

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

İSTİNYE KIYI MEKANI ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Mimar Zümrüt TURUNÇ

**FBE Mimarlık Anabilim Dalı Bina Araştırma ve Planlama Programında
Hazırlanan**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TEZ DANIŞMANI : Yrd. Doç. Dr. Funda ÖZTÜRK KERESTECİOĞLU

İSTANBUL 2008

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

İSTİNYE KIYI MEKANI ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Mimar Zümrüt TURUNÇ

**FBE Mimarlık Anabilim Dalı Bina Araştırma ve Planlama Programında
Hazırlanan**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TEZ DANIŞMANI : Yrd. Doç. Dr. Funda ÖZTÜRK KERESTECİOĞLU
JÜRİ ÜYESİ : Prof. Dr. Harun BATIRBAYGİL
JÜRİ ÜYESİ : Yrd. Doç. Dr. Ali KILIÇ

İSTANBUL 2008

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
KISALTIMA LİSTESİ	iii
ŞEKİL LİSTESİ	iv
RESİM LİSTESİ.....	vi
ÇİZELGE LİSTESİ	xii
TABLO LİSTESİ	xiii
PAFTA LİSTESİ	xiv
TEŞEKKÜR	xv
ÖZET	xvi
ABSTRACT	xvii
1 GİRİŞ.....	1
1.1 Konu	1
1.2 Tezin Amacı.....	2
1.3 Tezin Önemi	3
1.4 Tezin Yöntemi	3
2 KIYI MEKÂNI, KENT- KIYI İLİŞKİSİ	5
2.1 Kıyı Mekânı Tanımı, Kent-Kıyı İlişkisi	5
2.1.1 Kıyı Mekânı Tanımı	5
2.1.2 Kent-Kıyı İlişkisi	10
2.2 Dünya Kent Kıyılarının Gelişiminin Tarihsel Süreci ve Örnekleri	20
2.2.1 Londra Tersaneleri Dönüşüm Projeleri / İngiltere.....	22
2.2.2 Cenova Limanı Bölgesi Dönüşüm Projesi / İtalya	32
2.2.3 Saint Nazaire Bordo Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi / Fransa.....	37
2.2.4 Boston Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi / ABD	39
2.2.5 Liman Bölgeleri, Tersaneler ve Yakın Çevreleri Dönüşüm Projeleri Yöntem, Planlama İlke ve Kararlarında Tespit Edilen Ortak Yaklaşımlar	41
2.3 Türkiye'deki Kıyı Kavramının Hukuksal Süreci ve Gelişmeler	42
2.3.1 Türkiye'deki Kıyı İle İlgili Yasal Düzenlemelerin Gelişim Süreci	42
2.3.2 Türkiye'deki Gelişmeler.....	43
2.4 Bölüm Sonucu	49
3 BOĞAZİÇİ'NDE İSTİNYE KIYI MEKÂNI VERİLERİ	52

3.1	Boğaziçi Kıyı Mekânının İstanbul için Önemi	52
3.2	Boğaziçi'nde İstinye Kıyı Mekânının Fiziki Özellikleri	54
3.2.1	Boğaziçi'nde İstinye Mekânının Konumu	54
3.2.2	Boğaziçi Kuru- Yerleşme Analizi	60
3.2.2.1	İstinye Yerleşmesindeki Korular	65
3.3	İstinye Kıyı Mekânının Tarihsel Süreçteki Arazi Kullanımları ve Kullanıcıları ..	68
3.3.1	İstinye Yerleşmesinin İlk Kuruluşu	68
3.3.2	1900-1955 Dönemi İstinye Tersanesi ve Taş Ocakları Gelişim Dönemi	69
3.3.3	1956-1965 Dönemi İstinye Vadisi'nde Yer Alan Sanayi Alanlarının Planlı Gelişim Dönemi	74
3.3.4	1966-1975 Dönemi Sanayi Alanlarının Dondurulması ve Sit Alanı İlanı Dönemi	79
3.3.5	1976-1989 Yasadışı Yapılaşmalarda Hızlı Artış ve Yoğunlaşma Dönemi	82
3.3.6	1990-2007 Sanayi Faaliyetlerinin Desantralize Edilmesi- Hizmetler Sektörünün Hakimiyeti Dönemi	83
3.4	İstinye'nin Günümüzdeki Durumu	92
3.4.1	İstinye Koyu Mahallesi Arazi Kullanımı	92
3.4.1.1	Tarihi Yapıları	115
3.4.1.2	Tarihi Çeşmeleri	118
3.4.1.3	Tarihi İstinye Yalıları	120
3.4.1.4	Günümüzde Var Olmayan Tarihi İstinye Yalıları	131
3.4.2	Ulaşım	135
3.4.3	Sosyal Yapı Arazi Kullanım İlişkisi	136
3.5	Bölüm Sonucu	138
4	SONUÇLAR VE DEĞERLENDİRMELER	140
	KAYNAKLAR	142
	EKLER	147
	Ek 1 Boğaziçi Öngörünüm Bölgesi'nde yer alan yeşil alanlar (Boğaziçi İmar Müdürlüğü).	
	Ek 2 Boğaziçi'nde Önemli Tarihi Yapılar ve Yalılar (Boğaziçi İmar Müdürlüğü).	
	Ek 3 Boğaziçi mekanının Nedjib Bey tarafından çizilen 1918 yılına ait haritası (Atatürk Kitaplığı).	
	Ek 4 2960 Sayılı yasanın 18.11.1983 tarihinde yürürlüğe girmesinden günümüze kadar Boğaziçi Öngörünüm alanında yaşanan doğal süreç (Boğaziçi İmar Müdürlüğü).	
	Ek 5 İstanbul Boğazi'nin Deniz Ticareti, Yat Turizmi ve Uluslararası Yat Yarışlarındaki Önemi ve Stratejik Konumu.	
	ÖZGEÇMİŞ	153

KISALTMA LİSTESİ

AA	Anadolu Ajansı
ABD	Amerika Birleşik Devleti
BRA	Boston Yeniden Geliştirme Kurumu
DLH	Devlet Demir Yolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (Ulaştırma Bakanlığı)
İBB	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İDO	İstanbul Deniz Otobüsleri
İSKİ	İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi Genel Müdürlüğü
İÜ	İstanbul Üniversitesi
İTÜ	İstanbul Teknik Üniversitesi
LDDC	London Docklands Development Corporation
MÖ	Milattan önce
Osm	Osmanlıca
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

ŞEKİL LİSTESİ

II. BÖLÜM

Şekil 2. 1 Kıyı kent kenar çizgisinin tespiti (Kılıç,A.,1999:175)(Eke.F,1995)	6
Şekil 2.2 Kent-kıyı ilişkisi (Kılıç,A.,1999:12)	10
Şekil 2.3 Kıyıların yeniden geliştirilmesi (Kılıç,A.,1999:17)(Hoyle vd,1988)	11
Şekil 2.4 Londra tersaneleri planı (Londra Docks)(Chaline,C.,2001)	23
Şekil 2.5 Wapping Bölgesi / Londra tersaneleri planı (Londra Docks) (Chaline,C.,2001-Yorum:Z.Turunç,2007)	28
Şekil 2.6 Bermondsey Bölgesi planı-2000 (Chaline,C.,2001-Yorum:Z.Turunç,2007)	29
Şekil 2.7 Isle of Docks Bölgesi planı-2000 (Chaline,C.,2001-Yorum:Z.Turunç,2007)	30
Şekil 2.8 Surrey Docks Bölgesi planı-2000 (Chaline,C.,2001-Yorum:Z.Turunç,2007)	31
Şekil 2.9 Royal Docks bölgesi planı-2000 (Chaline,C.,2001-Yorum:Z.Turunç,2007)	32
Şekil 2.10 Bigo (Gözlem Kulesi çizimi) - Cenova Limanı – Renzo Piano [http://www.rpbw.com ,2007].....	32
Şekil 2.11 Cenova Liman için R. Koolhaas'ın dönüşüm projesi (Işıkkaya,D.,2002:38) (Boeri, S.,1997).	35
Şekil 2.12 Cenova Liman için Sola Morales'in dönüşüm projesi (Işıkkaya,D.,2002:38) (Boeri, S.,1997).	36
Şekil 2.13 G8 Uluslararası Konferans için tasarlanan cam küre (sergileme yapısı) çizimi- Cenova Limanı – Renzo Piano [http://www.rpbw.com ,2007].....	36
Şekil 2.14 Saint Nazaire Bordo Limanı için Sola Morales'in dönüşüm projesi perspektifi (Işıkkaya,D.,2002:41).	38
Şekil 2.15 Saint Nazaire Bordo Limanı ışıklandırma projesi çizimi (Cres,C.,1997)	38
Şekil 2.16 Boston Limanı dönüşüm projesi (Işıkkaya,D.,2002:51)(Mambro,A.,1998).	40
Şekil 2.17 Boston Limanı'nın temizlenerek yeni kullanımlara açılan bir bölümü (Kılıç,A.,1999:189)(Breen vd.1996).	41

III. BÖLÜM

Şekil 3.1 İstanbul'un ilçeleri	52
Şekil 3.2 Boğaziçi yerleşim şeması (Sluis R.V.2000:xi).....	56
Şekil 3.3 Boğaziçi koyları ve burunları (Aysel,N.,R.,1994:185-188, Yorum:Z.Turunç,2007)	57
Şekil 3.4 Boğaz oluğundaki yön değiştirmelerle altı ayrı bölge oluştuğunu tespit etmiştir (Aysel,N.,R.,1994:180).....	58

Şekil 3.5 Boğaziçi akıntı yönleri (Kamış,Ö.,1991:65) (Ağad,N.,1969).....	59
Şekil 3.6 Boğaziçi rüzgar etkisi (Aysel,N.,R.,1994:201,Yorum:Z.Turunç,2007).....	60
Şekil 3.7 Boğaziçi koruları arazi kullanım şeması (Eyüpreisoğlu,M.,2007)	63
Şekil 3.8 Boğaziçi'nin uzaydan çekilmiş fotoğrafında korular (Boğaziçi İmar Müdürlüğü) ..	64
Şekil 3.9 Boğaziçi'nde özel görüş veren yerler (Kamış,Ö.,1991:66) (Ağad, N.,1969)	65
Şekil 3.10 Misbah Korusu'nun bitkisel dokusunu yitirmeden önceki durumu (Eyüpreisoğlu,M.,2007)	67
Şekil 3.11 İstinye'nin tarihsel süreç içindeki kimlik oluşumu (Önem,A.B.,vd., 2005:119 Şekil 2'den yararlanılarak tez çalışma alanı olan İstinye yorumlanmıştır.Z.,Turunç,2007)	68
Şekil 3.12 1918 yılı İstinye Koyu Haritası (İstanbul Şehir Rehberi)	71
Şekil 3.13 Şehremaniti İstanbul Rehberi; İstinye; 1918	71
Şekil 3.14 İstinye Tersanesi vaziyet planı (Kılıç,A.,1999:219)(Gül,A.,vd, 1993)	73
Şekil 3.15 İstinye Tersanesi'nin planı; 3 adet havuz, dökümhane, inşaat ve marangoz atelyeleri, ambar ve müdüriyet binası (Müşir Deli Fuat Paşa Yalısı) (Kılıç,A.,2001)	74
Şekil 3.16 Boğaziçi'nde yeni gelişmekte olan sanayi sahaları; I- Ayazağa, II-İstinye Vadisi, III-Büyükdere Vadisi (Tümertekin,E.,1973)	76
Şekil 3.17 İstinye 1965 yılı arazi kullanım haritası (Çiğdem Aysu'nun hazırladığı 1965 yılı Boğaziçi arazi kullanım haritasından yararlanılarak hazırlanmıştır.)	78
Şekil 3.18 Kaynak: 1/25.000 Ölçekli İstanbul Planı	79
Şekil 3.19 İstinye 1975 yılı arazi kullanım haritası (Çiğdem Aysu'nun hazırladığı 1975 yılı Boğaziçi arazi kullanım haritasından yararlanılarak hazırlanmıştır.)	80
Şekil 3.20 Günümüzde çoğunun hizmet sektörüne dönüşmüş olduğu ya da tasfiye edildiği Sarıyer İlçesi Sanayi Alanları (2007).	84
Şekil 3.21 İstinye Koyu Tarihi Yalıları (2008 yılında mevcut olan) (Sluis, R.V.,2000:24)	123
Şekil 3.22 İstinye Koyu ve incelenen yalıların bulunduğu kıyı alanı... (Eldem,S.H.,1993,Boğaziçi Yalıları)	131

RESİM LİSTESİ

II. BÖLÜM

Resim 2.1 Londra Dok alanlarının düzenlenmeden önceki görünümü (Kılıç,A.,1999:202)(Shaw,M.B.,1991).....	25
Resim 2.2 Canary Wharf- West India Docks – 1970 (Chaline,C.,2001)	25
Resim 2.3 Canary Wharf- West India Docks-2000- Isle of Dogs girişimci bölgesi konut, ticaret, kültür, eğlence gibi farklı işlevler ile birlikte bölgede, Cesar Pelli tarafından tasarlanan Avrupa'nın en yüksek binası bulunmaktadır (Shaw,M.B.,1991).....	26
Resim 2.4 Canary Wharf- West India Docks- 2000 (Chaline,C.,2001)	26
Resim 2.5 Canary Wharf- West India Docks-2000 (Chaline,C.,2001)	27
Resim 2.6 Docklands'da depolar kültür, büro, konut gibi farklı işlevlere dönüştürülerek eski ve yeninin entegrasyonu sağlandı (Kılıç,A.,1999:209)(Edwards,B.,1992).	27
Resim 2.7 Wapping bölgesi görünüşler – 2000 (Chaline,C.,2001)	28
Resim 2.8 Wapping Kanalı boyunca yer alan Thomas More avlulu konutlarının, yenilenmeden sonraki görünümü (Kılıç,A.,1999:209)(Hoyle vd,1988).	29
Resim 2.9 Bermondsey Bölgesi görünüş- 2000- Binanın sadece dış cephesi korunmuştur (Chaline,C.,2001)	30
Resim 2.10 Surrey Docks bölgesi – 2000 (Chaline,C.,2001).....	31
Resim 2.11 Royal Docks bölgesi görünüşler – 2000 (Chaline,C.,2001).....	32
Resim 2.12 Cenova Limanı-Renzo Piano [http://www.rpbw.com ,2007]	33
Resim 2.13 Akvaryum Binası-Cenova Limanı-Renzo Piano [http://www.rpbw.com]	33
Resim 2.14 Bigo (Gözlem Kulesi) görünüşleri - Cenova Limanı – Renzo Piano [http://www.rpbw.com ,2007].	34
Resim 2.15 Restore edilen 16 yy. yapısı Palazzo St. Georgia Binası görünüşleri- Cenova Limanı – Renzo Piano [http://www.rpbw.com ,2007].	35
Resim 2.16 G8 Uluslararası konferansı için tasarlanan cam küre (sergileme yapısı) görünüşleri - Cenova Limanı – Renzo Piano [http://www.rpbw.com ,2007].....	36
Resim 2.17 Saint Nazaire Bodro Limanı ışıklandırma projesi görünüşü (Cres,C.,1997)	39
Resim 2.18 1984 yılı sonrası Belediye Başkanı Bedreddin Dalan dönemi operasyonu ile Haliç kıyılarındaki sanayi ve küçük sanayinin desantralizasyonu ile birlikte boşalan Haliç kıyılarında bir açık alan düzenlemesi (Kılıç,A.,1999:213)(Timuroğlu,N.,1993).	46
Resim 2.19 1985 turizm bölgesi ilan edilen, 1991'de kaldırılan İstinye Tersanesi, henüz kullanım belirsizliği nedeniyle boş durmaktadır (Çelebi,B.,1993)	47

Resim 2.20 1984 yılı sonrası Belediye Başkanı Bedreddin Dalan dönemi operasyonlarından olan Boğaz'da kazıklı yol uygulaması (Kılıç,A.,1999:214) (Oktay, A.,1995).....	48
Resim 2.21 Yap İşlet Devret modeliyle gerçekleştirilen Ataköy Turizm Tesisleri (Kılıç,A.,1999:214)(Tabanlıoğlu,M.,1993).	48
III. BÖLÜM	
Resim 3.1 Emirgan Korusu ve İstinye Koyu'nun 2. Boğaziçi Köprüsü'nden Görünüşü (08-04-2008-Foto: Z.Turunç)	66
Resim 3.2 Misbah Korusu ve İstinye Koyu'nun 2. Boğaziçi Köprüsü'nden Görünüşü (08-04-2008-Foto: Z.Turunç)	66
Resim 3.3 İstinye Koyu-Osmanlı zamanından görünüşü	70
Resim 3.4 İstinye Koyu Limanı–Osmanlı zamanından görünüşü	70
Resim 3.5 Bir kartpostalda İstinye Koyu ve İstinye Tersanesi (Cumhuriyet Gazetesi Arşivi, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, s.277)	73
Resim 3.6 İstinye Bayırı açılırken (1957 yılı)	75
Resim 3.7 İstinye Koyu Mahallesi hava fotoğrafı-2001	85
Resim 3.8 1907'de kurulan İstinye Tersanesi 1991'de kaldırılmıştır. Bununla birlikte yeniden geliştirmede, düzenlemede tasarıma veri olabilecek kimliksel öğelerde yok edilmiştir (Gül vd, 1993), İstinye Tersanesi (Bünyamin Dinç, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, s.278)	86
Resim 3.9 İstinye'deki geçmişle günümüz arasında ilişki kurulmasını sağlayan endüstriyel binalar restore edilerek işlevsel dönüşümü -günümüze kalabilirdi -yıkıldı-(Kılıç,A.,1999:218)(Gül,A.,vd, 1993:117).....	87
Resim 3.10 Turizm alanı ilan edilen eski Tersane Bölgesi'nin otopark olarak kullanımı / İstinye (04-12-2007 Foto: Z.Turunç)	87
Resim 3.11 ABD Konsolosluk Binası- Dereiçi Caddesi'nden sahile inerken görünümü / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç)	88
Resim 3.12 Beldeyama Tesisleri Girişi - Kavşaktan konumu / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç)	88
Resim 3.13 MMM Migros- Dereiçi Caddesi'nden sahile inerken görünümü / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç)	89
Resim 3.14 MMM Migros- görünüşü / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç)	89
Resim 3.15 Carrefour Sa- Kavşaktan konumu / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç)	90

Resim 3.16 Carrefour Sa- Dereiçi Caddesi'nden sahile inerken görünümü / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç)	90
Resim 3.17 Borusan Oto- Dereiçi Caddesi'nden sahile inerken görünümü / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç)	91
Resim 3.18 Borusan Oto- Dereiçi Caddesi'nden sahile inerken görünümü / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç)	91
Resim 3.19 İstinye Koyu Hava Fotoğrafı- Boğaz'dan görünüşü	93
Resim 3.20 İstinye Koyu'nun denizden görünüşü (solda Tokmak Burnu üzerinde Müşir Fuat Paşa Yalısı yanında bulunan İstanbul Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi binası, orta alan İstinye Koyu, sağda Mezar Burnu üzerindeki eski İstinye Vapur İskeleyi)	94
Resim 3.21 İstinye Koyu kuzey yamacından Müşir (Deli) Fuat Paşa Yalısı görünüşü/ İstinye (04-12-2007 Foto: Z.Turunç)	95
Resim 3.22 Müşir Fuat Paşa Yalısı günümüzdeki kullanımı ve Altın Kum Yatı / İstinye (24-06-2007 Foto: Z.Turunç)	95
Resim 3.23 İstinye Koyu'nun İstinye Bayırı üzerinden hava fotoğrafı, 21-02-2008 sayılı Hürriyet Yaşam Emlak Gazetesi sayfa: 2	96
Resim 3.24 İstinye Koyu kuzey yamacından Müşir Fuat Paşa Yalısı yanındaki İstanbul Gemi Trafik Hizmetleri Merkez binası görünüşü / İstinye (24-06-2007 Foto: Z.Turunç)	98
Resim 3.25 Turizm alanı ilan edilen eski Tersane Bölgesi sahil şeridi/İstinye (09-11-2006 Foto: Z.Turunç)	99
Resim 3.26 Turizm alanı ilan edilen eski Tersane Bölgesi karaya park etmiş kayıklar/ İstinye (09-11-2006 Foto: Z.Turunç)	99
Resim 3.27 Turizm alanı ilan edilen eski Tersane Bölgesi'ne giriş Sahilyolu'ndan (Emirgan Caddesi'nden giriş) / İstinye (09-11-2006 Foto: Z.Turunç)	100
Resim 3.28 Turizm alanı ilan edilen eski Tersane Bölgesi Gemi Trafik Merkezi'ne giden yol/ İstinye (09-11-2006 Foto: Z.Turunç)	100
Resim 3.29 Turizm alanı ilan edilen eski Tersane Bölgesi ile Gemi Trafik Merkezi'ni ayırان çitli sınır – giriş kapısı / İstinye (09-11-2006 Foto: Z.Turunç)	101
Resim 3.30 Turizm alanı ilan edilen eski Tersane Bölgesi ile Gemi Trafik Merkezi'ni ayırان 2006 yılında çekilen fotoğraflara ilaveten çitli sınır – sahil bölümünde bir kısmı genişletilerek konteynırlar konulmuştur / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç)	101
Resim 3.31 İstinye Koyu'ndan görünümü - Genişletilen çitli sınır – sahil bölümünde bir kısmı genişletilerek konteynırlar konulmuştur / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç)	102

Resim 3.32 İstinye Koyu kuzey yamacından İstinye Deresi'nin koya döküldüğü bölgenin İstinye'nin kuzey yamaçlarından görünüşü/ İstinye (04-12-2007 Foto: Z.Turunç)	103
Resim 3.33 İstinye Deresi'nin ve atıksuların Baltalimanı Atık Su Tesisi'ne gitmesi için düzenlenen borular kıyıda kot farkı yüzünden kendini göstermektedir/ İstinye (24-06-2007 Foto: Z.Turunç)	103
Resim 3.34 İstinye Deresi'nin koya döküldüğü bölgenin İstinye Koyu'ndan görünüşü/ İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç)	104
Resim 3.35 İstinye Çarşı Meydanı'nın Emirgan Caddesi'nden görünüşü/ İstinye (09-11-2006 Foto: Z.Turunç)	105
Resim 3.36 İstinye Çarşı Meydanı'nından Kürkcü başı camiine ayrılan sokaktan görünüş- Vadi yamaçlarında kale gibi bir yapı / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç)	105
Resim 3.37 İstinye Balıkhanesi'nin Emirgan Caddesi'nden görünüşleri/ İstinye (24-06-2007 Foto: Z.Turunç)	106
Resim 3.38 SS. İstinye Mahallesi Su Ürünleri Kooperatif Balıkçı barınağından görünüşler / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç)	106
Resim 3.39 İstinye Devlet Hastanesi karşısı, Balıkthane yanındaki sahil şeridi, Balıkçıların kayıkları / İstinye (09-11-2006 , 24-06-2007 Foto: Z.Turunç)	107
Resim 3.40 Sahil düzenleme çalışmaları sonucunda mevcut ağaçlar korunmuştur / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç)	108
Resim 3.41 Sahil düzenleme çalışmaları sonucunda SS. İstinye Mahallesi Su Ürünleri Kooperatif Balıkçı barınağı sahil şeridinden görünüşler / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç)	109
Resim 3.42 İ.Ü. Deniz Bilimleri Enstitüsü Araştırma Gemisi Yunus'un demirlediği Mahmut Paşa Camii önündeki kıyı mekanının görünüşü/ İstinye (09-11-2006 Foto: Z.Turunç)	110
Resim 3.43 İ.Ü. Deniz Bilimleri Enstitüsüne ait olan Araştırma gemileri Arar ve Yunus İstinye Koyuna demirlemiş bulunmaktadır./ İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç)	110
Resim 3.44 İstinye Koyu kuzey kıyıları; Mahmut Paşa Camii önündeki parktan itibaren vapur iskelesine kadar olan kıyı şeridinde yatlar demirlemektedir/İstinye (09-11-2006 Foto: Z.Turunç)	111
Resim 3.45 Sahil düzenleme çalışmaları kapsamında-İstinye Koyu kuzey kıyıları (13-04-2008 Foto: Z.Turunç)	111

Resim 3.46 Sahil düzenleme çalışmaları kapsamında-İstinye Koyu kuzey kıyıları (13-04-2008 Foto: Z.Turunç)	112
Resim 3.47 Sahil düzenleme çalışmaları sonucunda tekrardan balık ekmek yenen tekneler / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç)	113
Resim 3.48 İstinye Koyu Deniz Otobüsleri iskelesinin denizden görünüşü	113
Resim 3.49 Sahil düzenleme çalışmaları kapsamında-İDO iskelesi, Cumartesi ve Pazar sefer olmadığı için kapalıdır. Kentlinin kullanımına açılmaktadır- cafe olarak. (13-04-2008 Foto: Z.Turunç)	114
Resim 3.50 Eski İstinye Vapur İskelesi kıyı mekanında uygun hava koşullarında amatör balıkçıların buluşma noktası, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün ve Boğaziçi'nin en güzel manzarası/ İstinye (24-06-2007 Foto: Z.Turunç)	114
Resim 3.51 Neslişah Sultan Camii ve Çeşmesi / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç)	115
Resim 3.52 Mahmut Paşa Camii / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç).....	116
Resim 3.53 Kürkcübaşı Camii /İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç)	117
Resim 3.54 İstinye Hamamı / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç).....	118
Resim 3.55 Meydan- Çarşı Çeşmesi / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç).....	119
Resim 3.56 İskele Çeşmesi / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç)	119
Resim 3.57 Abdülhamit Çeşmesi / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç)	120
Resim 3.58 1930'larda Emirgan İstinye Kıyı yolu (Karşiki bina, İran Sefareti yazlığı halen tersanenin-dok'lar içindedir) (Şehsuvaroğlu,H.Y.,1986:73)	122
Resim 3.59 Müşir (Deli) Fuat Paşa Yalısı ve çevresinin (arkada Emirgan Korusu) Hidiv Kasrı'ndan Görünüşü (08-04-2008 Foto: Z.Turunç).....	123
Resim 3.60 1935'li yıllarda Müşir (Deli) Fuat Paşa Yalısı ve İstinye Tersanesi Binaları, arkada Emirgan Korusu - İstinye Mezar Burnu'ndan (eski İstinye İskelesi) görünüşü / İstinye	125
Resim 3.61 Müşir (Deli) Fuat Paşa Yalısı ve İstanbul Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi binası, arkada Emirgan Korusu - İstinye Mezar Burnu'ndan (eski İstinye İskelesi) görünüşü / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç)	125
Resim 3.62 İstinye Mezar Burnu üzerindeki Tarihi Yalılarının (arkada Misbah Korusu'ndan son kalan yeşillik alan ve planlı konut bölgesi) Hidiv Kasrı'ndan Görünüşü- (08-04-2008 Foto: Z.Turunç)	126
Resim 3.63 İstinye Mezar Burnu üzerindeki Tarihi Yalılarının Hekimler Sitesi/ Kanlıca'dan Görünüşü- (21-03-2008 Foto: Z.Turunç)	126

Resim 3.64 İstinye Vadisi'nde bulunan ABD Başkonsolosluk Binası'nın denizden görünüşü- İstinye Koyu'nun geri görünüm sınırları içinde kalan ve Boğaziçi silüetini bozan kale gibi monoblok bir yapı 138

ÇİZELGE LİSTESİ

II. BÖLÜM

Çizelge 2.1 Dünyadaki bazı kıyı dönüşümleri (Kılıç,A.,1999:194)(Breen vd.1996) 22

III. BÖLÜM

Çizelge 3.1 İstinye 1965 yılı arazi kullanım tablosu (Çiğdem Aysu'nun hazırladığı
1965 yılı Boğaziçi arazi kullanım haritasından yararlanılarak hazırlanmıştır.) 78

Çizelge 3.2 İstinye 1975 yılı arazi kullanım tablosu (Çiğdem Aysu'nun hazırladığı
1975 yılı Boğaziçi arazi kullanım haritasından yararlanılarak hazırlanmıştır.) 80

Çizelge 3.3 1969 yılında Büyükdere ve İstinye sanayi alanlarında çalışmakta olan
işçilerin ikamet ettikleri mahalleler (Arslan,R.,1973) 81

Çizelge 3.4 İstinye 1987 yılı arazi kullanım tablosu 83

Çizelge 3.5 İstinye 2000 ve 2007 yılları arazi kullanım tablosu
(İBB'nin hazırladığı 2000 yılı ve Sarıyer Belediyesi'nin hazırladığı
İstinye mahallesi arazi kullanım haritalarından yararlanılarak hazırlanmıştır.) 92

TABLO LİSTESİ

III. BÖLÜM

Tablo 3.1 Tarihi Yapı Künyesi- Müşir (Deli) Fuat Paşa Yalısı/ İstinye	124
Tablo 3.2 Tarihi Yapı Künyesi- Rezaizade Ekrem Bey Yalısı (Cemil Paşa Yalısı) / İstinye	127
Tablo 3.3 Tarihi Yapı Künyesi- Faik Bey Yalısı (Pakize Hanım Efendi Yalısı) / İstinye	128
Tablo 3.4 Tarihi Yapı Künyesi- Ahmet Afif Paşa Yalısı / İstinye	128
Tablo 3.5 Tarihi Yapı Künyesi- Beyaz Yalı / İstinye	129
Tablo 3.6 Tarihi Yapı Künyesi- Halis Toprak Konutları / İstinye	130
Tablo 3.7 Günümüzde Var Olmayan Tarihi Yapı Künyesi- İsmail Paşa Yalısı / İstinye.....	132
Tablo 3.8 Günümüzde Var Olmayan Tarihi Yapı Künyesi- Şevket Paşa Yalısı / İstinye.....	133
Tablo 3.9 Günümüzde Var Olmayan Tarihi Yapı Künyesi- Tevfik Azmi Yalısı / İstinye	134
Tablo 3.10 Günümüzde Var Olmayan Tarihi Yapı Künyesi- Hacı Hilmi Bey Yalısı / İstinye	135

PAFTA LİSTESİ

III. BÖLÜM

Boğaz Yerleşimleri Avrupa Yakası- Pafta 1	62-63
Boğaz Yerleşimleri Avrupa Yakası- Pafta 2	62-63
Boğaz Yerleşimleri Avrupa Yakası- Pafta 3	62-63
Boğaz Yerleşimleri Asya Yakası- Pafta 4	62-63
Boğaz Yerleşimleri Asya Yakası- Pafta 5	62-63
Boğaz Yerleşimleri Asya Yakası- Pafta 6	62-63
Sarıyer İlçesi İstinye Mahallesi 1987 Yılı Arazi Kullanım Paftası	82-83
Sarıyer İlçesi İstinye Mahallesi 2000 Yılı Arazi Kullanım Paftası	91-92
Sarıyer İlçesi İstinye Mahallesi 2007-2008 Yılı Arazi Kullanım Paftası	92-93
İstinye Koyu Mahallesi Planı ve Arazi Kesitleri Paftaları	93-94
İstinye Koyu Mahallesi Görünüşleri- Pafta 1	93-94
İstinye Koyu Mahallesi Görünüşleri- Pafta 2	93-94
İstinye Koyu Mahallesi Tarihi Yapıların Analiz Paftası, 2007-2008 Yılı.....	115-116
İstinye Koyu Mahallesi Ulaşım Analiz Paftası, 2007-2008 Yılı	135-136
İstinye Mahallesi Etkileyen Kentsel Değerler Paftası, 2007-2008 Yılı	137-138

TEŞEKKÜR

Tez çalışmam boyunca beni yönlendiren danışman hocam sayın Yrd. Doç. Dr. Funda Öztürk Kerestecioğlu'na, Yıldız Teknik Üniversitesi Bina Araştırma Bölümü Turizm Yüksek Lisans kadrosu saygı değer hocalarıma, çalışmamı yönlendiren sayın Prof. Dr. Harun Batırbaygil'e ve sayın Yrd. Doç. Ali Kılıç hocalarıma, çalışmam sırasında izin vererek maddi ve manevi yönden beni destekleyen Gdk Metal ve Cam Yapı Şirketi sahibi sayın Müslüm Gedik'e ve çalışma arkadaşlarıma, çalışmama katkılarından dolayı dostum Şehir Bölge Planlama öğrencisi sayın Esra Başkeleş'e, Boğaziçi İmar Müdürlüğü'nde çalışan Vefa'lı dostum Şehir Bölge Plancısı sayın Ümit Biçici'ye, İstanbul Teknik Üniversitesi'ndeki dökümanlara ulaşmamda yardımcı olan Vefa'lı dostum sayın Ar.Gör. Ahmet Kubilay Atalay'a, tezin bilgisayar ortamında çoğaltılmasında yardımcı olan kuzenlerim sayın Y.Müh. Halil Oğuzhan Çelikkol ve Atilla Çelikkol'la, tüm bunları gerçekleştirmemde büyük etkisi olan sevgili anneme, babama ve kardeşime teşekkür ederim.

ÖZET

İstanbul Boğaziçi kıyısında yer alan İstinye yerleşmesini kent kıyısı literatürü ve mekansal analizler yolu ile anlamak bu tezin amacıdır.

Birinci bölümde; tezin konu alanı, amacı, önemi ve yöntemi açıklanmıştır.

İkinci bölümünde; kent kıyı mekanının tanımı, kent-kıyı ilişkisi, dünya literatüründe dönüşen limanlar üzerinden işncellenip, çalışılmıştır. Liman bölgeleri, tersaneler ve yakın çevrelerinin dönüşüm projelerinden planlama ilkeleri kararlarında tespit edilen ortak veriler belirlenmiştir. Türkiye’de yapılan kıyı dönüşüm projelerini de incelenmiştir.

Üçüncü bölümünde; alan çalışması olarak seçilen Boğaziçi’ndeki İstinye kıyı mekanının önemini ve konumunu daha iyi anlayabilmek aşağıdaki analizler yapılmıştır :

- 1) Boğaziçi kıyıların denizden silüetinin yerleşme-kitle ve yeşil alan tipolojileri oluşturulmak üzere denizden resimler çekilmiştir. Amaç Boğaziçi kıyı yerleşmelerindeki yerleşme ve yeşil alan-koru dengesinin varlığını tespit etmektir.
- 2) İstinye koyu mahallesi tarihi doku analizi.
- 3) İstinye mahallesinin tarihsel süreçte arazi kullanışları incelenmiştir. Aşağıdaki dönemler incelenmiştir:
 - İstinye yerleşmesinin ilk kuruluşu
 - 1900-1955 : İstinye Tersanesi ve taş ocakları gelişim dönemi
 - 1956-1965: İstinye vadisinde yer alan sanayi alanlarının planlı gelişim dönemi
 - 1966-1975: Sanayi alanlarının dondurulması ve sit alanı ilanı dönemi
 - 1976-1989: Yasadışı yapılaşmalarda hızlı artış ve yoğunlaşma dönemi
 - 1990-2006: Sanayi faaliyetlerinin desantralize edilmesi- hizmetler sektörünün hakimiyeti dönemi
 - 2000 yılı arazi kullanım paftası
 - 2007 yılı arazi kullanım paftası
 - 2007 yılı fotoğraflarla günümüz İstinye’si
- 4) İstinye’nin günümüz kullanımlarında kitle yeşil alan ilişkisinin 1/1000 kesitler üzerinden tespiti yapılmıştır.
 - Hava fotoğrafları ve fotoğraflar
- 5) İstinye ulaşım analizi yapılmıştır.
- 6) İstinye mahallesini etkileyen kentsel değerlerin analizi yapılmıştır.

Sarıyer ilçesinin nüfus olarak yoğun bir bölgesi olan İstinye’nin tarihsel süreç içerisindeki önemi, doğal koyunun liman ve tersane olarak kullanım süreci ve günümüz kullanımları incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: kent-kıyı, tersane, kıyı dönüşüm projeleri, İstanbul, Boğaziçi, İstinye

A RESEARCH ABOUT THE İSTİNYE BAY AREA

ABSTRACT

This dissertation is written to understand İstinye settlement which is located in İstanbul Bosphorus bay area by the literature of urban bay areas and spatial analyses.

In the first chapter, the subject, the purpose and the method of this dissertation is explained.

In the second chapter, definition of urban bay areas and city-shore relationship has been researched overlooking the seaport regeneration projects in world literature. Datas associated with the planning principles of regeneration projects about seaports, shipyards and the nearby places have been established.

Waterfront regeneration projects produced in Türkiye have also been researched.

In the third chapter; analyses have been made to understand the İstinye bay area which was chosen as the field research :

1) The silhouette of the Bosphorus from the sea has been photographed to reveal the balance between residential areas and landscape.

2) İstinye bay area neighbourhood historical area analysis.

3) İstinye neighbourhood landuse in historical period have been researched. The periods below were researched:

- The establishment of İstinye settlement.
- 1900-1955 : İstinye shipyard and stone quarry development process.
- 1956-1965 : The development of industrial areas in İstinye valley as planned.
- 1966-1975 : Shutting off the industrial areas and declaration as of a site area.
- 1976-1989 : Increase and density in illegal settlements.
- 1990-2006 : Decentralisation of industrial activities- leading in service industry.

- Landuse layer of 2000

- Landuse layer of 2007

- Current photos of İstinye

4) The balance between landscape and residential area in current landuse of İstinye has been defined by scale of 1/1000 section.

- overview photos and photos

5) İstinye transportation analysis has been made.

6) The values that affects the landuse of İstinye neighbourhood have been analyzed.

The importance of İstinye in historical period which has rapid population growth in Sarıyer district, the period of the usage of bay area as a seaport and shipyard and current usage period have been researched.

Keywords: City-Shore, shipyard, waterfront regeneration projects, İstanbul, the Bosphorus, İstinye.

GİRİŞ

1.1 Konu

“Genel tanımıyla kıyı, deniz ile akarsuların kara ile birleştiği yerde uzanan ve kendine özgü niteliklere sahip olan bir kara parçası, bir mekandır” (Kamış,Ö.,1991:1). Kıyılar tarih boyunca toplumların gözde yerleşim yerleri olmaları nedeniyle kent biliminin de inceleme konusudur.

“Dünyadaki kent kıyılarının tarihsel gelişimi (Bakınız Şekil 2.3);

- 1) 19 yy. öncesi (eski ve orta çağ)- Endüstri öncesi çağ: İlk kent – Kent ve kıyı arasında kapalı bir mekân ve sosyal birliktelik.
- 2) 19 yy.- 20 yy. ortası- Endüstri çağ: Sanayi kenti – Büyüyen ticaret ve endüstri, güçlenen liman ve büyüyen kıyı.
- 3) 1960–1980 yılları arası-, Endüstrinin desantralizasyonu: Kıyıdan geri çekilme- Teknolojik değişim, alan gereksinimi ve büyüme.
- 4) 1970–1990 yılları arası-Post Endüstri Çağı: Kıyıların yeniden geliştirilmesi- Terk edilen kıyı ve kıyı gerisindeki alanların yenilenmesi”(Kılıç,A.,1999:15)(Hoyle vd,1988).

“1970’li yıllarla beraber Amerika ve Avrupa’nın birçok ülkesinde tasarlanmış projelerle tek işlevli olan limanlar çok fonksiyonlu (konut, kültürel sosyal alanlar, rekreasyon (eğlendirilen), eğitim gibi) kamusal mekânlara dönüştürülmeye çalışılmış, bunun mümkün olmadığı bölgelerde limanlar başka yerlere taşınmıştır. Boşaltılan veya işlevsiz kalmış olan tersane bölgeleri koruma alanı olarak ilan edilmiştir. Korunan tersane alanlarına yeni işlevler verilerek kent ile entegrasyonu sağlanmıştır. Böylelikle bölgede alt yapı sistemleri onarılmış, halka yeni iş imkanları sağlanmış ve bütün bunların sonucunda eski tersane alanları yeniden canlanmıştır”(Işıkkaya,D.2002:26).

Ülkemizdeki gelişmeler 1980’lerde başlamıştır. İstanbul kenti, coğrafi konumu ile önemli bir kıyı kenti olarak varlığını sürdürmektedir. İstanbul’un kıyı mekânlarındaki sanayinin çevreye vermiş olduğu kirlilik, teknolojinin gelişmesi ile bulunduğu mekâna sıkışıp kalması, gelişen kentin sanayi bölgelerini de içine alması ile Boğaziçi Yasası’nda 1985’de değişiklikler yapılmıştır. “1983 yılında çıkarılan, Boğaziçi’nin kültürel ve tarihsel değerlerini kamu yararı gözeterek korumak ve geliştirmek, nüfus yoğunluğunu arttırıcı yapılaşmayı sınırlandırmak amacıyla 2960 sayılı Boğaziçi Yasası, Boğaziçi Kararnamesi’nin benimsediği ilkeleri

yenilemiştir. Boğaziçi'nde kıyı şeridi ile öngörünüm bölgesinde, ifraz ve tevhit işlemleriyle konut yapımını yasaklamıştır. Boğaziçi alanında kıyının ancak kamu yararına kullanılabileceği hükmü getirilmiştir. Bununla birlikte Boğaziçi'nde kömür ve akaryakıt depolarıyla tersane ve sanayi kuruluşlarının kurulması yasaklanmıştır" (Kılıç,A,1999:156) (Keleş,R.,1983). İstinye Tersanesi, "1985'te uygulamaya giren 2960 no'lu Boğaziçi Yasası'nın 12. maddesi gereğince kapatılmış ve bu alan turizm merkezi ilan edilmiştir. 26 Ağustos 1991'de İstinye Koyu'ndaki tarihsel İstinye Tersanesi boşaltılmıştır. Tersaneye ait havuzlar İzmir'deki tersaneye taşınmış; dökümhane, atölye, ambar ve depo binaları boşaltılıp, yıkılarak bölgede endüstriyel mirasımızdan hiçbir iz günümüze bırakılmamıştır. Ancak konu ile ilgili hiçbir uygulama yapılmamıştır. İstinye Koyu'ndaki işlev belirsizliği günümüzde de devam etmektedir"(Gül,A.,vd, 1993).

Boğaz sırtlarından veya arkasından geçen büyük kapasiteli yolların Boğaz kıyısına bağlanması, Boğaz vadilerinden İstinye vadisinin de yapılan yüksek gelirlilere uygun konut siteleri ve onlara hitap eden alışveriş mekanları Boğaz kıyı yerleşmelerinde problemlere neden olmaktadır.

Bu tezin konusu kent kıyısında bulunan İstinye yerleşmesinin sorunlarını tespit ederek İstinye kıyı mekanını anlamaktır.

1.2 Tezin Amacı

Tezin amacı, İstinye kıyı mekânını analiz ederek belirlenen sorunlar üzerinden İstinye kıyı mekanını anlamaktır.

Belirtilen temel amaç doğrultusunda gerçekleştirilen araştırma, iki alt amaçlardan oluşmaktadır. Bunlar;

- 1) Kıyı mekânı kavramı ve kent-kıyı ilişkisi kavramsal olarak araştırılması,
- 2) Dünya kenti olan İstanbul'u İstanbul yapan Boğaziçi kıyı mekânının içinde önemli bir konumda bulunan İstinye'nin tarihsel, endüstriyel vb. gelişmelerini irdelemek hem kıyı mekânında hem de vadi mekânında değerlendirip, mekansal analizler yapılması.

Yukarıda bahsedilen amaçlara ulaşabilmek için aşağıdaki işler yapılmıştır.

- Kıyı kavramı, kent –kıyı ilişkisi ve kıyı alanları yönetimi kavramlarını incelemek,
- Yapılan literatür araştırmaları ile dünyadaki kentsel kıyıların gelişiminin tarihsel

süreci ve dönüşüm örneklerinin incelenip alan çalışmasına referans olabilecek örnekler seçmek, konu hakkında ortak yaklaşımlar belirlemek,.

- Türkiye’deki kıyı kavramının hukuksal süreci ve gelişmeleri incelemek,
- Alan çalışması olarak seçilen İstinye’nin içinde yer aldığı Boğaziçi kıyı mekânının verilerinin (gözlem, kitaplar, dergiler, makaleler, haritalar, planlar, görünüşler, proje kararları vb.) toplanması,
- Alan çalışması olarak seçilen İstinye’de kıyı mekânının analiz edilmesi ve literatürün taranması.

1.3 Tezin Önemi

Tezin önemi aşağıdaki madde ile açıklanabilir. Tez kapsamında;

- Literatür, gözlem ve alan çalışması sonucu İstanbul kenti Boğaziçi kıyı mekânında tarihi önemi olan İstinye Koyu kıyı mekânını anlamak, “kıyı mekanı” tanımına ve kullanımına bilgiler üretecektir.

1.4 Tezin Yöntemi

Tezin amaç bölümünde belirtildiği gibi, tezin yöntemi; İstinye’deki kıyı mekânı üzerinde oluşan sorunları tespit ederek İstinye kıyı mekanını anlamaktır.

Tezin ikinci bölümünde; kavramsal bilgilere yer verilmiştir. Mimaride kıyı mekânı kavramı, ve kent-kıyı ilişkisinin tarihsel süreci üzerine literatür araştırması yapılmıştır. Tarihsel gelişim sürecinde ortaya çıkan kent-kıyı ilişkisinde kıyı planlaması ve kıyıların yeniden geliştirilmesi üzerine dünyadan örneklere yer verilmiştir. Liman, tersane ve yakın çevresinin kıyı mekânlarındaki dönüşüm projelerinde ele alınan yöntem, planlama ilke ve kararları da tespit edilerek ortak yaklaşımlara yer verilmiştir. Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizdeki kıyı kavramına bakış açıları vurgulanmış, kıyı mekânındaki gelişmeler incelenmiştir.

Tezin üçüncü bölümünde; alan çalışması olarak seçilen Boğaziçi’ndeki İstinye kıyı mekanının önemini ve konumunu daha iyi anlayabilmek için İstanbul kenti Boğaziçi kıyı mekanı incelenmiştir. Aşağıdaki analizler yapılmıştır :

- 1) Boğaziçi kıyılarının denizden silüetinin yerleşme- kitle ve yeşil alan tipolojileri oluşturulmak üzere denizden resimler çekilmiştir.Amaç Boğaziçi kıyı

yerleşmelerindeki yerleşme ve yeşil alan-koru dengesinin varlığını tespit etmektir.

2) İstinye koyu mahallesi tarihi doku analizi.

3) İstinye mahallesinin tarihsel süreçte arazi kullanışları incelenmiştir. Aşağıdaki dönemler incelenmiştir:

- İstinye yerleşmesinin ilk kuruluşu,
- 1900-1955: İstinye tersanesi ve taş ocakları gelişim dönemi,
- 1956-1965: İstinye vadisinde yer alan sanayi alanlarının planlı gelişim dönemi,
- 1966-1975: Sanayi alanlarının dondurulması ve sit alanı ilanı dönemi,
- 1976-1989: Yasadışı yapılaşmalarda hızlı artış ve yoğunlaşma dönemi,
- 1990-2006: Sanayi faaliyetlerinin desantralize edilmesi-hizmetler sektörünün hakimiyeti dönemi,
- 2000 yılı arazi kullanım paftası,
- 2007 yılı arazi kullanım paftası,
- 2007 yılı fotoğraflarla günümüz İstinye'si,

4) İstinye'nin günümüz kullanımlarında kitle yeşil alan ilişkisinin 1/1000 ölçekli kesitler üzerinden tespiti yapılmıştır.

- Hava fotoğrafları ve fotoğraflar.

5) İstinye ulaşım analizi yapılmıştır.

6) İstinye mahallesini etkileyen kentsel değerlerin analizi yapılmıştır.

Sarıyer ilçesinin nüfus olarak yoğun bir bölgesi olan İstinye'nin tarihsel süreç içerisindeki önemi, doğal koyunun liman ve tersane olarak kullanım süreci ve günümüz kullanımları incelenmiştir.

2. KIYI MEKÂNI, KENT-KIYI İLİŞKİSİ

2.1 Kıyı Mekânı Tanımı , Kent –Kıyı İlişkisi

2.1.1 Kıyı Mekânı Tanımı

Sözlük anlamıyla kıyı kelimesi, herhangi bir şeyin bitimini, sınırını ifade etmek için kullanılır.

Türk Dil Kurumu sözlüğünde, kıyı (isim) (1) Kara ile suyun birleştiği yer. (2) Kenar, uç. (3) Karanın deniz boyunca uzanan bölümü, sahil. (4) (mecaz) Issız, تنها yer, anlamları yer almaktadır. [1] [2]

“Coğrafi (jeomorfolojik) olarak kıyı; doğal bir yeryüzü biçimi olarak, deniz, göl ve akarsularda suyun karaya temas ettiği, su ve kara yönünde uzunlamasına devam eden bir sınır çizgisi alt sınırını bu temas çizgisinin oluşturduğu, genişliği meteorolojik olaylara göre değişebilen alan olarak tanımlanmaktadır”(Aysel,N.R.,1994:54).

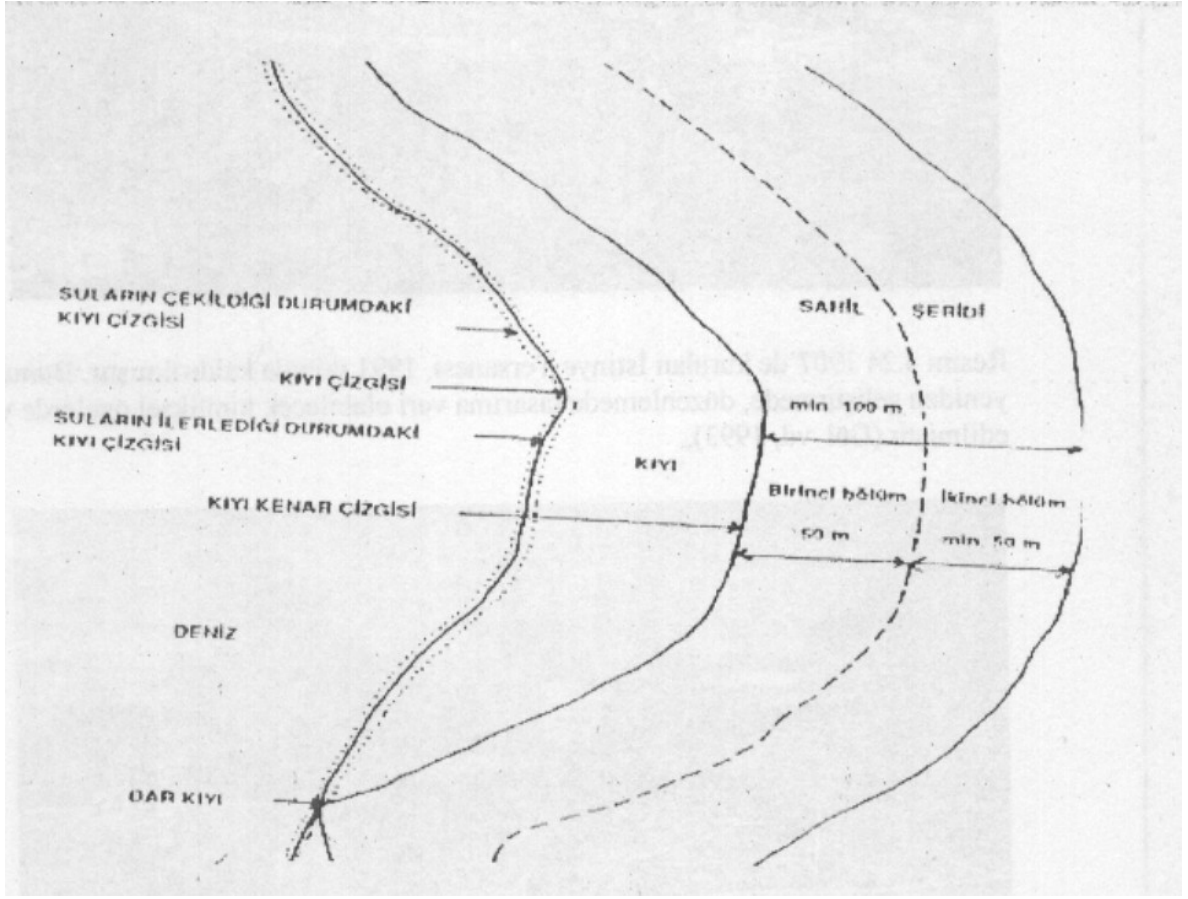
Viles ve Spencer’a göre (1995) kıyıları, kara, deniz ve atmosferin buluştuğu dinamik ara yüzey kuşaklarıdır (Ersoy,Ş.).

“Kıyıları, yoğun yerleşim alanı olmaları nedeniyle kent biliminin de inceleme konusudur. İnsan faaliyetlerinin büyük bölümünü barındıran bu alanın doğal ve kültürel özelliklerinin gözetilerek korunması ve toplumun yararlanmasına açık kullanma esaslarının tespit edilmesi amacıyla düzenlenen kıyı kanununun da coğrafi (jeomorfolojik) biçimi, hukuksal olarak tanımlamayı ve sınırlamayı hedeflemektedir”(Aysel,N.R.1994:54).

“Hukuksal açıdan kıyı kavramı tanımlanırken jeomorfolojik tanımdan yaralanmak kaçınılmazdır. Kıyı kavramı, hukuki ve coğrafi bakış açılarından bazı önemli farklılıklar gösterir. Bunun temel sebebi doğal bir yeryüzü biçimi olan kıyıların, düzensiz değişken karakteridir”(Aysel,N.R.1994:54)(Cankurt,Ş.E.,01.06.2003).

1 (Toplumbilim) Türk Dil Kurumu’na yayımlanan toplumbilim terimleri sözlüğünde Dr.Özer Ozankaya tarafından Osmanlıca “Kenar” ve Fransızca “Marjinal” deyimleri karşılığında önerilmiştir. Bu sözlüğe göre iki ayrı ekin bölgesine bitişik olan ve her ikisinden de kesinlikle etkilenen bölgelere bu bilimde verilen, İngilizce “Marinal area” ve Osmanlıca “Kenar mıntıka” deyimleri karşılığında kıyı bölge terimleri önerilmiştir (Hançerlioğlu,O.,1993).

2 Türk Dil Kurumu Sözlüğü, <http://www.tdk.gov.tr/sozluk.htm>.



Şekil 2. 1 Kıyı-kent kenar çizgisinin tespiti (Kılıç,A.,1999:175)(Eke.F,1995).

“Kanuna göre kıyı; kara ile deniz arasında bir çizgi değil, suyun hareketinin bağlı olarak sınırları belirlenen bir alandır (Bakınız Şekil 2.1). Buna göre kıyıyı oluşturan izlerde su ve kara arasındaki hareket alanını tanımlar.

Kıyı kanununa göre:

Kıyı Çizgisi: Deniz, tabi ve suni göl ve akarsularda, taşkın durumları dışında, suyun karaya değdiği noktaların birleştirilmesinden oluşan çizgi”(Aysel,N.R.,1994:54).

“Haritalarda, kara ile denizi ayıran devamlı bir çizgi olarak gösterilen kıyı çizgisi, özellikle gelgit olaylarının bulunduğu yerlerde sabit değildir ve günlük değişimler yapar. Kıyıyı sınırlandıran faktör, yani deniz (su) hareket halinde olduğu için tarifte bu durumu dikkate almak gerekmiştir”(Aysel,N.R.,1994:54)(İnandık,H.,1971).

“Kıyı Kenar Çizgisi: Deniz, tabi ve suni göl ve akarsularda, kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturduğu kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık ve benzeri alanların doğal sınırı.

Kıyı kenar çizgisi **doğal** bir sınırdır. Bu sınır, su hareketleri sonucu oluşmuş olmalıdır.

Kıyı: Kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alanı.

Dar Kıyı : Kıyı kenar çizgisinin, kıyı çizgisi ile çakışmasını (ya da yakınlaşmasını).

Sahil Şeridi : (Değişiklik: 3830–1.07.1992) Kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde; yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alanı, tarif etmektedir”(Aysel,N.R.,1994:54-55).

“Kıyı çizgisi, iki değişik yapıda uzay kuruluşunu ayıran bir çizgidir. Deniz ve kara üzerinde dört yönde gelişen uzay kuruluşları kıyı üzerinde çakışır. Görsel bir mekân olarak ele alındığında ise kıyı mekânı; denizde ufuk çizgisine, kıyıda silüet çizgisine dayanan ve üçüncü boyutta havaya ve su altına doğru devam eden bir bütündür. Karabey, bu özelliğinden dolayı kıyıyı, bir çizgi değil “üç boyutlu geometrik mekan” olarak tanımlamıştır” (Aysel,N.R.,1994:64)(Karabey,H.,1978:23). “Doğal yapıların değişik olması yüzünden her kıyı parçası kendi özelliklerini taşıyan bir Sit, kıyı mekânı ise bir Sit’ler dizisidir. Alan ufak bile olsa Sit’ler, bazen akarsu ağızları, kıyı yamaçları, koylar, adalar, boğazlar gibi nitel değer kazanırlar”(Kamış,Ö.,1991:1)(Karabey,H.,1978).

“Kıyı mekânının algılanması konusuna değinmek gerekmektedir. İki farklı ortamın bir çizgide birleşmesi, çizginin biçimsel özelliğine bağlı olarak bir süreklilik içerir. Doğrusallık ya da geniş kıvrımlar süreklilik etkisini artırırken, çok kıvrımlı bir yapı sürekliliği engellemektedir. Mekândaki insanın çevreyi algılamasının dışında, çevreden mekânın algılanması da önemlidir. Burada da kıyıya karadan ya da denizden yaklaşılmaları algılamının farklılaşmasına neden olur. Kıyı mekânının sürekliliğine iki farklı yönden bakılmalıdır; karadan ve sudan.

- 1) Kıyı mekânının, karada bulunan insan için sürekliliği, kıyı çizgisinin ve çevre değerlerinin niteliğine bağlı olarak değişir. Doğrusal bir kıyı çizgisi devam eden sürekli bir karakteri yansıtır.
- 2) Karadan suya bakıldığı zaman ise büyük su kitlelerinin kıyısında, ufuk çizgisinde, su ve gökyüzünün birleşmesi sonucu, sonsuzluk etkisi hissedilir”(Aysel,N.R.,1994:58).

“Su üzerinden kentin yüzü bir aynadaki yansıma gibi tümüyle açıktır. Su cephesi kentin vitrinini oluşturur”(Aysel,N.R.,1994:58).

“Doğanın devingen bir değış-tokuş ortamı olan kıyıları; değışik ölçekte ve sürekli olarak bitki ve hayvan dokusu, toprak, hava, su ve insanın birbirine bağlandığı bir çevre yapısına sahiptir. Tüm canlı öğelerin birbirine kenetlendiğı 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 gereksinimlerine cevap veren olumlu bir ortamdır”(Kamış,Ö.1991:1)(Karabey,H.,1978). “Hem karada hemde denizin kullanışıyla birçok faaliyete dönük olan kıyı, her iki yanında yer alan hem su, hemde karaya yönelik eylemler dizisine sahne olmaktadır. Bundan dolayı, kıyı çok yönlü bir kaynaktır”(Kılıç,A.,1999:11).

“Kaynağın mutlak olarak var olan birşey olmadığını ve göreceli bir kavram olduğunu belirten Tekeli, eğer doğadaki herhangi bir nesnenin yeni bir kullanışı doğarsa o nesnenin kaynak haline geleceğini söylemektedir. Bu bağlamda kıyının kaynak olarak özelliklerini şu alt başlıklarda toplamakta yarar vardır”(Özer,M.N.vd,2006:142). Bunlar;

“Ekolojik kaynak olarak kıyı: Kıyı yer aldığı kesimin özelliğinden dolayı ekolojik barınma ve oksijen bakımından en değerli bölgedir. Kıyılar, ender ve tehlikede bulunan flora ve fauna varlığının bulunduğu alanlardır. Kıyı alanları doğal yaşama ortamları olması nedeniyle UNESCO tarafından hassas bölgeler ilan edilmiş ve bu alanların korunması gerektiği belirtilmiştir. Bu hassas bölgeler, doğal ortamların düzenlenmesi, verimli hale getirilmesi, zararlı dış etkilerden oluşan bozulmaların saptanması ve sonuçlarının giderilmesi, doğal mekanın yeniden dengeli hale getirilerek canlandırılması, ya da yapay ilavelerle doğal mekana olumsuz etkilerinin en aza indirilmesi hedeflerini sağlayacak yöntem ve teknikler geliştirilmelidir”(Özer,M.N.vd,2006:142).

“Doğal coğrafya kaynağı olarak kıyı: Deniz hareketleri ile karanın yapısı, zaman içinde karşılıklı etkileşim ile kıyıda özgün biçimler oluşturur ve bu özgün ortam kıyı üzerindeki çevre koşullarının ilk dinamiğidir. Bu etkileşim içinde kıyının yapısı, karanın toprak niteliği, eğim ve yüksekliği, özel iklim koşulları, habitat varlığı, kıyıda yerleşmeler ve üzerindeki insan faaliyetleri birbirlerini içeren ve tamamlayan özelliklerdir. Bunların yanında kıyılarda, su havzaları, su kaynakları, tarımsal araziler, kıyısız fundalıklar, kumullar, falezler doğal coğrafya kaynağını oluşturmaktadır”(Özer,M.N.vd,2006:142).

“Tarihi ve kültürel kaynak olarak kıyı: Tarihin her döneminde insanlar su yüzeylerine bitişik alanlara yerleşmişler ve belli başlı önemli uygarlıklar bu alanlarda gelişmiştir. Kıyı mekanları geçmişte öylesine uygar kullanılmıştır ki nitelikli mekanlar yaratılarak planlama ve mimarlık disiplinlerine temel oluşturmuştur. Tarihi anıtlar ve kalıntıları, mimari anıtlar, bitki

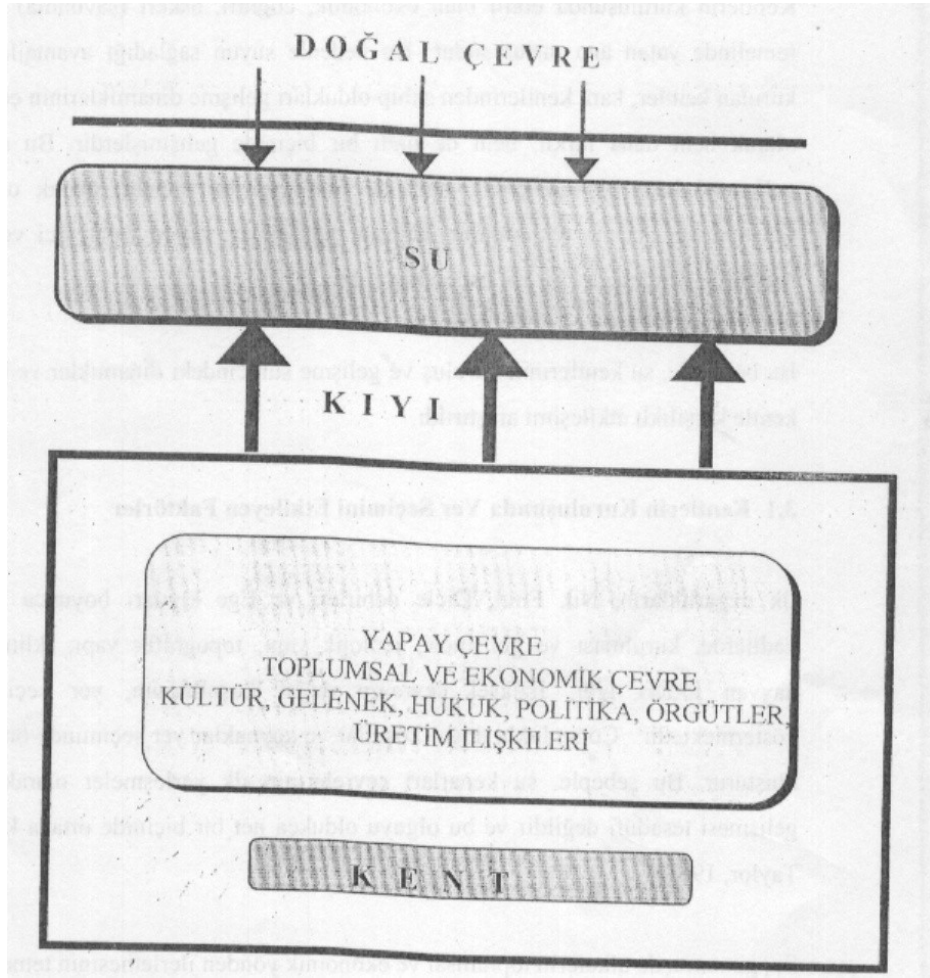
ve hayvan fosilleri gibi”(Özer,M.N.vd,2006:142).

“Boyutsal-görsel (peyzaj) ve rekreasyonel kaynak olarak kıyı: Deniz kıyısı peyzajı, denizde ufuk çizgisine karşı olarak karada silüet çizgisine dayanan ve üçüncü boyutta havaya ve su altına doğru devam eden bir bütün olarak algılanmalıdır. Kıyı mekânı; renk, ölçek, doku, aydınlanma, biçim özelliklerini hava ve doğanın güçlü etkisiyle algılayan insan psikolojisinde olumlu, olumsuz uyarılar oluşturmaktadır. Açık alanlar, kıyısal arazi oluşumları, yüksek manzara potansiyeline sahip alanlardır. Kıyı görünümü, değişen dinamik bir görsel peyzaj özelliği yanında sahip olduğu kaynak değerleri nedeniyle rekreasyonel amaçlı da kullanılmaktadır. Bunlar; marinalar, sualtı dalıcılık alanları, manzaralı kıyı yolları, suya dayalı spor aktiviteleri gibi”(Özer,M.N.vd,2006:142).

“Kara ile suyun karşılıklı ilişkisine bağlı olarak farklı işlevlerin gerçekleştiği bir alan olan kıyıları, süreç içinde işlevlerine bağlı olarak kentin gelişimini etkileyen, rolünü belirleyen, kentle bütünleşerek ona kimlik kazandıran en önemli parçası olmuştur”(Kılıç,A.,1999:1). “Kıyı mekânı; deniz, kara ve hava arasında bir geçiş bölgesi olmasının getirdiği özel konum dolayısıyla her dönemde birçok kullanımın yer almasını teşvik edici olmuştur”(Kamış,Ö.,1991:7).“Ülkenin bir başka doğal kaynağı olan denizin zenginliklerinden yararlanmak ancak kıyı aracılığı ile mümkün olmaktadır. Kara ile deniz ulaşım hareketlerinin birleşim noktası olan kıyı mekânı, ekonomik faaliyetlerin yerleşmek için yarıştığı bir alandır. Ayrıca kıyı mekânı doğal değerleri ve güzellikleri ile sağlık ve rekreasyon fonksiyonlarının da yoğunlaştığı bir çekim noktasıdır”(Kamış,Ö.,1991:1-2). “Çok çeşitli kullanımlar arasında sürekli bir yarışma olmuş, bu yarışma örgütlenmemiş kullanıcılar tarafından kıyının dar bir band dolayısıyla sınırlı bir veri 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 mekân özelliklerini bozmaya, tüketmeye başlamıştır”(Kamış,Ö.,1991:7) (Karabey,H.1978).

“Günümüzde kıyı mekânı, nüfus artışı ve kentleşme etkisi ile oluşan kaynak ve mekân gereksiniminin karşılanmasında kullanılmıştır. Zamanla hem kullanımlarda hem de şeklinde değişme olan kıyı mekânı, özel mülkiyete geçmiş, kirlenmeye ve yok olmaya başlamıştır. Bu mekân, ülke düzeyinde kısıtlı dar çoğaltılamaz değerli bir doğal kaynak niteliğinde olup, bir kez yanlış kullanıldığında ancak büyük maliyetler pahasına düzeltilebilen bir özelliğe sahiptir”(Kamış, Ö.1991:2)(Ünal,T.1983). “Kıyı mekânı sonuçta, bir yandan yüklü bulunduğu üstün potansiyel niteliği açısından ülkesel çevrenin planlanmasında etkin bir yeri

oluştururken, diğer yandan yanlış ve plansız kullanımı ile doğal bütünlüğü büyük ölçüde yağma ve tahribe uğrayan bir kaynak olmanın ikilemi içindedir” (Kamış,Ö.1991:3) (Karabey,H.1978).



Şekil 2.2 Kent-kıyı ilişkisi (Kılıç,A.,1999:12).





2.1.2 Kent –Kıyı İlişkisi

“Kıyı kentleri, gelişme sürecinin dinamiklerine sahip olmanın avantajı ile kara kentlerine göre çok daha hızlı geliştiler. Özellikle liman kentleri, değişimin, kentsel gelişmenin, modernizasyonun öncüsü oldular. Kara ve kıyı kentlerinin gelişme süreçlerine baktığımız da önümüze dört önemli süreç çıkmaktadır. Bunlar;

- 1) Kentlerin kuruluş ve gelişme sürecini içeren endüstri öncesi çağı, bu dönem, ilk çağları ve deniz ötesi ticaretin geliştiği, barutun keşfini de içeren ortaçağı da içermektedir.
- 2) Buharlı makinelerin icadı, endüstri devrimini içeren endüstri çağı.

- 3) Endüstrinin desantralizasyonu, kıyıdan ve kentten çekilmesi sonucu bu bölgelerin çöküntüye uğraması ve terkedilme sürecini içeren kıyıdan geri çekilme dönemi.
- 4) Terkedilen bu alanların yeniden geliştirilmesi sürecini içeren dönemdir. Bu dönemi “post endüstri çağı” olarak adlandırabiliriz”(Korça,P.,1984).

“Kentsel alanlarda kıyı mekânından yararlanma doğrudan ve dolaylı yoldan olmak üzere iki şekilde sağlanabilir. Kıyı mekânında 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”(Kamış,Ö.,1991:6)(Korça,P.,1984).

Aşama	Kent	Kıyı	Dönem	Özellikler
İlk Kent			19. yüzyıl öncesi Eski ve Ortaçağ	Kent ve kıyı arasında kapalı bir mekan ve sosyal birliktelik
Sanayi Kenti			19.yüzyıl - 20. yüzyıl ortası	Büyüyen ticaret ve endüstri güçlenen liman ve büyüyen kıyı
Kıyıdan Geri Çekilme			1960 - 1980	Teknolojik değişim alan gereksinimi ve büyüme
Kıyıların Yeniden Geliştirilmesi			1970 - 1990	Terkedilen kıyı ve kıyı gerisindeki alanların yenilenmesi

Şekil 2.3 Kıyıların yeniden geliştirilmesi (Kılıç,A.,1999:17)(Hoyle vd,1988).

- **Sanayi Kenti -Endüstri Çağı (19. yy-20.yy):**

Kent kıyılarında oluşabilecek kullanımların incelenmesi, su ve kıyı ile bağlantılarının gözden geçirilmesi, sınırlamalarda yarar sağlayacaktır. “18. ve 19.yy.’da sanayinin şehir ve toplumlarında hâkim 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 yoğun 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 teknolojilerindeki yeni ve etkin aşama bütün fonksiyonlara yeni boyutlar getirmiş, bunlar da yeni yerleşme ve etkileşimleri doğurmuştur”(Kamış,Ö.,1991:3-4)(Kıray,M.B.1981).

“Kıyı, kentin simgesi olarak ona kimlik veren bir eleman olmaktan çok, kıyılarda olumsuz bir biçimde sanayinin gelişmesini, sosyal ve kültürel yapının değişmesini teşvik edici bir unsur haline dönüştü. Bu durumda beraberinde kirlilik başta olmak üzere fiziksel ve sosyal sorunları da beraberinde getirmiştir”(Kılıç,A.,1999:19).

“Teknolojinin etkisiyle, sanayi ve ulaşımın önem kazandığı endüstri çağında, kıyılarla beraber, kıyılarla ilişkili gerisindeki alanlarda önemli gelişmelere ve değişikliklere yol açtı. Sanayileşmeyle birlikte, kentlere olan göç, kentlerin bütününde hem fizik mekânda hemde sosyal yapıda önemli değişimler, gelişimler gözlenmiştir. Kıyıların sanayinin konumlanması için elverişli olması, hem kıyılarda hem de kıyıların gerisindeki mekânlarda, çok önemli sosyal, işlevsel ve fiziksel değişimlere yol açarken, bu değişimlerin, süreç içinde olumsuz bir duruma dönüşmesi, yeni sorunları ve çözüm arayışlarını gündeme getirmiştir” (Kılıç,A.1999:20).

“Sanayileşme süreci ile birlikte kentsel alanlar ile kıyı arasındaki etkileşim sonucu:

- Kıyılarda, kentsel alanlarda yaşayanların giremediği, kullanamadığı büyük alanlar oluştu.
- Kentsel alanlarda sosyal yapıda ve buna bağlı olarak fiziksel yapıda değişim oldu, bu alanlar, özellikle tarihi mekanlar hızla çöküntü alanına dönüştü.
- Kirlilik ve buna dayalı fiziksel bozukluklar ortaya çıktı.
- Göç ile birlikte kentin çeperlerine doğru yayılan gelişmelerden doğal alanlar ve tarım alanları olumsuz bir biçimde etkilendi.

Bu süreç içinde kent ve kıyısı arasında kapalı ilişki ile birlikte bu alanlar kimliklerini yitirdiler”(Kılıç,A.,2001:4).

- **Endüstrinin Desantralizasyon Dönemi- Kıyıdan Geri Çekilme (1960-1980):**

“Hall (1993), kıyıdaki değişim ve gelişmelerde teknolojinin önemli bir rolü olduğunu ve teknolojinin geleneksel kent kıyısını, önce biçimlendirip, inşa ettiğini, sonradan yıkıp parçaladığını ileri sürmüştür. Gelişen teknoloji yeni ve büyük alan gereksinimleri ile birlikte, sanayinin kıyılara olan bağımlılığı azalmış, kent ile kıyının ilişkilerinin kısmen koptuğu bu

kent parçalarında olagelen geri çekilme, geride büyük bir çöküntü alanı ile birlikte istihdam sorunu bırakmıştır” (Kılıç,A.1999:20).

“Kıyıların, bir taraftan ekonomik aktiviteler için olanak yaratacak uygun alanları barındırmaları, diğer taraftan yeni yatırımlara olanak veren güçlü görünüşü, özellikle 1960 ve 1970’li yıllarda, kıyıların değişiminde etkili olmuştur. Bununla birlikte 1970’li yıllarda yaşanan ekonomik durgunluk kıyıda geri çekilme olgusunu güçlendirmiştir. Ancak bu çekilme sadece mekânsal boyutu içeren çok yönlü bir geri çekilme ile birlikte, sosyal, toplumsal ve ekonomik boyutları da içeren çok yönlü bir geri çekilmeyi de beraberinde getirmiştir. Kıyı ile kent arasındaki ilişki fonksiyonel olsa da olmasa da ekonomi, politika, teknoloji, ulaşım, ekoloji gibi yadsınamaz bazı gerçeklere bağlıdır”(Kılıç,A.1999:21).

“Sanayinin kıyıda geri çekilme sürecinin etkileri aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Mekansal boyutu içeren fonksiyonel bir geri çekilme ile birlikte sosyal, toplumsal ve ekonomik boyutları da içeren çok yönlü bir geri çekilme ile birlikte göç ve işsizlik gibi önemli sorunların ortaya çıkması,
- Mekansal ve fonksiyonel bir boşluk olarak ortaya çıkan terkedilen bu alanların tanımsız mekanlara dönüşmesi,
- Ortaya çıkan bu mekansal boşluklar, bu alanların kentsel yaşamı zenginleştirici özelliklerinin farkına varılmasıdır”(Kılıç,A.,2001:5).

• **Post Endüstri Çağı- Kıyıların Yeniden Geliştirilmesi (1970-1990):**

“Kıyasal bölgelerden geri çekilme ile ilgili bir başka gelişmede, halkın kıyıların olanaklarını, yaşamı zenginleştirici özelliklerinin farkına varması ve bu konuda ki tutum ve davranışlarındaki değişikliklerdir. Bu gelişme, bütün olarak kentin, özellikle de kent kıyılarının ekolojik yapısını geliştirecek çevresel çıkışların hareket noktası olmuştur. Özellikle 1960 ve 1970’lerde ekoloji kavramı, fiziksel çevrenin korunması, kirletici aktivitelerin kıyılardan uzaklaştırılma istemi, insan-çevre ilişkisine yeni ve farklı bir boyut kazandırmıştır”(Kılıç,A.,1999:25)(Vallega,1993). “Teknolojik ve toplumsal gelişmeye paralel olarak boş zamanların artması kent kıyılarında önemli bir değişimin habercisi olmuştur. Özellikle rekreasyon ve turizme yönelik taleplerin gündeme gelmesi bu değişimin yansıması olarak algılanmalıdır”(Kılıç,A.,1999:25).

“Kıyıları, tıpkı geçmişte olduğu gibi kentsel alanların yeniden organizasyonunda, kentin yeni rolünün belirlenmesinde önemli rol oynamış, kültürel, toplumsal ve ekonomik ilişkiye dayalı büyük gelişmelerle birlikte kentin imajını değiştirebilecek uygun bir potansiyele sahip olmuştur”(Kılıç,A.,1999:25).

“Norcliffe (1981), temelde, kıyılarda radikal değişiklikleri üreten dört temel unsur

tanımlamıştır. Bu unsurlar;

- 1) Kapitalin yoğunlaşması,
- 2) Liman endüstrisindeki gerileme ve buna paralel olarak gelişen istihdamdaki azalma,
- 3) Kıyıların farklı olanaklara sahip olmasının farkına varılmasıyla gündeme gelen arazi kullanım rekabeti,
- 4) Kıyıyla ilişkisi olmayan kullanımların kıyılarda gelişmesidir”(Kılıç,A.,1999:26).

“Post endüstri çağı-kıyıların yeniden geliştirilmesi sürecinin etkilerini;

- Kente dönüşün başarılması, çeperlerdeki yayılma ile birlikte doğal ve kültürel değerlerin tahribinin engellenmesi,
- Kente yeni gelir olanaklarının yaratılması ile birlikte iş olanaklarının sağlanması,
- Kentsel yaşamın kalitesini arttıracak açık alan, sergi, festival, müze, kültür merkezi gibi donatı alanlarının gerçekleşmesi,
- Katılımcılığı teşvik eden özellikle finans ve organizasyonu içeren farklı planlama yaklaşımlarının ortaya çıkması,
- Koruma bilincinin yeni yeni yerleştiği günümüzde geçmişle bağlantının kurulduğu kentlerin iz bırakan önemli elemanlarının kentin geliştirilmesinde önemli bir unsur olarak ortaya çıkması,

olarak özetlemek mümkündür”(Kılıç,A.,2001:5-6).

“Hoyle (1982) göre ise, kentsel kıyıların ve kentin yeniden geliştirilmesini gösteren yeni mekânsal ve ekonomik düzen ile birlikte başlayan mücadele;

- 1) Kıyının konumsal ihtiyaçlarının değerlendirilmesini ve inşa etme yöntemlerinin yeniden düşünülmesini,
- 2) Kıyısal alanlarda yaşayan ve çalışan insanlar için daha iyi bir çevre yaratacak kıyısal alanların tasarımının gerekliliğini,
- 3) Kıyı kenti bütününde yaşayanların gelecekteki gelişmeleri için yeni dürtüleri içermektedir”(Kılıç,A.,1999:26).

“Bu yöntemlerdeki en önemli faktörler, teknolojik değişime olan tepkinin zamanlaması, değişikliklerin inşa edildiği geniş ekolojik çevre, mekansal ve sosyal değişimi yaratan ekonomik ve politik etkilerdir”(Kılıç,A.,1999:26).

“Bütün bu faktörler, eş zamanlı olarak, geleneksel kentsel kıyıların görünümünün ve karakteristiklerinin değişiminden sorumlu olmuştur”(Kılıç,A.,1999:26).

“Kıyı ve kıyı ilişkili kentsel alanların yeniden geliştirilmesinde, tüm sistemin, çevresel

kontrol, teknolojik değişim, ulusal ve uluslararası değişik ölçeklerdeki ekonomik ve politik durum ve yasalar gibi önemli faktörlerle kontrol edildiği ve etkilendiği bir anda, kirlilik riskinin azaltan, uyumlu gelişme projeleri ve girişimleri de etkili olmuştur. Öte yandan koruma bilincinin yeni yeni yerleştiği günümüzde geçmişle bağlantının kurulduğu kentlerin iz bırakan önemli elemanları kentsel kıyıların geliştirilmesinde, çok önemli bir eleman olarak dikkate alınmalıdır” (Cenova/İtalya bu konudaki en güzel örneklerden birisidir. Bakınız Bölüm 2.2.2)(Kılıç,A.,1999:26)(Hilling,1988).

“Birden çok kullanımın talebi ve bu kullanımların birbirleriyle yarışması kıyı mekânında bir rant 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 mekânında çeşitli yerlerde yerleşebileceklerdir” (Kamış,Ö.,1991:7).

“Kıyı mekânının jeomorfolojisinden dolayı farklı yerlerde farklı kullanımlara olanak sağlanması, ödenecek rantı da farklı kılmaktadır. Kıyının sadece bir çizgi değil, bir mekân bir şerit olması, kıyından 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 sağlanmış büyük yerleşmelerin rantı artacak, buna bağlı olarak kıyı mekânında arazi kullanımlarında da bazı sınırlama zorunluluğu doğacaktır. Çünkü bu rantı ödeyebilenler ya büyük sanayi girişimcileri, büyük turizm yatırımcıları ya da yüksek gelirli belli bir kesim olacaktır. Rantın kent kıyılarında bir prestij alanı oluşturması, dışlara doğru metropole yakın yerlerde ikincil konut talebi yaratmıştır. Kentlerin büyümesi ve yayılması ile bu alanlarda da yoğunlaşma görülmüştür. Bu nedenle günümüzde kent kıyıları toplumun yararlanmasından çok, belli kesimlerin yararlanmasına açılmıştır. Oysa kıyıların toplum yararına kullanılması ve bu amaçla kullanımlarda bazı sınırlamalar getirilmesi şarttır”(Kamış,Ö.,1991:7-8).

“Kentsel tasarım projeleri, hem kıyıların hem de gerisindeki alanların mekânsal ve işlevsel kalitesini arttıracaktır. Stratejik planlama ve alt bölge bazındaki planlama, planlamayı ön plana çıkaran “kentsel kıyı tanımını içeren” yeni bir “kıyı yasası” ile desteklenmelidir. Bununla birlikte planlama ve uygulamayı kapsayan yeni bir yönetim modeline gereksinim vardır. Koordinasyonu ve organizasyonu da sağlayacak bu kıyı yönetimin kentteki gelişmeleri yönlendiren kurumların temsilcilerinden oluşacaktır”(Kılıç,A.,1999:178).

“Kıyı geliştirilmesinde iki farklı yaklaşım vardır. Bunlar;

- 1) Kıyıların kar amacı gütmeyen park, kültür merkezi gibi kıyıların daha çok toplumsal aktivitelere dayalı geliştirilmesi,
- 2) Ticari potansiyeli maksimum düzeye çıkaracak fonksiyonlarla kıyıların geliştirilmesidir”(Kılıç,A.,1999:29).

“Kıyı alanlarının ülke ve kentler ölçeğinde bir bütün olarak ele alınması, korunması ve projelendirilmesi gerekmektedir. Bu konuda öncelikle kıyılara olan rekreasyon ve turizm talebi düzeyinin belirlenmesi faydalı olacaktır”(Köksal,T.G.,2006:48). Buna göre;

“Yerel düzeyde talep: Yerel talep daha çok yakın çevrede yaşayan halkın istekleri anlamına gelmektedir. Burada önemli olan ulaşımın kolay olmasıdır. Çünkü boş zamanlarda kısa süreli veya en fazla günü birlik kullanımlar tercih edilmelidir”(Köksal,T.G.,2006:48).

“Bölgesel düzeyde talep: Bölgesel talep, daha geniş bir kitlenin talebidir. Kısa süreli kullanımların yanı sıra, hafta sonu etkinliklerini de kapsar. Kolay ulaşılabilirliğin dışında, yapılabilecek etkinliklerin de önemi vardır”(Köksal,T.G.,2006:48).

“Ulusal düzeyde talep: Ülke çapında bir ilgi söz konusudur. Yıllık tatil gibi daha uzun süreli kullanım olanakları ve turistik etkinlikler beklenir. Söz konusu alan için genel bir beğeni oluşmalıdır. Ulaşılabilirlik ve rekreatif etkinlikler ikinci plandadır”(Köksal,T.G.,2006).

“Uluslararası düzeyde talep: Uluslararası bir ilgi ve beğeni ortamı oluşmalıdır. Alanın kalitesi birinci derecede öneme sahiptir”(Köksal,T.G.,2006:48-49).

“Tarihte çok yoğun olan kent ve su arasında zedelenen ilişkiyi, kentin yeniden keşfedilen kıyısı ile birlikte bu ilişkileri yeniden kurmayı amaçlayan yeni projeler, girişimler, Kuzey Amerika’da 1970’lerde başlayan, 1980’lerden sonra Avrupa’da özellikle İngiltere’de görülen, kıyı yeniden canlandırma hareketleri, kentsel tasarım alanında çok zengin bir potansiyeli ortaya çıkarmıştır. Amerika’da, Boston ve Baltimore örnekleri, dünyadaki yeni ekonomik yapılanmaya uygun kâra dayanan, maliyeti yüksek kentsel projeleri, yeni bir model olarak ortaya çıkmıştır”(Kılıç,A.,1999:29)(Bruttomaesso,1993).

“Kıyıların yeniden geliştirilmesi doğrultusunda, sınırlı fonksiyonlara yönelik kullanımlarda, farklı ve çeşitli işlevleri içeren çok yönlü bir yönetim ve organizasyon ihtiyacını doğurmaktadır. Gittikçe artan refah ve sosyal davranışlardaki değişikliklerden dolayı, kentsel kıyıları, turizm ve ikincil konut gibi işlevlerden de etkilenmektedir. Bütün bu gelişmelerin kıyılara olumsuz etkilerini önleyecek yönetim modelleriyle birlikte, kıyıyı kent ile entegre edecek, kentsel kıyıyı yeniden biçimlendirmek için mücadele verecek bir kuruma ihtiyaç

duyulması ve kıyıların gelişmesi doğrultusunda sınırlı fonksiyonlar için kullanımdan, çok yönlü kullanıma dönüşümün gereği olan, çok yönlü bir kıyı yönetimi ihtiyacı ile birlikte, kentsel alanların sınırlarının ötesinde kıyı alanlarının varlığı, ekstra bir kıyı yönetim biçimini gerektirirken, kıyı alanları yönetimi, (CAM-Coastal Area Management) gittikçe artan bir önem kazanmıştır. Potansiyel olarak kıtasal sınırları içeren CAM'in temel politikası kıyısal ekosistemin korunması yanında, ekonomik alan ile uyumlu olmaktır. Kentsel kıyı alanlarının kullanımının artması ve genişlemesi sürecinde, kıyı alanlarının yönetimi, kıyının yeniden geliştirilme politikalarının çatkısının oluşturulmasında öncü olacaktır”(Kılıç,A.,1999:33).

“Kıyı mekânı, sadece kıyı ve sahil şeridi olmayıp bir havza bütünü olarak değerlendirilmelidir”(Özer,M.N.vd,2006:142). “Bütünleştirilmiş kıyı yönetimi ilkelerinin, gereği gibi uygulanması, sürdürülebilir gelişmeyi sağlamak için zorunludur. Stratejik planlama yaklaşımıyla ele alınmalıdır. Mekansal ve işlevsel bütünlük içeren bir veya havza bütününde veya etkileşim sınırlarını içeren birden fazla idari sınırları kapsayan, afete maruz ve afet riskli alanları, doğal kaynaklar ile tarihi ve kültürel varlıkların koruma alanlarını, konut, sanayi, tarım, turizm, ulaşım gibi yerleşme ve arazi ana kullanımı kararlarını yürürlükteki tüm mevzuat hükümleri doğrultusunda yerel kalkınma amaçlı sektörel, mekansal ve tematik vizyon, politika, program ve hedeflerin mekansal stratejilerini katılımcı süreçlerle belirleyen, dönüşüm projeleri ve uygulama alanlarını bölgeleme mantığı içinde ele alan, sektörler arasında koruma kullanma dengesi sağlayan, idareler ve disiplinler arası eşgüdüm esaslarını içeren, alt düzey planları yönlendiren, açıklama raporları ve plan notları ile bir bütün olan stratejik plan olarak tanımlanmaktadır”(Özer,M.N.vd,2006:141)(BİB tarafından hazırlanan İmar: Kanunu Taslağında Tanımlar bölümünden alınmıştır). “Stratejik planı; politikalar, projeler, toplantılar, eğitimler, raporlar, uygulamalar ve denetimler bütünüdür. Bir vizyon çerçevesinde belirlenen amaç ve hedefler doğrultusunda belli öncelikli eylem alanları tanımlanırken bu alanların uygulaması için çeşitli aktörlere (merkezi, yerel yönetimlere, sivil toplum kuruluşlarına, özel sektöre, halka) görev ve sorumluluklar vermektedir. Bu nedenle stratejik plan bir doküman plandan çok uygulama süreci olan bir yaklaşım modelidir” (Özer,M.N.vd,2006:141). “Stratejik planın amacı: kaynak envanteri, bölgenin çevre/ ekolojik taşıma kapasitesi, mutlak koruma alanları (tarım alanları, milli parklar, doğa alanları, sulak alanlar vb), doğa ve kültürel değerleri yeniden canlandırma-onarım alanları, mutlak koruma alanlarına geçiş bölgeleri, kentsel gelişme yönleri, turizm yatırım türlerinin ilkelerinin belirlenmesi (eko turizm, alternatif turizm çeşitleri vb.), çevresel değerler ve altyapı uygulama hizmetleri türü kararların yerel yöneticiler ve sivil toplum kuruluşları, üniversiteler ve halkın ortak kararı ile oluşturulduğu bir süreç sağlanmalıdır. Stratejik plan uygulama sürecinde

ortaya çıkan yasal ve yönetsel yetki çatışması, aktörlerin görevlerini tanımlayarak çözebilecektir. Stratejik planlarda çalışacak ve koordinasyonu sağlayacak tasarım (kent plancıları, peyzaj mimarları, mimarlar) ve teknik (arkeolog, biyolog, hidrolog, çevre mühendisi, jeolog, ekonomist, sosyolog, vb.) kadrolar oluşturulmalıdır” (Özer,M.N.vd,2006:143).

Kıyı mekânı dünyanın çeşitli ülkelerinde yasalar ve planlama yaklaşımları ile korunmaya, kullanılmaya ve değerlendirilmeye çalışılmıştır. Yaklaşımlar ülkelerde benzer olmasına rağmen, özellikle Avrupa ve Amerika’da konuya gereken önem verilmiştir.

“Kıyılarda ekosisteme daha duyarlı olmak iki dürtüyle mümkündür. Bunlar;

- 1) Kıyı bölgesinde bir bütün olarak, insan davranışlarının, besin ağının korunması ve koruma ile uyumlu sosyal kavramların geliştirilmesi,
- 2) Deniz parkları, açık alanları gibi öncü fonksiyonları serbest bırakıp, geliştirerek kısmen kıyısız ekosistemin ve fiziksel çevrenin korunma bilinçsizliğinin aşılmasıdır” (Kılıç,A.,1999:37).

“Su ile doğrudan ilişkisi olan rekreasyonel parklar gibi fonksiyonlar birlikte, su ile ilişkisi olmayan ticaret ve kongre gibi ekonomik faaliyetlere dayalı fonksiyonlar, bir bütün olarak kentsel ortam ile ilişkilendirilmelidir. Bu doğrultuda analiz ve planlamanın oturacağı kentsel matrisi:

- 1) Kentsel fonksiyonlar,
- 2) Kıyı fonksiyonları olarak tanımlayabiliriz.

Bu doğrultuda, kıyının rolünün, bir bütün olarak metropoliten alana, kente göre tanımlanması gerekir”(Kılıç,A.,1999:37).

“Dünyadaki gelişmeler doğrultusunda kentsel kıyı yaklaşımları üç temel başlık altında ele alınabilir. Bunlar;

- 1) Kıyıların ekonomik potansiyelinin ön planda tutulduğu yaklaşımlar,
- 2) Kıyısız alanlara yakın bir ilişki içinde olan bölgelerdeki sosyal yapıdaki dönüşüm ile birlikte turizm ve kültürel dönüşümü de içeren sosyal ve kültürel yaklaşımlar,
- 3) Sanayinin yol açtığı kirliliğin kentleri ve giderek insan yaşamını olumsuz

etkilediğinin farkına varılması ile ortaya çıkan çevresel ve ekolojik yaklaşımlardır.

Kıyı yeniden geliştirme projelerinde bu üç yaklaşımda zaman zaman benimsenen merkez politikalar, teknoloji gibi faktörlerle birlikte birbirini tamamlayarak bir bütün oluştursa da, zaman zaman birbirleriyle çelişen, çekişen bir unsur haline dönüşmektedir” (Kılıç,A.,1999:180).

“Kıyılarda terkedilen alanlarda, önerilen konutlar, büyük alışveriş merkezleri, turizm alanları, marinalar gibi kendi ekolojilerini biçimlendiren projeler, bütün kıyıları ve arkasındaki doğal sistemi de etkiledi. Bunun için kentsel kıyıların yeniden geliştirilmesinin konumsal ve özellikle kentsel değişim ve kıyısız alanların yeniden geliştirilmesinin konumsal ve mekansal zıtlıklarına dikkat edilerek, teknolojik değişim ve ekolojik sınırlar ile denizsel perspektifler ve kent planlama arasındaki dengeyi ararken (Kılıç,A.,1999:37)(Hoyle,1988), kıyıda estetik değerler yaratmak ve uygun fonksiyonlar sağlamak için deniz, kıyı parkları ve bu amaçlara ayrılmış alanlardaki aktiviteler ile kirlenici aktivitelerin yer değiştirmesine dikkat edilmelidir”(Kılıç,A.,1999:37-38).

“Kıyı alanlarında gelişmenin bir bütün haline yönetilmesi için “eşgüdüm stratejileri” ve ortak finansman olanaklarının bütünleşik yönetilmesi önem taşımaktadır” (Kuntay,O.,2006:236). “Bir taraftan kullanıcı olan yerel toplum ve turistleri bir bütün olarak ele almak gerekmektedir. Diğer taraftan da alanı kendi bünyesinde ve üst ölçekte (kent) değerlendirmek analiz etmek gerekmektedir” (Kuntay,O.,2006:238).

“Toplum varlığının dikkate alan kıyı yeniden geliştirme planları, positif bir toplum imajını geliştirecek operasyonlar için de yol göstermiştir”(Kılıç,A.,1999:36)(Hayuth,1998). “Bu değişim ve gelişmelerde etkili rol oynayan finansal kurumların istemleri de önemli idi. Kar amaçlı yatırım eğilimlerine dayalı, sürekli dolaşımın olduğu bir çevrede sabit varlıkların önce aktif servetlere ve tüketime yönelmesi, park, yaya yolu, otopark gibi ortak alanların elde edilmesini güçleştirmiştir. Bu durumda, kar amacı güden modellerde kamu kullanımının gecikmesine veya tamamen ortadan kalkmasına yol açabilir. Ortak kullanım alanlarının gecikmesi yada ortadan kalkması sosyal ve kültürel yapıyı da olumsuz etkileyecektir”(Kılıç,A.,1999:36).

“Kıyıların yenilenmesi, ölen veya ölmeye yüz tutan, kentsel alanlara yeni yaşamlar getirebilir, geniş ve yaygın ekonomik ve sosyal fırsatlar yaratabilir ve bunlar merkezi kentsel gelişmeden çok, kentin çeperlerine doğru yayılma eğilimlerine engel olacaktır. Bu nedenle günümüzde

kentsel kıyılar ve bu kıyıların içeriye doğru uzantısı olan semtler, kent kıyı ilişkisine temellendirilen yeniden geliştirme çabaları, sadece kentsel kıyı geliştirmelerini değil, aynı zamanda kıyılarda bulunan kentsel olanakları sınırlı fonksiyonların dönüşümünü de içermelidir”(Kılıç,A.,1999:36-37).

2.2 Dünya Kent Kıyılarının Gelişiminin Tarihsel Süreci ve Örnekleri

“Kent–kıyı ilişkisini sağlayan limanların oluşumu günümüze kadar üç nesil olarak değerlendirebiliriz:

1) I. Nesil Liman Tipleri:

1960'lara kadar tercih edilmiş, sadece yükleme ve boşaltma işlevinin görüldüğü, kargo akışının basit bireysel faaliyetlerle yürütüldüğü, yine faaliyet alanı bakımından rıhtım ve kıyı şeridiyle sınırlı ve gelişim bakımından da son derece tutucu ancak kentle son derece ilişkili tesislerdi. Öyle ki, kent, liman için ticari her türlü servisi, haberleşmeyi, kara taşımacılığını, su ve konut gibi temel ihtiyaçları sağlamaktaydı.

2) II. Nesil Limanlar – 1960- 1980 arası dönem:

Her an genişleme politikasının güdüldüğü, kargo taşımacılığının gemi ilişkili endüstriyel ve ticari servislerle karşılandığı, ticari kargonun yerini endüstriyel kargoya terk etmeye başladığı bir ortamın yaşandığı daha geniş alanlara yayılmış liman tesisleri görülür. Limanın bir sistem olarak çalışmaya başladığına tanıklık edilir.

3) III. Nesil Limanlar – 1980'lerden günümüze kadar olan süreç:

Çok daha genişletilmiş, uluslararası ticari oryantasyonlu, büyük hacimli ve paketlenmiş kargo ve bilgi akışının sağlandığı lojistik ve kara hava taşımacılık destekli, teknoloji hâkim geniş alana yayılmış ve buna mukabil iş gücünün asgariye indirildiği liman sistemleriyle karşı karşıya kalınır”(Işıkkaya,D.,2002:25)(Eşkar,F.,1997:24-37).

“19. yy. sonlarına kadar çok işlevlilik, barındırdıkları sürekli sosyal dinamizm ve konumlarıyla kentin gerçek merkezi, belki de en diri kamusal alanları, kentsel yenilemenin sürekli lokomotif olan limanlar, 20. yy. ortalarından itibaren işlevsel olarak kentten iyice ayrılmışlardır. Artık liman ve şehirler coğrafi ve ekonomik olarak birbirinden ayrı gelişmektedir” (Işıkkaya,D.,2002:25-26)(Eşkar,F.,1997,24-37).

“İnsan transferlerinde yavaş yavaş havayollarının tercih edilmeye başlanmıştır. Kente gelenler

kente merkezinden değil, periferisinden girmeye başlamışlardır. Limanlar kitlesel anlamda büyük malların, dev konteynırlarla transferlerinin sağlandığı mekânlar haline gelmiştir. Yükleme ve boşaltma teknikleri irileşmiştir. Değişen kargolama standartları, dev tren garlarıyla bir aradalık, limanların çehresini ve iç işleyişlerini de değiştirmiştir. Limanlar dev vinçleri, siloları, depo binaları ile insan ölçeğinden kopmuştur. Dolayısıyla fiziksel ve sosyal anlamda kentle ilişkisini yitirmiş, kentin ve kentlinin suyla alışverişini sonlandırmıştır. Bu bölgeler, tek işlevlilikleriyle kentin ortasında kimsenin uğramadığı endüstriyel alanlara, sanayinin transferinin sağlandığı ölü topraklara dönüşmüşlerdir”(Işıkkaya,D.2002:26).

“Son otuz yıl içinde birçok tersane, çevreye verdikleri ekolojik zarar, buldukları konum itibarıyla (kentin merkezi), büyüyen gemi ebatlarına paralel olarak gelişmemeleri ve yeterli teknolojik atlamayı yapamamaları, çok işlevli kentin göbeğinde barındırdıkları tek işlevle yarattıkları tezat, mal ve insan transferlerinde havayollarının kullanılmasıyla gemi yolculuklarının seyrek tercih edilmesi ve bu doğrultuda büyük gemi yapım faaliyetlerinde dünya çapında yaşanan genel durgunluk sebebiyle kapanmış ya da yer değiştirmiştir” (Işıkkaya,D.2002:26).

“70’li yıllarla beraber Amerika ve Avrupa’nın birçok ülkesinde tasarlanmış projelerle tek işlevli olan limanlar çok fonksiyonlu (konut, kültürel sosyal alanlar, rekreasyon, eğitim gibi) kamusal mekanlara dönüştürülmeye çalışılmış, bunun mümkün olmadığı bölgelerde limanlar başka yerlere taşınmıştır. Boşaltılan veya işlevsiz kalmış monofonksiyonel tersane bölgeleri birer arkeolojik sit alanı ilan edilmiş, mümkün mertebe korunmuş ön görülen olabildiğince çeşitli işlevle (konut, iş, eğlence, kültür, rekreasyon, turizm, eğitim) kent ile entegrasyonu sağlanmış, böylelikle bölgede alt yapı sistemleri onarılmış, halka yeni iş imkanları sağlanmış ve bütün bunların sonucunda eski tersane alanları yeniden hayat bulmuştur” (Işıkkaya,D.2002:26).

“Çizelge 2.1’de dünyadaki belli başlı kıyı dönüşüm projeleri hakkında bilgiler vermektedir”(Kılıç,A.,1999:194)(Breen vd.1996). Dünya literatüründe 1970’li yıllardan günümüze kadar tez konumuz olan İstinye koyu kıyı mekânına refere olabilecek uygulanmış ya da uygulanmakta olan bazı liman dönüşüm projeleri incelenip, dönüşüm projelerinde olması gereken ilkeler saptanmıştır.

Çizelge 2.1 Dünyadaki bazı kıyı dönüşümleri (Kılıç,A.,1999:194)(Breen vd.1996).

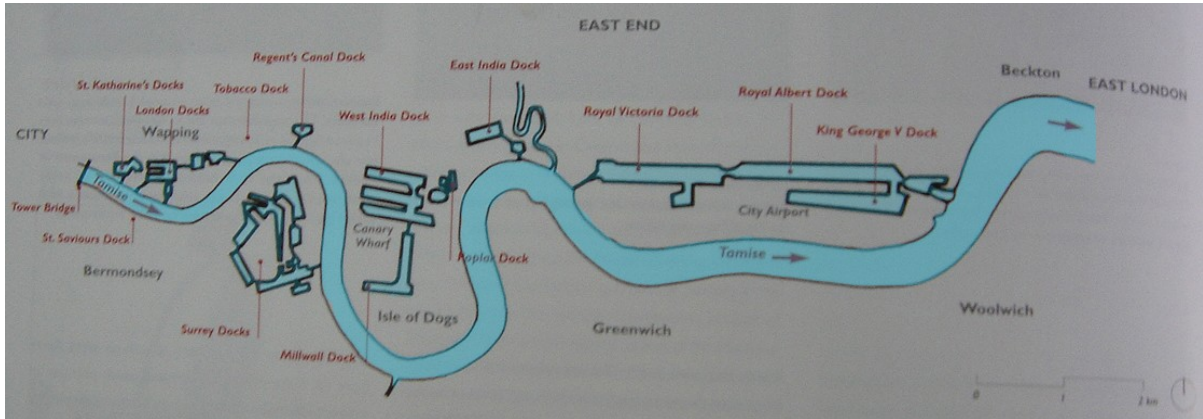
BAZI TEMEL KIYI DÖNÜŞÜMLERİ				
PROJE/KENT	BOYUT	MALİYET	ÖNCEKİ KULLANIM	TARİH
Granvilla Island Vancouver	17 Ha	70 Milyon \$	Endüstri	1979
Harbourfront/ Toronto	36 Ha	340 Milyon \$	Endüstri / Liman	1972
Battery Park City/ Newyork	37 Ha	4 Milyar \$	Yapılaşmış Arazi	1979-
Inner Harbour / Baltimore	38 Ha	2,5 Milyar \$	Liman	1963-
Port Vell / Barcelona	54 Ha	340 Milyon \$	Liman	-
Salford Quays / Manchester	60 Ha	750 Milyon \$	Liman	1990
Darling Harbour / Sydney	60 Ha	2,5 Milyar \$	Terkedilmiş Demiryolu	1988
Victoria & Alfred/ Cape Town	82 Ha	2,5 Milyar \$	Tersane / Liman	1989
Kop Van Zuid/ Rotterdam	124,5 Ha	260 Milyon \$	Liman / Endüstri	-
Minato Mirai 21/ Yokohama	186 Ha	200 Milyon \$	Yapılaşmış Arazi	1983-
OJ Havengebied/ Amsterdam	-	2,5 Milyar \$	Eski Tersane	1989
Teleport City / Tokyo	447 Ha	-	Yapılaşmış Alan	-
Doclands/ London	2020 Ha	-	Depo / Tersane	1981-

2.2.1 Londra Tersaneleri Bölgesi Dönüşüm Projesi / İngiltere

“Londra’daki Dok Alanları; alanın büyüklüğü, işlevsel çeşitlilik, depo ve kullanılmayan eski binaların işlevsel dönüşümleri, yeni planlama yaklaşımları ile hala tartışıldığı için örnek seçilmiştir. Bölgede dok olarak ilk inşaat 1640 yılında yapılan Harland Great Wet Dock’tur. Diğer yapı ise 1920’lerde inşa edilmiş, dünyanın en büyüklerinden biri olan Royal Rıhtımı’dır”(Gürsel,K.E.,1993:53) (Bakınız Şekil 2.4 ve Resim 2.1).

“Londra’nın üç yerel belediyesinin sınırları içine giren tersaneler toplam 2.226 hektarlık alanda, Thames Nehri’nin güney kıyısında London Bridge ve kuzey kıyısında Tower Bridge’ten doğuya doğru Greenwich’in ve Thames Barrier’in hizasını aşarak 13 km. boyunca uzanır”(Işıkkaya,D.,2002:53). “Birleşik Krallığın en önemli limanı olan Londra Rıhtımı da Thames Nehri’nin izini takip etmekte ve Londra şehrinden doğuya doğru uzanmaktadır. Bu

rıhtım 60.000 kişiye iş imkânı sağlamıştır”(Gürsel,K.E.,1993:53). “18.yy.ın sonunda, gelişen ticari aktivitelere paralel olarak, Thames Nehri boyunca uzanan alanlarda yer alan iskele ve depo alanları için yetersiz kalınca, yeni depo ve iskele alanlarına gereksinim duyuldu” (Kılıç,A.,1999:201). “Konteynır taşıyan gemiler için denize daha yakın Tilbury’de daha modern tesislerin kuruluşu ve diğer liman kentlerinin rekabeti en sonunda tersane bölgesi için gerileme dönemini başlatmıştır”(Işıkkaya,D.,2002:53). “1805 yılında inşa edilen ilk dokla birlikte hızla gelişerek günümüzde, görsel ve fiziksel kirlilik başta olmak üzere, daha da önemlisi bu bölgeler, toplumsal ve sosyal çöküntü alanları olarak büyük sorunlar yaratan alanlar konumuna geldi”(Kılıç,A.,1999:201). “1970’lerin sonu ve 1980’lerin başında liman havuzlarının kaçınılmaz sonu gelmiştir. Limana bağlı fabrikalar, imalathaneler, tamirhaneler, depolar ve tersaneler gibi iş yerlerinin kapanmasıyla kendine yeterli ve dış dünyayla bağları zayıf olan bu bölge işsizliğe terk edilmiştir” (Işıkkaya,D.,2002:53). “Bu alanın Londra ile yaşamsal bağlantısı yoktu ve bu alanlar Londra’nın arka avlusu olarak tanımlanan problem noktasıydı” (Kılıç,A.,1999:201)(Shaw,M.B.,1991).



Şekil 2.4 Londra tersaneleri planı (Londra Docks) (Chaline,C.,2001).

“1977’de İşçi Partisi Hükümeti tersane bölgesi için bir stratejik plan geliştirmiştir” (Işıkkaya,D.,2002:53).

“**STRATEJİK PLANIN AMACI:** Terk edilen dok alanlarının, yol açtığı sosyal, ekonomik, fiziksel sorunlarla birlikte ulaşım ve alt yapıya yönelik sorunları çözerek kentle kopan ilişkilerini yeniden kurmak, bu alanı kentin aktif yaşayan bir bölgesi haline getirmeyi amaçlıyordu”(Kılıç,A.,1999:201).“Bu plan kentsel yenilemenin öncelikle yerel belediyelerden gelmesini ön görmüştür. Bölgedeki toplam alanın % 80 kadarı kamu kuruluşlarının mülkiyetindeydi. Yatırımların çoğu sosyal konutlara gitmekte ve ön görülen oranda özel ve ortak mülkiyet için konut yapılamamaktaydı. 1979’da Muhafazakâr Parti’nin başa geçmesiyle

“Yeni Kent Geliştirme Kurumu” modeli çerçevesinde sorunun çözülebileceğini savunmuştur. 1981’de Liverpool’da ve benzer dokuz yerde daha aynı kurum kuruldu. Böylelikle kamu alanlarının özel sektöre devredilmesi sağlanmış oldu”(Işıkkaya,D.,2002:53).

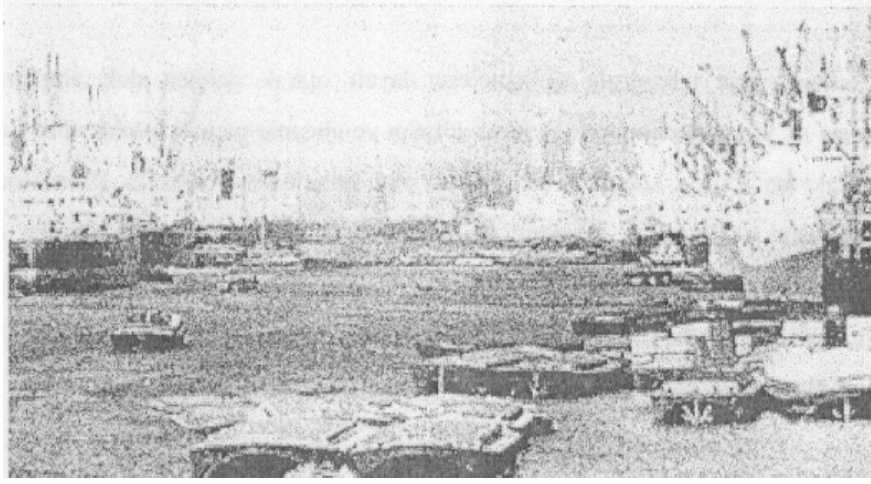
“London Docklands Development Corporation (LDDC), 1981–1998 yılları arasında tüm kamu alanlarının sahibi olarak işlevini sürdürdü. LDDC’nin amacı ve rolü öncelikle bu alana yatırımı cezbetmek idi ve bölge girişim bölgesi ilan edildi. Kısa zamanda Docklands (tersane) Hafif Tren Yolu ve arkasından Royal Docks’ta bir havalimanı kurulması gibi girişimlerle özel sektöre cazip şartlar sağlamıştır”(Işıkkaya,D.,2002:53).

“1987 yılında Kuzey Amerika’nın en büyük gayrimenkul yatırımcılarından Olympia and New York Şirketi, Isle of Dogs üzerine Avrupa’nın o dönemde en büyük ofis binasını içeren (245 m) Canary Wharf Projesi’ni başlattı. Bu binaya daha sonra katılan onüç yeni ofis binasıyla bölge Manhattan’ı andırmıştır. Böylece 1.250.000 metrekarelik büro ve alışveriş alanı tasarlandı. Bu arada dar gelirli ve işsiz insanların yaşadığı mahalleler ortadan kaldırıldı” (Işıkkaya,D.,2002:54).

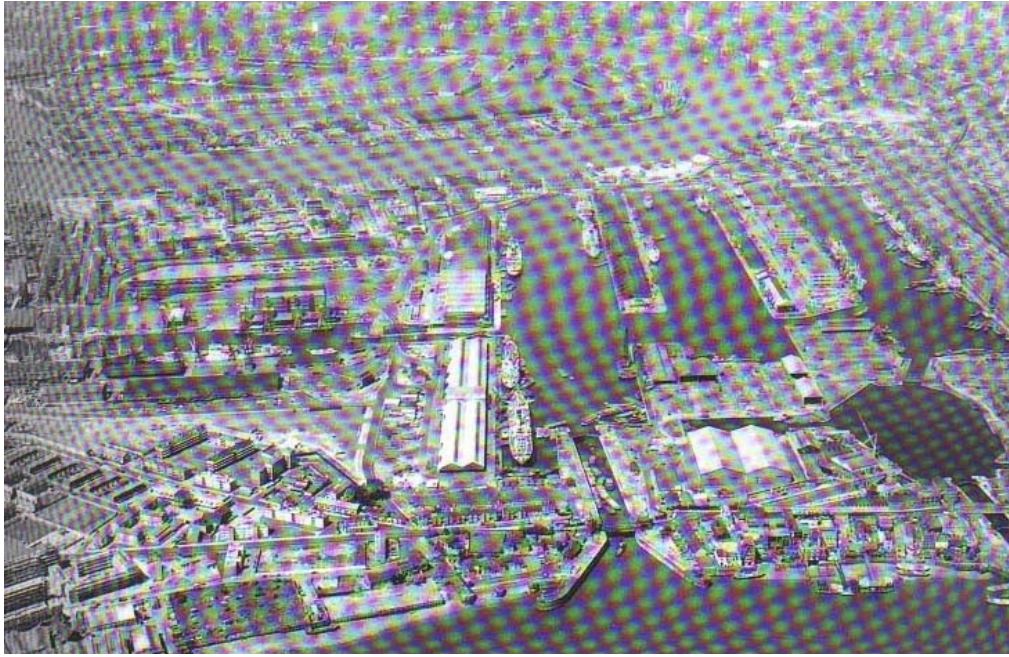
“LDDC henüz ilk on yılda bölgeye 10 milyar sterlin yatırım çekebilmek için devlet bütçesinden 1 milyar sterlin harcamıştır”(Işıkkaya,D.,2002:54)(Basatemür,B-S.,2001).

“Bölge alt bölgelere ayrılarak uygulanan planlama kararları şunlardır:

- Kentleşmeyi sınırlandırmak, yeni park alanları açmak,
- Kötü kent parçalarını yenilemek,
- Şehir içinde şehir yaratmak,
- Su alanlarını korumak, su şehri yaratmak,
- Tersaneyi temizlemek, endüstriyel kalıntıları ve izleri korumak,
- Londra’nın oryantasyonunu Thames Nehri’ne yönlendirmek,
- Özel mekânlardan ziyade kamusal mekânları ön plana çıkarmak,
- Koordine edilmiş bir trafik sistemi tasarlamak
- Yeni bir konut politikası yaratmak,
- Kültürel faaliyetler için yeni mekân organizasyonları kurgulamak,
- Yeşil alan ve açık alanlar için yeni tasarım stratejileri oluşturmak,
- Çökmüş, bozulmuş kent merkezlerini yeniden ele almak,
- En az alanda insan-mal transferini çözmek ama buna mukabil sosyal iletişimi zirveye taşımak,
- Her yönüyle özel binalar yaratarak toplumu kente motive etmek, “a key building can switch a city”,
- 2021 yılına kadar İngiltere’nin beş şehrini Avrupa’nın en iyi elli şehrinin içine sokmak” (Işıkkaya,D.,2002:55)(Chaline,C.,2001).



Resim 2.1 Londra Dok alanlarının düzenlenmeden önceki görünümü(Kılıç,A.,1999:202)(Shaw,M.B.,1991).



Resim 2.2 Canary Wharf- West India Docks–1970 (Chaline,C.,2001).



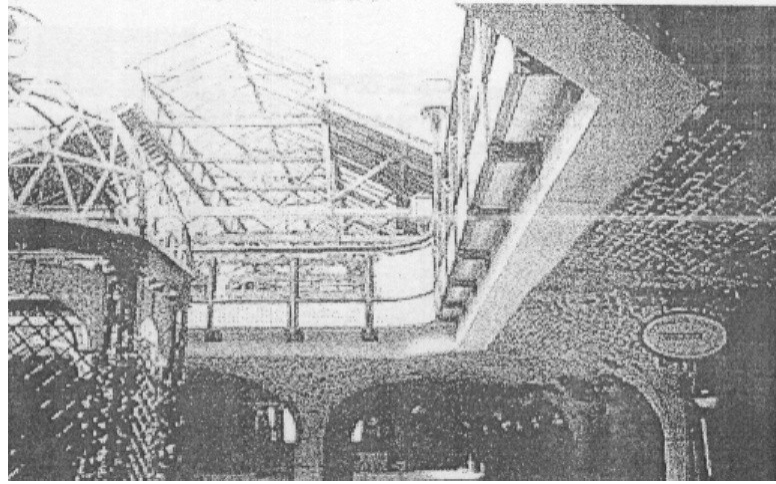
Resim 2.3 Canary Wharf- West İndia Docks–2000- Isle of Docks girişimci bölgesi konut, ticaret, kültür, eğlence gibi farklı işlevler ile birlikte bölgede, Cesar Pelli tarafından tasarlanan Avrupa'nın en yüksek binası bulunmaktadır (Shaw,M.B.,1991).



Resim 2.4 Canary Wharf- West İndia Docks- 2000 (Chaline,C.,2001).



Resim 2.5 Canary Wharf- West İndia Docks–2000 (Chaline,C.,2001).

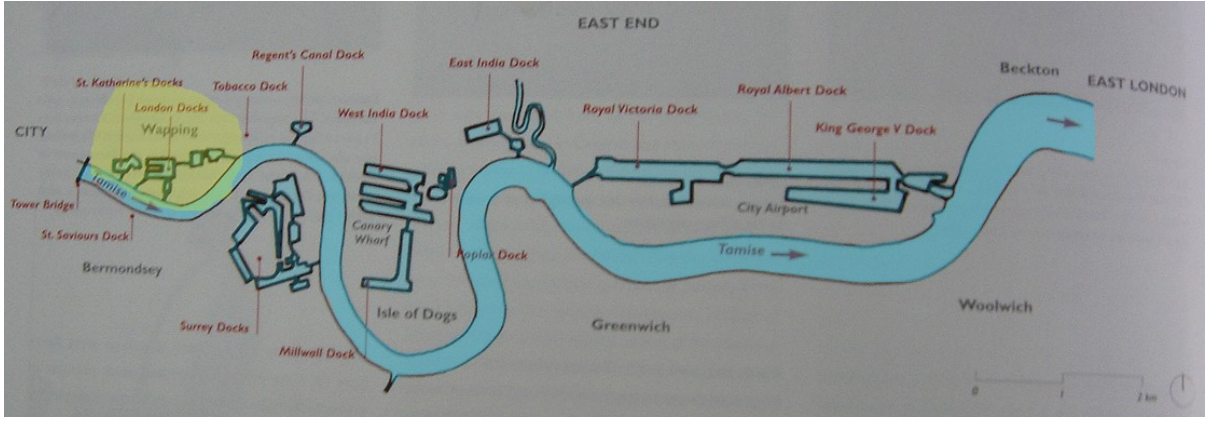


Resim 2.6 Doelands’da depolar kültür, büro, konut gibi farklı işlevlere dönüştürülerek eski ve yeninin entegrasyonu sağlandı (Kılıç,A.,1999:209)(Edwards,B.,1992).

Kurulan Alt Bölgeler ve Dönüşüm Projeleri

London Bridge City Bölgesi

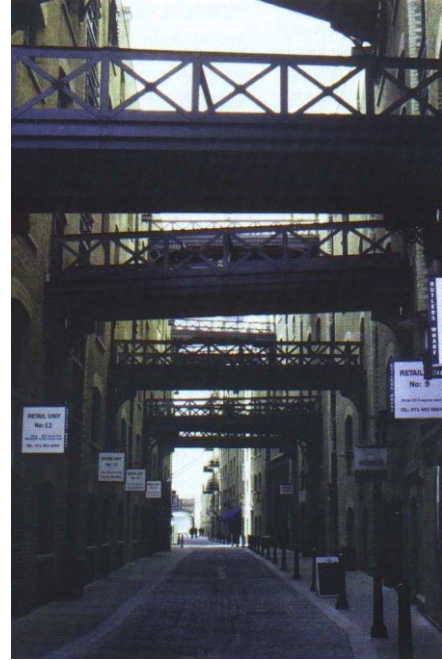
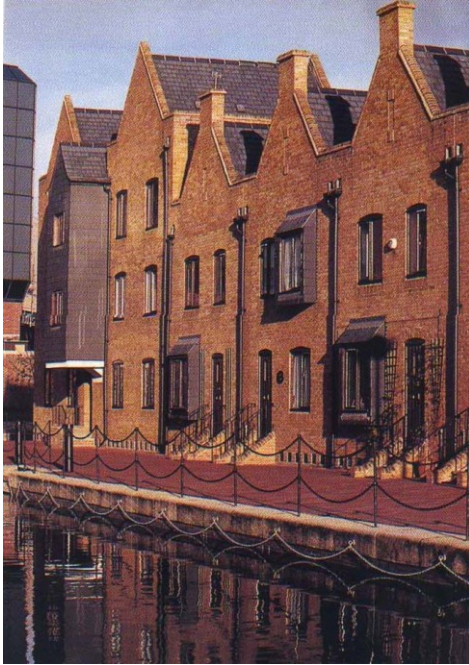
“Docklands’in en batı kesiminde kalan bu bölgedeki tren yolları ve bazı depo binaları onarıldı ve aralarına yenileri katıldı. Aradaki liman girintisi doldurulup buraya yaya yolu, dükkânlar, ofisler ve konutlar tasarlandı”(Işıkkaya,D.,2002:56).



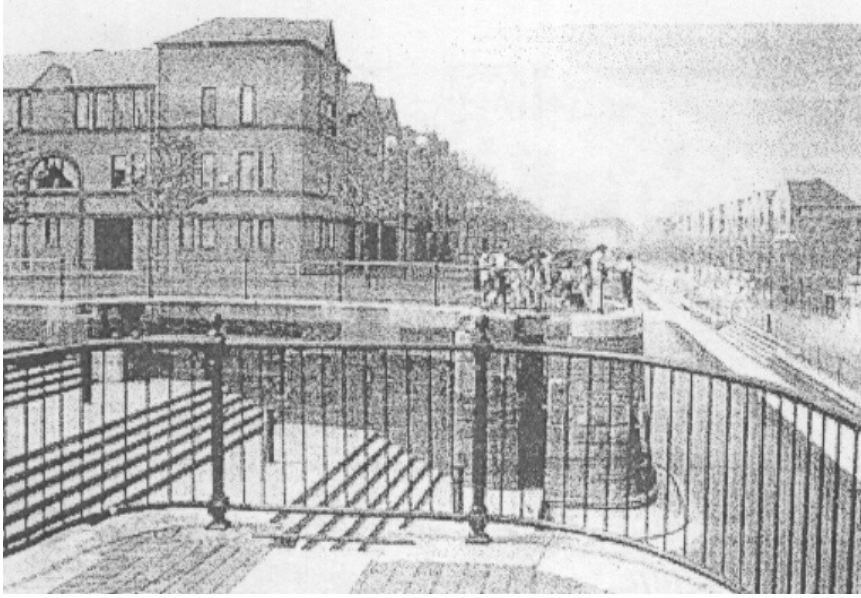
Şekil 2.5 Wapping Bölgesi / Londra tersaneleri planı (Londra Docks)(Chaline,C.,2001-
Yorum:Z.Turunç,2007)

Wapping Bölgesi

“Bu bölgedeki depolar; pahalı konut, ofis ve alışveriş kullanımı için restore edildi, eski liman havuzunda bir marina kurularak burası yenilendi. İş çevresi ve turizm için çekici bir yer haline geldi. Ayrıca havuzlarda su sporları ve gösterileri yapılmaktadır”(Işıkkaya,D.,2002:56)
(Bakınız Şekil 2.5 ve Resim 2.7,2.8).



Resim 2.7 Wapping bölgesi görüşler-2000 (Chaline,C.,2001).



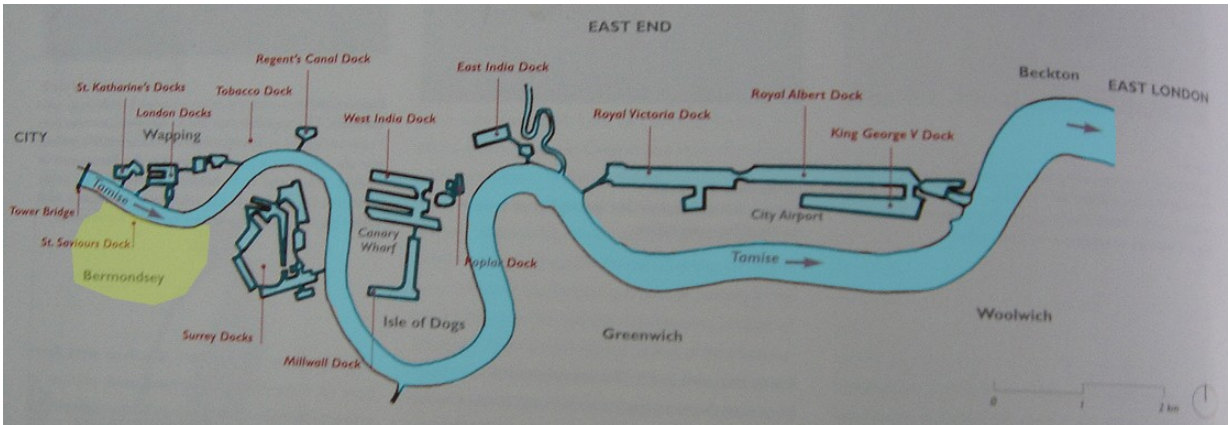
Resim 2.8 Wapping Kanalı boyunca yer alan Thomas More avlulu konutlarının, yenilenmeden sonraki görünümü (Kılıç,A.,1999:209)(Hoyle vd,1988).

Butlers Wharf, Shadler Bölgesi

“Tower Bridge’in güney doğu kıyısında eski tahıl depoları olan New Concordia Wharf Bölgesi için 1984’te otoparklı, yüzme havuzlu lüks daireler ve ofisler tasarlandı. Ayrıca sokak yenilemelerine gidilerek, bölgede yeni üniversite yurtları, müzeler, sanat galerileri, lokanta ve kafeler planlandı ”(Işıkkaya,D.,2002:56).

Bermondsey Bölgesi

“Bölgede 1928 yılında bahçeşehir tarzında yapılmış konut alanının iyileştirilmesi sağlandı, ayrıca bölgeye park eklendi”(Işıkkaya,D.,2002:56) (Bakınız Şekil 2.6 ve Resim 2.9).



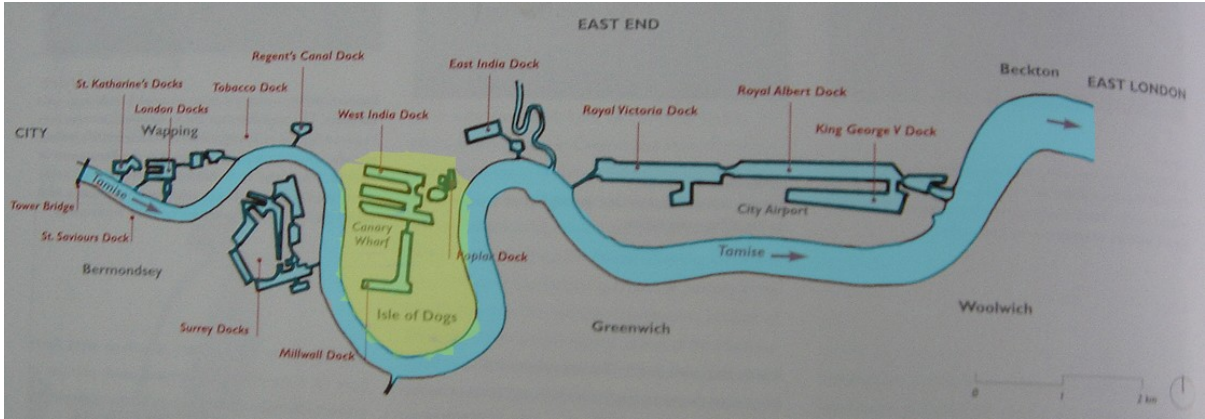
Şekil 2.6 Bermondsey Bölgesi planı-2000 (Chaline,C.,2001-Yorum:Z.Turunç,2007).



Resim 2.9 Bermondsey Bölgesi görünüş-2000-Binanın sadece dış cephesi korunmuştur.
(Chaline,C.,2001).

Isle of Docks Bölgesi

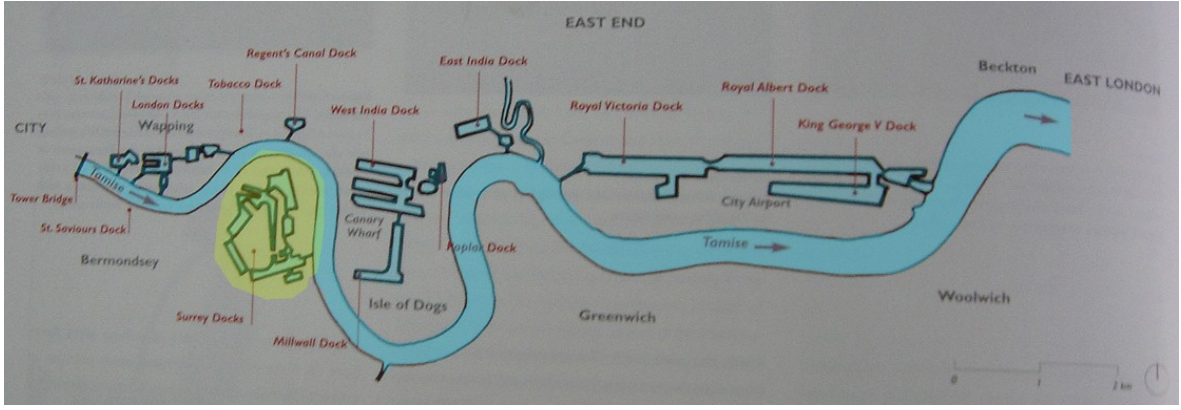
“Havuz kıyılarında, iş binaları arasında deniz sporları merkezi ve birkaç marina tasarlandı, yine kıyı şeridinde konutlar çözümlendi”(Işıkkaya,D.,2002:56)(Bakınız Şekil 2.7).



Şekil 2.7 Isle of Docks Bölgesi planı-2000 (Chaline,C.,2001-Yorum:Z.Turunç,2007).

Surrey Docks Bölgesi

“LDDC öncesi belediye endüstri alanları yerine sosyal konut yapmayı ve havuzları doldurarak yeşil alanlar yaratmayı planlamıştı. Bu nedenle eskiden %60 kadarı su alanı olan bölgenin şimdi %8 lik bölümü sudur. Hafif sanayi, ofisler, konut, alışveriş ve eğlence gibi işlevlerin anayol ve tren yolu bağlantıları düşünüldü”(Işıkkaya,D.,2002:57)(Bakınız Şekil 2.8 ve Resim 2.10).



Şekil 2.8 Surrey Docks Bölgesi planı-2000 (Chaline,C.,2001-Yorum:Z.Turunç,2007).

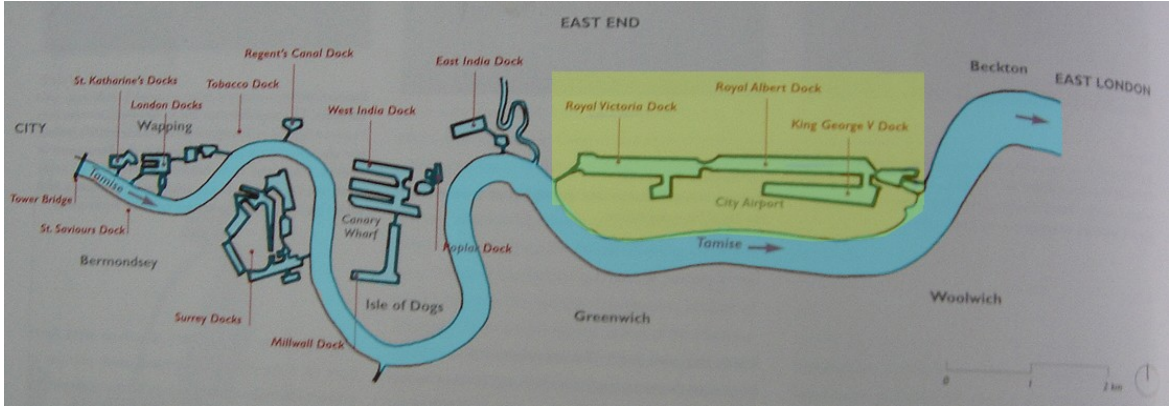
Royal Docks Bölgesi

“Tersane bölgesinin en büyüğü olan Royal Docks, aynı zamanda kapsamlı bir masterplana sahip ve şimdiye kadar yol, tren ve hatta havalimanı gibi ulaşım projelerine büyük yatırımlar yapıldı”(Işıkkaya,D.,2002:57).

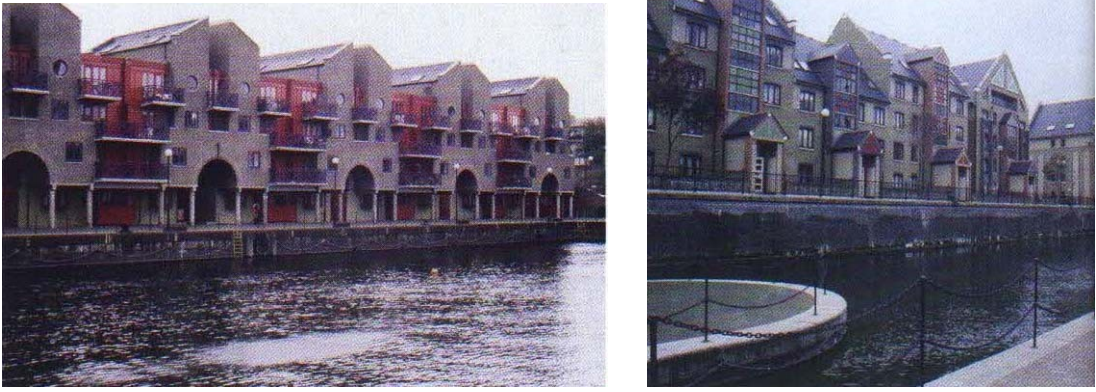
“Havalimanının yakınında 65.000 metrekarelik bir endüstriyel sergi salonu tasarlandı. En doğudaki havuzun (King George V Dock) kenarında 2.400 öğrencilik bir üniversite kampüsü açıldı ve bir teknoloji merkezi kuruldu. Ayrıca yine bu bölge için su kayağı, yelken ve kürek yarışmaları için bir merkez düşünüldü ve yine 400 metrelik bir yürüyüş parkuru ve parklar burası için tasarlandı”(Işıkkaya,D.,2002:57)(O’Looney,2000)(Bakınız Şekil 2.9 ve Resim 2.11).



Resim 2.10 Surrey Docks bölgesi – 2000 (Chaline,C.,2001).



Şekil 2.9 Royal Docks bölgesi planı-2000 (Chaline,C.,2001-Yorum:Z.Turunç,2007).



Resim 2.11 Royal Docks bölgesi görünüşler-2000 (Chaline,C.,2001).

2.2.2 Cenova Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi / İtalya

“1980’lerde çürümekte olan liman ve çevresini canlı bir kent merkezine dönüştürmek kararı alınmıştır.1992’de Christoph Colomb Sergisi’nden sonra bölge için davetli kentsel tasarım yarışması açılmış, Renzo Piano’nun projesi kazanmıştır”(Işıkkaya,D.,2002:36).

“**STRATEJİK PLANIN AMACI:** Piano’nun projesinde modern limanla eski şehir, arabalarla konteynırlar, gemilerle binalar arasında bir diyalog kurulmaya çalışıldığını görmekteyiz. Hareketli limana sabit, durağan şehri birbiriyle harmanlamak ve kenti dinamize edip, hayalet İtalyan şehrini duruşundan kurtarmak, Cenova’yı Avrupa’nın yeni odak noktalarından biri yapmaktadır”(Işıkkaya,D.,2002:37)(Bakınız Resim 2.12).



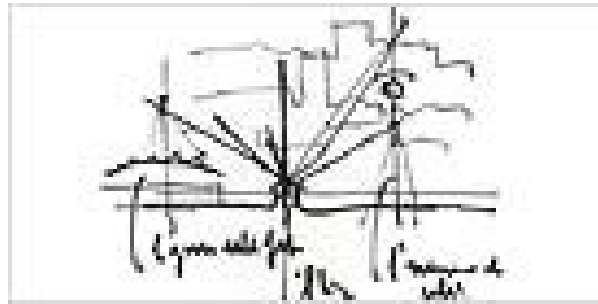
Resim 2.12 Cenova Limanı-Renzo Piano [<http://www.rpbw.com>,2007].

“Bir yandan çelik strüktür taşıyıcılı yeni binalar tasarlanırken, öte yandan eski olan her bina her obje restore edilmiş ve yeniden kullanıma açılmış. Piano tarafından bölge için tasarlanmış akvaryum binası bugün İtalya’nın hala en çok ziyaret edilen binalarından biridir”(Işıkkaya,D.,2002:37) (Bakınız Resim 2.13).



Resim 2.13 Akvaryum Binası-Cenova Limanı-Renzo Piano [<http://www.rpbw.com>].

“Limanı hatırlatmak amacıyla vinç şekilli bir gözlem kulesi (bigo) ve onun hemen altında bir performans alanı Piano tarafından tasarlanmıştır”(Işıkkaya,D.,2002:37) (Bakınız Şekil 2.10 ve Resim 2.14).



Şekil 2.10 Bigo (Gözlem Kulesi çizimi)-Cenova Limanı-Renzo Piano[<http://www.rpbw.com>,2007].



Resim 2.14 Bigo (Gözlem Kulesi) görünüşleri-Cenova Limanı-Renzo Piano
[<http://www.rpbw.com>,2007].

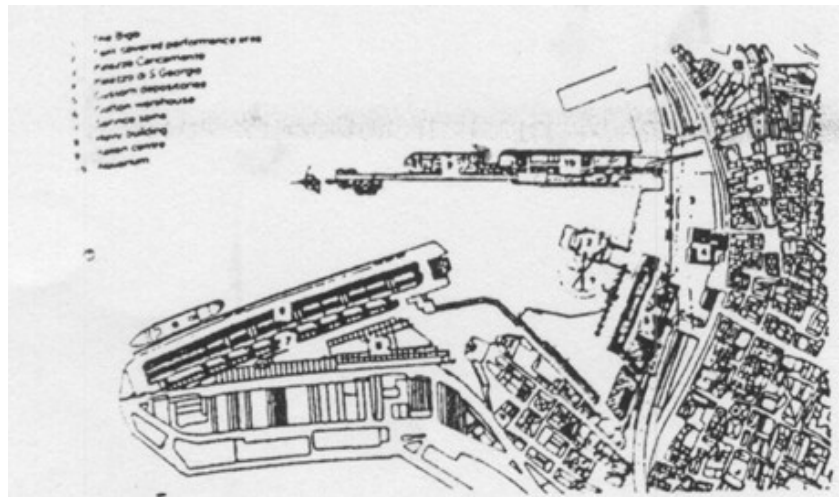
“Bu arada 16 yy. yapısı olan Palazzo St. Georgia restore edilip konferans ve sergi merkezi olarak yeniden planlanmıştır. 19 yy. pamuk deposu ve 17 yy. gümrük binası yine restore edilmiş ve yeni bir depo binası tasarlanmıştır”(Işıkkaya,D.,2002:37)(Bakınız Resim 2.15).

“Şehirden performans alanına ve oradan da akvaryuma kadar planlanmış yaya yolu kentle liman arasında başka boyutta bir ilişki sağlamak içindir. 1962 yılında tamamlanmış araba yolunu Piano, liman etrafından yeraltına almış ve yeni otoparklar tasarlamıştır” (Işıkkaya,D.,2002:37).



Resim 2.15 Restore edilen 16 yy. yapısı Palazzo St. Georgia Binası görünüşleri-Cenova Limanı-Renzo Piano [<http://www.rpbw.com>,2007].

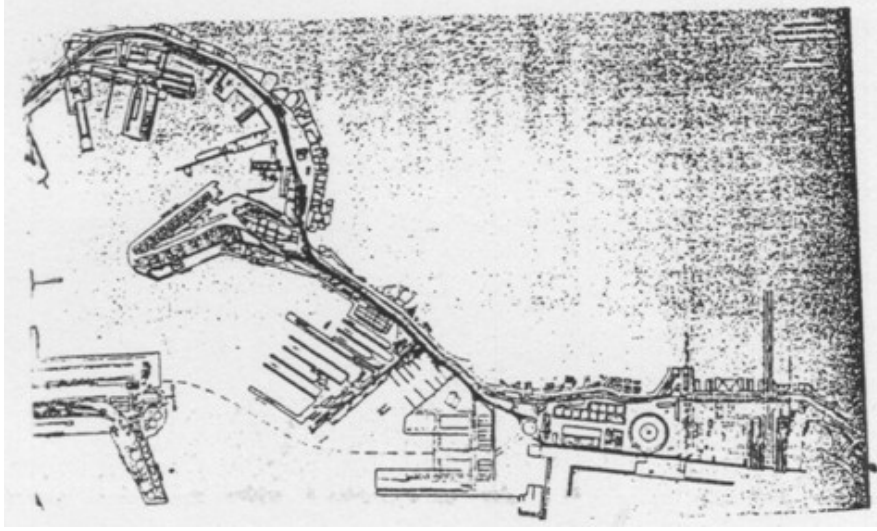
“Aynı proje yarışması için Rem Koolhaas’ın yaklaşımı eski Cenova şehrinin vinçlerle, makinalarla, konteynırlarla yeni ve modern limana entegre olması ve böylece denize doğru büyümesi yolundadır”(Işıkkaya,D.,2002:37)(Bakınız Şekil 2.11).



Şekil 2.11 Cenova Liman için R. Koolhaas’ın dönüşüm projesi (Işıkkaya,D.,2002:38)(Boeri, S.1997).

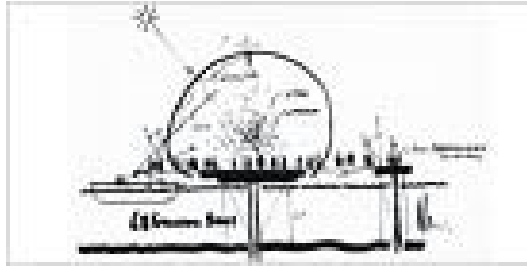
“Sola Morales ise ortaya koyduğu tasarımla Koolhaas’ın düşüncesinin tam tersini savunmuş ve limanın kentten ayrılması gerekliliğini vurgulamıştır”(Işıkkaya,D.,2002:37)(Boeri,

S.1997)(Bakınız Şekil 2.12).

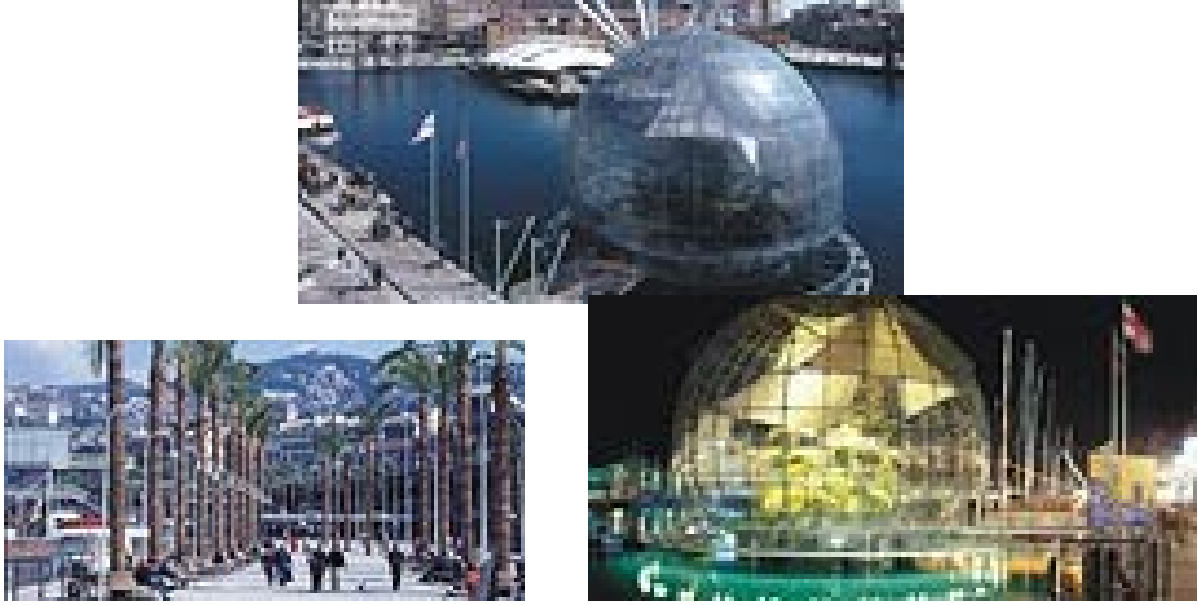


Şekil 2.12 Cenova Liman için Sola Morales'in dönüşüm projesi (Işıkkaya,D.,2002:38)(Boeri, S.1997).

“2001 yılında G8 Uluslararası Konferans'ı için Cenova Limanı'nda sergileme yapısı olan cam küre Renzo Piano tarafından tasarlanmıştır”[<http://www.rpbw.com>,2007] (Bakınız Şekil 2.13 ve Resim 2.16).



Şekil 2.13 G8 Uluslararası Konferans için tasarlanan cam küre (sergileme yapısı) çizimi- Cenova Limanı-Renzo Piano [<http://www.rpbw.com>,2007].

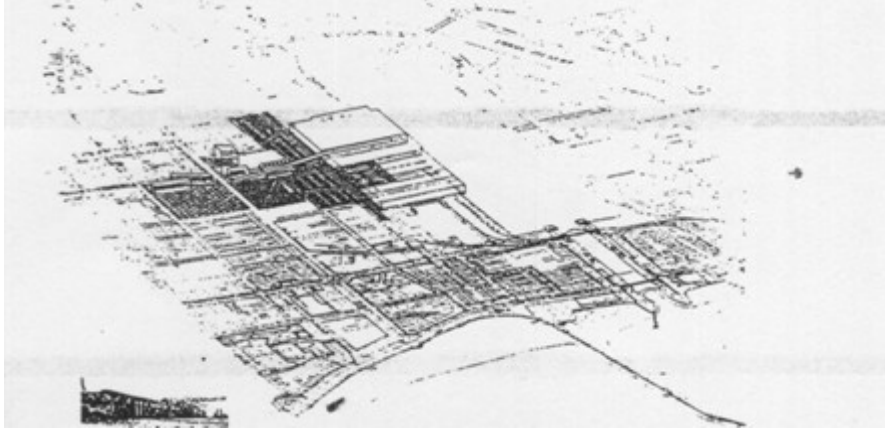


Resim 2.16 G8 Uluslararası konferansı için tasarlanan cam küre (sergileme yapısı) görünüşleri-
Cenova Limanı-Renzo Piano [<http://www.rpbw.com>,2007].

2.2.3 Saint Nazaire Bordo Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi / Fransa

“65 yaşında olan liman II. Dünya Savaş sırasında bombalanmış, daha sonra kentle beraber yeniden yapılmış ve işletilmiştir.1995 yılında bölge için yenileme operasyonu başlatılmıştır, bölge turizm ve kültür merkezine çevrilmek üzere ele alınmıştır. 1996 da iki aşamalı yarışmanın birincisi Sola Morales’in projesi uygulamaya konulmuştur”(Işıkkaya,D.,2002:41).

“200 metre genişliğinde, 24 metre uzunluğunda, kentten ne kentliden kopuk alan kente entegre bir bölge haline getirilmiştir. Bölge turistik, kültürel bir alan, bir çekim merkezine dönüştürülmüştür. Antrepoların çatısı halka açılmıştır. Küçük gemi, tekne yapım atelyeleri korunmuş ve buraları halkın ve turistlerin ziyaretine açılmıştır”(Işıkkaya,D.,2002:41)(Bakınız Şekil 2.14).

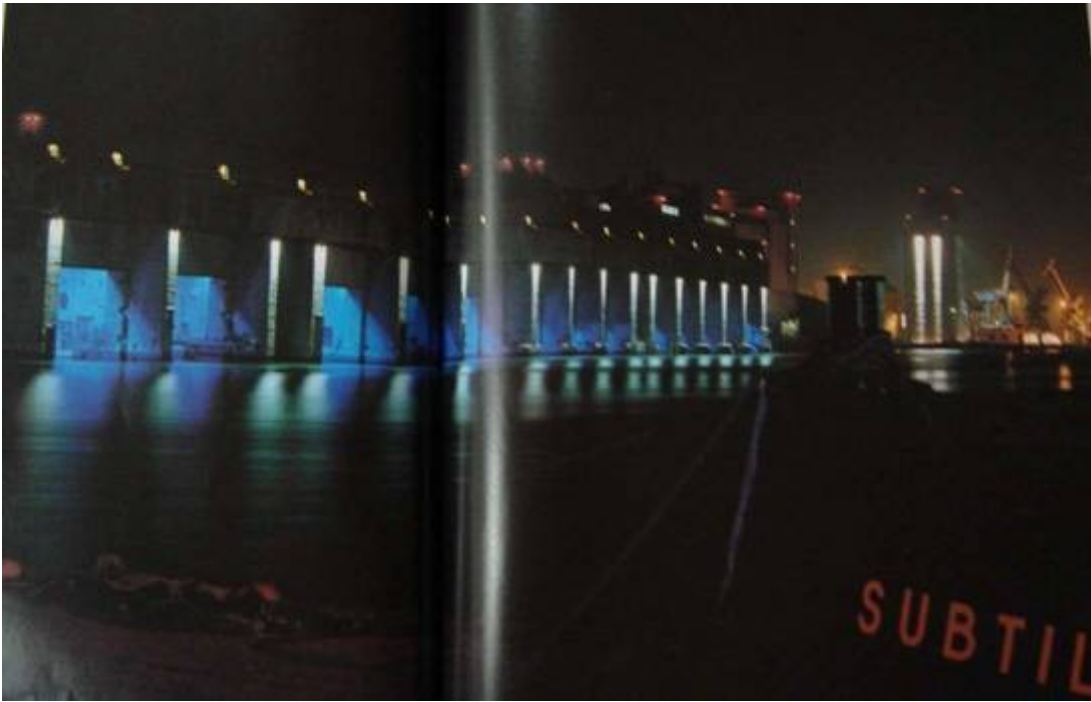


Şekil 2.14 Saint Nazaire Bordo Limanı için Sola Morales'in dönüşüm projesi perspektifi (Işıkkaya,D.,2002:41).



Şekil 2.15 Saint Nazaire Bordo Limanı ışıklandırma projesi çizimi (Cres,C.,1997).

“1988’de ilk deniz festivalinde ışık showu düzenlenmiştir. 1991 yılında ışıklandırma projesinin ilk etabı Yanin Kersole tarafından bitirilmiştir”(Cres,C.,1997)(Bakınız Şekil 2.15 ve Resim 2.17).



Resim 2.17 Saint Nazaire Bodro Limanı ışıklandırma projesi görünüşü (Cres,C.,1997).

2.2.4 Boston Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi / ABD

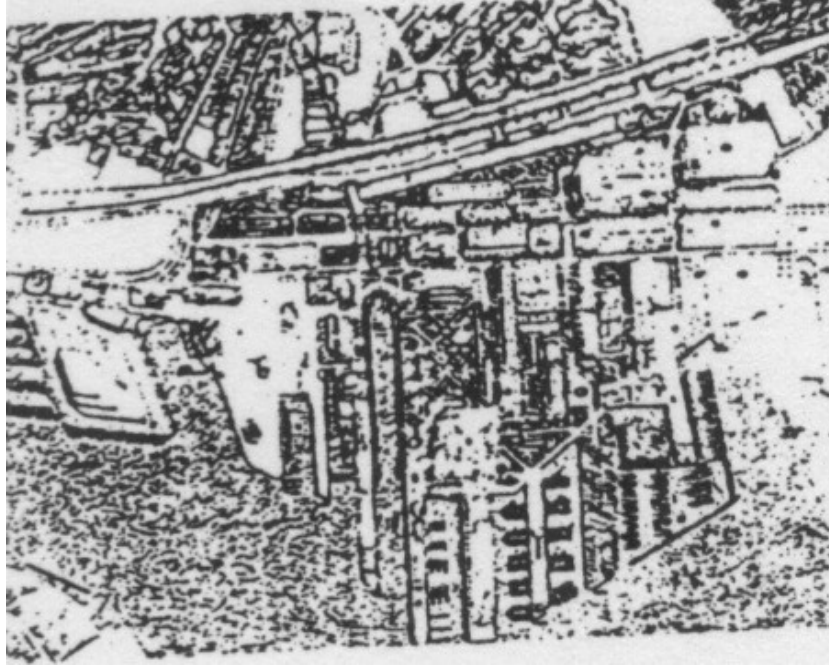
“Boston yakınlarındaki Charlestown, eski Amerikan tersanesinin geliştirilmesi konusu Boston Yeniden Geliştirme Kurumu (BRA) tarafından 1970’lerde ele alındı, projelendirme süreci 2000’de sona erdirilmiştir. Deniz kıyısının kent dokusuyla bütünleştirilmesinin amaç edinildiği projede 430.000 metrekarelik alan dört alt bölgeye ayrılmıştır:

- Tarihi anıt bölgesi

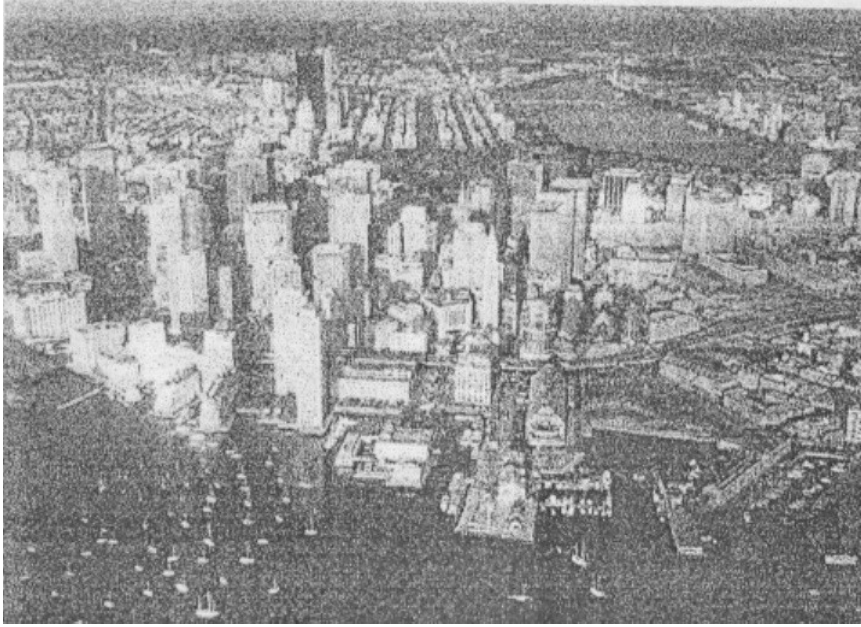
- Yeniden geliştirilen bölge
- Tersane parkı
- Ulusal tarihi park” (Işıkkaya,D.,2002:50).

“BRA, bölgeyi çok çeşitli kullanımlı ticari, idari, araştırma ve kültür merkezi haline dönüştürmek için esnek nazım planlar hazırlamıştır. 133.000 metrekare açık alan, 248.000 metrekare ticaret, araştırma ve otel alanı, 44.000 metrekare kültürel etkinlik alanı olarak değerlendirilip, ayrıca bölge için modern bir akvaryum tasarlanmıştır. Ayrıca 2.282 konut birimi, 4.300 araçlık otopark ve 38 teknelik marina planlanmıştır. Sonuç olarak tersane bölgesi ekonomik yönden dengeli, kendi içinde bütünleşmiş ve Boston kentine entegre bir alan haline getirilmiştir”(Işıkkaya,D.,2002:50-51)(Bakınız Şekil 2.16,2.17).

“Projenin ana hedefi, açık uçlu bir strüktür kurgulamak, kamusal alanı maksimize etmek, turisti, çalışanı ve yerliyi kolayca organize eden bir cadde-yol sistemi yaratmak ve karakteristik strüktürü dikkat çekici binalarla çekim noktaları oluşturmak olmuştur” (Işıkkaya,D.,2002:51)(Mambro,A.,1998).



Şekil 2.16 Boston Limanı dönüşüm projesi (Işıkkaya,D.,2002:51)(Mambro,A.,1998).



Şekil 2.17 Boston Limanı'nın temizlenerek yeni kullanımlara açılan bir bölümü (Kılıç,A.,1999:189)(Breen vd.1996).

2.2.5 Liman Bölgeleri, Tersaneler ve Yakın Çevreleri Dönüşüm Projeleri Yöntem, Planlama İlke ve Kararlarında Tespit Edilen Ortak Yaklaşımlar

“Baltimore’da İner Harbor Development Corporation ve Londra’daki London Dockland Development Corporation gibi kamu+özel sektör ortaklığına dayalı şirketler, terk edilen endüstriyel ve liman alanlarının yeniden geliştirilmesi, yerel halkın ve kent yönetiminin de yararlanacağı bir dağıtım ve paylaşım sisteminin yaratılması için gerekli finans, planlama ve ilgili kurumlar arası ilişkilerin koordinasyonuna yönelik organizasyon yürütmeyi sağladı. Bu organizasyon modelinde, özellikle Baltimore’da, kıyı geliştirme projesinde, toplumun beğenisini kazanacak yaklaşımların ortaya konması için toplumsal katılıma yönelik çalışmalarda yapılmış ve etkili olmuştur. Bu organizasyonda toplumun geniş bir katılımını sağlanması, projelerin sürekliliği ve uzun ömürlü olmasında etkili olmuştur” (Kılıç,A.,1999:190).

“Bu bölümde konu ile ilgili verilmiş dünya literatüründeki dönüşüm projelerinde tespit edilen ortak planlama ve uygulama ilke ve kararları;

- Kendi içinde bir bütün olarak açık şehir,
- Şehir içinde şehir yaratmak,
- Proje alanıyla kenti ilişkilendirmek,
- Suyla kenti ilişkilendirmek,,
- Kamusal alanı maksimize etmek

- Çok katmanlı kullanıcı, çok işlevli program yaratmak,
- Mevcudu değerlendirmek, endüstriyel anıtsallığı olan herşeyi korumak, yeniden kullanım,
- Bölgenin ve şehrin gelişiminin devamlılığını gözetken ucu açık, esnek, geçişli planlama anlayışı,
- Yüksek nitelikli mimari,
- Kentin konut rezervine katkıda bulunmak ve yeni konut, politikaları oluşturmak,
- Bölgeyi uluslararası bir çekim noktasına dönüştürmek
- Koordine bir trafik sistemi yaratmak
- Yeşil alan ve park için yeni tasarım stratejileri kurgulamak”(Işıkkaya,D.,2002:62-63).

2.3 Türkiye’deki Kıyı Kavramının Hukuksal Süreci ve Gelişmeler:

2.3.1 Türkiye’deki Kıyı İle İlgili Yasal Düzenlemelerin Gelişim Süreci

“Kıyılarımız gelecek nesillere bugünkü güzellik ve değerleri ile bozulmadan aktarılması ve kamu yararlı kullanım anlayışı 1982 Anayasamız ile de tescil edilmiştir”(Eke,F.,1995:9).

“Anayasa’nın çevreyi doğrudan ya da dolaylı olarak konu alan birçok maddesi varsa da kıyılarla ilgili iki maddesi kıyı korunması açısından önemlidir. Bunlardan birincisi, 1982 Anayasası’nın 43 maddesine göre; devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunan kıyıları, özel mülkiyete konu olamazlar. Kıyılarda, “kazanılmış hak” ilkesine dayanılmaz. Sahil şeritleri ve kıyıları, kişilerin yararlanacağı doğal çevreyi oluşturur”(Özdemir,E.,2007:26).

“Maddelerden ikincisi ise Anayasa’nın 46. maddesidir ve kıyıların kamulaştırılması konusunda devlete kolaylık getirilmesi yönünden kıyı korunmasında önemli olabilecek niteliktedir. Ancak devletin, kıyı korunmasına olumsuz etkileri olabilecek niteliktedir. Ancak devletin, kıyı korunmasına olumsuz etkileri enerji projeleri, iskan projeleri ve turizm konusunda kamulaştırma kolaylığını da gözden uzak tutmamak gerekir” (Özdemir,E.,2007:26).

“Anayasa’nın 56. maddesi gereği, herkes bu çevrede sağlıklı ve dengeli bir yaşam hakkına sahiptir. Çevre hakkını güvence altına almakta ve bu hak kıyı kullanımıyla da ilişkilidir”(Özdemir,E.,2007:26).

“Böylece Anayasamız kıyılarımızın korunması için gerekli çalışmalar yapılmasını ve bunların en üst düzeyde bir hukuki düzenleme ile, bir yasa ile pekiştirilmesini emretmektedir” (Özdemir,E.,2007:26).

“3621 sayılı Kıyı Kanunu’nun 6. maddesine göre kıyıda, uygulama imar planı kararı ile iskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, dalgakıran, köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, kayıkhanesi, tuzla, dalyan, tasfiye ve pompaj istasyonları gibi “kıyının kamu

yararına kullanımı ve kıyıyı korumak amacına yönelik altyapı ve tesisler” ile tersane, gemi söküm yeri ve su ürünlerini üretim ve yetiştirme tesisleri gibi “faaliyetlerinin özellikleri gereği kıyıdan başka yerde yapılması mümkün olmayan” yapı ve tesisler yapılabilir.”

“Kıyı Kanunu’nun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin 13. maddesine göre bu tesislerin yapılma koşulu, “Onaylı uygulama imar planlarına uyulması ve çevre kirliliğinin önlenmesine ilişkin tüm önlemlerin alınması”dır dır.

Oysa günümüzde kıyı mekânından 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 mekânının 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 sürdürülebilecekleri 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.

2.3.2 Türkiye’deki Gelişmeler:

“Kıyı, sadece su ile karayı birbirinden ayıran fiziksel bir çizgi değil, su ile kara arasındaki ilişkiler kuran bir mekân oluşturmakta ve bu mekânda hem doğal yapı hem de ekonomik ve sosyal yapı yer almaktadır”(Kılıç,A.,1999:211)(Vidinlioğlu, N.1983). “Dünyada 1960 sonrası başlayan desantralizasyon sonucu terkedilen kıyısal alanların, 1970’lerden sonra başlayarak yeniden geliştirilmesinin yansımaları, ülkemizde ise, dünyada yaşanan süreçlerden farklı olarak 1982’de, Bakanlar Kurulu’nun Haliç’te suyu kirleten tersane ve endüstriyel faaliyetleri durdurma kararı kent dışında yeni alanlara nakli ile başlamıştır. Ancak dünyada teknolojiye ve uydu kent, bahçe şehir gibi kentleşme politikalarına dayalı planlı ve organize desantralizasyonun ülkemizdeki yansıması farklı olmuştur. Dünyada desantralizasyon sonucu ortaya çıkan fiziksel, altyapı ve ulaşımaya yönelik sorunları ile birlikte, bu alanların yeniden geliştirilmesinde, bu gelişmelerden doğrudan etkilenen kentin, bölgelerin sosyal ve ekonomik sorunlarını çözmeye yönelik planlama ve organizasyonel yaklaşımlar geliştirilirken, ülkemizde ise, 1982 sonrası yeni ekonomik, yasal yapılanma, yerleşme kapsamında yerel yönetimlere devredilen başta planlama gibi yetkiler ve örgütlenme biçimi, turizmi teşvik amacıyla çıkartılan turizm yasası, bu süreci oldukça etkilerken, planlama ve organizasyonel

yaklaşımların yetersizliği dikkat çekmiştir”(Kılıç,A.,1999:211).

“Ülkemizdeki uygulamalarda kıyılarımız kentten soyutlanarak çözüm üretilmeye çalışılmıştır. Sonuç olarak, kapsamlı bir “kent kıyısı” tanımını içeren, “kıyı geliştirme projeleri”ne olanak sağlayan ve kent kıyılarına daha esnek ve kapsamlı yaklaşan, bir “Kent Kıyı Kanunu”nun çıkarılması veya mevcut kanuna kent kıyısı ile ilgili maddelerin eklenmesi gereksinim olmaktadır”(Kılıç,A.,1999:226).

“Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye için de çok ihtiyaç duyulduğuna hiç kuşku olmayan Bütünleşik Kıyı Yönetimi yaklaşımının dayandığı ilkeler şöyle özetlenebilir;

- 1) “Parçacı bakış açısı yerine bütüncül yaklaşımlar benimsenmelidir” (Yılmaz,M.,2006:43).
- 2) “Hem bugünün, hem yarının insanların gereksinimlerine yanıt verebilecek olan “ihtiyatlılık” ilkesine ters düşmeyen uzun verimli bakış açılarının benimsenmesi gereklidir” (Yılmaz,M.,2006:43).
- 3) “Bütünleştirilmiş Kıyı Yönetimi; toprak kullanımını, enerji, turizm, bölgesel gelişme ile ilgili politika, program ve planlar arasında bütünlüğü sağlamalı, bunlarla ilgili tüm kurumların desteğini almalıdır. Salt gönüllülüğe dayanan bir kıyı yönetiminin güçlüklerle karşılaşabileceği hatırd tutulmalıdır”(Yılmaz,M.,2006:43).
- 4) “Bütünleştirilmiş Kıyı Yönetimi, söz konusu turistik yörelerin özelliklerinin, kaynak ve sorunlarının ayrıntılarıyla öğrenilmesini, bunlarla ilgili güvenilir bilgilerin toplanmasını gerektirir”(Yılmaz,M.,2006:43).
- 5) “Tüm çalışmalar, doğal süreçlerin işleyiş biçimine ters düşecek şekilde değil, fakat onlarla uyum sağlayacak tarzda yapılmalı; doğanın “taşıma kapasitesi”nin aşılmasına özen gösterilmelidir”(Yılmaz,M.,2006:43).
- 6) “İlgili tüm tarafların bakış açılarının temsil edilmesine fırsat verecek katılımcı bir planlama, bütünleştirilmiş kıyı yönetiminin temelini oluşturmalıdır” (Yılmaz,M.,2006:43).
- 7) “Hukukun, ekonominin, gönüllü girişimlerin, teknolojinin, araştırma, eğitim ve veri toplama tekniklerinin sağladığı bütün olanaklar, kıyı ve turizm ilişkilerinde sürdürülebilirliği sağlamak üzere seferber edilmelidir”(Yılmaz,M.,2006:43).

“Türkiye’deki gelişmelere baktığımızda yapılan çalışmalardaki öncelikli amaç: kıyıların

kirletici işlevlerden arındırılması, ulaşım ve altyapı sorunlarının karşılanması, temizlenen alanlarda, toplumun kıyılardan yararlanmasına olanak sağlayacak park ve açık alanların düzenlenmesi ile birlikte, turizme yönelik işlevler olmuştur”(Kılıç,A.,1999:212).

“Ülkemizdeki kıyısız gelişmelere, baktığımızda, dünyadaki gelişmelere paralel olarak, 1983 sonrası benimsenen liberal ekonomik politikalar doğrultusunda özellikle kıyısız alanlarda, bu alanları etkileyecek önemli gelişmeler gözlenmiştir. Özellikle gelişen teknolojiyle birlikte, çalışma sürelerinin kısalması ve boş zamanların artması, turizm ve eğlence sektörünü önemli bir pazar haline getirmiştir. Gelişen bu pazar, ülkemizde özellikle, güney kıyılarımızı ve büyük kentlerin kıyılarını etkilemiştir. Ancak dünyada olduğu gibi ülkemizde de bu talebi karşılayacak düzenlemeler için gerekli finansın sağlanmasındaki güçlükler yeni düzenleme ve organizasyonları gündeme getirmiştir”(Kılıç,A.,1999:212).

“Ülkemizde kıyısız gelişmeleri etkileyen iki farklı finans ve organizasyon modeli gözlenmektedir Bunlar;

- 1. model: Geleneksel planlama hiyerarşisi içerisindeki uygulamalar
- 2. model: Talep ve pazar eğilimli, özel sektörün etkin rol aldığı organizasyonlardır”(Kılıç,A.,1999:212).

*** 1. model: Geleneksel planlama hiyerarşisi içerisinde;**

“Finansmanı ve organizasyonu kamu kurumları veya yerel yönetimler tarafından sağlanan ulaşım, altyapı, otopark ve park gibi açık alanların sağlanmasına uygulamalarıdır. Bu uygulamalar genellikle kıyıların doldurulması, ya da terk edilen kıyısız alanlardaki kamu mülkiyetinin park ve açık alan kullanımları biçiminde ortaya çıkmaktadır”(Kılıç,A.,1999:212). “Kıyı ile karşılıklı ilişki ile biçimlenen kıyının gerisindeki mekânları ihmal eden bu geleneksel planlama yaklaşımı finans ve organizasyon yetersizliği ile birlikte, kıyıda olumsuz uygulamaları, kararsızlıkları beraberinde getirmiştir”(Kılıç,A.,1999:215).“Bu planlama ve uygulamaların örnekleri ”(Kılıç,A.,1999:215);

- “İstanbul’daki Kadıköy-Tuzla, Sarayburnu-Büyükçekmece arasındaki dolgu alanlarındaki fonksiyonel belirsizlik halen sürmektedir”(Kılıç,A.,1999:215).
- “Haliç’te sanayinin desantralizasyonu ile boşalan alanların yıkılıp temizlenmesi ile ortaya çıkan alanlarda parklar, açık yeşil alanlar ile düzenlenmiştir”(Kılıç,A.,1999:171)(Bakınız Resim 2.18). “Haliç’te sanayinin desantralizasyonu ile birlikte terk edilen yıkılan alanlar, gerisindeki mekanlarla uyumsuz, ilişkisiz pasif

kullanım alanlarına dönüştü”(Kılıç,A.,1999:216)(Timurluoğlu,N.,1993).

- “Kazlıçeşme deri sanayinin kaldırılması, ve turizm alanı ilanından sonra boşalan alanların yeniden geliştirilmesinde, mülkiyet, kullanım ve yoğunluk gibi sorunlardan doğan belirsizlik devam etmektedir”(Kılıç,A.,1999:172).
- “İstinye’de 1907’de kurulan tersanenin kaldırılması bölgeye önemli kimlik kazandıran önemli tarihi öğeler, Haliç’teki gibi kaldırılmıştır. Tasarıma yön verecek bu öğelerin kaldırılması, zengin bir tasarımı engellerken, yeniden geliştirmede belirsizliği beraberinde getirmiştir” (Kılıç,A.,1999:225)(Bakınız Resim 2.19).
- "Boğaziçi kıyılarında 1984 yılı sonrası Belediye Başkanı Bedreddin Dalan dönemi operasyonlarından olan kazıklı yol uygulaması-birçok yalının denizle olan birlikteliği son bulmuş (Arnavutköy) kentin kıyıyla olan ilişkisi koparılmıştır”(Kılıç,A.,1999:213) (Bakınız Resim 2.20).



Resim 2.18 1984 yılı sonrası Belediye Başkanı Bedreddin Dalan dönemi operasyonu ile Haliç kıyılarındaki sanayi ve küçük sanayinin desantralizasyonu ile birlikte boşalan Haliç kıyılarında bir açık alan düzenlemesi (Kılıç,A.,1999:213)(Timuroğlu,N.,1993).



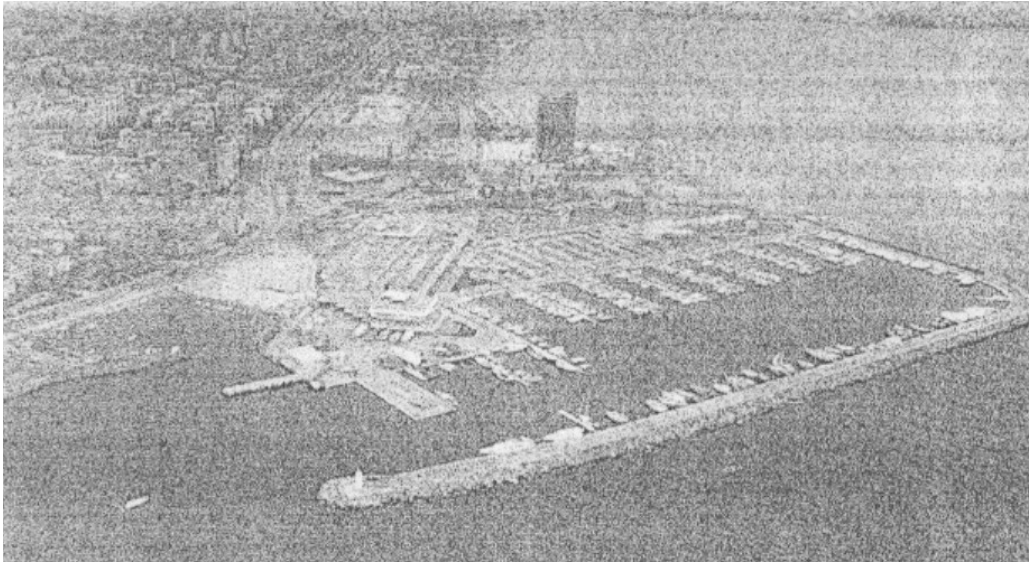
Resim 2.19 1985 turizm bölgesi ilan edilen, 1991’de kaldırılan İstinye Tersanesi, henüz kullanım belirsizliği nedeniyle boş durmaktadır (Çelebi, B.1993).

*** 2. model: Talep ve pazar eğilimli, özel sektörün etkin rol aldığı organizasyonlardır.**

“Yap, işlet, devret adı verilen bu organizasyon, yatırıma uygun, pazar payı olan, özellikle kıyısız alanlardaki kamu arazileri üzerine özel sektörün finansman ve organizasyonu ile gerçekleştirilen, belirli bir dönem sonunda yatırımların kamuya devrini içeren uygulamaları kapsamaktadır. Belirli dönemlerde sınırlı olan bu organizasyon, beraberinde özel sektör kârının maksimizasyonuna dayalı, alanların yoğun ve dengesiz ticari kullanımına yönelik uygulamaları beraberinde getirdi. Tasarım kalitesinin yükselmesi ile birlikte, toplum yararının sınırlı olmasıdır. Bu uygulamaların en belirgin örnekleri, kıyılardaki turizm tesisleri ve bu organizasyonları ilki olarak tanımlanabilecek Ataköy Turizm ve Ticaret Merkezi ve güney kıyılarımızdaki turizm tesisleridir”(Kılıç,A.,1999:213)(Bakınız Resim 2.21).



Resim 2.20 1984 yılı sonrası Belediye Başkanı Bedreddin Dalan dönemi operasyonlarından olan Boğaz'da kazıklı yol uygulaması (Kılıç,A.,1999:214)(Oktay, A.1995).



Resim 2.21 Yap İşlet Devret modeliyle gerçekleştirilen Ataköy Turizm Tesisleri (Kılıç,A.,1999:214)(Tabanlıoğlu,M.1993).

“Dünyadaki ve ülkemizdeki gelişmeleri karşılaştırdığımızda, dünyada kamu+özel sektör ortaklığına dayalı plan ve uygulamalar ile, tasarım kalitesini arttırması ile birlikte, planlama sürecine halkın katılımının sağlanması ve dolayısıyla kıyıların kullanımında kamu ve özel sektörün dengeli bir kullanımının gerçekleşirken, ülkemizde ise; tasarım kalitesi yüksek, kamu özel sektör yararını dengeleyen katılımcı bir planlama yaklaşımını ve uygulamasını görememekteyiz. Kıyısal alanlardaki gelişmeler, gerçekleşen uygulamalar, zayıflayan denize bağlı yaşamdan kaynaklanan kent kimliğinin yeniden yaratılmasında, günümüz imar planı ve

yaklaşımlarının yetersizliğini göstermektedir”(Kılıç,A.,1999:216).

Kıyı mekanlarında denetimsiz kentleşme, sanayileşme ve bölgesel altyapı gelişimi, turizm ve ikincil konut baskısı ve deniz yapıları ve deniz taşımacılığının gelişmesi gibi etkenler spekülative amaçlar ve rant uğruna plansız, çarpık ve niteliksiz yaşam mekanları yaratmıştır.

2.4 Bölüm Sonucu

“Toplum içinde yaşamak zorunda olan insanlar her zaman toplumsal ilişkiler içindedirler. Bir kişinin hak ve özgürlükleri diğerininki ile sınırlanmaktadır. Son yıllarda yoğunluk kazanan kıyı mekânında, toplum yararına kullanım için bazı sınırlamalar gerekliliği görülmektedir. Toplum yararına kullanımlarda ilk sırayı rekreasyon fonksiyonu almaktadır. Kıyıların çevre sağlığını bozan yapılaşmalardan; sanayiden ve depolama kullanımlarından korunarak toplum yararına yönelmesi şarttır”(Kamış,Ö.,1991:25-26). Bu süreç içerisinde araştırılan bölge üzerinde üst ölçekten alt ölçeğe kadar detaylı sistemli araştırmalar yapıp, kıyı planması hedefleri oluşturulmalıdır.

“Kıyıları ekosistemin bir parçası olarak, su sağlayan acil bir kaynak, doğal yaşam ortamı ve canlı kentsel yaşamın odak noktasıdır”(Kılıç,A.,1999:38)(Bender,1993). “Bu bakımdan gelecekte plancılara doğal ekoloji, gel-git hareketleri, su kaynakları ve topoğrafyayı tasarıma yön verecek bir unsur olarak ele almaları ve tanımları oldukça yararlı olacaktır” (Kılıç,A.,1999:38).

“Kentsel kıyıların geliştirilmesinde, kıyıları içinde buldukları kentsel coğrafyanın bir elemanı olarak, sanayileşme sürecinde ihmal edilen ve sanayinin desantralizasyonu ile birlikte yeniden gündeme gelen doğal ortamın süregeldiği eko-sisteme dikkat edilmelidir” (Kılıç,A.,1999:222).

“Kıyı-kent ilişkileri, dünyanın çoğu bölgesinde, ekonomik ve politik terimlerinde çıkış noktası olmuştur. Kıyıda geri çekilme tanınan bir eğilim oldu. Bazı gelişmelerin sonuçları kabul edilemez olsa da, kıyıda geri çekilmenin bazı sonuçları heyecan verici yenilikleri de beraberinde getirmiştir. Bu gelişmenin önemli sonuçlarından birisi de, uluslararası ticaretten çok rekreasyon ile birleşen yeni kullanımların terkedilen alanlarda yeniden geliştirilmesi ile kıyılara geniş ve yaygın geri dönüşü başarmasıdır. Bu geri dönüşte rekreasyon anahtar bir eleman olarak kullanılmıştır”(Kılıç,A.,1999:31).

“Kentsel kıyıların yeniden geliştirilmesinde, merkezi ve yerel yönetimlerin yetersiz kalması, farklı yönetim ve organizasyon modeline ihtiyaç göstermektedir. Bu organizasyon ve yönetim

modelinin temelini kamu+özel sektör birlikteliği oluşturmaktadır. Planlama organizasyon ve uygulamayı içeren iki kademeli organizasyon modeli, merkezi yönetim, yerel yönetim, üniversiteler, sanayi ve ticaret odaları, sivil toplum örgütleri gibi her katmandan geniş yelpazeli bir katılımı içermelidir”(Kılıç,A.,1999:226).

“Tasarım sürecinde geliştirilen fonksiyonlar, bu bölgelerde yaşayanların sosyal ve ekonomik durumlarıyla çok keskin birtakım ayrılıklar yaratmıştır. Kıyısız endüstrinin, ağır endüstriye dayalı üretimden, son üretim ve hizmete dayalı bir üretime geçişi, aynı zamanda psikolojik etkiler ve derin bir sosyal değişimi beraberinde getirmiştir. Bu nedenle kentsel kıyıların geliştirilmesinde, sosyal ve ekonomik öğelerin uzun dönemli dinamizmini önemsememek, sadece terk edilen boş alanlara odaklanmak, hiç kuşkusuz bu alanların gelişmesiyle birlikte sosyal problemler neden olacaktır”(Kılıç,A.,1999:36). Kentsel kıyıda yaşayan veya günübirlik kullanan nüfus yapılacak projelerde dikkate alınmalıdır.

“Kentsel kıyıların yeniden geliştirilmesinde, özellikle gerisinde tarihsel öğeleri ve bu öğelerle güçlü ilişkileri olan kıyı mekânının geliştirilmesi, mutlaka bölgeye kimlik veren tarihsel öğeleri de içeren yaklaşımları da içermelidir”(Kılıç,A.,1999:225). “Tasarımcı, kıyıda yer alan meydan, park, sokak gibi her elemanı, tek bir fonksiyona hizmet eden elemandan çok, üst üste gelmiş fonksiyonların bir parçası olarak ele alırsa, yaya hareketi, su kaynakları ve manzara faktörlerini, büyük bir sistemin elemanları yapacak fırsatları bulacaktır. Bütün faktörler kaynakları koruyarak kente ve topluma en zengin yaşamı getirecektir”(Kılıç,A.,1999:38). Kentsel ulaşım ağı ile ilişkinin kurulması gerekmektedir.

İkinci bölüm sonucunda ülkemizdeki kıyı mekânı kavramı ve dünya literatüründeki kıyı mekânı dönüşüm projeleri incelenip, aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır. Bunlar

- 1) Kıyılarımız, Anayasamızda da belirtildiği gibi kamu yararına kullanılmalıdır. Dönüşüm projelerinde kıyı mekânına verilecek rekreasyon fonksiyonları dikkatlice belirlenmelidir.
- 2) Bölge insanının ve kentlinin kıyı mekânından yararlanması amaç edinilmelidir. Rant uğruna özel sektöre devir edilen kıyı mekânlarımızda sosyo kültürel yapıda farklılıklar olmaktadır. Doğal yapı ve çevre halkının desantralize olması veya değişmesi istenmektedir. Özel sektör yapacağı projelerde sadece yüksek gelir grubunu hedeflememelidir. Devlet Avrupa’da ve Amerika’da olduğu gibi denetleyici özelliğini kaybetmemeli, öncelik hedef kamu yararına kullanımlar rekreasyon olmalıdır.

- 3) “3830 sayılı en son Kıyı Kanunu da dâhil, 1857 sayılı Mecelle Kanunu ile başlayan 10 m. ile 100 m. arasında değişen göreceli sınırları içinde ele alınan kıyı bandının biçimlenmesinde ve kullanımında kıyı yasaları yetersiz kalmaktadır”(Kılıç,A.,1999:39).

3. BOĞAZIÇI'NDE İSTİNYE KIYI MEKÂNI VERİLERİ

3.1 Boğaziçi Kıyı Mekânının İstanbul İçin Önemi:

“İstanbul’un, kuruluşundan bu yana uygarlık tarihinde ayrıcalıklı bir yer kapsamasının en önemli nedenlerinden biri bu coğrafyanın kıtalar arası kara ve denizyollarının kesişme noktasında bulunması ve özellikle denizyolu ile yapılan dünya ticaretinin en önemli ve güvenli doğal liman bölgesini barındırması olmuştur. Dünyada iki kıta üzerinde yer alan ve içinden deniz geçen başka kıyı kenti bulunmamaktadır. “Bu anlamda İstanbul ve kıyılarının uygarlık tarihi açısından taşıdığı izler yalnızca ülkemiz için değil dünyanın kültürel ve doğal mirası açısından da son derece önemlidir”(Kamış, Ö.1991:52).



Şekil 3.1 İstanbul’un ilçeleri

“Boğaziçi iki kıta ile iki denizi birleştirir. Konum itibarı ile özel bir öneme sahiptir. Karayolu ve denizyolu uluslararası nitelikte olup, uzun zamandır işlemektedir”(Kamış, Ö.1991:52).

“Bir kente gemiyle varıldığında, kente merkezinden girilir, dış mahallerinden değil. Bu kıyı kentlerinin karakteristiğidir”(Aysel, N.R.,1994:59)(Kostof, S.,2004). “Kıyı kentlerinde liman

kentin ilk merkezi, çekirdeğidir”(Aysel, N.R.,1994:59).

“İstanbul’u anlatan gezginlerin tümünün notlarında, Boğaziçi önemli bir yer tutar. Kente girişte ve çıkışta, bir geminin güvertesinde-ki genellikle gemi hareketleri sabahın ilk ışıklarıydı-bu su yolu üzerinde ilerlemek, kentin büyük bölümünü bütünüyle algılayabilmek ve tanımak açısından inanılmaz fırsattır”(Aysel, N.R.,1994:59).

“Norveçli yazar Knut Hamsun, İstanbul’a yaptığı seyahatte, kente Karadeniz’den bir gemiyle gelir. Anılarında kente girişini, Boğaziçi’nin ortamının yarattığı, müstakilik ve bütünlüğün (sürekliliğin) ifadeleri vardır.

... Ertesi sabah gemi demir alırken uyanıyoruz. Saat altı, hava bulutsuz. ... Boğaz’ın iki yakasında arka arkaya sıralanmış küçük şehirlerin önünden birer ikişer dakikalık fasılalarla geçiyoruz. Esasen hepsi tek ve aynı şehir demek daha doğru olacak. Sahile o kadar yakınız ki, karada olan biten herşeyi görebiliyoruz... Vapur, bağlık bahçelik küçük şehirleri ve güllerin kıpkırmızı parıltısıyla gözümüzü alan bir masal diyarında yol alıyor(*)”(Aysel, N.R.,1994:59).

“Hem tek bir yapının çevreden ayıklanması hem de kıyı boyunca devam eden yapılar bütünlüğünün algılanması, suyun bir izleme alanı yaratmasındandır” (Aysel, N.R.,1994:59).

“Boğaziçi kanalı karşılıklı kıyıların ilişkileri ile de dünyadaki en iyi örnek olmalıdır. Hareketli yapı içinde karşılıklı koylar ve burunla arasında paralellik vardır. Her bir vadi ağzının karşısına karşı kıyıda çoğunluk bir burun denk gelmektedir”(Aysel,N.R.,1994:183).

(*) Norveçli yazar Knut Hamsun, 1900’lerde geldiği İstanbul’a bir Marsilya gemisi ile Karadeniz yönünden gelir. Gurup vaktinden sonra Boğaz trafiğe geçişe kapanmaktadır. Gemi, Anadolukavağı’nda geceleme zorundadır. Yazar, kente bir an evvel ulaşma isteğinde olduğundan kaptana da kızar, ancak geminin, kente günün ışıkları ile girmesiyle kaptanın kör olmadığını düşünmeye başlar [SYVERTSEN, B.G.[der. ve çev.],1995, İstanbul’da İki İskandinav Seyyah].

3.2 Boğaziçi'nde İstinye Kıyı Mekânının Fiziki Özellikleri:

3.2.1 Boğaziçi'nde İstinye Mekânının Konumu

“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, güneybatından Salacak Tophane'den başlayan, Kuruçeşme- Çengelköy'e kadar güneybatı kuzeydoğu, buradan Paşabahçe-Yeniköy'e kadar güney-kuzey, Büyükdere-Umuryeri'ne kadar tekrar bir dönüşle güneydoğu kuzeybatı, buradan da tekrar ters bir dik dönüşle başladığı yöndeki gibi güneybatı-kuzeydoğu yönüne dönerek Karadeniz'e ulaşır”(Kamış,Ö.,1991:52) (Bakınız Şekil 3.2 ve 3.3).

“Kıyı çizgisinin hareketli karakteri, Boğaziçi panoramasında devamlı değişim yaratan koy ve burunları meydana getirmektedir. Bu özellik, Boğaziçi'nin farklı noktalardan bakıldığında bir kapalı deniz-göl etkisi vermesine yol açar. Nilüfer Ağad (1969), Boğaz oluğundaki yön değiştirmelerle altı ayrı bölge oluştuğunu tespit etmiştir. Buna göre (Bakınız Şekil 3.4);

Karadeniz ağzından başlayan ve Kefeliköy-Umuryeri bağlantısına dek uzanan ~10.00 km. uzunluğunda olan parçası **1.Bölgedir.**

1.ve 2. Bölgeler arasında Kefeliköy-Umuryeri mafsalı bulunur. Boğaz oluğunun en keskin dönüş yaptığı mafsal burasıdır.

Kefeliköy-Umuryeri bağlantısından, Beykoz-Yeniköy bağlantısına dek uzanan parçası **2.Bölgedir.** Uzunluğu ~5.00 km.dir.

Yeniköy-İncirköy (Paşabahçe) bağlantısında Boğaz oluğunun kuzey yönünde ikinci mafsalı yer almaktadır.

3.Bölge, Beykoz-İncirköy (Paşabahçe) hattından başlayarak, Baltalimanı-Kanlıca bağlantısına dek olan ~3.00 km. uzunluğundadır.

Baltalimanı-Kanlıca bağlantısından, Kandilli-Bebek arasına dek uzanan bölümü ise **4.Bölgedir.** ~2.50 km. uzunluğundadır. Boğaz kıyılarının karşılıklı olarak birbirine en yakın olduğu bölümdür.

Boğaz oluğunun Kandilli-Bebek bağlantısıyla, Kuruçeşme-Çengelköy bağlantısı arasında kalan bölümü **5.Bölgedir.** ~3.00 km. uzunluğundadır.

Kuruçeşme-Çengelköy mafsalı, oluğun kırılma açısı en az olan mafsalıdır.

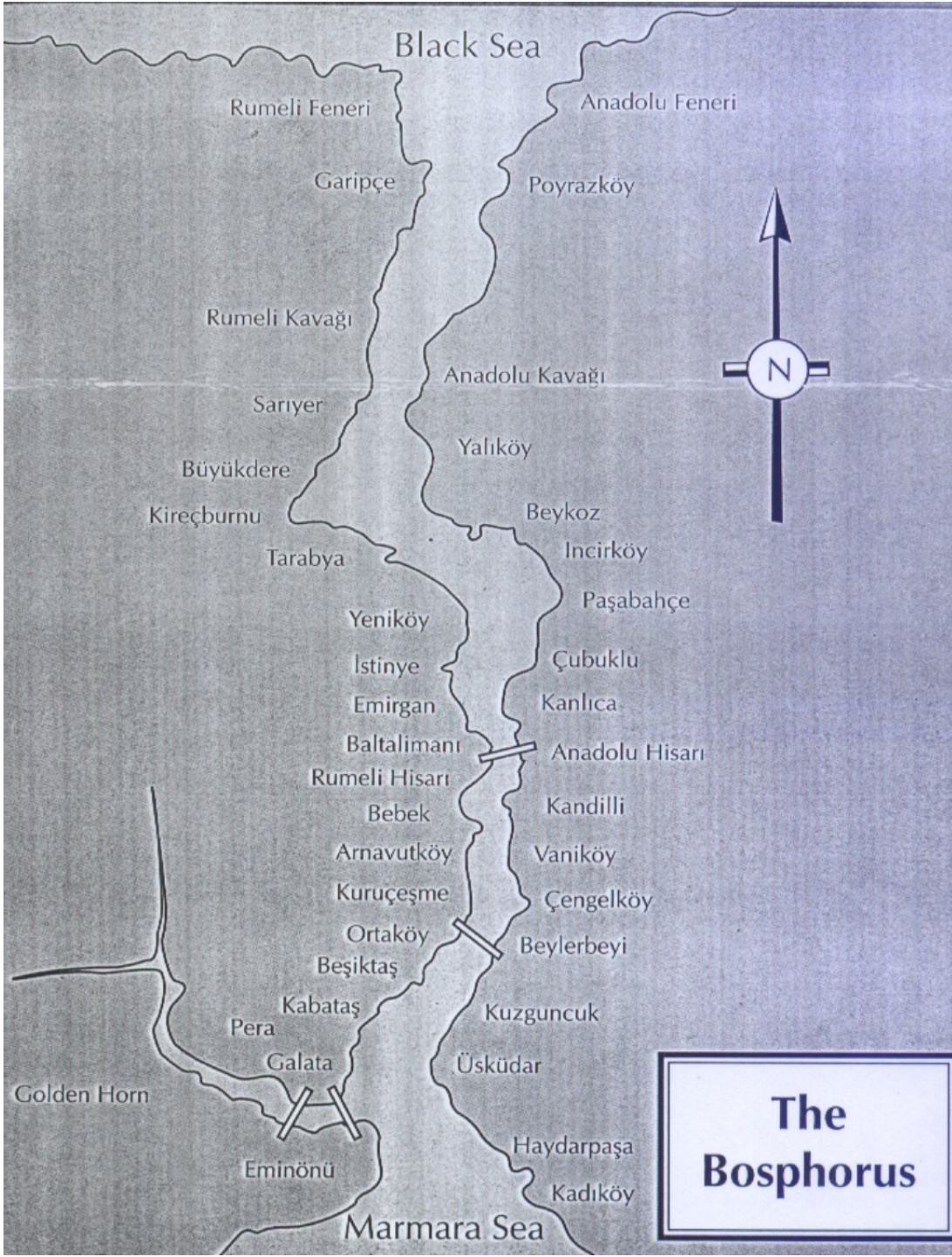
Kuruçeşme-Çengelköy bağlantısından, Boğaz oluğunun güney yönünde başlangıcına dek uzanan parçası ise **6.Bölgedir**. Uzunluğu ~3.50 km.dir” (Aysel,N.R.,1994:182) (Ağad,N.,1969).

“Boğaz’ın körfez ve burunlar gibi kıyısız yapılarının akıntılara etkileri incelenmiştir. Kıyısız bölgelerde akıntının fazlasıyla hızlandığı veya ters döndüğü yerlerde, önceden tahmin edilemeyen ani değişiklikler olmaktadır. Özellikle Beşiktaş, Çengelköy, Bebek, Yeniköy, Paşabahçe-Beykoz, Umuryeri ve Büyükdere koylarında çevrimler ve ters akıntılar oluşmakta, ayrıca Boğaz’ın kesitindeki genişleme ve daralmalar nedeniyle akıntı hızları yerel olarak ve çevresel zorlamalar zamana göre değişmektedir”(Aysel, N.R.,1994:194) (Bakınız Şekil 3.5).

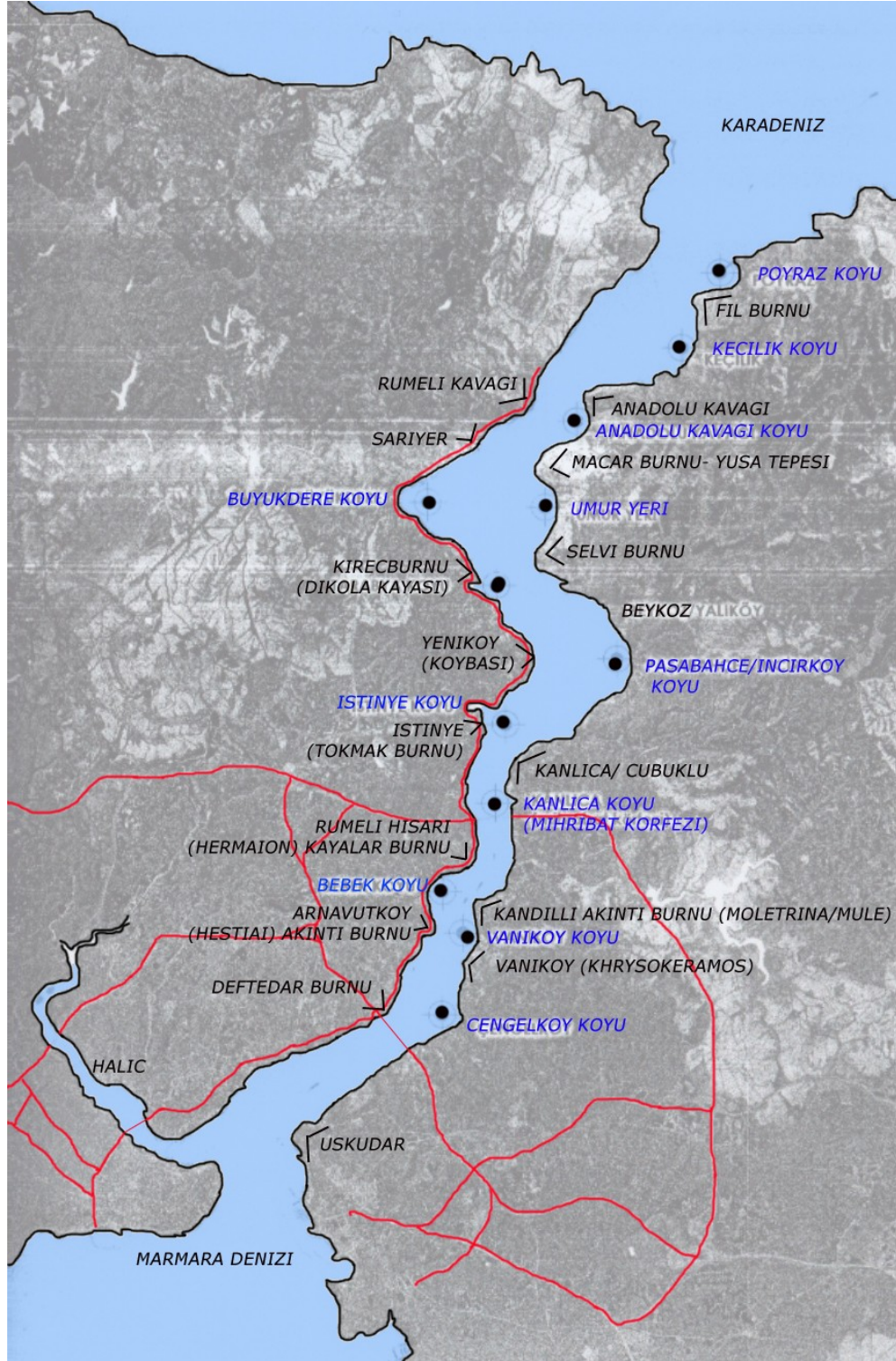
“İstanbul Boğazı’nın en güçlü ve önde gelen akıntısı, poyraz ve lodos rüzgârları ile yön değiştirebilir. Kuzey rüzgârının güçlenmesi ile akıntının hızı artar ve gemilerin yukarı ilerlemeleri daha da güçleşir. Güney rüzgârlarının esmesiyle ise, akıntının rüzgâr dalgaları ile karşılaşması dolayısıyla, iri dalgalar meydana gelmektedir. Lodos’un çok güçlü olması durumunda, akıntının yönü de değişebilir ve Marmara’dan Karadeniz’e doğru yönelebilir. Bunun nedeni Lodos rüzgârının tam Boğaz’ın ağzında esiyor olmasıdır. O zaman yukarıya doğru yani Marmara’dan Karadeniz’e doğru gemilerin yolculuğu kolaylaşır. Ve bu esinti daha fazla arttığında, akıntıların suyu kıyılarına doğru çıkar, içlere doğru akar ve böylelikle doğa güçlerinin nasıl birbirine karşı etki yarattığı daha iyi görülür”(Aysel,N.R.,1994:195) (Bakınız Şekil 3.6).

İstinye, Boğazın Rumeli (Avrupa) kıyısında Emirgan ile Yeniköy arasında yer alan doğal koy, tarih boyunca korunaklı bir liman olarak görülmüştür. İstinye, Boğaz’ın en geniş ve en uzun ikinci koyuna ve oraya akan İstinye Deresi’nin geçtiği vadi ve yamaçlarına sahiptir. İstinye, Sarıyer sahil şeridinde olup; Emirgan, Yeniköy, Reşitpaşa, Darüşafaka, Ferahevler, Derbent ve Poligon mahallerinden sınır alır. İstanbul kentine hizmet eden nadir Boğaziçi yeşil alanlarından biri olan tarihi Emirgan Korusu ve 1957’de İstinye’nin Maslak aksına rahat ulaşım için açılan İstinye Bayırı, İstinye koyu mahallesinin güney sınırını oluşturmaktadır.

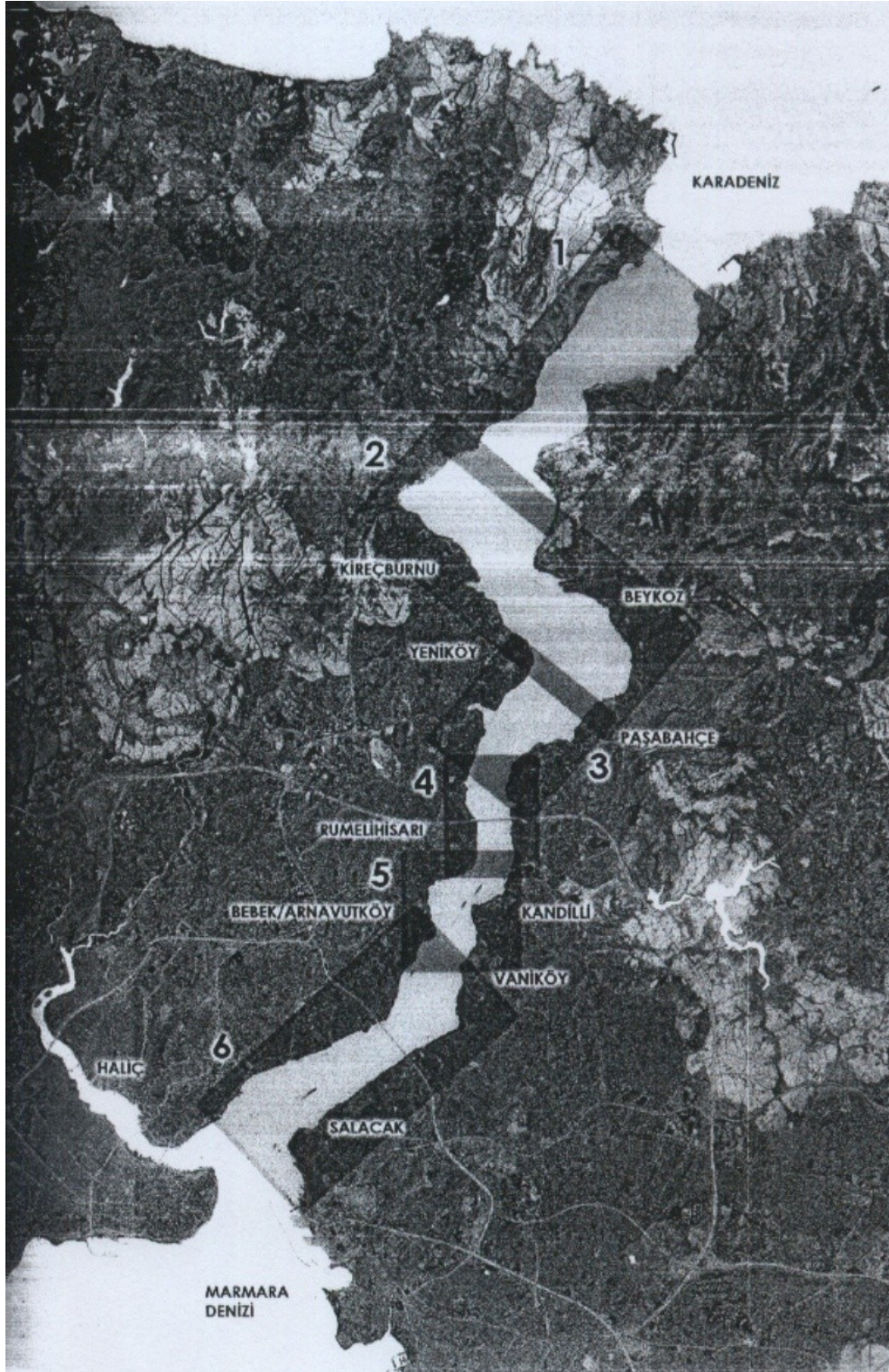
Şekil 3.5 ve 3.6 incelendiğinde İstinye rüzgara, akıntılara karşı Boğaz’daki en korunaklı koydur. Şekil 3.4’de Boğaz oluğundaki yön değiştirmelerde İstinye, 3. bölgededir.



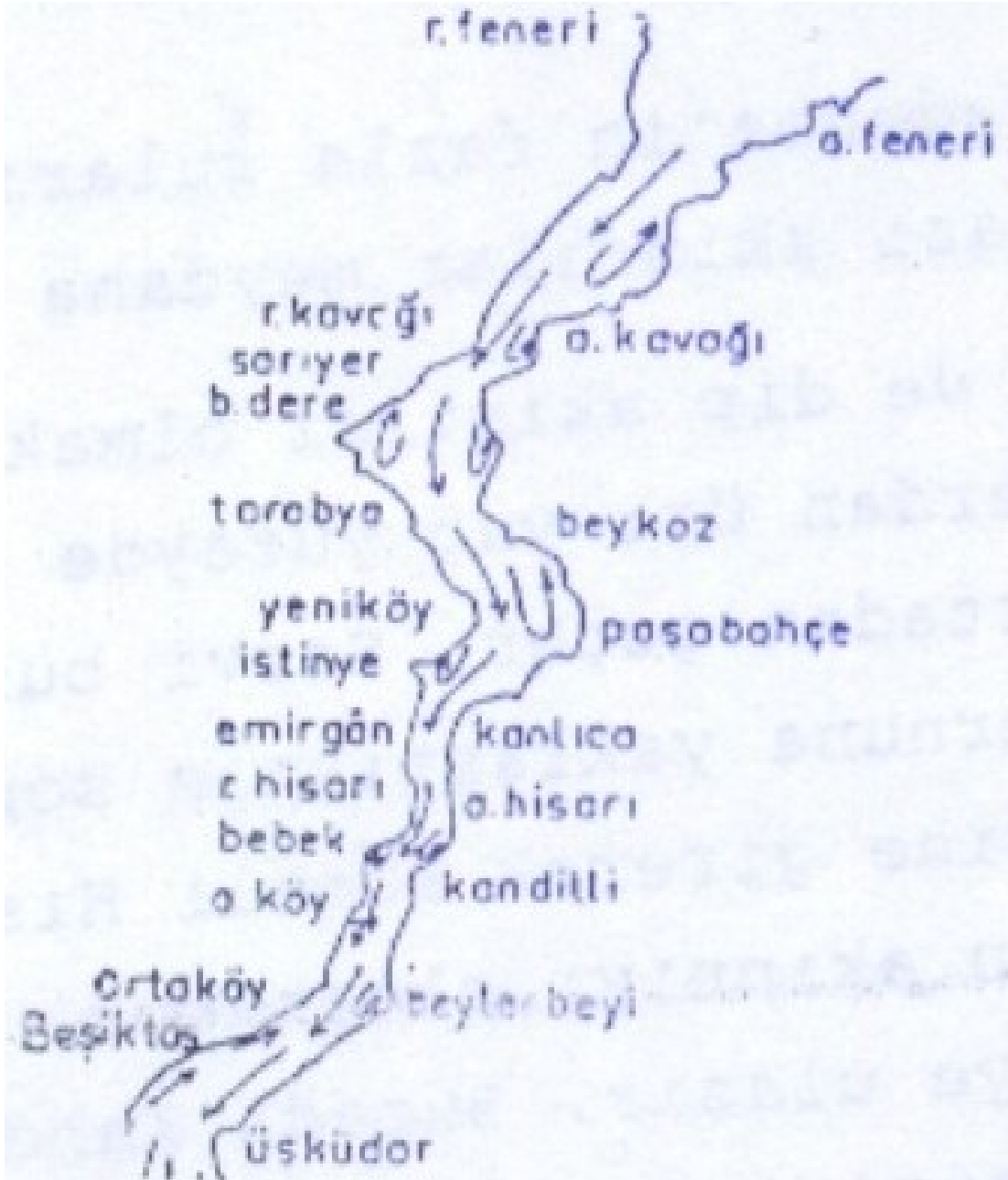
Şekil 3.2 Boğaziçi yerleşim şeması (Sluis R.V.2000:xi).



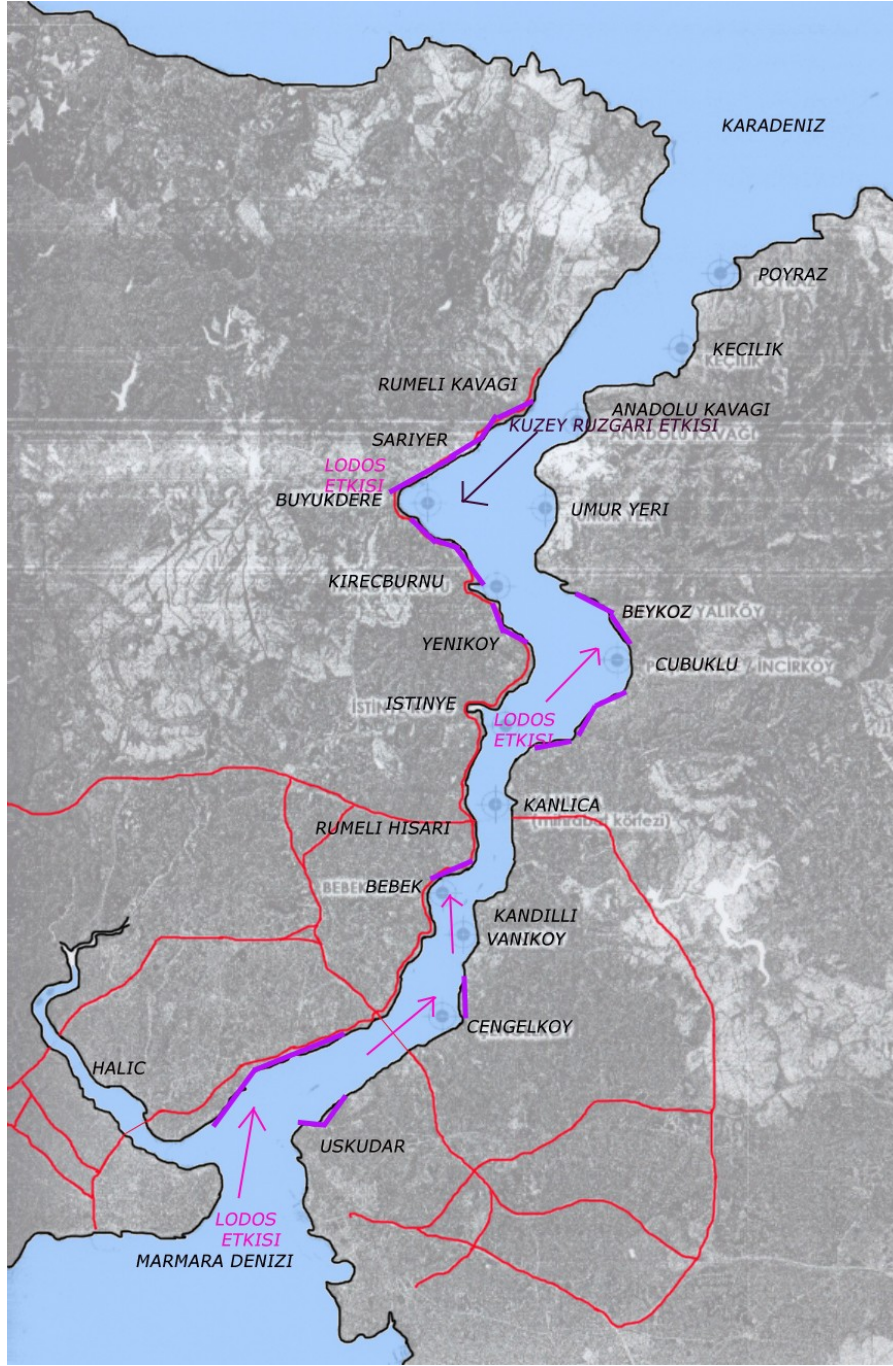
Şekil 3.3 Boğaziçi koyları ve burunları (Aysel,N.,R.,1994:185-188,Yorum:Z.Turunç,2007).



Şekil 3.4 Boğaz oluğundaki yön değiştirmelerle altı ayrı bölge oluştuğunu tespit etmiştir (Aysel,N.,R.,1994:180).



Şekil 3.5 Boğaziçi akıntı yönleri (Kamış,Ö.,1991:65)(Ağad,N.,1969).



Şekil 3.6 Boğaziçi rüzgar etkisi (Aysel,N.,R.,1994:201,Yorum:Z.Turunç,2007).

3.2.2 Boğaziçi Koru-Yerleşme Analizi:

“İstanbul Boğaziçi korularının, bitkisel, biyolojik, şehir ekolojisi ve tarihi açılarından fonksiyonlarının tanımlanması İstanbul şehri genelinde ve Boğaziçi özelinde önem taşımaktadır”(Eyüpreisoğlu,M.,2007).

“Boğaziçi mekânında Avrupa yakasında 21 adet ve Asya yakasında 14 adet olmak üzere toplam 35 adet koru, arazi kullanım açısından irdelendiğinde 7 ana gruba ayrılmaktadır

(Eyüpreisoğlu,M.,2007):

• **1. Grup Korular- Yerleşim Amaçlı Kullanılan Korular:**

Avrupa Yakasında: Naile Sultan, Naciye Sultan, Halide Sultan, Ayşe Sultan, Arif Paşa, Misbah Koruları

Asya Yakasında: Vaniköy ve Amcazade Koruları

Konut yerleşimlerine ayrılmıştır.

• **2. Grup Korular-Konut Dış Bahçesi Olarak Kullanılan Korular:**

Avrupa Yakasında: Baltalimanı Korusu

Asya Yakasında: Hüseyin Avni Paşa ve Demirağ Koruları

Özel mülkiyete ait olup, konut bahçesi işleviyle kullanılmaktadır.

• **3. Grup Korular-Eğitim Amaçlı Kullanılan Korular:**

Avrupa Yakasında: Arnavutköy Robert Kolej, Boğaziçi Üniversitesi Koruları

Asya Yakasında: Kandilli Kız Lisesi ve Vaniköy Rasathane Koruları

Eğitim amaçlı kampüs kullanılmaktadır.

Asya Yakasında: Beykoz Kasrı Korusu

Araştırma hastanesi olarak kullanılmaktadır.

• **4. Grup Korular-Rekreasyon Alanı Olarak Kullanılan Korular:**

Avrupa Yakasında: Emirgan Korusu

Asya Yakasında: Abraham Paşa, Çubuklu, Mihrabat, Hidiv, Fethi Paşa Koruları

Halka açık rekreasyon alanı olarak kullanılmaktadır.

• **5. Grup Korular-Yabancı Ülke Temsilcilikleri'ne Ait Olan Korular:**

Avrupa Yakasında: Huber Korusu; Cumhurbaşkanlığı Yazlık Köşk olarak, diğer korular ise

Avusturya, Alman, İngiliz, Fransız, İspanyol, Rus Elçilik koruları olarak kullanılmaktadır.

• **6. Grup Korular-Sosyal Tesis Olarak Kullanılan Korular:**

Avrupa Yakasında: Yeniköy Korusu

Asya Yakasında: Cemile Sultan ve Vahdettin Koruları

Sosyal tesis olarak belirli kurumların kullanımındadır.

• **7. Grup Korular-İşlevsiz Korular:**

Avrupa Yakasında: Vakıf ve Şeyhülislam Koruları

Herhangi bir kullanım olmadan kendi haline terk edilmiştir”(Eyüpreisoğlu,M.,2007)(Bakınız Şekil 3.7, 3.8).

“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”(Kamış,Ö.,1991:66)(Bakınız-Ek 2).

“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 algılamamanın sınırlarını genişletir. Girinti çıkıntılarının yükseltilerin dizilişi farklılıklar yaratarak, her noktanın perspektiflerini çoğaltır”(Kamış,Ö.,1991:66)(Bakınız Şekil 3.9).

“Boğaziçi’nin görsel özellikleri, iki kısımda incelenebilir. Bunlar;

- 1) **Uzak Mesafeli Görsel Özellikler;** İki yakada yüksek tepelerden farkedilebilen ve Boğaziçi’nin eşsiz panoramasını veren görsel özelliklerdir.
- 2) **Yakın Mesafeli Görsel Özellikler;** Deniz seviyesinden farkedilebilen tarihi yalılar ve sahillerin burun-körfez kombinezonlarıyla değerlendirildiği özelliklerdir” (Kamış,Ö.,1991:67)(Ağad, N.1969).

Su üzerinden kentin yüzü bir aynadaki yansıma gibi tümüyle açıktır. Su cephesi kentin vitrinini oluşturur. Avrupa ve Asya yakasındaki Boğaz yerleşimleri incelenmiştir. Dolmabahçe Sarayı, Çırağan Sarayı, Ortaköy Camii, Kuleli Askeri Lisesi, Beylerbeyi Sarayı, vapur iskeleleri, yalılar vb. denizden yerleşimlerin nasıl algılandığı fotoğraflar ile tespit edilmiştir (Bakınız Boğaz Yerleşimleri-Avrupa Yakası-Pafta1,2,3 ve Boğaz Yerleşimleri-Asya Yakası Pafta 4,5,6). Boğaziçi silüetinin tipolojilerini oluşturmak amacı ile kıyı silüeti incelenmiştir.

İstinye, Şekil 3.9’da da 4 numaralı perspektifte görüldüğü gibi Boğaziçi’nin özel görünüm veren noktalarından biridir. Denizden İstinye’ye bakıldığında iki tepe arasında kalan dar bir vadi alanı gözükmemektedir. Yeşil Emirgan Korusu-alt yamaçlarında seyrek yapılaşma ve kıyıda Tokmak Burnun’da Müşir Deli Fuat Paşa Yalısı ile Mezar Burnu’nda kıyıda yer alan tarihi yalıların arkasında yeşil Misbah Korusu görülmektedir. Bu iki yeşil tepe arasındaki

BOĞAZ YERLEŞİMLERİ- AVRUPA YAKASI -PAFTA 1

FINDIKLI



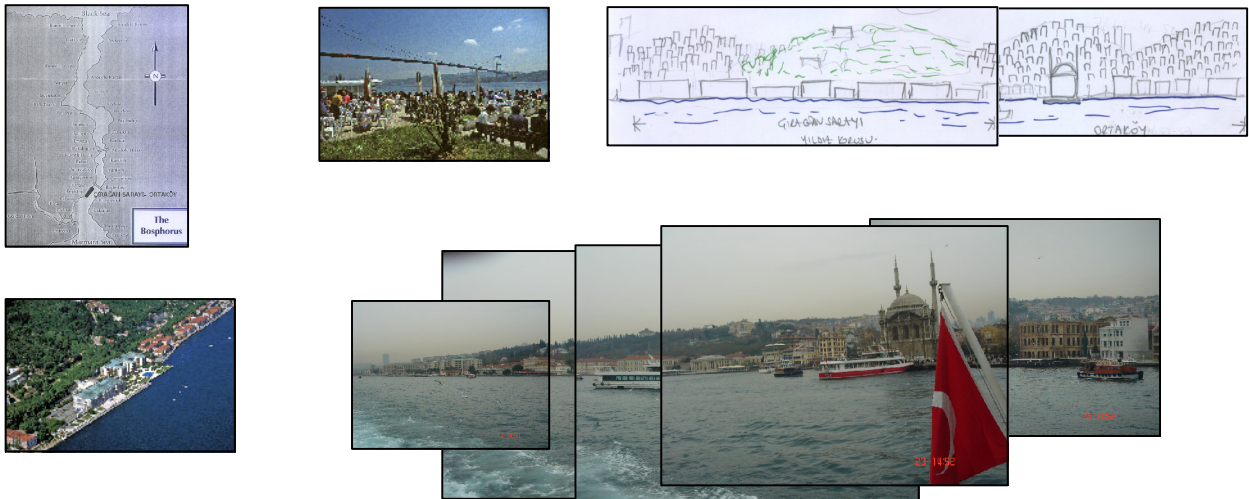
KABATAŞ DOLMABAĞÇE SARAYI



BEŞİKTAŞ



ÇIRAĞAN SARAYI- ORTAKÖY



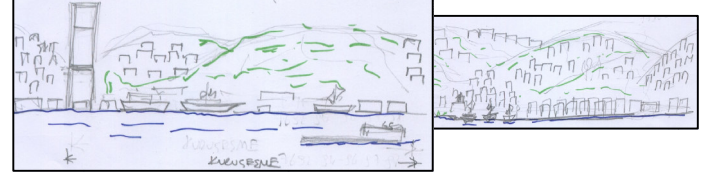
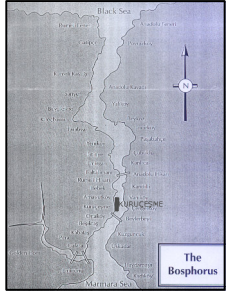
HAZIRLAYAN : ZÜMRÜT TURUNÇ

FOTO TARİHLERİ : 23-03-2008-ZÜMRÜT TURUNÇ

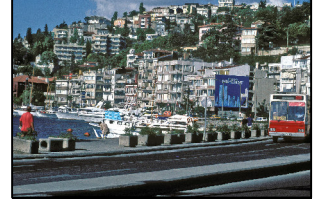
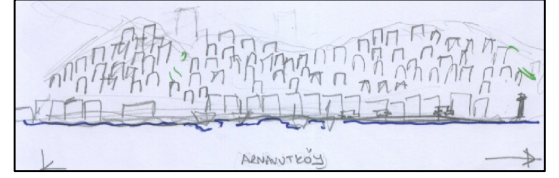
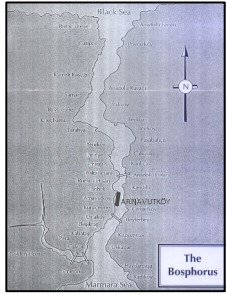
KAYNAK : İSTANBUL FOTOĞRAFLARI-REFİK10GAN ALBÜMÜ

BOĞAZ YERLEŞİMLERİ- AVRUPA YAKASI -PAFTA 2

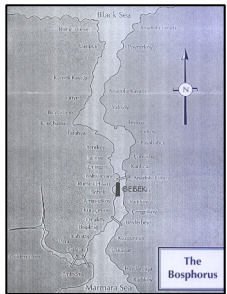
KURUÇEŞME



ARNAVUTKÖY

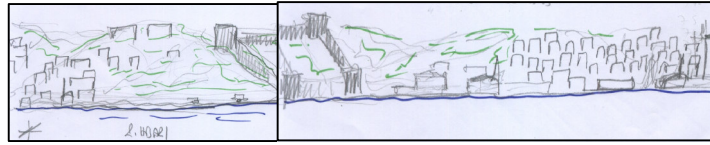
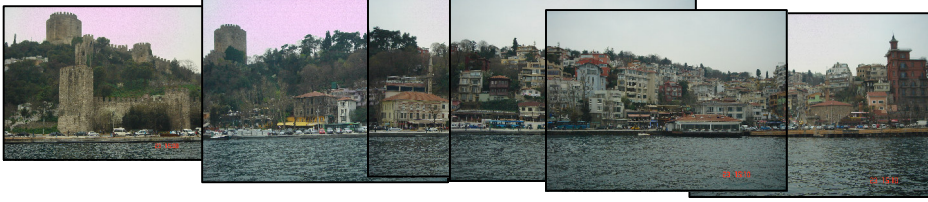


BEBEK



BOĞAZ YERLEŞİMLERİ- AVRUPA YAKASI -PAFTA 3

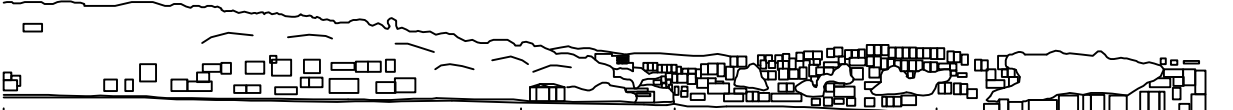
RUMELİ HİSARI



BALTALIMANI - EMİRGAN - İSTİNYE



İSTİNYE



EMİRGAN KORUSU

ESKİ TERSANE ALANI

İSTİNYE KOYU

MİSBAH KORUSU

REKREASYON ALANI

MÜŞİR FUAT PAŞA YALISI & GEMİ KURTARMA MERKEZİ

YALILAR



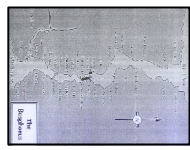
HAZIRLAYAN : ZÜMRÜT TURUNÇ

FOTO TARİHLERİ : 23-03-2008-ZÜMRÜT TURUNÇ

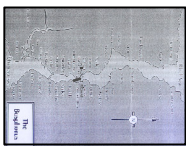
KAYNAK : İSTANBUL FOTOĞRAFLARI-REFİK10GAN ALBÜMÜ

BOĞAZ YERLEŞİMLERİ-ASYA YAKASI-PAFTA 4

KANLICA



ANADOLU HİSARI



ANADOLU
HİSARI

YALILAR

GÖKSU DERESİ

RESTORAN

SABANCI ÖĞRETMEN EVİ

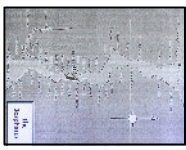
MİLLİ EĞEMENLİK
PARKI

KÜÇÜKSU KASRI

DERE

REKREASYON ALANI- PARK
Yazın kenti denize girmekeidir.

KANDILLI



YALILAR

tepede boğaziçi
rasathanesi

VAPUR
İSKELESİ

YALILAR

REKREASYON
ALANI-PARK
kenti balık tutmakta,
denize girmekteidir.

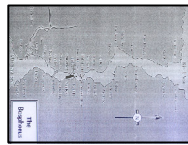


HAZIRLAYAN : ZÜMRÜT TURUNÇ

FOTO TARİHLERİ : 23-03-2008-ZÜMRÜT TURUNÇ

BOĞAZ YERLEŞİMLERİ-ASYA YAKASI-PAFTA 5

KULELİ



YALLAR

KULELİ ASKERİ LİSESİ

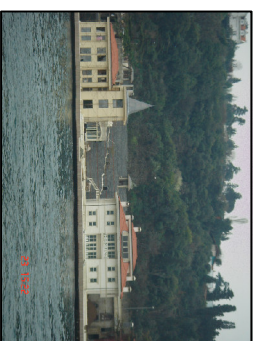
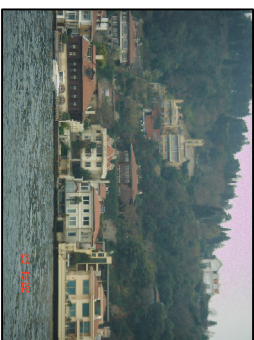
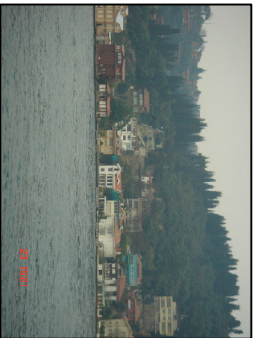
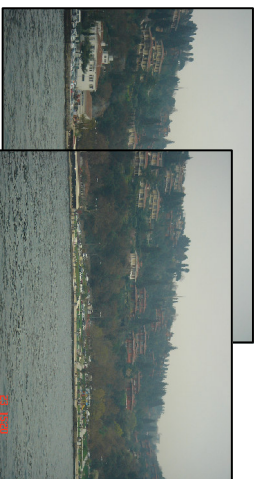
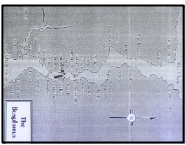
AŞI BOYALI TARİHİ CAMİİ

REKREASYON
ALANI-PARK
kentsel balık tutmakta,
denizle girmektedir.

REKREASYON
ALANI-PARK



VANİKÖY

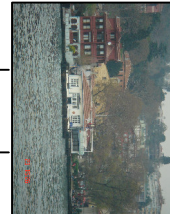
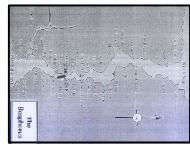


HAZIRLAYAN : ZÜMRÜT TURUNÇ

FOTO TARİHLERİ : 23-03-2008-ZÜMRÜT TURUNÇ

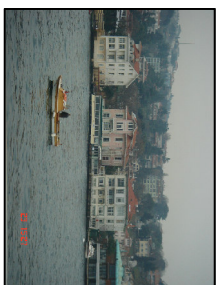
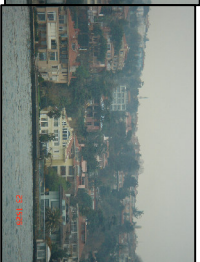
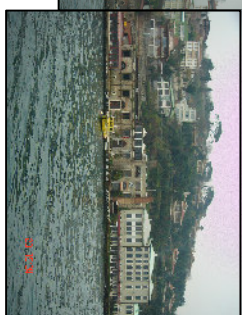
BOĞAZ YERLEŞİMLERİ-ASYA YAKASI-PAFTA 6

ÇENGELKÖY

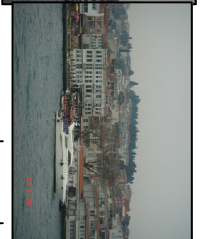
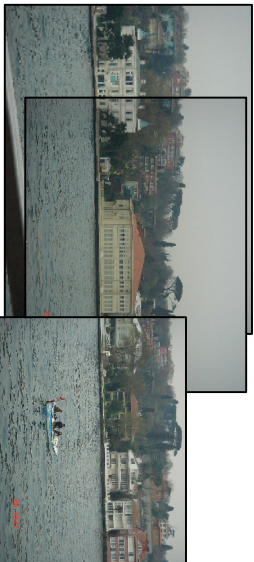
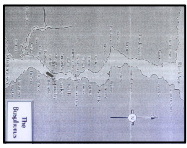


YALLAR

REKREASYON
ALANI-PARK
VAPUR
İSKELESİ
kenti balık tutmakta,
denize çıkmaktadır.



BEYLERBEYİ



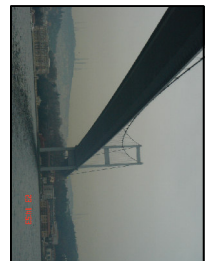
YALLAR

TARİHİ CAMİİ
REKREASYON
ALANI-PARK
kenti balık tutmakta,
denize çıkmaktadır.

YALLAR

VAPUR
İSKELESİ

YALLAR



YALLAR

REKREASYON
ALANI-PARK

SABANCI POLİS EVİ

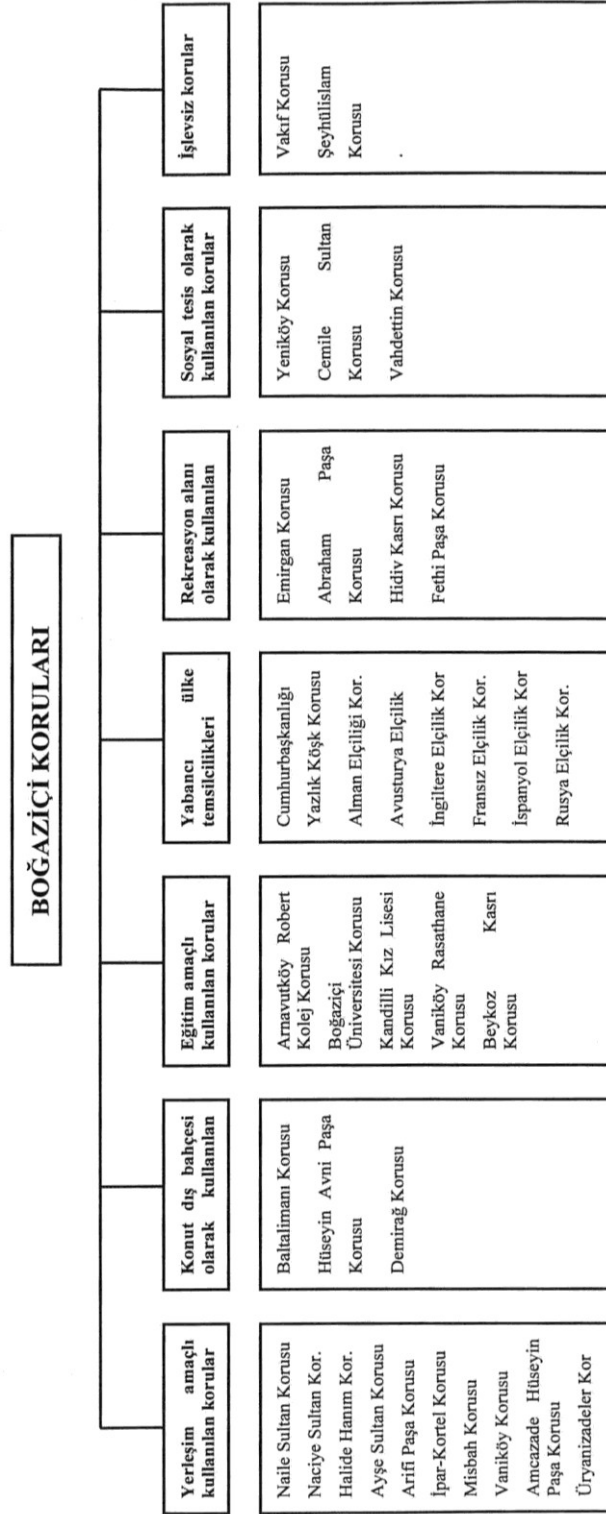
BEYLERBEYİ SARAYI

1.BOĞAZIÇI KÖPRÜSÜ

HAZIRLAYAN : ZÜMRÜT TURUNÇ

FOTO TARİHLERİ : 23-03-2008-ZÜMRÜT TURUNÇ

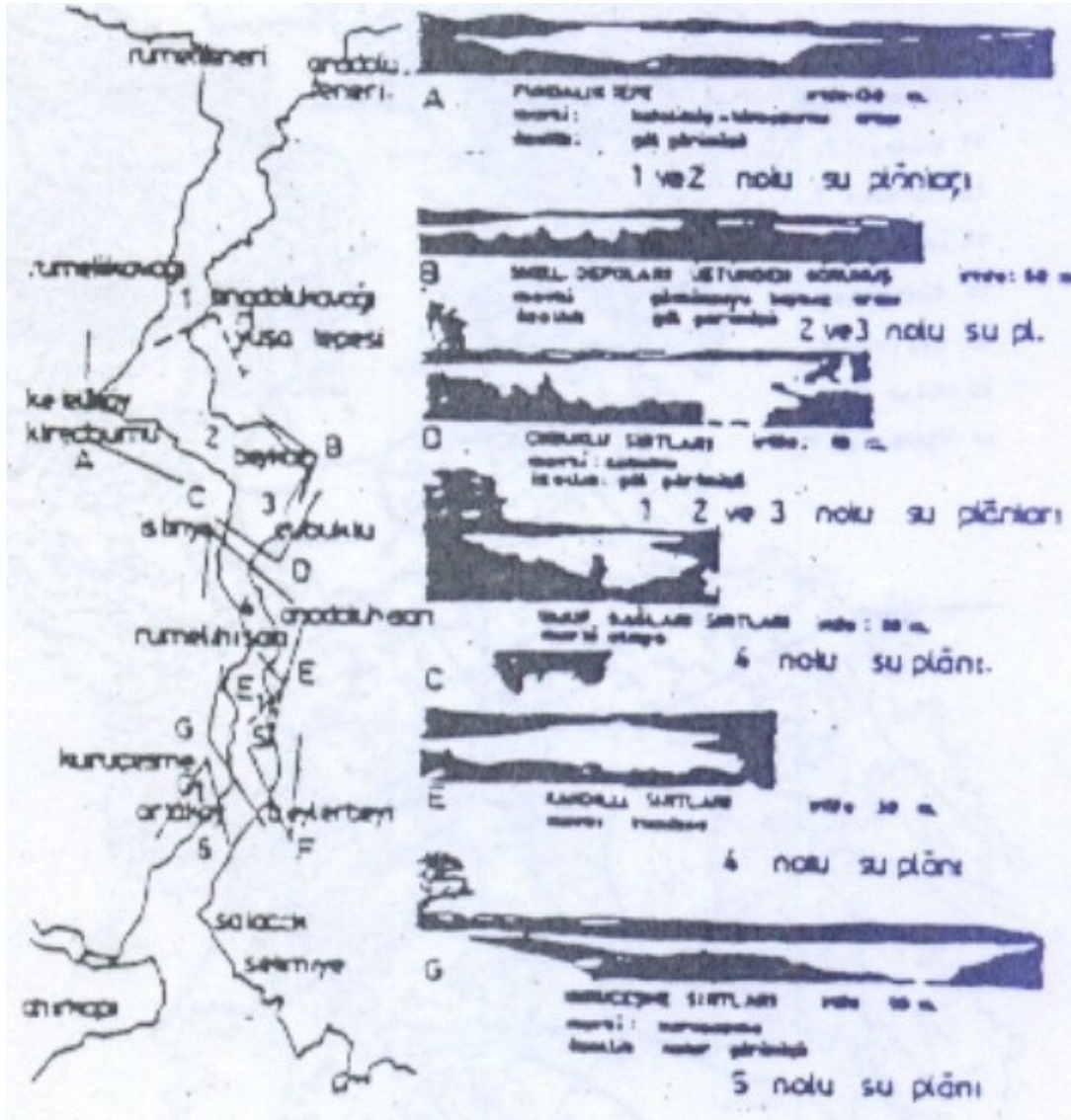
İstinye yerleşmesi koy ve vadi alanı çeperlerinde yoğun yapılaşma görülmektedir (Bakınız Boğaz Yerleşimleri-Avrupa Yakası-Pafta 3).



Şekil 3.7 Boğaziçi koruları arazi kullanım şeması (Eyüpreisoğlu,M.,2007).



Şekil 3.8 Boğaziçi'nin uzaydan çekilmiş fotoğrafında korular (Boğaziçi İmar Müdürlüğü).



Şekil 3.9 Boğaziçi'nde özel görüş veren yerler (Kamış,Ö.,1991:66)(Ağad, N.1969).

1.1.1.1 İstinye Yerleşmesindeki Korular:

Emirgan Korusu:

“İstinye ve Emirgan mahallelerini birbirinden ayıran ve sınır olan Emirgan Korusu'nun 16 yy.'dan itibaren bir kısmı mesire yeri olarak halka açık, tamamı belediyece 1946 yılında halka açılmıştır ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi Park ve Bahçeler Müdürlüğü'ne bağlıdır” (Eyüpreisoğlu,M.,2007)(Bakınız Resim 3.1).

Misbah Korusu:

“Boğaziçi korularından yerleşim amaçlı kullanılan ve özel mülkiyete ait olan Misbah Korusu'nda 2–3 katlı köşk ve villaların yanısıra 4–5 katlı apartmanlar yer almaktadır. Yeşil

dokusunun büyük kısmının sert zemine dönüşmesi nedeniyle koru vasfını yitirmiş olsada, korudan günümüze ulaşabilen ağaçların Boğaziçi silüetine olumlu katkısı bulunmaktadır” (Eyüpreisoğlu,M.,2007)(Bakınız Resim 3.2- Şekil 3.10).



Resim 3.1 Emirgan Korusu ve İstinye Koyu'nun 2. Boğaziçi Köprüsü'nden Görünüşü (08-04-2008 Foto: Z.Turunç).



Resim 3.2 Misbah Korusu ve İstinye Koyu'nun 2. Boğaziçi Köprüsü'nden Görünüşü (08-04-2008 Foto: Z.Turunç).



Şekil 3.10 Misbah Korusu'nun bitkisel dokusunu yitirmeden önceki durumu (Eyüpreisoğlu,M.,2007).

1.2 İstinye Kıyı Mekanının Tarihsel Süreçteki Arazi Kullanımları ve Kullanıcıları

İstinye'nin tarihsel süreç içindeki kimlik oluşumu Şekil 3.11'deki gibi anahtar kelimelerle özetlenmiştir.

<u>Çevre algılama ve kentsel kimlik</u>		
<u>Bizans Dönemi</u>	<u>Osmanlı Dönemi</u>	<u>1923-1990</u>
Doğa	Yalılar	Tersane
Doğal bir Liman-koy	Boğaziçi Silüeti	Sanayi-vadiye yayılma
Boğaziçi'nin bir köyü	Emirgan Korusu	Kirlilik-koy, dere
Kilise	Tersane – ilk gemi yapım yeri	Gecekondu
	Farklı kültür grupları	Kentleşme
Doğal, Tarihi ve Kültürel Kimlik		

Şekil 3.11 İstinye'nin tarihsel süreç içindeki kimlik oluşumu (Önem,A.B.,vd.,2005:119 Şekil 2'den yararlanılarak tez çalışma alanı olan İstinye yorumlanmıştır.Z.,Turunç,2007).

İstinye'nin tarihsel süreç içindeki kimlik oluşumu, arazi kullanımları ve kullanıcıları aşağıdaki alt başlıklarda detaylı olarak incelenmiştir.

1.2.1 İstinye Yerleşmesinin İlk Kuruluşu

“Antik çağlardan beri Stenos-Stenon (dar), Stenia, Leosthenis- Leosthenion, Sosthenius-Sosthenion adları verilen bu bölgeye, bugün eski isimlerinden Stenia'ya en yakın olan İstinye denmiştir”(Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi:275). “Boğaz'ın geniş ve sakin koyunun kenarında (Argonot)'lar Amikos'a karşı giriştikleri muharebede yardımını gördükleri kanatlı bir perinin adına bir heykel dikmişlerdir. Bizans İmparatoru Büyük Konstantin bu mabedin yerine Aya Mikahil Kilise'sini inşa etmiştir. Yine burada Ayafokas Manastırı ile bir de 921 tarihinde Bulgarlar tarafından tahrib edilmiş bir İmparator Sarayı vardır”(Şehsuvaroğlu,H.Y.,1986:74).

“İstinye 942'de Kazakların taarruzuna uğramış ve o tarihte saraylarla kiliseler temellerine kadar yıkılıp köyün bütün sakinleri kılıçtan geçirilmişlerdi. Boğaziçi'nin bu büyük koyu Bizans ve Ceneviz donanmalarınada üslük etmiştir”(Şehsuvaroğlu,H.Y.,1986:74).

“İstinye 16.yy.dan sonra gelişmeye başladı. Köy, tersane ve kalafat yeri olarak iş yeri havasına girerken II. Beyazıt'ın torunu Neslişah Sultan'da semtin gelişmesi için buradaki mevcut yerleşmeye bir mahalle kurarak ve bir mescit yaptırarak ön ayak oldu (1547). 1631 yılında İstinye kıyılarında dolaşan Evliya Çelebi köyün Selviburnu taraflarında (eski kiliselerin temel ve esaslarını) gördüğünü yazmaktadır”(Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi:275).

“17. yy'da Evliya Çelebi İstinye hakkında ayrıca şu malûmatı da vermektedir: “İstinye'nin beri tarafında bin pare gemi alır büyük bir limanı vardır. Kasabada Rum ve İslam karışık. Üç camii, yedi mescidi, bir hamamı, yirmi adet dükkânı vardı. Lakin han ve medrese gibi imaretleri yoktu. Bağ ve bahçesi çoktu. Ahalisinin fıkraları bağban ve balık avcısıdır. Kasaba körfez dâhilinde olduğundan havası o kadar iyi değildir”(Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi:275).

“Köyde Müfti Yahya Efendi, Yeniçeri Efendisi, Koyunzade Hasım Ali Ağa, Boşnak İsmail Efendi ayana münhasır bir takım yalılar vardır. Ziyaretgâhları malûm değildir. İstinye Burnu'nda bir mihmanhane vardır. Limanı rüzgârdan emindir...” (Şehsuvaroğlu,H.Y.,1986:249).

1.2.2 1900–1955 Dönemi İstinye Tersanesi ve Taş Ocakları Gelişim Dönemi

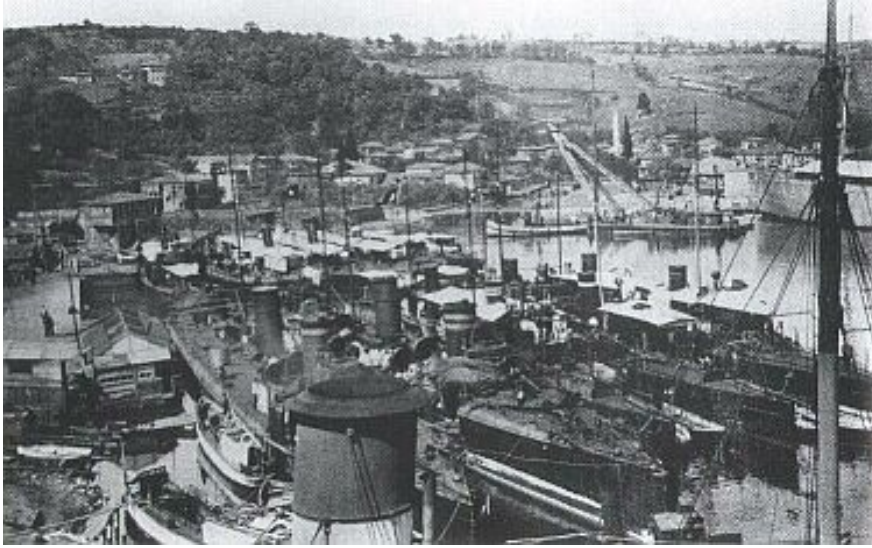
- **İstinye Tersanesi (Dokları):**

“Boğaz'ın 4. burnu olan Tokmak Burnu ile Mezar Burnu arasında kalan İstinye Koyu, 19. yy.da yalılar, rıhtımlar, depolar ve konut alanlarından oluşan tipik bir Boğaziçi'nin kıyısıydı. Poyraza olduğu gibi lodosa da kapalı, çok korunaklı bir liman olan İstinye Koyu'nda, çok eskiden beri tekne onarımı ve yapımı bir gelenektir. Burada büyüklü küçüklü pek çok tekne kalafatlanırdı”(Kılıç,A.,2001).

“Eremya Çelebi, Boğaz'ın en geniş ve sakin koyu olan İstinye Körfezi, Bizanslılar ve Cenevizlilerin önemli bir donanma üssü olarak kullanıldığını aktarır. Timoni (?)den aktardığı bilgiye göre, geçen asırda (19 yy.) burada kalafat yerleri vardır. 19. yy.ın ikinci yarısında İstinye Koyu'nda gerçek bir tersane kurulmaya başlandı”(Aysel,N.R.,1994:259) (Kömürciyan,E.Ç.,1988:263).



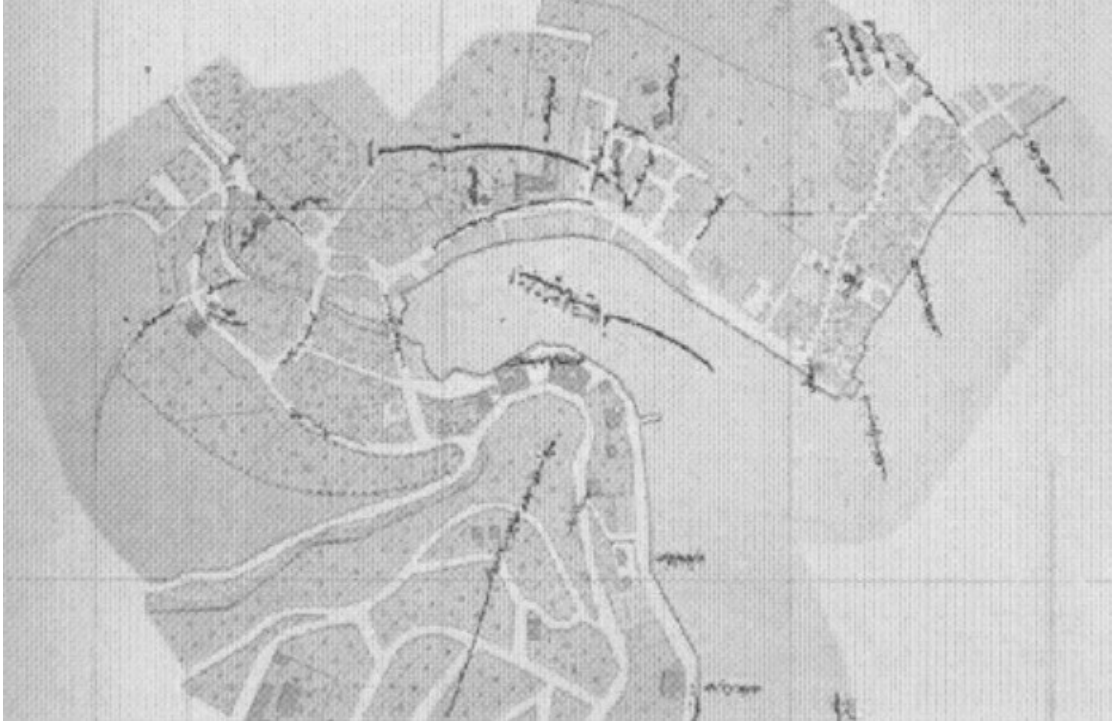
Resim 3.3 İstinye Koyu –Osmanlı zamanından görünüşü.



Resim 3.4 İstinye Koyu Limanı–Osmanlı zamanından görünüşü.



Şekil 3.12 1918 yılı İstinye Koyu Haritası (İstanbul Şehir Rehberi).



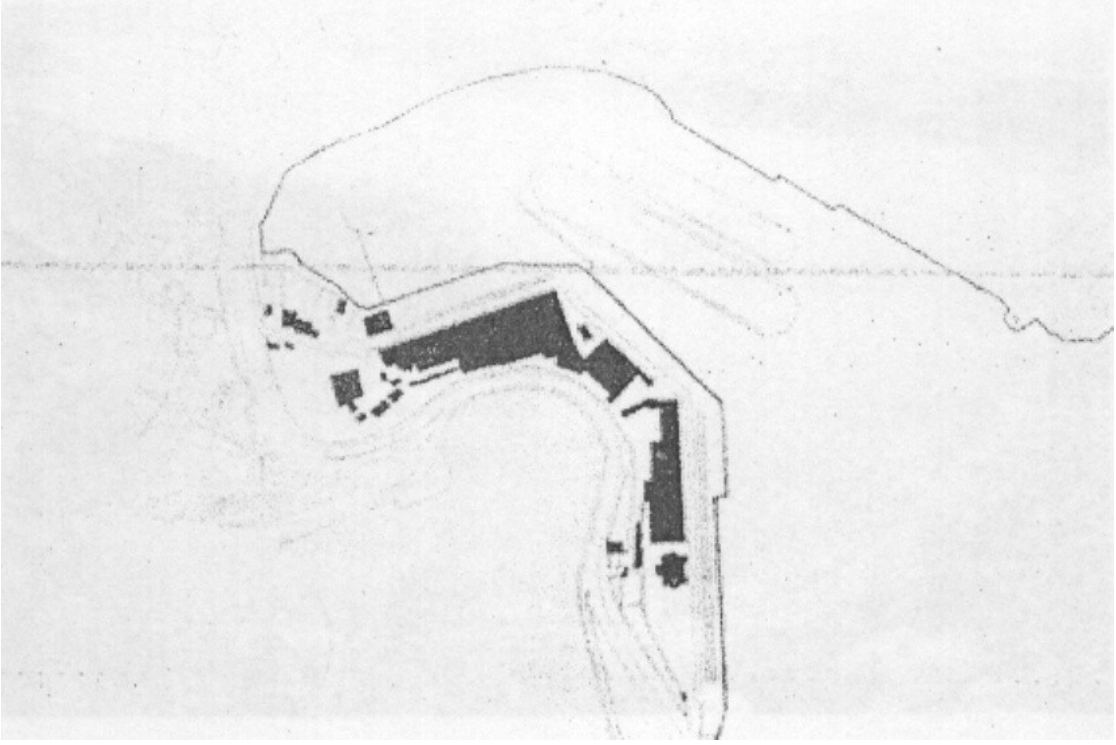
Şekil 3.13 Şehremaniti İstanbul Rehberi; İstinye; 1918.

- 1) “1856 yılında Zaptiye Müşiri Fuat Paşa'nın arsasına ticaret gemilerinin bakım, onarım ve

gemi inşa tersanesi yapılması ruhsatı verilerek ilk adım atılmış oldu.

- 2) İstanbul Limanı'nın önem kazanması, Boğaz'dan geçen gemi sayısında artması ile Haliç'teki tersanelere ek olarak İstinye'de yeni bir tersane kurulması gündeme geldi. Bir İtalyan Şirketi, aradaki yamacın oyulması ve kıyı dolgularını tamamladı ve 1909 yılındaki Trablus Savaşına kadar çalışmalarına devam etti.
- 3) 1911–1912 yılları arasında İtalyanların bıraktığı alanı, bu defa Saint Nazaire adlı bir Fransız Şirketi adı “Societe Anonyme Ottomane des Docks et Ateliers du Hant-Bosphore” (“Boğaziçi İstinye Havuz ve Destgahları Anonim Şirketi”) olan bir tersane kurarak 20 Aralık 1912 yılında Mösyö Negri yönetiminde hizmete girdi. Koyun güneyinde kurulan tersanenin çekirdeği daha önce depoların bulunduğu bölgede idi. Daha sonra şirket bu bölgenin etrafındaki arsaları da satın alarak alanı genişletmiştir. 8.500 ton kapasiteli tulumbarları buhar gücü ile çalışan bir havuz satın alınmış; 11.400 metrekare alana dökümhane, makine ve inşaat atölyeleri kurulmuştur.
- 4) 1914–1918 yılları arasında-I. Dünya Savaşı sırasında tersaneye askeri öneme sahip olduğu için el konuldu.
- 5) Ağustos 1914'de Goben (sonra Yavuz) ve Breslau (sonra Midilli) isimli iki Alman zırhlısı Boğaz'dan içeri alınarak, İstinye Koyu'nu üs olarak kullandılar.
- 6) Tersane, 1918 yılında imzalanan Mondros Mütarekesi'nin ardından, İngiliz kuvvetleri tarafından işgal edildi ve işgal yıllarında tersaneyi Fransızlar ele geçirip çalıştırdı.
- 7) 1928 yılında devlet tarafından satın alınan kuruluş, önce Denizbank'a sonra da Devlet Denizyolları İşletmesi'ne, 1944 yılında da Devlet Denizyolları ve Limanları Umum Müdürlüğü'ne bağlanmıştır. 1952 yılında Denizcilik Bankası'nın bünyesinde yer alan işletmenin genişletilmesi ve modernleşmesi için çalışmalara başlanmış, yönetim ve sosyal hizmetler binaları, ambalar ve yardımcı üniteler de inşa edilmiştir. Tersanenin son zamanlara kadar kullanılan müdüriyet binası Müşir Fuat Paşa Yalısı bugünde durmaktadır” (Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi:277-278).

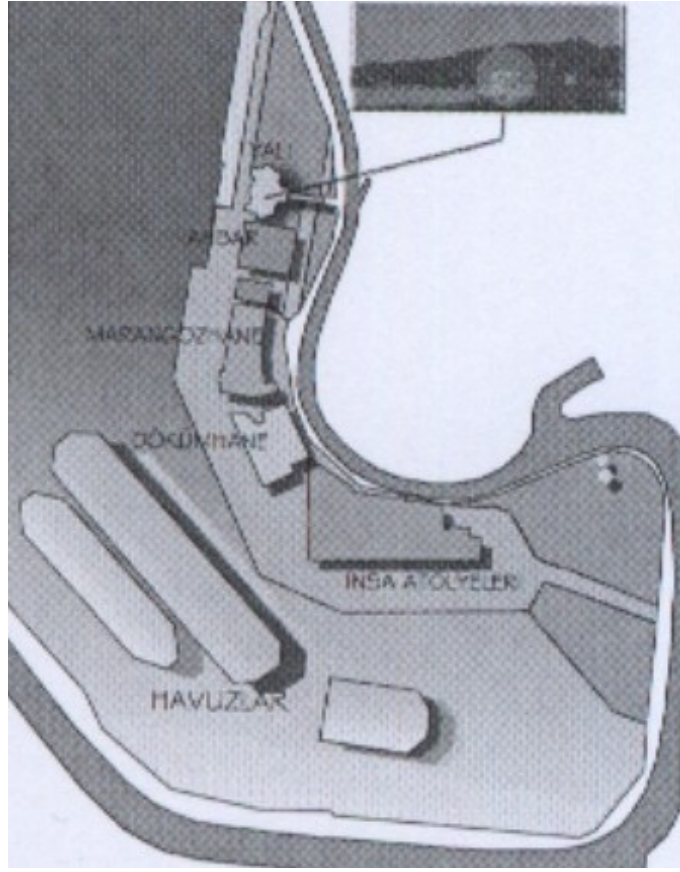
“İstinye Koyu'nda 26.214 metrekarelik bir alan üzerine kurulmuş bulunan tesisleri, yüzer havuzları ve tecrübeli personeli ile Türkiye Gemi Sanayi A.Ş.'sine devredilmiş bulunan İstinye Tersanesi havuzlama ve bakım faaliyetlerinin yanı sıra küçük çapta gemi inşa faaliyetlerini de sürdürmüştür. 600 metre uzunluğunda bir rıhtıma sahipti. Birincisi 137.15 metre uzunluğunda, 2.13 metre genişliğinde; ikincisi 67.32 metre uzunluğunda, 29.4 metre genişliğinde; üçüncüsü ise 152.1 metre uzunluğunda 29.4 metre genişliğinde üç adet yüzer havuzu vardı. İkinci ve üçüncü havuzlar birleştirilerek 192.5 metre uzunluğunda büyük bir havuz elde edilmekteydi”(Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi:278)(Bakınız Şekil 3.14, 3.15 ve Resim 3.5).



Şekil 3.14 İstinye Tersanesi vaziyet planı (Kılıç,A.,1999:219) (Gül,A.,vd, 1993).



Resim 3.5 Bir kartpostalda İstinye Koyu ve İstinye Tersanesi (Cumhuriyet Gazetesi Arşivi, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, s.277).



Şekil 3.15 İstinye Tersanesi'nin planı; 3 adet havuz, dökümhane, inşaat ve marangoz atelyeleri, ambar ve müdüriyet binası (Müşir Deli Fuat Paşa Yalısı)(Kılıç,A.,2001).

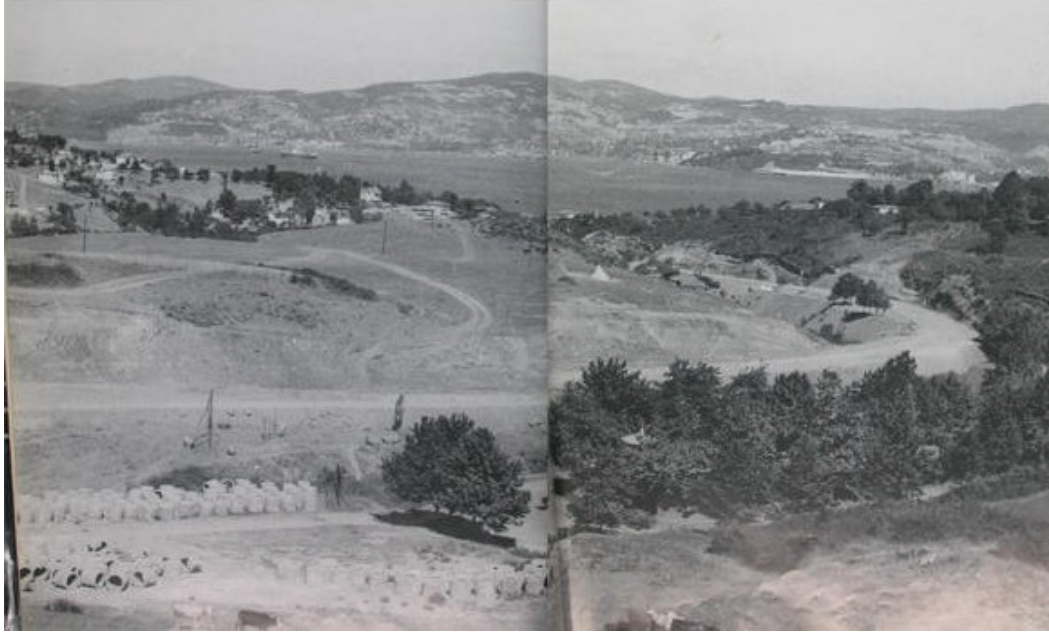
- **İstinye Vadisi - Taş Ocakları:**

“Tersane ile birlikte İstinye Vadisi'nde bulunan taş ve kireç ocakları da işletmeye açıldı. İstinye halkı 1950'li yıllara kadar tersane çalışanlarının tersane yakınlarında ikamet etmeye başladığı bir alan olarak gelişimini sürdürmüştür. Bu dönemde İstinye Vadisi'nde kurulmuş olan sanayi yapıları; Taş ve Kireç Ocakları (1907), Türkay Kibrit Fabrikası (Türkay Endüstri ve Tic. A.Ş.) (1954), Kavel Kablo Fabrikası (1954)'dır”(Tümertekin, E.,1985).

1.2.3 1956–1965 Dönemi İstinye Vadisi'nde Yer Alan Sanayi Alanlarının Planlı Gelişim Dönemi:

“1955 yılında İstinye Vadisi'nin sanayi alanı olarak açılma kararı alınması ile 1957'de Büyükdere Caddesi, İstinye Bayırı ve sahil yolunun bir kısmının yapılması ile yapılaşma alanlarında yasadışı gelişimin başladığı dönemdir. 1960'lı yıllarda tersanenin karşısındaki İstinye Koyu'nun kuzey yamaçları ikamet amacıyla yapılmış binalarla dolmaya başladı”(Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi:277).

“1965 yılından sonra İstinye ve yakın çevresinde şehirleşme giderek hızlanmış, sahil yolunda, 1952’de kurulmuş olan Sağlık Ocağı, 1967’de Devlet Hastanesi’ne dönüşmüş, 1970’de de de yakınına bir SSK Dispanseri yapılmıştır” (Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi:277).



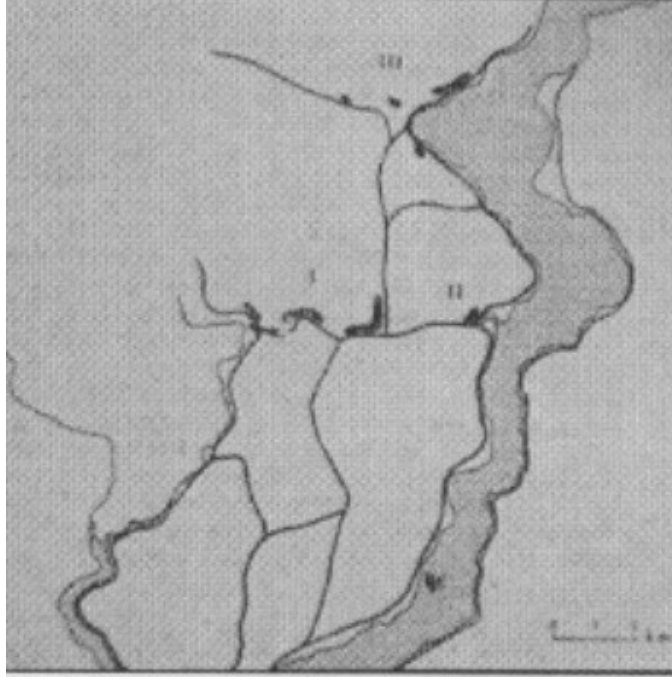
Resim 3.6 İstinye Bayırı açılırken (1957 yılı).

“Sarıyer ilçesinin bu dönemdeki nüfus artışına bakıldığında, 1955 yılı nüfusu 35.000 kişi iken, 1964’de bu değer 44.000’e çıkmıştı. Bu %31’lik artış oranı; İstinye’de de kendini hissettirip; 1935 yılında bir köy halinde olan İstinye’de 1000–2000 arasında olan nüfus, 1960 yılında 38.936 kişiye yükselmişti”(Arslan,R.,1973).

“Bu dönemde Boğaziçi Alanı’nda bulunan sanayi faaliyetleri incelenecek olursa, üç farklı bölge bulunmaktadır. Bunlardan ilki, Boğaziçi alanı dâhilinde kalmamasına rağmen, çok yakın mesafede bulunması nedeniyle büyük ölçüde etkilenen Ayazağa, ikincisi İstinye Vadisi, üçüncüsü ise Büyükdere Vadisi’dir”(Tümertekin,E.,1985).

“İstinye sanayi alanı ilk defa 1955 yılında “Sanayi Bölgeleri Nazım Planı” ile onaylamıştır. İstinye alanının kendini sanayi alanı olarak kabul ettirmesinde başlıca iki faktör rol oynamıştır. Bunlardan biri koyda yer alan doklar (tersaneler), diğeri ise İstinye Vadisi’nde bulunan faaliyete olan taş ve kireç ocaklarıdır. Nitekim 1955 yılında bu sahada sanayinin gelişmesine gerekçe olarak “İstanbul Şehir Sanayi Bölgeleri Nazım Planı İzah Raporu”nda, mevcut sanayinin zaten sağlığa zararlı olmadığı, bu bakımdan yenilerinin de kurulabileceği öne sürülmektedir”(Tümertekin,E.,1973). İnsan sağlığına zararlı olmayan bu faaliyetler, geçmişte yoğun meyve, sebze üretimi ve hayvancılık yapılan İstinye Deresi Vadisi’ni tamamen olumsuz etkilemiştir. Özellikle kıyıya yakın kesimlerde yer alan sanayi alanları,

sınırlı dinlenme, eğlenme ve deniz havası alabilme imkanı sunan alanları tehdit etmekte, rekreasyon dışı sanayi ile ilişkili faaliyetleri kendine çekmekte bu alanların özgün niteliklerini kaybetmelerine sebep olmaktadır”(Tümertekin,E.,1973)(Bakınız Şekil 3.16).



Şekil 3.16 Boğaziçi’nde yeni gelişmekte olan sanayi sahaları; I- Ayazağa, II-İstinye Vadisi, III- Büyükdere Vadisi (Tümertekin,E.,1973).

“Sözü edilen sahada sanayi faaliyetlerinin kurulmasının başlıca sebebi; sanayi tesislerine uygun boş arazinin bu köy niteliğindeki alanlarda yer almasıdır. İstinye Vadisi’nin içindeki meralara ve ziraat alanları yakın zamanlara kadar 500–600 metre ileride bulunan köy çevresindeki arazinin fiyatı ile karşılaştırılmayacak derecede ucuz olması sanayicileri buraya çekmiştir”(Tümertekin,E.,1973).

İstinye sanayi alanı gelişme alanları olarak iki kısımda incelenmelidir. Bunlardan birincisi koy; ikincisi vadi alanıdır.

- **İstinye Koy Alanı:**

“Bu bölge hemen hemen tamamıyla dok (tersane) ve tesislerle işgal edilmiş durumdadır. Koyun kıyısında ya da yakınında başka sanayi tesisi bulunmamaktadır. Bunun sebebi boş alan bulunmamasıdır. Şüphesiz yine de İstinye Koyu çevresinde arazinin sanayi için çok pahalı olması, sözü edilen faaliyetlerin buralarda gerçekleşmesini engellemiştir”(Tümertekin,E.,1973).

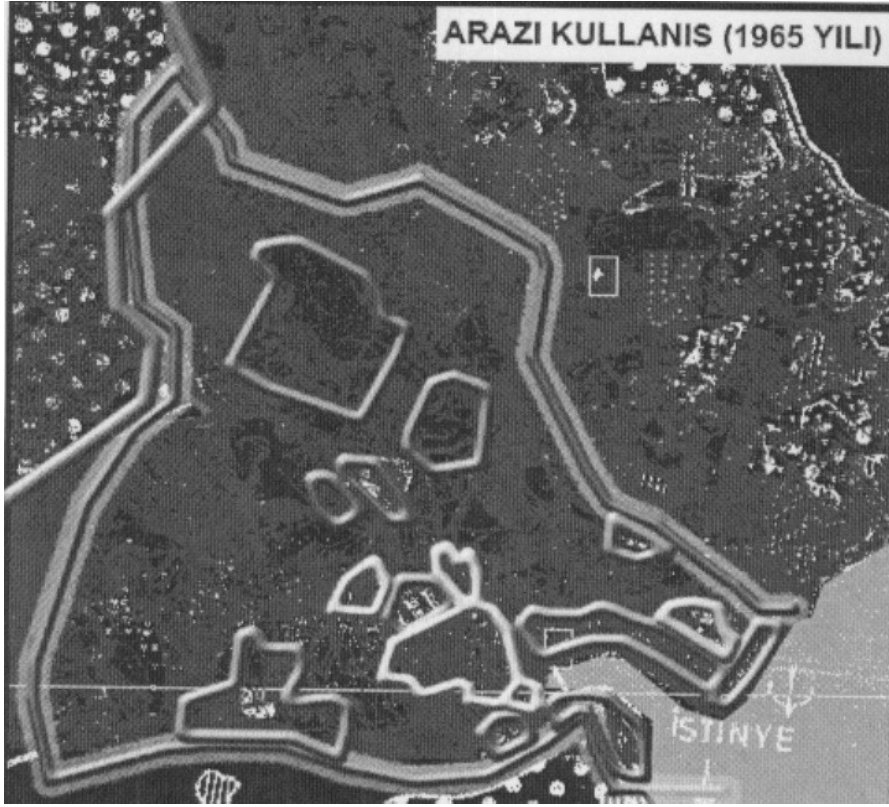
- **İstinye Deresi Vadisi:**

“Bu dönemde vadide altı adet büyük tesis bulunmaktadır. Bunlardan ilk kurulanı Türkay Kibrit Fabrikası (Türkay Endüstri ve Tic. A.Ş.) dir (1954). Onu yine Sütlüce’den nakledilen Kavel Kablo Fabrikası (1954) izlemiştir. Fakat doklardan (tersanelerden) sonra kurulan ilk önemli tesis 1950’deki dokuma fabrikasıdır. Buna ek olarak Beko Teknik bu alanda yer seçmiştir (1960). Bu dönemde yer yer vadi jeomorfolojik olarak değiştirilmiştir”(Tümertekin, E.1973). “Beko Teknik dışında bu alana yerleşmiş olan Elektrikli aletler (radyo-televizyon), dokuma ve kamyon karoseri, bisiklet imalathaneleri, Kibrit Fabrikası ve Kablo Fabrikası sonrasında yer seçmiş olan tesislerdir. Bu dönemde vadinin sanayi tesisleri tarafından en önemli yer seçim nedeni; arsanın ucuz olmasıdır. Ancak vadi tabanında düz alanın azalmasına karşılık fiyatların yükselmesi, sanayinin yeni tesisler yönünden gelişimini yavaşlatacak bir etki gibi görünse de, peyzaja olan olumsuz etkileri azalmamıştır”(Arslan,R.,1973).

“Sanayinin gelişim sürecinde; Boğaziçi’nin bütün kesimlerinde yoğun bir az gelirli nüfus baskısı söz konusudur. Bu durum yapılanma açısından Boğaziçi alanındaki arsa fiyatları ile tamamen ters düşen bir görünümdür. Hazine arazilerinin işgali ve son senelerde yaygın mülk edinme biçimi olan hisseli tapu gerçeği düşünülürse, konunun açıklığa kavuşması mümkündür”(Arslan,R.,1973).

“1965 yılına kadar çalışma alanı toplamının %74’ü henüz yapılaşmamış durumdadır. Toplam pay içerisinde %7’lik paya sahip olan konut alanları, tarihi köy içi alanı, planlı konut alanı, yasadışı gelişmiş konut alanları olarak gelişim göstermiştir. Toplam konut alanlarının %56’sını; yasadışı gelişmiş alanlar oluşturmaktadır. Koya açılan vadinin ağzı, eskiden beri İstinye Köyü’ne ait binalar ile özellikle Yeniköy doğrultusunda dönemin modern apartmanları ile kaplıdır. Geri kalan kısımda ise bir Anadolu kasabası çarşısı görünümü yaratan dükkânlar yer almışlardır. Öte yandan kıyı kesiminde eski evlerin yerine çok katlı binalar bulunmaktadır. Ancak koyun tamamen tersane (doklar) ile dolu olması, Bebek ya da Tarabya koyuları gibi cazip manzaralı oluşunu engellemekte, arazi fiyatlarının düşmesine neden olmaktadır. Bu durum yeni yapılan binaların kalite olarak Bebek, Tarabya ya da Emirgan kıyılarında bulunan yapılardan daha düşük seviyede olmasına sebep olmuştur”(Tümertekin,E.,1973)(Bakınız Şekil 3.17 ve Çizelge 3.1).

Yasadışı yapılaşmaların yer aldığı alan, İstinye’nin ilk yapılaşma alanı olarak gelişen tarihi köy içi alanı üzerinde gelişmiştir. Bunun sebebi tersane ve ilk açılan fabrikalara yakın olma talebi ve bunun yarattığı yapılaşma baskısıdır.



Şekil 3.17 İstinye 1965 yılı arazi kullanım haritası (Çiğdem Aysu'nun hazırladığı 1965 yılı Boğaziçi arazi kullanım haritasından yararlanılarak hazırlanmıştır).

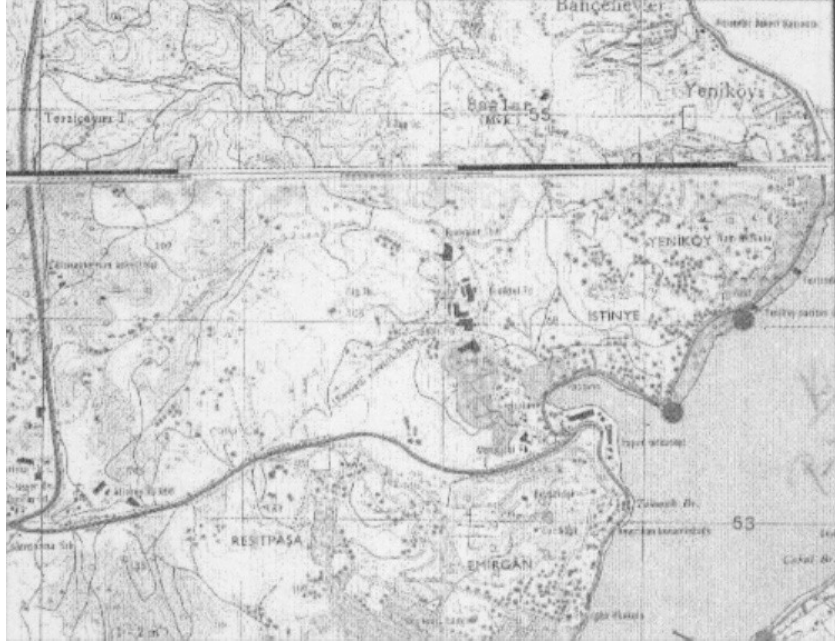
KENT KARAKTER TABLOSU (1965 YILI)		
	Alan (Ha)	%
Planlı konut alanı	7	2
Yasadışı konut alanı	13,7	4
Köyü alanı	3,6	1
Sanayi alanı	12	3
Taş ocakları	28,6	8
Donatı alanları	9,1	3
Koru alanı	6,6	2
Mezarlık	2,6	1
Orman alanı	9,7	3
Yapılaşmamış alan	263,7	74
Tüm alan	156,6	100

Çizelge 3.1 İstinye 1965 yılı arazi kullanım tablosu (Çiğdem Aysu'nun hazırladığı 1965 yılı Boğaziçi arazi kullanım haritasından yararlanılarak hazırlanmıştır).

Bu dönemde çalışma alanı içerisinde geri görünüm sınırları dâhilinde kalan turizm alanının, 9,1 ha'lık bölümü (%3) açık spor alanı olarak kullanılmaktadır.

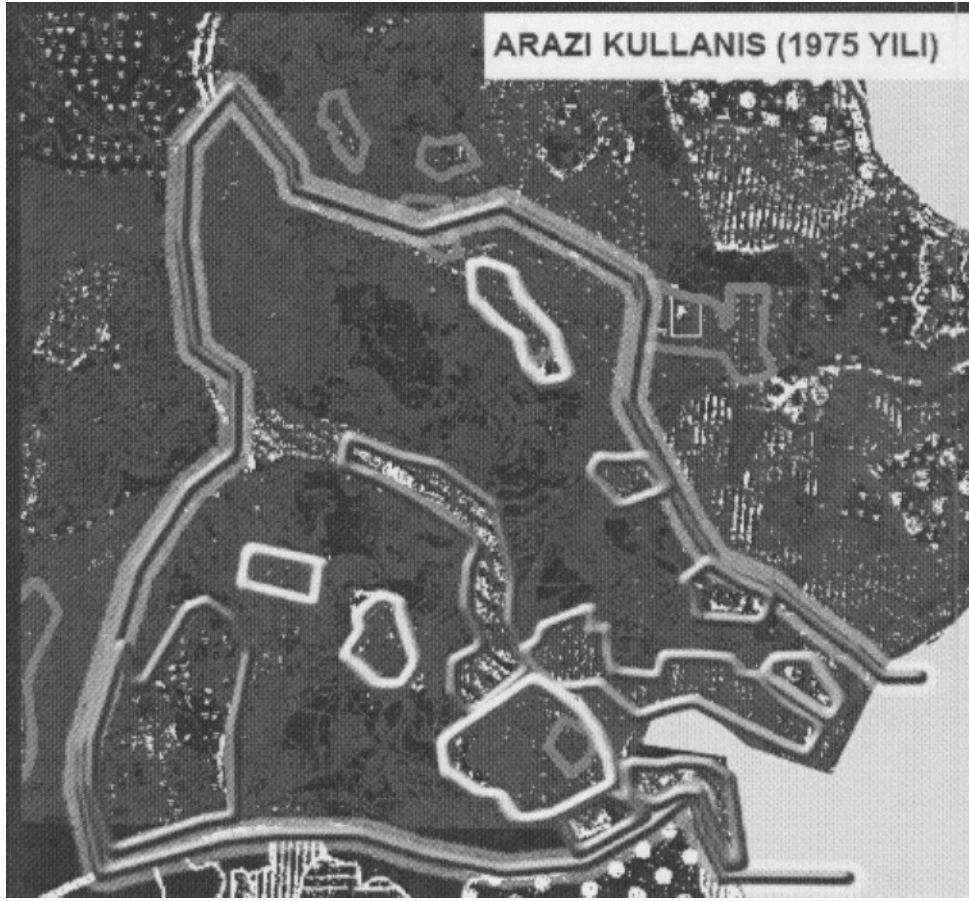
1.2.4 1966–1975 Dönemi Sanayi Alanlarının Dondurulması ve Sit Alanı İlanı Dönemi:

“Geçmişte köy niteliği taşıyan İstinye alanının sanayileşme ile kentleşme sürecinin başladığı dönem olarak nitelendirilebilir. Bu dönem, sanayi alanlarının önce korunma ve onaylanma sürecinin yaşandığı; sonrasında ise, Boğaziçi alanından kaldırılmasının gündeme ilk defa geldiği dönemdir”(Tümertekin,E.,1973).



Şekil 3.18 Kaynak: 1/25.000 Ölçekli İstanbul Planı.

“1966 yılında çıkarılan “İstanbul Sanayi Alanları Planı”ndan hemen önce Taşocakları kapatılmaya başlanmış olup; bu alana Beldesan Bisiklet Fabrikası kurulmuştur (1964). İstinye, 1966’da sanayi sahaları arasına alınmamışsa da, 1969’da kesin olarak sanayiye açılmıştır. Mevcut sanayinin sağlığa zararlı olmadığı gerekçesi ile onaylanan İstinye Sanayi Alanı, İstanbul içerisinde ilk planlı sanayi alanlarından biridir. Bunun yanında, 1960 yılından sonra şehirleşmenin baskısı ise, hızlı bir konut yapım faaliyeti, sanayi için sınırlı olan yerleşme alanlarının fiyatlarını yükseltmiş ve ilk kuruluş maliyetini arttırmıştır. Boğaziçi kentin başlıca ulaşım ağlarına bağlayan yolların giderek şehir trafiğinden etkilenmesi ve kendi trafik doğurma potansiyelinin artması için önemli olan girdi ve çıktılarının naklini güçleştirmiş, deniz yolu ulaşımı ise, büyük tesisler için özel iskeleler gerektirdiğinden elverişsiz duruma gelmiştir. Özetle denilebilir ki, modern teknolojilerle çalışacak kitle üretimi yapan sanayi işletmeleri için Boğaz artık elverişli bir alan olmaktan çıkmaktadır”(Tümertekin,E.,1973) (Bakınız Şekil 3.19 ve Çizelge 3.2).



Şekil 3.19 İstinye 1975 yılı arazi kullanım haritası (Çiğdem Aysu'nun hazırladığı 1975 yılı Boğaziçi arazi kullanım haritasından yararlanılarak hazırlanmıştır).

KENT KARAKTER TABLOSU				
	1965 YILI		1975 YILI	
	Alan (Ha)	%	Alan (Ha)	%
Planlı konut alanı	7	2	19,5	5
Yasadışı konut alanı	13,7	4	32,7	9
Köyü alanı	3,6	1	3,6	1
Sanayi alanı	12	3	21,6	6
Taş ocakları	28,6	8	28,6	8
Donatı alanları	9,1	3	27,6	8
Koru alanı	6,6	2	6,6	2
Mezarlık	2,6	1	2,6	1
Orman alanı	9,7	3	9,7	3
Yapılaşmamış alan	263,7	74	204,1	57
Tüm alan	156,6	100	156,6	100

Çizelge 3.2 İstinye 1975 yılı arazi kullanım tablosu (Çiğdem Aysu'nun hazırladığı 1975 yılı Boğaziçi arazi kullanım haritasından yararlanılarak hazırlanmıştır).

Bunun ardından 1973 yılında onaylanan Plan ile "Sit Alanı içinde hiçbir şekilde yeni sanayi tesisi veya mevcut sanayi kuruluşlarına ek birimlerin inşa edilemeyeceğini ve yeni ruhsat

verilmeyeceği; mevcut olan ve faaliyetlerine devam eden sanayi kuruluşlarının ise bir program dâhilinde tasfiye edileceği belirtilmiştir.” Bu durum tüm Boğaziçi Alanı’nda olduğu gibi İstinye alanında da “sanayi desantralizasyonu” sürecini başlatmıştır.

“Sarıyer ilçesinin nüfus değişimi incelendiğinde, 1965 yılında 47.000 iken 1970 yılında 62.000’e çıktığı görülmektedir. Buna bağlı olarak nüfusu 1960 yılında 3.896 olan İstinye yerleşmesinin; 1970 yılı nüfusu, 5.381’e yükselmiştir”(Arslan,R.,1973). “Bu nüfus artışının nedeni her şeyden önce, İstinye’nin gün geçtikçe işçi çeken bir merkez haline gelişidir” (Tümertekin,E.,1973). Özellikle koyun arka kesiminde yasadışı gelişimin başladığı bölge bu dönemde gelişmiş ve şekillenmiştir (Bakınız Çizelge 3.2).

“Sarıyer ilçesinde 1969 yılında DİE’den alınan anket verilerine göre, Büyükdere ve İstinye sanayi alanlarında çalışmakta olanların ikamet ettikleri mahaller, yine, ilk sırada %23 oranıyla Büyükdere, %12 oranıyla İstinye mahalleleridir. Yine bu alanlarda çalışan kesimin yüksek oranında (%20) Avrupa yakasından, %12’lik oranda Anadolu yakasından gelmektedir”(Arslan,R.,1973) (Bakınız Çizelge 3.3).

“Bu dönemde, İstinye Vadisi’nde ziraat ve hayvancılık ortadan kalkmışken, bu vadinin gayet dar ve engebeli kısımlarına yerleşen Karadeniz’li nüfusun, başta çilek, ahududu ve sebzeler olmak üzere yoğun zirai faaliyete başlamış olmaları ilgi çekici bir noktadır. Bu dönemde yapılan bir anket çalışmasında; bu alanda yaşayan nüfusun ancak %20’sinin İstanbul doğumlu; geri kalanların ise, başta Rize ve Trabzon olmak üzere Karadeniz doğumlu oldukları tespit edilmiştir”(Tümertekin,E.,1973).

ÇALIŞTIKLARI SEMT	1969 YILI SARIYER BÜYÜKDERE İSTİNYE									TOPLAM
	ŞİŞLİ	BEYOĞLU	GAYRETTEPE ESENTEPE	GÜLTEPE	İSTİNYE	BÜYÜKDERE	ANADOLU YAKASI	AVRUPA YAKASI	DİĞER SEMTLER	
İŞÇİ SAYISI	78	12	33	148	445	806	598	723	816	3659

Çizelge 3.3 1969 yılında Büyükdere ve İstinye sanayi alanlarında çalışmakta olan işçilerin ikamet ettikleri mahalleler (Arslan,R.,1973).

“Çalışma alanında fiziksel yapının gelişimi incelendiğinde, 1965 yılında toplam 24.3 ha olan toplam konut alanının, 1975 yılında 55.8 ha’a çıkmış olduğu görülür. Yasadışı konut alanları, toplam konut alanlarının % 58’idir. Bu artış, sanayi alanlarındaki %80 oranındaki artış ile paralellik göstermektedir. 1965 yılında 12 ha olan sanayi alanı, 1975 yılında 21.6 ha’ yükselmiştir. Bunun sebebi olarak da sanayi alanlarının artış göstermesi yanı sıra mevcut yapılarının yetmemesi üzerine çevrelerine doğru gelişme göstermeleri gösterilebilir. İstinye

yerleşmesinde yer alan sanayi alanlarının yerleşik hale gelmesi ve genişlemeleri üzerine hemen arkasında yapılaşma lekeleri görülmektedir. Bu lekeler günümüzde Poligon Mahallesi ve Ferahevler mahallelerinde görülen yasadışı yapılaşmaların ilk başladığı noktalarıdır. Bu noktaların özellikle alan içerisinde Boğaz manzarasının olduğu yüksek kotlarda yer seçmesi dikkat çekici bir özelliktir. Yapılaşmamış alanlar üzerindeki baskılar sonucu 1965 yılında toplam alanın %74'ü iken; 1975'de bu değer %54'e düşmüştür. 1965 yılında turizm alanı sınırları dâhilinde açık spor alanı kullanımı mevcut iken 1975'te bu alan işlevsiz konuma dönüşmüştür. Ancak günümüzde kamu arazisi üzerinde yer alan Enka Spor Tesis'lerinin, Tenis Klübü'nün ve Atçılık Binicilik Klüpleri'nin bulunduğu donatı alanı bu dönemde gelişmiştir”(Arslan,R.,1973).

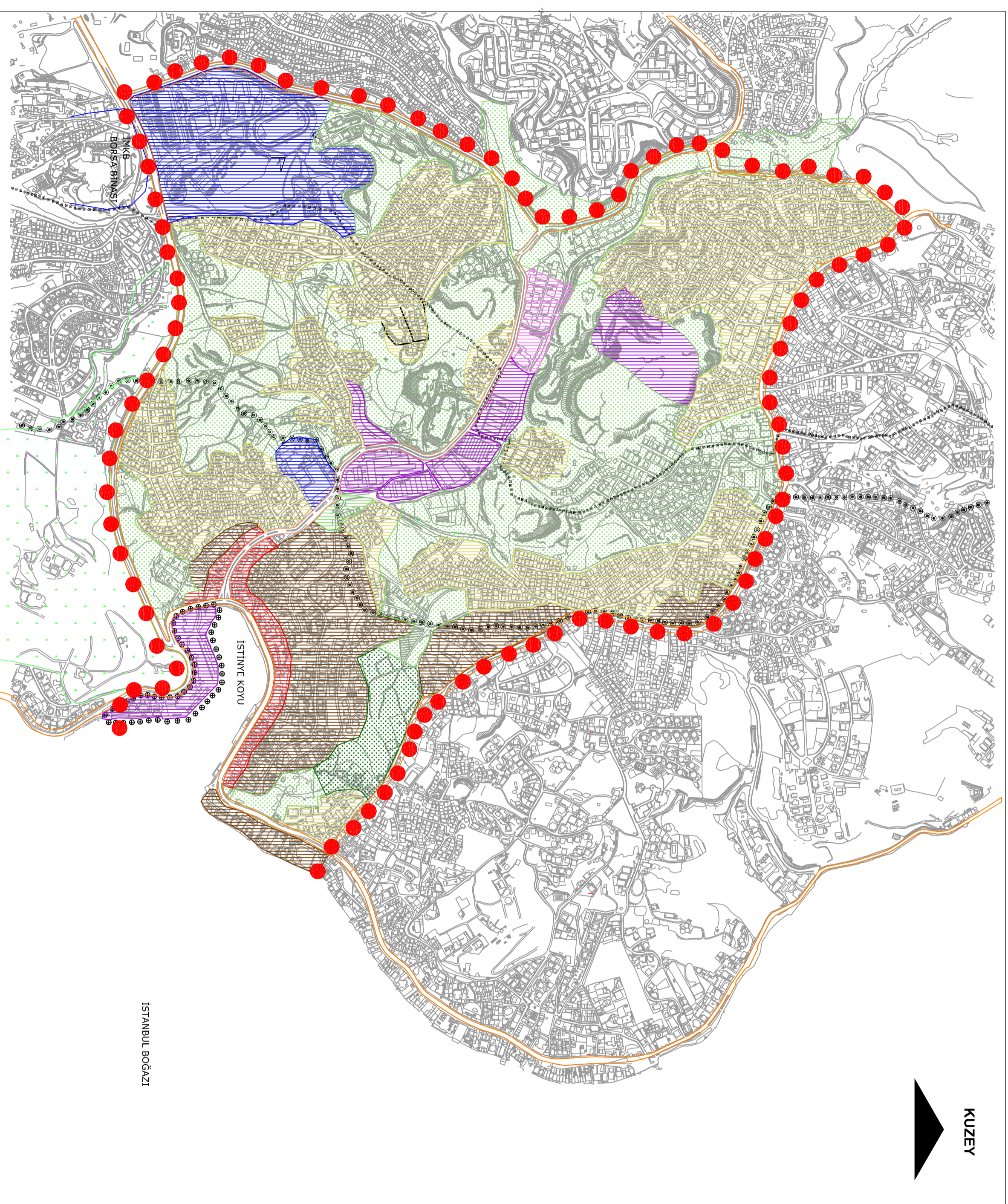
1.2.5 1976–1989 Yasadışı Yapılaşmalarda Hızlı Artış ve Yoğunlaşma Dönemi:

“Bu dönem, Boğaziçi alanının yasal gelişimlerden en fazla etkilendiği, sanayinin İstinye'den desantralize edilmeye başlandığı dönemdir. 1975 yılında 21.6 ha alana yerleşmiş, toplam alan içerisinde %6'lık paya sahip olan sanayi alanları, 1989 yılında 18.94 ha ile %5'e gerilemiştir. Bu dönemde taş ocakları kapatılmaya başlanmış; 28 ha'dan 7 ha'a düşmüştür. Sanayi alanları da desantralizasyon sürecinde taşınma hazırlıklarına girişmişlerdir”(Aysu,Ç.,1989)(Bakınız Sarıyer İlçesi İstinye Mahallesi 1987 yılı Arazi Kullanım Paftası).

“1970'li yılların korumaya ilişkin politikalarına karşın Boğaziçi Köprüleri'nin yapımı kararı alınması da, kentsel ranttı arttırıcı faktör olmuştur. Bölgede yasadışı gelişimin yaklaşık dört kat artış gösterdiği bu dönem, tüm koruma politikalarına ve buna ilişkin yasal düzenlemelere karşın, yasadışı gelişim açısından önemli bir kırılma dönemi olarak nitelendirilebilir. Sanayi alanı desantralizasyonu başlamasına karşılık hizmet alanlarında artış da bölgenin sanayi alanından hizmet alanına dönüşümünün gerçekleşmekte olduğunu göstermektedir”(İstanbul Dergisi,2001:68).

“1973 yılında açılan Boğaziçi Köprüsü ve Çevre Yolları her iki yakadaki arazi kullanımını olumsuz etkilemiştir. Bu dönemde İstinye alanında da yeşil alanlar tahrip edilmiş, geri görünüm ve etkilenme bölgelerinde yasadışı konut alanlarında da hızlı artış görülmektedir. Çalışma alanının II. Boğaziçi Köprüsü'ne yakın konumda olması, bölgede kentsel rant amaçlı yoğunlaşma ve yasadışı yapılaşmaların hızla artışına sebep olmuştur. 1975'te seyrek olarak başlayan hisseli ifraz edilmiş alanlar; 1989'da kaçak yapılarca doldurulmuştur. 1960'lı yıllarda ilk yasadışı yapılaşma alanları başlayan Ferahevler ve Poligon yerleşmeleri bu

Sarıyer İlçesi İstinye Mahallesi 1987 yılı Arazi Kullanım Pafatası



LEJAND

	İSTİNYE MAHALLE SINIRI
	BOĞAZIÇI ÖNGÖRÜM SINIRLARI
	BOĞAZIÇI GERİGÖRÜM SINIRLARI
	ULAŞIM AKSİTLERİ
	PLANLI KONTROL ALANLARI
	YASADIŞI (PLANSIZ) KONTROL ALANLARI
	SANAYİ ALANLARI
	TİCARET- HİZMET ALANLARI
	DEPO ALANLARI
	DONATI ALANLARI
	İŞLEVSİZ YEŞİL ALANLAR
	MEZARLIK
	TARİHİ EMİRGAN KORUSU

ÇİZEN: ZÜMRÜT TURUNÇ

ÖLÇEK: 1/1000

dönemde mahalle halini almıştır”(Aysu,Ç.,1989)(Bakınız Çizelge 3.4).

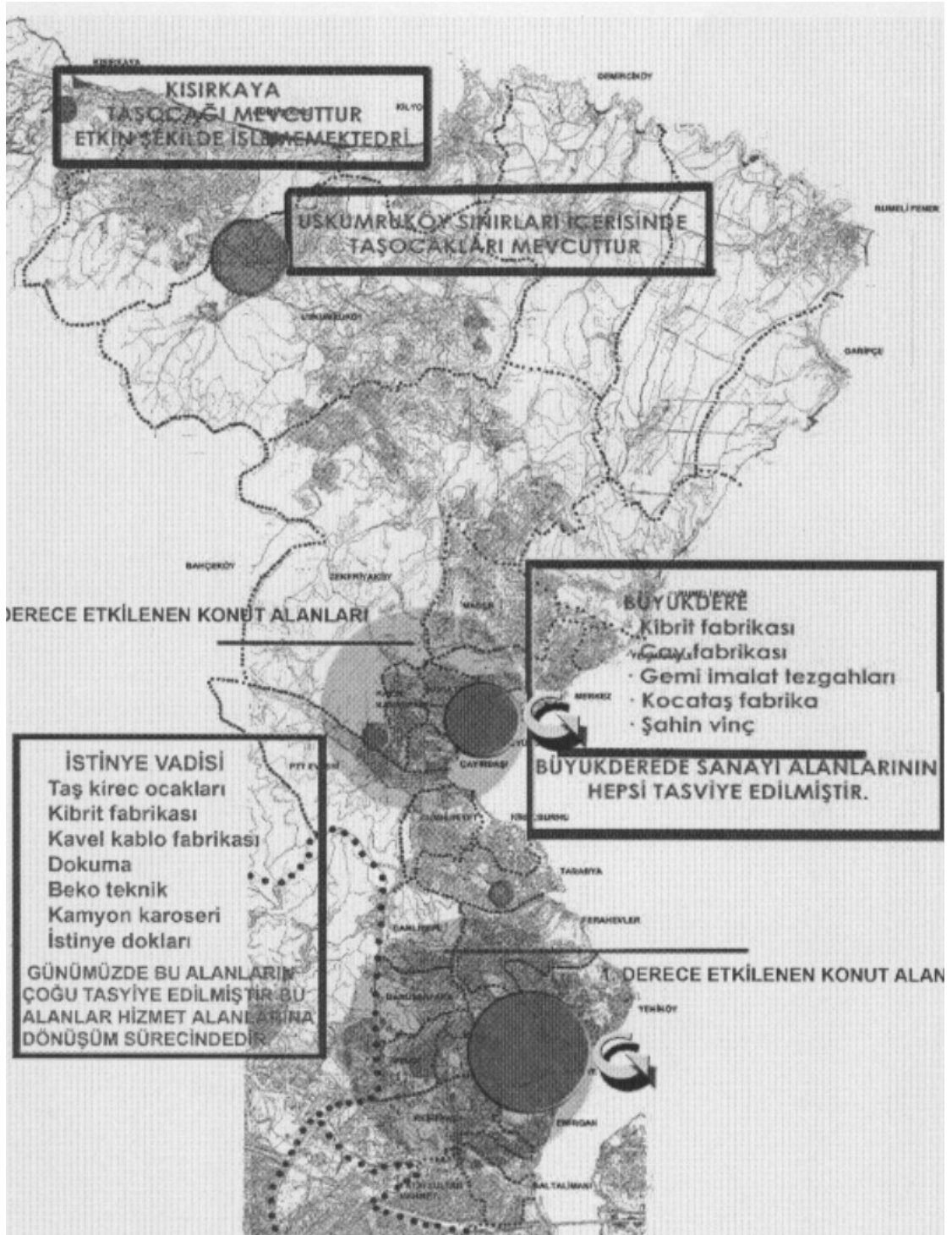
KENT KARAKTER TABLOSU				
	1975 YILI		1987 YILI	
	Alan (Ha)	%	Alan (Ha)	%
Planlı konut alanı	19,5	5	28,22	8
Yasadışı konut alanı	32,7	9	113,71	32
Köyiçi alanı	3,6	1	3,6	1
Sanayi alanı	21,6	6	18,94	5
Taş ocakları	28,6	8	7,79	2
Hizmet alanları	-----	----	4,9	1
Donatı alanları	27,6	8	36,8	10
Koru alanı	6,6	2	2,59	1
Mezarlık	2,6	1	7,05	2
Orman alanı	9,7	3	-----	-----
Yapılaşmamış alan	204,1	57	133	37
Tüm alan	156,6	100	156,6	100

Çizelge 3.4 İstinye 1987 yılı arazi kullanış tablosu.

1.1.1 1990–2007 Sanayi Faaliyetlerinin Desantralize Edilmesi- Hizmetler Sektörünün Hâkimiyeti Dönemi:

Bu dönemde İstinye’den sanayinin desantralize edilmesi sürecidir. İstinye, vadi olarak da fabrikalara maruz kalmıştır (Bakınız Şekil 3.20, Sarıyer İlçesi İstinye Mahallesi 2000 yılı ve 2007 yılı Arazi Kullanım Paftaları, Çizelge 3.5).

İstinye’de koy ve vadi de bulunan 1990-2007 yılları arasındaki arazi kullanım değişiklikler (sanayi ve hizmet alanındaki) aşağıda incelenmiştir:



Şekil 3.20 Günümüzde çoğunun hizmet sektörüne dönüşmüş olduğu ya da tasfiye edildiği Sarıyer İlçesi Sanayi Alanları (2007).



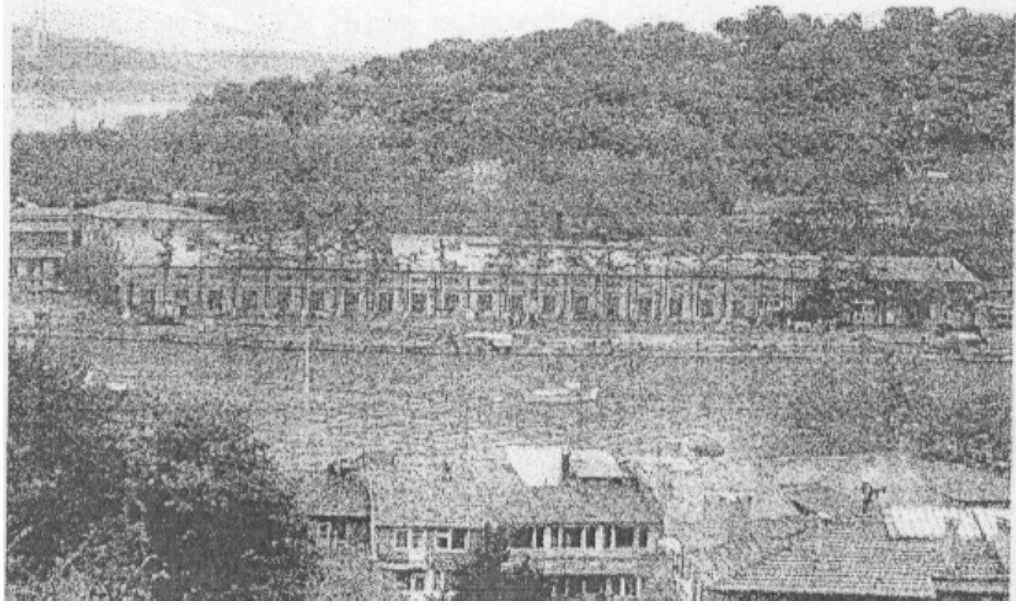
Resim 3.7 İstinye Koyu Mahallesi hava fotoğrafı-2001.

- 1) Yıllarca Türk ya da yabancı pek çok geminin onarıldığı, bakımının yapıldığı tersane

1985'te uygulamaya giren 2960 no'lu Boğaziçi Yasası'nın 12. maddesi gereğince kapatılmış ve bu alan turizm merkezi ilan edilmiştir. İstanbul Haliç, Kazlıçeşme ve İstinye bölgelerindeki sanayi tesisleri, fabrikalar, tersaneler boşaltılmaya (desantralizasyon) başlandı. İstinye Deresi'nin koya getirdiği kirlilik çevreye zarar vermektedir. 1989 Haziran ayına kadar Tersane'nin İstinye Koyu'nu kirleten "kum püskürtme ile raspa" işlemine İstinyeli'ler karşı çıkmaya başladılar. Bu işlem paslı gemilerin üzerine uygulanmakta, basınçla çıkan paslar midye ve yosun karmasına karışarak bulut halinde savrulup, denize, bitkilere ve evlerin üstüne yayılmaktaydı. İstinyeli'ler, bu cehennem tablo ile aşırı derecede kirlenmiş dereyi, binden fazla imza toplayarak en üst düzey mercilere anlatan dilekçeler verdiler. Bu konuda, basın müthiş bir ilgi gösterdi, yirmüçe yakın yazı yazıldı. "26 Ağustos 1991 yılında İstinye Tersanesi boşaltılmaya başlanmıştır (Bakınız Resim 3.8). Havuzlar ve makine bölümü Pendik Tersanesi ile İzmir'deki Alaybey Tersanesi'ne nakledilmiştir. Büyük yüzer havuz römorkörlerle yerinden alınarak, önce yer hazırlanamadığı için Tophane rıhtımına bağlanmış, bir süre sonra da Pendik Tersanesi'ne götürülmüştür. Dökümhane, atölye ve ambar binaları ve depolar boşaltılarak yıktırılmıştır" (Kılıç,A.,2001)(Bakınız Resim 3.9). Tersane tamamen kaldırılıp, Gemi Sanayi ve Anonim Şirketine ait 35 dönümlük arazi boş kalmıştır. Turizm alanı ilan edilmesine rağmen boş kalan bu arsada otopark olarak kullanılmaktadır (Bakınız Resim 3.10).



Resim 3.8 1907'de kurulan İstinye Tersanesi 1991'de kaldırılmıştır. Bununla birlikte yeniden geliştirmede, düzenlemede tasarıma veri olabilecek kimliksel öğelerde yok edilmiştir (Gül vd, 1993), İstinye Tersanesi (Bünyamin Dinç, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, s.278).



Resim 3.9 İstinye'deki geçmişle günümüz arasında ilişki kurulmasını sağlayan endüstriyel binalar restore edilerek işlevsel dönüşümü -günümüze kalabilirdi-yıkıldı- (Kılıç,A.,1999:218)(Gül,A.,vd, 1993:117).



Resim 3.10 Turizm alanı ilan edilen eski Tersane Bölgesi'nin otopark olarak kullanımı / İstinye (04-12-2007 Foto: Z.Turunç).

- 2) Sanayi desantralizasyonu sonucu İstinye'nin iç kısımlarındaki sanayi yapıları ya konut inşaatına ya da değişik iş alanlarına dönüştürüldü. 2000 yılında Briket Fabrikası yeri ABD Konsolosluğu'na satmıştır (Bakınız Resim 3.11).



Resim 3.11 ABD Konsolosluk Binası- Dereiçi Caddesi'nden sahile inerken görünümü / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç).

- 3) Bu dönem içerisinde; Termoteknik ve Beldeyama Tesisleri'nde halen küçük çapta üretim söz konusudur (Bakınız Resim 3.12).



Resim 3.12 Beldeyama Tesisleri Girişi - Kavşaktan konumu / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç).

- 4) **Türkay Kibrit Fabrikası ve Depoları'ndan Koç Üniversitesi'ne:** İstinye Çayırbaşı'nda yaklaşık 25 bin metrekarelik arazide Türkay Kibrit Fabrikası (Türkay Endüstri ve Tic. A.Ş.) 27 Eylül 1956'da açılarak, Türkay kibritlerini piyasaya sunmuştur. Vehbi Koç'ın sahibi olduğu şirket 32 yıllık bir geçmişe sahiptir. 22 Şubat 1989 yılında Vehbi Koç Vakfı İdare Heyeti'nin aldığı kararla, Özel Koç Üniversitesi'nin kampüsü için bir süredir depo olarak kullanılan Türkay Kibrit Fabrikası binaları kullanılması kararı alınmıştır. Yapılan tadilatlarla Özel Koç

Üniversitesi geçici kampüsünde törenle eğitime açılmıştır. Koç Üniversitesi, 2000–2001 öğretim yılından itibaren Rumeli Feneri Kampüsü'nde faaliyetini sürdürmeye başlamıştır. Üniversite'nin taşınmasından sonra bu binalar Migros olarak hizmet sektöründe faaliyet göstermektedir (Bakınız Resim 3.13,3.14).



Resim 3.13 MMM Migros- Dereiçi Caddesi'nden sahile inerken görünümü / İstinye (13–04–2008 Foto: Z.Turunç).



Resim 3.14 MMM Migros- görünüşü / İstinye (13–04–2008 Foto: Z.Turunç).

- 5) **Kavel Fabrikası'ndan Carrefour SA'ya:** Bazı endüstri ürünlerinin Türkiye'de ilk imalatı, ilk grev ve ilk fabrika işgali adını, kablunun KA'sı, venin V'si, elektriğin EL'inin birleşmesinden alan Kavel Fabrikası'nda gerçekleşmiştir. Vehbi Koç ve Emin Akdar tarafından kurulmuş ve 1956 yılında Söğütözü'nden İstinye'ye taşınmıştır. Başlangıçta Ltd. Şirket olan kuruluş, 1960'larda anonim şirket olmuştur. Hollandalı yatırımcı NKF Şirketi de ortaklar arasına katılmıştır. Kablo ve emaye bobin teli ile suni deri imalatının gerçekleştiği ilk fabrikadır. Aynı zamanda atölyelerde fabrikanın

ihtiyacı olan değerli makineler de üretilmektedir. 1964 yılında Türkiye’de ilk defa Hulo Hop üretildi. İlk grev, 1962’lerde bir genel müdürün ücret arttırma kararının, yerine gelen müdürün iptal etmesiyle oldu. 1969’da yine ücret artışından bir süre sonra, bir günde bütün işçiler ve ustabaşları Maden İş Sendikası’na üye oldular. Zaten işçiye büyük baskı uygulayan aynı idareci, bir süre sonra yirmiyedi kişinin işine son verdi. İmalat aksadı ve fabrika, işçiler tarafından işgal edildi ve genel müdür görevinden istifa etti. 1997 yılında Kavel Fabrikası İstinye’den Bozöyük’e taşındı. Tasfiyesi bittikten sonra da kapatıldı. 2001 yılında Kavel Kablo Fabrikası yerini Carrefour SA’ya satmıştır (Bakınız Resim 3.15,3.16).



Resim 3.15 Carrefour Sa- Kavşaktan konumu / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç).



Resim 3.16 Carrefour Sa- Dereçi Caddesi’nden sahile inerken görünümü / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç).

- 6) Bunun yanında metropole hizmet veren alanlar; Borusan Oto, Otokoç, Merck-Sharp-Dohme gibi şirketler bünyesinde depolama ya da üretim faaliyeti bulundurmamaktadırlar (Bakınız Resim 3.17,3.18). İngiliz İlaç Firması Merck-Sharp-Dohme 2005 yılında İstanbul temsilciliğini İstinye’ye taşınmıştır. Zeminin sağlam olmasına büyük önem veren şirket yetkilileri; yüksek bütçe ile yapılacak bir bina için İstinye’nin prestij kaynağı olması; ulaşımın Büyükdere Caddesi’ne yakın olma

potansiyeli; düz ve geniş arazi imkanlarını da sağladığı için uluslararası bir şirket olarak Boğaziçi alanında yer seçmiş olduğunu söylemek mümkündür.



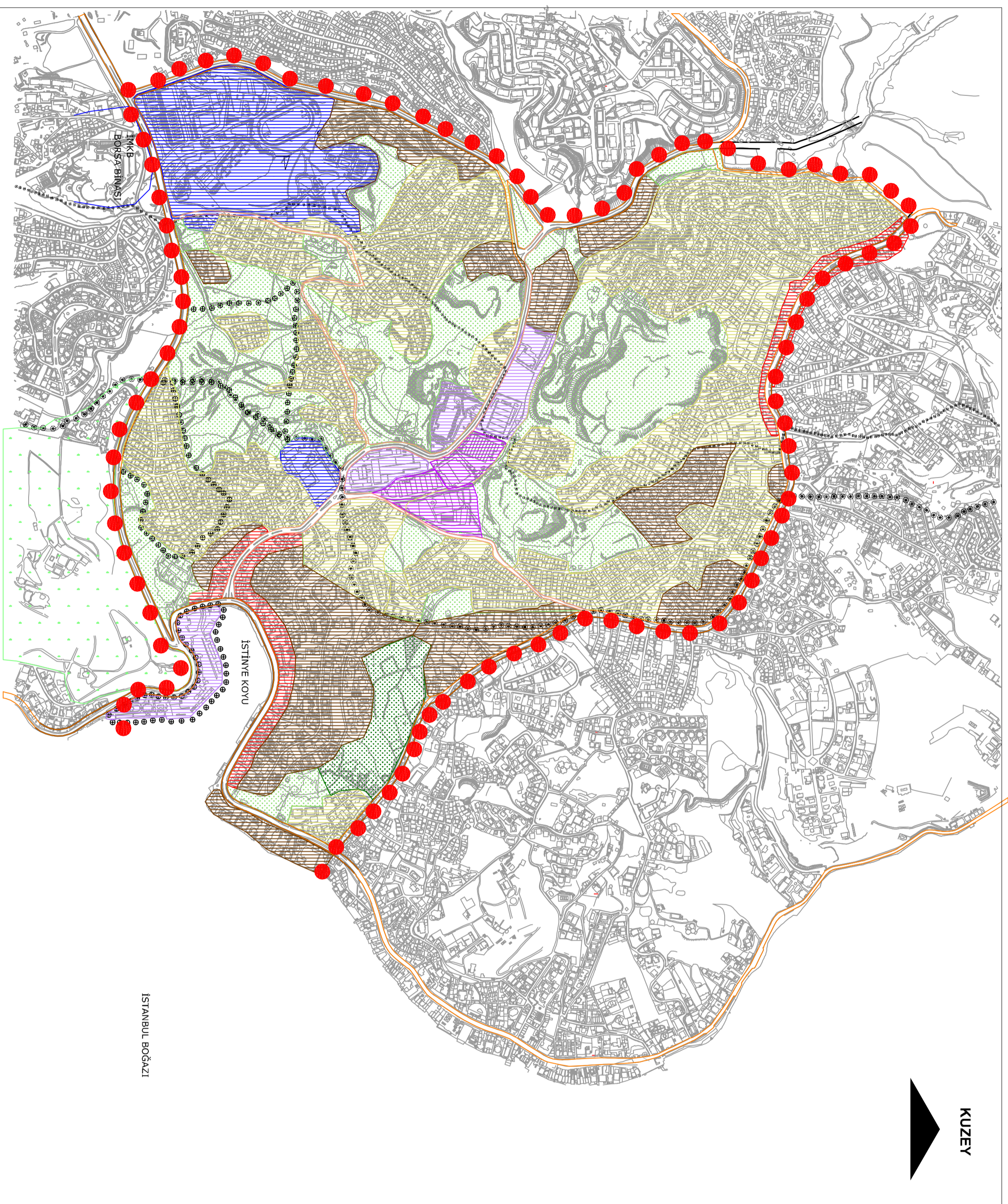
Resim 3.17 Borusan Oto- Dereiçi Caddesi'nden sahile inerken görünümü / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç).



Resim 3.18 Borusan Oto- Dereiçi Caddesi'nden sahile inerken görünümü / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç).

- 7) Bunun yanında Carrefour Sa'nın; vadi alanına taşınması, Koçtaş'ın ve Migros'un yerleşim için İstinye'yi seçmiş olmasının nedenleri: eğiminin müsait olması; büyük alan kullanımını gerektiren fonksiyonlar için yeterli büyüklükte arazi olması, İstinye Vadisi'nde üst gelir grubunun konut alanlarının yer seçimi olarak sayılabilir.

Sarıyer İlçesi İstinye Mahallesi 2000 yılı Arazi Kullanım Pafması



LEJAND

	İSTİNYE MAHALLESİ SINIRI
	BOĞAZIÇI ÖNGÖRÜM SINIRLARI
	BOĞAZIÇI GERÇEKLEŞİM SINIRLARI
	BOĞAZIÇI KAMUDA GÖRE İLAN EDİLEN TURİZM ALANI
	ULAŞIM AKSURLARI
	PLANLI KONUT ALANLARI
	YASADISI (PLANSIZ) KONUT ALANLARI
	ATIL DURUMDA OLAN ALANLAR
	TİCARET- HİZMET ALANLARI
	HALEN DÜŞÜK ORANDA ÜRETİM YAPAN HİZMET ALANLARI
	MEVCUT DONATI ALANLARI
	İŞLEVSİZ YEŞİL ALANLAR
	MEZARLIK
	TARİHİ EMİRGAN KORUSU

ÇİZEN: ZÜMRÜT TURUNÇ

KAYNAK: İBB'nin 2000 yılı İstinye Mahallesi arazi kullanış haritasından yararlanılarak hazırlanmıştır

ÖLÇEK: 1/1000

Sarıyer ilçesi İstinye mahallesi 2000 yılı ve 2007 yılı arazi kullanım paftaları incelendiğinde Çizelge 3.5'deki gibi arazi kullanım tablosuna ulaşılır.

KENT KARAKTER TABLOSU						
	1987 YILI		2000YILI		2007 YILI	
	Alan (Ha)	%	Alan (Ha)	%	Alan (Ha)	%
Planlı konut alanı	28,22	8	56,6	16	63	18
Yasadışı konut alanı	113,71	32	135	38	139	38
Köyiçi alanı	3,6	1	3,6	1	3,6	1
Sanayi alanı	18,94	5	-----	-----	-----	-----
Taş ocakları	7,79	2	-----	-----	-----	-----
Sanayi+Hizmet alanları	-----	1	6,93	2	6,93	2
Hizmet alanı	7,79	10	13,6	4	27,61	8
Atıl Sanayi Alanı	4,9	1	12,01	3	7,5	2
Donatı Alanı	36,8	2	38	11	38	11
Amerikan konsolosluğu	-----	-----	-----	-----	3,8	1
Koru alanı	2,59	37	2,59	1	2,59	1
Mezarlık	7,05	1	7,05	2	7,05	2
Orman alanı	9,7	3	-----	-----	-----	-----
Yapılaşmamış alan	133	57	81,2	23	26,6	17
İnşaat alanı	-----	-----	-----	-----	5,2	1
Tüm alan	156,6	100	156,6	100	156,6	100

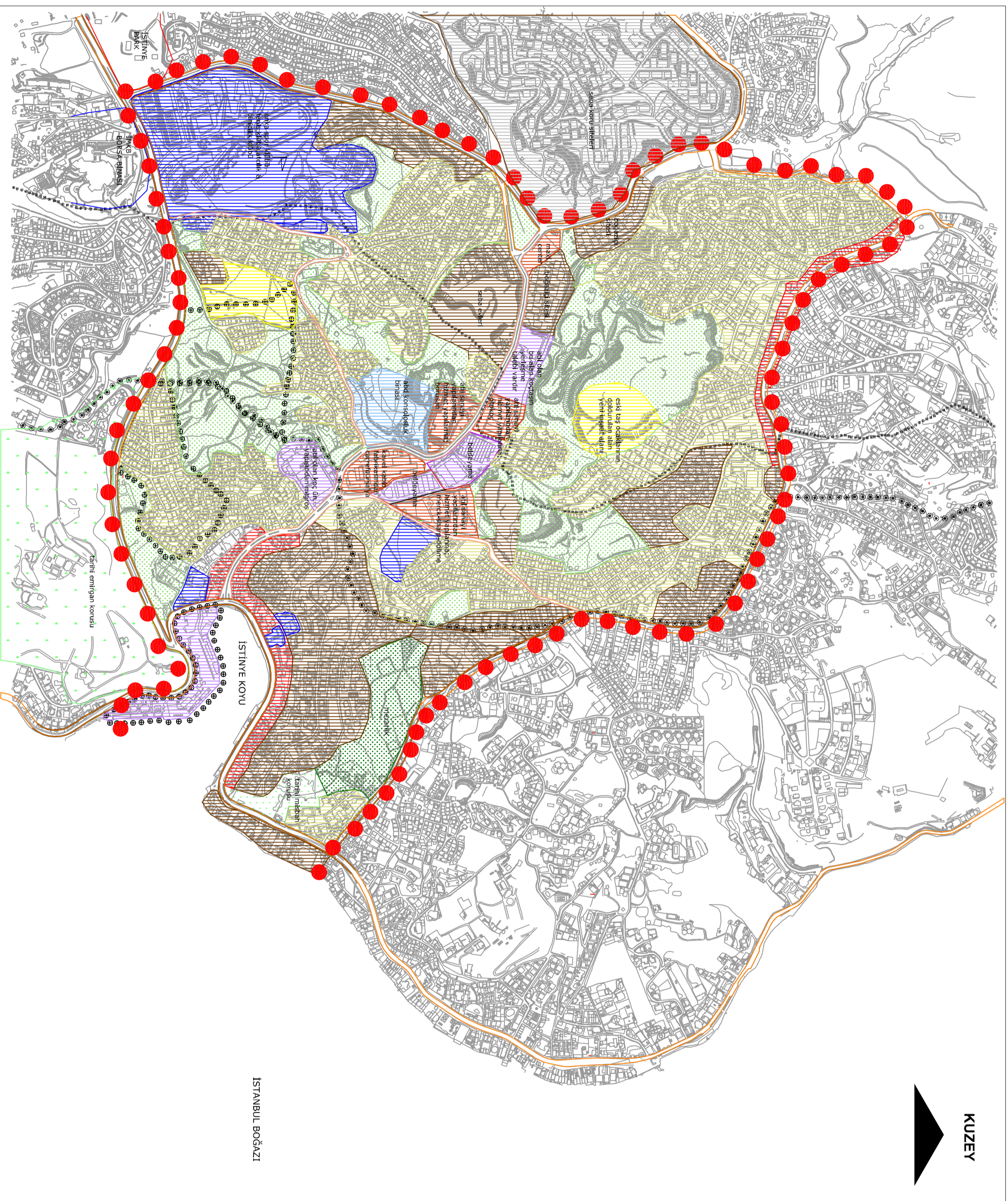
Çizelge 3.5 İstinye 2000 ve 2007 yılları arazi kullanış tablosu (İBB'nin hazırladığı 2000 yılı ve Sarıyer Belediyesi'nin hazırladığı İstinye mahallesi arazi kullanış haritalarından yararlanılarak hazırlanmıştır).

3.4 İstinye'nin Günümüzdeki Durumu:

3.4.1 İstinye Koyu Mahallesi Arazi Kullanımı:

Sarıyer İlçesi İstinye Mahallesi 2007-2008 yılları arazi kullanım paftasında da görüldüğü gibi İstinye'yi koy ve vadi olarak incelemek gerekmektedir (Bakınız İstinye Koyu Mahallesi Planı ve Arazi Kesitleri Paftaları).

Sarıyer İlçesi İstinye Mahallesi 2007-2008 yılı Arazi Kullanım Pafatası



LEJAND

	İSTİNYE MAHALLE SINIRI
	BOĞAZIÇI
	ONGÖRÜNDÜM SINIRLARI
	BOĞAZIÇI
	GERİGÖRÜNDÜM SINIRLARI
	BOĞAZIÇI KANUNUNA GÖRE İLAN EDİLEN TÜRİZM ALANI
	ULUŞIM AKSIZLARI
	PLANLI KONUT ALANLARI
	YASADIŞI (PLANSIZ) KONUT ALANLARI
	ATIL DURUMDA OLAN ALANLAR
	TİCARET- HİZMET ALANLARI
	HALEN DÜŞÜK ORANDA ÜRETİM YAPAN HİZMET ALANLARI
	İNŞAAT ALANI
	DONATI ALANLARI
	ABD KONSOLİDASYON ALANI
	İŞEVSİZ YEŞİL ALANLAR
	MEZARLIK-tarhi misbah korusunun bir bölümü arazi mezanlık şevine dönüşmüştür.
	TARİHİ MİSBAH KORUSU
	TARİHİ EMİRGAN KORUSU



ÇİZEN: ZÜMRÜT TURUNÇ
KAYNAK: Sarıyer Belediyesi resmi web sitesinde yayınlanan 2007 yılı İstinye Mahallesi arazi kullanış haritasından ve 2007-2008 yılı alan çalışmalarından yararlanılarak hazırlanmıştır.
ÖLÇEK: 1/1000

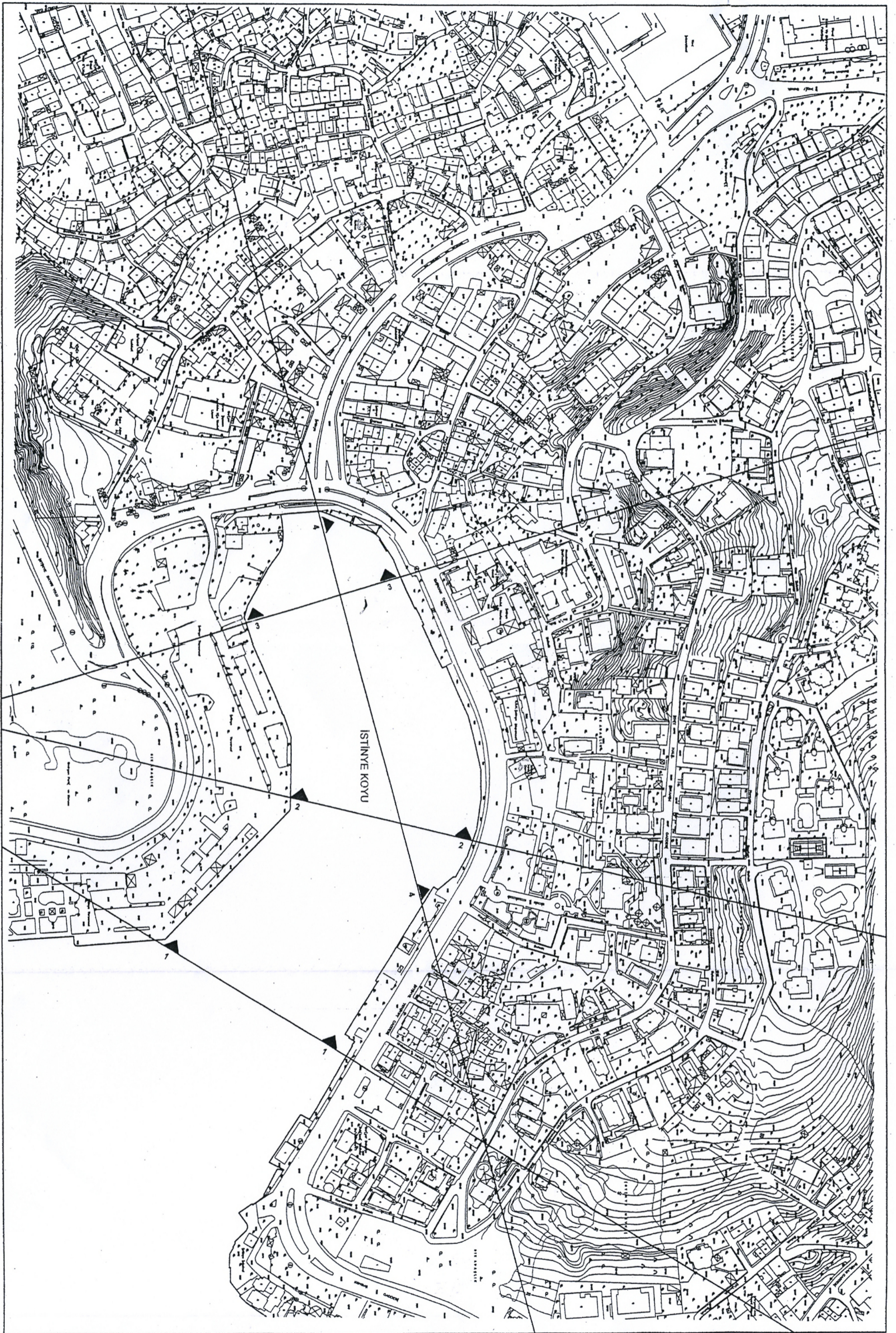


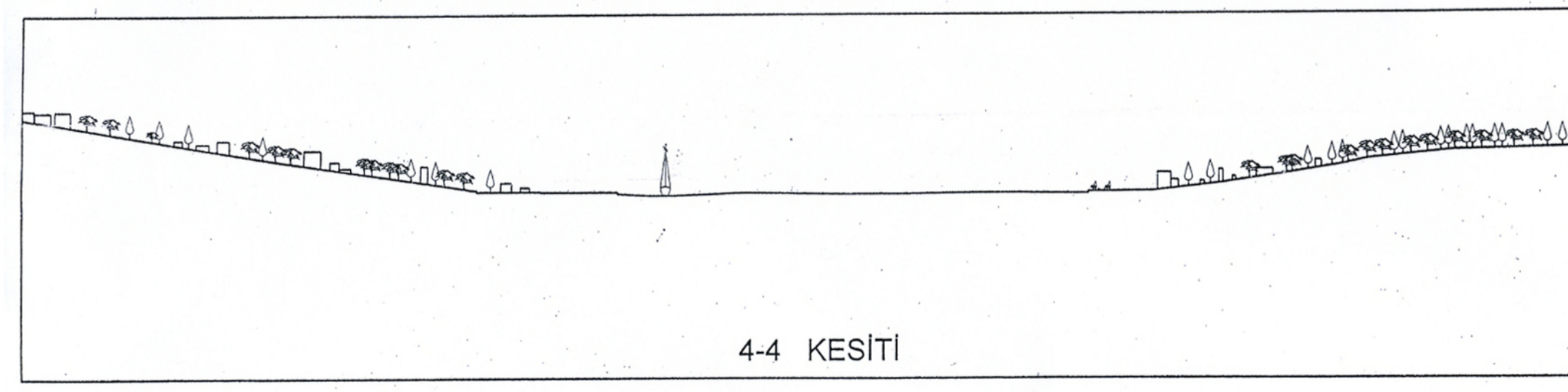
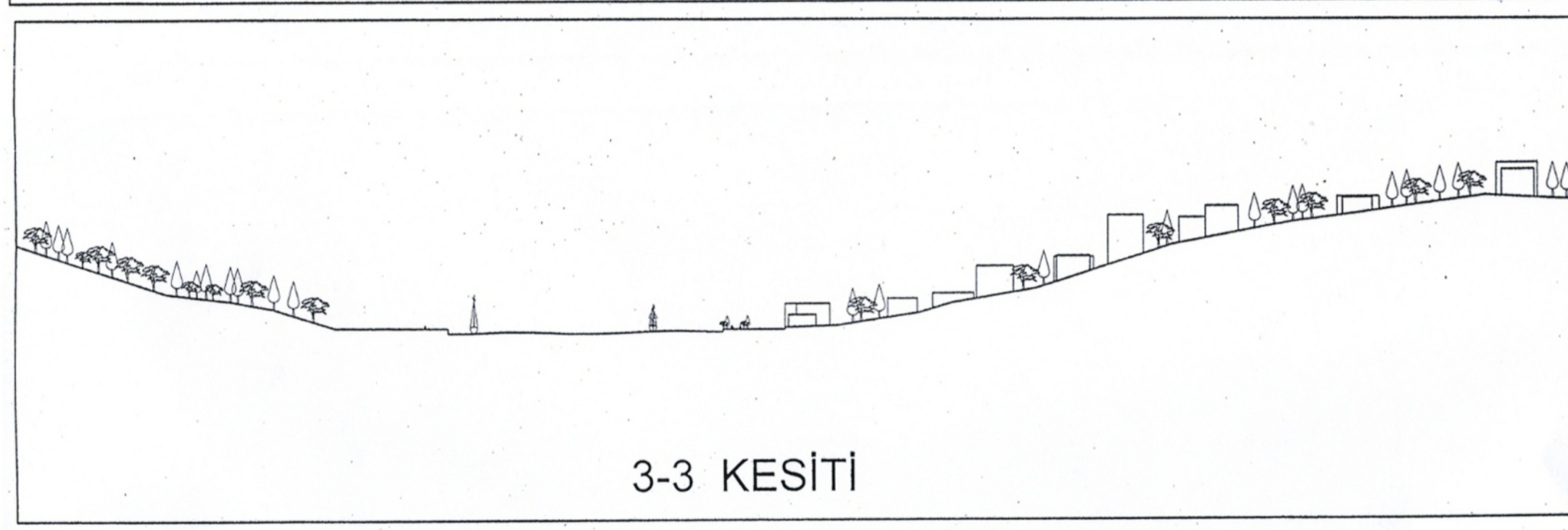
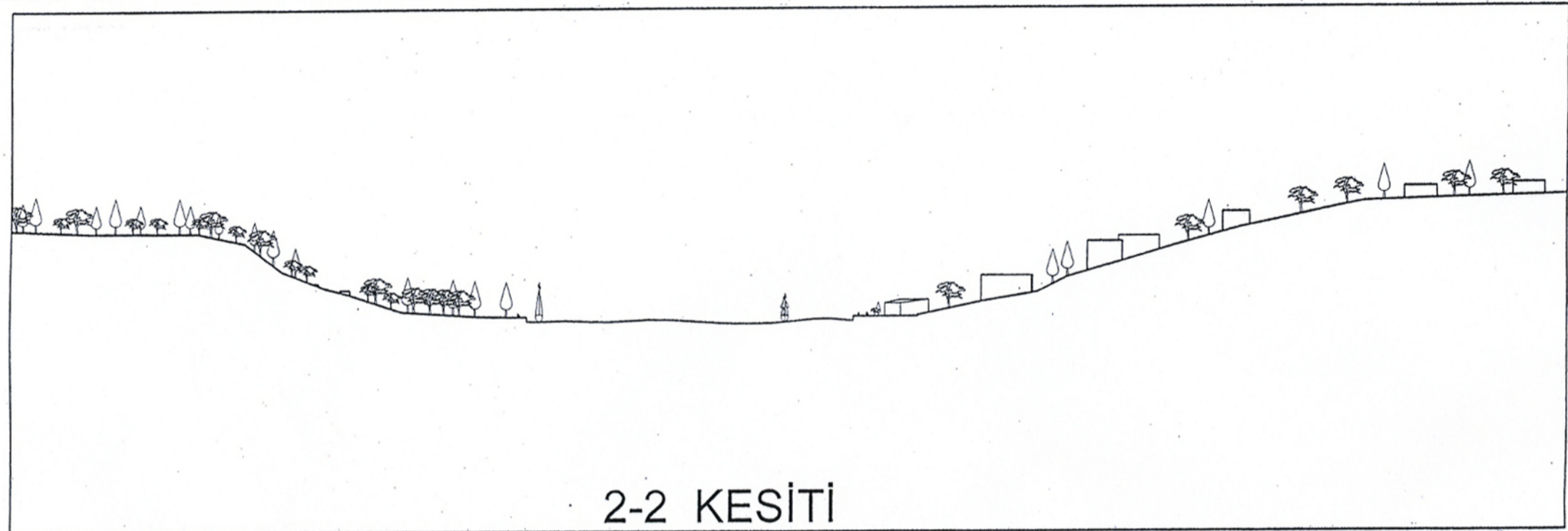
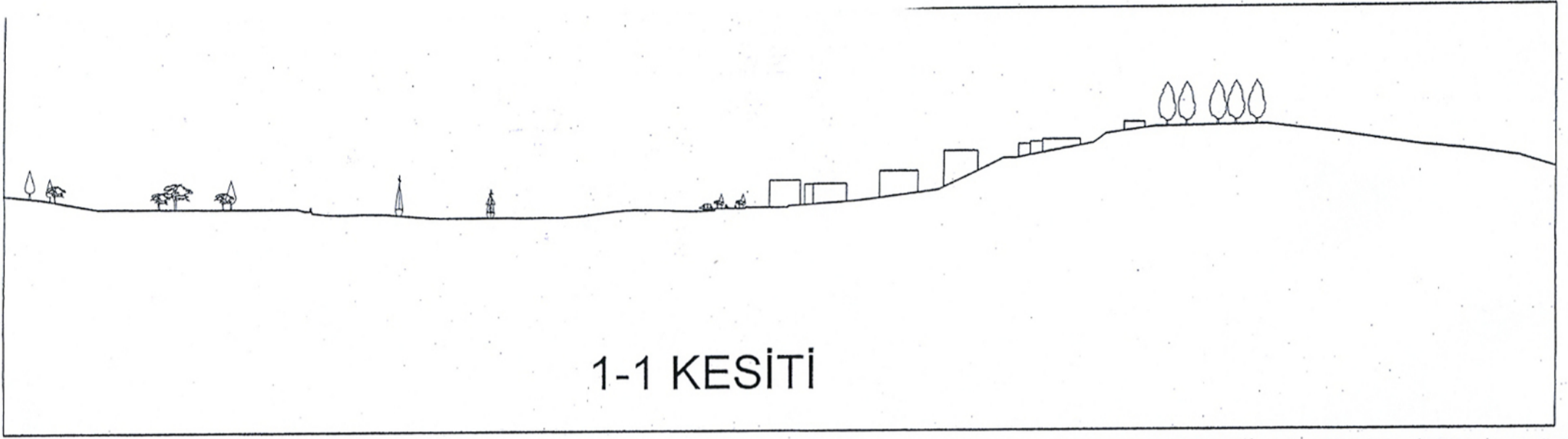
Resim 3.19 İstinye Koyu Hava Fotoğrafı- Boğaz'dan görünüşü.

Resim 3.19'da İstinye koyu hava fotoğrafında görüldüğü gibi: Boğaz'dan görünüşü, kuzey yamaçlarındaki planlı konut alanları (Bakınız İstinye Koyu Mahallesi Görünüşleri-Pafta 2), İstinye deresinin döküldüğü ve eski yerleşmenin olduğu güney yamaçlarındaki plansız konut alanları (Bakınız İstinye Koyu Mahallesi Görünüşleri-Pafta 1) ve İstinye vadisinin üst kotlarındaki ABD Konsolosluk binasının silüetteki kale gibi monoblok etkisi görülmektedir.

İstinye Koyu Tokmak Burnu'ndan başlanarak, kuzeye doğru Mezar Burnu'na kadar olan sahil kesimi bölge bölge aşağıdaki gibi incelenmiştir (Bakınız Resim 3.20):

- 1) Tokmak Burnu – Müşir Deli Fuat Paşa Yalısı.
- 2) Eski Tersane Bölgesi Boş Arsası ve yeni inşa edilen Gemi Kurtarma Merkezi Binası ve çevresi.
- 3) İstinye Deresi'nin koya döküldüğü alan- koyun tam orta noktası.
- 4) İstinye Çarşı Meydanı ve İstinye Balıkhanesi.
- 5) İstinye Koyu kuzey kıyı bandı (İstinye Balıkhanesi - İDO İskelesi arası).
- 6) İDO İskelesi ve koyun en kuzey noktası Mezar Burnu.



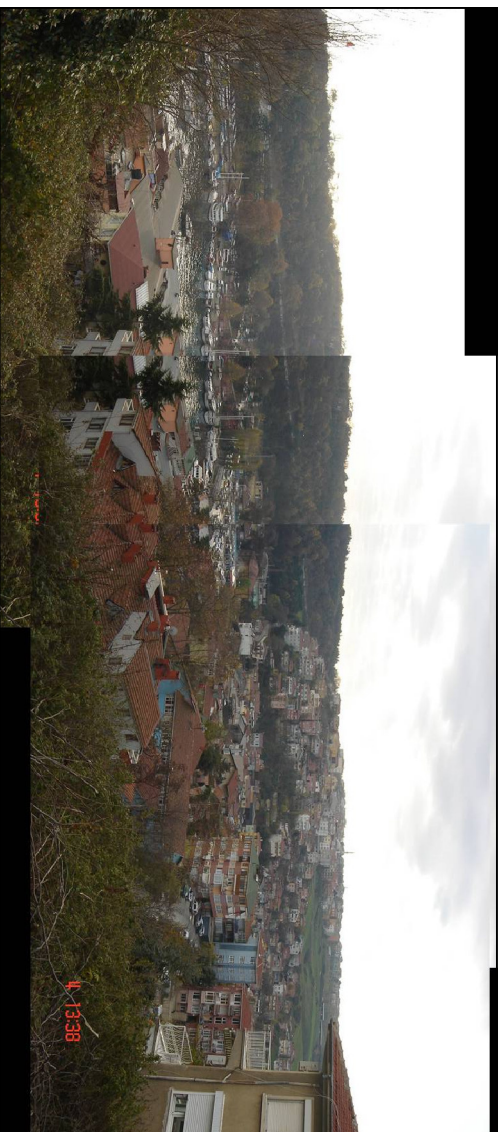


İstinye Koyu Mahallesi Görünüşleri- Pafta 1

1 İSTİNYE TOKMAK BURNU- ESKİ TERSANE BÖLGESİ & EMİRGAN KORUSU- KOYUN GÜNEY YAMAĞI



2 İSTİNYE ESKİ TERSANE BÖLGESİ & İSTİNYE BAYIRI- KOYUN GÜNEY YAMAĞI- PLANSIZ KONUT ALANLARI



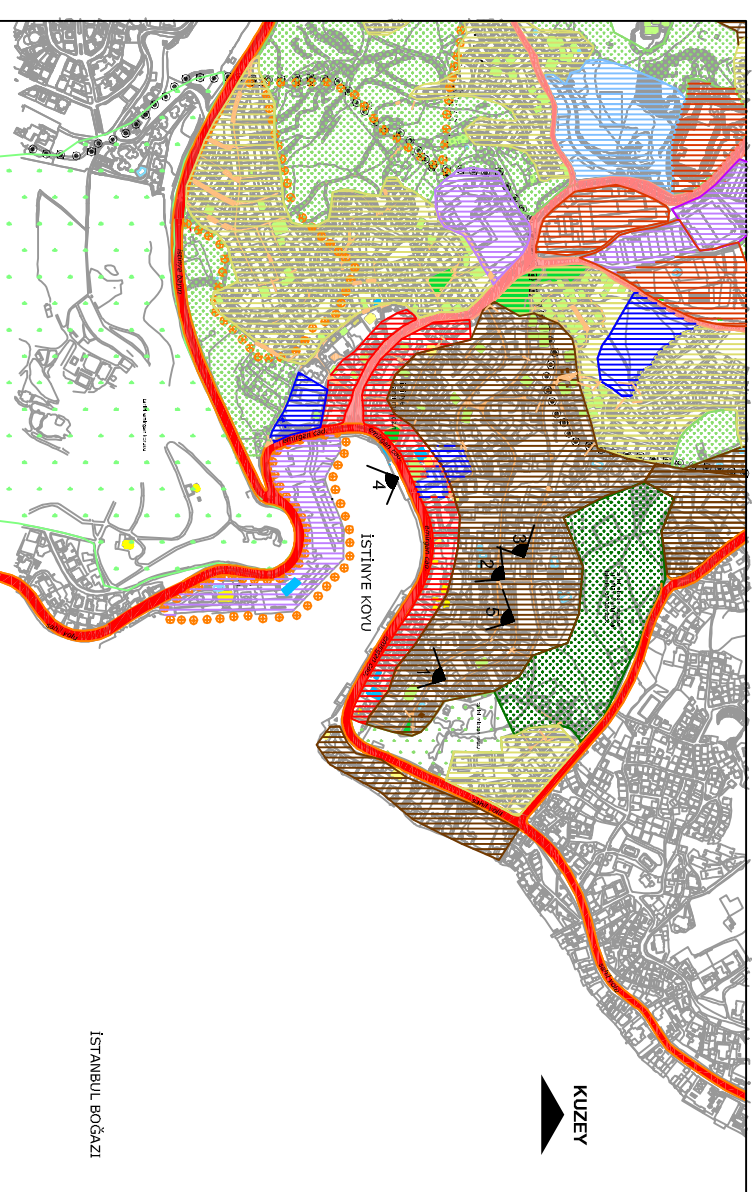
5 İSTİNYE ESKİ TERSANE BÖLGESİ OTOPAK OLARAK KULLANIMI



3 İSTİNYE VADİSİ GÜNEY YAMAĞI- PLANSIZ KONUT ALANLARI- ABD KONSOLOSLUK BİNASI



4 İSTİNYE KOYU BALIKHANENİN YANINDAN SAHİLDEN ESKİ TERSANE BÖLGESİ & EMİRGAN KORUSU



LEJAND

	ÇALIŞMA SINIRLARI
	BOĞAZIÇI SINIRLARI
	ONGÖRÜM SINIRLARI
	BOĞAZIÇI GERİGÖRÜM SINIRLARI
	BOĞAZIÇI KANAKNA GÖBEĞİ İLAV EDİLEN TÜRLÜZMİ ALANI
	ULAŞIM AKSISLARI
	PLANLI KONUT ALANLARI
	YASADIŞI (PLANSIZ) KONUT ALANLARI
	ATIL DUKUMDA OLAN ALANLAR
	DONATI ALANLARI
	İŞLEVSİZ YEŞİL ALANLAR
	MEZARLIK
	TARİHİ EMİRGAN KORUSU
	TARİHİ YALILAR
	TARİHİ KONUT
	KAMU BİNALARI
	SAĞLIK BİNALARI
	EĞİTİM BİNALARI
	YEŞİL PARK

ÇİZEN: ZÜMRÜT TURUNÇ

KAYNAK: 2007-2008 yılı alan çalışması

hidiv kasrı'ndan İstinye koyu görünüşü



İstinye Koyu Mahallesi Görünüşleri- Pafta 2

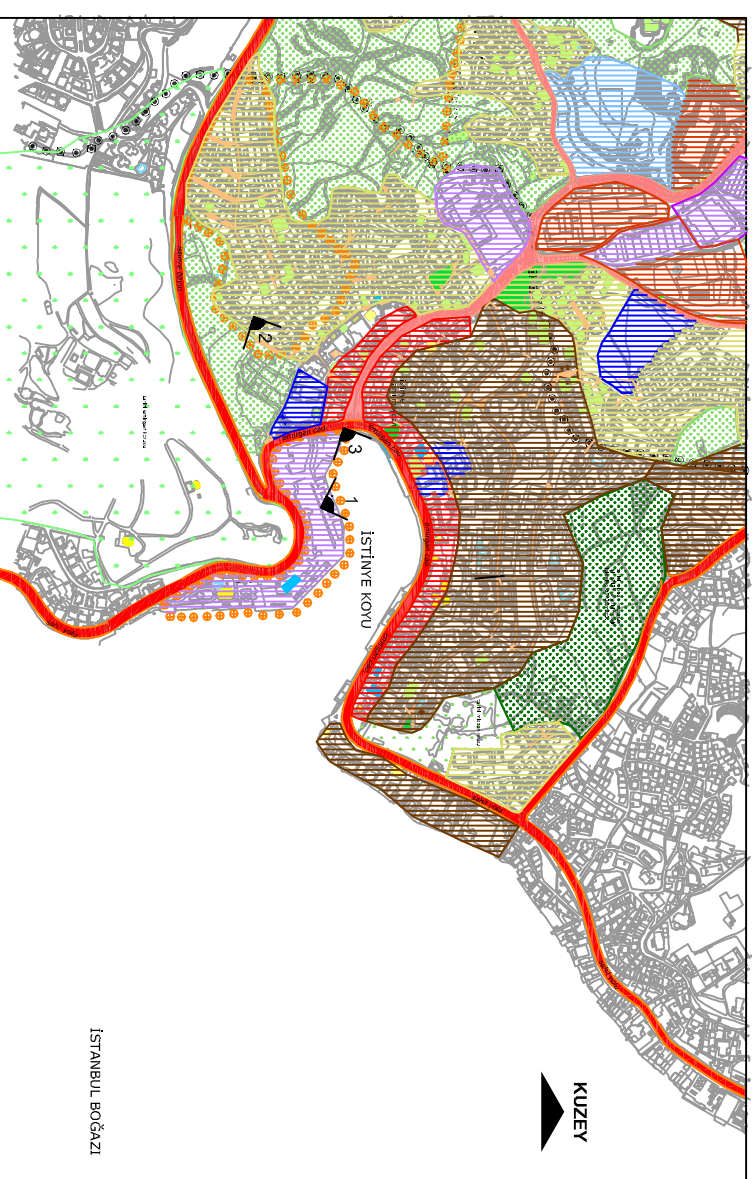
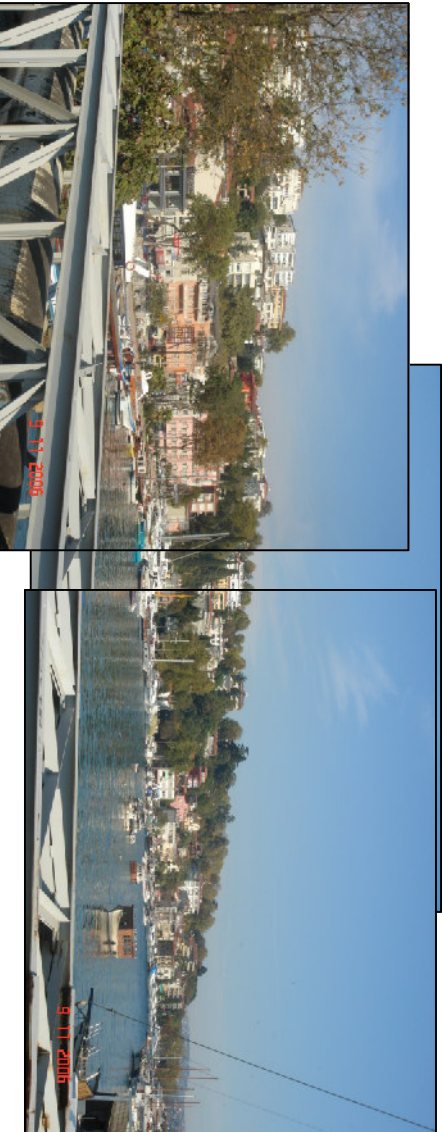
1 İSTİNYE TOKMAK BURNU - ESKİ TERSANE BÖLGESİ 'NDEN İSTİNYE KOYU EMİRGAN CADDESİ SİLÜETİ



2 İSTİNYE KOYUN KUZEV YAMAĞI



3 İSTİNYE DERESİNİN KOYA DÖKÜLDÜĞÜ YERDEN İSTİNYE KOYU KUZEV YAMAĞI



LEJAND

	ÇALIŞMA SINIRLARI
	BOĞAZIÇI ÖNGÖRÜNDÜM SINIRLARI
	BOĞAZIÇI GERİGÖRÜNDÜM SINIRLARI
	BOĞAZIÇI KANUNGA GÖRE İLAN EDİLEN TURİZM ALANI
	ULAŞIM AKSISLARI
	PLANLI KONUT ALANLARI
	YASADIŞI (PLANSIZ) KONUT ALANLARI
	ATIL DURUMDA OLAN ALANLAR
	DONATI ALANLARI
	İŞLEVSİZ YEŞİL ALANLAR
	MEZARLIK
	TARİHİ EMİRGAN KORUSU
	TARİHİ YALILAR
	TARİHİ KONUT
	KAMU BİNALARI
	SAĞLIK BİNALARI
	EĞİTİM BİNALARI
	YEŞİL PARK

ÇİZEN: ZÜMRÜT TURUNÇ

KAYNAK: 2007-2008 yılı alan çalışması

boğaziçi köprüsünden istinye koyunun görünüşü





Resim 3.20 İstinye Koyu'nun denizden görünüşü (solda Tokmak Burnu üzerinde Müşir Fuat Paşa Yalısı yanında bulunan İstanbul Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi binası, orta alan İstinye Koyu, sağda Mezar Burnu üzerindeki eski İstinye Vapur İskelesi).

1) Tokmak Burnu- Müşir Deli Fuat Paşa Yalısı:

Müşir (Deli) Fuat Paşa Yalısı, Denizyolları satın alarak bazı tadilat ve tamirat ile İstinye Dokları (Tersanesi) müstemilatı arasına katmıştır. Denizcilik Bankası, Tersanesinin müdüriyet binası olarak kullanılmıştır. Tersane alanı boşaltıldıktan sonra onarım ve tadilat geçirerek 1999 yılında Karadeniz Ekonomik İşbirliği, D8 Uluslararası Sekretaryası, Dış İşleri Bakanlığı'nın Türkiye Temsilciliği buraya yerleşmişlerdir. Altın Kum yatı, yalının Emirgan tarafındaki iskelesine demir atmaktadır (Bakınız Resim 3.21,3.22).



Resim 3.21 İstinye Koyu kuzey yamacından Mürşir (Deli) Fuat Paşa Yalısı görünüşü/ İstinye (04-12-2007 Foto: Z.Turunç).



Resim 3.22 Mürşir Fuat Paşa Yalısı günümüzdeki kullanımını ve Altın Kum Yatı / İstinye (24-06-2007 Foto: Z.Turunç).

2) Eski Tersane Bölgesi Boş Arsası ve yeni inşa edilen Gemi Kurtarma Merkezi Binası ve çevresi

“1985’te uygulamaya giren Boğaziçi Yasası’nın 12. maddesi gereği İstinye Tersanesi’nin 1991 yılında kaldırılmasından sonra hızlı bir yıkımla temizlenen alanda, ülkemiz endüstri tarihi için önemli olan yapılarının yanısıra, yeni işlevler için kullanılabilir birçok tersane yapısı da yıkılmıştır” (Gül,A.,vd, 1993:117) (Bakınız Resim 3.23).

“Günümüzde yalnızca Müşif Fuat Paşa Yalısı, iskele babaları ve ağaçların korunduğu bu alan, geçmişinden geleceğe hiçbir şey aktarma fırsatı verilmeden ortadan kaldırılmıştır. Burada yer alan ve yukarıda tanımlanan herbiri endüstriyel bir parçası olan elemanlar, günümüz kullanımına uygun farklı işlevleri üstlenebilecek potansiyele sahiptir”(Gül,A.,vd, 1993:117).

“Bu potansiyelin değerlendirilmesi;

- Geçmiş kimliği ile günümüz kimliğinin entegrasyonunun sağlanmasında
- Tasarım ve planlama için çok zengin ipuçlarının elde edilmesinde
- Finansal sorunların aşılmasında
- Çevresinde benzer dönüşümler için bir örnek oluşturulmasında

etkin bir yöntem olacaktır”(Kılıç,A.,2001).



Resim 3.23 İstinye Koyu’nun İstinye Bayırı üzerinden hava fotoğrafı, 21-02-2008 sayılı Hürriyet Yaşam Emlak Gazetesi sayfa: 2.

İstinye Tersanesi'nin olduğu alanın bir kısmı günümüzde Müşir Fuat Paşa Yalısı'nın yanında Tokmak burnu üzerinde 2006 yılında İstanbul Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi binası yapılmıştır. Bu merkezden Boğaz geçişleri yönetilmektedir (Bakınız Resim 3.24, 3.29, 3.30, 3.31).

İstinye Deresi'nin koya döküldüğü bölge ile Gemi Trafik Hizmetleri Merkez Binası arasındaki alan 1991 yılında tersane binalarının yıkılması sonucu boş kalmıştır (Bakınız Resim 3.23,3.27,3.28). Günümüzde kıyı şeridinde belediyeden izinsiz yatlar demirlemektedir (Bakınız Resim 3.25). 09-11-2006'da yapılan alan çalışmasında görüştüğüm belediyeden izinsiz yatlara bakıcılık yapmak için görevlendirilen şahıslardan biri "Belediye'nin elektriklerini kestiklerini buradan onları çıkartmak için çalıştıklarını" söylemiştir. Boş alanda istinat duvarına yakın kısımda köhneye çıkmış olan tekneler bulunmaktadır (Bakınız Resim 3.26). 04-12-2007 günü yapılan alan çalışmasında koyun kuzey yamacından alana bakıldığında otobüs ve minibüs park alanı olarak kullanılmaktadır. 1991 yılında turizm bölgesi ilan edilen bu alanın boş kalması, tersane boşaltılırken hızla yıkılan binaların yıkılmayıp, dünyadaki tersane dönüşüm örneklerindeki gibi muhafaza edilip, restore edilseydi; bu bölgeyi yeniden geliştirmede ve düzenlemede tasarıma veri olabileceklerdi. İstinye'de geçmişle günümüz arasındaki bağ kopartılmıştır.



Resim 3.24 İstinye Koyu kuzey yamacından Müşir Fuat Paşa Yalısı yanındaki İstanbul Gemi Trafik Hizmetleri Merkez binası görünüşü / İstinye (24-06-2007 Foto: Z.Turunç).



Resim 3.25 Turizm alanı ilan edilen eski Tersane Bölgesi sahil şeridi / İstinye (09-11-2006 Foto: Z.Turunç).



Resim 3.26 Turizm alanı ilan edilen eski Tersane Bölgesi karaya park etmiş kayıklar/ İstinye (09-11-2006 Foto: Z.Turunç).



Resim 3.27 Turizm alanı ilan edilen eski Tersane Bölgesi'ne giriş Sahilyolu'ndan (Emirgan Caddesi'nden giriş) / İstinye (09-11-2006 Foto: Z.Turunç).



Resim 3.28 Turizm alanı ilan edilen eski Tersane Bölgesi Gemi Trafik Merkezi'ne giden yol / İstinye (09-11-2006 Foto: Z.Turunç).



Resim 3.29 Turizm alanı ilan edilen eski Tersane Bölgesi ile Gemi Trafik Merkezi'ni ayıran çitli sınır – giriş kapısı / İstinye (09-11-2006 Foto: Z.Turunç).



Resim 3.30 Turizm alanı ilan edilen eski Tersane Bölgesi ile Gemi Trafik Merkezi'ni ayıran 2006 yılında çekilen fotoğraflara ilaveten çitli sınır – sahil bölümünde bir kısmı genişletilerek konteynırlar konulmuştur / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç).



Resim 3.31 İstinye Koyu'ndan görünümü - Genişletilen çitli sınır – sahil bölümünde bir kısmı genişletilerek konteynırlar konulmuştur / İstinye (13–04–2008 Foto: Z.Turunç).

3) İstinye Deresi'nin koya döküldüğü alan- koyun tam orta noktası.

İstanbul Boğaz'ının en korunaklı koyu olan İstinye Koyu; uzun yıllar tersane (dok) ve gemi inşaa tesislerine ev sahipliği yapmış, dere boyunca birçok endüstriyel tesis çalıştırılmıştı. Bu dönemde kirlenen İstinye Koyu, tersane (dok) ve fabrikaların kaldırılmasıyla göreceli olarak temizlenmişse de, eski dinlenme ve park alanı halinden çok uzaklaşmıştı. İstinye Deresi vadisinde toplanan tüm atıksular bu dereye deşarj edilmekteydi. “İstinye deresinin koya giriş kısmındaki kot farkı ve eski İstinye köprüsünün tarihi eser kapsamına alındığı için yıkılamayışı nedeni ile boğaz akıntılarına verilecek deşarj hattı yapılamadığından, yağmur suları ile taşınan kum, çakıl vb. dışında kanalizasyon atıkları da maalesef doğrudan koya boşaltılmaktadır. İstinye deresinin koya taşıdığı kirliliğin ve İstinye Devlet Hastanesi'nin atıklarının koya akışını önleyecek olan sahil kuşatma hattı İSKİ tarafından projelendirilmiştir”(Yönsel,F.,vd.,2000:6). “Boğaziçi kıyı mekanını rahatlatmak olan proje; İstanbul'un Avrupa Yakası'nda Baltalimanı'ndan Sarıyer'e kadar bütün sahilleri temiz bir çevreye kavuşturacak olan 13 km uzunluğunda ve 2 m çapındaki atıksu tünelleri (mikrotünel) inşaatı tamamlandı. Baltalimanı'ndan Sarıyer Merkez Mahallesi'ne kadar sahil boyunca bütün atıksuların sisteme alınması için Mikrotünel Yöntemi'yle atıksu kollektörü inşa edildi. Toplam 15 km uzunluğundaki kollektörlerle alınan atıksular Tarabya Tüneli'ne alınarak Baltalimanı Atıksu Arıtma Merkezi Tesisi'ne ulaştırılacaktır. Şimdiye kadar yapılan mikrotünel inşaatı sayesinde İstinye Koyu'na atıksu girişi tamamen kesildi. Onlarca yıldır

İstinye Deresi vasıtasıyla İstinye Koyu'na dökülen atıksular kontrol altına alınarak Baltalimanı Atıksu Arıtma Tesisi'ne ulaştırıldı. Bu sayede İstinye Koyu'na atık su girişi tamamen önlendi” (Radikal, 05-08-2002). İstinye Deresi'nin ve atıksuların Baltalimanı Atık Su Tesisi'ne gitmesi için düzenlenen borular kot yüzünden kıyıda kendini göstermektedir. Görsellik açısından çirkindir (Bakınız 3.32,3.33,.3.34).



Resim 3.32 İstinye Koyu kuzey yamacından İstinye Deresi'nin koya döküldüğü bölgenin İstinye'nin kuzey yamaçlarından görünüşü/ İstinye (04-12-2007 Foto: Z.Turunç).



Resim 3.33 İstinye Deresi'nin ve atıksuların Baltalimanı Atık Su Tesisi'ne gitmesi için düzenlenen borular kıyıda kot farkı yüzünden kendini göstermektedir/ İstinye (24-06-2007 Foto: Z.Turunç).



Resim 3.34 İstinye Deresi'nin koya döküldüğü bölgenin İstinye Koyu'ndan görünüşü/ İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç).

4) İstinye Çarşısı Meydanı ve İstinye Balıkhanesi:

İstinye Çarşısı Meydanı, Emirgan Caddesi üzerinde balıkhanenin hemen karşısındadır. Restore edilen İstinye Çarşısı Çeşmesi etrafındaki küçük meydan rekreasyonel anlamda bir park olarak kullanılmaktadır. Çınarların altında bu mekânda oturmak ayrı bir güzelliştir (Bakınız Resim 3.35). Trafik saatlerinin yoğun olmadığı dönemlerde koyun manzarasını rahatlıkla algılamak mümkündür. Sabah ve akşam saatleri, hafta sonları gün içinde bu mekânı yöre insanı ve çarşısı esnafı kullanmaktadır. Yol ikiye çatallaşır. Bir tanesiyle Kürkçübaşı Camii'ne ulaşılır (Bakınız Resim 3.36). 1-2 katlı binaların alt katları dükkân, üst katları konut olarak kullanılan, tipik kıyı çarşısı yerleşmesidir. Bu iki yolun bitimine kadar Anadolu'da kıyı kasabasının çarşısında dolaşıyormuşsunuz hissine kapılmaktasınız. Yolların bittiği yerde birden bire yükselen bir eğim, vadinin yamaçlarında çarpık kentleşmesinin etkisi olan 5-6 katlı apartmanları görmektesiniz.



Resim 3.35 İstinye Çarşı Meydanı'nın Emirgan Caddesi'nden görünüşü/ İstinye (09-11-2006 Foto: Z.Turunç).



Resim 3.36 İstinye Çarşı Meydanı'nından Kürkçü başı camiine ayrılan sokaktan görünüş- Vadi yamaçlarında kale gibi bir yapı / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç).

İstinye Deresi'nin koya döküldüğü kıyı şeridinde balıkthane bulunmaktadır. İstinye Çarşısı karşısında olan İstinye Balıkhanesi'nden İstinye Devlet Hastanesi karşısına kadar olan sahil şeridi semt balıkçıların kayıklarının demirlediği (kamuya ait – kentlinin denizle birebir temas kurduğu alandır) bölgedir (Bakınız Resim 3.37,3.38,3.39,3.41).



Resim 3.37 İstinye Balıkhanesi'nin Emirgan Caddesi'nden görüşleri/ İstinye (24-06-2007 Foto: Z.Turunç).



Resim 3.38 SS. İstinye Mahallesi Su Ürünleri Kooperatif Balıkçı barınağından görüşler / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç).



Resim 3.39 İstinye Devlet Hastanesi karşısı, Balıkthane yanındaki sahil şeridi, Balıkçıların kayıkları / İstinye (09-11-2006, 24-06-2007 Foto: Z.Turunç).

13-04-2008 yılı Nisan ayında yapılan alan çalışmasında, İBB'nin hazırlamış olduğu Sahil düzenleme çalışmaları tamamlanmıştır. Yukarıda 2006 ve 2007 yıllarında aynı yerden çekilen fotoğraflara bakıldığında bugün sahil şeridine beton atılarak düz bir zemin elde edilmiştir. Ağaçlar, peyzaj elemanları, rampalar, merdivenler ve parklar unutulmamıştır (Bakınız Resim 3.39,3.40,3.41).



Resim 3.40 Sahil düzenleme çalışmaları sonucunda mevcut ağaçlar korunmuştur / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç).

5) İstinye Koyu kuzey kıyı bandı (İstinye Balıkhanesi - İDO İskelesi arası)

Mahmut Çavuş Camii karşısındaki sahil şeridinde İstanbul Üniversitesi'ne bağlı Deniz Bilimleri Enstitüsü Araştırma Gemisi Yunus'un ve Arar'ın demirlediği bölgedir (Bakınız Resim 3.42,3.43). Bilimadamları İstinye Koyu'ndan ve Boğaz'dan aldıkları numuneleri inceleyerek, deniz kirliliğini ölçmektedirler. "İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile Ulaştırma Bakanlığı Devlet Demir Yolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH) arasında imzalanan "İstanbul'un Derelerinin Taranarak Temizlenmesi" konulu protokol, Büyükşehir Belediye Meclisi'nde 18 Kasım 2005 tarihinde onaylandı. Protokole göre, Tuzla Deresi çıkışı (Selah Tersanesi), Seyit Ahmet Deresi çıkışı, Küçüksu, Göksu, Çubuklu (Dedeoğlu), Beykoz Tokat köy, Çayırbaşı, İstinye, Baltalimanı, İslambey, Çırpıcı, Ayamama ve İhlamur dereleri ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin gerekli gördüğü diğer derelerde DLH tarafından tarama yapılacaktır. Yumuşak zeminlerde gerçekleştirilecek tarama sonucunda dereleri kirleten atık maddeler toplanarak imha edilecektir. Çalışmanın sağlıklı şekilde yürümesi için İstinye Koyu'nda bulunan ve büyük bir çevre kirliliği yaratan batık tekneler kaldırılacaktır"(AA, 15-02-2006).



Resim 3.41 Sahil düzenleme çalışmaları sonucunda SS. İstinye Mahallesi Su Ürünleri Kooperatif Balıkçı barınağı sahil şeridinden görüşler / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç).



Resim 3.42 İ.Ü. Deniz Bilimleri Enstitüsü Araştırma Gemisi Yunus'un demirlediği Mahmut Paşa Camii önündeki kıyı mekânının görünüşü/ İstinye (09-11-2006 Foto: Z.Turunç).



Resim 3.43 İ.Ü. Deniz Bilimleri Enstitüsüne ait olan Araştırma gemileri Arar ve Yunus İstinye Koyuna demirlemiş bulunmaktadır./ İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç).

İstinye Koyu'nun özellikle Yeniköy tarafına yakın olan kuzey yamaçların kıyı şeridi, yeni İDO (deniz otobüsü) vapur iskelesine kadar olan kotra ve yatlarla, gezi teknelerine ve balıkçı kayıklarına hizmet etmektedir. Mahmut Paşa Camii önündeki parktan itibaren vapur iskelesine kadar olan kıyı şeridinde yatlar demirlemektedir (Bakınız Resim 3.44,3.45).

İstinye koyu kuzey kıyılarında sahil alanı geniştir. Bu mekanda çocuk parkı, minyatür basketbol sahası ve belediyenin izniyle işletilen büfe ve etrafında oturma alanıyla bulunmaktadır (Bakınız Resim 3.46).

Yüzer restoran olarak kullanılan tekneler, 2006 yılında, denizi kirletmeleri ve teknelerin aralarında biriken çöpleri temizlememeleri yüzünden, İBB tarafından alınan kararla kaldırılmıştır. 2008 yılında tamamlanan sahil düzenleme çalışmaları sonucunda İstinye İDO iskelesi ile yatlar arasındaki kıyı bandı yüzer restoranlara -boğaz manzaralı içinde balık

ekmek yenen teknelere- tekrardan kentlinin hizmetine sunulmuştur (Bakınız Resim 3.47).



Resim 3.44 İstinye Koyu kuzey kıyıları; Mahmut Paşa Camii önündeki parktan itibaren vapur iskelesine kadar olan kıyı şeridinde yatlar demirlemektedir / İstinye (09-11-2006 Foto: Z.Turunç).



Resim 3.45 Sahil düzenleme çalışmaları kapsamında-İstinye Koyu kuzey kıyıları (13-04-2008 Foto: Z.Turunç).



Resim 3.46 Sahil düzenleme çalışmaları kapsamında-İstinye Koyu kuzey kıyıları (13-04-2008 Foto: Z.Turunç).



Resim 3.47 Sahil düzenleme çalışmaları sonucunda balık ekmek yenen tekneler / İstinye (13–04–2008 Foto: Z.Turunç).

6) İDO İskelesi ve koyun en kuzey noktası Mezar Burnu

29 Mayıs 2006 yılında İDO'nun Mezar Burnu'ndaki iskeleyi de Beşiktaş-Küçüksu arasındaki deniz otobüsleri seferinde istasyon olarak kullanıma başlamasından dolayı, yeni deniz otobüslerinin yaşayabileceği iskele açılmıştır. İDO'nun sefer yaptığı yeni iskele hafta içleri Boğaz seferlerinde kullanılmaktadır. Hafta sonları kapalı olan İDO iskelesi (seferler haftaiçi), çay bahçesi olarak kentlinin kullanıma açıktır (Bakınız Resim 3.48,3.49). Eski İstinye iskelesi ise günümüzde uygun hava koşullarında kentlinin amatör olarak balık tuttuğu rekreasyon mekanıdır (Bakınız Resim 3.50).



Resim 3.48 İstinye Koyu Deniz Otobüsleri iskelesinin denizden görünüşü.



Resim 3.49 Sahil düzenleme çalışmaları kapsamında-İDO iskelesi, cumartesi ve pazar sefer olmadığı için kapalıdır. Kentlinin kullanımına açılmaktadır- cafe olarak (13-04-2008 Foto: Z.Turunç).



Resim 3.50 Eski İstinye Vapur İskelesi kıyı mekânında uygun hava koşullarında amatör balıkçıların buluşma noktası, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün ve Boğaziçi'nin en güzel manzarası/ İstinye (24-06-2007 Foto: Z.Turunç).

3.4.1.1 Tarihi Yapıları:

“Eski asırlarda İstinye daha ziyade gemicilerin uğrağı olmuş, 19. yy. da bu kıyılarda bazı kalafat yerleri yapılmıştır. İstinye’de Kürkcübaşı Mahmut Çavuş, Neslişah Camii ve Mescitlerinden başka eski gemicilerden Derviş Reis’in ve Yeniköy’de de yine gemi reislerinden Osman Reis’in birer mescidleri, mezarlık bulunmaktadır” (Şehsuvaroğlu,H.Y.,1986:74)(Bakınız İstinye Koyu Mahallesi Tarihi Yapıların Analiz Paftası 2007-2008 yılı).

Neslişah Sultan Camii:

İstinye'deki tarihi eserlerden biri Neslişah Sultan Camii'dir. İstinye'de Değirmen Sokak'ta olan cami 1540–1541 tarihleri arasında Sultan Bayezit Veli Hazretleri'nin damadı Mehmet Bey'in kızı Neslişah Sultan'ın isteğiyle yapılmıştır. Caminin duvarları kâgir, çatısı ahşap, minaresi kısmen taş ve tuğladır. 1995–1996 yılında minaresimde sıva raspası, derz, gövde ve şerefede sıva, iç çekirdekte sıva, paratoner ve elektrik tesisatı gibi bakımlar yapılmıştır.

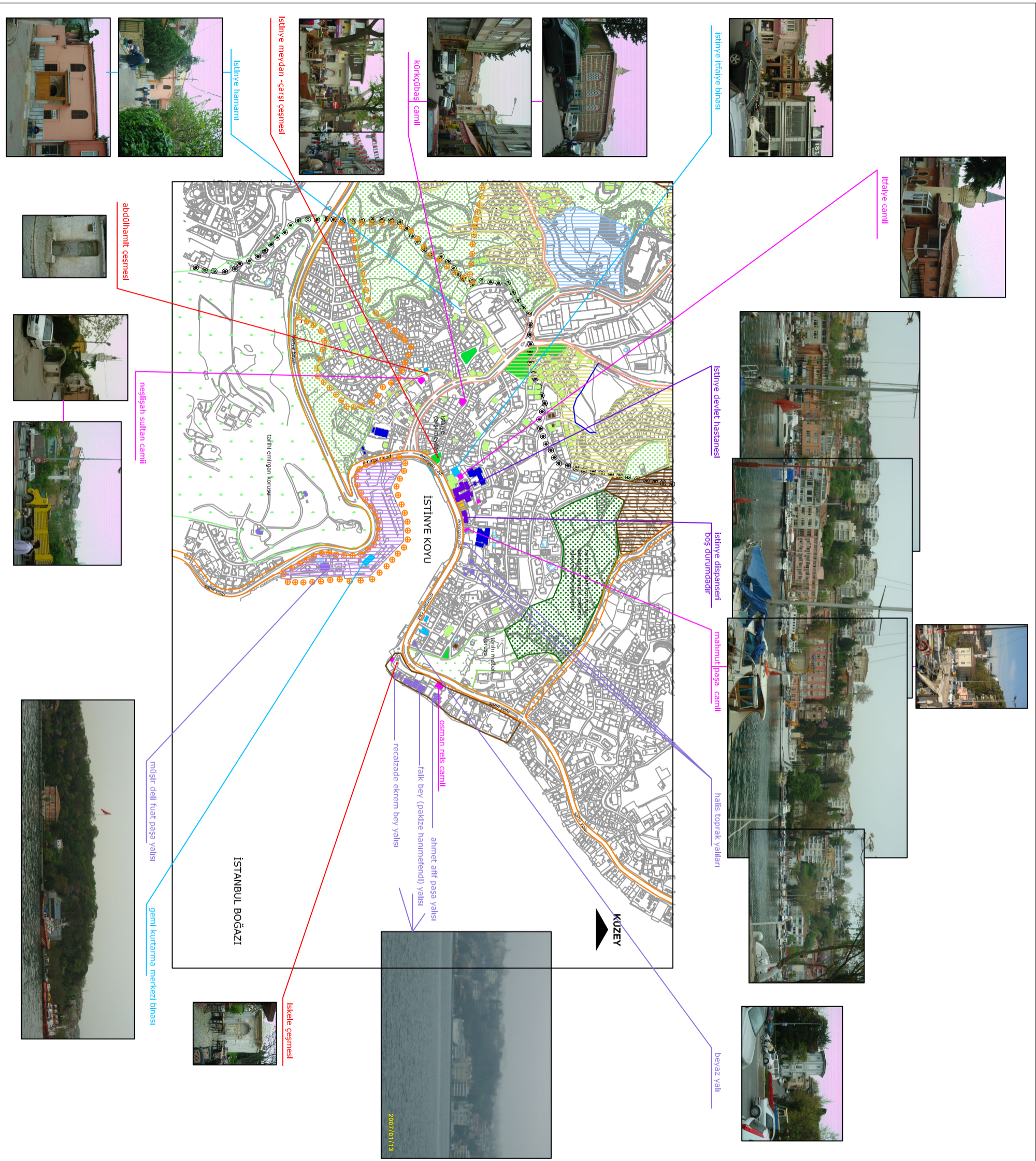


Resim 3.51 Neslişah Sultan Camii / İstinye (13–04–2008 Foto: Z.Turunç).

Mahmut Çavuş Camii:

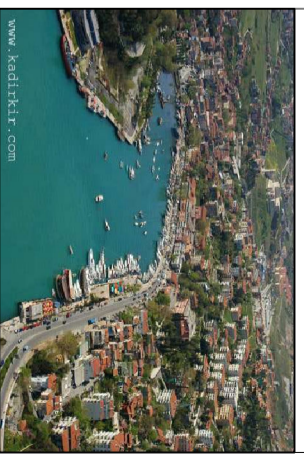
Mahmut Çavuş Camii İstinye Devlet Hastanesi'ne yakın bir yerde ve Emirgan Caddesi üzerinde yer almaktadır. Mahmut Çavuş, hafif meyilli bir set üzerinde üst katı ahşap olan bir mescit yaptırmıştır. Minberini Osman Efendi isminde bir hayır sahibi kurmuştur. Yapılış tarihini

İstinye Koyu Mahallesi Tarihi Yapıların Analiz Patfası, 2007-2008 yılı



LEJAND

- ÇALIŞMA SINIRLARI
- BOĞAZIÇI ÖNGÖRÜNDÜM SINIRLARI
- BOĞAZIÇI GERİGÖRÜNDÜM SINIRLARI
- BOĞAZIÇI KANUNUNA GÖRE İLAN EDİLEN TÜRİZM ALANI
- ULAŞIM AKSILARI
- PLANLI KONUT ALANLARI
- YASADIŞI (PLANSIZ) KONUT ALANLARI
- ATIL DURUMDA OLAN ALANLAR
- DONATI ALANLARI
- İŞLEVSİZ YEŞİL ALANLAR
- MEZARLIK
- TARİHİ EMİRGAN KORUSU
- TARİHİ YALLAR
- TARİHİ KONUT
- KAMU BİNALARI
- SAĞLIK BİNALARI
- EĞİTİM BİNALARI
- YEŞİL PARK



www.kaditktr.com

ÇİZEN: ZÜMRÜT TURUNÇ
KAYNAK: 2007-2008 yılı alan çalışması,
İteratür envanterleri
ÖLÇEK: 1/1000

ifade eden herhangi bir kitabe bulunmamaktadır. 70 yaş sınırında olan İstinyeliler, ahşap olan bu camideki bölmelerle ayrılmış, üç sınıflı ilkokulda okur, dördüncü ve beşinci sınıflar içinde Yeniköy İlkokulu'na devam ederlerdi. 414.08 metrekare sahalı olan mescidin ön kısmından Sahil Yolu geçmiştir. T.C. Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Kurulu, Mahmut Çavuş Vakfı'ndan bu caminin eski eser vasfını taşıdığından muhafaza edilmesi icab ettiğine karar vermiştir(30.11.1959). 1974 yılında bu cami Mahmut Çavuş Camii Yaptırma Derneği tarafından yeniden yapılmıştır. Günümüzde alt katı İstinye Sağlık Ocağı olarak kullanılmaktadır.



Resim 3.52 Mahmut Paşa Camii /İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç).

Kürkübaşı Camii:

İstinye Körfezi'nin iç tarafında Çarşı içindedir. Kürkübaşı Mescidi Çayır Sokak'tadır. Kürkübaşı Ahmet Bey tarafından Hicri 1114 yılında yaptırılmıştır. Bina, moloz taşı ve tuğla ile yapılmıştır. Çatısı ahşap ve saçakları kerpidir. Çatı minarelidir, minare sağda ve çok küçüktür. Mihrap basit oyukludur. Mescit görevlerine ilaveten çocukların eğitimine de yer verilmiştir. Bu cami tadiller görmüş ve camiye iç girişin (son mahvel) üstündeki ahşap tavan çöktüğünden, 1974'de tamirat yapılmış ve girişin sağ tarafına iki katlı ilave bir bina yapılmıştır. Alt katta tuvaletler ve abdest alma yeri ile imam odası eklenmiştir. Minarenin kaidesi bu eklerin içinde kaldığı için kapısı içerdedir. Minare halen sıvalıdır.



Resim 3.53 Kırkçübaşı Camii /İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç).

Osman Reis Camii:

İstinye Vapur İskelesi'ni geçtikten sonra, Emirgan Caddesi üstündeki bu cami Osman Reis tarafından 1640 yılında yaptırıldı. Daha sonraki onarımlarla değişikliklere uğradı. Son olarak Ahmet Vefik Paşa tarafından 1903 yılında yeniden yaptırıldı. Kiremit çatılı geniş saçaklıdır.

Taksiarhon Kilisesi ve Ayazma:

Argonot'lar, Bebrik'lerin dev cüsseli Kralı Amikos'u yendikten sonra, şükran borcu olarak İstinye'de (Leastenion veya Lastheni'de) koruyucu melek Urion Dios heykelini yamaçtaki arasına diktiler. Bizans İmparatoru Büyük Konstantin I. bu putperest tapınağın yerine (Baş Melek) Arhistratiğos Mihail'in anısına şimdiki mevcut kiliseyi, (İki melek) Taksiarhon Mihail ve Gavril Kilise'sini yaptırdı. 25 Haziran 1872'de kurulan Maarifperver Cemiyeti, İstinye Koyu'nda demirleyen yabancı gemilerden, mühürlenmiş makbuz karşılığı, konaklama gümrüğü adı altında topladığı parayla kilise yakınındaki Rumca eğitim veren okulun masraflarını karşılıyordu. Yunanlılar Anadolu'dan çekilirken, mülteciler Gemlik'ten (Bithinia Kios'dan) alıp Kırım'a götüren bir gemide kutsal emanetler de götürülüyordu. Bunların arasında Bizans Paleolog dönemine ait çok ender olan, çift taraflı Arhangelos (Baş meleğin) ikonuda vardı. Bu ikon törenlerde bir sopaya takıldığı zaman iki tarafı da görülüyordu. Gemi kaptanı, İstinye'nin önünden geçerken, çan kulesini görünce koya demir atıp, elindeki Arhangelos ikonunu kiliseye getirdi. Kilisenin sol tarafında bunun için özel bir niş yapıldı ve gurbete çıkmış bu ikon bir yere kavuşturulmuş oldu. Bugünkü kilise 1820 Rus gemicileri tarafından yenilenmeye başlamış, 1938'de ancak tamamlanabilmiştir. Fener Patrikhanesi'ne bağlıdır. Halen onbeş günde bir ayin yapılmaktadır, ibadet duaları okunmaktadır.

İstinye'deki Ayazma'ya, her yıl 17 Temmuz'da Azize Marina'nın kutlandığı gün Rumların kutsal çeşmeye gelerek niş'lerde mum yakıp dua ederlerdi.

İstinye Hamamı:

İstinye Hamamı, Neslişah Sultan Camii karşısında İstinye Hamamı Sokağı ile İstinye Değinileni Sokağının birleştiği yerdedir. Cami ile aynı zamanda yapılmıştır.



Resim 3.54 İstinye Hamamı / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç).

3.4.1.2 Tarihi Çeşmeleri:

İstinye Meydan'ındaki Çeşme (1341):

İstinye meydanındaki küçük parkın içindedir.

İstinye İskele Çeşmesi:

“Kim tarafından yaptırıldığı bilinmeyen, ayna taşının üzerinde yer alan celi sülüsle yazılmış olan kitabesinde 1326/1908 tarihi kayıtlıdır ve İstinye Vapur İskelesi karşısındadır” (Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi:277).

Abdülhamit Çeşmesi:

Neslişah Sultan Camii'sinin avlu kapısının yanındaki duvarın dış tarafındadır.



Resim 3.55 Meydan- Çarşı Çeşmesi / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç).



Resim 3.56 İskele Çeşmesi / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç).



Resim 3.57 Abdülhamit Çeşmesi / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç).

3.4.1.2 Tarihi İstinye Yalıları:

“Boğaziçi’nde devlet ricalinin, memurların, tüccarların ve gayrimüslümlerin daha ziyade toplu oldukları semtler muayyendi. 18. yy sonlarında Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme sahillerinde ekseriyetle Sultanların ve Vezirlerin yalıları vardı. Arnavutköy’ün de gayri müslümler oturur, Bebek’te Babılai, Rumelihisarında ilmiye ricallerinin yalıları bulunurdu. Emirgan ve İstinye yüksek sınıftan Türklerin buldukları semtlerdi. Yeniköy, Tarabya ve Büyükdere daha ziyade “frenk sahilhanelerinin” inşa edildiği köylerdi. Büyükdere ve Tarabya’da güzel binalar 1730 senesinden sonra yapılmaya başlandı. Tarabya ile Yeniköy arasında ticaretle uğraşan zengin Rumlar oturuyorlardı. Bu kıyıda altmış, yetmiş kadar büyük yalı vardı. Sefarethanelerle, siyasi vazifeleri olan bazı şahısların yalıları da Tarabya’daydı. Buğdan, Eflak Beyleriyle, Kapı Kâhyaları, bir takım Fransız tüccarı Tarabya’da ikamet ederlerdi. Kireçburnu-Büyükdere arasında da sefaret tercümanlarının ve bazı Rum bazerganlarının yalıları vardı. Sarıyer, orta halli Türklerin oturduğu bir semtti. 18. yy sonlarında burada (Kuru Yemişçi Çelebi’nin, Papuççu Hacı Ali’nin, Köylü Ahmed Beşe’nin, Yemişçi Ahmed’in, Ali Reis’in, Abdi Reis’in... İlânihaye) haneleri vardı. Sarıyer’den sonra gelen Yenimalle’de de ortahalli Rum aileleri ikamet ediyorlardı” (Şehsuvaroğlu,H.Y.,1986:188).

İstinye Boğaziçi'nin asırlarca mamur olmuş güzel koylarından biridir. “Eski İstanbul'lular bu koylarda ömürlerinin en müstesna zamanlarını geçirmişler, kayıklarıyla Çubuklu'ya, İstinye'ye bülbül dinlemek için gitmeyi büyük zevklerinden biri saymışlardı” (Şehsuvaroğlu,H.Y.,1986:75).

“İstinye, eski devirlerde İstanbul'luların bülbül dinlemeye gittikleri yerlerden biriydi. O devirlerde sakin ve büyük koyu çekiç patırtıları yerine bülbül sesleri doldururdu. “Raygan dinleyelim bülbülü İstinye'ye gel” diyen şair kimbilir o kıyılarda ne tatlı zamanlar geçirmiştir. Enderunlu Vasıf'ın “ Bahrın bu şeb emvacı sefa aştı boyundan – Vasıf binalim kayığa İstinye koyundan” dediği yıllarda koyun kenarlarındaki bahçeler emsalsiz birer bülbül yatağıydı” (Şehsuvaroğlu,H.Y.,1986:75). O devirlerde İstinye kıyılarında oturmak ayrı bir saadet olur, ahşap yayvan yalılarda zamanlar şiir ve musikinin lezzetiyle yavaş yavaş eriyip dağılırdı.

“19.yy. başında İstinye Körfezi etrafında Hacı Ahmed Efendi'nin Kayıkhanesi, Müderrisinden Kebirizade Esad Molla'nın, Vahap Efendi'nin, Mehmed Nuri Ağa'nın, Sabık Galata Mollası Kethüdasından Elhac Arfi Efendi'nin yalılarıyla, diğer yalılar vardı” (Şehsuvaroğlu,H.Y.,1986:249).

“19.yy.ın ikinci yarısında ise İstinye'de yeni üslûbda bazı yalılar yapılmış bu köy ilk hürriyetçilerimizden bazılarının ve yeni edebiyatçılarımızın toplandıkları bir semt olmuştu” (Şehsuvaroğlu,H.Y.,1986:249).

İstinye İskelesi koca bir yalının altında idi. Zamanın meşhur tango bestecisi Necip Celal'in yalısıdır. “Birinci Dünya Harbinden evvel Şirket vapurları İstinye'ye günde 480 yolcu taşıyorlardı. Köyün misafiri olarak da 110 kişiye kadar bir yolcu kalabalığı gidip geliyordu ve Şirket o vakit ki para ile bu iskeleden günde yedi yüz elli kuruş hasılat yapıyordu” (Şehsuvaroğlu,H.Y.,1986:76).

“Osmanlı döneminde İstinye'deki ilk deniz hamamı (plaj) 5-10-1877 tarihinde Vilayet-i Belediye Kanunu gereğince, halkın açıktan denize girmemeleri için 1878 yılında açıldı”(Şehsuvaroğlu,H.Y.,1986:76). Bu deniz hamamı çok uzun yıllar kullanıldı. Günümüzde İstinye'de plaj yoktur.

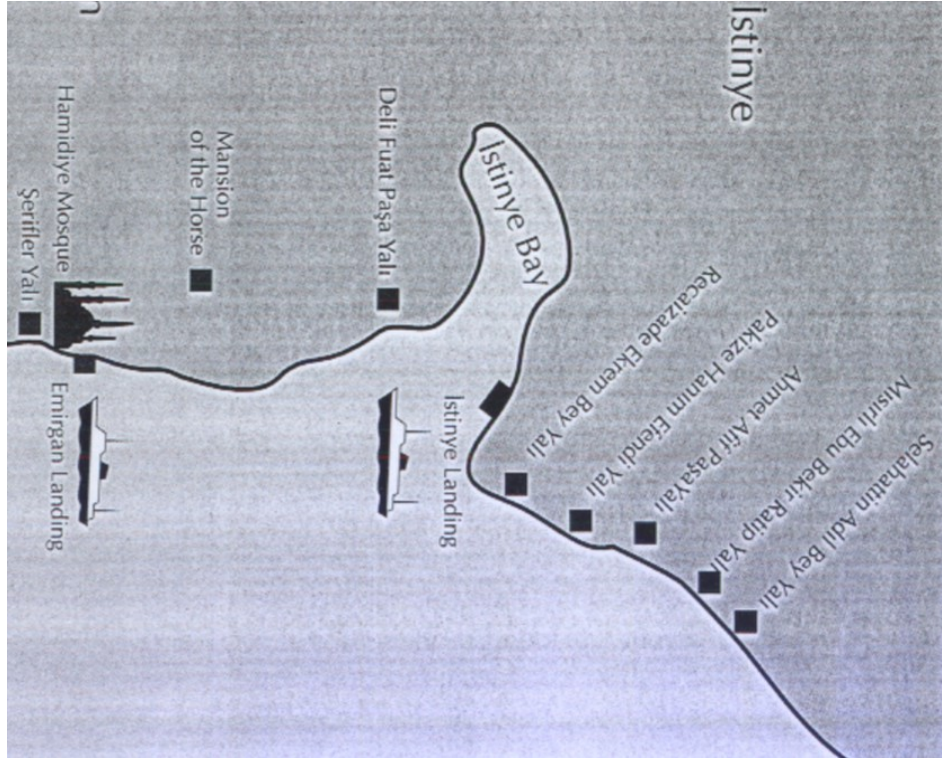
“İstinye Koyu'nun kuzey kıyıları, denize uzanan yamaç niteliğindedir. Sahil yolunun suya yakın geçmesi, dar bir kıyı alanını kullanılabilir kılmaktadır. Bu alanda da az sayıda yalı örneği bilinmektedir. Kuzey kıyılarının yönlenmesi, denizin dinginliği göz önüne alındığında, yalı yerleşimleri için Boğaz'ın en uygun kıyı alanının İstinye Koyu olduğu görülmektedir. Ancak, koyun tarihsel kimliği, yüklendiği liman işlevi, kıyı alanının darlığı ve belki de en

önemlisi kent merkezine uzak oluşu, bu kıyı alanının az sayıda yalıya sahip olmasını getirmiştir”(Aysel,N.R.,1994:259)(Bakınız Şekil 3.21).

Yalılar beş asırdır sahip ve şekil değiştirerek devam edip durmuş fakat günün birinde İstinye Koyu bir tersane haline getirilmiş ve semtin bütün sihiri kaybolup gitmiştir.



Resim 3.58 1930'larda Emirgan İstinye Kıyı yolu (Karşiki bina, İran Sefareti yazlığı halen tersanenin-dok'lar içindedir) (Şehsuvaroğlu,H.Y.,1986:73).




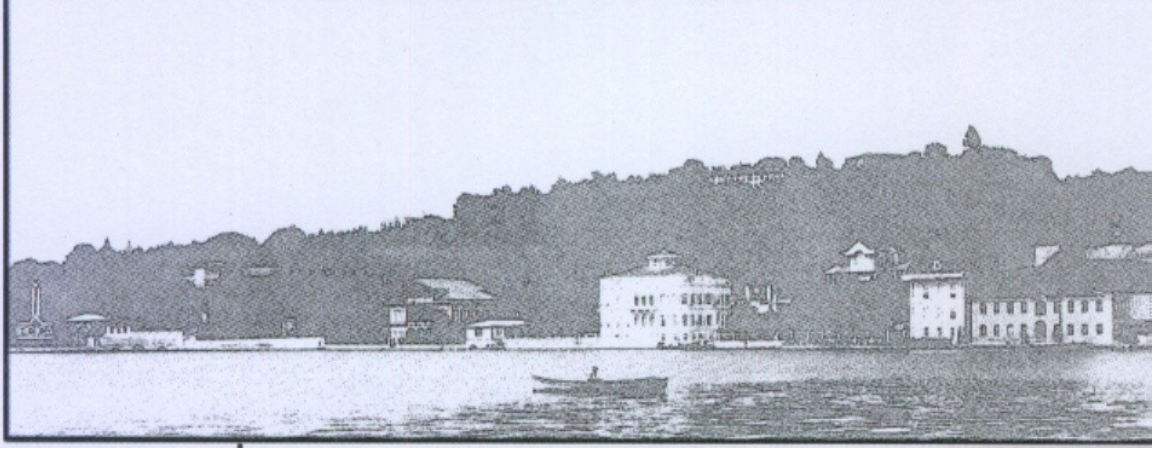
Şekil 3.21 İstinye Koyu Tarihi Yalıları (2008 yılında mevcut olan)(Sluis, R.V.2000:24).



Resim 3.59 Müşir (Deli) Fuat Paşa Yalısı ve çevresinin (arkada Emirgan Korusu) Hıdiv Kasrı'ndan Görünüşü- (08-04-2008 Foto: Z.Turunç).

Tablo 3.1- TARİHİ YAPI KÜNYESİ

 <p>Denizden görünüşü (Sluis,R.V.,2000:27).</p>	İsmi	MÜŞİR (DELİ) FUAT PAŞA YALISI / İSTİNYE
	Bina Türü	Yalı
	Yapılış Tarihi	
	Yaptıran Kişi	İran Sefareti yazlığı
Konumu	Tokmak burnu üzerinde, Emirgan'na yakındır.	
Mekânsal Özellikleri	<p>Neo- klasik tarzda 600 metrakare yüzölçümlü kagir bir bina olarak yapılmıştır. Cihannüması (camlı kubbe) ile tipik bir Boğaz yapısıydı, ama restorasyonda bu cihannüma kaldırıldı.</p> <p>Müşîr Deli Fuat Paşa Yalısı çeşitli tamirlerle bir hayli değişmiştir: örneğin, iyice haraplaşan cihannüma kaldırılmış, zemin kat tamamen değişmiştir. Harem kısmı yıkılmıştır. Manolya, eflatun çiçekli Yelkovan, Trabzon hurması, incir ağaçları olan ünlü arka bahçesinde güzel bir mermer havuzu, bir de eski mezarlıktan iki mezar taşı kalmıştır (Belge,M.,1997:41).</p>	
Önemi (Tarihsel açıdan)	Denizcilik Bankası satın alarak, İstinye Tersanesi Müdüriyet Binası olarak kullanılmıştır.	
Günümüzdeki Kullanımı	Tersane alanı boşaltıldıktan sonra onarım ve tadilat geçirerek 1999 yılında Karadeniz Ekonomik İşbirliği, D8 Uluslararası Sekretaryası, Dış İşleri Bakanlığı'nın Türkiye Temsilciliği buraya yerleşmişlerdir.	



Resim 3.60 1935’li yıllarda Müşir (Deli) Fuat Paşa Yalısı ve İstinye Tersanesi Binaları, arkada Emirkan Korusu - İstinye Mezar Burnu’ndan (eski İstinye İskelesi) görünüşü / İstinye.



Resim 3.61 Müşir (Deli) Fuat Paşa Yalısı ve İstanbul Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi binası, arkada Emirkan Korusu - İstinye Mezar Burnu’ndan (eski İstinye İskelesi) görünüşü / İstinye (13-04-2008 Foto: Z.Turunç).

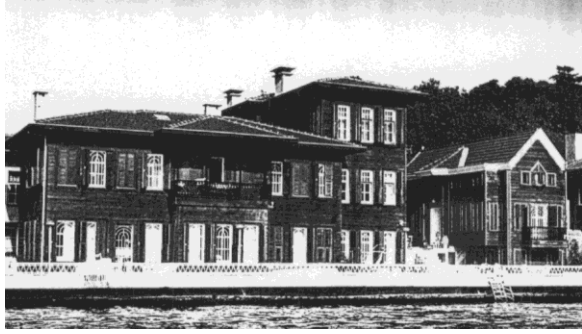



Resim 3.62 İstinye Mezar Burnu üzerindeki Tarihi Yalıların (arkada Misbah Korusu'ndan son kalan yeşillik alan ve planlı konut bölgesi) Hidiv Kasrı'ndan Görünüşü- (08-04-2008 Foto: Z.Turunç).

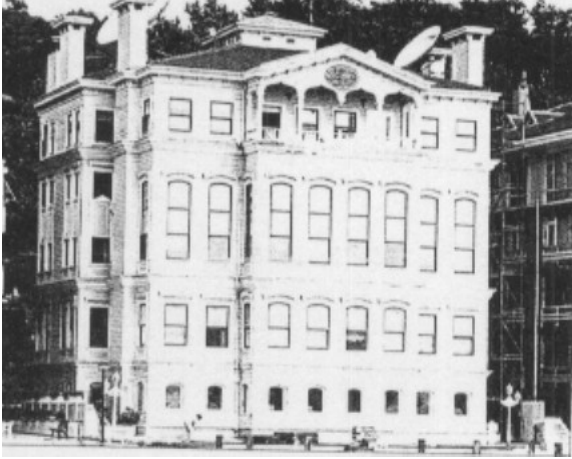


Resim 3.63 İstinye Mezar Burnu üzerindeki Tarihi Yalıların Hekimler Sitesi/ Kanlıca'dan Görünüşü- (21-03-2008 Foto: Z.Turunç).


Tablo 3.2- TARİHİ YAPI KÜNYESİ

 <p>Denizden görünüşü (Sluis,R.V.,2000:28).</p>  <p>Arka cephesi (13-04-2008 Foto: Z.Turunç).</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="858 280 1046 443">İsmi</td> <td data-bbox="1046 280 1452 443">RECAİZADE EKREM BEY YALISI (CEMİL PAŞA YALISI) / İSTİNYE</td> </tr> <tr> <td data-bbox="858 443 1046 510">Bina Türü</td> <td data-bbox="1046 443 1452 510">Konut- Yalı</td> </tr> <tr> <td data-bbox="858 510 1046 584">Yapılış Tarihi</td> <td data-bbox="1046 510 1452 584">19.yy'ın ikinci yarısı</td> </tr> <tr> <td data-bbox="858 584 1046 1234">Yaptıran Kişi</td> <td data-bbox="1046 584 1452 1234">İstinye Beykoz Fabrikası ustabaşlarından Pigeon (Şehsuvaroğlu, H.Y.,1986:249-250).</td> </tr> </table>	İsmi	RECAİZADE EKREM BEY YALISI (CEMİL PAŞA YALISI) / İSTİNYE	Bina Türü	Konut- Yalı	Yapılış Tarihi	19.yy'ın ikinci yarısı	Yaptıran Kişi	İstinye Beykoz Fabrikası ustabaşlarından Pigeon (Şehsuvaroğlu, H.Y.,1986:249-250).
İsmi	RECAİZADE EKREM BEY YALISI (CEMİL PAŞA YALISI) / İSTİNYE								
Bina Türü	Konut- Yalı								
Yapılış Tarihi	19.yy'ın ikinci yarısı								
Yaptıran Kişi	İstinye Beykoz Fabrikası ustabaşlarından Pigeon (Şehsuvaroğlu, H.Y.,1986:249-250).								
Konumu	Mezar Burnu üzerinde- İstinye vapur iskelesi yanındadır.								
Mekânsal Özellikleri	Recaziade Ekrem Bey, ince zevki ile yalıya yeni ilaveler yaptırmıştır. Kayıkhaneye üzerine pek güzel bir harem inşa ettirmiştir. Rezaizade hattı ile inşa tarihi ve bütün kapılarda M.Ekrem yazılıdır (Şehsuvaroğlu, H.Y.1986:249-250).								
Önemi(Tarihsel açıdan)	Recaizade Ekrem Bey'in yalısında Serveti Fünun edebiyatçıları zaman zaman üstadlarını ziyaret ederler, onun sohbetlerinden, yararlanırlardı (Şehsuvaroğlu, H.Y.1986:249-250).								
Günümüzdeki Kullanımı	Zamanla harap olan yalı 1970'li yıllarda yıkılmış, 1985 yılında yeniden inşa edilmiştir.								


Tablo 3.3- TARİHİ YAPI KÜNYESİ

 <p>Denizden görünüşü (Sluis,R.V.,2000:28).</p>	İsmi	FAİK BEY YALISI (PAKİZE HANIM EFENDİ YALISI) / İSTİNYE
	Bina Türü	Konut- Yalı
	Yapılış Tarihi	19.yy
	Yaptıran Kişi	Faik Bey (Şehsuvaroğlu, H.Y.1986: 250).
Konumu	Recaizade Ekrem Bey Yalısı'ndan Yeniköy tarafına doğru 2. yalıdır.	
Mekânsal Özellikleri		
Önemi(Tarihsel açıdan)	Harika mimarisi ile dikkat çeker.	
Günümüzdeki Kullanımı	Konut	

Tablo 3.4- TARİHİ YAPI KÜNYESİ

 <p>Denizden görünüşü (Sluis,R.V.,2000:28).</p>	İsmi	AHMET AFİF PAŞA YALISI / İSTİNYE
	Bina Türü	Konut- Yalı
	Yapılış Tarihi	
	Yaptıran Kişi	Levazım Dairesi Reisi Ahmet Afif Paşa
Konumu	Faik Bey Yalısı'ndan Yeniköy tarafına doğru 2 . yalıdır	
Mekânsal Özellikleri		
Önemi(Tarihsel açıdan)		
Günümüzdeki Kullanımı	Konut	

Tablo 3.5- TARİHİ YAPI KÜNYESİ

 <p>Mezar Burnu'ndan görünüşü (13-04-2008 Foto: Z.Turunç).</p>	İsmi	Beyaz Yalı / İstinye
	Bina Türü	Konut- Yalı
	Yapılış Tarihi	
	Yaptıran Kişi	
Konumu	Emirgan Caddesi üzerinde – Yeniköy'den İstinye Koyu'na girişte tam köşedeki yalı –Mezar Burnu.	
Mekânsal Özellikleri	Yeşiller içinde -İstinye Koyu'nun kuzey yamacında Boğaz manzaralı.	
Önemi(Tarihsel açıdan)		
Günümüzdeki Kullanımı	Konut	

Tablo 3.6- TARİHİ YAPI KÜNYESİ

Ön cephesi – Emirgan Caddesinden görünüşü (09-11-2006 Foto: Z.Turunç).

İsmi	Halis Toprak Konutları / İstinye
Bina Türü	Konut
Yapılış Tarihi	
Yaptıran Kişi	Bomonti Bira Fabrikası
Konumu	II. Mahmut Çavuş Camii ile Mezar Burnu arasında kalan – İstinye Koyu'nun kuzey yamacında bulunan Emirgan Caddesi numara 82 -sağ taraftaki harap tarihi eser binalar ile büyük bahçe içindeki - köşk ve müştemilatı.
Mekânsal Özellikleri	Yeşiller içinde – İstinye Koyu'nun kuzey yamacında Boğaz manzaralı.
Önemi(Tarihsel açıdan)	Alman Bomonti Bira Fabrikası'na ait olan buzhane (İstinye'de elektrik olmadığı için jeneratörle çalışan), bekçilerinin oturduğu evin bugünkü sahibi Halis Toprak, bitişindeki Hacı Bayram mekânını da alarak orada harap olmuş ahşap evleri, bire bir üç ayrı ev yaptırarak İstinye'ye kazandırmıştır (Sluis, R.V.2000).
Günümüzdeki Kullanımı	Konut

3.4.1.4 Günümüzde Var Olmayan Tarihi İstinye Yalıları:

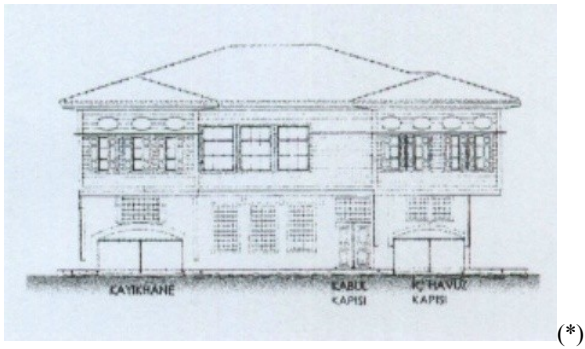
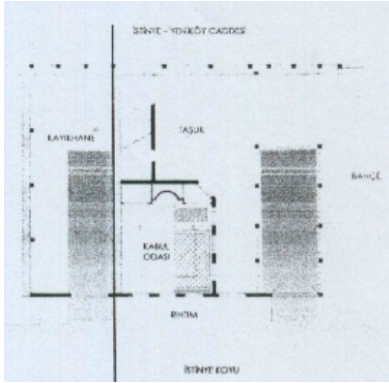
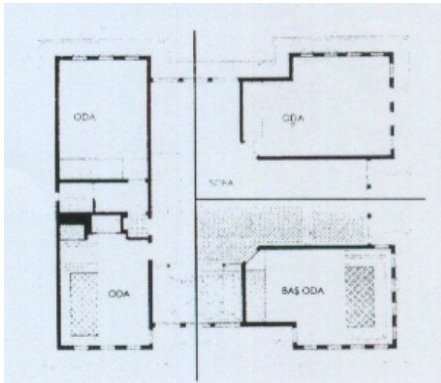
İstinye kıyı mekânının tarihsel sürecini daha iyi kavrayabilmek için, Prof. Dr. Sedad Hakkı Eldem'in 1984'de yayınlanan "Türk Evi" ve 1993 yılında yayınlanan "Boğaziçi Yalıları" adlı eserlerinden yararlanılarak günümüzde mevcut olmayan tarihi İstinye Yalıları belirlenip, planlama özelliklerine değinilmiştir. 1957 yılında sahil yolunu genişletmek için koyun kuzey kıyısı boyunca bütün evler yıkıldı.

İstinye deresinin ve halı sahanın yanındaki tarihi İbrahim Efendi Köşkü de harap haldedir. İstinye'de sokak aralarında pek çok sayıda tarihi ahşap bina var. Bir kısmı restore edilmiş, bir kısmı harap haldedir.



Şekil 3.22 İstinye Koyu ve incelenen yalıların bulunduğu kıyı alanı...(Eldem,S.H.,1993).

Tablo 3.7- GÜNÜMÜZDE VAR OLMAYAN TARİHİ YAPI KÜNYESİ

	İsmi	İSMAİL PAŞA YALISI / İSTİNYE
	Bina Türü	Konut- Yalı
	Yapılış Tarihi	18 yy'ın ikinci yarısı
	Yaptıran Kişi	
	Yıkım Tarihi	1957 yılında sahil yolunu genişletmek için koyun kuzey kıyısı boyunca bütün evler yıkıldı.
Konumu	İstinye Koyu içinde, İstinye Sahil Yolu ile deniz arasında sıkışmıştır.	
Mekânsal Özellikleri	Üst kat, devrine (18 yy ikinci yarısı) uygun olarak merkezi sofalıdır.	
	İsmail Paşa Yalısı, deniz katı planı. Yalının deniz katında, sağ bölümde bahçeye açılan mekânda, açık bir havuz, kayık limanı ve kabul odası bulunmaktadır (Eldem,S.H.,1984,s.287).	
Deniz katı planı(*)	Yalının üst kat planı,; iç sofa, üç yönde açılmaktadır. Geride yeşile, önde denize ve yanda kendi (harem) bahçesine. Yalı İstinye yolu ile deniz arasında sıkışmış olarak konumlanmış, kıyı alanındaki arsanın bir bölümüne yaslanarak tamamen kapanmıştır. Üst kattaki iki odanın köşelerinin kırılması sofanın merkezîyetini güçlendirdiği gibi, yan bahçe yönüne açılan eyvanında mekana katılmasını güçlendirmektedir (Eldem,S.H.,1984,s.287).	
	Üst kat planı(*)	
Önemi(Tarihsel açıdan)	Köşkün özelliği, altındaki kayıkhanesi ve sandal limanındandır. Bu özellikleri evi yalı olarak ayırt etmektedir.	
Günümüzdeki Kullanımı	Yıkılmıştır.	

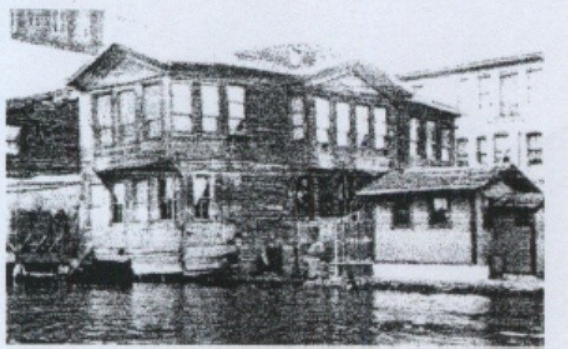
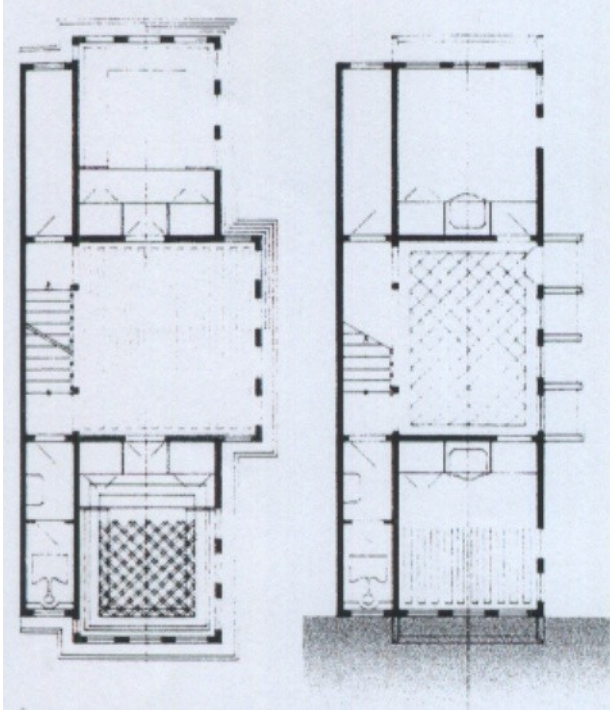
(*) Yalının deniz cephesi restitüsyonu. Denize açılan iki kayıkhanesi ve bir kabul kapısı görülmektedir (Eldem,S.H.,1984:288).

Tablo 3.8- GÜNÜMÜZDE VAR OLMAYAN TARİHİ YAPI KÜNYESİ

	İsmi	ŞEVKET PAŞA YALISI / İSTİNYE
	Bina Türü	Konut- Yalı
	Yapılış Tarihi	
	Yaptıran Kişi	
	Yıkım Tarihi	1957 yılında sahil yolunu genişletmek için koyun kuzey kıyısı boyunca bütün evler yıkıldı.
Konumu	İsmail Paşa Yalısı gibi, bu yalı da İstinye Koyu içinde, arka sokak ile deniz arasında kalan kıyı alanına sıkışmıştır.	
Mekânsal Özellikleri	<p>Plan şemasının biçimsel olarak İsmail Paşa Yalısı ile aynıdır. Ancak bu yalıda, sofa eksenini denize paralel yerleştirilerek, her iki katta da yer alan odaların direk-denize yönelmesi sağlanmıştır. Sofanın geniş kenarı ekseninden denize açılan eyvan, odaların köşelerinin pahlanması ile sofa mekânına daha fazla katılmıştır.</p> <p>Alt kat planı, deniz sınırı ile arka bahçe duvarı arasındadır. Arkada bahçe olmadığından, yalının bahçesi yan tarafa alınmıştır. Yalı bahçesi arkadaki yoldan 3 basamak aşağıdadır. Yalı bahçesi, taş bir rıhtım duvarı ile denizden yaklaşık (1.00 m) yükseltilmiştir. Bu duvar aynı zamanda yalının cephesidir. Yalının su ile ilişkisi yalnızca rıhtım duvarı ile aynı yüzeyde inşa edilmesinden ibarettir.</p> <p>Eldem'e göre yalı, komşu yalı ile sırt sırta yapılmış olmalıdır[2]. Üst katta sofa, üç yöne açılma isteği doğrultusunda planlanmıştır. Geride koru, yanda bahçe ve önde deniz.</p>	
Önemi(Tarihsel açıdan)	Fotoğraflardan, yalının sofasının denize açılan bölümünün, zemin katta sonradan dışa doğru büyütüldüğü anlaşılmaktadır. Bu yalıda da iki oda arasında sıkışan bu taşlık alan yalının deniz girişinin sağlandığı bir rıhtım olabilir.	
Günümüzdeki Kullanımı	Yıkılmıştır.	

(* Eldem'in Şevket Paşa Yalısı'na ait plan şeması ve (muhtemel) ikiz yalıya ait plan şeması tasviri... (Eldem,S.H.,1993:129).

Tablo 3.9- GÜNÜMÜZDE VAR OLMAYAN TARİHİ YAPI KÜNYESİ

 <p>(*) Deniz cephesinden görünüşü</p>	İsmi	TEVFİK AZMİ YALISI / İSTİNYE
	Bina Türü	Konut- Yalı
	Yapılış Tarihi	
	Yaptıran Kişi	
	Yıkım Tarihi	1957 yılında sahil yolunu genişletmek için koyun kuzey kıyısı boyunca bütün evler yıkıldı.
Konumu	İstinye Koyu içinde, İstinye Sahil Yolu ile deniz arasında sıkışmıştır.	
Mekânsal Özellikleri	<p>Koydaki diğer iki yalı gibi, bu yalı da yol ile deniz arasındaki kıyı alanına sıkışmıştır.</p> <p>Yalı dar bir parselde yer almaktadır. Yanındaki yalı ile sırt sırta yaslanmaktadır. Komşu yalı duvarının bulunduğu bölümde dar bir servis bandı bulunmaktadır. Bu aks içinde tuvalet ve merdiven yer alır. Yol ve deniz tarafına bakan odaların arasında, dar olan bahçe alanına bakan bir orta sofa planda ağırlıklı mekândır. Yalının bahçe kotunda girişi de bu sofa üzerindedir.</p> <p>Yalının bahçesi deniz kotuna çok yakın ölçüdedir. Denizden yaklaşık (0.20-0.30 m) yüksekliğinde tutulan bahçe, aynı zamanda kayık yeridir güçlendirmektedir (Eldem,S.H.,1984,s.230).</p>	
	 <p>(**)Üst kat planı ve alt kat planı</p>	
Önemi(Tarihsel açıdan)	Yalının deniz cephesinde bulunan oda, kazıklar üzerinde denizin içine taşırılmıştır.	
Günümüzdeki Kullanımı	Yıkılmıştır.	

(*) , (**) Tevfik Azmi Yalısı, üst kat planı ve deniz cephesinden görünüşü (Eldem,S.H.,1993:230–231).

Tablo 3.10- GÜNÜMÜZDE VAR OLMAYAN TARİHİ YAPI KÜNYESİ

	İsmi	HACI HİLMİ BEY YALISI / İSTİNYE
	Bina Türü	Konut- Yalı
	Yapılış Tarihi	
	Yaptıran Kişi	
	Yıkım Tarihi	1957 yılında sahil yolunu genişletmek için istimlak edilmiştir.
Konumu	İstinye Koyu içinde, Sahil Yolu'nun gerisinde, günümüzdeki İstinye Sosyal Sigortalar Dispanseri'nin bulunduğu yerdir.	
Mekânsal Özellikleri	Hacı Hilmi Bey'in kırmızı aşı boyalı, iki katlı, altı havuzlu yalısını yol istimlak etmiştir, arkasına Sosyal Sigortalar Dispanseri yapılmıştır.	
Önemi(Tarihsel açıdan)	Hacı Hilmi Bey'in varisleri İstinye Koyu'nun kuzey yamacındaki yalıya ait arazilerini, imara uygun bir tarzda parselleyerek satışa arz ettikleri için, İstinye'ye şehircilik açısından büyük hizmet yapmışlardır.	
Günümüzdeki Kullanımı	Yıkılmıştır.	

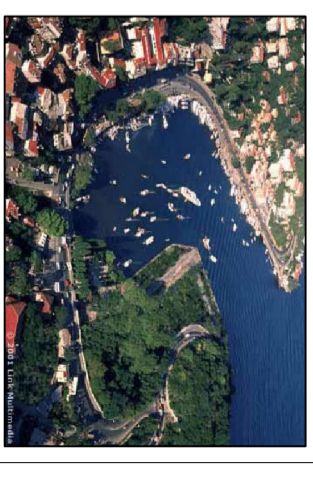
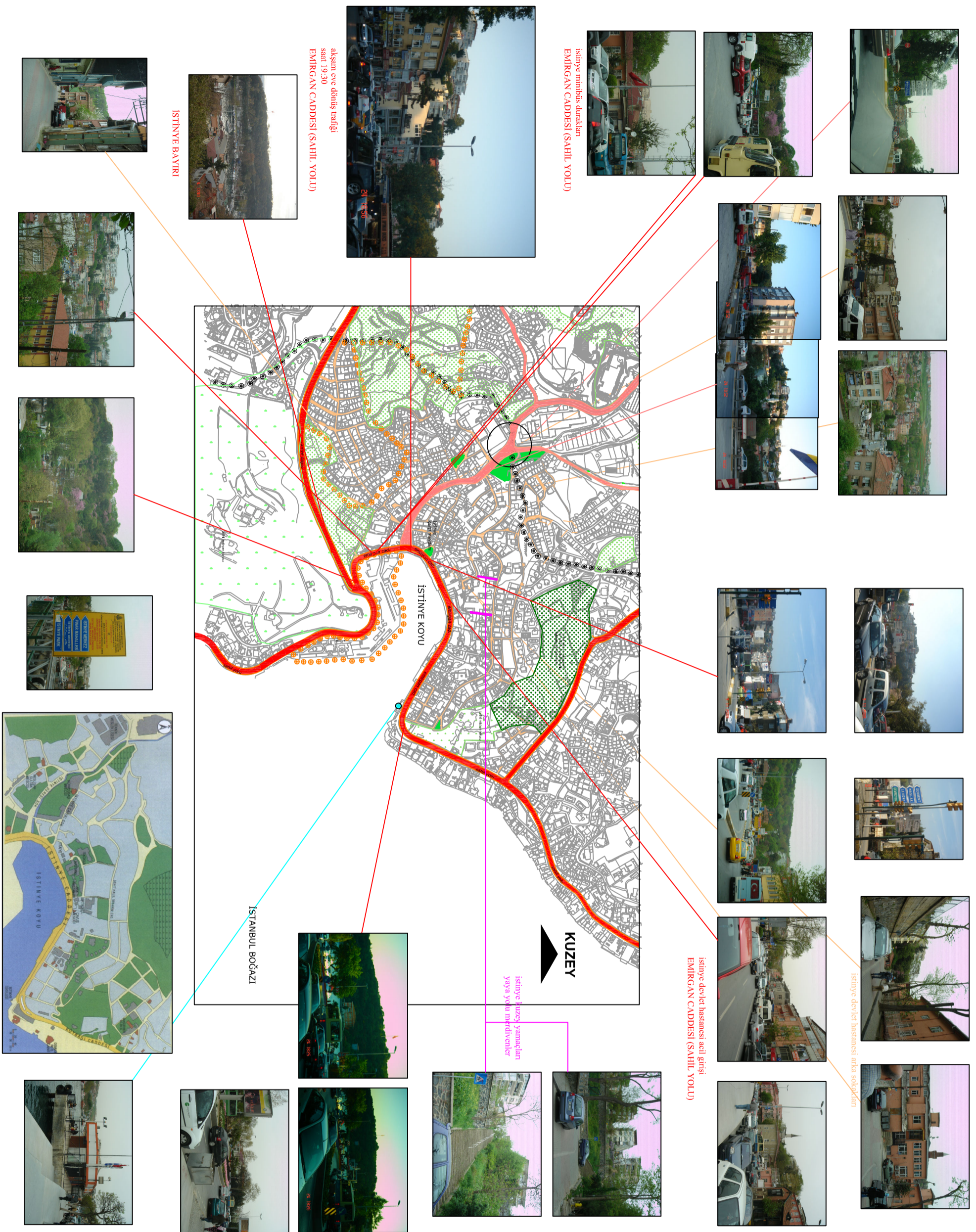
3.4.2 Ulaşım:

İstinye Koyu Mahallesi trafik yoğunluğu incelendiğinde; İstinye Bayırı, İstinye Dereiçi Caddesi ve Emirgan Caddesi (Sahil Yolu) tam kesiştiği nokta İstinye Çarşı Meydanı'na ve eski tersane bölgesine giriş alanına çok yakındır (Bakınız İstinye Koyu Mahallesi Ulaşım Analiz Paftası 2007-2008 yılı).

İstinye koyu mahallesi ulaşım analiz paftası incelendiğinde aşağıdaki verilere ulaşılmaktadır. Bunlar;

* **İstinye Bayırı**, ile İstinye Park, İMKB Borsa Binası, İTÜ Maslak Yerleşkesi, Maslak – Levent Aksına ulaşılmaktadır. Enka Spor Tesis'lerinin, Tenis Klübü'nün ve Atçılık Binicilik

İstinye Koyu Mahallesi Ulaşım Analiz Patfası, 2007 -2008 yılı



ÇİZEN: ZÜMRÜT TURUNÇ
KAYNAK: 2007-2008 yılı alan çalışması, Sarıyer Belediyesi, Dünden Bugüne İstanbul Dergisi
ÖLÇEK: 1/1000

Klüpleri'nin bulunduğu donatı alanına bu cadde ile ulaşılır.

* **İstinye Dereiçi Caddesi**, İstinye deresi üzerinden geçmektedir. Çarşığı ikiye bölen caddeden İstinye vadi alanındaki hizmet sektörüne ait yapılar, üretime devam eden sanayi yapıları, ABD Başkonsolosluk Binası, planlı konut alanlarına eski taş ocakları mevkiine, Derbent, Darüşaffaka ve Pınar Mahallelerine ulaşılmaktadır.

* **Emirgan Caddesi (Sahil Yolu)**, hafta içleri sabah ve akşam saatlerinde, hafta sonları hava güzelse trafik çok yoğundur. İstinye Devlet Hastanesi'nin acil girişi, İstinye İtfaiye'sinin giriş çıkışları hep bu caddeye olmaktadır. Eski İstinye tersanesi girişinin cadde üzerindeki konumunun tam karşısında cadde üzerinde İstinye minibüs durakları bulunmaktadır. 13-04-2008 günü yapılan alan çalışmasında Pazar günü yoğun olan trafiğin içine, çok az ilerleyen trafiği durdurup İtfaiye araçlarının alarm sesleri içinde konvoy halinde caddeye çıktığı gözlenmiştir. İstinye SSK Hastanesi ve İstinye İtfaiyesi'nin sahil yolu üzerinde bu fonksiyonların bulunması rekreasyon amaçlı gelişecek olan İstinye koyunu hem ulaşım hemde insan yoğunluğu olarak kötü etkilemektedir.

* **Tali yollar**, koyun kuzey yamacındaki tali yollar planlı konut alanlarından dolayı, eğime paralel olarak yapılmıştır. Eğimden dolayı dik yokuşlar bulunmaktadır. koyun güney yamacında plansız yapılaşmadan dolayı eğime paralel, dik yokuşlu ve çıkmaz sokaklar bulunmaktadır.

* **Yaya yolları**, İstinye koyu kuzey yamaçlarında eğimden dolayı merdivenlerle yaya sirkülasyonu kıyıya ulaşmaktadır. Sahil yolu, yaya sirkülasyonu bölüm 3.4.1'de incelenmiştir.

3.4.3 Sosyal Yapı Arazi Kullanım İlişkisi

İstinye Koyu kuzey yamacı manzara noktası olarak Boğaziçi'yi en belirgin farkedebilen güzel yerlerden biridir. Bu nedenden dolayı tarih boyunca İstinye Koyu'nun kuzey yamaçlarında konut alanları parsellenip planlı konut alanlarına çevrilmiştir. Bu alanda kuzey yamaçlarda pahalı konutlar ve kıyı kesiminde de tarihi yapılar dikkati çekmektedir.

İstinye koyu mahallesinde arsaların el değiştirmesi ile sosyo-kültürel yapıda değişmektedir. İşçi sınıfının yerini yüksek gelir grubu almaktadır. İstinye'de rant artmaktadır.

21-02-2008 tarihli Hürriyet Yaşam Emlak Gazetesi sayfa: 2'de yayımlanan habere göre; "En pahalı rezidans İstinye'de yükselecek. KREA Grup, 2008 yılında biri alışveriş merkezi diğeri de konut olmak üzere toplam 1 milyar dolarlık iki yeni projeyi hayata geçirmeye hazırlanıyor. İstinye'de Erol Kohen'ne ait 28 bin metrekarelik arazi üzerine konumlandırılacak olan

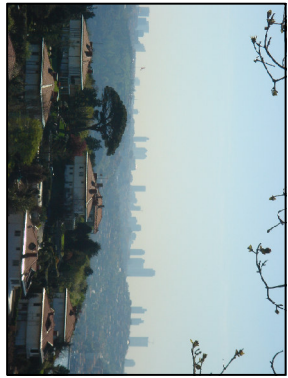
rezidans projesi, 150 dubleks ünitelerden oluşacak. 7 bin 500 Euro'luk metrekare fiyatıyla İstanbul'un en pahalı boğaz manzaralı daireleri arasına girecek olan projenin üç yıl içinde tamamlanması planlanıyor. Krea Grup CEO'su Hakan Kodal'ın yapmış olduğu açıklamaya göre nisan ayında finansmanı gerçekleştirilecek olan projenin global krize rağmen devam edeceğini söylemiştir.”

İstinye Vadisi'nin İstinye Bayırı ile sınırlanan güney tepelerinde plansız konut yerleşim alanları görülmektedir. İstinye Çarşısı'na ve Tersane'ye yakın oluşundan dolayı bu bölge işçi ailelerinin ilk yerleşim alanıdır. Çarşı içinde eski tarihi konut dokusu korunmasına karşın, vadinin güney kesimi yoğun plansız konut dokusuna sahiptir.

İstinye Vadisi bölgesinde vadi tabanının ve İstinye Deresi'nin bulunması nedeniyle özel planlama yaklaşımları geliştirilmelidir. Bu alan İSKİ'nin etki alanındadır. İSKİ'nin görüşü alınmak suretiyle bu alanda planlama yapma zorunluluğu vardır. Günümüzde yeni hazırlanan nazım imar planı onaylanma aşamasındadır. İstinye Vadisi'nde bulunan taş ocağı alanı ve baki noktaları planlama açısından önemli doğal eşiklerdendir.

İstinye Vadisi'ndeki gelişmeler, kıyı mekanını etkilemektedir (Bakınız İstinye Koyu Mahallesi Etkileyen Kentsel Değerler Paftası 2007-2008 yılı). İstinye'ye etki eden kentsel değerlerin başında; İMKB Borsa, İstinye Park, İstanbul Teknik Üniversitesi Maslak Yerleşkesi, Maslak, Enka Spor Klübü, Boğaziçi (manzara) gelmektedir. Atıl durumdaki sanayi yapılarının etrafındaki arazilerin planlı konut alanına açılması ile İstinye Vadisi'nde lüks konut siteleri inşa edilmiştir (Seba Evleri, Seba Koru Sitesi, Boğaziçi Sitesi vb.). Planlı konut alanları ile plansız konut alanları vadinin sınırlarında yanyana durmaktadır. Bölge'deki bu lüks konut artışı yüzünden kapatılan sanayi yapılarında çalışan işçi sınıfı (plansız konut alanlarında oturan) ile lüks sitelerdeki konut sahipleri arasında büyük bir sınıf farkı ortaya çıkmaktadır. Bölge İstinye Vadisi'nden itibaren kıyıya doğru yoğun bir soylulaştırma ve sınıf farklılığı baskısı altındadır. Atıl durumda olan sanayi yapılarının alınan kararlarla kapatılmasından sonra, yoğun lüks konut sektörüne hizmet edecek Carrefour Sa, Migros gibi market zincirleri şubelerini bu alanlarda açmışlardır. Koçtaş'ta atıl durumda olan bir sanayi alanına inşaa talebine bulunmuştur. Otomotiv sektöründe bu bölgeyi hedef almıştır. Borusan Oto, Otokoç, Merck-Sharp-Dohme gibi şirketler bünyesinde depolama ya da üretim faaliyeti bulundurmamaktadırlar, showroom ve ofis bölümleri bulunmaktadır. ABD Başkonsolosluk Binası'nın da bölgeye taşınması ile bu kimlik farkı yüksek seviyede kendini göstermiştir. Yoğun konut talebi isteği ile eski taş ocaklarının doldurulan yeni alanlarında konut site

İstinye Koyu Mahallesini Etkileyen KentSEL Değerler, 2007 - 2008 yılı



1. Ilevit, 4. Ilevit, mla

seba koru siteleri



İSTİNYE PARK



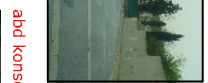
MASLAK



atıl sanayi yapılarından hizmet yapılarına; borusan



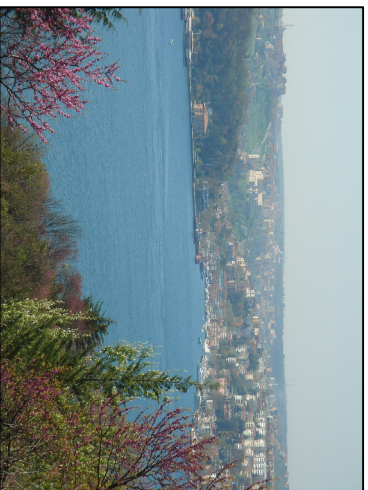
atıl olan türkay kibrit fab. 'dan koc üniversitesi'ne
ordan da mmm mlgros



abd konsolosluk binası



abd konsolosluk binasının denizden silüete etkisi



ESKİ TAŞ OCAKLARI - YENİ İNŞAAT ALANI

BOĞAZIÇI KONUTLARI
MAXİ CENTER

İstinye derinid. caddesi

İstinye deresi

SEBA EVLERİ

PLANSIZ KONUT ALANLARI



ESKİ TAŞ OCAKLARI - YENİ İNŞAAT ALANI

BOĞAZIÇI KONUTLARI
MAXİ CENTER



maxi center

boğaziçi sitesi



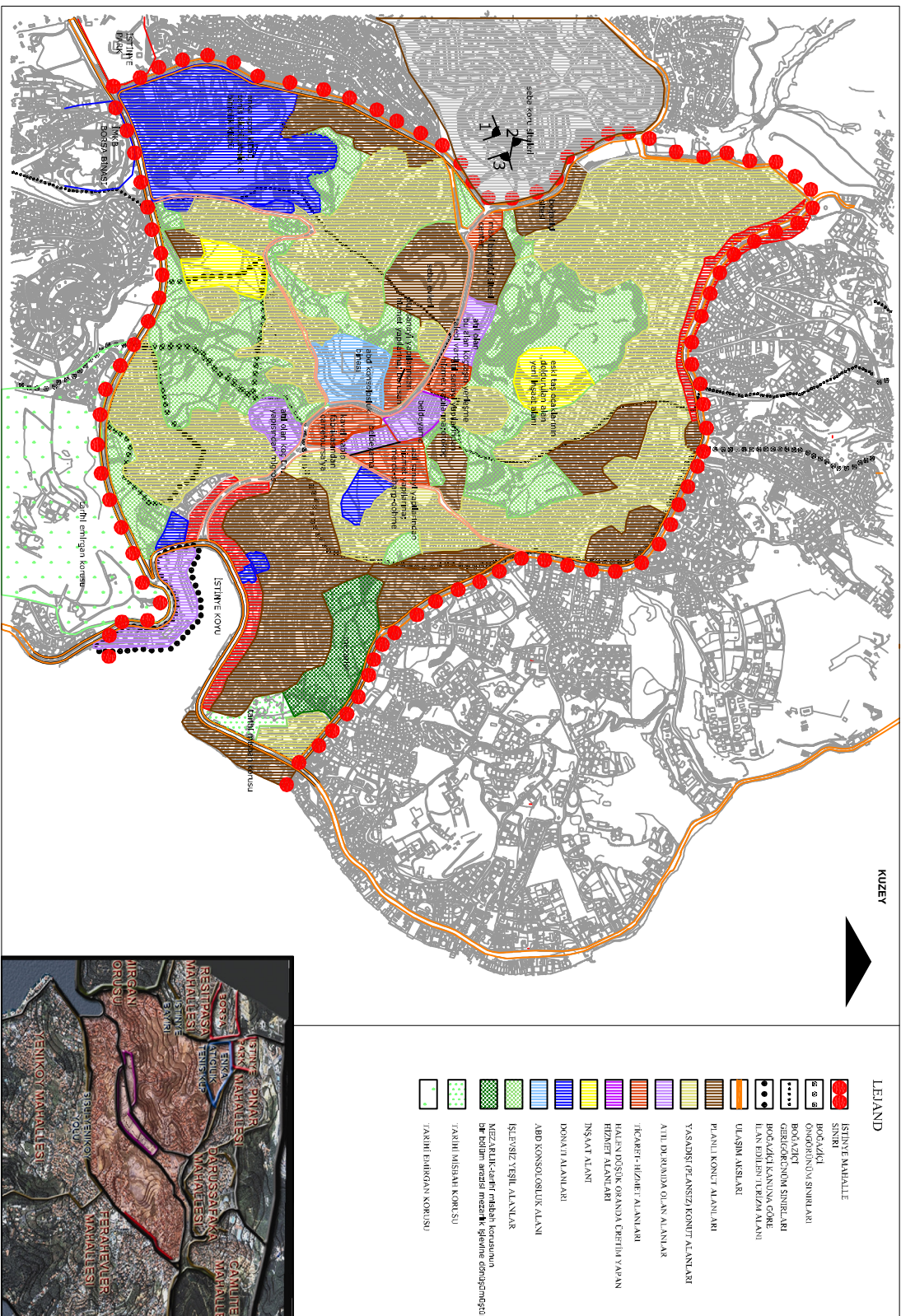
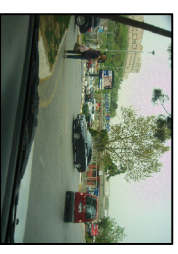
atıl sanayi yapılarından hizmet yapılarına; otokoç



kavel kablo fabrikasından carrefoursa'ya



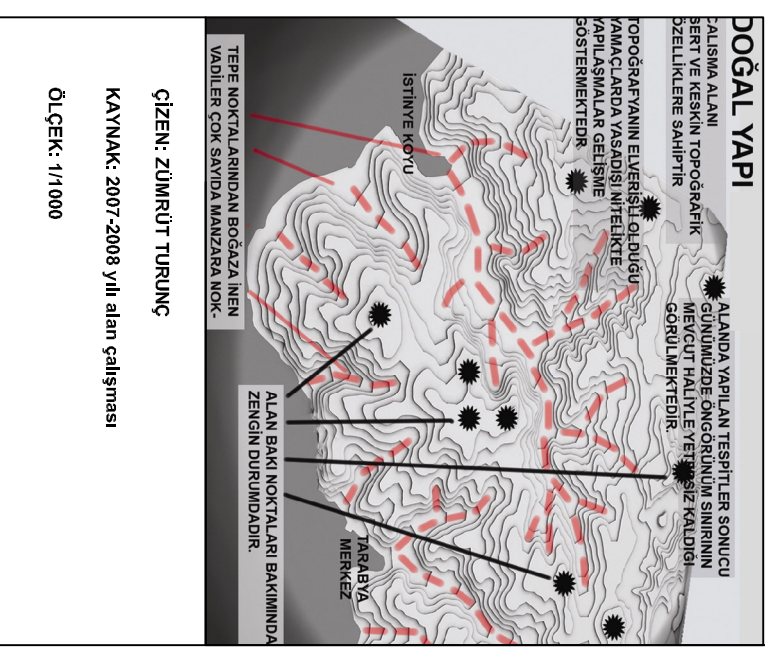
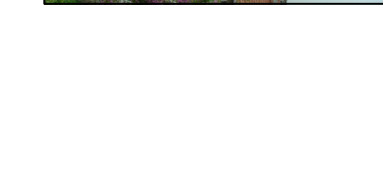
beldeyama



İstinye koyu vadisi güney yamaç
plansız konut alanları



abd konsolosluk binası



ÇİZEN: ZÜMRÜT TURUNÇ
KAYNAK: 2007-2008 yılı alan çalışması
ÖLÇEK: 1/1000

inşaatları devam etmektedir. Boğaziçi kıyı mekanının en güzel manzarasına sahip İstinye Koyu kuzey yamaçlarıda parselli planlı konut alanıdır ve bölgenin konut satış m² birim fiyatı en yüksek alanıdır (Bakınız İstinye Mahallesi Etkileyen Kentsel Değerler Paftası).

İstinye Vadisi'nde 2000 yılında sanayi desantralizasyonu sonucu kapatılan Briket Fabrikası arazisine kurulan ABD Konsolosluk Binası monoblok görünümü ile Boğaziçi geri görünüm alanında bulunmasına rağmen inşa edilmiştir. Boğaziçi silüetini bozan yapı, kullanım fonksiyonu nedeniyle sosyal yapıda önemli bir eşik konumundadır. Sosyal yapıda gerilim oluşturarak İstinye halkını sürekli denetimde tutan ve güvensizlik ortamı yaratan yapı, kentle bütünleşme sağlayamamaktadır.



Resim 3.64 İstinye Vadisi'nde bulunan ABD Başkonsolosluk Binası'nın denizden görünüşü- İstinye Koyu'nun geri görünüm sınırları içinde kalan ve Boğaziçi silüetini bozan kale gibi monoblok bir yapı.

3.5 Bölüm Sonucu

İstinye vadisi konut siteleri ve alışveriş mekanları ile yoğun bir kullanım oluşturmaktadır. İstinye vadisinde oluşan yüksek gelir grubuna ait nüfusun artışı İstinye kıyı mekanında gelecekteki talepleri etkileyecektir ve belirleyecektir.

Boğaz kıyısı yollarının geniş yollarla kentin ana ulaşım akslarına bağlanması kıyı mekanındaki rekreasyonel kullanımları zorlayacaktır.

İstinye vadisindeki konut ve alışveriş mekanlarının yoğunluğu, İstinye kıyı yolunun boğaz sırtlarındaki kentin ana ulaşım arterleri ile yoğun geniş bir şekilde bağlanması İstinye

kıyısındaki rekreasyonel amaçlı kullanımları olumsuz yönde etkileyecektir. Boğazın kıyısında bir yerleşmede olma halini olumsuz etkileyecektir.

Üçüncü bölümde alanda aşağıdaki analizler yapılmıştır:

1) Boğaziçi kıyılarının denizden silüetinin yerleşme- kitle ve yeşil alan tipolojileri oluşturulmak üzere denizden resimler çekilmiştir. Amaç Boğaziçi kıyı yerleşmelerindeki yerleşme ve yeşil alan-koru dengesinin varlığını tespit etmektir.

2) İstinye koyu mahallesi tarihi yapı analizi

3) İstinye mahallesinin tarihsel süreçte arazi kullanışları incelenmiştir. Aşağıdaki dönemler belirlenmiştir:

- İstinye yerleşmesinin ilk kuruluşu
 - 1900-1955 : İstinye Tersanesi ve taş ocakları gelişim dönemi
 - 1956-1965: İstinye Vadisi'nde yer alan sanayi alanlarının planlı gelişim dönemi
 - 1966-1975: Sanayi alanlarının dondurulması ve sit alanı ilanı dönemi
 - 1976-1989: Yasadışı yapılaşmalarda hızlı artış ve yoğunlaşma dönemi
 - 1990-2006: Sanayi faaliyetlerinin desantralize edilmesi- hizmetler sektörünün hakimiyeti dönemi
 - 2000 yılı arazi kullanım paftası
 - 2007 yılı arazi kullanım paftası
 - 2007 yılı fotoğraflarla günümüz İstinye'si
- 4) İstinye'nin günümüz kullanımlarında kitle yeşil alan ilişkisinin 1/1000 kesitler üzerinden tespiti yapılmıştır.

- Hava fotoğrafları ve fotoğraflar

5) İstinye ulaşım analizi yapılmıştır.

6) İstinye mahallesini etkileyen kentsel değerlerin analizi yapılmıştır.

İstinye vadisindeki konut ve alışveriş konusundaki yoğun yapılaşma kıyı kullanımının rekreasyonel amaçlı kullanımını olumsuz etkileyecektir. Kentin ana ulaşım aksları ile yoğun bağlantı İstinye yerleşmesinin Boğaz'ın kıyısında olma halinin hissedilmemesine neden olacaktır.

İstinye kent kıyısı bir Boğaziçi yerleşmesi kıyısıdır. Yerleşmenin bu ölçeği trafik ve yapılaşma yükü denetlenerek korunmalıdır. Çünkü artan trafik ve yapı yükü kıyıda tasarlanması önerilen rekreasyonel programların oluşmasını engelleyecektir.

4. SONUÇ VE DEĞERLENDİRMELER:

İstanbul Boğaziçi kıyısında yer alan İstinye yerleşmesini kent kıyısı literatürü ve mekansal analizler yolu ile anlamak bu tezin amacıdır.

Birinci bölümde; tezin konu alanı, amacı, önemi ve yöntemi açıklanmıştır.

İkinci bölümünde; kent kıyı mekanının tanımı, kent-kıyı ilişkisi, dünya literatüründe dönüşen limanlar üzerinden incellenip, çalışılmıştır. Liman bölgeleri, tersaneler ve yakın çevrelerinin dönüşüm projeleri planlama ilkeleri kararlarından tespit edilen ortak veriler belirlenmiştir. Türkiye’de yapılan kıyı dönüşüm projelerini de incelenmiştir.

Üçüncü bölümünde; alan çalışması olarak seçilen Boğaziçi’ndeki İstinye kıyı mekanının önemini ve konumunu daha iyi anlayabilmek aşağıdaki analizler yapılmıştır :

- 1) Boğaziçi kıyılarının denizden silüetinin yerleşme-kitle ve yeşil alan tipolojileri oluşturulmak üzere denizden resimler çekilmiştir. Amaç Boğaziçi kıyı yerleşmelerindeki yerleşme ve yeşil alan-koru dengesinin varlığını tespit etmektir.
- 2) İstinye koyu mahallesi tarihi doku analizi.
- 3) İstinye mahallesinin tarihsel süreçte arazi kullanışları incelenmiştir. Aşağıdaki dönemler incelenmiştir:
 - İstinye yerleşmesinin ilk kuruluşu
 - 1900-1955 : İstinye Tersanesi ve taş ocakları gelişim dönemi
 - 1956-1965: İstinye vadisinde yer alan sanayi alanlarının planlı gelişim dönemi
 - 1966-1975: Sanayi alanlarının dondurulması ve sit alanı ilanı dönemi
 - 1976-1989: Yasadışı yapılaşmalarda hızlı artış ve yoğunlaşma dönemi
 - 1990-2006: Sanayi faaliyetlerinin desantralize edilmesi- hizmetler sektörünün hakimiyeti dönemi
 - 2000 yılı arazi kullanım paftası
 - 2007 yılı arazi kullanım paftası
 - 2007 yılı fotoğraflarla günümüz İstinye’si
- 4) İstinye’nin günümüz kullanımlarında kitle yeşil alan ilişkisinin 1/1000 kesitler üzerinden tespiti yapılmıştır.
 - Hava fotoğrafları ve fotoğraflar
- 5) İstinye ulaşım analizi yapılmıştır.
- 6) İstinye mahallesini etkileyen kentsel değerlerin analizi yapılmıştır.

Sarıyer ilçesinin nüfus olarak yoğun bir bölgesi olan İstinye’nin tarihsel süreç içerisindeki önemi, doğal koyunun liman ve tersane olarak kullanım süreci ve günümüz kullanımları incelenmiştir.

Kent kıyısında dönüştürülen tersanelerin yeni kullanımlarında rekreasyonel amaçlı kullanım, insan merkezli çözümü ön plana çıkarmalı, ülkemiz kıyı yasasının yetersizliği, kent ulaşım ağı ile ilişkisinin yerleşme kapasitelerini dikkate alarak kurulması başlıkları ön plana çıkmıştır.

KAYNAKLAR

AA(Anadolu Ajansı),15-02-2006.

Adam, H.,(1998),“Kunst Statt Elektriziteat”, Bauwelt, no:40, s.220-232.

Ağad, N.,(1969),“Boğaziçi'nin Turistik Etüdü”,İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Fakültesi Doktora Tezi, İstanbul.

Altınlı,E.,(1973),“Boğaziçi'nin Jeolojiye Bağlı Özellikleri”, İstanbul Boğazı ve Çevresi Sor. Semp.Çev.Kor. ve Yeşil Dern., 12-15 Kasım 1973, İstanbul,1975.

Atıcı,G.,(1986),“Boğaziçi Yerleşmelerinden Kanlıca'dan Tarihsel ve Fiziksel Gelişimi”, Yıldız Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, İstanbul.

Aysel,N.R.,(1994),“Boğaziçi'nde Topoğrafik Özelliklerden Kaynaklanan Yapı Tipleri: Bir Model Analizi Arnavutköy”, Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Fakültesi Bina Bilgisi Anabilimdalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Aysu,Ç.,(1973),“Boğaziçi ve Çevresinin Doğal Yapısı”, İstanbul Boğazı ve Çevresi Sor. Semp.Çev.Kor. ve Yeşil Dern., 12-15 Kasım 1973,İstanbul.

Aysu,Ç.,(1989),“Boğaziçi'nin Mekansal Değişimi”, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Doktora Tezi, İstanbul.

Basatemür,B-S.,(2001),“Londra'nın Eski Liman Alanları: Docklands”, XXI, Mart-Nisan,s.25-46.

Belge,M.,(1997),“Boğaziçi'nde Yalılar, İnsanlar”, İletişim Yayınları,İstanbul.

Boeri,S.,(1997),“The Port of Genova Plan, Concepts Design for a Mobile Territory”, L'architecture d'aujourd'hui, Ocak, s.52-60.

Breen,A.,Rigby, D.,(1996),“The New Waterfront: a Worldwide Urban Success Story”, C.S. Graphics Pte. Ltd., Singapore.

Bruttomesso,R.,(1993),“Working on the Water' Edge,” Waterfornts:a New Frontier for Cities on Water, Cities on Water, Venice.

Bukem,A.B.,vd.,(2005),“Haliç Bölgesinde Çevre Algılama ve Kentsel Kimlik”, İstanbul Teknik Üniversitesi Dergisi / A Mimarlık, Planlama ve Tasarım, cilt:4, sayı:1, s.115-125.

Cankurt Şamil,E.,“Kıyı Kanunu ile İlgili Anayasa Mahkemesi Kararı” [http://www.hukukcu.com/bilimsel/kitaplar/kiyi_kanunu.html].

Chaline,C.,(2001),“Les Docklands de Londres Regeneratiton urbanie en Europe”, L'architecture d'aujourd'hui, Ocak-Şubat, s.16-19.

Cres,C.,(1997),“Docks sur Mediterranee Restructuration, Marseille”, Techniques-architecture, Temmuz , s.47-56.

Çelebi,B.,(1993), “Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi”, Türkiye Toplumsal ve Ekonomik Kalkınma Vakfı, 4:276.

Çubuk,M.,(1971),“Boğaziçi Mekanı'nın Düzenlenmesinde Bazı İlkeler”, İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Yayını, İstanbul.

Domeisen, O., (2000), “Monuments to a Nation”, Werk Bauen und Wohnen, no:9, s.23-32.

Edwards,B.,(1992),“London Docklands: Urban Design in Age of Deregulation”, Part of Reed International Books, London.

Eke,F.,(1995),“Kıyı Mevzuatının Gelişimi ve Planlama”, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü, Yayın no:77, Ankara.

Eldem,S.H.,(1984),“Türk Evi: Osmanlı Dönemi (I)”, Türkiye Anıt-Çevre Değerlerini Koruma Vakfı Yayını,İstanbul, Cilt 1.

Eldem,S.H.,(1993),“Boğaziçi Yalıları: Rumeli Yakası”, İstanbul, Koç Vakfı Yayınları.

Ersoy,Ş.,Yıldız Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi Kıyı ve Liman Mühendisliği Yüksek Lisans Programı “Kıyı Alanları Jeolojisi Dersi Ders Notları”.

Eşkar, F.,(1997),“Liman Kentlerinin Yenilenmesi”,Yüksek Lisans Tezi, no: 910, s.24-37.

Eyüpreisoğlu,M.,(2007), “İstanbul –Boğaziçi Korularının Güncel Alan Kullanımı Açısından İrdelenmesi”, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Fakültesi Şehir Bölge Planlama Anabilimdalı Peyzaj Planlama Programında Hazırlanan Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Gül,A.,Yazgan Gül,A.,Kılıç,A.,(1993),“İstinye”,İstanbul dergisi, Sayı:5, s.113, İstanbul, Nisan 1993.

Gürsel, K. E., (1993), “Kentsel Alt Bölgelerdeki Yenileme ve Düzenleme Projelerinden Yeni Yaklaşımlar, İlkeler”, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Fakültesi Şehir Bölge Planlama Anabilimdalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Hall,P., (1993),“Waterfronts: a New Urban Frontier,” Waterfronts: a New Frontier for Cities on Water, Cities on Water, Venice.

Hançerlioğlu,O.,(1993),“Felsefe Ansiklopedisi: Kavramlar ve Akımlar”, Cilt 3.

Hilling,D.,(1988),“Socio-economic Change in the Maritime Quarter: the Demise of Sailortown, in Revitalising the Waterfronts, Belhaven Press, London.

Hoyle,B.,Pinder,D.A.,Husein,M.S.,(1988),“Revitalising the Waterfront: International Dimension of Docklands Redevelopment”, Belhaven Press, London.

Hürriyet Yaşam Emlak Gazetesi,(21-02-2008),“En Pahalı Rezidans İstinye’de Yüksелеcek”, sayfa:2.

Işıkkaya,D.,(2002),“Sanayi ve Liman Kentlerinin Yenilenmesi, Haliç Kıyı Bölgesi ve Haliç Tersaneleri için Kentsel Dönüşüm Senaryosu”, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Fakültesi Bina Araştırma ve Planlama Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

İnandık,H.,(1971),“Deniz ve Kıyı Coğrafyası”, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Yayınları, no:47, s.129, İstanbul.

İSKİ Bülteni,(15-02-2006).

Radikal Gazatesi, (05-08-2002).

İstanbul Şehir Rehberi

İstanbul Fotoğrafları, Refik 10gan Albümü, Eurosoft & Bigsoft hazırlamış olduğu 3 adet fotoğraf cd'si.

İstanbul Dergisi,(2001),”Boğaziçi’nde Yeni Şehirselsel Mekanlar: İstinye Örneği”, Ekim 2001, sayı:39,s.68.

İzbrak,R.,(1976), “Coğrafya Terimleri Sözlüğü”, s.209.

Karabey,H.,(1978), “Kıyı Mekanının Tanımı. Ülkesel Kıyı Mekanının Düzenlenmesi için Bir Yöntem Önerisi”, Doktora Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul.

Kamış,Ö.,(1991), “Boğaziçi Kıyı Mekanı'nda Yasal, Yönetimsel, Planlama Yaklaşımları ve Öneriler”, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Fakültesi Şehir Bölge Planlama Anabilimdalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Keleş,R.,(1983), “Kıyılar ve Toplum Yararı”, 7. Dünya Şehircilik Günü Kutlamaları, 6-8 Aralık 1983, Trabzon.

Kılıç,A.,(1999), “Kıyıda Geri Çekilme Sürecinde Kent-kıyı İlişkisi Kentsel Kıyı Tanımı ve Bu Kavrama Dayalı Kentsel Kıyı Geliştirme Stratejileri: İstanbul Örneği”, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Fakültesi Şehir Bölge Planlama Anabilimdalı Doktora Tezi, İstanbul.

Kılıç,A.,(2001),“Endüstriyel Arkeoloji: Kent Kıyılarının Dönüşümünde Endüstriyel Miras Kavramı: İstanbul İstinye Tersanesi”, Türkiye Kıyıları 01 Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları III. Ulusal Konferansı.

Kıray,M.B.,(1981), “Metropolitenleşme Süreci”, Türkiye I. Şehircilik Kongresi (I.Kitap), ODTÜ Şehir Bölge Planlama Bölümü, Kasım 1981.

“Kıyı Kanunu”, Kanun no: 3621 Kabul tarihi : 4 Nisan 1990, Yayımlı : 17.04.1990 tarih ve 20495 sayılı Resmi Gazete.

“Kıyı Kullanımı, Kıyı Mimarisi”, Mimarist Üç Aylık Mimarlık Kültür Dergisi, yıl:6 ,sayı: 19, bahar 2006.

Korça,P.,(1984),“Kıyılarda Arazi Kullanım ve Türkiye Örneği”, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Fakültesi Yüksek Lisans Tezi.

Kostof, Spiro.,Braunfels'den (2004),“The City Assembled”, s.39.

Köksal,T.G.,(2006),“İstanbul Kıyılarındaki Endüstri Mirasının Bugünü ve Geleceği”, Mimar.ist Dergisi, 2006/19 sayfa: 48

Kömürçüyan,Eremya Çelebi,(1988), “İstanbul Tarihi: 17. Asırda İstanbul”, Eren Yayıncılık ve Kitapçılık Ltd. Şti.,İstanbul.

Kuntay,O.,(2006),“Kıyı Alanlarının Bütünsel Yönetimi ve Önemli Vadi Alanları”, Sempozyum Turizm ve Mimarlık- Turizmde Sosyal, Kültürel, Fiziksel Gelişmeler Sorunlar ve Öneriler, 26-29 Nisan 2006,s.236-239, Antalya.

Mambro,A.,(1998),“Boston Deniz Kıyısının Yeniden Düzenlenmesi”, L'architecture d'aujourd'hui, Şubat, s.34-39.

Mimarlık Dergisi,1970/5.

- Oktay, A.,(1995),“İstanbul’un İlham Perileri”, Atlas, İstanbul, Ocak 1995, s.93.
- O’Looney, B.,(2000),“New Buildings and Projects”, AA Files, no:40, s.23-58.
- Önem,A.B.,Kılınçaslan,İ.,“Haliç Bölgesinde Çevre Algılama ve Kentsel Kimlik”, İstanbul Teknik Üniversitesi Dergisi/A Mimarlık, Planlama ve Tasarım, Cilt:4, Sayı:1,s:115-125, Mart 2005.
- Özdemir,E.,(2007),“İstanbul Kıyı Mekanında Dolgu Alanlarının Rekreatif Kullanımının Planlama Açısından İrdelenmesi İstanbul Avcılar Örneği”, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Fakültesi Şehir Bölge Planlama Anabilimdalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Özer,M.N.,Erçoşkun,Ö.Y.,(2006),“Sürdürülebilir Kıyı Turizmi Konusunda Antalya’ya Yönelik Öneriler”, Sempozyum Turizm ve Mimarlık- Turizmde Sosyal, Kültürel, Fiziksel Gelişmeler Sorunlar ve Öneriler, 26-29 Nisan 2006, Antalya.
- Pamay,B.,(1978),“İstanbul Halkının Rekreatif Gereksinimi ve Eğilimleri ile Yeşil Alan İlişkisi”, Büyük İstanbul Yeşil Alan Sorunları Ulusal Sempozyumu,22-24 Kasım 1978, İstanbul.
- Piano,R.,resmi web sitesi, [<http://www.rpbw.com>].
- Powell,K.,(1999),“Rogers’s Projects on Thames”,The Architect’s Journal, şubat, s.95-103.
- Rogers,R.,resmi web sitesi,[<http://www.richardrogers.co.uk>].
- Shaw,M.B.,(1991),“The London Doelands Experience”, Waterfronts: a New Frontier for Cities on Water, Venice.
- Sluis,R. V.,(2000),“Form The Bosphorus a Self Guided Tour”.
- Stich,T.,(1999),“Umwandlungsprojekte am Nantes Hafen”, Baumeister, Eylül, s.67-72.
- Syvetsen B.G.vd.,(1995),“İstanbul’da İki İskandinav Seyyah”, s.13-14.
- Şehsuvaroğlu,H.Y.,(1986),“Boğaziçi’ne Dair”, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, İstanbul.
- Taylor,J.,(1998),“İmparatorluk Başkenti İstanbul Gezinler için İznik-Bursa-Edirne Rehberi ile Birlikte”, Arkeoloji ve Sanat Yayınları,İstanbul.
- Timuroğlu,N.,(1993),“Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi”, Türkiye Toplumsal ve Ekonomik Kalkınma Vakfı, 3:508.
- Türk Dil Kurumu Sözlüğü,[<http://www.tdk.gov.tr/sozluk.html>].
- Tümertekin,E.,(1974-77),“Boğaziçi’nde Coğrafi Görünümü Değiştiren Bir Faktör Olarak Sanayi”, İstanbul.
- Ünal,T.,(1983),“Kıyı Kavramı Yasal Yaklaşım, Kıyıların Kullanımı ve Korunması”,7. Dünya Şehircilik Günü Kutlamaları, 6-8 Aralık 1983, Trabzon.
- Vallega,A.,(1993),“Waterfronts Redevelopment: a Central Objective for Coastal Management”,Waterfronts: a New Frontier for Cities on Water, Cities on Water, Venice.

Vidinlioğlu,N.,(1983),“Kıyı Kullanımının Düzen Altına Alınması ve Yasal Gelişmeler”,7. Dünya Şehircilik Günü Kutlamaları,6-8 Aralık 1983,Trabzon.

Yazıcıoğlu,L.,(1980),“Boğaziçi Kıyı Yapıları”,IDMMA,Doktora Tezi,Mimarlık Fakültesi, İstanbul.

Yıldızcı,A.C.,(1977),“İstanbul’da Kentsel Doku ile Yeşil Doku Arasındaki İlişkiler ve İstanbul Yeşil Alan Sistemi İçin Öneri”, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Fakültesi Doktora Tezi.

Yılmaz,M.,(2006),“Sürdürülebilir Turizm ve Yapılaşma”, Sempozyum Turizm ve Mimarlık-Turizmde Sosyal, Kültürel, Fiziksel Gelişmeler Sorunlar ve Öneriler, 26-29 Nisan 2006,s.39-44, Antalya.

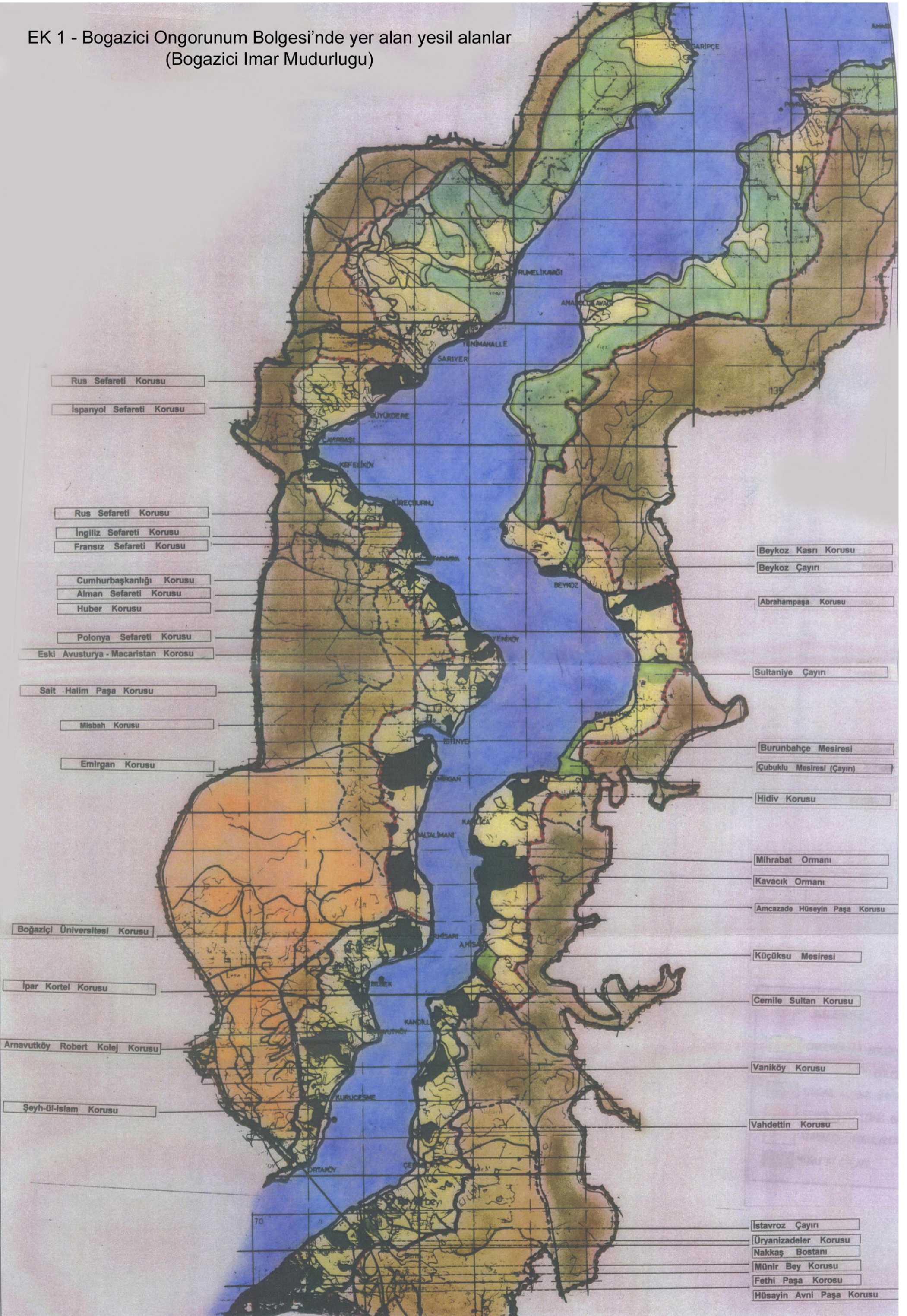
Yönsel,F.,Bilgin,C.,Gülşen,C.,(2000),”İstinye Deresinin İstanbul Boğazına Taşdığı Kirlilik”, Dördüncü Ulusal Kimya Mühendisliği Kongresi,4-7 Eylül 2000.

Wegerhoff,E.,(2000),“Die Erweiterungder Jubilee Line”, Baumeister, Haziran, s.71-78.

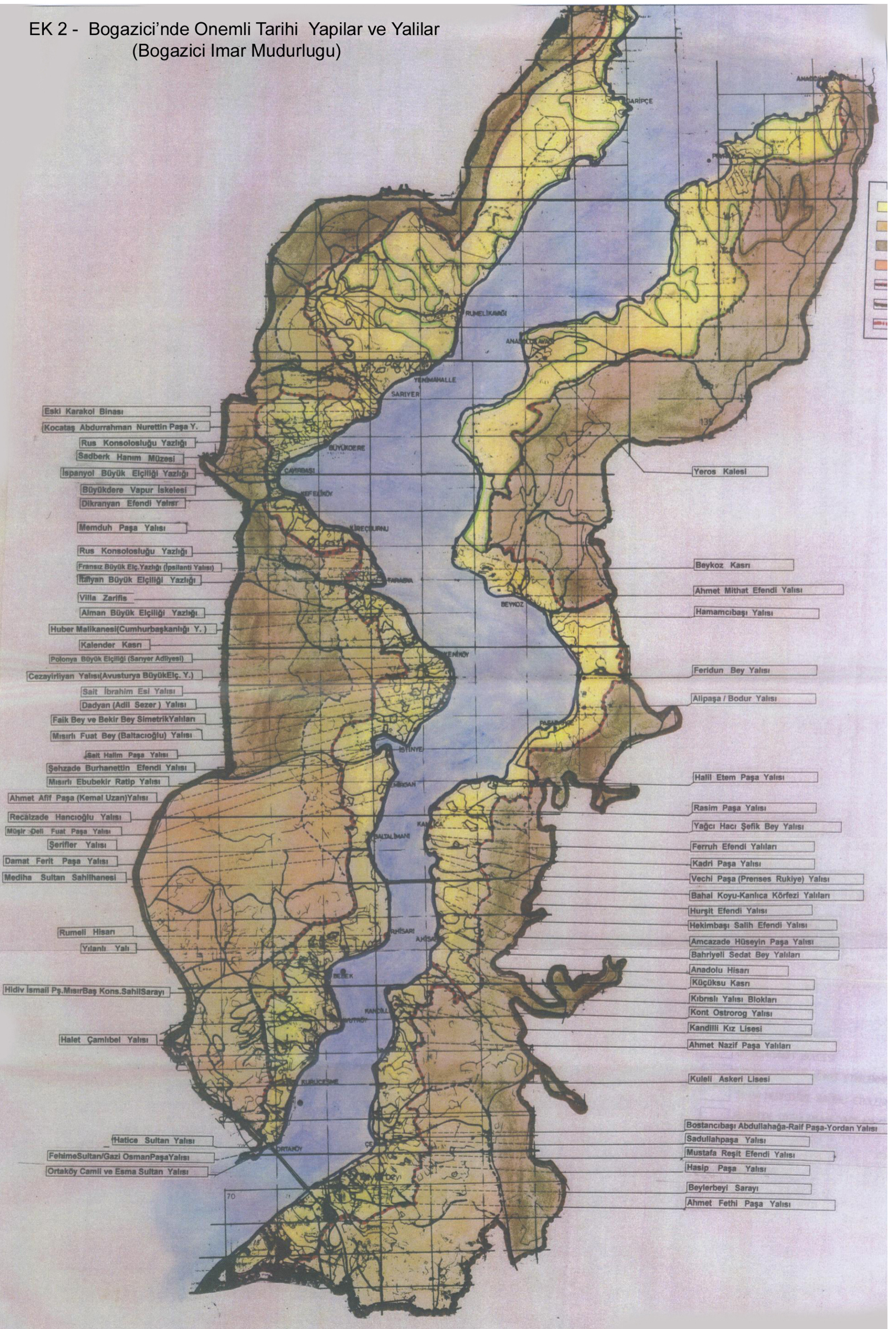
EKLER

- Ek 1 Boğaziçi Öngörünüm Bölgesi'nde Yer Alan Yeşil Alanlar (Boğaziçi İmar Müdürlüğü).
- Ek 2 Boğaziçi'nde Önemli Tarihi Yapılar ve Yalıları (Boğaziçi İmar Müdürlüğü).
- Ek 3 Boğaziçi Mekanının Nedjib Bey Tarafından Çizilen 1918 Yılına Ait Haritası (Atatürk Kitaplığı).
- Ek 4 2960 Sayılı Yasasının 18.11.1983 Tarihinde Yürürlüğe Girmesinden Günümüze Kadar Boğaziçi Öngörünüm Alanında Yaşanan Doğal Süreç (Boğaziçi İmar Müdürlüğü).
- Ek 5 İstanbul Boğazı'nın Deniz Ticareti, Yat Turizmi ve Uluslararası Yat Yarışlarındaki Önemi ve Stratejik Konumu.

EK 1 - Bogazici Ongorunum Bolgesi'nde yer alan yesil alanlar
(Bogazici Imar Mudurlugu)



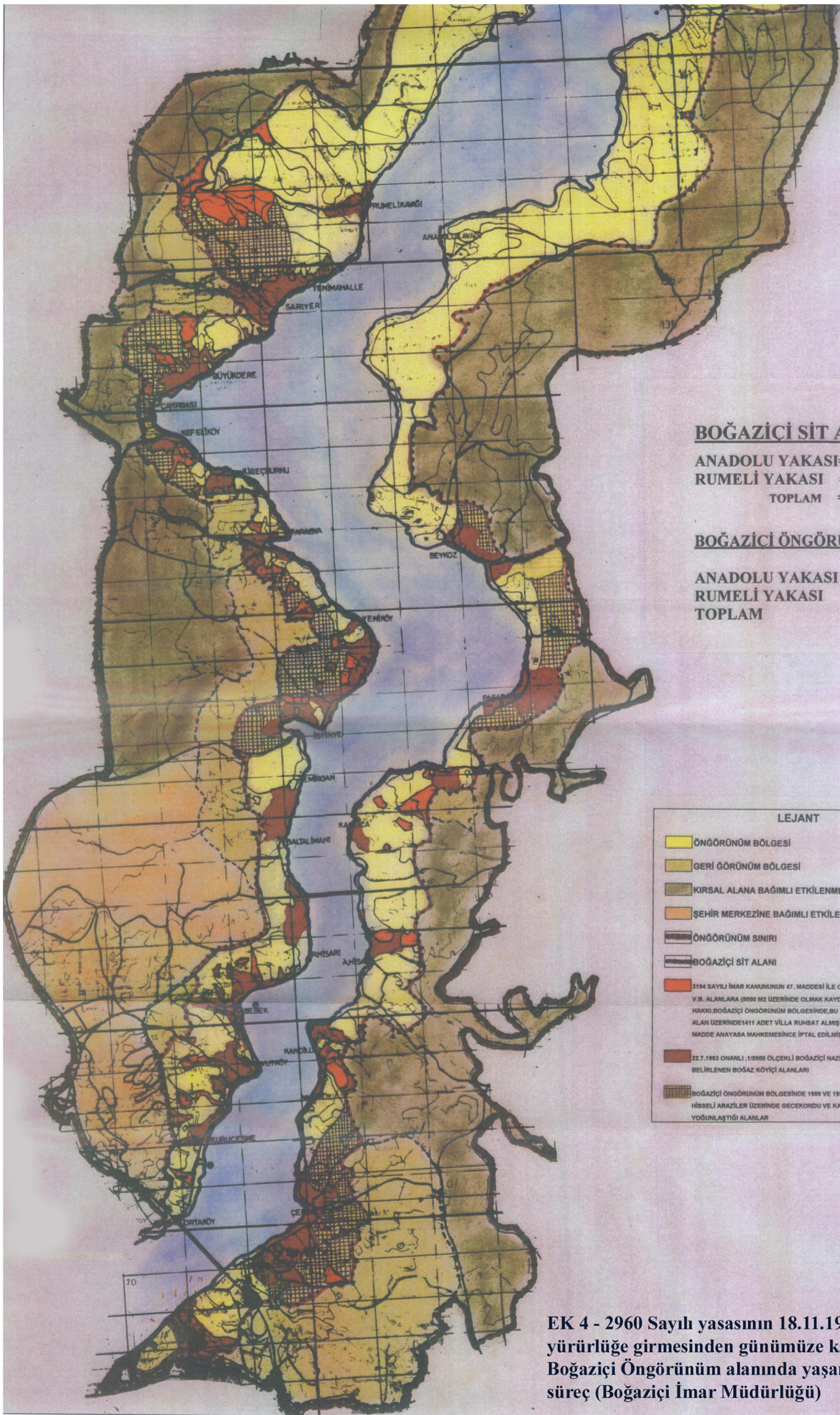
EK 2 - Bogazici'nde Onemli Tarihi Yapilar ve Yalilar
(Bogazici Imar Mudurlugu)



EK 3 - Bogazici mekaninin Nedjib Bey tarafından çizilen 1918 yılına ait haritası (Ataturk Kitapligi)



مکان عمومی		نورانی	
سکونتگاه		سور	
بازار		سور - کبر	
سور - کبر		سور	
سور - کبر		سور	
سور - کبر		سور	



BOĞAZIÇI SİT ALANI

ANADOLU YAKASI= 6165 HA
RUMELİ YAKASI = 5155 HA
TOPLAM = 11320HA

BOĞAZIÇI ÖNGÖRÜNÜM BÖLGESİ

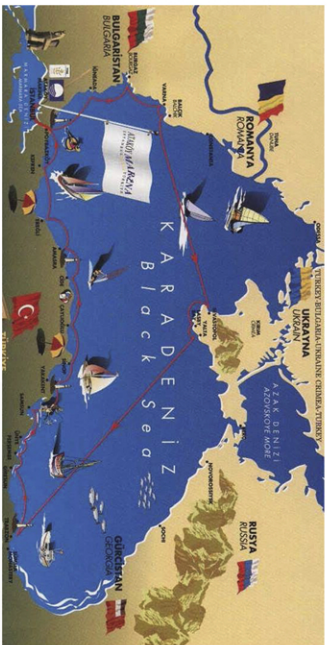
ANADOLU YAKASI = 1900 HA
RUMELİ YAKASI = 2189 HA
TOPLAM = 4089 HA

LEJANT

- ÖNGÖRÜNÜM BÖLGESİ
- GERİ GÖRÜNÜM BÖLGESİ
- KIRSAL ALANA BAĞIMLI ETKİLENME BÖLGESİ
- ŞEHİR MERKEZİNE BAĞIMLI ETKİLENME BÖLGESİ
- ÖNGÖRÜNÜM SINIRI
- BOĞAZIÇI SİT ALANI
- 3194 SAYILI İMAR KANUNUNUN 47. MADDESİ İLE ORMAN, KORU, YEŞİL ALAN V.B. ALANLARA (5000 M2 ÜZERİNDE OLMAK KAYDI İLE) GETİRİLEN İNŞAAT HAKKI. BOĞAZIÇI ÖNGÖRÜNÜM BÖLGESİNDE, BU TÜR ALANLARDA 270HA'LIK ALAN ÜZERİNDE 1411 ADET VİLLA RUHSAT ALMIŞTIR. 18.04.1987 TARİHİNDE BU MADDE ANAYASA MAHKEMESİNCE İPTAL EDİLMİŞTİR.
- 22.7.1983 ONANLI ,1/5000 ÖLÇEKLİ BOĞAZIÇI NAZIM İMAR PLANI İLE BELİRLENEN BOĞAZ KÖYÜÇÜ ALANLARI
- BOĞAZIÇI ÖNGÖRÜNÜM BÖLGESİNDE 1989 VE 1994 YILLARINDA KAMU VE HİSSELİ ARAZİLER ÜZERİNDE GEÇEKONDU VE KAÇAK İNŞAATLARIN YOĞUNLAŞTIĞI ALANLAR

EK 4 - 2960 Sayılı yasanın 18.11.1983 tarihinde yürürlüğe girmesinden günümüze kadar Boğaziçi Öngörünüm alanında yaşanan doğal süreç (Boğaziçi İmar Müdürlüğü)

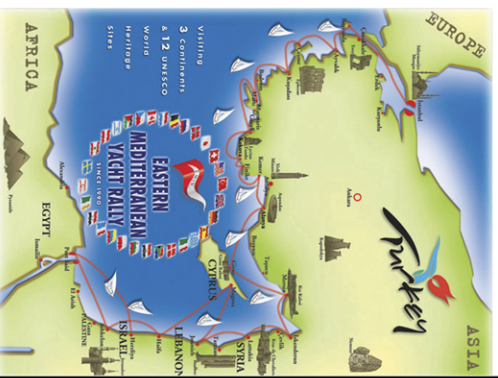
Ek 5- İstanbul Bogazi'nin deniz ticareti, yat turizmi ve yat yarışlarındaki önemi ve stratejik konumu



KARADENİZ ULUSLARARASI YAT YARIŞMASI TÜRKİYE-BULGARİSTAN-UKRAYNA-TÜRKİYE

ROMANYA- TÜNA NEHRI-
KOSTENÇE VE MANGALIA MARINALARI
BARIŃAK-11 ADET
UKRAYNA-DINYEPEER VE DINYEESTER
NEHIRLERI-2 MARINA-9 LİMAN

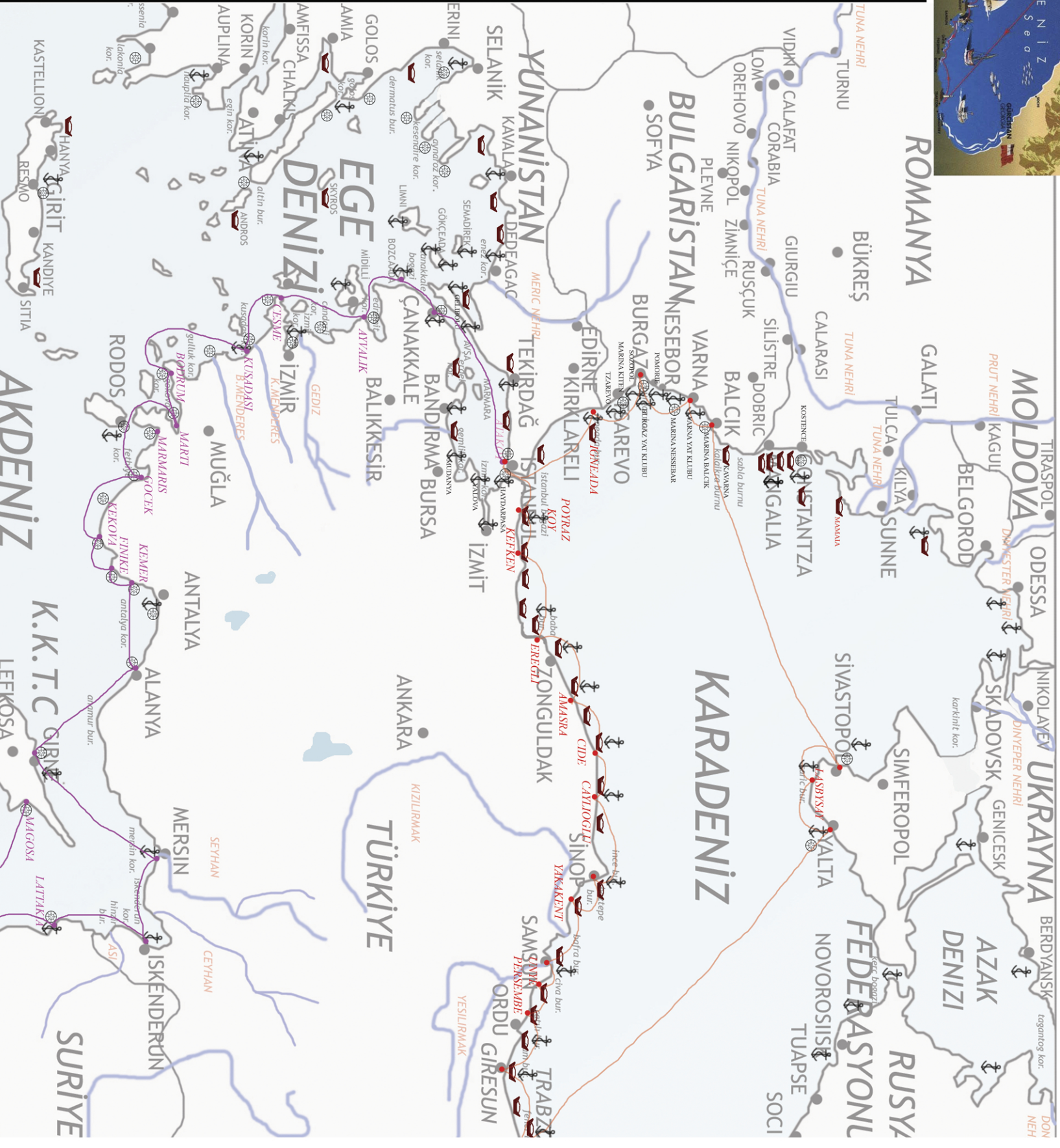
BULGARİSTAN-3 MARINA-2 LİMAN-
6 BARIŃAK
RUSYA FEDERASYONU-DON NEHR
5 LİMAN



AVRUPADAN VE RUSYADAN
ULAŞAN YATLAR
BALIKANLARDAN GELEN
TUNA NEHRI
UKRAYNA'DAN GELEN
DINYEESTER NEHIRLERI
VASITASIYLA
KARADENİZE
ORADAN DA İSTANBUL VE
ÇANAKKALE
BOĞAZLARINDAN EGE
DENİZİNE VE YAT TURİZMİNİN
ANA
MERKEZİ OLAN AKDENİZE
ULAŞMAKTADIR. BURADA,
İSTANBUL
STRATEJİK KONUMU
NEDENİYLE
DENİZ TİCARETİ VE
YAT TURİZMİ
AÇISINDAN ÖNEMLİDİR.

EASTERN MEDITERANEAN YACHT RALLY (DOĞU AKDENİZ YAT RALLISI)

TÜRKİYE-KIBRIS-
TÜRKİYE-SURİYE-
LUBNAN=İSRİL=
MİSİR



ÖZGEÇMİŞ

İsim –Soyisim Zümrüt TURUNÇ

Doğum tarihi 19.04.1980

Doğum yeri Kdz. Ereğli / Zonguldak

Lise 1991-1993 Kdz. Ereğli Anadolu Lisesi
1993-1998 İstanbul Vefa Anadolu Lisesi

Lisans 2000-2004 Yıldız Üniversitesi Mimarlık Fak.
Mimarlık Bölümü

Yüksek Lisans 2004-2008 Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı, Bina Araştırma ve
Planlama Programı

Çalıştığı kurumlar

2004-2005 Özgüven İnşaat ve Dekorasyon Firması

2005 YTÜ Döner Sermaye Proje Çizimi- Prof. Dr. Harun
BATIRBAYGİL, Doç. Dr. Nuran
KARAPİLEHVARİAN

2005-2006 YTÜ Araştırma ve Planlama Rektör Yardımcısı
Prof. Dr. Görün ARUN –Öğrenci asistanlığı

2006-..... GDK Metal ve Cam Yapı Firması