

151
459

YILDIZ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

11.0
45.000 TL

BOĞAZIÇI KIYI MEKANI'NDA
YASAL, YÖNETİMSEL, PLANLAMA
YAKLAŞIMLARI VE ÖNERİLER

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MİMAR ÖZLEM KAMIŞ

İSTANBUL 1991

YILDIZ ÜNİVERSİTESİ
GENEL KİTAPLIĞI

Kot : R 151/459
Alındığı Yer : Fen Bilimleri Enst.
Tarih : 30/3/1992
Fatura : -
Fiatı : 45.000.-TL
Ayniyat No : 1/3
Kayıt No : 48289
UDC : 711
Ek : 20 Harita
8 Tablo





BOĞAZIÇI KIYI MEKANI'NDA
YASAL, YÖNETİMSSEL, PLANLAMA
YAKLAŞIMLARI VE ÖNERİLER

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MİMAR ÖZLEM KAMIŞ



BOĞAZIÇI KIYI MEKANI'NDA
YASAL, YÖNETİMSEL, PLANLAMA
YAKLAŞIMLARI VE ÖNERİLER

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MİMAR ÖZLEM KAMIŞ

TEZ DANIŞMANI : DOÇ.DR.YALÇIN ÜNAL
JÜRİ ÜYESİ : PROF.DR.ORHAN GÖÇER
JÜRİ ÜYESİ : DOÇ.DR.EMRE AYSU

İÇİNDEKİLER

	SAYFA NO
ÖNSÖZ	VI
TÜRKÇE ÖZET	VII
İNGİLİZCE ÖZET	VIII
GİRİŞ	IX
ÇALIŞMANIN AMACI VE SINIRLARI	XI
ÇALIŞMANIN YÖNTEM VE TEKNİKLERİ	XII
ÇALIŞMANIN HİPOTEZLERİ	XIV
BÖLÜM I - KURAMSAL YAKLAŞIM	1
1.1. KIYI MEKANININ ÖNEMİ	1
1.2. METROPOLLEŞME VE KIYILARDAN YARARLANMA	3
1.3. METROPOLLERDE KIYI MEKANI KULLANIM TÜRLERİ	7
1.3.1. SANAYİ KULLANIMI	11
1.3.2. LİMAN KULLANIMI	13
1.3.3. KONUT KULLANIMI	15
1.3.4. TURİZM KULLANIMI	18
1.3.5. REKREASYON KULLANIMI	19
1.3.6. ULAŞIM	21
1.3.7. DİĞER KULLANIMLAR	23
1.4. KIYI MEKANININ TOPLUM YARARINA KULLANIMI VE SINIRLANDIRMA GEREKLİLİĞİ	25
1.5. ÇEŞİTLİ ÜLKE VE METROPOLLERİNDE KIYI İLE İLGİLİ YASAL; YÖNETİMSEL VE PLANLAMAYA AİT YAKLAŞIMLAR .	26
BÖLÜM II - İSTANBUL METROPOLÜ İÇİNDE BOĞAZIÇI KIYI MEKANI	40
2.1. BOĞAZIÇI KIYI MEKANININ İSTANBUL İÇİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ	40
2.2. BOĞAZIÇI KIYI MEKANININ TARİHSEL GELİŞİMİ	47

2.3.	BOĞAZIÇI KIYI MEKANININ FİZİKİ ÖZELLİKLERİ	52
2.3.1.	JEOLOJİK DURUMU	53
2.3.2.	TOPOGRAFIK DURUMU	56
2.3.3.	İKLİM ÖZELLİKLERİ	59
2.3.4.	BİTKİ ÖRTÜSÜ	62
2.3.5.	AKINTI YÖNLERİ	64
2.3.6.	GÖRSEL ÖZELLİKLERİ VE MANZARA NOKTALARI ..	66
2.4.	BOĞAZIÇI KIYI MEKANINDA MEVCUT ARAZİ KULANIMI ...	68
2.4.1.	KONUT ALANLARI	68
2.4.2.	ULAŞIM SİSTEMİ	71
2.4.3.	SANAYİ VE DEPOLAMA ALANLARI	79
2.4.4.	TURİZM VE REKREASYON ALANLARI	83
2.4.5.	DİĞER ALANLAR	89
2.5.	BOĞAZIÇI KIYI MEKANINDA NÜFUS VE SOSYO EKONOMİK YAPI	93
BÖLÜM III - BOĞAZIÇI KIYI MEKANINDA YASAL, YÖNETİMSEL PLANLAMA SÜRECİ		98
3.1.	1930 PLANSIZ DÖNEM - ÖNCESİ DÖNEMDE BOĞAZIÇI	98
3.1.1.	1930 ÖNCESİ DÖNEMDE YASAL SÜREÇ	98
3.1.2.	1930 ÖNCESİ DÖNEMDE YÖNETİMSEL SÜREÇ	100
3.1.3.	1930 ÖNCESİ DÖNEMDE PLANLAMAYA YÖNELİK ÇABALAR	102
3.2.	1930 PARÇALI PLAN DÖNEMİ - 1975 SİT KARARLARI ARA DÖNEMİNDE BOĞAZIÇI	104
3.2.1.	1930-1975 ARA DÖNEMİNDE YASAL SÜREÇ	104
3.2.2.	1930-1975 ARA DÖNEMİNDE YÖNETİMSEL SÜREÇ .	122
3.2.3.	1930-1975 ARA DÖNEMİNDE PLANLAMA SÜRECİ (1971 İLK PLANLAMA)	127
3.3.	1975 SİT KARARLARI - 1983 BOĞAZIÇI KANUNU ARA DÖNEMİNDE BOĞAZIÇI	140
3.3.1.	1975-1983 ARA DÖNEMİNDE YASAL SÜREÇ	140
3.3.2.	1975-1983 ARA DÖNEMİNDE YÖNETİMSEL SÜREÇ .	150
3.3.3.	1975-1983 ARA DÖNEMİNDE PLANLAMA SÜRECİ (1977 DETAYLI İLK PLANLAMA)	152

3.4. 1983 - BOĞAZIÇI KANUNU - 1985 - YENİ İMAR KANUNU ARA DÖNEMİNDE BOĞAZIÇI	163
3.4.1. 1983-1985 ARA DÖNEMİNDE YASAL SÜREÇ	163
3.4.2. 1983-1985 ARA DÖNEMİNDE YÖNETİMSEL SÜREÇ .	172
3.4.3. 1983-1985 ARA DÖNEMİNDE PLANLAMA SÜRECİ ..	177
3.5. 1985 - YENİ İMAR KANUNU _ GÜNÜMÜZE BOĞAZIÇI	183
3.5.1. 1985'DEN GÜNÜMÜZE YASAL SÜREÇ	183
3.5.2. 1985'DEN GÜNÜMÜZE YÖNETİMSEL SÜREÇ	194
3.5.3. 1985'DEN GÜNÜMÜZE PLANLAMA SÜRECİ	196
BÖLÜM IV - SONUÇ VE ÖNERİLER	201
KAYNAKÇA	213
ÖZGEÇMİŞ	223

HARİTA VE TABLO DİZİNİ :

HARİTALAR : 20 ad.

1	Harita 2.1	: 1877, 1930 Belediye Sınırlarına göre Boğaziçi Alanı	44
2	Harita 2.2	: İdari Sınırlara Göre Boğaziçi Alanı	45
3	Harita 2.3	: Yalılar ve Sahil Şeridi Planına Göre Boğaziçi Alanı	45
4	Harita 2.4	: Boğaziçi Yasasına Göre Boğaziçi Alanı	46
5	Harita 2.5	: 3194 Sayılı İmar Yasasına Göre Boğaziçi Alanı	46
6	Harita 2.6	: Boğaziçi'nin Konumu	53
7	Harita 2.7	: Boğaziçi Jeolojisi	55
8	Harita 2.8	: Şematik Topografya	58
9	Harita 2.9	: Sualtı Topografyası	59
10	Harita 2.10	: Marmara Bölgesi İklim Durumu	60
11	Harita 2.11	: Marmara Bölgesi Tabii Bitki Örtüsü	62
12	Harita 2.12	: İstanbul Metropoliten Alanı Bitki Örtüsü .	63
13	Harita 2.13	: Yuz. Akıntıları	65
14	Harita 2.14	: Boğaziçi'nde Özel Görüş Veren Yerler	66
15	Harita 2.15	: Önemli Manzara Noktaları	67
16	Harita 2.16	: İstanbul Ulaşım Haritası	73
17	Harita 2.17	: Mevcut Yol Kademelenmesi	75
18	Harita 2.18	: Mevcut Toplu Taşım Güzergahları	77
19	Harita 2.19	: Boğaziçi'nde Yıllara Göre Yerleşik Alan ..	91
20	Harita 2.20	: İstanbul Metropoliten Alan Arazi Kullanımı	92

TABLOLAR : 8 ad.

Tablo 1	: Kıyı Kullanım Türlerinin Su ve Kara ile Öncelikli İlişkileri	11
Tablo 2	: Kıyı Mekanı Kullanımları ve Sonuçları	24
Tablo 3	: Yıllara Göre Türkiye ve İstanbul'un Nüfusu	93
Tablo 4	: Yakalar Arası Nüfus Dağılımı Oranları	94

Tablo 5 : Boğaziçi İlçelerinin Yıllara Göre Nüfusları ve İstanbul İçindeki Yüzdeleri	95
Tablo 6 : İlçelerde Nüfus Yoğunlukları	95
Tablo 7 : İstanbul'da Nüfus Artışının Dağılışında Boğaziçi	97
Tablo 8 : Yıllara Göre Yerel Yönetim Birimlerinin Artışı	151

Ö N S Ö Z

Dünyaca önemli bir metropoliten alan olan İstanbul'un özellikle 1950'li yıllardan sonra girdiği kentleşme süreci günümüzde içinden çıkılmaz bir hal almıştır. Boğaziçi kıyı mekanı da bu süreçten kendisine düşen payı almış, özellikle 1985 yılından sonra daha da artan bir hızla özgün karakterini yitirmeye, şehirselleşme görünüm kazanmaya başlamıştır. Bu değişim, Boğaziçi kıyı mekanının kentli açısından önemi düşünülduğünde büyük boyutlardadır.

Boğaziçi kıyı mekanı bir çok bilim çevreleri tarafından çeşitli araştırmalarla, sempozyumlar ve planlama çalışmaları ile ele alınmış, ancak bir sonuç elde edilememiştir. Çoğu parçacıl planlamalar şeklinde, bütünde bir planlamadan uzak çalışmalardır. Bu nedenle 1990 Şubat ayında başlayan çalışmada yasal, yönetsel ve planlama yaklaşımlarına ağırlık verilerek istenmiştir.

Öğrenimim süresince her zaman maddi ve manevi desteklerini esirgemeyen aileme ve çalışmamda bana yön veren hocam ve danışmanım Sn. Doç.Dr. Yalçın Ünal'a sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Çalışmamın özellikle zorlandığım üçüncü bölümünde yardımcı olan Sn. Necdet Vidinlioğlu'na da ayrıca teşekkür etmek isterim.

Yaptığımız grup tartışmaları ile bilgi alışverişinde bulunduğum ve büyük destek gördüğüm arkadaşlarım Sn. Hamdi Turan'a, Sn. Seda Yenerer'e, Sn. Zühal Özcan'a ve Sn. Hakan Taşçı'ya teşekkür ederim.

Özellikle harita temininde ve raporların incelenmesinde bana yardımcı olan ve büyük ilgi gösteren İstanbul Büyükşehir Belediyesi Harita-Arşiv Müdürlüğü'ne, Yıldız Üniversitesi Kütüphane çalışanlarına, Boğaziçi İmar Müdürlüğü ve STFA yetkililerine de ayrıca teşekkür ederim.

Boğaziçi kıyı mekanı, İstanbul içinde tarihi, toplumsal, doğal ve kültürel öneme sahip ayrıcalıklı bir mekandır. Sadece İstanbul Metropolu içinde değil, ulusal ve uluslararası ölçekte bir kavşak noktası olması açısından da önem kazanmaktadır. Metropollerde yaşanan sosyal dengesizlikler, gruplar arası farklılıklar, tarihi ve doğal değerlerin tahribi, nüfus artışı gibi bir çok olumsuzluklar Boğaziçi kıyı mekanında da etkili olmuştur. Bu etkilenmelere yasal, yönetsel ve planlama boyutu da eklenince, fizik mekanda olumsuzluklar başgöstermiş, şehrsel fonksiyonlara yönelinmiştir. Bu özel öneme sahip ayrıcalıklı mekan, İstanbul Metropolünün şehrsel içerikli herhangi bir bölümüne dönüşüm içerisindedir.

Bütün baskılara rağmen özelliğini hala devam ettiren Boğaziçi kıyı mekanının korunması, bu korumaya yönelik yeni bir fonksiyon getirilmesi, tarihi süreç içinde oluşturduğu imajının yitirilmeden gelecek kuşaklara aktırımı şarttır.

Çalışmanın I. Bölümünde; metropoller açısından kıyı mekanının önemi, kaynak özelliği, hangi kullanımlara yöneldiği, yoğun metropol kullanımlarında bazı sınırlamalar gerekliliği ve çeşitli ülke metropollerinde kıyı mekanı ile ilgili ne tür yasal, yönetsel ve planlama yaklaşımları oluşturulduğu incelenmiştir.

II. Bölüm; İstanbul Metropolunun kıyısı olan Boğaziçi mekanını anlatmaktadır. Boğaziçi'nin İstanbul içindeki yeri ve önemi, tarihçesi, fiziki özellikleri ve Boğaziçi kıyılarındaki mevcut kullanımlar yer almaktadır.

III. Bölüm; 1930'lardan bu yana Boğaziçi'ni etkilemiş, yasal, yönetsel ve planlama sürecini içermektedir. Boğaziçi'ne ait bütün yasalar, getirilen olumlu olumsuz etkileri ve tarihi, kültürel, doğal birçok değere sahip Boğaziçi'ni korumada yeterli olup olmadığı da anlatılmaktadır.

Sonuç ve öneriler bölümünde ise, Boğaziçi kıyı mekanının korunması ve kurtarılması amacıyla yasal, yönetsel ve planlama yaklaşımları ve öneriler sunulmuştur.

S U M M A R Y

The Bosphorus shore is an exceptional area of importance not only due to its historical, social, cultural and natural back ground but also because it serves as a junction point on a national and international scale. Factors such as social instability with in the metropols, ethnical differences, destruction of historical and natural sites to gether with a population explotion had negative affects on the Bosphorus shore area. In addition to these factors legislative, administrative and planning policies have also had uminpressive influences and thes exceptional shore is now converting in to on area manifesting metropoliton features.

In spite of these influences the Bosphorus shore still holds many of its charakteristics and a new preservation plan should be put in to act in order to bestow this area still maintaining its historical image to future generations.

The first chapter is a research or the importance of shore areas on metropols, their resources, utilisations and restrictions on these activities, the chapter also gives insight on planning administrative and legislative procedures pertaining to such areas in different countries.

The second chapter relates the Bosphorus shore to the Istanbul Metropolis and looks upon the areas, importance its history, characteristics and present activities.

The 3rd chapter reviews planning legislative and administrative actions taken on this subject since 1930 and their influences on the Bosphorus. The chapter also deals with present regulations and their impacts and debates on the adequacy of current preservation plans.

The last chapter, conclusion and suggestions' looks in to legislative, administrative and planning polices that can be put in to act for the preservation and reservativ on of the Bosphorus shore area.

G İ R İ Ő

Asya ve Avrupa kıtalarını ayıran, Karadeniz ile Akdeniz'i birbirine bağlayan bir su yolu olması bile Boğaziçi'ne sıradan olmayan, özel bir önem vermektedir. Bunun yanında coğrafi ve topografik biçimlenişi, jeolojik yapısı, dünyaca önemli bir metropolün kıyısı olması, tarihi, doğal ve kültürel değerleri gibi bir çok özellik de eklenince bu ayrıcalık daha da kesinleşmektedir. Özellikle kıyı biçimlenişi ve kıyıları arası boyut-mesafe ilişkilerindeki oran, Boğaziçi'ni belirleyen çok önemli bir özelliktir. Bu özellik zaman içerisinde sadece Boğaziçi'ne ait yalnız ona özgü yerleşimlerin oluşmasını sağlamıştır. Düşük yoğunluklu kıyıları boyunca uzanan bu yerleşmeler, dayandıkları yeşil örtü ile tam bir uyum içindedirler. Bu uyum günümüzde kentleşmenin etkisi ile yok olmaya bırakılmıştır.

İstanbul'un tarihi, doğal ve kültürel özelliklerinin gerçekliğini yansıtabilen en önemli mekan olan Boğaziçi, yıllar boyu kültür ve rekreasyon alanı olarak hizmet vermiştir. Metropoliten karmaşası içinde tek nefes olma noktası olarak görülen Boğaziçi kıyı mekanı, turizm, kültür, ulaşım bakımından önemli kentsel merkez durumunda olan İstanbul'un önemini daha da arttırmaktadır. Böylesine özelliklere sahip Boğaziçi kıyı mekanı, metropol içinde olmasının verdiği önemin de etkisi ile bir prestij alanı oluşturmuştur. Metropol içinde yer alması, sanayi, konut, ticaret vb. bütün aktivitelerin bu mekanda yer alma istemini yaratmış, bu istem yüksek bir rant meydana getirmiştir. Böylesine bir yarışta Boğaziçi mekanının tarihi, doğal ve kültürel değerleri ön plana çıkarılarak korunması şart olmuştur.

Boğaziçi'nde mekansal açıdan olumsuz gelişmelerin nedenleri olarak planlama yetersizliği, plan değişiklikleri ve başta kooperatifler olmak üzere çeşitli grupların yapı-

laşma amaçlı baskıları sayılabılır. Getirilen yabancı uzmanların parçacıl olarak planlamaya yaklaşmaları, kara ulaşımına ağırlık vererek geniş yollar açmaları bu yok oluşu etkileyen diğer nedenlerdir.

Yerleşmeyi teşvik edici bu etkilerden sonra, I. ve II. Boğaz Köprüsünün yapılışı, daha sonra öngörünüm, geri görünüm gibi nasıl geçirildiği belli olmayan çizgilerin oluşturduğu bölgelemelerin yapılması, kuzeye doğru gelişmeyi teşvik edici uygulamalar, yoğunluk artışları, imar planlarının yetersizliği, mimari düzeyin karışıklığı ve kötülüğü Boğaziçi'nin değişimindeki diğer etkilerdir.

Boğaziçi, bu gelişmeler sonucunda ilk oluşumundaki özgün karakteristiklerini yitirmiş ve metropolün diğer bölgelerindeki yerleşmelere benzer özelliklere bürünmüştür. Çalışmanın bölümlerinde de incelendiği üzere Boğaziçi kıyı mekanında geçmişten günümüze mekansal yapıda birçok farklılıklar olmuştur. Geçmişin Boğaziçi ile özdeşleşmiş ahşap yalıları, sarayları, köşkleri, tepeleri kaplayan koruları, rekreasyon alanları, günümüzde kentleşmenin etkisi ile yoğun konut, sanayi ve depolama alanlarına dönüşmüştür. Günümüzde yaklaşık 7,5 milyon olan İstanbul metropolü, gelişiminin mekansal yapısındaki lineer form zamanla Boğaziçi'ne dönerek banliyöleşme oluşturmuştur. Karayolu ulaşımının desteklenmesi ile oluşan yerleşmeler ve kıyı mekanının prestij alanı olması dolayısıyla yerleşen yüksek gelir gruplarının yanı sıra çevre sanayilerin yarattığı işgücünün bu mekana gelerek barınma talebinde bulunması, düşük gelir gruplarının da yerleşmesine neden olmuştur. Ayrıca iç kısımlarda köy yerleşmelerinde barınan orta gelir grupları ile Boğaziçi her kesimden insanın yerleşme talebinde bulunduğu bir alan halini almıştır. Bu yerleşmelerin yasalarla, yönetimle ve getirilen ulaşım kararları ile desteklenmesi, mekanı her geçen gün biraz daha içinden çıkılmaz bir hale sokmaktadır.

Bilim çevreleri tarafından yapılan çalışmalar, sempozyumlar, konferanslar, getirilen yasal kararlar, yönetsel tutum, planlama hükümleri bugüne kadar Boğaziçi kıyı mekanının korunmasında etkili olamamıştır. Yasalar yetersiz kalmış, yönetimde birliktelik, eşgüdüm ve organizasyon sağlanamamış, planlamalar bütünde bir planlama temeline oturtulamamıştır. Bütün bu süreç günümüze kadar yapılan çalışmaların bir sonuca bağlanamamasına neden olmuştur. Boğaziçi kıyı mekanı kentleşmenin etkisinden kurtarılamayarak yoğunluk artışına, tahrip ve kirliliklere sahne olmuştur.

İstanbul metropolü, ülke ve dünyaca ünlü bu mekanın toplum yararına yönelik fonksiyonlarla değerlendirilmesi, kullanımlarda sınırlamalara gidilerek, korunması gerekliliğinin belirlenmesi şarttır.

Çalışmanın amacı ve sınırlamalar; Girişte de değinildiği gibi; Boğaziçi tarihi, doğal, kültürel değerleri yanında uluslararası özelliği ile de dünya çapında öneme sahip ayrıcalıklı bir mekandır. İstanbul gibi kentleşme hızı gün geçtikçe büyüyen bir metropolün içinde bulunması, iki denizi, iki kıtayı birleştirmesi, birçok uygarlıklara sahne olması bu ayrıcalıklı özelliğini daha da arttırmaktadır. Böylesine ayrıcalıklı özelliğe sahip bir mekan, ayrıcalıklı bir yaklaşımla ele alınmalıdır. Haliç örneğinde olduğu gibi olumsuz sonuçlar doğurabilecek düzenlemelerin tekrarlanması için Boğaziçi'ni iyi tanımak iyi tanımlamak gerekmektedir. Tarihi, kültürel ve doğal değerleri ile geçmişe zarar vermeden Boğaziçi'ni korumak, Boğaziçi imajını sürdürmek, aynı zamanda gelecek nesillere belli bir dönemin kültür mirasından yerleşme örneklerini aktarabilecek bir düzenleme gerekliliğinden yola çıkılmalıdır.

Amaç; Boğaziçi kıyı mekanına ait ilk yerleşmelerden günümüze kadar oluşmuş, yasal mevzuatı, yönetim organlarını, planlama yaklaşımlarını ve bütün bu sürecin mekana yan-

sımlarını inceleyerek Boğaziçi'nin geçmişini ortaya koymak, buna göre gelecekteki sağlıklı gelişimini düzenlemek, politikaları saptamak, etkin bir koruma olgusu ile kaybetmeğe başladığı imajını kazandırmaktır.

Bu amaçlar doğrultusunda ancak yasal, yönetsel ve planlamada getirilecek kararlarla sonuca ulaşılabileceği görülmektedir. Zamanın kısıtlı olması ve yapılan çalışmanın düzeyinden dolayı hem mekansal, hem de yasal, yönetsel ve planlama olgusunu içermesi mümkün olmadığı için, mekansal yapı ikinci plana alınarak, ağırlıklı olarak yasal, yönetsel ve planlama sürecine değinilmiştir.

Çalışmanın Yöntem ve Teknikleri;

Çalışmada toplanılan bilgiler, bibliyografya taramalarından, kişisel temas ve haberleşme yoluyla derlenen bilgilerden oluşmaktadır.

Çalışmada en önemli yeri ikincil kaynaklardan yararlanma teşkil etmektedir. Kütüphaneler düzenli olarak gezilerek, konu ile ilgili uzaktan yakından ilgili bütün literatürler taranmış, iletişim yayınları incelenmiştir. Ayrıca konu hakkında uzman kişi ve kuruluşların bilgi ve çalışmalarından yararlanılmış, görüşmeler yapılmıştır. Konu ile ilgili hazırlanmış yüksek lisans ve doktora tez çalışmalarından yararlanılmıştır. Çalışmada mekansal yapıya değinilmediği için, sayısal değerler analitik çalışma ve istatistiklerden derlenmiştir.

Çalışma konusu içine giren bütün yasal süreç, bu konudaki yazılı kaynağın azlığı nedeniyle kanun ve yönetmeliklerden, tüzüklerden, bakanlık genelgelerinden ve Bakanlar Kurulu Kararlarından taranarak saptanmış ve incelenmiştir. Bu mevzuatların yorumlanması, tez çalışmalarından ve ilgili kişilerin yorumlarından yararlanılarak hazırlanmıştır. Konuya ait planlama süreci ise arşivlerden elde edilen plan

raporlarının incelenmesi sonucu oluşturulmuş, ayrıca katılsız gözlemlerle desteklenmiştir.

Çalışmada fiziksel mekana ilişkin konulara değinilmediği için anket, mülakat ve alan çalışmalarını içeren birincil kaynaklardan yararlanılmamıştır.

Çalışma konusu olan Boğaziçi kıyı mekanı özel konumu ve daime güncelliğini sürdürmesi dolayısıyla fiziksel özellikleri, tarihçesi gibi mekana ait sayısız ikinci kaynak olmasına karşılık planlama ve yasal mevzuatla ilgili raporlar ve Resmi Gazeteler haricinde çok sınırlı sayıda kaynak bulunmaktadır. Bu nedenle planlamaların ve yasal mevzuatın yorumlanmasında zorluklarla karşılaşmıştır.

Çalışmada bir diğer kaynak, konu ile ilgili araştırma yapmamış ancak gözlemleri olan meslekdaşlarla yapılan grup tartışmalarıdır. Düzenli olarak yapılan bu tartışmalar, tarafsız bir yaklaşım getirdiği için çalışmanın ilerleyişine büyük katkı sağlamıştır.

Çalışma konusu Boğaziçi kıyı mekanına ait yasal, yönetsel ve planlama sürecinin incelenmesini içermektedir. Bu konu çerçevesinde ilk olarak, bu süreçlere ait kronolojilerin saptanması ile çalışmaya başlanmıştır. İlk olarak yasal çerçeve oluşturulmuş 1800'lü yıllardan günümüze kadar Boğaziçi kıyı mekanını ilgilendiren bütün mevzuat sırası ile incelenmiştir. Buna bağlı olarak yönetsel ve planlama sürecine ait kronolojik sıralama da oluşturulmuştur. Kronolojiye ait çalışmalar devam ederken Boğaziçi kıyı mekanına ait genel bilgilerin toplanmasına başlanmıştır.

İstanbul metropoliten alanı içindeki yeri ve önemi, mevcut durumu, fiziki özellikleri, tarihi süreci gibi bir çok konuda literatür taraması yapılmıştır.

Kronolojik sıralamanın oluşumundan sonra yasal süreç-

ten başlamak üzere sırasıyla, yönetsel ve planlama sürecine ait 1800'lü yıllardan günümüze kadar mevzuatlar, organlar ve planlama yaklaşımları incelenmiştir. Bunların sonuca etkileri saptanmaya çalışılmıştır. Süreçlerin incelenmesi sonuçlandırıldığında; bugüne kadar yasal, yönetsel ve planlama sürecinde bütünde bir planlama çalışmasının yapılmadığı, parçalı plan şeklindeki çalışmalarla mekana yaklaşıldığı izlenmiştir. Yasaların zorlayıcı etkilerinin hiçbir sonuç vermediği, daima açıklarının yakalanmaya çalışıldığı, uygulamada ve denetimde yeterlilik göstermediği ve siyasi yönetimlere göre değişim gösterdiği görülmüştür. Ayrıca planlama çalışmalarını düzenleyecek bir organın olmayışının getirdiği olumsuzluklar da gözlenmiştir.

Bu sonuçlar doğrultusunda neler yapılması gerekliliği tartışılırken, diğer ülkelerdeki kıyı metropollerinde yapılmış düzenlemeleri inceleme gerekliliği ortaya çıkmıştır. Çeşitli ülke metropollerine ait kıyı kullanımlarının hangi düzenlemelere tabi tutuldukları, hangilerinin başarı sağladığı ve Boğaziçi kıyı mekanına uygulanabilirliği incelenerek sonuçlar çıkarılmıştır.

Çalışmanın sonunda izlenen yöntem doğrultusunda sonuçlar değerlendirilmiş, başlangıçta oluşturulmuş hipotezlerle karşılaştırılarak tartışılmıştır. Hipotezlerin doğruluğu ya da yanlışlığı incelenmiştir.

Çalışmanın Hipotezleri;

I. Hipotez; Boğaziçi kıyı mekanı, İstanbul Metropoliten Alanı içinde büyük öneme sahip ayrıcalıklı bir mekandır. İstanbul yerleşme sistemi içinde önemli bir alt sistemdir. Bu nedenle mekanın, İstanbul metropolünden ve bölgeden ayrı düşünülmesi söz konusu değildir. Makro ölçekte, kentsel kararlarla ilişkili bütüncül bir planlama modeli şarttır.

II. Hipotez; Oluşturulacak planlama modeli içerisinde, planlama çalışmalarını oluşturacak, strateji ve politikaları saptayacak, bünyesinde uzman kişilerin bulunduğu, belediyeye bağlı bir planlama örgütünün oluşturulması gereklidir.

III. Hipotez; Yasaların yasaklayıcı ve zorlayıcı hükümleri ile hiçbir sonuç elde edilemez. Yasalar, detayda hükümleri, yapılaşma kararlarını içermeyen, planlamayı destekleyici, yönlendirici nitelikte düzenlenmelidir.

IV. Hipotez; Bütüncül planlama çalışmalarında belli kriterlere göre saptanacak bölgelemeler yapılması ve her bölge için kararlar oluşturulması gereklidir.

BÖLÜM I :

KURAMSAL YAKLAŞIM

1. KURAMSAL YAKLAŞIM

1.1. KIYI MEKANININ ÖNEMİ ;

Genel bir tanımlama ile kıyı; deniz, göl ve akarsuların kara ile birleştiği yerde uzaman ve kendine özgü niteliklere sahip olan bir kara parçası, bir mekandır. Bu mekan karadan suya, sudan karaya ve diğer bir boyutta hava ile ilişkilerin kurulduğu stratejik bir alandır.

Doğanın devingen bir değiş-tokuş ortamı olan kıyıları değişik ölçekte ve sürekli olarak bitki ve hayvan dokusu, toprak, hava, su ve insanın birbirine bağlandığı bir çevre yapısına sahiptir. Tüm canlı öğelerin birbirine kenetlendiği bu ortam, özellikleri ile çevresel bir bütün oluştururken, neden-sonuç ilişkilerinin birbirine karıştığı tarih süreci ve veri zenginlikleri yüzünden insanın bu alışverişe katılması ile sürekli çığneden, yaşanan, ürün alınan ve tüm insan eylemlerini (yerleşme, çalışma, dinlenme) barındıran bir çevre bütünüdür. İnsanın biyolojik ve psikolojik yenilenme, sağlanma, uyarılma gereksinmelerine cevap veren olumlu bir ortamdır (H. Karabey, 1978).

Görsel bir mekan olarak ele alındığında ise kıyı mekanını denizde ufuk çizgisine, kıyıda silüet çizgisine dayanan ve üçüncü boyutta havaya ve su altına doğru devam eden bir bütündür. Doğal yapılarının değişik olması yüzünden her kıyı parçası kendi özelliklerini taşıyan bir SİT, kıyı mekanı ise bir SİT'ler dizisidir. Alan olarak ufak bile olsa SİT'ler, bazen akarsu ağızları, kıyı yamaçları, koylar, adalar, boğazlar gibi nitel değer kazanırlar (H. Karabey, 1978). Ülkenin bir başka doğal kaynağı olan denizin zenginliklerinden yararlanmak ancak kıyı aracılığı ile mümkün olmaktadır. Kara ve deniz ulaşım hareketlerinin birleşim noktası olan kıyı mekanı, ekonomik faaliyetlerin yerleşmek için yarıştığı bir alandır. Ayrıca kıyı mekanı doğal değerleri

ve güzellikleri ile sağlık ve rekreasyon fonksiyonlarının da yoğunlaştığı bir çekim noktasıdır.

Deniz hareketleri ve karanın yapısı zamanla etkileşim göstererek kıyıda özel şekiller oluştururlar. Kıyının morfolojisi, jeolojisi, eğim ve yüksekliği, iklim özellikleri, yerleşmeler, insan eylemleri birbirini tamamlayan ve bu etkileşimi devam ettiren özelliklerdir. Kıyı mekanı, kenarında oluşan bir kente, genel bir görünüm, fazladan bir ulaşım ve taşınım olanağı, yeşilden ayrı ve farklı bir yenilenme ve dinlenme kazancı sağlar. Deniz, kara ve hava arasında bir geçiş bölgesi olmasından dolayı daime özel bir konuma sahip olmuştur.

İnsanların yaşam düzeninde suyun ve kıyının eski çağlardan beri süregelen bir önemi vardır. Eski uygarlıklar izlendiğinde hemen hepsinin su kenarında veya ona bağımlı olarak kuruldukları görülmektedir. İlk yerleşmelerde kıyı insanla şekillenip, yeni bir boyut ve önem kazanmıştır. Uygarlıklar, yerleşmeleri ile birlikte kültürlerini de kıyı ile birlikte sunmuşlardır. Kıyı mekanı, ilgi odağı olması dolayısıyla bir yandan kıyı uygarlıkları oluştururken, bir yandan da çeşitli dönemlerde yasal tanımlamalarla karşılaşmıştır.

Günümüzde kıyı mekanı, nüfus artışı ve kentleşme etkisi ile oluşan kaynak ve mekan gereksiniminin karşılanmasında kullanılmıştır. zamanla hem kullanımlarda hem de şeklinde değişme olan kıyı mekanı, özel mülkiyete geçmiş, kirlenmeye ve yok olmaya başlamıştır. Bu mekan, ülke düzeyinde kısıtlı dar ve çoğaltılamaz değerli bir doğal kaynak niteliğinde olup, bir kez yanlış kullanıldığında ancak büyük maliyetler pahasına düzeltilen bir özelliğe sahiptir (T. Ünal, 1983). Kıyı mekanı sonuçta, bir yandan yüklü bulunduğu üstün potansiyel niteliği açısından ülkesel çevrenin planlamasında etkin bir yeri oluştururken, diğer yandan

yanlış ve plansız kullanımı ile doğal bütünlüğü büyük ölçüde yağma ve tahribe uğrayan bir kaynak olmanın ikilemi içindedir (H. Karabey, 1978).

Kentleşmenin hızlanması, sanayinin kent özekleri dışında da kuruluş yeri aramaya başlaması, halkın dinlenme ve gezinme alışkanlıklarındaki değişimler, turizm ve ulaşım gereksinimleri, ikincil ve dinlenme konutu edinme eğilimlerinin güçlenmesi ve özellikle metropoliten alanların yoğun kullanımları içinde rekreasyon gerekliliğinin artması kıyılara olan istemi büyük ölçüde kamçulamıştır. Bütün bu istemler arasındaki yarış, kıyıları yoğun kullanımlara yöneltmiştir. Bu sonuç kıyı mekanının dikkatle ve özenle kullanılması ve korunması zorunluluğunu doğurmuştur (R. Keleş, 1983).

1.2. METROPOLLEŞME VE KIYILARDAN YARARLANMA ;

Kentleşmeyi dar anlamda; kent sayısının ve kentlerde yaşayan nüfusun artması olarak, geniş anlamda ise; sanayileşmeye ve ekonomik gelişmeye koşul olarak kent sayısının artması ve bugünkü kentlerin büyümesi sonucunu doğuran toplum yapısında artan oranda örgütlenme, iş bölümü ve uzmanlaşma yaratan, insan davranış ve ilişkilerinde, kentlere özgü değişikliklere yol açan bir nüfus birikim süreci olarak tanımlayabiliriz (R. Keleş, 1984).

18. ve 19. yy.'da sanayinin şehir ve toplumlarda hakim hale gelmesi bütün yerleşmelere yeni boyutlar kazandırmıştır. Sanayileşme ile birlikte çok yönlü temel değişimler olurken, hem toplumların kendi yerleşmeleri ve yerleşmeler arası ilişkileri değişmiş, hem de yun gıda ve sanayi hammaddesi ticareti ile etkiledikleri çevre ülkelerinin yerleşme ve yerleşmeler arası ilişkilerini değiştirmiştir. Özellikle demiryolu, buharlı gemi ve örgütsel gelişme sanayi ile birlikte 20. yy'ın ilk yarısında gözlemlenen yeni yerleşmeler arası etkileşim aşamasını, metropoliten alanı ortaya çıkarmıştır. Üretim, ulaşım ve haberleşme teknoloji-

lerindeki yeni ve etkin aşama bütün fonksiyonlara yeni boyutlar getirmiş, bunlar da yeni yerleşme ve etkileşme türleri doğurmuştur (M.B. Kıray, 1981).

19.yy. içinde, metropol ülkelerindeki üretim ve ulaşım teknolojisinin değişmesi ve pazar ekonomisinin yeni boyutları yoğun ticareti de etkilemiştir. Artan şehir nüfusu git-tikçe daha fazla gıda maddesi ve ilerleyen sanayi-maden talep etmiş, lüks tüketim malları yerine, herkesin her gün kullandığı maddeler, tahıl, et gibi gıda maddeleri, giyimin hammaddesi pamuk ve büyük çapta maden ve sanayi hammaddesi yoğun ve ucuz olarak metropol ülkeye taşınmaya başlanmıştır. Bu malların buharlı gemilerle limanlara taşınması, liman şehirlerine dönük bölgelerin zenginleşmesini sağlamış, bu taşınım demiryolları şebekeleri ile de desteklenmiştir. Bu tür bir ticaret hakimiyeti ve oluşan yerleşme düzeni, Latin Amerika'dan, Güney Asya'ya, Ortadoğu'dan, Kuzey Afrika'ya kadar aynı eğilimi göstermiştir. Bu eğilimdeki bir liman şehrinin son derece büyümesi ve zenginleşmesi, eski var olan yerleşmelerin katmanlaşmasının bozulmasına, özellikle kırsal alanlardaki üretim düzenine yeni insan ilişkileri geliştirilmesine neden olmuştur. Çünkü, bu ticaret, liman şehirlerine eskiden olmayan ve yerel nüfusun kontrolünde olmayan kredi, banka, borsa işleri, özel ulaşım haberleşme örgütleri ve dolayısı ile yeni bir şehir yerleşme çapı ve biçimi getirmiştir (M. Kıray, 1981). Bunun yanında dış ticaretle ilişkisi olmayan, yerel imalathane, perakende satış birimleri gibi eski ticaret fonksiyonları devamlılığını sürdürmüştür. Zamanla liman şehirleri hem kendi içinde buldukları şehrin nüfusuyla, hem de çevresindeki yerleşmeler ve bölge ile farklı etkileşimler oluşturmuştur. Bu etkileşim bütünlüşerek iki farklı mekan kullanımıyla çok büyümüş şehirleri-tek hakim şehir- meydana getirmiştir. 19. ve 20. yy'ın ilk yarısına kadar bu süreç devam etmiştir.

Sanayiden önce ticaretle gelişen tek hakim şehir ve

çevresi arasındaki ilişkiler, ulaşım, otomobil, haberleşme-
de telefon ve telex, üretimde görece olarak ileri teknolo-
jili sanayinin girmesi ile yeniden değişmeye başlamış, tek
büyük kent yerini metropoliten kent ve çevresinde iki yönlü
etkileşim ile bir metropoliten alan oluşturmuştur. Bu olu-
şum, metropoliten kentte dışarı taşan ve eski yerleşmeleri
değiştirdiği kadar yeni yerleri ve türleri de oluşturan bir
yayılmadır (M. Kıray, 1981).

Metropolitenleşme ile oluşan doğal nüfus artışı ve
kırdan kente göçün de etkisi ile kent mekanında ekonomik,
toplumsal ve fiziki yeni oluşumlar doğmaktadır. İş, barın-
ma, eğitim, sağlık, ulaşım ve diğer kentsel olanakların uy-
gun şekilde sağlanması ve dağıtılması gerekliliği ortaya
çıkarmaktadır. Zamanla bu olanakların gerektiği gibi sağlana-
maması iş ve barınma isteminin çözümlenememesi, bunun yanın-
da nüfus artışının devam etmesi, sosyo-ekonomik yapıda ve
bu yapının mekana yansımada olumsuzluklar doğurmuştur.
Mekandaki bu olumsuzluklar kısa sürede kıyı mekanını da et-
kisine almıştır. Koruyucu ülkesel düzeyde bir planlamaya
sahip olmadığı takdirde, metropollerin yoğun kullanımları,
kıyı mekanında da aynı şekliyle gözlenmiştir.

Kıyıda ticaretle başlayan yakın ilişkiler doğal bir
kaynak olan denizin zenginliklerinden kıyı aracılığı ile
yararlanmayı mümkün kılmıştır. Bu nedenle kıyı birçok faa-
liyetin yerleşmek için yarıştığı bir mekan olmuştur. Faali-
yetlerin tek tek yer almasından ziyade bir eylemler dizisi-
ne sahne olmaktadır. Geri plandaki tüm ülkesel eylemlerin
dış ilişkilerinin bir kısmı kıyı mekanı üzerinde gerçekle-
şmektedir. Bir yandan metropolün yararlanma şekillerinden
deniz taşıtları üretimi, su ürünleri elde edilmesi ve iş-
lenmesi önemli yeni ticaret aksları, hammadde ve özellikle
petrol gelişine bağlı depolama, işleme ve başka yörelere
iletme gibi ekonomik eylemleri, kıyının geleneksel balıkçı-
lık, savunma ticaret işlevlerine yeni boyutlar kazandırmış-
tır (H.Karabey, 1978).

Metropoliten alanlarda kıyı mekanından yararlanma doğrudan ve dolaylı yoldan olmak üzere iki şekilde sağlanabilir. Kıyı mekanında yer alan sanayi, ulaşım, turizm gibi kullanımlar ve bunların üretimlerinden yararlanma dolaylı olarak yararlanmayı oluşturur. Doğrudan doğruya yararlanma ise toplumun her kesiminin kullanabilmesi için oluşturulmuş, dinlenme ve eğlenme amaçlı kullanımlarla sağlanır (P. Korça, 1984).

Anayasa'da, diğer yasal mevzuatlarda ve planlamada gözönünde bulundurulması gereken temel ilke, toplum ve kamu yararı ilkeleridir. Oysa günümüzde kıyı mekanından yararlanma konusunda, bazı gruplara daha fazla hak tanınırken, bir kısım gruplarda kısıtlamalar getirilebilmektedir. Özellikle metropollerde büyük boyutlu olarak görülebilen sanayi yatırımı yapan girişimciler bu gruplardan biridir. Kıyı mekanının ulaşımında bir kırılma noktası olması dolayısıyla, deniz yoluyla nakledilen büyük miktarda hammadde kullanan ya da ürünlerini deniz yoluyla gönderen büyük sanayi girişimcileri sanayi tesislerini deniz kıyısında kurmaya çalışmaktadırlar. Bu tür sanayiler kıyıdan çok uzakta da fonksiyonlarını sürdürebilecekleri halde, metropol kıyılarını tercih etmektedirler. Büyük devlet girişimleri ise büyük şehirlerin etrafından daha kolaylıkla kopabilmekte, kıyının herhangi bir noktasında yer alabilmektedir. Artık maddelerini denize boşaltmaları da kıyıyı seçmelerinde önemli rol oynamaktadır.

Turizm yatırımı yapan girişimciler de korunmuş ve büyük toprak alanları bulunan kıyılarda yerleşmek istemektedir. Büyük girişimcilerden çok, küçük girişimciler kıyının parçalanmasına neden olmaktadır. Emlakçı ve yapsatçılar da kıyıların bir spekülasyon aracı olmasına neden olmaktadır. Yazlık konut yapmak amacı ile arsa alanlar, kıyıyı çok küçük parçalara ayırdıkları için olumsuz etkiler yaratmakta, aynı

zamanda kıyı mekanını geniş bir halk kitlesine kapatmaktadır.

Günümüzden 100 yıl öncesinde kıyıda mülk sahibi olmayı olumlu kabul eden yasalar, halk tarafından da olumlu karşılanarak tepki görmemiş, aynı zamanda tahrip edici de olmamıştır. Oysa günümüzün metropol koşullarında aşırı nüfus ve bilinçlenme toplumun kıyınının tüm olanaklarından maksimum faydalanma isteğini doğurmuştur.

1.3. METROPOLLERDE KIYI MEKANI KULLANIM TÜRLERİ

Kıyı mekanı, deniz, kara ve hava arasında bir geçiş bölgesi olmasının getirdiği özel konum dolayısıyla her dönemde bir çok kullanımın yer almasını teşvik edici olmuştur. Çok çeşitli kullanımlar arasında sürekli bir yarışma olmuş, bu yarışma örgütlenmemiş kullanıcılar tarafından kıyının dar bir band dolayısıyla sınırlı bir yeri olarak ele alınmasından kaynaklanmıştır. Bu sınırlı kaynağı kullanma hakkı, içinde bulunulan ilişkiler sistemi içinde istekliler arasında çoğu kez daha güçlü olana ya da daha çok bedel ödeyene açıktır. Kıyıya yönelen bu olağanüstü ilgi onun kaynak ve mekan özelliklerini bozmaya, tüketmeye başlamıştır (H. Karabey, 1978).

Birden çok kullanımın talebi ve bu kullanımların birbirleriyle yarışması kıyı mekanında bir rant (transfer) meydana getirmiştir. İhtiyaçlar doğrultusunda fiyatta devamlı artmaktadır. Bu nedenle kullanımlar, en yüksek rantı ödedikleri takdirde, en elverişli yerleri seçebileceklerdir. Rant ödeme kabiliyetine göre kullanımlar, kıyı mekanında çeşitli yerlerde yerleşebileceklerdir.

Kıyı mekanının jeomorfolojisinden dolayı farklı yerlerde farklı kullanımlara olanak sağlanması, ödenecek rantı da farklı kılmaktadır. Kıyının sadece bir çizgi değil, bir

mekan bir şerit olması, kıyıdan içlere doğru girildikçe denizle ilişkinin kopması ve yararlanmanın azalması uzaklığa göre bir rant belirleyecektir. Ayrıca ulaşılabilirlikte bir rant belirleyicisi olacaktır. Özellikle metropol kıyısı olup, ulaşılabilirliği sağlamış büyük yerleşmelerin rantı artacak, buna bağlı olarak kıyı mekanında arazi kullanımlarında bazı sınırlama zorunluluğu doğacaktır. Çünkü bu rantı ödeyebilenler ya büyük sanayi girişimcileri, büyük turizm yatırımcıları ya da yüksek gelirli belli bir kesim olacaktır. Rantın metropol kıyılarında bir prestij alanı oluşturması, dışlara doğru metropole yakın yerlerde ikinci konut talebi yaratmıştır. Metropollerin büyümesi ve yayılması ile bu alanlarda da yoğunlaşma görülmüştür. Bu nedenle günümüzde metropol kıyıları toplumun yararlanmasından çok, belli kesimlerin yararlanmasına açılmıştır. Oysa kıyıların toplum yararına kullanılması ve bu amaçla kullanımlarda bazı sınırlamalar getirilmesi şarttır.

Bu nedenle metropol kıyılarında oluşabilecek kullanımların incelenmesi, su ile ve kıyı ile bağlantılarının gözden geçirilmesi, sınırlamalarda yarar sağlayacaktır.

FAALİYET KULLANIŞ TÜRÜ	Öncelikle	
	su ile ilgili	kara ile ilgili
ULAŞIM		
Programlı deniz hatları	o	
Deniz ticaret yolları	o	
Demirleme alanları	o	
Ticaret limanları ve yan tesisler	o	o
Yolcu limanları ve yan tesisler	o	o
Köprü, sualtı geçişi, feribot hatları		o
Denizaltı iletişim hatları		o
denizaltı nakil (su, yakıt, enerji) hatları		o

Fenerler	o	
<hr/>		
SAVUNMA		
<hr/>		
Denizaltı eğitim alanları	o	
Atış ve mayın alanları	o	
Deniz gücü üs alanları	o	o
Kıyıda askeri alanlar		o
<hr/>		
ENDÜSTRİ VE SERVİSLERİ		
<hr/>		
Kıyı endüstri alanları		o
Suyu soğutma aracı olarak kullanan endüstri	o	o
Suyu beslenme girdisi olarak kullanan endüstri	o	o
Suyu artık maddelerin atılışı için kullanan endüstri	o	
Hammadde nakline bağlı ekonomik faaliyetler	o	o
<hr/>		
DENİZ AŞIRI YÜZEN TESİSLER		
<hr/>		
Yüzer liman	o	
Yüzer hava limanı	o	
Yüzer turistik tesis	o	
Yüzer enerji santrali	o	
<hr/>		
ENERJİ		
<hr/>		
Su hareketlerinden enerji üretimi	o	
<hr/>		
HAMMADDE KAYNAĞI		
<hr/>		
Agregat çıkartma (kum, çakıl, taş, kalker..)	o	o
İdrokarbürler (petrol, tabii gaz) çıkarma	o	
Tuz çıkarma	o	
Kömür ve maden çıkarma		o
Deniz bitkileri toplama	o	
<hr/>		

 ARTIKLARIN ATILIŞI

Kentsel artıkların atılışı	○	
Kanalizason boşalımı	○	
Endüstriyel artıkların atılışı	○	

DEPOLAMA

Özel yöntemlerle denizde depolama	○	
Özel yöntemlerle kıyıda depolama		○

KIYI ÇİZGİSİNİ KULLANMA

Drenaj		○
Dolgu	○	
Bataklık kurutma		○
Rıhtım oluşturma		○

TARIM

Deniz bitkileri tarımı (yosun)	○	
Kara tarımı		○
Erozyon akışı		○
Kıyı ormanları ve bağlı faaliyetler	○	○
Bitki toplama		○

GIDA MADDELERİ KAYNAĞI

Profesyonel deniz avcılığı	○	
Balık tarımı	○	
Kabuklu deniz hayvanları toplama ve tarımı	○	

DİNLENME, SAĞLIK, EĞLENCE, KÜLTÜR

Plaj olanakları	○	○
Yüzme	○	
Yat limanları	○	○
Deniz kulüpleri	○	○
Kürek, yelken	○	

DİNLENME, SAĞLIK, EĞLENCE, KÜLTÜR

Balıkçılık	o	
Su altı sporları	o	
Eğlence yerleri, lokantalar		o
Piknik		o
Gezinti		o
Dinlenme		o
Sağlık ve kür olanakları		o
Gözleme, araştırma, eğitim	o	o
Turizm amaçlı kullanışlar	o	o

TABLO : 1 : Kıyı Kullanım Türlerinin Su ve Kara ile Öncelikli İlişkileri

Kaynak : H. Karabey, "Kıyı Mekanı Tanımı, Ülkesel Kıyı Mekanı Düzenlemesi İçin Bir Yöntem Önerisi" M.S.Ü. Doktora Tezi, İstanbul, 1978.

1.3.1. SANAYİ KULLANIMI :

Bir ülkenin ekonomisinde, geri kalmışlığın ya da kalkınmışlığının belirleyicisi olan sanayi faaliyetlerinin önemli bir yeri vardır. Hızla endüstrileşen ülkelerde özellikle metropoliten alanlarda sanayi, "hammaddeye yakınlık, yeterli işgücü kaynağına sahip olmak, yeterli enerji ve su kaynakları komşuluğunda bulunmak, demiryolu, karayolu ve denizyolu ulaşım ağına yakınlık, pazara olan uygun mesafe gibi faktörlerle yer seçimi yapmaktadır. Endüstriler yerel, ulusal ve uluslararası pazarlara yönelik mal ürettikleri için şehirlerin yakınında son yıllarda metropoliten alan içinde gelişmektedir" (O. Göçer, 1990).

Sanayilerin giderek daha fazla beslenme ve soğutma suyuna gereksinim duymaları ya da işledikleri hammadde toplamının giderek hızla artması dolayısıyla taşımacılığın deniz yoluna kayması, artıklarını ucuz yolla denize atabil-

meleri kıta sahanlıklarının azalan hammadde kaynaklarına karşı yeni seçenekler oluşturması kıyılarda liman kentleri, gemi inşa atölyeleri vb. ile başlayan sanayi yerleşmelerinin giderek olağanüstü boyutta sanayi bölgelerine dönüşmelerine neden olmaktadır. Önemli kaynaklara, altyapı olanaklarına, kentleşmiş mekana hazır işgücüne, birikmiş ana paraya, karar organlarına yakınlığa ve bağımsız arazi değer artışı güvencesine sahip kıyı mekanının ülkesel sistemde yöresel, yatırım ve işletme-kârlılık maksimizasyonu açısından yaklaşılması, kısıtlı bir kaynak olan kıyı mekanı üzerinde plansız sanayileşmeye neden olmakta ve bölgelerarası bölge içi dengesizlikleri arttırmaktadır. Görülüyor ki, kıyı mekanı dengesiz sanayileşmeden büyük çapta kendine düşen payı almıştır (H. Karabey, 1978).

Sanayi için özellikle ulaşım olanaklarının önemi büyüktür. Kıyı mekanı da deniz ve kara ulaşımının birleştiği bir nokta olmasından dolayı sanayiciler için aranan bir mekandır. Ayrıca limanların depolama olanaklarını sağlamaları sanayicilerin mevcut limanların çevresini tercih etmelerine neden olmuştur. Kıyı mekanı bütün bu özelliklerinden ötürü sanayi için bir çekim noktası olmuştur. Birçok kıyı metropolü incelendiğinde de sanayinin kıyılarda yer aldığı gözlemlenir. Kıyı mekanının toplum yararına kullanımı ve SİT özelliğinin tanımlanması, bu kısıtlı kaynağın sanayi alanı olarak kullanımını önleyecektir.

Kimi plancılar özellikle bölgesel ölçekte, sanayinin dengesiz olarak yerleşip, gelişmesini önlemek amacıyla, derinlemesine düzenleme önermişlerdir. Diğer kullanımlar içinde geçerli olan bu yöntem sanayiye de dikey eksenler üzerinde geliştirmeye yöneliktir. Sanayinin deniz ve havanın kirlenmesi, ayrıca kıyı peyzajını ve çevresini olumsuz yönde etkilemesi, karasal değerleri yararlanılamaz hale getirmesi bu şekilde önlenmeye çalışılmıştır.

Ülkemizde sanayi incelendiğinde, II. Mahmut ile İstanbul Metropolünde Haliç'in endüstriye açılmasıyla başlayan eylemler daha sonra Boğaz'a sıçramış ve bunu 1962'lerde başlayan "Planlı Kalkınma Dönemi" ile de Marmara Denizi çevresine ve kıyılarına sıçramıştır. Daha sonra büyük bir hızla Ege kıyılarına kayarak geniş bir turistik alana sahip İzmir Metropolü alan ve çevresinde, zamanla bütün körfezde çok önemli çevre sorunları meydana gelmiştir. Özellikle 2. ve 3. Beş Yıllık Plan Döneminde güney kıyıları da aynı olumsuz etkiyi göstermiştir. Doğal, kültürel ve dolayısıyla turizm potansiyeli, tarımsal değeri en üstün olan Muğla, Antalya, Mersin ve İskenderun gibi kentlerde de önemli boyutlara ulaşan etkileri görülmüştür.

Boğaziçi kıyı mekanında, sanayi kullanımı tesis ve alan olarak arazi kullanışta büyük bir pay teşkil etmemektedir. Ancak sanayi kullanımına ait iş gücü olanakları yakın mesafeli barınma olgusunu yaratmış, gecekondu oluşumuna neden olmuştur. Gerek Boğaziçi Alanında, gerekse yakın çevresinde teşekkül etmiş sanayi alanları nüfus artışına ve sosyo ekonomik yapıda değişime neden olmuştur.

Kıyı ve vadi içlerine yerleşmiş olan sanayinin yer seçimi kriterlerinden hammadde, pazar, sermaye, işçi, enerji gibi şartların hiçbirisi Boğaziçi'nde yer almamaktadır. Boğaziçi'ndeki sanayiler, deniz ulaşımının kolaylığı ve önemli bir liman özelliğinden, ayrıca şehir dışında geniş alanlara gerek duyulması ve o yıllarda Boğaziçi Alanının boş olması dolayısıyla bu mekana yerleşmişlerdir.

1.3.2. LİMAN KULLANIMI :

Limanları, sanayi, dökme kütle eşya, yolcu, turizm, balıkçı, ticari, askeri limanlar gibi bir çok işleme ait limanlar olarak belirlemek mümkündür. Her birinin ayrı önemleri vardır. Bazıları yakın çevrelerine hizmet eden yerel nitelikte limanlardır. Bu limanların çekim alanları küçük ka-

pasiteleri sınırlıdır. Bazıları tüm ülkeye veya uluslararası düzeyde hizmet veren limanlardır. Bu limanların rıhtım ve antrepoları çok geniş alanlar kaplamaktadır.

Tarihi gelişim içerisinde kara ulaşımının zorluklarına karşı, yoğun bir deniz ulaşımı meydana gelmiştir. Deniz aşırı ilişkilerin kurulması, kıyıda liman şehirlerini meydana getirmiş, liman özelliği şehrin gelişmesinde önemli bir payı üstlenmiştir. Günümüzde birçok büyük metropolün, karşılıklı ilişkiler içinde büyük tersane, sanayi bölgelerinin, ticaret ve kültür kökenli kentlerin liman olmanın getirdiği üstünlüklere dayalı olarak geliştiği söylenebilir.

Limanların çoğu tarih boyunca gelişmiş büyük yerleşme merkezlerinde kurulmuşlardır. Yer seçimlerinde önemli birçok faktör yer almaktadır. Bunlardan ilki ulaşım bağlantısıdır. Limanın karayolu, demiryolu veya kanal bağlantısı sağlanmalıdır. Limanın öngörülen ulaşımı karşılayabilmesi için yeterli büyüklüğe sahip olması gereklidir. Bu da kimi zaman bütün metropol kıyısını kaplayabilmektedir. Diğer kullanımlara olanak sağlanamamaktadır. Doğal ve topografik koşullar da liman yer seçimini etkileyen faktörlerdir. Liman, açık rüzgarlardan korunan, derin su alanına sahip, deniz dibi zemini kil ve kum olan ve kıyı arazi eğiminin az olduğu bir mekanda yerleşmelidir. Aşınma yaratıcı gel git olaylarının olmaması da diğer bir önemli faktördür. Şiddetli fırtına ve sis bölgeleri de yer seçiminde etkili olmaktadır.

Liman kullanışı metropol kıyılarında yer alması gereken zorunlu kullanışlardan biridir. Liman kullanışı, diğer işlevlerinde bulunduğu kentlerde karmaşalara yol açabilmektedir. Fakat, kıyıları, doğal, ucuz, her nevi naklin gerçekleştirildikleri deniz ve okyanus üzerinde olduklarından, kıyılarıdaki kentleri gelişme hızı diğerlerine göre daha fazla olmaktadır. Bu hızlı gelişme limanlarla sağlanmaktadır. Liman çevresinde oluşan merkez gelişmiş ülkelerin kontrol

ve denetim mekanizmalarının işlemlerini sağlayan bir aracı niteliğindedir.

Hem kara hem de su ile ilgisini kuran ticaret limanları ve yan tesisleri ile yolcu limanları kentsel alanlarda, metropollerde -en yoğun ulaşım- kıyı ilişkisini gerçekleştiren ünitelerdir (E. Bilen, 1987).

Basit bir liman olarak kurulup, ileri aşamalarda bu niteliğine dayalı olarak hızla gelişen yerleşmeler günümüzde kökenlerinde yatan bu verinin ussal olmayan kullanımları sonucunda bir gelişme darboğazına girmişlerdir. Örneğin; İzmir Metropolü; bölgenin giderek ülkenin üretiminin dış ilişkilerini kuran bir dağılım merkezi iken sahne olduğu büyük gelişme sonucunda liman niteliğini yadsıyan bir gelişme göstermiş, liman kentin içinde sıkışıp kalmıştır (H. Karabey, 1978).

Yine birçok kent yarattığı olağanüstü ilgi ve değişim sonucunda, birçeki oluşturmuş, yanlış kullanımın etkileri ile oluşum nedenlerini kaybetmişlerdir. Örneğin; İzmit kenti sanayileşmenin hızla gelişmesi ve yayılması sonucu kıyılarda kirlenme ve çevre koşullarında da olumsuzluklar göstermiştir.

İstanbul Metropolü ise; olağanüstü büyümesi sonucunda içiçe bulunduğu su yolları sistemi ve önemli uluslararası yerine ters düşen en irasyonel şekilde gelişmiştir. Kentsel gelişme sonucunda merkezi iş alanı ortasına düşen liman olmanın gerektirdiği tüm verilerden, örneğin; demiryolu bağlantısından yoksun bir Salıpazarı Limanı bu irrasyonel kullanımın en çarpıcı örneğidir (H. Karabey, 1978).

1.3.3. KONUT KULLANIMI :

Eski uygarlıkların büyük bir bölümü akarsu ve deniz kıyılarında kurulmuşlardır. Su kıyıları yaşam koşullarının

güç olduğu dönemlerde, sulu tarıma elverişli olması, tarım ve hayvancılık gibi geçim kolları için bereketliliği, savunma olanakları dolayısıyla yerleşme için olumlu ve tercih edilen mekanlar olmuşlardır. Ülkeler arası savaşlarda bazen de korsanlık olaylarında savunma amacıyla 1-3 km.lik kıyı şeridi boş bırakılarak koruma şeritleri oluşturulmuştur.

Kara üzerindeki etki alanlarının çok az, bazen de yok denecek kadar az olduğu, ancak deniz aracılığıyla dış dünya ilişkilerinin kuruldu ve uygulamalarının da bu yolla deniz aşırı kolonilere ulaştırıldığı bilinmektedir. Böylece kıyı yerleşmeleri çoğalmış, ticaret gelişmiştir (P. Korça, 1984).

Kıyı yerleşmeleri daha çok deniz aşırı göçlerin sonucudur. Savunma sebebi ile kıyından bir kaç km. öte kurulan şehirler, iktisadi hayatta deniz ticareti önem kazanınca, kıyıda liman olarak ikinci yeni bir yerleşme kurmuşlardır. Zamanla denizin getirdiği olanaklarla bu yerleşmeler çok büyük boyutlara ulaşmıştır.

Günümüzde kıyıları deniz olanaklarına kesinlikle bağlı, iç dünyaya kapalı yerleşmelerin odaklaştığı yerler olmaktan çıkmış, tarihsel eytişim içinde her biri kendine özgü birer geçmişi olan yakın dönemde ise yaşama şeklinin değişimi sonucunda hızla yapı değiştiren bir yoğun ilgi alanı olmuşlardır (H. Karabey, 1978). Bu yoğun ilgiye, kentleme ve sanayileşme hızı da eklenince kıyı mekanı en hızlı değişime uğrayan alan olmuştur.

Türkiye'de şehirlerin suya göre konumlarına bakıldığında %39.20'sinin deniz ve göl kenarında, %8.33'ünün içinden önemli nehir geçtiği, %11.30'u suya en çok 20 km. uzaklıkta bulunduğu izlenebilir. Şehirsel nüfusun büyük bir kısmının göl veya nehir kenarında yaşadığı görülmektedir (C. Göçer, 1977). Türkiye'deki 8 şehirsel yoğunluk bölgesinden altı tanesi deniz kıyılarında bulunmaktadır. Her üç

sektörün işyerleri olan bölge ve şehir merkezlerinde meydana gelen, şehirsiz yoğunluk bölgelerin çoğunun kıyıda bulunması rastgele değil, bu bölgelerin sağladıkları önceliklere bağlanabilmektedir.

Metropoliten alanda kıyı mekanında oluşan yüksek rant, yerleşme alanlarını da etkilemiş, yüksek bedeller ödeyenler kıyıda yerleşmişlerdir. Kıyıda mal sahibi olmak bir sosyal statü göstergesi olmuştur. İlk olarak ikinci konut olarak oluşan yerleşmeler zamanla metropollerin büyümesi ile birinci konut işlevini üstlenmiş ve kıyı mekanı prestij alanı halini almıştır. Kentsel yerleşimler özellikle metropoller nedeni ile kıyı çizgisi doğal özelliğini kaybetmektedir.

Kıyı yerleşmelerinin değişik kullanışlara göre değerlendirilmesi değişik sektörlerin oluşmasına neden olur. Sektörler arası bu değişme mekana yansır, fiziksel ve sosyal dokusunda hızla değişmesine neden olur. Kıyılardaki tarım ya da diğer alanların rekreasyon, turizm gibi kullanışlara dönüşmeye başlamasıyla yeni gereksinimlere, yeni donatılara ihtiyaç duyulmaya başlanmaktadır. Kent sakinleri de bu değişim sonucu işlev değiştirerek yeni gelişen sektöre katkıda bulunmaya başlamaktadır (P. Korça, 1984).

Kıyı yerleşim alanlarında kanalizasyonların doğrudan denize akıtılması tehlikeli durumlar yaratmaktadır. Kirlenme insan sağlığını, deniz ürünlerini olumsuz yönde etkilemektedir. Ayrıca çöp gibi tüketim artıklarının da denize boşaltılması sağlık açısından büyük sorun yarattığı gibi görsel açıdan da olumsuz etki yaratmaktadır.

Kıyı yerleşmelerinin yarattığı diğer bir olumsuzluk apartmanlaşmadır. Kıyı kesiminde bir duvar görünümünü alan bu olay doğa ile alışverişi ve etkileşimi kesmekte, kıyıyı kamu yararlanmasına kapatmaktadır.

Boğaziçi kıyı mekanında da bu olumsuzluklar görülmektedir. Bir prestij alanı olmasından dolayı, konut yerleşimlerinde yüksek gelir grubu tarafından tercih edilmektedir. Orta gelir grubu iç kesimlere, köyiçi alanlarına yerleşmiştir. İlk olarak kıyı boyunca aralıklarla yer alan yalı ve köşklere başlayan konut alanları, korniş yolların yapımı ile artmaya başlamış, düşük standartlı ve yoğun yerleşmeyi amaçlayan çok katlı blok yapılaşmalar doğmuştur. Ayrıca çevre sanayilerin yarattığı konut talebi de Boğaziçi'nde yerleşme imkanı bulmuştur. Zamanla sosyo-ekonomik yapıda değişimler olmuş, mekana yansiyarak şehirselleşme meydana getirmiştir.

1.3.4. TURİZM KULLANIMI :

Dünyada kitle turizmi büyük bir gelişim göstermektedir. Her ülkenin gelişmesine hız sağlayan turizm, teknik ilerleme, kişisel, toplumsal gelişme ve nihayet kitlelerin moral ve fizik düzendeki belirli gereksinimleri, uzak ve yakın çevrede yer değiştirme olanaklarını yaratması bakımından büyük önem taşımaktadır (M. Çubuk, 1973).

Son yıllarda büyük bir önem kazanan turizm olgusu ülke ve bölge ekonomilerini de etkilemektedir. Bir çok ülkenin de gelişme kaynağı olmaktadır. İş alanı yaratarak toplumsal yaşamda olumlu etkiler yaratmaktadır. Ekonomik, toplumsal, kültürel, teknik, politik ve sıhhi işlevleri ile uluslararası alanda önemli ekonomik ve toplumsal niteliğe sahiptir.

Metropoliten alanlarda dinlenme, sağlık, spor, eğlence, doğa sevgisi, iklim gibi nedenlerle oluşan turizmin dışında, araştırma, merak, dini nedenler, ziyaret, tedavi edilmek, kültür ve çoğunlukla kazancı ve iş için yapılan seyahatlerin yarattığı turizm ön plandadır.

Turistik tesislerin yer seçimleri de türlere bağılı olarak oluşmuş kriterlere göre saptanır. Tarihi eserler ve dini yönden mukaddes sayılan yerlere yakın ekonomik bakımdan önemli merkezler, merkezi iş alanları yakınında konumlanmaktadır.

Haberleşme olanaklarının, eğitim düzeyinin yükselmesi, turizm olgusunu artırıcı etki yapmaktadır. Uluslararası ilişkilerin gelişmesi, bazı gümük ve döviz formalitelerinde kolaylık yapılması gelişmeye sebep olmuştur.

Boğaziçi kıyı mekanında turizm ve turistik tesisler arazi kullanımında önemli bir pay içermemektedir. Topografyası, iklimi, peyzajıyla önemli özellik göstermesine ve büyük çekiciliğine rağmen, turistik tesisler tarafından rağbet görmemiştir. Büyük oteller daha çok tarihi yarımada ve merkezi iş alanlarına yakın olarak konumlanmıştır. Büyük otel olarak sadece Tarabya Oteli yer almaktadır. Boğaziçi'nden güneye merkezi iş alanlarına doğru inildikçe, Beşiktaş ve Dolmabahçe'den itibaren tesisler yoğun olarak görülmeye başlanmaktadır. Boğaziçi alanında Hidiv Kasrı'nda bulunan otel ile küçük çaplı pansiyonlar dışında turistik tesis yoktur.

1.3.5. REKREASYON KULLANIMI :

Rekreasyon, insanların işten arta kalan zamanlarında çoğu kez onlara bir değişiklik (eğlence, dinlenme) sağlayan ve onları işleri için tazelandiren bir faaliyettir (A. Yıldızcı, 1980).

Metropollerin yoğun ve karmaşık yapısı, insanlarda sinir gerginlikleri, çeşitli komplikasyonlar yaratmaktadır. Nüfus artışının neden olduğu kentleşme, rekreasyon gereksinimini de arttırmaktadır. kentlerde nüfusun büyük bir istek ve yönetim ile rekreasyona önem verdiği görülmektedir. Hızlı nüfus artışı ve gelir artışının yanı sıra, tatil ih-

tiyacınının duyulması ve çeşitlenmesi, endüstrinin gelişimi ile insanların hareket olanağının artması, serbest zaman imkânının çoğalması, endüstride çalışanların mecburi dinlenme olasılığı, kamu kuruluşlarının dinlenme kampları ve bunun dışında artan haberleşme ve yayın olanakları ile gelişen reklam olayı, artırıcı diğer etkenleri oluşturmaktadır.

Rekreasyon faaliyetlerini artırıcı etkenler incelendiğinde endüstrileşme ve kentleşme olayları ile sıkı ilişki içinde olduğu göze çarpılmaktadır. Bu nedenle, özellikle metropol yerleşmelerinde rekreasyon ihtiyacı, önemli boyutlardadır.

Özellikle 2. Dünya Savaşından sonra toplumumuz hızlı bir değişim içindedir. Sanayileşme ile birlikte yaşam hızının artması, yeni bir takım gereksinimler ortaya çıkarmaktadır. Bu gereksinimlerin en önemlilerinden bir tanesi de rekreasyondur. Giderek artan nüfusun yoğunlaşan kent ortasında çıkardığı bunalımlar, teknolojinin neden olduğu ruhsal yorgunluklar ve aşırı kirlenme ile gün geçtikçe azalan insandoğa ilişkisi, açık olan gereksinmelerinin artmasına neden olmaktadır. Kentlerimiz bu artan gereksinimlere gerek alan-sal, gerekse donatım olarak cevap verememektedir.

Her geçen gün artmaya devam eden rekreasyon gereksinimleri, kent içi yeşil alanların yetersizliğinden dolayı büyük bir ölçüde doğal eşil alanlar tarafından karşılanmaktadır. Kentlerde yaşayan insanların sosyal, ekonomik, kültürel ve fiziksel olanaklarının farklılığı, kentlerin yapısal niteliği, ulaşım zorlukları ve serbest zaman miktarı gibi etkenler, insanların istediği zaman, istediği doğal veya yapay yeşil alanlara gitmesini ya da herhangi bir ormanı rekreasyonel amaçla kullanmasını güçleştirmektedir.

Yapılan araştırmalarda su yüzeyinin rekreasyonda arzu edilen bir peyzaj elamanı olduğu görülmektedir. Rekreasyon

bakımından su kıyıları orman kıyılarından 3 kat daha fazla değerdedir (T. Altan, 1983).

Özellikle metropoliten alanlarda halkın rekreasyonel istemi, rekreasyon potansiyeline yansımaktadır. Bu nedenle potansiyellerin saptanması gereklidir. Yerel düzeyde (rekreasyonel istem), bölgesel düzeyde (rekreasyonel-turistik istem), ulusal düzeyde (rekreasyonel-turistik istem), uluslararası düzeyde (turistik istem). Ayrıca aşırı kullanımlar sonucu doğal ortamdaki bozulmalar, taşıma kapasitelerinin de belirlenmesi zorunluluğunu doğurmuştur. Fiziksel, ekolojik, ekonomik ve algısal yönden kapasitelerin saptanması gereklidir.

İstemler, rekreasyon potansiyeli ve taşıma kapasiteleri saptandıktan sonra bir zonlama yapılarak yoğun kullanımlı kıyıları (rekreasyonel gelişme zonu), az yoğunlukta kullanımlı kıyıları (gelişme zonu) ve kullanıma açılmamış kıyıları (koruma zonu) olarak bölgelenebilir (S. Gülez, 1983).

Boğaziçi kıyı mekanı tarihi süreç içerisinde her dönemde rekreasyon fonksiyonuna yer verilmiştir. Su kıyısı kültürleri, mimari değerdeki yalıları, sarayları, yeşil alanları, mesire yerleri, peyzaj değerleri ile rekreasyona yönelik olanaklar yaratmaktadır. Günümüzde kentleşmenin etkisi ile yerleşme alanları, sanayi tesisleri ve depolama kullanımları arasında rekreasyon geri planda kalmıştır. Oysa Boğaziçi kıyı mekanı İstanbul'un rekreasyon ihtiyacında önemli bir payı karşılayabilecek özelliğe sahiptir.

1.3.6. ULAŞIM :

Metropollerin işlerliğinde ulaşımın büyük bir önemi vardır. Dünyaca ünlü birçok metropolün gelişimi ve önem kazanması ulaşımına bağlıdır.

Kıyılardaki ulaşım su ve kara ile ilişkilendirilerek

sınıflandırılmaktadır. Programlı deniz hatları, deniz ticaret yolları, demirleme alanları, ticaret limanları ve yan tesisleri, yolcu limanları, deniz ile ilişkili bir ulaşım sistemi oluştururlar. Ticaret ve yolcu limanları, köprü, su altı geçişi, deniz altı iletişim hatları kara ile ilgilidir. Metropolitlen alanlarda kara ile deniz ulaşımının güçlü bağlantılarının sağlanması gereklidir.

Su yolunun getirdiği, ucuz ve yoğun taşıyabilme olanaklarına rağmen, karayolu ulaşımı daha ön plana çıkmıştır. Denizden gerçekleşen ulaşımın kara ulaşımına dönüşmesi, büyük sorunlar yaratmıştır. Bir yönden kıyı yağmalanması ve yapılaşma, diğer taraftan peyzaj üzerinde neden olduğu değişiklikler bu sorunların başlıcalarıdır.

Bazı durumlarda relief özellikleri karayolunun kıyıdan geçirilmesini mecburi kılmaktadır. karayoluna bağlı olarak yol ve otopark gereksinimleri peyzaj özelliklerini ortadan kaldırmakta ve doğa tahribine neden olmaktadır. Karayolu insan ve deniz arasında eskiden var olan ilişkiyi de ortadan kaldırır. Hızlı giden bir aracın önündeki deniz kenarındaki dar bir kaldırım kent sakinlerinin yararlanmasına pek olanak sağlayamaz.

Karayolu yer aldığı alanda değer artışına neden olacağı için, kıyı mekanı boyunca bir rant sağlayacak ve yerleşme eğilimini arttıracaktır. Kamulaştırma ve yapım masraflarını en aza düşürmek amacıyla karayollarının deniz kotuna en yakın yerden geçirilmesi, doğal görünümün önemli bir bölümünü yok etmektedir. Bundan başka kum ve çakıl alınması artacaktır.

Boğaziçi kıyı mekanı önemli ulaşım aksları üzerinde yer almaktadır. Ulusal ve uluslararası öneme sahip deniz ulaşımı, demiryolu ulaşımı ve karayolu ulaşımı bu mekanda mevcuttur. Mekanın biçimlenmesinde ulaşımın önemli etkileri

görülmüştür. Batı yakasında sırt yollarının yapımı, beraberinde yerleşim alanlarını da getirmiştir. Bu sırt yolunun doğu yakasında olmayışı, yerleşmeleri bir parça engelleyebilmiştir. Planlı, plansız yerleşme alanlarının oluşumu ile yeni hatlar oluşturulması ulaşımın yoğunlaşmasına neden olmuştur. Özellikle 3194 sayılı yeni İmar Kanunu ile Boğazın konuta açılması, bu bölgelere yeni ulaşım imkanlarının gelmesine neden olmuştur. I. ve II. Boğaziçi Köprüsü ve çevre yolları da yerleşmeyi teşvik edici olmuştur.

Boğaziçi uluslararası önemde bir deniz ulaşım aksı üzerinde olmasına rağmen iki yaka arasında deniz ulaşımı gelişmemiştir. Vapurların eski olması, iskelelerin ahşap olması ve büyük vapurların yanaşamaması, köprülerin inşası ile kara ulaşımının desteklenmesi, ayrıca hava şartları ve akıntı dolayısıyla deniz ulaşımı önem kazanamamıştır.

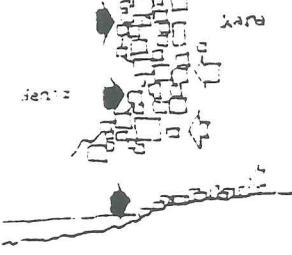
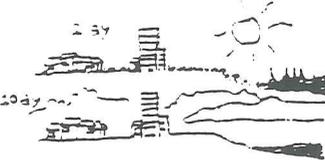
1.3.7. DİĞER KULLANIMLAR:

Bütün bu kullanımların dışında daha küçük çapta yer alan kullanımlar da gözlenmektedir. Bunlardan biri savunma amaçlı kullanımlardır. Bu amaç doğrultusunda denizaltı eğitim alanları, atış ve mayın alanları, deniz gücü üs alanları ve kıyıda yer alan askeri alanlar, yer alan diğer kullanımlardır. İkinci bir kullanım, su hareketlerinden enerji üretimi amacıyla kurulacak tesislerdir. Bundan başka kum, çakıl, petrol, tabii gaz, tuz kömür, maden, deniz bitkileri gibi hammadde kaynağı çıkarma amacıyla kurulan tesisler, gıda maddeleri, deniz avcılığı, balık tesisi, kabuklu deniz hayvanlarını toplama tesisleri yer almaktadır.

Ayrıca kentsel artıkların, kanalizasyonların, endüstriyel atıkların kolay ve ucuz bir sistemle dökülmesi de kıyı kullanımının bir diğer boyutudur.

Boğaziçi'nde bütün ana kullanımların yanında şehirselsel fonksiyonların bazıları da yer almaktadır. Eğitim amaç-

lı kullanımlar, ticaret birimleri, kamu tesis alanları, sağlık tesisleri, dini tesisler, askeri amaçlı kullanımlar da Boğaziçi'nde çeşitli yerlerde konumlanmışlardır.

Karayolu Demiryolu		<ul style="list-style-type: none"> . Doğal ilişkilerde bozun . Yavaşlamaya mahal . Değer artışı
Yüksek yapılaşma		<ul style="list-style-type: none"> . Doğal ilişkilerde bozun . Sit-ülneri işlevlerinde zarar . Kamu yararılanmasını kapsalı
Fotok Yapılama		<ul style="list-style-type: none"> . Kirlenme . Taşlanma . Kentsel amaçlı . Doğal ilişkilerde bozun
Pasaj siteleri		<ul style="list-style-type: none"> . Sit-ülneri işlevlerine zarar . Popülasyon yoğunluğu . Yavaşlama yarıtma
Sanayi		<ul style="list-style-type: none"> . Zira kirlenmesi . Deniz kirlenmesi . Zira kirlenmesi . Dış kirlenmesi
Alınma Yerleşme		<ul style="list-style-type: none"> . Kentsel ortamlarda yapının ve alanın doğal düzenlenmesini bozulması

TABLO : 2 : Kıyı Mekanı Kullanımları ve Sonuçları.

Kaynak : H. Karabey "Kıyı Mekanı Tanımı, Ülkesel Kıyı Mekanı Düzenlemesi İçin Bir Yöntem Önerisi", M.S.Ü. Doktora Tezi, İst. 1978.

1.4. KIYI MEKANININ TOPLUM YARARINA KULLANIMI VE SINIRLANDIRMA GEREKLİLİĞİ :

Kıyı mekanının önemi ve kullanımların yerleşmek için yarış halinde olmaları, topluma yönelik bir takım amaçları zorunlu kılmıştır. Kıyıların yağmalanması ve kapışılması son 20 yılda önemli ölçüde yoğunluk kazanmıştır. Endüstrileşmenin, kentleşmenin, modernleşmenin hızlanmasının kuşkusuz önemli bir payı vardır. Doğa ile ilişkisi hiç ya da az olan kentsel nüfusun dinlenme, sağlık gereksinimleri de değişmiştir. "Ulaşım kolaylıklarının öncelikle kıyıdan geçirilmesi, turizmin tek kalkınma yoluymuş gibi gösterilmesi, kıyıda toprak sahibi olmanın özendirilmesi, dışa bağımlı turizm girişimcilerinin türlü yollardan desteklenmesi, kıyıya yönelik istemleri kamçulamıştır. Öte yandan küçük ana-mal sahipleri ile tüketiciler turizme kaydırılmışlardır." (C. Geray, 1973).

Kıyı; toprak, dinlenme, turizm için elverişli olmakla birlikte, sudan, denizden, kumsaldan, güneş ışığından, temiz havadan, görsel özelliklerden yararlanmayı da mümkün kılmaktadır. Kıyıda, özel iyeliğe izin verilirse, kıyıdaki toprak, kıyının sağladığı bu olanaklar üzerinde tekelci bir egemenlik, ayrıcalıklı bir kullanım gücü verecektir. Kıyıda kırsal, kentsel alanlardaki toprak iyeliğinden daha büyük bir toprak rantı, daha büyük bir tekel eğilimi söz konusudur. Bir çok ülkede kıyı mekanının genellikle devletin egemenlik ve kullanımında bırakılmasının daha doğrusu toplumun yararlanmasına açık tutulmasının özel iyeliğe konu edilmemesinin ya da özel iyeliğin bu amaçla sınırlandırılmasının nedeni budur (C. Geray, 1973).

Toplum içinde yaşamak zorunda olan insanlar her zaman toplumsal ilişkiler içindedirler. Bir kişinin hak ve özgürlükleri diğerininki ile sınırlanmaktadır. Kapışılması ve yağması son yıllarda yoğunluk kazanan kıyı mekanında, toplum

yararına kullanımı için bazı sınırlamalar gerekliliği görülmektedir. Toplum yararına kullanımlarda ilk sırayı rekreasyon fonksiyonu almaktadır. Kıyıların çevre sağlığını bozan yapılaşmalardan, sanayiden, depolama kullanımlarından korunarak toplum yararına, rekreasyon kullanımına yönelmesi şarttır. Kıyının SİT alanı olarak tanımlanması ve koruma altına alınması toplum yararına kullanımı destekleyecektir.

Boğaziçi kıyı mekanı, tarihi, kültürel, doğal, ulusal ve uluslararası önemi ile sadece İstanbul'da yaşayanların değil, tüm ülkenin malıdır. İstanbul'da nüfusun büyük bir kısmı şehir nüfusu özelliği göstermektedir. Şehrin yoğunlaşması, donatımların ihtiyaçlara cevap verememesi, doğal mekanlara yönelimi hızlandırmıştır. İstanbul için büyük öneme sahip Boğaziçi kıyı mekanının diğer kullanımlarında sınırlandırmalar getirilerek, toplum yararına yönelik faaliyetlere rekreasyona açılması gereklidir.

1.5. ÇEŞİTLİ ÜLKE METROPOLLERİNDE KIYI İLE İLGİLİ YASAL, YÖNETİMSEL, PLANLAMAYA AİT YAKLAŞIMLAR:

Kıyı mekanı dünyanın çeşitli ülkelerinde, yasalar ve planlama yaklaşımları ile korunmaya, kullanılmaya ve değerlendirilmeye çalışılmıştır. Yaklaşımlar ülkelerde benzer olmasına rağmen, bazılarında konuya gereken önem verilmişken, bazılarında da geriye dönülmez olumsuz sonuçlar yaratılmıştır.

Dünyada birçok örnek alınması gereken olumsuz olay olduğu halde kıyıları yine de spekülatif amaçlarla kullanılmaya devam edilmektedir.

A.B.D.;

A.B.D.'de en büyük iki tehlike büyüme ve bozulmadır. Toplam nüfusun %80'inden fazlası şehirlerde yaşamaktadır. Eyaletler ve belediye birliklerince yönetilir. Geleceği yö-

nelik bir planlama yapılması işine girişilmiştir. Belediyelerin iyi hizmet verebilmeleri için eğitim programları oluşturulmuştur. Birlikler birbirlerinin deneyimlerinden yararlanmak amacı ile işbirliği içindedirler. Üniversitelerle bağlantılar ve halkla ilişkiler de geliştirilmiştir. Bu bağlamda A.B.D.'de kıyıları oluşturulmuş 4 grup koruma alanı içnide incelenmiştir. Ulusal Parklar, Ulusal Anıtlar, Ulusal Rekreasyon Alanları ve Ulusal Deniz Kıyıları ve Ulusal Göl Kıyıları.

Yüksek rekreasyonel değeri olan deniz ve göl kıyıları özel bir koruma altına alınmış olmaktadır. Bu alanlar korunmaya alınmış olmakla halkın rekreasyonel gereksinmelerinin karşılanmasında büyük katkıları olacak şekilde planlamaları yapılmaktadır (P. Korça, 1984).

Ulusun kıyısal bütün kaynaklarını korumak, geliştirmek ve değerlendirmek amacıyla kıyısal bölge yönetimi yasası 1972 yılında çıkarılmıştır. Yasada kıyının etkinliğinin yoğunlaştığı, çeşitli kullanışların kıyıya yerleştiği ve halkın yararlanmasının azaldığı belirtilmiştir. Örneğin, "Kaliforniya'da 1072 mil kıyının yalnızca 263 milinden halk yararlanmaktadır".

Kıyısal kaynakların plansız, denetimsiz, tüm yurttaşlara ait olan bu önemli ekolojik, ekinsel, tarihsel ve güzel duysal özelliklerinin yok olması sonucu doğurduğunu dikkate alan A.B.D.'de nüfus büyümesinin, ekonomik gelişmenin kıyıların gerek kara, gerekse suları üzerinde gittikçe artan ve birbirleriyle yarışan isteklerin artmasının deniz canlılarının vahşi yaşamın, besinci zenginliğinin yitirilmesine ekolojik dizgede sürekli ve olumsuz değişimlerin oluşmasına, toplumun yararlanmasına açık alanların azalmasına, aşınıp bozulmasına yol açtığı gerekçesine dayanarak, gerekli yasayı benimsemiştir (E. Bilen, 1987). Yasaya göre giderlerin üçte ikilik bölümünü birlik devleti karşılamaktadır. A.B.D.'de

benimsenen kıyı bölgesi kullanma planına göre;

1) Kıyı bölgesinin sınırları belirlenir.

2) Kıyı sularına doğrudan ve anlamlı etkisi olan kıyısal bölgede izin verilecek su ve toprak kullanımları tanımlanacaktır.

3) Kıyısal bölgede özel önem gösterilecek alanlar belirlenerek, dökümü yapılır.

4) Kıyı kullanımlarına ilişkin denetimi uygulamak için araçlar önerilir.

5) Belli alanlardaki kullanımların öncelik sırasını gösteren ilkeler saptanır.

6) Yürütmeden sorumlu örgütün yapısına, işleyişine ilişkin öneriler getirilmelidir (E. Bilen, 1987).

ALMANYA;

Planlamada amaç, geçmişin yoğun şehrine nispetle, mesken, işyerleri, kültür ve boş zamanı değerlendirme faaliyetleri ve trafik ihtiyaçları için daha büyük bir yer sağlayacak olan bir şehir yenilemesini gerçekleştirmektir. Burada kıyıları da önem kazanmıştır.

Almanya'da, şehir ve toplumlar, kendi bölgelerinde hukuk bakımından bağlayıcı arazi kullanım planları ile ayrıntılı yapım programları yapmak hak ve görevlerine sahiptirler. Bölge planları önemli olmuş bu planlar için 60 büro kurulmuştur.

Almanya'da kıyı mekanı için pek çok sınırlamalar getirilmiştir.

Kamu malının özel mülkiyete intikali turizmi teşvik amacıyla da olsa söz konusu değildir. Aksine özel mülkiyetteki deniz ve göl kıyıları kamu eline tahsis edilmek üzere satın alınmaktadır. Kıyılarıdaki kamu arazisi toplum yararına olmak kaydıyla irtifak hakkı veya kira sözleşmeleri ile özel şahıslara tahsis edilebilir. İrtifak hakkı süresi 33-

66-99 yıl olabilmektedir. Kira sözleşmesi yoluyla arazi tahsisi olanağı varsa da kredi almak için arazi üzerine ipotek konulamadığından turizm alanında kiralama işlemine rastlanmamaktadır. Kira süresi sonunda arazi üzerindeki tesislerin mülkiyeti de devlete ait olmaktadır. Kıyıları herkese açıktır. Özel sektör ve şahısların sahipliğindeki bazı yerlerinde topluma mal edilmesine çalışılmaktadır (G. Kumuşoğlu, 1987).

BELÇİKA;

Kuzey Denizi boyunca uzanan Belçike sahilleri, bu sahillerdeki komünlerin mülkiyetindedir. Bu sahillerde gelgit olayları çok sık ve geniş etkili olduğundan, kumsal kısmı çok geniştir. Kumsalın bittiği yerden itibaren 40-50 m. arasında değişen genişlikteki bir kordon kumsalla binaları birbirinden ayırır. ne kumsalda ne de kordon üzerinde özel şahıslara ait bina tesisi yoktur. Sadece yaz aylarında komünler özel kişilere kabinler kurmak üzere kira ile yer tahsis etmekte ve bu kiralar şehirden şehire değişmektedir. Bir iki sahil şehrindeki dalgakıran üzerinde bulunan lokanta ve kahvehaneler ilgili şehirlerin malı olup, bunlar işleticilere kiraya verilmektedir.

Belçika'da kamu mülkiyetindeki arazilerin yatırımları teşvik amacıyla özel sektöre devri yapılmamaktadır. Esasen bu gibi transferler çok nadiren olmakla, kanunla sınırlı bulunmaktadır. Turizm sektörü için taşınmazlar kira yoluyla özel yatırımcılara tahsis edilmekte olup, kira süresi 27-99 yıl arasında değişmektedir (G. Kumuşoğlu, 1987).

BULGARİSTAN;

Bu ülkede, 1964 toprak planlaması çerçevesinde kıyı sorunları 1974'e kadar devam etmiş, çözümler aranmıştır. 1974 yılı sonlarına doğru, 2000 yılına kadar uzanan bir süreç içinde, 1990 yılına dek uzunca bir dönem için genel bir

siyasa saptanmıştır. Ayrıca yeni bir kıyısız alanlar toprak planlaması anlayışı geliştirilmiştir. Gerekli araştırmalar yedi değişik düzeyde ilgili bakanlık ve kamu araştırma kurumlarınca yürütülmüştür. Araştırmalarda doğal kaynaklar, toprak planlaması, toplumsal, ekonomik boyutlar, kıyı bölgesi sınırlarının saptanması gibi konular içerilmiştir. Kıyısız alanlar 350, kentsel merkezin 900.000 kişinin bulunduğu 9000 km² bir yüzeyi kapsamaktadır. Plan, büyüme, gelişmenin özellik ve yönetimleri toplumun kaynakları gözönünde bulundurularak yapılmıştır. Çalışma, boş zamanlar, yerleşme gibi dizgelere ilişkin örgütlenmelerde planda kapsamaktadır. İşleyim, turizm alanlarındaki yoğun gelişmeye koşut olarak Bulgaristan kıyısız alanlarının bölgesel ekonomisinin gelişmesinde kırsal ekonomi önemli yer tutmaktadır. turizm ve dinlenme genel planı aşağıdaki ilkelere dayanmaktadır.

- Bulgaristan'ın Karadeniz kıyı bölgesi ulusal ve uluslararası turizm ve dinlenme kuruluşlarının tümleşmesine dönüşmesi ilkesi.

- Bu tümleşik merkezi yaratacak temel değerleri oluşturan doğal kaynakların korunma ve kullanılma ilkesi.

- Kıyılarda turizm amacıyla gelenlerin sayısını yılda 2,5 milyon kişiden 5,5 milyon kişiye çıkarılacak şekilde kapasite artışını öngören bir ilke.

- Büyüyen kentleşmeden kıyıları kurtarmak, böylece doğal çevreyi korumak amacıyla turizm ve dinlenme amaçlı geceleme yapıları için iç kesimler kullanılmalıdır.

- 1990 yılına değin toplum geceleme birimlerinin %20'sini tam zamanlı çalıştıracak biçimde dinlenme ve turizm etkinlikleri mevsimlere göre yaygınlaştırılarak uzatılmalıdır. Plan aynı dönemde işleyimsel üretimi 4 katına çıkarabilmek için gerekli kuruluşlara yer sağlanmaktadır. Kıyısız alanları kirleten işleyimleri kıyıdan uzak yerlere yerleştirmeyi öngörmektedir.

Bulgaristan kıyısız bölgesinin özel gereksinmelerini

karşılایacak alt yapı ve kamu kuruluşları turizmin en canlı ve yoğun olduğu döneme göre planlanmıştır.

İşlevlerine ve göreli önemine bakarak Bulgaristan'ın Karadeniz bölgesi üç alt bölgeden oluşmaktadır:

A Bölgesi : İçeriye 5 ile 7 km. derinliğindeki bir kuşağı içermektedir. Bu kuşak başlıca turizm ve dinlenme gelişmesine ayrılmıştır. Diğer ekonomik uğraşlar bunların örgütlenmesi ve gelişmesi, bölgenin ana işlevlerinin gerekleriyle ilintisi açısından sıkı sıkıya denetlenmektedir.

B Bölgesi : Kıyı kenarından içeriye 20 ile 30 km.'ye değin girebilen bu kuşakta, dinlenme ve turizm işleyiminin gelişmesine yarayışı olup olmama açısından öbür genel ekonomik etkinlikler eşgüdümüne sokulmaktadır.

C Bölgesi : Kıyı bölgesinin 40-50 km. içerlere girebilen geri kalan bölümünü oluşturan bu kuşakta, ulusal ekonominin turizm ve dinlenmeyi doğrudan etkilemeyen, yalnızca yerel önem taşıyan kesimlerine öncelik verilmiştir. Plan alanları insanın ana işlevleri olan çalışma, dinlenme ve barınma etkinliklerinin tam olanak geliştirilmesini sağlayacak biçimde kıyıları kullanmak, değerlendirmek yoluyla doğal çevreyi koruyacak gerekli koşulları örgütlenmeyi yaratmayı amaçlanmaktadır (E. Bilen, 1987).

FRANSA;

Desantralizasyon (çok merkezileştirme) ve kentsel alanın düzenlenmesi konularında köklü bir planlama geleneğine sahip bu ülkede son yıllara dek süregelen "büyümeyi gelişmeye yeğ tutan" politika, çevre sorunlarını alabildiğine ağırlaştırmış, doğal verilerin büyük çapta yağmasına ve tahribine olanak tanımıştır. Bugün, üzerinde, ülkenin iç kısmıyla deniz aşırı ilişkilerinin düğümlendiği, turist akımı ve tatil yapılarının, mal akımı ve liman yapılarının sıralandığı bir bölgedir. Günümüzde, istatistikler yönetsel kademelenme ölçeğinde ya da metropoliten ve kentsel kademelenme ölçeğinde

yapıldığından, kıyı üzerindeki çok yönlü eylemlerin yoğunluğu ve kıyı mekanında yarattığı şekil değişimi gözden kaçmaktadır.

1971 yılında oluşturulan Bakanlık arası bir kurul Fransız kıyılarının uzun süreli geleceği üzerinde incelemeler yapmakla görevlendirilmiştir. Kıyılarda verilecek çeşitli uğraşları bunlara örnek SİT'leri; yeni uygulamalara ele almaya elverişli düzenleme olanaklarını düzenlemenin yasal ve akçalı yönlerini inceleyen bu kurulca hazırlanan yazanak, 1973 Temmuz'unda bir genelge özetlenmiştir. burada "kıyı alanlarını koruma" için örgüt kurulması kararlaştırılmıştır. Örgüte, korunmaya ayrılmış toprakları satın alma, kamulaştırma gibi yollarla elde etmek üzerinde yapı yapılmasını önlemek el değiştirmesini engellemek görevleri verilmiştir. Yazanakta kıyı düzenlemesini sert ve değişmez bir doktrin konusu olamayacağı çok çeşitli kuruluşların karıştığı çevreyle ilgili çok değişik konularda kararlar alınmasını gerektirdiği uygulamada esnek bir yol tutulmasının gerekli olduğu belirtilmekte idi.

Kıyı alanlarını koruma birliğinin kurulması halka açık doğal yörelerin belirlenmesi, kıyıların büyük kuruluşlarca çeşitli biçimlerde kullanımına ilişkin incelemeler yapılması, ekoloji uzmanlarının bilgisine başvurulması, toprak ayrılmasında bölgeler arasında işbirliği sağlanması, denizden yararlanma konusunda uygulamalı araştırmalar yapılması düzenleme için sürekli bürolar kurulması önerilmekteydi (E. Bilen, 1987).

1974'lerde ise artık kentsel kademelenmeyi bölümler olarak değil, ülke yüzeyinde bir sistem bütünü olarak ele alan politika ortaya atıldı. Bu politikayı savunanlar, doğal verilerin ve insan varlığının ülke planlama haritasının bir fon planı değil, bu planlamada dinamik olarak yer alması gereken denge ve karşı denge öğeleri olarak ele almak

gerektiğini öne sürdüler. Bu fikrin gerçekleşmesi için ülkesel ve metropoliten ölçekte doğal veriler açısından iki temel kavram geliştirildi ve bu dönemde yapılan planlarda yerlerini aldılar. Bunlar, "Hassas Yöreler" ve "Doğal Denge Bölgeleri" kavramları idi (Mimarlık, 76/2).

Hassas yöreler, özellikle kıyı, dağ ve orman bölgelerinde üstün nitelikli doğa parçalarını, insan eli değmeksizin dinlenme amacına ya da ekolojik yenilenme (doğal çevrenin tüm öğeleriyle yeniden canlanmasını sağlama) amacına dönük olarak korumak ve planlara doğal rezerv alanları olarak geçirmek amacına dönüktü. Doğal denge bölgeleri, önerisi ise, daha çok kentleri gelişme alanlarında bir fiziksel denge ve kentleşmeyi yönlendirici anlamda koruma bölgeleri oluşturuyordu. Bu fikir, İngilizlerin "Yeşil Kuşak" (Green Belt) uygulamalarından esinlenmiştir (Mimarlık, 76/2).

Sonradan çıkarılan genelgelerle kıyıdan çeşitli yararlanma ve toprak kullanımı konusunda incelemeler yapılması örgütlenmiştir. Bakanlıklarla belediyelerin dinlenme ve doğa alanları kurmaları istenmiştir.

Devlete ait taşınmazların mülkiyeti devredilebilmektedir. Ancak mülkiyet devredilirken devlet "Kentsel plan ve diğer irtifak haklarına uymak" gibi koşullar koyabilmektedir. Devlete ait taşınmazlar üzerinde özel ve tüzel kişilere irtifak hakkı da tanınmaktadır. Ancak bu hakka her zaman son verme yetkisini de devlet elinde bulundurmaktadır. Kamu taşınmazlarının bütünlüğü her türlü saldırıya karşı emniyettedir. İrtifak hakkı süresi 70-99 yıl arasında olup, süre sonunda yapılmış bina ve tesislerin mülkiyeti devletin olmaktadır. Orly Hava Limanının arazisi de irtifak hakkı yolu ile verilmiştir. Öncelik bölgelerindeki devlet arazisinin mülkiyetinin devri ya da irtifak yoluyla özel sektöre tahsisi sadece turistik yatırımların teşvikinde düşünülmektedir.

İNGİLTERE;

İngiltere Kraliçenin temsil ettiği parlamenter bir hükümet biçimine sahiptir. Planlama Londra'da ilçeler ve Londra Planlama Komisyonunca metropoliten "Country"lerde ilçeler ve ortak komitelerce yapılmaktadır (E. Bilen, 1987).

İngiltere, Galler ve Kuzey İrlanda 6 bin km. kıyıya sahiptir. İskoçya kıyılarının uzunluğu 10 bin km.'yi aşmaktadır. 1964'te İngiltere ve Galler kıyılarında yapılan bir tarama, kıyıların üçte birinin doğa ve güzel görünüm açısından geriye korunacak değer bırakmayacak biçimde kötü kullanıldığını göstermiştir. İkinci üçte biri hiç bir dinlenme olanağı ya da güzel görünüm taşıyor. Hiç kullanılmamış geri kalan üçte biri (yaklaşık olarak 1600 km) sürekli korunması gereken göze çarpar, doğal güzelliklere sahip bulunuyor.

Suyun en çok yükseldiği çizgiye kadarki alana kıyı denilmektedir. Bu yerler genellikle plaj olarak tanımlanır ve mülkiyeti mahalli idareye veya devlete aittir. Halk özel izin almadan veya bir ödemede bulunmadan plajlardan yararlanabilir. Belediyeler geliştirdikleri plajlardan gelir sağlamaktadırlar. Her kıyı şeridinin bir gelişme ve imar planı vardır. Yatırımcılar projelerini bu planlara uygun yapmak ve uygulayabilmek için de Country Council'den izin almak zorundadırlar (G. Kumuşoğlu, 1987).

Yerel planlama örgütlerinin yetkileri kıyıların doğal özelliklerini korumaya yetmemektedir. Bu amaçla belli kıyı bölgelerinin yüksek nitelikli görünümleri nedeniyle "Kalıtım Kıyısı" (Heritage Coast) olarak belirtilerek satın alınması görüşü benimsenmiştir. Buralar için özel kullanma planları yapmak, imar yasalarının öngördüğünden daha sıkı biçimde korumak, dinlenme amacıyla kullanma için özel uygulamalar geliştirilmiştir. Ulusal sandık 1965'ten bu yana 600 km.'den

az olmayan bir kıyı kuşağını satın almaya başlamıştır. Bu çabalar halkın belli koşullara uyarak kıyıdan yararlanmasına elverişli biçimde kullanmasını düzenlemeyi amaçlamaktadır. Bugüne değin 650 km. uzunluğundaki kıyı, kamu ödenekleriyle satın alınmış, böylece bu kıyıların bozulması önlenmiş, halkın bu alanlara erişmesi sağlanmıştır. İskoçya'da buna gereklilik duyulmamış, planlama yasalarıyla yetinilmiştir. İskoçya'da doğayı koruma kurulu hükümete bu konuda danışmanlık etmektedir. İskoçya'da kıyıların uzunluğu 10 bin km.'yi aşmaktadır. Fakat kıyıların ancak %12.5'ini oluşturan küçük bir dilimi (yaklaşık 448 km) kullanıma açılmış, fakat buralarda da herkesin yararlanabileceği kuruluşlar geliştirilmiştir. 1970'lerden sonra işleyimin istemleri İskoçya'da da artmaya başlamış, yerel planlama örgütleri yer seçiminde güçlüklerle karşılaşmıştır. Bunun üzerine kıyı konusunda elverdiğince bilgi toplamayı, "koruma ve geliştirme bölgelerini" saptamaya elverişli biçimde bir araya toplama-yı amaçlayan bir tarama yapılmıştır. Böylece kıyı planlaması yol göstericisi hazırlanıp yayınlanmıştır. Tüm İskoçya kıyılarını içeren bu kılavuz korumak ve geliştirmeye açılacak bölgeleri belirtmekte, fakat yöresel koşullara göre değişiklik yapma yetkisini yerel kuruluşlara bırakmaktadır. Tarama kıyısız gelişmeye ilişkin kararları etkileyecek her tür bilgiyi içermektedir (E. Bilen, 1987).

Kıyılardaki lüks veya 1. sınıf oteller vaktiyle kendilerine bir hak tanınmış ise küçük özel plajlara sahip olabilir. Yine de gemici ve balıkçıların bu araziyi kullanmalarını engelleyemez. Kıyıdaki otellerin genellikle özel plajı yoktur. Kıyıların gerisinde kıyı hattından itibaren kıyı boyunca muhtelif genişlikte uzanan araziye kıyı şeridi veya bölgesi denir. Kıyı şeridi içinde karavan ve kamp yeri kurulması, inşaat ve diğer geliştirme faaliyetleriyle ilgili özel kontrol araçları vardır veya konabilir. Kıyı peridininin, bir kısmının mülkiyeti sayfiye kentinin mahalli idaresine,

bir kısmı orman komisyonu, milli vakıflar gibi kuruluşlara aittir. Bir kısım arazi ise (çiftlik arazisi gibi) özel mülkiyete tabidir. Kıyı şeridindeki arazinin sahibi olmak bitişik plajın ön kısmının mülkiyetini kazandırmaz. Her ilde Country Council denilen il meclisince turistik geliştirme alanları olarak saptanan yerlerde uygulanacak projeler krediyle desteklenmektedir. Bu meclisler geliştirme alanları içine giren mülkiyetteki arazileri de satın almakta ve yapılmış planlara göre geliştirecek kişilere 33-66 veya 99 yıllığına kiralamaktadır. Geliştirme alanlarında yapılacak turizm projelerinin esasları otellerin geliştirilmesiyle ilgili teşvik tedbirleri kanunlarla saptanmıştır (G. Kumuşoğlu, 1987).

İSRAİL;

Kıyıları hakkında ayrı bir yasa bulunmamaktadır. İngiliz manda idaresinden kalma yasalar ve İsrail devletine ait yasalarla yönetilmektedir. Kıyıları devletin iyeliğindedir. Satılamaz, kişilere devredilemez. Yerel yönetimlerin de devlet gibi kıyılardan yararlanma yetkisi mevcuttur. Kıyılarıyla ilgili uygulama kararları Osmanlı Devletinden kalma arazi kararnamesine göre alınmaktadır.

Turizm yatırımlarını teşvik amacı ile kıyı kuşağındaki araziler özel ya da kamu kuruluşlarına, koşulları ve süresi her olayda değişmek üzere kiralanabilmektedir.

İTALYA;

Turizmin geliştirilmesi amacıyla borç verme vs. kolaylıklar getirilmiş, ancak özel sektöre devredilmemiştir. Kıyının kamu elinde kalması öngörülmüştür.

Kıyı kuşağında geçici süre için yalnızca plaj kolaylıklarına, doğum evi, kamp yeri gibi kuruluşlara, ancak 20 yıllık sürelerle kira sözleşmesi yapılabilir. Süre sonunda

üzerindeki alt yapı ve yapılar devlete geçmektedir.

Turistik tesisler kıyıdan belli bir miktar geride inşa edilir. Kıyının devamlılığını kesmemesi zorunludur.

İSPANYA;

Deniz kıyıları yanında kum ve çakıldan oluşan bitkisiz ya da seyrek ve özel bitkiler biten, üzerleri düz olan akarsu ağızları ve plajlar kamu malı sayılmaktadır. Deniz çekilme ve yükselmesinin belirgin ölçüde olduğu yerlerde denizin gelgit ile sardığı kıyı ya da deniz suları, akarsuların gemi ulaştırmasına elverişli ya da gelgitten etkilenen bölümleri akarsu ağızları doğal limanlar, küçük koylar, limanlar balıkçılık ve denizcilik için yararlı barınaklar, kamu iyeğinde sayılmaktadır. Özel iyelikte bulunan adalar ya da bunların parçalanmasından doğanlar dışında kara sularında akarsu ağızlarında ya da gemi taşınımına elverişli ya da gelgitten etkilenen kıyılarda var olan ya da oluşacak adalar kamu malı sayılan taşınmazlar arasındadır. Sonradan oluşan kıyı ile birleşen topraklar da kamu malı sayılmıştır. Alınamaz, satılamaz, özel izin alınmadan tesis yapılamaz.

Bu yerlerin nasıl kullanılacağı tüzüklerle düzenlenmiştir.

Kıyıların kullanılması, geçişler, yıkanma, ağ germe, balık avlama, deniz taşıtlarını karaya çekme, kalafatlama, gemi yapım ve onarımı gibi konularında yasalarda kullanım ve yararlanım sınırları öngörülmüştür. Yönetim ekonominin toplum yararına olan tasarımları ya da yerel kuruluşların girişimlerini gerçekleştirebilmek amacıyla gerekli izinleri verme ya da sınırlamalar koyma yetkisine sahip kılınmıştır. Özel taşınmazların sahipleri halkın plajlara ya da kıyı bölgesine girebilmesi için yollar açmak amacı ile kamuya geçit vermekle yükümlüdürler. Bu durumlarda taşınmaz sahibine karşılık verilir (E. Bilen, 1987).

İSVEÇ;

Turistik yer ayrımı yoktur. Özel ve tüzeel kişilere aynı hükümler uygulanır. Kamuya ait taşınmazların kiralama süresi 66 yıla kadar olup, süre sonunda yapılan bina ve tesisler devlete intikal eder. Kıyı alanlarını temiz ve herkese açık tutabilmek için hükümet bu yerleri koruyucu tedbirler almıştır. Kıyı sudan itibaren 300 metrelik alanı ihtiva eder. Bu alan kamuya açıktır. Yerel idarelerden izin almadan kıyı üzerinde inşaat veya kıyıyı değiştirecek herhangi bir kazı yapılamaz. Çit, parmaklık vs. gibi kıyıdan herkesin yararlanmasını önleyen engeller varsa, bunların ortadan kaldırılması için sahipleri zorlanır. Kıyıları ve doğaya çöp veya değersiz artık atan herkes sorumludur. Atılan çöp ve artıkların temizlenmesi mecburidir.

TUNUS;

Kışın dalgaların en yüksek seviyeye ulaştığı yere kadar arazi kıyıdır. Kıyı kamu malı olup başkasına devredilemez. 50-30 m.'lik kıyı şeridindeki arazinin ise teşvik amacıyla da olsa özel sektöre devri yasaklanmıştır. Kıyı şeridinde sadece ve özel koşullar altında yarı sabit tesisler yapılabilmektedir. Buradaki araziler bölünemez.

Kamu arazisinin sadece kullanma hakkı özel kişilere geçici olarak verilmektedir. Bunda da süre, yatırımın fayda ve niteliğine göre saptanmakta ve 35 yılı aşmamaktadır. Yapılan tesislerde süre sonunda devletin mülkiyetine geçmektedir. Devletin özel mülkiyeti devredilebilmektedir. Kıyı şeridi dışındaki devlet arazisinin mülkiyeti ya da yararlanma hakkı kişilere devir edilebilir. Yatırımları teşvik etmek için bu yerler bedelli ya da bedelsiz verilebilmektedir. Turistik değeri olan yerlerde taşınmazın malikinden tesis kurması ya da taşınmazını başkasına satması istenebilir (G. Kumuşoğlu, 1987).

LÜBNAN;

Madde 2: Kamuya ya da özel sektöre ait arazi turizm ve tanıtma bakanlığının teklifi üzerine bakanlar kurulunca verilen karar ile turistik amaçlar için satılır ya da kiralanır. Bazı projelere devlet de katılır.

Madde 6: Turistik tesisler kurulması amacıyla özel kişilere ait araziler kamulaştırılır.

Madde 7: Devlete ait arazi turistik projeler için özel kişilere satılabilir ya da kiraya verilebilir. Belli bir kira süresi yoktur (E. Bilen, 1987).

YUGOSLAVYA;

Anayasası; "Toplum yararı malları" adı altına deniz ve deniz kıyılarını da almıştır. Deniz kıyılarının doğal zenginlikleri ve kültürel tarihi önemi olan malların özel korumaya tabi oldukları görülmektedir. Dar ve geniş anlamda koruma bölgeleri oluşturulmuştur.

Dar anlamda koruma alanında gerekli yapıların dışında yapı yapılması yasaklanmıştır. Geniş anlamda koruma alanında ise bina yapımı ve diğer kullanımlar belirli koşullara bağlanmıştır. Kıyılar rekreasyon kullanımına açıktır.

BÖLÜM II :
İSTANBUL METROPOLÜ
İÇİNDE BOĞAZIÇI KIYI
MEKANI

2. İSTANBUL METROPOLİTEN ALANI İÇİNDE BOĞAZIÇI

2.1. BOĞAZIÇI KIYI MEKANININ İSTANBUL İÇİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ

İstanbul, Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu (BINPB)nun yaptığı son çalışmalara göre, Batıda Tekirdağ ili Kınalıköprü ile Doğuda Hereke sınırı, Kuzeyde Karadeniz kıyıları, Güneyde de Yalova ilçesinin sınırları içinde kalan 6500 km²'lik bir alanı kapsamaktadır. Tarihsel, toplumsal, ekonomik, mekansal konumu ve boyutları ile ülke ölçeğinde, çok etkili ilişkilere ve ağırlığa sahip bulunan bir yerleşmeler bütünü ya da başka bir deyimle başlıbaşına bir olgudur. (E.AYSU, 1990)

Tarihi süreç içinde Bizanstan Osmanlı dönemine kadar Doğu-Batı medeniyetleri içinde üstlendiği fonksiyonlar nedeni ile büyük bir öneme sahip olmuştur. En belirgin özellikleri olan coğrafi konumu, doğal güzellikleri ve bunlarla iç içe ve üst üste sembolleşen kültür mirasının zenginliğidir.

İstanbul Metropoliten Alanında; 1935-1980 yılları arasında özellikle 1950'li yıllardan sonra, nüfusun hız kazanarak arttığını ve M.İ.A.'dan dışa doğru yeni gelişme alanlarının yaygın bir şekilde kentleşmeye ve giderek anakentleşmeye açıldığını görmekteyiz. (E.AYSU, 1990)

Metropolleşmenin ilk belirtileri Batının sanayileşmiş toplumundan geleneksel yapıya yabancı olan unsurların katılımı ile başlar. Demiryolları-denizyolları-tünel-liman-gar gibi temel altyapı unsurları ve bankalar-oteller ve batıya özgün konut ve eğlence alanları, bu devrelerin metropoliten alanında beliren işlevlerdir. 1950'lerde başlayan kentleşme olgusuyla dışa doğru olan gelişmeler merkez belediye dışında yeni belediyelerin oluşmasına neden olmuştur. 1950'lerde 1 milyon olan nüfus, 1965'de 2.1 milyon, 1975'de 3.9 milyon, 1985'de 5.8 milyona ulaşmış (H.KAPTAN, 1988), 1990'da ise 7.5 milyona yaklaşmıştır.

lke içinde, İstanbul Metropoliten alanı, kentleşmede büyük payı üzerine çekmiş, aynı zamanda doğal ve tarihi özellikleri ile dünyanın sayılı kıyı metropolleri arasında yerini almıştır. İstanbul'da şehirleşme hareketlerinin ilk belirleyicileri olan nüfus artışı ve kırdan kente göç açık şekilde izlenmiş, 1960'lı yıllardan sonra da metropoliten görünüm kazanmaya başlamıştır. Bu büyüme İstanbul'u, Marmara Bölgesi'nin ve ülkenin en önemli ve büyük metropolu yapmıştır. Doğu Marmara alt bölgesinde ve bütün ülkede en geniş etki alanına sahip kent İstanbul'dur. Birçok merkezin ekonomik ve sosyal ilişkileri ile etkileşimleri incelendiğinde, sonuçta hepsinin İstanbul ile bağlantıları kurulabilir.

İstanbul Metropoliten Alanının bölge ve ülke içindeki yeri ve önemini daha iyi anlayabilmek için bazı rakamlar incelendiğinde; İstanbul'un ülke çapında kentsel yerleşim olarak alınan bütün alanların nüfusları içindeki payı %24.3'dür. Aynı zamanda ülke nüfusunun 1/5'inin İstanbul'da yaşam sürdürme isteği de, ülke yerleşmeleri içinde önemli bir çekim noktası oluşturmaktadır. 1985 sayımlarına göre 5,8 milyon nüfusu ile İstanbul, ülke nüfusunun (51.420.757) %11.5'ini oluşturmaktadır. Ülke nüfusu içinde %23'lük bir paya sahip olan Doğu Marmara Bölgesi nüfusunun yarısı İstanbul'da yer almaktadır (D.M.B. Nüfusu: 11.146.336). Bu rakamlar da gösteriyor ki İstanbul Metropolu, ülke içinde en önemli metropoldür. İstanbul Metropol Alanı hizmetler sektörü yoğunlaştığı, denetim, dağıtım ve eşgüdüm işlevlerinin ağırlık kazandığı ulusal, uluslararası ve bölgesel ilişkiler içinde, sosyal, kültürel, ekonomik aktiviteleri de barındıran 1. derecede bir merkez niteliği taşımaktadır (E.AYSU, 1990)

İstanbul Dünya tarihini etkileyen, Bizans, Roma ve Osmanlı İmparatorluklarının üzerinde yer aldığı bir bölgedir. Bu güçlü devirlerin ve toplulukların etkileri İstanbul'un kişiliğine yansımış, kazandırdığı kimlikle geçirdiği süreç içerisinde ona önemli özellikler kazandırmıştır. Ayrıca

tarihsel, ekonomik ve coğrafi konumu, ulaşımda bir kuşak noktası durumunda olması, özellikle deniz ulaşımının getirdiği avantajlar, Akdeniz ve Karadeniz'i birleştiren uluslararası su yolu üzerinde olması önemini daha da arttırmaktadır.

İstanbul ilk yerleşmelerinde de kıyıyı seçmiş, Marmara kıyılarında, Doğu-Batı doğrultusunda ortalama 5-6 km. derinliğindeki alana yayılarak günümüzde de kıyıya yönelmiştir. İstanbul'un büyüme modeline 1950'li yıllardan bu yana otonom kararlarla getirilen ulaşım kararları dışında, planlama girdilerinin etkisi görülmemiştir. İklim koşullarının yanında Boğaz, Haliç, Çekmece Gölleri, orman gibi doğal eşikler, askeri alanlar, mezarlıklar, kenti şekillendiren temel faktörlerdir. Bu faktörlerle Silivri'den Gebze'ye kadar Marmara kıyılarında lineer bir formda gelişmiştir. Son yıllarda bu yayılma doğu kıyı mekanına, kuzeye doğru gelişme göstermiştir. Ulaşım kararlarının ve iş alanlarının kuzeye doğru yönelmesi bu kaymada etkili olmuştur. Kıyı mekanının yerleşimlere verebileceği bütün avantajlar İstanbul Metropolitan Alanında da fazlasıyla yer almaktadır. İstanbul Metropolitan Alanında da diğer kıyı metropollerinde olduğu gibi kıyıların sorumsuzca kullanımı ve tahribi söz konusudur. Yoğun ve spekülatif amaçlı kullanımlar, kirlilik, betonlaşma İstanbul kıyılarını etkisi altına almıştır.

Son 40 yıldır süregelen hızlı büyümesi ile bir milyon nüfuslu bir şehirden yaklaşık 7 milyonluk bir metropolise dönüşen ve bir ucundan diğerine 100 km'yi aşan bir gelişme bandı üzerinde yayılan İstanbul, bu hızlı büyümenin ve bu arada metropolis olmanın sorunlarını yaşamakta, yaşatmaktadır.

Kent hem konumlanması, hemde kentleşme alanınının coğrafi bir takım özellikleri nedeni ile, diğer metropollerden birçok farklılıklar göstermektedir. Kent ortasından geçen bir su yolu ile birbirine yakın büyüklükte iki parçaya bölünmüştür. İki yaka arasında da büyük bir yolcu ve insan trafiği vardır.

Marmara Denizi ve Karadeniz'i, ayrıca Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan bir su kanalıdır Boğaziçi... Tabiat olarak dünyada tek olan jeolojik bir biçimlenmeye sahiptir. Kıyılarındaki girinti çıkıntıları, arkada birden yükselen tepeleri, koruları, ormanları, çayırları, kıyıların da yerleşmiş eski devirlere ait köşkleri, kasırları, sarayları, ahşap evleri daha gerilerde köy yerleşmeleri ile sadece bir kanal değil, kentleşmeye rağmen yaşayan tarih, kültür, peyzaj mekanıdır.

Topoğrafyanın oluşturduğu sahil ve kıyı çizgileri arazinin şekil, kitle, biçim ve renk oluşumlarından meydana gelen çeşitli ve sayısız silüetler İstanbul'un doğal yapısının temelini oluşturmaktadır. Eski bir gezginin dediği gibi "İstanbul konumundaki bu lüks"ü hiç bir yerde bulmak mümkün değildir.

Bundan başka iki kıta ve iki deniz arasında bulunması, Asya-Avrupa karayolu ile Karadeniz, Marmara, Ege dolayısıyla Akdeniz arasındaki deniz yolu bağlantılarının sağlandığı kavşak noktası olmasıyla, Doğu-Batı, Güney kültür ve ekonomik varlıklarının düğümlendiği bir mekan olarak da önem kazanmaktadır. (L.YAZICIOĞLU, 1980)

Ayrıca İstanbul uluslararası ülkesel ve bölgesel ilişkileri, sosyo-kültürel ve ekonomik aktivitelerin yoğunluğu ve fiziki boyutları itibarıyla ülkenin en büyük metropolünü oluşturmaktadır. Bunun yanında tarihi sürecin İstanbul kişiliğine yansımaları alınan bütün kararlarda önem taşımaktadır. İstanbul'un kentsel merkez özelliğini devam ettirdiği sürece gerçek kişiliğini yansıtacak en önemli mekan Boğaziçi'dir.

Yıllardır İstanbul'da özel çıkarlar, toplum çıkarlarının üzerinde tutulmuştur. Giderek İstanbul'un eski kent dokusu, yerin günümüzün anarşisine bırakmıştır.

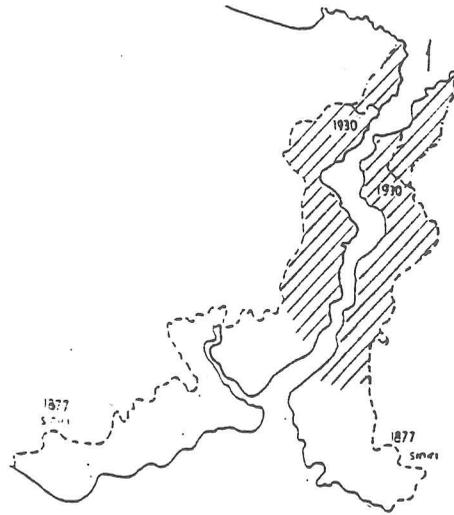
Boğaziçi Mekanı da bu anarşiden etkilenmiş ve özelliğini kaybeder bir hal almıştır. Bütün bu karmaşa içinde İstanbul'un tek nefes alma noktası Boğaziçi'dir. Boğaziçi kıyıları doğal, tarihi, kültürel önemleri nedeni ile İstanbul kentinin rekreasyon

gereksinmelerini en iyi karşılayabilecek niteliğe sahiptir. Birçok tahriplere uğramasına rağmen hâlâ özelliğini ve önemini muhafaza edebilen bu mekân gerçek anlamda koruma altına alınmalıdır.

330'lu yıllardan itibaren İstanbul'un önem kazanmaya başlaması, en önemli ticaret merkezi olarak gelişmesi daha sonraları Karadeniz ve Akdeniz'de kıyısı olan ülkeler arasındaki trafiğin bu mekanda düğümlenmesi, ilk yerleşmelerin bu mekanda oluşması ve yine kentleşmenin etkilerinin bu mekan boyunca hissedilmesi, İstanbul içindeki değerini açıklamaktadır. Turizm, kültür, ulaşım bakımından önemli bir kentsel merkez durumunda olan İstanbul Boğaziçi'nin varlığı ile değerine artılar katmaktadır.

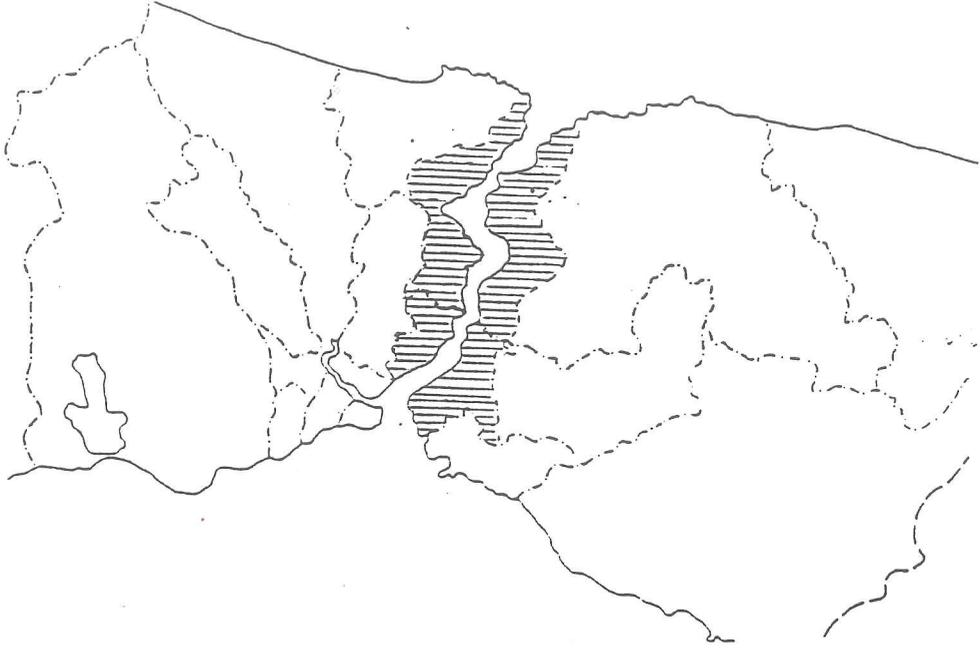
Boğaziçi Mekanına çeşitli kaynaklar, yasalar ve planlamalarla, değişik zaman ve değişik ölçülerde sınırlamalar geliştirilmiştir. Bu farklı sınırlamalarda konum, nüfus, iklim, ekonomik yapı morfolojik kriterler önemli rol oynar.

Bunlardan başka Boğaziçi için değişik tarihlerde ve yasalarla yapılmış sınırlamalar vardır. Bunlardan ilki 1877 yılında Dersaadet Belediye Yasası ile getirilen sınırlamadır. Daha sonra 1930'da Belediye Yasasını görüyoruz.

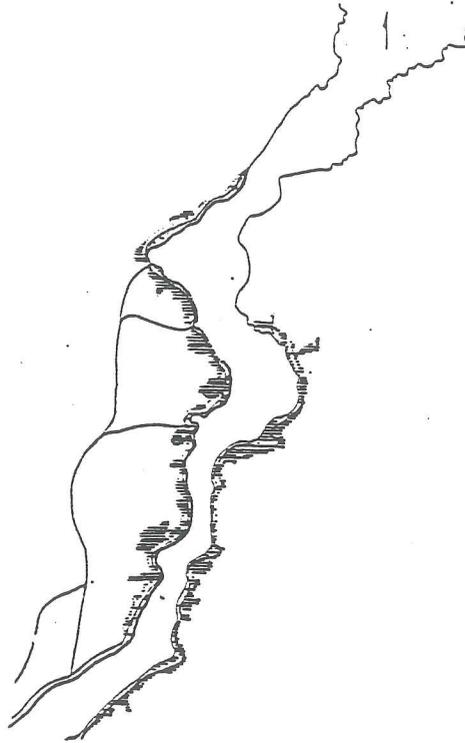


Harita 2.1. : Belediye Sınırına Göre Boğaziçi Alanı

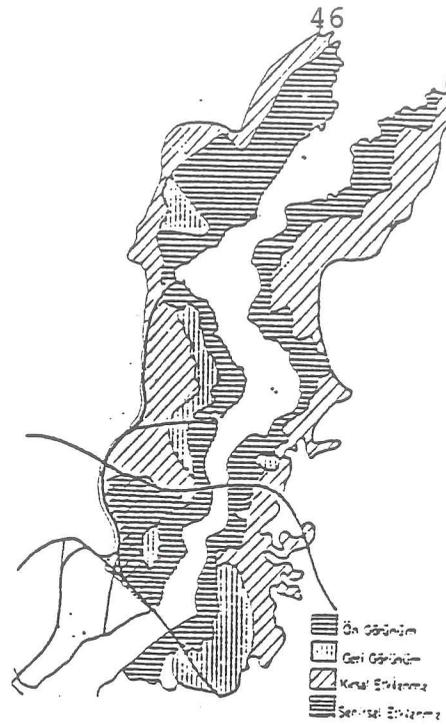
Kaynak : Ç.AYSU "Boğaziçinde Mekansal Değişim"
İst.Ün.Deniz Bilimleri ve Coğrafya Ens.
Doktora Tezi, İstanbul, 1989.



Harita 2.2. : İdari Sınırlara Göre Boğaziçi'nin Yeri
Kaynak : Ç.AYSU, A.g.e.

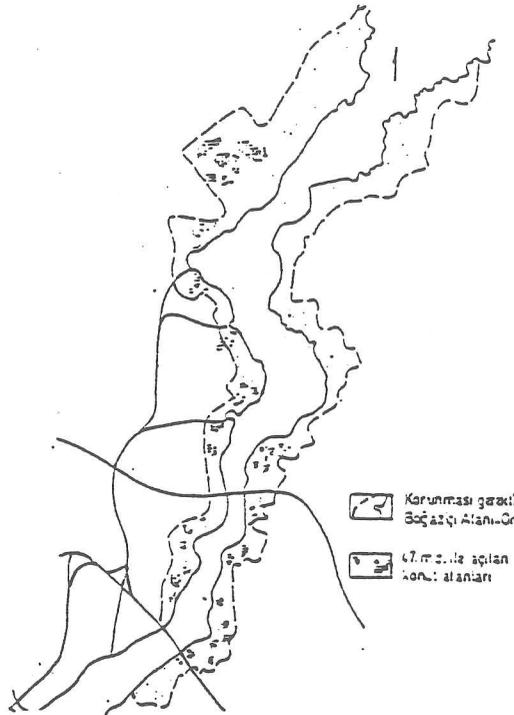


Harita 2.3. : Yalılar ve Sahil Şeridi Planına Göre
Boğaziçi Alanı
Kaynak : Ç.AYSU "Boğaziçinde Mekansal Değişim"
İst.Ün. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Ens.
Doktora Tezi, İstanbul, 1989.



Harita 2.4. : Boğaziçi Yasasına Göre Boğaziçi Alanı

Kaynak : Ç.AYSU "Boğaziçinde Mekansal Değişim"
İst.Ün. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Ens.
Doktora Tezi, İstanbul, 1989.



Harita 2.5. : 3194 Sayılı İmar Yasasına Göre Boğaziçi Alanı

Kaynak : Ç.AYSU "Boğaziçinde Mekansal Değişim"
İst.Ün. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Ens.
Doktora Tezi, İstanbul, 1989.

2.2. BOĞAZIÇI KIYI MEKANININ TARİHİ GELİŞİMİ

Doğudan batıya doğru yönelmiş büyük göçlerin bir geçiş yeri olan Boğaziçi alanında, kıyı boyunca göçlerle gelenlerin oluşturduğu yerleşmelerle dolmuştur. Bu yerleşmeler farklı büyüklükteki olanlardan, farklı biçim ve yapılardan oluşmaktadır.

BOĞAZIÇI'NIN İLK YERLEŞMELERİ

Boğaziçi'nde MÖ 2500'li yıllarda ilk yerleşmiş olan eski topluluk Thraklardır. Bunlara ait günümüze hiçbir kalıntı gelmemesine rağmen ilk yerleşenler oldukları araştırmalarla ortaya çıkarılmıştır. Daha sonraki yerleşme Moda'da olmuştur. Yerleşen topluluk Fenikelilerdir. MÖ 685 yılında ise Kadıköy Kurbağalı dere ve çevresine Megarolu Grekler yerleşerek yeni yerleşimleri oluşturmuşlardır.

Bu yerleşmelerin yayılmaları deniz yolu ile olmuştur. Deniz ulaşımının sağladığı olanaklara dayanılarak kıyı boyunca, Boğaziçi'ni dolduran birçok yerleşmeler oluşmuştur.

MÖ VIII. yüzyılda Kadıköy koyu ile Kalamış arasında da Kalkedonlar yerleşme oluşturmuşlardır.

BOĞAZIÇI'NDE BİZANS DÖNEMİ

Bu devirde İstanbul bir suriçi kenti idi. Karadeniz'den gelen saldırılara karşı tedbir almak amacı ile sur dışında yerleşme yoktu. Bu nedenle Osmanlılar dönemindeki gibi bir "Boğaziçi Medeniyeti" bu dönemde de görülmektedir. Bizanstan ayrı olarak Korunaklı koyların güneye bakan yamaçlarında ziraatçılık ve balıkçılıkla geçinen toplulukların yer aldığı köy yerleşmeleri görülmektedir. Bazı koylarda yazlık saraylar da bulunmaktadır. Bunun dışında misafirhane, hapishane, düşkünler evi, cüzzamlılar evi gibi fonksiyonları içeren tesislerde yer almaktadır.

Bizans'ın Sarayburnu'nda MÖ 658'de kurulmasından sonra, çok uzun süre yerleşmelerin alansal büyüklüğü aynı kalmış (1.sur içinde), ancak 857 yıl sonra (MS 199'da) mekansal kullanımın genişletilmesine gerek duyulmuş (2.sur), Bizans'ın konumunun olumlu özelliklerinden dolayı giderek daha kısa zaman dilimleri içinde, 131 yıl sonra (MS 330) 3.sur (Konstantin suru ve Bizans döneminin başlangıcı) ve 92 yıl sonra, (MS 422'de) 4.sur (Teodosius suru) yapılarak daimi iskan sınırı (yerleşik alan) genişletilmiştir. (Ç.AYSU, 1989)

Bu dönemde, Haliç, Boğaziçi ve Adalarda birçok manastırlar, köşkler ve ziyaret yerleri yapılmıştır. Bu dönemdeki köy yerleşmeleri; Tophane, Fındıklı, Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavutköy, Bebek, Rumelihisarı, Baltalimanı, İstinye, Tarabya, Kireçburnu, Büyükdere, Sarıyer, Rumeli Kavağı, Anadolu Kavağı, Çubuklu, Kanlıca, Anadolu Hisarı, Kandilli, Vaniköy, Kuleli, Çengelköy, Beylerbeyi, Üsküdar, Selimiye'dir.

BOĞAZIÇI'NDE OSMANLI DÖNEMİ

Osmanlı döneminde Boğaziçi tamamiyle imar olmuş ve Boğaziçi Medeniyeti oluşmuştur. Bu dönemde siyasi, askeri ve kültürel ve mekansal kullanışlar açısından gelişmeler olmuştur. 1453'de Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u alarak başkent yapması ile başlayan bu dönemi yüzyıllara göre incelersek ;

15. yüzyılda ; Boğaziçi mekanını yönlendirecek mekansal özellikler başlamıştır. Şehir nüfusunu arttırıcı ve Bizans'tan kalan şehri tekrar canlandırıcı bir takım tedbirler alınmıştır. 50.000 nüfusu olan kentin nüfusunu arttırmak için Anadolu ve Rumeli'den yeni nüfus getirilmiştir. Kentin temel fonksiyonu aynı kalmış, ancak Osmanlı gelenek ve göreneklerine uygun kullanışlar getirilmiştir. Eyüp, Üsküdar, Galata, Bağaziçi kıyıları yeni yerleşmelere açılmış, görkemli saraylar yapılmış, Kasımpaşa tersanesi kurulmuştur. Salıpaazarı, Kabataş, Beşiktaş, Ortaköy, Arnavutköy, Bebek, Rumeli Hisarı, Baltalimanı, İstinye, Tarabya, Kefeliköy, Büyükdere yerleşimleri

yer almaktadır. Dini yapılar, mescid ve tekkeler önemli yapı-
lardandır. Ayrıca Anadolu yakasında Anadolu Kavağı, Beykoz,
Anadolu Hisarı, Kuzguncuk yerleşmeleri de yer alır.

"Osmanlılar çağında Bizans surları kentin batı yönünde gelişmesini sınırlamakta devam etmiş, öte yandan Haliç, Boğaz kıyıları ve Galata Surlarının çevresi Anadolu yakasında Üsküdar ve ona komşu sahiller sur dışında yeni mahalleler olarak büyümüşlerdir. Bu devrede sur dışında sadece Eyüp büyük gelişme göstermiştir. Fatih devrinde İstanbul'un nüfusu 120 bine erişmiştir. (Mim. 70/5)

16. yüzyılda ; II.Beyazıt döneminde kentin nüfusu 200 bine yaklaşmıştır. Nüfusun 1/3'ü Haliç'te toplanmıştır. Beşiktaş ta en çok gidilen mesire yerlerinden biri olmuştur.

Kanuni döneminde Boğaziçi çeşitli kullanışlara sahip olmuştur."Yazlık ya da geçici kısa süreli rekreatif kullanımlar (hasbahçeler, saraylar, yalılar, köşkler), Daimi köyler (geçimi tarım ve balıkçılık), limanlar ve gemi kalafatı, en yoğun yerleşme alanları (Beşiktaş, Rumeli Hisarı, Yeniköy, Beykoz, A.Hisarı, Üsküdar), Mesireler, Askeri amaçla kullanılan tesislerin bulunduğu yerlerle savunmaya ayrılmış alanlardır." (Ç.AYSU, 1989)

Kanuni döneminde nüfusun yarım milyona yaklaştığı tahmin edilmektedir. En yoğun surdışı yerleşmeleri Eyüp ve Kasımpaşa'dır. Kağıthane'nin bir mescid yeri olduğu sanılmaktadır. Bu dönemde devlet büyüklerince yaptırılan saray vakasırlar yerleşmeleri teşvik edici unsur olmuşlardır. 16. yüzyılda Kanlıca, Çengelköy, Kandilli, Çubuklu, İstinye, Yeniköy ve Beşiktaş'ta düzenli kayık seferleri oluşturulmuştur.

17. yüzyılda ; Bu dönemde her ne kadar durağan bir hal göstermekteyse de özellikle Ortaköy ve Beylerbeyi'nden itibaren iki yakada da yerleşmeler yayılmaya başlamıştır. Osmanlı İmparatorluğundaki duraklama devri Boğaziçi'ni de etkilemiştir. İstanbul yarımadası göçlerle dolmuş, yerleşmelerin

yoğunlaşmasına rağmen doğal yapı ve peyzaj korunmuştur. Bu dönemde saray erkanı Boğaziçi'nde yerleşmeye başlamışlardır. Dini ve sivil yapılar çoğalmıştır.

"En yoğun kullanım alanları ; Tophane, Fındıklı, Beşiktaş, Rumeli Hisarı, Beykoz, Kanlıca, Anadolu Hisarı ve Üsküdar'dır." (Ç.AYSU, 1989)

Kent nüfusu bu dönemde 700-800 bin civarındadır. Haliç'teki yerleşme alanları büyümeye devam etmiştir. Eyüp surlara yaklaşarak bir şehir halini almış, Kasımpaşa büyümeye devam etmiştir. Hasköy, Piripaşa, Sütlüce semtleri birbirine yaklaşılarak tepelere tırmanmamakla beraber Haliç'in doğu sahiline yayılmıştır. (A.C.YILDIZCI, 1977)

18. yüzyılda ; Boğaziçi medeniyeti gerçek kimliğini kazanmıştır. III.Ahmet zamanında yapılan antlaşmalardan sonra halkı rahatlatmak amacı ile maddi ve manevi kalkınmaya gidilmiştir. Yerleşmelerde pek genişleme olmamış, fakat Haliç, Boğaz ve Üsküdar'da nüfus artışına karşın sur içinde nüfus azalmıştır.

Sanayi devriminden dolayı batı etkisi büyük ölçüde görülür. Müslümanlarla yabancılar yanyana oturabilmekte, mesire yerlerinde de birlikte olabilmektedirler. Yabancı elçilikler Büyükdere, Tarabya ve Yeniköy'de yerleşme izni almışlardır.

III.Ahmet kendisinden önce yapılmış ve harap olmuş eski saray, yalı ve köşkleri onartmış, yenilemiştir. Deniz ulaşımı kayıklarla sağlanmaktadır. Buna bağlı olarak kıyılarda sarayların, köşklerin ve yalıların altından çeken yerleri kayıkhaneler görülmektedir.

19. yüzyılda ; 1837'de Molt ke tarafından İstanbul sınırlarını içine alan bir çalışma yapılmıştır. Gelen göçlerle nüfusun artması barınma yiyecek ihtiyaçlarını arttırmıştır. Bu dönemde salgınlar, yangınlar ve ayaklanmalar görülmektedir. Beyoğlu sur dışında Eyüp te, Üsküdar ve Kadıköy'de yayılmalar olmuştur.

Nüfusun giderek artması, halkta eskiden de varolan mesire yerlerine karşı istemi daha da arttırmıştır. Bu devirde İstanbul'un her semtinde mesire yerleri vardı.

Bu dönemde Boğazın önemi daha da artmış, II.Mahmut zamanı 1829'da ilk buharlı gemi sefere konmuştur. Zamanla Şirketi Hayriye'nin seferleri önem kazanmıştır. Şehirselle fonksiyonlarda teknolojinin ilerlemesi ile birçok değişimler gözle çarpılmaktadır. 1838'de Unkapanı, 1845'de Karaköy köprüleri yapılmıştır.

Bu dönemde kontrolü sağlamak için birçok yasal düzenleme de oluşturulmuştur. (Ebniye Kanunu gibi) 1851'de 1/25000 ölçekli bir harita hazırlanmıştır. 1858'de Kabataş-Üsküdar arası ilk arabalı vapur konmuş, 1869'da ilk altı tramvay şirketi kurulmuştur. 1874'de ilk Edirne-İstanbul demiryolu işletilmiş ve Sirkeci Tren İstasyonu tamamlanmıştır. 1895'te ilk Galata limanı, 1899-1903'te Haydarpaşa garı ve limanları bitirilmiştir. (Ç.AYSU, 1989)

İngiliz ve Fransızların Osmanlı devleti ile müttefik olmaları ile birlikte, gelen asker ve asker aileleri Boğaziçi'nden evler kiralayarak ve ödemeleri altınla yaparak bu bölgenin canlanmasını sağlamışlardır. Buna paralel olarak Büyükdere de çok hareketlenmiş ve rekreasyon talepleri artmıştır.

Deniz ulaşımının artması ile iskele ve iskele meydanları oluşmuş, buna bağlı kıraathane, berber, bozacı, resmi daireler gibi birçok farklı fonksiyon oluşmuştur.

Osmanlı döneminin sonlarına doğru her türlü gelişme durmuştur. Sayfiye ve konut yerleşimleri ve kullanımı azaltılmıştır. İskan alanlarında genişleme olmamıştır.

20. yüzyılda ; başlarında büyüme devam etmiştir. Üsküdar ve Kuzguncuk gelişme göstermiş, ancak Yeniköy, Tarabya, Büyükdere ile Rumeli yakası daha büyük bir gelişme içine girmiştir. 17 ve 18. yüzyılın ahşap mimarisi yerini Kargir yapılara bırakmıştır.

Sanayileşme başlamış, ordunun ihtiyacı için Beykoz'da Deri ve Kundura Fabrikası kurulmuş, Çengelköy'de Tıbbi Müstahzarat Fabrikası kurulmuştur.

Tekne, kayık tamiri ve yapımı yerini İstinye tersanelerine bırakmıştır. Aynı yıllar Büyükdere Kibrit Fabrikası kurulmuştur.

Bütün bu gelişmelerle Boğaziçi'nde kuzeye doğru yayılma görülmüş ve Boğazda olumsuz etkiler başlamıştır.

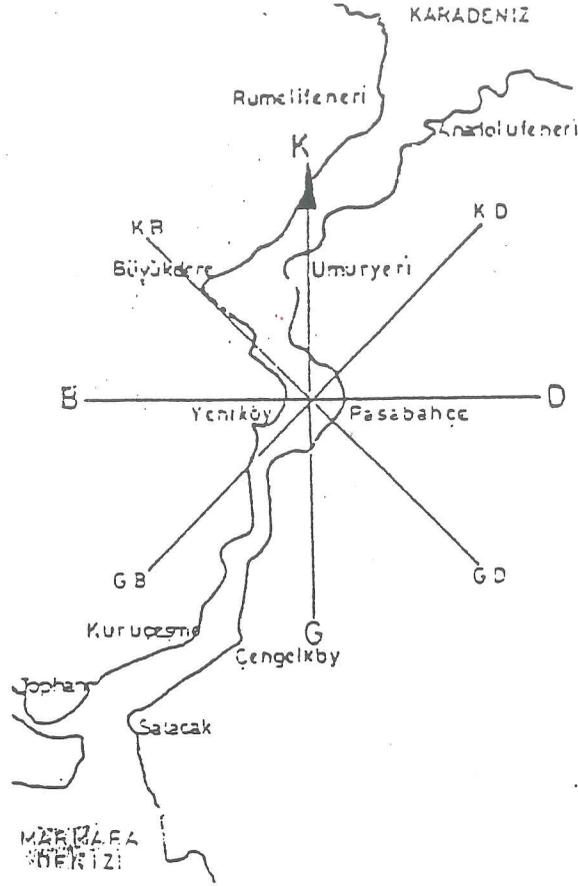
1950'lilerden sonra nüfus artışı, hızlı ve çarpık kentleşme olgusu Boğaziçi'nde de kendini göstermiş, gelişen sanayi ile gecekondü tehlikesi ve sırtlarda yükselen siteler Boğaziçi'ni tanınmaz bir hale getirmiştir. Önce Rumeli yakasında görülen büyüme, bozulma ve boğaz peyzajının yokolması, yavaş yavaş Anadolu yakasına sıçramış ve Boğaz köprüleri ile hız ve yoğunluk kazanmıştır.

2.3. BOĞAZIÇI'NİN KIYI MEKANININ FİZİKİ ÖZELLİKLERİ

İstanbul Boğazı coğrafi bakımdan Türkiye'nin Marmara bölgesinde İstanbul Metropoliten alanı içinde yer alır. Bu bölge çeşitli kıtalar, denizler, iklimler arasında bir geçiş bölgesidir.

Boğazın uzunluğu 30 km'dir. Marmara'dan Karadeniz'e doğru kıvrımlar çizen, Boğaziçi, güneybatıdan Salacak Topbane'den başlayan, Kuruçeşme-Çengelköy'e kadar güneybatı kuzeydoğu, buradan Paşabahçe Yeniköy'e kadar güney-kuzey, Büyükdere-Umuryerine kadar tekrar bir dönüşle güneydoğu kuzeybatı, buradan da tekrar ters bir dik dönüşle başladığı yöndeki gibi güneybatı-kuzeydoğu yönüne dönerek Karadeniz'e ulaşır.

Boğaziçi iki kıta ile iki denizi birleştirir. Konum itibari ile özel bir öneme sahiptir. Karayolu ve denizyolu uluslararası nitelikte olup, uzun zamandır işlemektedir.



Harita 2.6 : Boğaziçi'nin Konumu

Kaynak : L.YAZICIOĞLU "Boğaziçi Kıyı Yapıları"
İDMMA Mim.Fak. Doktora Tezi, İstanbul,
1980.

2.3.1. JEOLJİK DURUM

Boğaziçi alanı jeolojik özellikleri açısından çok çeşitlilik gösterir. Fakat bu çeşitlilik bir düzensizlik meydana getirmez.

1., 2. ve 3. zamanlarda meydana gelmiş olan tektonizma ile ortaya çıkmıştır. Dış etkenlerle daha da karışık bir hale gelerek aşınım devreleri zeminde derin izler bırakmış ve normal oluşumu görmek mümkün olmamaktadır.

Alanın temelini Devon ve Haliç'in kuzeybatısında yer alan Karbon oluşturur. Boğaziçi doğusunda temel çok geniş bir saha kaplayarak yüzeye çıkar. Burada killi şistler, grovaklar,

çeşitli kalkerler, arkozlar ve muhtelif seviyeler arz etmekle beraber esas kısmı sulara ait olan kuvarsitlerle temsil edilmiştir. Saha Paleozoik orojenez safhaları esnasında kuvvetle disloke olmuş genellikle kuzeybatı-güneydoğu istikametinde uzanan kıvrımlara uğramış fakat oradan geçen milyonlarca sene boyunca bu kıvrımlar aşınarak peneplenmiştir. (E.ALTINLI, 1973. Bildiri).

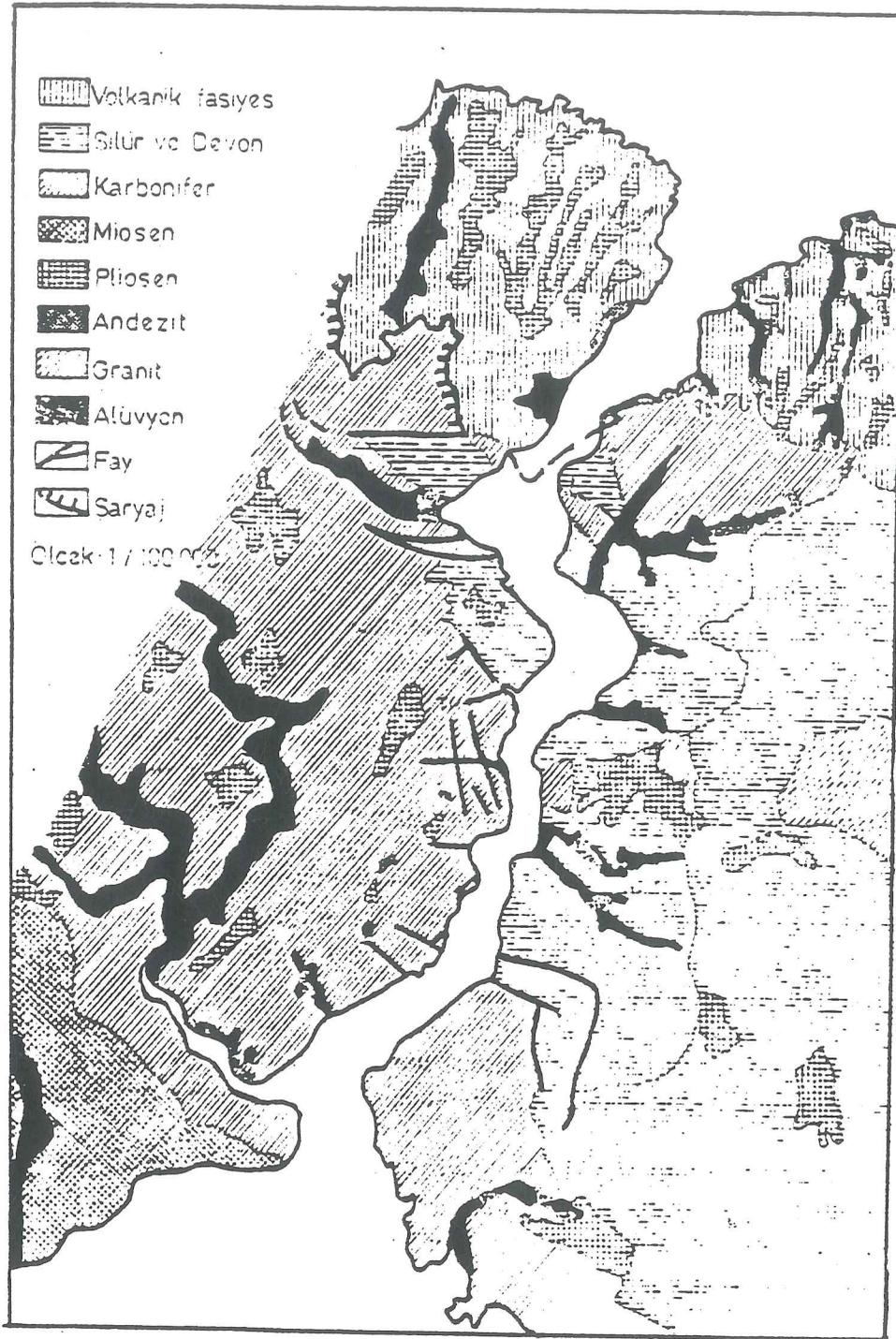
Boğazın doğusunda yaygın şekilde dirençli Kuvarsit tepeler vardır. Aydos, Kayışdağ, Alemdağ, Göztepe, Adalar, Karlıdağ gibi.

Temel güneybatıda Tersiyer örtü altında kaybolur. Kuzeyde Paleozoik temel bir dislokasyon hattı sınırlandırılmıştır.

Yapısal bakımdan ikinci unsurunu "genç örtü" olarak isimlendirilen tersiyer formasyonları meydana getirir. Eosen kalkerleri, Çekmeceler ile Haliç arasında yayılan Neojen kalker, kum, çakıl ve killeri meydana getirir. Boğazın batısında Neojen kum, kil ve çakılların bir örtü halinde temelin eski topoğrafya yüzeyini maskeleymiştir. (İstanbul Boğ.) İki yakada eski güçlü yaslanım duvarları Boğazın profilini korumuşlardır. Yollar toprak aşınmasını ve kütle hareketini hızlandırmıştır. (E.ALTINLI, 1973. Bildiri)

Boğaziçi'nin kuzeyinden itibaren Yenimahalle Anadolu Kavağına kadar, 2. zaman sonu volkanik kayaları yer alır. Diğer kısımlar 1. zamana ait devon devri arazisidir. (Killi şistler, kum taşları, mavi kalkerler) Anadolu yakasındaki Çamlıca tepeleri kuarzit yapılıdır. Devon devrine aittir. (N.AĞAT, 1963)

Akdeniz Bölgesinin geleneksel kırmızı toprakları kalıkerli taşları örtmektedir. Vadilerde derin alüvyonlar yer alır. Devon şist ve grelemi çok taşlı, kumlu, az kireçli topraklar örter. Vadi kenarları bitki örtüsünden arındığı zaman, buralarda temel taşlarının görüldüğü ince topraklar yer alır.



Harita 2.7 : Boğaziçi Jeolojisi

Kaynak : Ç.AYSU "Boğaziçi ve Çevresinin Doğal Yapısı"
 İst.Boğ.ve Çevr.Sor.Semp.Çevre Kor.Dern.
 İstanbul, 1973.

Boğazın oluşumu; Boğazın meydana gelişi üzerine dört varsayım belirlenmiştir. Bunlardan birincisi; Karadeniz sularının taşması ve aşınma oluşturması ile bir su oluşu meydana gelmesi şeklindedir. İkinci varsayım; Volkanik patlamalar sonucunda oluşmuş olmasıdır. Bir diğer varsayım boğazın tektonik hareketlerden dolayı çökelmeyle oluşan bir çukur olması ve kırılma sonucu oluşmasıdır. Dördüncü varsayım ise 3. zamanda deniz seviyesinin daha düşük olması, 4.zaman ortalarına doğru nehir yataklarının kazılarak açılmış olması ve daha sonra Karadeniz'in istilası sonucu oluşmasıdır.

Günümüzdeki kanı; Miosen (3.zaman) devri sonunda Macaristan'dan Aral gölüne kadar Sormat Denizi bulunmaktaydı. Boğazlar, Marmara Denizi, Adalar karalarla kaplıydı. Bitki örtüsü verimli, iklimse oldukça sıcaktı. Sormat denizinin çekilmesi ile karalar ortaya çıktı, uzun bir erozyon devrenden sonra yükseltiler kayboldu. 4.zaman sonunda güney kısmının çökmesi ile akarsu vadileri ve bütün girinti çıkıntılar su ile doldu. Böylece bugünkü Boğaz Alanı oluştu.

2.3.2. TOPOĞRAFİK DURUM

İstanbul kentinin topoğrafya yapı ve morfolojik özellikleri değişik bir karakter gösterir. Belgrat ormanlarından güneye inildikçe alçalır. Beyoğlu ve İstanbul Platosu oluşur ve batıya doğru iyice düzleşir. Küçükçekmece'ye doğru düzlükler yayvan tepecikler, tatlı meyiller, sırtlar ve platolardan oluşan düz bir arazi meydana getirirler. (A.C.YILDIZCI, 1977)

Boğaziçi vadiler, koylar, burunlar ve tepelerle topoğrafya yönünden oldukça hareketli bir yapıdadır. Kıyı çizgisi birbirine paralel olarak ilerler. Her çıkıntının karşısında bir girinti uzanmaktadır. Günümüze kadar birçok değişikliğe uğramasına rağmen bu özelliği bozulmamıştır. Örnek; Paşabahçe Koyu karşısında, Yeniköy burnu yer almaktadır.

Paralellik Karadeniz'e yaklaştıkça bozulmaya başlar. Kıyının birbirine en çok yaklaştığı yer 698 mile Anadolu-Rumeli hisarlarıdır. En uzak nokta ise Büyükdere-Umuryeri'dir, 3550 m. İki fener arası 3600 m'dir.(N.Agat, 1963)

Kıyılarda düzlük yok gibidir. Çok dar bir sahil şeridi bütün kıyıda hissedilir. Vadilerde düz ve dar bir şekilde içlere uzanır.

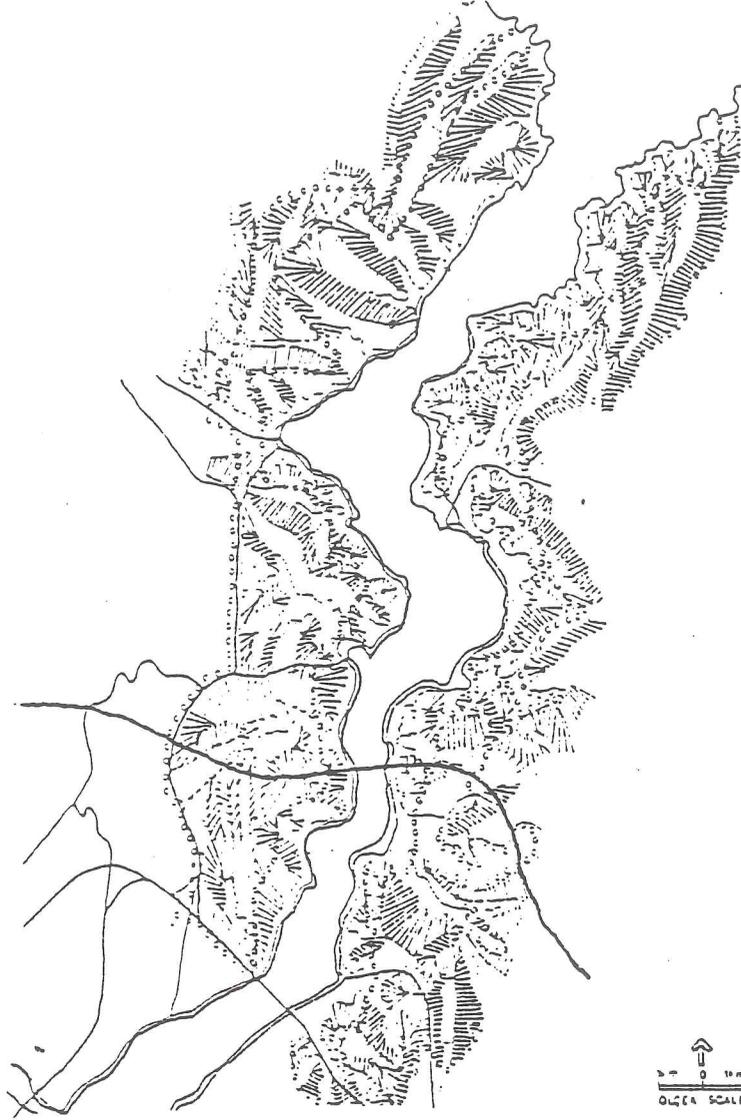
Karakteristik topoğrafyası Boğazdaki deniz yoluna veya kuzeyde Karadeniz'e, güneyde ise Haliç ve Marmara Denizi'ne inen komplike tepeler ve sırtlardan oluşur. Kıyıların arka tarafları birden dikleşmektedir. Bazen 200 m'ye kadar yükseilir. Platolara dik olarak çıkmaktadır. En belirgin tepeler Asya yakasındadır. Büyük Çamlıca (262 m) ve Yuşa tepesi(201m). Bu tepeler çok yüksek olmamakla birlikte denize hemen indikleri için etkilidirler. En dik yamaçlar kuzeydedir. Avrupa yakasında Rumeli Kavağı ve Sarıyer, Asya yakasında ise Beykoz'un sırtları gibi. Eğimler yüzde % 60'ı bulmaktadır. Buralarda ne tarım yapılabilir ne de yerleşilebilir. (STFA, Temel Müh., 1986)

Eğim diğer yerlerde sahilden başlayarak Rumeli yakasında % 10'dan yüksektir. % 30'u aştığı da görülmektedir. Anadolu yakasında ise eğim % 5'den başlar, kuzeye doğru artan vadiler, kuzeybatı güneydoğu yönünde birbirine paraleldir.

Vadilerin bir çoğunda Boğaziçi'ne akan dereler vardır. Bu dereler mevsimlere göre sellerle etkilenir. Önemlileri Göksu ve bir zamanlar Asya'nın tatlı suları adıyla anılan Küçüksu'dur. Bu dereler şimdi kirlenmiş, ağızlarına alüvyonlar dolmuş, ince ekolojik dengeler tahrip olmuştur.

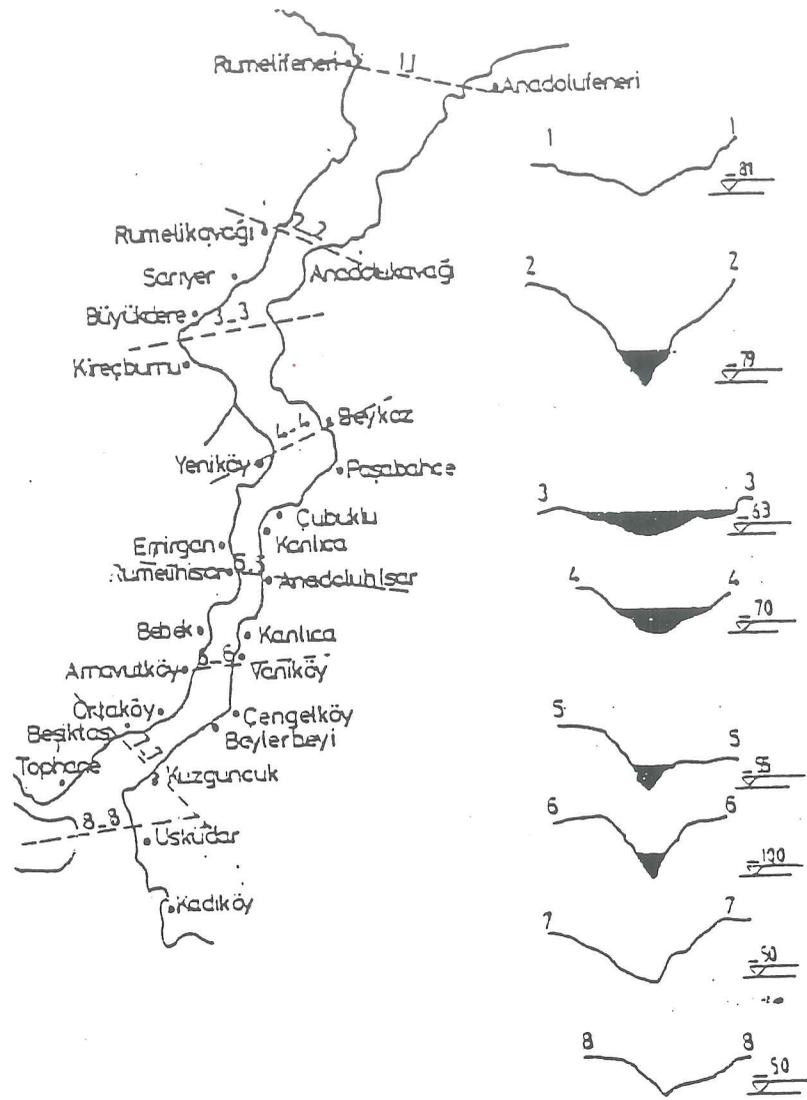
Sualtı Topoğrafyası oldukça engebeli bir yapıya sahiptir. Dip, kum ve çakılla kaplıdır. Yapılan araştırmalarda, enine kesitte bazen bir kıyıya bazende diğerine yaklaşan bir orta oluk yer alır. Bu oluşun iki yanı çeşitli ve çok değişik eğimler gösterir. Boyuna kesitinde ise Marmara'dan Karadeniz'e doğru inen hafif (0,001'lik) bir eğim vardır. Arna-

vutköy-Vaniköy arası (-92 m), ile en derin yeri Ortaköy-Kuz -
guncuk birleşimi ise (-30 m) ile en az derinlikteki yeri
oluşturmaktadır. (G.Atıcı, 1986)



Harita 2.8 : Şematik Topoğrafya

Kaynak : STFA Temel Müh.A.Ş.
Boğaziçi Planlama Etüdü Geri Görünüm
ve Etkilenme Bölgeleri, Analitik Çalışma
İstanbul, 1986.



Harita 2.9 : Enine Kesitler

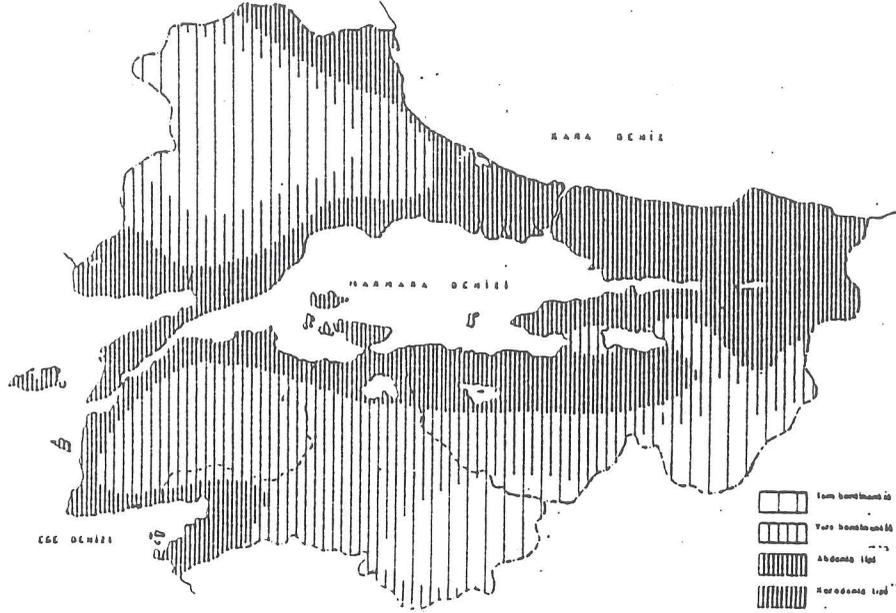
Kaynak : Ç.AYSU "Boğaziçi ve Çevresinin Doğal Yapısı"
İst.Boğ.Çev.Sor.Semp.Çevre Kor.ve
Yeşillendirme Dern., İstanbul, 1973

2.3.3. İKLİM ÖZELLİKLERİ

İstanbul 41° kuzey enlemindedir. Bir taraftan yüksek ve alçak basınç bölgeleri limitinde, diğer taraftan alize rüzgarları ile batıdan gelen rüzgarlar arasında yer almaktadır. Akdeniz ile Orta Avrupa iklimleri arasında yer alır. Kuzeyi Karadeniz güneyi ise Akdeniz iklim özellikleri gösterir.

Akdeniz iklimi ve Orta Anadolu karasal iklim bölgeleri arasında yer alan Boğaziçi mekanı, karşılıklı olarak bu iki farklı iklime tabii olmaktadır.

Şehirleşme geçmişle bazı farklılıklar göstermekte ve ekolojik dengeye tesir etmektedir. Artan nüfusla genişleyen kentler dış çevresiyle 2-3°C artan ısı farklılığı göstermekte ve yapılan yüksek binalarla da rüzgar yönlerinde sapmalar olmaktadır. (L.Yazıcıoğlu, 1980)



Harita 2.10 : Marmara Bölgesi İklim Durumu

Kaynak : Y.Ü. Döner Sermaye Dokümanları

Aralık-Mart ayları arasında, kar veya yağmur, don, düşük suhnet, fazla nem, kapalı hava ve kuzey rüzgarlarının çokluğu ile kendini belli eden "Soğuk Devre", Nisan-Haziran sonu "İntikal Devresi"dir. Devre boyunca kuzey yönlü hava tipleri hakimdir ve soğuktan sıcağa doğru tedricen değişir. Yağış ihtimali kışa nazaran düşüktür. Temmuz-Ekim sonu "Sıcak Devre"dir. Sakin hava tipleri çoğalır. Aşırı sıcak görülür. Eylül'de nispeten yağış ihtimali artar. Kasım ayı "Kısa İntikal Devresi" sakin hava tipleri azalır. Yağış ihtimali % 70 olur. Soğuk, yağmur ve kar yağışlı, serin yağmurlu hava tipleri hakim olur. (Ç.AYSU, 1973)

Rüzgar : Bölgede yazın serinlik, kışın soğuk kuru bir hava yaratan poyraz ile kışın soğuk yazın boğucu bir hava getiren lodos rüzgarları görülmektedir.

Poyraz, Mayıs ayı başından esmeye barlar ve Ağustos'a kadar devam eder.

Boğaz, rüzgarları yönelten bir oluk görevi görür ve rüzgarsız geçen gün sayısı çok azdır. (L.YAZICIOĞLU, 1980) Rüzgarlar oluşa göre kuzey kuzeydoğudan veya güney güneybatı'dan eser.

Boğazın normal havası 2-9 m/san. hızla esen rüzgarlı durumdur. Gündüz öğleden sonra 3-4 arasında en kuvvetli hıza ulaşır. Geceleri sakinleşir.

Isı : Bölgede ilkbahar serin, yaz sıcak, sonbahar ılık ve kış şiddetli geçer.

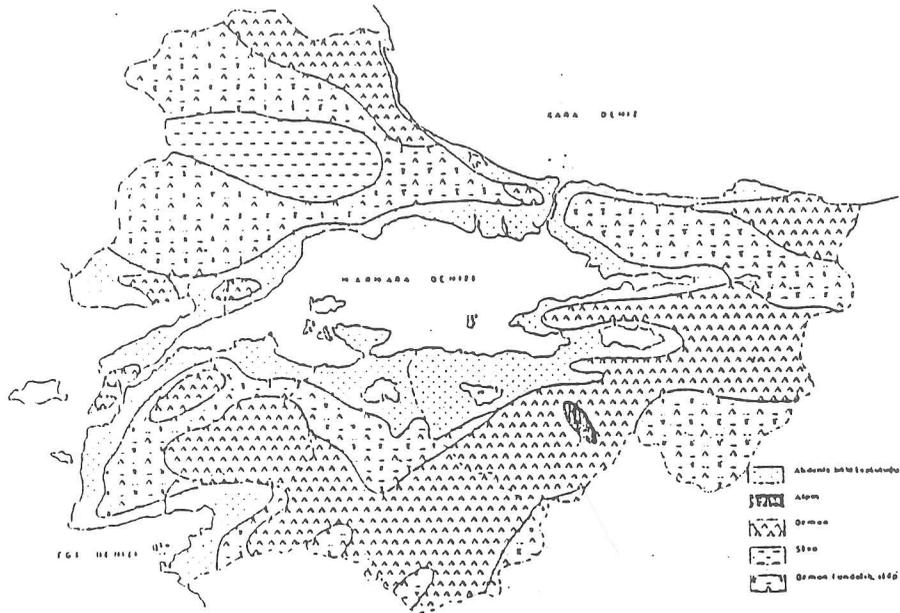
Bölgede ısı mevsimlik büyük değişiklikler gösterir. Yılın en serin ayları Ocak ve Şubat, en sıcak ayları Temmuz ve Ağustos'tur. Maksimum ısı farkı $43^{\circ}.5$ 'dir. Günün belirli saatlerinde bile $20-25^{\circ}\text{C}$ lik farklar oluşabilmektedir. Bunun yanında vadi tabaları ile tepeler arasında da farklılıklar görülür. (L.YAZICIOĞLU, 1980)

Sis : Boğaziçi ulaşımının İstanbul içindeki yeri oldukça önemlidir. Bundan dolayı sis sorunu da büyük önem arz etmektedir. Yoğun ve kalın bir sis tabakası soğuk mevsimlerin başlangıcını belirtmektedir. Denizden daha geç soğuması, üzerinden geçen havayı ısıtmasına neden olur, kara ile temas eden hava yüksek kısımlarda soğuk olarak kalır. Bu fark sisi meydana getirir. Kuzeyde başlayan sis güneye doğru iner.

Yağışlar : İklimle paralel olarak ortaya çıkan yağışlar en çok Kasım, Aralık, Ocak ve Şubat aylarında görülür. Eylül, Ekim, Mart, Nisan, Mayıs orta yağışlı, Haziran, Temmuz, Ağustos az yağışlıdır. Nem oranı fazladır. Nem ortalaması % 74'tür. Kuzeye doğru çıkıldıkça bölgesel farklılıklardan dolayı yağış artar. Güneyde daha az görülür. Yaz aylarında 20 mm/cm^2 'den daha az yağış alır. Boğaziçi'nde yağış yükselir, kuzeye doğru kuraklık güneye doğru artar.

2.3.4. BİTKİ ÖRTÜSÜ

İstanbul ve özellikle Boğaziçi her tarafı ormanlarla kaplı bir bölgeydi. İklim özelliklerinden dolayı çok çeşitli bitki türleri bulunmaktaydı. En çok rastlanan türler kestane, meşe, ıhlamur, akasya, dişbudak ve keçiboynuzu idi. Şehrin gelişmeye başlaması, beklenenden daha fazla nüfus artışı, yakıt ve inşaat malzemesi olarak kullanılması, yangınlar, arazi eldesi için oluşturulan alanlar ve doğal olaylar (erozyon) sonucu bugün bu ormanların ancak çok sınırlı parçalarını görmekteyiz.

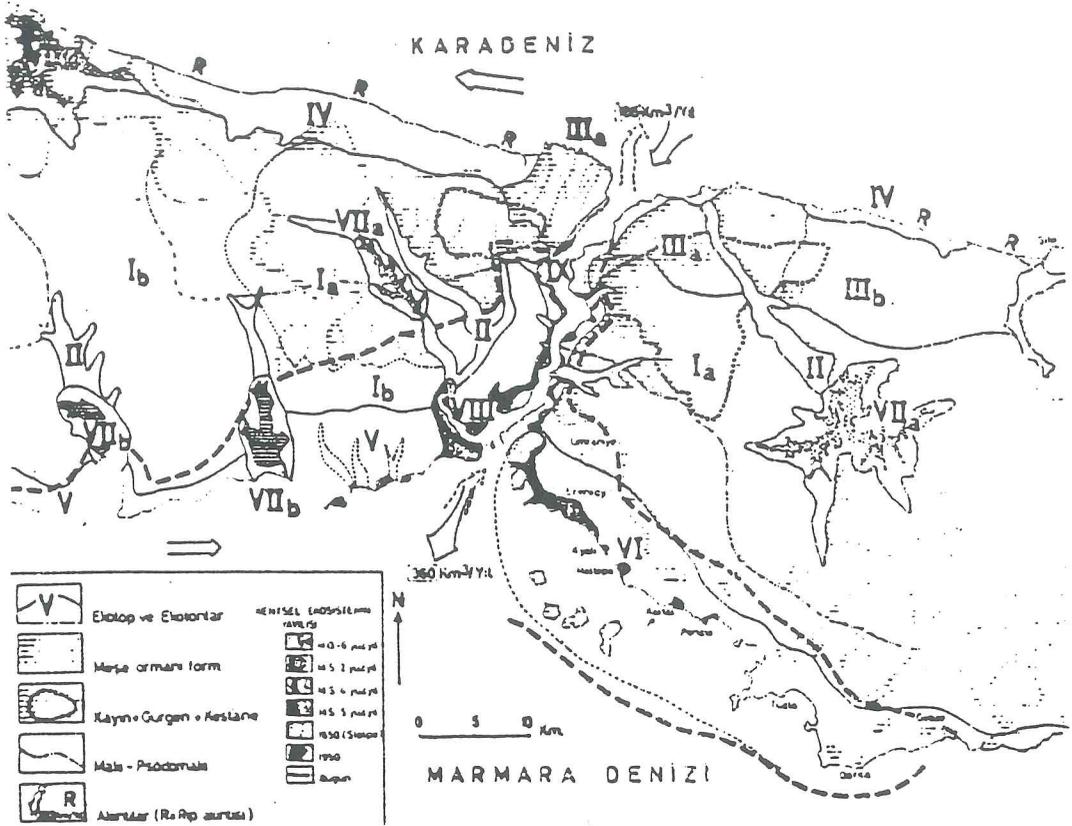


Harita 2.11 : Marmara Bölgesi Tabii Bitki Örtüsü

Kaynak : Y.Ü. Döner Sermaye Dokümanları

İstanbul'un güney kısmında iklim ve röliyeftteki asimetriye bağlı olarak doğuda daralan, batıda genişleyen bir şerit halinde Akdeniz'i Karadeniz'e devam eden topluluklar görülür. Buralarda bitki örtüsü yer yer tamamiyle tahribe uğramıştır. Kayalar meydana çıkmış, dikenli ve yastık şekilli bitkilerden ve boyları 41,5 m. aşmayan bodur ağaçcıklardan oluşmuştur. Kuzeyde Boğazın iki yanında uzanan platolarda nemli

orman formasyonu ile karşılaşılır. Hakim türler meşe türleridir. En kuzeyde Karadeniz kıyılarında, maki ve yaprak döken ağaçlar bulunur. (B.PAMAY, 1978, Semp.)



Harita 2.12 : İstanbul Met.Alanı Bitki Örtüsü

Kaynak : Prof.Dr.S.ERİNÇ "Büyük İst.Yöresinin Doğal Bitki Örtüsü ve Potansiyeli" Büyük İst.Yeşil Alan Sorunları Semp. İstanbul, 1978.

Boğaziçi'nin ve yakın çevresinin bitki örtüsü ; iklim özelliklerini yansıtmaktadır. Güney kısımlarda funda, çayır ve maki toplulukları, kuzeye çıkıldıkça geniş yapraklı meşe, kestane türü ağaç toplulukları izlenebilir.

Boğaziçi'nde bulunan ormanlar cins bakımından zengin, ama alan olarak azdır. Vadilerdeki ormanlık bölgelerde yerini çamlıklara bırakmışlardır. Şehirselleşmeye rağmen

hala ağaçlı-yeşil karakterli bir yöre özelliği taşıdığı söylenebilir. En önemli topluluklardan biri de tarihi Boğaziçi korularıdır. Özel mülkiyetli arazilerde çevreyi güzelleştirmek amacıyla oluşturulmuştur. "Bitki türü olarak fıstık çamı yaygındır. Manolya, Akasya, Erguvan ve çeşitli narenciye gibi süs ve meyva ağaçları her mevsim yeşil bir fon teşkil etmektedir. (STFA Raporu, 1986)

Korular ve ormanlar, birer değeri olmaları, rekreasyon imkanları sunmaları, doğal yaşam için ortam oluşturmaları yanında erozyonu ve selleri tutma özellikleri ile paha biçilmeyecek bir bitki örtüsü teşkil etmektedir.

Peyzaj Değerleri ; Boğaziçi her yönü ile çekici bir yöredir. Bazı özellik taşıyan bölgelerin daha fazla önem kazandığı ve peyzaj kalitesinin yüksek olduğunu görüyoruz. Örneğin; Peyzaj değeri en yüksek alanlar Beykoz ve Sarıyer' de bulunmaktadır. Küçüksu, Göksu vadileri ile Çamlıca tepeleri çok önemlidir. En değersiz yöre Levent-Akatlar bölgesidir. Şehirleşmenin getirdiği, yoğun nüfus ve konut alanları Boğaziçi'nin özelliğinin bu yörede kaybolmasına neden olmuştur.

2.3.5. AKINTI YÖNLERİ

Karadeniz'in fazla suları Marmara'ya doğru akarken su üstünde bazı akıntılar meydana getirirler.

Üst ve dip akıntısı olmak üzere iki tip akıntı mevcuttur. Bunlardan üst yar yüzeyde bulunan akıntı; Karadeniz girişinde ortadan geçer, Servi burnu önünden Rumeli yakasında Yeniköy burnuna yaklaştıktan sonra Kanlıca burnunda Boğazın en dar yerine girerek Rumeli Hisarı önünde Şeytan akıntısı adı verilen akıntıyı oluşturur. Kandilli önlerinden geçerken 1.45 m/sn'ye ulaşır. Burada Kandilli burnuna ve sonra Arnavutköy'ün kuzeyinden akıntı burnu yakınlarından geçerek Vaniköy önlerine ulaşır ve burada Maskara akıntısını oluşturur.

Beylerbeyi-Üsküdar-Şemsipaşa arasında Anadolu kıyısına yaklaşıpır. Kız Kulesi açıklarında akıntı hafifleyerek birkaç kolda Marmara'ya ulaşır. Kuzey rüzgarları ile akıntılar hızlanarak koylarda aksi yönde akıntılar oluşturur. Güney rüzgarlarında ise akıntı düzeni tamamen tersine döner.(L.YAZICIOĞLU, 1980) Buna orkoz akıntısı denir.

Bir diğer akıntı dip akıntısıdır. Marmara'nın derin kısımlarını dolduran tuzlu ve yoğunluğu fazla olan sular, hidrostatik basınç farklılığından dolayı dip boğaz olduğundan aktığı için Kanal adını alır.(L.YAZICIOĞLU,1980) Marmara'dan Karadeniz'e doğru akar. Sert kuzey rüzgarlarında tamamen durur. Max. hıza 1.22 m/sn ile Kuzguncuk önlerinde oluşur.

İstanbul Metropolü kıyı boyunca konumlanmış bir metropoldür. Bu nedenle deniz ulaşımı ağırlık kazanmaktadır. Ancak akıntılar Boğazda suya bağlı bir ulaşım olumsuz etkiler yapmaktadır. Boğazın iki yakası arasında işleyen gemiler iskelelere zorlukla yanaşabilmektedir. Bu nedenle iskelelerin yer seçiminde akıntı yönleri iyi değerlendirilmelidir.

Boğaz suyunun özellikleri, açısından incelendiğinde bir denizden diğerine mevsimlik balıkların geçiş yeri olmasından dolayı bir avlanma yeridir. Bunun yanında edebiyata geçmiş dereleri mevcuttur. Göksu, Küçüksu.



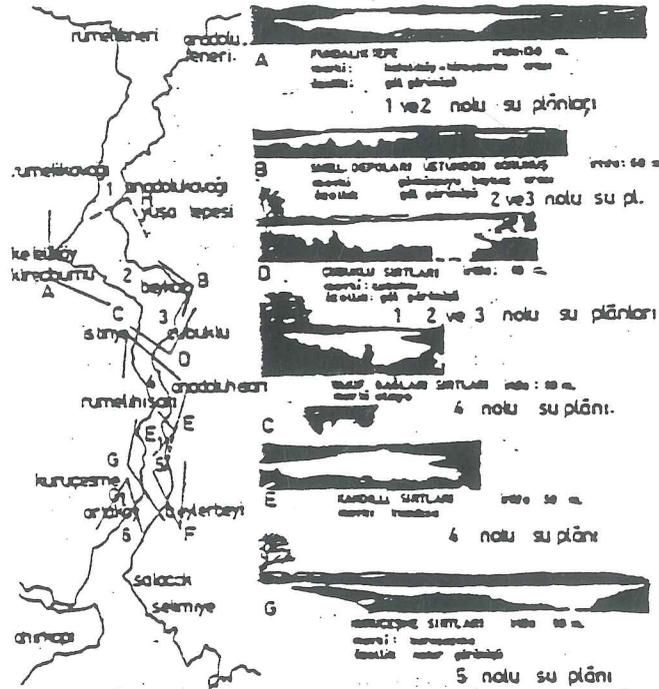
Harita 2.13 : Yüz Akıntıları

Kaynak : N.AĞAT "Boğaziçi'nin Turistik Etüdü" İTÜ.Mim.Fak. Doktora Tezi, İstanbul, 1963.

2.3.6. GÖRSEL ÖZELLİKLER VE MANZARA NOKTALARI

Boğaziçi'nde kıyı ve su yüzeyi birbiriyle bütünleşen peyzajlar meydana getirmektedir. Birçok irili ufaklı koy ve burunlardan oluşan kıyıları, tarihi ahşap köşkleri, bütün renkleri sunan bitkileri ve su yüzeyi ile Boğaziçi, görsel bütün özellikleri üzerinde toplanmış bir bölgedir.

Özellikle kıyı biçimlenişi ve kıyıları arası boyut-mesafe ilişkilerindeki oran Boğaziçi'ni belirleyen çok önemli bir özelliktir. Yapıları tek tek algılayabilecek kadar yakın, yerleşme grubu ile birlikte kavrayacak kadar uzak mesafeler görsel algılamanın sınırlarını genişletir. Girinti çıkıntıların yükseltilerin dizilişi farklılıklar yaratarak, her noktanın perspektiflerini çoğaltır.



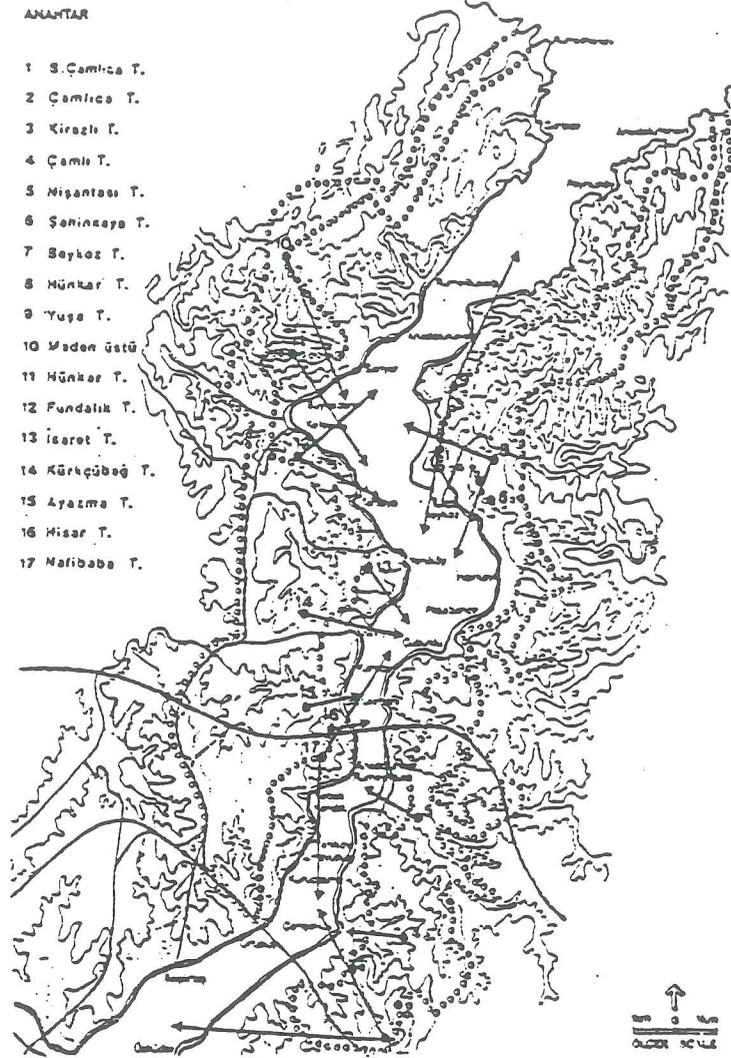
Harita 2.14: Boğaziçi'nde Özel Görüş Veren Yerler

Kaynak : N.AĞAT "Boğaziçi'nin Turistik Etüdü" İTÜ.Mim.Fak., Doktora Tezi, İstanbul, 1963.

Boğaziçi'nin görsel özellikleri ; iki kısımda incelenebilir.

A) Uzak mesafeli görsel özellikler ; iki yakada yüksek tepelerden farkedilebilen ve boğaziçi'nin eşsiz panoramasını veren görsel özellikler.

B) Yakın mesafeli görsel özellikler ; deniz seviyesinden farkedilebilen tarihi yapılar ve sahillerin burun körfez kombinezonlarıyla değerlendirildiği özellikler.



Harita 2.15 : Önemli Manzara Noktaları

Kaynak : Temel Mühendislik A.Ş. "Boğaziçi Planlama Etüdü Geri Görünüm ve Etkilenme Bölgeleri" Nihai Rapor, İstanbul, 1986.

2.4. BOĞAZIÇI KIYI MEKANINDA MEVCUT ARAZİ KULLANIMI

Boğaziçi Mekanında şehirselleşmiş her türlü kullanımı görmek mümkündür. Ancak; 1970'lerden bu yana özel bir alan olarak kabul edilen Boğaziçi mekanının şehrin herhangi bir parçasıymış gibi görülmesi bütün şehirselleşmiş alanların bu bölgede de yer almasına neden olmuştur. Boğaziçi'ni biçimlendiren bu kullanışları Konut, Ulaşım, Sanayi, Depolama, Turizm, Rekreatyon ve diğer kullanışlar olarak inceleyebiliriz.

2.4.1. KONUT ALANLARI

İstanbul'da ticaret, hizmetler ve sanayinin yoğunlaştığı alanlar; ulaşımın getirdiği ulaşılabilirlik olanakları içinde konut alanları her yönde gelişmektedir. İş-konut ilişkisi bu gelişmede büyük bir paya sahiptir. Sanayi ya da sanayi dışı faaliyetlerin yığılma gösterdiği alanlar doğrultusunda metropoliten alanda gelişmeler görülmektedir. Eyüp'ün dış kesimleri Alibeyköy, Gaziosmanpaşa'nın dış kesimleri Küçükköy, Kartal, Beşiktaş ve Üsküdar'ın uç kesimleri Ümraniye vb. yerleşmeler bu doğrultuda yer almaktadır.(E.AYSU, 1990) Bundan başka Fatih, Zeytinburnu, Eminönü ve Beyoğlu gibi geleneksel yerleşmeler nüfus kaybetmektedir.

Metropoliten alanın güneyindeki kentsel alan olarak belirlenen Marmara Denizi kıyılarındaki yerleşmeler planlı ya da plansız uygulamalarla doldurulmuştur. 1/50.000 Nazım plan raporunda bu alanlar içinde kalan boş ya da rasyonel kullanılmamış bölgeler ile yolun çevresindeki yeni bazı potansiyel alanların dengeli ve dikkatli kullanılmaları öngörülmüştür. Kamu elindeki arsaların planlamaya yön verecek ve özendirecek şekilde kullanımı ve artırılması benimsenmiş, toplu konut üretimi teşvik edilmiş ve kolaylaştırıcı yasal önlemler alınmış, rasyonel olmayan arazi ifrazlarının önlenmesi düşünülmüş ve böylece düzenli konut alanlarının oluşması amaçlanmıştır.

Konut alanlarının Boğaziçi'ndeki görünümü de şu şekildedir; Eski tarihlerden kalan köşk, saray, yalı türü konutlar ve yeni döneme ait konut alanları olmak üzere iki grup vardır.

Bunlardan Tarihi Konut Alanları ; Boğaziçi'nin ilk yerleşmelerinden kalan köyiçi alanları ile sahil şeridinde yer alan yalıların bulunduğu alanlardır. Yamaçlardaki köşk ve kasırlar da bu gruba girerler.

Rumeli Yakasında ;

Tophane Binası, Fındıklı Sahil Sarayları (M.S.Üniversitesi), Dolmabahçe Sarayı, Deniz Araçları Müzesi, Barbaros Türbesi, Çırağan Sarayı (Otel), Yıldız Sarayı, Ortaköy Sahil Sarayı (Gazi Osman Paşa Ortaokulu), Bebek'te bir Saray (Mısır Konsolosluğu), Rumeli Hisarı Balta Liman'ndaki Saray (Kemik Hastanesi), Emirgan Şerifler Yalısı, Rumeli Feneri Kaleleri.

Anadolu Yakası ;

Beylerbeyi Sarayı, Küçüksu Kasrı, Anadolu Hisarı, Çubuklu'da Hidiv Abbas Paşa Köşkü, Beykoz Kasrı, Anadolu Kavağı Kaleleri, Anadolu Feneri Kalesi (Ç.AYSU, 1989).

Bu tarihi köşk, kasır, kale ve saraylar kıyı boyunca bir süreklilik oluştururlar. Osmanlı dönemine ait olduklarından bir kaç yapılık gruplar halinde ya da tek tek yer alırlar. Aralarına yeni yapılar inşa edilmiştir. Bu tarihi mirasın bir çoğu bakımsızlıktan, yangınlardan, yıkımlardan dolayı harap olmuştur.

Bu yapılar daha çok yüksek gelir grubu tarafından kullanılmaktadır. Orta gelir grubu iç kesimlerde köyiçi alanlarındaki eski yapılarda otururlar.

Boğaziçi'ndeki yerleşmelerin nüfus artışı ve ulaşımın etkisi ile kuzeye doğru gelişmeye başlaması sonucu ikinci grubu oluşturan yeni konut alanları ortaya çıkmıştır. Yeni oluşan bu alanlarda gelir düzeyine göre çeşitlilik göstermektedir. Örneğin ; İç göçlerle gelen ve çevredeki sanayilerde çalışan düşük gelir grubunun yakın çevrede konut edinme iste-

minden ortaya çıkan ve Boğaziçi'ni çok kısa bir süre içinde yıkıntı alanı durumuna getiren ruhsatsız olarak kamu mülkiyetindeki arsaları işgal eden gecekonduların alanları bu çeşitlilikten biridir. Bu yapılaşmalar çoğunlukla tepelerde yayla sırtlarında ve yamaçlarda yer almaktadır. Boğaziçi'nin büyük bir bölümünü gecekonduların alanları oluşturmaktadır. Rumeli yakasında kuzey güney doğrultusunda şehre yakın olmayan yerlerde Anadolu yakasında da Beylerbeyi arka yamaçlarından başlamak üzere konumlanmışlardır. (Ç.AYSU, 1989)

İstanbul'da bu nitelikteki konutlar ; (1982 yılına göre) 130.182 adettir. Bu sayınının Boğaziçi'ne düşen payı 22.888 adettir.

Beşiktaş'ta	% 1,66'sı
Sarıyer'de	% 4,92'si
Üsküdar'da	% 1,27'si
Beykoz'da	% 3,54'ü yer almaktadır. (Ç.AYSU, 1989)

Belde sınırları dışında Boğaziçi alanına yakın Ümraniye'de % 6,20'yi bulmaktadır.

Gecekonduların alanları en fazla Sarıyer ilçesindedir. Buralarda kamuya ait araziler gecekondulara para karşılığı satılmakta ve 2-3 gün içinde inşaatı bitirilmektedir. Çıkarılan af yasaları ile de Boğaziçi alanındaki bu tür nitelikli alanlar teşvik edilmiş ve gün geçtikçe çoğalmıştır. Zamanla bu çarpık düzensiz yerleşmeler kalıcı bir hal almıştır.

Gecekonduların yerleşmeleri dışında bir diğer yeri yerleşme lüks konut alanlarıdır. Bu villa tipi konutlar 1985'ten itibaren gruplaşmalar halinde Boğaziçi yamaçlarında ve tepelerinde yer almaktadırlar. 3194 sayılı Yeni İmar Kanunu ile konuta açılan öngörünüm bölgesi bu tür lüks konutlarla dolmuştur.

Boğaziçi Alanları İçinde Konut Alanı Yüzdeleri ;	
Beşiktaş	% 46
Üsküdar	% 31
Sarıyer	% 18
Beykoz	% 21

Planlı Yerleşimler	% 37,4	
Gecekondular	% 25,8	
Hisseli Parseller	% 36,8	(Ç.AYSU, 1989)

Boğaziçi mekanında kamu ve özel mülkiyete ait ve bunun yanında Orman mülkiyetinde olan alanlar da mevcuttur. Park ve rekreasyon amacı ile kullanılabilir olan kamu mülkiyetindeki bu alanlar yasa dışı işgal tehlikesi ile karşı karşıya kalmaktadır.

2.4.2. ULAŞIM SİSTEMİ

Bölge ; Ulusal ve uluslararası ulaşım akslarını bünyesinde bulundurmaktadır. Trafik yoğunluğu oldukça çok olan karayolu ulaşımı, bölgenin ortasından geçen demiryolu ulaşımı, Karadeniz ve Akdeniz'i birleştiren uluslararası su yolu üzerindeki deniz ulaşımı, yine ulusal ve uluslararası niteliğe sahip hava yolu ulaşımı ile önemli bir yapıya sahiptir. Bölgenin bir geçit bölgesi olması tüm ulaşım akslarının yoğun olmasında etken olmuştur.

Bölge içinde İstanbul tarihsel ekonomik ve coğrafi konumu, sanayi, hizmetler ve ulaştırma da bir kavşak ve hareket noktası olması dolayısıyla ulaşım alternatiflerinin gelişmesi sağlanmıştır. İstanbul, Boğaziçi su yolunun çevresinde bulunması, uluslararası karayolu ile su yolu bağlantılarının ilişki kurmasına imkan vermesi, aynı zamanda deniz, kara, hava, demiryolu ulaşım akslarının kesiştiği ve birleştiği bir noktada olması nedeni ile şehrin çevresi ile ulaşım ilişkileri yoğundur.

1950'li yıllardan beri artan nüfus İstanbul'da ulaşımı hızla büyüyen bir sorun olarak karşımıza çıkartmaktadır. İstanbul'da normal bir günde yaklaşık 6 milyon yolculuk yapılmaktadır. Bu büyük hareket, maliyet olarak, harcanan zaman olarak yaşamımız da büyük yer tutmaktadır.

KARAYOLU ULAŞIM SİSTEMİ ;

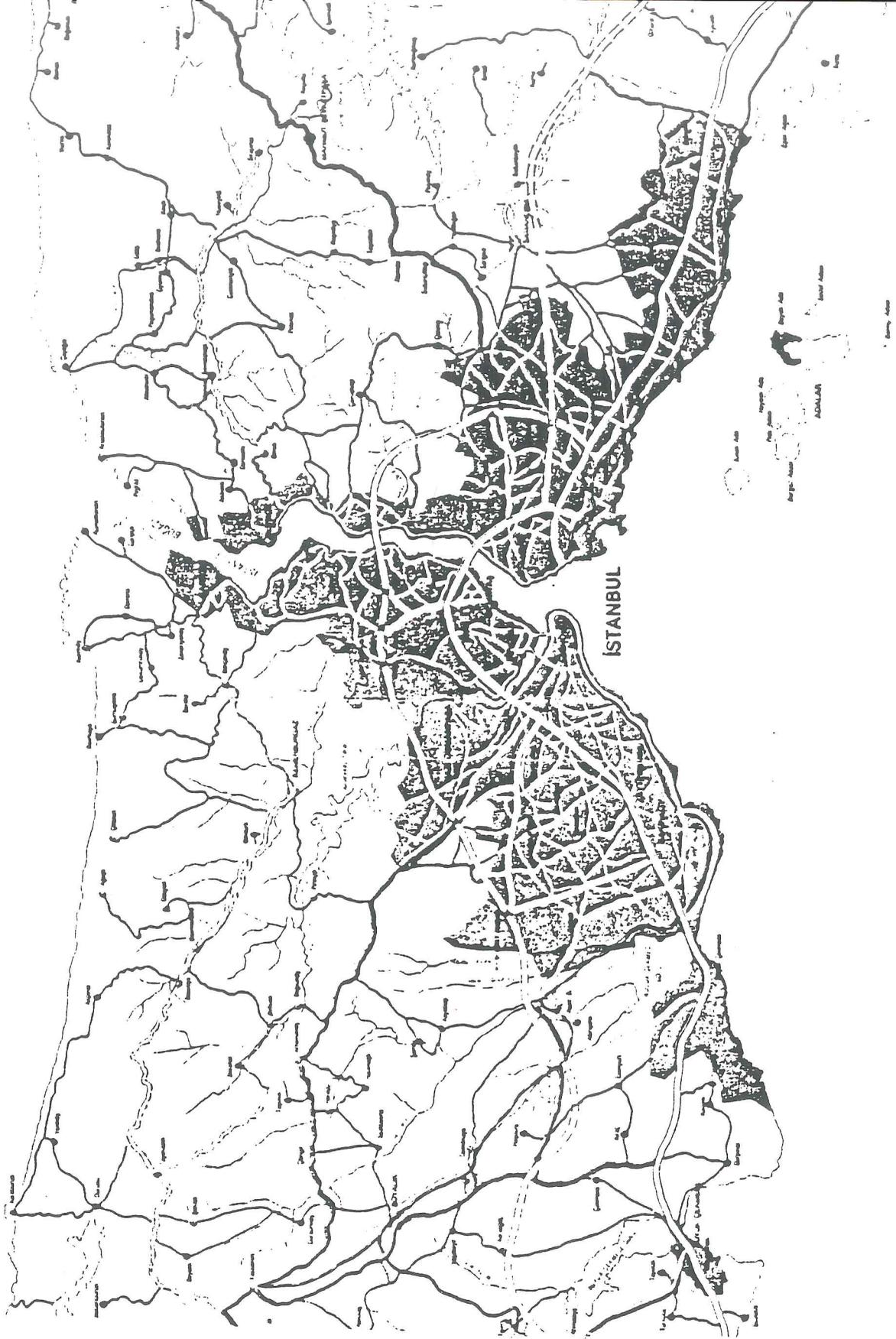
Petrole dayalı ulaşım tipinin seçilmesi ve yatırımların 1950'lerden sonra bu yöne yapılması karayolu ulaşımını ön plana çıkarmıştır. İstanbul'da batı yakasında ağırlıklı bir gelişmenin daha verimli olacağı düşünülerek, gelişmeler bu yönde yapılmıştır. Oysa daha sonraları doğu yakasında gelişmeye başlaması ve özellikle konut fonksiyonu buralardan da ulaşımın gelişmesini sağlamıştır.

İstanbul'un Haliç ve Boğazla bölünmüş bir yarımadalar sistemi içinde yer alması, yerleşme alanlarının derin vadiler ve tepelerden oluşması coğrafi yönden birçok sakıncalar doğurmuştur. Bunun yanında ; arazi kullanışta oluşan bazı sorunlar, yerleşme alanlarındaki nüfus ve istihdam dağılışındaki dengesizlikler izlenen politikalar, organizasyon ve teknolojide ortaya çıkan sorunlar birçok sakıncalar teşkil etmektedir. İstanbul'da en önemli karayolu aksları İstanbul-İpsala arası E-25 ve İstanbul-Edirne arası E5 akslarıdır. İyi nitelikli ve yoğunluğu fazla olan yol akslarıdır.

Ulaşımın % 75'ini özel otolar oluşturmaktadır. En sık kesim Haliç ve Boğaz geçişleridir. Haliç'te Atatürk Köprüsü % 98 hacim/kapasite oranıyla başta gelmektedir. Galata Köprüsü % 94 ve Boğaz Köprüsü % 94 ile benzer durum göstermektedir. (İstanbul Ulaşım Etüdü, 1988)

Boğaziçi'nin önemli arazi kullanış şekillerinden biri de ulaşımıdır. Mekanın biçimlenişinde önemli rol oynamaktadır. Özellikle I.ve II.Boğaz Köprüleri ve bunlara ait çevre yolları büyük yer tutmaktadır. Bu yolların yapılması ile çevrelerinde yerleşmeler oluşmuştur.

I. ve II. Boğaz Köprülerinin çevre yollarının varlığı ve bunların Beşiktaş-Çayırbaşı arasındaki sırt yoluna (Büyükdere Cad.) bağlanması, sırt yolunun da Levent-Etiler yolu ile Arnavutköy'e, Bebek'e, İstinye yolu ile İstinye'ye, Tarabya yolu ile Tarabya yerleşmesine, yani hepsinde de sahil yoluna bağlanması özellikle Rumeli yakasındaki her



Harita 2.16 : İstanbul Ulaşım Haritası

Kaynak : Karayolları Gn.Md.lüğü, Ulaşım Haritası
İstanbul, 1989.

türlü yerleşmeleri destekler niteliktedir. Bu sırt yolunun Anadolu yakasında olmayışı burada yerleşmelerin gelişmesini engellemiştir.

Ayrıca planlı-plansız birçok yerleşme alanları oluştuğunda Boğaziçi'nde kamu ve özel taşıyıcı araçlara yeni hatlar açıldıkça daha yoğun kullanılır hale gelmiş, hatta bugün ihtiyaca cevap veremez bir hal almıştır.

Boğaziçi'nde ilk olarak yolsuz yapılan gecekondularında zamanla patika yollar oluşmuş, çıkarılan af yasaları ile de bu yollar asfaltlanmıştır. Bu şekilde plansız gelişen güzel yapılan yollar içinden çıkılmaz bir ulaşım ağı oluşturmuştur. Öyleki yalılarının önünden kazıklar üzerinde geçen yollar yapılmıştır.(Ç.AYSU, 1989)

Yerleşimlerin ve nüfusun artması ile oto sahipliği de artmış, bu durum çeşitli kullanımların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Örneğin ; Otopark ihtiyacı doğmuş, istasyon, otobakım ve onarım ile ilgili tamirhaneler oluşturur.

Boğaziçi ve yakın çevresindeki yol kademelenmesi şu şekildedir ;

EKSPRES YOLLAR ; Rumeli yakasında Zincirlikuyu kavşağı ve Anadolu yakasındaki Beylerbeyi ve Altunizade kavşaklarıyla I.Boğaz Köprüsü ve yaklaşım yolları, II.Boğaz Köprüsü ve çevre yolları.

ANA TOPLAYICI YOLLAR ; Anadolu yakasında alanın güney sınırını oluşturan Kısıklı Caddesi çevresine ve Nato yolu çevresindeki yerleşmelere ulaşımı sağlayan yol. Rumeli yakasında alanın batı sınırını oluşturan Büyükdere Cad.
(2x3 şeritli)

YEREL TOPLAYICI YOLLAR ; Boğazın iki yakasında sahil boyunca uzanan genellikle dar, iki şeritli daha çok ön görünüm bölgesine servis veren yollardır. Dört şeritli olan Nispetiye Cad. Levent bölgesinde cadde üzerinde yer alan çeşitli yerleşimleri Büyükdere Cad. bağlamaktadır.

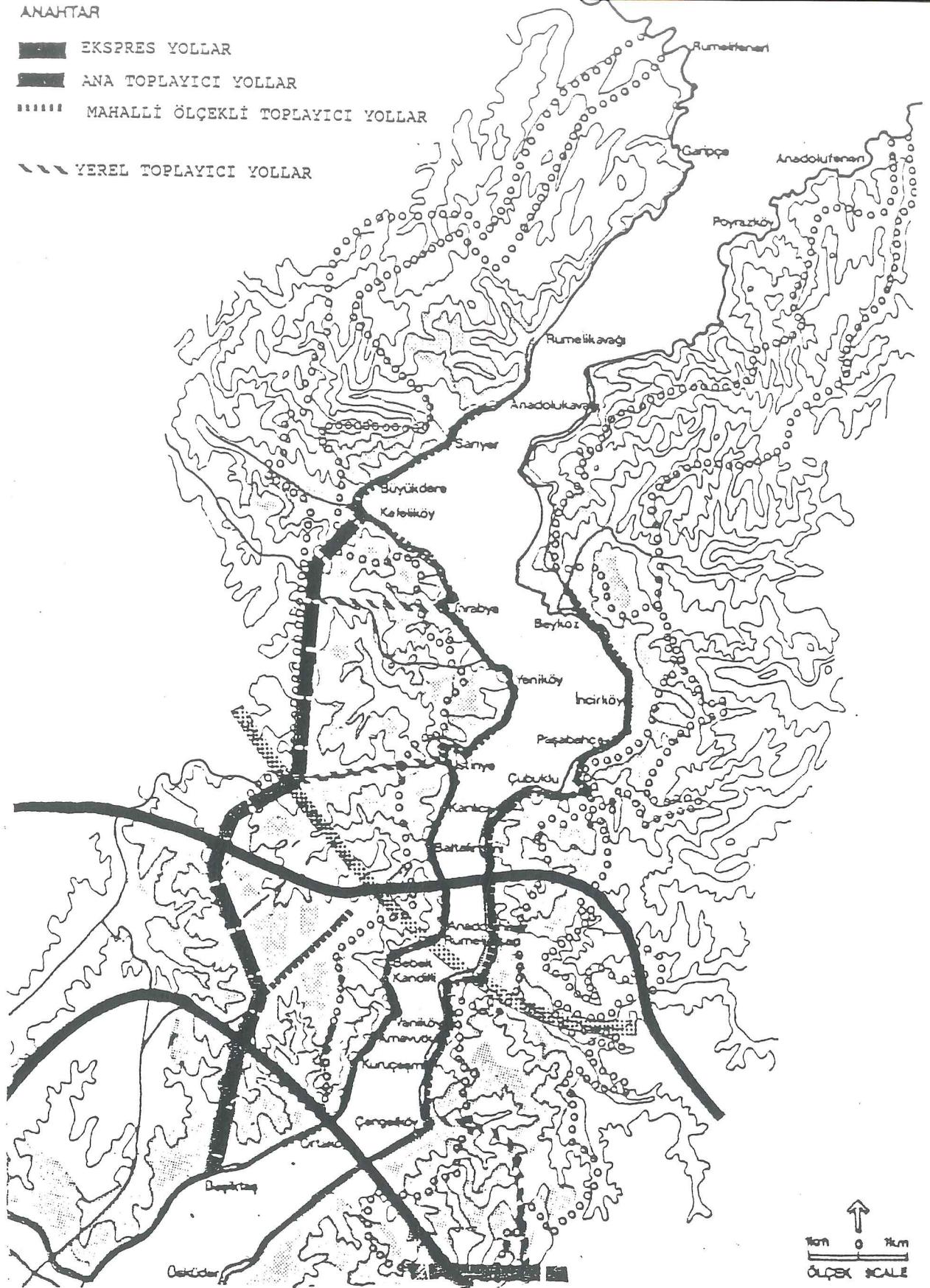
ANAHTAR

■ EKSPRES YOLLAR

■ ANA TOPLAYICI YOLLAR

■■■■ MAHALLİ ÖLÇEKLİ TOPLAYICI YOLLAR

/// YEREL TOPLAYICI YOLLAR



Harita 2.17 : Mevcut Yol Kademelenmesi

Kaynak : Temel Müh.A.Ş. "Boğaziçi Planlama Etüdü
Geri Görünüm ve Etkilenme Bölgeleri
Analitik Çalışma", İstanbul, 1986.

MAHALLİ ÖLÇEKLİ TOPLAYICI YOLLAR ; Anadolu yakasındaki Nato yolu iki şeritli ve kısmen stabilize'dir ve Kısıklı Cad. Çengelköy'de sahil yoluna, Rumeli yakasındaki İstinye yolu dört şeritlidir ve Büyükdere Cad. sahil yoluna bağlar. Tarabya yolu da İstinye yoluyla aynı özelliklere sahiptir. (STFA Raporu, 1986)

Kuzeyde bulunan trafik akımları Boğaziçi mekanı içinde diğer alanlarla karşılaştırıldığında en düşük noktadadır. Güneye doğru akım artmaktadır. Özellikle zirve saatlerde Avrupa yakasında Kuruçeşme-İstinye arasında tıkanmalar oluşmaktadır.

Son yıllarda 3194 sayılı Yeni İmar Kanunu ile öngörüm ve geri görünümde konut yapımına izin verilmiş ve bunun sonucu olarak alanlara hizmet edecek yollar açılmıştır. Örneğin ; Arnavutköy-Büyükdere sahillerinde yapılan kazıklı yol.

Ulaşımında birçok sorunlar ortaya çıkmaktadır. Özellikle I.Boğaz Köprüsü ve çevre yollarında tıkanmalar, özellikle hafta sonları sahil yolunda oluşan sıkışıklıklar önemli yer tutmaktadır.

Sahil yolundaki tıkanıklıklar ;
Kuruçeşme / Bebek yol darlığı
Arnavutköy - Yol darlığı ve Etiler bağlantısı
Tarabya - indirme bindirme için - durmalar
Büyükdere - yol darlığı
Yenimahalle - yol darlığı.

Ulaşım otobüs, tren, dolmuş, vapur toplu taşıma araçları ile sağlanmaktadır. Vapur özellikle öngörüm bölgesine hizmet etmektedir.

DENİZ ULAŞIMI :

Kentin bütününde deniz ulaşımı önemli bir yer tutmaktadır. Boğaziçi'nde görülen ilk ulaşım sistemi de deniz yoluyla olmuştur. 1800'li yıllarda buharlı gemilerin Boğaziçi'nde ulaşımı sağlaması deniz ulaşımını daha da önemli kılmıştır.

Günümüzde deniz ulaşımı önemli bir yer tutmasına rağmen yolcuların % 90'ı boğaz dışındaki 6 iskele arasında gerçekleşmektedir. (Karaköy, Haydarpaşa, Kadıköy, Üsküdar, Eminönü ve Beşiktaş) Boğazdaki iskelelere inip binen yolcu sayısı çok azdır. Bunun nedenleri iskelelerin toplu taşıma sistemleriyle yeterince beslenememeleri, vapurların eskiliği ve yavaşlığı, iskelelerin ahşap olması nedeni ile büyük gemilerin yaklaşmaması, sahil boyunca yer alan kara ulaşımının oluşması, köprülerin inşası ile kara ulaşımının teşvik edilmesi, verilebilir. Bu nedenle özellikle Boğaziçi alanı içindeki deniz ulaşımı ikinci plana itilmiştir. Karayolları ulaşımındaki sorunlar, tıkanmalar zamanla deniz ulaşımına yönelmeyi sağlayacaktır. Bunun için teşvik edici birçok çalışmalar da yapılmalıdır.

Deniz ulaşımının arazi kullanış biçimlenmesinde etkili birçok kullanışını bugün Boğaziçi'nde de görmekteyiz. Bunlar yolcu iskeleleri, yük iskeleleri, yat iskeleleri, araba vapuru iskeleleri, askeri amaçlı iskeleler, balıkçı iskeleleri ve çekek yerleri, özel amaçlı iskeleler, gemi yapım yerleri ve kılavuz istasyonları gibi kullanışlardır.

Kullanışlar çok gözükse bile Boğaziçi alan içinde adeta kaybolmuş gibidir.

Yolcu iskeleleri ; Rumeli yakasında 12, Anadolu yakasında 13 adettir.

Batı Yakası ; Karaköy, Barbaros Hayrettin, Beşiktaş, Ortaköy, Arnavutköy, Bebek, Rumeli Hisarı, Emirgan, İstinye, Yeniköy, Büyükdere, Sarıyer, Rumeli Kavağı.

Doğu Yakası ; Haydarpaşa, Harem, Üsküdar, Kuzguncak, Beylerbeyi, Çengelköy, Kandilli, Anadolu Hisarı, Kanlıca, Çubuklu, Paşabahçe, Anadolu Kavağı.

Yük iskeleleri de kullanışın içinde yer alır. Yük iskeleleri Boğaziçi yasası ile yasaklanmıştır.

Uygun koylarda yat iskeleleri ve çekek yerleri görülmektedir. Tarabya, İstinye, Bebek, Kanlıca koyları bu kullanımları içerir. Arabalı vapur iskeleleri de I.Boğaç Köprüsünün açılışından sonra önemini kaybetmiş ve seferler azaltılmıştır.

Boğaziçi köylerinde balıkçılık faaliyeti görüldüğünden kıyıda iskele çekek yerleri bakım onarımın yapıldığı yerler gibi birçok kullanım göze çarpmaktadır.

2.4.3. SANAYİ-DEPOLAMA ALANLARI

İstanbul Türkiye ölçeğindeki etkisini sanayide aldığı pay ile de sergilemektedir. Türkiye sanayisinin % 40'ını teşkil etmektedir. Önemli ulaşım aksları üzerinde bulunması nedeniyle önemli bir iş merkezi ve iş alanıdır. Sağladığı hizmetler, sermaye pazar olanakları sanayinin oluşmasına ve gelişmesine büyük etken olmuştur. Ayrıca İstanbul için gerekli ve yararlı olan ileri teknoloji ve emek yoğun sanayilerin teşvik edilmesi de sanayiye geliştirmiştir. Bunun yanında yasalar ve yapılan planlama çalışmaları da etkili olmuştur.

İstanbul için ilk sanayi planı Müşavirler Heyetinin çalışması olan 1955 onanlı plandır. Bu plan 1/10.000 ölçekte sanayi tesislerinin dağılışını göstermektedir.(Bkz. Planlama Faktörü 1955)

Daha sonraları 1965'de İmar ve İskan Bakanlığı ve Belediyenin ortaklaşa çalışması ile İstanbul Sanayi Sahaları Nazım Planı oluşturulmuştur. 1980 yılında Sanayi sektörü için yapılan projeksiyonda 1995 yılı için 710.000 işçinin sanayi sektöründe çalışacağı belirlenmiş ve 7100 ha'lık sanayi alanı

öngörülmüştür. Her ne kadar İstanbul çok kısıtlı maden kaynaklarına, ülke kaynaklarına uzaklığına ve kısıtlı su kaynaklarına da sahip olsa sanayi yönünden önemli bir payı içermektedir. Bu payı da şu örneklerle açıklamak mümkündür. İmalat sanayi bakımından Marmara Bölgesinin 1/3'ünü küçük işyerleri olarak ülkenin % 20'sini barındırmaktadır.

İstanbul'un bu çok önemli sanayi payından Boğaziçi alanı da yeteri kadar etkilenmiştir. Boğaziçi alanı arazi kullanışta sanayi, gerek tesis gerekse alan olarak çok etkin görünmemekle birlikte getirdiği yeni oluşumlarla Boğaziçi'ne büyük ölçüde zarar vermiştir. Bunlardan en önemlisi sanayiye ait işgücünün yakın mesafeli barınma alanları istemi olmuştur. Ve Boğaziçi tepeleri önemli ölçüde zarar veren gecekondu evleri, mahalleleri ve zamanla köyleri ile dolmuştur.

Boğaziçi sanayi alanları ; Büyükdere vadisi, Rumeli Kavağı, İstinye koyu ve vadisi, Kuruçeşme kıyısı, Beykoz, Paşabahçe, Küçüksu, Göksu vadileri ve Vaniköy'de yer almaktadır. Bunun yanında Boğaziçi alanı bitişiğinde ya da yakınında yer alan sanayi alanları ki bunlara örnek olarak Levent-İstinye, Otosanayi; Ayazağa alanlarını verebiliriz, gerek nüfus artışı, gerek gecekonduların oluşumu ve gerekse sosyo-ekonomik yapının değişmesi itibariyle Boğaziçi alanına çok daha fazla olumsuz etki yapmışlardır.

Boğaziçi alanı içinde veya dışında kurulan sanayi sahalarının yer ve kuruluş tarihleri şöyledir ;

Boğaziçi Yasal Alanı İçi ; Batı Yakası

Büyükdere : Kibrit Fabrikası Kuruluş 1907
 Çay Fabrikası
 Gemi İmalat Tezgahları
 Meyve Suyu Fabrikası
 Kocataş Fabrikası
 Şahin Vinç

İstinye Vadisi : Taş ve Kireç Ocakları 1907'den itibaren
 Kibrit Fabrikası 1954
 Kavel Kablo Fabrikası 1954
 Dokuma
 Beko Teknik
 Kamyon Karoseri
 İstinye Dokları 1907

Ortaköy Vadisi : Balmumcu Jandarma Dikimevi

Doğu Yakası

Beykoz : Sümerbank Kundura Fab. 1812
 Paşabahçe Şişe Cam Fab. 1934
 Paşabahçe İçki İspirto 1924
 Paşabahçe Tuğla Fab.

Anadolu Hisarı : Göksu Halat Fab. 1933
 Göksu Testi Tb.
 Göksu Tuğla İmalat
 Küçüksu Kaplama Fab.

Vaniköy : Glikoz Fab. 1935
 (1939'da yıkılmıştır)

Boğaziçi Yasal Alanları Dışı ; Batı Yakası

Ayazağa Sanayi Alanı Kuruluş 1968
 Oto Sanayi Alanı Karar 1955 - Uygulama 1966-68
 Levent Sanayi Alanı " 1955
 Mecidiyeköy Sanayi Tesisleri 1948
 Beşiktaş Sanayi Tesisleri 1950 öncesi
 Kağıthane Sanayi Alanı 1950 öncesi

Doğu Yakası

Ümraniye Sanayi Alanı Kuruluş 1966
 Elmalı Tesisleri I Bent 1893 - II.Bent 1956
 (Ç.AYSU, 1989)

Boğaziçi alanındaki sanayilerin (1955 sanayi sahalari plan kararı ile seçilen İstinye vadisindeki İstinde sanayi alanı dışında) hiçbiri planlı bir yer seçimine sahip değildir. Sanayiler daha çok kıyı ve vadi içlerine yerleşmişlerdir. Boğaziçi alanına ait Nazım plan ve raporları da sanayi-yi yönlendirmiştir. 1983 yılında oluşturulan 2960 sayılı Boğaziçi Kanunu sanayilerin Boğaziçi alanı dışına çıkarılması kararını almıştır. Ve her türlü sanayi yasaklanmıştır. Fakat bu yasaklamalara rağmen yer ler küçük imalathanelere rastlanmaktadır.

Boğaziçi her ne kadar geçmişte şehirden ayrı bir parça gibi düşünülmemişse de, sanayinin yer alacağı bir alan olarak ta düşünülmemiştir. Daima turizm ve rekreasyon amacına yönelik bir alan olarak görülmüştür.

Ayrıca hammadde, pazar sermaye, işçi, enerji gibi sanayi yer seçimi için aranılan şartlardan hiçbiri bu bölgede mevcut değildir. Buna rağmen niçin sanayi kıyılarda ve vadi içlerinde yerleşmiştir ? Bu soruya cevap olarak; deniz ulaşımının kolaylığı ve Boğaziçi'nin önemli bir deniz ulaşımına sahip bir liman özelliğinde olması verilebilir. Bunun yanında şehir dışında geniş alana ihtiyaç duyulması verilebilir. Çünkü Boğaziçi'nin kuzey kesimleri çok uzun bir süre yerleşilmeyen boş alanlar olarak kalmış, yerleşimlerden uzak kalmıştır.

Sonuç olarak İstanbul Sanayii Boğaziçi alanını büyük ölçüde etkilemiştir. Getirilen yasaklamalar ve alınan önlemler bu bölgeye sanayinin ve etkilerinin gelmesini engellememiştir. Boğaziçi alanı konut, turizm ve rekreasyon amacına yönelik fonksiyonları içeren bir mekan olarak görüldüğünde sanayinin bu mekan içinde yer almaması ve etkilerinden uzak bir yere nakledilmesi gerekmektedir.

DEPOLAMA ALANLARI ;

Boğaziçi'nde yer alan depolama alanlarının çoğunun sanayi faaliyetleri ile ilişkisi yoktur. Depo edilen maddelerin

sadece ticari amaçla satışlarına kadar muhafazası amacıyla kurulmuşlardır.

İlk depolama alanları deniz ulaşımının kullanılması ile birlikte ortaya çıkmıştır. Ayrıca Boğaziçi'nin şehirdışı alan olarak görülmesi depolama alanlarının buralarda yer almasına neden olmuştur. İlk kömür deposu 1870'de Kuruçeşme'de kurulmuştur. 2960 sayılı Boğaziçi Kanunu ile depolama alanlarının kaldırılmasına karar verilmiş, 1988'de Kuruçeşme kömür depoları kaldırılmıştır. 1989 yılında da park olarak düzenlenmiş ve kamunun kullanımına sunulmuştur.

Diğer depolama alanları ;

Beykoz'da Akaryakıt depoları
Tuğla imal ve depolaması
Emirgan'da Gümrük deposu
İstinye vadisi Milli Gazetesi deposu.

Bunun yanında, nüfus artışıyla gelen konut alanları ve diğer inşaatlarda kullanılmak üzere, 1900'lerin başında, taş, kireç ve tuğla ocakları işletilmeye başlanmıştır. Hem çevre sağlığı, hem görünümü bozması, hem de doğayı tahrip etmesi gibi olumsuz etkilerini yok etmek amacıyla 1983-2960 sayılı Boğaziçi Kanunu ile ocaklar kaldırılmıştır. Her türlü ocak işletme yetkisi bugün ve gelecekte yasaklanmıştır.

2.4.4.TURİZM REKREASYON ALANLARI

Boğaziçi mekanının topoğrafyası, iklimi, peyzajı ve tarihi onu önemli kılan özelliklerindedir. Bu özelliklerinden dolayı turizm için çekici bir yer haline almıştır. Özellikle tarihi özellikleri su ve yeşille bütünleşen yalıları, köşkle-ri, kasırları, görsel özellikleri yabancı turistleri çekmektedir. Turizm ile birlikte rekreasyonel hizmet ve faaliyetlerde beraberinde gelmektedir.

Çeşitli ulaşım yolları ile gelen turistler o kıyılarda bu hizmetleri aramaktadır. Bu rekreasyonel faaliyetler sadece

Boğaziçi alanı ile sınırlı olmayıp, çevredeki ormanlarla korularla bütünleşmektedir. Aynı zamanda tek fonksiyonlu bir rekreasyonel faaliyetten de söz edilemez. Suyu, peyzajı tarihi ile birçok faaliyeti bünyesinde toplayabilir. Örneğin; Boğaziçi mekanı seyir, gezi, yüzme ve balık avlama amaçlı kullanılabilir, Sarıyer-Beykoz tatlı içme suyu kaynakları çevresindeki yoğun piknik alanı kullanımında olduğu gibi düzenlemeler yapılabilir. Ayrıca kıyıları boyunca yer alan gazino, çaybahçesi, kırkahvesi ve lokantalarda oturularak, yürüyerek, güneşlenerek veya denize girerek, balık tutarak boğaz vapurları ile yolculuk ederek doğal peyzaj görünümünden yararlanılabilir.

Boğaziçi alanı içindeki korular, orman alanları, ziyaret noktaları (Telli baba, Yuşa tepesi), çayır ve mesire yerleri vadi ve tepeleriyle, yeşilin bütün türlerinin sergilendiği peyzajı ile piknik alanları, spor alanları, yürüme imkanları, ziyaret yerleri gibi birçok şekilde yararlanılabilir, halka açılabilir. Bu yeşil rekreasyonun içinde manzara noktası niteliğinde 13 tepe mevcuttur.

Bu manzara noktalarından bir çoğu sırtlarda düşüncesizce yapılan binalarla, gecekondularla bozulmuştur. Etiler ve Nispetiye'deki ruhsatlı yapılarda Boğaz peyzajını ve manzarayı en fazla zedeleyen yapılaşmalardır.

Bunların yanında Osmanlı döneminden kalan kasır, köşk ve yalıları, kalesi, hisarları, Bizans öncesi dönemden kalan Yuşa tepesindeki mezarlığı, Bizans dönemine ait kilise, manastır ve Balta limanındaki Sarnıç, Osmanlı döneminden kalma camileri dini bina ve çok sayıda çeşmeleri, çoğu müze halinde bulunan tarihi alanları ile turist çektiğinden bu amaçla kullanılabilir.

Bundan başka Boğaziçi mekanında bulunan otellerde çeşitli kongre ve toplantılar yapılmaktadır. Bu gibi girişimler artırılabilir.

Koru alanlarında da değişik kullanımlar görülmektedir.

Örneğin; Sefarethanelere ait korular, halen batı yakasında Rus, Fransız, Alman, İspanyol, İran, İngiliz, İtalyan, Mısır, Polonya sefarethaneleri bulunmaktadır. Bundan başka özel mülkiyetli korular vardır.

Korular 1950'den başlayarak ifraz edilmiş, 1710 sayılı E.Eserler Kanunu ile tesbit ve tescil edilmişlerdir. 1983'de Boğaziçi Kanununun çıkması ile bütün koru alanları koruma altına alınmış, ancak oradan 2 yıl geçmeden 1985'de Yeni İmar Kanunu ile % 6 kullanma hakkı getirilmiştir.

Bu tarihten günümüze konutlar tarafından işgal edilen koruları şöyle sıralayabiliriz ;

Rumeli Yakası ; Sarıyer-Maden Çırçır Korusu
 Büyükdere Faysal Korusu
 Yeniköy Mavrokar data ve Sait
 Halim Paşa Korusu
 Bebek Ayşe Sultan-Arif Paşa
 İpar ve Kartel Koruları
 Kuruçeşme Korusu(Naile Sultan)

Anadolu Yakası ; Kandilli Cemil Filmer Korusu
 Anadolu Hisarı Otağ Korusu
 Üsküdar Hüseyin Avni Paşa Korusu

(Ç.AYSU, 1989)

Bütün bu korular yasal yollarla yapılanmaya açılmıştır. 1972'de Boğaziçi Üniversitesine devredilen Reisül Kıtta Mustafa Efendi Korusu eğitim amacı ile kullanılan korular arasındadır.

Arnavutköy'de Amerikan Kız Koleji, doğu yakasında Kuleli, Kandilli Liseleri çevrelerindeki korularda eğitim amaçlı kullanılmaktadır. Kandilli Rasathanesi de Kandilli Korusu içinde yer almaktadır.

Bunun yanında koru nitelikli bahçelerde vardır.Beylerbeyi, Yıldız Sarayı Bahçeleri ve koruluğu, Dolmabahçe Sarayı ve koruluğu, İhlamur Kasrı bahçeleri, Balta Limanı Japon bahçeleri bu tür kullanımlardandır.

Orman Alanlarına gelince , Bol ağaçlı, doğal bitki örtüsü bulunan bir orman yoktur. Kanlıca'daki Mihrabat Ormanı bu tür bir ormandır. Çoğunluğu makidir.

Kanlıca koyunun güneyindeki Kavacık Ormanı I.Boğaz Köprüsü ve çevre yolları ile kısmen tahrip olmuştur.

Rumeli yakasında Bilezikçi Ormanı özel orman alanıdır. Bu alan konut yapılmak üzere satışa çıkarılmış, Orman Fakültesince mali durum nedeni ile ancak bir bölümü alınabilmektedir. Diğer bölümüne 20.000 kişilik yerleşmeler yapılması düşünülmektedir.

Bunun dışında mülkiyeti Belediyeye ait Atatürk Ormanı (400 ha) dır. Boğaziçi'nde orman alanları ve mevcut çayırların çoğu tesbit ve tescil edilmiş ve düzenlenerek kamuya açılması amaçlanmıştır.

Bu çayırlardan ;

- Büyükdere Çayırı (28.1 ha) içinde fidanlıklar yer alır. Bir kısmı askeri tesis olarak kullanılmakta, bir kısmı da gecekondular tarafından işgal edilmiş durumdadır.
- Balta Limanı Çayırı (41.9 ha) Japon bahçeleri ve bostanlıklar yer almaktadır. TEK trafosu ve gecekondularca işgal edilmiştir. Büyük bölümü Belediyeye aittir.
- Tarabya deresi kuzeyi vadisi gecekondular, okul, fidanlık, Kooperatif konutları tarafından işgal edilmiştir.
- Güneyde İstinye vadisinde doklar, taş ocakları, iskan ve sanayi tesislerince paylaşılmıştır.

Bunlardan başka Sarıyer-Maden mevkiindeki (Kuzeyde) Kasap Çayırı özel ormanı doğu yakasında Çubuklu Vadisi sonunda Göztepe Özel Ormanı ile Göksu Vadisi kuzeyinde İş Bankası ormanı yer almaktadır. Orman yasası ile orman niteliği taşımayan bazı alanların orman dışına çıkarılması ile korumadan yoksun bırakılmıştır. Orman alanı batıda Sarıyer-Yeni-mahalle kuzeyinden ve doğuda Karadeniz sahillerine ulaşmaktadır.

Feneryolu devlet ormanı, doğudaki Anadolu Kavağı Selvi Burnu, Anadolu Feneri Devlet Ormanı Fatih Ormanı, Ayazağa, Şeytandere ormanları ağaçlandırılarak yaklaşık 7.000 ha'lık bir orman alanı oluşturulmuştur. Fatih Ormanı rekreasyon kullanımına açılmıştır. Belgrad ormanı 5.000 ha büyüklüğünde su havzasını korumayı amaçlayan muhafaza orman adı altında özel bakıma tabi tutulan rekreasyonel bir koru ormanıdır. (Ç.AYSU, 1989) İçinde 3 adet su bendi mevcuttur. Piknik alanları rekreasyon kullanımına açılmıştır.

Doğu Yakasında ;

Beykoz Çayırı (16,5 ha) Hazineye ait, İstanbul Belediyesi ve Valide Sultan Vakfına ait mesire alanı, pazar yeri, spor sahaları, cami, okul, kafeterya vs. için yerler yavaş yavaş ayrılmış ve küçülmüştür.

Sultaniye Çayırı (1,5 ha) Belediyeye ait Spor ve Çocuk bahçeleri kullanışı.

Çubuklu Çayırı (0,9 ha) Belediyeye ait yakıt depoları, imalat atölyeleri.

Göksu Çayırı (11,9 ha) İstanbul Belediyesi ve Vakıflara ait Spor Akademisi, piknik alanı, fabrika.

Küçüksu Çayırı (8,6 ha) İstanbul Beld., hazine ve özel idare. İki Boğaz köprüsünün de şantiyesi olmuş, yat ve çekek yerleri.

İstavroz Çayırı, Özel mülkiyet, futbol sahaları, bostanlar, fidanlıklar.
(Ç.AYSU, 1989)

Bu kullanışlardan başka spor alanları bünyelerinde bulundurdukları tesis ya da tesislerle yararlanılabilir alanlardandır. Bunlar ulaşımı kolay ve şehre yakın kesimlerde yer alır.

Özellikle turizm hizmet eden otel, motel ve pansiyonların arazi kullanışta etkileri çok azdır. Boğaziçi alanında

toplam yaklaşık 3000 yataklı çeşitli sınıflarda oteller vardır. Boğaziçi alanının kuzeyinde ulaşım kolay olduğundan birçok otel kurulmuştur. Ayrıca birçok konutta turistlere sayfiye olarak kiralanmaktadır.

OTEL SAYISI

Beşiktaş	12 (1500 yatak)kıyı
Sarıyer	13
Beykoz	13 pansiyon
Üsküdar	15 otel

(Ç.AYSU, 1989)

Ayrıca Hidiv Kasrı da 32 yataklı özel bir otel olarak hizmet vermektedir.

Gazino, restoran ve çayhaneler, büfe, kahvehane, şarküteri gibi hem yerel hem de rekreasyon yapanlara hizmet veren birimler genelde kıyı boyunca ulaşım ağına paralel olarak yerleşmişlerdir. Yamaç tepelerinde ve manzara noktalarında yer alan gazino ve lokantalarda vardır. Bunlar genelde yüksek gelir grubuna hitap etmektedir. Bu gibi ticari birimlerin İstanbul içindeki yeri % 15'lik bir payı oluşturur. Peyzajdan yararlanmak isteyenlerin gittikleri çayhane ve kırkahveleri % 45'dir. Çocuk bahçeleri ve parklar sahil kesiminde daha çok kullanılabilir. Büyük koru ve parklarda da bu kullanıma rastlanmaktadır.

Plaj ve kıyılarda açık plaj tesisleri bir kaç yer dışında büyük bir çoğunlukla görülmemektedir. "Rumeli yakasında Altinkum, Kireçburnu, Yeniköy, Tarabya, Anadolu yakasında ise Kanlıca. koyu ve Anadolu hisarında Küçüksu plajları yer almaktadır. Kıyı topoğrafyasının birden derinleşmesi kumsala izin vermemektedir." (Ç.AYSU, 1989)

Kıyı topoğrafyasının girintili çıkıntılı olması birçok koyu meydana getirmiştir. Bunlar ; Büyükdere, Tarabya, İstinye, Bebek, Kanlıca, Beykoz.

Gemilerce, tersane tesislerince, yalılarca kullanılmaktadır.

- İstinye - Tersane
- Kanlıca - Yat demirleme
- Beykoz - Yakıt depoları fabrikalar
- Umuryeri - Askeri deniz araçları.

2.4.5.DİĞER ALANLAR

Boğaziçi mekanında bütün bu kullanışların yanısıra diğer şehirselsel fonksiyonlardan bazıları da yer almaktadır. Bunlardan biri eğitim amaçlı kullanımlardır. Bu kullanımlar nüfus artışına ve yerleşme yoğunluğuna sebep olmuşlardır.

Rumeli Yakası ;

- Maslak - İTÜ Ayazağa Kampüsü
- Bebek - Boğaziçi Üniversitesi
- Amerikan Kız Koleji
- İstinye - Fevziye Mektepleri
- Tarabya - İstanbul Eğitim Kültür Lisesi
- Özel Dost Eğitim Tesisleri

Anadolu Yakası ;

- Kileli - Askeri Lise
- Kandilli- Kız Lisesi
- Dalgıç okulu
- Su Ürünleri Yüksek Okulu

İlk ve orta dereceli okullar da ihtiyaca göre Boğaziçi'nin her tarafına dağılmıştır.

Ticaret Birimleri ; İki şekilde görülmektedir. Yerel ihtiyaçlara cevap veren birimler, merkezi iş alanında bulunan ticaret birimleri ulaşım ağına paralel yer almışlardır. Ticaret birimlerinden bir çoğu eski köy yerleşmelerinin ihtiyaçlarını karşılamak amacı ile yerleşme içinde kurulmuşlardır. Bir kısmı M.İ.P.'lı yerleşmelerle, bir kısmı gecekondularca,

diğer kısmı da lüks ve pahalı geniş alanlı iş yerleridir.

Ticaret birimlerinin İstanbul içindeki payları ;
(C.AYSU, 1989)

Beşiktaş	% 3,6	
Üsküdar	% 2,7	
Sarıyer	% 1,3	
Beykoz	% 0,9	toplam 2000 civarında işyeri.

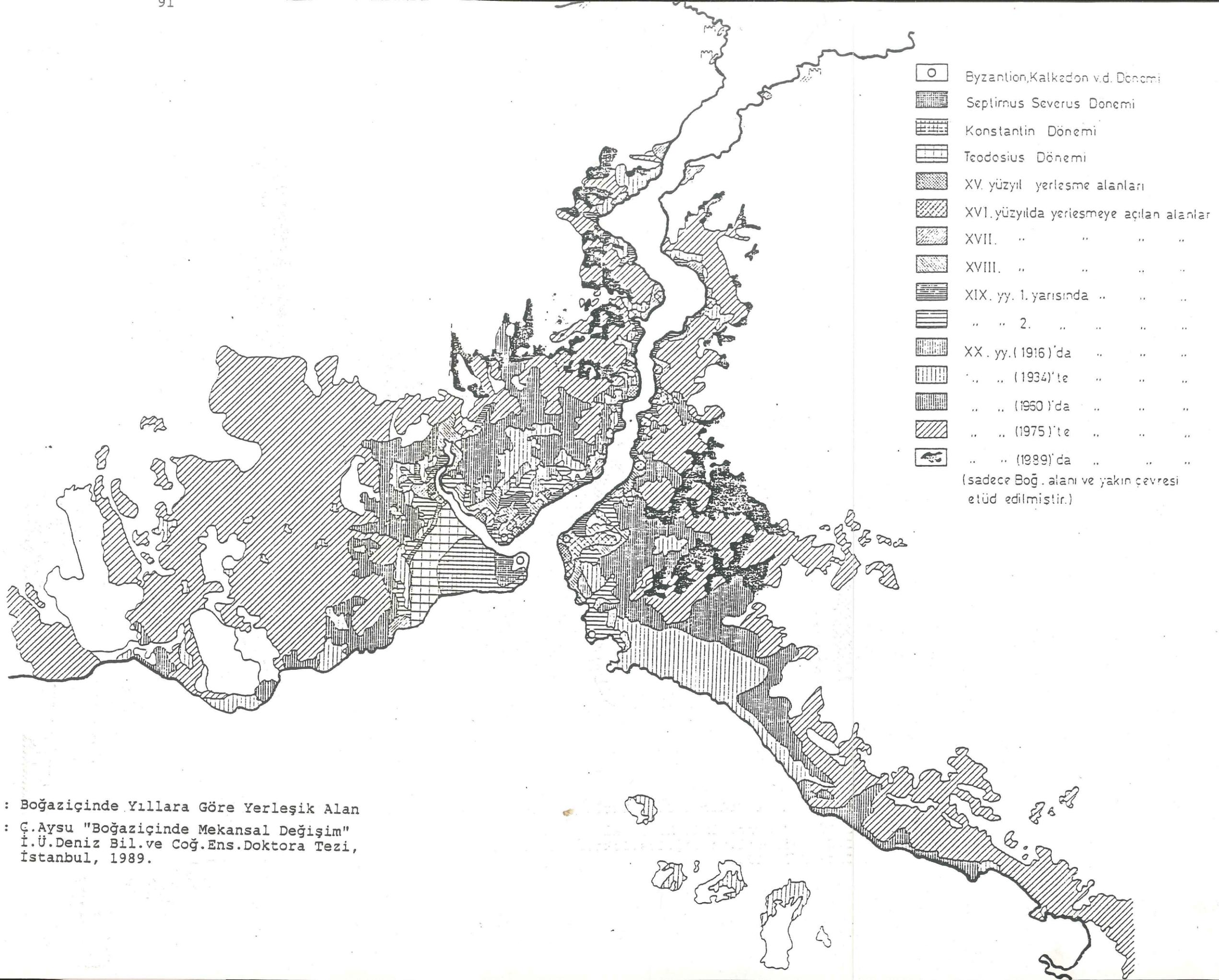
Kamu Tesis ve Alanları'da Boğaziçi'nde yer alan diğer kullanışlardandır. 3030 sayılı Kanun ve 3194 İmar Kanunu ile her ilçenin Belediye tesisleri yapımı hızlanmıştır. Örneğin ; Her ilçeye hastane gibi.

Sağlık Tesisleri ve Alanları; Sayıları çok fazla değildir, fakat alan olarak Boğaziçi'nde payları vardır.

Hastaneler	Baltalimanı Kemik Hastanesi
	Ortaköy Şifa Yurdu
	Beykoz Çubuklu Hastanesi
	İstinye Devlet Hastanesi
	Beykoz Çocuk Göğüs Hastanesi
	Sarıyer Devlet Hastanesi.

Dini Tesisler ; Bu tesislerin büyük bir çoğunluğu eski köy yerleşmelerinin içinde yer almaktadırlar. Camiler, medreseler, ibadet yerleri, çeşmeler, kilise ve manastırlar gibi. Boğaziçi alanında belli payları olduğu gibi, ziyaret noktaları olmaları itibariyle nüfus çekmektedirler.

Askeri amaçla kullanılan alanlar ve açık alanlar yani mezarlık, sera, bostanlar da Boğaziçi'nde yer alan diğer alanlardır.



Harita 2.19 : Boğaziçinde Yıllara Göre Yerleşik Alan
 Kaynak : Ç.Aysu "Boğaziçinde Mekansal Değişim"
 İ.Ü.Deniz Bil.ve Coğ.Ens.Doktora Tezi,
 İstanbul, 1989.

2.5. BOĞAZIÇI KIYI MEKANINDA NÜFUS VE SOSYO-EKONOMİK YAPI

Özellikle 1950 yılından sonra İstanbul Metropolitene alanında hızlı bir nüfus artışı gözlenmektedir. Nüfus artışına paralel olarak Metropolitene alanda yeni gelişme alanları oluşmaya başlamış, Belediye sınırları genişlemiştir. Bunun dışında Belediye sınırları dışında olup, hızla nüfuslanan alanlarda şehirselle nüfusa dahil edilmiştir.

İstanbul nüfus hareketleri; göçler, doğum ve ölüm düzeyleri, zaman içinde önemli değişiklikler göstermektedir.

İstanbul 1950'lerden bu yana iç göçe sahne olmuştur. Türkiye'nin en büyük kenti olmakla birlikte, doğal artış açısından en sonda gelen yerleşmeler arasındadır.

İstanbul nüfusunun Türkiye içindeki oranı 1955 ve 1985 yılları arasında artış kaydetmiştir. İstanbul günümüzde yerleşilebilir alanların fiziki sınırına yaklaşmıştır. İle artışın sürekli olarak devam etmesi düşünülemez.

TABLO 3 : Yıllara Göre Türkiye ve İstanbul Nüfusu.
Kaynak : İstanbul Büyükşehir Ulaşım Nazım Planı, Nihai Rapor, Temmuz 1988
Temel Mühendislik A.Ş.

<u>YILLAR</u>	<u>TÜRKİYE NÜFUSU</u>	<u>İSTANBUL NÜFUSU</u>	<u>%</u>
1950	20.947.188	1.166.477	5,6
1955	24.067.763	1.533.822	6,4
1960	27.754.820	1.882.092	6,8
1965	31.391.421	2.293.823	7,3
1970	35.605.176	3.019.032	8,5
1975	40.236.826	3.904.588	9,7
1980	44.736.957	4.741.890	10,6
1985	51.420.757	5.858.558	11,4

İstanbul nüfusunun Avrupa ve Asya yakalarına göre dağılımı ilginç bir gelişme göstermektedir.

TABLO 4 : Yakalar Arası Nüfus Dağılım Oranları
Kaynak : A.g.e.

<u>YILLAR</u>	<u>ASYA YAKASI</u>	<u>AVRUPA YAKASI</u>
1950	20	80
1955	20	80
1960	21	79
1965	21	79
1970	24	76
1975	27	73
1980	31	69
1985	33	67

1950-1955 yılları arasında toplam şehir nüfusu 314 bin, bitişik şehirsal alan nüfusu 307 bin artarken, bu artış en çok Beyoğlu yakasında, kuzeye doğru olmuştur. Bu nüfus artışında Boğaziçi %15.9 ile gerilerde kalmıştır (Beşiktaş 13 bin, Sarıyer 10 bin, Beykoz 7 bin, Üsküdar 19 bin.).

1960'da toplam nüfus artışı 245 bin iken, bitişik şehirsal alan nüfus artışı 203 bin olmuştur. Boğaziçi kıyı mekanında Üsküdar 14 bin olurken, Beşiktaş, Sarıyer ve Beykoz 9'ar binlik artış göstermektedir (Toplam %26.6; 41 bin).

1965'de yavaşlama görülmektedir. İstanbul toplam şehirsal alan nüfus artışı 286 bin, bitişik alan nüfus artışı 282 bindir. Boğaziçi'nde de yavaşlama görülmüş, Beşiktaş ve Üsküdar 14'er bin, Beykoz 6 bin, Sarıyer 3 bin kişilik artış göstermiştir. Boğaziçi toplamı 37 bindir.

1970'de toplam şehirsal nüfus artışı 411 bin, bitişik şehirsal alan nüfus artışı 405 bin olmuştur. 1965 yılının hemen hemen iki katı olan bir artış görülmektedir. Boğaziçi, -nde Beşiktaş 29 bine, Üsküdar 28 bine, Sarıyer 16 bine ve Beykoz 10 bine ulaşmıştır. Toplam 83 bin, %20.1.

1975'de İstanbul toplam nüfus artışı 445 bin, bitişik şehirsal alan nüfus artışı 433 bindir. Bu dönemde, Beşiktaş en yüksek artış ile 39 bine, Üsküdar 59 bine, Beykoz 15 bine, Sarıyer 16 bine yükselmiştir (Toplam 129 bin, %29.7).

1980 döneminde hızını yitiren nüfus artışı, toplam şehirsal alanda 261 bin, bitişik şehirsal alanda 242 bindir. Boğaziçi'nde toplam 119 bindir. Üsküdar 58 bine, Sarıyer 31 bine, Beykoz 17 bine yükselmiştir (%49.3 bitişik şehirsal alanın).

1985'de toplam şehirsal alan nüfusu 2.650.000 iken bitişik şehirsal alan nüfusu 2.630.000 olmuştur. Boğaziçi bu paydan Üsküdar 54 bine, Sarıyer 32 bine, Beykoz 27 bine, Beşiktaş 17 bine yükselmiştir (Toplam 128 bin kişi).

TABLO 5 : Boğaziçi İlçelerinin Yıllara Göre Nüfusları ve İstanbul İçindeki Yüzdeleri

Kaynak : Ç.AYSU "Boğaziçi Mekansal Değişim" İst.Deniz Bil.ve Coğf.Ens. Doktora Tezi, İstanbul, 1989.

<u>YILLAR</u>	<u>BEŞİKTAŞ (%)</u>	<u>BEYKOZ (%)</u>	<u>SARIYER (%)</u>	<u>ÜSKÜDAR (%)</u>	<u>İSTANBUL (%)</u>
1950	73432 6.2	29658 2.5	25893 2.2	69477 5.9	1166477 100
1955	84698 5.5	36859 2.4	35446 2.3	88087 5.7	1533822 100
1960	93647 4.9	45679 2.4	43991 2.3	101814 5.4	1882052 100
1965	107442 4.6	51689 2.2	46729 2	115336 5	2293823 100
1970	136105 4.5	61206 2	62957 2	143527 4.7	3019032 100
1975	174931 4.4	76804 1.9	79329 2	202957 5.1	3904588 100
1980	118117 2.4	94101 1.9	110469 2.3	261141 2.3	4741890 100
1985	204911 3.5	118697 2	138416 2.3	467212 7.9	5842985 100

TABLO 6 : İlçelerde Nüfus Yoğunlukları

Kaynak : A.g.e.

<u>YILLAR</u>	<u>BEŞİKTAŞ</u>	<u>BEYKOZ</u>	<u>SARIYER</u>	<u>ÜSKÜDAR</u>
1950	47	7	4.4	13
1955	55	10	6	17
1960	60	12	8	21
1965	69	14	8	25
1970	85	16	9	33
1975	112	20	14	46
1980	120	25	19	67
1985	125	30	25	83

Arazi kullanımının bugünkü görünümünü kazanmasında nüfusun büyük önemi vardır. Boğaziçi alanı eski devirlerde tamamen yeşil dokusu içinde kırsal bir alandı. Kentleşme ve göçlerle oluşan nüfus özellikle son yıllarda Boğaziçi'ni İstanbul Metropolitan alanının bir parçası gibi göstermeye, kentsel karakter kazandırmaya yetmiştir.

1985'de nüfus % 11'lik bir artışla 5,6 milyona ulaşmıştır. İstanbul özellikle Boğaziçi'nde yerleşmelerin hızının, nüfuslanma şiddetinin şehirselleşme fonksiyonların dağılışının ve konutlaşmanın yani araziden yararlanma dolayısıyla coğrafi görünümün yeni İmar Yasasıyla yönlendirilmeye başlandığı bir tarihtir. (Ç.AYSU, 1989)

1985 yılında İmar Yasası ile 5000 m² üzerindeki alanlar yerleşmeye açılmıştır. 1985 öncesi yapılanma kısıtlamalarına rağmen 1985 sonrası nüfus bir tırmanışa geçmiştir.

Boğaziçi mekanında, kırsal kesimlerden gelerek, kullanılmayan arazi birimlerini işgal eden gecekonducular 1.grubu (düşük gelir grubu) oluşturmaktadır. İlk olarak 1950 Kentleşme ile birlikte iş olanaklarının da bu yıllarda artmasına rağmen, yaratılan iş sayısı, göçmenlerin ihtiyaçlarını karşılayamadığı için sokak satıcılığı, ayakkabı boyacılığı ve otopark bekçiliği gibi birçok işte uğraşmaktadırlar. Düşük gelir grubu içindeki bu gruba taksitle arsa sahibi olabilme imkanı da cazip geldiği için, kamuya ait arsalarda konut yapımı hızla artmıştır. Böylece günümüzde Boğaziçi'nin tepeleri yamaçları gecekondu alanları ve gecekonducular tarafından parsellenmiştir. Ayrıca çevredeki sanayilerde çalışanlar konutlarına yakınlık açısından da bu bölgeleri tercih etmişlerdir. 2.grup üst gelir grubu daha çok kıyıya yakın alanlarda veya 1985-3194 sayılı İmar Kanunu ile yamaçlarda yer alan lüks villalarda yerleşmektedirler. Üst gelir grubunda yüksek gelir getiren ekonomik etkinliklerde yer almaları, oto sahipliği oranının yüksek olması, iş-konut uzaklığı açısından sorun yaratmamaktadır. orta gelir grubu ise eski köyü yerleşmelerinde oturmaktadırlar.

TABLO 7 : İstanbul'da Nüfus Artışının Dağılışında Boğaziçi.
 Kaynak : Ç.AYSU "Boğaziçi'nde Mekansal Değişim"
 İst.Deniz Bil.ve Coğraf.Ens.
 Doktora Tezi, İstanbul, 1989.

1950		1960		1965		1970	
Top.Şeh.Ala.Nü.Art.	314.000	Top.Şeh.Ala.Nü.Art.	245.000	Top.Şeh.Ala.Nü.Art.	286.000	Top.Şeh.Ala.Nü.Art.	411.000
İst.Şeh.Ala.Nü.Art.	307.000	İst.Şeh.Ala.Nü.Art.	201.000	İst.Şeh.Ala.Nü.Art.	282.000	İst.Şeh.Ala.Nü.Art.	405.000
Boğaziçi	121.000	Zeytinburnu	68.000	Eyüp	282.000	Kadıköy	73.000
Beşiktaş	60.000	Şişli	37.000	G.O.Paşa	70.000	Fatih	73.000
Beşiktaş	60.000	Kadıköy	27.000	Şişli	50.000	Bakırköy	66.000
Eyüp	39.000	Eyüp	20.000	Fatih	44.000	Şişli	42.000
Kadıköy	25.000	Fatih	14.000	Bakırköy	21.000	Beşiktaş	29.000
Beşiktaş	13.000	Beşiktaş	9.000	Beşiktaş	14.000	Beşiktaş	29.000
Sarıyer	10.000	Beşiktaş	9.000	Usküdar	14.000	Usküdar	28.000
Beşiktaş	7.000	Sarıyer	9.000	Beşiktaş	6.000	Sarıyer	16.000
Usküdar	19.000	Usküdar	14.000	Sarıyer	3.000	Beşiktaş	10.000
Boğaziçi Toplam	49.000	Boğaziçi Toplam	41.000	Boğaziçi Toplam	37.000	Boğaziçi Toplam	81.000
1975		1980		1985			
Top.Şeh.Ala.Nü.Art.	445.000	Top.Şeh.Ala.Nü.Art.	261.000	Top.Şeh.Ala.Nü.Art.	2.650.000		
İst.Şeh.Ala.Nü.Art.	433.000	İst.Şeh.Ala.Nü.Art.	242.000	İst.Şeh.Ala.Nü.Art.	2.630.000		
Kadıköy	117.000	Kadıköy	101.000	Bakırköy	1.000.000		
Fatih	86.000	Usküdar	58.000	Kartal	489.000		
Usküdar	59.000	Bakırköy	33.000	Eyüp	259.000		
Bakırköy	53.000	Sarıyer	31.000	Şişli	244.000		
Beşiktaş	39.000	Beşiktaş	17.000	G.O.Paşa			
Beşiktaş	15.000	Boğaziçi Toplam	119.000	Usküdar	54.000		
Sarıyer	16.000			Sarıyer	32.000		
Boğaziçi Toplam	129.000			Beşiktaş	25.000		
				Beşiktaş	17.000		
				Boğaziçi Toplam	128.000		

BÖLÜM III :

BOĞAZIÇI KIYI MEKANINA
AİT YASAL, YÖNETİMSEL
VE PLANMA SÜRECİ

3. BOĞAZIÇI KIYI MEKANINA AİT YASAL, YÖNETİMSEL VE PLANLAMA SÜRECİ

3.1. 1930 ÖNCESİ PLANSIZ DÖNEMDE BOĞAZIÇI KIYI MEKANI ;

3.1.1. 1930 ÖNCESİ PLANSIZ DÖNEMDE YASAL SÜREÇ ;

Planlama çalışmalarının bu dönemde henüz başlamamasına rağmen; toplu olarak yaşayan insanların düzenli bir yaşam sürdürme isteği birçok yasal kaynağın oluşmasını sağlamıştır. Bu yasal kaynaklar her ne kadar gerçek anlamda bir düzenleme getirmese de, sınırların belirlenmesi, idari durum, görev ve yetkilerin saptanması ve suçluların cezalandırılması gibi birçok konuda düzenleyici rol oynamışlardır.

Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethinden hemen sonra ilk kadının atanması ile kentin gelişme ve değişmesinde etkili olan ve yeni getirilen mevzuatlar içinde en önemli yeri tutan "Ebniye Nizamnamesi" oluşturulmuştur. 1848'de uygulamaya başlanan bu nizamname yapıların çeşitli niteliklerini belirleyici detayda hükümler içermekteydi. İstanbul cadde ve sokaklarının genişletilmesi, binaların kaç kat olacağı ve yükseklikleri, binalarda kullanılacak malzemeler özellikle ticaret binalarının kargir olması, balkon ve çıkıntılardan ruhsat alınması gibi hususlar belirtilmekteydi. Ayrıca ruhsat alma zorunlu kılınmış, buna rağmen kaçak yapıların çoğalması ile yasaklayıcı hükümler içeren birçok yasal mevzuat oluşturulmuştu.

16 Ağustos 1854'te ilk yasal Belediye İstanbul Şehremaneti kurulmuştur. Bu tarihten sonra getirilen bütün esasların ve alınan kararların yürütücüsü Şehremaneti olmuştur. 1856 yılında "Ebniye Nizamnamesi" tadil edilmiştir. Bu dönemde kıyıların devlete ait olduğu görüşü hakim olmuştur. Kıyıların ekonomik ve toplumsal açıdan önemi, toplum yararına açık olmasını beraberinde getirmekte idi. 1858 yılında oluşturulan "Arazi Kanunu" hem özel iyeliğe izin veriyor, hemde 132.maddesi ile denizi

doldurma yolu ile özel kişilere toprak edinme imkanı tanıyor-
du. Hem nüfusun azlığı, hemde yoğun bir toprak kullanımının
olmayışı o dönemde bu tür özel iyeliğe karşı bir sorun yarat-
mamıştır.

1864 yılında yollarıda içine alan "Turuk ve Ebniye Ni-
zamnamesi" oluşturuldu. Bu nizamnamede yol genişlikleri ve
yönleri bina tarzı, yüksekliği ve genişliği, belediyece harita-
larda tesbit edilecek sokak istikametini uyma zorunluluğu gibi
yapıları ilgilendiren bazı uygulamalar getirilmiş, yaşanan
alanın bütünde düzenlenmesini amaçlayan herhangi bir girişim
yer almamıştır. Bununla birlikte Boğaz sahilleri de dahil ol-
mak üzere Eyüp, Galata, Üsküdar sahillerinde yeni rıhtım inşa
edecek herkese izin verilmiştir.

1877 yılında "Dersaadet Belediye Kanunu" yürürlüğe girmiş,
bu Kanunla İstanbul Belediyesinin aynı zamanda Boğaziçinin sı-
nırları ilk kez çizilmiştir. 1882'de çıkarılan yeni "Ebniye Ka-
nunu" ise şehir ve kasabaların mevcut durumu ve geleceği hakkın-
da düzenlemeler getirmiyor, ancak bir takım esaslara yer veri-
yordu. Örnek; Kaçak yapılara yasaklama getirilmesi gibi.
Kanunun 7. maddesi Boğaziçinin başlangıç sınırını, Anadolu ya-
kasında Paşalimanı, Rumeli yakasında ise Ortaköy olarak belir-
lenmiştir. Boğaziçi sahillerindeki yalıların arkasındaki bağ,
bahçe vs. müstemilata geçilebilmesi için inşaa edilecek yol üye-
ri köprülerin ölçüleri (zemin 6 arşın yükseklikte yaklaşık 4 m,
genişliği 4 arşın yaklaşık 2,5 m) belirtilmiş, Madde 81'de ise
Boğaziçinin sahil yapısının ve Boğaziçi Köşklerinin mutlaka ah-
şap olması zorunluluğunu getirmiştir. Bunu dışında sadece bina-
ların şekil yükseklik, konut veya dükkan olması gibi şartlar
belirlenmiştir.(Ç.AYSU, 1989)

1892'de eski "Ebniye Kanunu" tekrar kabul edilmiştir. 1901
yılında taş ocakları ile ilgili hükümleri içeren bir nizamname
oluşturulmuştur. 17 ARALIK 1912 yılında ise 9 maddelik bir Kanun-
la Belediye Kanununda oluşan karışıklıklar giderilmeye çalışıl-
mıştır. İlk kez 1924 yılında çıkarılan 486 sayılı "Umuru Belediye'
ve ait "Ahkam-ı Cezaiye Kanunu" oluşan kaçak yapıların belediyece

yıktırılması esaslarını içeren hükümlerden oluşmaktadır.

1926 'da kabul edilen 743 sayılı "Medeni Kanunun" 641. maddesi, menfaati umuma ait yerlerin devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğu ve özel mülkiyete konu olamayacağı tescille tabii bulunmadığı ilkesini getirmiştir. (Kıyılar Kollokyumu, 1983) Ancak Tapulanma Yasası, bu yerlerde tapuya tescil yapılabileceği hükmünü getirerek bir çelişki yaratmıştır. Uygulamada da çoğu kez birliktelik sağlanamamıştır.

Bu dönemde İstanbul'da kaçak yapılaşma istenmekte, getirdiği olumsuzluklar, yasalarla giderilmeye çalışılmaktadır. Bu çabalardan biride, 1926 yılında 844 sayılı Kanunla oluşturulan Emlak ve Eytam Bankasının kuruluşudur. Bu banka aracılığı ile bina yapacaklara borç para verilerek kaçak yapılaşma önlenmeye çalışılmıştır. Bu arada 24.10.1928 tarihinde "Devlete ait arsalar üzerinde izinsiz yapılmış Binalar hakkındaki Kararname"de bu tür binaların yıkımı durdurulmuştur. Daha sonra oluşan sorunlar çözümlenemeyince cezai hükümler getirilmesi kararlaştırılmıştır.

Boğaziçi bu dönemde çıkarılan yasalardan uzun bir süre etkilenmeyerek kırsal karakterini korumuştur.

3.1.2. 1930 ÖNCESİ PLANSIZ DÖNEMDE YÖNETİMSEL SÜRECİ ;

İstanbul'un fethinden 1855 yılına kadar yönetimde "Kadı" hakimdi. Belediye görevi ve teşkilatı olarak İstanbul Kadısı ve Biladi Selase Kadıları bulunmaktaydı. İstanbul Kadısının görev sınırı Çatalca'ya, diğer kadının görev sınırı ise, Boğaziçinin Rumeli sahilini takip ederek, Bandırma civarındaki Kapıdağ Yarımadasına kadar uzanmaktaydı. Kadılar esnaf işlerine, müşteri ile olan münasebetlerine bakar ve sorunları ile uğraşırlardı. Bu dönemde şehirle ilgili sorunlar, resmi binaların idaresi, hususi yapılara verilecek izinler ve binaların yıkımı ile "mimar başı" adı verilen teknik memurlar görevlendirilmişti. 1855 belediye teşkilatı kurulmadan önce Şehreminlerin vazifeleri beldenin düzeninden çok, resmi binaların inşaa tamir ve

bakımını temin etmektir. Daha sonra özel bine inşaatı ve hatta zamanla belde düzenini temin ile de vazifelendirildiğini görmekteyiz. Kırım savaşıdan sonra Avrupalılarla temaslar fazlalaşınca bunun belediye yönetimine tesiri olmuş ve 1855 tarihinde Avrupalıların Prefacturede La Ville (Şehremaneti) teşkilatı kurulmuştur. Amaç İstanbul şehrini bir Avrupa şehri gibi yaşaması ve yabancıların şikayet etmeyecekleri bir şehir haline getirmektir. (İstanbul Bölge Kalkınma Kongresi, 1967)

1855 yılında yapılan bu değişikliğin şehir ihtiyacına cevap vermediği ve gayesine ulaşmadığı belirtilerek değiştirilmiştir. Birçok şehreminleri göreve gelmişler, ancak bu sorunun şehreminlerinden kaynaklanmadığı, teşkilattan kaynaklandığı anlaşılaraq "Şehir Komisyonu" kurulması uygun görülmüştür. 1858 yılında şehir komisyonunun hazırladığı bir teklifle İstanbul ve Biladi Selase ile Boğaziçinin her iki tarafı ve adalar, 14 belediyeye ayrılmıştır. İlk uygulama Beyoğlu'nda yapılmış ve "Altıncı Belediye Dairesi" adını almıştır. Daire Müdürü Hükümet tarafından atanmış, 9 üyeden oluşan bir mecliste kurulmuştur. Bu idare büyük işler başarmış, hatta birçok yerleşmenin kadastrosu bile çıkartılmıştır. Şubeler bağımsız olmayıp merkeze bağlanmış, Hazineye yapılan yardım artırılmıştır. Zamanla gelirlerin azlığı halkın hizmetlerden memnun olmaması 1877 teşkilatını ortaya çıkarmıştır. Bu teşkilat ile yarı müstakil Belediye dairelerine gidilmiş ve 20 Şubeye bölünmüştür. Bu dönemde meşrutiyetin izleri belediye teşkilatında da görülmüş, üyeler seçimle oluşturulmuştur. Yapıların inşaatı yolların genişletilmesi, harap ve noksan binaların tamamlanması, gerekli durumlarda istimlaklerin düzenlenmesi nüfusun, doğum ölümler tesbiti meydan ve park düzenlemeleri, Boğaz vapurlarının denetimi gibi görevler belediyeye verilmiştir. Bu teşkilatın ihtiyaçları karşılayamaması nedeni ile 1880'de teşkilat tekrar gözden geçirilmiş, sayısı 10'a indirilmiştir. Vilayet işlerinden bazıları ayrılmış, vilayet meclisi idare vazifesi; meclis emanetine devredilmiştir. 23 Temmuz 1908'de Devlet ve Hükümette yapılan değişiklikler belediyelere de yansıtılmıştır. Daire sayısı 20'ye çıkmıştır. Belediye Reisinin seçimle başa

geleceği bildirilmiş, Mebusan Meclisi seçimi de bu esasa göre yapılmıştır.

Birçok konuda merkezi hükümetin beledi işlere el atması, vazife sınırlarının çizilmemiş olması gibi nedenlerle 1910 yılında Vilayet ve Belediyeler birleştirilmiş, vazifeleri belirlenmiştir. Sonuçta İstanbul 11 daireye bölünmüş, daha sonra bu sayı 9'a inmiştir.

Bu karışıklığın sebebi birden fazla idarenin olması ve bu idareler arasında koordinenin sağlanamamasıdır. Bu durum 1930'lara kadar devam etmiştir. Belli bir düzenin tutturulmaması nedeni ile planlama ve fiziksel yapıda olumlu gelişmeler sağlanamamıştır.

3.1.3. 1930 ÖNCESİ PLANSIZ DÖNEMDE PLANLAMA GİRİŞİMLERİ ;

Bu dönemde şehirleşmeye ait birçok atılımlar görülmektedir. 1838'de buharlı gemilerin yapımı, 1874'te Dolmabahçe Gazhanesinin kuruluşu, 1875 Haydarpaşa-İzmit Demiryolunun açılışı, Sirkeci istasyon ve tesislerinin yapımı, 1887 Galata limanı, 1895 Haydarpaşa limanı, 1899'da Sirkeci rıhtımının işletmeye açılması mekana yansıyan örneklerdir.

İstanbul'un ilk yerleşmelerinden bu tarihlere gelinceye kadar yoğunlaşma sadece tarihi yarımada görülmekteydi. Bu dönemde sarayların, köşklerin ve askeri binaların yer seçimlerinde Boğaziçi kıyı mekanını seçtikleri ve kuzeye doğru bir gelişme gösterdikleri izlenmektedir. Bu tarihlerde İstanbul'un kıyıları boyunca gelişmesinin nedeni deniz ulaşımına verilen önemden dolayıdır. Çok sayıda kayık ve buharlı gemiler, ayrıca Şirketi Hayriye ve 1984'de Kabataş-Üsküdar araba vapurları, bu ulaşımı temin etmişlerdir. Daha sonraları Unkapı-Azapkapı arasına kentin batıya açılmasını sağlayıcı ahşap bir yaya köprüsü kurulmuştur. 1846'da ise Karaköy köprüsü, liman bölgesi olan Sirkeci-Eminönü ile, dış ticaret alanı olan Karaköy gibi iki ticaret merkezini birleştirerek ana merkezin belirleyicisi olmuştur. Deniz ulaşımı dışında tramvay ve demiryolu şirketleri

de faaliyetlerini sürdürmüşlerdir.

İlk düzenli harita 1784 yılında Fransız Büyükelçisi Comte Cholveyl Gouffier tarafından hazırlanmıştır. Bu dönem imar faaliyetlerine giriş dönemidir. 1837-1839 yıllarında Moltke ve Kauffer tarafından gerçek ölçülere yakın harita hazırlanmıştır. Bu haritada 20 arşın (13,80 m) genişliğinde yollar önerilmiştir. Bu dönemde İstanbul'un yerleşme sınırları da belirlenmiştir. Yine öneri olarak yol düzenlemeleri yapılmış, Unkapanı-Azapkapı arasında bir yaya köprüsü önerilmiştir ve şehrin geleneksel yapısını değiştiren öneriler getirilmiştir.

Bundan başka 1851'de Bekir Paşa'nın hazırladığı 1/2500 ölçekli "Zirai Osmani" haritası, 1882'de C.Stolpe tarafından hazırlanmış haritaları görmekteyiz. Haritalarda öneri olarak ulaşım meydanı oluşturma ve ticari ilişkiler görülmektedir.

19. yy'da Paris Belediye başmühendisi Buvar ve Lyon başmühendisi Orlik de planlar hazırlamışlardır. Yenikapı-Unkapanı, Aksaray-Beyazıt bağlantıları yapılmıştır. Haliç üzerinde bir asma köprü önerilmiş ve Aksaray, Çırçır İshakpaşa ve Beyazıt için imar planları hazırlanmıştır.

1900'de bir Fransız mühendisi Kandilli Rumelihisarı arası ve Sarayburnu Üsküdar arası olmak üzere iki Boğaz köprüsü projesi önermiştir. İkinci proje demiryolunu da içermekte, böylece iki yakaya bağlantı kurulması düşünülmektedir.

Bir diğer proje, Kumkapı-Beyazıt-Eminönü-Karaköy-Tophane-Beşiktaş ve Ortaköy güzergahında işleyecek yeraltı metro projesidir. Bu tarihlerde yeni ulaşım olanaklarının etkisi ile İstanbul kentinde mekansal bir yayılma görülmektedir. Bu yayılma, dönemin en önemli mesire yerlerinden olan Boğaziçi kıyı mekanına doğru olmuştur. Zamanla köprülerin oluşturulması bu yayılmayı batıya çekebilmiştir.

3.2. 1930 PLANLI DÖNEM - 1975 BOĞAZIÇI "SİT" KARARLARI ARA DÖNEMİNDE BOĞAZIÇI KIYI MEKANI ;

3.2.1. 1930-1975 ARA DÖNEMİNDE YASAL SÜREÇ ;

Döneme ait ilk yasa 1580 sayılı "Belediye Yasası"dır. 14.4.1930 tarihli bu yasa, şehirsal alana yönelik, sağlıksız ve plan dışı gelişmeleri caydırıcı ve yönlendirici ilk yasal düzenlemedir. Yasa "1877 Dersaadet Belediye Yasası" ile "1882 Ebniye Kanunu"nu kapsamına almıştır. Yasanın 15. maddesi Belediyenin görev ve sorumluluklarını belirlemektedir (Bkz. 1930-75 Ana döneminde yönetsel süreç). Yasada denizi doldurarak toprak kazanılması izne tabi tutulmuştur. Bu işlem için il ve ilçe yönetim kurullarından ve liman dairesinden izin almak zorunluluğu konmuştur. Alınan izinler üç yıl geçerli sayılmış, eğer izin almadan doldurma işlemi yapılmışsa, tapuya geçirilmesinde sakınca olmadığı takdirde geçerli sayılabileceği belirtilmiştir.

Bu yasa ile 1930 yılına kadar ayrı olan Şehremaneti ve vilayet birleşmiştir. İmar planı yapmak veya yaptıрма yetkisi de belediyeye verilmiştir. Ancak bu görev yeterli teknik eleman olmaması dolayısıyla tam anlamı ile başarılı olamamıştır.

Yasada Boğaziçi ile ilgili özel bir madde bulunmamakta, bu alan şehrin herhagi bir parçası olarak kabul edilmektedir. Bina yapımı belediyeden ruhsat alınması koşulu ile serbest bırakılmıştır. Boğaziçi alanının tüm hizmetleri İstanbul Belediyesinde karşılanmıştır.

1580 sayılı "Belediye Yasası"ndaki düzenlemelerden birçoğu gerçekleştirilememiştir. Bunların arasında açık yeşil alanlarla tarımsal alanların (özellikle Boğaziçinde) korunamaması, gelmektedir. Bu dönemde Emirgan ve Hidiv Koruları satışa çıkarılmış, Boğaziçini olumsuz yönde etkileyen gaz depoları ve diğer depolar gerçekleştirilmiştir. Bu olumsuzlukların yanında yasanın özel ya da resmi halka açık tüm eğlence dinlenme kültür yapılarını, kent içinde olabilecekleri yerler bakımından koşullandırılması yönlendirici olumlu bir durum ortaya koymaktadır.

Bu kanunun hemen arkasından 6.5.1930 tarihinde 1593 sayılı "Umumi Hıfzısıhha Kanunu" çıkarılmıştır. Kanunda ; memleketin sağlık şartlarını ıslah ve milletin sağlığına zarar veren bütün hastalıklarla mücadele etmek, neslin sağlıklı olarak yetişmesini temin ve halkın tıbbi ihtiyaçlarını karşılamak, devlet hizmeti olarak belirtilmiş ve bu amaç doğrultusunda oluşturulmuştur. Kanununun 238 ve 242 sayılı maddelerinde, içmesuyu kaynakları çevresinin korunması amacıyla konut ve sanayi artıklarının zararlı hale getirilmeden akarsu kıyılarına verilmesi yasaklanmıştır. Ayrıca konut alanları içinde de önceden oluşmuş atölye ve tesislerin başka yere nakledilmesi gerekli müsaade alındıktan sonra işler duruma getirilmesi uygun görülmüştür.

1593 sayılı Kanunun hükümlerinden bir kısmı gereği gibi uygulanmamıştır. Bu nedenle denetim yetersiz kalmış, Kanun yürürlükte bulunmasına rağmen birçok sağlıksız bina ortaya çıkmıştır. İmar planının yapımı gecikmiş, özellikle 1936'dan sonra yapımına başlanan planlama çalışmalarının parçalı olması bütünde bir uygulama ve denetimi zorlaştırmıştır. Ancak yine de Kanun sağlıksız bir kentsel gelişmeyi, ayrıca plana aykırı gelişmeyi önleyici ve yönlendirici bir durum arz etmektedir. Bu Kanun küçük atölyelerden, büyük sanayi tesisleri ve konutlara kadar, birçok değişik işlevdeki yapılara sağlıklı ve emin önlemler getirmektedir. Uymayan ya da daha önceden yapılmış olan yapı veya tesislere de yıkıma kadar varan olumlu çözümler getirmiştir.

21.6.1933 tarihinde 2290 sayılı "Belediye Yapı ve Yollar Yasası" yürürlüğe girmiştir. Yasa, Cumhuriyet dönemindeki imar faaliyetlerinin yönlendirilmek istenmesinden ortaya çıkmıştır.

Belediyelerin 5 yıl içinde 50 yıl perspektifli imar planı yapma zorunluluğu bu yasa ile ortaya çıkmış ve yasa 30 yılı aşkın bir süre uygulanmıştır.

Yasa ; çizim öncesi araştırmaları içermemekte, araştırma sonucu ortaya çıkabilecek bazı bulguları, direktif biçiminde vermektedir. Şehirlerin büyüklükleri, nitelikleri gözönüne alınmadan tümünde bahçe, yol, meydan, sanayi , çayır, oyunyeri,

mezarlık, okul, kütüphane vs için kişi başına aynı miktar alan alınmaktadır. Sayılan bu fonksiyonların toplam alanı yerleşmelerin tümünde $65 \text{ m}^2/\text{kişi}$ tutulmakta, bu da kentin projeksiyon nüfusun ile çarpılıp kaplayacağı alan bulunmaktadır. Belediye encümenleri bu alanı % 2 arttırmayı veya eksiltmeyi teklif edebilmektedir. Yapı adalarının köşelerinin dik açı olacağı, çıkmaz sokaklar yapılmayacağı vb. hükümlerde yer almaktaydı.

Kanununun 4. maddesinin (f) fıkrasında deniz ve göl kenarlarında kıyıdan 10 metre içeriden geçen bir çizgi ile oluşturulan şerit korumaya alınmıştır.

Boğaziçi kıyı mekanı bu yasa ile şehrin herhangi bir parçası olarak görülmüş, imar planlarında da ayrı bir plan olarak değil, parçalı planlar şeklinde ilçe sınırları içine giren bölümü ile ele alınmıştır. Ancak Boğaziçi kıyı mekanı için imar planlarında hangi fonksiyon ya da fonksiyonların verileceğinin belirlenmesi gerekliliği ortaya konmuştur. Kıyı için geliştirilmiş olan 10 m yasağı, eski eserlerin çevresinde de uygulanmış ve 10 m boşluk bırakılması uygun görülmüştür. Bunun dışında Boğaziçini de kapsayan bazı hükümler getirilmiştir. Plana göre; bina yapılamayacak yerlerin 5 yıl içinde istimlaki inşaatlara şehir planına ve "Hıfzı Sıhha Yasası"na göre ruhsat verileceği, ruhsatlı, ruhsatsız veya ruhsata aykırı binaların denetlenmesinin belediyeye ait olduğu, planda ağaçlık olarak belirlenen yerlere her evin senede bir ağaç dikmesi, mülkiyet sahiplerinin mülk sınırlarını belirleme zorunluluğu bu hükümler arasındadır.

Hazırlanan imar planları çoğu kez bir formalitenin yerine getirilmesi anlamı taşımakta, uygulanamamakta, hazırlanırken de çoğu kez gerçeklere aykırı varsayımlara dayandırılmaktadır. Buna karşılık bazı yerlerde parklar, caddeler, ana yollar açılması gerçekleştirilebilmiştir. Bu dönemde kentleşmenin henüz hızlanmamış olması, yasanın yetersizliklerinin ve aksayan noktalarının yeterince ortaya konulamamasına neden olmuştur (A.Selek Tola, 1987). Ayrıca yapılması zorunlu olan tüm şehre ait planlama yapılmayınca diğer hususlardaki aksaklıklar ortaya çıkarılmamıştır.

3.8.1936 tarihinde "Şehirlerin İmar Planlarının Tanzimi İşlerine Ait Umumi Talimatname" isimli bir yönetmelik çıkartılmıştır. Bu yönetmeliğe göre yörenin en büyük mülki amirinin başkanlığında Belediye Başkanı, Belediye mühendisi ve mimarı, Belediyenin bağlı bulunduğu ilin Sağlık Müdürü, Belediye Doktoru, kentte var olan sıhhi ve içtimai teşekkül başkanları, kentin tarihini bilen kişiler ile kentin imarı üzerinde çalışma yapan kişilerden oluşan bir imar komisyonu, kentin gelişimi ile ilgili bilgileri içeren bir rapor hazırlayarak Bakanlığa sunmakla görevlendirilmiştir. Ayrıca belediye muhafazası lazım gelen kıymetli eserler listesi, kentin nüfus artışı hakkında rapor, sanayisinde gelişme olanakları hakkında bilgi, kentin kanalizasyon ve su tesisatı ve iklim koşulları üzerinde bir raporu imar planını oluşturulacaklara verilir. Plancı bu bilgilerle ilk önce 1/2000 ve 1/1000 ölçekli planları ürettikten sonra 1/500 ölçekli örnek mahalle planlaması yapacaktır. Ayrıca izah raporu da hazırlanacaktır. Yine bu yönetmeliğe göre nüfusu 8000'e kadar olan yerlerde iki kattan, 50.000'e kadar olan yerler de üç kattan, daha büyük olan yerleşmelerde ise beş kattan fazla yükseklik verilemeyecektir. Bu yönetmeliğe göre planların yarışma yöntemi ile elde edilmesi de esas alınmıştır.

II. Dünya Savaşı'nın sürdüğü 1940'lı yıllar her yerde duraklamanın görüldüğü yıllardır. Bu dönemde daha çok düzenleyici tedbirleri içeren yasal mevzuata rastlanmaktadır.

Boğaziçi'ni etkileyen bu yasalardan biri 13.7.1945 tarihli "Orman Yasası"dır. Kanununun 1.maddesinde; özel kişilere, vakıflara, köy ve belediyelere, özel idarelere kamu tüzel kişiliklerine ait tüm ormanlar hiçbir işleme gerek duyulmadan devletleştirilmiştir. Köy, belediye ve özel idarelere verilenler layıkıyla korunmak, faydalanılmamak şartıyla bu idarelerde kalabilir. Ayrıca, kendi kendine ya da emekle yetiştirilmiş olan orman hasılatı veren topluluklar da orman kabul edilmişlerdir. Bu Kanunla Boğaziçini güzelleştiren birçok kuru ve orman alanları koruma altına alınmıştır.

Bu kanundan sonra 6.7.1948 tarihli 5228 sayılı "Bina

Yapımı Teşvik Kanunu" yürürlüğe girmiştir. Bu Kanun kentleşmenin etkisi ile bina yapımını teşvik amacıyla birçok kolaylıklar getirmiştir. Plan sınırları içinde hazineye, özel mülkiyete, ya da devlete ait olan ve bir maksada tahsis edilmemiş ar-salar bedelleri ödenmek suretiyle belediyelere verilmiştir. İmar planına uymak şartı ile 1 yıl içinde inşaata başlayıp, 2 yıl içinde de bitirilmesi mecburiyeti konmuştur. Ayrıca mesken yapacaklara inşaat bedelinin % 75'ine kadar ve % 5'i geçmemek üzere Maliye Bakanlığınca borç verilmiştir. Bu kanunla kısa sürede bina inşaatları tamamlanmış, hızla kentleşme görülmeye başlanmıştır.

24.3.1950 tarihinde 5658 sayılı yeni bir "Orman Yasası" çıkarılmıştır. Bu yasaya göre, devletleştirilmiş ormanlar, devlet ormanı olmamak, kültür arazisi, özel orman, şehir kasa-ba, köy merası ve orman sayılmayan alanlar, istendiği taktirde köy, belediye, tüzel kişilikler ve gerçek kişilerle mirasçıla-rına geri verilmiştir. Böylece Boğaziçi kıyı mekanında bir ço-ğu özel mülkiyete ait olan ağaçlık alanlar zamanla teşvik edici yasalarla konut alanları halini almışlardır.

29.7.1953 tarihinde 6188 sayılı "Bina Yapımını teşvik ve izinsiz yapılan binalar hakkında Kanun" yürürlüğe girmiştir. Bu Kanun ile Belediye sınırları içinde belediye mülkiyetinde bulunan ve bundan sonra mülkiyetine geçecek olan arsalarda mec-lis kararı ile konut yapımına izin verilmiştir. Bu amaçla kamu arazilerinden çoğu belediyelere devredilmiş, bazı vergilerden muafiyet sağlanmıştır.

Mesken ihtiyacını karşılamak üzere belediyeler toplu hal-de ucuz ve basit mesken inşaatına yetkili kılınmıştır. İskana elverişli ya da elverişsiz alanlarda yapılan ruhsatsız iskan-lardakiler bu toplu meskenlerden maliyet bedeli üzerinden yarar-landırılmaktadır. Mahalle teşkil etmiş, toplu bir halde yer alan meskenler haricinde, kendine ait olmayan arsa ve araziler-de yapılmış olan konutların sahipleri beş yıl içinde nakil yap-maya mecburdurlar.

Kanunun İstanbul ile ilgili, görünümünü etkileyen en önemli hükmü kuşkusuz yürürlüğe girmeden önce mahalle meydana getirmiş olan kaçak yapılar, kabul etmiş olmasıdır. Ruhsatsız sağlığa zararlı, emniyetsiz ve düzensiz inşa edilen bu binalar kabul görerek, Kanundan faydalanma imkanı getirilmesi hem plansız ve düzensiz kentleşmeyi, hem de halk sağlığını etkileyici unsurları beraberinde getirmiştir.

Bu Kanundan sonra, kıyı şehirlerimizdeki ihtiyaçların karşılanması amacı ile iskele, rıhtım, mendirek, barınak ve liman inşaatı, tesisat ve onarımı ve bunlara ait etüd ve projelerin düzenlenmesi, bunlara ait depo ve atölyelerin kurulması ve buna benzer kullanımları düzenlemek amacı ile 4.2.1954 tarihinde 6237 sayılı "Limanlar İnşaatı Kanunu" çıkarılmıştır. Doğal bir liman özelliğine sahip Boğaziçi kıyı mekanı da bu Kanun hükümlerine tabidir.

16.7.1956 tarihinde 6785 sayılı ilk "İmar Kanunu" yürürlüğe girmiştir. Bu tarihlerde gerçekleştirilen Kanun, ilerlemeye atılmış önemli bir adımdır. Buna göre; resmi ve özel bütün yapılar, belediye sınırları içinde olmak üzere bu Kanuna tabi tutulmuşlardır. Bütün yapılar için ruhsat alma mecburiyeti konmuştur. Boğaziçi kıyı mekanı bu Kanunla herhangi bir şehirsal alan statüsü içindedir.

Kanunla getirilen bütün hükümler Boğaziçi kıyı mekanı içinde geçerlidir. Yapılacak her yapı için belediyeden ruhsat alınması şart koşulmuştur.

Ayrıca madde 3'de kurulacak iskeleler için de belediyeye müracaat edilmesi ve ruhsat alınması gerekliliği belirtilmiştir. Ruhsatsız inşaatların hemen durdurulması belirtilmiş, inşaat planlamaya uygunsuzsa ruhsat başvurusundan sonra belli bir ceza ödenmek şartıyla inşaatı devam edilebilir hükmü getirilmiştir. Eğer uygunsuzluk görülürse yıktırılması öngörülmüştür. Madde 21'de, "ruhsat ve eklerine aykırı veya ruhsatsız olan yapılar ne suretle olursa olsun iskan veya işgal edilmiş ise mal sahibine tebligatta bulunulur ve boşaltılır" denilmektedir. Madde

22'de ise "yapı islah edilmeyecek veya esasen ruhsat verilmeyecek durumda ise mal sahibine tebliğ tarihinden itibaren üç gün içinde belediye encümenine bildirilerek yıkma kararı alınır" denilmektedir.

İmar yasasınının 25. maddesi, yapıların yol ve su kenarlarına olan uzaklıklarını saptama yetkisini yönetmeliklere ve tüzüğe bırakmıştır. İmar Tüzüğü'nün 40. maddesi de "Su kenarlarından en az 30 m mesafede hususi inşaata müsaade edilemez" hükmünü getirmiştir.

Kanun ikinci bölümünde halihazır harita, imar ve yol istikamet planları ile ilgili hükümler yer almaktadır. Bu bölümdeki hükümlerde Belediyelere, belediye sınırı içinde veya dışındaki alanlarda plan yapma veya yaptıрма görevi verilmiştir. 6785 sayılı Kanunun şehirleşme ve imar faaliyetlerine yön verdiği en önemli husus, belediyelerin yakın gelişme alanlarında mücavir sahalarda oluşturması ve belde sınırları dışındaki bu sahalarda planlama ve imar faaliyetlerini denetim altına almasıdır. Nüfusu 2000-5000 olan yerleşmelerde sadece yol istikamet planlarını, 5000'den fazla yerleşmelerde imar planlarını yapmak veya yaptırmak zorunlu kılınmıştır. İmar planları ile ilgili kararlar 6785 sayılı imar yasası ile Bakanlıkça onanır.

Bakanlık, gerekli gördüğü hallerde imar planlarını yapmak veya yaptırmakla ve Belediye meclis kararı olmadan onaylamakla yetkili kılınmıştır. Bu yetki belediyelerin özerkliğini sarsıcı sakıncalar taşımaktadır.

6785 sayılı Kanunda gerekli görülen mücavir alanlar belediyelere teklif edilip Vilayet İdare Heyetinin kararı ile Nafia Vekaletinin tasdiki ile belirlenir ve bu sahalarda Kanun kapsamına alınır, hükmü de yer almaktadır. Bu madde mevzi imar planlı yapı gruplarının çoğalmasına neden olmuştur. Özellikle Boğaziçi kıyı mekanında etkileri görülmüştür. Bu maddeye İstanbul Belediyesine gerekli önemin gösterilmemesi sonucunda, Belediye sınırları bitiminde, bitişik alanlardaki köy yerleşmeleri süratle büyümüş ve mücavir alan belediyeleri meydana getirmiştir.

Buralarda nüfus 2000'i aştığı halde belediye teşkilatı kurulmamış, (4.6.1960 tarih 7469 iptali ve Belediye olmanın isteğe bağlanması) gereken planlama ve düzenlemeler getirilememiştir. Özellikle uzun bir kıyı şeridinde bu Kanun hükmünün geçerli olması sağlanmıştır. İmar Kanunundan sonra 17.7.1957 tarihinde "İmar Nizamnamesi" çıkarılmıştır. Tüzük ve yönetmeliklerin oluşturulmasından sonra uygulamaya geçilmiştir. Buna göre Boğaziçi alanı genel esaslara tabii olduğundan, kooperatiflerin, lojmanların, umumi binaların, sanayi tesislerinin, küçük sanat ve ticaret gruplarının inşası, plana uymasa da gerçekleştirilebilmiştir.

Yasa 30 yıla yakın bir dönem devam etmiştir. Planlı şehirleşme, planlı imar planı uygulaması, projeye dayalı yapı üretimi, yapı denetimi konularında kimi gelişmeler sağlanmasına yardımcı olmuşsa da yeterince bir gelişme sağlanamamıştır.

Özellikle 6785 sayılı yasa dinamik bir planlama anlayışı getiremediği, yada buna elverişli uygulamaya yol açmadığı gerekçesi ile eleştirilere uğramıştır. (Mimarlık, 1985/4)

İmar planlarının hazırlanması ve yürürlüğe konulması çok uzun zaman almış, şehirleşme ve plan uygulamasına imkan kalmayacak biçimde hızlı bir gelişme göstermiştir. Başka bir deyişle şehirleşme, yapılanma planlamanın sürekli önünden gitmiştir. (Mim. 85/4)

Yasa, kent topraklarından yararlanmayı ve yapı denetimini düzenleyen bir fiziksel planın oluşturulmasını hedef alan bir planlama yaklaşımını benimsemiştir. Fakat bu hedefe nasıl ulaşılacağına değinilmemiştir. Planlamanın uygulama araçları sınırlayıcı ve yasaklayıcı nitelikte olmuştur. Özendirici, yol gösterici, yönetici araçlardan yararlanmada çok sınırlı kalmıştır.

Yasada oluşturulan mücavir alanlar için arazi kullanım kararları getirilmiştir. 1/25.000 ölçekli çevre düzeni planları yasal prosedür ile yürürlüğe girmiştir. Ancak, belediyelerin mali, teknik ve kolluk imkanları 1/25.000'lik planlarla getirilen

kararların araziye uygulanmasındaki zorluklar gibi özetlenecek nedenler bu yasal zorlamanın sonuç vermeyeceğini ortaya koymuştur. (Kıyılar Kolokyumu, 1983) 6785 sayılı İmar Kanununun 6-7-8-22 ve 29. maddeleri ruhsatsız yapıların yıkılmasında ve yıkım işleminin maddi külfetinin kaçak inşaat sahiplerinden tahsilinde belediyelere yetki getirmektedir. Yine aynı yasanın 16. ve 18. maddeleri yapıya kullanma izni verilinceye kadar elektrik, su, kanal gibi hizmetlerden mahrum edici hükümler taşımaktadır. Bu maddeleri ile sağlıklı yapılanmayı önleyici durum içermektedir. (Pln.Süreci Komis.Rpr., 1980). Kanun "Belediye Yapı ve Yollar Kanunundan" daha esnektir. İlk kez gerçekçi bir yaklaşımla fiziksel planlama ve düzenlemeler ele alınmıştır.

Bu yasa Boğaziçinin mekansal yapı ve görünümünde önemli olan en etkin yasalardan biri olmuştur. Bu özel konumlu alanın gecekondular ve Mevzi İmar Planlı toplulukların istilasına uğramasının nedenlerinden biri de yine 6785'in etkileridir.

8.9.1956 tarihinde 6830 sayılı "İstimplak Kanunu" yürürlüğe girmiştir. Bu yasa özel mülkiyetteki gayrimenkullerin ve kaynakların, kamu yararı gözetilmek ve bu amaçla kullanılmak üzere istimplaklerinin yapılması hükme bağlanmıştır. İstimplakler; değer pahası peşin ödenmek suretiyle Kanun hükümleri çerçevesinde yapılabilir. Bu Kanun özellikle Boğaziçi kıyılarında kamu yararına düzenlemeler yapılabilme imkanı sağlamıştır.

Aynı tarihte 6831 sayılı "Orman Kanunu"na göre ; buldukları yerde halkın menfaat ve sıhhatine yarayan ayrıca tarihi ve turistik değeri olan alanların korunması amacıyla, özel mülkiyetteki alanların orman alanı sayılması kararlaştırılmıştır. Ayrıca, Orman Umum Müdürlüğüne Mevkii ve önemi dolayısıyla bazı ormanlar "Milli Park" kapsamına alınmıştır. Doğal yapının korunması halkın yararlanması amacıyla böyle bir sisteme gidilmiştir. Ancak yalnızca orman alanlarına imkan sağlandığından uygulamada sınırlı kalmıştır. (N. Vidinlioğlu, 1985) 13.9.1957 tarihinde 7044 sayılı "Aslında Vakıf olan tarihi ve mimari Kıymete haiz eski eserlerin Vakıf Umum Müdürlüğüne 6 ay

içinde devrine dair Kanun" yürürlüğe girmiştir. Bu kanun ile Vakıf yoluyla meydana gelip te çeşitli kanunlarla hazine, belediye veya özel idarelerin mülkiyetine geçmiş korunması gerekli tarihi ve mimari değeri olan eski eserlerin mülkiyeti tekrar Vakıflar Umum Müdürlüğüne geçmiştir. Ayrıca kiralanan eski eserlerde oturanlara 6 ay içinde boşaltma ve Vakıflara teslim mecburiyetide getirilmiştir. "Boşaltılmadığı taktirde zorla boşalttırılır" denilmektedir. Madde 3 te bunlardan faydalanma hakkı çeşitli idarelere devrolunmuş fakat Vakıflar umum müdürlüğü kontrolü sağlamıştır. Bu kanunla Boğaziçinde yer alan çeşitli dönemlere ait tarihi ve mimari değerlerde koruma altına alınmıştır.

Hayati öneminden dolayı düşman faaliyetlerine ve bir takım doğal afetlere hedef olabilecek şehir ve kasabalar için 7126 sayılı "Sivil Müdafa Kanunu" oluşturulmuştur. 13.6.1958 tarihinde çıkarılan bu kanun hassas bölgelerde çeşitli silah ve araçların tesirlerine karşı şehir ve kasabalarda bazı koruma kararlarını içermektedir. Şehir planlarının tanzim ve tadedilinde, bazı önemli binaların ve tesislerin yerlerinin saptanmasında, inşaasında yararlanılacak çeşitli hükümler yer almaktadır.

Boğaziçi Alanıda Konumu itibarı ile Korunması gerekli bir bölgedir. Devamlı yabancı gemilerin seyrettiği ve yerleşmelerin bir boğaz doğrultusunda kurulduğu düşünüldüğünde bir takım tedbirler gerekli görülmüştür. Ayrıca kılavuzsuz olarak boğaziçi geçmeye kalkan gemilerin, boğazın ani değişen topoğrafyasından dolayı sık sık kaza yapmaları, yangın ve afetlerin meydana gelmesi tehlikeleri gözönüne alındığında kanuna bağlı birçok uygulamaların gerekliliği anlaşılmaktadır.

29.7.1959 tarihinde 7367 sayılı "Arazi ve Arsalar hk. Kanun" yürürlüğe girmiştir. Bu kanuna göre; Hazinesinin mülkiyetinde ve devletin hükm ve tasarrufu altında bulunan arazi ve arsalardan belediye sınırları içinde bulunanlar, imar planı olsun ya da olmasın "Bina Yapımını Teşvik Kanunu"nda (6188) yazılı amaçlarda kullanılmak üzere bedelsiz olarak

belediyelerin mülkiyetine geçmiştir. Bu arsalarda ihtiyacı olanlara belediye tarafından toplu ve ucuz konut alanları yapılmaktadır. Ancak bir maksada ayrılmış olanlar bu hüküm dışında tutulmuştur. Gelecekte belediye sınırları içine alınması düşünülen, belediye meclisince kararlaştırılacak ve İmar İskan Vekaleti'nce tasdik edilecek Hazineye ait alanlarda da aynı hükümler geçerli sayılmıştır.

1950'lerde İstanbul'da göçle birlikte yerleşme sorunlarının oluşması bir iskan kargaşası yaratmıştır. Bunu önleyici bir çok yasa çıkarılmaya çalışılmış, ancak bu yasalar düzensiz yerleşmeleri kabul yoluna gittiği için, yenilerini teşvik edici olmuştur. Boğaziçinde oluşan düzensiz ve çarpık gelişmenin de sorumluluğu da bu yasalara aittir.

1960'lı yıllara gelindiğinde artan göç olaylarının özellikle büyük şehirlerde yoğunlaşması, planlamada üst ölçekte bir yaklaşımı zorunlu kılmış, bölge planlama, metropoliten planlama çalışmaları yapılmaya başlanmıştır. Bu dönemdeki yasaların Boğaziçi'ni ilgilendirenlerden biri 2.7.1964 tarihinde yürürlüğe giren 634 sayılı "Kat Mülkiyeti Kanunu"-dur. Hızla artan nüfus ihtiyacına cevap vermek için yapılan konutların çok katlı olması, özellikle apartman konutların çoğalmasıyla doğan mülkiyet sorununa çözüm bulmak amacı ile oluşturulmuştur.

Boğaziçi açısından önemli bir özelliği, kanunun ancak kargir olan yapılarda kat mülkiyetinin kurulmasına izin vermesidir. Bu hüküm hemen hemen bütün yapıları ahşap olan Boğaziçi yerleşimleri için büyük sorun teşkil etmektedir. Ahşap yapılar yıktırılarak yerlerine apartmanlar yaptırılmak istenmiştir. Böylece yerleşmeler süratle değişime uğramış, coğrafi görünüm etkilenmiş, bu arada bir çok tarihi özelliği bulunan eserlerde yok olmuştur. Bu dönemde özellikle Boğaziçi'nde mevzii imar planlı kooperatif şeklindeki yüksek yapı grupları aynı zamanda göç hızının artması ile büyük mahalleler oluşturmuş düzensiz gecekondu yapıları hızla çoğalmaya başlamıştır.

25.12.1965 tarihinde 12186 sayılı "İstanbul Liman Tüzüğü" yürürlüğe girmiştir. Tüzük doğal bir liman oluşturan Boğaziçi'ni ve İstanbul liman sınırlarını belirlemektedir.

Madde 2'de İstanbul limanı, iç, orta ve dış liman olmak üzere üç kısma ayrılmıştır. İç liman; Galata Köprüsü'nden Kağıthane'ye kadar devam eden sahadır. Orta liman; Galata Köprüsü ve Kuzey Dolmabahçe Saat Kulesi ile Kız Kulesi'ni, güneyde Ahırkapı Feneri ile Kadıköy Mendirek Feneri'ni birleştiren hatlar arasında kalan kısımdır. Dış Liman ise; Orta liman dışında kalan İstanbul Boğazı ile Marmara cihetindeki liman sahasıdır.

Boğazdaki emniyeti sağlamak amacı ile patlayıcı ve parlayıcı tehlikeli maddelerin yükleme ve boşaltılmasında yardımcı olacak hükümleri içermektedir. Ayrıca gemilerin 10 milden fazla sürat yapmamaları, gemilerin seyir düzenleri, demir yerleri, sukuneti bozucu gürültü ve düdük çalmayacakları gibi hükümler de yer almaktadır. İstanbul Liman Tüzüğü, İstanbul Boğazı liman sınırlarını belirleyerek, Boğazı ve çevresindeki kıyı yerleşmelerini koruyucu ve güvenliği sağlayıcı hükümleri içermektedir.

1966 yılında "Milli Kıyıları Yasası" önerisi Meclise sunulmuştur. Yasallaşmayan bu öneri, su kıyısında en az 10 metrelik bir kuşağın, toplumun yararlanmasına özgü olarak "ulusal kıyı" olarak bırakılmasını amaçlamaktaydı. (Mimarlık, 1976;2)

30.7.1966 tarihinde 775 sayılı "Gecekondu Kanunu" çıkarılmıştır. Kanununun 1. maddesinde; "mevcut gecekonduların ıslahı, tasfiyesi, yeniden gecekondu yapımının önlenmesi ve bu amaçlarla alınması gereken tedbirler hakkında bu kanun hükümleri uygulanır" denilmektedir. "Gecekondu alanları ıslah ve tasfiye bölgeleri ve bunların arsaları belediyelerce kanunun yayım tarihinden itibaren 6 ay içinde tesbit edilir" (m.16). M.18'de "Bu kanunun yürürlüğe girdiği tarihten

sonra belediye sınırları içinde veya dışında belediyelere, Hazineye, özel idareye, katma bütçeli dairelere ait arazi ve arsalarda veya devletin hakim ve tasarrufu altında bulunan yerlerde yapılacak daimi veya geçici bütün izinsiz yapılar, inşa sırasında olsun veya iskan edilmiş bulunsun, hiçbir karar alınmasına lüzum kalmaksızın, belediye veya devlet zabıtası tarafından derhal yıktırılır" denilmektedir.

İslahı veya tasfiyesi gereken gecekondu bölgeleri ile yeni halk konut veya nüve konut yapımına tahsisli sahaların seçimi, haritaların hazırlanması, imar ve ıslah planlarının düzenlenmesi İmar ve İskan Bakanlığı'nın denetimi altında ilgili belediyelerce yapılması veya yaptırılması öngörülmüştür. Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten önce yapılan gecekonduculardan olduğu gibi ya da değiştirilerek korunması mümkün olanlar imar ve ıslah planlarına göre en geç 2 yıl içinde ıslah edilip, aksi halde yapıların verilecek süre içinde yıkılması istenmiştir. Gecekonducularını ıslah edenlere İmar ve İskan Bakanlığı'nca, belediyelerce ve diğer kurumlarca her türlü teknik yardımın sağlanacağı, ayrıca uzun vadeli konut kredisi verileceği de belirtilmiştir.

Yasa dışı yerleşimleri durdurmayı amaçlayan bu kanun, mevcut gecekondu bölgelerini "ıslah alanları" çerçevesinde ele alıp, yeni gecekondu inşasını yasaklamıştır. Ancak bütünlüklü bir ulusal plan olmaması sonucunda bu yasa belediyeler tarafından parça parça kullanılmıştır. 1966'dan sonra bazı gecekonducular bile, bu yasa çerçevesinde yasallaştırılmıştır. (STFA Raporu, 1986). Kanunda hem modern kesim, hem de gecekondu kesimi için iki ayrı imar nizamının yürürlüğe girmesi yasal olarak kabul edilmiştir. Ayrıca bu yasada arsa satışından çok tahsis kavramına daha çok ağırlık verilmiştir. (A.Selek Tola, 1987).

İstanbul Metropoliten alanın bir parçası olarak görülen ve özel bir alan niteliğine henüz kavuşamayan Boğaziçi'nde gecekondu bölgeleri de aynen kalmış ve teşvik görmüştür.

Bu bölgelerde ıslah çalışmaları yapılmıştır. Gecekondu Yasası ile yetkili mercilerin arsa ve konut temini hükmü yerine getirilinceye kadar gecekonduların Boğaziçi'nde kalması hükmüne bağlanmıştır. Kanuna uygun, önleme, ıslah, tasfiye bölgeleri tespit edilmiştir. Bunun dışında gecekonduların yasallaşacağı görüşü ile yeni gecekondu yapımı devam etmiş, 775 sayılı kanun önleyici olmamıştır. Ayrıca 775 sayılı kanun ve yönetmeliği, yol genişlikleri, parsel genişlikleri ile oluşturulan gelişigüzel gecekondu alanlarını olduğu gibi kabul etmiştir.

29.2.1968 tarihinde deniz, göl ve nehir kıyıları ile tarihi ve turistik bölgelerde bulunan hazine topraklarının gecekondu yasası uyarınca belediyelere verilmesi gerektiği halde devredilmeyerek hazine elinde bırakılması hükümlerini içeren K 6/9636 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi yayımlanmıştır.

1.6.1968 tarihinde imar yasasının değiştirilerek, il idaresi yasasındaki yetkilere dayanılarak turistik, tarihi ve doğal değeri bulunan yerlerde yapılacak yapıların denetim altına alınması hakkındaki hükümleri içeren İmar ve İskan Bakanlığı'nca B.P.D. 1500;5702 sayılı genelge yayımlanmıştır.

Daha sonra 10.5.1969 tarihinde 1063 sayılı "Kooperatifler Kanunu" yürürlüğe girmiştir.

Mekanda ve toplumda yeni düzenlemeleri geliştirmesi amaçlanan bu kanuna göre çeşitli kurumlar ve toplumda değişik kesimlerde de dayanışma esasına göre kooperatifler kurulabilir" denilmektedir.(Ç.Aysu, 1989).

Bu kanunla toplu, çok katlı betonarme yapılar hızla artmaya başlamıştır. Boğaziçi de bu kanundan etkilenmiş, tarihi ahşap yapılara hiç uymayan betonarme, oldukça yüksek katlı binalar mekanda çoğalmaya başlamıştır.

12.1.1970 tarihinde 7/52 no ile Bakanlar Kurulu Kararname si çıkartılmıştır. Bu karar la fiziksel planlamaları ya pılincaya değin, deniz ve gö l kıyı larında turizme elveriş li alanlarda, tarihsel bölgelerde kamuya ait arazi ve arsaların, satılmaması, dağıtılmaması, kamp yeri olarak ayrılmaması ka rarlaş tırılmış tır.

Bu yerlerin irtifak hakkı yoluyla gerçek ve tüzel ki şilere geçirilmemesi, fuzuli işgallere gidilmemesi ileri sü rülmüştür. (Mimarlık 1976/2). Gerçek ve tüzel kişilerden kamp yeri olarak toprak alınması yasaklanmış, kıyılarda top rak kazanılmasını sağ layan Tapu Yasası ile Bataklıkların Ku rutulmasına İlişkin Yasaların hükümleri yine saklı tutulmuş tur. Kamu hizmetlerine gerekli tesisler için satın alınırken bu Karar geçerli olmamaktadır.

17.3.1972 tarihinde 1647 sayı ile yayımlanan İmar ve İskan Bakanlığı genelgesinde, deniz, gö l, nehir kıyı larında ortaya yeni toprak kullanış ları çıkartacak nitelikteki ya da yeni imar parseli yaratacak ya da yaratılmasına yol açacak büyüklükteki doldurmalara izin verilmeden önce Bakanlığın gö rüşünün alınmasından sonra uygulama yapılacağı belirtilmiş tir.(Mimarlık, 1976-2).

20.7.1972 tarihinde 1605 sayılı "Yeni İmar Kanunu'nda Bazı Değişiklikler Yapılması Hakkında Kanun" yürürlüğe gir miştir.

İlk imar yasasının, şehirs el ve kırsal mekanda konut açığının giderici plansızlığı önleyici olmadığı görülmüş ve 1972 yılında çıkarılan 1605 sayılı yeni İmar Kanunu ile planlama sürecinde ve uygulamaya açıklık getirme hususunda bir takım değişiklikler getirilmiştir. Anayol ağları, metro pol planlama, örgütlenme, kırsal alan, kıyı, doğal ve kültü rel çevre korunması, SİT alanları gibi önlemlerle, Kanun bü yük ölçüde geliştirilmiştir.

Boğaziçi'nde mevzii imar planlı alanların yapılmasına neden olan maddeler bu yeni kanunla kaldırılmıştır.

İmar planı ve yerleşmelerle ilgili konularda karar yetkisi merkezi yönetime geçmiştir. Başvurulara 3 ay içinde belediyelerden bir cevap alınamazsa Bakanlık istediği yere yapı ve tesislerini inşaa edebilmektedir. İmar planlarının Bakanlıkça yaptırılması veya birden çok belediyeyi ilgilendiren imar planlarının hazırlanması ve kesinleşmesi için ayrıca belediye meclislerinin kararına gerek görülmemiştir. İmar ve yol istikamet planları yapılarak belediyelerin nüfus büyüklükleri ve planlama biçimi değişmiştir. Merkezi yönetim belediyelerin veya onların alanları dışındaki bölgelerin planlarını yapmakla veya re'sen isteği dışında yaptırmakla görevlendirilmiştir.

1605 sayılı imar yasası ile 5000 nüfustan az yerlerdeki plan yapma zorunluluğu kaldırılmış, 5000 - 10000 arası nüfuslu belediyelere yol istikamet planı yapılması ilkesi getirilmiştir. Bu temel değişiklik ile kır kent ayırımı benimsenmiştir.

Boğaziçi alanı 1605 sayılı yasa ile genel alanlar kapsamında tutulmuş, ancak 1605'e ek 6. maddede; tarihi, mimari değeri olan eserlerin, sanat yapılarının, çevreleri ile birlikte korunmasına dair G.E.E. ve A.Y.K. görüşü alınarak bazı Bakanlıklarla birlikte tesbit olunabileceğini ve gerekirse Vakıflar Genel Müdürlüğü'nün bakım, onarım, hatta istimlak edebileceği belirtilerek, kısmen Boğaziçi'nde bazı mekanları korumuştur.

Ayrıca kanunu ait yönetmelikte Boğaziçi alanı sayfiye alanı olarak kabul edilmiştir. Yönetmelikte yerleşmelerin fonksiyon ve yoğunlukları dikkate alınmamış, sadece bazı parsellerde 6.50 m bina yüksekliği verilmiştir. Yönetmelikte ruhsatsız ya da ruhsata aykırı yapılar mevzuata uygun hale getirilirse inşaatın devamına izin verilmiştir. Ayrıca yö-

netmelikte resmi, umumi binalar, sanayi tesisleri, ticari gruplar ve kamu lojmanları ile 2000 m2 üzeri alanlardaki yapılacak toplu konutlar parselasyon şartlarına uygunluğuna bakılmaksızın inşa edilebilir denilmektedir.

1605 sayılı kanunun ek 7 ve 8. maddelerinde kıyıları geniş ölçüde ele alınmaktadır. Böylece kıyı kullanımının bir düzen altına alınması amaçlanmaktadır.

Deniz, göl ve nehir kenarlarından başlayarak genişliği en az 10 m olmak üzere, İmar ve İskan Bakanlığınca sağlanan bir kıyı kuşağında toplumun yararlanmasına ayrılmayan özel yapıya izin verilmeyecektir. Kıyı bölgelerinde imar planları hazırlanacaktır. Kıyıda toprak kullanma, ayırma, birleştirme, yapı izni ile ilgili ilkeler yönetmeliklerle belirlenecektir. Kamu toprakları özel mülkiyete geçirilmeyecektir. Ek 7 ve 8. maddeler, yönetime, kıyılarından yararlanma, yapılanma konularında önemli planları denetleme, örgütlenme ve uygulama yetki ve sorumluluklarını yüklemiş olmaktadır.(P.Korca, 1984).

25.4.1973 tarihinde 1710 sayılı "Eski Eserler Kanunu" çıkarılmıştır. Kanunun 1. maddesinde "eski eser" tanımı, ayrıca bu kapsama giren taşınır ve taşınmaz eser tanımları yapılmıştır. "Homojen oluşları ve özellikleri, tarihi, estetik, artistik, bilimsel, ekolojik, etnografik, ebedi veya efsanevi önemleri bakımından korunmaları ve değerlendirilmeleri gereken tabiatın veya tabiatla insanların müşterek eseri olan topografik bölgelere SİT", "önemli tarihi olayların geçtiği bu sebeple korunması gerekli görülen yerlere TARİHİ SİT", "korunması gerekli tabii güzellik ve gariplikleri ile tabii ve jeolojik olayların meydana getirdiği güzel görünümlere, asırlık ağaç ve koruluklara TABİİ SİT" denildiği belirtilmektedir.

Madde 5 ile bu kanunun tarif ve kapsamına giren eski eserleri tarihi ve tabii anıtları bozmak ve değiştirmek, Milli Eğitim Bakanlığı'nın izni olmadan onarmak ve içlerinde

veya emniyet sınırları dahilinde inşaat, tesisat, sondaj ve kazı yapmak, kireç ocağı ve tuğra harmanı tesis etmek, hayvancılıkta tarımda veya herhangi bir işte kullanmak, yıkılmalarına veya tahriplerinden meydana gelen maddeleri almak, bunları geçici veya devamlı olarak herhangi bir maksatla iskan veya işgal etmek, kısmen veya tamamen tahrip etmek, tahriplerine sebep olacak hizmetlerde kullanmak, buralarda define aramak yasaklanmıştır. Özel mülkiyette bulunan eserlerin kullanma şekilleri G.E.E. ve A.Y.K. görüşü ve Milli Eğitim Bakanlığı'nın izni olmadan değiştirilememektedir. Ayrıca eski eserlerin kamulaştırılması mal sahibine herhangi bir hak tanımamaktadır. İçinde turizm alanında uzman kişilerin de bulunduğu bir heyetçe tespitler yapılır, G.E.E. ve A.Y.K.'ca onanır ve tapuya yazılır.

Taşınmaz eski eserlerin koruma sahalarının tayini ve bu sahalar içinde inşaat ve tesisat yapılıp yapılamayacağı konusunda karar alma yetkisi G.E.E. ve A.Y.K. aittir. Bir kısmı ya da tamamı özel kişilere ait olanlar, kamulaştırma veya değiştirme yoluyla devlete devredilmiştir.

Bu yasa ile imar planlarında tarihi çevre ve SİT alanları planlaması daha olumlu bir hale getirilmeye çalışılmıştır. G.E.E. bünyesinde Kültür ve Turizm Bakanlığı, İmar ve İskan Bakanlığı ve belediyelerin verecekleri kararlarla şehirlerin daha sağlıklı gelişmesi amaçlanmıştır. Kentsel ve kırsal alanlardaki planlama çalışmalarında yer seçimi, arazi kullanış kararları getirilirken kısıtlayıcı bazı hükümler bu kanunda yer almaktadır. Boğaziçi kıyı mekanı da doğal, tarihi ve kentsel SİT özelliği gösterdiği için bu hükümler önemli yer tutmaktadır. Kurul, uygulayıcı bir örgüte sahip olmadığından kararlar yönlendirilememiş ve bu durum G.E.E. ve A.Y.K. aleyhine olmuştur. (P.Korça, 1984).

22.7.1974 tarihinde 14953 nolu "Orman Sınırları Dışına Çıkarılacak Yerler Hakkında Tüzük" yürürlüğe girmiş, buna göre hükümlerde belirtilmiş bazı alanlar orman sınırı dışına

çıkartılmıştır. Orman niteliğini tam olarak kaybetmiş yerlerden; su ve toprak rejimine zarar vermeyen, orman bütünlüğünü bozmayan ve 15.10.1961 gününden önce tarla, bağ, meyvalık, zeytinlik, fındıklık, fıstıklık gibi çeşitli tarım alanlarından veya hayvancılıkta kullanılan ve böylece kullanılmada yarar bulunan yerler ile otlak, kışlak ve yaylak haline gelmiş yerler, şehir, kasaba ve köy yapılarının toplu olarak bulunduğu yerleşim alanları orman sınırları dışına çıkarılmıştır.

Orman Kanununun (6831) 1. maddesine göre orman olarak kabul edilmiş yerlerden, yanan veya geçici olarak orman örtüsü kaldırılmış bulunan alanlar orman olma niteliklerini korumuşlardır.

Boğaziçi, bu dönemde özel bir yasaya, ya da planlamaya sahip olamamıştır. Herhangi bir şehirselleşen alan olarak görülmüş, ancak belli yasalarla değişik hükümler getirilmeye çalışılmıştır. 1605'in ek 6. maddesi, 1973'de 1710 sayılı Eski Eserler Kanunu, B.İ.N.P. Bürosunun çalışmaları, Özel Yörelere Kanun Tasarısı gibi çabalar Boğaziçi'nin bütününe ait bir plana yasal olarak kavuşmasına yeterli olamamıştır.

3.2.2. 1930 - 1975 ARA DÖNEMİNDE YÖNETİMSEL SÜREÇ ;

Planlı dönemin başlanıcı olan 1930 yılında Boğaziçi İstanbul Belediyesine bağlı herhangi bir alan olarak yönetilmektedir. 1930'da 1580 sayılı Belediye Kanunu çıkarılmış ve bu kanunda belediyelerin tanımı, görev ve sorumlulukları yer almıştır. Bu tarihte İstanbul yerleşmeleriyle ilgili bütün sorumluluk İstanbul Belediyesine aitti. Hem belediye, hem de mülki idareyi aynı makam oluşturmaktaydı. 1910 yılından 1930 yılına kadar ayrı olan bu makamlar, 1930'da 1580 sayılı yasa ile birleştirilmişlerdir. Bu yasa belediyelerin görev ve sorumluluklarından bazıları şöyledir : Belediye sınırı içinde ve diğer beldeler arasında yük ve yolcu taşıyan bütün vasıtaların sağlamlığı, ehliyet kontrolü ve ücret

tarifelerini düzenlemek. Açık ve tarımsal alanların korunması, sanayi müesseselerinin denetimi, depoların yapımı, ucuz belediye evi yapıp satmak, yol, meydan, pazar, iskele, köprü ve nehirler gibi kamuya ait yerlerden ve denizlerden bir kısmını işgal edeceklere izin vermek ve ruhsatsız işgalleri menetmek. Bunlar dışında, plana ve programa uygun olarak beldenin sokak ve meydanlarını düzenlemek, kültürel faaliyetleri geliştirmek, rekreatif alanlar oluşturmak, gıda maddelerini düzenlemek gibi bir çok vazife de onbeşinci maddede yer almıştır. 1580 sayılı yasada belediyelerin görev ve sorumlulukları arasında imar planı yapmak veya yaptırmak yetkisi önemli bir yer tutmaktadır. Bu yetki, 1935 yılında 2763 nolu bu kanuna ek olarak oluşturulan kanunla, Nafia Vekaletine geçmiştir.

26.5.1939 yılında 3611 sayılı Nafia (Bayındırlık) Bakanlığının görev ve sorumluluklarını içeren kanun yürürlüğe girmiştir. Nafia (Bayındırlık) Bakanlığının görevleri içinde; demiryolları ve limanlar inşaatı, su işleri, köprü işleri, yapı ve imar işleri, nafia, şirket ve müessese işleri, umumi ve hususi kanunların öngördüğü işler, fen memurlarının yetiştirilmesi, bunlarla ilgili her türlü şartname, mukavelename tipleri ile nizamnameler ve talimatnamelerin düzenlenmesi, ayrıca bu işlerin içerikleri açıklanmıştır.

2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar Yasası ile Dahiliye Vekaletine ve Ankara İmar Müdürlüğüne verilen görevler, bu Kanunla "Nafia Vekaletine" geçmiştir.

23.6.1945'de 4759 sayılı Kanun ile İller Bankası kurulmuştur. Tüzel kişiliğe haiz bu banka, il özel idareleri ile belediye ve köy idarelerinin ve bu idarelerin kuracakları birliklerle adı geçen idarelere bağlı tüzel kişiliği olan veya olmayan ve katma bütçeli idare ve kurumların imar işleri ile ilgili konularla uğraşmak ve bütün işlemlerinde oluşturulan bu kanuna özel hukuk hükümleriyle bağlı olmak amacı ile kurulmuştur. Merkezi Ankara'dadır. 7. maddede bankanın

görevleri açıklanmıştır. "Mahalli kamu hizmetleri ile ilgili tesis, yapı ve diğer işleri kolaylaştırmak, şehir, kasaba ve köylerin kuruluş ve imarı yolundaki plan ve programların gerçekleştirilmesini desteklemek ve kredi sağlamak, kurumların istemleri üzerine harita, plan, proje, keşif ve etüdüleri yapmak veya yaptırmak, kredi alınarak yapılan işlerin denetimini yapmak, kurumların sigorta ve banka işlemlerini yapmak".

İller Bankası'nın kurulmasından sonra 1951 yılında tarihi korumacı otorite olarak Boğaziçi yönetiminde etkili olan G.E.E. ve A.Y.K. 'nu görmekteyiz.

2.7.1951 tarihinde 5805 sayılı Kanun ile G.E.E. ve A.Y.K. kurulmuştur. Önceleri tek tek tarihi yapıları daha sonraları da çevreleri ile birlikte korunmalarını amaçlamıştır. Bu kurul Boğaziçi alanını daha sonraki dönemde (1975) bütün doluluk ve boşlukları ile Doğal ve Tarihi SİT Alanı ilan etmiştir. Plan kararları alınıp onaylanıncaya kadar SİT özelliği gösteren alanların şehirselleştirmeden korunmasını önlemek amacı ile oluşturulmuştur.

Amacı, birinci maddede şu şekilde belirtilmiştir; "Yurt içinde korunması gerekli mimari ve tarihi anıtların korunma, bakım, onarım, restorasyon işlerinde uygulanacak prensipleri ve bunlarla ilgili programları tesbit, tatbikatını kontrol etmek, anıtlarla ilgili olarak her türlü konu üzerinde ilmi fikirleri bildirmek üzere Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlı Anıtlar Yüksek Kurulu oluşturulmuştur". (T.Gök, 1980).

Kuruldaki üyelerin tarih, arkeoloji, sanat tarihi, mimarlık, estetik, şehircilik sahalarının birinde veya bir kaçında isim yapmış ve bu sahalarda eser veya etüd yapmış kişiler arasından seçilmesi şart koşulmuştur.

5805 sayılı kanunla oluşturulan G.E.E. ve A.Y.K.'nin teşkili kuşkusuz Türkiye'de tarihi ve kültür varlıklarımızın

korunması için atılmış en önemli adımdır. Bu kuruluş tek başına Türkiye'de eski eserlerin, taşınmazların kurtarılması çabasına girmiştir.

Kurulun Boğaziçi ile ilgili çalışmaları ve Boğaziçi'nin ilk kez şehirsiz alandan ayrı özel bir alan niteliğine dönüştürme çabaları, kuşkusuz Boğaziçi gibi tarihin çeşitli dönemlerine sahne olmuş, bu dönemlere ait çeşitli eserleri barındırmış bir mekan için olumlu çabalardır.

18.3.1954 tarihinde 6349 sayılı kanun ile İstanbul Belediyesi ve Vilayet ayrılmış ve iki makam oluşmuştur. 1956 İmar Kanununun hemen arkasından 14.5.1958 tarihinde 7116 sayılı Kanun ile İmar ve İskan Bakanlığı kurulmuştur.

Madde 2'de görevleri şöyle belirtilmiştir: Yurdun bölge, şehir, kasaba ve köylerinin harita ve imar planlarını hazırlamak ve hazırlatmak, imar için her türlü tedbirleri almak ve bunların tatbikini temin etmek, memleketin bünyesine uygun mesken politikası esaslarını tesbit etmek ve tatbikini sağlamak", "Bölge planları için alakalı vekaletlerle müşterek etüdüler yapmak ve bu etüdülere göre icabeden kanuni ve idari tedbirleri müştereken almak", "Her türlü afetlerden evvel ve sonra gerekli tedbirleri almak ve iskana dair işlerle iştigal etmek", "işlerin en iyi şekilde ifası için gerekli etüd ve araştırmaları yapmak".

Bu dönemde Boğaziçi'nde belediye üzerinde yetkili bir organ olarak merkezi yönetimi görmekteyiz.

5.10.1960 tarihinde 91 nolu Kanun ile Başbakanlığa bağlı Devlet Planlama Teşkilatı kurulmuştur. Teşkilatın memleketin tabii, beşeri ve iktisadi her türlü kaynak ve imkanlarını tam anlamıyla tespit ederek, iktisadi ve sosyal politikayı ve hedeflerini tayin etmekte Hükümete yardımcı olmak, çeşitli Bakanlıklar arasında iktisadi politikayı ilgilendiren faaliyetlerde koordinasyonu sağlamak, gerçekleştirilecek he-

deflerin uzun ve kısa vadede planlarını hazırlamak, planın uygulanmasını takip etmek, değerlendirmek ve planda değişiklik yapmak gibi görevleri bulunmaktadır. D.P.T., Yüksek Planlama Kurulu ile merkez teşkilatlarından meydana gelmiştir.

10.5.1969 tarih ve 1164 sayılı yasa ile kurulan ve kamunun ülke düzeyinde bir arsa politikası gütmelerini amaçlayan Arsa Ofisi üzerinde de durmak gerekir. Arsa Ofisi düşüncesi 1960'lı yıllarda İstanbul'daki Doğu Marmara Bölge Planlama çalışmaları esnasında ortaya çıkmıştır. Yasa Ofise konut, sanayi, turizm ve kamu tesisleri için arsa sağlamak ve arsa piyasasını düzenlemek üzere arsa satın almak, arsa stoğu yapmak ve bu arsaları planlamak, donatmak, gereksinimi olanlara satmak, kiralamak veya irtifak hakkı kurmak görevini vermektedir. Ofisin arsa sağlamasını kolaylaştırmak üzere gereğince hazine ve diğer kamu arazisinin Ofise devredilmesi, Ofisin saptanan alanlarda şufa hakkına ve Bakanlık aracılığı ile kamulaştırma yetkisine sahip olması da hükme bağlanmıştır. Ofis ile arazi fiyatlarının artışı dengelenmesi sağlanacak, buna bağlı olarak da İmar ve İskan Bakanlığı'nın planlı uygulamalarına altlık oluşturacak ve yerleşmelerde düzen sağlanacaktır. (T.Akçura, 1982). Ofis bu yasal yetkilere karşı etkili olamamış, katkı sağlayamamıştır. Özel mülkiyetin ağırlıklı olduğu düzene ters düşen Ofisin yöneticilerce desteklenmediği, gerekli sermayeden yoksun bırakıldığı görülmektedir.

Boğaziçi mekan için etkili olan bütün bu yönetsel süreci içinde, bu otoritelere ilave olarak görev yapan bir çok kurumda yer almaktadır. Bunlardan bazıları Orman Bakanlığı, Liman İşletmeleri, İl İmar Müdürlükleri, Vakıflar, Karayolları gibi kuruluşlardır.

3.2.3. 1930 - 1975 ARA DÖNEMİNDE PLANLAMA SÜRECİ ;

Cumhuriyetin ilk dönemlerinde başkentin İstanbul'dan Ankara'ya taşınması İstanbul'un ekonomik durumunda bir durgunluk yaratmıştır. Politika gereği Anadolu'nun gelişimine ağırlık verilmesi ve sanayilerin buralara taşınması kentin gelişmesinde ve nüfusun artışında bir düşüş göstermiştir. Harpler ve yangınlar nedeniyle şehrin büyük bölümü harap ve bakımsız bir hal almıştır. Bu arada tramvayların işletilmesi, bazı yolların açılması ve kanalizasyonların döşenmesi ile ilk çabalar başlatılmıştır. Kentin geniş kapsamlı planlarla çalışmaları 1933'den itibaren başlamaktadır. 1930 yılında 1580 sayılı Belediye Yasası, 1593 sayılı Hıfzısıhha Yasası ve 1933'de yürürlüğe giren 2290 sayılı Belediye ve Yapı Yollar Yasası planlama çalışmalarını destekleyici yasal süreci oluşturmaktadır.

1933'de ülkemizde yeterli tecrübeye sahip teknik elemanın olmayışı nedeni ile şehrin planının yapılması için Agache, Elgötz, Lambert isimli üç uzman İstanbul'a davet edilmiştir. Uzmanlara İstanbul'un halihazır haritası verilmiş ve bunun üzerinde bir aylık bir çalışmadan sonra görüşler açıklanmıştır.

Alman H.Elgötz'ün görüşüne göre; şehrin korunabilmesi için eski kültürünün yeni gereksinmelere uygun olarak birleştirmek gerekmektedir. Şehrin denize dönük, silueti bozulmadan yaşatılması gerekliliği belirtilmektedir. Haliç'i liman yeri olarak uygun bulmamıştır. Boğaz ulaşımı için feribot sistemini önermiştir. Anıtların korunmalarını, gezinti yollarıyla birbirine bağlanmalarını, sur ve denizi seyredilecek bir yol yapılmasını önermiştir. Ayrıca bir asma köprü fikri getirmiştir. Elgötz, Beyoğlu ve Galata'nın kuzey batısında bahçeli işçi mahalleleri ile bahçeler önererek kuzeye gelişmeyi teşvik etmiştir. Bu raporun gerçekçi olduğu kabul edilmiş, ancak uygulanmamıştır.

Fransız A.Agache, Boğaziçi'ndeki mevcut sanayi kuruluşları İstinye Dokları, Çubuklu Gaz Depoları, Kuruçeşme Kömür Depoları gibi tesislerin yerinde kalmasını, ancak daha başka sanayi tesisi yapılmamasını önermiştir. Boğaziçi alanı için getirilen ilk koruma fikri budur. Ayrıca Yeşilköy'den ayrılan demiryolu hattının Alibeyköy - Kağıthane üzerinden Bebek'e uzanıp oradan Arnavutköy - Vaniköy arasında bir boğaz köprüsü ile karşı Boğaz sahillerine geçmesini önererek yerleşmeleri cazip hale getirmiştir.(Ç.Aysu, 1989).

Sonuçsuz kalan üç rapordan sonra 1935 yılında Alman şehirci Prof.Wagner İstanbul'a davet edilmiştir. Wagner 1936'da sunduğu raporda özellikle ulaşım ağırlık vermiştir. Rapora göre; "1935'de İstanbul'un nüfusu 740.805'dir. Bu nüfus 25.300 ha'lık bir alana yerleşmiştir. Boğaziçi'nin bu devirde kırsal özellik gösterdiği, bunun bir devamı olarak meyve ve sebze bahçelerinin öneri olarak gösterildiği raporda belirtilmiştir". Bundan başka, "İstanbul'un Avrupa ile bağlantısını sağlayan İstanbul - Edirne - Sofya yolu ile doğuya bağlantısını sağlayan İzmit - Ankara - Şam - Bağdat - Singapur hattı, Edirne'den Eminönü'ne kadar ulaşan bir otoyolla birleştirilmelidir" önerisi getirilmiştir. Wagner, Boğaziçi'nde bir köprü yapmanın boğazın güzelliğini bozacağını belirterek iki yaka arasındaki bağlantının feribotla yapılmasını öngörmüştür. Ayrıca çevre köylerin nüfusu İstanbul için büyük sorun yarattığından şose yolların hızla inşa edilmesi gerekliliği de belirtilmiştir. Bu arada raporda, halkın ağaçlık ve koruluk alanlara ilgisinin daha çok olduğu belirtilerek orman alanlarının arttırılması üzerinde durulmuştur.

Wagner'en sonra İstanbul Belediyesi Fransa Şehircilik Enstitüsü uzmanlarından Prof.H.Prost ile 6.6.1936 tarihinde mukavele yapmıştır. 1950 yılına kadar sözleşmeli olarak çalışan Prost'un, kentin tarihi yarımada, Beyoğlu ve Anadolu yakası için ayrı ayrı hazırladığı Nazım Plan ve Raporu 1939-40 yıllarında Bayındırlık Bakanlığı'nca tetkik edilmiş ve bazı düzeltmelerle onanmıştır. Bundan sonra yerel uygulama

planlarına geçilmiştir. Bu çalışmalar sonunda da, Kadıköy, Üsküdar, Çamlıca bölgeleri 1/5000 nazım planları ortaya çıkmıştır.

Prost planlarının ana fikri İstanbul tabii dokusuna zarar vermeden, anıtların, arkeolojik ve mimari öğelerini ortaya çıkararak şehri modernize etmek, ana prensipleri ise toprak sahiplerinin yasal haklarının korunup, ileride oluşacak spekülasyonları önlemek, hisseli arazileri dondurup çözüm bulununcaya kadar tahliye kararından kaçınmaktır. (Ç.Aysu, 1989).

Bu dönemde, şehir Haliç Kıyıları, Beyoğlu, Üsküdar ve Kadıköy'e yayılmış ve hızla gelişmekteydi. Tepeler ormanlık ve koruluktu. Prost'un planları da bu durumu devam ettirici, yapı faaliyetini önleyici koruma planı karakterinde olmuştur. Prost, Eski İstanbul, Beyoğlu, Üsküdar, Kadıköy için farklı zamanlarda 3 ayrı Nazım Plan çalışması ortaya koymuştur. Bu planlar yerel planlar olup, bütünde bir planlamaya dayanmamaktadır. Bu planlamalarla getirilen bazı öneriler; Sarayburnu, Galata Köprüsü arasında gezi alanları, Galata Köprüsü'nün Haliç'e doğru kaydırılması ve iki başında meydan düzenlenmesi, sanayi için Haliç'in başlangıç kısmının önerilmesi, bu Koy'un her iki tarafına kamyonların geçişini sağlamak için geniş bir yolun uygun görülmesidir.

SİT'lerin korunması için de bazı önlemler getirilmiştir. Örneğin; karasuları dış kısmında 500 m genişliğindeki alana bina yapımı yasaklanmıştır.

Boğaziçi Alanı batıda Beyoğlu'nun, doğuda Üsküdar'ın bir devamı olarak görülmüştür. Günümüzde de Boğaziçi'ne etkisi görülen bir kararla sahil yolları için öneriler getirilmiştir. Boğazın Rumeli sahili için yapılan 1944 tarihli raporda; sahil yolu, üst korniş ve orta korniş yolu olmak üzere üç yol önerisi getirilmiş, bunların kamu menfaatine ve

turistik amaca faydalı olacağı belirtilmiştir. Boğaza paralel uzanacak bu yolların seviyelerinin farklı olması, dolayısıyla birbirleri ile fazla meyilli, fakat arabaların geçebileceği yollarla bağlanması önerilmiştir. Bu yolların uygulanması halinde nüfus ve yoğunluk iyice artabilirdi. Prost şehri kuzeye geliştirmek istediği için bu yollara ağırlık vermiştir. Ayrıca Boğaza bir köprü önerilmiştir. Bundan başka sanayi depolarının başka yere taşınması ve Kuruçeşme'deki kömür depolarının kaldırılarak, bunların yerine gezinti, idman, yüzme olanaklarının sağlanması, kamu yararına kullanımın arttırılması önerilmiştir. Ayrıca Boğaziçi alanındaki semtleri içine alan birçok planlama çalışmasında detaylara da inilmiştir. Örneğin; tarihi yarımada silüetini korumak amacı ile 40 rakımın üzerindeki alanlarda 3 kattan fazla inşaatı izin verilmemiştir.

Bütün bu planlamalarda Boğaziçi alanı için çok düşük yoğunluklu yerleşmeler önerilmiştir. Fakat ulaşım, özellikle sahil yolu ve orta korniş yolu önerileri, Boğaziçi'nin gelecekte yoğun bir yerleşmeye açılmasına zemin oluşturmuştur. Bunun yanında parçalı bir plan sisteminin oluşturulması da aynı şekilde olumsuz etkiler yapmıştır.

1949'da ülkemizde bulunan Prof. Gerhard Kessler'in düşünceleri alınmıştır. Kessler, 5 ile 10 yıllık programlar yapılmasını ve gelişme yönünde yeni planlı semtlerin oluşturulmasını öngörmüş, ayrıca yön olarak kuzey ve batı yönünü öngördüğünü ilave etmiştir. Prof. Kessler aynı zamanda 5 yıllık sürede yapı kooperatifçiliğine önem verilmesinin gerekli olduğunu belirtmiştir. Bütün bu planlamalar, kısa süreli incelemelerle yapılmış ve hep parçalı planlar düşünülmüştür. Getirilen kararlar Boğaziçi'nin özellikle kırsal niteliğinin korunması kararlaştırılmışken, ulaşımın gelecekte getirecekleri düşünülmemiştir.

1950'lerde tüm ülkede nüfus, ekonomi ve sanayi sektöründe oluşan değişme ve gelişmeler, İstanbul'u ve Boğaziçi'-

ni de etkisi altına almıştır. Bu olayların bir sonucu olarak nüfus artışı, iç göç, sermaye artışı ve sanayi tesisleri kurulması, ortaya çıkan sosyal hizmet ihtiyaçları, konut ihtiyacı, yeni iş alanları ihtiyacı, sağlık tesisleri ihtiyacı kendini göstermiştir. Uzun bir süre planlama faaliyetleri olmayınca bu durum değişik kurum ve kuruluşlarca çözülmeye çalışılmış, yerel planlar ya da mevzi imar planları yapılmıştır. Zaman zaman birbiriyle gelişen bu karar ve uygulamalar Boğaziçi'nde büyük bir kaos meydana getirmiştir.

H.Prost ve Kessler'den sonra yürürlükteki nazım planlarının ve yerel uygulama planlarının kentin bünyesi, ekonomisi ve tarihi durumu ile uygunluklarına göre yürürlükte kalacak veya kaldırılacak planların tesbiti için İstanbul Belediye Meclisince bir plan revizyon komisyonu oluşturulmuştur. Türk şehircilik uzmanlarından oluşan bu kurul 13.3.1951'den itibaren 6 ay süre ile plan kararlarının revizyon çalışmalarını yapmıştır. Bu komisyon planların uygulanabilir kısımlarını geliştirerek, yine parçalı plan sistemini devam ettirmiştir. Prost'un önerdiği ulaşım kararları uygun görülmüş, Taksim-Kilyos, Taksim-Dolmabahçe, Dolmabahçe-Maçka bağlantılarının gerçekleştirilmesine karar verilmiştir. Özellikle Taksim-Kilyos korniş yolu (Büyükdere Caddesi) Boğaziçi'nde yerleşmelerin yoğunlaşmasına neden olan olumsuz etkiler yaratmıştır. Bu dönemde Anadolu Yakasındaki sahil yolu tek bir yol olarak yer yer sahilden, yer yer yalıların arkasından geçirilerek gerçekleştirilmiştir. Revizyon Komisyonu Beyoğlu Nazım Planını bazı değişikliklerle kabul etmiştir. Böylece Beyoğlu, Boğaziçi'ni etkileyebilecek alanlara doğru gelişme göstermiş, kuzeye açılmanın başlangıcı olmuştur.

Bu arada Bayındırlık Bakanlığı'nca bir rapor hazırlanarak, Başbakanlığa bağlı Milli Plan Kurulu, Bölge Planlama Büroları ve Milli Mesken Ofisi kurulması kararlaştırılmıştır.

Revizyon Komisyonunun bazı üyelerinden oluşan ve is-

İstanbul Belediyesi İmar Müdürlüğüne, Komisyonun kararlarına paralel çalışacak bir heyet, Müşavirler Heyeti oluşturulmuştur. 1952 yılında oluşturulan bu heyet, imar planlarını düzenlemiş, Beyoğlu 1/5000 Nazım Planı, 1/500 Uygulama Planları hazırlamış, 1/10000 Sanayi Alanları Planlarını ve 1/2000 Boğaz Köyleri Planlarını oluşturmuştur. Prost'un Beyoğlu için hazırladığı plan sınırları iki katına çıkarılmıştır. Rumelihisarı, Levent, Etiler ve Mecidiyeköy sınıra dahil edilerek 3400 ha'lık bir alan oluşturulmuştur.

1956 yılında görüş almak üzere Sir Patrick Abercrombie İstanbul'a çağırılmıştır. Abercrombie Florya ile Surlar arasında kalan alanı şehrin gelişme alanı olarak önermiştir. Boğaziçi için özel bir rejimin getirilmesini, Boğaz köprüsünün tarihi yapılar ve camilerle bağdaşmayacağını belirtmiştir. Ayrıca arazisini parselleyenlerin %25'ini kamu yararına terk etmesi gerekliliğini vurgulamıştır.

Bütün bu planlama çalışmaları, oluşturulan heyetler çalışmalara devam ederken, Hükümet, İstanbul'da hiçbir plana dayanmayan bir dizi uygulamalar yapmaya başlamıştır. Tarihi yarımada ana ulaşım aksları açılmış, şehir yerleşiminde bir çok yol açma girişimleri yapılmıştır. Ulaşım ağında yapılan bu değişiklikler, kuzeye gelişmeyi teşvik etmiş, Boğaziçi mekanını da olumsuz yönde etkilemiştir.

Bütün bu faaliyetlerin bir plana oturtulabilmesi için İstanbul belediyesi tarafından belediye dışında bir şehircilik bürosu kurularak 1956 yılında Prof.Hans Högg çalışmalar yapmak üzere davet edilmiştir. Bu çalışmalara İstanbul Belediyesi, İmar ve Fen İşleri Müdürlüğü, Karayolları I. Bölge Müdürlüğü, Limanlar İnşaatı Bölge Müdürlüğü ve İller Bankası İmar Planlama Müdürlüğü katılmıştır. Çalışmalar gelişme planı ile ilişkisi olmayan, yerel plan kararları şeklinde yapılmıştır. İmar bölgelerinin de ayrı ayrı planlarla etüdü edilmesi, buna göre kat yük. ve yoğunluğun saptanması kararı verilmiştir. Belediye sınırları dışı yerleşmelere şid-

detle karşı koyulmuştur. Boğaziçi'ne yeni sanayi alanları önerilmemiş, olumsuz etkilerinin aza indirilmesi savunulmuştur. Boğaz sahillerinde kat yüksekliğinin alçak tutulması, yeşillendirilmesi, Boğaz köprüsünün Ortaköy-Beylerbeyi arasında yapılması, çevre yollarıyla bir ring sisteminin oluşturulması önerilmiştir.

Ayrıca 3,5 milyon nüfus yaklaşımı ile planlama sorunlarının büyük boyutlara çıkabileceğini bu nedenle ulusal planlama çalışmalarının yapılmasının uygun olacağı da eklenmiştir.

Bu arada 1957'de yürürlüğe giren 6785 sayılı ilk İmar Kanunu şehir planlaması ve imar faaliyetlerinin yürütülmesi için getirdiği hükümlerle büyük ölçüde etkili olmuştur.

1958'de İmar ve İskan Bakanlığı'nın kurulması ile imar faaliyetleri tek bir kurumda toplanmıştır. Bakanlıkça, işlerin daha çabuk halledilmesi amacı ile İstanbul Belediyesi'nden ayrı İller Bankasına bağlı İmar ve Planlama Müdürlüğü adı altında bir müdürlük kurulmuştur. Müdürlük kentsel gelişmeye yön vermek, uygulamaların nazım plana uymasını sağlamak amacı ile oluşturulmuştur. Bu müdürlüğe İtalyan Prof.L.Piccinato danışman olarak katılmıştır. Çalışmalarda kent, İstanbul, Beyoğlu, Anadolu yakası ve Boğaziçi bölgelerine ayrılmıştır. Bir yönde detay çalışmaları yapılırken diğer taraftan bölgesel ölçekde nazım plan araştırmaları ve etüdler yapılmıştır. Kent, belediye sınırları dışına çıkarılarak, mücavir alanları da kapsayan 30000 ha'lık bir alanda bu çalışmalar yapılmıştır. Sonuçla 1/10000 ölçekli bir nazım plan oluşturulmuş, adına "Geçit Devresi Nazım Planı" denmiştir.

Yapılan bu Nazım Planda, bölge ve ülkeden gelen kararlarla, bir Kalkınma Programı çevresinde planların oluşturulması belirtilmiştir. Boğaziçi'nin iki yakasının da

iskana açılması, eşsiz güzelliklerinden fedakarlık edilmesi olarak belirtilmiştir. İstanbul ve Beyoğlu'nun gelişme bakımından kapatılması ancak kuzeye, Levent civarına doğru gelişmesi düşünülmüştür. Rumeli yakasında imar hareketleri çerçevesinde düşünülen yolların çoğu yapılmış, buralar iç göçle gelenlerce dolmuştur. Henüz el değmemiş yerlerin korunması önerilmiştir. Anadolu yakasındaki eski köyler ve doğal güzellikler korunmuş, korniş yollardan vazgeçilmiştir. Ayrıca planda, sanayilerin şehre hizmet edecek tesisler olması ve ayrılacak yerlerin önemi anlatılmaktadır. Ulaşımın, planın gelişmesinde yönlendirici bir unsur olduğu da belirtilmektedir. Tarihi ve doğal güzelliği olan alanların, planda "açık alan şeması" uygulanarak değerlendirilmesini önlemek gerekmektedir" denilmektedir.(Ç.Aysu, 1989).

Bu dönemde ilk defa olarak ülke ve bölge planlama ile ilgisi kurulan bir Nazım Plan oluşturulmuştur. Bundan başka 1/10000 ölçekli plan, Boğaziçi'ni de içine alarak 1/5000 ölçekli Boğaz Bölgesi Planı da oluşturulmuştur. Marmara Bölge Planlama Grubu'nun araştırmalarından ortaya çıkan verilerin plan etüdlerinde gözönüne alınması gerekçesi ile Nazım Plan önerisinin yeniden revizyonunun yapılması Bakanlıkça istenilmiştir. 1960 yılındaki yönetim değişimi nedeniyle bu çalışmalara son verilmiştir. İller Bankasına bağlı İstanbul İmar Planlama Müdürlüğü kuruluşu, İstanbul Belediyesine devredilmiştir.(K.Güzelsu, 1985).

Bu arada 1959 yılında Dünya Mimarlar Birliği (UIA) Şehircilik Komitesi Andre Gutton başkanlığında İstanbul'da toplanmıştır. Bu toplantıda İstanbul'un bölge ve ülkenin ekonomik ve sosyal bütün etüdlerinin yapılması zorunluluğu belirtilmiştir.Şehrin turizm potansiyeline sahip olduğu, şehrin genişlemesinin engellenmesi istenmiştir.

1961'de İmar ve Planlama Müdürlüğü İstanbul Belediyesi bünyesinde tekrar kurulmuştur. Bu dönemde imar hareketleri hızlı bir şekilde artış göstermiştir. Geçit Devresi

çalışmaları 1961 - 1962 - 1963 yıllarını kapsamaktadır. Bu çalışmaların amaçları şu şekildedir;

"1- 1961'e kadar süregelen plan anarşisine son vermek, bir gelişme ön planı hazırlamak (Metropolitan alan planlaması),

2- Şehirde meydana gelen derin tahribatları onarmak, arazi kullanıştaki aksaklıkları giderecek bir sektör planlaması yapmak (Tatbikat Planlaması),

3- Geçici ön gelişme planları hazırlanıncaya kadar eldeki planları yorumlamak (Plan Tefsir ve Tatbikat kontrol ve düzenleme)".(Ç.Aysu, 1989).

Çeşitli kuruluş ve üniversitelerin iştiraki ile bir planlama örgütü kuruluncaya kadar "Geçit Devresi Tedbirler Şûrası" adı ile bir şûra oluşturulmuştur. Verilen kararlar İmar ve İskan Bakanlığı'na sunulmuştur. Toplanan şûra 3 gün sürmüş, sonuçta bir organizasyon komitesi kurulmuştur. Fakat şûra kararlarının uygulanması, planlama organizasyonu ve diğer çalışmalar için ödenek sağlanamaması nedeni ile sonuç olumlu olmamıştır. Ancak 1963 yılına kadar çalışmalar sürdürülmüştür. Geçit Devresi Döneminde şehir gelişmesi doğu, batı ve kuzey yönlerine doğru olmuştur. Boğaziçi, Geçit Devresi Programı içinde "siluet ile birlikte bir tabiat değeri olarak korunması gerekli bir gerçektir" şeklinde yer almaktadır. Vadileri ve tepeleri ile birlikte oldukça geniş bir alan tanımlanmaktadır.(Ç.Aysu, 1989).

1962 yılında, Doğu Marmara Bölge Planı, İmar ve İskan Bakanlığı Marmara Bölge Planlama Kuruluşunca hazırlanmıştır. Ülkemizde hazırlanan ilk bölge planıdır. Planda, İstanbul'un büyümesinin kaçınılmazlığı ve bunun özendirilmesi gerekliliğinden yola çıkılmıştır. Kısaca getirilen önerileri şöyle sıralayabiliriz;

"a) Bölgede daha sık ve yoğun bir yerleşmeye gerek vardır. Aksi halde daha düşük yoğunluk, su, enerji, kanalizasyon ve ulaşım gibi temel hizmetlerin maloluşunu yükseltir.

b) 1960'ı izleyen son 10-20 yıl içinde İstanbul'un Anadolu yakasının gelişmesine ağırlık verilmelidir. Çünkü Avrupa yakasında gelişme, köprü, tünel ve yol gereksinimlerini arttırır. O kadar ki bu dönem içinde bir Boğaz Köprüsü yapıldığı gibi, ikincisinin yapılmasından da söz edilir duruma gelinmiştir. Bunun, ülke ve bölge ekonomisi için yarattığı ekonomik yük büyüktür.

c) İstanbul'dan 100-150 km Doğuda, İzmit_Adapazarı arasında büyük bir endüstri bütünüünün geliştirilmesi önerilmelidir." (R.Keleş, 1984).

Ölçek itibarı ile İstanbul ve Boğaziçi'ne fazla değinilmemektedir. Ancak "Boğazın ve Tuzla-Hereke arasının korunması hem geleceğin şehirselleşmesi için, hem de turistik kıymetlerinden dolayı ülke ölçeğinde bir ihtiyaçtır" denilmektedir.(Ç.Aysu, 1989).

1963 yılındaki Doğu Marmara Bölgesi Ön Raporundan sonra planlama açısından bir diğer önemli çalışma "İstanbul Sanayi Nazım Planı"dır. İmar ve İskan Bakanlığı'nın organizasyonu ile Bakanlıklar arası bir komisyon kurularak ve 1 yıl süre ile çalışmak suretiyle geliştirilmiş İstanbul Belediyesi ve Marmara Bölge Planlama Grubunun uzman ve teknik güçlerinden yararlanılarak fiziki plan kodları oluşturulmuş, 1966'da onaylanarak yürürlüğe girmiştir.(K.Güzelsu, 1985) Ülkenin milli gelirinde önemli payı olan İstanbul sanayi birikiminin rasyonel bir gelişme tabanına oturtulması amacı ile oluşturulan İstanbul Sanayi Nazım Planı, Boğaziçi'ndeki sanayi alanlarını da korumaktadır. Özellikle Levent ve Oto Sanayi Sitesi alanının büyütülmesi kararı Boğaziçi mekanı için büyük olumsuzluklar yaratmıştır.

Milli Güvenlik Kurulunun 86, Bakanlar Kurulunun 6/4970 sayılı kararı ile 20.7.1965 tarihinde Metropoliten Nazım Planının yapılmasına karar verilmiştir. Bunun sonucunda planlamaların yapılmasını üstlenecek, İller Bankasının mali

desteği ile İmar ve İskan Bakanlığı'na bağlı bir büro kurulması karara bağlanmıştır. Bu amaçla, Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu (B.İ.N.P.B.) 1966 yılı ortalarında İstanbul'da kurulmuştur. B.İ.N.P.B. 1965-1984 yılları arasındaki dönemde çalışmalarına devam etmiştir. 1966-1968 döneminde kararlara yönelik geniş bir envanter toplanmıştır. 1968 yılı başında fiziki plan çalışmalarına geçilmiş ve 1968 sonlarına doğru 1/25000 ölçekli "Metropolitan Alan Nazım Planı" geliştirilmiştir. Plan iki alternatif olarak sunulmuştur.

1969 yılından 1971'e kadar önerilerin test edilmesi ve revizyonu için analitik etüd programı hazırlanmıştır.

"Ülkenin sosyo-ekonomik yapısına bağlı olarak kent-sel büyümenin devam edeceği; kentin tarihsel ve doğal yapısının korunması gerekliliği, büyümenin Doğu Marmara ve Trakya alt bölgelerinde düşünülmesi, doğu yakasındaki sanayi yerleşmesinin organize sanayi bölgeleriyle desteklenmesi; alt yapının buna göre geliştirilmesi, 1990 nüfusunun 5,5 milyon olacağı, doğu yakasının daha fazla gelişmesi gerekliliği, çevre yolları ile ikinci bir aks yaratılarak merkez ve sahil üzerindeki baskının azaltılacağı, ikinci derecede yönetici merkezlerin gerekliliği, yönetsel ve yasal çerçevede gerekli değişikliklerin yapılması" önerileri belirtilmiştir. 1970 yılında hazırlanan bu Nazım Plan onaylanmamıştır.

B.İ.N.P. Bürosunun alışmalarında Boğaziçi Alanı en geniş sınırlarla ele alınmıştır. Özel konumu ve önemi kabul edilmiş, şehirsal fonksiyonlardan korunması için çalışılmıştır. İlk olarak Boğaziçi Alanı ile ilgili araştırma, analiz ve ilk tespitler yapılmıştır. B.İ.N.P.B. bu çalışmalarda G.E.E. ve A.Y.K. ve İstanbul Belediyesi ile ilişkilerini sürdürmüştür. Bu arada 1971 yılında Yalılar ve Sahil Şeridi Planlaması adı altında 1/5000 ölçekte bir plan yapılmıştır.

Plan; İstanbul şehrinin tarih, kültür ve tabiat değeri olarak en önemlilerinden olan Boğaziçi peyzajını korumak ve bozulmaması için acil tedbirler almak amacıyla. Bunun için sahildeki uygulamaların bir düzen altına alınması, talimatnamelerle verilen kullanma imkanlarının mekanda bozulmalara yol açması, bu tip talimatnamelerin yetersiz ve zararlı olduğunu ortaya koymuştur. "Çeşitli karakteristik bölgeler için ayrı ayrı yönetmelikler düzenlenmelidir, ayrıca en olumlu koruma tedbirinin ayrıntılı tafsilat planlama kararları ile alınması uygundur" denilmektedir. Raporda G.E.E. ve A.Y.K. kararlarının esas alınacağı belirtilmiştir.

Herhangi bir tadilat gerekliliğinde Yüksek Kurul'dan izin alınmadıkça ifraz yapılamayacağı belirtilmiştir. Planda parseller üç bölüme ayrılmıştır. Denize cephe parseller, sahil yoluna cephe parseller, sahil yolu ile deniz arasında kalıp ara sokağa cephe parseller... 3 gruba da farklı ilkeler konmuştur.

"1.Grupta; lebiderya parsellerde %20 bina sahası, 3 kat, H=950, rihtım kotu 0.50 olmak zorundadır. Çekme kat yasaklanmıştır.

2.Grup parsellerde, yoldan 5 m çekilmeli, 3 kat H=950 m'yi geçemez.

3.Grup parsellerde; 3 kat H=950 geçemez. Ara sokak 6 m ve daha dar ise H=650 m geçemez".

Her yalının tesbiti yapılarak, dosyasının oluşturulacağı ve herhangi bir kaza anında aynı malzeme ve ölçülerle yenileneceği belirtilmiştir. Ayrıca kıymetli ağaçların muhafazası da öngörülmüştür. Ayrık nizama olanak vermeyen parsellerde blok yapımına izin verilmiştir. Ayrıca uygulamaları denetlemek için üç kişilik bir heyet oluşturulmuştur.

1971 yılında kabul edilen Sahil Şeridi ve Yalılar Planı tarihi değerleri korumayı amaçlayan bir plandır.

Bu plandan sonra, 1973 yılında Boğaziçi'nde bulunan korular, vadiler, çayırılık alanlar sınırlandırılmış ve tescilli yapılmıştır. Koruma altına alınmaları sağlanmıştır. Boğaziçi ile ilgili bu koruma kararları Boğaziçi'nin SİT alanı ilan edilmesiyle devam etmiştir.

Boğaziçi'ni korumayı ve Metropoliten Planı ile bütünleşmesini amaçlayan girişimler yapılmıştır. Bunlar; B.İ.N.P. Bürosu tarafından önerilen Milli Park önerisi, 1973 yılında düzenlenen sempozyum ve Özel Yörelere Kanun Tasarısıdır.

Çeşitli nedenlerle uygulanamayan bu tasarıda, doğal, tarihi, kültürel, estetik değerler taşıyan, özel statüye tabi tutulması gereken yerlere "Özel Yöre" denilmektedir. Bu yörede görev yapmak amacıyla "Özel Yörelere İdaresi" oluşturulması kararlaştırılmıştır. Ö.Y.İ.'nin Özel Yörelere Yüksek Kurulu (Ö.Y.Y.K.) ve planlama, uygulama, denetleme örgütlerinden oluşması kararlaştırılmıştır. Ö.Y.Y.K.'nda bürokrat kademe, üniversite öğretim üyeleri, idari ve hukuk birimleri elemanları, A.Y.K. üyeleri ve T.M.M.O.B. üyelerinin bulunması belirtilmiştir. Ö.Y.K.K görev olarak, belirlenen yörelerde imar kalkındırma planlama, bakım, korunma arazi kullanımı, arazi-insan ilişkileri hakkında yetkili kuruluşları bağlayan temel yönlendirici kararlar alır. Kararları Ö.Y.İ. yerine getirir. Uygulamaları re'sen veya yöresel uygulama denetim örgütleri ile izler ve denetler, denilmektedir.

Ö.Y.İ.'nin yetki ve görevleri şunlardır :

- . Özel Yörelere saptamak, sınırlamak, Bakanlar Kuruluna onaylatmak.
- . İmar planlarında uygulanacak esasları bildirmek.
- . Hazırlanan imar planlarını, yöre planlarını, onamak veya değiştirmek.
- . Plan uygulamalarını izlemek, denetlemek.
- . Planlara aykırı uygulamalarda müdahale etmek.

- . Yönetmelik, tüzük hazırlamak.
- . Özel Yörelere ait araştırma, inceleme, planlama yapmak, yaptırmak. (Ç.Aysu, 1989).

Tesbit edilen Özel Yörede, her türlü imar faaliyetleri dondurulacağı, imar planı kesinleşince dondurma kalkacağı belirtilmiştir.

775 sayılı Gecekondu Kanunu uygulanmaz. İmar Planı belli oluncaya kadar, (varsa) kamu kullanışlarının kullanma şeklini Ö.Y.İ. belirler. Ö.Y.Y.K. bu Kanunu destekleyici yasal girişimlerde bulunur. Geçici madde olarak da, ilkolarak "İstanbul Boğaz ve Çevresi"nin Özel Yöre olarak ilan edilmesi ve bu Kanunun öncelikle ve ivedilikle bu yörede uygulanacağı belirtilmiştir.

3.3. 1975-SİT KARARLARI - 22.11.1983 BOĞAZIÇI KANANU ARA DÖNEMİNDE BOGAZIÇI KIYI MEKANI ;

3.3.1. 1975-1983 ARA DÖNEMİNDE YASAL SÜREÇ ;

Boğaziçi'nde ilk yasal girişim Kültür Bakanlığı'nın 20.3.1975 tarihinde 15183 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan tebliğidir. Bu tebliğ ile "özellikleri, tarihi, estetik, ekolojik, etnoğrafik, efsanevi önemi bakımından İstanbul Boğazı'nın yerleşme bölgeleri, koruları, kırlık sahalarıyla bir bütün olduğu ve bu bölgelerin 1710 sayılı Eski Eserler Kanunundaki SİT tanımı içinde girmesi dolayısıyla bugünkü doluluk ve boşluklarının dondurulduğu" ilan edilmiştir.

Kültür Bakanlığı'nca yayımlanan bu tebliğ, Boğaziçi Alanına ait ilk ve kapsamlı bir uygulama olarak izlenmektedir. 1971'de kabul edilen, Boğaz Sahil Şeridi Planının getirdiği şartlara uyulacağı kararlaştırılmıştır. G.E.E. ve A.Y.K.'ca bölgesel SİT kararları gereği belirlenen bölgelerde inşaat yapılması yasaklanmıştır. Bu karar Boğaziçi'-

nin tümü hakkında bir SİT kararı çıkıncaya kadar geçerli olacaktır. Turizm ve rekreasyona tahsis edilen yerlerin ön projeleri B.İ.N.P. Bürosu görüşü ve Bakanlık onayı ile gerçekleştirilebilecektir. Mevzii imar planları ve fotoğrafları A.Y.K. gönderilecektir. Mevcut yasal orman sınırına dayanan Boğaziçi SİT alanı, ormanlarda değişiklik olması ve geriye çekilmesi halinde boşlukları da kapsayacaktır. Böylece bu kısımlara herhangi bir fonksiyonun getirilmesi ve bunun Boğaziçi'ne etkileri önemiştir. 1/5000 ölçekli Boğaziçi tarihi ve doğal SİT planı yapılmasından sonra bu sahadaki bölgelerin koruma amaçlı planları da A.Y.K. onayından geçecektir.

Boğaziçi'nde A.Y.K. kararında bir konut, turizm ve rekreasyon alanlarının bulunması kararlaştırılmıştır. Yeni sosyal tesisler, eğitim tesisleri ve resmi binalar bu bölgeye yapılmayacaktır. Kamu hizmet tesisleri de (yerel) tip binalar olmayacak, sivil binaların özelliklerini taşıyacaktır. Projeler B.İ.N.P. Bürosu görüşü ve A.Y.K. onayı ile gerçekleştirilebileceklerdir.

A.Y.K.'ca tespit edilen binalara yapı müdahalesi ve eklenti yapılamayacaktır. Bölgede yeni binalar ancak 3 kat H=9.50 olmak şartıyla yapılabilir. Çekme kat yapılamaz. Çatı eğimi %33'dür. Bina cephe ve derinliği en çok 15x15'dir. Koruma planları onanıncaya kadar hiçbir parselde tevhidifraz yapılamaz. Ticari binalarında da cephe ve derinlik en çok 15x15'dir.

Bu tebliğle Boğaziçi alanı kontrol altına alınmak istenmiş, şehirselleşmenin Boğaziçi'ne yayılması önlenmeye çalışılmıştır. Ancak göçün çok hızlandığı bu dönemde Boğaziçi tepeleri, yamaçları, sırtları da önce tek tek ve erişilmesi zor alanlarda yaygın hale gelen gecekondu evleri, giderek gecekondu mahalleleri olmuş, hatta yer yer gecekondu köylerine bile dönüşmüştür. (Ç. Aysu, 1989). Boğaziçi'nde gecekondu önleme bölgeleri yapılmasına B.İ.N.P. Bürosunca

karşı çıkılmış, ancak İmar ve İskan Bakanlığı'nca ve İstanbul Belediyesinin önerileriyle gecekondu önleme bölgeleri yapılmıştır.

A.Y.K. 8612 sayılı kararı ile değişiklikler getirilmiştir. Kararın genel hükümleri şöyledir: "1. Boğaziçi'nin doğal karakterini korumak ve kuvvetlendirmek, buna karşılık yerleşme yoğunluğunu sınırlamak". Boğaziçi tarihi ve doğal SİT alanında mevcut eski eserler, SİT'ler ve yeşil alanlar hakkında evvelce alınmış Kurul kararlarının uygulanacağı ve çelişkili hallerde A.Y.K. başvurulacağı belirtilmiştir. Yine A.Y.K. kararı olmadan "gecekondu önleme bölgesi" açılmayacağı ve 775 sayılı kanuna göre saptanan önleme bölgelerinin imar planları Bakanlık onayından önce A.Y.K. olurlarını almak zorunluluğu getirilmiştir. Mevcut gecekondu alanlarında ıslahı mümkün olanların bu karardaki esaslara uymak şartıyla hazırlanacak imar planları ve plan değişiklikleri Bakanlık onayından önce Anıtlar Yüksek Kurulunun tasvibine sunulacaktır. Planlar üzerindeki yerleşme alanlarının genişletilmesi de A.Y.K. kararı olmadığı sürece yapılamaz. Hazineye, belediyeye ve özel idareye ait planlanmamış, boş ve kıraç arazilerin ağaçlandırılması kararlaştırılmıştır.

Madde 8 "Boğaziçi tarihi ve doğal SİT alanı içinde deniz yüzeyini ve kıyı çizgisini olduğu gibi korumak esastır. Yapılacak değişiklik planları A.Y.K. kararı alınmadan uygulanamayacaktır" denilmektedir. Ayrıca kesin tespit yapılmadıkça yıkma kararı alınamayacağı ve yeni yapılacak kamu yapılarının da A.Y.K. kararı olmadan tesis edilemeyeceği de belirtilmiştir. Madde 12'de de Boğaziçi Sahil Şeridi Planı aynen uygulanacaktır denilmektedir. İnşaatlarla ilgili olarak bina yüksekliği en çok 9.50 m, 3 kat olarak belirlenmiştir. Cephe 30 m, yapı alanı parsel alanının %60'ı kadar kararlaştırılmıştır. Çekme kat yapılmayacaktır. %33 eğimli çatı yapılacaktır.

Boğaziçi Tarihi ve Doğal SİT Alanı içinde belediyece "Toplu Meskun Saha" kabul edilen iskan alanlarında bina yüksekliği en çok H=6.50 m ve zemin kullanma oranı toplam yapı alanı 250 m²'den fazla olmamak şartıyla %15 olarak kabul edilmiştir. Yeni sanayi işletmeleri kurulması, depo ve tesislerin genişletilmesi yasaklanmıştır. Ancak bölgesel karakteri olan ahşap tekne tezgahları kabul edilmiştir. Kamu tesisleri ve alanları için siluet ve peyzaja etkili olarak, A.Y.K. kontrolünden geçirilmesi kararlaştırılmıştır. Yeşil alanlar için özel mülkiyete 3000 m²'den az olan parsellere %7, 3 kat, 2 kat için %10, fazla olan parsellerde % 5 TAKS'ı geçmemek şartıyla birden fazla yapı izni verilmiştir.

Ayrıca koruluk alanlarda peyzajı değerlendirebilen kent merkezi ile günlük ilişkisi olmayan, çevresine yeni yerleşmeler getirmeyen kültür, eğitim ve turizm tesisleri yapılabilecektir. Ağaçlandırılarak rekreasyon amacı ile halkın yararlanmasına da açılacaktır.

Kültür Bakanlığı'nca oluşturulan Boğaziçi SİT kararlarını içeren bu tebliğ, Boğaziçi kıyı mekanı için bir dönüm noktası olmuş, çok önceleri verilmesi gereken özel ve ayrıcalıklı bölge niteliği ve koruma kararları bu tebliğ ile verilmiştir.

1975 SİT kararından sonra Boğaziçi Alanında arazi kullanışı etkileyen bir çok yasal mevzuat oluşmuştur. Bunlardan biri 15.5.1976 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan 1990 nolu "Gecekondu Kanununda Bazı Değişiklikler Yapılması Hakkında Kanun"dur.

Bu Kanunla mevcut gecekonduların ıslahı, tasfiyesi, yeniden gecekondu yapımının önlenmesi ve bu amaçla gerekli tedbirlerin alınması hükümleri yer almaktadır. 775 sayılı kanunla yığılması öngörülen gecekondu, 1990 sayılı kanunla belediyelere ait ya da ait olacak arsa ve araziler-

de yapılan gecekondular yasal hale getirilerek ıslah planları yapılması öngörülmektedir. Bu amaçla bir fon oluşturulmuştur. Islah planlarının yapımı İmar ve İskan Bakanlığı'nın denetemi altında ilgili belediyelere verilmiştir. Ayrıca, gecekondulardan haklarında yıkım kararı alınan fakat bu karar henüz yerine getirilmemiş olanlarının yıkımı durdurulmuş ve kanundan yararlanmaları sağlanmıştır.

Bu arada İstanbul Belediye yönetiminde bazı değişiklikler olmuş, yeni belediye şubeleri oluşturulmuştur. 11.12.1980 tarihli 34 nolu Milli Güvenlik Konsey Kararı, 9.2.1981 tarihli 57 nolu Sıkıyönetim Komutanlığı bildirimleri bu oluşumu sağlamıştır. (Bkz. 1975-83 Ara Dön. Yönt. Süreç).

29.1.1983 tarihinde İmar ve İskan Bakanlığı talebiyle "Boğaziçi'nin her iki yakasında uygulanacak Bazı İmar Karar hükümleri hakkında" Bakanlar Kurulu kararı çıkarılmıştır. 17493 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan bu karara göre; İstanbul Boğazı'nın tarihi ve doğal güzelliğini bozacak ve Boğaz çevresinde nüfus yoğunluğunu artıracak her türlü yapılanmayı önlemek maksadı öngörülmüştür. Ayrıca binalara ilişkin esaslar karar ekinde yayınlanmıştır. Özel bir yasa ve planlama ilkeleri oluşturuluncaya kadar 16 maddelik bir düzenleme getirilmiştir.

BKK 83/5760 sayılı Karara göre;

1- Kararname çıkmadan önce verilmiş bulunan ve 1982 onanlı Boğaziçi Nazım Planına uygun ve yapı izinlerine dayanılarak başlanmış yapıların yapımı sürdürülecektir.

2- Yeni imar durumu ve yapı izinleri verilmesi yasaklanmıştır.

3- Taş ocağı, kum ocağı, kireç ve tuğla ocağı gibi tüm ocaklar kapatılacak ve yenilerinin açılmasına izin verilmeyecektir.

4- Yapımı sürmekte olan kamu yatırımlarıyla, yapıl-

makta olan yapılara ancak her türlü yasal işlemlerin tamamlanması koşulu ile izin verilmekte, yeni yatırımlarda ise Bakanlar Kurulunun izninin alınması gerekli görülmüştür.

5- Boğaz'ın iki yakasında özel mülkiyetler de dahil yeşil örtüyü tahrip eden görünümü bozan yapılaşmaya ve kaçak yapılara karşı sürekli denetim ve önleme etkinliklerini yürütecek teknik ve yönetsel bir örgütün kurulması istenmiştir.(P.Korça, 1984).

6- Teknik ve idari örgütlenme ile ilgili bütün çalışmaların bir yıl içinde bitirilmesi kararlaştırılmıştır.

7- Çamlıca'nın karakterini bozan her türlü yapılaşmanın düzeltilmesi kararlaştırılmıştır.

8- Beşiktaş, Beykoz, Üsküdar ilçelerinin Boğaziçi SİT alanına giren yerlerindeki yapı izinlerinin İstanbul Belediyesince yürütülmesi kararlaştırılmıştır.

9- SİT Alanı içindeki 1.grup eski eserlerin onarımı sürecektir.

10- Sanayi, kömür, akaryakıt kuruluşları ve depoların da uygun yerlere taşınması öngörülmüştür.

11- Boş alanlar yeşillendirilerek gerekirse Orman Bakanlığınca orman statüsüne alınacaklardır.

12- 1/1000 ölçekli halihazır haritalar hemen gerçekleştirilecektir.

13- 1/1000 ölçekli imar planı hemen gerçekleştirilecektir.

14- D.İ.E. ile ortak sayısal değerler elde edilecektir.

15- Boğaziçi SİT Alanının tümünü kapsayan Boğaziçi Nazım Planı ve Boğaziçi öngörünüm bölgesi 1/1000 ölçekli imar tatbikat planı Kararname yayınından itibaren 3 aylık bir çalışma döneminde bitirilecek şekilde İstanbul Belediyesince özel bir çalışma oluşturulacak, faaliyetleri haftada bir rapor edilecek ve hazırlanan planlar 3 aylık süre sonunda onaya sunulacaktır.

16- Gerekli mali kaynak sağlanacaktır.

Kısa bir süre sonra, B.İ.N.P., İller Bankası, İstanbul Belediye kurumlarının teknik eleman ve uzmanlarından oluşan bir grup 1/5000 ölçekli Nazım Plan ile 1/1000 ölçekli öngörünüm, geri görünüm etkilenme bölgelerinin uygulama planlarını hazırlamıştır.

Boğaziçi Kararnamesi, Boğaziçi alanında araziden yararlanmada önemli ölçüde ve son derece katı hükümler getirmiştir.

Boğaziçi'nin korunması için yapılan bütün çabalardan sonra ve Boğaziçi Kararnamesinden sonra 18.3.1983'te 2805 sayılı kanunla İmar Affı çıkarılmış ve birdenbire bütün ülke genelinde ve özellikle İstanbul'da yasa dışı ve aykırı bütün gecekondular ve yapılar yasal hale getirilmiştir. Boğaziçi ve diğer bazı özel alanlar özel kanunla belirlenecek düzenlemelerle yürütülecektir, denilmekte ise de, başvurular üzerine bu alanlarda da yasallaştırma işlemi yapılmıştır.

Yasanın amacı, yürürlüğe giriş tarihinden önce, imar ve gecekondular mevzuatına aykırı olarak inşa edilmiş ve inşa halindeki bütün yapıları, bazı istisnalar hariç bağışlamaktır. (A.Selek Tola, 1987). İmar Affı Yasası imar ve gecekondular yasalarına aykırı yapılmış ve yapılmakta olan yapıları ikiye ayırarak her bir kümede yer alanlar için ayrı ayrı hükümler koymuştur. (R.Keleş, 1984). Bunlardan birincisi olduğu gibi ya da iyileştirilerek korunması gereken yapılar, diğeri ise yıkılması gereken yapılardır.

Bu yasada kıyı şeridi imar planı olan yerlerde yatay olarak en az 10 metre, planı olmayan köy ve kasabalarda toplu yerleşim alanlarında en az 30 metre, diğer yerlerde 100 metre genişliğinde bir arazi olarak tanımlanır. (4/p) (P.Korça, 1984). Yasa kıyılarda da olsa durumu düzeltilebilecek kimi yapıların para cezası alınarak korunması ilkesini de getirmiştir. Belediye sınırları içi ve mücavir alanda belediyeler, belediye sınırı dışı ve mücavir alan dışında ise

valilikler görevli olup, vatandaşın tüm işlemlerini kolaylaştırıp ruhsat vermeyi bir an önce gerçekleştirmek için gerekli tedbirleri almıştır.(Ç.Aysu, 1989).

Bu yasa daha çok Boğaziçi alanı dışında özel kanuna tabi olmayan alanlarda etkili olmuştur. Boğaziçi'nde de etkileri görülmüştür. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, tek tek kaçak yapılarda ve bunlardan oluşan gecekondu vs. alanlarda yapılacak işlemleri ayrıntılı olarak belirlemek için 25.8.1983 tarihinde 18146 no ile Yönetmelik çıkarmıştır. (R.Keleş, 1984).

23.7.1983 tarihinde 1710 sayılı Eski Eserler Kanununun yerine 2863 sayılı "Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu" (T.K.T.V.) yürürlüğe girmiştir. 1710 sayılı yasada yapılan birçok tanımlamalar 2863'de de yapılmıştır. SİT'ler, taşınmazlar gibi yasada korunması gerekli görülen taşınmaz kültür ve doğa varlıklarına her türlü inşai ve fiziki müdahaleler yasaklanmıştır.

Korunması gerekli taşınmaz kültür ve tabiat varlıklarının tesbiti Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca yapılmaktadır. Merkezi Ankara'da olmak üzere "Taşınmaz Kültür ve Tabiat Varlıkları Yüksek Kurulu" ile Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca tesbit edilecek yerlerde "Taşınmaz Kültür ve Tabiat Varlıkları Bölge Kurulları" oluşturulmuştur.(Bkz. 1975-83 Yönetimsel Süreç). Bir alanın SİT alanı olarak ilanı bu alandaki imar planı uygulamasını durdurur ve koruma amaçlı imar planı yapılıncaya kadar geçiş dönemi yapı şartları Yüksek Kurulca 3 ay içinde kararlaştırılır, denilmektedir.

Bu yasanın 1710 sayılı Eski Eserler Kanunundan büyük bir farkı yoktur. Hatta yasada öyle hükümler vardır ki, eski yasada plan hükümleri itibariyle uygulamada işlemeyen maddeler aynen yer almıştır.(A.Selek Tola, 1987). Bu Kanuna göre Boğaziçi'nin bütünü "Doğal ve Tarihi SİT" alanı kapsamına girmiştir. Şehir ve Bölge Planlarının yapımı ve uygu-

lanması konusunda, plancıları ve uygulayıcıları bağlayan hükümler içermektedir.(N.Vidinlioğlu, 1985).

Bu dönemde yürürlüğe giren yasalardan biri de 11.8.1983 tarihli 2873 nolu "Milli Parklar Yasası"dır.

Bu yasanın, milli ve milletlerarası düzeyde değerlere sahip milli park, tabiat parkı, tabiat anıtı, tabiatı koruma alanlarının seçilip belirlenmesine, özellik ve karakterlerinin bozulmadan korunmasına, geliştirilmesine ve yönetilmesine ilişkin esasları düzenlemesi öngörülmüştür. (İ.Tayşi, 1985).

Milli Park karakterine sahip olduğu saptanan alanlar, Milli Savunma, Bayındırlık ve İskan, Kültür ve Turizm Bakanlıklarının olumlu görüşü gereği halinde diğer ilgili Bakanlıkların da görüşü alınarak, Tarım Orman ve Köy İşleri Bakanlığı'nın teklifi üzerine Bakanlar Kurulu Kararı ile Milli Park olarak belirlenir.(N.Vidinlioğlu, 1985). Orman rejimine giren yerlerde koruma alanlarının belirlenme yetkisi Tarım, Orman ve Köyişleri Bakanlığı'na, orman rejimi dışında Bakanlar Kuruluna aittir.

Milli Park olarak belirlenen alanların koruma ve kullanma amaçlarını gerçekleştirmek üzere kuruluş, geliştirme ve işletmelerini kapsayan gelişme planlarının Tarım, Orman ve Köyişleri Bakanlığı'nca hazırlanması hükümleri yer almaktadır. Kamu yararı olmak koşulu ile plan dahilinde turistik amaçlı bina ve tesisler yapmak üzere gerçek ve özel hukuk tüzel kişileri lehine Maliye Bakanlığı'nın görüşü alınarak Tarım ve Orman Bakanlığı'nca izin verilebilir. Bu izin üzerine bu kişiler lehine tesir edecek intifa hakkı süresi 49 yılı geçemez. Bu süre sonunda bütün tesisler eksiksiz olarak hazineye devredilir. (N.Vidinlioğlu, 1985).

11.8.1983 tarihinde 2872 sayılı "Çevre Kanunu" yürürlüğe girmiştir. Bu yasa ile ülkemizde bütün vatandaşların

ortak varlığı olan kırsal ve kentsel çevrenin korunması, iyileştirilmesi, kırsal ve kentsel alanda arazinin ve doğal kaynakların en uygun biçimde kullanılması ve korunması, su, toprak, hava kirlenmesinin önlenmesi, ülkenin bitki ve hayvan varlığı ile doğal ve tarihsel zenginliklerinin korunarak, bugünkü ve gelecek kuşakların sağlık, uygarlık ve yaşam düzeyinin geliştirilmesi ve güvence altına alınması için yapılacak düzenlemelerin ve alınacak önlemlerin, ekonomik ve sosyal kalkınma hedefleriyle uyumlu olarak belirli hukuki ve teknik esaslara göre düzenlenmesi amaçlanmaktadır. (İ.Tayşi, 1985).

Kırsal ve kentsel alanlarda arazi kullanım kararlarına uygun olarak tesbit edilen koruma alanlarında uygulanacak koruma ve kullanma esaslarının belirlenmesini öngörmüştür. Aşırı ve yanlış kullanım nedeni ile ülkenin temel ekolojik sistemlerinin dengesinin bozulması, hayvan ve bitki türlerinin, nesillerinin tehlikeye düşürülmesi, doğal zenginliklerin tahribi yasaklanmıştır. Her türlü atığın çevreye zarar vermemesi, arıtma tesis ve sistemlerini kurulum, kuruluş ve işletmelerce yapılması ve yapıldıktan sonra kullanma izni verilmesi belirtilmektedir. Zararlı kimyasal maddeler ile gürültü yapan kuruluşların çevreye zarar vermeyecek şekilde faaliyet göstermeleri gerekmektedir. (N.Vidinlioğlu, 1985). Madde 22'de deniz ve kıyıların kirlenmesini önlemek amacı ile kirletme yasağına uymayan gemilerden para cezası alınması hükmü getirilmiştir.

Bunun dışında 2872 sayılı Çevre Kanunu ile çevre sorunlarıyla ilgili olarak Çevre Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Ayrıca çevre kirliliğinin önlenmesi ve çevrenin iyileştirilmesi amacı ile "Çevre Kirliliğini Önleme Fonu" oluşturulmuştur.

8.11.1983 tarihinde özellikle Boğaziçi'nde önemli olabilecek 2942 sayılı "Kamulaştırma Kanunu" çıkarılmıştır. Amacı madde 1'de açıklanmıştır. "Bu kanun kamu yararının

gerektirdiği hallerde gerçek ve özel hukuk tüzel kişilerinin mülkiyetinde bulunan taşınmaz malların devlet ve kamu tüzel kişilerince kamulaştırılmasında yapılacak işlemleri, kamulaştırma bedelinin hesaplanmasını, taşınmaz malın ve irtifak hakkının idare adına tescilini, kullanılmayan taşınmaz malın geri alınmasını, idareler arasında taşınmaz malların devir işlemlerini karşılıklı hak ve yükümlülüklerle bunlara dayalı uyuramazlıkların zm usul ve yöntemlerini düzenler".

Kamu hizmetlerinin veya teşebbüslerinin yürütülmesi için gerekli olan taşınmaz mallarının, kaynaklarının ve irtifak haklarının bedelinin ödenmek Şartıyla kamulaştırılabileceği belirtilmiştir. Arsa ve arazilerin bu kanunla kamu yararı amacı ile kullanımı sağlanmıştır.

Bundan sonra 18.11.1983 tarihinde 18225 sayılı Resmi Gazetede A.Y.K. Kararı ile İstanbul'da 35 bölge SİT bölgesi olarak ilan edilmiştir. Bunlardan Boğaziçi'ne ait olanları Şöyle sıralayabiliriz: Beşiktaş-Ihlamur Kasrı (Doğal SİT), Sarıyer-Rumeli (Tarihi Doğal SİT), Beykoz-Paşabahae (Kentsel SİT), Sarıyer-amlık Mevkii (Doğal SİT), Beykoz-Anadoluhisarı (Tarihi SİT), Sarıyer-Rumeli Hisarı (Kentsel Doğal SİT), Boğaziçi (Tarihi Doğal SİT), Üsküdar (Kentsel Doğal SİT).

3.3.2. 1975-1983 ARA DÖNEMİNDE YNETİMSSEL SÜREÇ ;

11.12.1980 tarihinde 17187 sayı ile Milli Güvenlik Konsey Kararı (No:34) yayımlanmıştır. Bu karara göre;

1- Ülkemizdeki hızlı nüfus artışı ve köyden kente gn sonucu olarak büyük kentlerimizin yakınlarında teşekkül etmiş olan belediyeler, aydınlatma, su, kanalizasyon ve ulaştırma gibi hizmetlerinden yeterli bir Şekilde halka gtrlememesine ve kontrolun aksamasına neden olmaktadır.

2- Büyük kentlerin çevresinde teşekkül etmiş olan bu durumdaki belediyelerin Sıkıyönetim Komutanlıklarının

koordinesinden ve onların emrecekleri şekilde en kısa zamanda sağlanacaktır.

İstanbul ve diğer şehirlerin çevrelerindeki aşırı yayılma ve yığılmayı ve yönetimdeki aksaklıkları gören Askeri yönetim bu karara varmıştır.

TABLO 8:YILLARA GÖRE YEREL YÖNETİM BİRİMLERİNİN ARTIŞI.

Kaynak; E.Aysu "İstanbul Anakent Alanında Kentiçi Devirgenlik Örüntüsü" Y.Ü Ş.B. P.B., 1990

1923-39	1940-50	1950-60	1960-80	1980-83(*)	1983 sonrası
1 Merkez Belediye	1 Merkez Belediye	1 Merkez Belediye	1 Merkez Belediye	1 Merkez Belediye	1 Anakent Belediye
6 Çevre Belediyesi	6 Çevre Belediyesi	12 Çevre Belediyesi	32 Çevre Belediyesi	(Belediye şubeleri: Küçükçekmece Güngören Kocasinan Bayrampaşa Kartal Maltepe Pendik Kağıthane Ümraniye)	15 İlçe Belediyesi
Catalca Yalova Tuzla Siliy-i Pendik Sile	Kartal Maltepe	K.Çekmece B.Çekmece Darıca (il dışı) Gebze (il dışı)	Avdılar Esenler Kocasinan Sefaköy Hadımköy Alibeyköy Bayrampaşa Yeni Bosna KÜçükköy Dolayoba Soğanlık Yakacık Celaliye Değirmen Selimpaşa Kağıthane Çınarcık Namerburgaz KÜçükşyali Ümraniye		Adalar Bakırköy Beykoz Beyoğlu Beşiktaş Emirönü Eyüp Fatih Sarıyer Kadıköy Kartal Sarıyer Şişli Üsküdar Zeytinburnu.
(*) 11 Aralık 1980'de Resmî Gazete (17 187 Nolu) yayımlanan Millî Güvenlik Konseyi'nin 34 numaralı karar uyarınca Sıkıyönetim Komutanlıklarında oluşturulan Belediye şubeleri.					

9.2.1981 günü 57 nolu bildiri İstanbul I. Ordu ve Sıkıyönetim Komutanlığı tarafından oluşturulmuştur. Buna göre; 26 adet çevre belediyelerinin İstanbul Belediyesine şubeler halinde bağlanmasını öngörmüş, böylece İstanbul'da 21 şube müdürlüğü oluşmuştur.

11.3.1981 günü de 81 sayılı bildiri ile İstanbul çevresindeki 22 köy tüzel kişiliği kaldırılarak İstanbul Belediyesine bağlanmıştır. Kısa bir süre sonra da 8.12.1981 de 2561 sayılı Kanun "Büyükşehirlerin yakın çevrelerindeki yerleşim yerlerinin Ana Belediyelere bağlanması hakkında" yürürlüğe girerek 300 bin ve üzeri nüfuslu belediye ve köyler, tek bir yönetime bağlanmıştır.

Belediye birimlerindeki bu değişikliklerden sonra 23.7.1983 tarihinde Boğaziği için önemli bulunan Taşınmaz Kültür ve Tabiat Varlıkları Yüksek Kurulu ve Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca tesbit edilecek yerlerde "Taşınmaz Kültür ve Tabiat Varlıkları Bölge Kurulları" oluşturulmuştur.

Korunması gerekli taşınmaz ve tabiat varlıklarının korunması ve restorasyon ile ilgili ilkeleri belirlemek, Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca tesbit olunan kültür ve tabiat varlıklarının tescilini yapmak, Yüksek Kurulan intikal edecek konu ve uyuşmazlıklar hakkında Kültür ve Turizm Bakanlığı'na görüş bildirmek, uygulamada Bakanlığa yardımcı olmak gibi görevleri vardır.(N.Vidinlioğlu, 1985). Yüksek Kurul 15 üyeden oluşur. Bunlardan 7'si asıl, 8'i temsilci üyedir. Temsilci üyelerin üçü Cumhurbaşkanı, beşi Yüksek Öğretim Kurulunca seçilir. Bu beş üyenin mimarlık, arkeoloji, sanat tarihi, şehircilik ve idare hukuku dallarının her birinden seçilmesi gerekir.

Bölge Kurullarının görevi ise, Yüksek Kurulun verdiği ilke kararlarına uymak şartıyla uygulamaya yönelik kararlar almaktır.

3.3.3. 1975-1983 ARA DÖNEMİNDE PLANLAMA SÜRECİ ;

B.İ.N.P. Bürosunun kuruluşu ve 1965'den sonra çalışmalarına başlaması, ayrıca 1975'de Boğaziği SİT Kararları ile Boğaziği Alanı ile ilgili ilk çalışmalar başlamıştır. 1975'de Kültür Bakanlığı kararı ile Boğaziği'nin "Doğal ve Tarihi SİT Alanı" ilan edilmesi ile planlamasının B.İ.N.P. Bürosunca yapılmasını uygun görmesi ile bu görev Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosuna verilmiştir. 30.7.1976 tarihinde "Boğaziği 1/5000 Nazım İmar Planı"nın yapılması amacıyla çeşitli üniversitelerden öğretim üyelerinin, İmar ve İskan Bakanlığı Planlama ve İmar Genel Müdürlüğü temsilcisi, B.İ.N.P.B. Başkanı ve ilgili Kent Planlama Grubu Başkanlığı elemanları ve İstanbul belediyesinin katıldığı

bir toplantı düzenlenmiştir. Bu toplantıda; Boğaziçi'nin yeri, önemi, SİT kararlarının planlama kararları ile bütünleşmesi gerekliliği, rekreasyon, turizm ve konut fonksiyonlarının devamlılığı, planın stratejik hedefi, zamanı, kapsamı açıklanmış, ayrıca coğrafi, morfolojik, tarihi ve yerleşme durumu, hukuki, politik, yatırımsal yaklaşımlar, sosyo-ekonomik ve kültürel değerlendirmeler, çok yönlü arazi kullanım kararlarının uygulama yöntemlerinin elde edilmesinin sağlanması konuları tartışılmıştır. Bu toplantıda belirtilen görüşleri şöyle açıklayabiliriz.(Ç.Aysu, 1989).

a) Genel özellikler ve veriler zedelenmeden, yoğunluk arttırılmadan detayda değişiklik yapılabilir.

b) Koruma ile uygulama arasındaki sorunlar çözümlenmelidir.

c) Boğaziçi ekonomisi, kendi kendini idare eder duruma getirilmelidir.

d) Tabii hali ile muhafazası ve yeşilin korunması.

e) Fonksiyon getirilmesi, strateji ve oranların saptanması.

f) II. Boğaz Köprüsünün korniş yollarla bağlantısının geriden olması.

g) Hisseli tapu durumunun çözümlenmesi.

h) Boğaz köylerinin kesin sınır tespitlerinin yapılması.

ı) Yeşil alan sınırlarının saptanması.

j) Yapıların tescil işlemlerinin gerçekleştirilmesi.

k) Özel bir yasa zorunluluğu.

l) Koruma gerekliliği.

Bu görüşlerden başka; batı yakasında halihazır haritaların yetersiz olduğu, karayolları ilişkilerinin önemi, hisseli tapu ve yeni mahallerin olduğu, Boğaz'ın özelliklerine dayanılarak yasa değişikliği getirilmesi gerektiği belirtilmiştir.

1976'da yapılan bu toplantıdan 1 yıl sonra 3.6.1977 tarihinde 1/5000 ölçekli "Boğaziçi Doğal Tarihi SİT Değerlerini İçeren Nazım Plan ve Raporu" İmar ve İskan Bakanlığı Planlama ve İmar Genel Müdürlüğünce onanmıştır.

Bu planla Boğaziçi ilk defa kapsamlı bir şekilde ele alınmış ve korumaya tabi tutulmuştur. Bu plan, 1983'de oluşturulan Boğaziçi Kanunu ve "Boğaziçi Doğal ve Tarihi SİT Değerlerini İçeren Nazım Plana" temel oluşturmuştur. Planlamanın ana kararlarını şöyle özetleyebiliriz;

"Boğaziçi öncelikli kent bütününlüğün günlük, hafta sonu ve mevsimlik rekreasyon (eğlenme-dinlenme) ihtiyaçlarını karşılamaadaki rolü, tarihi ve doğal değerleri dolayısıyla iç ve dış turizm cazibesi ve nihayet eski köy yerleşmelerinin mevcudiyeti ve bunların kent merkezi ile yakın ilişkilerinin bulunması nedeni ile taşıdığı iskan potansiyeli gözönüne alınarak, rekreasyon, turizm ve konut alanı olarak ayrılmıştır. Büyük sağlık tesisleri, üniversite, akademi, yüksek okul vb. eğitim tesisleri ile kamu özel sektöre ait idare binaları (balıkxane hariç) İmar ve İskan Bakanlığı'nın olumlu görüşü alınmadan izin verilmeyecektir. Kültür Bakanlığı ve G.E.E. ve A.Y.K. görüş ve kararlarının da alınması gereklidir. Stadyum ve kapalı spor sahaları gibi büyük kullanışlara izin verilmemiştir.

Rumeli yakasında Mecidiyeköy doğrultusundan gelen merkezi iş alanına bitişik şehir merkezine bağımlı etkilendirme bölgesi Levent yöresinde belirtilmiş olanla sınırlandırılmış, bunun dışında Boğaziçi'nin hiçbir bölgesinde merkez fonksiyonları (yönetim ve kontrol kurumları) kullanımına izin verilmemiştir.

Tarihi ve doğal değerlerin korunmasına yönelik turizm amaçlı yerleşme teklifleri için Turizm ve Tanıtma Bakanlığı kararı ile turizm konaklama alanlarında planlamalar geliştirilecektir. Bunundışındaki alanlarda teklifler belediyelerce yapılabilecektir. Hazineye, belediyeye, özel

idarelere ait parseller kamu yararlı kullanışlara tahsis edilecektir.

Genel arazi kullanış kararlarında Boğaz, sanayi sektörü için çok kısıtlı ve şartlı bir bölge olarak kabul edilmiştir. Hiçbir şekilde sanayi sahası açılmayacaktır. Ancak mahalli ihtiyaçları karşılamak amacı ile mahalli ürünün değerlendirilmesi için depolama ve K.sanatlardan çevre sağlığı yönünden zararsız bulunan bazı türler için kısıtlı ve şartlı olarak yer gösterilmiştir. Kullanış tercihlerine aykırı bulunanlar bölgeden uzaklaştırılacaktır.

Yapılacak planların ve getirilecek uygulamaların morfolojiye ve koruma amacına uyumlu olması da önerilmiştir. Doğal ve tarihi değerlerin bütünlüğünü zedelemeyecek önemli ulaşım amaçlı seyahatlere dönük ulaşım sistemine ağırlık verilmiş, deniz ulaşımının geliştirilmesi düşünülmüştür. Bunun paralelinde karayolu ulaşımı, üst korniş yollarından yerleşme yörelerine yapılan bağlantılarla trafiğin sahil kesiminden geri plandaki bölgelere doğru yönlendirilmesi kararlaştırılmıştır. Sahil yolunun giderek rekreasyon ve turizm amaçlı seyahatlere dönük içeriğe kavuşturulması öngörülmüştür.

Planlama prensipleri de şu şekilde açıklanmıştır; 1977 Boğaziçi Doğal ve Tarihi SİT Planı ile detay planları yapılınca kadar M.İ.Planlarının yürürlükte kalması uygun görülmüştür. Ayrıca 1/5000 ölçekli 1971 tarihli Boğaziçi Sahil Şeridi Planı da aynen yürürlükte kalmıştır.

Daha önce tescil edilmiş münferit koruma kararları ile tarihi ve tabii SİT alanları var ise yapılanma şekillerine ait taliplerde 1710 sayılı Eski Eserler Kanununa göre işlem yapılması öngörülmüştür.

Konut, turizm, rekreasyon ve alt yapı amaçlı yerleşme tekliflerinde, bina yapılanma ölçülerine aykırı olmamak

üzere, ifraz yapılmamak, M.İ.P. yapılmak ve İmar ve İskan Bakanlığı'nca onanmak suretiyle tek parselde birden fazla bina yapımını izin verilmiştir.

Boğaziçi sınırları içinde imar planlarında yeşil alan, resmi ve umumi hizmet binaları için ayrılmış olanlar ilgili kurumlarca 4 yıllık süre içinde kamulaştırılmadığı taktirde, İmar ve İskan Bakanlığı'nın olumlu görüşü ile başka bir kamu kullanımına tahsis edilebilir.

%60 (30' eğim) ve daha fazla eğimli yerlerde yapılanma şartlarını aşmamak, jeolojik yönden olabilirlik kanıtlandıktan sonra yapı yapımına izin verilmiştir.

Sahil Şeridi Öngörünüm ve Geri Görünüm Bölgelerindeki her türlü tatbikat imar planı yapılırken İmar ve İskan Bakanlığı'nca onaylanmasından önce Kültür ve Turizm Bakanlığı ve G.E.E. ve A.Y.K. görüş ve kararı alınacaktır. Diğer bölgelerde belirsizlik halinde İmar ve İskan Bakanlığı son mercidir.

Milli Savunmaya tahsisli askeri alanlar, arazilerin tahsis ve kullanım şeklinin değiştirilmesi halinde, yeşil alan olarak ayrılacaklardır. ticaret bölgelerinde taks, kaks değerleri hiçbir suretle arttırılmayacaktır. Kamu yararına dönük rekreatif tesisler, sosyal alt yapı tesisleri, geleneksel ahşap, deniz hamamları, yolcu ve yat iskeleleri, çekek yerleri, rıhtım, köprü vb. için Kültür ve Turizm Bakanlığı, G.E.E. ve A.Y.K. Kararı ve İmar ve İskan Bakanlığı'nın onayı gerekli görülmüştür. Otopark ihtiyacı bölgelere göre farklı şekillerde tesbit edilmiştir. Kişi başına 10 m² yeşil alan ayrılmıştır.

Yeni yerleşme alanlarında özel mülkiyetli parsellerde yoğunluğu azaltmak, yeşil alan, ağaçlandırma temin etmek, kamu yararına kullanılmak amacı ile yapı yaklaşma mesafeleri belediyesince hazırlanacak Tatbiki İmar Planları-

na göre ifraz yapılabilecektir.

İmalat, depolama ve K.sanatlar için ancak planda belirtilen ölçülerde kullanma izni verilmiştir. Ekmek fabrikaları, simit, börek, pasta imalatı yapan fırınlar, fabrika ölçeğinde olmayan süttten imal edilen gıda maddeleri yapan imalathaneler, sahil yolu ile deniz arasında olmamak şartıyla geleneksel ahşap sandal ve balıkçı tekneleri yapımı, bakımı için atölyeler tesis edilebilir. Ayrıca toprak çanak, çömlek imalathane ve fırınlarınca yapılabilir.

Depolama, sahil şeridinde olmamak, vadilerin iç kısımlarında ve üst korniş yoluna kolay bağlanabilen yerlerde bulunmak, metropoliten alanda her bölge için belirlenen umumi servis hizmetleri iskelesinden depoya mal taşınmak şartıyla odun, mangal kömürü, likitgaz depolaması yapılır. (Maden kömürü, kok kömürü ve linyit kömürü depolanamaz). Kereste, tuğla gibi inşaat malzemeleri depolanabilir. Kum, çakıl, mıcır, taş depolanamaz. Balık ve balıkçılıkla ilgili mamul malzeme depolanabilir.

K.Sanatlardan çevreyi kirletici, gürültü, toz, duman çıkartanlara konut içinde izin verilmeyecektir. Fonksiyon değiştirilerek tekrar açılmalarına izin verilmeyecektir.

Gecekondü önleme bölgesi açılmaz. Daha önce açılmış olanlar Boğaziçi Nazım Planında bulunduğu bölgenin hükümlerine göre planlama ve uygulama yapılacaktır.

Herhangi bir değişiklik için Kültür Bakanlığı, G.E.E. ve A.Y.K. görüş ve kararı, İmar ve İskan Bakanlığı'nın onayı şarttır.

Planda Boğaziçi Alanı kararları tanımları ve özellikleri farklı dört bölgeye ayrılmıştır.

- 1- Sahil Şeridi Bölgesi,
- 2- Öngörünüm Bölgesi,
- 3- Geri Görünüm Bölgesi,

4- Etkilenme Bölgeleri.

Bina yüksekliği, binalara kat verilmesi ile ilgili hükümler yer almaktadır.

Korunacak değerlere bitişik parsellerdeki yapılanma istekleri için Kültür ve Turizm Bakanlığı ve G.E.E. ve A.Y.K. görüş ve kararı alınmak suretiyle uygulama yapılacaktır.

Teras, çatı ve çekme kat yapılamaz.

Bunlar dışında binalarda yapılacak her türlü çıkmalar ve diğer özellikler belirtilmiş, bahçe duvarları köyiçi inkişaf alanlarındaki özellikler belirtilmiştir.

Köyiçi alanlarının korunması belirtilmiştir. Bina cephesi 10 m. olan parsellere bitişik 3 kat $H=9.50$, 10-14 m. Blokbaşı 3 kat $H=9.50$, 14'den fazla parsellerde ayırık en çok 3 kat 9.50 m. olacaktır.

Yeşil karakterli iskan alanlarında $Taks=\max.0.15$, $Kaks=\max.0.30$ belirlenmiş, parsel sahası en az 1000 m² öngörülmüştür.

Korular ve mesireler ifrazedilemez, bunlardan kamu mülkiyetine geçenler rekreatif amaçlarla kullanılacaktır. Özel mülkiyetli alanlarda bulunan mesire yerlerinde konut alanı açılmaz.

Ağaçlandırılma teşvik edilmiştir. Yasal nedenlerle devlet ormanı alanına alınmayan yerlerde kısıtlı yerleşme olanakları sağlanmıştır. $Taks=\max.0.05$, $Kaks=\max.0.10$ $H=6.50$ gibi.

Turizm ve konaklama alanları içinde kararlar getirilmiştir. Boş alanlara ve zamanla sanayi depolarının nakli sonucu boşalacak alanlarda kısa süreli, hafta sonu günübirlik turizm tesisleri önerilmiştir. (Az yapı yoğunluklu, mekana uyumlu).

Rekreatif kullanım alanlarında yapılanma varsa mevcut duruma göre, yok ise belirtilen yapılanma şartlarına göre uygulama yapılır. 2000 m²'ye kadar Taks=max.0.20, daha büyük ise taks=max.0.15 belirtilmiştir.

Köyiçi yerleşme alanlarındaki tarihi mahalleler restore edilerek bu amaç için kullanımına izin verilmiştir.

Yat yavaşma tesisleri, gerekli izin yetkili makamlardan alındıktan sonra uygulanabilecektir.

Yönetici merkezin gelişiminin sakıncalı olduğu belirtilmiş olmasına rağmen 1. ve 4. Levent arkasında H=30.50 m 10 kat ve Taks=150 bina yapımına izin verilmiştir.

1977 onanlı Boğaziçi Nazım Planı, 1983 Boğaziçi Kanununa ve daha sonra oluşturulacak planlama çalışmalarına temel oluşturmuştur. Bu plan Boğaziçi'nin özel konumlu bir alan olarak kabul edildikten sonra aranan ilk detaylı plan olması açısından önem taşımaktadır. Koruma amaçlı bir planlamadır.

Koru, mesire yerleri ve vadiler, kamulaştırma ile korunmuş, ağaçlandırılmaları sağlanmıştır. Yönetici merkezin açılması, sanayi depolama faaliyetlerinin başka yere nakli, geleneksel yapıya uyan K.Sanatların teşvik edilmesi (çömlek, balıkçılık) olumlu diğer özellikleridir. Gecekondu önleme çabaları ve ıslah bölgelerinin Boğaziçi'ne uyum sağlanmasının amaçlanması, tarihi eserlerin koruma altına alınarak rekreasyon, turizm amacına yönelik kullanımının sağlanması, tarihi eserlerin, yapı yaklaşma mesafelerinin konması, ulaşımda deniz yolunun önerilmesi, sahil yolunun rekreasyona kullanımı için ayrılması önerisi, kişi başına 10 m² yeşil alan zorunluluğu, olumlu çalışmalarlardır. Ayrıca korunacak değerlere bitişik parsellerde ve diğer binalarda ölçülendirilmede bazı sınırlamalar getirmesi, boşalacak alanların yeşil alan olarak ayrılması, ti-

caret yapılarının sınırlandırılması gibi bir çok olumlu hususta gözden kaçırılmamalıdır.

Bu olumlu çabaların yanında birçok olumsuzluklar da yer almaktadır. Öncelikle Boğaziçi'nde nasıl geçirildiği belli olmayan öngörünüm, geri görünüm, sahil şeridi, etkilenme bölgesi gibi birçok bölgeye ayrılmış olmasıdır. Burada geri görünüm ya da etkilenme bölgesi olarak görülen alanlar zaman zaman Boğaziçi silüetini en çok etkileyebilen alanlar olmuşlardır. İkinci bir olumsuzluk mevzi imar planlarının yapımıdır. Sanayi ve depolama alanlarının kabulü, ıslah bölgelerinin uyum sağlanmasının gerçekleştirilemeyecek yeni gecekonduların teşvikinin sağlanması, 1. ve 4. Levent'te 10 katlı yapılara izin verilmesi, tek parselde birden fazla binaya izin verilmesi, diğer olumsuzluklardır.

1977 onanlı Boğaziçi Nazım Planı 1978 yılında revizyona tabi tutulmuştur. Bu revizyonla planlama kararları ve prensiplerinde temel değişiklikler getirmemiştir. G.E.E. ve A.Y.K. kararı doğrultusunda binaların ve yerleşmelerin konumlanmalarında, ölçülerinde, tescilli koru ve mesire alanlarının gruplandırılması, kamulaştırılması hakkında detaylandırma getiren 3.3.1978 revizyonundan kısa bir süre sonra 15.12.1978'de de Boğaziçi Nazım Planı benzer bir revizyon daha geçirmiştir. (Ç.Aysu, 1989).

İstanbul Belediyesi tarafından 1/5000 ölçekli Boğaziçi Nazım Planının yeniden gözden geçirilmesi önerilmiş, bunun sonucunda İmar ve İskan Bakanlığı onanlı 1/5000 ölçekli plan ve revizyonları Eylül 1979 tarihinde yürürlükten kaldırılmıştır. 1979 revizyonu ile planlama ile ilgili birçok tanımlamalar yapılmıştır. (SİT, M.İ.P., Tatbikat İ. P., Taks, Kaks, kot verilmesi, nizamlar vs.). Revizyonda rekreasyon, turizm ve konut kullanımına ayrılması konusunda değişiklikler getirilmemiş, olduğu gibi kabul edilmiştir. Amacında; Boğaziçi bütünlüğünde evvelce uygulamaya

esas olan imar nizamının getirdiği yapılanma ölçülerinden genelde Boğaziçi Doğal ve tarihi karakterini bozmayanların kabul edilmesi; bu karaktere aykırı olan uygulamaları kaldırıp yerine, o yörelerin koruma amaçlı imar uygulama planları yapılarak, gerekli kuruluşlarca onaylanıncaya kadar geçit döneminin yapılanma şartlarını tayin etmektir. İlgili belediyesince koruma amaçlı tatbikat imar planlarının yapılması sırasında, parsellerin özel durumu, çevresinin oluşumu gözönünde bulundurularak gerekli görülen hallerde bu planla getirilen yapılanma ölçülerinin azaltılması veya arttırılmasının önerilebilme esnekliğini de kabul edilmektedir" denilmektedir.

Arazi kullanım kararlarında da daha detaylı öneriler getirilmiştir. 21.9.1979 tarihli Boğaziçi doğal ve tarihi SİT değerlerini içeren 1/5000 ölçekli planın oluşturulması tekrar revize edilmesi ve onanması Boğaziçi'ndeki yapılanmayı ve şekillenmeyi düzene koyamamıştır. Yasal, idari ve diğer bir çok hususta ortaya çıkan eksiklikler ve yanlışlıklar 1979 planının uygulanamadan tekrar revize edilmesini gerektirmiştir. Alınan temel tedbirler her türlü yapılanmaya yasak getirmesine rağmen yine de hızlı şehirleşme karşısında bir işe yaramamıştır.

1979 revizyonu 1981 yılına kadar sürmüştür. İmar ve İskan Bakanlığı, G.E.E. ve A.Y.K. ve İstanbul Belediyesi arasında birçok temaslar yapılmıştır. 1981 düzenlemesi adını alan revizyonla plan, hukuki, kadastral, idari, jeolojik vb. gerçek değerlere kavuşturulmak istenmiştir. Ancak revizyon çalışması 1982'ye kadar uzamıştır. Bu arada Mücavir Belediyelerle ilgili yasal düzenlemeler ortaya çıkmış ve sınırlar değişikliğe uğramıştır. Ayrıca kuzey doğu ve kuzey batıda bazı alanlar orman yasası kapsamından çıkarılmış, 1979 planında da mülkiyet sorunları ortaya çıkmıştır. Mayıs 1982'de alınan bir takım kararlarla kesin sonuca gidilmek için İstanbul Valiliğine, B.İ.N.P.

Başkanlığı ve İstanbul Belediyesi çalışmaları ile "Değişiklik Alan Teklifi" adı ile G.E.E. ve A.Y.K.'nca incelemeye Ekim 1982'de kabul edilip onanmak üzere İmar ve İskan Bakanlığı'na gönderilmiş, ancak onanma aşamasında Kasım 1982'de yeni istemler olmuş ve yeniden incelemeye alınmıştır. Yeni kararlar alınarak tekrar Bakanlığa gönderilmiştir. 13 Aralık 1982'de onanmıştır.

Plan tasdik hududu bu revizyonla yeniden çizilmiştir. Sahil şeridindeki tüm planlar ve uygulamalar kaldırılmış, kıyının kamu yararına kullanımına göre uyarlama yapılması önerilmiştir. M.İ.P. yeniden tasdik edilmeyecek, bitmiş olanlar da doğal çevreye göre güzelleştirilecektir. Koru ve mesire yerlerinde yapı yapılması hükmü kaldırılmıştır. Kent bütününe hizmet edecek tesislere izin verilmemiştir. 1979 revizyonunda "en az 4000 m² ve daha büyük parsellerde çevreye uymak ve ifraz yapılmamak kaydı konularak yapılanma değerleri ile konut için bir bina yapılabilecektir" hükmü iptal edilmiştir. Yine 1979 revizyonunda "tüm bölgelerde en çok 2600 m²'ye kadar mevcut parsellerde M.İ.P. yapılmaksızın iki bina yapılabilecektir. Daha büyük parsellerde birden fazla bina için M.İ.P. hazırlanması zorunludur" maddesi de iptal edilmiştir.

Köy inkişaf alanlarında 1/1000 ölçekli uygulama planları onayına kadar max. H=6.50 m'dir. Makineli hafriyat özel izne bağlı tutulmuş, hafriyat sınırı 1,5 m aşılabilir denmektedir. 1/1000 ve 1/5000 ölçekli Tatbikat İmar Planı olmayan bölgelere plan yapılıncaya kadar ifraz yapılamaz. Taks=%15, Kaks=%30, H=6.50 silueti bozmayacak ve 12x15x9 hacim ölçüsünü geçmemek şartı ile bir adet binaya izin verilmiştir.

Yapılan revizyonlar, 1983 yılında Boğaziçi Kanunu ile oluşturulan 1983 tarihli doğal ve tarihi SİT değerlerini içeren nazım plan ve raporu ile son bulmuştur.

Bu arada nihayet 1980 yılında B.İ.N.P.Bürosunca 1/50000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı bitirilmiş ve 29.7.1980 tarihinde onanmıştır.

3.4. 22.11.1983-BOĞAZIÇI KANUNU - 9.5.1985 YENİ İMAR KANUNU
ARA DÖNEMİNDE BOĞAZIÇI KIYI MEKANI ;

3.4.1. 1983 - 1985 ARA DÖNEMİNDE YASAL SÜREÇ ;

22 Kasım 1983 gün ve 18229 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 2960 sayılı Boğaziçi Kanunu, İstanbul Boğaziçi alanı için farklı imar düzenlemesi ve örgütlenmesi getiren özel bir yasadır. Bir yandan 6785 sayılı İmar Yasasındakine benzer, fakat ayrıcalıklı kurallar öngörürken, bir yandan da imar planlarında, yönetmeliklerde yer aması gereken ayrıntılar taşımaktadır. (Mimarlık, 1984/1). Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma, imar, orman, ulusal parklar konularındaki genel yasalar yürürlükte iken böyle bir yasanın çıkarılması tartışma konusudur.

İstanbul'daki hızlı kentleşme ve sürekli nüfus artışından Boğaziçi de çarpık bir yapılaşma ile payını almıştır. Boğaziçi'nin kurtarılması ve gelecekte de koruma kararlarının alınabilmesi için böyle bir yasa, atılmış önemli bir adımdır. Fakat genel yasalarla hiç özel bir yasa çıkarılmadan da düzenlemeler yapılabilirdi. Önemli olan genel yasalara uymayı ve uygulamayı sağlamaktır. Yasaklarla veya cezalandırmalarla sorunun çözümlenmesi ve başarıya ulaşılmasına imkan yoktur.

Yasanın amacı, birinci maddede şöyle ifade edilmektedir: "İstanbul Boğaziçi Alanının kültürel ve tarihi değerlerini ve doğal güzelliklerini kamu yararı gözetilerek korumak ve geliştirmek ve bu alandaki nüfus yoğunluğunu arttıracak yapılanmayı sınırlamak için uygulanacak imar mevzuatını belirlemek ve düzenlemektir". Bu haliyle Boğaziçi Kararnamesinin koyduğu ilke ve kararları büyük ölçüde benimsemiş ve korumuştur.

"Boğaziçi alanında yer alan kültürel ve tarihi değerlerin ve doğal güzelliklerinin muhafaza edileceği ve doğal yapının korunacağı" hususu 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu kapsamında yer almakta olup, Türkiye'de bu nitelikte fiziki çevreye sahip her yer için 2863 sayılı yasanın belirlediği (SİT) Kararları geçerli bir hüküm teşkil etmektedir. Dolayısıyla Boğaziçi Kanununda bu durum tekrar edilerek Boğaziçi mekanı 2863 sayılı kanunun etki alanı dışına çekilmeye çalışılmıştır.(2.Tür.Şeh. Kong., 1986).

Kanunda ikinci maddede tanımlar yer almaktadır. Boğaziçi alanı ve Boğaziçi sahil şeridini tanımlayan maddelerin yanında Boğaziçi alanı üç bölüme ayrılmıştır. Bunlardan öngörünüm bölgesi; sahil şeridine bitişik, 22.7.1983 tarihli 1/1000 ölçekli imar uygulama planında gösterilen bölge, geri görünüm bölgesi; öngörünüm bölgesine bitişik, 22.7.1983 tarihli 1/5000 ölçekli nazım planda gösterilen bölge ve etkilenme bölgesi de; öngörünüm ve geri görünüm bölgeleri dışında 22.7.1983 tarihli ve 1/5000 ölçekli nazım planında gösterilen ve Boğaziçi sahil şeridi, öngörünüm ve geri görünüm bölgelerinden etkilenen bölge olarak tanımlanmaktadır.

Yasada getirilen bu sınırlamalar, yeni alanların eklenmesini, kimi alanların çıkarılmasını gerektiren koşullar ortaya çıktığında sınırların değiştirilmesi için yasanın değiştirilmesi gerekecektir.(Mimarlık, 1984/1).

Kanunun ikinci bölümünde genel esaslar, orman alanları ve yeşil sahalar üzerinde durulmaktadır. Boğaziçi alanının korunmasında ve geliştirilmesinde ve imar mevzuatının uygulanmasında gözönünde bulundurulması gereken esaslar üçüncü maddede yer almaktadır. Bunlar sırasıyla şöyledir:

"a) Boğaziçi alanında yer alan kültürel ve tarihi değerler ve doğal güzellikler muhafaza edilir ve doğal yapı korunur.

b) Boğaziçi alanı kanun amaçlarına göre doğal ve tarihi çevreye uyumu gözetilerek güzelleştirilir ve geliştirilir.

c) Boğaziçi Alanında tarihi ve milli kültürümüze dayanan yaşamın yeniden canlandırılması, mesire yerlerinin geliştirilmesi ve gezinti alışkanlıklarının sürdürülmesi teşvik edilir. d) Boğaziçi alanındaki kültür ve tabiat varlıklarının onarımına öncelik verilir. e) Boğaziçi alanındaki yapılar bu kanun hükümlerine ve imar planları esaslarına göre yapılır, aykırı olanlar derhal yıktırılır veya yıktılır. f) Boğaziçi alanında mevcut planda nüfus ve yapı yoğunluğunu arttırıcı nitelikte plan değişikliği yapılamaz. g) Boğaziçi kıyı ve sahil şeridinde ve öngörünüm bölgesinde konut yapılamaz, tevhit ve ifraz işlemleri yapılmasına izin verilemez. h) Boğaziçi sahil şeridi ve öngörünüm bölgesinde turizm ve rekreasyon amacı ile ayrılan alanlara toplumun yararlanmasına ayrılan yapı yapılır ve bu husus tapu sicillerine işlenir. Toplumun yararlanmasına ayrılan bu yapılar amaç dışı kullanılamaz. i) Boğaziçi alanında kıyıları ancak kamu yararına kullanılır. j) Boğaziçi sahil şeridinde ancak toplumun yararlanacağı dinlenme, gezinti ve turizm tesisleri imar planlarına uygun olmak şartı ile yapılır. k) Boğaziçi alanında kıyıda ve sahil şeridinde boş alanlar veya boşaltılacak sahalar "j" fıkrasındaki esaslara göre değerlendirilir. l) Boğaziçi alanında kömür ve akaryakıt depoları, tersaneler ve sanayi tesisleri kurulamaz. m) Boğaziçi su yolunda hurda gemi ve benzeri araçlar bırakılamaz. n) Boğaziçi alanında imar planında parseller için belirlenen kullanım kararları tapu siciline işlenir. o) Boğaziçi alanında, kamu hizmet ve tesislerine ayrılan alanlarda geçici inşaat müsaadesi verilmez. Ancak Boğaziçi öngörünüm, geri görünüm ve etkilenme bölgelerinde kamu hizmet ve tesislerine ayrılan alanlarda 40 m²'yi geçmeyen bekçi kulübesi, büfe, çay ocağı gibi yapılara imar uygulama programı uygulanana kadar Boğaziçi İmar İdare Heyetince müsaade edilir" denilmektedir.

Kanunun başka bir özelliği; orman statüsüne alınacak yerlerin Boğaziçi İmar Yasası Koordinasyon Kurulunca kararlaştırılarak, kamu kurum ve kuruluşlarına ait alanları-

nın hazineye bedelsiz olarak terkedilmesidir. Bunlardan özel mülkiyete ait olanlar Tarım ve Orman Bakanlığı tarafından kamulaştırılacaktır. Yine Tarım ve Orman Bakanlığı tarafından proje ve program hazırlanarak Boğaziçi Alanının doğal yapısına uygun olarak düzenlenmesi sağlanacaktır. Bakımı işletilmesi ve korunmasında ilgili Bakanlığa verilmiştir. Ayrıca bu alanlarda ağaçlandırma, koru, park yapımı özendirilmeye çalışılmıştır. 6831 sayılı Orman Yasası 2. maddesinde yer alan, orman sınırı dışına çıkarılacak yerler hakkında hükmünün 2960 sayılı kanunla Boğaziçi alanı içinde uygulanması yasaklanmıştır.

Ayrıca ormanlarda intifa ve irtifak hakkı tesis edilemeyeceği, ancak kanunun amacına uygun olarak bu hakkın Boğaziçi İmar İdare Heyetinin teklifi üzerine ilgili Bakanlıklarca oluşturulabileceği de 4. madde hükümleri arasında yer almaktadır.

Kanunun 5. maddesinde; orman sayılmayan kamu kurum ve kuruluşları ile özel mülkiyete ait koru, koruya katılacak alan, çayır, mesire yeri, bostan vb. alanlar yeşil alan sayılmış ve bunların korunması gereği vurgulanmıştır. Ağaçların yok edilmesi veya tahribi tamamıyla yasaklanmış, imar planında yeşil alan olarak belirlenen yerlerin ağaçlandırılması öngörülmüştür. Gerekli tedbirler Boğaziçi İmar Müdürlüğüne alınır. Ayrıca yabancı ülke temsilciliklerine ait koruların bu niteliklerinin korunması da hükme bağlanmıştır.

Kanunun ikinci kısmında, bu kanunu uygulamak üzere oluşturulmuş organlar ve uygulama hükümleri yer almaktadır. Kanunun amaçları doğrultusunda Boğaziçi alanında yerleşme ve yapılaşmanın planlanması, koordinasyonu, imar uygulamalarının yapılması ve denetlenmesi için, Boğaziçi İmar Yüksek Koordinasyon Kurulu, Boğaziçi İmar İdare Heyeti ve Boğaziçi İmar Müdürlüğü adı altında üçlü bir sistem oluşturulmuştur. (Bkz. 1983-85 Ara Döneminde Yönetimsel

Süreç). Kanunun ikinci bölümünde planlar ve uygulamaları ile ilgili hükümler yer almaktadır.

Koordinasyon Kurulu kararıyla Boğaziçi İmar Müdürlüğüne hazırlanan imar planları 30 gün süre ile asılarak ilan edilir. Bu plana ancak kamu kurum ve kuruluşları ile meslek kuruluşları tarafından itiraz edilmesine ve itirazların incelenmesine izin verilmiştir. Boğaziçi İmar Müdürlüğü bu itirazları inceler ve planlara görüşünde ekleyerek İstanbul Belediye Başkanlığına gönderir. Belediye Başkanlığınca en geç bir ay içinde gerekli incelemeler yapılarak İmar İdare Heyetine gönderilir. İmar İdare Heyeti planları aynen veya düzelterek onay için İmar ve İskan Bakanlığı'na gönderir. İmar planı Boğaziçi İmar Yüksek Koordinasyon Kurulunun onayı ile yürürlüğe girer.

Boğaziçi alanındaki yapılar, kazı izni verildiği günden itibaren Boğaziçi İmar Müdürlüğü'nün inşaat ruhsatına ve eklerine ve bu kanunla belirtilen esaslara göre denetlenir. Denetleme sırasında inşaat ruhsat ve eklerine ve imar mevzuatına aykırılıklar tutanakla tesbit edilir ve inşaat mühürlenir. Yapının denetimi 11. maddede yer almaktadır. Kullanma izni verilen yapıların denetimi ise, Boğaziçi İmar Müdürlüğüne tespit edilecek önceliklere göre bir program dahilinde projelerine ve imar mevzuatına uygunluğu ile yapılır.

Madde 13'de yıkım işlemi yapılacak binalar maddelenmiştir. Yıkım işlemi Boğaziçi İmar İdare Heyetinin kararı ile Boğaziçi İmar Müdürlüğü tarafından yapılır. "İnşaat ruhsatı olmayan yapılar, yapının inşaat ruhsatı ve eklerine ve imar mevzuatına aykırı yapılmış bölümleri, mühürlenerek yapımı durdurulmuş yapıların mühürlendikten sonra yapılmış ilaveleri ve kullanma izni verildikten sonra imar mevzuatına aykırı olarak yapılan değişiklik ya da eklentileri" yıkım işlemine tabi tutulur.

Üçüncü bölümde, mali hükümler, cezalar ve diğer hükümler yer almaktadır. Bunun dışında Milli Savunma Bakanlığı'na tahsisli veya savunma amacıyla kullanılması Genelkurmay Başkanlığınca öngörülen alanlarda bu kanun hükümleri uygulanmaz. Ayrıca 6785 sayılı İmar Kanununun ve 16.3.1983 tarih ve 2805 sayılı kanunun ve diğer kanunların bu kanuna aykırı hükümleri uygulanamaz. 20. maddede bulunan bu hüküm Boğaziçi Kanununun özel bir imar yasası niteliğini taşıdığını göstermektedir. Ancak yine de af uygulaması Boğaziçi'nde etkili olmuştur.

Geçici madde 4'te Boğaziçi kıyı, sahil şeridi ve öngörünüm bölgelerinde 22.7.1983 tarihli 1/5000 ölçekli nazım ve 1/1000 ölçekli imar uygulama planları ile konut kullanımına ayrılmış ancak yapı yapılmamış alanların yeşil alan statüsüne tabi olacağı belirtilmiştir.

Geçici madde 5'de Boğaziçi alanında 2805 sayılı Kanuna göre ıslah imar planlarının yapılması ve onayının kanunun 10. maddesine göre yürütülmesi gerektiği açıklanmıştır. Bu madde ile 2805 sayılı Af Yasası gereği müracaatların geçerli olduğu ve kaçak yapıların tümüne hak verilmesine olanak sağlandığı görülmektedir. "Bu yapılar için tespit işlemleri 18 ay, değerlendirme işlemleri ise beş yılda tamamlanır, ıslah imar planı yapılacak bölgelerin sınır tespiti ise 6 aydır" hükmü yer almaktadır.

Korunması ya da iyileştirilerek korunması olanağı bulunmayan yapılarla, kamu kurum ve kuruluşlarının olup da Bakanlar Kurulunca geçici olarak korunmasına karar verilen yapıların yiktirilmesi geçici 7. madde ile hükme bağlanmıştır.

Kanunun yürürlüğe girdiği tarihte Boğaziçi alanında mevcut olan ve değerlendirmeler sonucunda 2805 sayılı Kanuna göre korunması ve iyileştirilmesi mümkün olan imar mevzuatına aykırı yapıların, gecekonduların ve hisseli ar-

sa ve araziler üzerindeki imar mevzuatına aykırı yapıların korunma ve iyileştirilmelerine geçici 8. madde ile karar verilmiştir. Bunlara ait cezai işlemler yine bu maddede belirtilmiştir.

Yıkılacak gecekonduların sahiplerine bu gecekonduların Milli Güvenlik Konseyinin gecekonduların yapma yasağını duyurduğu 2 Haziran 1981 tarihinden önce yapılmış olmak koşuluyla sahil ve öngörünüm bölgesinden başlamak üzere Boğaziçi alanı dışında beş yıl içinde arsa ve konut tahsisinde öncelik verilecektir. Bu hüküm geçici 9. maddede yer almaktadır.

Boğaziçi yasasında kıyı şeridinde kıyı kenar çizgisine bitişik parsellerin kıyı tarafında Boğaziçi İmar Müdürlüğünce lüzum görülen hallerde, kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren beş yıl içinde "gezinti yeri" yapılmak üzere yeteri kadar arazinin kamulaştırılabileceği yer almaktadır.

Bu kamulaştırma kararınının, kamu yararı kararı sayılacağı da belirtilmiştir. (Geçici m.10).

Kanunda bunlardan başka, mevcut bulunan taş, kum, kireç, tuğla ocağı gibi doğal güzellikleri bozan ve tahrip eden tesislerin 1984 yılı sonuna kadar kapatılacağı (Geçici m.11), kömür ve akaryakıt depoları ve tersaneler ve sanayi gibi kullanımların 1985 yılı sonuna kadar Bakanlar Kurulunca alınacak kararla başka bölgelere nakledileceği (Geçici m.12) hükümleri de yer almaktadır.

Boğaziçi yasasının olumlu yönlerinden birinin de ormanların ve yeşil alanların çoğaltılması ve planlı yaklaşım yönteminin benimsenmesi, teşkil etmektedir. Boğaziçi Yasasının amaçları ardında mülkiyet hakkına 20. yüzyılın getirdiği çağdaş yorumlar yatmaktadır. Bunlar da bireylerin kimi haklarının mülkiyette dahil olduğu halde toplum yararı ile sınırlanabilmesini öngörür.

Boğaziçi Yasası, hakların kullanılmasında sınırlama getirdiği ve hakların özünü zedelediği, gecekonduların yıkımının açığı büyütmekten başka işe yaramayacağı, salt yeşili korumanın yetersizliği, bir fonksiyon getirilmesi ve kıyıda taşınmaz malları bulunanların kamulaştırma korkusu ile sakıncalı sonuçlar doğurabileceği gibi eleştiriler almıştır. (R.Keleş,1984).

1983-85 ara döneminde yer alan diğer bir kanun 8.3.1984 tarihinde oluşturulan 2981 sayılı "İmar ve Gecekondu Mevzuatına Aykırı Yapılara Uygulanacak Bazı İşlemler ve 6785 Sayılı İmar Kanununun Bir Maddesinin Değiştirilmesi" hakkındadır. Gecekondu alanlarında af kapsamını içeren bir kanundur. Kaçak yapılaşmanın ve yığılmaların teşvikini öngören bir yasadır. bu kanunla 2805 sayılı kanun kaldırılmıştır. Kanunun amacı; imar ve gecekondu yasalarına aykırı olarak yapılmış ve yapılmakta olan yapılarla ilgili işlemleri düzenlemektir. Yasada kaçak yapıların korunacaklar ve yıkılacaklar diye ikiye ayrıldığı görülmektedir. Korunacaklarında olduğu gibi ya da iyileştirilerek korunması öngörülmüştür. (R.Keleş, 1984).

Belediye sınırları içinde ve dışında, mücavir alan sınırları içinde veya dışındaki bütün kaçak gecekondular, ruhsatsız ya da aykırı diğer yapılar, bu kanunla yasal hale getirilmiştir. Bu uygulamalardan belediye sınırları içi ve mücavir alan sınırları içinde belediyeler dışında valilikler sorumlu tutulmuştur.

Kanunda özel yasa kapsamına giren alanlarla, İstanbul ve Çanakkale Boğazları ve 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yasası uyanca belirlenmiş veya belirlenecek yerler, bu yasa hükümlerinin dışında tutulmuştur. Ancak madde 22'de Boğaziçi'nde 16.3.1983'e 2805 sayılı kanun hükümleri yerine 2981 sayılı kanun maddeleri uygulanır, hukuki davalara 2981'e göre bakılır. 2805'e göre mühürlenmiş yapılarda 2981'e tabi olurlar denilmiştir (Ç.Aysu, 1989). Bunlardan sonra Boğaziçi İmar Müdürlüğüne başvurular

olmuş, alandaki imar ve gecekondu mevzuatına aykırı yapılar tespit edilerek bir kısmına tapu tahsis belgesi verilmiştir.

Yasanın başlıca özelliği yasa metninin ve af için gerekli formalitelerin basitleştirilmiş olması, cezaların azaltılması ya da kaldırılması ve affın zaman ve kapsamı yönünden 2805'e göre geliştirilmiş olmasıdır. Yasada, ıslah imar planlarının hazırlanması için Valiliklerin isteği üzerine görev almak üzere Yeminli Özel Teknik Büroların (Y.Ö.T.B.) kuruması ve tapu vermenin bir başlangıcı olarak "tapu tahsis belgesi" adı altında bir belgenin verilmesi önemli bir yer tutmaktadır.

Yasa, ıslah imar planı, belediye ve mücavir alan içinde ve dışında imar planı bulunmayan alanlarda, hisseli parsellerde, mevzuata aykırı yapılmış yapılarla hazine, belediye, vakıf, il özel idarelerine kayıtlı araziler üzerindeki tüm gecekonduları kapsamaktadır. (A.Selek Tola, 1987). Yasayla göre ıslah imar planlarını Valilik, talep olması halinde belediyelere veya Y.Ö.T.B. yaptırır. Planda ana prensip mevcut yapının azami korunmasıdır. Mevcut yapının korunması ve imkan nispetinde de sosyal donanımlarının oluşturulmasını öngörmektedir. Burada arazi kullanım standardı getirilmektedir. Mevcut durum aynen korunacağından ayrıca bir karar getirilmemiştir.

Daha sonra 17.3.1984 tarihinde nüfus yoğunluğunun kentleşmeye dayalı olarak birden artması, büyük şehirlerde konut açığının kapatılması ve kamu yararlı binalarda kredi temini amacı ile 2985 sayılı Toplu Konut Yasası oluşturulmuştur. Bu yasa ile toplu konut yapımı teşvik görmüştür. Bu kanun Boğaziçi alanında da etkili olmuş, gruplar halinde konutlar Boğaziçi tepelerini işgal etmişlerdir. Bu arada 3004 sayılı yasa ile Belediyelerin mali kaynakları artırılmış, şehirleşmenin getirdiği sorunlar bu yolla çözülmeye çalışılmıştır.

Bütün bu olaylar gösteriyor ki, sadece Boğaziçi'ne ait korumayı amaçlayan kanunların çıkarılması yeterli değildir. Çünkü, aynı zamanda çıkarılan bir af yasası, ya da Toplu Konut Yasasının kentleşme yönündeki etkileri çok rahatlıkla bu mekan üzerinde görülebilmektedir.

1.12.1984 tarihinde 3086 sayılı "Kıyı Kanunu" yürürlüğe girmiştir. Deniz, tabii ve suni göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde olan ve devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinde, bu yerlerin özelliklerini gözeterek koruma ve kullanma esaslarını tesbit etmek amacıyla düzenlenmiştir. Yasada, ilgili bazı tanımlar verildikten sonra şu genel esaslar getirilmiştir; Kıyılar devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Kıyılar, herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır. Kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir. Kıyıda ve sahil şeridinde planlama ve uygulama yapabilmesi için kıyı kenar çizgisinin tesbiti zorunludur. (A.Selek Tola, 1987).

4. maddede, kıyı çizgisi, kıyı kenar çizgisi, kıyı sahil şeridi, dar kıyı tanımları geliştirilmiştir. Ancak bu madde, şerit genişliğinin çok dar tutulması halinde kamunun yararlanmasına engel olacağı gerekçesiyle Anayasa Mahkemesince iptal edilmiştir. Ayrıca, yasada kamu yararı önceliği olan ya da olmayan yer ayrımının yapılması, özel yapıya izin verilmesi de sakıncalı görülmüştür. Yasa 25 Şubat 1986 günü Anayasa Mahkemesi kararı ile iptal edilmiştir.

3.4.2. 1983-1985 ARA DÖNEMİNDE YÖNETİMSEL SÜREÇ ;

22.11.1983 tarihli Boğaziçi Kanunu ile Boğaziçi mekanının yönetimi Boğaziçi İmar Yüksek Koordinasyon Kurulu, Boğaziçi İmar İdare Heyeti ve Boğaziçi İmar Müdürlüğü adı altında üçlü sisteme geçmiştir. 1983 yılına kadar Boğaziçi mekanı için özel bir organ kurulmamıştır. Yasa ile birlik-

te yönetimde de değişiklik olmuş, Boğaziği özel bir uygulamaya tabi tutulmuştur. Bu organların görev ve sorumlulukları Boğaziği Kanununun 7-8-9. maddelerinde yer almaktadır. İlk olarak madde 7'de, Boğaziği İmar Yüksek Koordinasyon Kurulu ve görevleri yer almaktadır. Bu kurul Başbakan veya görevlendireceği Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısının başkanlığında, İmar ve İskan Bakanı, Milli Savunma Bakanı, Maliye Bakanı, İçişleri Bakanı, Bayındırlık Bakanı, Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanı, Ulaştırma Bakanı, Tarım ve Orman Bakanı, Kültür ve Turizm Bakanı, Sanayi ve Teknoloji Bakanı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlarından oluşmaktadır. Yılda en az iki defa toplanırlar. Görevleri, Boğaziği İmar planlarının yapılmasını kararlaştırmak, imar planlarını ve ilgili planları görüşmek ve kabul etmek, Boğaziği imar uygulama programlarını onaylamak, bu programlar gereği, kamu yatırımlarını planlamak ve Bakanlar Kurulu onayına sunmak, Boğaziği İmar Müdürlüğünün mali yardım isteklerini incelemek ve karara bağlamak, İmar ve İskan Bakanlığı'nca getirilen Boğaziği alanı ile ilgili konuları görüşmek ve kararlaştırmak.

Boğaziği İmar İdare Heyeti ve görevleri 8. maddede yer almaktadır. Bu heyet; İstanbul Valisinin başkanlığında İstanbul Belediye Başkanı, İstanbul İl Hukuk İşleri Müdürü, İl İmar Müdürü, İl Sağlık Müdürü, Defterdar, Boğaziği İmar Müdürü, İstanbul Belediyesi İmar Müdürü, Vali ve Belediye Başkanının tayin edeceği birer uzman, Taşınmaz Kültür ve Tabiat Varlıkları Bölge Kurulu Başkanı, YÖK, nca belirlenen ilgili bilim dalı öğretim üyesi olmak üzere 12 üyeden oluşur. Ayda en az iki defa toplantı yapılır. Görevleri; Boğaziği imar planı ve imar uygulama programlarını görüşerek, bunları İmar ve İskan Bakanlığı'na bildirmek, imar uygulama programı gereği kamu yatırımlarını planlamak ve İmar ve İskan Bakanlığına bildirmek, Boğaziği İmar Müdürlüğünün mali yardım isteğini görüşmek ve İmar ve İskan Bakanlığına bildirmek, Boğaziği İmar Müdürlüğünün bütçe-

sini görüşerek karara bağlamak, kanuna göre tesbit ve teklif edilen yıkım işlerini görüşmek ve karara bağlamak, Boğaziçi İmar Müdürlüğüne gündeme getirilen konuları görüşmek ve karara bağlamak.

Boğaziçi İmar Müdürlüğü ise; Boğaziçi İmar Müdürü, en çok üç müdür yardımcısı, gerekli planlama, plan uygulama, yapı kontrol, idare ve destek birimlerinden oluşur. Boğaziçi için İmar Müdürü, en az lisans düzeyinde yüksek öğrenim görmüş kişiler arasından İstanbul Belediye Başkanlığının inhası, İstanbul Valiliğinin teklifi üzerine İmar ve İskan Bakanlığınca atanır.

Görevleri; Boğaziçi imar planlarını ve imar uygulama programlarını hazırlamak ve belediye başkanlığına sunmak, Boğaziçi İmar Müdürlüğü bütçesini hazırlamak, belediye başkanının muvafakatı ile İmar İdare Heyetine sunmak, imar uygulama alanının ruhsat ve izin işlemlerini yürütmek, yapıları ve inşaatları kontrol etmek, imar mevzuatına aykırı yapılar hakkında alınan yıkım kararlarını uygulamaktır.

Bütçesi; Boğaziçi İmar İdare Heyeti kararından sonra İstanbul Belediyesi içinde ayrı bir program olarak yer alır. Uygulayıcı Boğaziçi İmar Müdürüdür. Genel bütçeden, belediye ve il özel idareden pay, Boğaz Köprülerinden %10 pay, inşaat ve tadilat harç ve katılma payları, mal, para vb. bağışlardan oluşan geliri vardır.

Boğaziçi alanı için oluşturulan organlardan sonra 14.12.1983 tarihinde 180 no ile Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükümünde Kararname çıkartılmıştır.

Amaç; "ülkenin altyapı ihtiyacını karşılamak üzere yapı işleri karayolları, demiryolları, limanlar ve kıyı yapıları, hava meydanları, akaryakıt ve tabii gaz boru hatları ve tesisleri inşaatı ile esaslı onarımlarının ya-

pılması ve yaptırılması; Fiziki planlama imar planı uygulama, konut, yapı malzemesi, afet uygulama hizmetlerinin etkili, düzenli ve süratli olarak görülebilmesi için İmar ve İskan Bakanlığı'nın kurulmasına, teşkilat ve görevlerine ilişkin esasları düzenlemektir".

Görevleri; Yapı işleri, demiryolları, limanlar ve kıyı yapıları, hava meydanları, akaryakıt ve tabii gaz boru hatları ve tesislerinin inşaat ve esaslı onarımlarını yapmak veya yaptırmak, karayollarının yapım ve onarımını sağlamak, bu işlerle ilgili tüzük, yönetmelik hazırlamak, özel idarelere ait yapı ve tesisleri yapmak veya yaptırmak, proje tasdik ve teftiş hizmetlerini yapmak, ülkenin bölge ve köylerinin harita ve imar planlarını hazırlamak, hazırlatmak ve belediyelerce hazırlanan planları onamak, belediyelerin imar işleri ile ilgili işlerini denetlemek, ülkenin bünyesine uygun konut politikasını yapmak, ilkelerini tespit etmek, konut yaptırmak, deprem, yangın, su baskını gibi her türlü afette önceden ve sonrasında tedbir almak, yardım etmek.

G.M.1: Bu Kanun Hükümünde Kararnamenin yürürlüğe girdiği tarihte Bayındırlık Bakanlığı ile İmar ve İskan Bakanlığı'na ait kadrolar personeli ile birlikte başkaca bir işleme gerek kalmaksızın Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na devredilmiştir.

Bundan başka, 23.3.1984 tarihinde 195 sayılı Kanun Hükümünde Kararname çıkarılmıştır. Bu Kararname, Büyükşehir Belediyelerinin yönetimi hakkında hükümler içermektedir. 195 sayılı Kanun Hükümünde Kararname daha sonra yayımlanacak 3030 sayılı Büyükşehir Belediyesi yönetimine ait kanunun temelini oluşturmaktadır. Bu Kararname ile metropoliten ölçekte imar, planlama, uygulama yetkileri karar ve denetleme yetkisi tamamıyla Büyükşehir Belediyelerine geçmiştir, merkezi yönetimin hakimiyetine son verilmek istenmiştir.

Nazım plan ve uygulama planı yapan bürolar, belediyelerin bünyesine aktarılmış, uygulamada bireysel olarak görülen bu bürolar, fonksiyonlarını yapacak birimler belirlenmeden kapatılmıştır. İstanbul ile birlikte Boğaziçi alanı da bu hükümlere tabi olmuştur.

9.7.1984 tarihinde 195 sayılı K.H.K. değiştiren, "Büyükşehir Belediyesi Yönetimi hakkında" hükümleri içeren 3030 sayılı kanun yürürlüğe girmiştir. 3030 sayılı kanun Büyükşehir Belediyeleri ile İlçe Belediyeleri kuruluş, görev ve yetkileri merkezi idare ve diğer mahalli idareler ile münasebetlerine dair esasları içermektedir. 3030 sayılı bu yasa; yoğun bir kentleşme olayının yaşandığı şehirlerimizde belediye hizmetlerinin düzenlenmesi ve halkın ihtiyaçlarına iyi imkanlarla cevap verilebilmesi için oluşturulmuştur. Bu yasa ile büyükşehir belediyeleri metropoliten bir özellik göstererek, içme suyu, kanalizasyon, nazım plan, toplu ulaşım, gayri sıhhi müessese denetimi gibi farklı kamu kuruluşlarınınca yürütülen işleri tek elden sürdürülmesini temin edecek şekilde yetkilendirilmiştir. (K.Güzelsu, 1985).

Ayrıca bu yasa ile büyük şehir belediyelerinin metropoliten yapıya sahip olabilecekleri şekilde imar yasasınca merkezi yönetime tanınan imar planını re'sen düzenleme ve tasdik yetkisi büyükşehir belediyelerine devredilmiştir. (K.Güzelsu, 1985).

Görevleri şöyle sıralanmıştır; "Yatırım plan ve programlarını yapmak, uygulamak, büyükşehir dahilinde meydan, bulvar, cadde ve anayolları yapmak ve yaptırmak, yolcu yük terminali, katlı otopark yaptırmak, çevre sağlığı ve korunmasını ruhsat düzenlemeleri ile sağlamak, yeşil saha, park, bahçe yaparak, spor dinlenme tesisleri yapmak, yaptırmak, işletmek, su kanalı, her nevi gaz, merkezi ısıtma, toplu taşıma hizmetleri kurmak, işletmek, mezarlıkları tespit etmek, hal, mezbaha yapmak, yaptırmak". Bütün yetkiler Bü-

yükşehir Belediyesi tarafından alınmış, ilçe belediyelere pek fırsat tanınmamıştır. Büyükşehir ve İlçe Belediyelerince alınan meclis kararının belediye başkanlığına gönderilmesi öngörülmüştür. Nazım Plan Büroları da belediye-ye bağlanarak fonksiyonunu kaybetmiştir. Plan ve yatırım kararlarında tamamen bağımsız bırakılmıştır. Bu kanunla belediyelere devletçe sağlanan kaynakların arttırılması sağlıklı kentleşme için, büyük bir fırsat yaratmıştır. 17. maddede görüş bildirmek üzere Danışma Kurulu kurulabileceği belirtilmiştir. Ancak danışma kurulunun karar üretme yetki ve görevi bulunmamaktadır. (2.Tür.Şehr.Kong., 1986).

3.4.3. 1983-1985 ARA DÖNEMİNDE PLANLAMA SÜRECİ ;

Boğaziçi Kanununun hazırlıkları devam ederken, B.İ.N.P.B., İller Bankası, İstanbul Belediyesinden oluşan bir ekipte 1/5000 ölçekli "Boğaziçi doğal ve tarihi SİT değerlerini içeren Boğaziçi Nazım Planı" ile 1/1000 ölçekli öngörünüm ve geri görünüm ile etkilenme bölgelerinin uygulama planları da hazırlanmıştır. Bu planlara ait uygulama ve açıklama raorları İmar ve İskan Bakanlığı tarafından onanmış, Boğaziçi Yasası ile yürürlüğe girmiştir. Geri görünüm ve etkilenme bölgelerine ait plan ve raporlar, daha sonra onanmıştır.

1983 onanlı planda 13 Aralık 1982 onanlı planın arazi kullanım kararları ve plan ana notları esas alınmış olup, Boğaziçi'nin tarihi ve doğal güzelliğini korumak amacıyla silueti etkileyen ve gerekli görülen yerlerde 1/5000 ölçekli plandaki arazi kullanım kararları yeniden düzenlenmiştir.

Plan bütünlüğünde G.E.E. ve A.Y.K. kararınca tescili 1., 2., 3. grup eski eserler, kontur ve gabarileri ile aynen korunarak planlara işlenmiş, ayrıca eski eser niteliğinde olup da, G.E.E. ve A.Y.K.'nca bugüne kadar eski eser

tesbiti yapılamamış eski eserlerin tesbitleri yapılarak öneri eski eser olarak işlenmiştir. Ayrıca 1/5000 ölçekli Nazım Plandaki Öngörünüm hududu yeniden etüd edilerek silüete etkin bir şekilde giren alanlarda öngörünüm bölgesi genişletilerek planlara yeni hat olarak işlenmiştir. Planın ana kararlarında, Boğaziçi bölgesi, diğer nazım planlarda olduğu gibi rekreasyon, turizm ve konut alanı olarak değerlendirilmiş ve İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planında da bu arazi kullanış kararı ile kabul edilmiştir. Diğer kararlar şöyledir;

"Boğaziçi'nin eskiden olduğu gibi sayfiye bölgesi olarak korunabilmesi için Nazım Plana dayalı olarak tatbikat imar planları yapımında yeni yapılanma düzeni getirilmesi öngörülmüştür".

"Büyük sağlık tesisleri, üniversite, akademi, yüksek okul ve benzeri eğitim tesisleri ile kamu ve özel sektöre ait genel idare binaları ve benzeri tesislerin yerleşmelerine (balıkxane hariç), İmar ve İskan Bakanlığı'nın olumlu görüşü alınmadan izin verilmeyecektir. Bu Bakanlıkça konunun incelenmesi sırasında Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın, Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulunun görüş ve kararı alınacaktır".

"Nüfus yoğunluğunu arttıracak kent bütününe hizmet götüren yapılara müsaade edilmez".

"Koru ve koruya katılacak alanlarda hiçbir inşaat yapılamaz. Ancak parselde tescilli eski eser varsa ayrıca korunarak kamuya açık tesis olarak kullanılabilir".

"Mesire alanlarında ise Taks en fazla %1 ile inşaat alanı en fazla 40 m² olan (bekçi kulübesi, büfe, tuvalet gibi) tesisler yapılabilir".

"Sahil yolu ile deniz arasında kalan (sahil şeridi)

parsellerde halkın denizden azami istifadesinin temini maksadıyla bu alanlar mümkün olduğunda yeni alanları yeşil alanlar olarak düzenlenecektir".

"G.E.E. ve A.Y.K. tescilli eski eserlerin yanında plan bütünlüğü açısından yapılmasında zorunluluk görülen yapılarda ise lokanta, gazino, motel gibi kullanım kararları getirilerek kamuya açık olarak planlanacaktır".

"M.İ.P. tetkik ve tasdiki yapılmayacaktır".

"Sahil şeridi ve öngörünüm bölgesinde onanlı mevzii imar planlarından uygulaması yapılmamış olanlarının parsel ölçeğinde de olsa kendi imar planı şartları kaldırılarak siluete etkinliğine göre H=3.50 m. (tek kat), H=6.50 m (iki kat) irtifaya, max Taks %15 max Kaks=%30 olmak veya yeşil alana katılarak tatbikat imar planları yapılacaktır".

"Daha önceden yapılmış olan ve siluete duvar görünümü veren yapıların önleri ağaçlandırılacak, bu yapılar herhangi bir neenle yıkılırsa yerine Taks. %15, Kaks=6.50 iki kat kararları ile yapı yapılabilecektir".

"Geri görünüm, şehir merkezine bağımlı etkilenme, kırsal alana bağımlı etkilenme, bölgelerindeki mevzii imar planları yapılanma ve kot noktası yönünden nazım plan koşullarında irdelenerek imar tatbikat planları yapılacaktır".

"Köyiçi inkişaf alanları köyün büyümesine neden olduğundan yani yoğunluk arttırıcı nitelikte olmasından dolayı köy dokusuna, az yoğun iskan alanına veya yörenin sosyal donanım ihtiyaçlarına ayrılarak imar tatbikat planları yapılacaktır".

"Yeniden taşocağı, kömürocağı açılmaz ve işletilemez".

"Ekmek fabrikası, simit, börek, lahmacun, pasta fırınları ve fabrika ölçeğinde olmayan yoğurt, dondurma ve sütlü tatlı imalathaneleri ile yakın çevresine hitap edecek olan kuru temizleme atölyelerinden başka hiçbir imalat türü Boğaziçi Nazım Planı hudutlarında yapılamaz diğer mevcut sanayi tesisleri programı çerçevesinde tasfiye edilecektir".

"Maden kömürü, kok kömürü, linyit kömürü, kum, çakıl, mıcır ve taş gibi malların depolaması yapılamaz".

"Hazine, belediye ve özel idareler ait parseller, hazırlanacak tatbikat imar planlarında kamu yararlı kullanışlara tahsis edileceklerdir".

Raporun ana prensipleri ise; Nazım planda Metropoliten Alan genel plan kararları; bölgesel veriler ve Boğaziçi mekanının bütünlüğü bilikte gözönüne alınarak Boğaziçi için en uyumlu arazi kullanımının saptanması ve koruma ilkelerine bağımlı bir planlama hedef alınmıştır.

Milli Savunmaya tahsisli askeri alanların tahsis ve kullanım şekilleri değiştirildiğinde rekreasyon kullanışı getirilecektir. Otopark ihtiyacının otopark yönetmeliğine göre çözümleneceği, bodrum katlarında otopark yapılamayacağı, parselin açık kısmında yapılabileceği belirtilmiştir. Konut alanlarında kişi başına en az 10 m² yeşil alan ayrılacaktır. Kamu mülkiyetindeki alanlar yeşil alan olarak planlanmıştır.

"Belirtilen imalat türleri dışında imalat yapılamaz".

"Boğaziçi vadilerinin iç kesimlerinde ve üst korniş yoluna kolay bağlanabilen yerlerde bulunmak, metropoliten alanda her bölge için belirlenen umumi servis hizmetleri iskelesinden bu depoya mal taşınmak şartıyla, belirtien şekilde depolama yapılmasına izin verilmiştir".

"Gürültü, toz, duman çıkaran K.sanatların konut alanları içinde yer almasına izin verilmemiştir".

"Sanayi tesisleri; taş ocağı ve kömür ocağı yapımına izin verilmemiştir. Ayrıca Umumi Hıfzısıhha Kanununa göre işlem yapılmış imalat, depolama ve k.sanatlara ait işyeri açma, başka amaçla yapılmış binalarda fonksiyon değiştirilerek yeniden açma yasaklanmıştır".

"Boğaziçi Nazım Plan sınırları içinde yeniden geceköndü önleme ve ıslah bölgesi açılmaz hükmü getirilmiştir".

Çatı yapılması, %33 eğim ve 4 satırlı olması, ayrıca saçak yapılması şarttır. Çekme kat ve teras çatı yapılamaz. Etkilenme bölgesinde ve Ortaköy vadisi dışında çekme kat ve çatı örtüsü serbest bırakılmıştır".

"Hafriyat yapılması, çıkmalar, bahçe duvarları ile ilgili kararlar da yer almaktadır".

Yasada tanımlanan sahil şeridi, öngörünüm, geri görünüm ve etkilenme bölgeleri palanda da tastik edilmiştir. Bu bölgelerden her biri için ve bina yerleşimlerine göre kot alma noktaları belirlenmiştir.

"KORUNACAK DEĞERLER : İçinde ahşap bina, tek ya da toplu halde kıymetli veya anıtsal ağaçlar bulunan parsellerde yapılacak, yapılanma uygulamaları için, korunması gerekli temel verilerin saptanması yönünden öncelikle Kültür ve Turizm bakanlığı'nın ve G.E.E. ve A.Y.K.'nin görüşü ve kararı alınacaktır".

"Köy inkişaf alanları için bazı düzenlemeler getirilmiştir. Yol ve sokaklar değiştirilmeyecek eğim, kaplama cins ve şekilleri korunacak, yeni yapılacak binalar diğerlerine zarar vermeyecek, en çok H=9.50 m, H=6.50 m olarak düzenlenecektir".

"Ortaköy yöresi kent için gerekli olan ve rekreasyon amacına dönük olmak üzere, doğal dengenin kurulması, dinlenme ve rekreasyon olanağı sağlanması, yeşil alan olarak düzenlenmesi ve korunması öngörülmüştür".

"Geri görünüm ve etkilenme bölgelerinde siluete giren bölgeler taranarak kamuya açık yeşil alan kullanım kararları getirilmiştir".

Değişik karakterdeki iskan alanları için değişik hükümler getirilmiştir.

"Rekreasyon alanları; kamu ya da özel sektör tarafından yapılacak uygulama ölçüleri Taks; en çok 0.05, Toplam İnşaat Alanı en çok 250 m² bina yüksekliği en çok H=4.50 m'dir. 2.20 m. yükseklikte bodrum yapılabilir. Tarımsal maksatlı olmak üzere; Taks %5, Toplam inşaat alanı 250 m², 2 kat (H=6.50 m) bina cep. 20 m, derinliği 15 m, bahçe mesafeleri 10 m'dir".

Bu maddelerden başka, mezarlık, okul, hastahane, Resmi kurum, çevreyolu ve istimlak alanı, askeri amaçlı alanlar, üniversite alanları ile ilgili maddeler de yer almaktadır. Mesire yerlerinin kamulaştırılarak halkın istifadesine açılması ilkesi kabul edilmiştir.

Boğaziçi'nde sanayinin nakledilmesi ile oluşacak alana ve kömür depolarının yer aldığı Kuruçeşme turizm ve konaklama tesislerine ayrılmıştır. Daha çok kişinin yararlanabilmesi için kısa süreli, günübirlik, haftasonu turizminin uygulanması tercih edilecektir. Kaks=0.50 Bina yüksekliği=3 kat (9.50), %30 açık alan payı, bahçe mesafeleri 10 m olacaktır.

Yönetim ve kontrol fonksiyonlarını içeren kurumların yer almaması öngörülmüştür.

1. ve 2. sınıf korular hakkında tanımlamalar da yer

almaktadır. 1. sınıf korular, saray ve sefaret bahçe ve koruları ve 2. sınıf korular korunacak özel mülkiyettekiler öncelikle kamulaştırılacaktır.

Ağaçlı ve ağaçsız mesire yerleri olarak belirlenen ve derin iç mekanlar yaratan vadi alanları da planlama kararları ile koruma altına alınmıştır.

3.5. 9.5.1985 YENİ İMAR KANUNU'NDAN GÜNÜMÜZE BOĞAZIÇI KİYİ MEKANI ;

3.5.1. 1985'DEN GÜNÜMÜZE YASAL SÜREÇ ;

9.5.1985 tarihli Yeni İmar Kanununun amacı; "yerleşme yerleri ile bu yerlerdeki yapılaşmaların plan, fen, sağlık ve çevre şartlarına uygun teşekkülünün sağlanmasıdır". (Madde:1).

Kanun belediye ve mücavir alan sınırları içinde ve dışında kalan yerlerde yapılacak planlar ile inşa edilecek resmi ve özel bütün yapıları kapsamaktadır. Diğer kanunlardan farklı olarak yalnızca şehirsal alanları değil bütün alanları kapsamaktadır.

Kanunun 4. maddesinde 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu, 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu, 2960 sayılı Boğaziçi Kanunu ve 3030 sayılı Büyükşehir Belediye Yönetimi Hakkındaki Kanun ile diğer özel kanunlar bu kanun kapsamına alınmıştır.

Yeni İmar Yasasının en önemli özelliklerinden biri planlamaya verdiği önem ve ağırlıktır. bu kanun ile ilk defa planı sınıflandıran ve tarif eden maddeler getirilmiştir.

5. maddede Nazım İmar Planı, Uygulama İmar Planı, yerleşme alanı, imar adası, imar parseli, kadastro adası, kadastro parseli, yapı, bina, mücavir alan, çevre düzeni planı gibi imarla ilgili tanımlamalar yer almaktadır.

Bu yasa ile imar planlarının yapımında merkeziyetçilik azaltılarak, mahalli idarelere uygulama ve planlamada büyük yetki verilmiştir. Halihazır haritası bulunmayan yerlerde bu haritaları yapmak veya yaptırmak yetkisi belediye ve valiliklere verilmiştir. Nüfusu 10000'i aşan yerlerde, imar planlarının yapımı mecburi tutulmuş, aşmayan yerlerde meclis kararına bağlı olduğu belirtilmiştir. İlk olarak Bölge Planı Kavramı yasaya konmuş ve bu planları yapma ve yaptıрма yetkisi Devlet Planlama Teşkilatına verilmiştir.(m.8/a). Onama yetkisi Belediye sınırları içinde belediyelere, belediye sınırı dışında ise valiliklere verilmiştir. Bakanlıklar gerekli görülen hallerde planların tamamını veya bir kısmını ilgili belediyelere veya diğer idarelere bu yolda bilgi vererek ve gerektiğinde işbirliği sağlayarak yapmaya, yaptırmaya, değiştirmeye ve re'sen onaylamaya yetkilidir. İmar planı uygulamalarını hızlandırmak için 5 yıllık imar programlarının üç ay içinde hazırlanması şart koşulmuştur.

4. Bölümde, yapı ve ruhsat işlemleri ile ilgili hükümler yer almaktadır. Gelişme alanlarında yapılanma için parselasyon planlarının ve teknik alt yapının düzenlenmesi şart koşulmuştur. Kamu kurum ve kuruluşlarınca yapılacak ve yaptırılacak yapılara, imar planlarında o maksada tahsis edilmiş olmak, plan ve mevzuata aykırı olmamak üzere mimari, statik tesisat ve her türlü fenni mesuliyeti üstlenilerek ve mülkiyetin belgelenmesi kaydıyla avan projeye göre ruhsat verilir, denilmektedir.

Güvenlik ve askerlikle ilgili yapılarda ise sadece avan projeye göre ruhsat verilmesi ve imar planlı alanlarda belirli büyüklük ve yükseklikteki binalarda yapı için ruhsat alma zorunluluğunun olmayışı yerleşme alanlarında kontrolsüz bir gelişmeyi doğurmuştur. Köy yerleşmelerinde de muhtar izni yeterli görülmüştür. Her türlü sanayi kuruluşuna varsa bölge planı ve imar planına göre planı olma-

yan yerlerde ise valilikçe verilen ön izinden sonra avan projesine göre belgeleri incelenerek belediye, valilikler veya yeminli serbest mimarlık ve mühendislik bürolarınca ruhsat verilir denilmektedir.

Ayrıca toplam inşaat alanı bodrum kat hariç 1000 m² saçak yüksekliği 6.50 m ve bodrum ve iki katı aşmayan binalarda ruhsat alınması zorunluluğu yoktur.

Ruhsata aykırı veya ruhsatsız yapılar belediye ve Valilikçe saptanır ve durdurulur. Ruhsat alınır ve aykırılık ortadan kaldırılırsa inşaatı devam edilir. Aksi durumda yıktırılır ve masrafı yapı sahibinden alınır, hükmü yer almaktadır.

Madde 42'de İmar Kanununa aykırı hareket edenler için cezalar getirilmiştir.

3194 sayılı Yeni İmar Kanunu'nun bazı maddeleri ile 2960 sayılı Boğaziçi Kanununa değişiklikler getirilmiştir. Bu değişiklikler kamu yararına oluşturulan düzenlemelerin geriye dönüşü şeklinde görülmektedir. Organlar, kararlar ve uygulamalarda getirilen değişiklikler Boğaziçi alanının coğrafi görünümünde de etkili olmuştur.

Altıncı bölümde 2960 sayılı Boğaziçi Kanunu ile ilgili hükümler yer almaktadır. Madde 46'da; bu kanunla Boğaziçi Kanununun 2. maddesinde belirlenen ve 22.7.1983 onay tarihli plana göre Boğaziçi alanında gösterilen Boğaziçi sahil şeridi ve öngörünüm bölgelerindeki uygulamalar İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığına geri görünüm ve etkilendirme belgelerindeki uygulamalarda ilgili ilçe Belediye Başkanlıklarına devredilmiştir.

Madde 47'de, 2960 sayılı Boğaziçi Kanununun 3. maddesinin f ve g fıkraları değiştirilmiştir. (f) fıkrasında Boğaziçi alanında mevcut planda nüfus ve yapı yoğunluğunu

arttırıcı plan değişikliği yapılmazken, 3194 sayılı kanunla nüfus ve yapı yoğunluğu gözönünde bulundurulmak kaydı ile plan değişikliği yapılabilir hükmü getirilmiştir. (g) fıkrasında 2960 sayılı kanuna göre Boğaziçi kıyı ve sahil şeridinin ve öngörünüm bölgesinde konut yapılamaz, tevhit ve ifraz işlemlerine izin verilmezken, 3194 ile öngörünümde orman, koru, ağaçlandırma ve yeşil alanlarda, parsel büyüklüğü 5000 m²'den az olmamak, ifraz işlemleri yapılmamak ve Taks= azami % 6 ve 2 katı (H=6.50 m irtifağı) geçmemek şartı ile konut inşaatı yapımına izin verilmiştir.

Madde 48'de, 2960'ın 10. maddesi değiştirilmiştir. Buna göre; geri görünümde Taks %15 ve 4 kat (H=12.50), etkilenme bölgesinde Taks %15 ve 5 kat (H=15.50) geçmemek şartı ile konut yapılabilir. Ruhsat ve eklerinin alınması mecburi olup, bu işlemler yalnızca ilgili ilçe belediye başkanlıklarının avan ve tatbikat projelerine göre verilir, denilmektedir.

Boğaziçi alanı için yapılan planların revize edilmesi, geri görünüm ve etkilenme bölgeleri, 3030 sayılı kanuna göre, sahil şeridi ve öngörünüm bölgesinde İstanbul Büyükşehir Belediyesince hazırlanarak Belediye Meclisi Kararı ve Belediye Başkanının onayından sonra Boğaziçi İmar Yönetim Kurulu onayı ile yürürlüğe girer. 1 ay süre ile itiraz edilebilir. İtirazlar yürürlüğü durdurmaz. Belediye Başkanı itirazları inceler görüşü ile birlikte meclise sunar. 1 ay içinde incelenerek karar verir. Plan değişikliği de aynı şekilde yapılır.

Geçici 7. maddede İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında 2981 sayılı İmar Affı Kanununa göre başvurulanan yapılar, aynı kanunun 3. maddesinin, İstanbul ve Çanakkale Boğaziçi ile ilgili kısmı 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ile 2981 sayılı Kanunun 14. maddesinin (f) fıkrasına göre ve bitmiş olmaları koşulu ile ve 5 misli bina inşaat harcı alınarak af kapsamına dahil edilir. Afla

ilgili Boğaziçi alanındaki tespit ve değerlendirme işlemleri mutlaka ilgili belediyelerce yapılır ve en geç 6 ay içinde tamamlanarak sonuçlandırılır denilmektedir. Ayrıca yine geçici 7. madde ile, Boğaziçi alanındaki mevcut çekme katlar aynı gabaride kalmak şartı ile tam kata dönüştürülmüştür.

3194'ün Boğaziçi ile ilgili maddeleri, 9.5.1985 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiş, 2960 sayılı Boğaziçi Kanununun diğer hükümleri ile birlikte uygulamaya başlanmıştır.

Boğaz planında geri görünüm ve etkilenme bölgelerinde 4 ve 5 kata kadar %15 taks ile yapı yapılabilirliğinin getirilmesi yoğunluğu arttırmış, 3 (g) maddesindeki yoğunluğu arttırıcı değişiklik yapılamaz hükmünün hiçbir değeri kalmamış, oluşturulan organların yetki ve sorumluluklarının İstanbul Büyükşehir Belediyesine geçmesi de eklenince, sonuçta Boğaziçi'ndeki imar düzeninin İstanbul'da herhangi bir başka yerdeki imar düzeninden farkı kalmamıştır.

Kanun özerkliğini kaybetmiş, üst karara bağımlı olmayan genel hükümlere tabi olan, herhangi bir yerleşim gibi görülen ve şehirsiz fonksiyonuna gelebilmesinde nüfusun artmasında sakınca görülmeyen bir belge olarak ele alınmıştır. 3194'le gelen konut yapılabilir hükmü ile siluet tamamen bozularak, öngörünümde dahi doğal hali yok eden villalar yapımına izin verilmiştir. Geri görünüm ve etkilenme bölgelerine ise her boş parsel getiren Taks ve H değerleri ile konut yapılmış, Boğaziçi çarpık ve karmaşık bir bölge halini almıştır.

2.11.1985 tarihinde, 3194 sayılı kanuna göre, bir dizi yönetmelik İstanbul Büyükşehir Belediyesince hazırlanarak, Belediye Meclis Kararı ile kesinlik kazanmış ve yürürlüğe konmuştur. Bunlardan; halihazır Harita ve İmar Planı yapılması ve değişikliklerine ait esaslara ilişkin yönetmelikte,

imar planları ile ilgili detaylı açıklama ve tanımlamalar yapılmaktadır.

İmar planlarından Alt Bölge Nazım İmar Planları, çevre düzeni Nazım İmar Planı ve Nazım İmar Planları İstanbul Büyükşehir Belediyesince yapılır veya yaptırılır. Uygulama imar planları ile yol istikamet imar planları ilgili ilçe Belediyesince yapılır veya yaptırılır, denilmektedir. İmar planları çevre düzeni nazım imar planı, metropoliten alan nazım planı ve alt bölge nazım imar planı kararlarına uygun şekilde ve raporu ile birlikte düzenlenir, denilmektedir. Ayrıca, yönetmelikle, hazırlanacak nazım imar ve uygulama imar planlarına yerleşme alanlarında uyulması gereken bazı standartlar getirilmiştir. Bu standartlarla çeşitli fonksiyonlar için bina ölçülerinde sınırlamalar getirilmek istenmiştir.

Belediye ve mücavir alanı sınırları içinde ve dışında planı bulunmayan alanlarda uygulanacak İmar Yönetmeliği 2.11.1985 tarihli diğer bir yönetmeliktir. Yönetmeliğin amacı, belediye ve mücavir alan sınırları içinde ve dışında kalan ve planı bulunmayan alanlardaki yapılaşmaların fen, sağlık ve çevre şartlarına uygun olarak gerçekleşmesini sağlamaktır.

İmar Kanununun 18. maddesi uyarınca yapılacak arazi ve arsa düzenlemesine ilişkin esaslar hakkında yönetmelik, belediye ve mücavir alan sınırları ile bu sınırlar dışında düzenlenmiş uygulama imar planı alanları içindeki binalı veya binasız arazi ve arsa düzenlemelerini kapsamaktadır. Bu yönetmelikle belediyeler ve valilikler arazi ve arsalarındaki mülkiyet biçimini yeniden düzenleyerek imar planına uygun yerleşmelerin oluşmasını sağlayabilmektedirler. Özellikle gecekondular ve imar yasalarına aykırı olarak oluşmuş yerleşmelerin planlı ve sağlıklı düzenlenmesi için kulanılmasında yarar görülen hükümler yer almaktadır. Gelişme alanlarında büyük yararlar sağlayacağı amaçlanmıştır.

3194 sayılı İmar Yasasından sonra yürürlüğe giren dizi yönetmeliklerden biri de İstanbul Otopark Yönetmeliğidir. İstanbul Belediye sınırları ve mücavir alanda, yerleşme yerlerinde araçların yol açtığı trafik sorunlarının çözümünde otopark yapılmasını gerektiren bina ve tesislerin neler olduğunun ve otopark ihtiyacının miktar, ölçü ve diğer şartlarının tesbit ve giderilme esas ve usullerini düzenlemek amacı ile oluşturulmuştur. 3194 sayılı İmar Yasasından sonra oluşturulan 19.11.1985 tarihli İstanbul İmar Yönetmeliğinin, Boğaziçi Yönetmeliği kadar önemli bir yeri vardır. Zira Boğaziçi alanında geri görünüm ve etkilenme bölgelerinde bazı kısımlarda İstanbul İmar Yönetmeliğinin hükümlerine bağlı kalınmaktadır. Bu nedenle yönetmeliğin Boğaziçi'ne uymayan maddeleri 17.4.1987 tarihinde değiştirilmiş ve Boğaziçi alanına uyarlanmıştır. Ruhsat, bazı tanımlar, bahçe mesafeleri, bina katları, çatılar, dış görünüm ve parsel durumları ile ilgili bazı değişiklikler yapılmıştır. Yönetmeliğin amacı; yerleşme yerlerindeki yapılaşmaların fen ve sağlık şartlarına uygun olarak oluşmasını sağlamaktır. Yönetmelik İstanbul Büyükşehir Belediye sınırları ve mücavir alanda uygulanır. Bu yönetmeliğin 3194 sayılı İmar Kanununun 46, 47, 48 ve Geçici 7. maddesine ilişkin yönetmeliğe aykırı olmayan hükümleri uygulanır.

19.10.1985 yılında 3194 sayılı İmar Kanununun 46, 47, 48 ve geçici 7. maddesine ilişkin yönetmelik oluşturulmuştur. Bu yönetmelik, 2960 sayılı kanunla sınırları belirlenmiş olan bütün Boğaziçi alanında, imar planlarının aksine bir hüküm bulunmadığı takdirde uygulanabilir. İmar planlarında ve yönetmelikte açıklanmamış hususlarda Belediye Başkanlıkları yetkili görülmüştür. Yönetmeliğin 104. maddesinde; "Boğaziçi alanındaki sahil şeridi, öngörünüm bölgelerinin tamamına ait proje uygulamalarındaki bina cephe ve vaziyet planlarına ilişkin incelemeler, Büyükşehir Belediye Başkanlığı Danışma Kurulunun görüşü ve Büyük-

şehir Belediye Başkanının onayı alınmak suretiyle sürdürülecektir, diğer bölgelerde, Boğaziçi'nin karakteristiğini gösteren tip cephe etüdüleri genel hatları ile Danışma Kurulunca hazırlanır. İlçe Beyediye Başkanlıkları uygulamada Danışma Kurulunun söz konusu tavsiye kararına uyarlar" denilmektedir.

Boğaziçi alanında öngörünüm ve sahil şeridinde ifraz yapılamayacağı belirtilmiş, ancak kamu hizmet ve tesislerine ayrılan alanlar ile yol ve yeşil alan terkleri için ifraz işleminin yapılabileceği öngörülmüştür. Ayrıca öngörünüm bölgesinde parsel alanı 5000 m2 ve daha fazla olan yerlerde konut inşaatı yapımına izin verilmiştir.

Geri görünüm ve etkilenme bölgelerinde 22.7.1983 tasdik tarihli 1/5000 ölçekli plan notlarına göre düzenlenmiş avan proje ve vaziyet planları yönetmelik yürürlük tarihinden itibaren ilgili İlçe Belediye Başkanlığında onaylanacaktır. Yapılacak değişikliklerde yine ilgili Belediye Başkanlığı sürdürülecektir. Sahil şeridinde ve öngörünüm bölgesinde 3194 sayılı kanunun 47. maddesinde belirtilen yerler dışında kalan alanlarda yola terk işlemi yapılmaksızın uygulama yapılamaz.

Boğaziçi alanında 2805 ve 2981 sayılı imar ve gecekondu mevzuatına aykırı yapılara af sağlayan kanunlara ve 2960 sayılı Boğaziçi Kanununa göre yapılmış bütün başvurular geçerli sayılmıştır. 2981 sayılı kanuna göre alınmış ruhsat ve kullanma izinleri de geçerli olmuştur.

Boğaziçi alanının sahil şeridi ve öngörünüm bölgesinde hisseli tapulu yerlerde imar mevzuatını aykırı olarak bitmiş yapılar yürürlükteki imar planlarındaki kullanış gayesine ve 2960 sayılı Boğaziçi Kanununun geçici 4. maddesine göre uygulama yapılınca kadar mevcut durumları ile 3194 sayılı İmar Kanununun geçici 7. maddesine göre (5 misli bina inşaat harcı alınıp, af kapsamına alınır),

gerekli işlemlere ifraz yapılmaksızın tabi tutulurlar. 3194 sayılı kanundan önce verilen ruhsat ve kullanma izinleri de geçerli sayılmıştır. İmar ve gecekondü mevzuatına aykırı yapıların hepsinin affedilmesi, 5000 m2 ve daha büyük parsel alanlarında konuta izin verilmesi, kamu tesislerinin getirilmesi, 3194'den önceki bütün ruhsat ve izinlerin geçerli sayılması gibi birçok değişiklikler ve olumsuzluklar getiren yönetmeliğin ve 3194 sayılı kanunun sonucunda Boğaziçi alanı SİT ve koruma amacından tamamen çıkarılmış, nüfus ve yapı yoğunluğu artırılmış ve şehirleşmeyi öngörücü bir çok uygulamalar yapılmıştır.

İstanbul İmar yönetmeliği ve 3194 sayılı kanunun Boğaziçi'ne ait 46, 47, 48 ve geçici 7. maddelerine ilişkin yönetmelikten sonra 7 Haziran 1986 tarihinde 3290 sayılı yasa Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu yasa aslında 2981 sayılı imar ve gecekondü yasasının bazı maddelerini değiştiren ve bazı maddelerin eklenmesini öngören bir yasadır. 3290 sayılı İmar ve Gecekondü Affı Yasasının amacı 2981 sayılı yasa ile aynıdır. Yani imar ve gecekondü yasalarına aykırı olarak yapılmış ve yapılmakta olan yapılarla ilgili işlemleri düzenlemektir.

3290 sayılı yasa ile, 2981 sayılı yasa gereğince imar affına başvurmayanlara yeniden başvuru imkanı sağlanmıştır. Bürokrasi azaltılmış, Y.Ö.T.B. ile ilgili idarelerin işlemleri kısa sürede bitirmeleri öngörülmüştür. Başkalarının arsalari üzerine inşaa edilen yapıların durumu ve bu yapılar içinde alınacak işlemlere açıklık getirmiştir. Bu yasa ile yetki tamamen yeminli Özel Teknik Bürolara ve yerel idarelere terkedilmiştir. (A.Selek Tola, 1987).

3194 sayılı İmar Kanununun 9.5.1985 tarihinde yürürlüğe girmesinden 2 ay sonra 8.7.1985 yılında T.B.M.M.'nin 90 üyesi kanunun çeşitli maddelerinin iptali için Anayasa Mahkemesine başvurmuşlardır. Bu başvuru ve mahkemenin incelemeleri sonucunda bazı maddelerin ibare, hüküm, fıkra veya

cümleleri Anayasaya (2709 sayılı kanuna) aykırı bulunarak Anayasa Mahkemesinin 11 Aralık 1986 gün E.1985/11, K.1986/29 karar sayılarıyla iptal edilmiştir.

Yapı ruhsatı vermenin belediyelerin ve valiliklerin genel esaslarına göre, yürütmekle yükümlü oldukları kamu hizmetlerinin gerektirdiği görevlerden olduğu, böylece Y.S.M.M.B. elemanlarının kamu görevlileri kapsamına girmedikleri belirtilerek 21,22,24 ve 25. maddeler iptal edilmiştir. Sanayi kuruluşlarına genel esaslar dışına çıkılarak sadece ön izin ve avan proje ile ruhsat verilmesi eşitlik ilkesine aykırı olması ve ayrıcalık tanınması hususları belirtilerek 26. maddenin 3. fıkrası iptal edilmiştir. Ruhsatla yapıların imar planına ve mevzuata uygunluğu denetlenmektedir. 27. maddede bodrum kat hariç 1000 m², sacak yüksekliği 6.50 m ve bir bodrum ile iki katı aşmayan yapıların ruhsat mecburiyeti kaldırılmış ve bir dilekçe ile idareye bildirilmesi yeterli görülmüştür. Kamu düzeni, kamu güvenliği ve yararının sağlanması için gerekli olan yapının denetiminin ilk aşamasını oluşturan önceden denetleme imkanı ortadan kaldırılmıştır. Bu nedenle 27. maddenin 1, 2 ve 3. fıkraları iptal edilmiştir. Ayrıca Y.S.M.M.B.'na ilişkin hükümleri içeren 28, 30, 32. maddelerinin ilgili fıkra ve cümleleri iptal edilmiştir.

3194 sayılı kanunla getirilen 47. madde hükümlerine göre ise; Orman, koru, ağaçlandırma ve yeşil alanlar da dahil olmak üzere özel yapılaşmaya izin verilmiş, parsel büyüklüğü 5000 m²'den az olmamak ve ifraz işlemi yapılmamak ve Taks azami %6 ve 2 katı (H=6.50) geçmemek şartı ile konut yapımına izin verilmiş ve blok adedi de serbest bırakılmıştır. 3194 sayılı kanun ile getirilen bu değişiklik kamu yararı gözetmediği, ancak parseli 5000 m²'nin üzerinde ya da altında olup da komşu parselleri satın alma gücü bulunan mülk sahiplerine yarar sağladığı, koruma amacından uzaklaşıldığı, özel yapılaşmaya açılmasının kamu yararı gözetmediği gibi nedenlerle Anayasaya aykırı bulunarak

iptaline karar verilmiştir.

Yine 3194 sayılı İmar Kanununun Geçici 7. maddesi ile 2981 sayılı Af Yasasına göre af kapsamı dışında tutulan İstanbul ve Çanakkale Boğazları, bu madde ile af kapsamına dahil edilmişlerdir. Buna göre kıyı sahil şeridi, öngörünüm, geri görünüm, etkilenme bölgeleri arasında hiç bir ayırım kalmamıştır.

Anayasa Mahkemesinde m.43'e göre kıyıların devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğu, kıyı sahil şeridinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilebileceği, ayrıca 3086 sayılı Kıyı Kanunu gereğince de kıyıda mevzuata aykırı yapıların af kapsamına alınması Anayasaya aykırı görüldüğünden Geçici 7. madde de iptal edilmiştir.

8.7.1985'te açılan dava 2 yıl sonra 18.4.1987 tarihinde sonuçlanmış ve 90 üyenin başvurusu ile yukarıdaki maddeler iptal edilmiştir. Bunların dışında itiraz edildiği halde değişikliğe uğramayan ve aynen kalan hususlar da bulunmaktadır. Bu hususlar şöyle sıralanmaktadır;

"Boğaziçi alanında gösterilen Boğaziçi sahil şeridi ve öngörünüm bölgesinde uygulamalar İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığınca, geri görünüm ve etkilenme bölgesinde uygulamalar ilçe belediyelerince yapılır" (m.46) aynen kalmıştır. Bazı yönetmeliklerin Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca hazırlanması hususundaki itirazlar kabul edilmemiştir (m.44). "Boğaziçi alanında mevcut planda nüfus ve yapı yoğunluğu gözönüne alınmak koşulu ile plan değişikliği yapılması" hükmüne itirazlar da reddedilmiştir. (m.47-f) "Geri görünüm bölgesinde Taks=%15, 4 kat (H=12.50) etkilenme bölgesinde Taks=%15, 5 kat (H=15.50) irtifağı geçmemek üzere konut yapılabilir. 1.1.1982 G.E.E. ve A.Y.K. Kararı geçerlidir" (m.48) aynı kalmıştır. Plan revizyonu ve plan değişikliği de Anayasaya uygun görülerek itirazlar reddedilmiştir.

Davanın açılışından, karara bağlanışına kadar ki geçen 2 yılda, 3194'ün bütün maddeleri eksiksiz olarak uygulanmış, bu süre zarfında mekandaki değişim de hızlanmıştır. Bu dönem içinde yapı ruhsatı verilen blok sayı öngörünüm bölgesi için 390'dır. İptal kararı ile kararın Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girişi arasındaki süre 4 ay 7 gündür. Bu sürede ise ruhsat verilen blok sayısı ise 1017'dir. Süre 5 kat azalırken, ruhsat sayısı 3 kat artmıştır...

3.5.2. 1985'DEN GÜNÜMÜZE YÖNETİMSEL SÜRECİ ;

2960 sayılı Boğaziçi Kanunu ile Boğaziçi alanı için gerekli görülen organlar, Boğaziçi İmar Yüksek Koordinasyon Kurulu, Boğaziçi İmar İdare Heyeti ve Boğaziçi İmar Müdürlüğü, 9.5.1985 tarihinde yürürlüğe giren 3194 sayılı Yeni İmar Kanunu ile kaldırılmışlardır. Boğaziçi alanı üzerinde 1. derecede yetkili organ İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı olmuştur.

Boğaziçi İmar Müdürlüğü, İstanbul Büyükşehir Belediyesine bağlanmış, Boğaziçi İmar İdare Heyeti kaldırılmış, onun yerine yetkileri İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisine geçmiş, Boğaziçi İmar Yüksek Koordinasyon Kurulunun görevi ise sadece sahil şeridi ve öngörünüm bölgesi Boğaziçi İmar Müdürlüğüne hazırlanan İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisince karara varılan ve İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığınca onaylanan plan değişikliği konularını onaylayarak kesinleştirmek olarak belirlenmiştir. Geri görünüm ve etkilenme bölgelerindeki uygulamalar ise imar mevzuatına göre bağlı buldukları ilçe belediye başkanlığı ve İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığına 3030 sayılı kanun ve yönetmeliklerine uygun olarak sürdürülecektir.

3194 sayılı İmar Yasasından sonra 11.6.1985 tarihinde KHK/247 ve 3 ay sonra 16.8.1985'de KHK/250 sayılı Ka-

rarnameler yürürlüğe girmiştir. Bunlardan 247 sayılı KHK; belediye sınırları içinde ve mücavir alanda gecekondur kanununun Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca yürütülen yetkilerini belediyelere aktarmıştır. Bundan başka, hizmetlerin yürütülebilmesi için belirli kaynaklardan sağlanan gelirlerle T.Emlak Kredi Bankasında ilgili belediyeler adına oluşturulacak özel fonların, Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı İdaresine devredilmesi öngörülmüş, bunun için gecekondur hak sahipliğinde sadece beyanda bulunmak yeterli sayılmıştır. Ayrıca 247 nolu Kanun Hükmündeki Kararnameden önce Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca başlatılan tüm işlere ilgili belediyelerce devam edileceği de belirtilmiştir.

16.8.1985 tarihinde çıkarılan 250 sayılı KHK'de ise 775 sayılı Gecekondur Kanununun 14. maddesinde yer alan, hizmetlerin yürütülmesi için oluşturulan özel fondan başka, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı emrinde T.Emlak Kredi Bankasında açılan özel hesapta oluşturulan fonlardan Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı İdaresine devredilmiş, hizmetler için ayrılan fonun işlemleri ve hakları ilgili belediyelere devredilmiştir. 247 nolu KHK'den önce Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca başlatılan işlere yeniden Bakanlıkça devam edileceği belirtilerek değişiklik yapılmıştır.

3.6.1987'de, 3194'e 9. maddeye fıkra eklenerek, gerekli görülen hallerde Başbakanlığın onayı ile İmar Yasasındaki bütün hak ve yetkiler geçici olarak Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na devredilmekte ve bu süre esnasında yapılan uygulama ve çalışmalara belediyeler kayıtsız ve şartsız uymak zorunluluğu getirilmiştir. Böylece çeşitli nedenlerden 3194 uygulamasının aksadığı ve denetlenmesi gerektiği anlaşılmıştır.

Bundan sonra 4.11.1987'de alınan BKK'da (84/12224) büyük şehirlerin içindeki belediyelere vergi gelirleri tahsilat toplamı üzerinden %65 pay verileceği, Büyükşehir Belediyesine de %35'inin ayrılacağı hükme bağlanmış-

tır. Bu kararlar ilçe belediyelerinin yetkisi arttırılmıştır. Birbirine çok yakın tarihlerde oluşturulan bu kararlarla yasal mevzuattaki belirsizlik ve dengesizliklerin olumsuz sonuçları günümüzde izlenebilmektedir.

Bu düzenlemeler 11.3.1988 tarihinde 3414 sayılı kanunla tekrar bir değişikliğe uğramış, 247 ve 250 nolu KHK'ler değiştirilmiş ve birleştirilmişlerdir. Yetki tekrar el değiştirilerek yerel yönetimlere geçmiştir. 8 ay içerisinde yönetim üç kere değişikliğe uğramıştır.

3.5.3. 1985'DEN GÜNÜMÜZE PLANLAMA SÜRECİ ;

Boğaziçi alanında 1985'den sonra yeni bir planlama çalışması yapılmamıştır. Ancak 3194 sayılı Yeni İmar Kanunu ile getirilen yeni hükümler planlamada bazı revizyon çalışmalarını gerekli kılmıştır.

3194'ün 47. maddesi ile nüfus ve yapı yoğunluğu dikkate alınarak, plan değişikliği yapılabileceği, arazi kullanış kararlarının değiştirilebileceği belirtilmiştir. Ayrıca 5000 m²'den büyük parsellere öngörünümde her şartta izin verilmiştir. Her ne kadar bu madde Anayasa Mahkemesi Kararı ile iptal edilse de karar alınıncaya kadar coğrafi mekanda önemli ölçüde değişimlere neden olmuştur.

Madde 48'de geri görünüm ve etkilenme bölgelerine konut yapılabileceği, revize planların yapımında 3030 sayılı kanuna göre sahil şeridi ve öngörünüm bölgesinde İstanbul Büyükşehir Belediyesince hazırlanarak Meclis Kararı ve Belediye Başkanının onayı ile gerçekleşeceği belirtilmiştir.

Yapılan plan tadilleri ile Boğaziçi alanına yeni ve şehirsal fonksiyon gelebilmesi mümkündür. Ayrıca yoğunluk oluşmasını sağlayan bir diğer madde Geçici 7. maddedir. Bu madde ile çekme katlar tam kata tamamlanmıştır.

1985'den önce rekreasyon, turizm ve sıırlı konut fonksiyonları ile oluşturulmuş olan planlamalar, 1985'den sonra şehırsel fonksiyonları içeren revizyon planlamalara dönüşmüştür.

1985 yılında 1/5000 ölçekli NazımPlanında lejand değişikliği yapılmıştır.

Yapılan değişikliklere göre; geri görünüm ve etkilenme bölgelerinde 1 katlı binalar eğer istenirse 2 kata çıkarılabilecektir. 600 m²'den küçük alanlarda 15x15 m H=6.50 ile bina yapılabilecektir. Siluete giren alt bölgelerde max. Taks=%15 H=6.50 m, girmeyen alt bölgelerde max. Taks=%15, H=12.50 m olarak belirlenmiştir. Planda konut olarak belirlenen alanlar Taks=%15 H=15.50 m olmaktadır. Koru, vadi ve mesire alanları konuta açılmıştır. Konut dışında talepler olduğu takdirde ilçe belediye başkanlığınca öneri hazırlanarak 3194'e 48. maddesi ile uygulama yapılabileceği belirlenmiştir.

Boğaziçi Alanı için yapılan planların gerekirse revizyonunun yapılabileceği ve imar plan yapımı ve değiştirilmesi yönetmeliğine göre geri görünüm ve etkilenme bölgeleri için bir revizyon planı yapılması kararlaştırılmış ve "STFA" tarafından gerçekleştirilmiştir.

Boğaziçi geri görünüm ve etkilenme bölgeleri 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı Revizyon Planı Notları adlı planın özellikleri şöyledir;

"Boğaziçi Nazım İmar Planına göre ilçe bütününde hazırlanacak 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planları onanmadan uygulama yapılamaz. Eğitim, kültür, sağlık tesisleri uygulamalarında 1/1000 ölçekli yol istikamet etüdü yapılmadan ve bölge kurulu görüşü alınmadan öncelikle 1/1000 ölçekli koruma amaçlı uygulama imar planları onanmadan uygulama yapılamaz".

"1/5000 ölçekli plan doğrultusunda hazırlanacak 1/1000 ölçekli koruma amaçlı imar planlarının hazırlanması sırasında mevcut tescilli eski eserler korunacaktır".

"Her bölgede belirli bazı kurallar sağlanmak koşulu ile birden fazla bina yapılacak parsellerde blok şekli ve ebadı serbesttir. Bu tür özellik arzeden konut alanlarındaki avan projeler yerleşme ve estetik yönünden İstanbul Büyükşehir Belediyesince onaylanacaktır".

"Donatı alanları kamu eline geçmeden uygulama yapılamaz".

"Kişi başına 10m² yeşil alan sağlanacaktır".

"Geri görünüm ve etkilenme bölgelerinde, öngörünüm bölgesi ve Boğaziçi sahili ile bütünleşebilecek, kültürel ve doğal değerlerin yoğunlaştığı kamu mülkiyetindeki arazilerin çoğunlukta olduğu yerlerde plan kararlarına göre düzenleme yapılacaktır".

"1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı Revizyonu içinde bulunan ve askeri kullanışlara tahsisli alanlardan bu tür kullanım dışına çıkanlar yeşil alan olarak değerlendirileceklerdir".

"22.7.1983 onanlı 1/5000 ölçekli planda aynen korunmuş ve başka hüküm getirilmemiş alanlar uygulama planları, vaziyet planları ve M.İ.P. kendi hükümleri ile korunur. Geri görünüm ve etkilenme bölgelerindeki konut alanlarına 1 kat ilave edilebilir. H=6.50 geçmemek üzere".

"%70'den fazla eğimli yerlerde konut izni verilmeyecektir".

"Kent bütününe dönük, kamu ve özel sektöre ait genel idare binaları, plandaki yönetici merkez alanı dışında kurulamaz".

"Konut olarak yapılan binaların zemin katları, dükkan ve mağaza olarak kullanılabilir".

"Geri görünüm ve etkilenme bölgelerinde yeniden sanayi tesisi kurulamaz, taş ve kömür ocağı açılmaz, izni olanların süreleri bittiğinde faaliyetleri sona erecektir. Küçük imalathaneler kurulabilir. Kirleticilere izin

verilmeyecektir".

"Boğaziçi vadilerinin iç kesimlerinde ve üst korniş yoluna kolay bağlanabilen yerlerde bulunmak, sadece satış deposu işlevi yapmak şartına odun, mangal kömürü, likitgaz gibi yakacak depolaması yapılabilir. (Maden kömürü, kok kömürü ve linyit kömürü depolanamaz).

"Biçilmiş kereste, tuğla ve benzeri mamul inşaat ve nalburiye malzemesi genel depo almaması şartıyla depolanabilir. Kum, çakıl, mıcır, taş ve diğer maddeler depolanamaz".

"Kent bütününde veya ülke çapında hizmet veren büyük sağlak, eğitim, spor vb. tesis kurulamaz".

"Savunma amaçlı tesisler dışında kalan, sosyal amaçlı yerleşme tekliflerinde ilgili birimce teklif edilecek avan projelerin İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı'nın olumlu görüşü ile uygulanacaktır".

Bundan başka 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planlarında getirilecek ortak yapılanma hükümleri esasları da belirtilmiştir. Burada binalara kot verilmesi, köyiçi alanlarında binalara kot verilmesi, onanlı M.İ.P. binalara kot verilmesi, su basman seviyeleri, cephe ve derinlikler, bahçe mesafeeri, hafriyat, çıkmalar, çatılar, bodrum katlar, bahçe duvarları, otoparklarla ilgili hükümler yer almaktadır. Ayrıca az yoğun konut bölgeleri, orta yoğun konut bölgeleri, yoğun konut bölgeleri gibi bölgelemeler yer almaktadır.

Revizyon Planında rekreasyon ve konut kullanımları temel kullanımlarıdır. Bu plan yoğunluk arttırıcı ve şehirsel fonksiyonları teşvik edicidir. Bazı kullanımlar sınırlandırılmışsa da nasıl önüne geçileceği belirsizlik göstermektedir. M.İ.P.ları ile yoğunluk artışı daha da desteklenmiştir.

Bu dönemde Metropoliten alan içinde Çevre Düzeni Planları yapılmıştır. Sarıyer ve Beykoz Çevre Düzeni Plan-

ları bu döneme aittir. Bu planlarda turizm ve rekreasyon amaçlı arazi kullanıma da izin verilmiştir.

"Boğaziçi Yasal Plan Alanı dışında mevcut ve yeni yerleşmelerin normal ya da plan dışı aşırı gelişmeleri Çevre düzeni planına (İ.M.A. ve B.N.P. esas ve amaçlarıyla uyumlu ve araziden yararlanmada en rasyonel sonucu yaka-layan bir çevre düzeni planına) ve söz konusu planın mak-sada uygulanabilmesine bağlıdır".(Ç.Aysu, 1989).

1986 yılında Ortaköy Kuruçeşme sahil şeridi, Göksu-Küçük-su mesiresi, Beykoz, Üsküdar sahil şeridinin kamulaştırılması programa alınmıştır. Kıyı doldurmaları gerçek ve bütüncül bir planlama içinde yapılmamakla birlikte kamu yararı taşımaktadır.

1990'a gelindiğinde Boğaziçi'nde yeşil alanlar gecekonduların işgali ile dolmuştur. Bu alanlarda plan değişikliği yapı-larak konuta dönüştürülmüştür. Geri görünüm ve etkilenme bölge-lerine ait 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planlarında Hazine ve Bele-diyeye ait alanların halka satılması kararlaştırılmıştır.

3194 sayılı yasanın değiştirilmesi ve aksayan yönlerinin giderilmesi amacıyla hazırlanan teklif ise bir geriye dönüş ni-teliğindedir. Teklif aksayan yönleri ortadan kaldırmamakta, ye-rel yönetimlerin güçlerinin arttırıldığı ve bürokrasinin önlen-meye çalışıldığı 3194'ün ilkelerine ters düşmektedir. Planlama-ya bakanlık ve valilikler düzeyinde yeni bürokratik işlemler getirilmiş, yerel yönetimlerin yetkileri kısıtlanmıştır. Ayrıca teklif uygulamadaki aksaklıkları gidermek gerekçesiyle yerel yö-neticilere plan müelliflerine yapı sahiplerine müteahhitlere ek cezalar getirmektedir.

SONUÇ VE ÖNERİLER ;

Çalışmanın ilgili bölümlerinde de izlendiği gibi, Boğaziçi kıyı mekanı, geçmişten günümüze bir çok değişikliklere uğramıştır. Osmanlı dönemine gelinceye kadar rağbet görmeyen, çok seyrek yerleşmelerin özellikle dinsel karakterli yapıların bulunduğu Boğaziçi, Osmanlı döneminde, kullanım yoğunluğu düşük, belli koylarda küçük yerleşmelerin, yalıların, köşklerin bulunduğu, konut için çekici olmayan, su yolu ile ulaşımın sağlandığı, koru ve mesire yerlerinin bulunduğu bir rekreasyon alanı olarak kullanılmıştır.

1950'li yıllara kadar önemli bir değişime uğramayan Boğaziçi kıyı mekanında, bu dönemden sonra yapılaşma eğilimleri yoğunlaşmıştır. 1985'e kadar artarak devam eden bu yapılaşma eğilimleri, 1985'den sonra önemli ölçüde hızlanmıştır.

İstanbul Metropoliteninde kentleşme ile görülen sosyal dengesizlikler, gruplar arası büyük farklılıklar, tarihi, kültürel ve doğal değerlerin tahribi, Boğaziçi kıyı mekanında da en açık şekliyle izlenmiştir. Tarihi, kültürel, doğal, ulusal ve uluslararası öneme sahip bu özel alan korunamamış, gün geçtikçe yok olmaya devam etmiştir. Kentleşme hızının yüksekliği nedeniyle oluşan karmaşık gelişme ve yapılaşma bozukluğu Boğaziçi'nde zamanla kullanımlarda farklılıklar oluşturmuştur. Tarihi sürecin her döneminde yer alan rekreasyon kullanımının yerini, liman, sanayi kullanımları almıştır. Teknolojinin gelişmesiyle artan boş zamanları değerlendirme için en uygun alan olan bu kıyı mekanını, yararlanılma olanaklarını da kaybetmek üzeredir. Boğaziçi'nin, dünyaca önemli bir metropol kıyısı olması da spekülatif amaçların yarışmasına neden olmuştur. İstanbul Metropoliten Alanı için bir gereklilik olan bu mekanın korunması ve imajının devam ettirilmesi zorunludur.

Görülmektedir ki, günümüze kadar bu koruma ne yasal, ne yönetimsel, ne de planlama olarak sağlanamamıştır. 1848

yılında oluşturulan ilk yasal mevzuat "Ebniye Nizamnamesi" ile girilen bu süreçte, 1930 yılına kadar kişilerin toplu olarak yaşamalarından doğan bazı zorlukları giderici, planlama endişesi olmadan oluşturulan mevzuatlara yer verilmiştir. Sınırların saptanması, idari durum, görev ve yetkilerin belirlenmesi, suçluların cezalandırılması gibi düzenleyici hükümlerin yanısıra, kıyılarına yer verilmiş, devletin malı olan kıyının toplumun yararına kullanılması gerekliliği belirtilmiş, bunun yanında özel mülkiyete de izin verilmiştir. Bu dönemde belediye teşkilatı yeni kurulmaya başlamıştır. İstanbul, Boğaziçi'ni de kapsayan çeşitli belediyelere ayrılmıştır. Mekandan yararlanmayı yönlendirici bütüne ait kapsamlı bir planlama yapılmamış, uygulamalarda çok yetersiz kalmıştır. Boğaziçi bu dönemde çok yoğun bir kullanıma sahip olmadığı için, özel mülkiyete izin verilmesine rağmen, mekanda bir tahribat söz konusu olmamıştır. Yapılar insan boyutunda, çevreye uyumlu ve saygılı ahşap yalılar ve köşkler şeklindedir.

1930 yılında 1580 sayılı "Belediye Kanunu"nun çıkarılması ve onu izleyen "Hıfzısıhha Kanunu" ile 2290 sayılı "Belediye ve Yapı Yollar Kanunu"nun yürürlüğe girmesi tam bir devamlılık arz etmekte ve planlı döneme geçilmektedir. Birbiriyle bağlantılı ve kademeli olarak oluşturulan bu kanunlar uzun yıllar yürürlükte kalmıştır. 1930 yılı sonrasındaki en önemli olay imar planlarının yapılma gerekliliğinin ortaya konmuş olmasıdır. Her belediyeye 50 yıl perspektifli şehir planı hazırlama zorunluluğu getirilmiştir. Planlamaların çoğunda teknik elemanların yetersizliği, yabancı uzmanların getirilerek planlama yapılmasına neden olmuştur. Yabancı şehircilik uzmanlarının İstanbul için yaptığı çalışmalar, kısa sürede, detaylı bir araştırma yapılmadan, parçalı planlar şeklinde oluşturulmuştur. Ayrıca İstanbul'un karmaşık mekansal yapısı çalışmalarını etkilemiştir. Bu planlamaların yetersiz kalmasına, özellikle ulaşımda getirilen

kararların olumsuz etkiler yaratmasına neden olmuştur. Ayrıca İstanbul'a bir Avrupa kenti görünümü vermek istemeleri ve bu doğrultuda geometrik doku ve açılı yollara yönelinmesi, İstanbul ve Boğaziçi ile bağdaşmayan yabancı bir mekansal yapı oluşturmuştur. Yüksek gelir grubunun bu mekanı tercih etmesi, devletin eliyle kurulan sanayilerin Boğaziçi'ne yerleştirilmesi, kuzeye doğru gelişmeyi teşvik etmiştir. 1940'lı yıllara kadar yapılan bütün planlama çalışmalarında, belediye sınırları içinde ihtiyaç ve problemler gözönüne alınmış, ancak çevre yerleşmeler ve bölgesel veriler dikkate alınmadan hazırlanmıştır. Hiçbir araştırmaya dayandırılmadan hazırlanan bu planlar sadece şehri güzelleştirmeyi amaçlamıştır. Parçacıl yaklaşımlar, planlamada yetersiz kalınmasının, ayrıca olumsuz etki yaratmasının en önemli nedenidir.

Diğer olumsuzluklar, "Yapı Yollar kanunu"nun şehir ve çevresinin planlanması bakımından çok sert hükümler içermesi, bölgesel ve mahalli özelliklerin dikkate alınmaması, sosyal yapının, nüfusun bugün ve gelecekteki durumunun incelenmemesi, gelişme yön ve potansiyellerinin saptanmaması olarak sıralanabilir. Bu olumsuzluklarla başlanacak 50 yıl gibi uzun süreli planlar olumlu çabalar olarak değerlendirilemez. Aksine yasaların getirdiği yol genişlikleri, ada boyutları gibi hükümler tarihi ve doğal geleneksel dokuyu zarara uğratmıştır.

1945 yılında İller Bankası'nın kurulması, ardından Bayındırlık Bakanlığı'nın oluşturulması, G.E.E. ve A.Y.K. teşkili ile imar faaliyetleri devam etmiştir. Bu dönemlerde şehircilik hareketlerinin ilk işaretleri görülmektedir. Ancak planlama sorunlarının belediye sınırları içinde kalması, ön hazırlık çalışmalarının yetersizliği, nüfus, sosyal ve ekonomik yapı araştırmalarının başarısızlığı planlarda da yetersizlikler ortaya çıkarmıştır. Bu dönemde konut açığı, gecekonduların gelişimini başlatmıştır.

1950'li yıllardan sonra tarımda işgücünün yoğun kullanımının sınırlandırılması, makineleşmenin başlaması, toprağı olmayanların artması, kara ulaşımının geliştirilmesi ve tarım dışı etkinliklerin canlandırılması, kentleşmeyi hızlandırmıştır. Bunun sonucu göç olayları başlamış, kırsal ve bölgeler arası farklılıklar oluşmuştur. Bu arada Boğaziçi'nde de kırsal karakter bozulmaya başlamış, ayrıca bu olay yasalarla da desteklenmiştir. Bina Yapımı Teşvik Kanunları, Kooperatifler Kanunu, Kat Mülkiyeti Kanunu gibi bir çok mevzuat İstanbul ve Boğaziçi'nde etkili olmuştur. Boğaziçi İstanbul'un herhangi bir bölgesi olarak işlem gördüğü için bütün mevzuatlar bu mekanda da geçerli kılınmıştır. Yapılanmalar, kooperatif kuruluşları, özel koruların ifrazı yapılmışsa da, çok hızlı bir gelişme görülmemiştir. Mevzi İmar Planları ile açılan konut alanları çoğalmıştır. Gecekondu Kanunu'nun çıkarılması ile bu düzensiz ve çarpık yerleşmeler yasal hale sokulmuş, Boğaziçi kıyı mekanında gecekondu kalıcı olmuştur. Ayrıca ıslah programlarının yapılması yenilerini teşvik etmiştir.

1956 yılında yetersizlik ve sorunlar incelenerek 6785 sayılı İmar Kanunu oluşturulmuştur. Bu kanunun çıkarılmasıyla ileriye doğru bir adım atılmış, imar faaliyetleri geliştirilmiştir. Şehir planlama eylemleri, münferit çabalar halinde kalmış, belediyelerin bazı ihtiyaçları üzerinde durulmuş, çevre şehirler, kırsal yerleşmeler ve bölge ilişkileri kurulamamıştır. Detayda hükümler yönetmeliklere bırakılmış, ancak yönetmelikler yerleşmelerin özelliklerine göre yapılması gerekirken tip yönetmelikler halinde yapılmış ve her yere uygulanmıştır. Belediyelerin bütçeleri yetersiz kalmış, teknik eleman yetersizliği, hukuki bir takım nedenler planların uygulanışını engellemiştir. 1958'den sonra İmar İskan Bakanlığı'nın kuruluşu planlamada atılmış ilk olumlu adım olarak görülmektedir. Ancak teşkilatın kurulması, gerekli mevzuatın hazırlanması, personel sağlanması uzun yıllar almıştır. Bakanlık daha geniş bir açıdan planlama anlayışı

için çaba göstermiştir. Ancak planlama anlayışı, eğilimleri izleyici ve biçimsel planlar şeklinde kalmıştır. En olumlu çaba şüphesiz tarihi çevrenin korunması ve doğal güzelliklere verilen önemdir. Belediye sınırları içindeki bazı alanların kentleşmenin etkisinden korunması çabaları yer almaktadır.

1960'lı yıllarda, Devlet Planlama Teşkilatı'nın kurulması, Kalkınma Planlarının oluşturulması üst ölçekte plan oluşturulma çabaları göstermektedir. Bölge Planları oluşmaya başlamıştır. Metropoliten ölçekte ilk planlama denemesi olan Doğu Marmara Ön Planı oluşturulmuştur. Bu durum bütünde bir planlamanın gerekliliğine atılmış önemli bir adımdır. İstanbul Sanayi Nazım Planı da bu dönemde oluşturulmuştur. 1966 yılında İmar İskan Bakanlığı'na bağlı olarak Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu (BİNPB) kurulmuş, 1984'e kadar çalışmalarına devam etmiştir. Büro geleceğe dönük bir takım projeksiyonlar, 1/25000 ve 1/50000 ölçeklerde İstanbul metropoliten Alanı için bir çok çalışmalar ortaya koymuştur. Boğaziçi Alanı bu çalışmalarla en geniş sınırı ile ele alınmıştır.

Böyle bir planlama bürosunun kurulması planlama ile ilgili çabaları önemli ölçüde etkilemiştir. Planlama çabaları açısından çok önemli bir adım olan bu büro ve çalışmaları, merkezi yönetime bağlı olması, belediyelerle gerekli diyalog ve birlikteliğin sağlanamaması yapılan çalışmaların yetersiz kalmasına neden olmuştur. Dönemin planlama görüşü, merkez belediye sınırları içine kapanmış dar kapsamlı bir planlama görüşüdür. Bütünlüğü sağlayıcı bir plan olmadığından, Mevzi İmar Planları ile kentleşme alanları gecekondü iskan ve arazi kullanma politikalarında ileri öneriler getiren Geçit Devresi Tedbirler Şurası ile metropoliten alanda kapsamlı arazi kullanım kararları getiren Doğu Marmara Bölge Planıdır. Dönemin bir başka özelliği de giderek artan belediye sayısı ve her belediyenin kendi çıkarları doğrultusunda plansız uygulamalar yapmasıdır. Aralarında bir organizasyon

ve birliktelik kurulamamış, bu da planlama çabalarını olumsuz etkileyen önemli bir neden olmuştur.

1970'lerde, daha çok doğal ve tarihi çevreyi koruyucu denetleyici ve düzenleyici yasalar oluşturulmuştur. İmar planı yapımı, konut açığının kapatılması, yerleşmelerin denetlenmesi gibi sorunlara çözüm bulunamamıştır. Boğaziçi için 1970'li yıllar her ne kadar geç kalınmış olsa da bir dönüm noktası olmuştur.

1971 yılında yapılan "Sahil Şeridi ve Yalılar Planlaması", Boğaziçi'nde tek yapı ölçeğinde yürütülen kararları bütünsel kararlara dönüştürmüştür. Plan Boğaziçi peyzajını korumayı ve bozulmasını önleyici tedbirler almayı amaçlamıştır. Bu arada koruların, vadilerin ve çayırılık alanların korunması için de tedbirler alınmıştır. 1972'de 6785 sayılı İmar Yasası'nda değişiklik yapan 1605 sayılı yeni imar yasası çıkarılmış, bu yasa ile metropoliten imar planı kavramı yasaya girmiştir. Çevre düzeni planlarının yapılması öngörülmüş, ancak çabalar daha geniş çaplı bir planlamaya oturtulamamıştır. 1605 sayılı Kanunla kıyı kullanımının düzen altına alınması amaçlanmıştır. 10 m.lik kıyı kuşağından toplumun yararlanması sağlanmıştır. Bu dönemde eski eserleri ve tarihi değerleri koruma çabaları görülmektedir.

1975 yılı Boğaziçi kıyı mekanının, Kültür Bakanlığı'nın tebliği ile "SİT Alanı" ilan edildiği yıldır. Boğaziçi kıyı mekanı bütün doluluk ve boşlukları ile dondurularak ilk defa İstanbul'un diğer bölgelerinden farklı, özel bir mekan olduğu anlaşılabilir olarak korumaya alınmıştır. Alınan kararlarla yerleşmelerin görünümü nüfus yoğunluğu, şehirselleşmenin yayılması kontrol altına alınmıştır. 1977'de ise ilk kez 1/5000 ölçekli "Boğaziçi Doğal ve Tarihi SİT Değerlerini İçeren Nazım Plan" İmar ve İskan Bakanlığı'nca onanmıştır. Boğaziçi kıyı mekanı ilk kez bu planlama ile kapsamlı bir şekilde ele alınmıştır. Plan 1978, 79, 81 ve 82 tarihlerinde

çeşitli revizyonlar geçirmiştir. Boğaziçi kıyı mekanının SİT alanı olarak ilan edilmesi, ayrıca yapılan plan ve getirilen hükümlerle İstanbul Metropolitan Alanının diğer bölgelerinden ayrılmak istenmişse de, mekan, çevre alanlarda alınan planlama kararlarından etkilenmiştir. Boğaziçi köylerine ait imar planlarının yetersizliği, tip yönetmeliklerin Boğaziçi'ne ait özel hükümler getirmemesi, uygulama ve denetimdeki sorumsuzluk ve ilgisizlikler, ekonomik, sosyal şartların olumsuzluğu, Batının kötü örneklerinin uygulanmaya çalışılması diğer olumsuz etkilerdir. Bu dönemin Boğaziçi'ni etkileyen olumsuzluklarından biri de 1973 yılında açılan Boğaz Köprüsüdür. Köprü ve çevre yollarının yapımı, yoğunluğu kuzeye Boğaziçi'ne doğru taşımış, buralarda oluşan rant, açık yeşil alanları, tarihi ve doğal değerleri etkileyerek yok olmalarına neden olmuştur.

1980'li yıllar Boğaziçi için çok önemli kararların alındığı yıllardır. Tüm olumlu ve olumsuzlukları Boğaziçi bu yıllarda yaşamıştır. İlk olarak 1983 yılında İmar Affı ile gecekondular alanları kabul görmüştür. Her ne kadar özel konumlu alanlar af kapsamı dışında tutulmuş olsa da, başvurular değerlendirmeye alınmıştır. Bu olumsuzluğun ardından Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu, Milli Parklar Kanunu, Çevre Kanunu gibi korumacı kanunlar oluşturulmuştur. Ayrıca A.Y.K. Kararı ile İstanbul'da 35 bölge SİT bölgesi ilan edilmiştir. 1983 yılında Boğaziçi ile ilgili tüm oluşturulmuş çabalar bir sonuca bağlanmıştır. Özel konumlu bir alan olan Boğaziçi bu tarihte, özel bir yasaya, özel yönetime ve özel planlama kararlarına kavuşmuştur. Oluşturulan yasa Boğaziçi'nin korunması yolunda atılmış önemli bir adımdır. Ancak uygulama ve denetimin sağlanamaması, sonucun görülmesi için iki yıl gibi kısa bir dönem beklenmesi ve yasaklayıcı, zorlayıcı hükümlerle hiçbir yere varılamayacağından başarıya ulaşılamamıştır.

1984 yılında oluşturulan 3030 sayılı "Büyükşehir Belediyesi Yönetimi Hakkında Kanun", yetkileri Büyükşehir ve ilçe belediyelere devrederek olumlu çabaları desteklemiştir.

1985 yılında yönetimle birlikte 3194 sayılı yeni bir İmar Kanunu yürürlüğe girmiştir. Bu yeni kanunla Boğaziçi için getirilen yasa, yönetim ve planlama kararları etkisini kaybetmiş, büyük çaplı şehirselle fonksiyonları içeren, revizyonlar geçirmiştir. Boğaziçi Kanunu ile oluşturulan yönetim organları kaldırılarak, İstanbul Büyükşehir Belediyesine bağlanmıştır. Belediyelerin yetki ve sorumlulukları da artırılmıştır. Nüfus ve yapı yoğunluğunu artırıcı hükümler getirilmiş, geri görünüm ve etkilenme bölgelerinde 5 kata kadar yapı izinleri verilmiştir. Her ne kadar geri görünüm olarak düşünülse de bu bölgeler silüette önemli ölçüde etkili olmaktadır. Korular ve vadiler yapılaşmaya açılmış, Boğaziçi kıyı mekanı şehirselle nitelikli bir alana yönlendirilmiştir. Kanunun Boğaziçi ile ilgili maddeleri 1986 yılında Anayasa Mahkemesi kararı ile iptal edilse de, geçen 2 yıllık süre zarfında mekansal görünümde önemli ölçüde değişimler olmuştur. Boğaziçi geri görünüm ve etkilenme bölgelerine ait planlarda bu dönemde yürürlüğe girmiştir. Aynı dönemde Boğaz'a ikinci bir köprünün yapılması, zaten kuzeye doğru oluşan gelişmeyi desteklemiştir.

Günümüzde de bu yok oluşa dur diyebilmek mümkün olmamıştır. En son 1991'de yeşil alanlarda gecekonduların işgali ile dolunca plan değişikliği yapılarak bu alanlar konuta dönüştürülmüştür. Geri görünüm ve etkilenme bölgelerine ait 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planlarının, Beşiktaş, Beykoz ve Sarıyer ilçelerini kapsayan yerlerinde Hazine ve Belediyeye ait arazilerin halka satılması kararlaştırılmıştır. Son olarak 3194 sayılı yasanın değiştirilmesi ve aksayan yönlerinin giderilmesi amacıyla bir teklif hazırlanarak, planlamaya bakanlık ve valilik düzeyinde yeni bürokratik işlemler getirilmek istenmektedir. Belediyelere verilen

yetkiler bu teklifle kısıtlanmış, ayrıca cezaları içeren hükümler getirilmiştir. sık sık değişim gösteren ve birbirini etkileyen yasalar, denetim ve otoriteden yoksun yönetimler, bir çok bürokratik engeller yetkisizce oluşturulan planlar, olaya yalnız kendi süresi içinde yaklaşan siyaset çevreleri, planlamada oturtulamayan taban, bütün bu üzücü ve ürkütücü olayların sebeplerini oluşturmaktadır.

Bütün bu süreç I. Hipotezde yer alan gerekliliği desteklemektedir. Boğaziçi kıyı mekanı, İstanbul Metropolitan Alan içinde büyük öneme sahip, ayrıcalıklı bir mekandır. İstanbul yerleşme sistemi içinde önemli bir alt sistemdir. Bu nedenle mekanın İstanbul Metropolünden ayrı düşünülmesi söz konusu değildir. Makro ölçekte kentsel kararlarla ilişkili bütüncül bir planlama modeli şarttır. Örnek; Maslak ve çevresinde oluşturulan ticaret bölgelerinin getireceği olumsuz etkiler, merkezi iş alanlarına yakın büyük otellerin siluet ve yerleşmelerdeki etkileri, ayrıca süreç incelendiğinde Levent civarında kurulan sanayilerin geçmişte mekana olumsuz etkileri, İstanbul ulaşım kararlarının etkileri, eşgüdümlü, sürekliliği olan bütüncül bir planlama modelini desteklemektedir.

Metropol için getirilen kararların Boğaziçi'ne etkileri sürekli olarak irdelenmeli, ayrıca Boğaziçi için öngörülen kararlar doğrultusunda metropol kararları gözden geçirilmelidir. Ülke ve bölge ölçeğinde işbirliği ve veri aktarımı sağlayabilecek bir sistem oluşturulmalı, ülke ve bölgeden gelen kararlar yansıtılarak politikalar saptanmalıdır. Örnek; göç olgusunun Boğaziçi'nde oluşturacağı yansımalar kestirilmeli, buna göre önlemler alınmalıdır. Nüfus artışının fazla olması nedeniyle sık sık belli periyotlarla incelemeler yapılmalı, planlara değişiklikler işlenerek güncelliğini kaybetmemesi sağlanmalıdır. Ayrıca halkın planlama oluşumuna, uygulamasına ve denetimine katılması yönlendirmesi, yaşadığı mekana sahip çıkması, planın işlerlik ka-

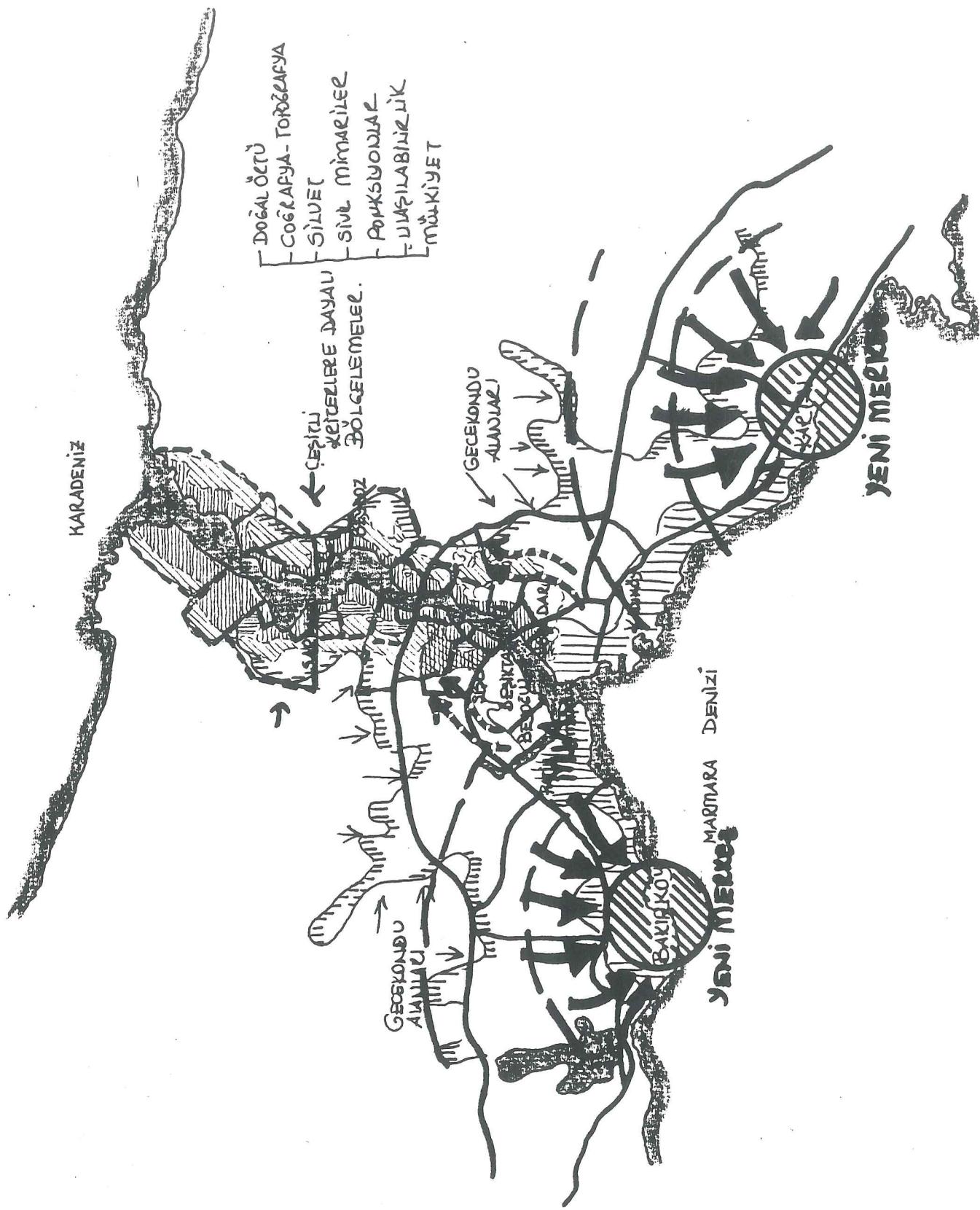
zanmasında önemli bir etkidir.

Planlama modeli içerisinde planlama çalışmalarını oluşturacak, strateji ve politikaları saptayacak, Belediye teşkilatına bağlı bir planlama örgütünün oluşturulması gereklidir (2. Hipotez). Bu planlama örgütü planlamanın disiplinler arası yapısı nedeniyle çeşitli uzmanları içermelidir. Örgüt farklı ölçeklerdeki planlama çalışmaları için öncelikler saptamalıdır.

Boğaziçi'nde eşgüdümlü bütüncül bir planlama modeli istiyorsak, İstanbul'un ayrı illere bölünmesi kararı yanlış olacaktır. Ancak planlamada Kartal ve Bakırköy gibi iki merkez oluşumu sağlanarak yerleşmeleri bu merkezler çevresinde toplamak, Boğaziçi'ne olduğu kadar diğer kıyı mekanlarına olan baskıları azaltacaktır. Yönetim modelinde ayrıca büyükşehir ve ilçe belediyeler dengesi kurulmalıdır. İlçe belediyelerin yetkilerinin azaltılması gibi kararlar denge sağlanmasında olumsuzluk yaratacağından yanlıştır.

Yasal mevzuatlara gelindiğinde, yasaklayıcı ve zorlayıcı hükümlerle sonuç elde edilemediği açıktır (3. Hipotez). Yasal mevzuatlarda, geri görünüm de Taks, kaks değerleri, kat eddetleri, korularda %6'ya kadar kullanım izinleri yer alabilmektedir. Bu tür detayda hükümler planlamaya aittir. Yasalarda bu tür yapılaşma kararları yer almamalıdır. Planlamayı destekleyici hükümler içermelidir. Özellikle toprak mülkiyetindeki sınırlamalara, kamulaştırmaya ve kaynak yaratacak düzenlemelere yer verilmelidir.

Boğaziçi kıyı mekanı ölçeğinde bazı kararlar incelendiğinde ilk olarak göze çarpan şüphesiz öngörünüm, geri görünüm ve etkilenme bölgeleri gibi neye bağlı olarak geçirildiği belli olmayan sınırlardır. Görsel açıdan iki kıyının birbirleriyle ilişkileri çok kuvvetlidir. Bu nedenle geri görünümdeki bir çok alan öngörünümdeki kadar etki yaratabil-



- DOĞAL ÖCÜ
- COĞRAFYA - TORĞAFYA
- SİLVE
- SİVİL MİMARİYE
- POMKSUYUVA
- UVAŞILABİLİZİK
- MÜKİYE

KARADENİZ

ÇEŞİTLİ KÖYLERE DAYALI BÖLGELEME

GECEKONDU ALANLARI

MARMARA DENİZİ

YENİ MERKİN

BAKIRKÖY



mektedir. Geçişlerde uyum, fiziki ve görsel devamlılık sağlaması şarttır.

Bu nedenle bütüncül planlama çabalarında öngörünüm geri görünüm etkilenme bölgesi gibi sağlıklı saptamalara dayanmayan sınırlar yerine belirlenecek kriterlere dayalı bölgelemeler yapılmalıdır. Bu kriterler, doğal örtü, coğrafi ve topografik veriler, silüet, sivil, mimarı veya kültür varlıkları, fonksiyonlar, ulaşılabilirlik, mülkiyet gibi çeşitli kriterler olabilir. Kriterlere göre oluşturulacak bölgeler için çeşitli kararlar üretilmeli, Boğaziçi kıyı mekanında yer alması istenmeyen sanayi, depolama, büyük kamu tesisleri gibi kullanımlar mekanın dışına taşınmalıdır.

İstanbul Metropolitan Alanında yaşayan yoğun nüfusun rekreasyonel işlemleri doğrultusuna ve Boğaziçi alanının ilk yerleşmelerinden bu yana süre gelen fonksiyonu gözönüne alınarak, alan rekreasyon kullanımına ayrılmalıdır. İstanbul Metropolitan Alanı içinde kıyı ve orman imkanı sağlayan ilçelerin sayısı sınırlıdır. Bunun için Boğaziçi bütünü İstanbul metropolinde yaşayanların günübirlik, dinlenme, eğlenme gereksinmelerinin giderilmesinde önemli bir yeri olacaktır. Rekreasyon istem ve rekreasyon potansiyel saptanmalı, taşıma kapasitesi belirlenmelidir. Bu fiziksel, ekolojik, ekonomik ve algısa kapasitelerin bilinmesi ile mümkündür. Rekreasyon amacına hizmet edecek tesisler Boğaziçi alanının kapasite ve yoğunluğu geçmeyecek şekilde düzenlenmelidir.

İstanbul Metropolitan Alanında karayolu ulaşımına ağırlık verilmesi ilk yerleşmelerde denizle başlayan ulaşım sistemini ikinci plana itmiştir. Karayolu ulaşımı nüfusu ve kuzeye gelişmeyi teşvik edici olmuştur. Ulusal ve uluslararası deniz ulaşımının yoğunluğu, yılın büyük zamanı kuzey güney doğrultusunda hızlı ve tehlikeli akıntıların olması deniz ulaşımını zorlaştırmaktadır. Ayrıca sis olayı da Boğaz

için önemli bir olumsuzluktur. Ancak kara ulaşımının sağladığı köprüler daima sınırlı bir çözüm olmuştur. Direkt seferler için olumlu olan kara ulaşımı kent merkezine belli noktalarda yaklaşmaktadır. Bu nedenle deniz ulaşımı tasarruf ve rahatlık açısından tercih edilmektedir. Planlama modeli içerisinde İstanbul Metropolitlen Alanı ulaşım kararlarında deniz ulaşımı güçlendirilmelidir. Özellikle kıyıda oluşturulacak rekreasyon fonksiyonları ile bağlantılı olarak seferler düzenlenmelidir.

Boğaziçi kıyı mekanının korunması, imajının sürdürülmesi ve gelecek kuşaklara aktarımı yasa, yönetim ve planlamada bütüncül olarak oluşturulacak bir modelle mümkündür. Günümüzdeki çabalar bu anlayışın dışında kalmaktadır.

K A Y N A K Ç A

- AĞAT, Nülifer, "Boğaziçi'nin Turistik Etüdü" İTÜ. Mimarlık Fak. Doktora Tezi, İstanbul, 1963
- AKÇURA, Tuğrul, "İmar Kurumu Konusunda Gözlemler" ODTÜ, Ankara, 1982
- AKOZAN, Feridun, "Türkiye'de Tarihi Anıtları Koruma Teşkilatı ve Kanunlar" DGSA Yayın No: 47, İstanbul, 1977
- ALTAN, Türker, "Fiziksel Planlama Çalışmalarında Kıyı Rekreasyon Uygun Alan Seçimi Yönteminin Araştırılması" 7. Dünya Şehircilik Günü Kıyıları Kollokyumu, 6-8 Aralık 1983, Trabzon
- ALTER, Sibel, "Peyzaj Plan Açısından İstanbul Kıyı Bandında Dolgu Alanlarının Rekreasyon Kullanımları Üzerine Bir Araştırma" YÜ, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1984
- ALTINLI, Enver, "Boğaziçi'nin Jeolojiye Bağlı Özellikleri" İstanbul Boğazı ve Çevresi Sor. Semp.Çev.Kor. ve Yeşil Dern. 12-15 Kasım 1973, İstanbul, 1975
- ATICI, Gülçin, "Boğaziçi Yerleşmelerinden Kanlıca'dan Tarihsel ve Fiziksel Gelişimi" Y.Ü. Mimarlık Fak., İstanbul, 1986
- AYSU, Çiğdem, "Boğaziçi'nde Mekansal Değişim" İÜ. Deniz Bil. ve Coğ.Ens. Doktora Tezi, İstanbul, 1975

- "Boğaziçi ve Çevresinin Doğal Yapısı"
İstanbul Boğazı ve Çevresi Sor.Semp.
Çev.Kor. ve Yeşil Dern. 12-15 Kasım
1973, İstanbul, 1975
- AYSU, Emre,
"İstanbul Anakent Alanında Kentiçi
Devingenlik Örüntüsü" İY.Ü.Mim.Fak.
Ş.B.P.B., İstanbul, 1990
- BALCI, Nihat,
"İstanbul Boğazı Çevresindeki Su Havza-
larında Arazi Kullanma Uyg. Doğurduğu
Çev. Sorunlar" İst. Boğazı ve Çev.Semp.
Çev.Kor. ve Yeşil Dern. 12-15 Kasım
1973, İstanbul, 1975
- BERKÖZ, Lale,
"İstanbul Mekansal Yapısının Tarihsel
Gelişimi" İTÜ, Yüksel Lisans Tezi,
İstanbul, 1983-84
- BİLEN, Emre,
"Kıyılarıyla İlgili Yasal Mevzuat ve Kent
Planlamasına Etkileri" MSÜ, Yüksek Li-
sans Tezi, İstanbul, 1987
- BÖRTÜCENE, İcen,
"Çeşitli Ülkelerde Planlama Bazı Örnek-
ler" İmar ve İskan Bakanlığı Mesken
Genel Müdürlüğü, Ankara, 1969
- CANSEVER, Turgut,
"Boğaz Geçişlerinin İstanbul Şehirselsel
Gelişimine Etkileri" TMMOB, Mimarlık
Dergisi, 1976-4
- ÇETİNER, Ayten,
"Türkiye'de İmar Planlama Eylemleri ve
Dayanması Gereken Bilimsel Kurallar"
İTÜ, Mimarlık Fakültesi, Doktora Tezi
İstanbul 1965
- ÇUBUK, Mehmet,
"Boğaziçi Mekanının Düzenlenmesinde
Bazı İlkeler" İTÜ, Mim.Fak., İstanbul,
1971

- "Turizmin Dinlenme, Eğlenme ve Boş Zamanları Değerlendirme ile Yeniden Tanımlanması, Denemesi ve Turizm Planlamasına Sistemli bir Yaklaşım" MSÜ, Doktora Tezi, İstanbul, 1981
- DENEL, Serim, "Batılılaşma Sürecinde İstanbul'da Tasarım ve Dış Mekanlarda Değişim ve Nedenleri" İTÜ, Mim.Fak., Doktora Tezi, ODTÜ Ankara, 1982
- EKŞİOĞLU, Kani, "Yeni İmar Mevzuatı" Yasa Yayınları, No: 7, İstanbul, 1985
- ENGİNÖZ, Bayraktar, "II. Boğaz Köprüsü Üzerine Görüşler" TMMOB, Mimarlık 1976-4
- ERİNÇ, Sırrı, "Doğal Ortamlar ve Sonuçları" İstanbul Boğazı ve Çevresi Sor.Semp.Çev.Kor. ve Yeşil Dern. 12-15 Kasım 1973, İstanbul, 1975
- EYİCE, Semavi, "Bizans Devrinde Boğaziçi Hakkında Bazı Görüşler" İst. Boğazı ve Çev.Sor.Semp. Çev.Kor. ve Yeşil Dern. 12-15 Kasım 1973, İstanbul 1975
- GERAY, Cevat, "Kıyıların Korunması, Kullanılması ve Geliştirilmesi" Büyük İstanbul Yeşil Alan Sorunları Ulusal Semp. 22-24 Kasım 1978, İstanbul, 1979
- GÖÇER, Orhan, "Metropolitan Planlama" YÜ, Mim.Fak. ŞBPB Yayın No:204, İstanbul, 1990
- "Doğu Marmara Bölgesi İçinde Büyük Metropol Sınırların Tespiti ve Yeni Yerleşme Ön Araştırması " İTÜ, Mim.Fak. Doktora Tezi, İstanbul 1971

- GÖK, Tamer, "Kent Planlama ile İlgili Yasal Kurallardan Seçmeler" ODTÜ, Ankara, 1980
- GÜLAY, Sermet Mete, "Boğaziçi Rumeli Yakası Kıyı Bandında Arazi Kullanım ve Öneriler" İTÜ, Mim. Fak., İstanbul, 1983
- GÜLERSOY, Çelik, "Boğaziçi, Sorunlar ve Çözümler" İstanbul, 1982
- GÜLEZ, Somer, "Kıyısız Alanların Rekreasyon ve Turistik Yönden Planlanmasına Yeni bir Yaklaşım" 7. Dünya Şehircilik Günü Kıyıları Kollokyumu, 6-8 Aralık 1983, Trabzon
- GÜZELSU, Kutlu, "Metropolitan Alan İçinde Düşük Gelir Grubunun Yerleşme Düzeni" YÜ, Mim.Fak. Ş.B.P.B., İstanbul, 1988
- KARABEY, Haydar, "Kıyı Mekanı Tanımı, Ülkesel Kıyı Mekanı Düzenlenmesi İçin Bir Yöntem Önerisi" MSÜ, Doktora Tezi, İstanbul, 1978
- KELEŞ, Ruşen, "Kentleşme ve Konut Politikası" A.ÜN. Siy.Bil.Fak. Yayınları 540, Ankara, 1984
- "Kıyıları ve Toplum Yararı" 7. Dünya Şehircilik Günü Kıyıları Kollokyumu, 6-8 Aralık 1983, Trabzon
- KILIÇASLAN, İsmet, "İstanbul Kentleşme Sürecinde Ekonomik ve Mekansal Yapı İlişkileri" İstanbul, 1981
- KIRAY, Mübeccel B. "Metropolitanleşme Süreci" Türkiye I. Şehircilik Kongresi (I.Kitap), ODTÜ Şehir Bölge Plan Böl. Kasım 1981

- KORÇA, Perver, "Kıyılarda Arazi Kullanım ve Türkiye Örneği" İTÜ, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1984
- KUBAN, Doğan, "Osmanlılar Çağında Boğaziçi Yerleşmesi" İst. Boğ. ve Çev.Sor.Semp.Çev.Kor. ve Yeşil Dern. 12-15 Kasım 1973, İstanbul, 1975
- KUMUŞOĞLU, Güneş, "Kıyı Kentlerinde Kıyı Düzeni Fiziksel, Sosyal, Yasal Boyutlar Üzerine Bir Araştırma" MSÜ, Yüksek Lisans tezi, İstanbul Şubat 1987
- ORTAYLI, İlber, "Tanzimattan Cumhuriyete Yerel Yönetim Geleneği" Hil Yayın, İstanbul, 1985
- PAMAY, Besalet, "Boğaziçi ve Çevresinin Dün.ve Bugünkü Doğal Peyzaj Yapısı" İst.Boğ. ve Çev. Semp.Çev.Kor. ve Yeşil Dern. 12-15 Kasım 1973, İstanbul 1975
- "İstanbul Halkının Rekreatyon Gereksinimi ve Eğilimleri ile Yeşil Alan İlişkisi" Büyük İstanbul yeşil Alan Sorunları Ulusal Semp. 22-24 Kasım 1978, İstanbul, 1979
- PROST, Henry, "İstanbul'un Nazım Planını İzah Eden Rapor 1937" İst. Belediyesi 1963
- "Anadolu Sahili Nazım Planını İzah Eden Rapor 1941"
- "Rumeli Sahili Nazım Planını İzah Eden Rapor 1944"

- SUHER, Hande, "Şehirleşme ve Sanayileşme Sürecinde İstanbul'un Yeri ve Geleceği" I. İst. Semp. İst. Valiliği, 1982
- TANERİ, Ergun, "Bölge Planlama" YÜ, Yayın. Sayı 186, İstanbul, 1986
- "Kıyı Kullanımı" 7. Dünya Şehircilik Günü Kıyıları Kollokyumu, 6-8 Aralık 1983, Trabzon
- TAYŞİ, İ., "Çevre Sorunlarını Kapsayan Yasal Düzenlemeler" Turk. İdare Der. İçişleri Bak. Ankara, 1985
- TOLA, A. Selek, "İmarla İlgili Yeni Mevzuatın Şehir Planlamasına Etkileri" İTÜ, Yüksek Lisans Tezi, Haziran 1987
- ÜNAL, Tankut, "Kıyı Kavramı Yasal Yaklaşım, Kıyıların Kullanım ve Korunması" 7. Dünya Şehircilik Günü Kıyıları Kollokyumu, 6-8 Aralık 1983, Trabzon
- VIDİNLİOĞLU, Necdet, "Kıyı Kullanımının Düzen Altına Alınması ve Yasal Gelişmeler" 7. Dünya Şehircilik Günü Kıyıları Kollokyumu, 6-8 Aralık 1983, Trabzon
- "Şehir ve Çevre Hukuku" YÜ, Mim.Fak. ŞBPB Ders Notları, İstanbul, 1985
- YAVUZ, F., KELEŞ, R., "Şehircilik Sorunları Uygulama ve Politikalar" A.Ü. Siy.Bil.Fak. Yayın No:358, Ankara, 1973
- YAYLA, Yıldızhan, "Şehir Planlamanın Başlıca Hukuki Meseleleri ve İstanbul Örneği" İÜ Yay.no:2098 HukukFak. No: 464, İstanbul, 1975

- YAZICIOĞLU, Lütfi, "Boğaziçi Kıyı Yapıları" İDMMA. Doktora Tezi, Mim.Fak., İstanbul, 1980
- YILDIZCI, A. Cengiz, "İstanbul'da Kentsel Doku ile Yeşil Doku Arasındaki İlişkiler ve İstanbul Yeşil Alan Sistemi İçin Bir Öneri" İTÜ, Mim. Fak. Doktora Tezi, İstanbul, 1978

RAPORLAR :

İstanbul Gelişmesine Ait Nazım Plan Raporları, İstanbul Bel. Harita Arşiv Müd.

İstanbul İmar Planı İzah Raporları, İst. Bel., 1956.

8.7.1971 Boğaziçi Sahil Yolu ile Deniz Arasında Kalan Sahil Şeridinde ve DenizGörüşü Olan Sahil Yolu Üzerindeki Arsalarda Uygulama Raporu, İstanbul Bel. Harita Arş.Müd.

1977 Raporu, Boğaziçi Doğal Tarihi SİT Değerlerini İçeren 1/5000 Ölçekli Nazım Plan Açıklama ve Uygulama Raporu, İst. Bel.Har.Arş.Müd.

3.3.1978 Boğaziçi Doğal Tarihi SİT Değerlerini İçeren 1/5000 Ölçekli Nazım Plan Açıklama ve Uygulama Raporu, İst.Bel.Har. Arş.Müd.

21.9.1979 Boğaziçi Doğal Tarihi SİT Değerlerini İçeren 1/5000 Ölçekli Nazım Plan Açıklama ve Uygulama Raporu, İst.Bel.Har. Arş.Müd.

1980 Raporu, İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı 1/50000, T.C. İmar ve İskan Bakanlığı Pl. ve İm.Gn.Müd.Met.Daire Bşk. B.İ.N.P.B. Bşk.

13.12.1982, Boğaziçi Öngörünüm Bölgesi Doğal ve Tarihi SİT Değerlerini İçeren 1/5000 Ölçekli Nazım Plan Açıklama ve Uygulama Raporu, İst. Bel.Har.Arş.Müd.

22.7.1983, Boğaziçi Öngörünüm Bölgesi Dğal ve Tarihi SİT Değerlerini İçeren 1/5000 Ölçekli Nazım Plan Açıklama ve Uygulama Raporu, İst.Bel.Har.Arş.Müd.

1986 Raporu, Boğaziçi Planlama Etüdü Geri Görünüm ve Etkilenme Bölgesi Analitik Çalışma ve Nazım Plan Raporu.

231.2.1986, 1/1000 ölçekli Boğaziçi Sahil Şeridi ve Öngörünüm Bölgesi Uygulama Notları, Boğaziçi İmar Müd.

"İstanbul B.Ş. Ulaşım Nazım Planı" 1. Rapor, Temel Müh. A.Ş. İstanbul, Temmuz 1987.

"İstanbul B.Ş. Ulaşım Nazım Planı" Nihai Rapor, Temel Müh. A.Ş., İstanbul, Temmuz 1988.

"Ulaşım Haritası" Karayolları Gn.Md.lüğü, İstanbul, 1989.

YAYINLAR :

"Kentleşme Sorunları ve İstanbul" T.M.M.O.B. Harita ve Kadastro Müd. Od. 1980, DPT Döküman.

"Metropolitan Yönetim Dünyada ve Türkiye'de" T.C. Mer. Boğaz. Beld.Birliği Yayınları.

"İstanbul Limanı" İst. ve Marmara Bölge Deniz Ticaret Odası, Yayın No: 7, İstanbul, 1986.

"Planlama Süreci" Enstitüler Arası Ortak Çalışma Grubu Planlama Süreci Komisyonu Çalışma Raporu, İDMMA Mim.Fak. Yerleş. Bil .Enst. Yayın No: 2, İstanbul, 1980

"Boğaziçi Girişimleri" Türkiye Tabiatı Koruma Derneği İst. Şubesi Yayınları No: 6, İstanbul, 1984.

"İstanbul'un İmarı Hakkında Notlar" İst. Beld., 1947.

"Korunması Gereken Boğaziçi" Türkiye Turing Otomobil Kurumu, İstanbul, 1972.

"Planlama Uygulama ve Yasal Dayanak", İmar İskn.Bk. Pl. ve İmar Genel müdürlüğü, Ankara, 1983.

DERGİLER :

Marmara ve Boğazlar belediyeler Birliği YayınOrganı, Birlik dergisi, İstanbul. 1987/1 - 1988/2-3-4 - 1989/1-2.

Mimarlık Dergisi, 1970/5 - 1972/2 - 1975/6 - 1976/2-4 - 1984/1 - 1985/4 - 1987/1 - 1990/5-6.

Yapı Dergisi, 1989/92 - 1990/100 - 1991/114.

Tutanak Dergileri (TBMM Yayını).

SEMPOZYUMLAR :

"İstanbul Bölge Kalkınma Kongresi Tebliğler-Kararlar" 10-20 Nisan 1967, Türkiye Basımevi, İstanbul 1967.

"İstanbul Boğaziçi ve Çevresi Sorunları Sempozyumu" Çev.Kor. ve Yeşillendirme Derneği, 12-15 Kasım 1973, İstanbul 1975.

"Kent Sağlığı ve İhtiyaçları Açısından Büyük İstanbul Yeşil Alan Sorunları" Ulusal Semp. 22-24 Kasım 1978, İstanbul 1979.

"İstanbul Sempozyumu" Sisav, Siyasi ve Sosyal Arşt.Vakfı, İstanbul 1981.

"Türkiye I. Şehircilik Kongresi" (1. Kitap), ODTÜ, Ş.B.P.B. Kasım 1981.

"7. Dünya ŞehircilikGünü Kıyıları Kollokyumu" 6-8 Aralık 1983, Trabzon.

"Şehirciliğin Son 25 Yıllı Semineri" 22-25 Ekim 1984, İTÜ, Mim.Fak. İstanbul, 1984.

"Türkiye'de Metropoliten Alan Planlama Deneyimleri ve Sorunları Kollokyumu" 29. Dünya Şehircilik Günü, MSÜ, Şehircilik Araştırma Merkezi, İstanbul 1985.

"Türkiye'de İmar Hareketlerinde Yeni Dönem" 2. Türkiye Şehircilik Kongresi, 6-7-8 Kasım 1986.

Yasal Sürece ait Resmi Gazeteler.



Ö Z G E Ç M İ Ş

ÖZLEM KAMIŞ :

13.08.1967 yılında Zonguldak'ın Karabük ilçesinde doğdum. İlk, orta ve lise tahsilimi burada tamamladım. 1984 yılında Yıldız Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümüne girdim. 1988 yılında bu bölümden mezun olduktan sonra aynı yıl Üniversitenin Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Yüksek Lisans Eğitimine başladım. Çeşitli mimari bürolarda çalışmış olup, 1990 yılında katıldığım ekiple birlikte Ankara Kent Girişleri yarışmasında üçüncülük ödülü aldım.

