ve Kağıthane Derelerinin Holü", Haliç Sempozyumu, Boğaziçi Üniversitesi, Yayını, s.279.
26. ORKAY, E., "Haliç'e Dökülen Derelerde Taşkın ve Yanlış Yerleşim Sonuçları", Haliç Sempozyumu, Boğaziçi Üniversitesi, Yayını, s.272.
27. KOR, N., "Haliç İçin Belediye'ye Öneriler", Teksir, s.3-4.
28. "Haliç'in Temizlenmesi ve Düzenlenmesi Çalışmaları", Birifin, 1984, s. 1-37.
29. 1/5000 Ölçekli Haliç Düzenleme I. Etap İmar Planı Raporu.

V. BÖLÜM - SONUÇ

V. BÖLÜM - SONUÇ

Edmondo De Amicis'in, P.G, Incicyan'ın kitaplarında okuduğumuz, gravürlerde gördüğümüz Haliç artık yok. Doğal yapısının sağladığı avantajları insanoğlu kendi amaçlarına ve ihtiyaçlarına yönelik olarak kullanırken karşılayamayacağı harabiyetlere sebep olmuştur.

Istanbul kenti oluşmaya başladığı ilk yıllarda Haliç'in sakin suları bir iç liman olarak kullanılırken diğer yandan savunma açısından büyük kolaylıklar getiriyordu. Bunun sonucunda kentin yerleşiminde ve gelişme alanlarının belirlenmesinde etkili oluyordu.

Bizans döneminde gemi yapım yerleri ve ticaret limanları, Haliç kıyısında yer almaktadır. Ticaret aksı da bu limanlara bağlı olarak gelişmiştir. Bunun yanısıra Haliç Kuzey-Güney, Doğu-Batı karayolu ile gelen ticaretin düğüm noktası olmuştur. Bu dönemde Haliç'in güney kıyısında iş, ticaret, denizcilik merkezi yer alırken kuzey kıyıda sadece Cenovalı'ların bir sömürgesi olan Galata yer alıyordu. Yeşil doku daha bozulmamıştır. 1453 yılında Osmanlı imparatorluğunun eline geçen şehirde savaş ve ticaret limanı görevini yine Haliç sürdürmüştür. Devlet tersanesi Kasımpaşa'ya taşınmıştır. Eyüp'de yapılan Eyüp Sultan külliyesi Haliç sahilinde surdışında oluşan önemli yerleşmelerden biri olmuştur. Osmanlı döneminde Haliç limanlarına bağlı olarak gelişen Aya-

sofya-Beyazıt ticaret aksı günümüze kadar değişmemiştir. Nüfus artışından dolayı sur dışında Haliç sırtlarında konut alanları oluşmaya başlamıştır. Bunlar yeşil doku içinde yer alan küçük sahil köyleri idi. Bu dönemde Haliç'in mesire yeri özelliği de en büyük boyutlara çıkmış Kağıthane Sadabad bir dönemin simgesi haline gelmiştir.

19. yüzyılda şehrin tarihi gelişmesinin bir uzantısı olarak Eminönü ve Fatih ilçelerinde gıda, mensucat, matbaa ile ilgili tesisler toplanmaya başlamıştır. Kasımpaşa tersanesini takiben 19. yüzyılda askeri ihtiyaçları karşılamaya yönelik sanayi tesisleri de kurulmaya başlamıştır.

Osmanlı İmparatorluğunun son dönemlerinde başlayan arazi kullanım karakter değişiklikleri Cumhuriyet dönemi boyunca hızlanarak devam etmiştir.

Sanayileşme olgusu, 1950'lerde başlayan ülke sanayileşme politikaları ile bağlantılı olarak "Sanayi kuruluşunda nerede olursa olsun" anlayışı Haliç'de de devam etmiştir. Bu dönemde sanayi yer seçiminde, sadece kârı maksimize edecek şartlara ait alanlar seçiliyordu. Haliç'de ulaşılabilirlik, mal temini, hizmet sektörüne ve pazara yakınlık, atıkların hemen boşaltılabileceği su kanalı olmak gibi cazip özellikleri için sanayi alanı olarak seçilmiştir.

Sanayi yer seçiminde bu yanlış uygulamalar, plansız gelişme boyutlarında kalmamış daha da kötüsü Prost ile başlayan birçok plan çalışmasında da sürdürülmüştür.

Plansız ya da planlı yanlış kararlar sonucu gelişen sanayi, konut gelişimini de beraberinde getirmiştir. İşyeri-konut ilişkisini kısa sürede minimum ücretle kurmak isteyen çalışanlar, sanayi alanlarını bir kuşak gibi sarak konut alanlarını oluşturmuşlardır.

Plansız gelişen bu alanlar alt yapı eksikliğinden dolayı Haliç suyunu kirletirken bir yandan da silueti bozarak görsel kirliliğe sebep olmaktadır.

Sanayileşmeye ek olarak, Haliç'e hayat veren dereler artık erozyon taşıntıları ile, dolmayı ve kirliliği hızlandırmıştır.

Haliç kıyılarının gelişimi ve biçimlenmesi uzun yıllar yanlış yerleşimi kararlarının getirdiği gelişmeler ve yeterli olmayan plan uygulamaları sonucunda tamamen özel şahıs ve kuruluşlara terk edilmiştir. Tarihi ve kültürel çevre süreç içinde bütünüyle gözardı edilmiş unutulmuştur.

Yasalardaki kıyı kanunlarına göre kamu kullanımına açık olması gereken Haliç kıyıları özel kişilerin yatırımları sonucunda kamuya kapalı hale gelmiştir.

Yer seçimindeki yanlış kararlar beraberinde merkez çöküntüsü olgusunu da getirmiştir. Haliç çevresindeki yerleşmelerin ilk yaşayanları buraya terkederek yerlerini kente yeni göç edenlere bırakmışlardır.

İstanbul kentsel gelişimi uzun yıllar kendisini şekillendiren Haliç'i olumsuz yönde etkilemiş ve yaşam şartlarını, özelliklerini tamamen ortadan kaldırmıştır. Bu etkileşimin tersine döndüğü 1953 yılından itibaren hissedilmiş ve çeşitli çalışmalar yapılmıştır. Bu çalışmalar ve önerilerden hiç biri uygulamaya çevrilememiştir.

Günümüzdeki çalışmalar Haliç ile ilgili uygulamaya ilk geçmiştir. Temizleme çalışmalarının özünü oluşturan sanayi tesislerinin Haliç'den uzaklaştırılması Haliç için olumlu etkiler yaratırken, gittikleri alanlarda altyapı ve arıtma şartları aranmadıkça ve belirli bir düzene sokulmadıkça sanayi İstanbul için önümüzdeki yıllarda tehlike yaratacak yeni alanlar ortaya çıkartacaktır. Bunun yanında;

Günümüzde sürdürülen çalışmaların olumlu yanları;

- o Bugüne kadar Haliç ile ilgili uygulamaya konan ilk karar olması,
- o Yanlış yer seçimi kararları ile Haliç'de yoğunlaşan sanayi kuruluşlarını kaldırmak, yenilerinin kurulmasını önlemesi
- o Kıyıları kamu kullanımına açması.
- o Kentin ihtiyacı olan yeşil alan ihtiyacını karşılama.
- o Haliç'i çöküntü bölgesi olmaktan kurtarması iyileştirmesi,

Olumsuz yanları ise;

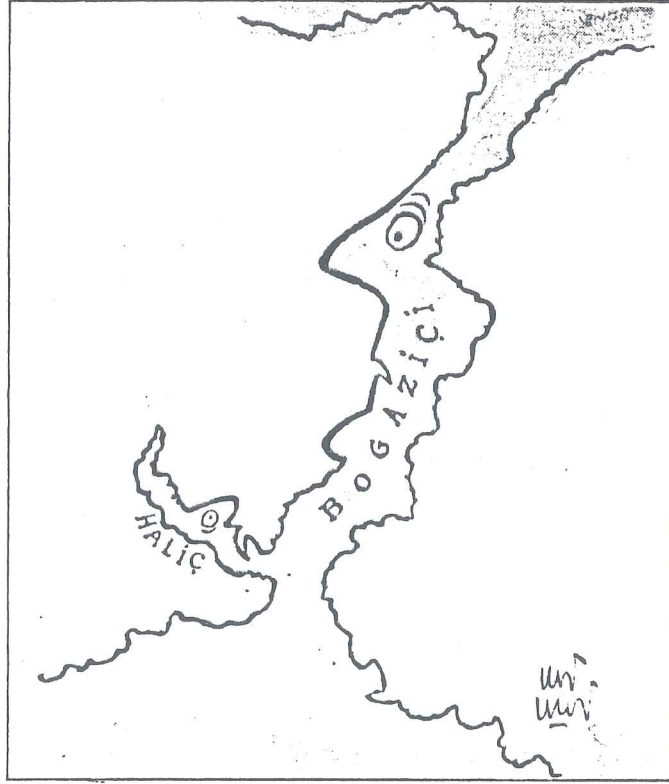
- o Planlama çalışmaları bir bütün içinde ele alınmamış, kısmi alanlar planlamaya alınmıştır.
- o Düzenlenen alanların kimin tarafından ve nasıl kullanılacağı açık değildir.
- o Düzenleme alanında hizmet eksikliği vardır. Sadece çocuk bahçesi ve park yapımı bütüncül planlama olamaz.
- o Yapılan düzenlemeler ulaşım ile desteklenmemiştir. Kent bütününe hitap ettiği düşünülürse "Sadece çocuk bahçesi ve park" düzenleme ilkesi ile bu sağlanamayacaktır.

Yakın çevreye hizmet etmesi ise kent ile düşey ana bağlantıların kuvvetli kurulamaması burada güçleştirecektir.

Yukarıda belirtilen olumsuz yönlerin hepsi bütüncül bir planlamanın eksikliğinden kaynaklanmaktadır. Haliç'in hiç bir zaman İstanbul Metropolünden bağımsız düşünülmemesi, entegrasyonunun sağlanması gereklidir. Kullanım yoğunluğunun arttırılması ve çalışmalardan istenen verimin alınabilmesi

için kent bütünü ile ulaşım bağlantısının kuvvetlendirilmesi gereklidir. Ulaşılabilirliğin yanısıra silueti etkilemeyecek şekilde şeffaf hizmet tesislerinin planlanması gereklidir.

BASINDA GÜNÜMÜZ ÇALIŞMALARI



HALIÇ — Boğaziçi kardeş, ne olur, birkaç yalı ödünç ver de ben de senin gibi nazlanayım!..

EVET/HAYIR

OKTAY AKBAL

7 NISAN 1986

Yıkımlar, Yıkımlar...

Toplumun her kesiminden sesler geliyor. Acı sesler bunlar. Umutsuz, güvensiz... Ortadirek çökmüştür. Altdirek ortadan kalkmıştır. Yüksek direktörler ise her şeye egemendir. İktidarı elinde tutanlar, kendilerinden yana kişi ve çevreleri olanaklar içinde yaşatmaktadırlar. Bunun dışında kalanları kimse düşünmemektedir.

İstanbul'da yıkım çalışmaları yeterince incelenmiyor, araştırılmıyor. Evler, kulübeler insanların üstüne yıkılıyor. Halkımız ne yapacağını, kime, nereye başvuracağını, hakkını nasıl arayacağını bilememektedir. İstanbul'un pek çok köşesinde bu konularda yakınma mektupları alıyoruz. Bu seslenişler durup dururken ortaya çıkmaz. Bir gerçeğe dayanmayan yakınmalar olmaz... Duyulan acı çığlıklar halkımızın çektiği sıkıntıların, korkuların, yaşam savaşının yansımasıdır. Nereye, kime yansıyacaksa...

İşte bir sesleniş:

"Etiler Büyük Armutluk mevkiinde 2. Boğaz Köprüsü nedeni ile yapılan istimlak sonucu birçok ev yıkılmıştır. Aradan epey zaman geçtikten sonra yeni bir ek istimlakla karşı karşıyayız. Daha önce istimlak sahası sayılan Geylani Sitesi'nin yıkımı durdurularak yıkım gecikondu bölgesine kaydırılmıştır. Soruyoruz Boğaz Köprüsü'nün önceden belirlenmiş ve saptanmış olan yeri nasıl oluyor da değiştiriliyor? Yoksa bu, gecikondu bölgesinin kaldırılmasına yönelik bir taktik midir? Gecikondu halkının hiçbir sorununa değinmeyen ANAP iktidarı şimdi de evlerimizi başımıza yıkmaya başlamıştır. Soruyoruz, biz bu vatanın üvey evlatları mıyız? Sadece seçim dönemlerinde gelip bizlere çeşitli vaatlerde bulunanların maskesi düşmüştür. Emekçilerin yoksul bir yaşam geçirdiği bu dönemde, ikinci sınıf insan muamelesi gören gecikondu halkı, şimdi ne yapacak? Başbakan TV'ye çıkıp 'İcraatın İçinden' programında bunları şunları yaptık diye bizleri kandırmaya nasıl çalışacak?"

Büyük Armutluk gecikondularında yaşayanlar adına gönderilen bu mektup şöyle sürüyor:

"Otuz yıldır emek verdiğimiz, çeşitli zorunluklara katlanarak yılmadan bıkmadan uğraşarak cennet haline getirdiğimiz, eskiden kimsenin dönüp bile bakmadığı, burada da yaşanır mıymış dediği yerleri eski haline mi döndürecekler, bırakın evleri, bu kadar ağaca yazıklı yıllarca çektiklerimizin karşılığı bu mu olacaktı?"

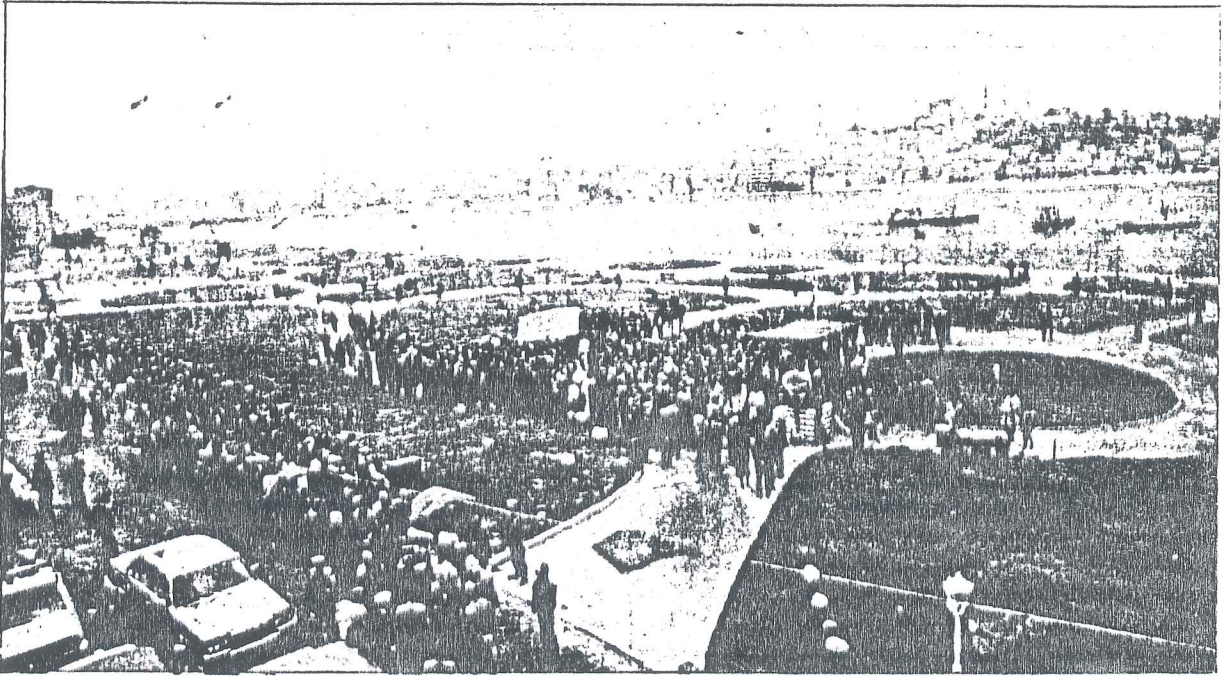
İçerenköy Sosyal Mesken aileleri de şöyle sesleniyor:

"Bizler bu sosyal meskenlerde oturan 40 aile altı aydır sokaktayız, çoluk çocuk... Dokuz yıldır oturduğumuz sosyal meskenlerdeki evlerden Bay Dalan tarafından çıkartıldık. Kiralarımızı düzenli ödediğimiz halde fuzuli işgalci olarak evlerden dışarı atıldık. Sorunlarımıza sahip çıkmanızı bekliyoruz."

İki mektubun altında pek çok imza var.

Geçen günkü bir yazımda da Zeytinburnu'ndaki Sümer Mahallesi'ndeki yıkım olaylarına değinmiştim. Bu yıkımlar hangi amaca yönelik? İstanbul'un daha güzel, daha düzenli olmasına mı? Öyle bile olsa yurttaşların durumu önemli bir etken değil midir? Bir insanı, bir aileyi içinde yaşadığı evden, kondudan, daireden atmakla bir toplumda barış nasıl kurulur? İstimlak konusu öteden beri büyük bir sorundur. Uygur toplumlarda böyle işler düzenli biçimde yapılır. Yani yıkılacak evler, sokaklar önceden belirlenir, oralarda yaşayanlara yeni konutlar ayrılır, herkes, yerli yerine oturduktan sonra yıkım çalışmaları başlar. Ama bizde böyle olmuyor, kazma kürek makine ile halkımızın tepesine dikiliyorlar, 'haydi buradan çık, nereye gidersen git' diyorlar.

Hep duymaktayız, ANAP'lı belediyeler kendi yandaşlarına, daha da çok önde gelenlerine devlet arsalarını, topraklarını kolaylıkla sunmaktalar. Öte yandan türlü vaatlerle ellerinden oyları alınan gecikondu halkı inim inim inletilmekte... Ama ANAP'lılar günü saati gelince yeniden gecikondu halkının önüne çıkıp oy isteyeceklerini unutmasınlar! O zaman ne deseler ne yapsalar kimseyi inandıramayacaklardır.



10'UNCU PARK- Dün açılan Zafer Parkı'yla Haliç kıyısındaki parkların sayısı 10'a, yeşil alanların toplamı da 193 bin metrekareye ulaştı.

Dalan'ın Haliç'teki 'zafer'i

ÖLÜMDEN DAHI KORKMUYORUZ:

Dalan, Perşembe Pazarı'nda yaptırılan Zafer Parkı'nı açarken yaptığı konuşmada "İstanbul'a hizmet etmek ve güzelleştirmek uğruna ölümden dahi korkmuyoruz" dedi

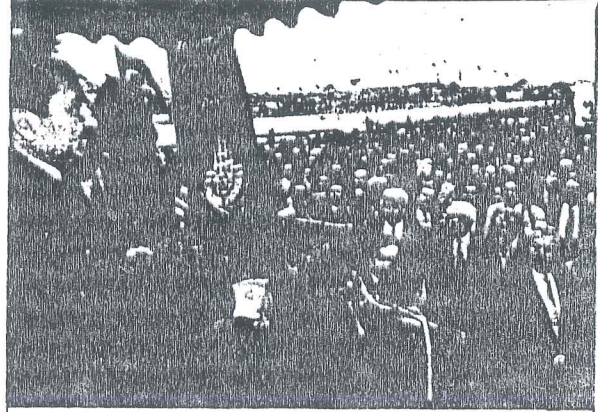
Saadettin ERKİŞİ

İstanbul Büyükşehir B. Başkanı Bedrettin Dalan olaylı yıkımlar ve belediye-esnaf arasında tartışmalara yolaçan Perşembe pazarı'nda yaptırdığı parka "Zafer" adını koydu. Dalan dün olay çıkması ihtimaline karşı alınan güvenlik tedbirleri altında Perşembe pazarı Zafer Parkı'nın açılışını yaparken "İstanbul'a hizmet etmek ve güzelleştirmek uğruna ölümden dahi korkmadığımızı" söyledi.

Toplam 27 bin 500 metrekarelik bir alanı kaplayan parkın açılışına Bedrettin Dalan'la birlikte İstanbul Valisi Nevzat Ayaz, Beyoğlu Belediye Başkanı Haluk Öztürkatalay, diğer yetkililer ve

çok sayıda vatandaş katıldı. Haliç kıyısına güzel bir görünüm kazandıran 400 metrekare oyun alanı, 15 bin metrekare yeşil alan ve 4 bin 200 metrekarelik gezi yolları ile 500 adet fidanın dikildiği, süs bitkileri ve fener tipi lambalarla donatılan parkın açılışında konuşan Dalan "özel mülkiyete saygılı olduklarımızı" söyledi. Dalan, "Tapu delinmesinin söz konusu olmadığını da" belirterek şöyle konuştu:

"İstanbul'daki çalışmalarımızda en büyük desteği yine hemşehrilerimizden görüyoruz. Yıkılanın yerine daha iyisini yapıyoruz. Tek başıma olsam bir şey yapamam. İlçe Belediye başkanları arkadaşlarım ve İstanbul'lu hemşehrilerimle birlikte el gönül birliği içinde bu Türk-İslâm mührünü biraz daha parlatıyoruz."



İKİNCİ MENDERES DALAN: Zafer Parkı'nın açılışında vatandaşlar Dalan'a sevgi gösterilerinde bulunurken, ellerindeki "İstanbulumuzun İkinci Menderes'i, güzel İnsan Dalan" pankartı dikkatli çekti.

Dalan, HABİTAT'çılara Haliçi anlattı

16/5/1986

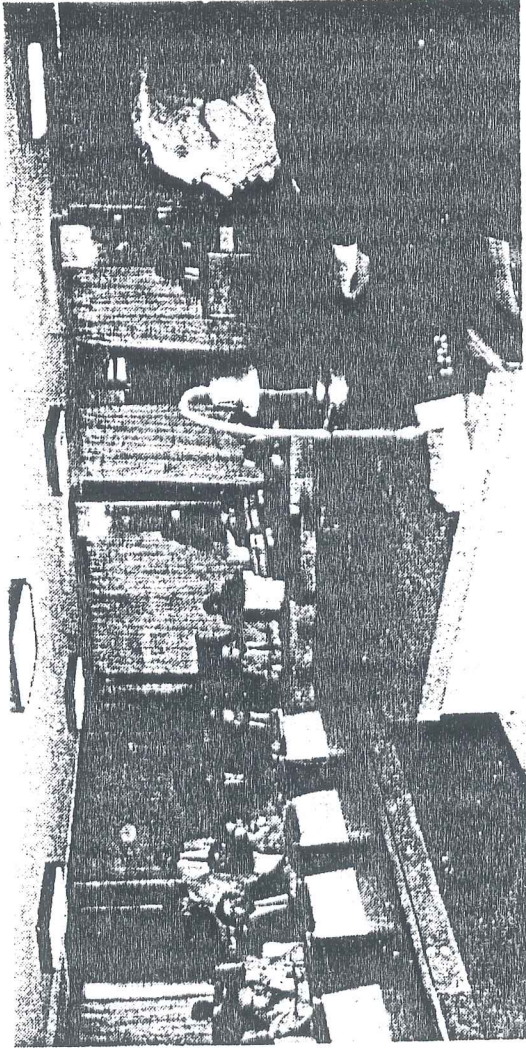
UNESCO'dan yardım bekleseydik, Haliçi 150 yılda temizlerdik

Zimbabve Bayındırlık Bakanı, Haliçi'teki çalışmaları "devrim" olarak nitelendirirdi.

İstanbul Haber Servisi — B.M. İskân Komisyonu (HABİTAT) 9. dönem toplantısına katılan delegelerden bir bölümüne, İstanbul Anakent Belediye Başkanı Bedrettin Dalan tarafından "Haliçi ve İstanbul Kıyılarındaki Çalışmalar" konulu briefing verildi. Zimbabve Bayındırlık ve Konut Bakanı, çalışmaları "devrim" olarak değerlendirdi.

Bedrettin Dalan Belediye Sarayı'nda bazı İngilizce sözcükleri de kullanarak Türkçe verdiği briefingde, başkent olmayan İstanbul'un, ekonomi ve siyaset alanında büyük etkisinin bulunduğunu belirtti. Endüstrinin gelişmesi ile birlikte İstanbul'da en büyük kirlenmenin Haliçi'te meydana geldiğine değinen Dalan şunları söyledi:

"Golden Horn'un iki yakasına 4 binden fazla workshop ve big plants kurulmuştu. Sahiplerininin maddi güçleri ve başka güçleri de olduğu için bunları yıkamak kolay değildi. İdareciler de



DALAN'DAN BRIFING — "Golden Horn'un iki yakasında 4 binden fazla workshop ve big plants kurulmuştu. Seçildikten bir gün sonra dozerleri yolladık, ondan sonra da büyük gücüyle"

Dalan, İstanbul'da deniz kıyılarındaki villalarla dolu olduğuna, buralarda nufuzlu kişilerin oturduğuna, halkın denizden yararlanamadığına değinerek, "Kıyıları süratli bir şekilde doldurduk. Plan yapıp doldurmaya çalıştık, oturuntlar birleşip bize mani olabiliyordu. Onlara o imkanı vermedik" dedi. Dalan kıyı şeklini

ridindeki çalışmalar sona erince İstanbul'un her tarafından denize girilebileceğini de sözlerine ekledi.

Daha sonra delegelere fon müziğini Zulfu Livaneli'nin "İstanbul'u Dinliyorum" adlı parçasının oluşturduğu, İstanbul'daki çalışmaları içeren video bant ve slaytlar gösterildi. Brifingten

sonra çalışmaları değerlendiren Zimbabve Bayındırlık ve Konut Bakanı Mumben Gegwi, Dalan'a, "Ben buna devrim bile diyebilirim. Gayet başarılı olmuşsunuz" dedi. Delegeler ve Anakent Belediye Başkanı Bedrettin Dalan daha sonra iki motorlu Haliçi kıyısı ve Ayvansaray'daki kollektör inşaatlarını gezdiler.

Cumhuriyet

TAKVİM 9 MAYIS 1986

Burası Perşembepazarı'ydı



Haliç'e bir nefes daha Perşembepazarı'nın Haliç kıyısında yaptırılan "Zafer Parkı" dün İstanbul Anakent Belediye Başkanı Bedrettin Dalan tarafından törenle açıldı. 27 bin 500 metre karelik bir alan üzerine kurulan park, 300 milyon liraya mal oldu. Zafer Parkı'nın da katılımıyla Haliç kıyılarında son iki yılda 193 bin metre kare yeşil alan açılmış oldu. Törende bir konuşma yapan Bedrettin Dalan, "Biz, bir yandan yıkarken, öte yandan da en iyisini yapma gayreti içindeyiz" dedi. Dalan, Haliç'te ilgili bir röportajın ABD'nin ünlü National Geographic dergisinde yer aldığını söyledi. Dalan, konuşmasında İstanbul halkının yüzde 96'sının Haliç'te yapılan işleri desteklediğini öne sürdü. Haliç kıyısında işyerleri bulunan yurttaşların mülkiyet duygusuna saygılı olduklarını kaydeden Dalan, "İstismak, anayasal bir olaydır. Biz, mecburi istismak yerine satınalma mahiyetinde istismakler yapıyoruz" dedi. Dalan'ın ardından Beyoğlu Belediye Başkanı Haluk Öztürkatalay ve İstanbul Valisi Nevzat Ayaz da birer konuşma yaptılar. (Fotoğraf: ERDOĞAN KÖSEĞLU)

Haliç'te, bin bina daha yıkılacak!

● 1984 yılında başlatılan Haliç Projesi'nde, istimlak ve yıkım çalışmalarının yarıya yakın kısmının tamamlandığını bildiren yetkililer, bu yılki istimlak çalışmaları için, yaklaşık 15 milyar lira harcanacağını belirttiler.

İSTANBUL - Haliç düzenleme projesi çerçevesinde, bu yıl bin adet ev ve işyeri daha yıkılacak.

İstanbul Büyük Şehir Belediye Başkanı Bedrettin Dalan, geçen yıl istimlak ve yıkım çalışmaları için 12,5 milyar lira harcadığını hatırlatarak, istimlak çalışmalarında bu yıl Kağıthane ve Alibeyköy çevresinde ağırlık verileceğini söyledi.

İki milyon 100 bin metrekarelik alanın düzenlenmesini kapsayan Haliç Projesi'nde geçen yıl, 80'i fabrika, 120'si atölye, 250'si işyeri ve kalanı da mesken olmak üzere 900 bina yıkıldı. Yıkım çalışmalarıyla birlikte Haliç kıyılarında yeşil alanlar kurulmasına da başlandı. Bugüne kadar, Unkapanı, Cibali-Özlem, Balat-Akşemsettin, Eyüp-Sekiz Mayıs, Sutluçe, Eminönü-Perşembe Pazarı, Kasımpaşa-Cezayirli Hasan Paşa parklarının yapımları tamamlanarak, halka açıldı. Parklarda, gezi yolları, spor alanları, dinlenme yerleri de kuruldu. Bu arada, yedi parkın daha ihalesi yapılarak, yeşillendirme çalışmalarına hız verildi.

1984 yılında başlatılan Haliç Projesi'nde, istimlak ve yıkım çalışmalarının yarıya yakın bölümünün tamamlandığını bildiren yetkililer, bu yılki istimlak çalışmaları için, yaklaşık 15 milyar lira harcanacağını belirttiler.

Bu arada, Haliç'in pis sularını toplayacak ve pisliğini temizleyecek sahil kolektörlerinin inşaat çalışmaları da devam ediyor.

Fransız mimarlar yetişemeden ünlü Ceneviz duvarı yıkıldı

147

Mart ayı başında Perşembe Pazarı'ndaki Ceneviz duvarının fotoğrafını çeken Fransız mimar, duvarı incelemek için 6 mimardan oluşan araştırma grubu ile yeniden İstanbul'a geldi. Araştırma grubu bu kez Ceneviz duvarının yıkıntısıyla karşılaştı.

KEMAL KÜÇÜK

İstanbul Anakent Belediye Başkanı Bedrettin Dalan'ın "yıkım hızı"na, Fransız mimarlar bile yetişemediler. Galata yöresi ile Galata ve Unkapanı köprüleri arasında kalan Haliç kıyısında eski Ceneviz yapılarını incelemek üzere Fransa'dan İstanbul'a gelen bir grup mimar, üniversitelerinde hazırladıkları detaylı haritalarında yer alan yapıların çoğunun son günlerdeki yıkımlarda "kazaya geldiğini" öğrenince, "yıkılacaklarından haberimiz vardı, elimizi çabuk tutalım dedik, ama yetişemedik" diye üzüldüler. Fransız mimarlar hâlâ ayakta duran bazı kalıntılar üzerinde çalışmalarını sürdürmeye başladılar.

Paris Üniversitesi'ne bağlı

"Versaille Ecole d'Architecture et Insitut d'Urbanisme" adlı mimarlık ve şehircilik enstitüsünün görevlendirdiği 6 kişilik araştırma grubu 17 martta İstanbul'a geldi. Paris'teki çeşitli kaynaklardan elde ettikleri bilgiler ile hazırladıkları Galata bölgesi ve Perşembe Pazarı'nın bulunduğu kıyı kesimini içine alan bölgenin çok detaylı haritaları ile birlikte İstanbul'a gelen ekip üyelerinden Maria Tagerrine, "Ünlü Ceneviz duvarının da yıkılabileceğini duymuştuk. Duvar yıkılmış bile. Geriye kalan birkaç duvar parçası ile karşılaştık" derken, hayret ve üzüntüsünü gizlemedi.

Bölgenin şu andaki durumunu görmek ve tespit çalışması yapmak istediklerini belirten Tagerrine, haritanın yanı sıra elinde tuttuğu bir renkli fotoğrafı

göstererek, "Bir arkadaşımız mart ayı başında çekmiş bu fotoğrafı. Arap Kayyum Sokağındaki bir eski Ceneviz eserinin fotoğrafı. Ama biz gelmeden iki gün önce, 15 martta yıkılmış" şeklinde konuştu.

DALAN, YEŞİL ALANLARDAN SÖZ ETTİ

Tagerrine ve 6 arkadaşı, Anakent Belediye Başkanı Bedrettin Dalan'ın 27 mart günü Belediye Sarayı'nda bir başka Fransız grubuna, İstanbul'da yapacağı projeleri anlattığı özel toplantıya da dinleyici olarak katılmışlar. "Ama toplantıda bizim ilgilendığımız bölge ile ilgili bir şey söylenmedi. Genellikle hep yeşil alandan bahsetti. Kendisinden randevu almak da güç. Onun için görüşemedik" diyen Maria Tagerrine ile çalışmalarının hakkın-

da konuştu:

— Fransa'da hazırladığımız harita üzerinde bir yıl öncesinde varsaydığımız eski yapıları yerinde buldunuz mu?

TAGERRINE — Hayır çoğunu bulamadık. Yakında yıkılmış. Zaten yıkımlarda birçoğunun yıkılmış olabileceğini biliyor ve gerçekçi olarak, kalan kısmının nasıl değerlendirileceğini düşünmek için tespit ve araştırmalar yapmak istiyoruz.

— Neler yapılacak hakkında yeterli bilgi alabildiniz mi?

TAGERRINE — Beyoğlu Belediyesi'nde sadece konuyla pek ilgili gözükmeyen bir fen memuru ile görüşebildik. Bir de Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın bir yetkilisi ile görüştük. Bizdeki planlar onların elinde de yok.

— Ceneviz duvarının yıkılacağını duyduğunuzda buradaki üniversitelerle bir görüşmeniz olmadı mı?

TAGERRINE — Üniversiteler arasında ne yazık ki iletişim yok bu konuda. İstanbul'da başka arkadaşlar, Bizans uzmanı olan Semavi Eyice ile görüşmüşler. O da eski eserlerin yıkılışı konusunda çok üzüldüğünü söylemiş. Sayın Dalan da hep yeşil alan diyor, ama bu duvar orada yapılacak gezinti alanları içinde çok orijinal bir şekilde restore edilerek kullanılabilir.

SEMAVİ EYİCE NE DİYOR?

Tabiat ve Kültür Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu İstanbul Bölge Kurulu Başkanı Prof. Dr. Semavi Eyice ise 2863 sayılı yasaya göre korunması gerekli yapılardan sayılan Perşembe Pazarı kıyısındaki Ceneviz duvarı için şöyle konuştu:

"Ben bu duvarın korunması için, arkasındaki binalar yıkılsa da geriye kalacak bölümlerin korunması için aylar önce Anakent Belediyesi'ne rapor verdim. Ama dinleyen yok. Benim de polisim, jandarmam yok. Sabahtan akşama kadar duvarın dibinde bekleyemem ki."



DUYARDAN ARTA KALAN — Tabiat ve Kültür Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu, İstanbul Bölge Kurulu'nun verdiği rapora rağmen büyük bir bölümü yıkılan Perşembe Pazarı'ndaki Ceneviz duvarından arta kalan kısım. (Fotoğraf: MUHARREM AYDIN)



Kıyı düzenlemesi tamam, Halic için çevre düzenlemesi 1987'de başlıyor...

(Fotograf: Yalçın ÇINAR)

İste Halic

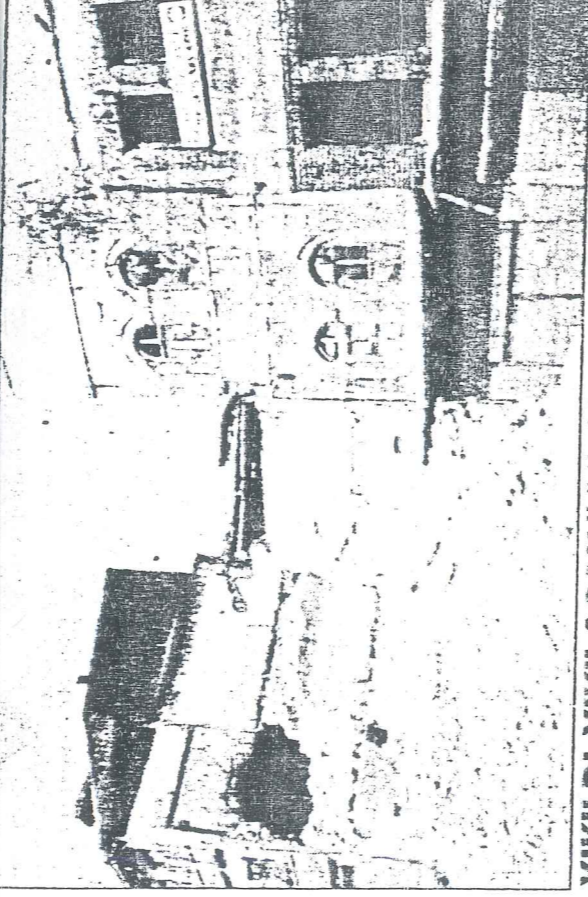
50 milyar harcardı,

50 milyar daha harcanacak

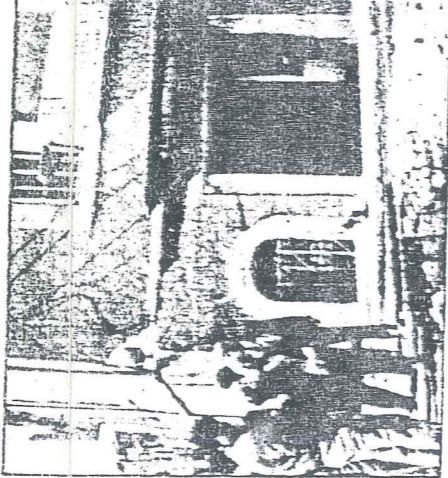
- İstanbul Belediyesi tarafından Halic'in 16 bin 300 metreyi bulan kıyı kuşağında 1,5 milyon metrekare alan yeşillendirilerek halka açıldı
- 27 milyar liraya mal olacak Güney Halic projesi yanında, 30 milyarlık Kuzey Halic projesi de ihaleye çıkarılıyor

HABERİ 7. SAYFADA

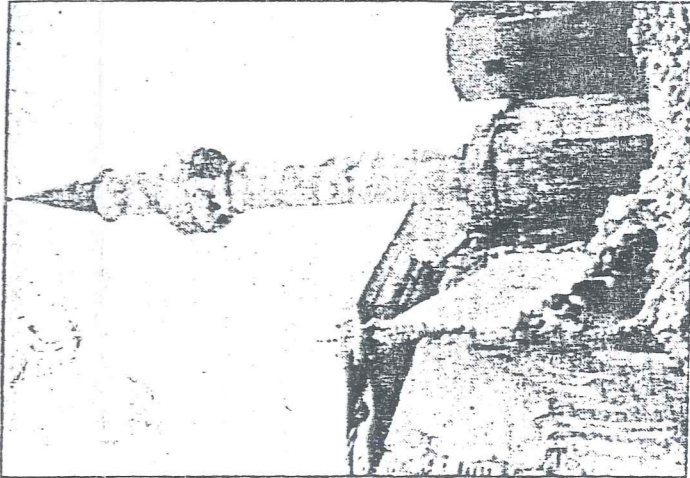
Dalan'a karşı direnenler!



YIKILDI YIKILACAK Haliç'i çok kısa bir sürede dümdüz eden Başkan Dalan, sahiplerinin İTÜ'den sağlam raporu olarak üzere olduğu gözle bile görüyor. Burada çoktan insanların ölecek, Ben gece rahat uyuyuyorum, acaba burayı sağlam raporu veren profesörlerimiz rahat uyuyabiliyorlar mı? diye soruy.



ABIDE GIBİ Yıkılmak için mahkeme kararını bekleyen harup binanın biri daha. Belediye Başkanı Bedrettin Dalan bu binaları, güzelşen Haliç'in "Çirkinlik Abideleri" olarak tanımlıyor.



TARİHİ CAMİ Dalan'ın yıkamadığı tarihi cami. Binekane önce 8 basamak çıkılarak girilen bu camii şimdi ancak bir basamak inilerek girilebiliyor. Kısacası koca cami künden güne toprağa gömülüyor.

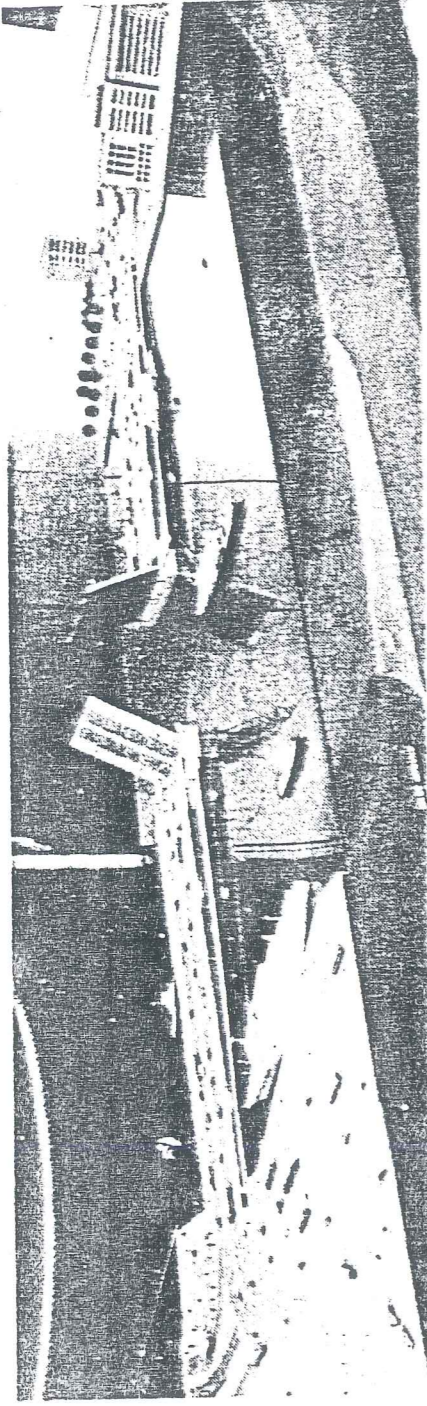
İstanbul Belediye Başkanı, Haliç'üce yıkılmak üzere olan binalara sağlam raporu veren İTÜ'ü bazı profesörlere ateş püskürüyor

Atilla DAĞLI
EMİNÖNÜ Kuru Gıdaacılar Sitesi'nde 300 dükkan, herkesi şaşırılacak bir sürede yerle bir edilirken; çatlamış, yarı yarıya yıkık, iç boş enkaz, yıkım için mahkeme kararını bekliyor. Haliç kıyısındaki enkaz, güzelliği katlederken, Mimar Sinan'ın yapıtı Ahi Ahmet Çelebi Camii'nin de bugüne kadar zemin katının çamur gömüldüğü tespit edildi. Mimar Sinan tarafından 1477 yılında yapılan tarihi camiiye bir zamanlar 8 basamakla çıkılırken, bugün ikinci katına bir basamak inilerek giriliyor.

Enkazın çevreye zarar vermesi yanında, ölümüne de yol açtığını belirten Anakent Belediye Başkanı Bedrettin Dalan, "Ölen keçi yavrusu değil, insan. Bizim elimizi kolumuzu bağlayan profesörler, bu tehlikeleri görmüyorlar mı?" dedi.

Önceki gün bölgeyi gezen Anakent Belediye Başkanı Bedrettin Dalan, ayakta durmaya çalışan yapıların büyük bir tehlike yarattığını belirterek şunları söyledi:

"Yıkımını gerçekleştirdiğimiz bölge, sürekli olarak batmaktadır. Biz bunu söyleyerek bilim adamlarından raporlar aldık. Sözlerimizin en büyük ispatı, Ahi Ahmet Çelebi Camii'dir. Bu camiiyi, Mimar Sinan iki kati yaptırmıştı. Ancak zamanla gömülme meydana gelmiştir. Bir süre önce sine kadar 8 basamak çıkılarak girilen camiiye, bugün bir basamak inilerek girilmektedir. İçindeki demirler yamulmuştur. İsteyen gider bakar. Bu arada geçen gün bir vatandaşımız enkaz altında kalmış oldu. Sağlam binalardaki çöküntünün yol açtığı acayı unutmamak imkansız. Ölen insanı, keçi yavrusu değil, Ben, İstanbul Belediye Başkanı olarak gece yatagında rahat uyuyamıyorum. Ama bu yapılara 'sağlamdır' diyen İstanbul Teknik Üniversitesi Zemin Mekaniği Kürsüsü profesörlerinden bazıları, yapıların fotoğrafını çektiğim. Tüm meclere götürdüğüm ve konuyu anlatıp alınan kararın kaldırılmasını isteyeceğim. Bu binalar, Haliç'in son günler de kazandığı güzelliği katletmektedir."



GALATA'YA YENİ DÜZEN — Halen yapım çalışmaları süren yeni Galata Köprüsü, dünyanın ikinci hareketli köprüsü olacak. Köprü'de aynı zamanda dükkânlar ve dinlenme yerleri bulunacak. Artık süresi dolduran eski köprü ise turistik tesis olarak değerlendirilecek.

Galata Köprüsü turistik oluyor

Yeni Galata Köprüsü'nün sondaj çalışmaları sürüyor. İstanbul Belediye Başkanı Dalan, yeni köprü'nün yapımıyla birlikte eski köprü'nün şimdiki yerinden kaldırılacağını, ancak kurulacağı yerin henüz saptanmadığını bildirdi.

83 metre uzunlukta ve 2 metre çapında çelik kazıklar üzerine oturacak yeni köprü 30 milyon 785 bin dolara mal olacak.

SERPİL GÜNDÜZ

Ünlü İtalyan sanatçısı, bilim adamı ve mimar tasarımcı Leonardo da Vinci'nin 1502 yılında Galata Köprüsü için hazırladığı öneriyi dayandırılarak inşa edilecek olan yeni Galata Köprüsü'nün sondaj çalışmaları sürüyor. İstanbul Anakent Belediye Başkanı Bedrettin Dalan, eski Galata Köprüsü'nün turistik amaçlı tesis olarak kullanılacağını bildirdi.

Dalan, Dalapdere'den gelen yolun karşı yakaya aktarılması için, Eski Galata Köprüsü'nün sadece hazırlanan üç köprü için öngörülen eski Galata Köprüsü'nü düşündüklerini, ancak yapılan etüt çalışması sonucunda bundan vazgeçtiklerini bildirdi. Dalan, yeni köprü'nün yapıyla birlikte eski köprü'nün şimdiki yerinden kaldırılacağını, ancak konulacağı yerin henüz saptanmadığını bildirdi. Yeni Galata Köprüsü'nün 1989 sonlarında bitmesi tahmin ediliyor.

Trafik düzeni yeniden ele alınıyor

STPA ve Federal Alman Thyssen Engineering GMBH ortaklığınca inşa edilecek yeni köprü ile birlikte Eminönü ve Karaköy alanlarında da yeni düzenlemeler yapılıyor. Köprü'nün tamamlanması ile birlikte Eminönü'ndeki mevcut trafik düzeni yeniden ele alınarak iki sızalara, biri araçlara ait olmak üzere 3 adet altgeçit öngörülüyor. Eminönü'ndeki üstgeçitlerin de kaldırılmasını öneren projede, Karaköy Alanı'ndaki yeraltı geçitinin giriş ve bağlantı yollarının konumu değiştiriliyor. Yeni Galata Köprüsü ile birlikte Karaköy ve çevresinin de görünümlünün değişeceğini bildiren Beyoğlu Belediye Başkanı Halûk Öztürkatalay, Perserim-bepazarı'nın yeniden düzenlenmesiyle birlikte Kemeralı ve Necatibey Caddeleri'ni bir viyadükle bağlama önerisi üzerinde durduklarını söylüyor.

Öztürkatalay, yeni Galata Köprüsü ile birlikte Karaköy iskelesinin önünde bulunan rihlim yolunun da trafiğe kapatılarak yaya yolu olarak yeniden düzenleneceğini belirtiyor. Karaköy alanındaki Gececi Kafeterya, Selanik Pasajı ve arkasındaki adanın kamulaştırılacağını, Karaköy altgeçitlerinin tüm girişlerinin de yeni Galata Köprüsü'nün bitiminden sonra yapılacak düzenlemeye yerlerinin değiştirileceğini açıklıyor.

STPA-Thyssen ortaklığınca gerçekleştirilecek ve çelik kazıklar üzerine oturacak yeni köprü 30 milyon 785 bin dolara mal olacak ve 912 günde tamamlanacak. 467

Galata Köprüsü

350 bin liraya mal olmuştu

İstanbul yakasını Galata'ya bağlayacak köprü için ilk girişim II. Beyazıt tarafından yapıldı. Daha sonra Bezmialam Valide Sultan'ın Tersane'de yaptırdığı ilk köprü (Valide Köprüsü) 18 yıl kullanıldı. Dubalar üzerine oturtulan bu köprü 500 metre uzunluğundaydı. III. Napolyon'un İstanbul'a geliş nedeniyle bu köprü'nün yerine Sultan Abdülaziz'in emriyle 1863'te daha geniş bir köprü yapıldı. Bu köprü de 12 yıl kullanıldı. Üçüncü köprü için Fransız, Forçes et Chaniers de la Méditerranée firmasıyla bir anlaşma yapıldı. Köprü 1897'de bitirildi. 105 bin altın liraya mal olan madeni köprü 24 duba üzerine oturuyordu. 480 metre uzunluğunda, 14 metre genişliğindeydi. 1912 yılına kadar kullanıldı. Bugünkü Galata Köprüsü, Alman M.A.N. firması tarafından 1910-1912 yılları arasında yapıldı ve 350 bin liraya mal oldu. 462 metre uzunluğunda ve 25 metre genişliğinde olan köprü 1954 yılında onarım gördü ve 1964 yılında her iki başı da 70'er cm. yükseltildi.

metre uzunluğunda ve 42 metre genişliğindeki köprü'nün ortasında deniz trafiğine açılıp kapanabilen 80 metrelik bir bölüm yer alacak. Köprü'nün çelik konstrüksiyonunun sorumluluğunu üstlenen Thyssen Engineering GMBH, Karaköy Alanı'ndaki yeraltı geçitinin

muhteahhitiği Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü'ne verilen ve STPA-Thyssen ortaklığınca gerçekleştirilecek yeni köprü, eskisinden 10 metre daha içeride olacak. 83 metre uzunlukta ve 2 metre çapında çelik kazıklar üzerine oturacak. Dükkânlar ve dinlenme yerlerinin de yer alacağı köprü'nün üzerinde ise hava koşullarına bağlı kalmaksızın, baskül sistemine göre 3 dakika gibi kısa bir sürede açılıp kapanabilecek 80 metrelik bir bölüm yer alacak. STPA yetkililerinin verdiği bilgiye göre, İspanya'nın Cadix kentindeki köprüden sonra dünyadaki hareketli köprüler arasında ikinci örnek olacak yeni Galata Köprüsü'nde 3 giriş, 3 geliş olmak üzere 6 seri ile ortasında raylı sistem için bir giriş bir geliş seridi olacak. Eski Galata Köprüsü imajının yaşatılacağı da belirtilen yeni köprü'nün alt katında, turistik esya satan işyerleri ile lokantalar yer alacak.

Yapımcı firmalar, köprü'nün yapımı için yüzde 2 faizli 30 yıl geri ödemeli 40 milyon D. Marklık F. Alman hilkümet kredisi, yüzde 6 faizli 13 yıl geri ödemeli 39 milyon marklık F. Alman ihracat kredisi ile yüzde 6 faizli 7 yıl geri ödemeli 36 milyon marklık Avrupa ticaret

POLİTİKADA SORUNLAR ERGÜN BALCI

Haliç ve Kızıltoprak....

Fırsat buldukça İstanbul'u gezmeyi severiz. Aslında, buna keşfetmek demek belki daha doğru olur. İstanbul, öylesine büyük, ilginç ve çeşitli kültürlerin izlerini taşıyan bir kent ki, her gezde yeni bir şey, daha önce gözünden kaçmış bir nokta keşfediyor kişi. Bu, eski bir yapı, duvar, çeşme, ev ya da sokak olabiliyor.

Geçen hafta, Eminönü'nden Eyüp'e kadar Haliç'i gezdik. Daha sonra da Kadıköy tarafına geçip, yeni yapılmakta olan sahil yoluna gittik.

Bedrettin Dala'nın Haliç'te gerçekten çok önemli bir atılımı gerçekleştirdiği açık. Haliç düzenlenirken, büyük talihlilikle olarak bazı tarihi yapı kalıntıları ve duvarlar da yıkılmıştı. Dala'nın bunların, başlarda kaza ve acemilik sonucu olduğunu kabul etmiş ve bu konuda çok dikkatli davranılacağını vaat etmişti. Sayın Belediye Başkanının sözünü tutacağına inanıyoruz.

Çimlerin, yazın kavurucu sıcakları ile henüz sararmadığı şu sıralarda, Haliç gerçekten kendine yaraşan görüntüye kavuşmuş, ya da kavuşmak üzere. Mezbelelerin, çirkin binaların, kışının içini kapayan yapıların yerini, alabildiğine uzanan yeşil çimler, parklar almış. Haliç, kendisini boğan çirkinliklerden kurtularak nefes almaya başlamış. Ünlü Altın Boynuz'u görebilmek için Pierre Loti kahvesinin bulunduğu tepeye çıkmaya gerek yok artık. Eskiden olduğu gibi alaylı biçimde, "Haliç'i görmek için en iyi çare, bir helikopter kiralayıp şehrin üzerinde tur atmaktır" diye de düşünmüyorsunuz.

Dala'nın Haliç'i açmış, vatanında getirilmiş.

Ancak, bu noktada bir gözlemimizi belirtmek istiyoruz. Biz otomobille Eminönü'nden Eyüp'e gidip, tekrar aynı yoldan geri geldiik. Yoldan geçerken, Haliç'in ancak yarısını görebiliyorsunuz. Çünkü yol, sahilden çok uzakta kalıyor.

Sahil boyunca derinliğine park yapılmış. Haliç, bu parkın bitiminde başlıyor. Parklara dikilen ağaçlar, voleybol ve basketbol sahaları ise, zaten derinliğin sınırladığı Haliç'in görüntüsünü bütünü sınırlıyor.

Şöyle diyebilirsiniz:

O parklarda, halk nefes alıyor, dinleniyor, gençler, çocuklar spor yapıyor. Parklar yapılmıyor mu?

Kuşkusuz yapılmadığı. Daha da artırılmalıdır.

Ama park ve spor sahaları, Batı dünyasında sahilde, hemen deniz üzerine yapılmaz. Deniz kenarından, önce yol geçer, parklar spor alanları, kafeteryalar, gazinolar ise, yolun öte tarafına yapılır. Haliç'te ise tersi olmuş. Önce park yapılmış, yol ise parkın gerisinde kalmış. Böyle olunca da, yoldan geçenler Haliç'in görüntüsünün önemli bir bölümünü derinliğine uzanan parklar ve spor alanları engelliyor.

Bizim bildiğimiz, deniz kıyısına, sahile sadece vatanında değil, en serbestleri bankalar konur, gezinti yerleri yapılır, ondan sonra da yol geçer. Parklar, spor sahaları, çocuk bahçeleri gibi tesisler ise yolun öte tarafında yer alır. Nice'de, Cannes'da deniz kıyısında, göz alabildiğine, sadece insanların oturduğu banklar, dolaşıkları gezinti yerleri vardır.

Moskova ve Leningrad, sık sık bir parka rastlayabileceğiniz kentler arasındadır. Ama örneğin Moskova Nehri'nin kıyısında Haliç'teki gibi derinliğine park bulamazsınız. Yoldan geçerken Moskova Nehri ayağınızın dibindedir. Parklar ise yolun öte yanındadır. Nice ve Cannes'da yolda yürürken de, Akdeniz ayağınızın dibindedir. Haliç ise, yoldan geçenler için çoğu yörede parkın dibinde kalıyor.

Aynı olguya, Kızıltoprak'ta da tanık olduk. Bu arada başımızdan biraz komik bir olay da geçti.

Kızıltoprak'a uzun bir süredir gitmemiştik. Geçen hafta gittik. Otomobili yol kenarına park edip, dışarı çıktık. Ama bir değişiklik vardı. Deniz yoktu. Acaba yanlış mı gelmiştik? Biraz ötede büyük bir parkın kapısında duran görevli iliştirmeye baktık. Gözümüzü buraya Kızıltoprak değil mi?

— Evet, öyle.

— Peki, ama deniz nerede? Ortada yok.

— Hiç yok olur mu beyim. Girin parka; bitiminde denizi görürsünüz.

Kızıltoprak'ı doldurmuşlar. Gayet iyi de yapmışlar. Ancak sahilden, önce yol geçirip, onun gerisine park yapacaklarına, önce park yapıp, onun gerisinden yolu geçirmişler. Böylece, yoldan geçerken, geniş parkı, ağaçları, voleybol sahasını görürsünüz, ama bunların arasından Marmara Denizi'ni sezebilmek için son derece dikkatli bakmak gerekiyor.

"Denizi, yalı sahiplerinin, apartmanların tekelinden kurtarıp halka açacağım, güzelliğini herkes görsün" deyip, bu kez de parkta ve voleybol sahası ile kapatmak, doğrusu bize biraz aykırı geliyor. Oysa, sorun gayet kolaylıkla çözümlenebilirdi. Deniz kenarından önce yol geçirdi. Sahile, oturma için banklar yerleştirildi. Yayaların yürüyeceği gezineceği bir yer ayrıldı. Park da yolun öte yanından, gerisinden başlandı. Yani, park, denizin hemen kenarından başlayacağına, 10-15 metre içeriden başlandı.

Ama ille de denizin hemen kıyısında park yapılacaksa, o zaman bu denil derin yapmamak gerekir. Çünkü bu kez, görüntüyü park engelliyor. Hele, basketbol, voleybol gibi spor sahalarının, hemen sahilde yapılması yerine biraz içeride yolun gerisinde yapılmalarının hiçbir sakıncası yok gibi geliyor bize.

Gerek Haliç'in açılması, gerekse Asya tarafında sahil yolunun yapılması, kuşkusuz herkesin yürekten onaylayacağı son derece olumlu girişimler.

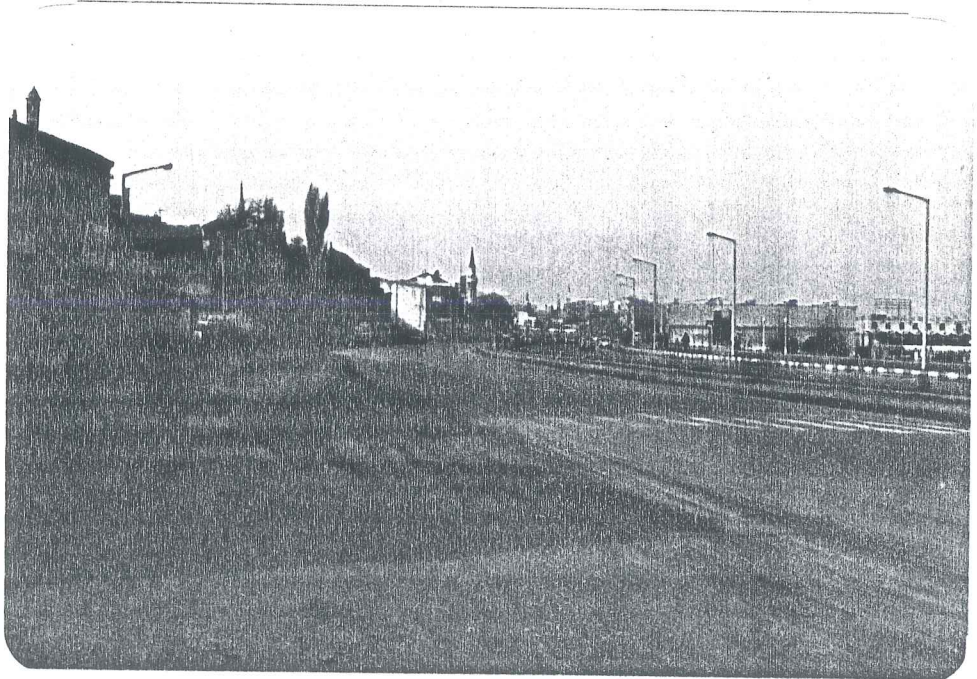
Ancak, bu girişimlerin heyecanı içinde bazı noktaları gözden kaçırmamak için, belediye kadrosunun dışındaki uzmanların da görüşünün alınıp sorunların enine boyuna tartışılması herhalde yararlı olur.

FOTOGRAFLAR

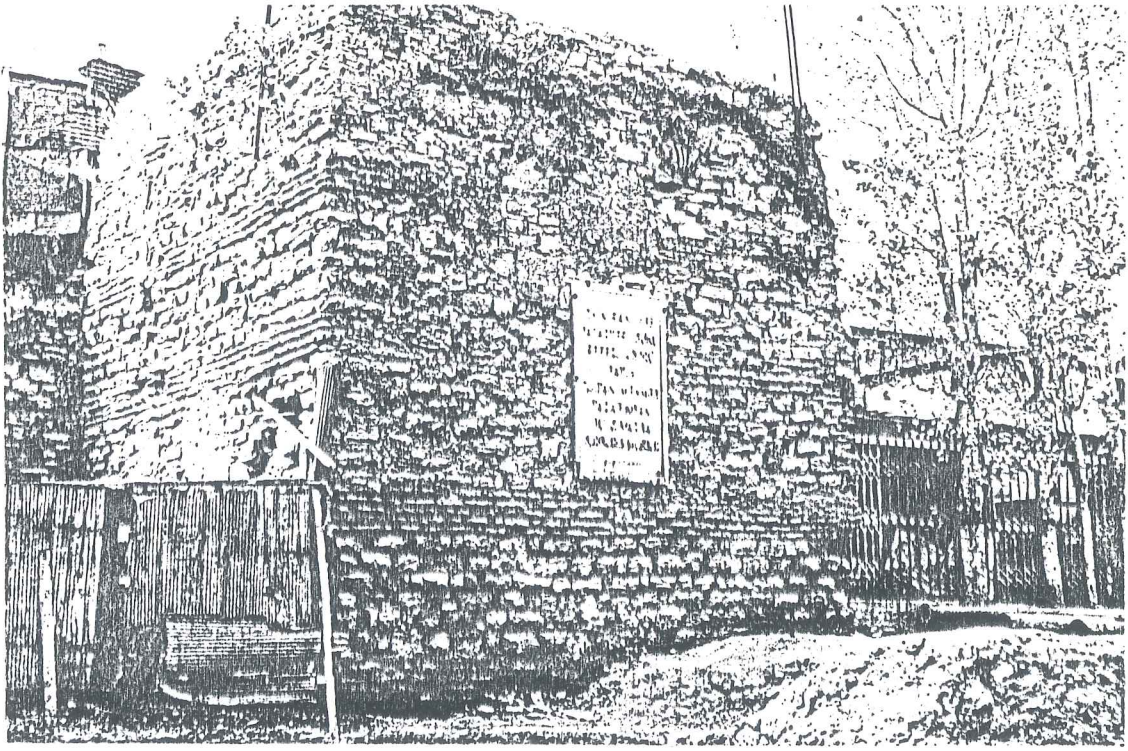
Hal Çevresi



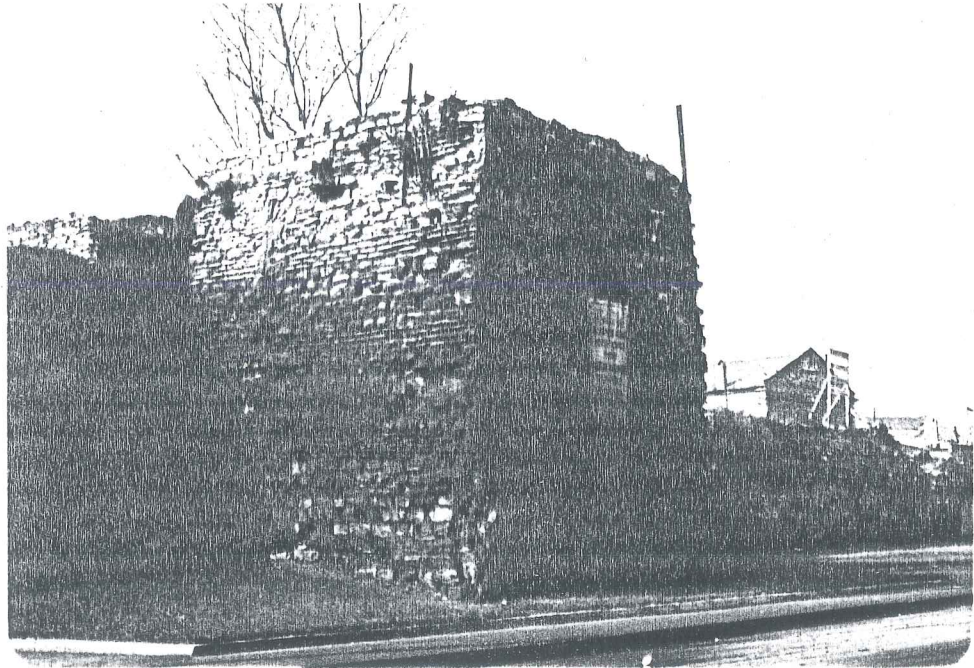
1975



1986



Kaybolmakta Olan Bir Tarihi Eser (1975)

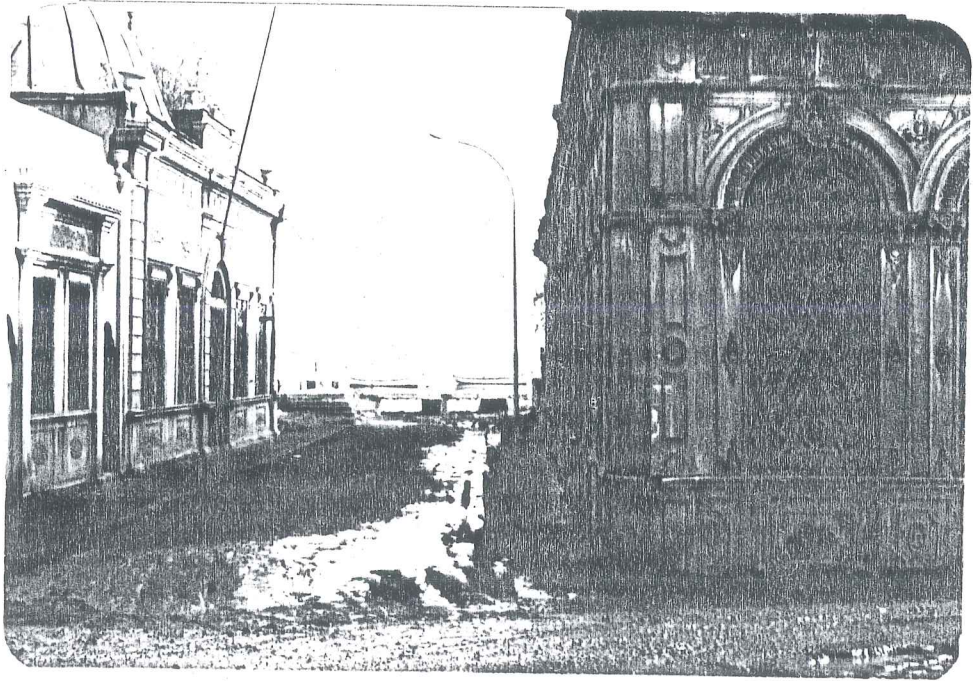


1986

Eyüp'de Bir Sokak

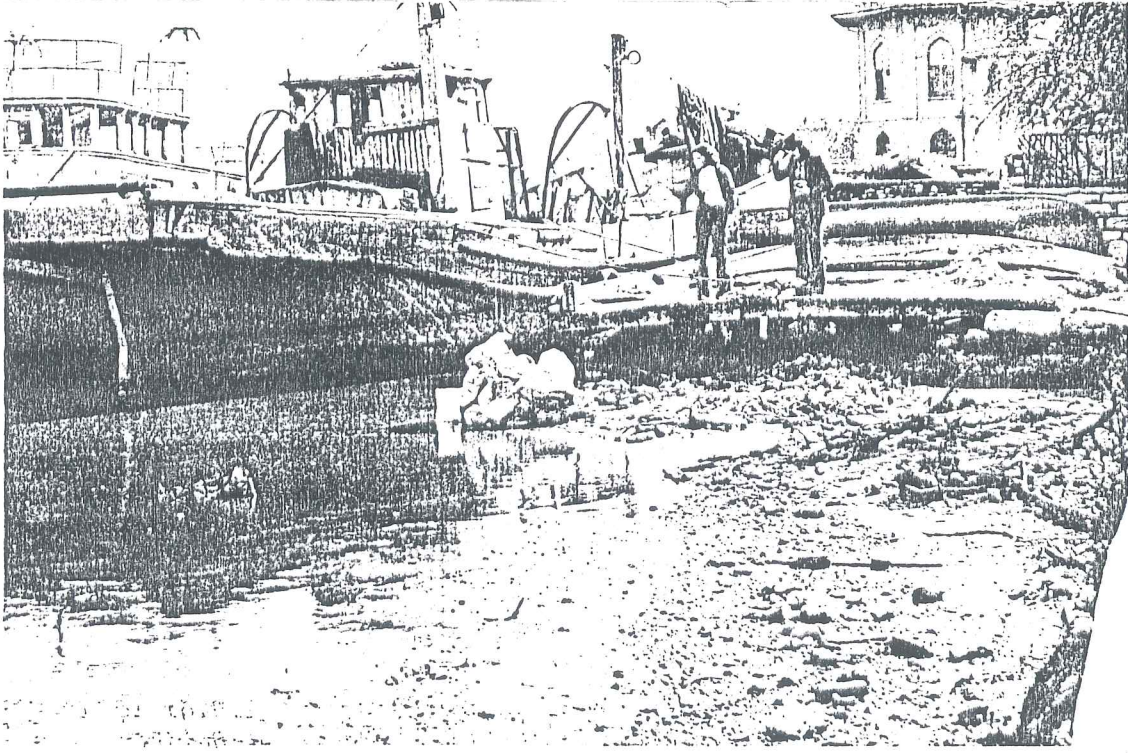


1975



1986

Eyüp Sahili (Ebu-Sud Ortaokulu Önü)

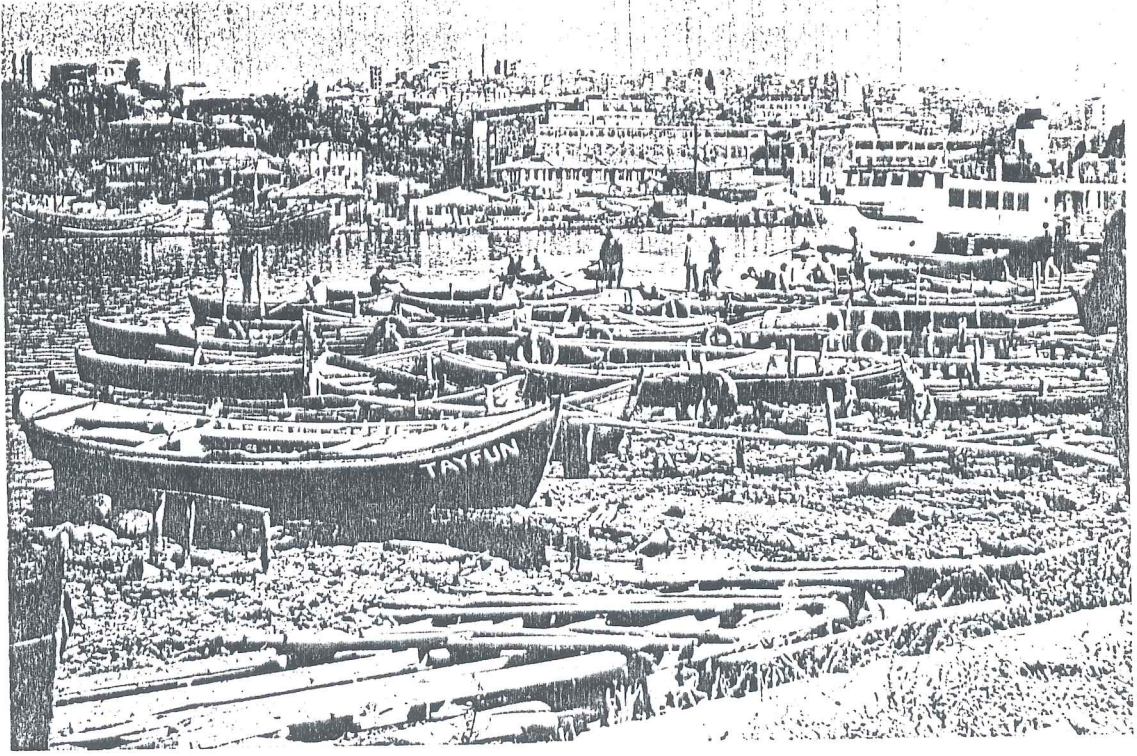


1975

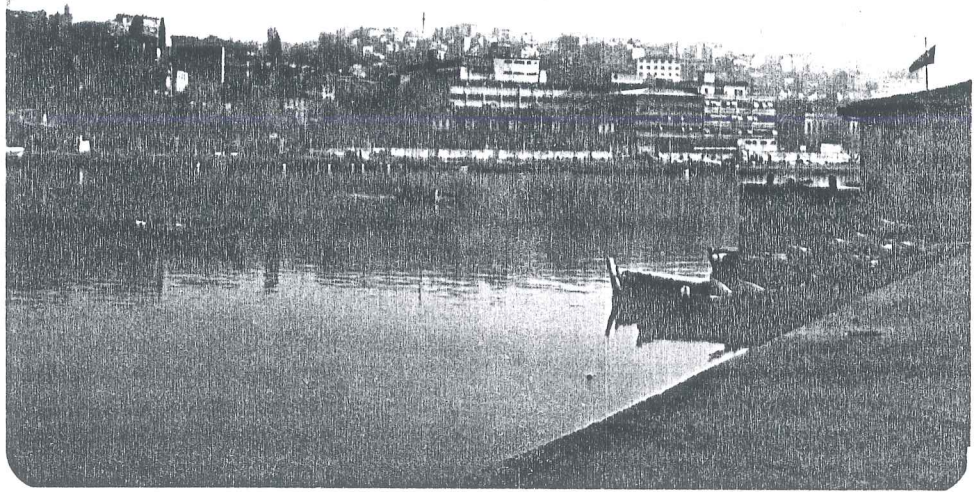


1986

Eyüp Kayık İskelesi

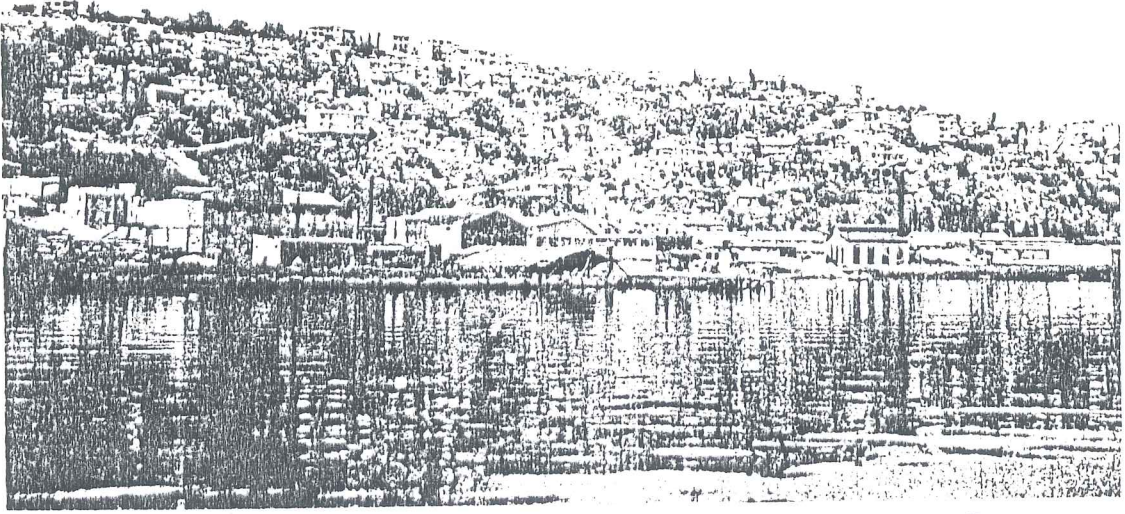


1975



1986

Kemiklidere Taş Ocakları Mevkii

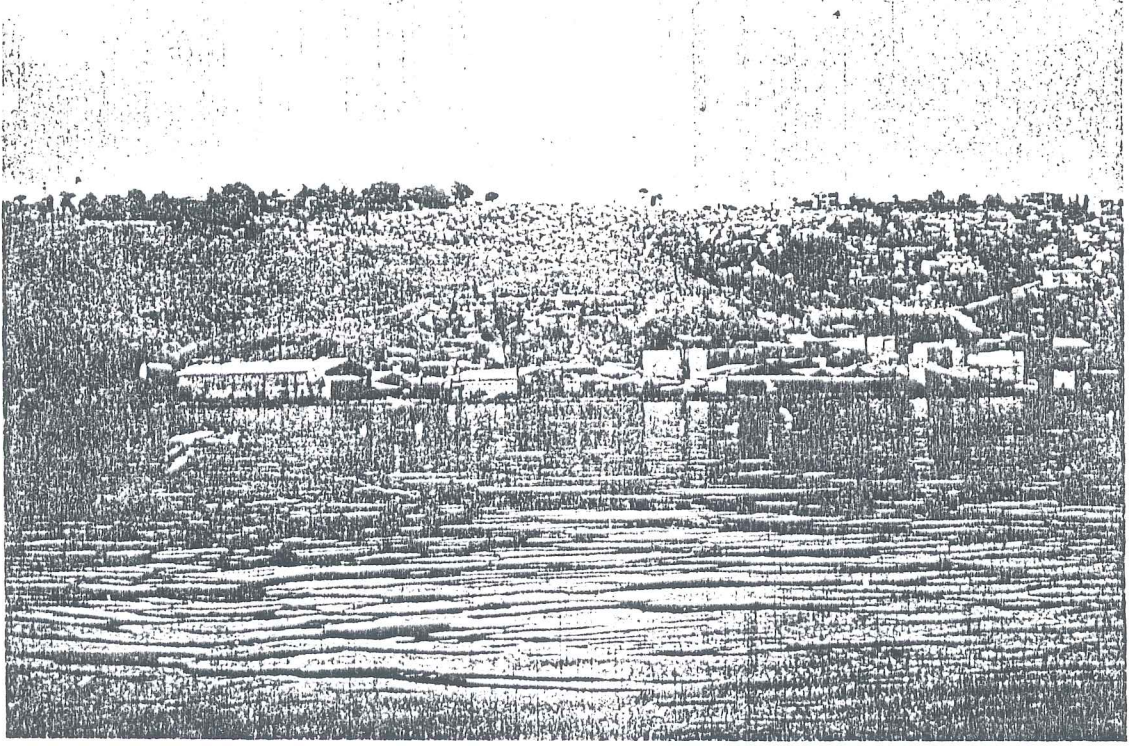


1975

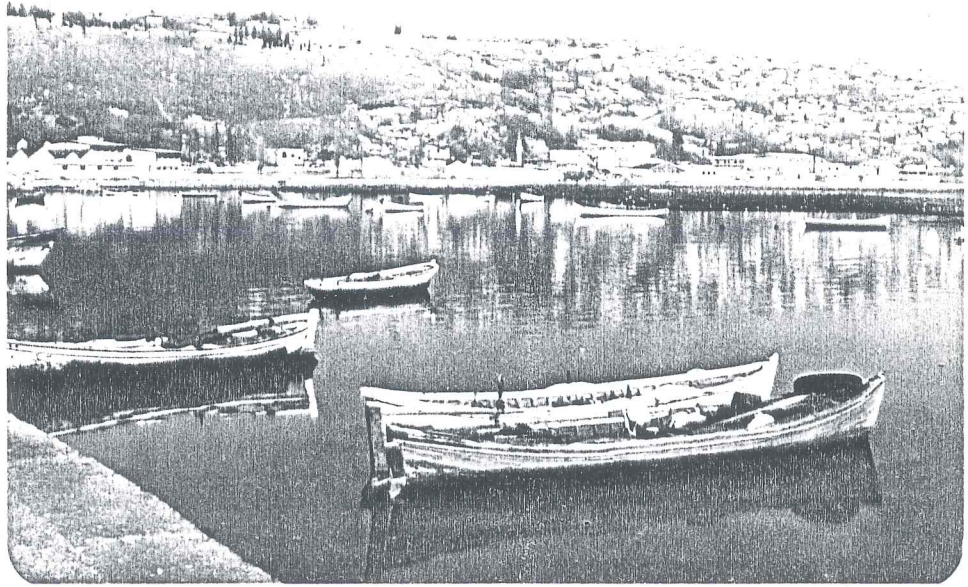


1986

Celtik Genel Görünüş

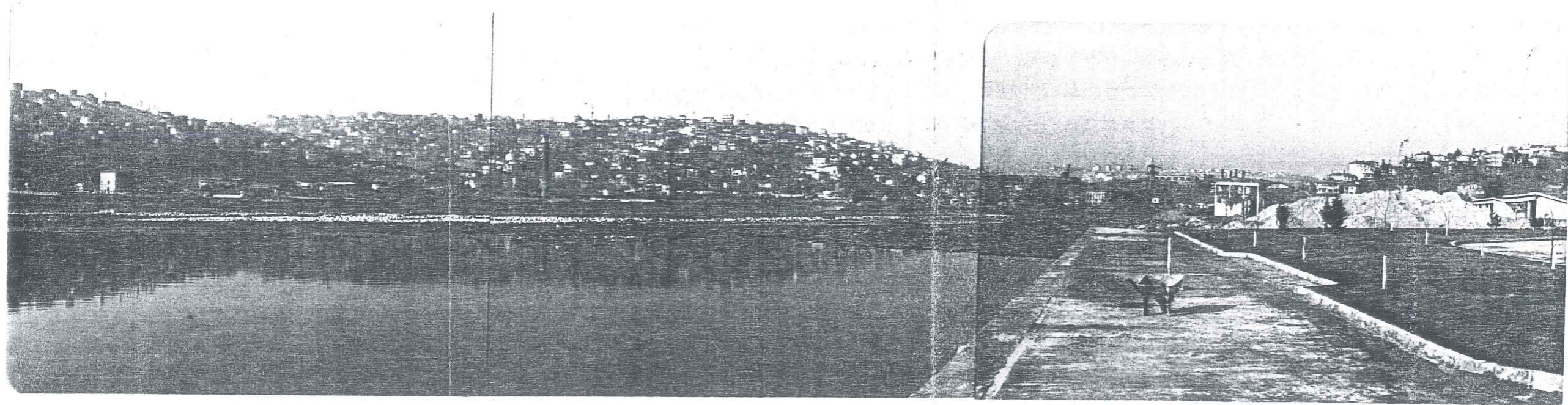
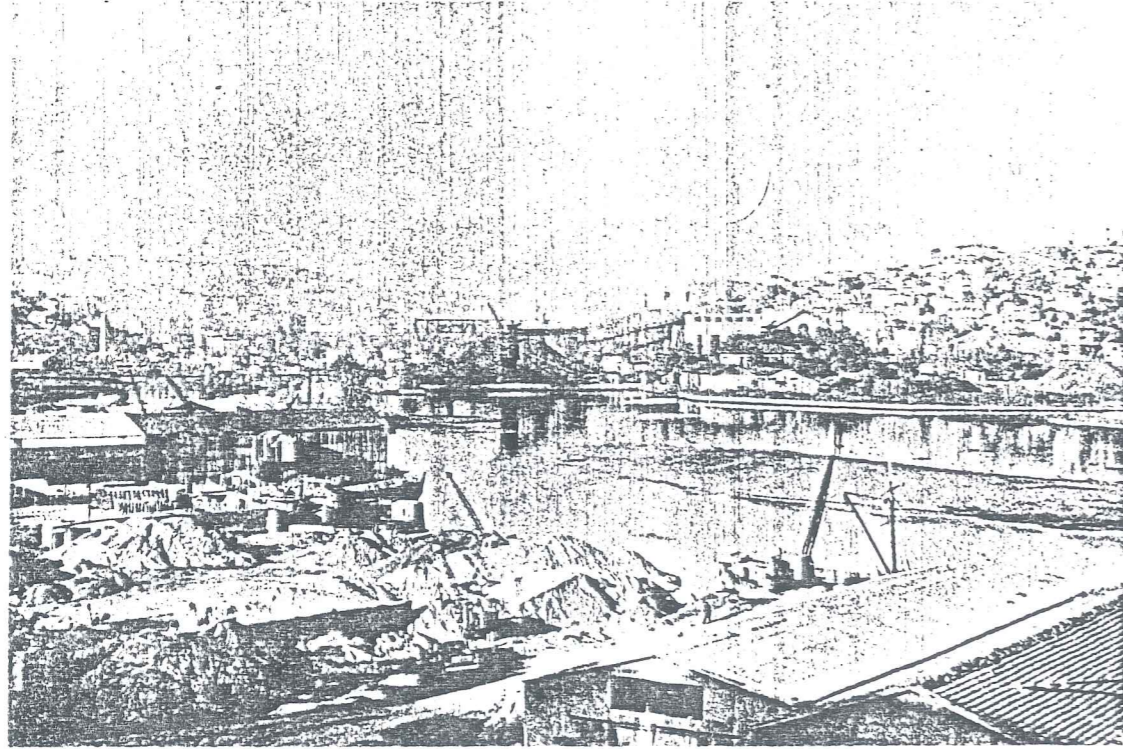


1975

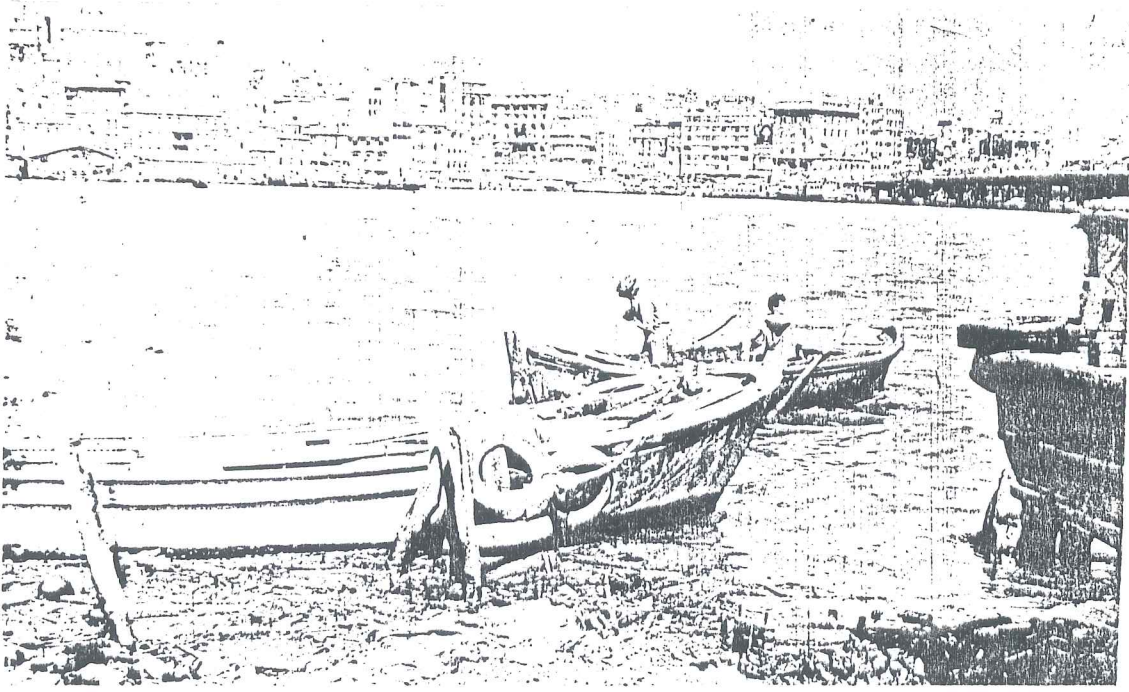


1986

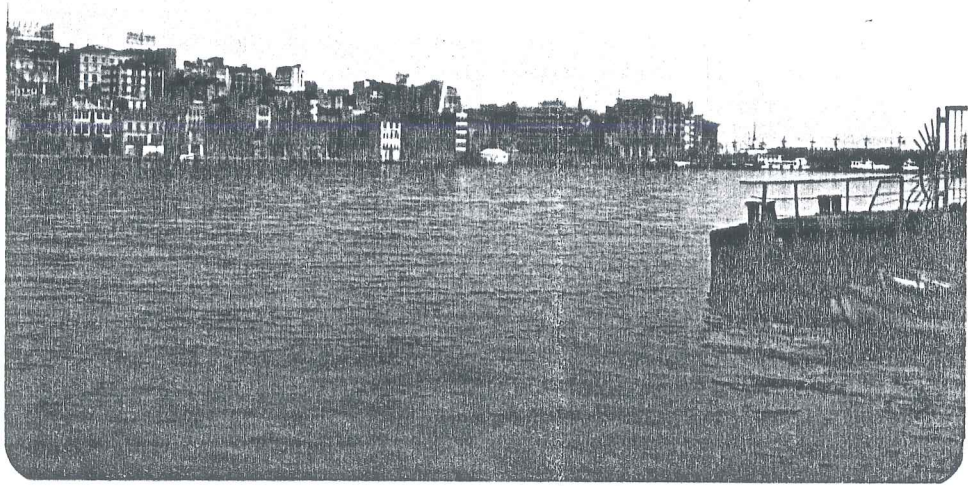
Kağıthane Girişi



Halden Perşembe Pazarına Bakış

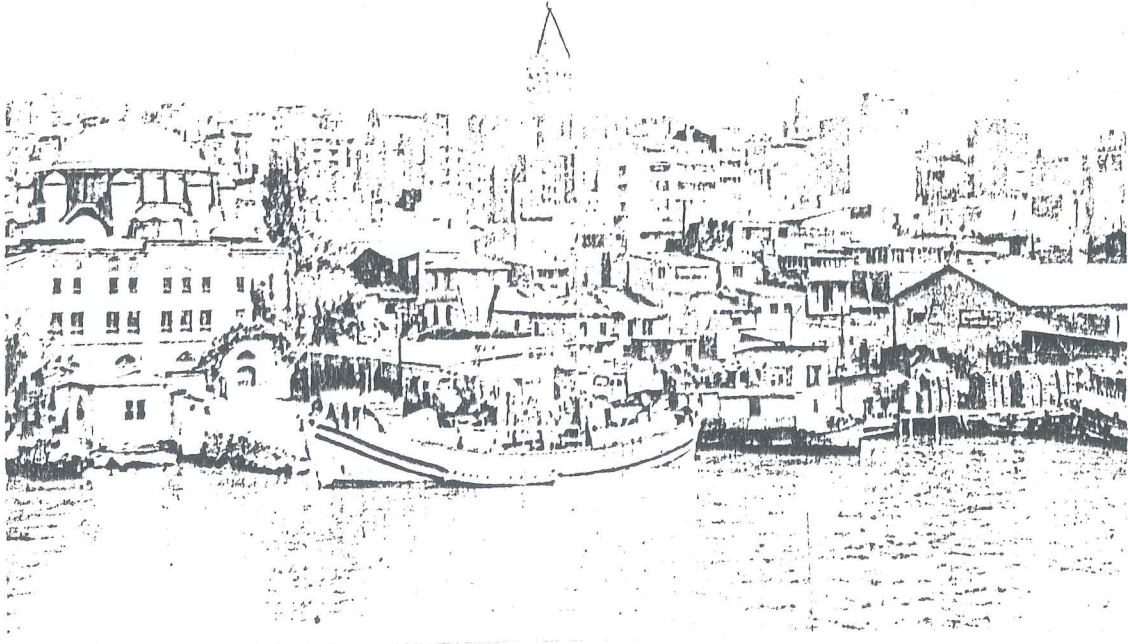


1975



1986

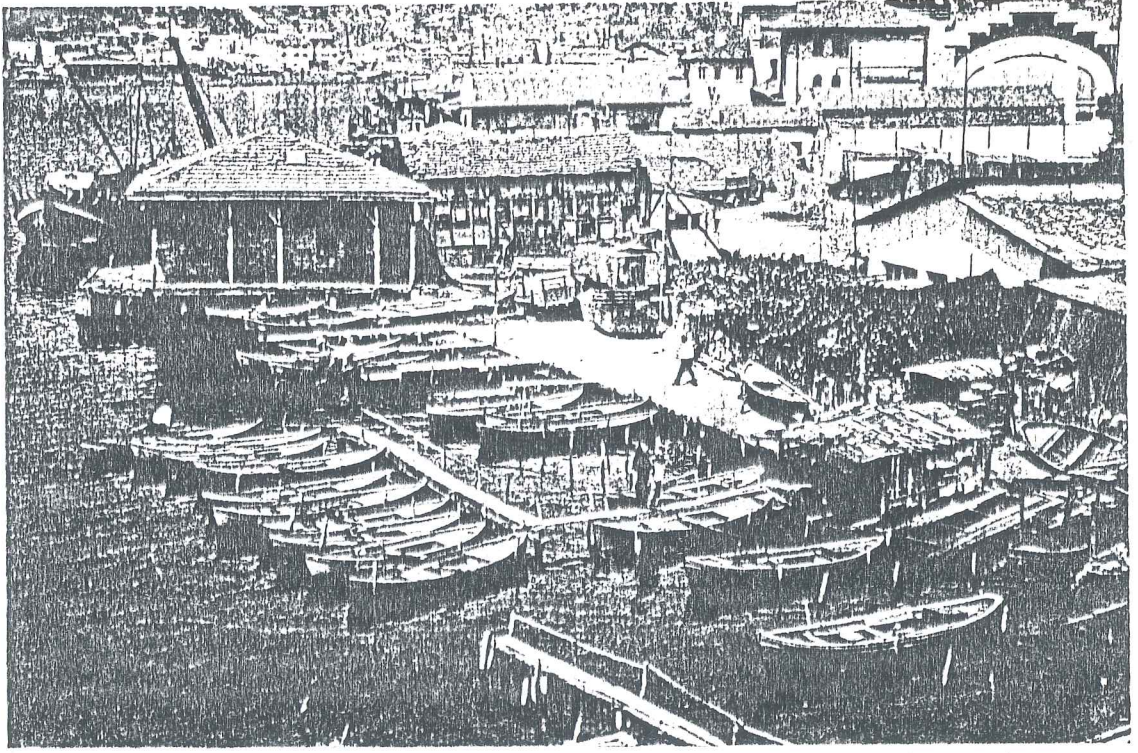
Azapkapı Genel Görünüş



1975

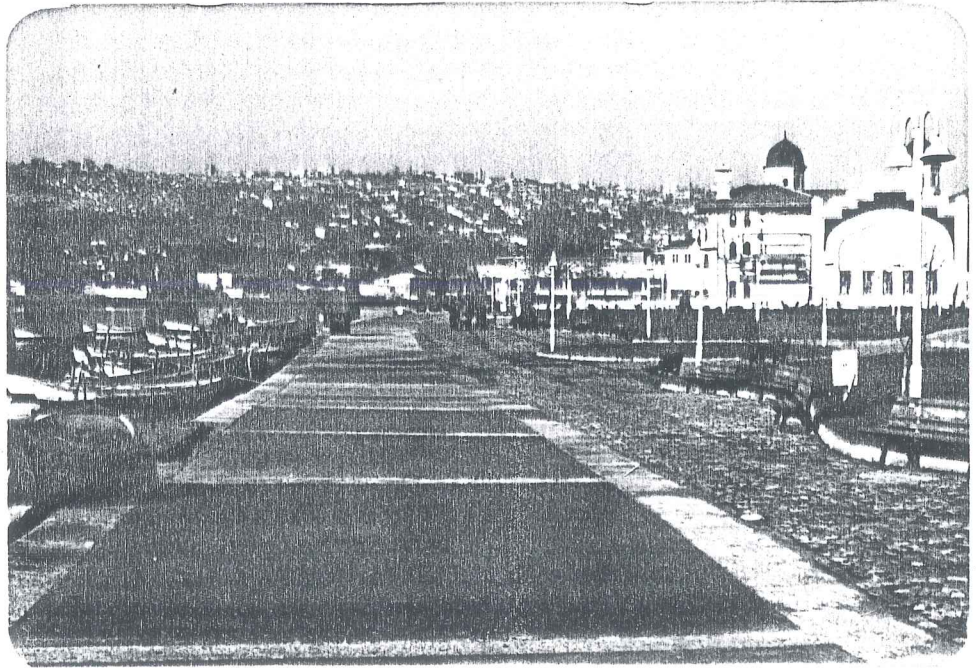


1986



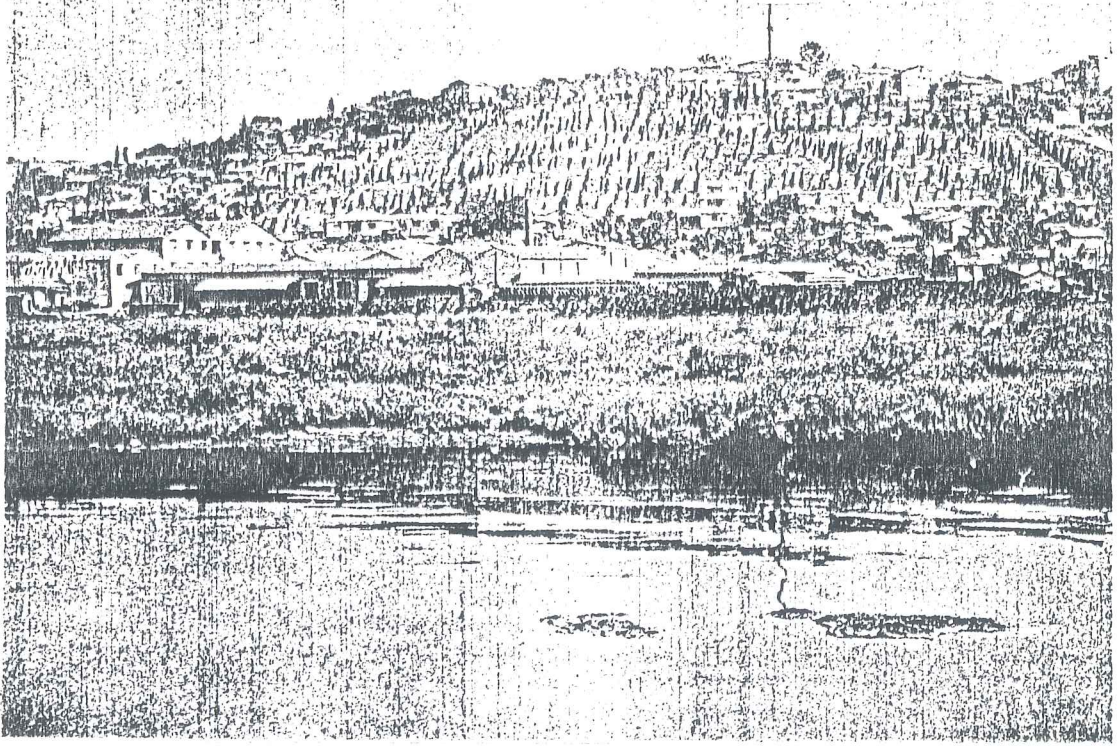
Sütlüce Kayık İskelesi

1975



1986

Eyüp'den Sötlüce Kıyıları



1975



1986

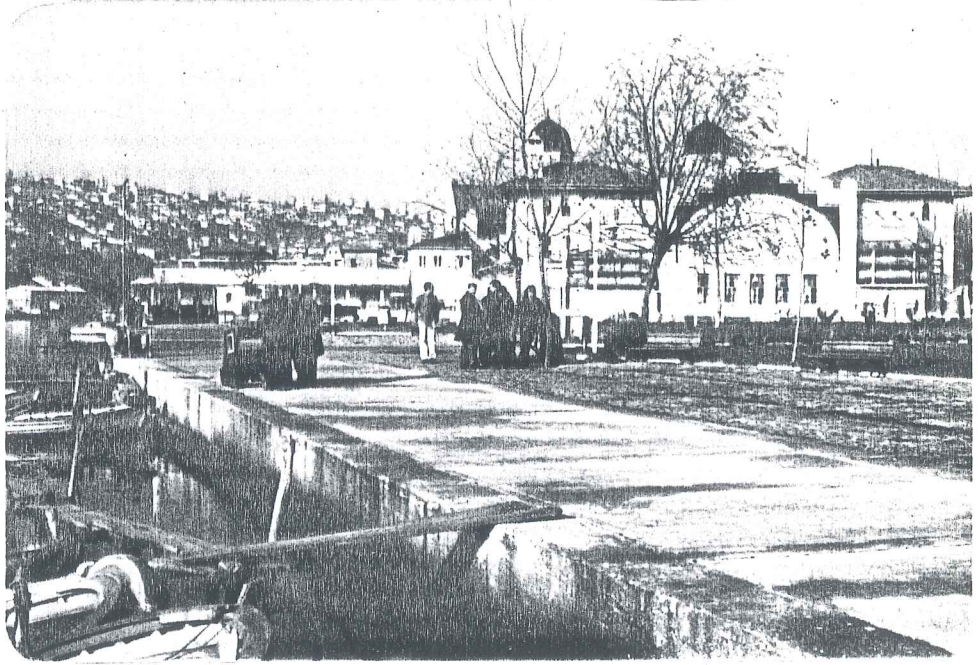


Haliç Tersanesi

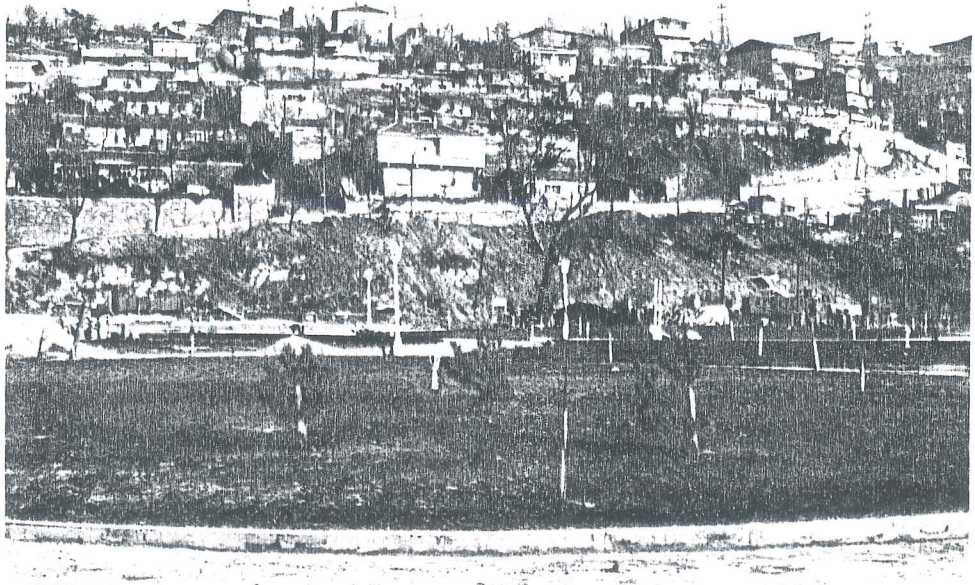


Askeri Tersane

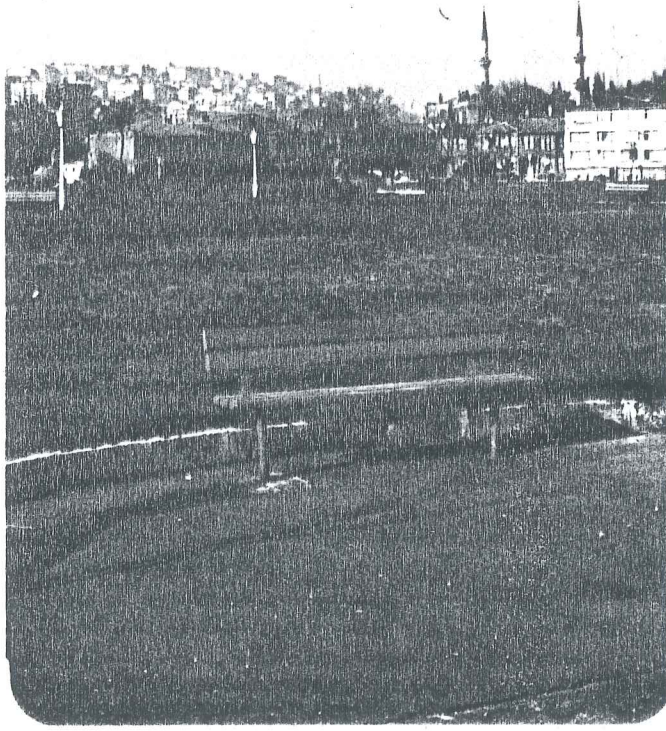
Haliç Boyunca Düzenlenen Alanlar



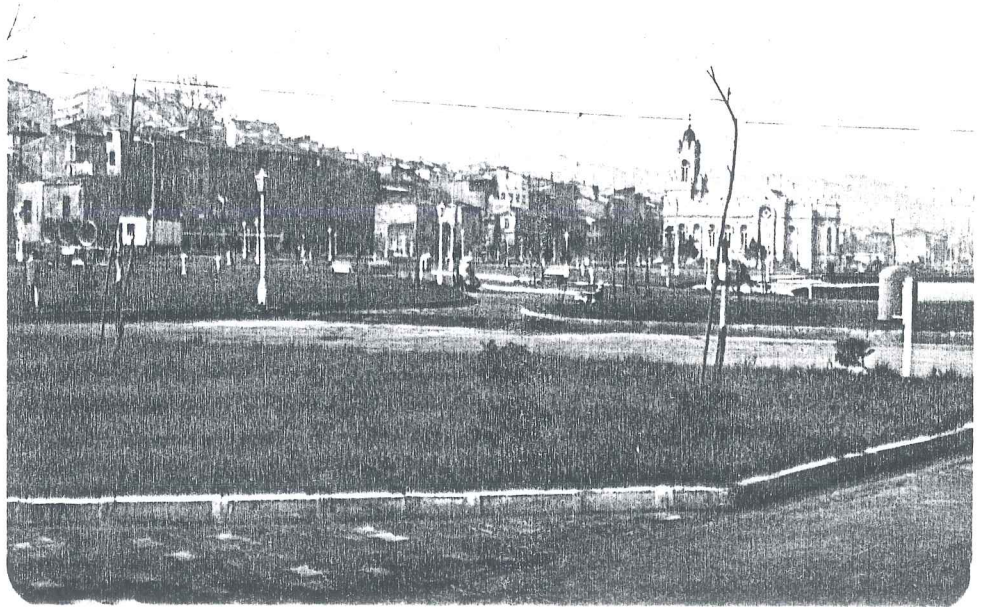
Sütlüce



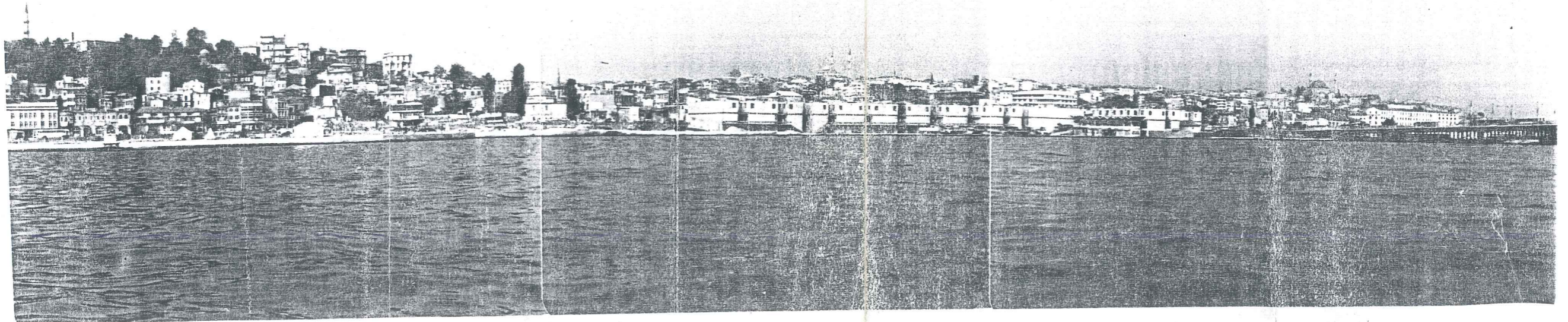
Sütlüce



Eyüp



Fener

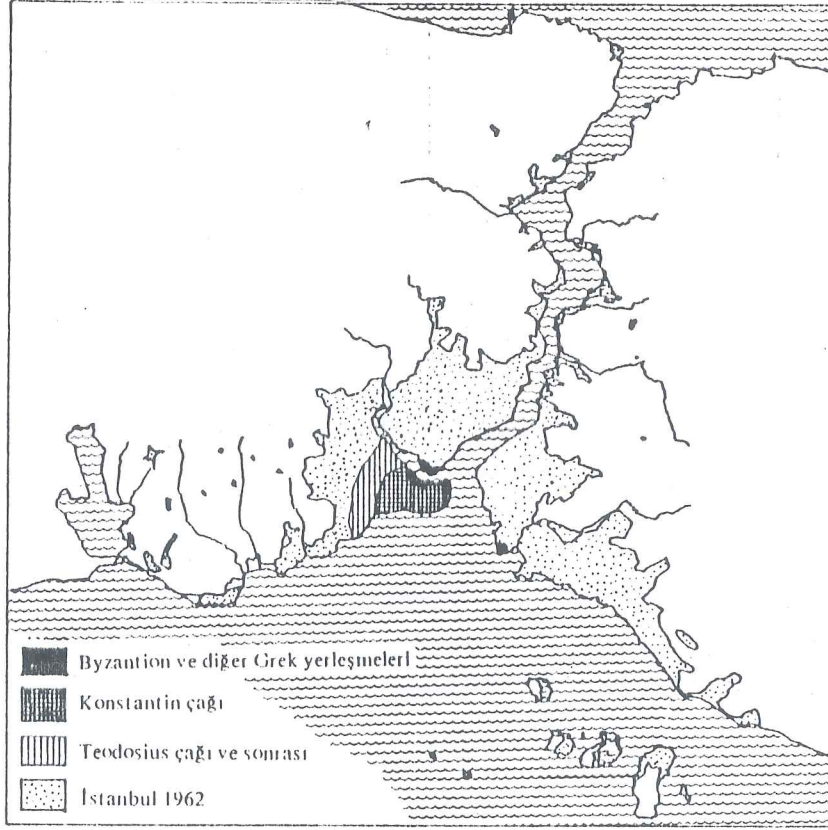




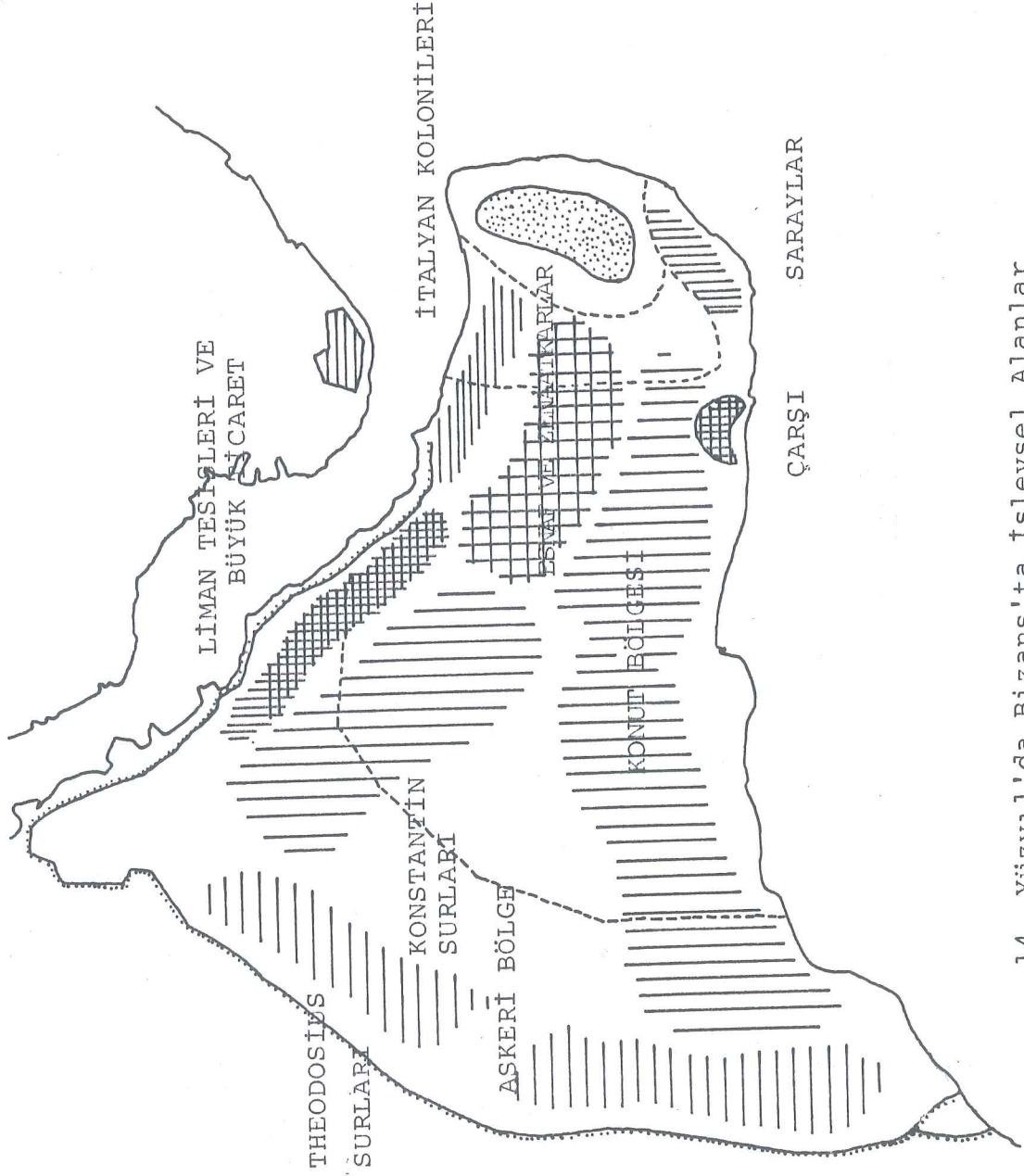
171



E K - I

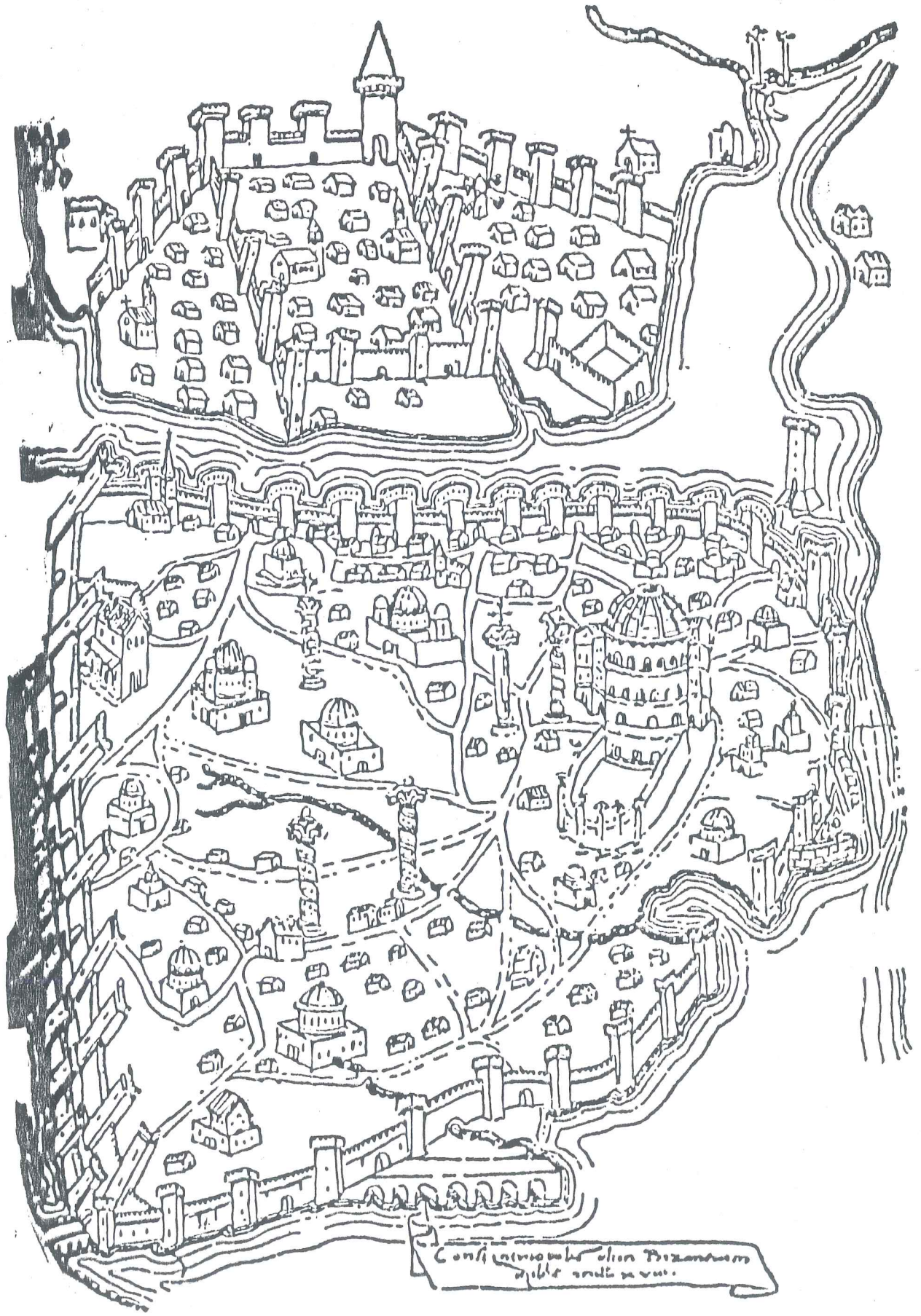


Bizans Döneminde İstanbul'un Gelişimi



14. Yüzyıl'da Bizans'ta İşlevsel Alanlar

203

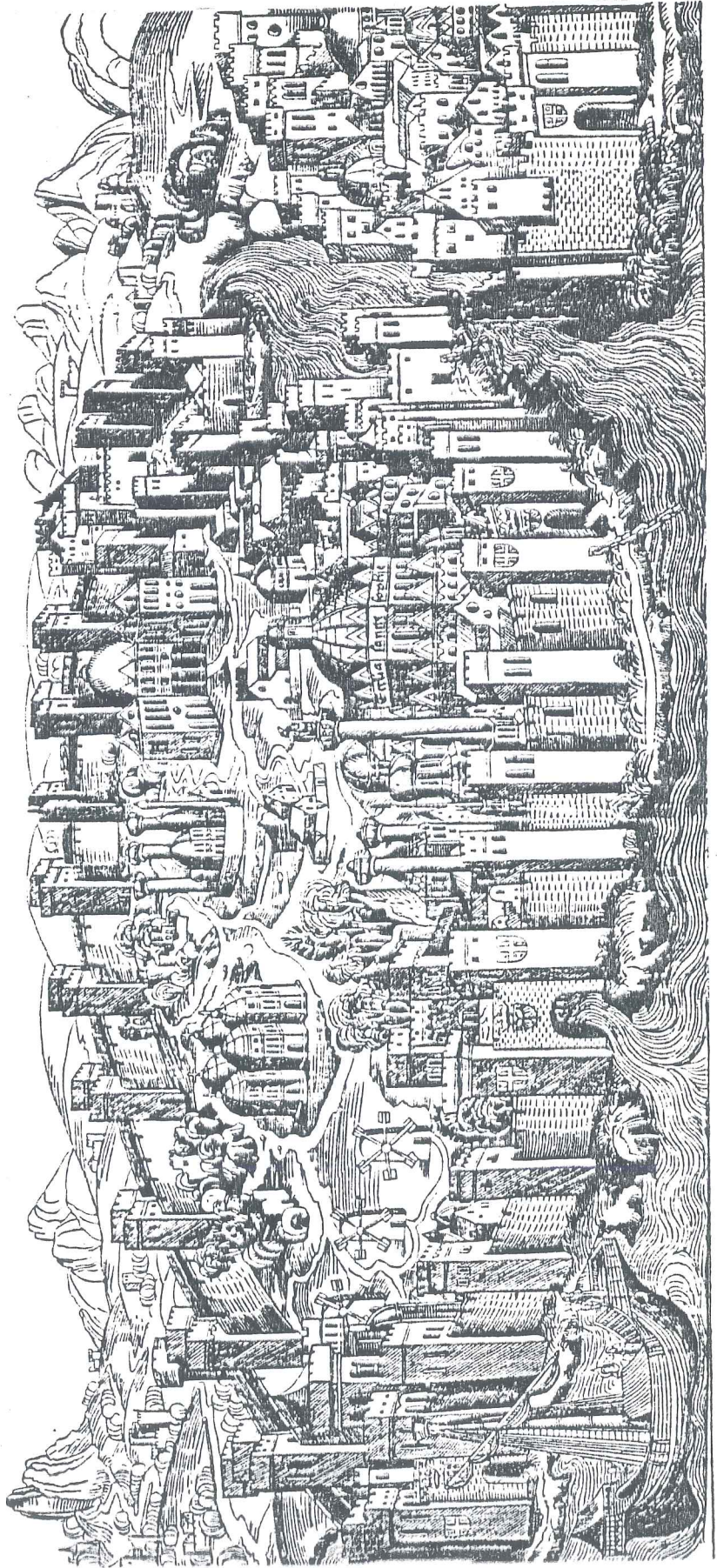


Constantinople sicut Byzantium
 sicut ante nunc.

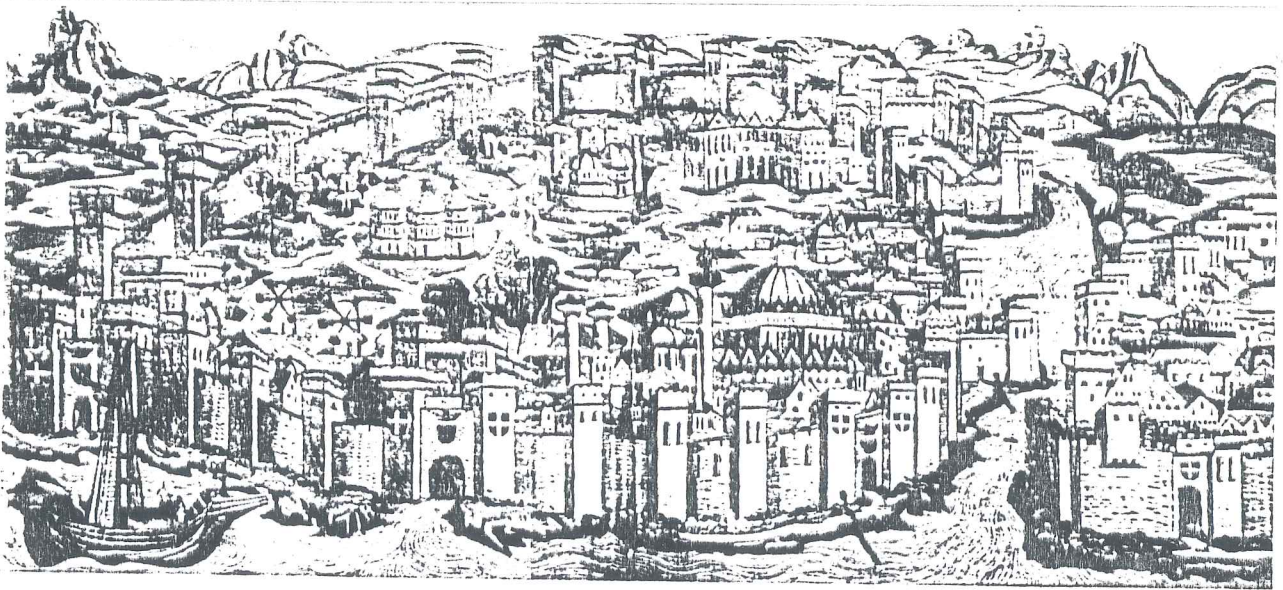
1422'de Istanbul



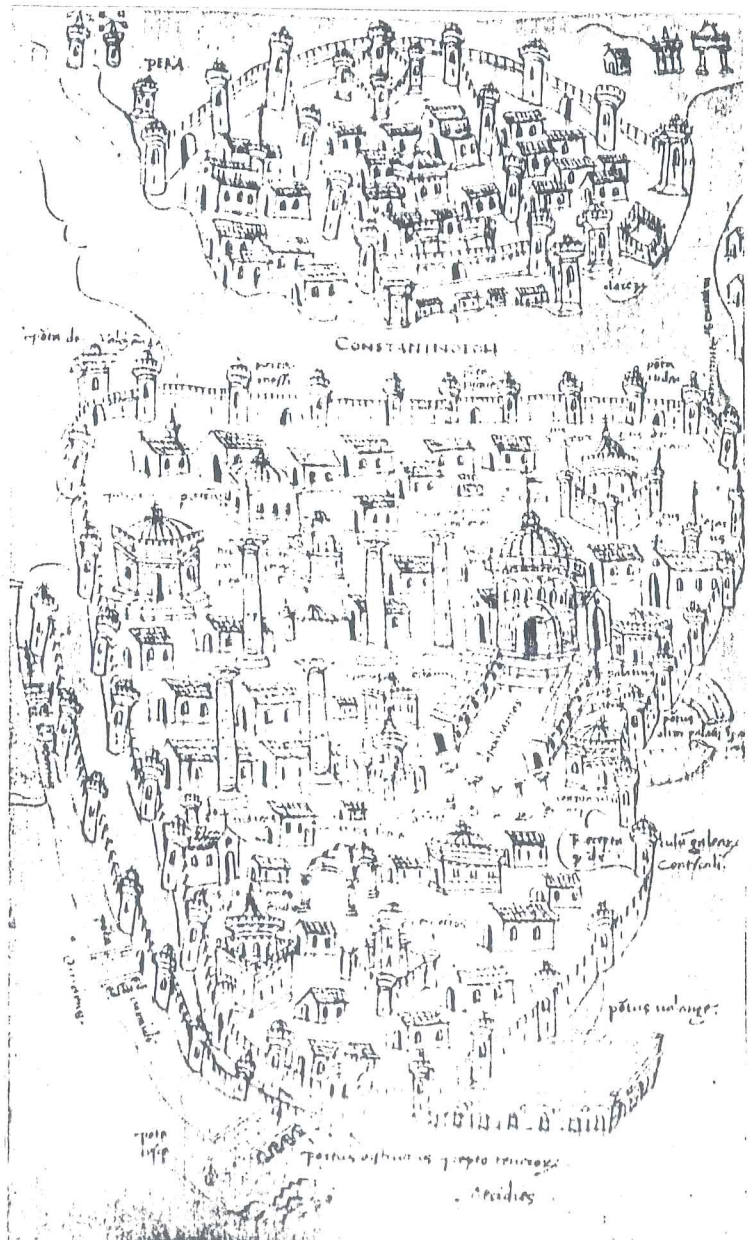
1479'da İstanbul



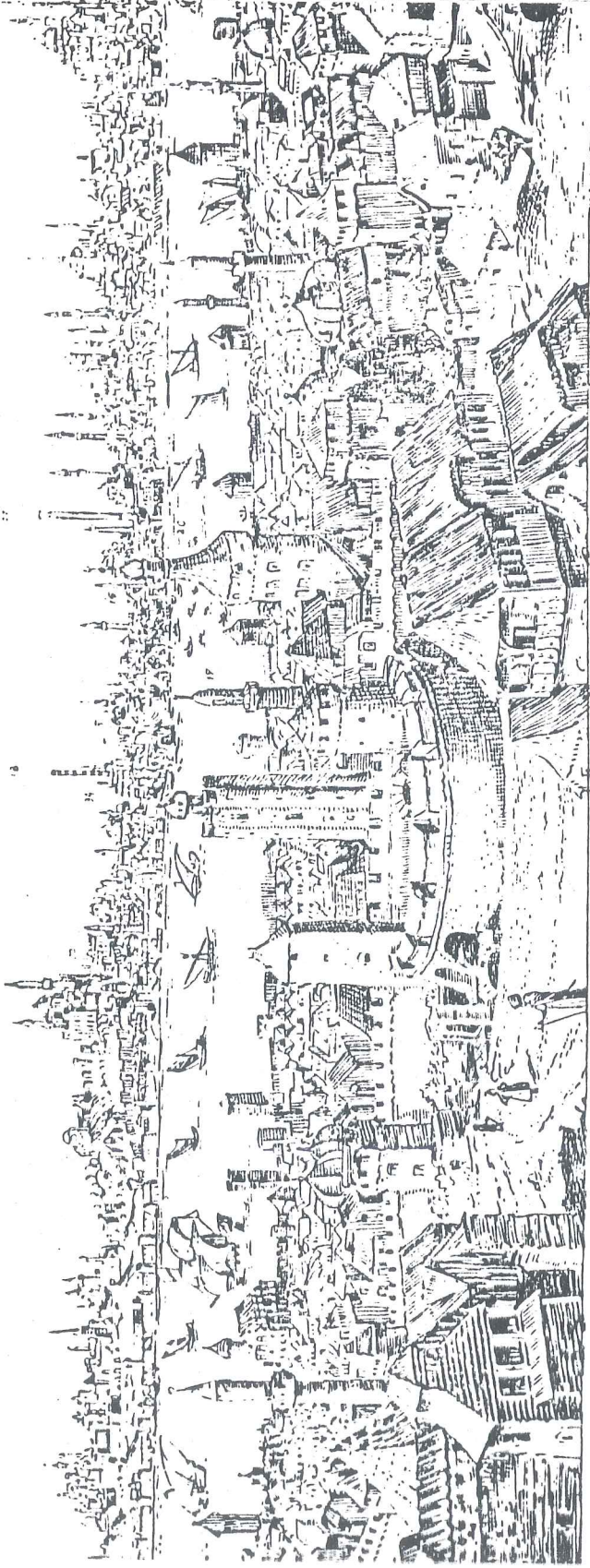
1493'de İstanbul



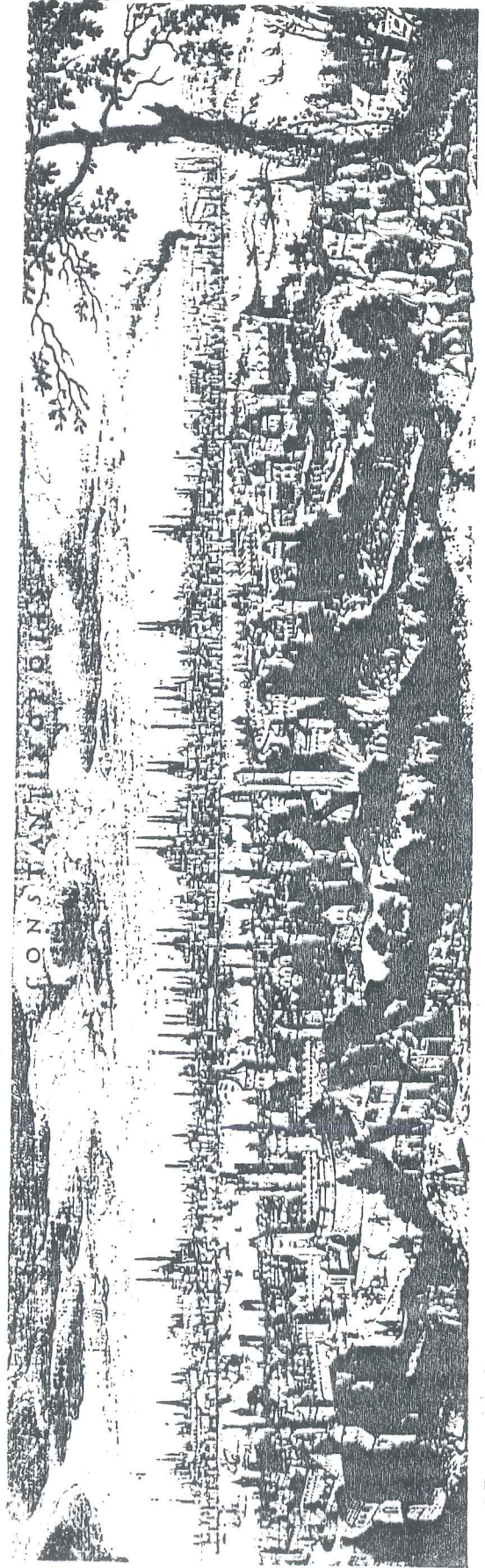
XV. Y.Y.'da Istanbul



XV.Y.Y.'da Istanbul



16. Y.Y.'da Haliç



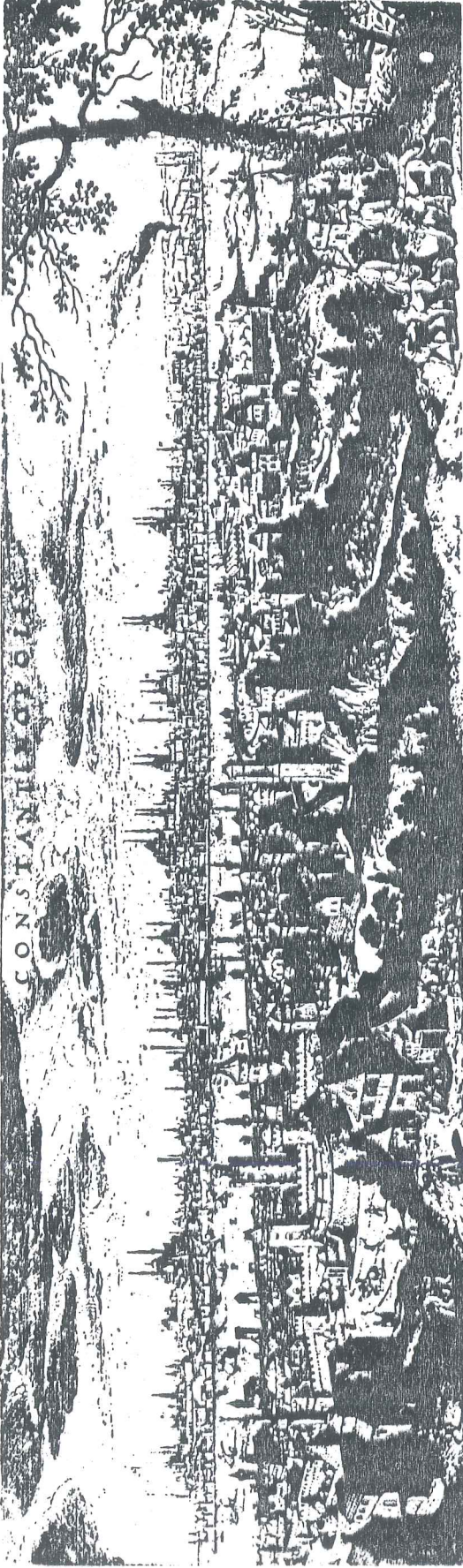
17. Y.Y.'da Haliç



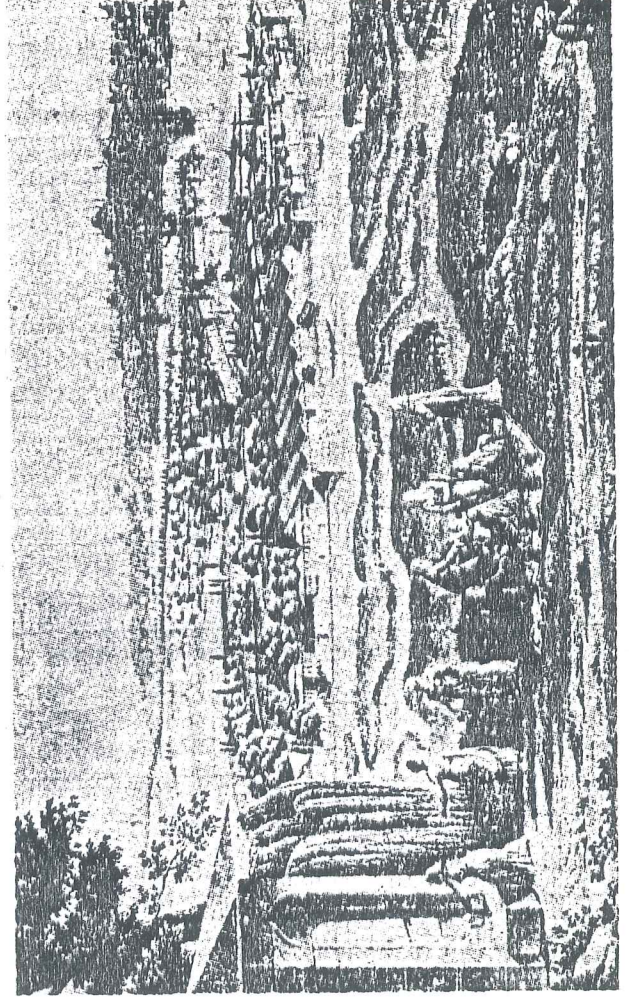
XVI. Y.Y.'da İstanbul



XIX. Y.Y. Başlarında Eyüp



1635'te Sarayburnu



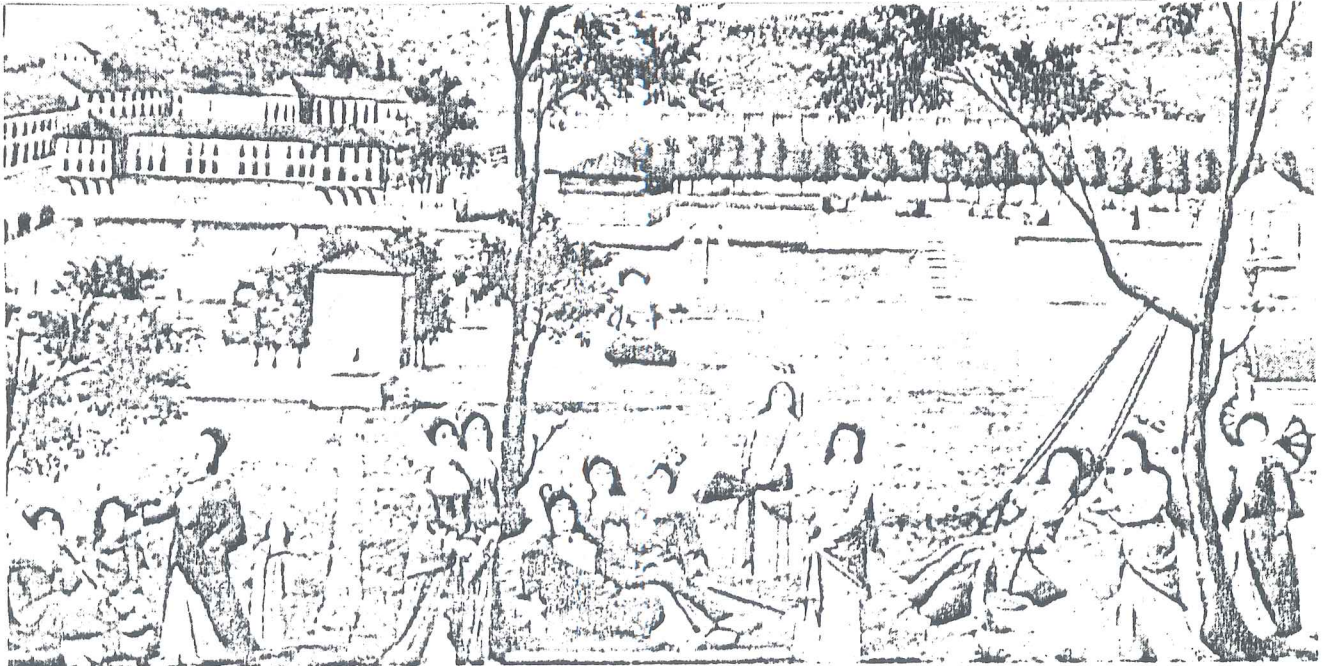
19. Yüzyıl başında Sütlüce



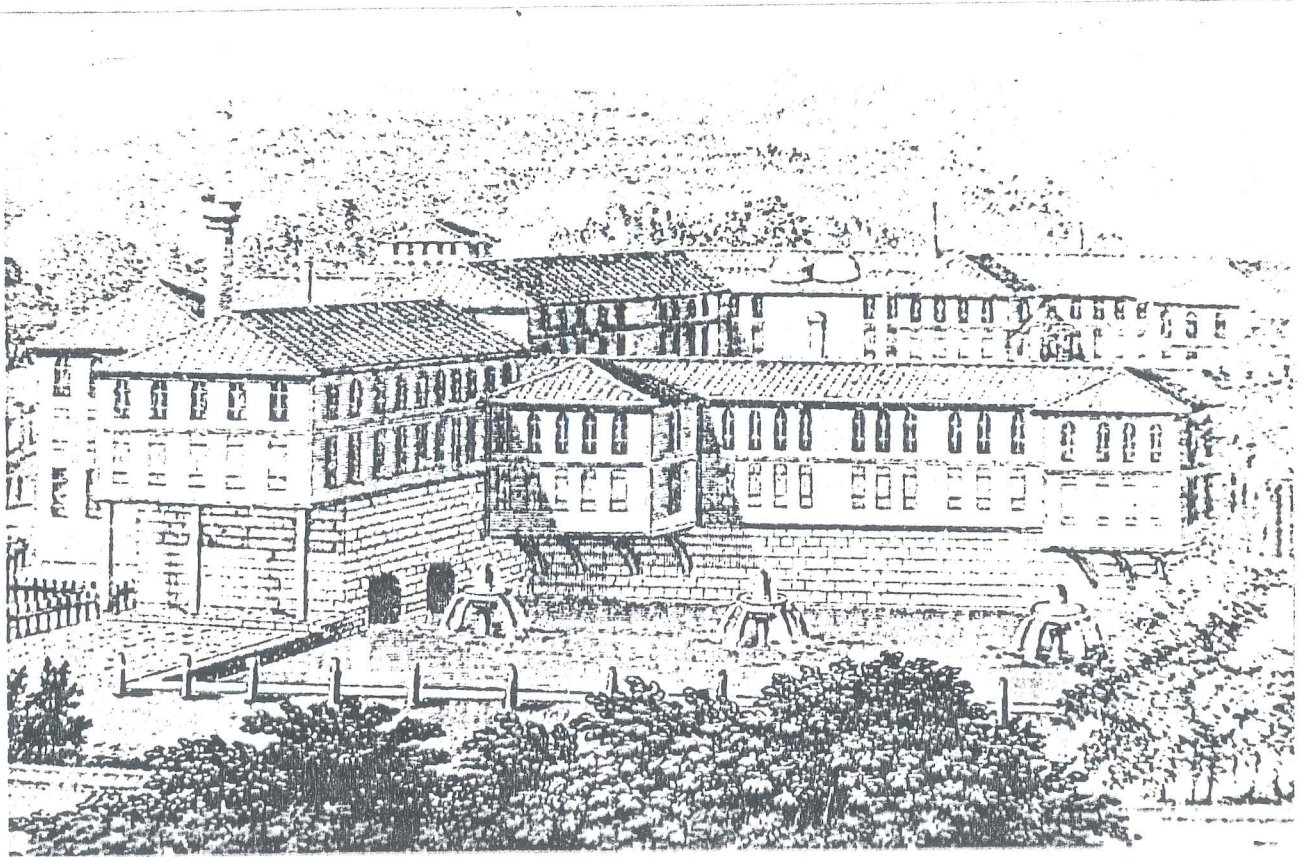
19. Yüzyılda Galata Köprüsü



Hayratiye Köprüsü



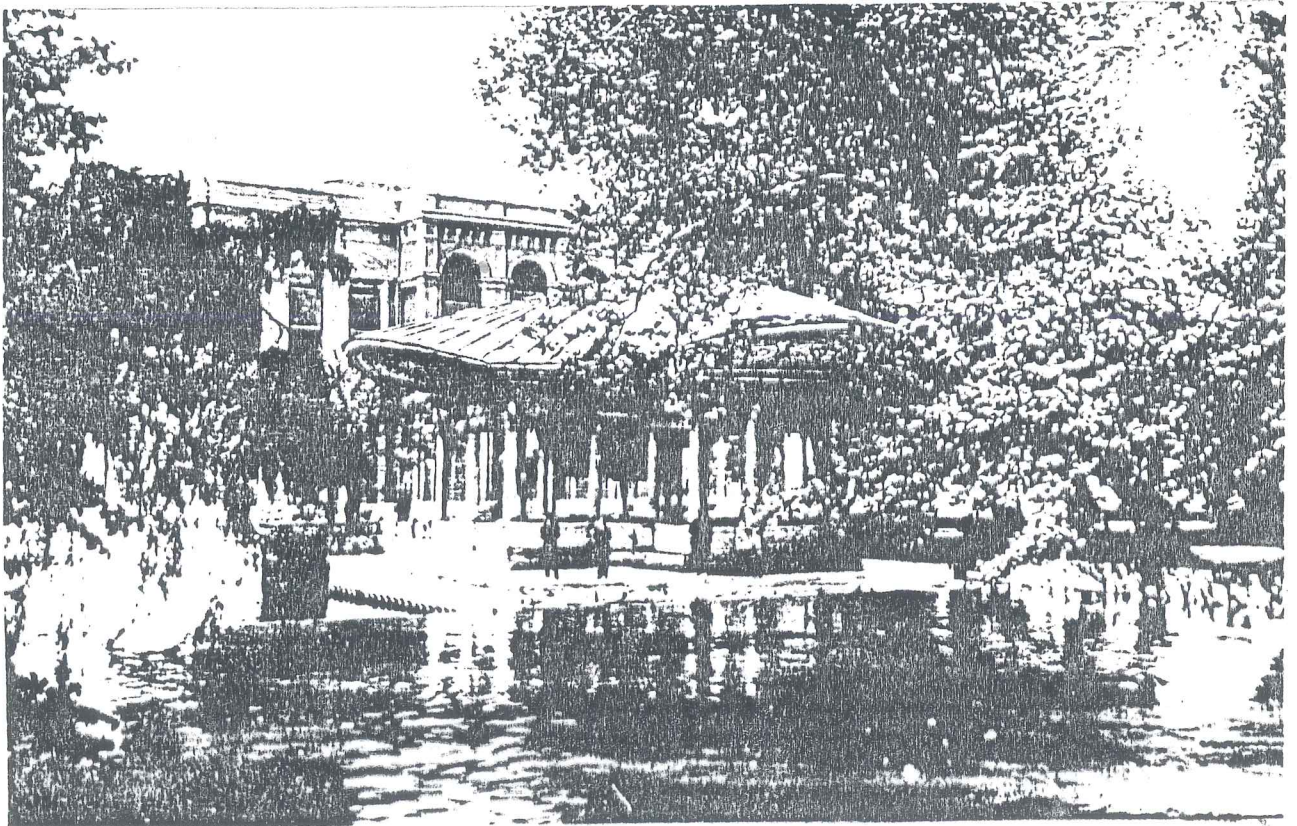
I. Sadabat Sarayı



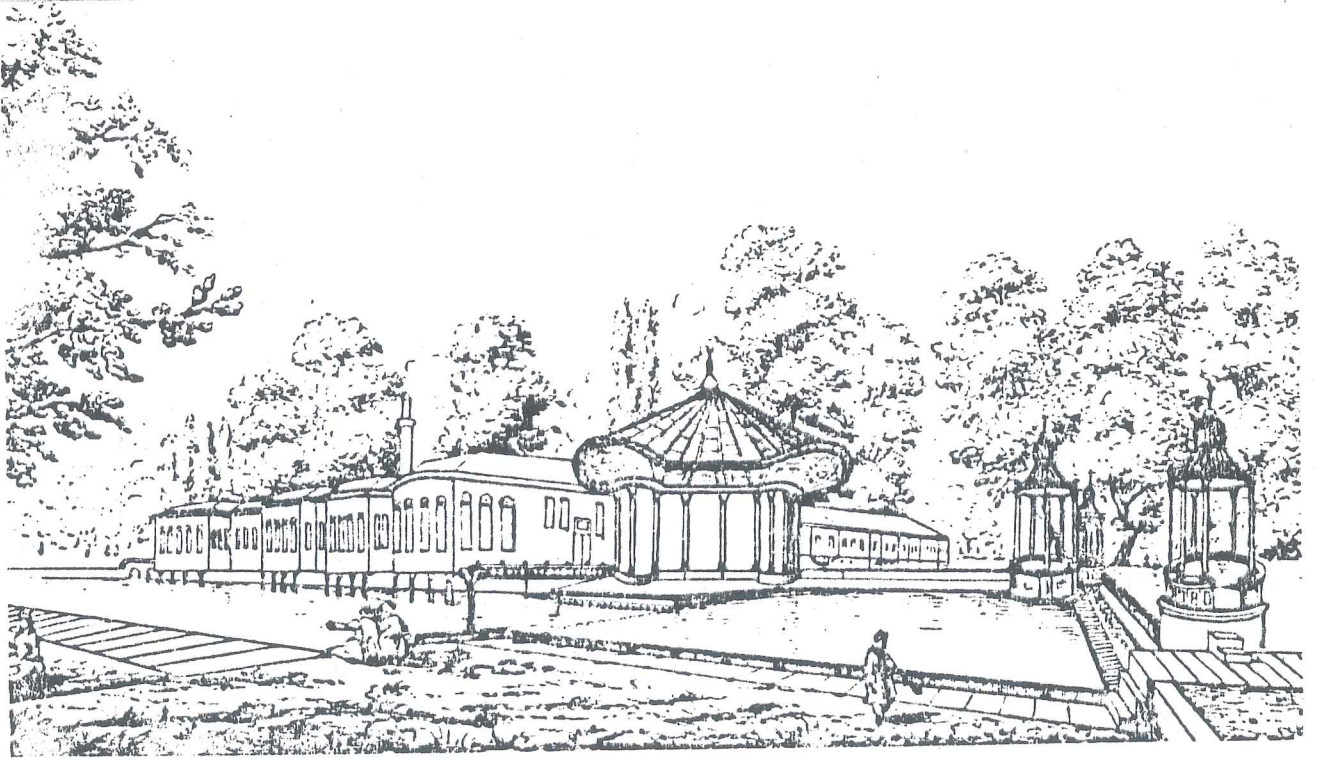
1. Sadabat Sarayı



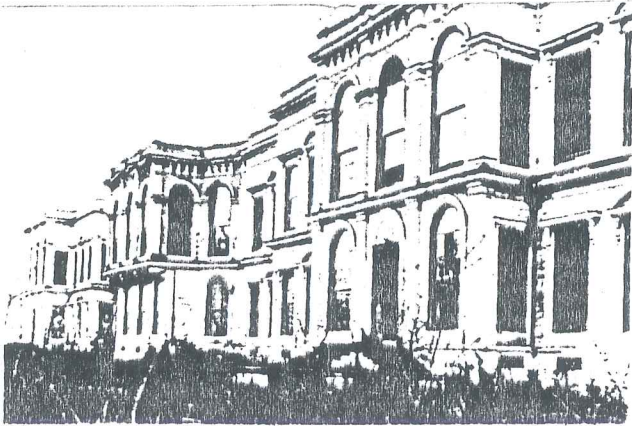
2. Sadabat Sarayı



2. Sadabat Sarayı



2. Sadabat Sarayı



3. Sadabat Sarayı



Imrahor Kasrı

KAYNAKÇA

- AHUNBAY, Zeynep, "Haliç'in Doğal, Tarihi ve Mimari Değerlerinin Korunması", Kültür Mirasımız, Sayı 12, 1984, s.90-91.
- ALGIN, Ülkü, Bölgemiz Marmara:İstanbul ve İlçeleri Geliştirilmiş 3. Baskı, İstanbul, Birsen Kitabevi Yayınları, 1980.
- ARPAD, Burhan, Yokedilen İstanbul: Gözlemler, Belgeler, Anılar, İstanbul T.T.O.K. Yayını, 1983.
- ARU, K. Ahmet,et.al., "İstanbul Şehirselleştirme Projesi Genel Planlama Ara Rapor Taslağı 1974-75, 1.Dönem Çalışması", Şehircilik Enstitüsü Dergisi 12, 1976, s.2-11.
- Atatürk Konferansları VII 1975, Türk Tarih Kurumu Yayınları XVII. Dizi, Sayı 7, Ankara, 1980.
- ATALIK, Gündüz,et.al., Haliç Düzenleme Planı İçin Uygulanabilirlik Analizi (İTÜ Araştırma Fonu Projesi), İstanbul, İTÜ Çevre ve Şehircilik Uygulama-Araştırma Merkezi Yayını, 1985.

- BALCI, A.Nihat, "Haliç'in Dolması ve Kirlenmesinde Alibey ve Kağıthane Derelerinin Rolü", Çevre Koruma, Sayı 10, (Nisan 1983, s.9-11.
- BRAUDEL, Fernand, "İstanbul'un Yaşam Çevresi", Kültür Mirasımız, Sayı , 1984, s.13.
- BEYOĞLU, Şemsettin, "Haliç'in Sağlık Sorunları", Çevre Koruma Sayı 21 (Temmuz, 1984, s.19.
- BEYLIE, Général de., L'Habitation Byzantine Paris, Grenoble, 1902.
- BÖTTCHER, Eanst, "Haliç'te Geçen Günler", Çev. Mediha Sayar, Tarih Coğrafyası Dünyası, 15 Eylül 1959, s. 22-28.
- "Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu 1971-72 Çalışmaları", Mimarlık, Sayı 105, (1972-7) s. 105-118.
- CANSEVER, Turgut, Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu Çalışmaları Özet Açıklama, Mayıs 1975, Yayıncı Yok, Yayıncı Yok, 1975.
- CURİ, Kriton, Deniz Kirlenmesi Açısından Haliç ve Marmara Denizi, İzmit, Boğaziçi Üniversitesi Yayını, 1977.
- De AMICIS, Edmondo, İstanbul 1874, Çeviren: Beynun Akyavaş, Kültür Bakanlığı Yayınları: 382, Türk Sanatı Eserleri Serisi: 14, Ankara, 1981.
- DENEL, Serim, Batılılaşma Sürecinde İstanbul'da Tasarım ve Dış Mekânlarda Değişim ve Nedenleri, ODTÜ Mimarlık Fak. Aralıklı Yayınları Dizisi No: T-4 04 82, Ankara, 1982.

DURANAY, Niyazi, "Cumhuriyetten Buyana İstanbul Planlaması" Mimarlık, Sayı 105, (1972-7), s.65-109.

Dünü, Bugünü, Yarını: Haliç, İstanbul, Tercüman Aile ve Kültür Kitaplığı Yayınları, 1986.

EYİCE, Semavi, "Kağıthane-Sâdâbâd-Çağlayan", Taç Vakıf Dergisi, Sayı 1 (Şubat 1986), s.29-36.

GAUTIER, Théophile, İstanbul, İstanbul, İstanbul Kitaplığı, 1971.

GEZİM, Gürkün, "Kent Toprakları, Yerleşme ve Planlama Sorunları", Mimarlık, Sayı 149 (1976-4), s. 37-43.

GÜLERSOY, Çelik, Kayıklar, İstanbul, T.T.O.K. Yayını, 1983.

GÜLERSOY, Çelik, "Dünkü Haliç", Çevre Koruma, Sayı 8 (Nisan 1981), S. 15-18.

GÜRSEL, Ercan, "İstanbul Kanalizasyon Master Planı ve Bu Planla İlgili Eleştirilere Cevaplar", Çevre Koruma, Sayı 5 (Temmuz 1980), s.4-6.

GÜRSEL, Yücel, et.al., "Haliç Çevresi Yerleşme Sorunları", Mimarlık, Sayı 149, (1976-4), s.57-65.

Haliç Sempozyumu, İstanbul, İTÜ Yayını, 1975.

Haliç Sorunları ve Çözüm Yolları Ulusal Sempozyumu Tebliğleri, İstanbul, Boğaziçi Üniversitesi Yayını, 1977.

"Haliç'in Temizlenmesi ve Düzenlenmesiyle İlgili Son Gelişmeler", Çevre Koruma, Sayı 10 (Nisan 1983), s.6-7.

Haliç Master Planı Bütünü İçinde Eyüp Park Önerisi, İstanbul Boğaziçi Üniversitesi Yayını, 1977.

İLTER, İsmet,

Boğaz ve Haliç Geçişlerinin Tarihçesi, Yayın Yeri yok, yayıncı Yok, Yapım tarihi yok.

İNCİCYAN, P.G.,

13.Asırda İstanbul, Çeviren Hrand D. Andreasyan, İstanbul Fetih Cemiyeti, İstanbul Enstitüsü Yayınları: 43, 2.Baskı, İstanbul, 1976.

İstanbul Ulaşımında 50 Yıl, Ankara, 1974.

İstanbul Metropolitan Alanında Sanayi Yerleşim Planlaması, İ.S.O. Araştırma Dairesi Yayını Sayı:10, İstanbul, 1981.

İstanbul: Doğası, Tarihi, Ekonomisi, Kültürü, Yurt Ansiklopedisi-İl Kitapları Dizisi, İstanbul Anadolu Yayıncılık, 1983.

"İstanbul Sanayi Fiziki Yerleşme Durumu Anketi", Mimarlık, Sayı 81 (1970-7), s. 36-40.

"İstanbul Metropolitan Alan Planlama Çalışmaları", Mimarlık, Sayı 79 (1970-5), s. 55-77.

"İstanbul", İslâm Ansiklopedisi, C.5, Kısım 2, 1950, s.1138-1141.

KARABEY, Haydar,

"Kıyılarımız Hakkında", Çevre Koruma, Sayı 10 (Ek 1981), s. 3-5.

- KARPUZCU, Mehmet, Haliçlerin Kirlenmesi, İstanbul, İTÜ İnşaat Fakültesi Yayını, 1976.
- KASPER, Erich, "Bir Yabancı'nın Gözü İle Haliç", Çevre Koruma, Sayı 10 (Nisan 1983), s.12-13.
- KILINÇASLAN, İsmet, İstanbul: Kentleşme Sürecinde Ekonomik ve Mekansal Yapı İlişkileri, İstanbul, İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayını, 1981.
- KIRAY, Mübeccel, "İstanbul: Metropolitan Kent", Mimarlık Sayı 199 (Ocak 1984), s. 28-33.
- KONUKSEVER, Mahmut, et.al., "Fener ve Balat'ta Analitik Çalışma: Bölgenin Korunma Gerekliliği", Mimarlık, sayı 157, (1978-4), s.69-72.
- KUBAN, Doğan, "İstanbul'da Korunulacak Bölgeler İçin Ayrıntılı Özellikler ve Koruma Modaliteleri", Şehircilik Enstitüsü Dergisi 1, 1971, s.42-70.
- KUBAN, Doğan, "İstanbul'un Tarihi Yapısının Genel Özellikleri", Şehircilik Enstitüsü Dergisi 1, 1971, s.18-37.
- KUBAN, Doğan, "İstanbul'un Tarihi Yapısı", Mimarlık, Sayı 79 (1970-5), s.26-48.
- LANGEVIN, Marc; Meizonnet, Louis, İstanbul Yolcu Nakliyat İşleri Etüdü, Ter. Sadettin Ozil, İstanbul, İETT İşletmeleri Umum Md. Neşriyatından, 1953.
- Marmara Bölgesi Çevre Kirlenmesi Semineri, İstanbul, Ağaoğlu Yayınevi, 1977.

- OKYAY, Sevin, "Tanıkların Kaleminden Dünden Bugüne Haliç (I)", Kültür Mirasımız, Sayı 10, 1984, s.74-75.
- OKYAY, Sevin, "Tanıkların Kaleminden Dünden Bugüne Haliç (II)", Kültür Mirasımız, Sayı 11, 1984, s. 82-83.
- Ok Meydanı ve Okçuluk Tarihi, Yayın yeri yok, Vakıfler Genel Müdürlüğü Yayınları, Yayın tarihi yok.
- ORTAYLI, İlber, "İstanbul'un Mekânsal Yapısının Tarihsel Evrimine Bir Bakış", Anme İdaresi Dergisi, C. 10, Sayı 2, 1977, s.77-97.
- ORTAYLI, İlber, "İstanbul Albümünden Parçalar" Mimarlık Sayı 199 (Ocak 1984), s. 4-7.
- ÖZDEŞ, Gündüz, "Haliç'in Geleceği Üzerine...", Çevre Koruma, Sayı 21 (Temmuz 1984), s.9.
- PARDOE, Julia, Yabancı Güzü İle 125 Yıl Önce İstanbul, Çev. Bedriye Sarda, İstanbul, 1967.
- PİCCINATO, Luigi, "Büyük İstanbul Nazım Planı Ana Hatları İzah Raporu", Mimarlık, Sayı 79 (1970-5) s. 49-54.
- PROST, Henri, İstanbul Nazım Planını İzah Eden Rapor, İstanbul, 1938.
- Sayısal Bilgilerle İstanbul Belediyesi, İstanbul, İstanbul Belediyesi Yayını, 1983.
- SELENER, Necdet, "Vaktiyle Bir Haliç Vardı", Kültür Mirasımız, Sayı 11, 1984, s.83.

ÖZGEÇMİŞ

Adı, Soyadı : Zeynep Arzu Kahraman
Doğum Yeri ve Yılı: İstanbul, 1963
İlköğretim : Sakarya İlkokulu (1969-1973)
Orta Öğretim : Özel Moda Lisesi (1973-1979)
Yüksek Öğretim : Yıldız Üniversitesi (1979-1984)
Öğrenim Sonrası : Yıldız Üniversitesi Mimarlık Fakültesi
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Araştır-
ma görevlisi (1985).